

Liikenteen kehitys Helsingissä 2022

Esiteluonnos

Helsinki

Sisällys

Liikenteen kehitys Helsingissä 2022	1
Esiteluonnos	1
Tiivistelmä	3
1 Johdanto.....	5
2 Aamuliikenne keskustaan on palautunut koko vuorokauden matkustajamääriä hitaammin.....	7
3 Kantakaupungin rajalla raideliikenteen osuus kasvoi.....	12
4 Poikittaislinjoilla henkilöliikenteen muutokset edellisvuodesta pieniä	16
5 Jalankulkijamäärät nousivat huomattavasti Aleksanterinkadun laskentapisteessä.....	19
6 Pyöräliikennemäärät laskivat edellisvuodesta	21
7 Autoliikenteen määrät laskivat hieman lähes kaikilla linjoilla.....	25
8 Suuret työmaat vaikuttivat niemen rajan autoliikenteeseen	29
9 Keskustan poikittaisen autoliikenteen määrät jatkoivat laskua	31
10 Kantakaupungin rajan autoliikennemäärä on pysynyt tasaisena	33
11 Autoliikennemäärät laskivat kaupungin rajalla lähes kaikilla sektoreilla	35
12 Poikittaisliikenteen yhteenlaskettu autoliikennemäärä pysyi edellisvuoden tasolla	37
13 Autokannan kehitys Helsingissä.....	39

Tiivistelmä

Koronaepidemiaan liittyvät rajoitukset ja suositukset oli purettu kesään 2022 mennessä, mutta epidemian aikana muuttuneet liikkumistarpeet- ja tottumukset näkyivät edelleen merkittävästi Helsingin syksyn 2022 liikennemäärissä ja kulkutapaosuuksissa. Myös Ukrainan sodan välilliset vaikutukset ja suuret työmaat (mm. Kasin katutyöt Töölössä ja Kruunusillat Hakaniemessä) vaikuttivat Helsingin liikennemääriin.

Muuttuneet liikkumistarpeet- ja tottumukset näkyivät myös syksyn 2022 niemen rajan henkilöliikenteen matkustajamäärissä sekä kulkutapojen osuuksissa. Syysarkipäivänä niemen rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien noin 510 000 henkilöä. Tämä on 7 % prosenttia enemmän kuin vuonna 2021, mutta 27 % vähemmän epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi edellisvuodesta 13 %, mutta henkilöautoissa matkustavien määrä väheni 4 %. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus, 66,1 %, oli 3,7 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2022.

Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä klo 6–9 niemen rajan ylitti keskustan suuntaan 54 300 henkilöä, mikä on 12 % enemmän kuin vuonna 2021, mutta 36 % vähemmän kuin koronaepidemiaa edeltävänä vuotena 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 17 % ja henkilöautoissa matkustavien määrä prosentin. Joukkoliikenteen osuus syksyn niemen rajan aamuliikenteessä oli 70,7 %, kuljetusosuus kasvoi kolme prosenttiyksikköä vuodesta 2021.

Syysarkipäivänä kantakaupungin rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikennevälineillä molemmat suunnat yhteen laskien noin 678 00 henkilöä, mikä oli 18 % vähemmän kuin edellisen laskentavuonna ennen koronaepidemiaa vuonna 2018. Joukkoliikenteen matkustajien määrä laski 23 % ja henkilöautolla matkustavien 10 % vuodesta 2018. Joukkoliikenteen osuus kantakaupungin rajan henkilöliikenteessä oli 55 %, mikä oli 3,9 prosenttiyksikköä pienempi vuonna 2018.

Aamuliikenteessä syksyn arkivuorokautena klo 6–9 kantakaupungin rajan ylitti keskustan suuntaan henkilöautolla ja joukkoliikennevälineillä noin 86 400 henkilöä. Verrattuna vuoteen 2018 henkilöliikenteen määrä väheni 31 %. Joukkoliikennematkustajien määrä laski 37 % ja henkilöautolla matkustavien määrä 20 %. Joukkoliikenteen matkustajien osuus aamun liikenteessä oli 59,6 %. Osuus laski vuoteen 2018 verrattuna 5,6 %-yksikköä.

Syysarkipäivänä poikittaisten laskentalinjojen kautta matkusti noin 351 000 henkilöä. Matkustajamäärä väheni prosentin edellisvuodesta. Joukkoliikenteen matkustajamäärä pieneni vajaan prosentin vuodesta 2021. Vuoteen 2019 verrattuna joukkoliikenteen matkustajamäärät olivat 30 % alhaisemmalla tasolla, kun henkilöautojen matkustajamäärät olivat 5 % alhaisemmat. Poikittaisliikenteen laskentalinjojen yhteenlaskettu matkustajamäärä oli 10 % pienempi kuin vuonna 2019. Joukkoliikenteen osuus oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 16,2 %, samalla tasolla kuin vuonna 2021 (16,1 %).

Jalankulkijamäärät ovat koronaepidemian jäljiltä lähteneet nousuun. Koko vuoteen 2021 verrattaessa jalankulkijoiden määrä kasvoi 36 % Aleksanterinkadun laskentapisteessä. Laskinpiste laskee vain Aleksanterinkadun pohjoispuolen jalankulkijoita. Laskentapisteen ohitti vuonna 2022 2,66 miljoonaa kävelijää. Keskimäärin jalankulkijoita oli vuorokaudessa 7 300. Viikkain jalankulkukausi Aleksanterinkadulla oli joulukuu.

Pyörämäärät laskivat vuoteen 2021 verrattuna niin käsin- kuin automaattilaskentapisteillä. Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma-pe) niemen rajan ylitti 26 000 pyöräilijää, mikä on 17 % vähemmän kuin kesäkuussa 2021. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 34 200 pyöräilijää, 3 % vähemmän kuin kesäkuussa 2021. Kantakaupungin rajan ylitti 33 100 pyöräilijää kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena. Edelliseen laskentavuoteen 2019 nähden pyöräliikenne väheni yhden prosentin. Automaattisissa laskentapisteissä pyöräilijöiden määrä väheni koko vuoden osalta. Suurinta lasku oli Eläintarhanlahdella (-18 %),

Huopalahdessa (-16 %) ja Merikannontielleä (-15 %). Pitkänsillan laskentapisteellä pyörämäärä kasvoi 3 % ja Kaivokadulla yhden prosentin.

Vuoden 2022 syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 168 000, kantakaupungin rajan 292 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 554 000 ja poikittaislinjan 227 000 autoa ja raitiovaunua. Moottoriajoneuvoliikenteen määrät laskivat hieman vuoteen 2021 verrattuna kaikilla laskentalinjoilla lukuun ottamatta poikittaista laskentalinjaa. Erityisesti kantakaupungin liikennemäärien vähenemisen taustalla on voinut olla useat käynnissä olevat suuret katutyömaat, mutta myös Ukrainan sodan alkamisen myötä nousseet polttoaineiden hinnat sekä inflaation kasvu.

Vuoden 2022 lopussa Helsingissä oli rekisteröity 335 700 autoa, joista liikennekäytössä oli 252 500. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 3100:lla ja liikennekäytössä olevien väheni 2600:lla. Henkilöautoja rekisterissä oli 285 100 ja liikennekäytössä 219 200. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohti oli Helsingissä vuoden 2022 lopussa 330. Tiheys laski -1,84 % vuoden 2021 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 seuranta 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 2022 tutkittiin helsinkiläisten liikkumistottumuksia, joita voi tarkastella erillisestä Helsinkiläisten liikkumistottumukset 2022 -raportista. Lisäksi helsinkiläisten liikennettä koskevia mielipiteitä selvitettiin Liikennebarometri 2022 ja Pyöräilybarometri 2022 -kyselytutkimuksilla. Tähän esitteeseen on koottu tärkeimmät vuoden 2022 liikennemääriä koskevat tunnusluvut ja vertailtu niitä aikaisempien vuosien tuloksiin.



Kuva 1. Liikenteen kehityksen seurannassa käytettävät laskentalinjat.

Vuoden 2022 syksyllä koronaepidemiaan liittyvät rajoitukset olivat poistuneet, väestö kattavasti rokotettu ja elämä pääosin normalisoitunut. Rajoituksia oli purettu kevään aikana asteittain ja ne poistuivat kokonaan kesäkuussa. Korona-aikana yleistynyt etätö jäi kuitenkin pysyvästi aiempaa korkeammalle tasolle muuttaen liikkumistarpeita ja -tottumuksia.

Vuonna 2022 Helsingin liikenteeseen vaikuttivat työmaat ja liikennejärjestelyiden muutokset. Kasin katutyöt aloitettiin tammikuussa 2021 Kallion ja Töölön alueilla, työt jatkuivat edelleen vuonna 2022. Hakaniemessä ja Sörnäisissä jatkui Kruunusiltojen sekä uuden Hakaniemen sillan rakentaminen läpi vuoden. Alkukesästä 2022 käynnistyi lisäksi Lauttasaarentien itäpäähän noin vuoden kestävä katutyömaa. Samoihin aikoihin myös Meilahdessa käynnistyi Paciuksenkadun katutyöt, jossa rakennettiin liikennejärjestelyjä uutta Siltasairaalaa varten. Kantakaupungin rajalla Pasilassa liikenteeseen vaikutti erityisesti Veturitien sillan rakentaminen sekä alkuvuodesta Veturitien ja Radiokadun ratikkatyömaa (valmistui syksyllä 2022). Kalasatamasta-Pasiaan raitiotien rakentaminen oli käynnissä erityisesti Hermannin rantatiellä Hermannissa/Sörnäisissä sekä useilla kaduilla Pasilassa. Raide-Jokerin pikaraitiotien rakentaminen käynnistyi vuonna 2019. Vuonna 2022 sen rakentaminen ja viimeistelytyöt jatkuivat.

Liikkumiseen todennäköisesti vaikutti myös alkuvuodesta 2022 alkanut Ukrainan sota ja sen seurauksena kiihtynyt inflaatio ja kuluttajahintojen nousu. Polttoaineiden sekä energian hinnat olivat poikkeuksellisen korkealla erityisesti vuoden 2022 kesällä ja syksyllä, millä on todennäköisesti ollut vaikutusta erityisesti autoliikenteen suoritteeseen laskevasti.

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

2 Aamuliikenne keskustaan on palautunut koko vuorokauden matkustajamääriä hitaammin

Syysarkipäivänä niemen rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien noin 510 000 henkilöä. Tämä on 7 % prosenttia enemmän kuin vuonna 2021, mutta 27 % vähemmän epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Koronaepidemiaan liittyvät rajoitukset ja suositukset oli purettu kesään 2022 mennessä, mutta muuttuneet liikkumistarpeet- ja tottumukset näkyivät edelleen merkittävästi syksyn 2022 niemen rajan henkilöliikenteen matkustajamäärissä sekä kulkutapojen osuuksissa. Taulukossa 1 on esitetty henkilöliikenteen matkustajamäärät niemen rajalla syksyn arkivuorokautena vuosina 2021 ja 2022 sekä matkustajamäärien muutokset verrattuna vuoteen 2021. Henkilöliikenteen määrien pitkän aikavälin kehitys syksyn arkivuorokautena kulkumuodoittain on esitetty kuvassa 2.

Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi edellisvuodesta 13 % (+32 500 henkilöä) ja henkilöautoissa matkustavien väheni 4 % (- 6 700 henkilöä). Vuoteen 2019 verrattuna joukkoliikenteen matkustajamäärä oli 33 % alhaisempi ja henkilöautoliikenteen 10 % alhaisempi. Joukkoliikenteen kuljetusosuus nousi vuoden takaisesta 62,4 %:sta 66,1 %:iin. Eroa epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 on 6,2 prosenttiyksikköä, jolloin joukkoliikenteen kuljetusosuus oli 72,3 %.

Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna vuonna 2022 niemen rajan ylittävä joukkoliikenteen matkustajamäärä oli 30 % (-145 000 henkilöä) pienempi ja henkilöautoilla matkustavien määrä puolestaan oli 28 % (-68 000 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 15 % (+ 8 300 henkilöllä) edellisvuodesta. Helsingin sisäisen linja-autoliikenteen ja seutuliikenteen matkustajamäärä kasvoi yhteensä 11 % (+5 700 henkilöllä) vuodesta 2021. 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. Edelliseen laskentakertaan nähden linja-autolinjastossa on tapahtunut merkittäviä muutoksia, ja seutulinoja on korvattu uusilla seuturunkolinjoilla 200, 300, 400 ja 600. Muutosten takia linja-autoliikenteen lukuja ei esitellä enää erikseen Helsingin sisäiselle ja seudulliselle linja-autoliikenteelle. Tilaus- ja kaukoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 60 % (+ 2 600 henkilöä) vuodesta 2021.

Muusta joukkoliikenteestä poiketen raitiovaunujen matkustajamäärä pieneni 20 % (-8 200 henkilöllä) edellisvuodesta. Metron matkustajamäärä puolestaan kasvoi 20 % vuodesta 2021. Lähiliikenteen junissa matkustajamäärä kasvoi 17 % ja kaukoliikenteen junissa 32 %. Raideliikenteen osuus joukkoliikenteen matkustajista oli 82 %, osuus kasvoi vuoden takaiseen verrattuna prosenttiyksikön.

