

Helsinki

Kaupunkiympäristön julkaisuja VVVV:NO

# Liikenteen kehitys Helsingissä 2021

Esiteluonnos



Kaupunkiympäristön julkaisuja VVVV:NO

# **Liikenteen kehitys Helsingissä 2021**

Kannen kuva | Helsingin kaupungin aineistopankki / Raine Huvila  
Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala  
ISBN | XXX-XXX-XXX-XXX-X  
ISSN | 2489-4230

## Sisällys

Tiivistelmä .....	4
Johdanto.....	6
Henkilöliikenteen joukkoliikenteen kuljetusosuus kasvoi vuodesta 2020.....	8
Joukkoliikenteen matkustajamäärät palautuivat hieman poikittaislinjoilla .....	11
Aleksanterinkadun laskentapisteen jalankulkijamäärät pysyivät alhaisina lähes koko vuoden.....	14
Koko vuoden pyöräliikennemäärät laskivat toisena koronavuotena .....	15
Autoliikenteen määrät kasvoivat maltillisesti kaikilla laskentalinjoilla .....	18
Niemen rajan autoliikenne kasvoi hieman Töölön sektoria lukuun ottamatta.....	20
Keskustan poikittainen autoliikenne kasvoi hieman .....	21
Kantakaupungin rajan autoliikennemäärät lähtivät pieneen nousuun erityisesti koillissektorilla .....	23
Autoliikennemäärät kasvoivat kaupungin rajan kaikilla sektoreilla vuoden takaisesta	24
Työmaat vaikuttivat autoliikenteeseen poikittaisilla laskentalinjoilla .....	25
Autokannan kehitys Helsingissä .....	27

## 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 epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. 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. Viikkain jalankulkukuukausi Aleksanterinkadulla oli joulukuu.

Sääolot ja koronaepidemiasta johtuva etätyösuositus näyttää vaikuttaneen vuoden 2021 pyöräliikenteeseen varsinkin talven ja syksyn osalta. Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (mape) 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 172 000, kantakaupungin rajan 297 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 560 000 (alustava tulos) ja poikittaislinjan 228 000 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.

## 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. Seurantalijat 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 loka-kuuta. 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 katutyöt 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 kohteessa myös vuonna 2021. Rakennustyöt jatkuivat laajalti lähes koko raitiotien matkalta niin Pitäjänmäellä, Haagassa, Maunulassa, Oulunkylässä, Viikissä kuin Itäkeskuksessakin.

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



## Henkilöliikenteen joukkoliikenteen kuljetusosuus kasvoi vuodesta 2020

Syysarkkipäivänä 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 niemen 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.

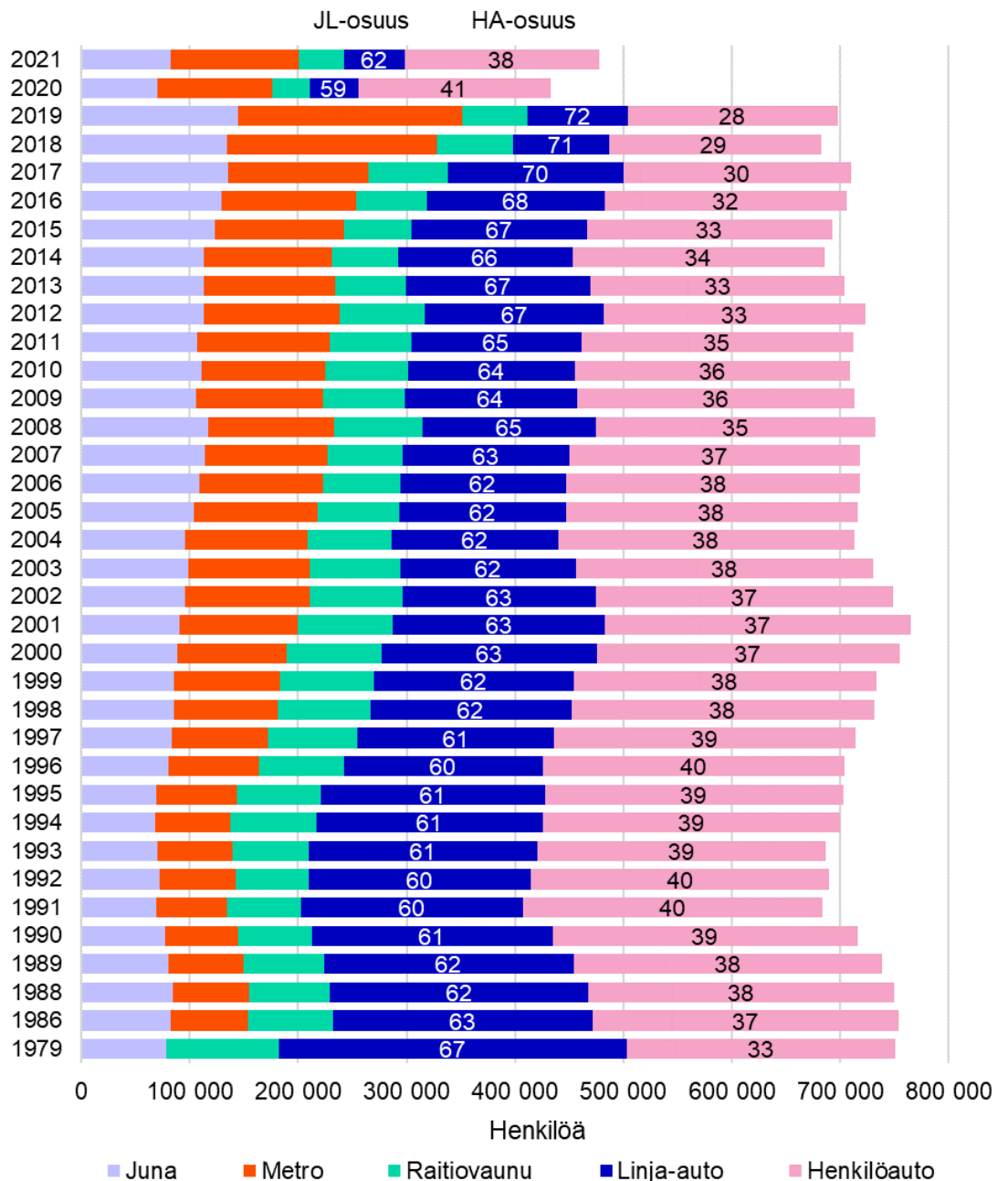
Helsingin sisäisen linja-autoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 21 % (+6 000 henkilöä) vuodesta 2020. Seutu, tilaus ja kaukoliikenteen matkustajien osalta laskennat toteutetaan niemen rajalla joka toinen vuosi, edellisen kerran laskennat tehtiin vuonna 2020. Koronaepidemian tuomien suurten vuosittaisten 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 henkilöä) ja tilaus- ja kaukoliikenteen yhteensä 72 % (+1 800 henkilöä) 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 koronatilan 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.

Aiempiä 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 ylitti 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  
%.



