

Helsinki

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2024:xx

Liikenteen kehitys Helsingissä 2023

Esiteluonnos

Olivia Halme, Eeva Kostainen, Katja Moilanen, Minna
Rantakokko



Kaupunkiympäristön julkaisuja 2024:xx

Liikenteen kehitys Helsingissä 2023

Kannen kuva | Veikko Somerpuro / Helsingin kaupungin aineistopankki

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN |

ISSN | 2489-4230

Sisällys

Tiivistelmä	4
1 Johdanto	6
2 Henkilöliikenne niemen rajalla kääntyi jälleen laskuun	9
3 Henkilöliikenne lisääntyi poikittaislinjoilla.....	14
4 Jalankulkumäärät pysyivät edellisvuoden tasolla.....	17
5 Pyöräliikennemäärät kasvoivat edellisvuodesta	20
6 Esikaupunkialueiden autoliikennemäärä kasvoi hieman, kantakaupungin laski	24
7 Niemen rajan autoliikenne väheni edellisen vuoden tavoin	28
8 Keskustan poikittaisen autoliikenteen määrä jatkoi laskua	30
9 Kantakaupungin rajan autoliikennemäärä laski lähes kaikilla sektoreilla	32
10 Kaupungin rajan autoliikennemäärä kasvoi hieman	34
11 Poikittaisliikenteen autoliikennemäärä kasvoi eteläistä kantakaupunkia lukuun ottamatta	37
12 Autokannan kehitys Helsingissä	39
13 Lähdeluettelo	41

Tiivistelmä

Keskustaan suuntautuva henkilöliikenne on jäänyt selvästi koronaepidemiaa alemmalle tasolle ja aamuliikenne keskustaan kääntyi jälleen laskuun syksyllä 2023. Syksyllä 2023 merkittävimmät keskustan liikenteeseen vaikuttaneet tekijät olivat Mannerheimintien peruskorjaus sekä Hakaniemen sillan työmaa yhdessä muiden Kruunusilltojen työmaiden kanssa Hakaniemessä. Syysarkipäivänä niemen rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien noin 509 000 henkilöä. Tämä on vain hieman vähemmän (-0,3 %) kuin vuonna 2022, mutta 29 % vähemmän epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi edellisvuodesta 3 %, mutta henkilöautoissa matkustavien määrä väheni 6,9 %. Joukkoliikenteen kuljetusosuus, 68,3 %, oli 2,2 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2022.

Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä klo 6–9 niemen rajan ylitti keskustan suuntaan 52 000 henkilöä, mikä on 4 % vähemmän kuin vuonna 2022, ja 38 % vähemmän kuin koronaepidemiaa edeltävänä vuonna 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 1,7 % ja henkilöautoissa matkustavien määrä 10 %. Joukkoliikenteen osuus syksyn niemen rajan aamuliikenteessä oli 72,6 %, kuljetusosuus kasvoi 1,8 prosenttiyksikköä vuodesta 2022.

Syysarkipäivänä poikittaisten laskentalinjojen kautta matkusti noin 370 000 henkilöä. Matkustajamäärä kasvoi 3,7 % edellisvuodesta. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 9,4 % vuodesta 2022. Vuoteen 2019 verrattuna joukkoliikenteen matkustajamäärät olivat 16 % alhaisemmalla tasolla, kun henkilöautojen matkustajamäärät olivat 3 % alhaisemmat. Poikittaisliikenteen laskentalinjojen yhteenlaskettu matkustajamäärä oli 5 % pienempi kuin vuonna 2019. Joukkoliikenteen osuus oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 18,5 %, prosenttiyksikön suurempi kuin vuonna 2022 (17,5 %).

Keskustassa Aleksanterinkadun mittauspisteellä havaittujen jalankulkijoiden määrä pysyi edellisvuoden tasolla. Keskimäärin jalankulkijoita oli vuorokaudessa 7 300. Jalankulkijavirtoihin on todennäköisesti vaikuttanut laskimen kohdalla ollut kiinteistötyömaa. Vilkkainta aikaa oli joulukuu, jolloin laskentapisteen ohitti keskimäärin 11 100 jalankulkijaa vuorokaudessa. Joulukuun jalankulkijamäärässä päästiin lähes koronaa edeltävälle tasolle.

Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma-pe) niemen rajan ylitti 30 300 pyörällä liikkujaa. Kesäkuun keskimääräinen arkivuorokauden pyöräliikenne kasvoi 7 % edellisvuodesta. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 35 200 pyörää, määrä pysyi samalla tasolla kuin vuonna 2022. Koko vuoden yhteenlaskettujen pyöräliikennemäärien osalta vuonna 2023 automaattisissa laskentapisteissä (yhteensä 12 laskimessa, jotka ovat olleet toiminnassa vähintään vuoden 2019 alusta) havaittiin 10 % enemmän pyöräilijöitä kuin vuonna 2022. Vuonna 2023 usealla laskentapisteellä oli mm. työmaiden aiheuttamia ongelmia tiedonkeruussa. Pyöräliikenteen määrä nousi edellisvuodesta lähes kaikissa pisteissä, joista tietoja oli saatavilla.

Vuoden 2023 syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 156 000, kantakaupungin rajan 285 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 554 000 ja poikittaislinjan 231 000 autoa ja raitiovaunua. Moottorijoneuvoliikenteen määrä laski vuoteen 2022 verrattuna niemen ja kantakaupungin rajalla, mutta kasvoi hieman kaupungin nykyisellä rajalla ja poikittaislinjalla. Kaupungin vuoden 2008 mukaisella rajalla määrä pysyi edellisvuoden tasolla. Niemen ja kantakaupungin rajan liikennemäärien vähenemisen taustalla yhtenä tekijänä on todennäköisesti ollut useat suuret katu-työmaat. Kasvusta huolimatta liikennemäärät kaupunginrajan vanhalla ja nykyisellä sekä poikittaisella laskentalinjalla olivat edelleen alhaisemmat kuin koronaepidemiaa edeltävänä aikana, eli vuonna 2019.

Vuoden 2023 lopussa Helsingissä oli rekisteröity 339 400 autoa, joista liikennekäytössä oli 253 000. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 3700:lla ja liikennekäytössä olevien kasvoi 500:lla. Henkilöautoja rekisterissä oli 287 600 ja liikennekäytössä 219 400. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohden oli Helsingissä vuoden 2022 lopussa 325. Tiheys laski 1,45 % vuoden 2022 vastaavasta.

1 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.

Henkilöliikenteen, jalankulun, pyöräliikenteen sekä autoliikenteen kehitystä seurataan jatkuvilla ja määräajoin toistettavilla laskennoilla. Liikennettä seurataan mm. Helsingin niemen rajalla, kantakaupungin rajalla sekä poikittaislaskentalinjalla. Seurantalinjat ovat näkyvissä alla olevassa kuvassa 1. Niemen raja kulkee Hakaniemen sillalta Hesperian puiston kautta Lauttasaaren sillalle. Kantakaupungin raja kulkee Länsiväylältä Hakamäentien kautta Kulosaaren sillalle.

Autoliikenteen osalta seurantaa ja laskentoja tehdään kaikilla laskentalinjoilla vuosittain. Matkustajaliikenteen osalta niemen rajaa sekä poikittaislinjoja seurataan myös vuosittain, mutta näissä osa joukkoliikenteen laskennoista toteutetaan vain joka toinen vuosi. Kantakaupungin rajan matkustajaliikennettä seurataan joka neljäs vuosi. Pyöräliikenteen osalta niemen rajan liikennemääriä seurataan ja lasketaan vuosittain ja kantakaupungin rajan joka kolmas vuosi.

Liikenteen määrätietojen lisäksi vuonna 2023 tutkittiin helsinkiläisten liikkumistottumuksia, joita voi tarkastella erillisestä Helsinkiläisten liikkumistottumukset 2023 -raportista. Tähän esitteeseen on koottu tärkeimmät vuoden 2023 liikennemääriä koskevat tunnusluvut ja vertailtu niitä aikaisempien vuosien tuloksiin.



Kuva 1. Liikenteen kehityksen seurannassa käytettävät laskentalinjat.

Vuonna 2023 ei ollut voimassa enää koronaepidemiaan liittyviä rajoituksia, eikä epidemia suoraan vaikuttanut enää merkittävästi väestön elämäntapoihin ja liikkumiseen. Korona-aikana yleistynyt etätö ja -tutkimus jäi kuitenkin mahdollisesti pysyvästi aiempaa korkeammalle tasolle muuttaen liikkumistarpeita ja -tottumuksia.

Alkuvuodesta 2022 alkaneen Ukrainan sodan seurauksena inflaatio voimistui ja kuluttajahinnat nousivat. Polttoaineiden sekä energian hinnat olivat poikkeuksellisen korkealla erityisesti vuoden 2022 kesällä ja syksyllä. Hinnat pysyivät kohtalaisen korkealla myös vuonna 2023 (Suomen virallinen tilasto (SVT) a). Hintatason kasvulla on todennäköisesti ollut vaikutusta erityisesti autoliikenteen suoritteeseen laskevasti.

Vuonna 2023 Helsingin liikenteeseen vaikuttivat edellisten vuosien tavoin työmaat ja liikennejärjestelyiden muutokset. Töölössä käynnistyi maaliskuussa Mannerheimintien peruskorjauksen ensimmäinen vaihe välillä Postikatu-Helsinginkatu. Monia raitiovaunu- ja bussilinjoja oli poikkeusreiteillä työmaan vuoksi. Osana kadun korjaukseen kuuluu myös Baanan ylittävän sillan korjaus. Korjauksen takia Baanan alikulku suljettiin pyörä- ja jalankulkuliikenteeltä vuoden 2023 heinäkuusta alkaen. Töölön aikaisemmista katutyömaista vuoden 2023 alussa valmistui Kasin katutyöt. Hakaniemessä ja Sörnäisissä jatkui Kruunusilltojen sekä uuden Hakaniemen sillan rakentaminen läpi vuoden. Teollisuuskadulla käynnistyi kesäkuussa 2023 vuoden 2024 loppuun kestävä HSY:n vesihuoltourakka. Kantakaupungin rajalla Pasilassa liikenteelle avattiin Veturitien levennetty osuus välillä Höyrykatu-Hakamäentie ja Veturitien uusi silta marraskuussa 2023. Kalasatamasta-Pasilaan -raiotien rakentaminen oli käynnissä erityisesti Hermannin rantatiellä Hermannissa/Sörnäisissä, Vallilassa sekä useilla kaduilla Pasilassa. Hankkeeseen liittyen vuoden 2023 joulukuussa valmistui Vallilanlaakson baana, joka avasi korkeatasoisen pyöräilyreitit Hermannin rantatien ja Mäkelänkadun välille. Raide-Jokerin pikaraitiotien rakentaminen käynnistyi vuonna 2019 ja vuoden 2023 aikana käynnissä olivat sen viimeistelytyöt ja koeajot. Uuden pikaraitiotien liikennöinti käynnistyi lokakuussa 2023.

Länsimetron jatkeen liikennöinti alkoi joulukuussa 2022 ja Länsiväylää kulkeneet seutulinjat lakkautettiin suurelta osin. Lähijunaliikenteeseen vaikuttivat ratatyöt, joiden vuoksi pää- ja kehäradan liikenne kulki harvennetuin aikatauluin touko-lokakuussa. Vuonna 2023 kertalippujen hinnat nousivat AB-vyöhykkeellä 11 % ja AB-kausilippujen hinnat nousivat 8 %. ABC-lippujen hinnat pysyivät ennallaan, ABCD-lippujen hinnat laskivat 20–23 %.

Huhtikuusta 2023 lähtien Helsingin keskustassa oli liikenteen poikkeusjärjestelyjä kävelykokeilujen rakentamisen myötä. Vuoden 2024 loppuun asti kestäviä muutoksia toteutettiin Pohjois- ja Eteläesplanadilla sekä Lönnrotinkadulla. Esplanadien ja Lönnrotinkadun ajoradat muutettiin yksikaistaisiksi. Pohjoisesplanadilla ja Eteläesplanadin länsipäässä kävelyaluetta levennettiin väliaikaisin rakentein ja Eteläesplanadilla ajoradalta vapautuvaa tilaa muutettiin pyöräliikenteen käyttöön. Lönnrotinkadulle lisättiin pyöräkaista länteen ajaville pyöräilijöille. Myös Erottajankadulla poistettiin yksi kaista vuoden 2024 loppuun asti. Kesäkatuja toteutettiin sekä Kasarmikadulla että Designmuseon edustalla vuoden 2023 kesä-syyskuussa.

Eriyisesti koronatilanteen myötä liikkumisessa on tapahtunut nopeita muutoksia, joiden takia vuoden 2020 ja tätä uudempien vuosien henkilöliikenteen henkilöautomatkustajien ja moottoriajoneuvoliikenteen määrien arviointiin liittyy poikkeuksellisen paljon epävarmuutta. Viime vuosien tulosten käsittelyssä ei ole kaikkien laskentapisteiden osalta pystytty huomioimaan mahdollisesti muuttunutta ajoneuvojakaumaa tai henkilöautojen kuormitusta.

2 Henkilöliikenne niemen rajalla kääntyi jälleen laskuun

Syysarkipäivänä niemen rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien noin 509 000 henkilöä. Henkilöliikenteen määrä laski hiukan edellisvuodesta (-0,3 %) ensi kertaa sitten vuoden 2020. Henkilöliikenteen määrää oli 27 % (- 189 000 henkilöä) pienempi epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Koronaepidemian aikana muuttuneet liikkumistarpeet ja tottumukset näkyivät edelleen merkittävästi syksyn 2023 niemen rajan henkilöliikenteen matkustajamäärissä sekä kulkutapojen osuuksissa, vaikka joukkoliikenteen ja henkilöautojen matkustajien osuudet hieman lähenivät koronaa edeltävää tasoa. Taulukossa 1 on esitetty henkilöliikenteen matkustajamäärät niemen rajalla syksyn arkivuorokautena vuosina 2022 ja 2023 sekä matkustajamäärien muutokset verrattuna vuoteen 2022. Henkilöliikenteen määrien pitkän aikavälin kehitys syksyn arkivuorokautena kulkumuodoittain on esitetty kuvassa 2.

Taulukko 1. Henkilöliikenteen matkustajamäärät (henkilö/vrk) niemen rajalla syksyn arkivuorokautena vuosina 2022 ja 2023, muutos edellisestä vuodesta (%), sekä joukkoliikenteen osuus (%).