Kulkumuoto	Vuosi 2021	Vuosi 2022	Muutos	Muutos %
Juna	82 173	98 054	15 881	19,3 %
Raitiovaunu	41 780	33 561	-8 219	-19,7 %
Linja-auto	55 755	64 063	8 307	14,9 %
Metro	118 279	141 491	23 212	19,6 %
JOUKKOLIIK. YHT	297 988	337 169	39 181	13,1 %
Henkilöautot	179 833	173 183	-6 650	-3,7 %
YHTEENSÄ	477 821	510 351	32 530	6,8 %
Joukkoliikenteen osuus	62,36 %	66,07 %		

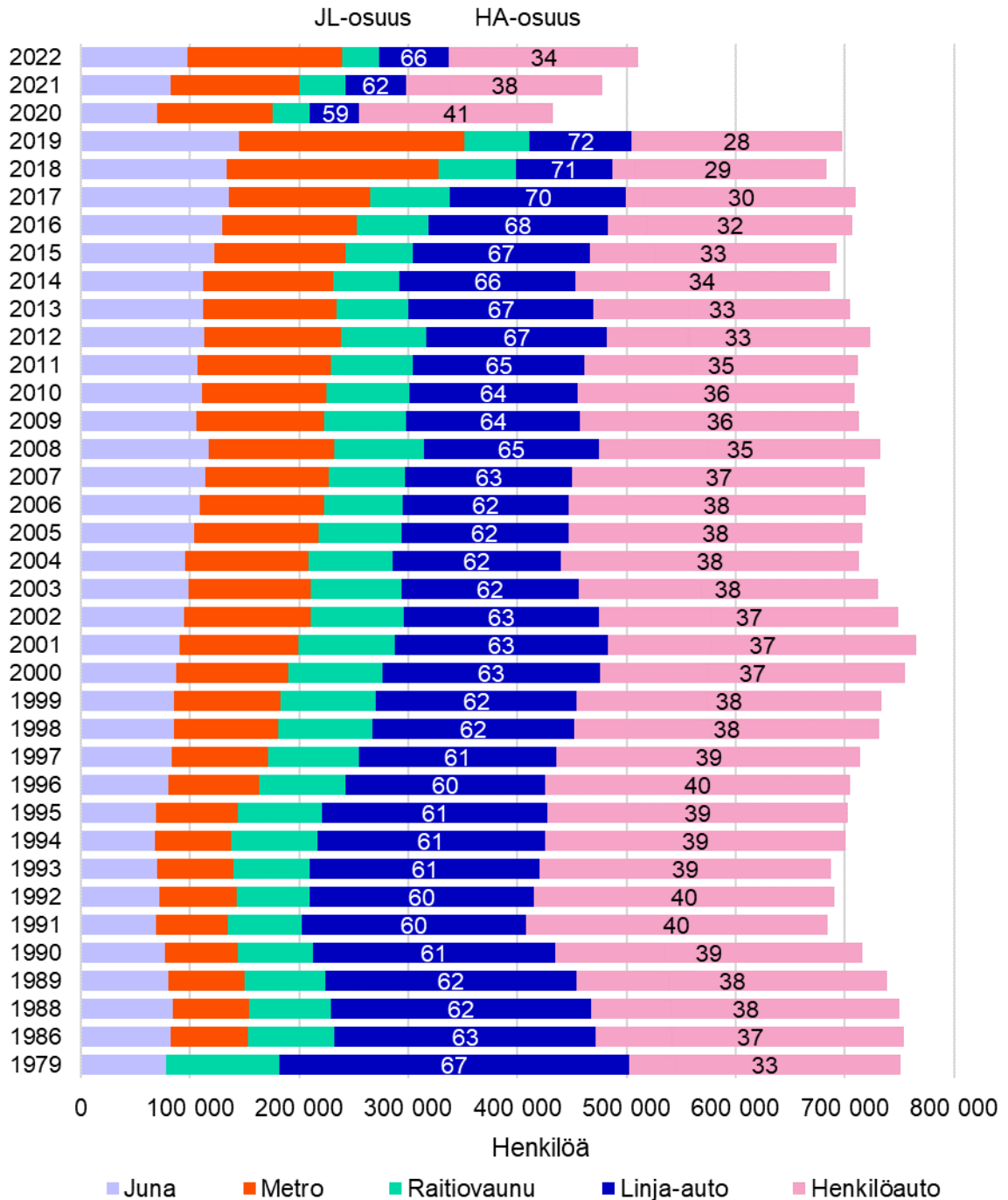
Taulukko 1. Henkilöliikenteen matkustajamäärät (henkilö/vrk) niemen rajalla syksyn arkivuorokautena vuosina 2021 ja 2022, muutos edellisistä vuodesta (%), sekä joukkoliikenteen osuus (%).

Kun pyörällä liikkujat lasketaan mukaan niemen rajan liikenteeseen, ylitti rajan syksyllä 2022 noin 529 000 henkilöä arkivuorokaudessa. Pyöräilyn osuus tästä oli 3,5 % (noin 18 600 pyörällä liikkujaa), joukkoliikenteen osuus 63,8 % ja henkilöautoissa matkustavien 32,7 %. Pyöräilyn osuus pieneni hieman vuodesta 2021, jolloin se oli 4,1 %.

Vuoden 2022 syksyllä koronaepidemiaan liittyvät rajoitukset olivat poistuneet, väestö kattavasti rokotettu ja elämä normalisoitunut. Rajoituksia oli purettu kevään aikana asteittain ja ne poistuivat kokonaan kesäkuussa. Korona-aikana yleistynyt etätyö jäi kuitenkin pysyvästi aiempaa korkeammalle tasolle muuttaen liikkumistarpeita ja tottumuksia. Tämä näkyy keskustaan suuntautuvan henkilöliikenteen kokonaismäärässä ja erityisesti keskustaan suuntautuvan aamuliikenteen vähenemisestä. Raitiovaunujen matkustajakadossa on todennäköisesti kyse osaltaan lyhyiden matkojen korvaamisesta kävelyllä, kun tapaan oli opittu korona-aikana. Lyhyillä matkoilla keralippujen hinta on koettu myös korkeaksi. Vuonna 2022 HSL:n kausilippujen hinnat nousivat keksimääriin 1,6 % keralippujen hintojen pysyessä ennallaan. Monia linjoja oli myös poikkeusreiteillä työmaiden vuoksi, mikä on voinut vähentää linjojen selkeyttä ja sitä kautta suosiota. Henkilöautomatkustajien vähenemiseen on todennäköisesti vaikuttanut liikkumistarpeen vähenemisen lisäksi myös Ukrainan sodan aiheuttama polttoaineen ennätyskorkea hinta vuonna 2022.

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, joita kuitenkin hieman lievennettiin syksyllä 2021.

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.



Kuva 2. Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet niemen rajalla 1979–2022, %, koko vuorokausi, molemmat suunnat.

Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä keskustan suuntaan klo 6–9 niemen rajan ylitti 54 300 henkilöä, mikä on 12 % (+5 600 henkilöä) enemmän kuin vuonna 2021, mutta 36 % vähemmän epidemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 17 % (+5 500 henkilöä) edellisvuodesta syksyllä 2022. Henkilöautoissa matkustavien määrä kasvoi prosenttiin (+200 henkilöä). Joukkoliikenteen osuus syksyn 2022 niemen rajan aamuliikenteessä oli 70,7 %, eli osuus oli kolme prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2021. Taulukossa 2 on esitetty henkilöliikenteen matkustajamäärät aamuliikenteessä kello 6–9 niemen rajalla syksyn arkivuorokautena vuosina 2021 ja 2022 sekä matkustajamäärien muutos verrattuna vuoteen 2021. Syksyn aamuliikenteen (klo 6–9 keskustan suuntaan) matkustajamäärien kehitys pitkällä aikavälillä kulkutavoittain on esitetty kuvassa 3.

Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna niemen rajan ylittävän joukkoliikenteen matkustajamäärä aamuliikenteessä oli nyt 43 % alhaisempi (-28 900 henkilöä) ja henkilöautoilla matkustavien määrä 33 % alhaisempi (-8 500 henkilöä). Koronaepidemiaa edeltävänä aikana erityisesti aamuliikenteen henkilöautolla matkustavien määrä on ollut viimeisen vuosikymmenen aikana loivassa laskussa, joukkoliikennematkustajien osalta määrät ovat kasvaneet maltillisesti.

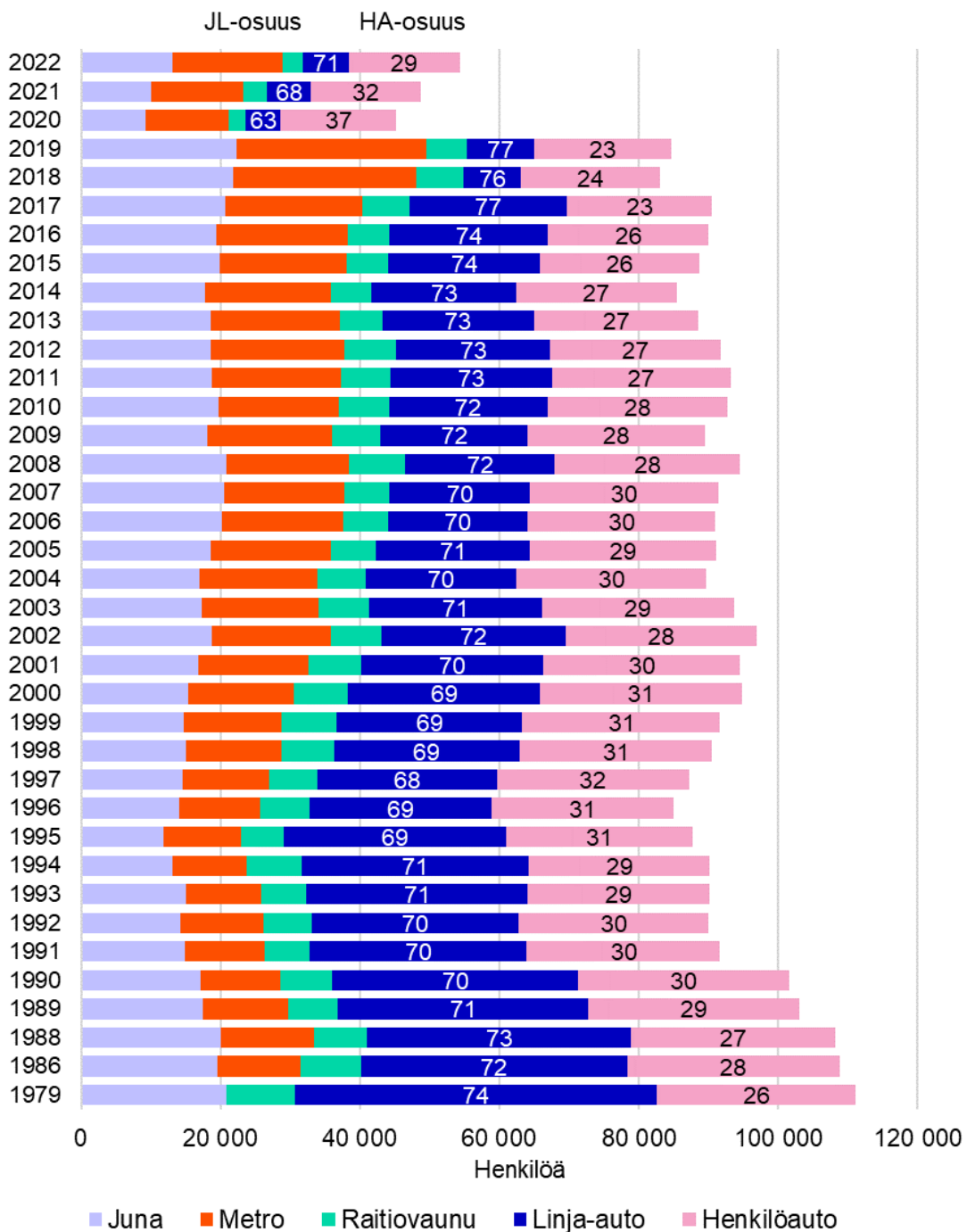
Linja-autoliikenteen matkustajamäärä keskustan suuntaisessa aamuliikenteessä kasvoi yhteensä 6 % (+ 400 henkilöllä) edellisvuodesta. Helsingin sisäisen linja-autoliikenteen ja seutuliikenteen matkustajamäärä kasvoi yhteensä 6 % (+300 henkilöllä) vuodesta 2021. Tilaus- ja kaukoliikenteen matkustajien määrä kasvoi 15 % (+50 henkilöä). Edellinen seutu- kauko- ja tilausliikenteen laskenta tehtiin 2020, seutu-, tilaus-, ja kaukolinja-autoliikenteen vuoden 2021 tulokset arvioitiin poikkeuksellisesti käyttämällä Helsingin sisäisten bussilinjojen sekä kaukojunien matkustajamäärien muutosprosentteja.