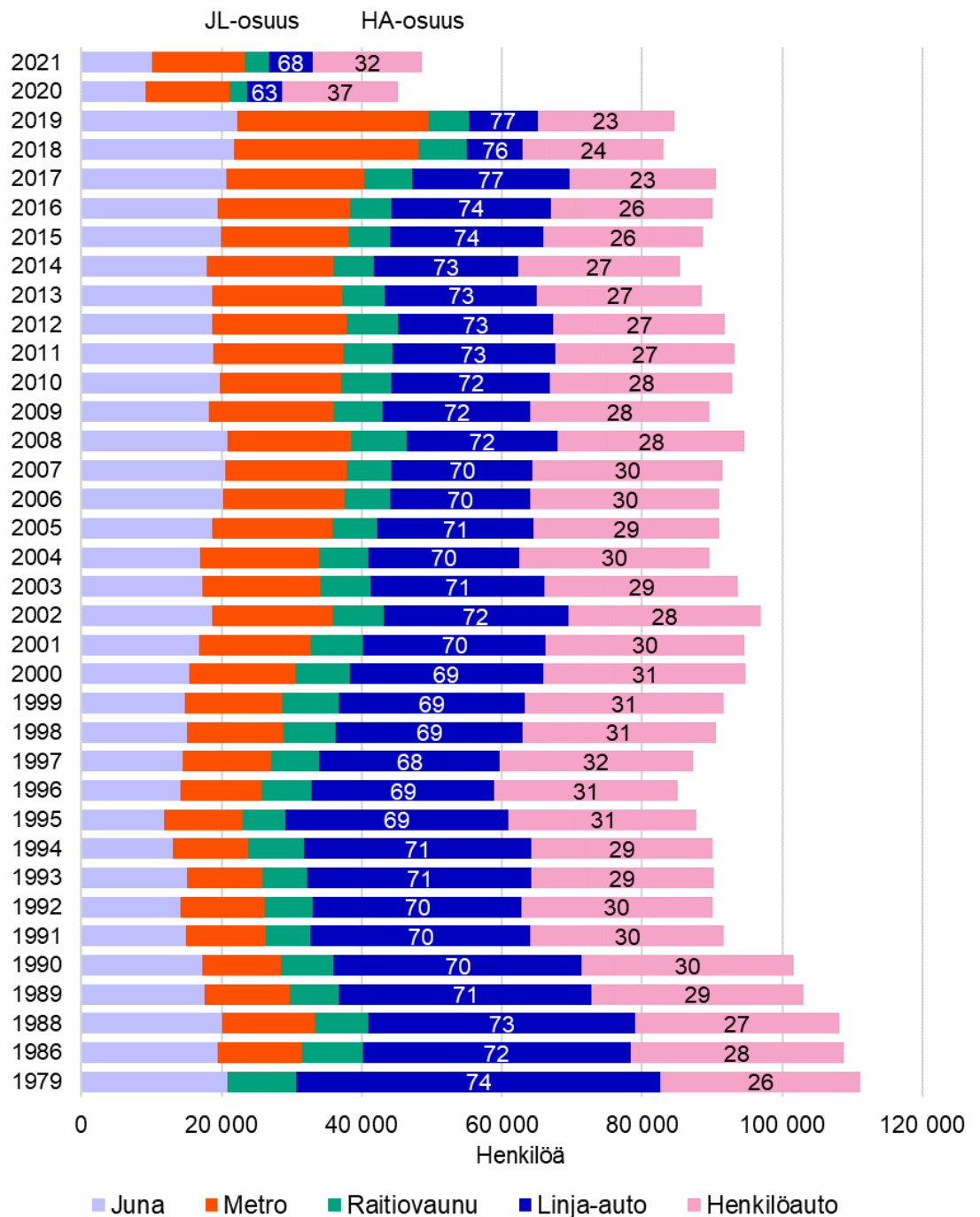
**Kuva 2. Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet niemen rajalla 1989–2021, %, koko vuorokausi, molemmat suunnat.**

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 raitiovaunujen 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 keskustaan 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.

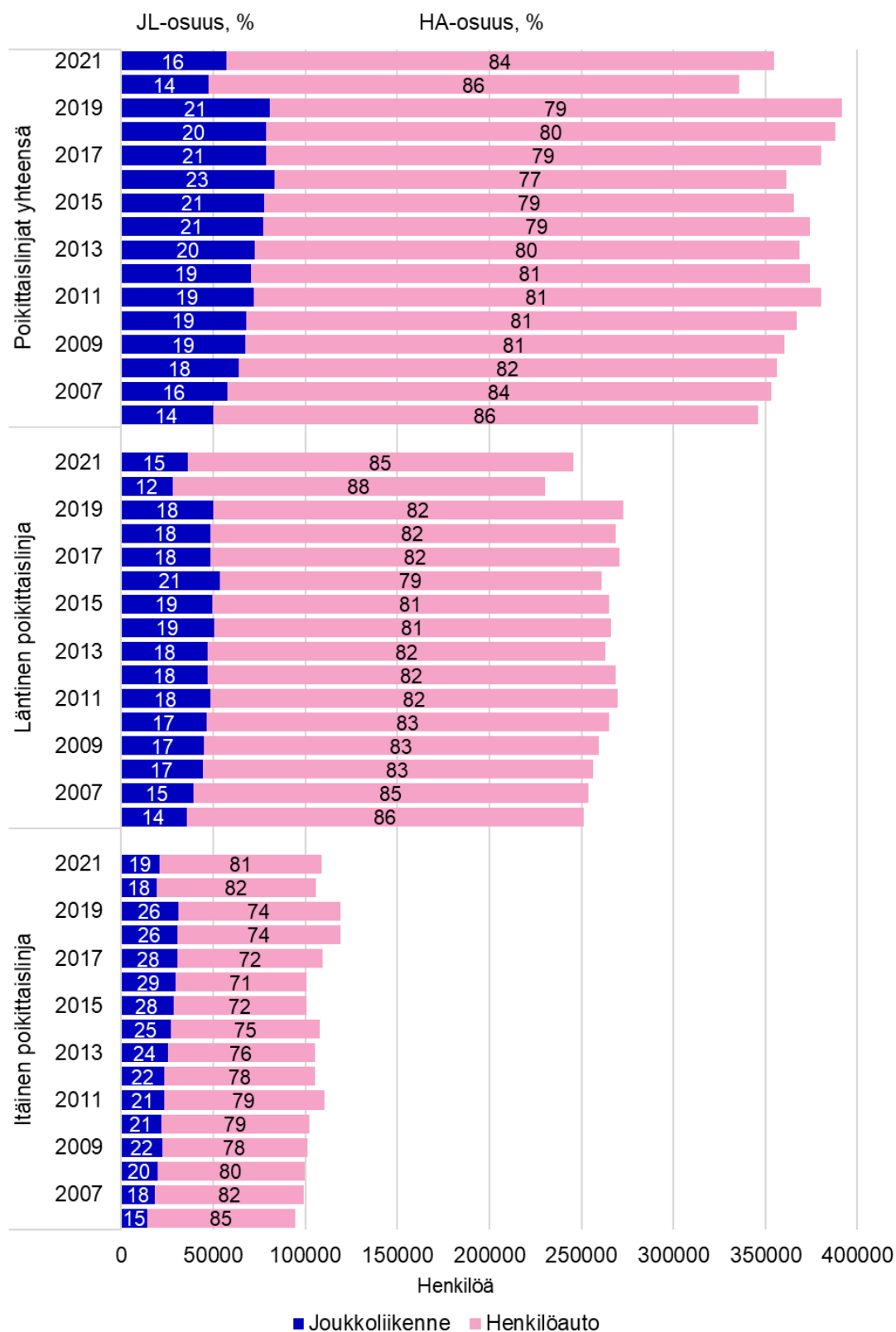
Syysarkipäivänä poikittaisten laskentalinjojen kautta matkusti noin 355 000 henkilöä, joista joukkoliikennettä käytti 57 000 henkilöä ja henkilöautoa 298 000 henkilöä. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi vuoden 2020 koronaepidemiasta johtuneen suuren pudotuksen jälkeen vuonna 2021 20 % (+9 700 henkilöä). 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.