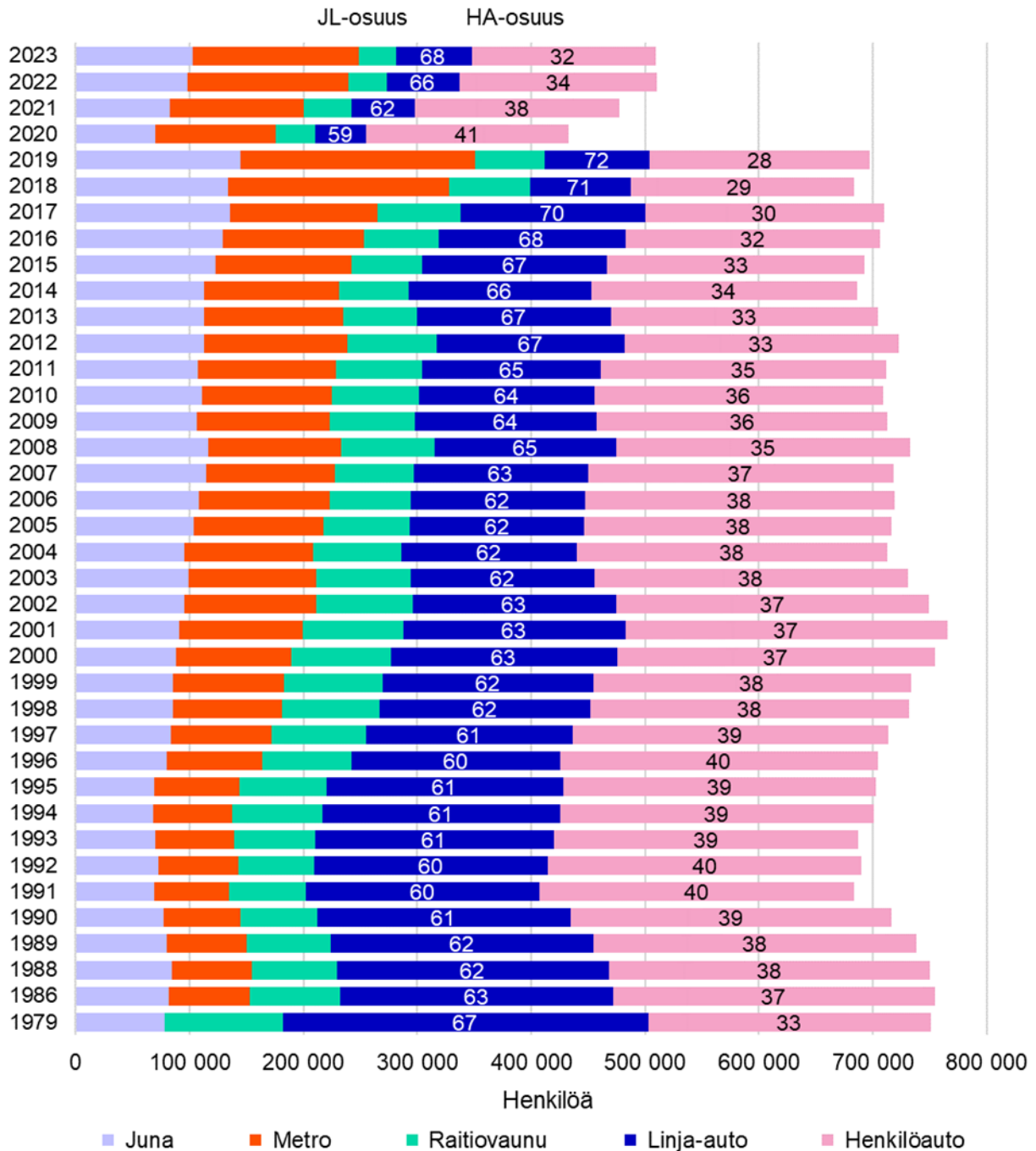
Kulkumuoto	Vuosi 2022	Vuosi 2023	Muutos	Muutos %
Juna	98 054	102 903	4 849	4,9 %
Raitiovaunu	33 561	32 214	-1 346	-4,0 %
Linja-auto	64 063	66 521	2 458	3,8 %
Metro	141 491	145 936	4 445	3,1 %
JOUKKOLIIK. YHT	337 169	347 574	10 405	3,1 %
Henkilöautot	173 183	161 290	-11 893	-6,9 %
YHTEENSÄ	510 351	508 864	-1 487	-0,3 %
Joukkoliikenteen osuus	66,07 %	68,30 %		

Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi edellisvuodesta 3 % (+10 400 henkilöä) ja henkilöautoissa matkustavien väheni 7 % (-11 900 henkilöä). Vuoteen 2019 verrattuna joukkoliikenteen matkustajamäärä oli 31 % alhaisempi ja henkilöautoliikenteen 17 % alhaisempi. Joukkoliikenteen kuljetusosuus nousi vuoden takaisesta 66,1 %:sta 68,3 %:iin. Eroa epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 on -5,5 prosenttiyksikköä, jolloin joukkoliikenteen kuljetusosuus oli 72,3 %.

Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna vuonna 2023 niemen rajan ylittävä joukkoliikenteen matkustajamäärä oli 26 % (-122 000 henkilöä) pienempi ja henkilöautoilla matkustavien määrä puolestaan oli 31 % (-73 000 henkilöä) pienempi. Koronaepidemiaa edeltävänä aikana joukkoliikennematkustajien määrä oli pienessä kasvussa, henkilöautolla matkustavien osalta trendi on ollut laskeva 2000-luvun lopulta alkaen.

Linja-autoliikenteen matkustajamäärä kasvoi yhteensä 3,8 % (+ 2 500 henkilöllä) edellisvuodesta. Helsingin sisäisen linja-autoliikenteen ja seutuliikenteen matkustajamäärä kasvoi yhteensä 3 % (+1 700 henkilöllä) vuodesta 2022. HSL tuottaa vuosittain luvut sisäisen ja runkoliikenteen (myös seuturunkolinjojen) bussien matkustajamäärästä. Muun seutu-, tilaus- ja kaukoliikenteen matkustajien osalta laskennat toteutetaan niemen rajalla joka toinen vuosi, edellisen kerran laskennat tehtiin vuonna 2022. Vuoden 2023 matkustajamäärät arvioitiin vähentämällä vuoden 2022 luvusta länsiväylän lakkautettujen linjojen matkustajat sekä käyttämällä apuna kaukojunien matkustajamäärien

muutosprosentteja. Linja-autolinjastossa tapahtuneiden merkittävien muutosten takia (seutulinoja on korvattu uusilla seuturunkolinjoilla 200, 300, 400 ja 600), linja-autoliikenteen lukuja ei esitellä enää erikseen Helsingin sisäiselle ja seudulliselle linja-autoliikenteelle. Tilaus- ja kaukoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 11 % (+ 700 henkilöä) vuodesta 2022.



Kuva 2. Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet niemen rajalla 1979–2023, %, koko vuorokausi, molemmat suunnat.

Muusta joukkoliikenteestä poiketen raitiovaunujen matkustajamäärä pieneni 4 % (-1 300 henkilöä) edellisvuodesta. Metron matkustajamäärä kasvoi 3 % vuodesta 2022. Lähiliikenteen junissa matkustajamäärä kasvoi 4 % ja kaukoliikenteen junissa 11 %. Raideliikenteen osuus joukkoliikenteen matkustajista oli 81 %, osuus oli samalla tasolla vuoden takaiseen nähden.

Kun pyörällä liikkujat lasketaan mukaan niemen rajan liikenteeseen, ylitti rajan syksyllä 2023 noin 531 000 henkilöä arkivuorokaudessa. Pyöräilyn osuus tästä oli 4,1 % (noin 21 900 pyörällä liikkujaa), joukkoliikenteen osuus 65,5 % ja henkilöautoissa matkustavien 30,4 %. Pyöräilyn osuus kasvoi hieman vuodesta 2022, jolloin se oli 3,5 %.

Vuoden 2023 syksyllä koronaepidemia oli takana päin mutta etätyö oli kuitenkin jäänyt pysyvästi aiempaa korkeammalle tasolle ja muuttanut liikkumistarpeita ja -tottumuksia. Keskustaan suuntautuva henkilöliikenne on jäänyt aiempaa alhaiselle tasolle ja määrät jopa vähenivät. Osansa tähän vaikuttivat syksyllä 2023 käynnissä olleet mittavat työmaat mm. Mannerheimintiellä ja Hakaniemessä. Länsimetron jatkeen liikennöinti alkoi joulukuussa 2022 ja Länsiväylää kulkeneet seutulinjat lakkautettiin suurelta osin. Pää- ja kehäradan lähijunaliikenne kulki lokakuun loppupuolelle harvennetuin aikatauluin ratatöiden vuoksi. Raitiovaunujen edelleen jatkuvassa matkustajakadossa on todennäköisesti kyse osaltaan lyhyiden matkojen korvaamisesta kävelyllä, kun tapaam oli opittu korona-aikana. Lyhyillä matkoilla kertalippujen hinta on koettu myös korkeaksi ja vuonna 2023 kertalippujen hinnat nousivat AB-vyöhykkeellä 11 %. AB-kausilippujen hinnat nousivat 8 %. ABC-lippujen hinnat pysyivät ennallaan, ABCD-lippujen hinnat laskivat 20–23 %. Monia raitiovaunulinjoja oli myös poikkeusreiteillä työmaiden vuoksi, mikä on voinut vähentää linjojen selkeyttä ja sitä kautta suosiota. Myös henkilöautomatkustajien vähenemiseen on todennäköisesti vaikuttanut työmaat ja yleinen elinkustannusten nousu.

Koronaepidemiaan liittyvä tilanne oli rauhoittunut jo edellisenä vuonna: vuoden 2022 syksyllä koronaepidemiaan liittyvät rajoitukset olivat poistuneet, väestö kattavasti rokotettu ja elämä normalisoitunut. Rajoituksia oli purettu kevään 2022 aikana asteittain ja ne poistuivat kokonaan kesäkuussa. Vuoden 2021 syksyllä sen sijaan koronatilanne oli vakava ja koronarajoitukset olivat voimassa. Henkilöliikenteen matkustajamäärien tiedonkeruun aikana voimassa oli vähintään osan aikaa valtakunnallinen etätyösuositus sekä Helsingin seudun joukkoliikenteessä maskipakko. Voimassa oli ravintoloiden aukiolo- ja paikkarajoituksia sekä yleisötapahtumien osallistujamäärärajoituksia.

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.

Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä keskustan suuntaan klo 6–9 niemen rajan ylitti 52 000 henkilöä, mikä on -4 % (-2 300 henkilöä) vähemmän kuin vuonna 2022. Aamuliikenne pieneni ensimmäistä kertaa sitten syksyn 2020. Henkilöliikenteen määrä oli 38 % pienempi kuin epidemiaa edeltävänä vuonna 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä pieneni -1,7 % (-600 henkilöä) edellisvuodesta syksyllä 2023. Henkilöautoissa matkustavien määrä laski 10 % (-1 600 henkilöä). Joukkoliikenteen osuus syksyn 2023 niemen rajan aamuliikenteessä oli 72,6 %, eli osuus oli 1,8 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2022 (70,7 %). Taulukossa 2 on esitetty henkilöliikenteen matkustajamäärät aamuliikenteessä kello 6–9 niemen rajalla syksyn arkivuorokautena vuosina 2022 ja 2023 sekä matkustajamäärien muutos verrattuna vuoteen 2022. Syksyn aamuliikenteen (klo 6–9 keskustan suuntaan) matkustajamäärien kehitys pitkällä aikavälillä kulmutavoittain on esitetty kuvassa 3.

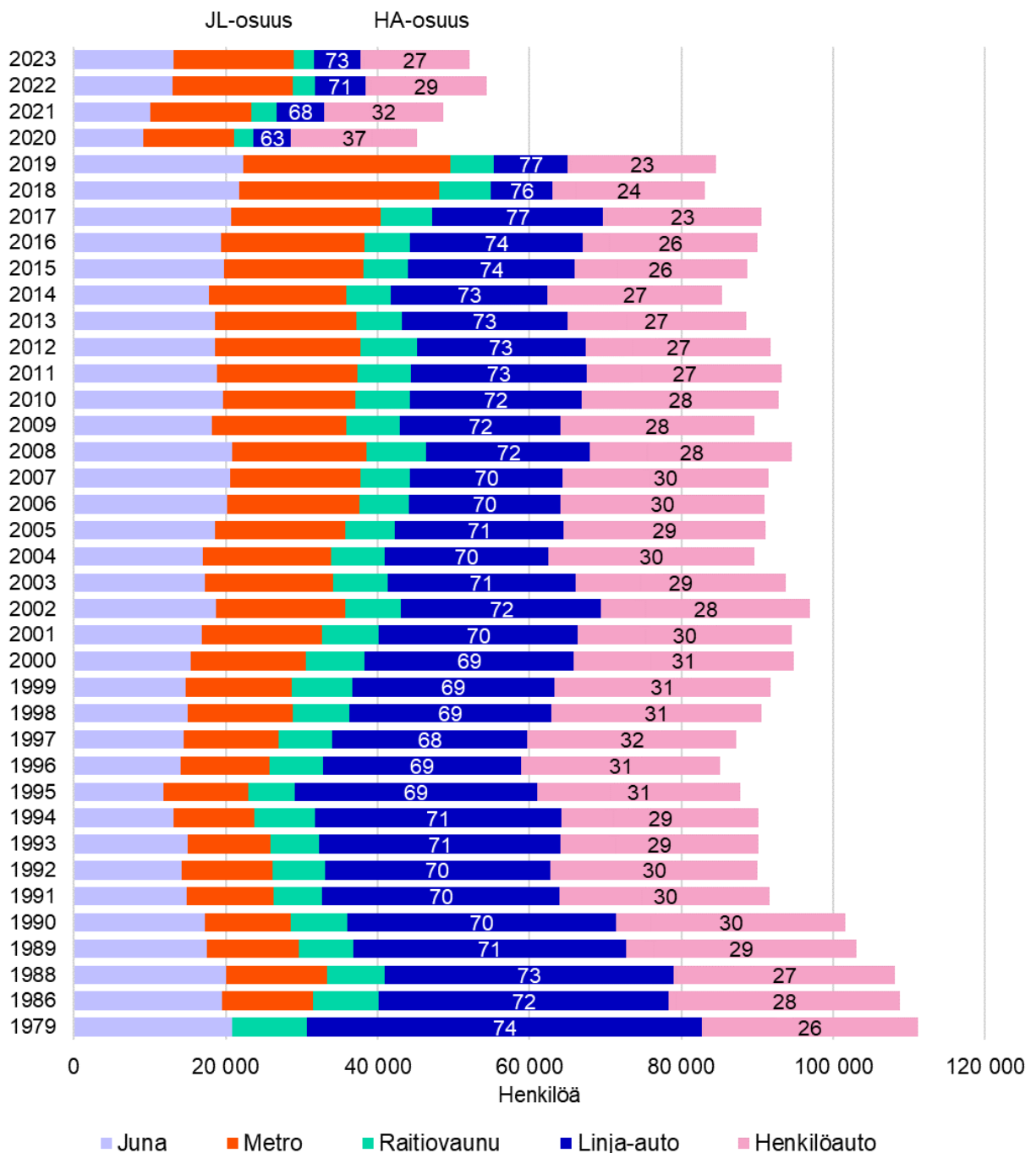
Taulukko 2. Henkilöliikenteen matkustajamäärät aamuliikenteessä kello 6–9 niemen rajalla syksyn arkivuoro-kautena vuosina 2022 ja 2023, muutos edellisestä vuodesta (%), sekä joukkoliikenteen osuus (%).

Kulkumuoto	Vuosi 2022	Vuosi 2023	Muutos	Muutos %
Juna	13 072	13 131	60	0,5 %
Raitiovaunu	2 907	2 588	-319	-11,0 %
Linja-auto	6 613	6 191	-422	-6,4 %
Metro	15 819	15 856	37	0,2 %
JOUKKOLIIK. YHT	38 410	37 766	-645	-1,7 %
Henkilöautot	15 897	14 280	-1 617	-10,2 %
YHTEENSÄ	54 307	52 046	-2 261	-4,2 %
Joukkoliikenteen osuus	70,73 %	72,56 %		

Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna niemen rajan ylittävän joukkoliikenteen matkustajamäärä aamuliikenteessä oli nyt 42 % alhaisempi (-27 200 henkilöä) ja henkilöautoilla matkustavien määrä 39 % alhaisempi (-9 300 henkilöä). Koronaepidemiaa edeltävänä aikana erityisesti aamuliikenteen henkilöautolla matkustavien määrä oli viimeisen vuosikymmenen aikana loivassa laskussa, joukkoliikennematkustajien osalta määrät vaihtelivat 65 000 molemmin puolin.

Linja-autoliikenteen matkustajamäärä keskustan suuntaisessa aamuliikenteessä pieneni yhteensä 6 % (- 400 henkilöllä) edellisvuodesta. Helsingin sisäisen linja-autoliikenteen ja seutuliikenteen matkustajamäärä pieneni yhteensä 8 % (-500 henkilöllä) vuodesta 2022. Tilaus- ja kaukoliikenteen matkustajien määrä kasvoi 16 % (+60 henkilöä). Edellinen seutu- kauko- ja tilausliikenteen laskenta tehtiin 2022. Vuoden 2023 matkustajamäärät arvioitiin vähentämällä vuoden 2022 luvusta länsiväylän lakkautettujen linjojen matkustajat sekä käyttämällä apuna kaukojunien matkustajamäärien muutosprosentteja.

