

Liikenteen kehitys Helsingissä 2021



Kaupunkiympäristön julkaisu 2022:23

Liikenteen kehitys Helsingissä 2021

Kannen kuva | Helsingin kaupungin aineistopankki / Raine Huvila
Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala
ISBN | 978-952-386-155-8 (verkkojulkaisu)
ISSN | 2489-4230 (verkkojulkaisu)

Sisällys

Tiivistelmä	4
Sammanfattning	6
Summary	8
Johdanto.....	10
Henkilöliikenteen joukkoliikenteen kuljetusosuus kasvoi vuodesta 2020.....	12
Joukkoliikenteen matkustajamäärät palautuivat hieman poikittaislinjoilla	15
Aleksanterinkadun laskentapisteen jalankulkijamäärät pysyivät alhaisina lähes koko vuoden.....	18
Koko vuoden pyöräliikennemäärät laskivat toisena koronavuotena.....	19
Autoliikenteen määrät kasvoivat maltillisesti edellisvuodesta	22
Niemen rajan autoliikenne kasvoi hieman Töölön sektoria lukuun ottamatta.....	25
Keskustan poikittainen autoliikenne pieneni hieman.....	26
Kantakaupungin rajan autoliikennemäärät lähtivät pieneen nousuun erityisesti koillis sektorilla	28
Autoliikennemäärät kasvoivat kaupungin rajan kaikilla sektoreilla vuoden takaisesta	29
Poikittaisliikenne väheni kantakaupungissa.....	30
Autokannan kehitys Helsingissä	32

Tiivistelmä

Vuonna 2021 Helsingin liikenteessä näkyi edelleen koronaepidemian vaikutus sekä sen myötä muuttuneet liikkumistottumukset. Vuoteen 2020 verrattuna liikkuminen palautui kuitenkin askeleen lähemmäksi epidemiaa edeltävää tilannetta.

Koronaepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suositukset sekä muuttuneet liikkumistottumukset näkyivät edelleen merkittävästi niemen rajan henkilöliikenteen matkustajamäärissä sekä kulkutapojen osuuksissa syksyllä 2021. Syysarkipäivänä henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien niemen rajan ylitti 478 000 henkilöä, mikä on 10 % enemmän kuin vuonna 2020, mutta 32 % vähemmän kuin epidemiaa edeltävänä vuotena 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 17 % ja henkilöautoliikenteen 1,4 %. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus, 62,4 %, oli 3,4 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2020.

Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä klo 6–9 niemen rajan ylitti keskustan suuntaan 49 000 henkilöä, mikä on 8 % enemmän kuin vuonna 2020 ja 42 % vähemmän kuin koronaepidemiaa edeltävänä vuotena 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä lisääntyi 15 % ja henkilöautoissa matkustavien määrä väheni 5 %. Joukkoliikenteen osuus syksyn niemen rajan aamuliikenteessä oli 67,7 %, kuljetusosuus kasvoi 4,3 prosenttiyksikköä vuodesta 2020.

Poikittaisilla laskentalinjoilla syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen määrä oli noin 355 000 henkilöä, mikä oli 6 % enemmän kuin koronaepidemian alkamisvuotena 2020, mutta 9 % vähemmän kuin vuonna 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 20 % ja henkilöautoliikenteen matkustajamäärä 3 %. Joukkoliikenteen osuus oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 16,1 %, mikä oli 2,0 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2020. Raide-Jokerin työmailla oli vaikutusta sekä läntisen että itäisen laskentalinjan matkustajamääriin.

Koronaepidemia vaikutti edelleen jalankulkijamääriin erityisesti keskustassa. Koko vuoteen 2020 verrattaessa jalankulkijoiden määrä väheni Aleksanterinkadun mittauspisteessä 2 %. Jalankulkijoiden määrä kuitenkin nousi vuoden 2020 huhti-joulukuuhun, eli korona-aikaan verrattuna 22 %. Aleksanterinkadun pohjoispuolella sijaitsevan laskentapisteen ohitti vuonna 2021 1,95 miljoonaa kävelijää. Keskimäärin jalankulkijoita oli vuorokaudessa 5 300. Vilkkain jalankulkukausi Aleksanterinkadulla oli joulukuu.

Sääolot ja koronaepidemiasta johtuva etätyösuositus näyttää vaikuttaneen vuoden 2021 pyöräliikenteeseen varsinkin talven ja syksyn osalta. Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma-pe) niemen rajan ylitti 31 400 pyörällä liikkujaa, mikä on 9 % vähemmän kuin kesäkuussa 2020. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 35 400, 17 % vähemmän kuin kesäkuussa 2020. Autoaattisissa laskentapisteissä sen sijaan havaittiin koko vuoden osalta selvästi vähemmän pyöräliikennettä kuin vuonna 2020. Edellisinä vuosina Lauttasaaren sillan pyörämäärä on kirinyt yli miljoonan pyörällä liikkujan, mutta vuonna 2021 pyörämäärä jäi alle miljoonaan.

Vuoden 2021 syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 173 000, kantakaupungin rajan 296 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 560 000 ja poikittaislinjan 226 000 autoa ja raitiovaunua. Moottoriajoneuvoliikenteen määrät kasvoivat nyt vuoteen 2020 verrattuna kaikilla laskentalinjoilla, mutta liikennemäärät jäivät kuitenkin vuoden 2019 tasoa alhaisemmiksi. Koronaepidemian aiheuttamien liikkumistottumusten muutoksen lisäksi moottoriajoneuvoliikenteeseen vaikutti lisäksi Raide-Jokerin laaja rakennustyömaa sekä Kasin katutyöt.

Vuoden 2021 lopussa Helsingissä oli rekisteröity 332 600 autoa, joista liikennekäytössä oli 255 000. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 7100:lla ja liikennekäytössä

olevien 3000:lla. Henkilöautoja rekisterissä oli 282 200 ja liikennekäytössä 221 500. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohti oli Helsingissä vuoden 2021 lopussa 336. Määrä kasvoi 0,74 % vuoden 2020 vastaavasta.

Sammanfattning

Coronapandemin och dess påverkan på resvanor syntes fortfarande i Helsingfors trafik 2021. Jämfört med 2020 återgick dock rörligheten till ett steg närmare situationen före epidemin.

Coronaepidemin och därmed sammanhängande begränsningar och rekommendationer samt förändrade resvanor fortsatte att synas betydligt i antalet passeringar av gränsen till udden vid persontrafik samt i färdsatts andelar under hösten 2021. En vardag på hösten överskreds gränsen till Helsingforsudden av cirka 478 000 personer med personbil eller kollektivtrafik i båda riktningar, vilket är 10 procent fler än 2020, men 32 procent mindre än 2019 före coronapandemin. Antalet passagerare i kollektivtrafiken ökade med 17 procent och personbilstrafiken med 1,4 procent. Kollektivtrafikens andel på 62,4 procent av färdsattna var 3,4 procentenheter större än 2020.

I morgontrafiken kl. 6–9 under en vardag på hösten överskreds gränsen till udden i riktning mot centrum av 49 000 personer, vilket är 8 procent fler än under 2020 och 42 procent mindre än före coronapandemin 2019. Antalet passagerare i kollektivtrafiken ökade med 15 procent och antalet personbiler minskade med 5 procent. Kollektivtrafikens andel av höstens morgontrafik över gränsen till udden var 67,7 procent, och kollektivtrafikens andel av färdstätt ökade med 4,3 procentenheter från 2020.

På de tvärgående beräkningslinjerna räknades cirka 355 000 personer under ett vardagsdygn på hösten, vilket var 6 procent färre än det första coronaåret 2020, men 9 procent mindre än 2019. Inom kollektivtrafiken ökade passagerarantalet med 20 procent och inom personbilstrafiken med 3 procent. På de tvärgående beräkningslinjerna var kollektivtrafikens andel totalt 16,1 procent, vilket var 2,0 procent större än 2020. Spårjokerns byggarbetsplatser påverkade antalet passagerare på både den västra och den östra beräkningslinjen.

Coronaepidemin fortsatte att påverka antalet fotgängare särskilt i centrum. Jämfört med hela 2020 minskade antalet fotgängare med 2 procent vid mätstället på Alexandersgatan. Antalet fotgängare ökade dock med 22 procent jämfört med coronatiden i april–december 2020. Mätstället vid Alexandersgatans norra sida passerades 2021 av 1,95 miljoner fotgängare. Det genomsnittliga antalet fotgängare per dygn var 5 300. December var den livligaste månaden på Alexandersgatan när det gäller fotgängartrafik.

Väderförhållandena och rekommendationen om distansarbete på grund av coronaepidemin verkar ha påverkat cykeltrafiken under 2021, särskilt under vintern och hösten. Under ett genomsnittligt vardagsdygn (mån.–fre.) i juni cyklade 31 400 personer över gränsen på udden, vilket är 9 procent färre än i juni 2020. Under toppdygnet passerades gränsen på udden av 35 400 cyklister, 17 procent mindre än i juni 2020. Vid de automatiska beräkningspunkterna observerades däremot klart mindre cykeltrafik under hela året än 2020. Under tidigare år har antalet cyklister på Drumsö bro nått över en miljon, men under 2021 förblev antalet under en miljon.

Under en höstvardag 2021 passerade i genomsnitt 173 000 bilar och spårvagnar gränsen till Helsingforsudden. Motsvarande siffror för gränsen till innerstaden var 296 000, för stadsgränsen 560 000 enligt 2008 och 226 000 för den tvärgående linjen. Jämfört med 2020 ökade mängden motorfordonstrafik nu på alla beräkningslinjer, men förblev fortfarande under nivån för 2019. Förutom förändringen av resvanor till följd av coronaepidemin påverkades motorfordonstrafiken av Spårjokerns omfattande byggarbetsplats och gatuarbetena för åttans linje.

I slutet av 2021 fanns det 332 600 registrerade bilar i Helsingfors. 255 000 av dessa var påställda. Antalet registrerade bilar ökade med 7 100 jämfört med förra året och antalet påställda bilar med

3 000. I registret fanns 282 200 personbilar och 221 500 av dem var påställda. Antalet påställda personbilar per 1 000 invånare var 336 i Helsingfors i slutet av 2021. Antalet ökade med 0,74 procent jämfört med 2020.

Summary

In 2021, the effects of the COVID-19 pandemic and the changes it caused in transport behaviour continued to show in Helsinki traffic. Compared to 2020, however, transport recovered a step toward the pre-pandemic level.

The COVID-19 pandemic with the related restrictions and recommendations and changes in transport behaviour significantly affected the passenger traffic volumes and transport mode distribution even in the autumn of 2021. On an average autumn weekday, the total number of people crossing the peninsula border in either direction by car or public transport was 478,000, indicating an increase of 10% compared to 2020 but a decrease of 32% compared to the pre-pandemic year 2019. The number of public transport passengers increased by 17% and the number of people travelling by car by 1.4%. The proportion that public transport accounted for (62.4 %) was 3.4 percentage points higher than in 2020.

As regards morning traffic, on an average autumn weekday between 6 and 9 am, the peninsula border was crossed by 49,000 persons travelling towards the city centre, indicating an increase of 8% compared to 2020 and a decrease of 42% compared to the pre-pandemic year 2019. The number of passengers travelling by public transport increased by 15%, while the number of people travelling by car decreased by 5%. In the autumn, 67.7% of journeys in the morning traffic crossing the peninsula border were made using public transport, indicating a 4.3 percentage point rise in its proportion compared to 2020.

On the crosstown calculation lines, the number of passengers on an average autumn weekday was approximately 355,000, indicating an increase of 6% compared to the first pandemic year 2020 and a decrease of 9% compared to 2019. The number of public transport passengers increased by 20%, while the number of people travelling by car increased by 3%. The total proportion of public transport accounted for on crosstown calculation lines was 16.1%, which is 2.0 percentage points higher than in 2020. The Jokeri Light Rail construction sites affected passenger volumes both on the western and eastern calculation lines.

The COVID-19 pandemic continued to affect pedestrian volumes, particularly in the city centre. Compared to the whole of 2020, the number of pedestrians at the Aleksanterinkatu measuring point decreased by 2%. However, compared to the pandemic period from April to December 2020, the pedestrian volume increased by 22%. In 2021, the measuring point at the north side of Aleksanterinkatu was passed by a total of 1.95 million pedestrians. The average number of pedestrians per day was 5,300. December was the busiest month in terms of pedestrian traffic on Aleksanterinkatu.

Weather conditions and the recommendation to work remotely due to the COVID-19 pandemic seem to have affected cycling traffic in 2021, especially in winter and autumn. On an average June weekday (Mon–Fri), the peninsula border was crossed by 31,400 cyclists, which was 9% less than in June 2020. The busiest day saw the border crossed by 35,400 cyclists, which was 17% less compared to the busiest day in June 2020. The automatic calculation points, however, recorded significantly less cycling traffic during the year compared to 2020. In the previous years, the number of cyclists crossing the Lauttasaari bridge has reached more than one million, but not in 2021.

On an average autumn weekday in 2021, the border of the Helsinki peninsula was crossed by 173,000, the border of the inner city area by 296,000, the city border of 2008 by 560,000, and the cross-section line by 226,000 cars and trams. The volumes of motor vehicle traffic grew on all calculation lines compared to 2020 but remained below the level of 2019. Besides the changes in

transport behaviour due to the COVID-19 pandemic, motor vehicle traffic was affected by the extensive Jokeri Light Rail construction work and the Route Eight Roadworks.

At the end of 2021, there were 332,600 registered cars in Helsinki, of which 255,000 were in traffic use. The number of registered cars increased by 7,100 and the number of cars in traffic use by 3,000 compared to the previous year. The number of registered passenger cars was 282,200, of which 221,500 were in traffic use. At the end of 2021, the number of registered passenger cars in traffic use per 1,000 residents in Helsinki was 336, increasing by 0.74% compared to 2020.

Johdanto

Helsingissä mitataan säännöllisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, joukkoliikennematkustajien ja autoliikenteen määriä. Säännöllisen seurannan avulla saadaan tietoa liikenteen kehityksestä kulkutavoittain ja kulkutapaosuuksien muutoksista. Liikennetutkimustietoja käytetään liikenteen ja maankäytön suunnittelun sekä päätöksenteon tukena. Liikennetutkimuksilla pyritään vastaamaan myös Helsingin asukkaiden ja yritysten tietotarpeisiin. Helsingin keskeisenä tavoitteena on ohjata uuden maankäytön synnyttämä liikenteen kasvu kestäviin kulkutapoihin. Liikenteen määrätietoja tarvitaan tavoitteen toteutumisen seurannassa.

Liikennettä seurataan Helsingin kaupungin rajalla, kantakaupungin rajalla, niemen rajalla sekä poikittaislaskentalinjoilla. Seurantalinjat ovat näkyvissä alla olevassa kuvassa 1. Niemen raja kulkee Hakaniemen sillalta Hesperian puiston kautta Lauttasaaren sillalle, kantakaupungin raja Länsiväylältä Hakamäentien kautta Kulosaaren sillalle.