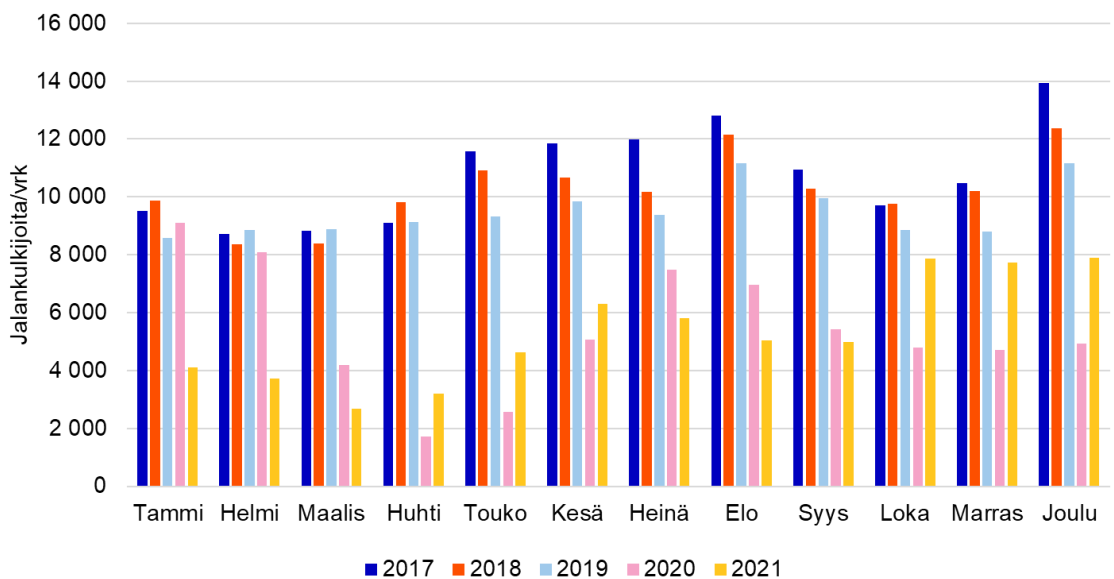
Itäisen poikittaislinjan matkustajamäärä kasvoi 3 % vuodesta 2020. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 7 % (+ 1 400 henkilöä), kasvua tuli erityisesti Kehä I:lta, jonka matkustajamäärät kasvoivat 11 %. Itäisen laskentalinjan henkilöautoliikenne kasvoi vuodentakaiseen verrattuna 2 % (+2 000 henkilöä), 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 vuodenaajan mukaisista vaihteluista. Jalankulku on selvästi vähemmän riippuvaista vuodenaikasta 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 keskustaan. Vuoden 2021 jalankulkijamääriin vaikutti voimakkaasti koronaepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suosittukset.



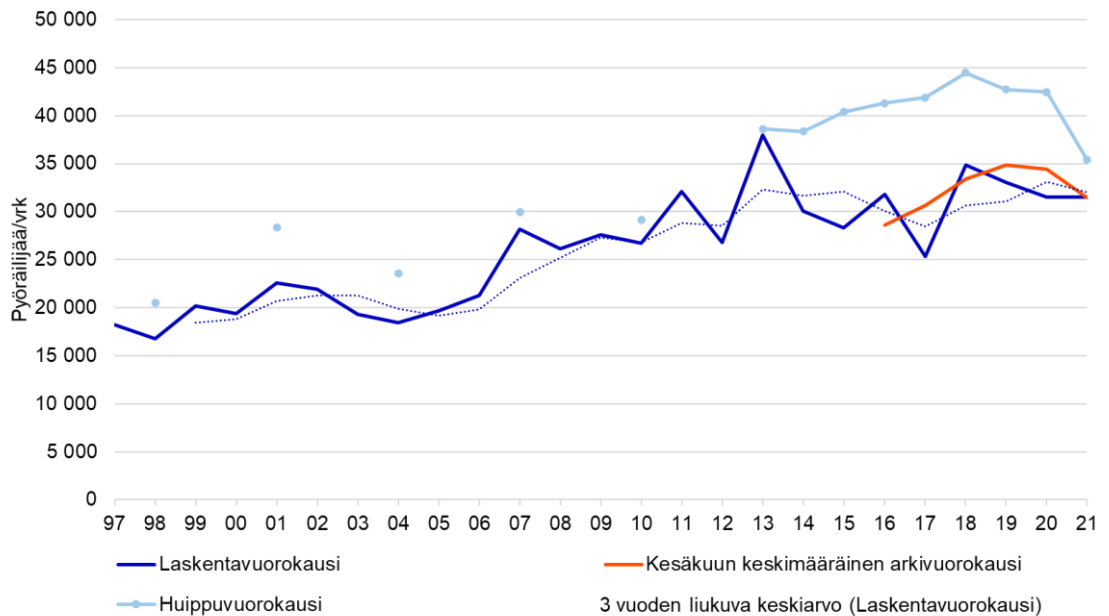
**Kuva 5. Kuukauden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa Aleksanterinkadun laskentapisteessä vuosina 2017–2021.**

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 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 konetuloja 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 käsinlaskentatuloksen 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 käsinlaskentatuloksen 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.

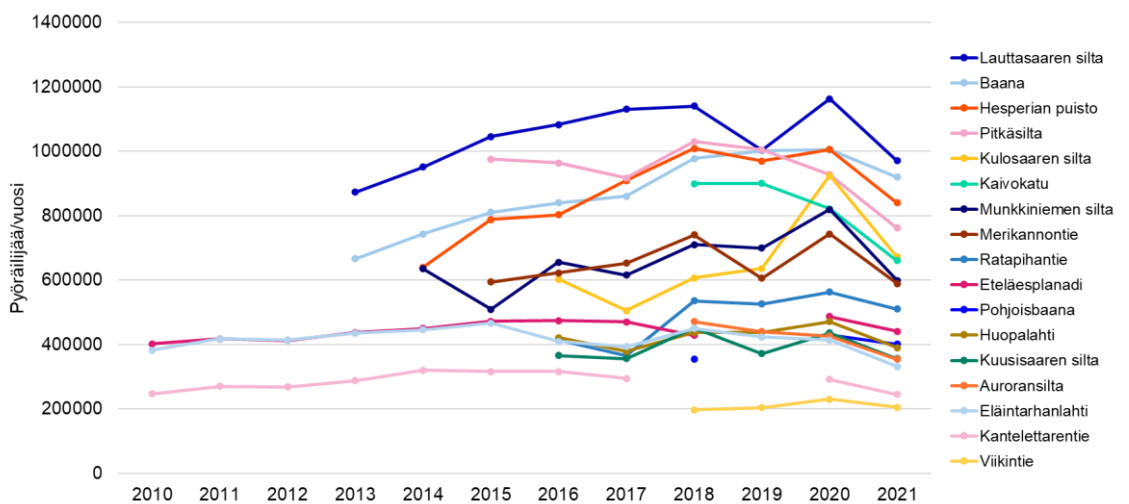


Toiseksi vilkkain piste oli Hesperian puistossa Töölönlahdella. Hesperian puiston läpi kulki las-  
kentavuorokautena 5 300 pyörää ja huippuvuorokautena 6 100 pyörää. Kolmanneksi vilkkain  
piste oli Pitkäsilta, jonka yli pyöräili 5000 pyörää. Huippuvuorokautena Pitkäsillan ylitti 5 300  
pyörää.

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 Munkkiniem-  
men sillan laskimet olivat vuorotellen pois käytöstä, kun sillan peruskorjaus siirsi liikennettä puo-  
lelta 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 las-  
kentapisteissä havaittiin vähemmän pyöräilijöitä kuin vuosina 2020 ja 2019 (kuva 7). Pyöräliiken-  
teen määrä laski edellisvuodesta kaikissa pisteissä. Pyöräliikenne väheni erityisesti Kulosaaren  
ja Munkkiniemen silloilla, kummassakin laskentapisteessä 27 %. Vuoteen 2019 verrattuna pyö-  
räliikenne kuitenkin väheni Munkkiniemen sillalla vain 14 % ja Kulosaaren sillalla se kasvoi 6 %.  
Vähiten pyöräliikenteen määrä laski Pohjoisbaanalla (-7 %) ja baanalla (-8 %). Lauttasaaren sil-  
lan koko vuoden pyörämäärät jäivät ensimmäistä kertaa seitsemään vuoteen alle miljoonaan  
matkaan.