Metron matkustajamäärä keskustan suuntaisessa aamuliikenteessä pysyi edellisvuoden tasolla, mutta raitiovaunujen matkustajamäärä väheni 11 % (-320 henkilöä) vuodesta 2022. Kaukojunien matkustajamäärä kasvoi 16 % (+220 henkilöä). Lähijunien matkustajamäärä pieneni 1,4 % (160 henkilöä) edellisestä vuodesta. Tähän ovat osaltaan vaikuttaneet ratatyöt, joiden vuoksi pää- ja kehäradan liikenne kulki suurimman osan syksyä harvennetuin aikatauluin. Raideliikenteen osuus niemen rajan aamuliikenteen joukkoliikenteen matkustajista oli 83,6 % vuonna 2023, kun se vuonna 2022 oli 82,8 %.



Kuva 3. Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet niemen rajalla 1979–2023, %, aamuliikenne klo 6–9 keskustan suuntaan.

Kun lasketaan mukaan myös pyörällä liikkujat, niemen rajan yllä 56 800 henkilöä aamuliikenteessä keskustaan. Pyöräilyn osuus oli syysarkipäivän keskiarvon mukaan 7,9 % (noin 4 400 pyörällä liikkujaa), joukkoliikenteen osuus 66,9 % ja henkilöautoissa matkustavien osuus 25,2 %.

3 Henkilöliikenne lisääntyi 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) (kuva 1). Itäiseen poikittaislaskentalinjaan lisättiin Latokartanonkaaren henkilöautoliikenne vuonna 2021. Matkustajamäärät lisättiin takautuvasti tuloksiin vuodesta 2017 alkaen.

Syysarkipäivänä poikittaisten laskentalinjojen kautta matkusti noin 370 000 henkilöä, joista joukkoliikennettä käytti 68 300 henkilöä ja henkilöautoa 301 800 henkilöä. Poikittaisliikenteen matkustajamäärä kasvoi 4 % edellisvuodesta. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 9 % (5 900 henkilöä) vuodesta 2022. Raitiovaunujen matkustajamäärä pienen prosenttiin, linja-autojen matkustajamäärä puolestaan kasvoi 10 %. Henkilöautoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 2,5 % (7 500 henkilöä) vuodesta 2022.

Vuoteen 2019 verrattuna joukkoliikenteen matkustajamäärät olivat edelleen alhaisemmalla tasolla (-16 %, -12 600 henkilöä). Vuoteen 2019 verrattuna henkilöautoliikenteen matkustajamäärä oli 3 % (-8 900 henkilöä) alhaisempi. Poikittaisliikenteen laskentalinjojen yhteenlaskettu matkustajamäärä oli 5 % (-21 500 henkilöä) pienempi kuin vuonna 2019. Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna poikittaisliikenteen joukkoliikenteen matkustajamäärä oli 6 % pienempi ja henkilöautoissa matkustavien määrä 2 % suurempi. Taulukossa 5 on esitetty henkilöliikenteen matkustajamäärät poikittaisliikenteessä syksyn arkivuorokautena vuosina 2022 ja 2023 sekä muutos verrattuna vuoteen 2022. Poikittaisten laskentalinjojen matkustajamäärien kehitys vuosina 2006–2023 on esitetty kuvassa 6.

Syksyllä 2023 joukkoliikenteen osuus henkilöliikenteestä oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 18,5 %, osuus kasvoi prosenttiyksikön vuodesta 2022.

HSL korjasi jälkikäteen vuoden 2022 poikittaisen joukkoliikenteen lukuja. Linja-autojen matkustajia oli 56 730 ja joukkoliikenteessä oli yhteensä 62 454 matkustajaa. Joukkoliikenteen osuus oli 17,5 % syksyllä 2022 (virheellinen luku 16,2 %).

Taulukko 3. Henkilöliikenteen matkustajamäärät poikittaisliikenteessä syksyn arkivuorokautena vuosina 2022 ja 2023, muutos edellisestä vuodesta (%), sekä joukkoliikenteen osuus (%).

Kulkumuoto	Vuosi 2022	Vuosi 2023	Muutos	Muutos %
Raitiovaunu	5 725	5 650	-75	-1,3 %
Linja-auto	56 730	62 683	5 954	10,5 %
JOUKKOLIIK. YHT	62 454	68 333	5 879	9,4 %
Henkilöautot	294 329	301 811	7 482	2,5 %
YHTEENSÄ	356 783	370 144	13 361	3,7 %
Joukkoliikenteen osuus	17,5 %	18,5 %		

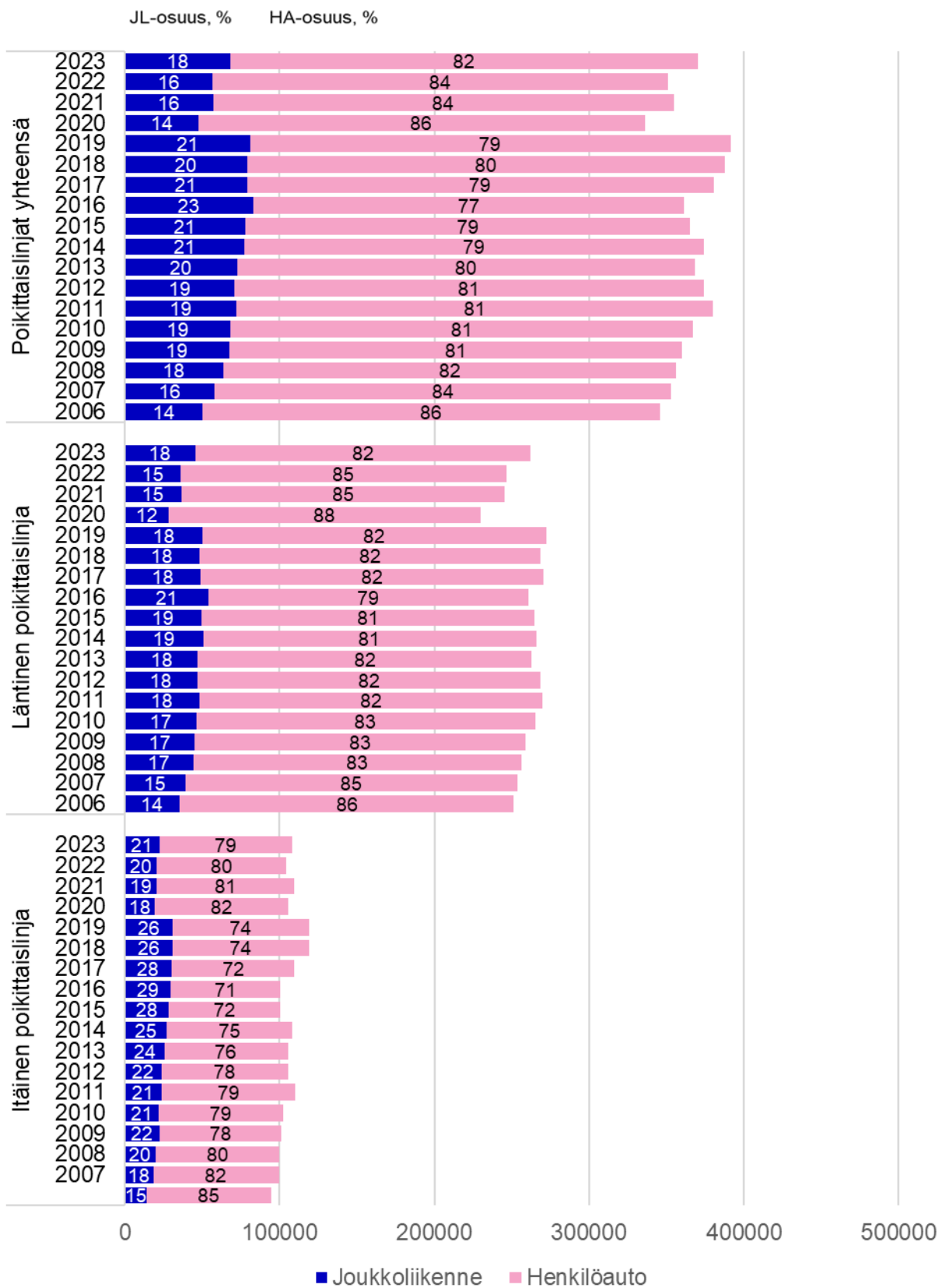
Läntisellä poikittaislinjalla henkilöliikenteen matkustajamäärä kasvoi vajaat 3,6 % (+9 200 henkilöä) edellisvuodesta. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 10 % (4 200 henkilöä) ja henkilöautojen matkustajamäärä kasvoi 2 % (+5 000 henkilöä) vuoden takaiseen verrattuna. Läntisen poikittaislinjan joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvoivat kaikilla pisteillä, erityisesti Metsäläntiellä ja Kehä I:llä. Vuoteen 2019 verrattuna Läntisen poikittaislinjan joukkoliikenteen matkustajamäärät pysyivät kaikilla laskentapisteillä alemmalla tasolla Hakamäentietä lukuun ottamatta, jossa kasvua oli 29 %.

Vuoteen 2022 verrattuna läntisen laskentalinjan henkilöautojen matkustajamäärät kasvoivat kaikilla pisteillä, paitsi Hakamäentiellä määrä pysyi edellisvuoden tasolla. Voimakkainta matkustajamäärän kasvu oli Nordenskiöldinkadulla, 9 % (+2 700 henkilöä). Kehä I:llä matkustajamäärä kasvoi 2 % (1 900 henkilöä) ja samoin Metsäläntiellä (+300 henkilöä) ja Pirkkolantiellä 3 % (+100 henkilöä).

Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna läntisen poikittaislinjan matkustajamäärä oli vuonna 2023 vain hieman pienempi. Joukkoliikenteen matkustajien osalta määrä oli 3 % pienempi ja henkilöautossa matkustavien osalta vain hieman vuoden 2013 tason alapuolella.

Itäisen poikittaislinjan matkustajamäärä kasvoi 4 % vuodesta 2022. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 8 % (+1 700 henkilöä) edellisvuodesta. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi kaikilla pisteillä: Kehä I:llä 8 % (+900 henkilöä), Viikintiellä 5 % (+400 henkilöä) ja Latokartanonkaarella 15 % (500 henkilöä).

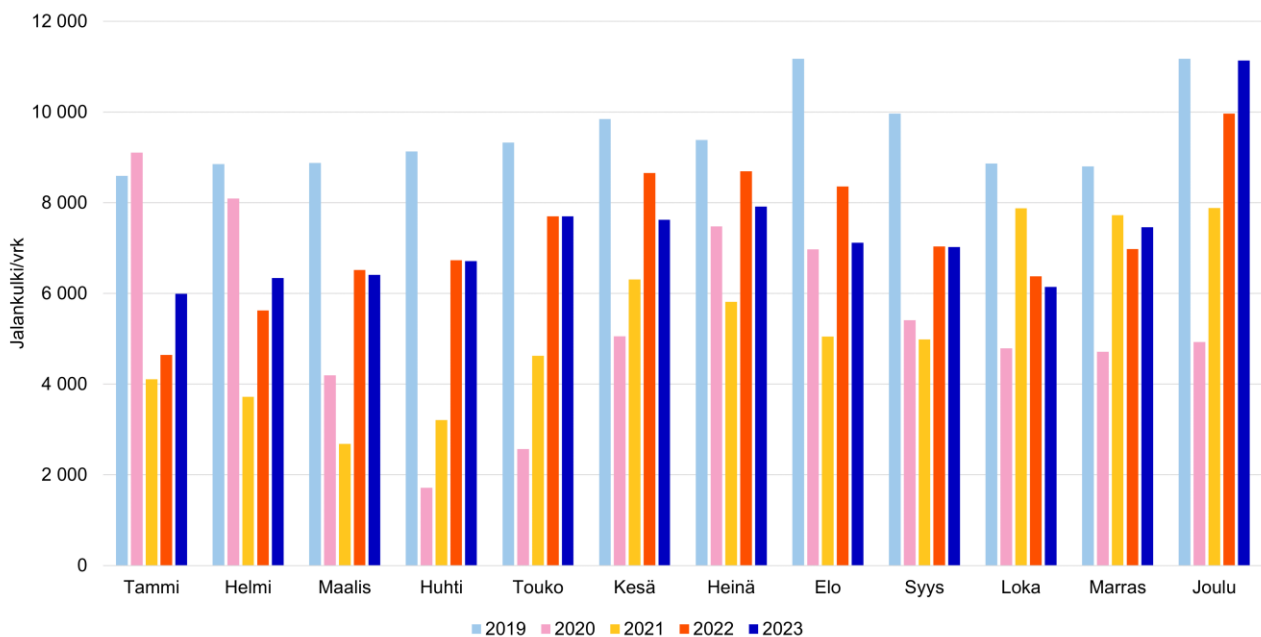
Itäisen laskentalinjan henkilöautoliikenteen matkustajien määrä kasvoi vuodentakaiseen verrattuna 3 % (2 300 henkilöä). Kehä I:n osalta henkilöautomatkustajien määrä kasvoi 3 % (+1 800 henkilöä), Viikintiellä kasvua oli 6 % (+700 henkilöä) edellisvuodesta. Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna itäisen poikittaislinjan joukkoliikenteen matkustajamäärä oli nyt 12 % alhaisempi ja henkilöautoissa matkustavien 7 % korkeampi.



Kuva 4. Poikittaisliikenteen syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen matkustajamäärä ja kulku-
tapaosuudet 2006–2023.

4 Jalankulkumäärät pysyivät edellisvuoden tasolla

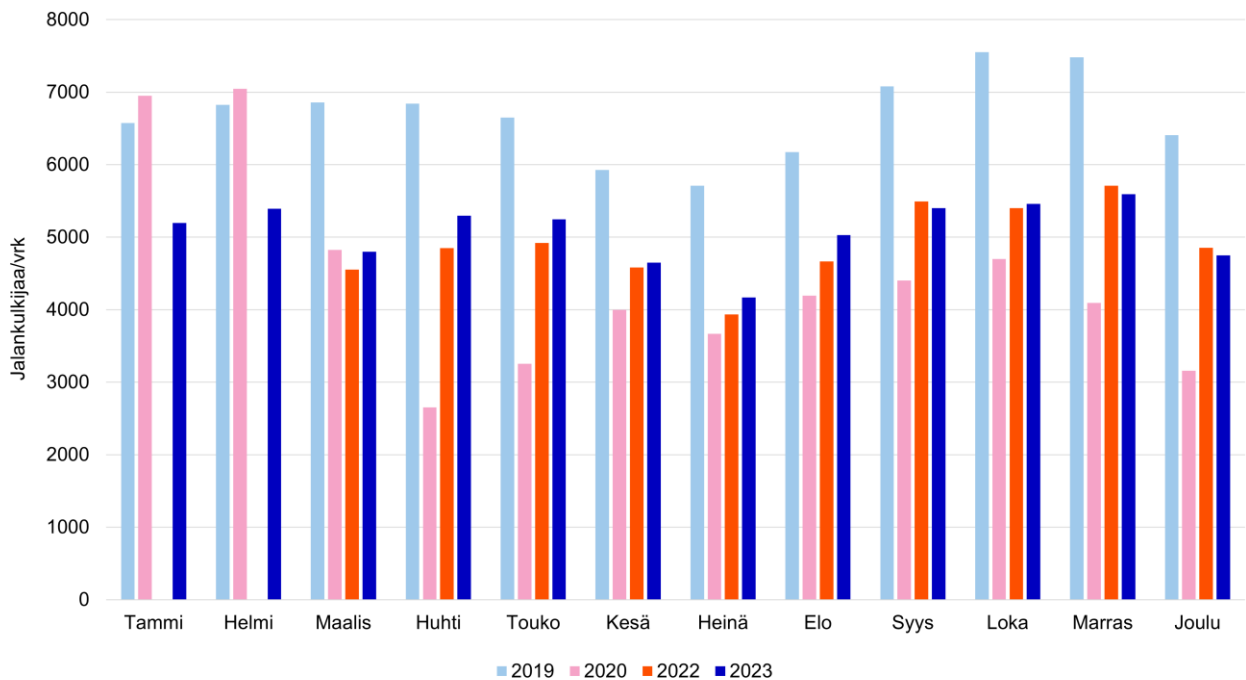
Jalankulkijamääriä seurataan kesällä tehtävillä käsinlaskennoilla sekä ympäri vuoden käytössä seitsemällä laskentalaitteilla. Vuonna 2023 laskimista viisi sijaitsi keskustassa tai kantakaupungissa, yksi Malmilla ja yksi Itäkeskuksessa. Jatkuvien laskentatietojen avulla saadaan taustatietoa jalankulun 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, mutta koronaepidemia ja Ukrainan sota ovat vaikuttaneet turismiin Helsingissä. Joulun ostoskausi on tuonut keskimääräistä enemmän jalan tapahtuvaa asiointia keskustaan. Kuvassa 5 on esitetty Aleksanterinkadun jatkuvan laskentapisteen keskimääräiset jalankulkijamäärät kuukausittain vuosina 2019–2023.