Metron matkustajamäärä kasvoi 19 % (+2 600), mutta raitiovaunujen matkustajamäärä pieneni 13,5 % (-450 henkilöä) vuodesta 2021. Kaukojunien matkustajamäärä kasvoi 69 % (+ 570 henkilöä) ja lähijunien matkustajamäärä 26 % (+2 400 henkilöä) edellisestä vuodesta. Raideliikenteen osuus niemen rajan aamuliikenteen joukkoliikenteen matkustajista oli 83 % vuonna 2021, kun se vuonna 2021 oli 81 %.

Kulkumuoto	Vuosi 2021	Vuosi 2022	Muutos	Muutos %
Juna	10 118	13 072	2 953	29,2 %
Raitiovaunu	3 359	2 907	-452	-13,5 %
Linja-auto	6 230	6 613	383	6,1 %
Metro	13 242	15 819	2 577	19,5 %
JOUKKOLIIK. YHT	32 949	38 410	5 461	16,6 %
Henkilöautot	15 716	15 897	181	1,2 %
YHTEENSÄ	48 665	54 307	5 642	11,6 %
Joukkoliikenteen osuus	67,71 %	70,73 %		

Taulukko 2. Henkilöliikenteen matkustajamäärät aamuliikenteessä kello 6–9 niemen rajalla syksyn arkivuorokautena vuosina 2021 ja 2022, muutos edellistä vuodesta (%), sekä joukkoliikenteen osuus (%).

Kun lasketaan mukaan myös pyörällä liikkujat, niemen rajan ylitti 57 300 henkilöä aamuliikenteessä keskustaan. Pyöräilyn osuus oli syysarkepäivän keskiarvon mukaan 5,3 % (noin 3 000 pyörällä liikkujaa), joukkoliikenteen osuus 66,7 % ja henkilöautoissa matkustavien osuus 27,7 %.



Kuva 3. Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet niemen rajalla 1979–2022, %, aamuliikenne klo 6–9 keskustan suuntaan.

3 Kantakaupungin rajalla raideliikenteen osuus kasvoi

Syysarkipäivänä kantakaupungin rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikennevälineillä molemmat suunnat yhteen laskien noin 677 800 henkilöä, mikä oli 18 % (-148 100 henkilöä) vähemmän kuin edellisen laskentavuonna ennen koronaepidemiaa vuonna 2018. Kantakaupungin rajan liikenteen kehitystä on seurattu vuodesta 1998 neljän vuoden välein. Ennen vuotta 1998 kehityksen seuranta oli satunnaista. Taulukossa 3 on esitetty henkilöliikenteen matkustajamäärät (henkilö/vrk) kantakaupungin rajalla syksyn arkivuorokautena vuosina 2018 ja 2022 sekä muutos verrattuna vuoteen 2018. Henkilöliikenteen määrien pitkän aikavälin kehitys syksyn arkivuorokautena kulkumuodoittain on esitetty kuvassa 4.

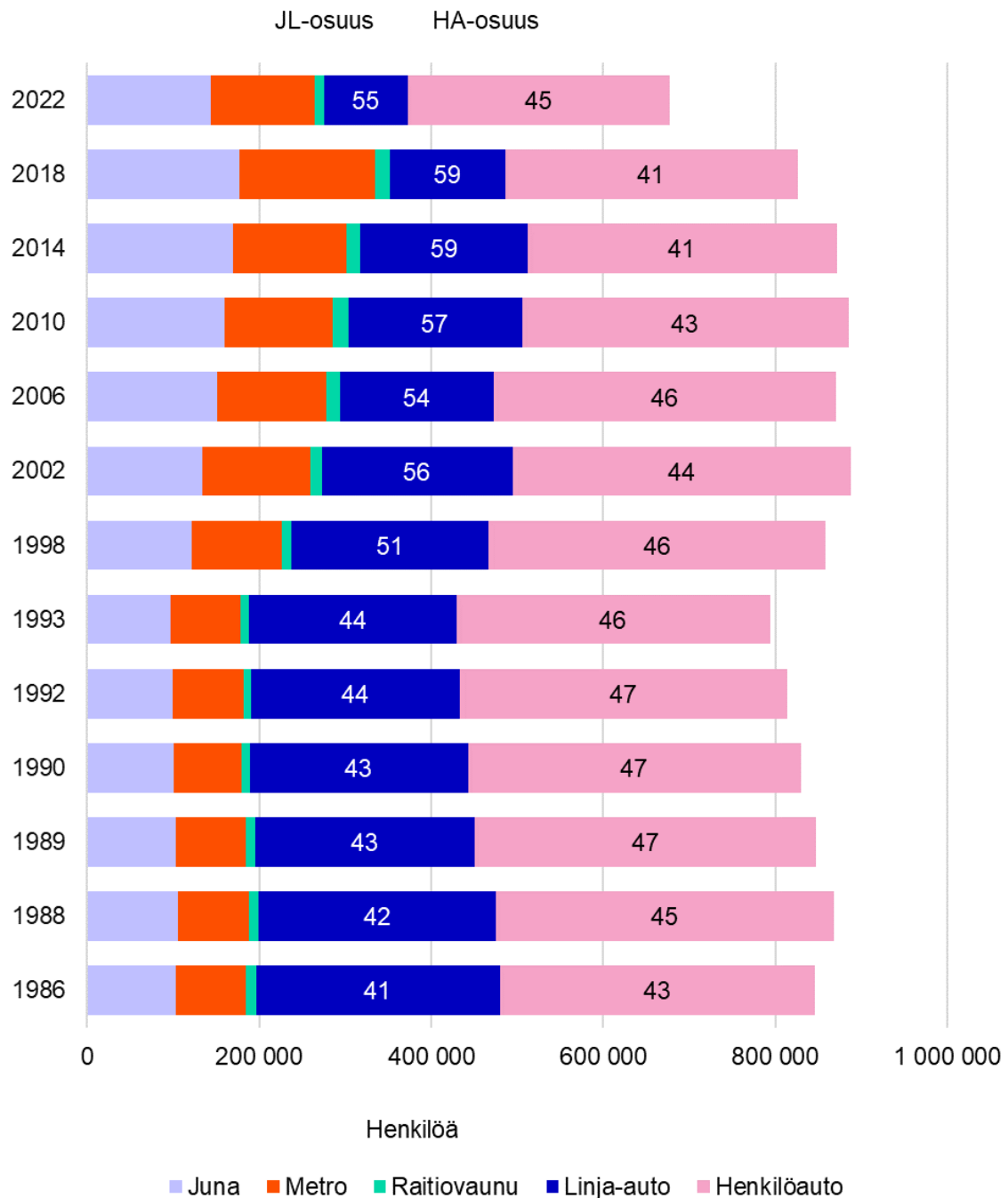
Kulkumuoto	Vuosi 2018	Vuosi 2022	Muutos	Muutos %
Juna	177 697	143 803	-33 895	-19,1 %
Raitiovaunu	17 271	11 284	-5 987	-34,7 %
Linja-auto	134 080	97 324	-36 756	-27,4 %
Metro	157 275	120 387	-36 888	-23,5 %
JOUKKOLIIK. YHT	486 324	372 798	-113 526	-23,3 %
Henkilöautot	339 587	304 971	-34 616	-10,2 %
YHTEENSÄ	825 911	677 769	-148 143	-17,9 %
Joukkoliikenteen osuus	58,88 %	55,0 %		

Taulukko 3. Henkilöliikenteen matkustajamäärät (henkilö/vrk) kantakaupungin rajalla syksyn arkivuorokautena vuosina 2018 ja 2022, muutos edellisestä laskentavuodesta (%), sekä joukkoliikenteen osuus (%).

Joukkoliikenteen osuus kantakaupungin rajan henkilöliikenteessä oli 55 %, mikä oli 3,9 prosenttiyksikköä vähemmän kuin vuonna 2018. Joukkoliikenteen matkustajien määrä laski 23 % (-114 000 henkilöllä) ja henkilöautolla matkustavien 10 % (-35 000 henkilöllä) vuodesta 2018. 12 vuodessa (vuodesta 2010) joukkoliikenteen matkustajien määrä on vähentynyt kantakaupungin rajalla syksyn arkivuorokautena 26 % (-133 000 henkilöllä) ja henkilöautolla matkustavien määrä 20 % (-74 000 henkilöllä).

Raideliikenteen matkustajamäärä kantakaupungin rajalla väheni neljän vuoden aikana yhteensä 22 % (-77 000 henkilöä). Raideliikenteen osuus joukkoliikenteestä pysyi kuitenkin prosenttiyksikön edellisvuoden osuutta korkeammalla ja oli 73,9 %. Raideliikenteen osuuden kasvua selittävät pitkällä aikavälillä Kehäradan liikennöinnin alkaminen syksyllä 2015 sekä länsimetron liikennöinnin alkaminen vuoden 2017 lopulla. Länsimetron toisen vaiheen liikennöinti ei vielä näy syksyn 2022 luvuissa.

Linja-autoliikenteen matkustajamäärä kantakaupungin rajalla laski 27 % (-104 000 henkilöllä) vuodesta 2018. Edelliseen laskentakertaan nähden linja-autolinjastossa on tapahtunut merkittäviä muutoksia, ja seutulinoja on korvattu uusilla seuturunkolinjoilla. Muutosten takia Helsingin sisäisen ja seudullinen linja-autoliikenne esitetään jatkossa yhtenä lukuna. Sisäisen ja seutuliiikenteen linja-automatkustajien määrä väheni 36 % (-7 450 henkilöä) vuodesta 2018. Muiden linja-autojen (tilaus- ja kaukoliikenne) matkustajamäärät pienenevät 61 % (-900 henkilöllä).



Kuva 4. Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet kantakaupungin rajalla 1986–2022, %.

Syksyllä 2022 aamuliikenteessä arkivuorokautena klo 6–9 kantakaupungin rajan ylitti keskustan suuntaan henkilöautolla ja joukkoliikennevälineillä noin 86 400 henkilöä. Verrattuna vuoteen 2018 henkilöliikenteen määrä väheni 31 % (-38 500 henkilöä). Joukkoliikennematkustajien määrä laski 37 % (-30 000 henkilöä) ja henkilöautolla matkustavien määrä 20 % (-8 500 henkilöä). Joukkoliikenteen matkustajien osuus aamun liikenteessä oli 59,6 %. Osuus laski vuoteen 2018 verrattuna 5,6 %-yksikköä. Taulukossa 4 on esitetty henkilöliikenteen matkustajamäärät aamuliikenteessä kello 6–9 kantakaupungin rajalla syksyn arkivuorokautena vuosina 2021 ja 2022 sekä matkustajamäärien muutos verrattuna vuoteen 2021. Kantakaupungin rajan syksyn aamuliikenteen (klo 6–9 keskustan suuntaan) matkustajamäärien kehitys pitkällä aikavälillä kulkutavoittain on esitetty kuvassa 5.

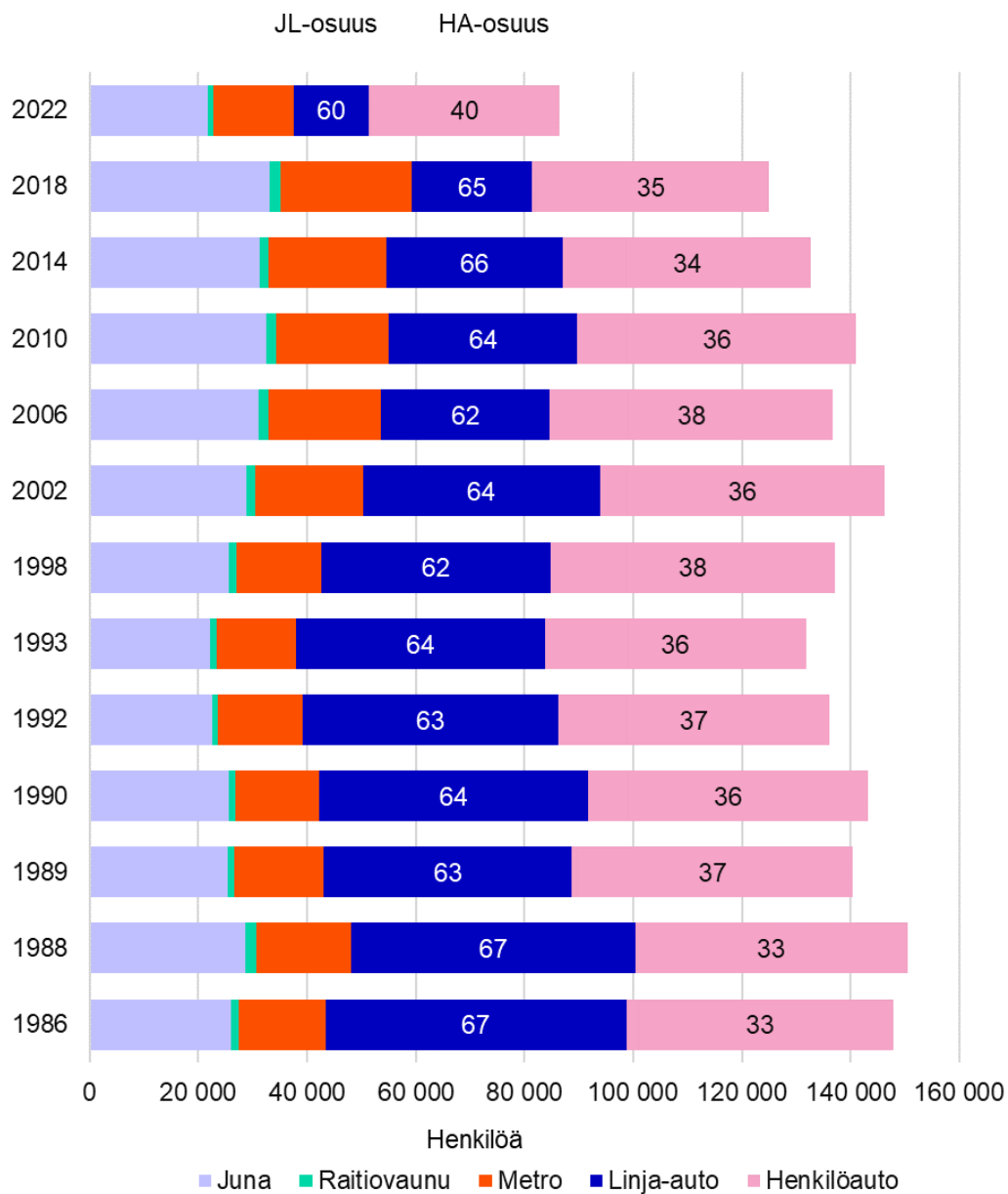
Kulkumuoto	Vuosi 2018	Vuosi 2022	Muutos	Muutos %
Juna	33 081	21 763	-11 318	-34,2 %
Raitiovaunu	2 044	994	-1 050	-51,4 %
Linja-auto	22 212	13 821	-8 391	-37,8 %
Metro	24 111	14 885	-9 226	-38,3 %
JOUKKOLIIK. YHT	81 448	51 463	-29 985	-36,8 %
Henkilöautot	43 478	34 946	-8 532	-19,6 %
YHTEENSÄ	124 926	86 409	-38 517	-30,8 %
Joukkoliikenteen osuus	65,20 %	59,56 %		