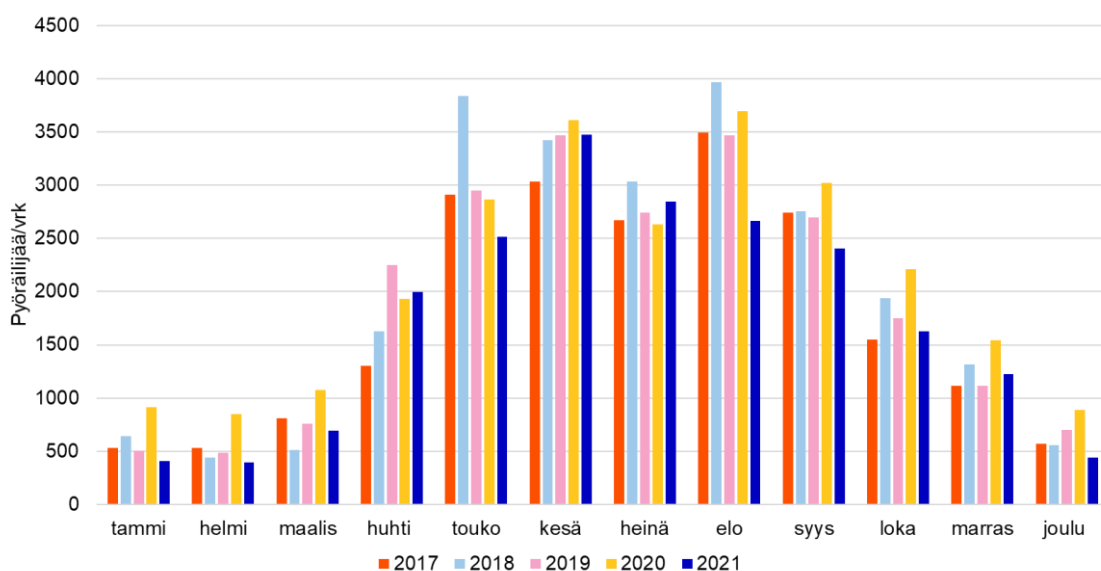


**Kuva 7. Pyöräliikenteen määrät Helsingin konelaskentapisteissä vuosina 2010–2021.**

Vuonna 2021 vilkkain automaattilaskentapiste oli Lauttasaaren silta, jossa arkivuorokauden kes-  
kimääräinen 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 (yh-  
teensä 11 laskimessa 9 pisteessä) vuoden 2021 aikana havaittujen pyöräilijöiden määrä laski 18  
% edellisvuodesta ja 12 % vuoteen 2019 verrattuna. Vuoden aikaista pyörämäärien vuorokausi-  
vaihtelua voi tarkastella kuvasta 8. Toiminnalliseksi tavoitteeksi asetettu pyöräliikenteen määrien

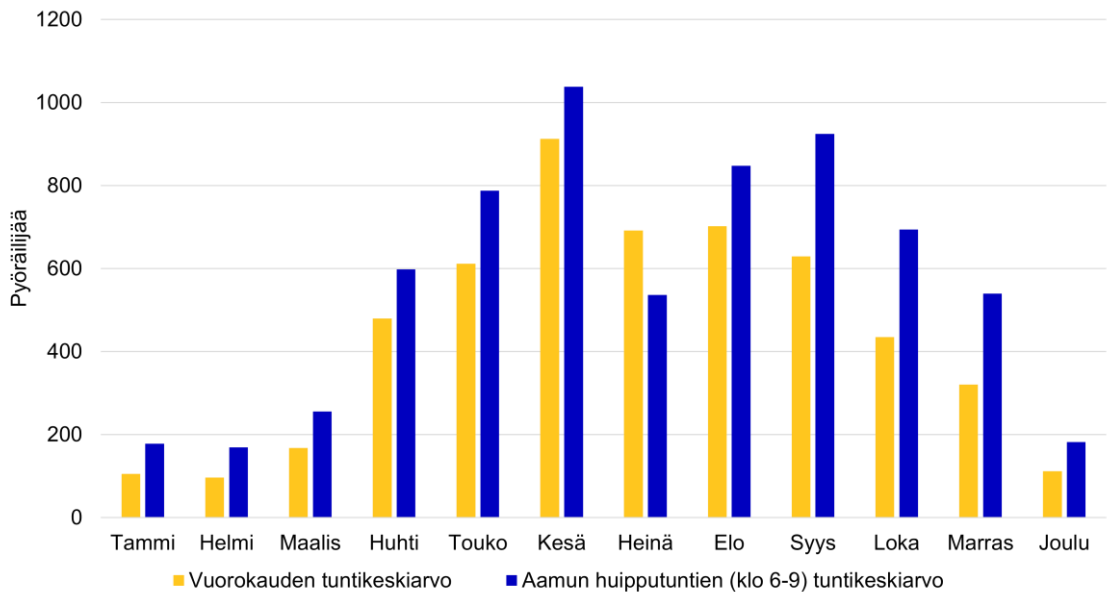
kasvu (Pyöräliikenteen automaattilaskentapisteissä pyörämäärät kasvavat kolmen edellisen vuoden keskiarvosta) ei toteutunut, sillä havaittujen pyörien määrä laski 15 % vuosien 2018–2020 keskiarvoon nähden.



**Kuva 8. Kuukauden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuosina 2017–2021 (laskettu 11 konelaskentapisteiden 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 vuorokautteen 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 arki-aamun huipputuntien (klo 6–9) keskimääräinen tuntiliikenne.**

## Autoliikenteen määrät kasvoivat maltillisesti kaikilla laskentalinjoilla

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 seurantapisteitä kutsutaan kehälaskentapisteiksi. Yhteensä kehälaskentapisteitä on 55. Liikennesuunnittelun tarpeita varten tehdään mittauksia myös muissa pisteissä, mutta jokavuotista seurantaa niistä ei tehdä.

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 pitäydytty vanhassa aikarajauksessa.

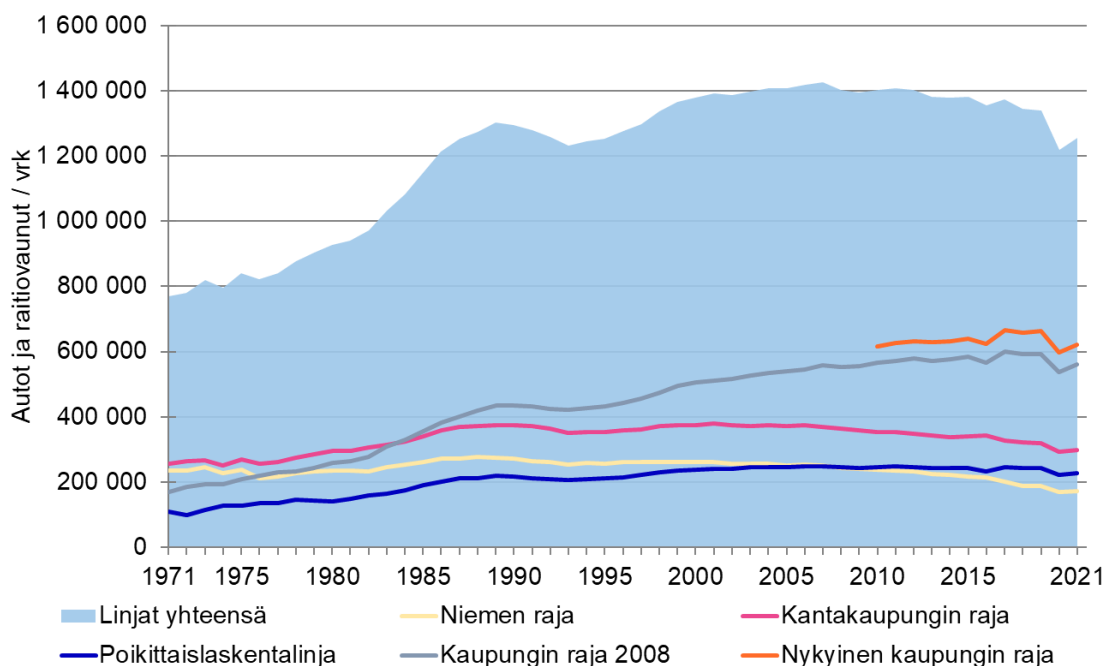
Suurimmassa osassa kehälaskentapisteissä liikennemäärien arvioinnissa hyödynnetään automaattisia liikennelaskentalaitteita. Pisteissä, joissa laskentalaitetta ei ole, toteutetaan manuaalinen laskenta vuosittain. Automaattisten laskentojen lisäksi kaikissa laskentapisteissä toteutetaan myös säännöllisesti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

Moottoriajoneuvoliikenteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä henkilö-, paketti-, kuorma-, rekka- ja linja-autoja sekä raitiovaunuja. Moottoripyöräliikenteen 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 172 000, kantakaupungin rajan 297 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 560 000 (alustava tulos), kaupungin nykyisen rajan 622 000 (alustava tulos) ja poikittaislinjan 228 000 autoa ja raitiovaunua. Verrattuna vuoteen 2020 liikennemäärät kasvoivat nyt kaikilla laskentalinjoilla, 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 592000 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 13 %. Kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan ylittävä autoliikenne oli nyt alustavan tuloksen mukaan kymmenen vuoden takaiseen verrattuna 2 % pienempi ja viiden vuoden takaiseen verrattuna prosenttiin pienempi. Kaupungin rajan liikennemäärät ovat yleisesti olleet pienessä kasvussa ennen vuonna 2020 alkanutta poikkeuksellista liikennetilannetta. Poikittaislinjan osalta muutos kymmenen vuoden takaiseen verrattuna oli -8 % ja viiden vuoden takaiseen verrattuna -2 %. Kaikki laskentalinjat yhteenlaskettuna autoliikenteen määrä syksyllä 2021 oli 11 % pienempi kuin vuonna 2011. Viiden vuoden takaisesta linjojen yhteenlaskettu autoliikennemäärä laski 7 %. Verrattuna edelliseen vuoteen ajoneuvojen kasvoivat 3 %.

Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys laskentalinjoilla on esitetty kuvassa 10. Moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana on esitetty taulukossa 1.



**Kuva 10. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys laskentalinjoilla.**

**Taulukko 1. Moottoriajoneuvoliikenteen kehitys 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	-63 532	-27 %	-42 913	-20 %	2 603	2 %
Kantakaupungin raja	-56 161	-16 %	-45 293	-13 %	4 579	2 %
Kaupungin raja 2008	-11 798	-2 %	-6 332	-1 %	23 897	4 %
Kaupungin nykyinen raja	-4 693	-1 %	-1 708	0 %	26 071	4 %
Poikittaislinja	-20 779	-8 %	-4 277	-2 %	6 702	3 %
<b>Linjat yhteensä</b>	<b>-152 270</b>	<b>-11 %</b>	<b>-98 815</b>	<b>-7 %</b>	<b>37 781</b>	<b>3 %</b>

## Niemen rajan autoliikenne kasvoi hieman Töölön sektoria lukuun ottamatta

Helsingin niemen rajan ylittävä moottoriajoneuvoliikenne on vähentynyt 1980-luvun huippuvuosista 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 29 %. Niemen rajan liikennemäärien pitkänajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 11. Taulukossa 2 on esitetty niemen rajan sektorikohtainen moottoriajoneuvoliikenteen kehitys 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 Pitkäsillan ja Hakaniemen sillan yhteenlaskettua liikennemäärää.

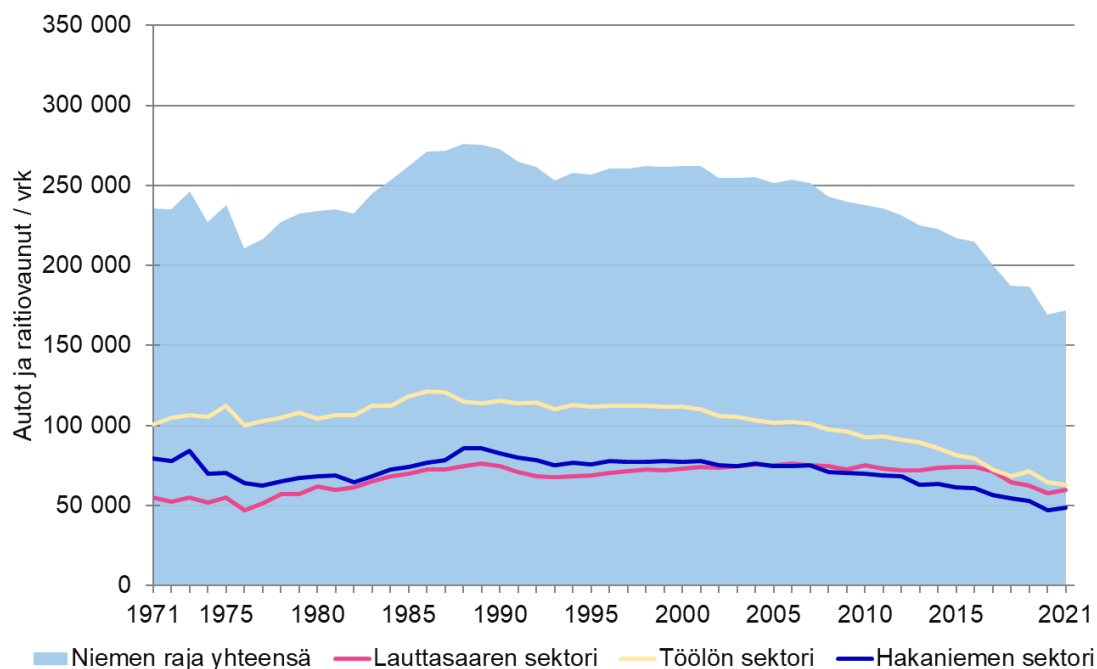
Vuoden 2021 aikana Niemen rajan laskentalinjalla käynnistyi kaksi suurta työmaata: tammi-kuussa alkoi Kasin katutyöt Töölössä (kasi-ratikan reitin katujen peruskorjaus) sekä toukokuussa Kruunusillat-työhön kuuluvan uuden Hakaniemensillan rakentaminen Hakaniemessä.

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 Mannerheimintiellä (-2 %). Voimakkainta autoliikenteen liikennemäärien lasku oli kuitenkin Kasin katutöistä johtuen Runeberginkadulla (-26 %). Vuoteen 2020 verrattuna liikennemäärät kasvoivat Töölön sektorilla eniten Mechelininkadulla (+16 %) sekä Töölönkadulla (+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 laskentapistellä pienempinä Mechelininkatua lukuun ottamatta (+24 %).

Hakaniemen sektorilla liikennemäärät olivat vuoden 2021 syksyllä Pitkäsillalla samalla tasolla vuoden 2020 liikennemäärien kanssa. Hakaniemen sillalla määrät kasvoivat uuden sillan rakennustyömaan alkamisesta huolimatta 6 %. Vuoteen 2019 verrattuna liikennemäärät olivat Pitkällä sillalla 15 % ja Hakaniemen silla 3 % alhaisemmat.



**Kuva 11. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys niemen rajalla.**

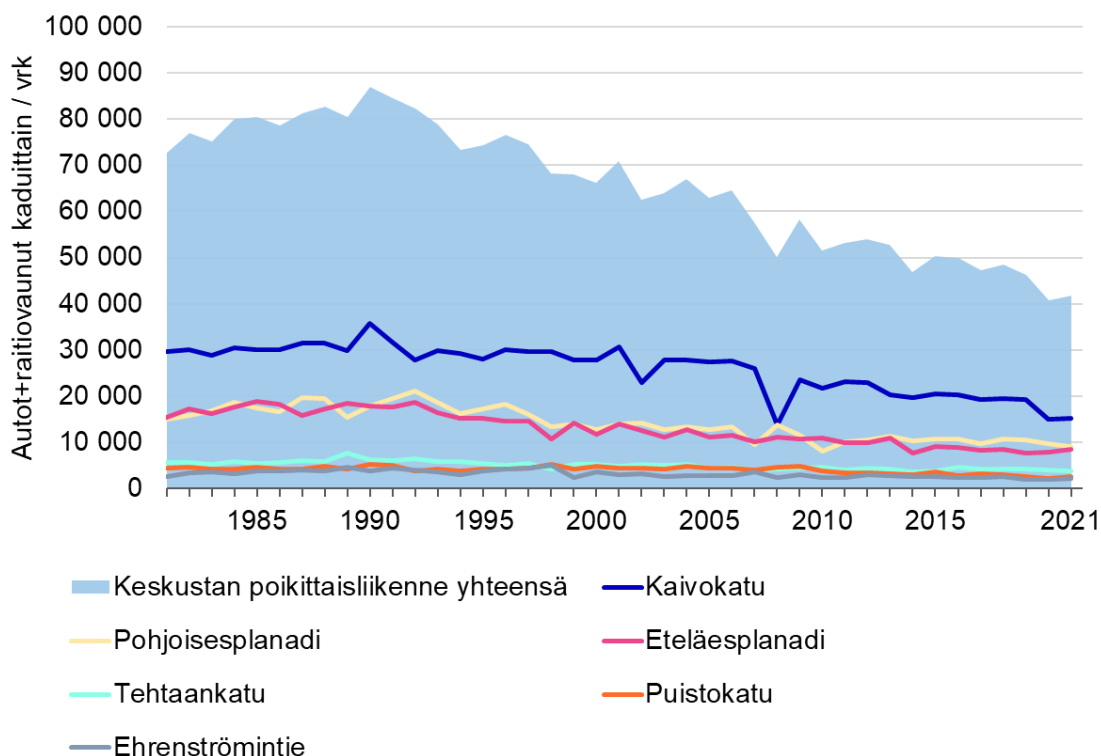
**Taulukko 2. Moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana niemen rajalla.**