Kuva 5. Kuukauden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa Aleksanterinkadun laskentapisteessä vuosina 2019–2023.

Aleksanterinkadun pisteen, joka mittaa jalankulkijamääriä kadun pohjoispuolella lähellä Mikonkadun kulmaa, ohitti 2,67 miljoonaa jalankulkijaa vuonna 2023. Määrä pysyi suurin piirtein samana vuodesta 2022, jolloin jalankulkijoita oli yhteensä 2,66 miljoonaa. Keskimäärin jalankulkijoita oli vuorokaudessa 7 300 kumpanakin vuonna 2022 ja 2023. Aiempina vuosina 2019–2021 vuorokauden keskimääräinen jalankulkijamäärä on vaihdellut 5 400 ja 9500 välillä, kun tarkastellaan koko vuotta. Alhaisemmat vuodet jalankulkumääriltään olivat 2020 ja 2021, jolloin koronaepidemian vaikutus keskustan kävijämääriin oli suuri.

Vuonna 2023 Aleksanterinkadun vilkkain jalankulkukuu oli joulukuu, jolloin laskentapisteen ohitti keskimäärin 11 100 jalankulkijaa vuorokaudessa. Joulukuun jalankulkijamäärissä päästiin lähes koronaa edeltävän vuoden 2019 (11 700) jalankulkijamäärien tasolle. Toinen jalankulkijoiden määrällinen huippu Aleksanterinkadulla koettiin kesäkuukausina. Kuitenkin määrät olivat vähäisempiä vuoteen 2022 verrattuna, mitä voi selittää Aleksanterinkadulle sijoittuneet työmaat. Kesäelokuussa Aleksanterinkadulla kulki keskimäärin 7 600 kävelijää vuorokaudessa. Laskua vuoden 2022 jalankulkumäärästä (8 700) tapahtui 12 %. Hiljaisin kuukausi jalankulkijamäärissä oli tammi-kuu, jolloin laskentapisteen ohitti keskimäärin 6000 jalankulkijaa vuorokaudessa. Kasvua oli 29 % verrattuna edellisvuoteen 2022, jolloin jalankulkijamäärä oli keskimäärin 4600.



Kuva 6. Kuukauden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa Malmin laskentapisteessä vuosina 2019–2023. Vuosi 2021 ja tammi-helmikuu vuodelta 2022 puuttuvat työmaan aiheuttaman häiriön vuoksi.

Malmin aseman laskentapisteen, joka mittaa jalankulkijamääriä aseman portaikossa, ohitti 1,85 miljoonaa jalankulkijaa vuonna 2023. Kulkijamäärät pysyivät samalla tasolla vuoteen 2022 verrattuna. Vuonna 2022, ilman tammi- ja helmikuuta, keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa oli 4900. Vuonna 2023 samalla ajanjaksolla vuorokausimäärä oli 5000. Koronaa edeltävänä vuonna 2019 jalankulkijamäärä oli ollut koko vuodelta 2,43 miljoonaa ja laskentapisteen ohitti vuorokaudessa keskimäärin 6700 ihmistä. Vuoden 2023 jalankulkijamäärä oli 24 % pienempi verrattuna vuoteen 2019.

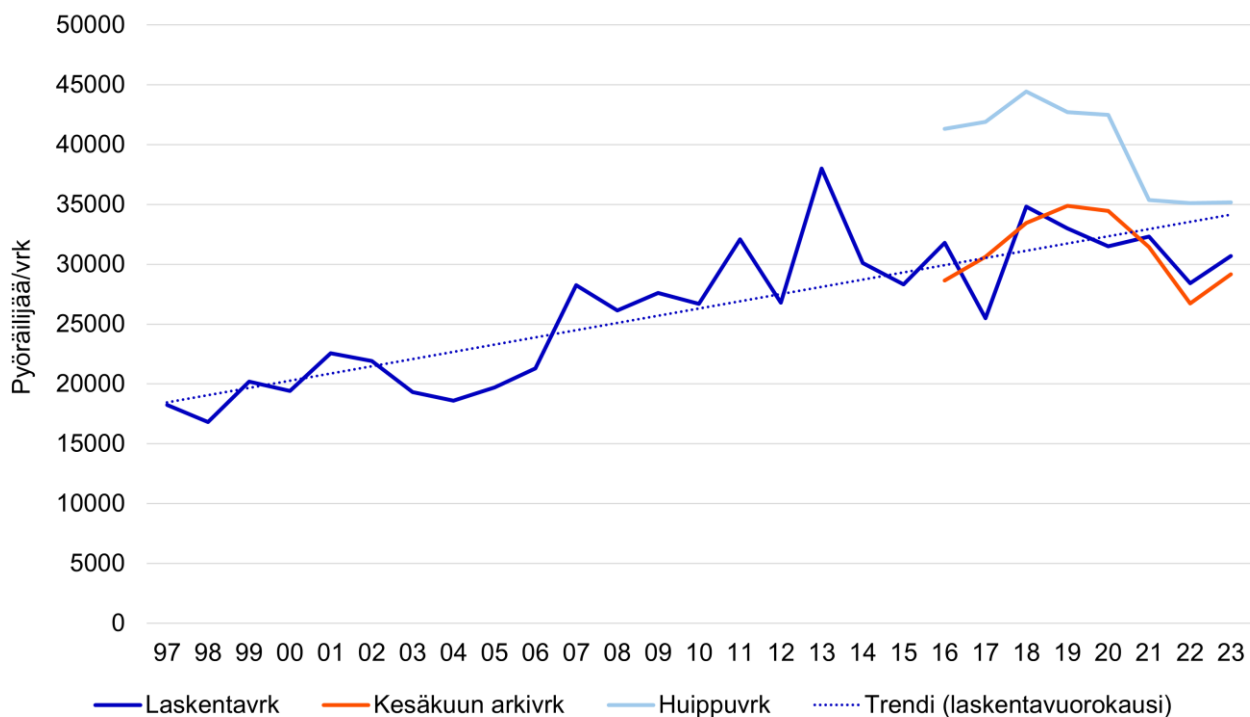
Malmin laskentapisteellä vilkkainta oli keväällä ja syksyllä. Suurin jalankulkumäärä oli syys-marraskuussa, jolloin laskentapisteen ohitti keskimäärin 5500 ihmistä vuorokaudessa. Ajanjakson jalankulkumäärät olivat pysyneet samalla tasolla edellisvuodesta 2022. Verrattuna vuoden 2019 samaan ajanjaksoon jalankulkijamäärät olivat pisteellä edelleen huomattavasti matalammat. Vuonna 2019 syys-marraskuussa laskentapisteen ohitti keskimäärin 7400 ihmistä vuorokaudessa, mikä oli 34 % enemmän kuin vuonna 2023.

Pienimmät kulkijamäärät olivat Malmin aseman pisteellä kesäkuukausina ja joulukuussa. Vuonna 2023 kesä-elokuussa keskimääräinen jalankulkijoiden vuorokausimäärä oli 4600. Määrä oli pysynyt samansuuruisena edellisvuodesta 2022, jolloin vuorokausimäärä ajanjaksolla oli 4400. Kesän

jalankulkijamäärät olivat 29 % pienemmät kuin vuonna 2019. Joulukuussa 2023 jalankulkijoita oli keskimäärin 4700 vuorokaudessa. Määrä oli samansuuruinen edellisvuoden 2022 (4900) kanssa, mutta oli 35 % pienempi kuin vuonna 2019 (6400).

5 Pyöräliikennemäärät kasvoivat edellisvuodesta

Niemen rajan ylitti kesäkuun 2023 käsinlaskennoissa yhteensä 30 300 polkupyörää vuorokaudessa. Nousua edellisvuoden 28 300 lasketusta polkupyörästä tapahtui 7 %. Vuoden 2021 kesäkuussa vastaava luku oli 31 500, vuonna 2020 31 500. Viime vuosien laskusta huolimatta käsin laskettavan pyöräliikenteen trendi on pitkällä aikavälillä edelleen nouseva. Vuodesta 2019 alkaen niemen rajan tuloksissa on hyödynnetty konetuloksia soveltuvin osin.



Kuva 7. Pyöräliikennemäärä Helsingin niemen rajalla 1997–2023 kesäkuun arkivuorokauden käsin-laskennoissa laskentavuorokautena, kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena sekä kesän huippuvuorokautena.

Käsinlaskennat tehdään vuosittain kesäkuussa arkipäivinä muutaman viikon aikana, minkä seurauksena sään vaikutus tuloksiin voi olla merkittävä. Vuoden 2023 laskentapäivien osalta sää oli poutainen ja pääosin lämmin. Sään vaikutusta kesän laskentoihin poistetaan käyttämällä konelaskentapisteistä saatavia kertoimia.

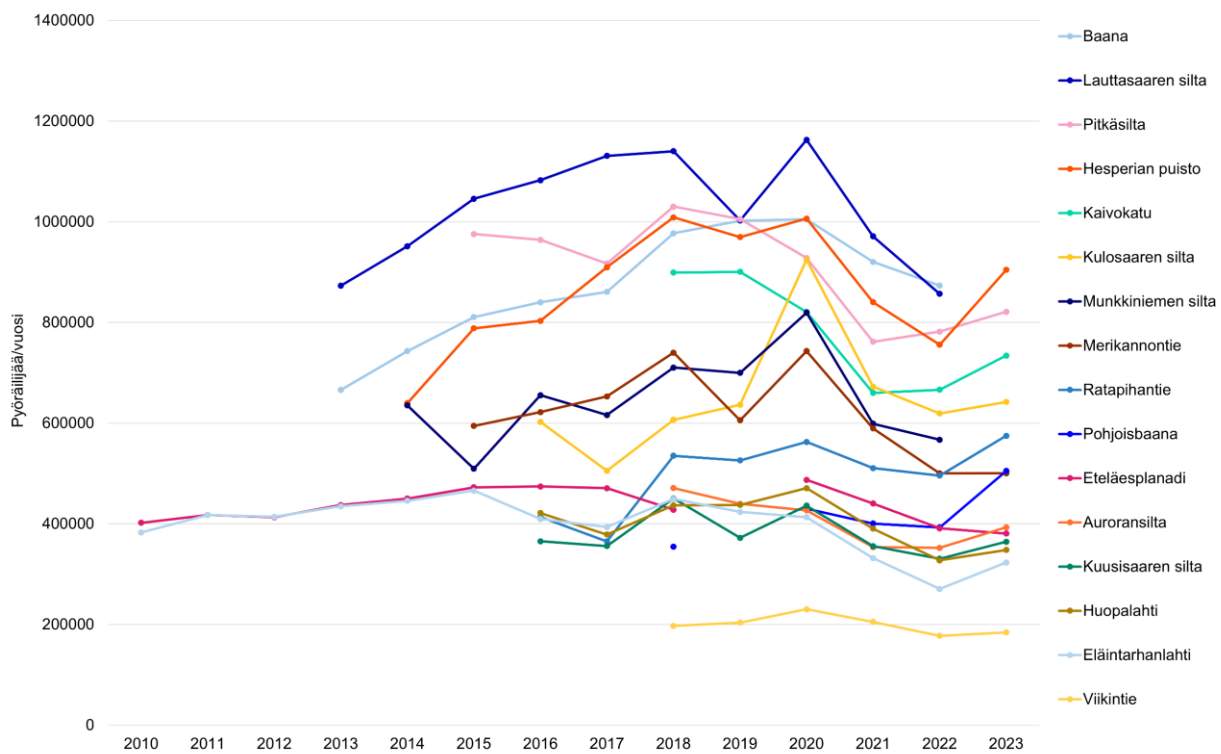
Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma-pe) niemen rajan ylitti 29 200 pyörällä liikkujaa (kuva 7). Tulos on saatu kertomalla pisteen käsinlaskentatulos lähimmän konepisteen kesäkuun arkipäivien keskiarvon ja kyseessä olevan käsinlaskentapäivän konetuloksen suhteella. Kesäkuun keskimääräisen arkivuorokauden liikenne kasvoi 9 % vuodesta 2022. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 35 200 pyörää (kuva 7). Määrä pysyi samansuuruisena verrattuna edellisvuoteen 2022. Huippuvuorokauden luku kuvaa pyörän käyttäjien mahdollisen enimmäismäärän kyseisenä arkipäivävuorokautena sään ollessa hyvä. Huippuvuorokauden luku on laskettu vuodesta 2019 alkaen kertomalla pisteen käsinlaskentatulos lähimmän konepisteen touko-elokuun viiden korkeimman arkipäivävuorokauden keskiarvon ja kyseessä olevan käsinlaskentapäivän konetuloksen suhteella. Aiemmin

huippuvuorokausi laskettiin Eläintarhan ja Hesperian puiston konepisteiden touko-elokuun viiden korkeimman arkivuorokauden keskiarvon mukaan.

Niemen rajan ylittävä pyöräliikenne oli laskentavuorokautena vilkkainta Hesperian puistossa, jonka läpi kulki 6600 pyörää. Laskennallinen huippuliikenne pisteessä oli 6800 pyöräilijää vuorokaudessa. Vuonna 2022 Hesperian puistossa kulki 5 100 pyörää ja laskennallinen huippuliikenteen luku oli 6100. Toiseksi vilkkain piste oli Lauttasaaren sillalla. Sillalla kulki laskentavuorokautena 6000 pyörää. Sen laskennallinen huippuvuorokausi, 7700 pyöräilijää, oli korkeampi kuin Hesperian puistossa. Vuonna 2022 Lauttasaaren sillan ohitti 6600 pyöräilijää, mikä oli myös huippuvuorokauden lukema. Vuonna 2023 kolmanneksi vilkkain piste oli Pitkäsilta, jossa pyöräili 5400 pyörää laskentavuorokautena. Pisteiden huippuvuorokauden lukema oli 5900 pyöräilijää.

Helsingin pyöräliikennettä seurataan käsinlaskentojen lisäksi yhteensä 22 konelaskentapisteellä. Vuonna 2022 tietoja saatiin koko vuoden ajalta 12 laskimesta. Usean laskimen tietojen keräämiseen ovat vaikuttaneet työmaat, Eteläesplanadi ei kerännyt tietoja touko-kesäkuussa, Kulosaaren sillan pohjoinen laskin heinä-lokakuussa, Lauttasaaren silta tammi-toukokuussa, Munkkiniemen pohjoinen laskin huhti-lokakuussa, Pitkäsillan itäinen laskin loka-joulukuussa ja Kantelettarentien laskin maaliskuusta lähtien. Lisäksi Kaivokadun ja Pohjoisbaanan laskimissa oli vikaa maalis-huhtikuussa ja Baanan laskimessa oli ongelmia maaliskuusta lähtien. Puuttuvien kuukausien pyörämääriä on arvioitu vuoden 2022 ja normaalisti kerättyjen vuoden 2023 kuukausien tietojen avulla. Jos lähistöllä on ollut toiminnassa oleva laskin, pyörämääriä on arvioitu myös tämän avulla. Lauttasaaren sillan, Baanan, Munkkiniemen sillan ja Kantelettarentien laskureiden tietokatkokset ovat olleet pitkiä, joten tiedot ovat jätetty pois. Kehä I laskentapisteen osalta tietoja on kerätty vain kesäkuusilta.