Taulukko 4. Henkilöliikenteen matkustajamäärät aamuliikenteessä kello 6–9 kantakaupungin rajalla syksyn arkivuorokautena vuosina 2018 ja 2022, muutos edellisestä laskentavuodesta (%), sekä joukkoliikenteen osuus (%).

12 vuodessa joukkoliikenteen matkustajien määrä on laskenut kantakaupungin rajan syysarkipäivän liikenteessä 43 % (-38 300 henkilöä) ja henkilöautolla matkustavien 32 % (-16 300 henkilöä).

Raideliikenteen matkustajamäärä kantakaupungin rajan aamuliikenteessä keskustan suuntaan oli 37 600 henkilöä vuonna 2022. Aamun matkustajamäärä väheni neljän vuoden aikana yhteensä 37 % (-21 600 henkilöä). Raideliikenteen osuus joukkoliikenteen matkustajista kasvoi matkustajamäärien laskusta huolimatta hieman ja oli 73,1 %. Raitiovaunumatkustajien määrä pieneni 51 %, metromatkustajien 38 % ja junaliikenteen matkustajien 34 % vuoteen 2018 verrattuna.

Linja-autoliikenteen matkustajamäärä aamun liikenteessä oli 13 800 henkilöä. Matkustajamäärä pieneni 38 % (8 400 henkilöä). Helsingin sisäisillä ja seutulinoilla määrät laskivat 36 % (7 500 henkilöä). Muiden linja-autojen (tilaus- ja kaukoliikenne) matkustajamäärät pienivät aamuliikenteessä 61 % (-900 henkilöä).



Kuva 5. Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet kantakaupungin rajalla 1986–2022, %, aamuliikenne klo 6–9 keskustan suuntaan

4 Poikittaislinjoilla henkilöliikenteen muutokset edellisvuodesta pieniä

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 351 000 henkilöä, joista joukkoliikennettä käytti 56 700 henkilöä ja henkilöautoa 294 300 henkilöä. Matkustajamäärä väheni prosentoin edellisvuodesta. Joukkoliikenteen matkustajamäärä pieneni vajaan prosentin (-300 henkilöä) vuodesta 2021. Raitiovaunujen matkustajamäärät kasvoivat, linja-autojen matkustajamäärät pienenivät. Henkilöautoliikenteen matkustajamäärä pieneni reilun prosentin (-3 300 henkilöä) vuodesta 2021.

Vuoteen 2019 verrattuna joukkoliikenteen matkustajamäärät olivat edelleen selvästi alhaisemmalla tasolla (-30 %, -24 200 henkilöä). Vuoteen 2019 verrattuna henkilöautoliikenteen matkustajamäärä oli 5 % (-16 400 henkilöä) alhaisempi. Poikittaisliikenteen laskentalinjojen yhteenlaskettu matkustajamäärä oli 10 % (-40 500 henkilöä) pienempi kuin vuonna 2019. Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna poikittaisliikenteen joukkoliikenteen matkustajamäärä oli 20 % pienempi ja henkilöautoissa matkustavien määrä 3 % pienempi. Taulukossa 5 on esitetty henkilöliikenteen matkustajamäärät poikittaisliikenteessä syksyn arkivuorokautena vuosina 2021 ja 2022 sekä muutos verrattuna vuoteen 2021. Poikittaisten laskentalinjojen matkustajamäärien kehitys vuosina 2006–2022 on esitetty kuvassa 6.

Syksyllä 2022 joukkoliikenteen osuus henkilöliikenteestä oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 16,2 %, samalla tasolla kuin vuonna 2021 (16,1 %).

Kulkumuoto	Vuosi 2021	Vuosi 2022	Muutos	Muutos %
Raitiovaunu	5 389	5 725	335	6,2 %
Linja-auto	51 658	51 005	-653	-1,3 %
JOUKKOLIIK. YHT	57 047	56 730	-317	-0,6 %
Henkilöautot	297668	294329	-3 339	-1,1 %
YHTEENSÄ	354 715	351 058	-3 657	-1,0 %
Joukkoliikenteen osuus	16,08 %	16,16 %		

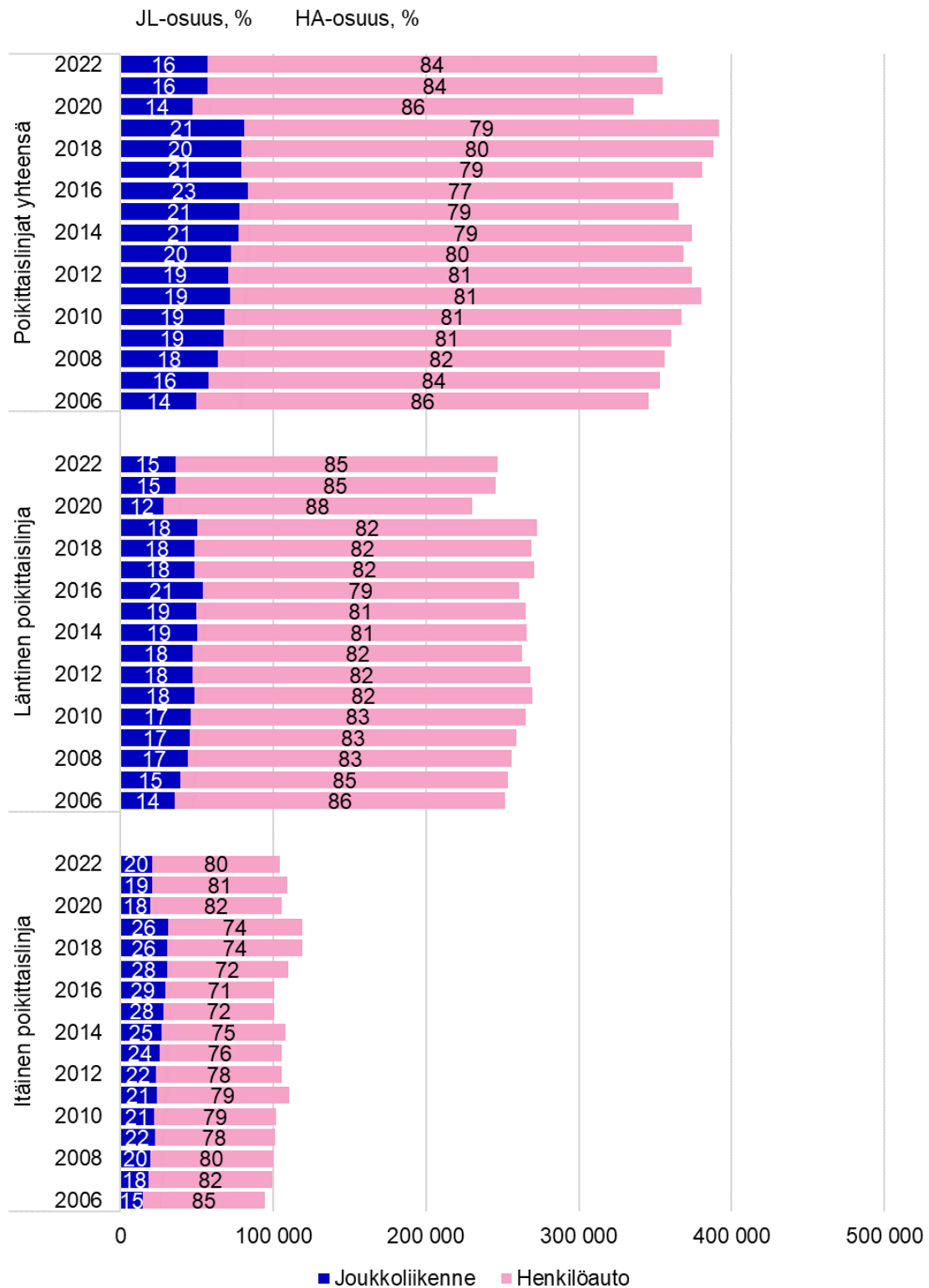
Taulukko 5. Henkilöliikenteen matkustajamäärät poikittaisliikenteessä syksyn arkivuorokautena vuosina 2021 ja 2022, muutos edellisistä vuodesta (%), sekä joukkoliikenteen osuus (%).

Läntisellä poikittaislinjalla henkilöliikenteen matkustajamäärä kasvoi vajaan prosentin (+1 400 henkilöä) edellisvuodesta. Joukkoliikenteen matkustajamäärä pieneni prosentin (-300 henkilöä) ja henkilöautojen matkustajamäärä kasvoi prosentin (+1 700 henkilöä) vuoden takaiseen verrattuna. Läntisen poikittaislinjan joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvoivat suurimmassa osassa pisteitä, erityisesti Metsäläntiellä ja Pirkkolantiellä, mutta vähenivät Paloheinän tunnelissa ja Nordenskiöldinkadulla. Vuoteen 2019 verrattuna Läntisen poikittaislinjan

joukkoliikenteen matkustajamäärät pysyivät kaikilla laskentapisteillä alemmalla tasolla Hakamäentietä lukuun ottamatta, jossa kasvua oli 15 %.

Vuoteen 2021 verrattuna läntisen laskentalinjan henkilöautojen matkustajamäärät vähenivät Kehä I:llä ja Metsäläntiellä, mutta kasvoivat muilla laskentapisteillä. Voimakkainta matkustajien kasvu oli Hakamäentiellä (+7 %, +2 700 henkilöä), sekä Nordenskiöldinkadulla (+6 %, +1 800 henkilöä). Kehä I:llä matkustajamäärät laskivat 2 % (-2 600 henkilöä) ja samoin Metsäläntiellä (-2 %, -300 henkilöä). Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna läntisen poikittaislinjan matkustajamäärä oli vuonna 2022 8 % pienempi. Joukkoliikenteen matkustajien osalta määrä oli 28 % pienempi ja henkilöautossa matkustavien osalta 5 % pienempi.

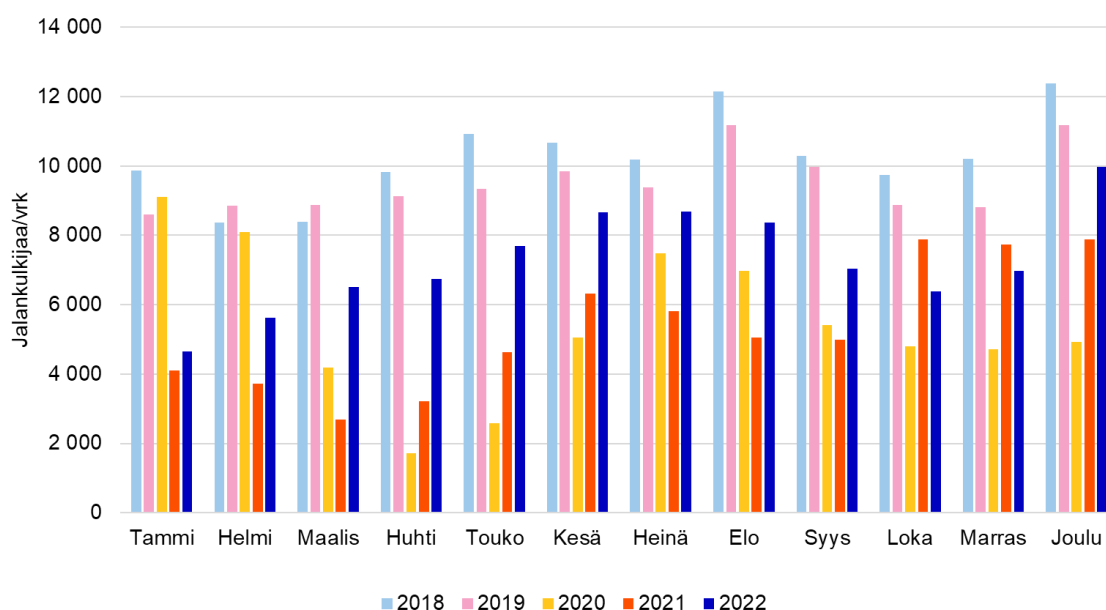
Itäisen poikittaislinjan matkustajamäärä väheni 5 % vuodesta 2021. Joukkoliikenteen matkustajamäärä koko poikittaislinjalla pysyi edellisvuoden tasolla. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kuitenkin kasvoi Viikintiellä (+9 %, +600 henkilöä). Kehä I:llä matkustajamäärät pienivät 5 % (-600 henkilöä). Itäisen laskentalinjan henkilöautoliikenteen matkustajien määrä väheni vuodentakaiseen verrattuna 6 % (-5 000 henkilöä). Kehä I:n osalta henkilöautomatkustajien määrä pieneni 8 % (-5 300 henkilöä), Viikintiellä ja Latokartanonkaarella kasvua oli prosentin edellisvuodesta. Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna itäisen poikittaislinjan joukkoliikenteen matkustajamäärä oli nyt 12 % alhaisempi ja henkilöautoissa matkustavien 2 % alhaisempi.