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	-29 986	-32 %	-16 408	-21 %	-1 587	-2 %
Hakaniemen sektori	-20 271	-29 %	-12 230	-20 %	1 747	4 %
<b>Niemen raja yhteensä</b>	<b>-63 532</b>	<b>-27 %</b>	<b>-42 913</b>	<b>-20 %</b>	<b>2 603</b>	<b>2 %</b>

## Keskustan poikittainen autoliikenne kasvoi hieman

Keskustan poikittainen moottoriajoneuvoliikenne on ollut tasaisessa laskussa aina 90-luvun alusta lähtien. Vuoteen 2011 verrattuna liikennemäärät ovat pudonneet laskentalinjalla yhteensä 21 %. Vuoden 1990 huippuarvon jälkeen määrät ovat pudonneet noin puoleen. Suhteellisesti eniten laskua verrattuna kymmenen vuoden takaiseen on Kaivokadulla (-34 %), Puistokadulla (-22 %) sekä Eteläesplanadilla (-13 %). Keskustan poikittaisen laskentalinjan liikennemäärien pitkänajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 12. Taulukossa 3 on esitetty keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Vuoteen 2020 verrattuna keskustan poikittaisliikenteen määrä kasvoi 2 %. Kasvua tapahtui lähes kaikilla keskustan laskentapisteillä lukuun ottamatta Pohjoisesplanadia (-5 %) sekä Tehtaankatua (-4 %). Määrällisesti kasvu oli voimakkainta Eteläesplanadilla (+800 autoa, +10 %), sekä Puistokadulla (+400 autoa, +18 %). Koronaepidemian edeltävään aikaan verrattuna liikennemäärien kasvu oli maltillista ja liikennemäärät olivat edelleen 10 % alaisemmat kuin vuonna 2019.



Kuva 12. Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys.

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

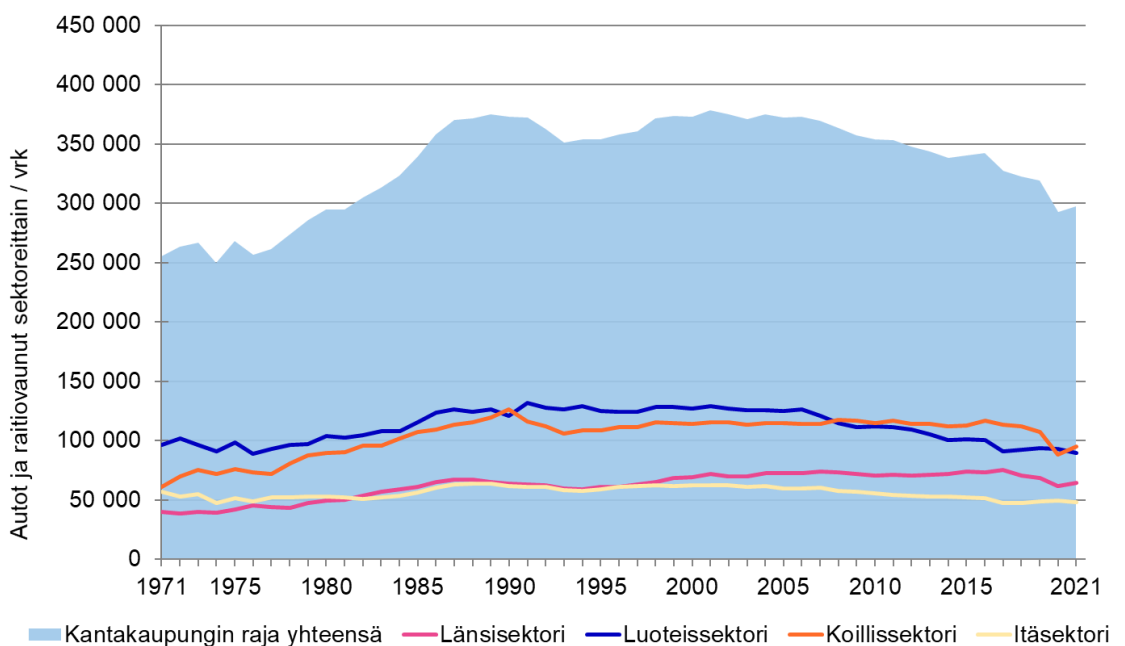
Katu	Muutos 2011–2021 (abs.)	Muutos 2011–2021 (%)	Muutos 2016–2021 (abs.)	Muutos 2016–2021 (%)	Muutos 2020–2021 (abs.)	Muutos 2020–2021 (%)
Kaivokatu	-7 926	-34 %	-5 065	-25 %	+180	+1 %
Pohjoisesplanadi	-878	-9 %	-1 576	-15 %	-448	-5 %
Eteläesplanadi	-1 299	-13 %	-319	-4 %	+789	+10 %
Tehtaankatu	-151	-4 %	-720	-15 %	-172	-4 %
Puistokatu	-755	-22 %	-207	-7 %	+399	+18 %
Ehrenströmintie	-310	-12 %	-296	-12 %	+156	+8 %
<b>Keskustan poikittaisliikenne yhteensä</b>	<b>-11 319</b>	<b>-21 %</b>	<b>-8 183</b>	<b>-16 %</b>	<b>+904</b>	<b>+2 %</b>

## 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 21 900:lla (-19 %). Myös luoteissektorilla (Meilahden silta–Munkkiniemen silta–Mannerheimintie–Ilmalankatu–Veturitie), liikennemäärät laskivat kymmenen vuoden takaiseen lähes saman verran (-21 400 autoa, -19 %). Kantakaupungin rajan laskentalinjan liikennemäärien pitkän ajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 13. Taulukossa 4 on esitetty kantakaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Vuoteen 2020 verrattuna liikennemäärä kantakaupungin rajalla kasvoi 2 %. Liikennemäärät kasvoivat eniten koillissektorilla (+6200 autoa, +7 %), mutta myös jonkin verran länsisektorilla eli Länsiväylällä (+3000 autoa, +5 %). Koillissektorin pisteistä eniten kasvua oli Ratapihantiellä (+2100 autoa, +12 %) sekä Hämeentien sillalla (+2100 autoa, +9 %). Sekä koillis- että länsisektorin liikennemäärä jäivät kuitenkin alhaisemmaksi verrattuna koronaepidemiaa edeltävään aikaan. Koillissektorilla liikennemäärät olivat 12 % ja Länsisektorilla 7 % alhaisemmat verrattuna vuoden 2019 syksyyn.

Vuoteen 2020 verrattuna liikennemäärät vähenivät luoteissektorilla yhteensä 3300 autolla (-4 %), suhteellisesti laskua oli eniten Ilmalankadun laskentapisteellä (-1000 autoa, -20 %) Ilmalan ratikatuyömaasta 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 4 % alhaisemmat. Itäsektorilla liikennemäärät olivat vuoden 2019 tasolla.