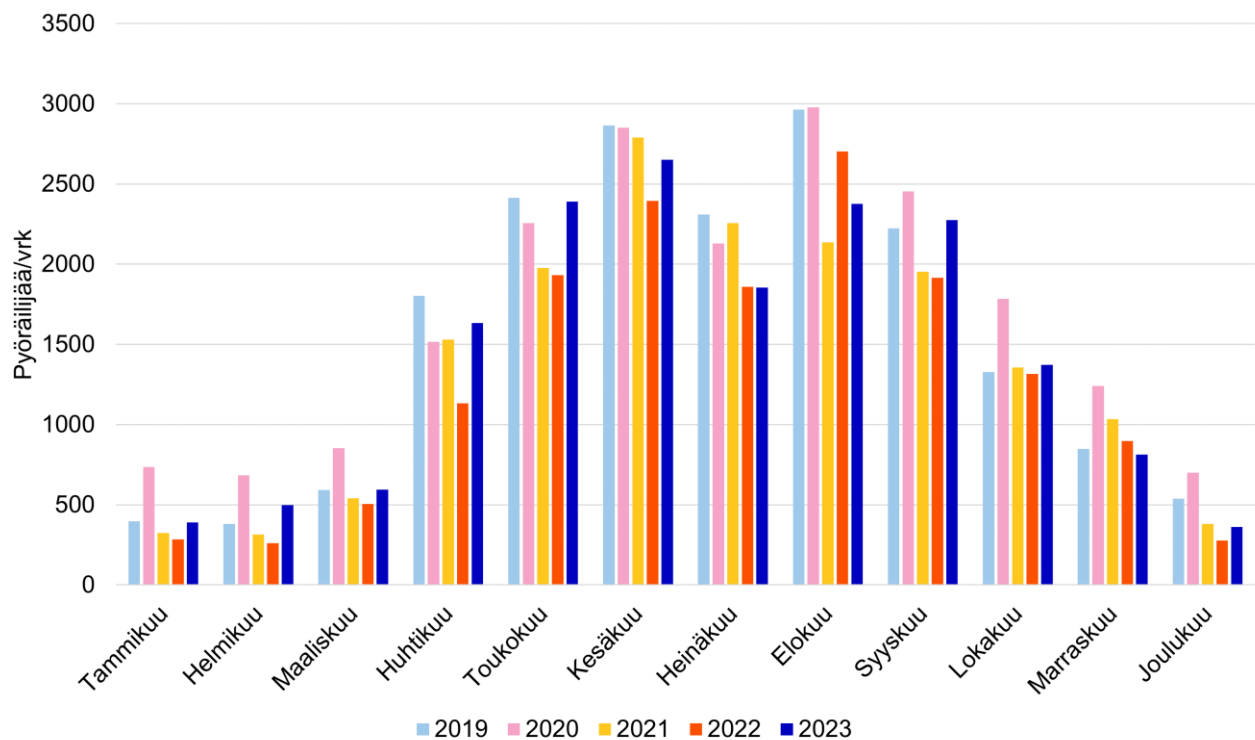
Koko vuoden yhteenlaskettujen pyöräliikennemäärien osalta vuonna 2023 automaattisissa laskentapisteissä havaittiin enemmän pyöräilijöitä kuin vuonna 2022 (kuva 8). Pyöräliikenteen määrä nousi edellisvuodesta lähes kaikissa pisteissä. Pohjoisbaanalla (29 %), Hesperian puistossa (20 %) ja Eläintarhanlahdella (19 %). Vain Eteläesplanadin laskentapisteellä määrä laski edellisvuodesta, laskua oli 3 %.



Kuva 8. Pyöräliikenteen määrät Helsingin konelaskentapisteissä vuosina 2010–2023.

Vuoden 2023 kesän vilkkein automaattilaskentapiste oli Hesperian puisto, josta kulki keskimäärin 4 700 pyörää arkivuorokaudessa. Vilkkaita reittejä olivat myös Pitkäsilta, Kaivokatu ja Kulosaaren silta, joiden kesän arkivuorokauden pyöräliikennemäärät olivat 4 200, 3 600 ja 3 200.

Tavoitteeksi asetettu pyöräliikenteen määrien kasvu (Pyöräliikenteen automaattilaskentapisteissä pyörämäärät kasvavat kolmen edellisen vuoden keskiarvosta) ei aivan toteutunut, sillä havaittujen pyörien määrä laski 2 % vuosien 2020–2022 keskiarvoon nähden. Vuoteen 2022 verrattuna laskin-pisteiden havaittu pyörämäärä kuitenkin nousi 10 % ja vuodesta 2021 3 %.



Kuva 9. Kuukauden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuosina 2019–2023 (laskettu 12 konelaskentapisteen keskiarvona), pyörää/vrk.

Neljän edellisen vuoden automaattilaskentapisteen pyörämääriin verrattuna vuoden 2023 pyörämäärät olivat keskimäärin hieman korkeammat läpi vuoden kuin vuosien 2021 ja 2022 pyöräilymäärät. Vuosiin 2019 ja 2020 verrattuna pyöräilymäärät olivat keskimäärin samalla tasolla tai hiukan alhaisemmat. Heinä- ja elokuussa pyöräilymäärät olivat selvästi alhaisemmat kuin vuosien 2019 ja 2020 määrät. Laajat työmaat ympäri Helsinkiä, kuten Mannerheimintien remonti, ovat voineet vaikuttaa laskevasti pyöräilymääriin.

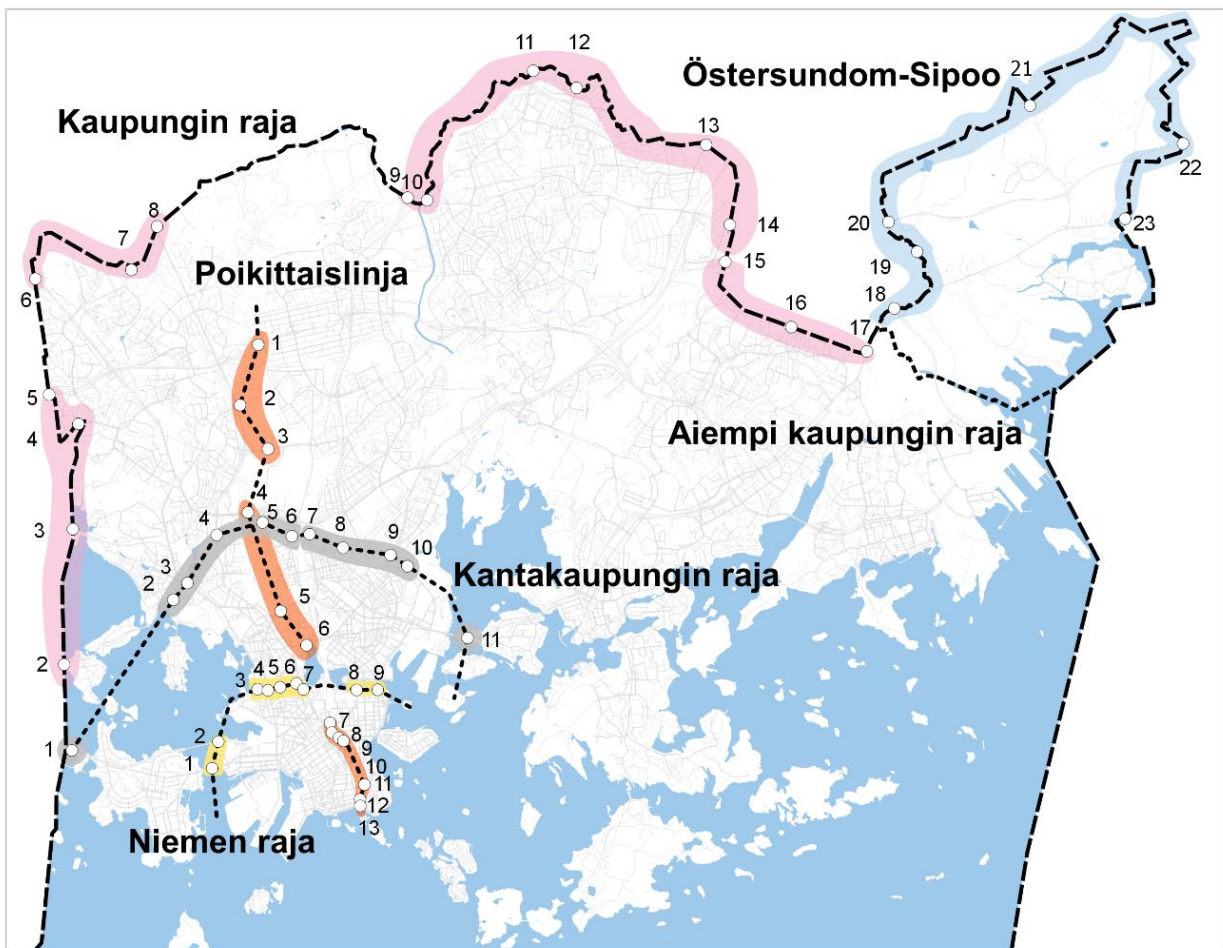
Vuoden 2023 keskilämpötila ja sademäärä olivat tavanomaista korkeampia. Lämpimällä säällä on voinut olla positiivista vaikutusta pyöräilymääriin, mutta runsaat sateet ovat voineet vaikuttaa määriin negatiivisesti. Erityisesti heinä-elokuun runsassateisuus on saattanut laskea kesän pyöräilymääriä, jotka olivat pienempiä verrattuna edellisiin vuosiin.

6 Esikaupunkialueiden autoliikennemäärä kasvoi hieman, kantakaupungin laski

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 keskuspuiston käytävän kohdalla. Laskentalinjat kattavat kaikki säteittäiset ja poikittaiset pääväylät. Näitä säännöllisesti mitattavia liikenteen kehityksen seurantapistettä kutsutaan kehälaskentapisteksi. Yhteensä kehälaskentapistettä on 55. Liikennesuunnittelun tarpeita varten tehdään mittauksia myös muissa pisteissä, mutta jokavuotista seurantaan niistä ei tehdä. Laskentalinjat sekä niiden sektorit ja laskentapistettä on esitetty kuvassa 10.

Kehälaskennat tehdään vuosittain syys-lokakuussa arkipäivisin maanantain ja torstain välillä. Saatavat tulokset kuvaavat syksyn keskimääristä arkivuorokausiliikennettä.

Suurimmassa osassa kehälaskentapistettä liikennemäärien arvioinnissa hyödynnetään automaattisia liikennelaskentalaitteita. Pisteissä, joissa laskentalaitetta ei ole, toteutetaan manuaalinen laskenta vuosittain. Automaattisten laskentojen lisäksi kaikissa laskentapistettä 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. Hakämäentie, 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 laskentapisteet.

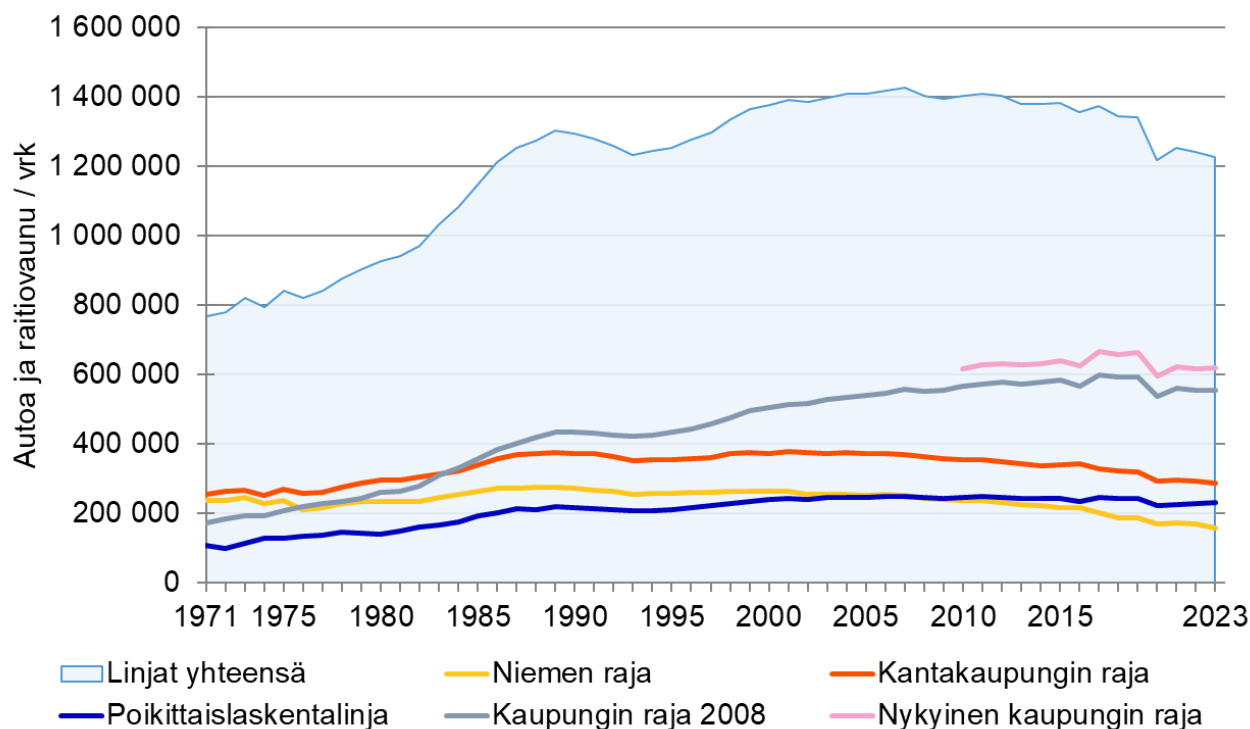
Moottoriajoneuvoliikenteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä henkilö-, paketti-, kuorma, rekka- ja linja-autoja sekä raitiovaunuja. Moottoripyöräliikenteen määrät eivät ole mukana esitetyissä luvuissa.

Vuoden 2023 syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 156 000, kantakaupungin rajan 285 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 554 000, kaupungin nykyisen rajan 620 000 ja poikittaislinjan (sisältäen esikaupunkialueen ja pohjoisen kantakaupungin laskentapisteen) 231 000 autoa ja raitiovaunua. Verrattuna vuoteen 2022 liikennemäärät vähenivät selvästi niemen rajalla ja hieman kantakaupungin rajalla. Kaupungin nykyisellä rajalla ja poikittaisella laskentalinjalla liikennemäärät kasvoivat hieman, kaupungin vuoden 2008 mukaisella rajalla määrät puolestaan pysyivät edellisen vuoden tasolla. Pitkää aikaväliä tarkasteltaessa liikennemäärät ovat pysyneet samalla tasolla tai vähitellen laskeneet vuosituhannen vaihteen jälkeen kaikilla laskentalinjoilla väestönkasvusta huolimatta. Pitkän aikavälin kehityksen yhtenä selittävänä tekijänä on todennäköisesti Helsingin kaupungin poliittiset päätökset ja tavoite kehittää liikennejärjestelmää keskeisiä kulkumuotoja painottaen. Toisaalta myös yleiset kehitystrendit, kuten digitalisaatio ja verkko-kaupan kasvu ovat voineet vähentää liikkumisen tarvetta ja auton käyttöä.

Koronaepidemian alettua vuoden 2020 alussa liikkumisessa tapahtui selkeä muutos ja laskentalinjojen seurantaluvuissa on huomattavissa tavallista voimakkaampi lasku. Vaikutus näkyy erityisesti vuoden 2020 tuloksissa, mutta liikennemäärät ovat olleet myös vuosina 2021–2023 alhaisemmat verrattuna koronaepidemiaa edeltävään aikaan. Alkuvuodesta 2022 alkaneen Ukrainan sodan seurauksena myös kuluttajahinnat kasvoivat ja inflaatio kiihtyi. Polttoaineiden sekä energian hinnat olivat poikkeuksellisen korkealla erityisesti vuoden 2022 kesällä ja syksyllä, mutta kohtalaisen korkealla myös edelleen vuonna 2023 (Suomen virallinen tilasto (SVT) a). Inflaation sekä koronaepidemian myötä muuttuneiden elämäntapojen ja liikkumistarpeiden lisäksi myös muut tekijät, kuten Helsingin kantakaupungin viime vuosien suuret työmaat voivat selittää liikennemäärien laskevaa kehitystä.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana niemen rajan autoliikenteen määrät ovat pudonneet yhteensä 30 %. Viimeisen viiden vuoden aikana laskua on ollut puolestaan 16 %. Kantakaupungin rajan autoliikenne on vähentynyt kymmenessä vuodessa 17 % ja viidessä vuodessa 12 %. Kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan ylittävä autoliikenne oli kymmenen vuoden takaiseen verrattuna 3 % pienempi ja viiden vuoden takaiseen verrattuna 6 % pienempi. Poikittaislinjan liikennemäärät olivat sekä kymmenen vuoden takaiseen verrattuna 4 % ja viiden vuoden takaiseen verrattuna 5 % pienemmät. Kaikki laskentalinjat yhteenlaskettuna autoliikenteen määrä syksyllä 2023 oli 11 % pienempi kuin vuonna 2013. Viiden vuoden takaisesta linjojen yhteenlaskettu autoliikennemäärä laski 9 %. Vuoteen 2022 verrattuna ajoneuvojen määrä laski prosentoin.

Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys laskentalinjoilla on esitetty kuvassa 11. Taulukossa 6 on esitetty laskentalinjojen liikennemäärät eri vuosina ja taulukossa 7 moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.



Kuva 11. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys laskentalinjoilla.

Taulukko 4. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) laskentalinjoittain.

Laskentalinja	2023	2022	2018	2013
Niemen raja	156 394	167 563	187 172	224 763
Kantakaupungin raja	285 345	292 302	322 432	343 562
Kaupungin raja 2008	553 990	553 795	591 673	571 498
Kaupungin nykyinen raja	620 100	616 961	658 847	627 807
Poikittaislinja	230 998	227 319	243 493	241 755
Linjat yhteensä	1 226 727	1 240 979	1 344 770	1 381 578

Taulukko 5. Liikennemäärien muutokset laskentalinjoittain verrattuna vuoden, viiden ja kymmenen vuoden takaiseen.

Laskentalinja	Muutos 2022–2023 (abs.)	Muutos 2022–2023 (%)	Muutos 2018–2023 (abs.)	Muutos 2018–2023 (%)	Muutos 2013–2023 (abs.)	Muutos 2013–2023 (%)
Niemen raja	-11 169	-7 %	-30 778	-16 %	-68 369	-30 %
Kantakaupungin raja	-6 957	-2 %	-37 087	-12 %	-58 217	-17 %
Kaupungin raja 2008	+195	+0 %	-37 683	-6 %	-17 508	-3 %
Kaupungin nykyinen raja	+3 139	+1 %	-38 747	-6 %	-7 707	-1 %
Poikittaislinja	+3 679	+2 %	-12 495	-5 %	-10 757	-4 %
Linjat yhteensä	-14 252	-1 %	-118 043	-9 %	-154 851	-11 %

7 Niemen rajan autoliikenne väheni edellisen vuoden tavoin

Helsingin niemen rajan ylittävä autoliikenne on vähentynyt 1980-luvun huippuvuosista selvästi, noin kolmanneksen. Vähenemää 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 liikuminen laski autoliikenteen määriä entisestään hieman kaikilla niemen rajan sektoreilla vuoden 2020 syksyllä. Vuonna 2023 niemen rajan liikennemäärät laskivat noin 7 % vuodesta 2022. Viimeisen kymmenen vuoden aikana autoliikenne on vähentynyt Lauttasaaren sektorilla 20 %, Töölön sektorilla 38 % ja Hakaniemen sektorilla 31 %. Niemen rajan liikennemäärien pitkän ajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 12. Taulukossa 8 on esitetty niemen rajan liikennemäärät sektoreittain eri vuosina ja taulukossa 9 niemen rajan liikennemäärien muutokset sektoreittain viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

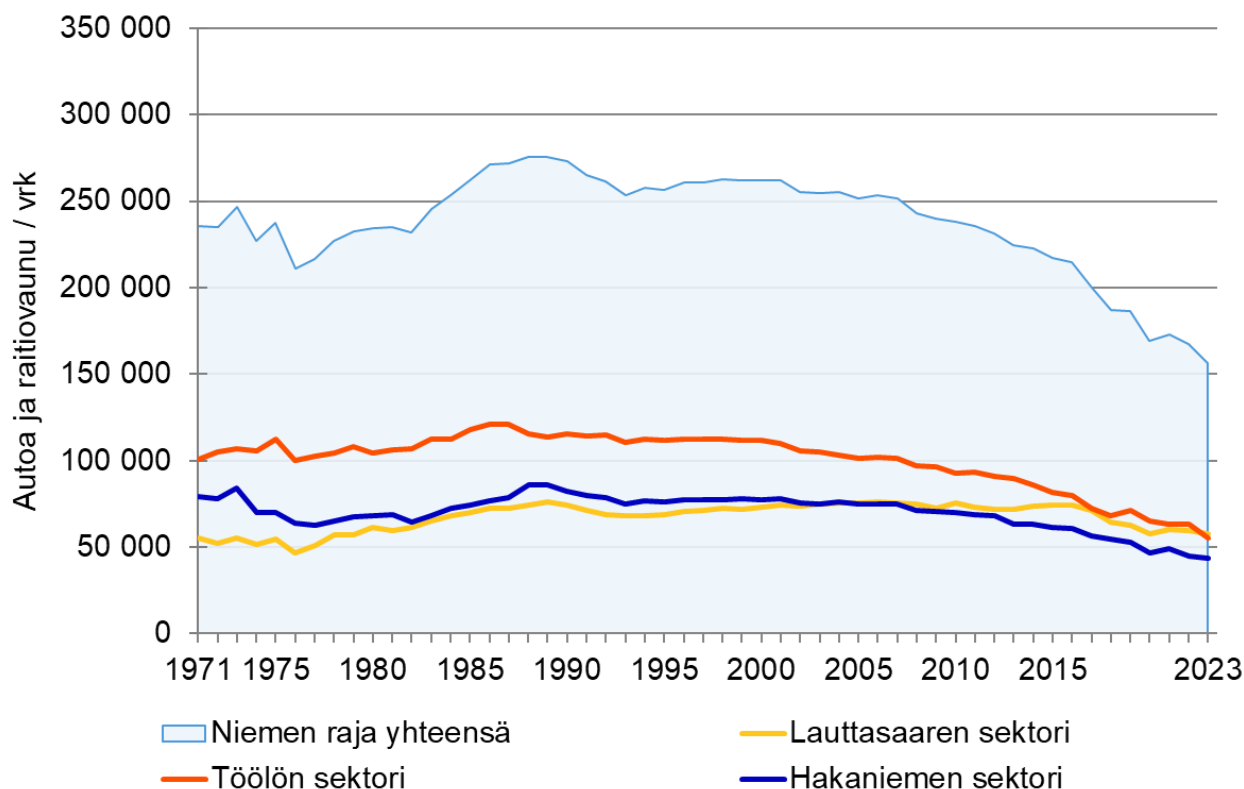
Lauttasaaren sektoriin kuuluu Lauttasaaren ja Lapinlahden sillat. Töölön sektori tarkoittaa poikki-leikkausta, joka kulkee Merikannontien, Mechelininkadun, Runeberginkadun, Töölönkadun ja Mannerheimintien yli Eteläisen ja Pohjoisen Hesperiankadun kohdalla. Hakaniemen sektori tarkoittaa Pitkäsiltää ja Hakaniemen siltaa.

Vuoden 2023 aikana niemen rajan laskentalinjalla oli edellisten vuosien tavoin käynnissä useita suuria katutyömaita. Töölössä valmistui vuonna 2021 alkanut Kasin katutyöt -remontti alkuvuodesta 2023, samoihin aikoihin maaliskuussa 2023 käynnistyi kuitenkin Mannerheimintien peruskorjauksen ensimmäinen vaihe välillä Postikatu-Helsinginkatu. Hakaniemessä jatkui Kruunusillat-työhön kuuluvan uuden Hakaniemensillan ja raitiotien rakentaminen.

Liikennemäärä laski Lauttasaaren sillalla vuoteen 2022 verrattuna hieman, noin 5 % (-500 ajoneuvoa). Peruskorjauksessa vuodesta 2019 lähtien ollut Lauttasaaren silta avattiin kokonaan liikenteelle vuoden 2020 lopulla. Peruskorjausta edeltävään aikaan verrattuna (2018) sillan liikennemäärä oli vuonna 2023 24 % pienempi. Lapinlahdensillalla liikennemäärä väheni vuodentakaiseen verrattuna 3 % (-1300 ajoneuvoa).

Niemen rajan Töölön sektorilla liikennemäärät laskivat vuoteen 2022 verrattuna erityisesti Mannerheimintiellä, jolla alkoi vuoden 2023 maaliskuussa laaja katutyömaa (-42 %, -10 700 ajoneuvoa). Työmaan aikana kadulla on ollut paljon poikkeusjärjestelyjä ja tavallista vähemmän ajokaistoja käytössä. Runeberginkadun liikennemäärät kasvoivat vuoden takaiseen verrattuna 47 % (+4800 ajoneuvoa). Kasvu selittyy sekä Mannerheimintien siirtyneellä liikenteellä, mutta myös Runeberginkadun vuosien 2021 ja 2022 päättyneillä työmailla. Muilla Töölön sektorin kaduilla Mannerheimintien vaikutus ei näkynyt kasvavana liikenteenä. Mechelininkadulla liikennemäärät laskivat vuodesta 2022 9 % (-1900 ajoneuvoa).

Hakaniemen sektorilla liikennemäärät vähenivät vuoden 2023 syksyllä 4 % vuodesta 2022 (-1700 ajoneuvoa). Määrät vähenivät sekä Pitkäsillalla että Hakaniemen sillalla 4 % (-800 ja -900 ajoneuvoa). Hakaniemen liikenteeseen on vaikuttanut voimakkaasti vuonna 2021 alkanut Kruunusillan ja siihen liittyvä raitiotien rakentaminen. Vuonna 2023 katutöitä tehtiin myös Siltasaarenkadulla.



Kuva 12. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys niemen rajalla.

Taulukko 6. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) niemen rajalla sektoreittain.

Sektori	2023	2022	2018	2013
Lauttasaaren sektori	57 531	59 338	64 458	72 137
Töölön sektori	55 493	63 137	68 182	89 409
Hakaniemen sektori	43 370	45 088	54 532	63 217
Niemen raja yhteensä	156 394	167 563	187 172	224 763

Taulukko 7. Liikennemäärien muutokset niemen rajalla sektoreittain verrattuna vuoden, viiden ja kymmenen vuoden takaiseen.

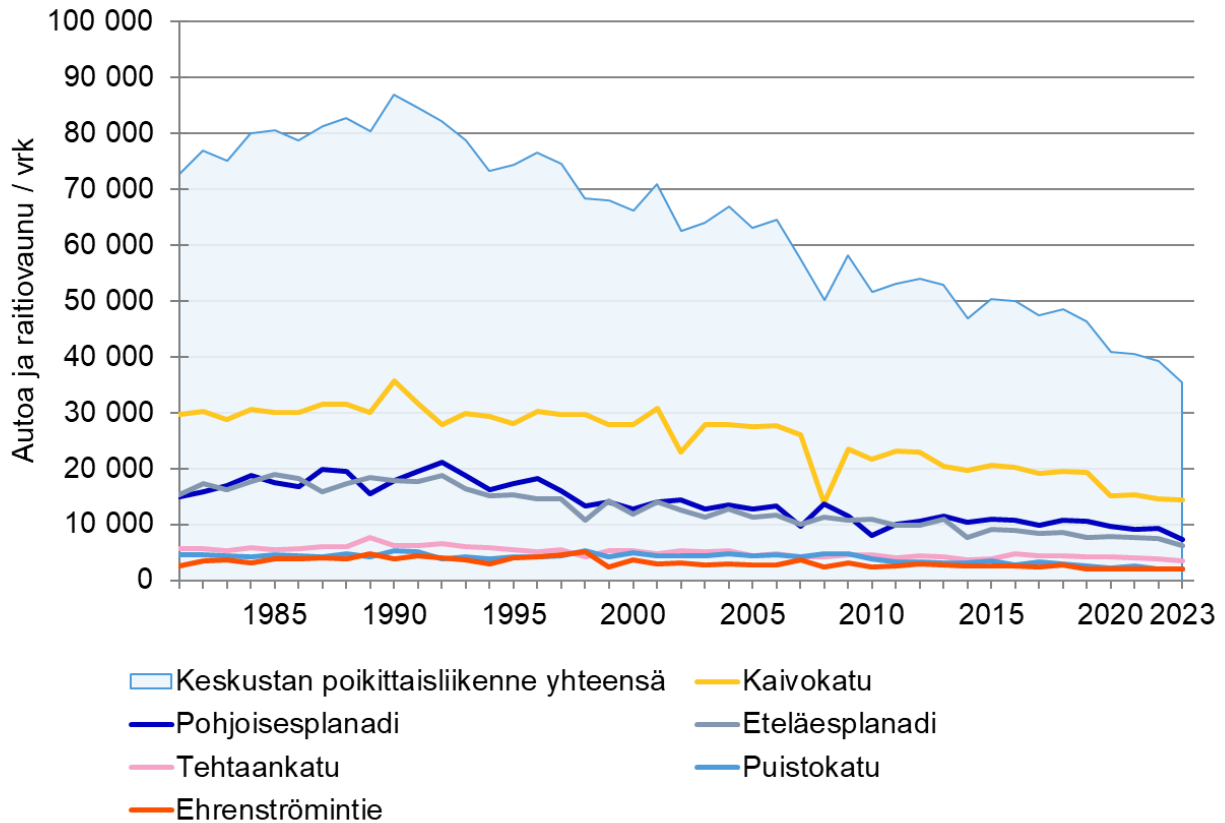
Sektori	Muutos 2022–2023 (abs.)	Muutos 2022–2023 (%)	Muutos 2018–2023 (abs.)	Muutos 2018–2023 (%)	Muutos 2013–2023 (abs.)	Muutos 2013–2023 (%)
Lauttasaaren sektori	-1 807	-3 %	-6 927	-11 %	-14 606	-20 %
Töölön sektori	-7 644	-12 %	-12 689	-19 %	-33 916	-38 %
Hakaniemen sektori	-1 718	-4 %	-11 162	-20 %	-19 847	-31 %
Niemen raja yhteensä	-11 169	-7 %	-30 778	-16 %	-68 369	-30 %

8 Keskustan poikittaisen autoliikenteen määrä jatkoilaskua

Keskustan poikittaisen autoliikenteen määrä on ollut tasaisessa laskussa 90-luvun alusta lähtien. Vuoteen 2013 verrattuna liikennemäärät ovat pudonneet laskentalinjalla yhteensä 33 %. Vuoden 1990 liikennemäärien huippuarvon jälkeen määrät ovat pudonneet alle puoleen. Suhteellisesti eniten laskua verrattuna kymmenen vuoden takaiseen tapahtui Eteläesplanadilla (-43 %), Pohjoisesplanadilla (-36 %) ja Puistokadulla (-34 %). Keskustan poikittaisen laskentalinjan liikennemäärien pitkän ajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 13. Taulukossa 10 on esitetty keskustan poikittaisen laskentalinjan liikennemäärät kaduittain eri vuosina ja taulukossa 11 keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Syksyllä 2023 Helsingin keskustassa oli käynnissä Esplanadien, kesäkatujen sekä Lönnrotinkadun kesällä 2023 alkanut kokeilu, jossa varattiin aiempaa enemmän tilaa kävelylle ja pyöräilylle. Kokeilun aikana Pohjoisesplanadilta ja Eteläesplanadilta poistettiin yhdet ajokaistat ja Lönnrotinkadulta annettiin tilaa pyöräliikenteelle.

Kokeilulla oli vaikutusta erityisesti Esplanadien vuoden 2023 syksyn liikennemääriin. Määrällisesti laskua tapahtui eniten Pohjoisesplanadilla (-1900 ajoneuvoa, -20 %) sekä Eteläesplanadilla (-1300 ajoneuvoa, -18 %). Myös Tehtaankadulla, Kaivokadulla ja Puistokadulla tapahtui hieman liikennemäärien laskua, mutta muutokset olivat selvästi pienempiä. Keskustan kokeilun seurauksena ei ole havaittu tapahtuvan näiden tulosten perusteella liikenteen merkittävää siirtymistä Esplanadeilta läheisille kaduille kuten Kaivokadulle ja Tehtaankadulle. Yhtenä syynä tälle on mahdollisesti ollut myös se, että kantakaupungin useilla merkittävillä pääväylillä on vastaavana aikana ollut käynnissä merkittäviä katutyömaita, jotka ovat rajoittaneet keskustaan tulevan liikenteen määrää. Työmaiden ja kokeilujen yhteisvaikutuksen myötä Helsingin niemen läpi ajavan liikenteen määrä on todennäköisesti myös vähentynyt jonkin verran. Vuoteen 2022 verrattuna keskustan poikittaisliikenteen määrä väheni yhteensä 10 %.