Kuva 6. Poikittaisliikenteen syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen matkustajamäärä ja kulku-
tapaosuudet 2006–2022.

5 Jalankulkijamäärät nousivat huomattavasti Aleksanterinkadun laskentapisteessä

Jalankulkijamääriä seurataan kesällä tehtävillä käsinlaskennoilla sekä ympäri vuoden käytössä olevilla kahdeksalla laskentalaitteilla. Vuonna 2022 laskimista viisi sijaitti keskustassa tai kantakaupungissa, yksi Malmilla ja yksi Itäkeskuksessa. Jatkuvien laskentatietojen avulla saadaan taustatietoa jalankulun ajallisista ja vuodenajan mukaisista vaihteluista. Jalankulku on selvästi vähemmän riippuvaista vuodenajasta kuin pyöräily. Perinteisesti joulukuu ja kesäkuukaudet ovat olleet vilkkaimpia kävelykuukausia ydinkeskustassa. Erityisesti elokuussa ulkomaisten turistien määrä on ollut suurimmillaan. Joulun ostoskausi on tuonut keskimääräistä enemmän jalan tapahtuvaa asiointia keskustaan. Kuvassa 7 on esitetty Aleksanterinkadun jatkuvan laskentapisteen keskimääräiset jalankulkijamäärät kuukausittain vuosina 2018–2022.



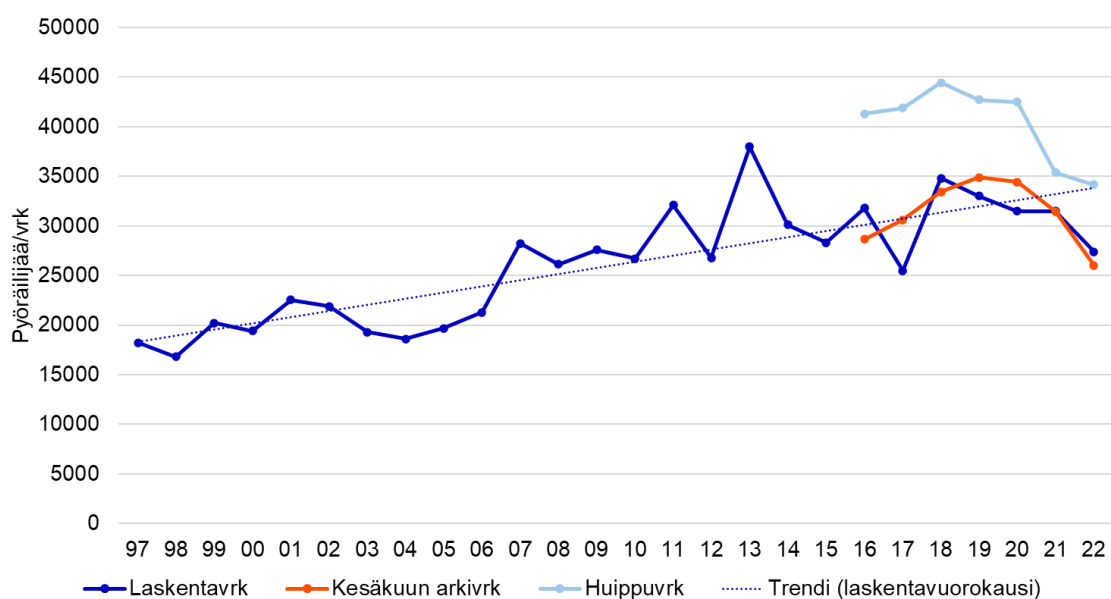
Kuva 7. Kuukauden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa Aleksanterinkadun laskentapisteessä vuosina 2018–2022.

Aleksanterinkadun pisteen, joka mittaa jalankulkijamääriä kadun pohjoispuolella lähellä Mikonkadun kulmaa, ohitti 2,66 miljoonaa jalankulkijaa vuonna 2022. Määrä nousi 36 prosenttia vuodesta 2021, jolloin jalankulkijoita oli yhteensä 1,95 miljoonaa. Keskimäärin jalankulkijoita oli vuorokaudessa 7 300 vuonna 2022. Vuonna 2021 jalankulkijoita oli vuorokaudessa keskimäärin 5 300. Aiempina vuosina 2018–2020 vuorokauden keskimääräinen jalankulkijamäärä on vaihdellut 5 300 ja 10 300 välillä, kun tarkastellaan koko vuotta. Alhaisemmat vuodet jalankulkumääriltään olivat 2020 ja 2021, jolloin koronaepidemian vaikutus keskustan kävijämääriin oli suuri. Vuonna 2022 koronaepidemia ei enää vaikuttanut yhtä suuresti laskentapisteen kävijämääriin, vaikka epidemian edeltävää tasoa ei vielä saavutettu.

Vuonna 2022 Aleksanterinkadun vilkkain jalankulkukausi oli joulukuu, jolloin laskentapisteen ohitti keskimäärin 10 000 jalankulkijaa vuorokaudessa. Kuukausi oli kahta edellistä vuotta vilkkaampi. Toinen jalankulkijoiden määrällinen huippu Aleksanterinkadulla koettiin kesäkuukausina. Kesä-elokuussa Aleksanterinkadulla kulki keskimäärin 8 600 kävelijää vuorokaudessa. Kyseisinä vuosina nousua vuoden 2021 jalankulkumäärästä (5 700) tapahtui 50 %. Vuonna 2022 hiljaisin kuukausi oli tammikuu, jolloin laskentapisteen ohitti keskimäärin 4 600 jalankulkijaa vuorokaudessa.

6 Pyöräliikennemäärät laskivat edellisvuodesta

Niemen rajan ylitti kesäkuun 2022 käsinlaskennoissa yhteensä 27 000 polkupyörää vuorokaudessa. Laskua edellisvuoden 31 500 lasketusta polkupyörästä tapahtui 13 %. Vuoden 2020 kesäkuussa vastaava luku oli myös 31 500, vuonna 2019 33 000. Viime vuosien laskusta huolimatta käsin laskettavan pyöräliikenteen trendi on pitkällä aikavälillä edelleen nouseva. Vuodesta 2019 alkaen niemen rajan tuloksissa on hyödynnetty konetuloksia soveltuvien osin. Kuvassa 8 on esitetty pyöräliikenteen määrät (1997-2022) niemen rajalla kesäkuun arkivuorokauden laskentavuorokautena, kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena sekä kesän huippuvuorokautena.



Kuva 8. Pyöräliikennemäärä Helsingin niemen rajalla 1997–2022 kesäkuun arkivuorokauden käsinlaskennoissa laskentavuorokautena, kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena sekä kesän huippuvuorokautena.

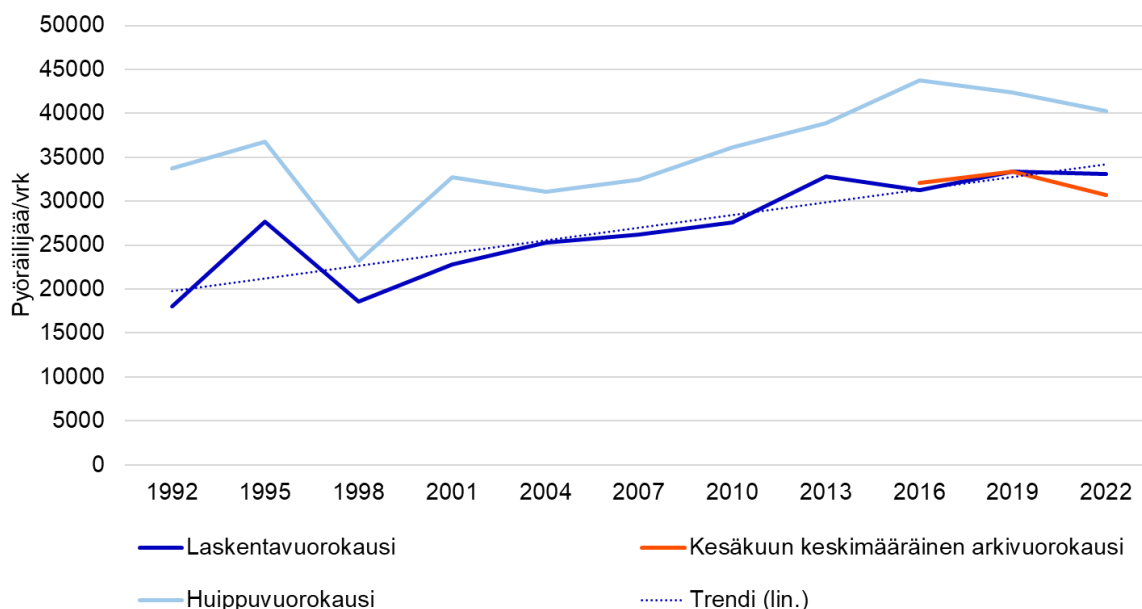
Käsinlaskennat tehdään vuosittain kesäkuussa arkipäivinä muutaman viikon aikana, minkä seurauksena sään vaikutus tuloksiin voi olla merkittävä. Vuoden 2022 laskentapäivien osalta sää oli poutainen ja vesisade osui vain yhdelle päivälle. Sään vaikutusta kesän laskentoihin poistetaan käyttämällä konelaskentapisteistä saatavia kertoimia.

Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma-pe) niemen rajan ylitti 26 000 pyörällä liikkujaa (kuva 8). Tulos on saatu kertomalla pisteen käsinlaskentatulosta lähimmän konepisteen kesäkuun arkipäivien keskiarvon ja kyseessä olevan käsinlaskentapäivän konetuloksen suhteella. Kesäkuun keskimääräisen arkivuorokauden liikenne pieneni 17 % vuodesta 2021. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 34 200 pyörää, mikä on 3 % vähemmän kuin huippuliikenne vuonna 2021 (kuva 8). Huippuvuorokauden luku kuvaa pyörän käyttäjien mahdollisen enimmäismäärän kyseisenä arkivuorokautena sään ollessa hyvä. Huippuvuorokauden luku on laskettu vuodesta 2019 alkaen kertomalla pisteen käsinlaskentatulosta 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.

Niemen rajan ylittävä pyöräliikenne oli laskentavuorokautena vilkkainta Lauttasaaren sillalla, jossa kulki 6 600 pyörää. Tämä oli myös laskentapisteen laskennallinen huippuliikenne vuorokaudessa. Vuonna 2021 sillalla kulki 5 500 pyörää ja laskennallinen huippuliikenteen luku oli 7 400. Toiseksi vilkkain piste oli Hesperian puistossa Töölönlahdella. Hesperian puiston läpi kulki laskentavuorokautena 5 100 pyörää ja huippuvuorokautena 6 100 pyörää. Kolmanneksi vilkkain piste oli Merikannontie, josta pyöräili 4 000 pyörää laskenta- sekä huippuvuorokautena. Laskennallisia huippuvuorokausia tarkasteltaessa Pitkälläsillalla liikkui 6 000, joka on enemmän kuin Merikannontien laskentapisteellä. Laskentavuorokautena Pitkäsilta jäi kuitenkin vilkkauudessa neljänneksi 3 900 sillan ylittäneellä pyörällä.

Kantakaupungin rajan ylittävää pyöräliikennettä seurataan joka kolmas vuosi kesäkuussa yhden arkipäivän käsinlaskentoina klo 7–19. Kuvassa 9 on esitetty pyöräliikenteen määrät (1992–2022) kantakaupungin rajalla kesäkuun arkivuorokauden laskentavuorokautena, kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena sekä kesän huippuvuorokautena.

Kantakaupungin rajan ylitti kesäkuun laskennoissa 33 100 pyörää vuorokaudessa. Edelliseen laskentavuoteen 2019 nähden pyöräliikenne pysyi lähes samalla tasolla; vähentymää oli yksi prosentti. Vuoteen 2016 verrattuna pyöräliikenteen määrä kasvoi 6 %.