Liikenteen määrätietojen lisäksi vuonna 2021 tutkittiin helsinkiläisten liikkumistottumuksia, joita voi tarkastella erillisestä Helsinkiläisten liikkumistottumukset 2021 -raportista. Tähän esitteeseen on koottu tärkeimmät vuoden 2021 liikennemääriä koskevat tunnusluvut ja vertailtu niitä aikaisempien vuosien tuloksiin.



Kuva 1. Liikenteen kehityksen seurannassa käytettävät laskentalinjat.

Koronavirusepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suositukset vaikuttivat vahvasti Helsingin liikenteeseen myös vuonna 2021. Etätyösuositus oli voimassa läpi vuoden lukuun ottamatta lokakuuta. Alkuvuonna toisen asteen koulut sekä korkeakoulut olivat etäopetuksessa, mutta alemmat asteet toimivat pääosin lähiopetuksessa. Myöhemmin keväällä toinen aste siirtyi myös lähiopetukseen. Korkeakoulut siirtyivät vaihteittain lähiopetukseen syyskuusta alkaen. Ravintola- sekä kulttuurielämään liittyviä rajoituksia oli voimassa läpi vuoden. Syksyllä koronapassi mahdollisti

ravintoloiden ja kulttuuritoimijoiden vapaamman toimimisen, mutta loppuvuodesta koronapassi poistui käytöstä tuoden rajoitukset takaisin.

Helsingin liikenteeseen vaikuttivat myös työmaat ja liikennejärjestelyiden muutokset. Kasin katu-työt aloitettiin tammikuussa Kallion ja Töölön alueilla. Katutyöt vaikuttivat liikenteeseen varsinkin Helsinginkadun, Runeberginkadun ja Caloniuksenkadun ympäristössä. Toukokuussa aloitettiin Kruunusillat-raitiotien valmistelu sekä uuden Hakaniemen sillan rakentaminen, joka vaikutti liikennejärjestelyihin Hakaniemen- ja Siltavuorenrannassa. Länsi-Pasilassa käynnissä oli Ilmalan raitiotien sekä Veturitien työmaat. Raidejokerin pikaraitiotien rakentaminen jatkui monessa koh- teessa myös vuonna 2021. Rakennustyöt jatkuivat laajalti lähes koko raitiotien matkalta niin Pitä- jänmäellä, Haagassa, Maunulassa, Oulunkylässä, Viikissä kuin Itäkeskuksessakin.

Koronatilanteen myötä liikkumisessa on tapahtunut nopeita muutoksia, joiden takia vuosien 2020 ja 2021 erityisesti henkilöliikenteen henkilöautomatkustajien ja moottoriajoneuvoliikenteen mää- rien arviointiin liittyy poikkeuksellisen paljon epävarmuutta. Kyseisten tulosten käsittelyssä ei ole kaikkien laskentapisteiden osalta pystytty huomioimaan mahdollisesti muuttunutta ajoneuvoja- kaumaa tai henkilöautojen kuormitusta.

Henkilöliikenteen joukkoliikenteen kuljetusosuus kasvoi vuodesta 2020

Syysarkipäivänä niemen rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien noin 478 000 henkilöä. Tämä on 10 % prosenttia enemmän kuin vuonna 2020, mutta 32 % vähemmän epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Koronaepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suositukset sekä muuttuneet liikkumistottumukset näkyivät edelleen merkittävästi niemen rajan henkilöliikenteen matkustajamäärissä sekä kulkutapojen osuuksissa syksyllä 2021. Henkilöliikenteen määrien pitkän aikavälin kehitys syksyn arkivuorokautena kulkumuodoittain on esitetty kuvassa 2.

Vuoden 2020 tulosta korjattiin takautuvasti kaukoliikenteen junien matkustajamäärien osalta. Joukkoliikennematkustajien määrä kasvoi hieman korjauksen jälkeen, mutta pyöristetty joukkoliikenteen kokonaismatkustajamäärä 255 000 pysyi samana.

Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi edellisvuodesta 17 % (+43 000 henkilöä) ja henkilöautoissa matkustavien määrä kasvoi 1,4 % (+2 500 henkilöä). Vuoteen 2019 verrattuna joukkoliikenteen matkustajamäärä oli 41 % alhaisempi ja henkilöautoliikenteen 7 % alhaisempi. Joukkoliikenteen kuljetusosuus nousi vuoden takaisesta 59,0 prosentista 62,4 prosenttiin. Eroa epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 on edelleen 9,9 prosenttiyksikköä, jolloin joukkoliikenteen kuljetusosuus oli 72,3 %.

Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna vuonna 2021 nimen rajan ylittävä joukkoliikenteen matkustajamäärä oli 35 % (-163 000 henkilöä) vähemmän erityisesti koronaepidemiasta johtuen. Henkilöautoilla matkustavien määrä puolestaan oli nyt 28 % (-71 000 henkilöä) vähemmän kymmenen vuoden takaiseen verrattuna. Koronaepidemiaa edeltävänä aikana joukkoliikennematkustajien määrä oli pienessä kasvussa, henkilöautolla matkustavien osalta trendi on ollut laskeva.

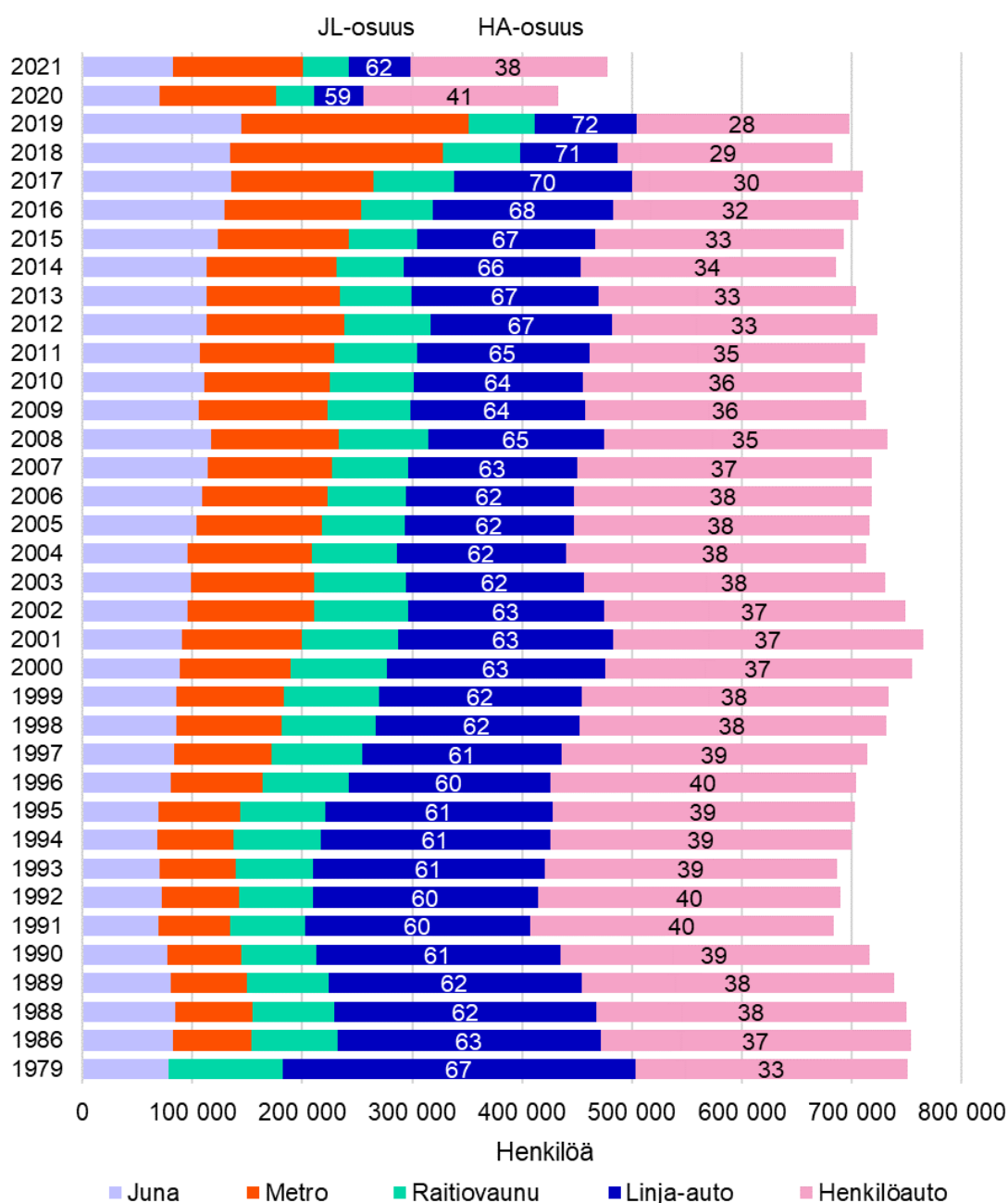
Helsingin sisäisen linja-autoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 21 % (+6 000 henkilöllä) vuodesta 2020. Seutu, tilaus ja kaukoliikenteen matkustajien osalta laskennat toteutetaan niemen rajalla joka toinen vuosi, edellisen kerran laskennat tehtiin vuonna 2020. Koronaepidemian tuomien suurten vuosittaisten muutosten myötä seutu-, kauko- ja tilausliikenteen linja-autojen vuoden 2021 matkustajamäärät arvioitiin poikkeuksellisesti käyttämällä apuna Helsingin sisäisten bussilinjojen sekä kaukojunien matkustajamäärien muutosprosentteja. Seutulinja-autoliikenteen arvioitiin kasvaneen 23 % (+3 100 henkilöllä) ja tilaus- ja kaukoliikenteen yhteensä 72 % (+1 800 henkilöllä) vuodesta 2020. Raitiovaunujen matkustajamäärät kasvoivat 22 % ja metron matkustajamäärät 12 % vuodesta 2020. Lähiliikenteen junissa matkustajamäärät kasvoivat 12 % ja kaukoliikenteen junissa 72 %. Raideliikenteen osuus joukkoliikenteen matkustajista oli 81 %, osuus laski vuoden takaiseen verrattuna prosenttiyksikön.

Vuoden 2021 syksy muistutti koronatilanteen osalta kohtalaisen paljon vuoden 2020 syksyn tilannetta. Henkilöliikenteen matkustajamäärien tiedonkeruun aikana voimassa oli vähintään osan aikaa valtakunnallinen etätyösuositus sekä syksyn 2021 osalta Helsingin seudun joukkoliikenteessä maskipakko. Molempina syksyinä oli voimassa ravintoloiden aukiolo ja paikkarajoituksia sekä yleisötapahtumien osallistujamäärärajoituksia, syksyllä 2021 näissä tapahtui toisaalta kuitenkin lievennyksiä. Vuoteen 2020 verrattuna erona vuoden 2021 syksyllä oli koronarokotusten jakaminen, sekä mahdollisesti myös poikkeukselliseen tilanteeseen tottuminen ja rohkeampi joukkoliikenteellä liikkuminen.

Aiempia liikennejärjestelmään keskeisesti vaikuttaneita tekijöitä ovat olleet Länsimetron liikennöinnin aloitus loppuvuodesta 2017 sekä vuoden 2019 huhtikuussa toteutettu HSL:n lippu- ja

vyöhykeuudistus. Metron ja raitiovaunujen matkustajamäärien laskentamenetelmät muutettiin syksyn 2018 tulosten raportointiin. Ennen vuotta 2018 käytössä ollut laskentamenetelmä on saattanut tuottaa liian suuria tuloksia matkustajamäärissä, erityisesti metron matkustajamäärien osalta.

Kun pyörällä liikkujat lasketaan mukaan, niemen rajan yltä syksyllä noin 499 000 henkilöä arki-vuorokaudessa. Pyöräilyn osuus tästä on syysarkepäivien keskiarvon mukaan 4,1 % (noin 20 700 pyörällä liikkujaa), joukkoliikenteen osuus 59,8 % ja henkilöautoissa matkustavien 36,1 %.



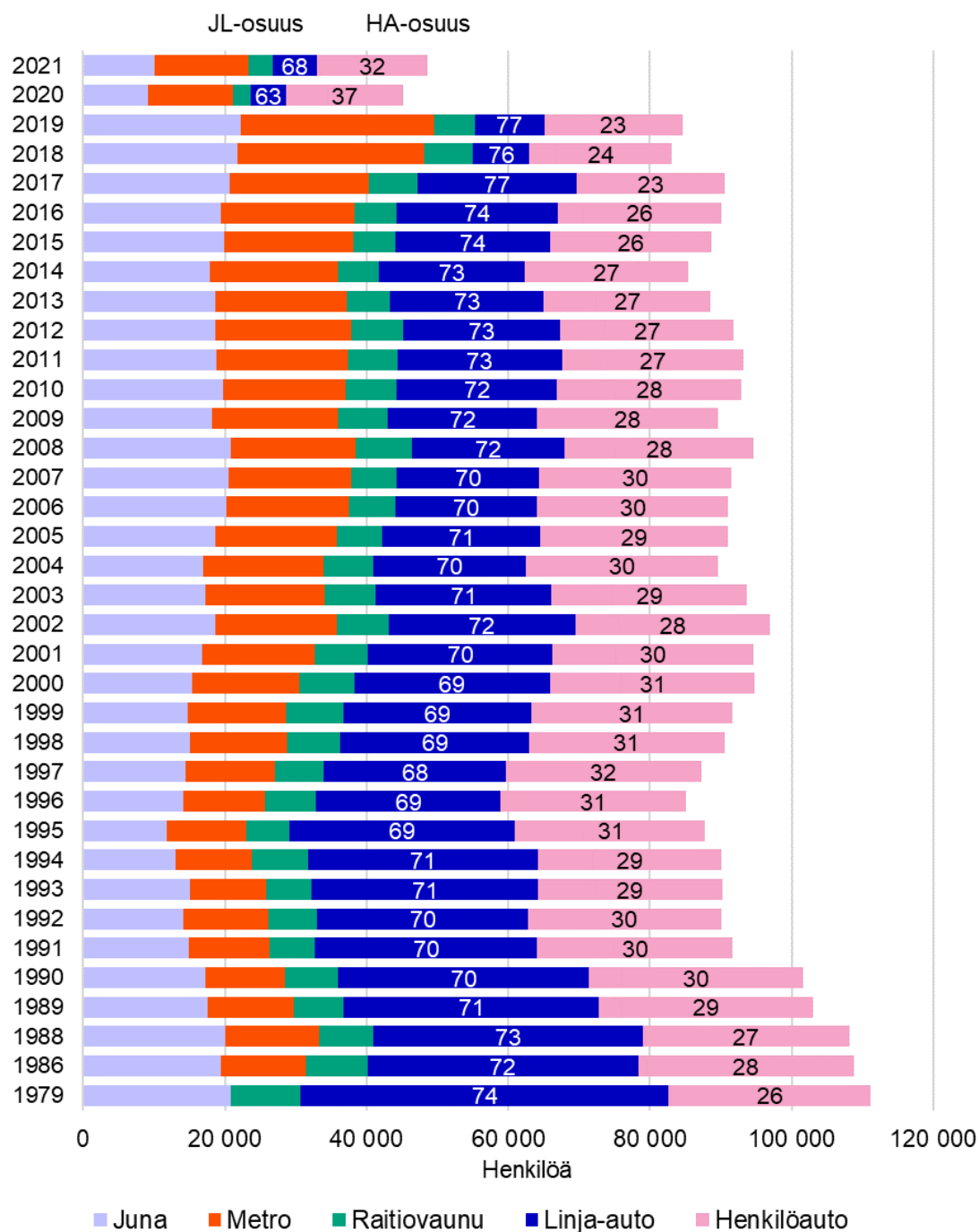
Kuva 2. Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet niemen rajalla 1989–2021, %, koko vuorokausi, molemmat suunnat.

Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä keskustan suuntaan klo 6–9 niemen rajan ylitti 49 000 henkilöä, mikä on 8 % enemmän kuin vuonna 2020, mutta 42 % vähemmän epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Vuoden 2020 tulosta korjattiin takautuvasti hieman kaukojunaliikenteen osalta. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 15 % (+4 300 henkilöä) edellisvuodesta syksyllä 2021. Henkilöautoissa matkustavien määrä väheni 5 % (-800 henkilöä). Joukkoliikenteen osuus syksyn 2021 niemen rajan aamuliikenteessä oli 67,7 %, eli osuus oli 4,3 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2020. Kaupungin toiminnalliseksi tavoitteeksi asetettu joukkoliikenteen aamun kuljetusosuuden kasvu edeltävän viiden vuoden keskiarvosta (68 %) ei toteutunut vuonna 2021. Syksyn aamuliikenteen (klo 6–9 keskustan suuntaan) matkustajamäärien kehitys pitkällä aikavälillä kulkutavoittain on esitetty kuvassa 3.

Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna niemen raja ylittävän joukkoliikenteen matkustajamäärä aamuliikenteessä oli nyt 51 % alhaisempi (-35 000 henkilöä) ja henkilöautoilla matkustavien määrä 38 % alhaisempi (-9 900 henkilöä). Koronaepidemiaa edeltävänä aikana erityisesti aamuliikenteen henkilöautolla matkustavien määrä on ollut viimeisen vuosikymmenen aikana loivassa laskussa, joukkoliikennematkustajien osalta määrät ovat kasvaneet maltillisesti.

Helsingin sisäisen linja-autoliikenteen matkustajamäärä keskustan suuntaisessa aamuliikenteessä kasvoi 21 % vuodesta 2020. Seutuliikenteen linja-autojen matkustajamäärä kasvoi arvion mukaan 25 % ja kauko- ja tilausliikenteen linja-automatkustajien määrä 66 % vuoden 2020 tuloksesta. (Edellinen laskenta tehtiin 2020, seutu-, tilaus-, ja kaukolinja-autoliikenteen vuoden 2021 tulokset arvioitiin poikkeuksellisesti käyttämällä Helsingin sisäisten bussilinjojen sekä kaukojunien matkustajamäärien muutosprosentteja.) Metron matkustajamäärä kasvoi 11 % ja raitiovau-
nujen matkustajamäärä 34 %. Kaukojunien matkustajamäärä kasvoi 66 % ja lähijunien matkustajamäärä 7 % edellisestä vuodesta. Raideliikenteen osuus niemen rajan aamuliikenteen joukkoliikenteen matkustajista oli 81 % vuonna 2021, kun se vuonna 2020 oli 83 %.

Kun lasketaan mukaan myös pyörällä liikkujat, niemen rajan ylitti 51 800 henkilöä aamuliikenteessä keskustaan. Pyöräilyn osuus oli syysarkipäivän keskiarvon mukaan 6,0 % (noin 3100 pyörällä liikkujaa), joukkoliikenteen osuus 63,6 % ja henkilöautoissa matkustavien osuus 30,4 %.



Kuva 3. Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet niemen rajalla 1989–2021, %, aamuliikenne klo 6–9 keskuksen suuntaan.

Joukkoliikenteen matkustajamäärät palautuivat hieman poikittaislinjoilla

Syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen kulkutapaa mitataan kahdella poikittaislinjalla: läntisellä (Paloheinän tunneli, Kehä I, Pirkkolantie, Metsäläntie, Hakamäentie ja Nordenskiöldinkatu) ja itäisellä (Kehä I, Viikintie ja Latokartanonkaari). Itäisen poikittaislaskentalinjan osalta seuran-

taa muutettiin nyt aikaisempiin vuosiin verrattuna niin, että laskentalinjaan lisättiin myös henkilöautoliikenteen osalta Latokartanonkaari. Laskentapiste sijaitsee vuonna 2016 rakennetulla Latokartanonkaaren uudella, Myllypuron ja Latokartanon välisellä osuudella. Latokartanonkaaren henkilöliikenteen matkustajamäärät lisättiin vuoden 2021 lisäksi takautuvasti myös vuosien 2017–2020 tuloksiin.

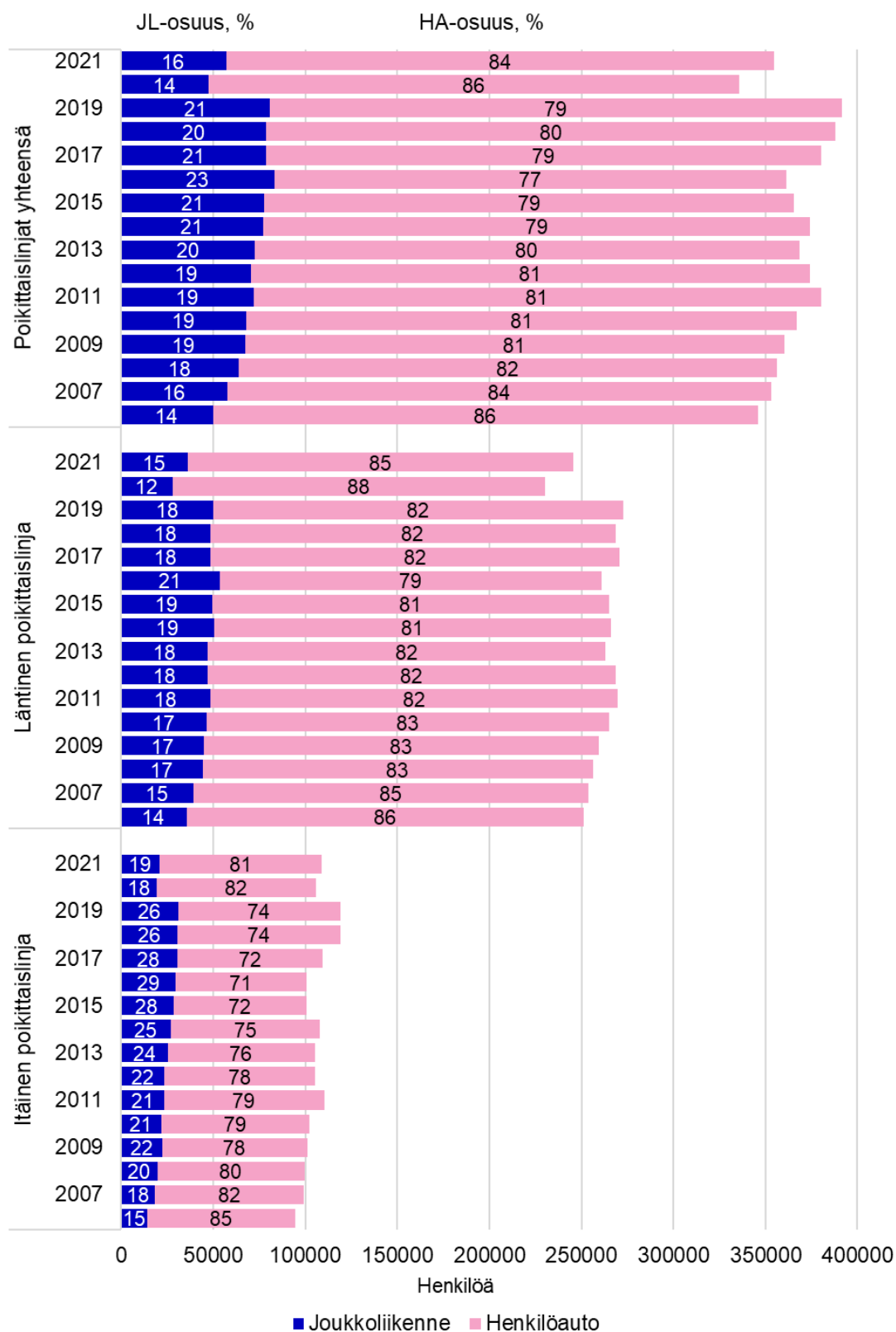
Syysarkipäivänä poikittaisten laskentalinjojen kautta matkusti noin 355 000 henkilöä, joista joukkoliikennettä käytti 57 000 henkilöä ja henkilöautoa 298 000 henkilöä. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi vuoden 2020 koronaepidemiasta johtuneen suuren pudotuksen jälkeen vuonna 2021 20 % (+9 700 henkilöä). Vuoteen 2019 verrattuna joukkoliikenteen matkustajamäärät olivat selvästi edelleen alhaisemmalla tasolla (-29 %, -24 000 henkilöä). Henkilöautoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 3 % (9 000 henkilöä) vuodesta 2020, vuoteen 2019 verrattuna matkustajamäärät olivat 4 % alhaisemmat (-13 000 henkilöä). Poikittaisliikenteen laskentalinjojen yhteenlaskettu matkustajamäärä kasvoi 6 % vuodesta 2020, mutta oli 9 % vähemmän kuin vuonna 2019. Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna poikittaisliikenteen joukkoliikenteen matkustajamäärä oli 21 % pienempi ja henkilöautoissa matkustavien määrä 3 % pienempi. Poikittaisten laskentalinjojen matkustajamäärien kehitys vuosina 2006–2021 on esitetty kuvassa 4.

Syksyllä 2021 joukkoliikenteen osuus henkilöautomatkustajien osuuteen verrattuna oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 16,1 %, mikä on 2,0 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2020. Toiminnalliseksi tavoitteeksi on asetettu joukkoliikenteen kulkutapaosuuden osalta vähintään 22 %. Kun Latokartanonkaaren henkilöautolla matkustavia ei huomioida laskennassa aikaisemman laskentatavan mukaisesti, oli joukkoliikenteen osuus vuonna 2021 16,4 %, eikä tavoite toteutunut.

Läntisellä poikittaislinjalla henkilöliikenteen matkustajamäärä kasvoi 7 % vuodesta 2020. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 29 % (+8 300 henkilöä) ja henkilöautojen matkustajamäärä 3 % (+7 000 henkilöä) vuoden takaiseen verrattuna. Läntisen poikittaislinjan joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvoivat tai pysyivät samana kaikissa pisteissä. Kasvua tapahtui erityisesti Hakamäentiellä, mutta myös Metsäläntiellä. Vuoteen 2019 verrattuna Läntisen poikittaislinjan matkustajamäärät pysyivät kaikilla laskentapisteillä alhaisempina.

Vuoteen 2020 verrattuna läntisen laskentalinjan henkilöautojen matkustajamäärät kasvoivat kaikilla laskentapisteillä lukuun ottamatta Hakamäentien ja Nordenskiöldinkadun laskentapisteitä. Voimakkainta matkustajien kasvu oli Pirkkolantiellä (+21 %, +500 henkilöä), sekä Kehä I:llä (+7 %, +8 400 henkilöä). Hakamäentien osalta matkustajamäärät laskivat 5 % (-6 900 henkilöä) todennäköisesti laskentapisteen lähetyvillä olleen Raide-Jokerin työmaan takia. Nordenskiöldinkadun matkustajamäärät laskivat 2 % (-500 henkilöä). Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna läntisen poikittaislinjan matkustajamäärä oli vuonna 2021 9 % pienempi. Joukkoliikenteen matkustajien osalta määrä oli 25 % pienempi ja henkilöautossa matkustavien osalta 5 % pienempi.

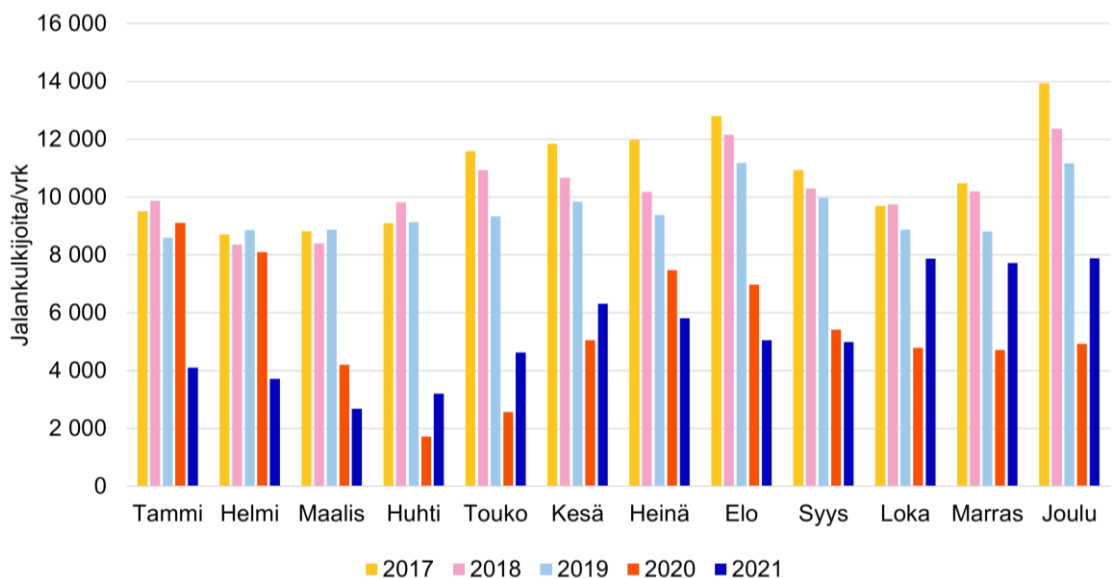
Itäisen poikittaislinjan matkustajamäärä kasvoi 3 % vuodesta 2020. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 7 % (+ 1 400 henkilöä), kasvua tuli erityisesti Kehä I:lta, jonka matkustajamäärät kasvoivat 11 %. Itäisen laskentalinjan henkilöautoliikenne kasvoi vuodentakaiseen verrattuna 2 % (+2 000 henkilöä), vertailussa on otettu huomioon ensimmäistä kertaa laskennassa mukana olevan Latokartanonkaaren matkustajaliikenne. Kehä I:n osalta henkilöautomatkustajien määrä kasvoi prosentin, Viikintiellä määrä pysyi vuoden 2020 tasolla. Latokartanonkaaren osalta määrä kasvoi 14 % (+1 000 henkilöä). Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna itäisen poikittaislinjan joukkoliikenteen matkustajamäärä oli nyt 12 % alhaisempi ja henkilöautoissa matkustavien 2 % alhaisempi.



Kuva 4. Poikittaisliikenteen syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen matkustajamäärä ja kulku-tapaosuudet 2006–2021.