Kuva 13. Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys.

Taulukko 8. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) keskustan poikittaisella laskentalinjalla pisteittäin.

Katu	2023	2022	2018	2013
Kaivokatu	14 334	14 599	19 405	20 390
Pohjoisesplanadi	7 372	9 230	10 695	11 450
Eteläesplanadi	6 166	7 495	8 469	10 901
Tehtaankatu	3 477	3 743	4 315	4 204
Puistokatu	2 061	2 079	2 984	3 140
Ehrenströmintie	2 057	2 067	2 709	2 732
Keskustan poikittaisliikenne yhteensä	35 467	39 213	48 577	52 817

Taulukko 9. Keskustan poikittaisen liikenteen muutokset kaduittain viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Katu	Muutos 2022–2023 (abs.)	Muutos 2022–2023 (%)	Muutos 2018–2023 (abs.)	Muutos 2018–2023 (%)	Muutos 2013–2023 (abs.)	Muutos 2013–2023 (%)
Kaivokatu	-265	-2 %	-5 071	-26 %	-6 056	-30 %
Pohjoisesplanadi	-1 858	-20 %	-3 323	-31 %	-4 078	-36 %
Eteläesplanadi	-1 329	-18 %	-2 303	-27 %	-4 735	-43 %
Tehtaankatu	-266	-7 %	-838	-19 %	-727	-17 %
Puistokatu	-18	-1 %	-923	-31 %	-1 079	-34 %
Ehrenströmintie	-10	-0 %	-652	-24 %	-675	-25 %
Keskustan poikittaisliikenne yhteensä	-3 746	-10 %	-13 110	-27 %	-17 350	-33 %

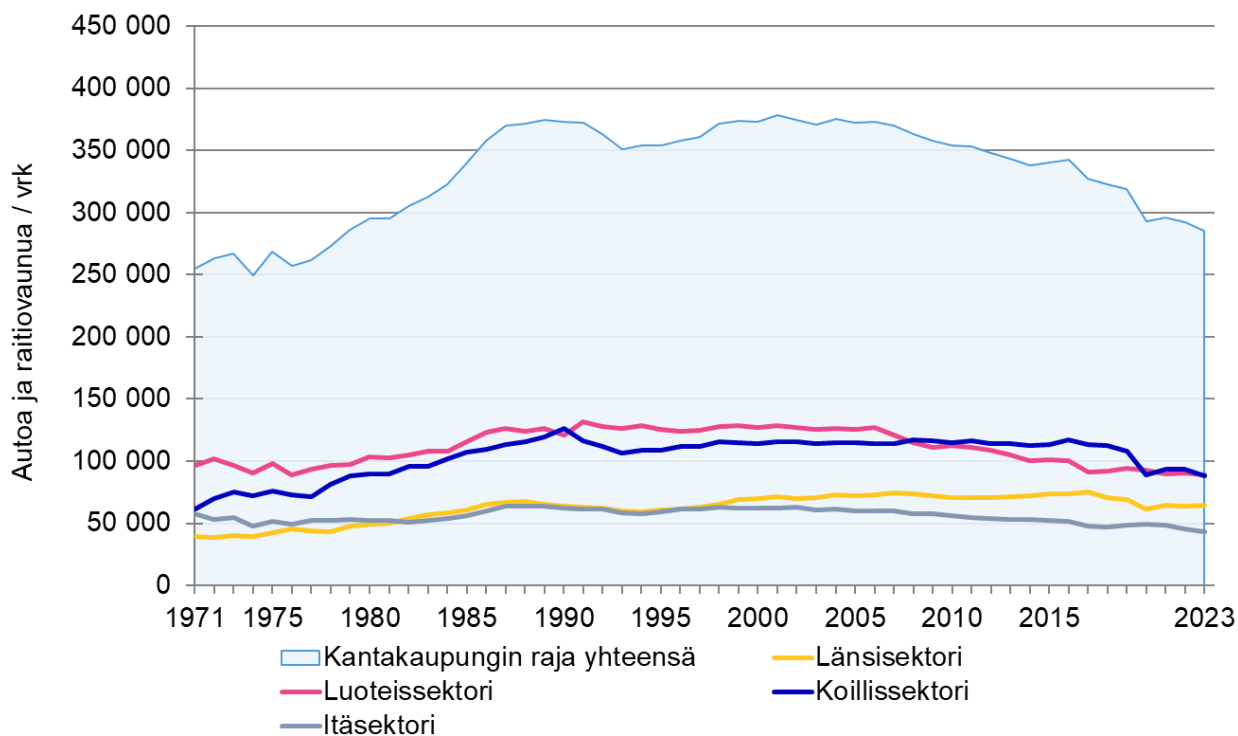
9 Kantakaupungin rajan autoliikennemäärä laski lähes kaikilla sektoreilla

Kantakaupungin raja koostuu yhteensä neljästä eri sektorista. Näistä länsisektoriin kuuluu Länsiväylä. Luoteissektoriin kuuluu Meilahden silta, Munkkiniemen silta, Mannerheimintie, Ilmalankatu ja Veturitie). Koillissektoriin kuuluu Ratapihantie, Mäkelänkatu, Hämeentien silta ja Hermannin rantatie, itäsektoriin kuuluu Itäväylä.

Autoliikenteen määrä on vähentynyt noin neljänneksen kantakaupungin rajalla 2000-luvun alkuvuosista. Myös kymmenen vuoden takaiseen verrattuna liikennemäärät ovat laskeneet kaikilla sektoreilla. Määrällisesti ja suhteellisesti liikenne on vähentynyt eniten koillissektorilla, jossa liikennemäärät tippuivat vuoteen 2013 verrattuna noin 22 % (-25 400 ajoneuvoa). Myös luoteissektorilla, liikennemäärät ovat laskeneet jonkin verran (-16 400 ajoneuvoa, -16 %). Kantakaupungin rajan laskentalinjan liikennemäärien pitkän ajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 14. Taulukossa 12 on esitetty kantakaupungin rajan liikennemäärät sektoreittain eri vuosina. Taulukossa 13 on esitetty kantakaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen määrien muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Vuoteen 2022 verrattuna yhteen laskettu liikennemäärä kantakaupungin rajalla oli vuoden 2023 syksyllä 2 % pienempi. Suurin vuoden aikana tapahtunut muutos tapahtui koillissektorilla, jossa liikennettä oli 5 % vähemmän kuin vuonna 2022 (- 4700 ajoneuvoa). Vähentymää oli hieman myös Itäsektorilla ja luoteissektorilla, länsisektorilla kasvua tapahtui prosentin.

Kantakaupungin rajan laskentalinjalla on ollut 2020-luvulla käynnissä useita työmaita, jotka ovat oletettavasti vaikuttaneet liikennemääriin ja niiden muutoksiin. Koillissektorilla ja sen lähialueilla käynnissä oli edelleen vuonna 2021 alkanut Kalasatamasta Pasilaan -hankkeen työmaa. Hermannin rantatiellä liikennemäärä kasvoi vuodentakaiseen verrattuna nyt 8 % (+1000 ajoneuvoa). Liikennemäärät laskivat eniten Ratapihantiellä (-16 %, -3600 ajoneuvoa) ja Mäkelänkadulla (-6 %, -2100 ajoneuvoa). Luoteissektorilla liikennemääriin vaikutti erityisesti Mannerheimintiellä alkanut katutyömaa. Mannerheimintien kantakaupungin rajan pisteellä liikennemäärät vähenivät vuoden takaiseen verrattuna 17 % (-5500 ajoneuvoa). Veturitien levennetty osuus välillä Höyrykatu-Hakamäentie ja Veturitien uudistettu silta avattiin liikenteelle marraskuussa 2023. Katu toimii Pasilan pääkatuna, ja sen liikennemäärät oletettavasti kasvavat lähivuosina. Jo syksyllä 2023 Veturitien liikennemäärä kasvoi vuodentakaisesta, työmaa-aikaisesta tilanteesta 34 % (+6300 ajoneuvoa). Kantakaupungin rajan itäsektorilla eli Kulosaaren sillalla liikennemäärä väheni 4 % (-1900 ajoneuvoa). Itäisessä kantakaupungissa liikenteen sujuvuuteen ja todennäköisesti myös määrien väheneeseen vaikutti vuonna 2023 Hakaniemen ja Sörnäisten Kruunusilltoihin liittyvien työmaiden lisäksi myös Teollisuuskadun vesihuoltotyömaa.



Kuva 14. Moottoriajoneuvoliikenteen määrien pitkän aikavälin kehitys kantakaupungin rajalla.

Taulukko 10. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) kantakaupungin rajan laskentalinjalla sektoreittain.

Sektori	2023	2022	2018	2013
Länsisektori	64 862	63 938	70 650	71 630
Luoteissektori	88 719	90 077	92 074	105 089
Koillissektori	88 516	93 171	112 444	113 949
Itäsektori	43 248	45 116	47 264	52 894
Kantakaupungin raja yhteensä	285 345	292 302	322 432	343 562

Taulukko 11. Liikennemäärien muutokset kantakaupungin rajalla sektoreittain viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Sektori	Muutos 2022–2023 (abs.)	Muutos 2022–2023 (%)	Muutos 2018–2023 (abs.)	Muutos 2018–2023 (%)	Muutos 2013–2023 (abs.)	Muutos 2013–2023 (%)
Länsisektori	+924	+1 %	-5 788	-8 %	-6 768	-9 %
Luoteissektori	-1 358	-2 %	-3 355	-4 %	-16 370	-16 %
Koillissektori	-4 655	-5 %	-23 928	-21 %	-25 433	-22 %
Itäsektori	-1 868	-4 %	-4 016	-8 %	-9 646	-18 %
Kantakaupungin raja yhteensä	-6 957	-2 %	-37 087	-12 %	-58 217	-17 %

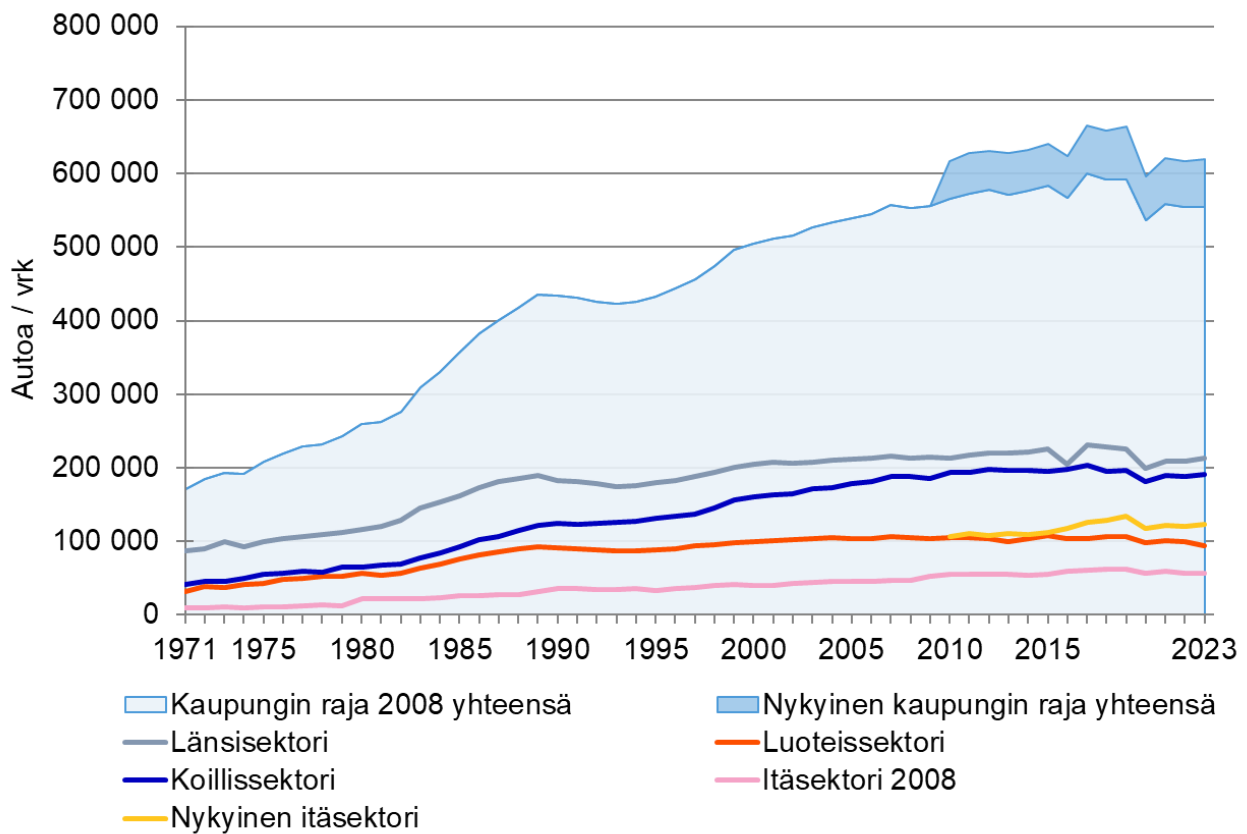
10 Kaupungin rajan autoliikennemäärä kasvoi hieman

Kaupungin rajan autoliikennemäärät ovat yleisesti tarkasteltuna kasvaneet tasaisesti. Useimpien sektoreiden kohdalla kasvu on viimeisen vuosikymmenen aikana kuitenkin tasaantunut. Viime vuosien kaupungin rajan suurimmat liikenteelliset muutokset ovat tapahtuneet Länsisektorilla: vuoden 2018 tammikuussa alkoi Länsimetron liikennöinti ja vuonna 2019 voimaan tuli HSL:n lippu- ja vyöhykeuudistus, joka toi suuren osan Espoosta halvemmän lippuvyöhykkeen piiriin. Tuoreimpana muutoksen vuoden 2022 lopulla otettiin käyttöön lisäksi Länsimetron jatke Espoossa. Vuonna 2020 kaupungin rajan liikennemäärissä tapahtui myös koronaepidemian myötä poikkeuksellisesti selvä lasku. Tämän jälkeen vuosina 2021–2023 määrissä on havaittavissa jonkin verran liikennemäärien palautumista, mutta määrät ovat kuitenkin olleet selvästi vuotta 2019 alhaisemmalla tasolla.

Vuoden 2008 mukaisen kaupungin rajan lisäksi vuosittain seurataan nykyistä kaupungin rajaa, joka syntyi, kun Östersundom liitettiin osaksi Helsinkiä vuonna 2009. Kaupungin vuoden 2008 mukaisen sekä nykyisen rajan liikennemäärien pitkän ajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 15. Taulukossa 14 on esitetty kaupungin rajan liikennemäärät sektoreittain eri vuosina ja taulukossa 15. kaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Vuoden 2023 syksyllä kaupungin nykyisen rajan liikenne oli kymmenen vuoden takaiseen verrattuna prosentoin alhaisempi (- 7700 ajoneuvoa) ja vuoden 2008 mukaisen rajan osalta 3 % alhaisempi (-17 500 ajoneuvoa). Kun tarkastellaan sektorikohtaisia muutoksia, on liikennemäärä muuttunut kymmenen vuoden takaiseen verrattuna suhteellisesti ja määrällisesti eniten nykyisellä Itäsektorilla eli Östersundomin rajalla (+11 %, +11 900 ajoneuvoa). Länsisektorilla (Länsiväylä-Otaniemen silta-Turunväylä-Turuntie-Kehä I), luoteissektorilla (Vihdintie-Malminkartanontie-Hämeenlinnanväylä) ja koillissektorilla (Tuusulanväylä-Tammiston kauppatie-Suutarilantie-Tikkuritie-Vanha Porvoontie-Lahdentie) liikennemäärät ovat laskeneet jonkin verran vuoteen 2013 verrattuna.