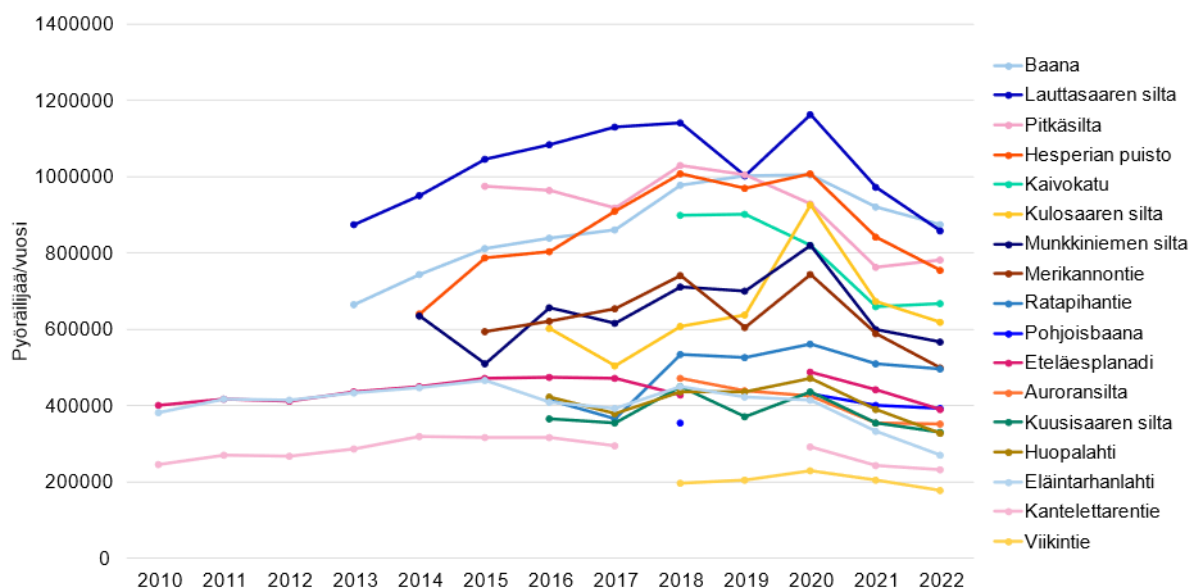
Kuva 9. Pyöräliikennemäärä Helsingin kantakaupungin rajalla 1992–2022 kesäkuun arkivuorokauden käsin-laskennoissa laskentavuorokautena, kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena sekä kesän huippuvuorokautena.

Keskimääräisen kesäkuun arkivuorokauden tasoon suhteutettuna kantakaupungin rajalla liikkui 31 000 pyöräilijää. Huippuvuorokautena kantakaupungin rajalla liikkui pyörällä 40 200 henkilöä. Vuonna 2019 vastaavat luvut olivat kesäkuun arkivuorokauden osalta 33 300 ja huippuvuorokauden osalta 42 400.

Helsingin pyöräliikennettä seurataan käsinlaskentojen lisäksi yhteensä 22 konelaskentapisteellä. Vuonna 2022 tietoja saatiin koko vuoden ajalta 19 laskimesta. Jatkuvista laskimista Ratapihantien laskin oli työmaatauolla heinä-syyskuussa ja Lauttasaaren sillan laskimet loka-joulukuussa. Puuttuvien kuukausien pyörämääriä on arvioitu Ratapihantien osalta Pohjoisbaanan laskimen pyörämäärillä ja Lauttasaaren sillan osalta Baanan laskimen määrällä. Kehä I laskentapisteen osalta tietoja on kerätty vain kesäkuukausilta.

Koko vuoden yhteenlaskettujen pyöräliikennemäärien osalta vuonna 2022 automaattisissa laskentapisteissä havaittiin vähemmän pyöräilijöitä kuin vuonna 2021 (Kuva 10). Pyöräliikenteen määrä laski edellisvuodesta lähes kaikissa pisteissä. Eläintarhanlahdella

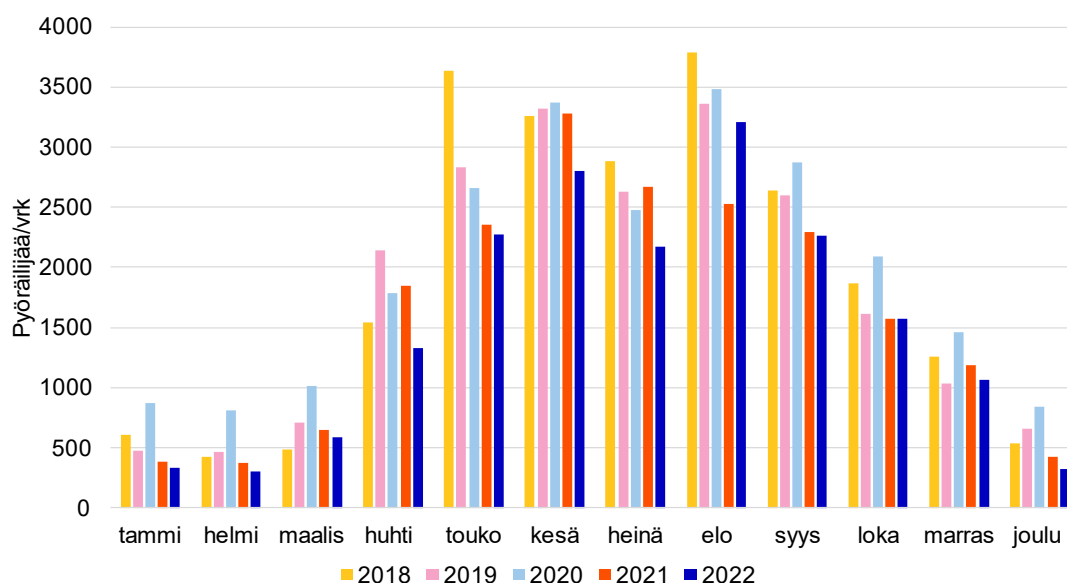
(-18 %), Huopalahdessa (-16 %) ja Merikannontielle (-15 %). Pitkäsillan automaattisella laskentapisteellä pyöräliikenteen määrä nousi edellisvuodesta 3 % ja Kaivokadulla yhden prosentin. Laskentapisteiden pyörämäärän laskuun on luultavasti vaikuttanut tiettyjen laskinpisteiden läheiset työmaat, jotka ovat ohjanneet pyöräilyä eri reiteille. Tällaisia työmaita on vuonna 2022 ollut muun muassa Lauttasaaren itäpäässä, Kaisaniemessä, Töölönlahden pohjoispuolella ja Paciuksenkadulla.



Kuva 10. Pyöräliikenteen määrät Helsingin konelaskentapisteissä vuosina 2010–2022.

Vuoden 2022 kesän viikkain automaattilaskentapiste oli Baana, josta kulki keskimäärin 4 900 pyörää arkivuorokaudessa. Viikkaita reittejä olivat myös Lauttasaaren silta, Pitkäsilta ja Hesperian puisto, joiden kesän arkivuorokauden pyöräliikennemäärät olivat 4 700, 4 400 ja 4 300.

Tavoitteeksi asetettu pyöräliikenteen määrien kasvu (Pyöräliikenteen automaattilaskentapisteissä pyörämäärät kasvavat kolmen edellisen vuoden keskiarvosta) ei toteutunut, sillä havaittujen pyörien määrä laski 16 % vuosien 2019–2021 keskiarvoon nähden. Vuoteen 2021 verrattuna laskinpisteiden havaittu pyörämäärä laski 10 %.



Kuva 11. Kuukauden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuosina 2018–2022 (laskettu 14 konelaskentapisteiden keskiarvona), pyörää/vrk.

Neljän edellisen vuoden automaattilaskentapisteiden pyörämääriin verrattuna vuoden 2022 pyörämäärät pysyivät keskimäärin hieman alhaisempana läpi vuoden (kuva 11). Elokuussa pyörämäärät olivat kuitenkin samassa tasossa edellisvuosien keskiarvon kanssa ja vuoteen 2021 verrattuna reilusti koholla. Vuoden 2021 elokuu oli ennätysateinen.

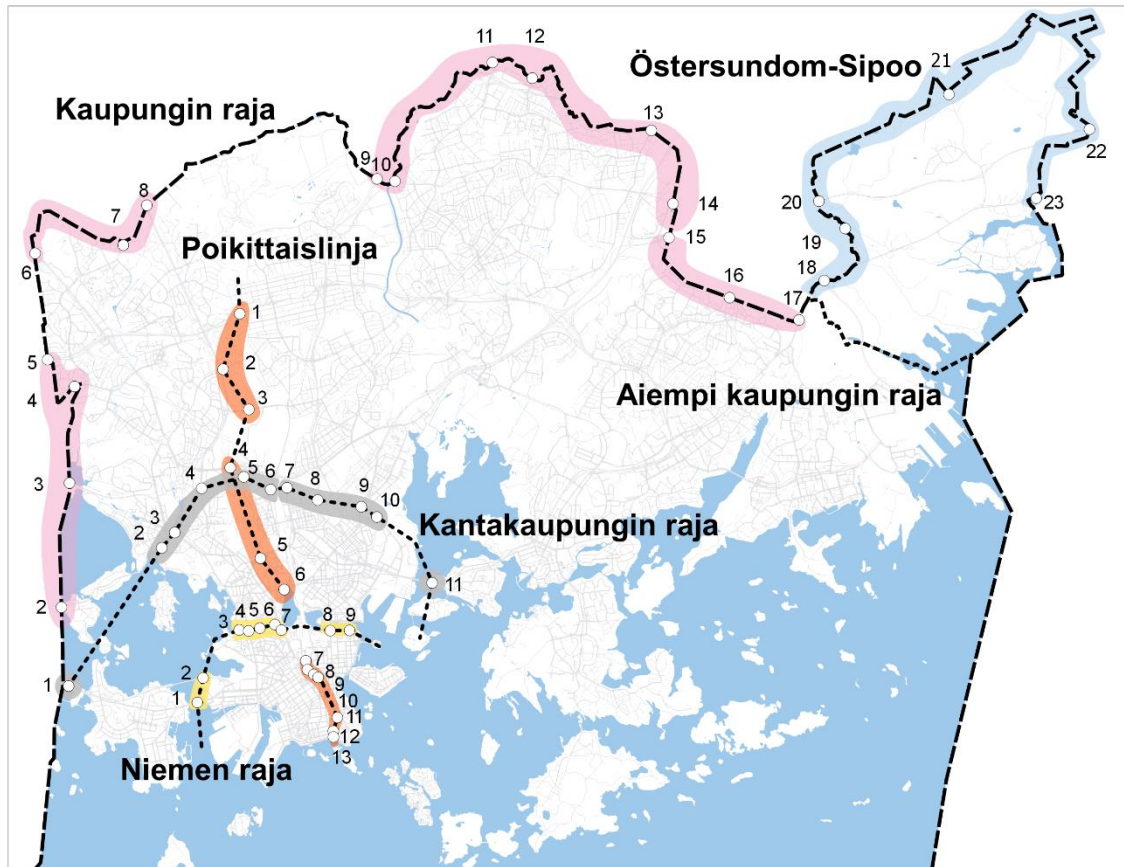
Sääolosuhteet olivat pyöräliikenteelle suotuisat vuonna 2022. Talvikuukausia lukuun ottamatta vesisadetta tuli edellisvuosien keskiarvoon verrattuna maltillisemmin ja kuukauden keskilämpötila seurasi tiiviisti edellisvuosien käyrää. Elokuussa, joka oli vuoden 2022 vilkkain pyöräilykuukausi, vettä satoi keskimääräisesti vähemmän ja kuukauden lämpötila oli keskiarvoa korkeammalla.

7 Autoliikenteen määrät laskivat hieman lähes kaikilla linjoilla

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. Laskentalinjat sekä niiden sektorit ja laskentapisteet on esitetty kuvassa 12.

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

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.



NIEMEN RAJA

Lauttasaaren sektori

1. Lauttasaaren silta, 2. Lapinlahden silta

Töölön sektori

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

Hakaniemen sektori

8. Pitkäsilta, 9. Hakaniemen silta

KANTAKAUPUNGIN RAJA

Länsisektori

1. Länsiväylä

Luoteissektori

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

Koillissektori

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

Itäsektori

11. Kulosaaren silta

ÖSTERSUNDOM-SIPOO

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

POIKITTAISLINJA

Esikaupunkialueet

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

Pohjoinen kantakaupunki

4. Hakamäentie, 5. Nordenskiöldinkatu, 6. Helsinginkatu

Eteläinen kantakaupunki

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

KAUPUNGIN RAJA

Länsisektori

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

Pohjois-luoteissektori

6. Vihdintie, 7. Malminkartanontie, 8. Hämeenlinnanväylä

Koillissektori

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

Itäsektori

15. Porvoonväylä, 16. Länsimäentie, 17. Itäväylä

Kuva 12. Moottoriajoneuvoliikenteen laskentalinjat, sektorit ja laskentapisteeet.