Aleksanterinkadun laskentapisteen jalankulkijamäärät pysyivät alhaisina lähes koko vuoden

Jalankulkijamääriä seurataan kesällä tehtävillä käsinlaskennoilla sekä ympäri vuoden käytössä olevilla kahdeksalla laskentalaitteilla. Vuonna 2021 laskimista kuusi sijaitsi keskustassa tai kantakaupungissa, yksi Malmilla ja yksi Itäkeskuksessa. Jatkuvien laskentatietojen avulla saadaan taustatietoa jalankulun ajallisista ja vuodenajan mukaisista vaihteluista. Jalankulku on selvästi vähemmän riippuvaista vuodenajasta kuin pyöräily. Perinteisesti joulukuu ja kesäkuukaudet ovat olleet vilkkaimpia kävelykuukausia ydinkeskustassa. Erityisesti elokuussa ulkomaisten turistien määrä on ollut suurimmillaan. Joulun ostoskausi on tuonut keskimääräistä enemmän jalan tapahtuvaa asiointia keskusta. Vuoden 2021 jalankulkijamääriin vaikutti voimakkaasti koronaepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suosituksot.



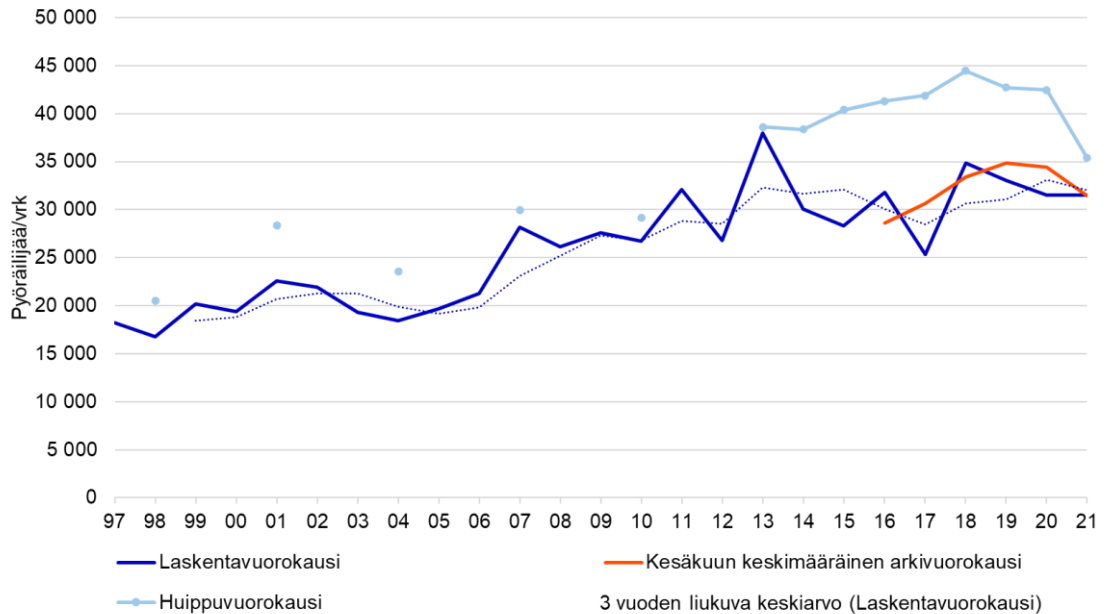
Kuva 5. Kuukauden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa Aleksanterinkadun laskentapisteessä vuosina 2017–2021.

Aleksanterinkadun pisteen, joka mittaa jalankulkijamääriä kadun pohjoispuolella lähellä Mikonkadun kulmaa, ohitti 1,95 miljoonaa jalankulkijaa vuonna 2021. Määrä laski 1,6 % vuodesta 2020, jolloin jalankulkijoita oli yhteensä 1,98 miljoonaa. Kuten kuvasta 5 huomaa, palautumista on kuitenkin tapahtunut vuodesta 2020, jos tarkastellaan vain koronaepidemian kattavia kuukausia (huhti-joulukuu). Jalankulkijamäärät olivat huhti-joulukuussa 22,6 % korkeampia, kuin vuonna 2020. Keskimäärin jalankulkijoita oli vuorokaudessa 5 300 vuonna 2021. Vuonna 2020 jalankulkijoita oli vuorokaudessa keskimäärin 5 400. Aiempina vuosina 2016–2019 vuorokauden keskimääräinen jalankulkijamäärä on vaihdellut 9 500 ja 10 800 välillä.

Vuonna 2021 Aleksanterinkadun vilkkain jalankulkukuukausi oli joulukuu, jolloin laskentapisteen ohitti keskimäärin 7 900 jalankulkijaa vuorokaudessa. Kuukausi oli edellisvuotta vilkkaampi, mutta vuoden 2019 joulukuuta hiljaisempi. Loka- ja marraskuu olivat lähes yhtä vilkkaita. Myös kesän lomakausi oli vilkas, joskaan ei joulusesongin tasolla. Kesäkuussa Aleksanterinkadun laskentapisteen ohitti keskimäärin 6 300 jalankulkijaa vuorokaudessa, mikä oli enemmän kuin vuonna 2020, mutta vähemmän kuin vuonna 2019. Heinäkuussa laskentapisteen ohitti keskimäärin 5 800 jalankulkijaa vuorokaudessa, mikä oli 22 % vähemmän kuin vuonna 2020 ja 38 % vähemmän kuin vuonna 2019. Hiljaisin kuukausi oli maaliskuu, jolloin laskentapisteen ohitti keskimäärin 2 700 jalankulkijaa vuorokaudessa. Tämä oli 36 % vähemmän kuin vuonna 2020 ja 70 % vähemmän kuin vuonna 2019.

Koko vuoden pyöräliikennemäärät laskivat toisena koronavuotena

Niemen rajan ylitti kesäkuun 2021 käsinlaskennoissa yhteensä 31 500 polkupyörää vuorokaudessa, mikä on saman verran kuin kesäkuussa 2020 (kuva 6). Vuoden 2019 kesäkuussa vastaava luku oli 33 000. Vuodesta 2019 alkaen niemen rajan tuloksissa on hyödynnetty konetuloksia soveltuvin osin.



Kuva 6. Pyöräliikennemäärä Helsingin niemen rajalla 1997–2021 kesäkuun arkivuorokauden käsin-laskennoissa laskentavuorokautena (ja kolmen vuoden liukuva keskiarvo), kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena sekä kesän huippuvuorokautena.

Käsinlaskennat tehdään vuosittain kesäkuussa arkipäivinä muutaman viikon aikana, minkä seurauksena sään vaikutus tuloksiin voi olla merkittävä. Vuoden 2021 laskentapäivien osalta sää oli poutainen ja sadetta osui vain yhdelle päivälle. Sään vaikutusta kesän laskentoihin poistetaan käyttämällä konelaskentapisteistä saatavia kertoimia.

Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma-pe) niemen rajan ylitti 31 400 pyörällä liikkujaa (kuva 6). Tulos on saatu kertomalla pisteen käsinlaskentatulos lähimmän konepisteen kesäkuun arkipäivien keskiarvon ja kyseessä olevan käsinlaskentapäivän konetuloksen suhteella. Kesäkuun keskimääräisen arkivuorokauden liikenne pieneni 9 % vuodesta 2020. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 35 400 pyörää, mikä on 17 % vähemmän kuin huippuliikenne vuonna 2020 (kuva 6). Huippuvuorokauden luku kuvaa pyörän käyttäjien mahdollisen enimmäismäärän kyseisenä arkivuorokautena sään ollessa hyvä. Huippuvuorokauden luku on laskettu vuodesta 2019 alkaen kertomalla pisteen käsinlaskentatulos lähimmän konepisteen touko-elokuun viiden korkeimman arkivuorokauden keskiarvon ja kyseessä olevan käsinlaskentapäivän konetuloksen suhteella. Aiemmin huippuvuorokausi laskettiin Eläintarhan ja Hesperian puiston konepisteiden touko-elokuun viiden korkeimman arkivuorokauden keskiarvon mukaan. Vuonna 2021 huippuvuorokausi ajoittui nimen rajan laskentapisteissä kesäkuulle.

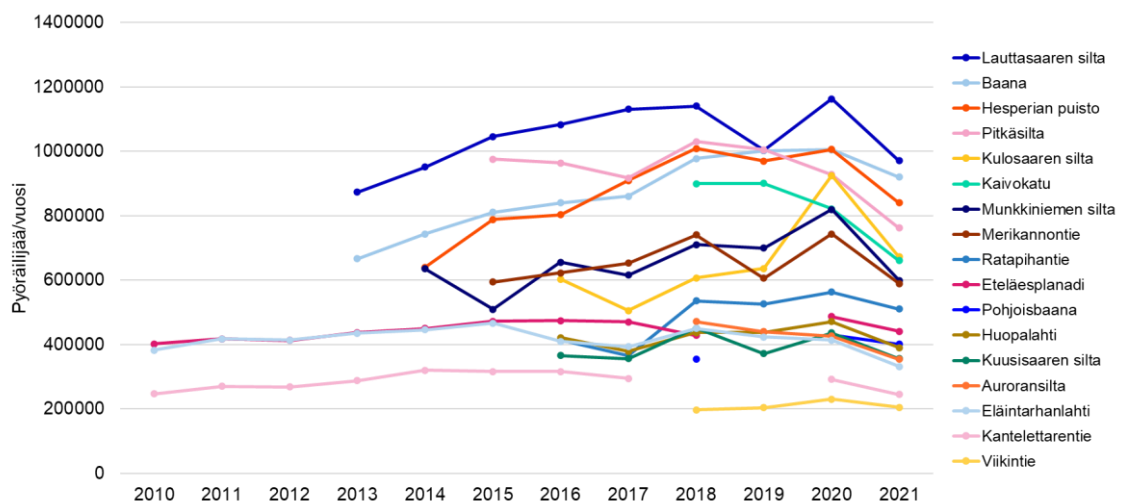
Niemen rajan ylittävä pyöräliikenne oli laskentavuorokautena vilkkainta Lauttasaaren sillalla, jossa kulki 5 500 pyörää. Sillan laskennallinen huippuliikenne oli 7 400 pyörää vuorokaudessa. Vuonna 2020 sillalla kulki 6 300 pyörää ja laskennallinen huippuliikenteen luku oli 7 900.

Toiseksi vilkkain piste oli Hesperian puistossa Töölönlahdella. Hesperian puiston läpi kulki laskentavuorokautena 5 300 pyörää ja huippuvuorokautena 6 100 pyörää. Kolmanneksi vilkkain piste oli Pitkäsilta, jonka yli pyöräili 5000 pyörää. Huippuvuorokautena Pitkäsillan ylitti 5 300 pyörää.

Kantakaupungin rajan ylittävää pyöräliikennettä seurataan joka kolmas vuosi kesäkuussa yhden arkipäivän käsinlaskentoina klo 7–19. Kantakaupungin pyöräliikenne laskettiin viimeksi vuonna 2019.

Helsingin pyöräliikennettä seurataan käsinlaskentojen lisäksi yhteensä 22 konelaskentapisteellä. Vuonna 2021 tietoja saatiin koko vuoden ajalta 19 laskimesta. Jatkuvista laskimista Munkkiniemen sillan laskimet olivat vuorotellen pois käytöstä, kun sillan peruskorjaus siirsi liikennettä puolelta toiselle kesäkuusta alkaen. Liikennejärjestelyt palautuivat normaaliksi marraskuun lopussa. Kehä I laskentapisteen osalta tietoja on kerätty vain kesäkuukausilta.

Koko vuoden yhteenlaskettujen pyöräliikennemäärien osalta vuonna 2021 automaattisissa laskentapisteissä havaittiin vähemmän pyöräilijöitä kuin vuosina 2020 ja 2019 (kuva 7). Pyöräliikenteen määrä laski edellisvuodesta kaikissa pisteissä. Pyöräliikenne väheni erityisesti Kulosaaren ja Munkkiniemen silloilla, kummassakin laskentapisteessä 27 %. Vuoteen 2019 verrattuna pyöräliikenne kuitenkin väheni Munkkiniemen sillalla vain 14 % ja Kulosaaren sillalla se kasvoi 6 %. Vähiten pyöräliikenteen määrä laski Pohjoisbaanalla (-7 %) ja baanalla (-8 %). Lauttasaaren sillan koko vuoden pyörämäärät jäivät ensimmäistä kertaa seitsemään vuoteen alle miljoonaan matkaan.

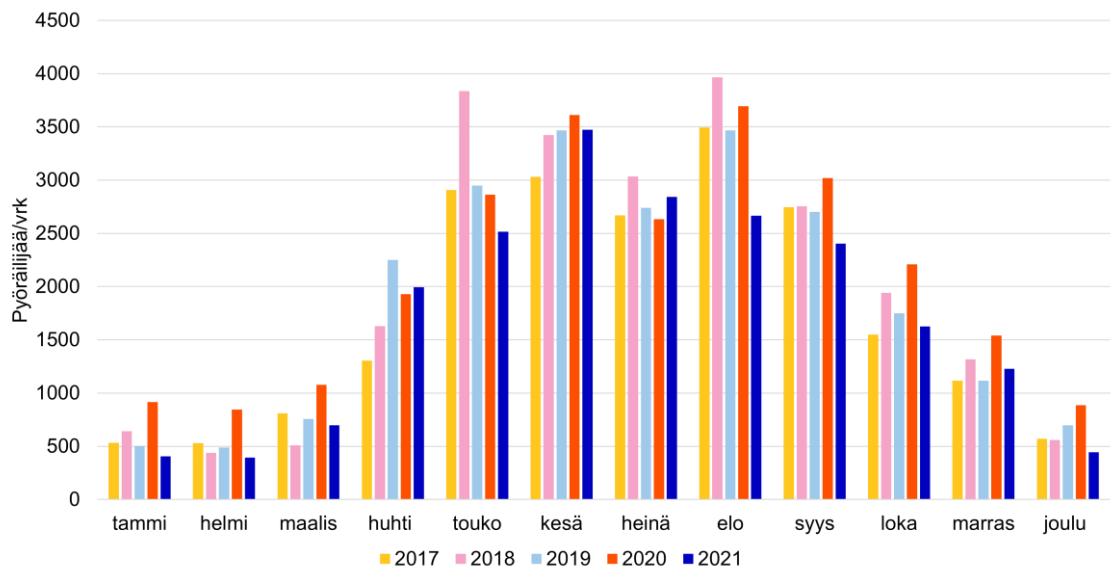


Kuva 7. Pyöräliikenteen määrät Helsingin konelaskentapisteissä vuosina 2010–2021.

Vuonna 2021 vilkkain automaattilaskentapiste oli Lauttasaaren silta, jossa arkivuorokauden keskimääräinen pyöräliikenne oli 5 200. Vilkkaita reittejä olivat myös Baana ja Hesperian puisto, joissa kesän arkivuorokauden pyöräliikennemäärät olivat 4 900 ja 4 600.