Kuva 13. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kantakaupungin rajalla.



**Taulukko 4. Kantakaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen kehitys 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	-21 397	-19 %	-10 627	-11 %	-3 306	-4 %
Koillissektori	-21 911	-19 %	-22 283	-19 %	+6 191	+7 %
Itäsektori	-6 220	-11 %	-3 167	-6 %	-1 167	-2 %
<b>Kantakaupungin raja yhteensä</b>	<b>-56 161</b>	<b>-16 %</b>	<b>-45 293</b>	<b>-13 %</b>	<b>+4 579</b>	<b>+2 %</b>

## Autoliikennemäärät kasvoivat kaupungin rajan kaikilla sektoreilla vuoden takaisesta

Kantakaupungin rajan autoliikennemäärät ovat yleisesti tarkasteltuna kasvaneet tasaisesti laskentalinjan seurantahistorian aikana. Useimpien sektorien kohdalla kasvu on viimeisen vuosikymmenen aikana kuitenkin hidastunut. Vuonna 2020 kaupungin rajan liikennemäärissä tapahtui koronaepidemian myötä poikkeuksellisesti selvä lasku. Vuosi tämän jälkeen, eli 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 14. Taulukossa 5 on esitetty kaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

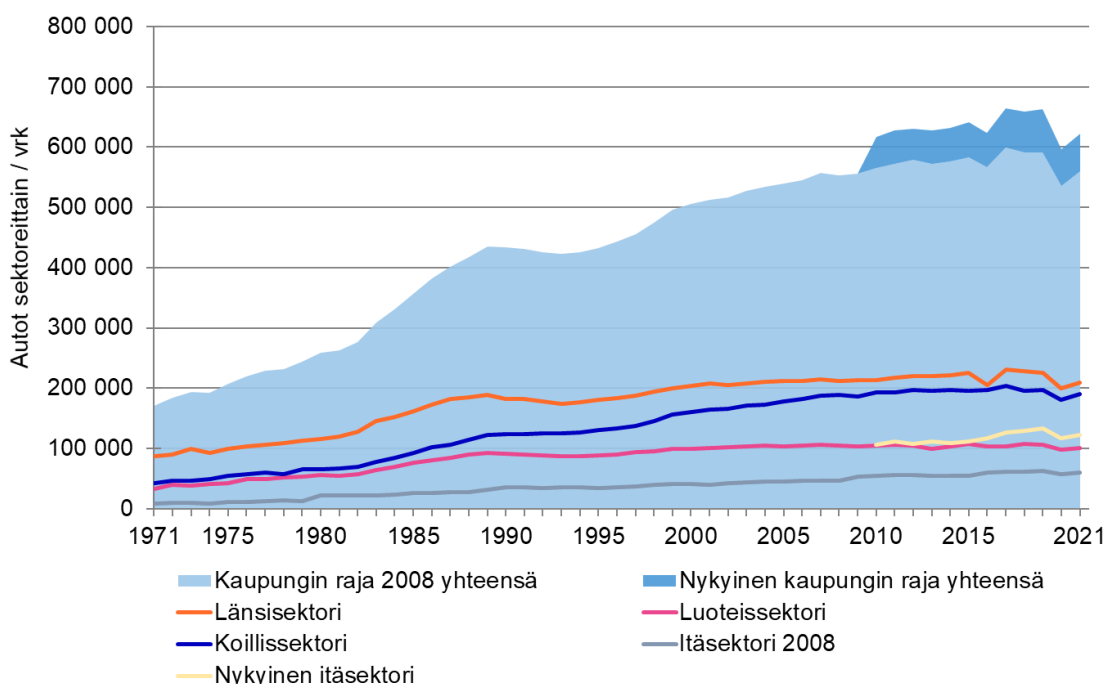
Tässä kappaleessa esitetyt kaupungin rajan tulokset ovat vuoden 2021 osalta alustavia tuloksia.

Kaupungin nykyisen rajan liikenne on vähentynyt kymmenen vuoden takaiseen verrattuna prosentti (-4 700 autoa). Kun tarkastellaan sektorikohtaisia muutoksia, liikennemäärät vuoteen 2011 verrattuna ovat laskeneet suhteellisesti eniten luoteissektorilla (-4 %, 4 100 autoa) eli Vihdintielle, Malminkartanontielle ja Hämeenlinnan väylällä. Myös Espoon rajalla länsisektorilla (Länsiväylä-Otaniemen silta-Turunväylä-Turuntie-Kehä I) liikennemäärät vuoteen 2011 verrattuna olivat vuonna 2021 4 % alhaisemmat (-7 800 autoa). 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) liikennemäärät kymmenen vuoden takaiseen verrattuna olivat 2 % vähemmän (-3 400 autoa). Nykyisen kaupungin rajan osalta liikennemäärä on kasvanut eniten itäsektorilla. Vuoteen 2011 verrattuna liikennemäärät vuoden 2008 mukaisella itäsektorilla kasvoivat 6 % (+3 500 autoa) ja nykyisen rajan mukaisella itäsektorilla 10 % (+10 600 autoa).

Vuoteen 2020 verrattuna liikennemäärät kasvoivat kaupungin rajalla 5 % sekä länsisektorilla (+9 100 autoa), Koillissektorilla (+9 100 autoa) että vuoden 2008 mukaisella itäsektorilla (+2 700 autoa). Nykyisellä itäsektorilla määrä kasvoi 4 % (+4 800 autoa) ja luoteissektorilla 3 % (+3 000

autoa). Kaikkien kaupungin rajan pisteiden osalta liikennemäärät laskivat edelliseen vuoteen verrattuna eniten Turuntiellä (-21 %, -2 400 autoa) läheisistä katutyömaista johtuen. Voimakkainta kasvu oli puolestaan Kehä I:llä (+10 %, +8 600 autoa).

Koronaepidemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna liikennemäärät olivat vuonna 2021 alhaimmat länsisektorilla (-7 %) ja lähimpänä vuoden 2019 tasoa Koillissektorilla (-3 %, -7 900 autoa)



**Kuva 14. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kaupungin rajalla.**

**Taulukko 5. Moottoriajoneuvoliikenteen kehitys 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	-4 098	-4 %	-2 394	-2 %	+2 954	+3 %
Koillissektori	-3 394	-2 %	-7 206	-4 %	+9 136	+5 %
Itäsektori 2008	+3 505	+6 %	-324	-1 %	+2 672	+5 %
Nykyinen itäsektori	+10 610	+10 %	+4 300	+4 %	+4 846	+4 %
<b>Kaupungin raja 2008 yhteensä</b>	<b>-11 798</b>	<b>-2 %</b>	<b>-6 332</b>	<b>-1 %</b>	<b>+23 897</b>	<b>+4 %</b>
<b>Uusi kaupungin raja</b>	<b>-4 693</b>	<b>-1 %</b>	<b>-1 708</b>	<b>-0 %</b>	<b>+26 071</b>	<b>+4 %</b>