Vuoteen 2022 verrattuna liikennemäärät pysyivät useimmilla sektoreilla lähes samalla tasolla. Eniten muutosta tapahtui luoteissektorilla, jonka yhteenlaskettu liikennemäärä laski 6 % (-6 200 ajoneuvoa). Kyseisellä sektorilla suurin muutos tapahtui Vihdintiellä, jonka liikennemäärä oli 16 % pienempi kuin vuoden 2022 vastaavana aikana.



Kuva 15. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kaupungin rajalla.

Taulukko 12. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) vuoden 2008 ja nykyisen kaupungin rajan las-kentalinjoilla sektoreittain.

Sektori	2023	2022	2018	2013
Länsisektori	213 222	209 252	227 921	220 365
Luoteissektori	93 382	99 557	106 881	99 788
Koillisektori	190 274	187 692	195 359	196 354
Itäsektori 2008	57 112	57 294	61 512	54 991
Nykyinen itäsektori	123 222	120 460	128 686	111 300
Kaupungin raja 2008 yht-eensä	553 990	553 795	591 673	571 498
Nykyinen kaupungin raja	620 100	616 961	658 847	627 807

Taulukko 13. Liikennemäärien muutokset vuoden 2008 mukaisella sekä nykyisellä kaupungin rajalla sektoreittain viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Sektori	Muutos 2022–2023 (abs.)	Muutos 2022–2023 (%)	Muutos 2018–2023 (abs.)	Muutos 2018–2023 (%)	Muutos 2013–2023 (abs.)	Muutos 2013–2023 (%)
Länsisektori	+3 970	+2 %	-14 699	-6 %	-7 143	-3 %
Luoteissektori	-6 175	-6 %	-13 499	-13 %	-6 406	-6 %
Koillissektori	+2 582	+1 %	-5 085	-3 %	-6 080	-3 %
Itäsektori 2008	-182	-0 %	-4 400	-7 %	+2 121	+4 %
Nykyinen itäsektori	+2 762	+2 %	-5 464	-4 %	+11 922	+11 %
Kaupungin raja 2008 yhteensä	+195	+0 %	-37 683	-6 %	-17 508	-3 %
Nykyinen kau- pungin raja	+3 139	+1 %	-38 747	-6 %	-7 707	-1 %

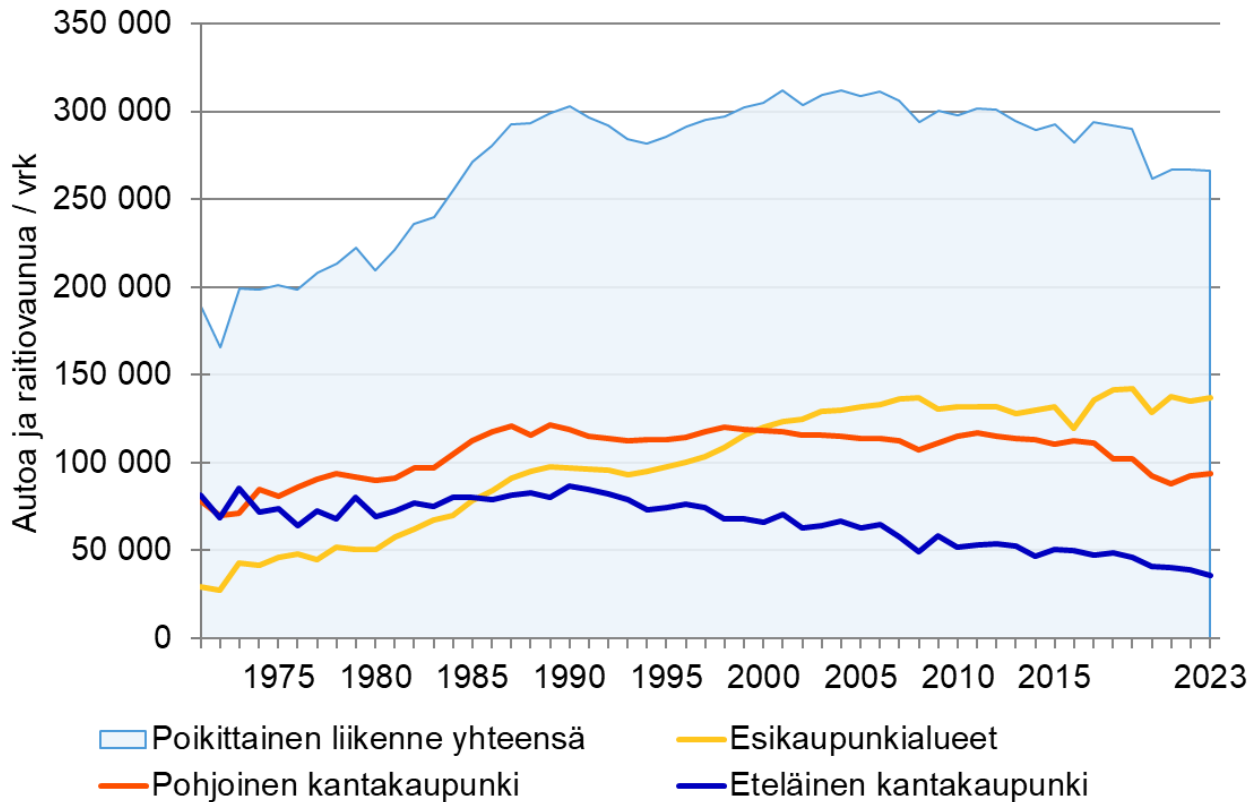
11 Poikittaisliikenteen autoliikennemäärä kasvoi eteläistä kantakaupunkia lukuun ottamatta

Poikittaisen autoliikenteen yhteenlasketut määrät ovat olleet loivassa laskussa vuosituhaten alun jälkeen. Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna määrät ovat vähentyneet selvästi eteläisessä (-33 %) ja pohjoisessa kantakaupungissa (-18 %). Esikaupunkialueiden liikennemäärä oli nyt 7 % suurempi verrattuna vuoden 2013 tulokseen. Kuvassa 16 on esitetty poikittaisen laskentalinjan moottoriajoneuvoliikenteen pitkän ajan kehitys. Taulukossa 16 on esitetty poikittaislinjan liikennemäärät alueittain eri vuosina ja taulukossa 17 poikittaisen laskentalinjan moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Vuoteen 2022 verrattuna liikennemäärät kasvoivat yhteensä 2 % esikaupunkialueen pisteiden (Kehä I–Pirkkolantie–Metsäläntie) osalta. Kasvua tapahtui hieman sektorin kaikilla laskentapistillä. Erityisesti Pirkkolantiella liikennemäärät olivat edelleen selkeästi alhaisemmat verrattuna tilanteeseen, joka oli ennen Raide-Jokerin pikaraitiotien työmaan alkamista. Raide-Jokerin rakentaminen alkoi vuoden 2019 kesäkuussa.

Myös pohjoisen kantakaupungin osalta (Hakamäentie–Nordenskiöldinkatu–Helsinginkatu) moottoriajoneuvoliikenteen määrä kasvoi 2 % vuodesta 2022. Kasvun takana oli Nordenskiöldinkatu, jonka liikennemäärä oli 10 % (+2 800 ajoneuvoa) suurempi vuodentakaiseen verrattuna. Helsinginkadulla määrä laski puolestaan 6 % (-1 400 ajoneuvoa). Helsinginkadulla ja sen lähialueilla Töölössä ja Kalliossa edellisinä vuosina käynnissä olleet Kasin katutyöt valmistuivat vuoden 2023 alussa, mutta tästä huolimatta liikennemäärien kasvua Helsinginkadulla rajoitti mahdollisesti Mannerheimintiellä alkanut katutyömaa.

Eteläisen kantakaupungin (Kaivokatu–Pohjoisesplanadi–Eteläesplanadi–Tehtaankatu–Puistokatu–Ehrenströmintie) osalta liikennemäärät laskivat 10 % vuoden takaiseen verrattuna. Eteläisen kantakaupungin laskentapisteen kehityksestä on kirjoitettu enemmän keskustan poikittaisliikenteen kappaleessa 8. Liikennemäärien kehityksen perusteella osa keskustan kautta kulkevasta liikenteestä on mahdollisesti siirtynyt pohjoisenkantakaupungin sekä esikaupunkialueen poikittaislinjan kaduille. Vuoden 2023 syksyllä autoliikenteen seuranta-ajankohtana Helsingin keskustassa oli käynnissä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kokeiluja Esplanadeilla ja Lönnotinkadulla.



Kuva 16. Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys.

Taulukko 14. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) poikittaisella laskentalinjalla alueittain.

Alue	2023	2022	2018	2013
Esikaupunkialueet	137 263	134 971	141 231	127 991
Pohjoinen kantakaupunki	93 735	92 348	102 262	113 764
Eteläinen kantakaupunki	35 467	39 213	48 577	52 817
Poikittainen liikenne yhteensä	266 465	266 532	292 070	294 572

Taulukko 15. Liikennemäärien muutokset poikittaisella laskentalinjalla alueittain viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Alue	Muutos 2022–2023 (abs.)	Muutos 2022–2023 (%)	Muutos 2018–2023 (abs.)	Muutos 2018–2023 (%)	Muutos 2013–2023 (abs.)	Muutos 2013–2023 (%)
Esikaupunkialueet	+2 292	+2 %	-3 968	-3 %	+9 272	+7 %
Pohjoinen kantakaupunki	+1 387	+2 %	-8 527	-8 %	-20 029	-18 %
Eteläinen kantakaupunki	-3 746	-10 %	-13 110	-27 %	-17 350	-33 %
Poikittainen liikenne yhteensä	-67	-0 %	-25 605	-9 %	-28 107	-10 %

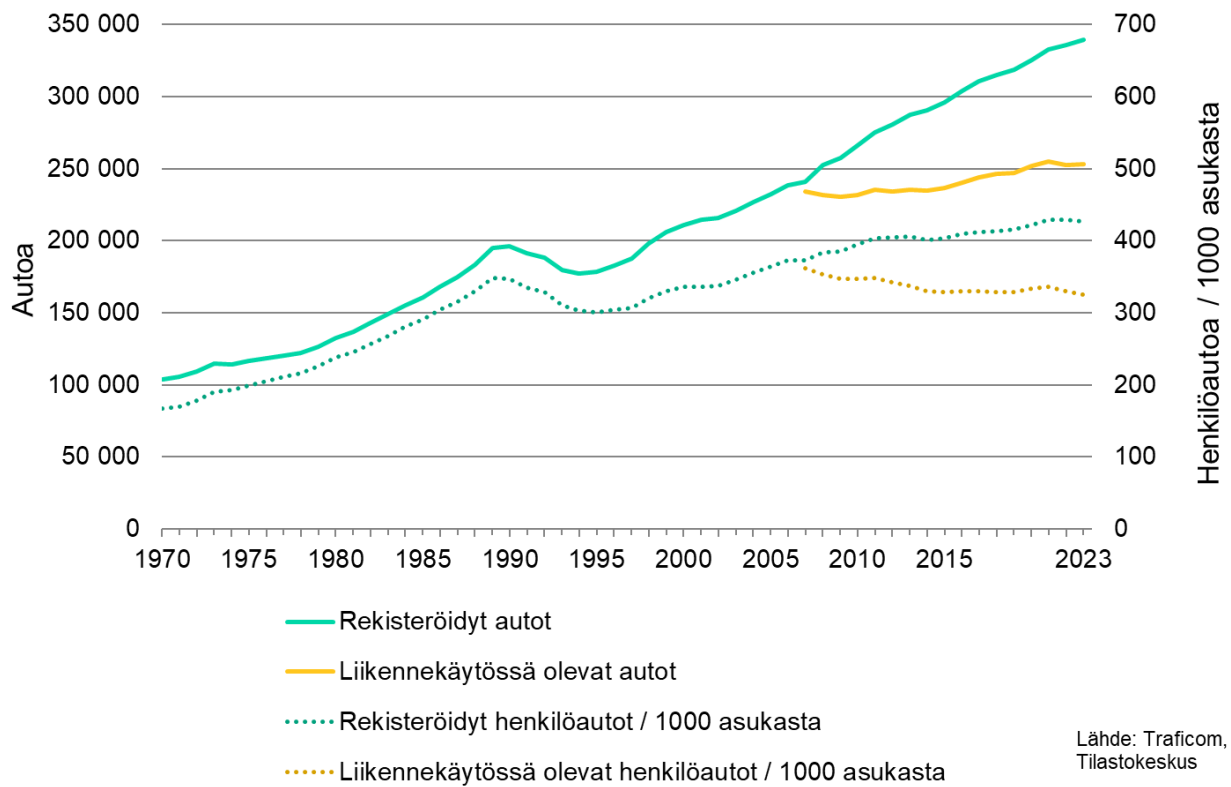
12 Autokannan kehitys Helsingissä

Ajoneuvokannan tilastojen (Suomen virallinen tilasto (SVT) c) mukaan vuoden 2023 lopussa Helsingissä oli rekisteröity noin 339 400 autoa, joista liikennekäytössä oli 253 000. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 1,10 % (+3 700) ja liikennekäytössä olevien 0,20 % (+500). Viimeisen viiden vuoden aikana rekisteröityjen autojen määrä on lisääntynyt 7,82 % (+24 600) ja liikennekäytössä olevien määrä 2,77 % (+6 800).

Vuonna 2023 henkilöautoja Helsingissä oli rekisterissä 287 600 ja liikennekäytössä 219 400. Rekisteröityjen henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohden, eli henkilöautotiheys, oli Helsingissä vuoden 2023 lopussa 426. Kyseinen tiheys laski 0,66 % vuodesta 2022. Vuonna 2023 Helsingissä oli liikennekäytössä 325 henkilöautoa 1 000 asukasta kohden, mikä oli 1,45 % vähemmän kuin edellisenä vuotena. Vuoden 2021 jälkeen Helsingin väestö on kasvanut voimakkaammin kuin liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä, minkä seurauksena myös liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys on ollut laskussa. Vuonna 2023 myös rekisterissä olevien henkilöautojen tiheys laski poikkeuksellisesti edellisestä vuodesta hieman, edellisen kerran vastaava tapahtui vuonna 2014. Sekä rekisteröityjen, että liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheyden laskun taustalla on mahdollisesti ollut koronaepidemiatilanteen helpottuminen, mutta myös vuonna 2022 alkanut polttoaineiden hintojen voimakas kasvu ja inflaatio (Suomen virallinen tilasto (SVT) a, b).

Verrattuna viiden vuoden takaiseen, rekisteröityjen henkilöautojen tiheys oli nyt 3,19 % suurempi ja liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys 1,19 % pienempi. Kuvassa 17 on esitetty Helsingissä rekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat autot sekä henkilöautotiheys vuosina 1970–2023.

Pääkaupunkiseudun muihin kuntiin ja koko Suomeen verrattuna Helsingin liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä asukasluukuun suhteutettuna on alhainen. Muissa pääkaupunkiseudun kunnissa liikennekäytössä oli 429 henkilöautoa 1000 asukasta kohden (Espoo, Kauniainen ja Vantaa). Helsingin tavoin tiheys muissa pääkaupunkiseudun kunnissa on laskenut viime vuosina poikkeuksellisen voimakkaasti. Manner-Suomen henkilöautojen määrä oli 495 henkilöautoa 1000 asukasta kohden. Ajoneuvokannan tiheydet on laskettu Tilastokeskuksen väestö 31.12. –tietojen pohjalta (Suomen virallinen tilasto (SVT) d).



Kuva 17. Helsingissä rekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat autot sekä henkilöautotiheys (1970–2023).

13 Lähdeluettelo

Suomen virallinen tilasto (SVT) a: Energian hinnat [verkkajulkaisu]. ISSN=1799-7984. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 10.5.2024]. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/ehi>

Suomen virallinen tilasto (SVT) b: Kuluttajahintaindeksi [verkkajulkaisu]. ISSN=1796-3524. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 10.5.2024]. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/khi>

Suomen virallinen tilasto (SVT) c: Moottoriajoneuvokanta [verkkajulkaisu]. ISSN=1798-856X. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 10.5.2024]. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/mkan>

Suomen virallinen tilasto (SVT) d: Väestörakenne [verkkajulkaisu]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 10.5.2024]. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/vaerak>



Helsinki

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