Automaattilaskentapisteissä, jotka ovat olleet toiminnassa vähintään vuoden 2017 alusta (yhteensä 11 laskimessa 9 pisteessä) vuoden 2021 aikana havaittujen pyöräilijöiden määrä laski 18 % edellisvuodesta ja 12 % vuoteen 2019 verrattuna. Vuoden aikaista pyörämäärien vuorokausivaihtelua voi tarkastella kuvasta 8. Toiminnalliseksi tavoitteeksi asetettu pyöräliikenteen määrien

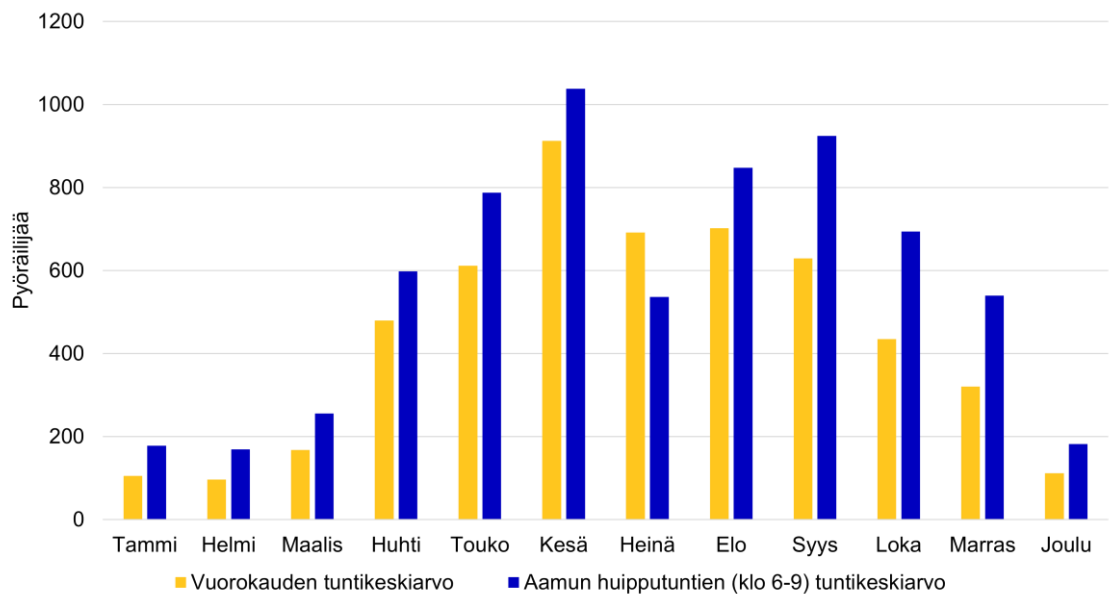
kasvu (Pyöräliikenteen automaattilaskentapisteissä pyörämäärät kasvavat kolmen edellisen vuoden keskiarvosta) ei toteutunut, sillä havaittujen pyörien määrä laski 15 % vuosien 2018–2020 keskiarvoon nähden.



Kuva 8. Kuukauden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuosina 2017–2021 (laskettu 11 konelaskentapisteen keskiarvona), pyörää/vrk.

Talvi 2020–2021 oli keskimääräisesti kylmempi ja runsaslumisempi kuin edellisen neljän vuoden talvet. Kylmä ja luminen talvi näkyi myös alkuvuoden pyörämäärissä, sillä edelliseen neljään vuoteen verrattuna pyörämäärät jäivät tammi-maaliskuussa 24 % alhaisemmiksi. Huhtikuussa pyörämäärät kohosivat neljän edellisen vuoden keskiarvoa korkeammalle. Kesä-heinäkuu oli suosittua pyöräaikaa, jolloin pyörämäärät kipusivat edellisten vuosien keskiarvoa korkeammiksi. Myös sääolosuhteet olivat kesä-heinäkuussa edellisvuosia keskimääräisesti parempia. Sateisen elokuun johdosta pyörämäärät kuitenkin lähtivät äkilliseen laskuun syksyä kohti ja pysyivät aiempaa alhaisempana koko loppuvuoden. Pyörämäärille perinteinen alkusyksyn piikki jäi puuttumaan vuonna 2021. Syksy oli edellisiä vuosia hieman viileämpi ja alkutalvi kylmä ja lumeton. Sääolojen lisäksi Helsingin pyörämääriin vaikutti käynnissä olevat koronarajoitukset, kuten etätyösuositus.

Aikaisempia vuosia hiljaisemmasta pyöräilyksystä huolimatta niemen rajalla oli aamun huippu-tunteina (klo 6–9) koko vuorokauden verrattuna vilkas pyöräliikenne myös syksyllä. Kuten kuvasta 9 voi havaita, aamuliikennettä tarkasteltaessa pyöräliikenteen syksyn määrät ovat pysyneet edellisten vuosien kaltaisena. Tästä voi päätellä, että vaikka syksyn pyörämäärät ovat keskimäärin olleet aiempia vuosia alhaisempia, työ- ja opiskelumatkoja on taitettu pyörällä liikuen lähes entiseen tapaan.



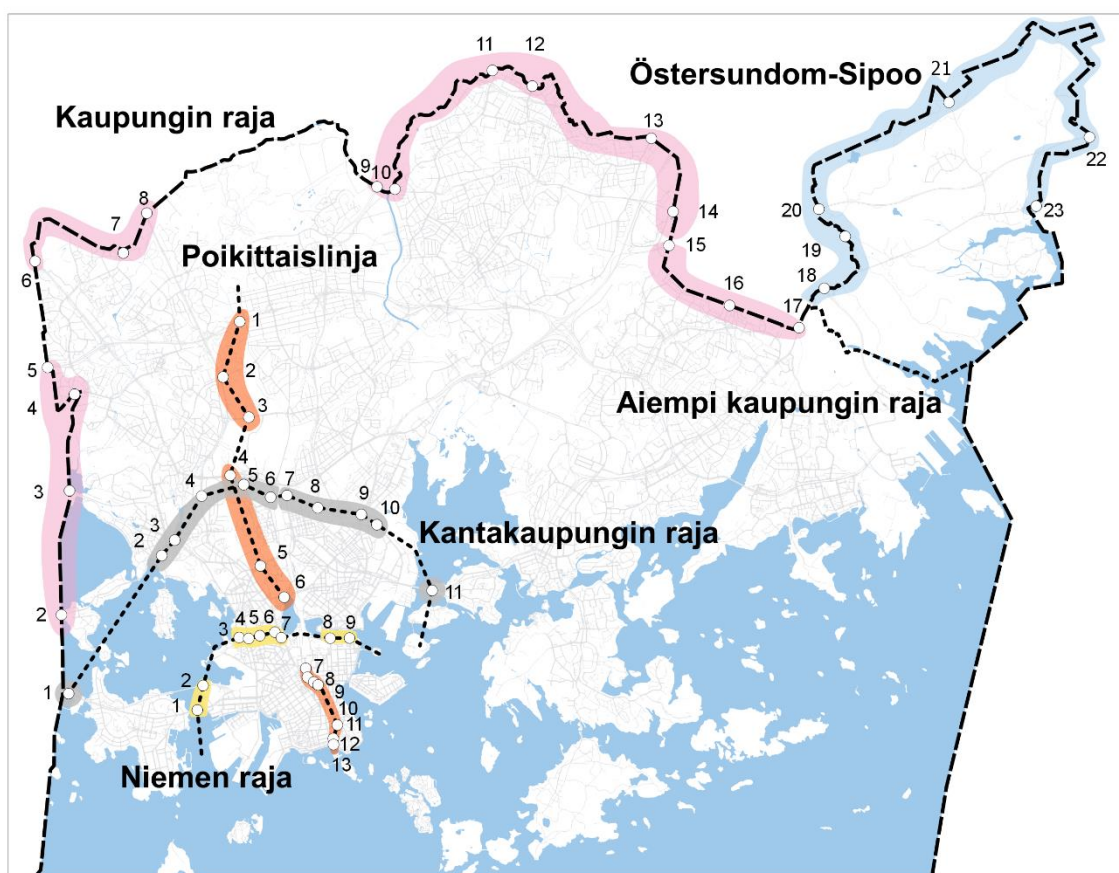
Kuva 9. Pyöräliikenteen vaihtelu niemen rajalla vuonna 2021 (automaattilaskentapisteet). Arkivuorokauden keskimääräinen tuntiliikenne ja arkipäivien huipputuntien (klo 6–9) keskimääräinen tuntiliikenne.

Autoliikenteen määrät kasvoivat maltillisesti edellisvuodesta

Helsingin moottoriajoneuvoliikenteen kehitystä seurataan neljällä kehämäisellä ja yhdellä poikittaislaskentalinjalla. Laskentalinjoilla mitataan Helsingin niemen rajan, kantakaupungin rajan, kaupungin nykyisen sekä vuoden 2008 mukaisen rajan ylittävä moottoriajoneuvoliikenteen määrä. Poikittaislaskentalinjalla mitataan itä–länsisuuntaisen liikenteen määrä keskustan käytävän kohdalla. Laskentalinjat kattavat kaikki säteittäiset ja poikittaiset pääväylät. Näitä säännöllisesti mitattavia liikenteen kehityksen seurantaan kutsutaan kehälaskentapisteiksi. Yhteensä kehälaskentapisteitä on 55. Liikennesuunnittelun tarpeita varten tehdään mittauksia myös muissa pisteissä, mutta jokavuotista seurantaan niistä ei tehdä. Laskentalinjat sekä niiden sektori ja laskentapisteet on esitetty kuvassa 10.

Kehälaskennat tehdään vuosittain syys–lokakuussa arkipäivisin maanantain ja torstain välillä. Saatavat tulokset kuvaavat syksyn keskimääräistä arkivuorokausiliikennettä. Perjantain liikennemääriä ei ole liikenteen kehityksen seurannassa käytetty, koska perjantain liikennemäärät ovat aikaisemmin eronneet merkittävästi muista arkipäivistä. Perjantain ero muihin arkipäiviin on sittemmin tasoittunut, mutta vertailtavuuden vuoksi on pidädytty vanhassa aikarajauksessa.

Suurimmassa osassa kehälaskentapisteissä liikennemäärien arvioinnissa hyödynnetään automaattisia liikennelaskentalaiteita. Pisteissä, joissa laskentalaitea ei ole, toteutetaan manuaalinen laskenta vuosittain. Automaattisten laskentojen lisäksi kaikissa laskentapisteissä toteutetaan myös säännöllisesti manuaalinen käsinlaskenta kehätulosten eri ajoneuvotyyppien jakauman selvittämiseksi.



NIEMEN RAJA

Lauttasaaren sektori

1. Lauttasaaren silta, 2. Lapinlahden silta

Töölön sektori

3. Merikannontie, 4. Mechelininkatu, 5. Runeberginkatu, 6. Töölönkatu, 7. Mannerheimintie

Hakaniemen sektori

8. Pitkäsilta, 9. Hakaniemen silta

KANTAKAUPUNGIN RAJA

Länsisektori

1. Länsiväylä

Luoteissektori

2. Meilahden silta, 3. Munkkiniemen silta, 4. Mannerheimintie, 5. Ilmalankatu, 6. Veturitie

Koillissektori

7. Ratapihantie, 8. Mäkelänkatu, 9. Hämeentien silta, 10. Hermannin rantatie

Itäsektori

11. Kulosaaren silta

ÖSTERSUNDOM-SIPOO

18. Kehä III, 19. Sotungintie, 20. Porvoonväylä, 21. Knutersintie, 22. Porvoonväylä, 23. Uusi Porvoontie

POIKITTAISLINJA

Esikaupunkialueet

1. Kehä I, 2. Pirkkolantie, 3. Metsäläntie

Pohjoinen kantakaupunki

4. Hakamäentie, 5. Nordenskiöldinkatu, 6. Helsinginkatu

Eteläinen kantakaupunki

7. Kaivokatu, 8. Aleksanterinkatu, 9. Pohjoisesplanadi, 10. Eteläesplanadi, 11. Tehtaankatu, 12. Puistokatu, 13. Ehrenströmintie

KAUPUNGIN RAJA

Länsisektori

1. Länsiväylä, 2. Otaniemen silta, 3. Turunväylä, 4. Turuntie, 5. Kehä I

Pohjois-luoteissektori

6. Vihdintie, 7. Malminkartanontie, 8. Hämeenlinnanväylä

Koillissektori

9. Tuusulanväylä, 10. Tammiston Kauppatie, 11. Suutarilantie, 12. Tikkuritie, 13. Vanha Porvoontie, 14. Lahdenväylä

Itäsektori

15. Porvoonväylä, 16. Länsimäentie, 17. Itäväylä

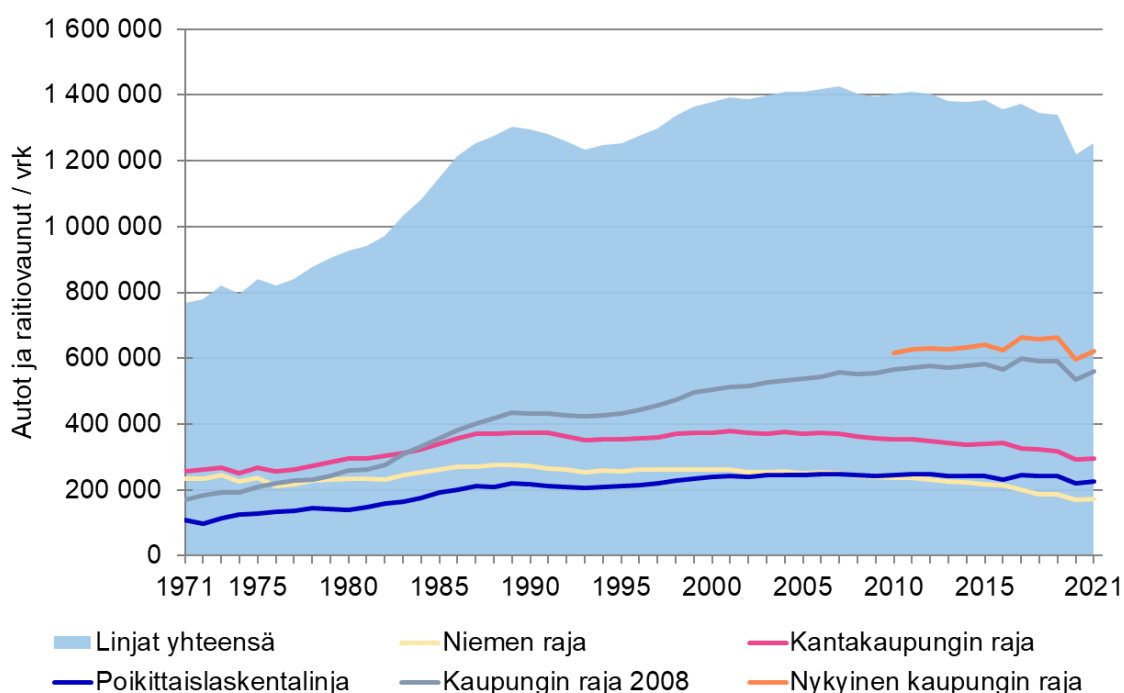
Kuva 10 Moottoriajoneuvoliikenteen laskentalinjat, sektorit ja laskentapistet.

Moottoriajoneuvoliikenteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä henkilö-, paketti-, kuorma-, rekka- ja linja-autoja sekä raitiovaunuja. Moottoripyöraliikenteen määrät eivät ole mukana esitetyissä luvuissa.