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

Vuoden 2022 syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 168 000, kantakaupungin rajan 292 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 554 000, kaupungin nykyisen rajan 617 000 ja poikittaislinjan (sisältäen esikaupunkialueen ja pohjoisen kantakaupungin laskentapisteeet) 227 000 autoa ja raitiovaunua. Verrattuna vuoteen 2021 liikennemäärät vähenivät nyt kaikilla laskentalinjoilla hieman lukuun ottamatta poikittaista

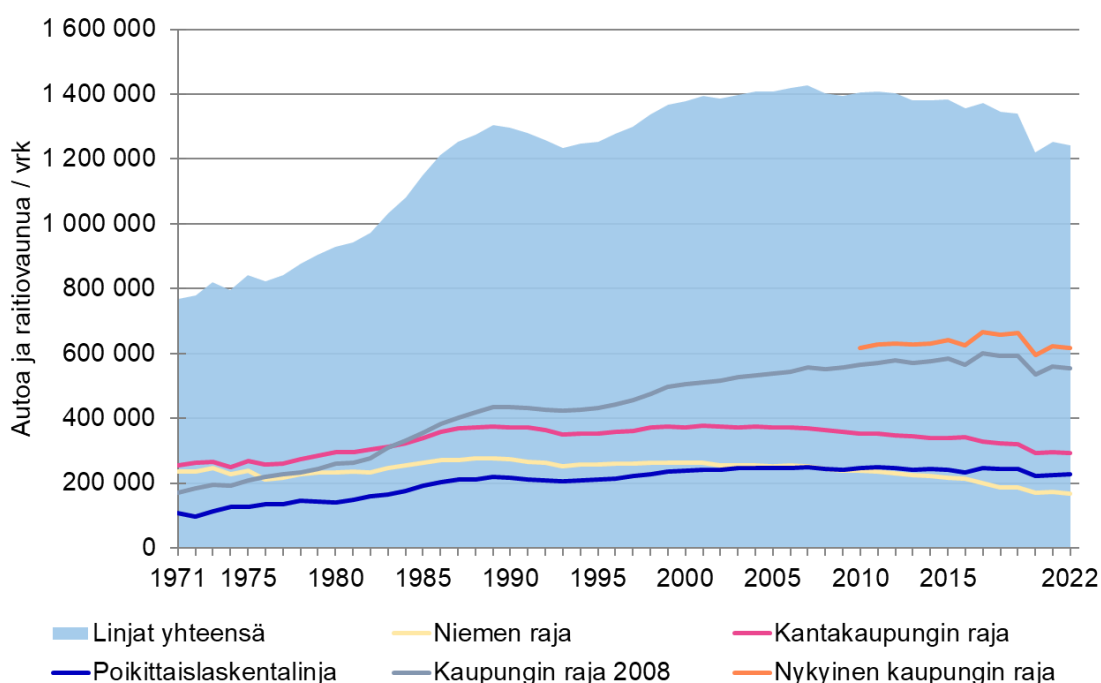
laskentalinjaa. Suhteellisesti suurin lasku tapahtui niemen rajalla. Yleisesti liikennemäärät ovat pysyneet samalla tasolla tai vähitellen laskeneet vuosituhannen vaihteen jälkeen kaikilla laskentalinjoilla väestön kasvusta huolimatta. Pitkän aikavälin kehityksen yhtenä selittävänä tekijänä on todennäköisesti Helsingin kaupungin poliittiset päätökset ja tavoite kehittää liikennejärjestelmää kestäviä kulkumuotoja painottaen. Toisaalta myös yleiset kehitystrendit, kuten digitalisaatio ja verkkokaupan kasvu ovat voineet vähentää liikkumisen tarvetta ja auton käyttöä.

Koronaepidemian alettua vuoden 2020 alussa liikkumisessa tapahtui selkeä muutos ja laskentalinjojen seurantaluvissa on huomattavissa tavallista voimakkaampi lasku. Vaikutus näkyy erityisesti vuoden 2020 tuloksissa, mutta liikennemäärät ovat olleet myös vuosina 2021 ja 2022 alhaisempia 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, ja kasvulla on todennäköisesti ollut vaikutusta myös autoliikenteen suoritteeseen laskevasti. Inflaation kiihtymisen sekä koronaepidemian myötä muuttuneiden elämäntapojen ja liikkumistarpeiden lisäksi myös muut tekijät, kuten Helsingin kantakaupungin viime vuosien suuret työmaat voivat selittää tapahtunutta liikennemäärien kehitystä.

Vuoden 2021 tuloksia korjattiin takautuvasti nykyisen kaupungin rajan osalta (korjattu arvo on 559 000).

Viimeisen kymmenen vuoden aikana niemen rajan autoliikenteen määrät ovat pudonneet yhteensä 28 %. Viimeisen viiden vuoden aikana laskua on ollut puolestaan 16 %. Kantakaupungin rajan autoliikenne on vähentynyt kymmenessä vuodessa 16 % ja viidessä vuodessa 11 %. Kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan ylittävä autoliikenne oli kymmenen vuoden takaiseen verrattuna 4 % pienempi ja viiden vuoden takaiseen verrattuna 8 % pienempi. Poikittaislinjan liikennemäärät olivat sekä kymmenen että viiden vuoden takaiseen verrattuna 8 % pienemmät. Kaikki laskentalinjat yhteenlaskettuna autoliikenteen määrä syksyllä 2022 oli 12 % pienempi kuin vuonna 2012. Viiden vuoden takaisesta linjojen yhteenlaskettu autoliikennemäärä laski 10 %. Vuoteen 2021 verrattuna ajoneuvojen määrä laski prosentoin.

Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys laskentalinjoilla on esitetty kuvassa 13. Taulukossa 6 on esitetty laskentalinjojen liikennemäärät eri vuosina ja taulukossa 7 moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.



Kuva 13. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys laskentalinjoilla.

Laskentalinja	2022	2021	2017	2012
niemen raja	167 563	172 676	200 107	231 291
kantakaupungin raja	292 302	295 574	327 202	347 641
kaupungin raja 2008	553 795	559 045	599 579	578 440
kaupungin nykyinen raja	616 961	621 468	664 912	630 768
poikittaislinja	227 319	225 990	246 372	246 682
Linjat yhteensä	1 240 979	1 253 285	1 373 260	1 404 054

Taulukko 6. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) laskentalinjoittain.

Laskentalinja	Muutos 2021– 2022 (abs.)	Muutos 2021– 2022 (%)	Muutos 2017– 2022 (abs.)	Muutos 2017– 2022 (%)	Muutos 2012– 2022 (abs.)	Muutos 2012– 2022 (%)
niemen raja	-5 113	-3 %	-32 544	-16 %	-63 728	-28 %
kantakaupungin raja	-3 272	-1 %	-34 900	-11 %	-55 339	-16 %
kaupungin raja 2008	-5 250	-1 %	-45 784	-8 %	-24 645	-4 %
kaupungin nykyinen raja	-4 507	-1 %	-47 951	-7 %	-13 807	-2 %
poikittaislinja	+1 329	+1 %	-19 053	-8 %	-19 363	-8 %
Linjat yhteensä	-12 306	-1 %	-132 281	-10 %	-163 075	-12 %

Taulukko 7. Liikennemäärien muutokset laskentalinjoittain verrattuna vuoden, viiden ja kymmenen vuoden takaiseen.

8 Suuret työmaat vaikuttivat niemen rajan autoliikenteeseen

Helsingin niemen rajan ylittävä moottoriajoneuvoliikenne on vähentynyt 1980-luvun huippuvuosista selvästi, vajaan kolmanneksen. Vähentymää 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 hieman kaikilla niemen rajan sektoreilla vuoden 2020 syksyllä. Vuonna 2022 niemen rajan liikennemäärät laskivat noin 3 % vuodesta 2021. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Lauttasaaren sektorilla autoliikenne on vähentynyt 18 %, Töölön sektorilla 31 % ja Hakaniemen sektorilla 34 %. Niemen rajan liikennemäärien pitkän ajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 14. 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.

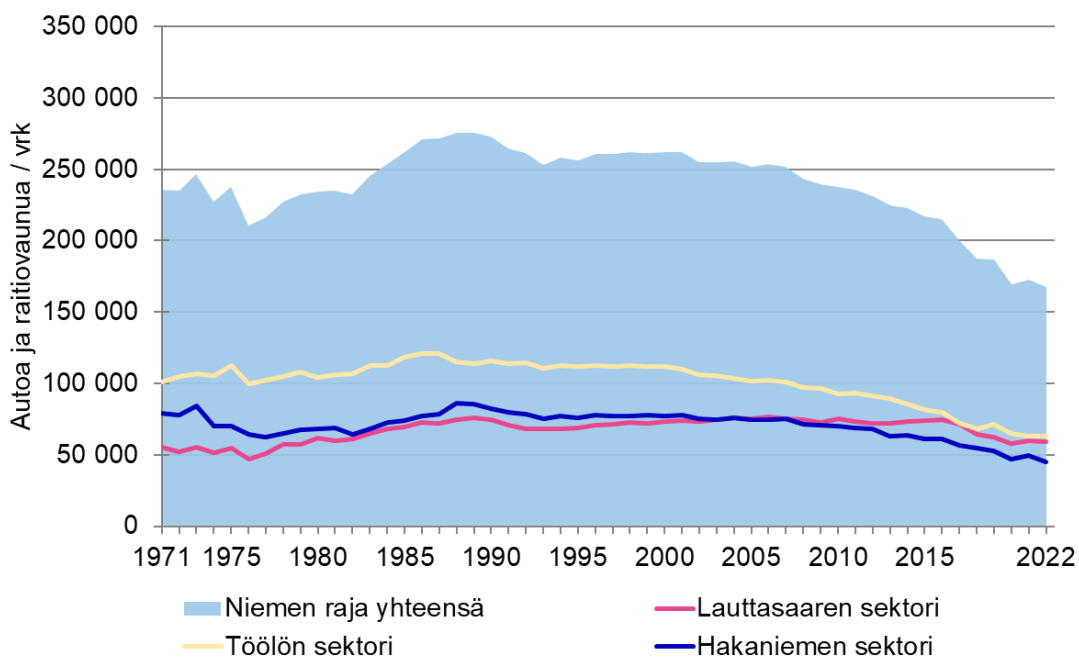
Lauttasaaren sektoriin kuuluu Lauttasaaren ja Lapinlahden sillat. Töölön sektori tarkoittaa poikkileikkausta, joka kulkee Merikannontien, Mechelininkadun, Runeberginkadun, Töölönkadun ja Mannerheimintien yli Eteläisen ja Pohjoisen Hesperiankadun kohdalla. Hakaniemen sektori tarkoittaa Pitkäsiltää ja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

Vuoden 2022 aikana niemen rajan laskentalinjalla oli käynnissä useita suuria katutyömaita. Töölössä jatkui vuonna 2021 alkanut Kasin katutyöt -remontti, minkä lisäksi myös Caloniuksenkatu oli autoliikenteeltä suljettuna perusparannuksen takia. Hakaniemessä jatkui Kruunusillat-työhön kuuluvan uuden Hakaniemensillan rakentaminen. Lisäksi Lauttasaareissa käynnissä oli toukokuussa 2022 alkanut ja noin vuoden kestävä itäisen Lauttasaarentien katutyömaa.

Liikennemäärä laski Lauttasaaren sillalla vuoteen 2021 verrattuna hieman, noin 6 % (-700 ajoneuvoa). Laskua vuodentakaisesta selittää mahdollisesti Lauttasaarentiellä vuoden 2022 syksyllä käynnissä ollut katutyömaa. Peruskorjauksessa vuodesta 2019 lähtien ollut Lauttasaaren silta avattiin kokonaan liikenteelle vuoden 2020 lopulla. Lapinlahden sillalla liikennemäärät pysyivät samalla tasolla kuin vuonna 2021.

Niemen rajan Töölön sektorilla liikennemäärät laskivat vuoteen 2021 verrattuna erityisesti Runeberginkadulla (-21 %, -2700 ajoneuvoa). Runeberginkadun liikennemäärät ovat laskeneet jonkin verran vuonna 2020 koronaepidemian leviämisen myötä ja tämän jälkeen edelleen vuosina 2021 ja 2022 katutyömaiden takia. Mannerheimintiellä sekä Töölönkadulla määrät kasvoivat vuodesta 2021 jonkin verran (+8 % ja +10 %). Merikannontiellä liikennemäärät pysyivät vuoden takaiseen verrattuna samalla tasolla ja Mechelininkadulla määrät kasvoivat 2 %.

Hakaniemen sektorilla liikennemäärät vähenivät vuoden 2022 syksyllä 9 % vuodesta 2021 (- 4200 ajoneuvoa). Vähentymä oli suurinta Hakaniemen sillalla, jonka läheisyydessä on ollut laajat työmaa-aikaiset liikennejärjestelyt Kruunusilltojen rakentamisen takia. Pitkäsillalla liikennettä oli nyt noin 10 % enemmän vuoteen 2021 verrattuna (+1800 ajoneuvoa).



Kuva 14. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys niemen rajalla.

Sektori	2022	2021	2017	2012
Lauttasaaren sektori	59 338	60 051	71 374	71 935
Töölön sektori	63 137	63 290	72 372	91 182
Hakaniemen sektori	45 088	49 335	56 361	68 174
Niemen raja yhteensä	167 563	172 676	200 107	231 291

Taulukko 8. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) niemen rajalla sektoreittain.