## Työmaat vaikuttivat autoliikenteeseen poikittaisilla laskentalinjoilla

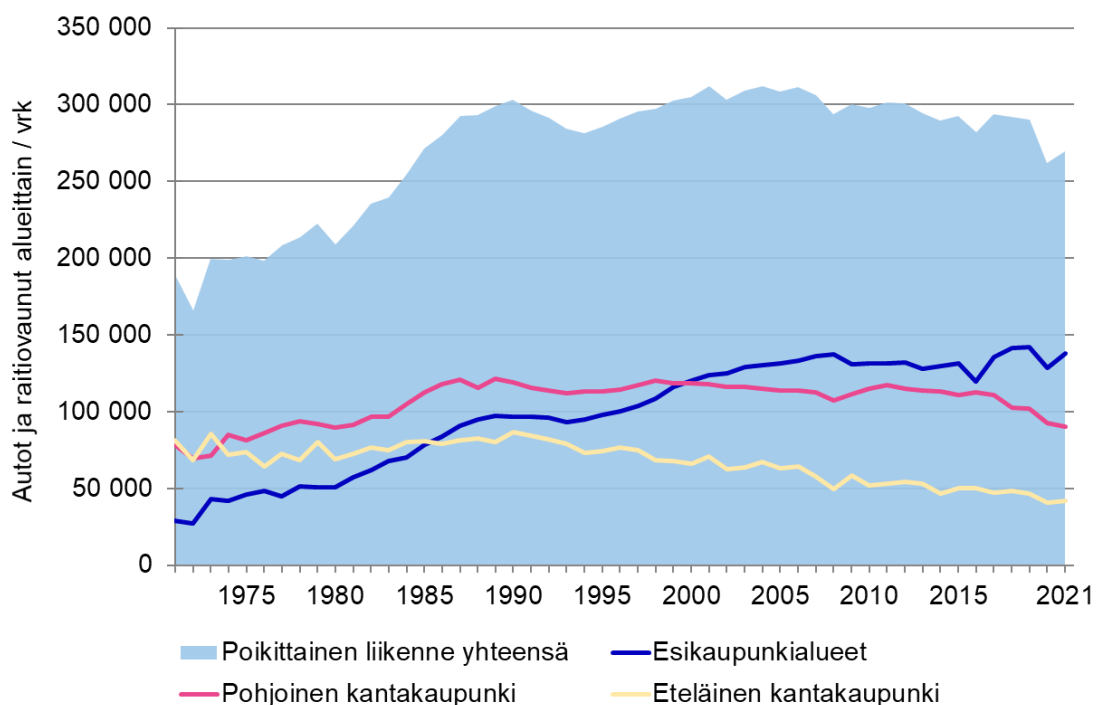
Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen yhteenlasketut määrät ovat olleet loivassa laskussa vuosituhatosen alun jälkeen. Viimeisen kymmenen vuoden aikana määrät ovat vähentyneet suhteellisesti erityisesti pohjoisessa (-23 %), mutta myös eteläisessä kantakaupungissa (-21 %). Esi-kaupunkialueiden osalta liikennemäärät kasvoivat 5 % vuoteen 2011 verrattuna. Kuvassa 15 on

esitetty poikittaisen laskentalinjan moottoriajoneuvoliikenteen pitkän ajan kehitys. Taulukossa 6 on esitetty poikittaisen laskentalinjan moottoriajoneuvoliikenteen kehitys 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 Pirkkolantiellä liikennemäärät olivat edelleen selkeästi alhaisemmalla tasolla vuonna 2019 alkaneesta Raide-Jokerin rakennustyömaasta johtuen.

Pohjoisen kantakaupungin osalta (Hakamäentie–Nordenskiöldinkatu–Helsinginkatu) moottoriajoneuvoliikenteen määrä laski 3 % vuoteen 2020 ja 12 % vuoteen 2019 verrattuna. Lasku tuli erityisesti Helsinginkadulta, jonka autoliikenteen määrä laski kasin katutyömaasta johtuen vuoteen 2020 verrattuna noin 2100 autolla (-8 %). 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 kasvoivat hieman vuoden takaiseen verrattuna (+2 %). Eteläisen kantakaupungin laskentapisteen kehityksestä on kirjoitettu enemmän keskustan poikittaisliikenteen kappaleessa sivuilla 21–22.



**Kuva 15. Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys.**

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

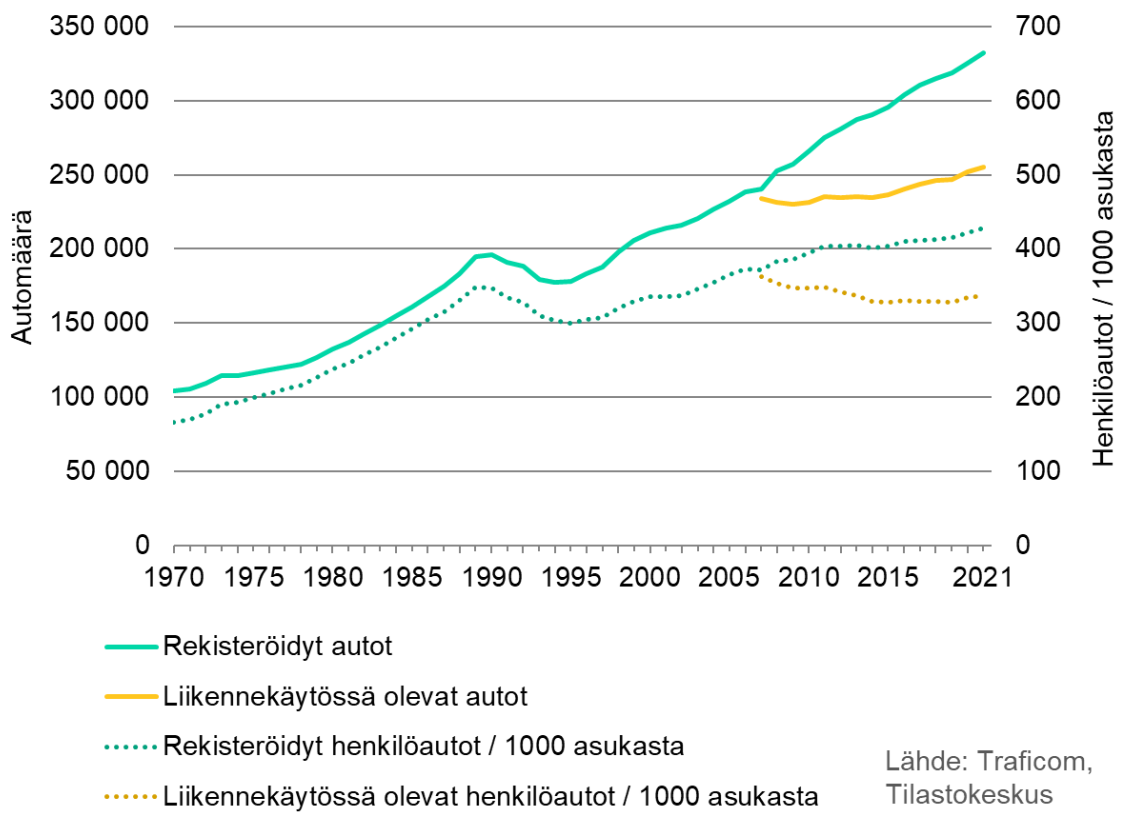
Laskentasektori	Muutos 2011–2021 (abs.)	Muutos 2011–2021 (%)	Muutos 2016–2021 (abs.)	Muutos 2016–2021 (%)	Muutos 2020–2021 (abs.)	Muutos 2020–2021 (%)
Esikaupunkialueet	+6 192	+5 %	+18 317	+15 %	+9 020	+7 %
Pohjoinen kantakaupunki	-26 971	-23 %	-22 594	-20 %	-2 318	-3 %
Eteläinen kantakaupunki	-11 387	-21 %	-8 251	-17 %	+836	+2 %
<b>Poikittainen liikenne yhteensä</b>	<b>-32 166</b>	<b>-11 %</b>	<b>-12 528</b>	<b>-4 %</b>	<b>+7 538</b>	<b>+3 %</b>

## Autokannan kehitys Helsingissä

Traficomien 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 4,67 % ja liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys 1,94 % suurempi. Kuvassa 16 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 asukasluukuun 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 16. 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 julkaisu
Sarjanumero	2022:NO
Julkaisuaika	2022
Sivuja	27
ISBN	XXX-XXX-XXX-XXX-X
ISSN	2489-4230 (verkkajulkaisu)
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	Suomi

## Tiivistelmä:

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

Koronan aiheuttamat muutokset liikkumisessa vaikuttivat merkittävästi niemen rajan henkilöliikenteen määriin ja kulkutapajakaumaan 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. Viikkain jalankulkukuukausi Aleksanterinkadulla oli joulukuun.

Sääolot ja koronaepidemiasta johtuva etätyösuositus näyttää vaikuttaneen vuoden 2021 pyörä-liikenteeseen 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 172 000, kantakaupungin rajan 297 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 560 000 (alustava tulos) ja poikittaislinjan 228 000 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.