Vuoden 2020 tavoin liikkumiseen ja moottoriajoneuvoliikenteeseen vaikutti myös vuonna 2021 koronaepidemian myötä muuttuneet elämäntavat ja liikkumistarpeet. Vuoden 2021 syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 173 000, kantakaupungin rajan 296 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 560 000, kaupungin nykyisen rajan 622 000 ja poikittaislinjan (sisältäen esikaupunkialueen ja pohjoisen kantakaupungin laskentapisteen) 226 000 autoa ja raitiovaunua. Verrattuna vuoteen 2020 liikennemäärät kasvoivat nyt kaikilla laskentalinjoilla (eteläisen kantakaupungin poikittaislinjaa lukuun ottamatta), mutta kasvusta huolimatta määrät olivat laskentalinjoilla silti alhaisemmat kuin koronaepidemiaa edeltävänä aikana syksyllä 2019. Yleinen koronaepidemiatilanne oli kehälaskentojen toteutusaikana syys–lokakuussa kohtalaisen rauhallinen verrattuna vuoden 2020 kevääseen mutta myös vuoden 2021 kevääseen. Vuoden 2019 ja 2020 tuloksia korjattiin kaupungin rajan osalta. Kaupungin nykyisen rajan korjattu vuoden 2019 arvo on 663 000 ja vuoden 2020 arvo 596 000. Kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan vuoden 2019 korjattu arvo on 592 000 ja vuoden 2020 arvo 536 000.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana niemen rajan autoliikenteen määrät ovat pudonneet yhteensä 27 %. Viimeisen viiden vuoden aikana laskua on ollut puolestaan 20 %. Kantakaupungin rajan autoliikenne on vähentynyt kymmenessä vuodessa 16 % ja viidessä vuodessa 14 %. Kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan ylittävä autoliikenne oli kymmenen vuoden takaiseen verrattuna 2 % pienempi ja viiden vuoden takaiseen verrattuna prosentin pienempi. Kaupungin rajan liikennemäärät ovat yleisesti olleet pienessä kasvussa ennen vuonna 2020 alkanutta poikkeuksellista liikennetilannetta. Poikittaislinjan osalta muutos kymmenen vuoden takaiseen verrattuna oli -9 % ja viiden vuoden takaiseen verrattuna -3 %. Kaikki laskentalinjat yhteenlaskettuna autoliikenteen määrä syksyllä 2021 oli 11 % pienempi kuin vuonna 2011. Viiden vuoden takaisesta linjojen yhteenlaskettu autoliikennemäärä laski 8 %. Verrattuna edelliseen vuoteen ajoneuvojen kasvoivat 3 %.

Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys laskentalinjoilla on esitetty kuvassa 11. Moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana on esitetty taulukossa 1.



Kuva 11. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys laskentalinjoilla.

Taulukko 1. Moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Laskentalinja	Muutos 2011–2021 (abs.)	Muutos 2011–2021 (%)	Muutos 2016–2021 (abs.)	Muutos 2016–2021 (%)	Muutos 2020–2021 (abs.)	Muutos 2020–2021 (%)
Niemen raja	-62 859	-27 %	-42 240	-20 %	+3 276	+2 %
Kantakaupungin raja	-57 859	-16 %	-46 991	-14 %	+2 881	+1 %
Kaupungin raja 2008	-12 731	-2 %	-7 265	-1 %	+22 964	+4 %
Kaupungin nykyinen raja	-4 802	-1 %	-1 817	-0 %	+25 962	+4 %
Poikittaislinja	-22 616	-9 %	-6 114	-3 %	+4 865	+2 %
Linjat yhteensä	-156 065	-11 %	-102 610	-8 %	33 986	+3 %

Niemen rajan autoliikenne kasvoi hieman Töölön sektoria lukuun ottamatta

Helsingin niemen rajan ylittävä moottoriajoneuvoliikenne on vähentynyt 1980-luvun huippuvuodesta selvästi, vajaan kolmanneksen. Vähennemää on tapahtunut kaikilla sektoreilla, mutta voimakkainta se on ollut Töölön ja Hakaniemen sektoreilla. Länsimetron avaamisen jälkeen vuonna 2018 myös Lauttasaaren sektorin autoliikennemäärissä on havaittavissa laskua. Koronaepidemian myötä muuttunut liikkuminen laski autoliikenteen määriä entisestään kaikilla niemen rajan sektoreilla vuoden 2020 syksyllä. Vuonna 2021 liikennemäärissä tapahtui vuoden takaiseen verrattuna noin 2 % kasvu. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Lauttasaaren sektorilla autoliikenne on vähentynyt 18 %, Töölön sektorilla 32 % ja Hakaniemen sektorilla 28 %. Niemen rajan liikennemäärien pitkänajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 12. Taulukossa 2 on esitetty niemen rajan sektorikohtaisesti liikennemäärien muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

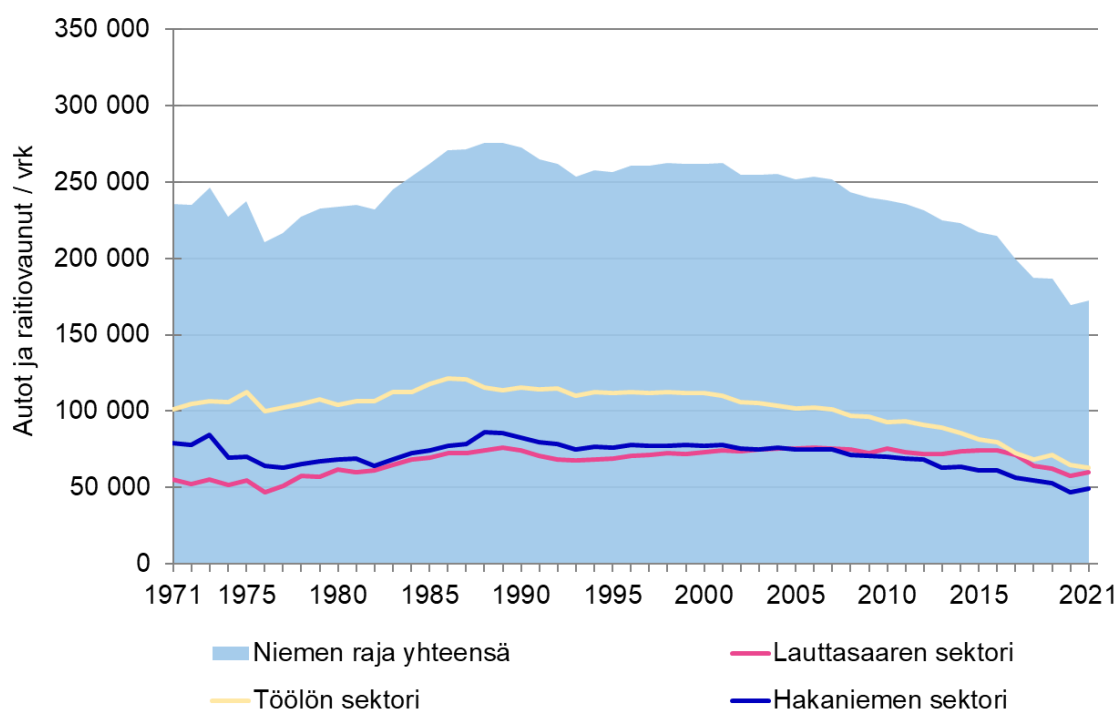
Töölön sektori tarkoittaa poikkileikkausta, joka kulkee Merikannontien, Mechelininkadun, Runeberginkadun, Töölönkadun ja Mannerheimintien yli Hesperiankatujen kohdalla. Lauttasaaren sektori tarkoittaa liikennemäärien summaa Lauttasaaren ja Lapinlahden silloilla. Hakaniemen sektori tarkoittaa Pitkänsillan ja Hakaniemen sillan yhteenlaskettua liikennemäärää.

Vuoden 2021 aikana Niemen rajan laskentalinjalla käynnistyi kaksi suurta työmaata: tammi-kuussa alkoi Kasin katutyöt Töölössä (kasi-ratikan reitin katujen peruskorjaus) sekä toukokuussa Kruunusillat-työhön kuuluvan uuden Hakaniemensillan rakentaminen Hakaniemessä.

Liikennemäärät kasvoivat Lauttasaaren sillalla vuoteen 2020 verrattuna 6 % ja vuoteen 2019 verrattuna 2 %. Peruskorjauksessa vuodesta 2019 lähtien ollut Lauttasaaren silta avattiin kokonaan liikenteelle vuoden 2020 lopulla. Lapinlahden sillalla liikennemäärät kasvoivat vuoteen 2020 verrattuna 4 %, mutta pysyivät kuitenkin noin 5 % alhaisempina kuin vuonna 2019.

Niemen rajan Töölön sektorilla liikennemäärät laskivat vuoteen 2020 verrattuna hieman Merikannontielle (-2 %) sekä Mannerheimintielle (-2 %). Voimakkainta autoliikenteen liikennemäärien lasku oli kuitenkin Kasin katutöistä johtuen Runeberginkadulla (-26 %). Vuoteen 2020 verrattuna liikennemäärät kasvoivat Töölön sektorilla eniten Mechelininkadulla (+2700 ajoneuvoa, +16 %) sekä Töölönkadulla (+800 ajoneuvoa, +24 %). Kasvua selittää osittain koronaepidemian vuoden 2020 jälkeinen palautuminen, mutta lisäksi myös Runeberginkadulta katutyömaan seurauksena siirtynyt liikenne. Vuoteen 2019 verrattuna Töölön sektorin liikennemäärät pysyivät kuitenkin kaikilla laskentapisteillä pienempinä Mechelininkatua lukuun ottamatta (+24 %).

Hakaniemen sektorin Pitkäsillan laskentapisteen liikennemäärät kasvoivat vuoden 2021 syksyllä 3 % vuodesta 2020. Hakaniemen sillalla määrät kasvoivat uuden sillan rakennustyömaan alkamisesta huolimatta 6 %. Vuoteen 2019 verrattuna liikennemäärät olivat vuonna 2021 Pitkäsillalla 12 % ja Hakaniemen sillalla 3 % alhaisemmat.



Kuva 12. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys niemen rajalla.

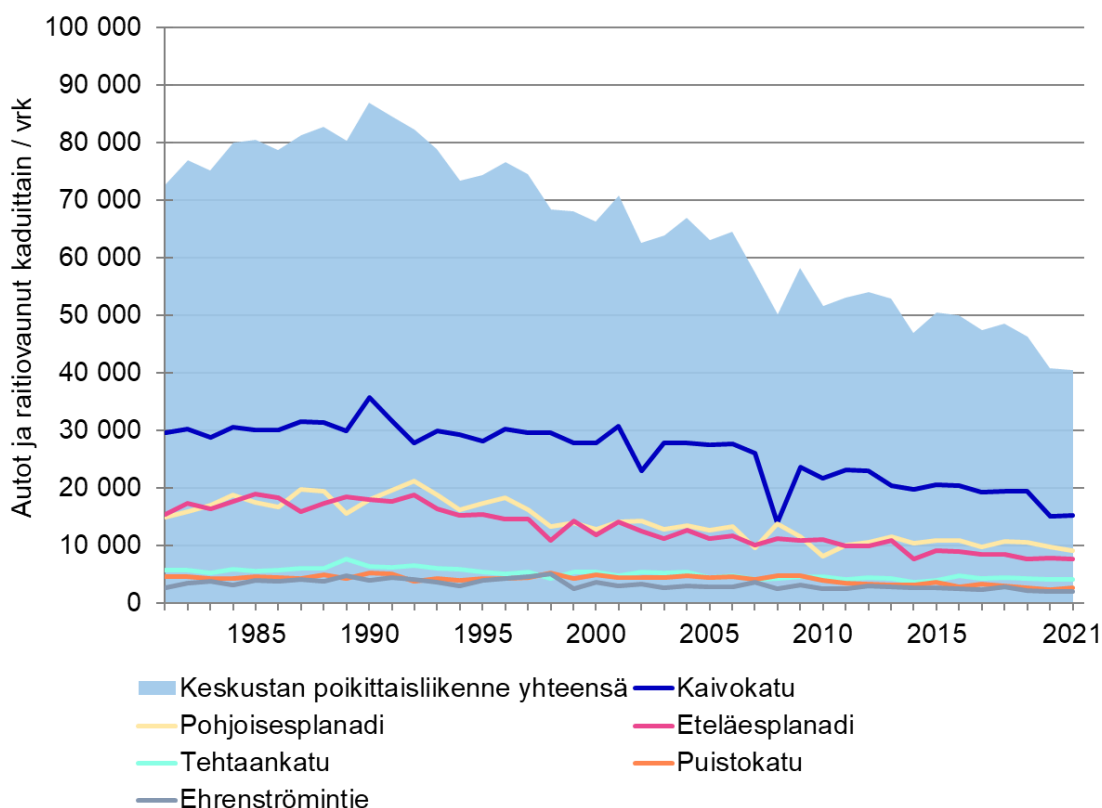
Taulukko 2. Moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana niemen rajalla.

Laskentasektori	Muutos 2011–2021 (abs.)	Muutos 2011–2021 (%)	Muutos 2016–2021 (abs.)	Muutos 2016–2021 (%)	Muutos 2020–2021 (abs.)	Muutos 2020–2021 (%)
Lauttasaaren sektori	-13 275	-18 %	-14 275	-19 %	+2 443	+4 %
Töölön sektori	-29 941	-32 %	-16 363	-21 %	-1 542	-2 %
Hakaniemen sektori	-19 643	-28 %	-11 602	-19 %	+2 375	+5 %
Niemen raja yhteensä	-62 859	-27 %	-42 240	-20 %	3 276	+2 %

Keskustan poikittainen autoliikenne pieneni hieman

Keskustan poikittainen moottoriajoneuvoliikenne on ollut tasaisessa laskussa aina 90-luvun alusta lähtien. Vuoteen 2011 verrattuna liikennemäärät ovat pudonneet laskentalinjalla yhteensä 24 %. Vuoden 1990 huippuarvon jälkeen määrät ovat pudonneet noin puoleen. Suhteellisesti eniten laskua verrattuna kymmenen vuoden takaiseen on Kaivokadulla (-34 %), Ehrenströmintiellä (-23 %) sekä Puistokadulla (-22 %). Keskustan poikittaisen laskentalinjan liikennemäärien pitkänajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 13. Taulukossa 3 on esitetty keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Vuoteen 2020 verrattuna keskustan poikittaisliikenteen määrä väheni prosentin. Määrällisesti kasvua tapahtui eniten Puistokadulla (+400 ajoneuvoa, +18 %). Liikennemäärät laskivat erityisesti Pohjoisesplanadia (-600 ajoneuvoa, -6 %), Ehrenströmintiellä (-100 ajoneuvoa, -6 %). Koronaepidemian edeltävään aikaan eli vuoteen 2019 verrattuna liikennemäärät olivat nyt 13 % alhaisemmat.



Kuva 13. Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys.

Taulukko 3. Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

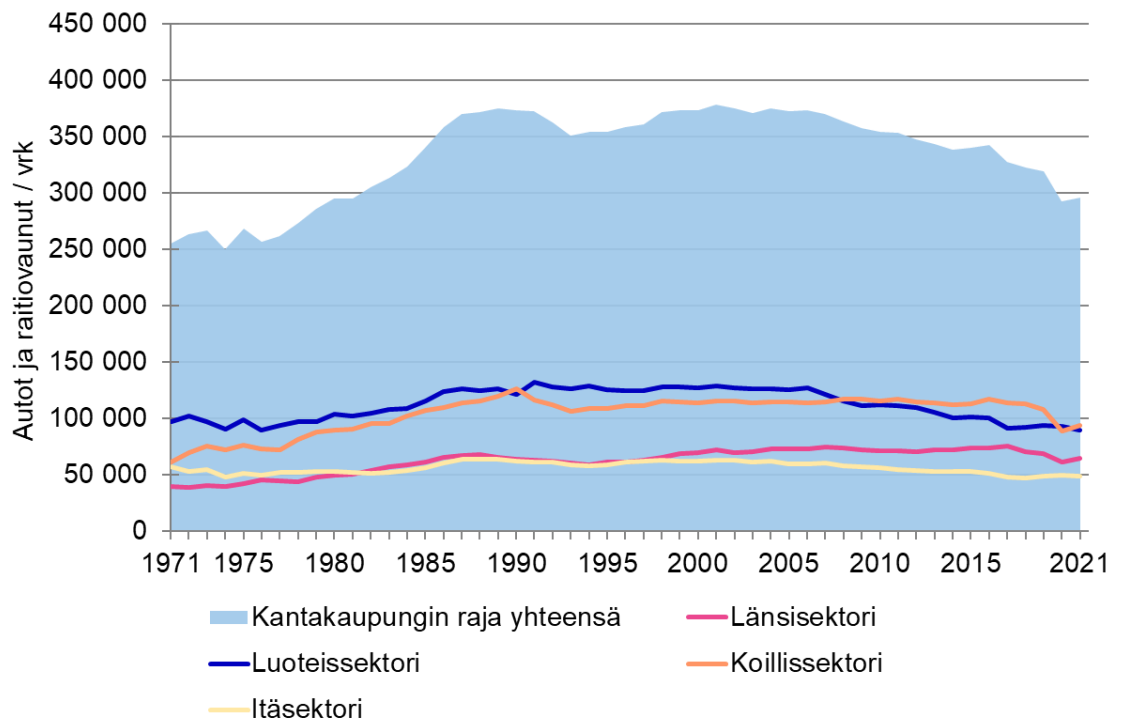
Katu	Muutos 2011–2021 (abs.)	Muutos 2011–2021 (%)	Muutos 2016–2021 (abs.)	Muutos 2016–2021 (%)	Muutos 2020–2021 (abs.)	Muutos 2020–2021 (%)
Kaivokatu	-7 937	-34 %	-5 076	-25 %	+169	+1 %
Pohjoisesplanadi	-994	-10 %	-1 692	-16 %	-564	-6 %
Eteläesplanadi	-2 202	-22 %	-1 222	-14 %	-114	-1 %
Tehtaankatu	-75	-2 %	-644	-14 %	-96	-2 %
Puistokatu	-754	-22 %	-206	-7 %	+400	+18 %
Ehrenströmintie	-588	-23 %	-574	-23 %	-122	-6 %
Keskustan poikittaisliikenne yhteensä	-12 550	-24 %	-9 414	-19 %	-327	-1 %

Kantakaupungin rajan autoliikennemäärät lähtivät pieneen nousuun erityisesti koillissektorilla

Moottoriajoneuvoliikenteen määrä on vähentynyt selvästi kantakaupungin rajalla 2000-luvun alkuvuosista. Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna liikennemäärät ovat laskeneet kaikilla sektoreilla. Määrällisesti eniten liikenne on vähentynyt koillissektorilla (Ratapihantie–Mäkelänkatu–Hämeentien silta–Hermannin rantatie), jossa liikennemäärät tippuivat vuoteen 2011 verrattuna noin 23 100:lla (-20 %). Myös luoteissektorilla (Meilahden silta–Munkkiniemen silta–Mannerheimintie–Ilmalankatu–Veturitie), liikennemäärät laskivat kymmenen vuoden takaiseen lähes saman verran (-21 900 ajoneuvoa, -20 %). Kantakaupungin rajan laskentalinjan liikennemäärien pitkän ajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 14. Taulukossa 4 on esitetty kantakaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Vuoteen 2020 verrattuna liikennemäärä kantakaupungin rajalla kasvoi prosentin. Liikennemäärät kasvoivat eniten koillissektorilla (+5000 ajoneuvoa, +6 %), mutta myös jonkin verran länsisektorilla eli Länsiväylällä (+2900 ajoneuvoa, +5 %). Koillissektorin pisteistä eniten kasvua oli Ratapihantiella (+2100 ajoneuvoa, +12 %) sekä Hämeentien sillalla (+1700 ajoneuvoa, +8 %). Sekä koillis- että länsisektorin liikennemäärä jäivät kuitenkin alhaisemmaksi verrattuna koronaepidemiaa edeltävään aikaan. Koillissektorilla liikennemäärät olivat 13 % ja länsisektorilla 7 % alhaisemmat verrattuna vuoden 2019 syksyyn.

Vuoteen 2020 verrattuna liikennemäärät vähenivät luoteissektorilla yhteensä 3800 autolla (-4 %), suhteellisesti laskua oli eniten Ilmalankadun laskentapisteellä (-1000 ajoneuvoa, -20 %) Ilmalan ratikkatyömaasta johtuen. Liikennemäärät laskivat hieman myös kaikilla muilla luoteissektorin laskentapisteillä. Itäsektorilla eli Kulosaarensillalla liikennemäärä laski 2 %. Koronaepidemiaa edeltävään aikaan eli vuoteen 2019 verrattuna luoteissektorin liikennemäärät olivat nyt 5 % alhaisemmat. Itäsektorilla liikennemäärät olivat vuoden 2019 tasolla.



Kuva 14. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kantakaupungin rajalla.

Taulukko 4. Kantakaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Laskentasektori	Muutos 2011–2021 (abs.)	Muutos 2011–2021 (%)	Muutos 2016–2021 (abs.)	Muutos 2016–2021 (%)	Muutos 2020–2021 (abs.)	Muutos 2020–2021 (%)
Länsisektori	-6 633	-9 %	-9 216	-13 %	+2 861	+5 %
Luoteissektori	-21 858	-20 %	-11 088	-11 %	-3 767	-4 %
Koillissektori	-23 148	-20 %	-23 520	-20 %	+4 954	+6 %
Itäsektori	-6 220	-11 %	-3 167	-6 %	-1 167	-2 %
Kantakaupungin raja yhteensä	-57 859	-16 %	-46 991	-14 %	+2 881	+1 %

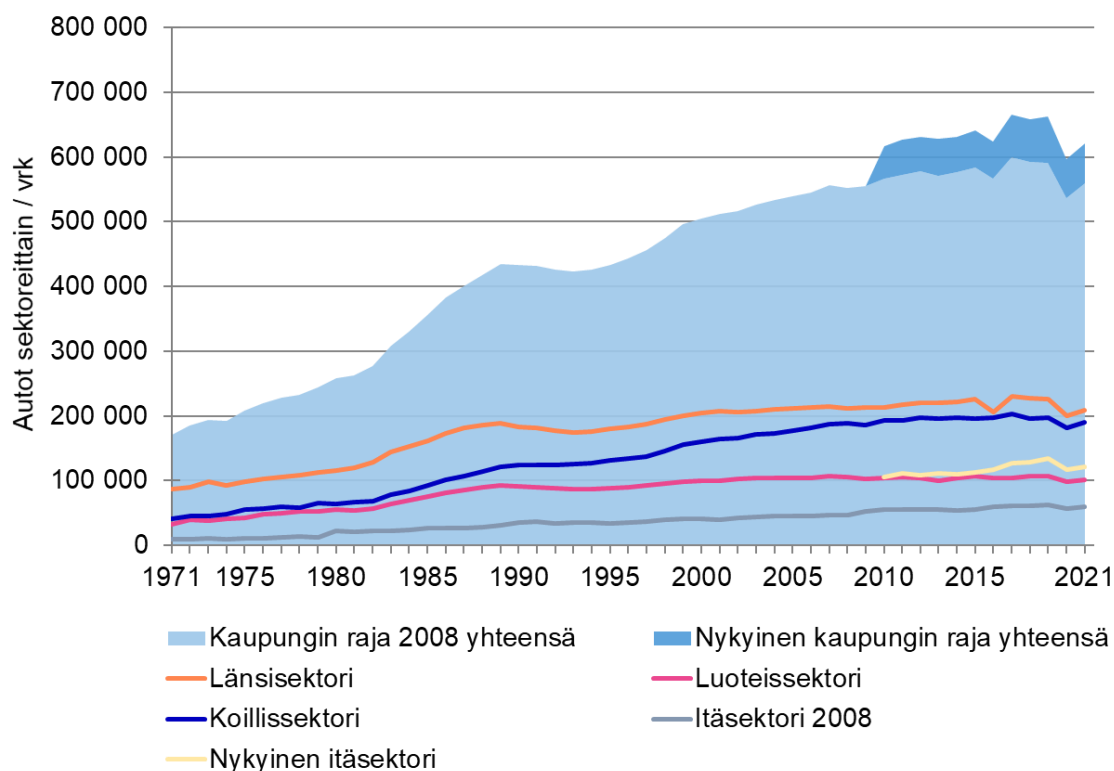
Autoliikennemäärät kasvoivat kaupungin rajan kaikilla sektoreilla vuoden takaisesta

Kantakaupungin rajan autoliikennemäärät ovat yleisesti tarkasteltuna kasvaneet tasaisesti laskentalinjan seurantahistorian aikana. Useimpien sektoreiden kohdalla kasvu on viimeisen vuosikymmenen aikana kuitenkin hidastunut. Vuonna 2020 kaupungin rajan liikennemäärissä tapahtui koronaepidemian myötä poikkeuksellisesti selvä lasku. Vuonna 2021 liikennemäärät palautuivat kaikilla sektoreilla osittain, mutta jäivät kuitenkin vuoden 2019 liikennemääriä alhaisemmalle tasolle. Vuoden 2008 mukaisen kaupungin rajan lisäksi vuosittain seurataan uutta kaupungin rajaa, joka syntyi, kun Östersundom liitettiin osaksi Helsinkiä vuonna 2009. Kaupungin rajan tuloksia korjattiin takautuvasti vuoden 2008 rajan sekä nykyisen rajan vuosien 2019 ja 2020 tulosten osalta. Kaupungin vuoden 2008 mukaisen sekä nykyisen rajan liikennemäärien pitkän ajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 15. Taulukossa 5 on esitetty kaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Kaupungin nykyisen rajan liikenne on vähentynyt kymmenen vuoden takaiseen verrattuna prosentoin (-5600 ajoneuvoa), vuoden 2008 mukaisen rajan osalta vähenemä on 2 % (-12 700 ajoneuvoa). Kun tarkastellaan sektorikohtaisia muutoksia, liikennemäärä vuoteen 2011 verrattuna on laskenut suhteellisesti eniten luoteissektorilla (-5 %, 4 800 ajoneuvoa) eli Vihdintiellä, Malmin kartanonttiellä ja Hämeenlinnan väylällä. Myös Espoon rajalla länsisektorilla (Länsiväylä-Otanien silta-Turunväylä-Turuntie-Kehä I) liikennemäärät vuoteen 2011 verrattuna olivat vuonna 2021 4 % alhaisemmat (-7 800 ajoneuvoa). Länsisektorin liikennemäärät ovat viimeisen vuosikymmenen aikana olleet maltillisessa kasvussa, kunnes määrät kääntyivät pieneen laskuun vuonna 2018 Länsimetron avaamisen ja vuonna 2019 tehdyn joukkoliikenteen lippu- ja vyöhykeuudistuksen myötä. Koillissektorilla (Tuusulanväylä-Tammiston kauppatie-Suutarilantie-Tikkuritie-Vanha Porvoontie-Lahdentie) liikennemäärä kymmenen vuoden takaiseen verrattuna oli 2 % vähemmän (-3 500 ajoneuvoa). Nykyisen kaupungin rajan osalta liikennemäärä on kasvanut eniten itäsektorilla. Vuoteen 2011 verrattuna liikennemäärät vuoden 2008 mukaisella itäsektorilla kasvoivat 6 % (+3 400 ajoneuvoa) ja nykyisen rajan mukaisella Itäsektorilla 9 % (+10 500 ajoneuvoa).

Vuoteen 2020 verrattuna liikennemäärät kasvoivat 5 % sekä länsisektorilla (+9 100 ajoneuvoa) että koillissektorilla (+9 000 autoa). Vuoden 2008 mukaisella itäsektorilla (+2 500 ajoneuvoa) ja nykyisellä itäsektorilla määrät kasvoivat 4 % (+4 700 ajoneuvoa). Luoteissektorilla kasvu oli 2 % (+2 300 ajoneuvoa). Kaikkien kaupungin rajan pisteiden osalta liikennemäärät laskivat edelliseen vuoteen verrattuna eniten Turuntiellä (-21 %, -2 400 ajoneuvoa) läheisistä katutyömaista johtuen. Voimakkainta kasvu oli puolestaan Kehä I:llä (+10 %, +8 600 ajoneuvoa).

Koronaepidemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna liikennemäärät olivat vuonna 2021 alhaimmat länsisektorilla (-7 %) ja lähimpänä vuoden 2019 tasoa Koillissektorilla (-4 %, -7 000 autoa).



Kuva 15. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kaupungin rajalla.

Taulukko 5. Moottoriajoneuvoliikenteen muutokset kaupungin rajalla viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Laskentasektori	Muutos 2011– 2021 (abs.)	Muutos 2011– 2021 (%)	Muutos 2016– 2021 (abs.)	Muutos 2016– 2021 (%)	Muutos 2020– 2021 (abs.)	Muutos 2020– 2021 (%)
Länsisektori	-7 811	-4 %	+3 592	+2 %	+9 135	+5 %
Luoteissektori	-4 767	-5 %	-3 063	-3 %	+2 285	+2 %
Koillissektori	-3 503	-2 %	-7 315	-4 %	+9 027	+5 %
Itäsektori 2008	+3 350	+6 %	-479	-1 %	+2 517	+4 %
Nykyinen itäsektori	+10 452	+9 %	+4 142	+4 %	+4 688	+4 %
Kaupungin raja 2008 yhteensä	-12 731	-2 %	-7 265	-1 %	+22 964	+4 %
Uusi kaupungin raja	-5 629	-1 %	-2 644	-0 %	+25 135	+4 %

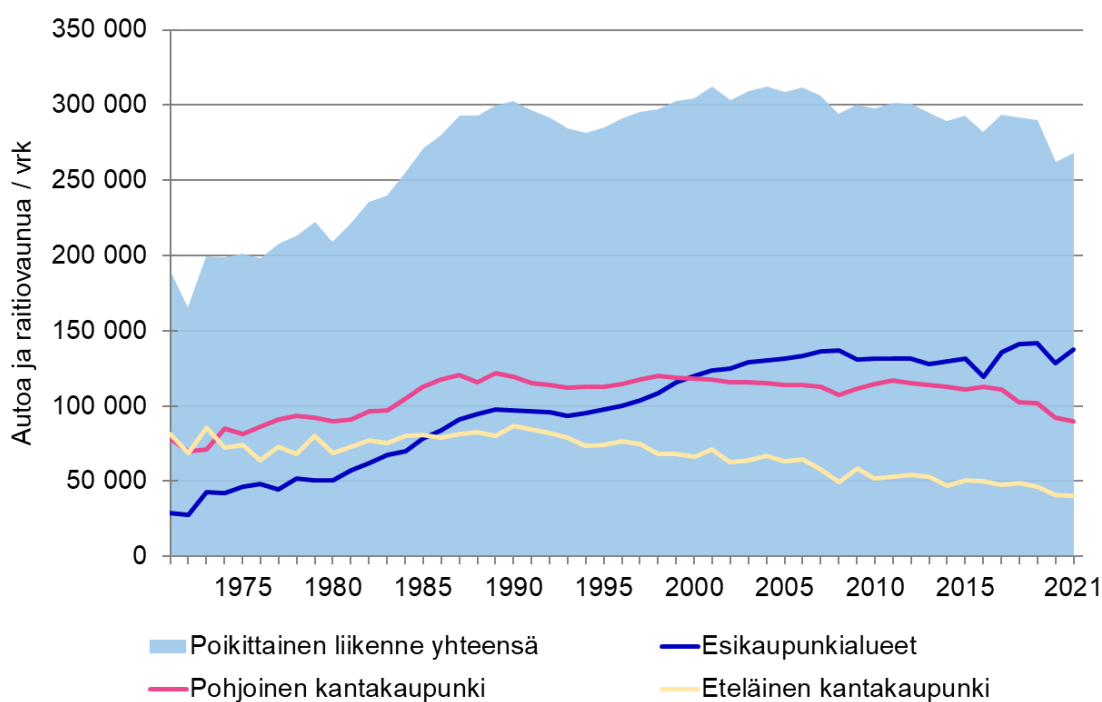
Poikittaisliikenne väheni kantakaupungissa

Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen yhteenlasketut määrät ovat olleet loivassa laskussa vuosituhannen alun jälkeen. Viimeisen kymmenen vuoden aikana määrät ovat vähentyneet selvästi eteläisessä (-24 %) ja pohjoisessa kantakaupungissa (-23 %). Esikaupunkialueiden osalta liikennemäärät kasvoivat 5 % vuoteen 2011 verrattuna. Kuvassa 16 on esitetty poikittaisen laskentalinjan moottoriajoneuvoliikenteen pitkän ajan kehitys. Taulukossa 6 on esitetty poikittaisen laskentalinjan moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Vuoteen 2020 verrattuna liikennemäärät kasvoivat 7 % esikaupunkialueen pisteiden (Kehä I–Pirkkolantie–Metsäläntie) osalta. Kasvu johtui todennäköisesti koronaepidemiasta jälkeisestä liikennemäärien palautumisesta, vuoteen 2019 verrattuna liikennemäärät nyt olivat esikaupunkialueen poikittaislinjan pisteillä 3 % alhaisemmat. Erityisesti Pirkkolantiella liikennemäärät olivat edelleen selkeästi alhaisemmalla tasolla vuonna 2019 alkaneesta Raide-Jokerin rakennustyömaasta johtuen.

Pohjoisen kantakaupungin osalta (Hakamäentie–Nordenskiöldinkatu–Helsinginkatu) moottoriajoneuvoliikenteen määrä laski 4 % vuoden 2020 ja 13 % vuoden 2019 liikennemäärästä. Lasku tuli erityisesti Helsinginkadulta, jonka autoliikenteen määrä laski kasin katutyömaasta johtuen vuoteen 2020 verrattuna noin 1900 autolla (-7 %). Vuoden takaiseen verrattuna vähenemää oli myös Hakameäntiellä (-1700 autoa, -4 %). Liikennemäärien laskuun vaikutti todennäköisesti Haagan liikenneympyrässä vuonna 2021 alkanut Raide-Jokerin työmaa.

Eteläisen kantakaupungin (kaivokatu–Pohjoisesplanadi–Eteläesplanadi–Tehtaankatu–Puistokatu–Ehrenströmintie) osalta liikennemäärät laskivat hieman vuoden takaiseen verrattuna (-1 %). Eteläisen kantakaupungin laskentapisteen kehityksestä on kirjoitettu enemmän keskustan poikittaisliikenteen kappaleessa sivuilla 26–27.



Kuva 16. Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys.

Taulukko 6. Poikittaislaskentalinjan moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

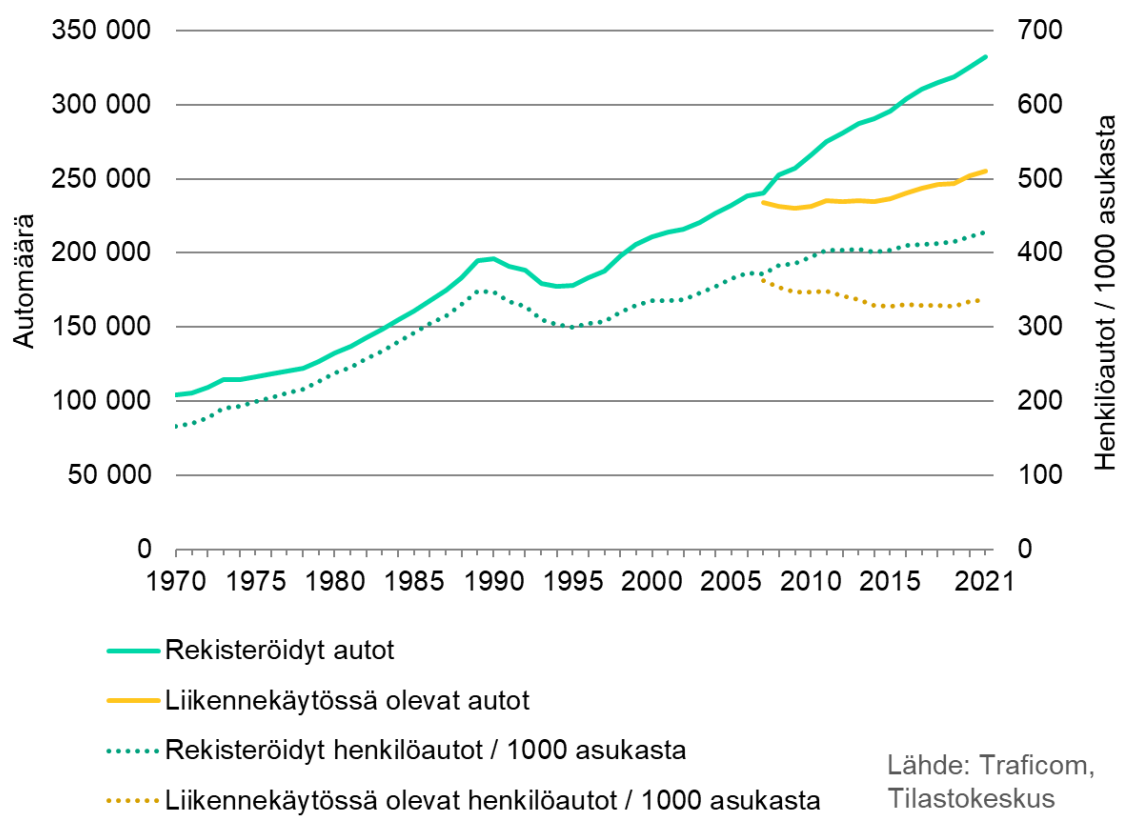
Laskentasektori	Muutos 2011–2021 (abs.)	Muutos 2011–2021 (%)	Muutos 2016–2021 (abs.)	Muutos 2016–2021 (%)	Muutos 2020–2021 (abs.)	Muutos 2020–2021 (%)
Esikaupunkialueet	+6 192	+5 %	+18 317	+15 %	+9 020	+7 %
Pohjoinen kantakau- punki	-26 971	-23 %	-22 594	-20 %	-2 318	-3 %
Eteläinen kantakau- punki	-12 550	-24 %	-9 414	-19 %	-327	-1 %
Poikittainen lii- kenne yhteensä	-33 329	-11 %	-13 691	-5 %	+6 375	+2 %

Autokannan kehitys Helsingissä

Traficommin ajoneuvokannan tilastojen mukaan vuoden 2021 lopussa Helsingissä oli rekisteröity noin 332 600 autoa, joista liikennekäytössä oli 255 100. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 7100:lla ja liikennekäytössä olevien noin 3000:lla. Viimeisen viiden vuoden aikana rekisteröityjen autojen määrä on lisääntynyt 28 600:lla ja liikennekäytössä olevien määrä 14 600 autolla.

Vuonna 2021 henkilöautoja Helsingissä oli rekisterissä 282 200 ja liikennekäytössä 221 500. Rekisteröityjen henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohden (eli henkilöautotiheys) oli Helsingissä vuoden 2021 lopussa 429. Henkilöautotiheys kasvoi 1,69 % vuodesta 2020. Henkilötiheyden kasvu on ollut lievässä nousussa vuonna 2020 alkaneen koronaepidemian jälkeen. Vastaava muutos vuosien 2018 ja 2019 välillä oli 0,52 %. Vuonna 2021 Helsingissä oli liikennekäytössä 336 henkilöautoa 1 000 asukasta kohden. Määrä kasvoi edellisestä vuodesta 0,74 %. Vuoden 2020 osalta liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheyden osalta oli havaittavissa tavallista hieman voimakkaampi kasvu (+1,73 %), vuoden 2021 osalta kasvu oli selvästi pienempi. Verrattuna viiden vuoden takaiseen, rekisteröityjen henkilöautojen tiheys oli nyt 4,60 % ja liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys 1,93 % suurempi. Kuvassa 17 on esitetty Helsingissä rekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat autot sekä henkilöautotiheys vuosina 1970–2021.

Pääkaupunkiseudun muihin kuntiin ja koko Suomeen verrattuna Helsingin liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä asukaslukuun suhteutettuna on edelleen alhainen. Muissa pääkaupunkiseudun kunnissa liikennekäytössä oli 439 henkilöautoa 1000 asukasta kohden (Espoo, Kauniainen ja Vantaa). Manner-Suomen keskiarvo oli 499 henkilöautoa 1000 asukasta kohden. Ajoneuvokannan tiheydet on laskettu Tilastokeskuksen väestö 31.12. –tietojen pohjalta.



Kuva 17. Helsingissä rekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat autot sekä henkilöautotiheys (1970–2021).

Kuvailulehti

Tekijät	Olivia Halme, Katja Moilanen
Nimike	Liikenteen kehitys Helsingissä 2021
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja
Sarjanumero	2022:23
Julkaisuaika	2022
Sivuja	33
ISBN	978-952-386-155-8
ISSN	2489-4230 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	Suomi

Tiivistelmä:

Koronaepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suositukset olivat merkittävän liikenteeseen myös vuonna 2021 vaikuttanut tekijä.

Koronan aiheuttamat muutokset liikkumisessa vaikuttivat merkittävästi niemen rajan henkilöliikenteen määriin ja kulkutapa-ajakaumaan syksyllä 2021, vaikka pientä palautumista vuodesta 2020 on tapahtunut. Syysarkipäivänä henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien niemen rajan ylitti 478 000 henkilöä. Tämä on 10 % enemmän kuin vuonna 2020 mutta 32 % vähemmän epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 17 % ja henkilöautoliikenteen 1,5 % vuodesta 2020. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus nousi vuoden takaisesta 59,0 prosentista 62,4 prosenttiin. Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä klo 6–9 niemen rajan ylitti keskustan suuntaan 48 700 henkilöä, mikä on 8 % enemmän kuin vuonna 2020. Joukkoliikenteen matkustajamäärä lisääntyi 15 % ja henkilöautoissa matkustavien määrä väheni 5 %. Joukkoliikenteen osuus syksyn niemen rajan aamuliikenteessä oli 67,7 % vuonna 2021, kuljetusosuus kasvoi 4,3 prosenttiyksikköä vuodesta 2020. Poikittaisilla laskentalinjoilla syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen määrä oli noin 355 000 henkilöä, mikä on 6 % enemmän kuin vuonna 2020. mutta 9 % vähemmän kuin vuonna 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 20 % ja henkilöautoissa matkustavien määrä 3 %. Joukkoliikenteen osuus oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 16,1 %, mikä oli 2,0 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2020. Raide-Jokerin työmailla oli vaikutusta sekä läntisen että itäisen laskentalinjan matkustajamääriin.

Koronaepidemia vaikutti edelleen jalankulkijamääriin erityisesti keskustassa. Jalankulkijoiden määrä kuitenkin nousi vuoden 2020 huhti-joulukuuhun, eli korona-aikaan verrattuna. Koronakuu-kausia tarkasteltaessa jalankulkijamäärät Aleksanterinkadulla nousivat 22 %. Koko vuoteen 2020 verrattaessa jalankulkijoiden määrä väheni Aleksanterinkadun mittauspisteessä 2 %. Aleksanterinkadun pohjoispuolella sijaitsevan laskentapisteen ohitti vuonna 2021 1,95 miljoonaa kävelijää. Keskimäärin jalankulkijoita oli vuorokaudessa 5 300. Vilkkain jalankulkukuukausi Aleksanterinkadulla oli joulukuu.

Sääolot ja koronaepidemiasta johtuva etätyösuositus näyttää vaikuttaneen vuoden 2021 pyöräliikenteeseen varsinkin talven ja syksyn osalta. Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma-pe) niemen rajan ylitti 31 400 pyörällä liikkujaa, 9 % vähemmän kuin kesäkuussa 2020. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 35 400, mikä on 17 % vähemmän kuin kesäkuussa 2020. Automaattisissa laskentapisteissä sen sijaan havaittiin koko vuoden osalta selvästi vähemmän pyöräliikennettä kuin vuonna 2020. Edellisinä vuosina Lauttasaaren sillan pyörämäärä on kirinyt yli miljoonan pyörällä liikkujan, mutta vuonna 2021 pyörämäärä jäi alle miljoonaan.

Vuoden 2021 syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 173 000, kantakaupungin rajan 296 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 560 000 ja poikittaislinjan 226 000 autoa ja raitiovaunua. Moottorijoneuvoliikenteen määrät kasvoivat nyt vuoteen 2020 verrattuna kaikilla laskentalinjoilla, mutta liikennemäärät jäivät kuitenkin vuoden 2019 tasoa alhaisemmiksi. Koronaepidemian aiheuttamien liikkumistottumusten muutoksen lisäksi moottorijoneuvoliikenteeseen vaikutti lisäksi erityisesti Raide-Jokerin laaja rakennustyömaa sekä Kasin katutyöt.

Vuoden 2021 lopussa Helsingissä oli rekisteröity 332 600 autoa, joista liikennekäytössä oli 255 000. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 7100:lla ja liikennekäytössä olevien 3000:lla. Henkilöautoja rekisterissä oli 282 200 ja liikennekäytössä 221 500. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohti oli Helsingissä vuoden 2021 lopussa 336. Määrä kasvoi 0,74 % vuoden 2020 vastaavasta.

Avainsanat: Liikenteen kehitys, liikenne, kulkutapa, Helsinki, liikennelaskenta, henkilöliikenne, jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne, moottorijoneuvoliikenne, autokanta



Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.