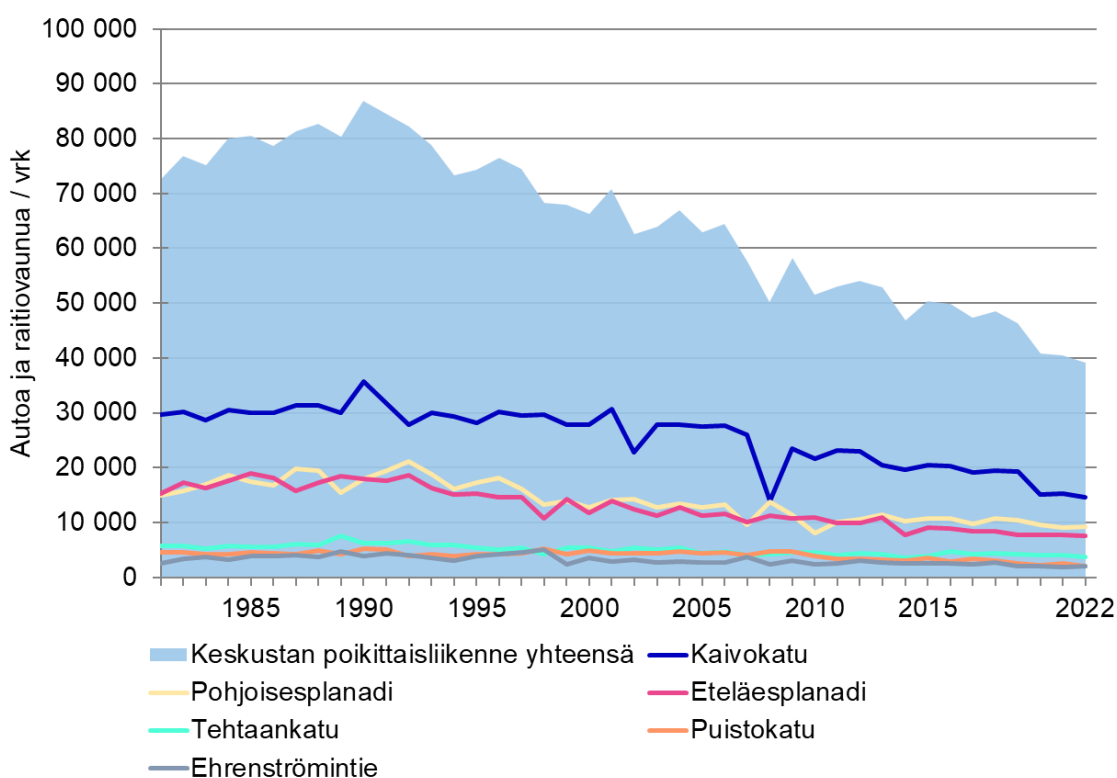
Sektori	Muutos	Muutos	Muutos	Muutos	Muutos	Muutos
	2021– 2022 (abs.)	2021– 2022 (%)	2017– 2022 (abs.)	2017– 2022 (%)	2012– 2022 (abs.)	2012– 2022 (%)
Lauttasaaren sektori	-713	-1 %	-12 036	-17 %	-12 597	-18 %
Töölön sektori	-153	-0 %	-9 235	-13 %	-28 045	-31 %
Hakaniemen sektori	-4 247	-9 %	-11 273	-20 %	-23 086	-34 %
Niemen raja yhteensä	-5 113	-3 %	-32 544	-16 %	-63 728	-28 %

Taulukko 9. Liikennemäärien muutokset niemen rajalla sektoreittain verrattuna vuoden, viiden ja kymmenen vuoden takaiseen.

9 Keskustan poikittaisen autoliikenteen määrät jatkoivat laskua

Keskustan poikittainen moottoriajoneuvoliikenne on ollut tasaisessa laskussa 90-luvun alusta lähtien. Vuoteen 2012 verrattuna liikennemäärät ovat pudonneet laskentalinjalla yhteensä 27 %. Vuoden 1990 liikennemäärien huippuarvon jälkeen määrät ovat pudonneet noin puoleen. Suhteellisesti eniten laskua verrattuna kymmenen vuoden takaiseen on tapahtunut Puistokadulla (-38 %), Kaivokadulla (-36 %) sekä Ehrenströmintiellä (-31 %). Keskustan poikittaisen laskentalinjan liikennemäärien pitkän ajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 15. 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.

Vuoteen 2021 verrattuna keskustan poikittaisliikenteen määrä väheni 3 %. Määrällisesti laskua tapahtui eniten Kaivokadulla (noin 600 ajoneuvoa, -4 %) sekä Puistokadulla (noin 500 ajoneuvoa, -20 %). Koronaepidemian edeltävään aikaan eli vuoteen 2019 verrattuna liikennemäärät olivat nyt 15 % alhaisemmat.



Kuva 15. Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys.

Katu	2022	2021	2017	2012
Kaivokatu	14 599	15 210	19 202	22 908
Pohjoisesplanadi	9 230	9 087	9 776	10 557
Eteläesplanadi	7 495	7 692	8 396	9 853
Tehtaankatu	3 743	4 006	4 302	4 342
Puistokatu	2 079	2 613	3 317	3 334
Ehrenströmintie	2 067	1 915	2 365	2 991
Keskustan poikittaisliikenne yhteensä	39 213	40 523	47 358	53 985

Taulukko 10. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) keskustan poikittaisella laskentalinjalla pisteittäin.

Katu	Muutos 2021– 2022 (abs.)	Muutos 2021– 2022 (%)	Muutos 2017– 2022 (abs.)	Muutos 2017– 2022 (%)	Muutos 2012– 2022 (abs.)	Muutos 2012– 2022 (%)
Kaivokatu	-611	-4 %	-4 603	-24 %	-8 309	-36 %
Pohjoisesplanadi	+143	+2 %	-546	-6 %	-1 327	-13 %
Eteläesplanadi	-197	-3 %	-901	-11 %	-2 358	-24 %
Tehtaankatu	-263	-7 %	-559	-13 %	-599	-14 %
Puistokatu	-534	-20 %	-1 238	-37 %	-1 255	-38 %
Ehrenströmintie	+152	+8 %	-298	-13 %	-924	-31 %
Keskustan poikittaisliikenne yhteensä	-1 310	-3 %	-8 145	-17 %	-14 772	-27 %

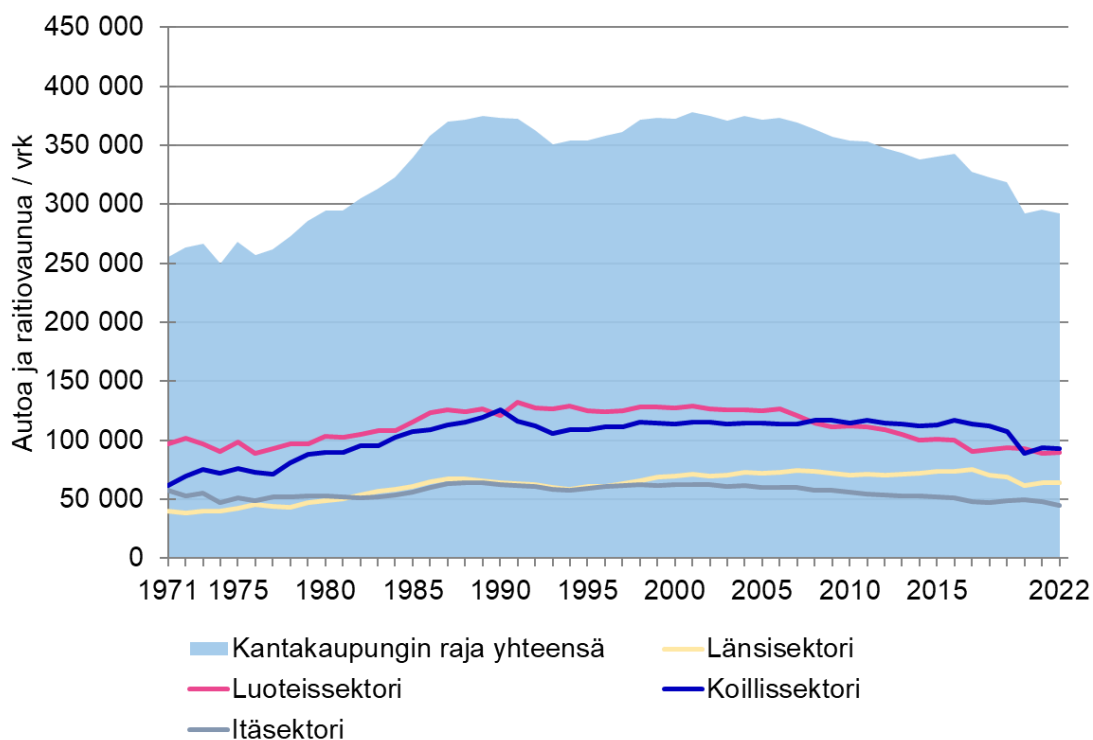
Taulukko 11. Keskustan poikittaisen liikenteen muutokset kaduittain viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

10 Kantakaupungin rajan autoliikennemäärä on pysynyt tasaisena

Moottoriajoneuvoliikenteen määrä on vähentynyt vajaan neljänneksen kantakaupungin rajalla 2000-luvun alkuvuosista. Myös 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 2012 verrattuna noin 21 100:lla (-18 %). Myös luoteissektorilla (Meilahden silta–Munkkiniemen silta–Mannerheimintie–Ilmalankatu–Veturitie), liikennemäärät laskivat kymmenen vuoden takaiseen lähes saman verran (-19 000 ajoneuvoa, -17 %). Kantakaupungin rajan laskentalinjan liikennemäärien pitkän ajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 16. 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 2021 verrattuna yhteen laskettu liikennemäärä kantakaupungin rajalla oli vuonna 2022 prosentoin pienempi. Vuoteen 2020 verrattuna määrät olivat yhtä suuret. Suurin vuoden aikana tapahtunut muutos tapahtui Itäsektorilla (Kulosaarensilta), jossa liikennettä oli 7 % vähemmän kuin vuonna 2021 (-3200 autoa). Muilla sektoreilla muutokset olivat sekä suhteellisesti että määrällisesti pienempiä, vaikkakin yksittäisten laskentapisteiden kohdalla tapahtui jonkin verran muutosta.

Kantakaupungin rajan laskentalinjalla on ollut 2020-luvulla käynnissä useita työmaita, jotka ovat oletettavasti vaikuttaneet liikennemääriin ja niiden muutoksiin. Vähentämää on tapahtunut erityisesti koillissektorilla, jonka varrella on ollut käynnissä Kalasatamasta Pasilaan -hankkeen työmaa. Työmaa on vaikuttanut erityisesti Hermannin rantatien liikenteeseen määriä alentavasti, vuoteen 2021 verrattuna määrät laskivat -32 % (-5400 autoa). Luoteissektorilla työmaita on ollut käynnissä sekä Ilmalankadulla että Veturitiellä. Ilmalassa vuoden 2020 kesästä käynnissä ollut Ilmalankatu-Radiokadun ratikkatyömaa valmistui vuoden 2022 syksyllä, minkä myötä myös liikennemäärät Ilmalankadulla olivat tarkasteluajana vuonna 2022 62 % suuremmat verrattuna vuoden 2021 työmaa-aikaiseen tilanteeseen. Muutoksia Pasilan liikenteeseen on lisäksi tuonut Veturitien ja Ratapihankortteleiden katu- ja siltatyömaa. Veturitien laskentapisteellä liikennemäärä oli vuoteen 2021 verrattuna 22 % pienempi (-5200 autoa). Osa Veturitien liikenteestä on mahdollisesti siirtynyt Ratapihatielle, jossa liikennettä oli 2022 noin 11 % enemmän kuin vuonna 2021 (+2200 autoa).



Kuva 16. Moottoriajoneuvoliikenteen määrien pitkän aikavälin kehitys kantakaupungin rajalla.

Sektori	2022	2021	2017	2012
Länsisektori	63 938	64 335	75 218	70 443
Luoteissektori	90 077	89 300	90 869	109 085
Koillissektori	93 171	93 576	113 406	114 240
Itäsektori	45 116	48 363	47 709	53 873
Kantakaupungin raja yhteensä	292 302	295 574	327 202	347 641

Taulukko 12. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) kantakaupungin rajan laskentalinjalla sektoreittain.

Sektori	Muutos 2021– 2022 (abs.)	Muutos 2021– 2022 (%)	Muutos 2017– 2022 (abs.)	Muutos 2017– 2022 (%)	Muutos 2012– 2022 (abs.)	Muutos 2012– 2022 (%)
Länsisektori	-397	-1 %	-11 280	-15 %	-6 505	-9 %
Luoteissektori	+777	+1 %	-792	-1 %	-19 008	-17 %
Koillissektori	-405	-0 %	-20 235	-18 %	-21 069	-18 %
Itäsektori	-3 247	-7 %	-2593	-5 %	-8 757	-16 %
Kantakaupungin raja yhteensä	-3 272	-1 %	-34 900	-11 %	-55 339	-16 %

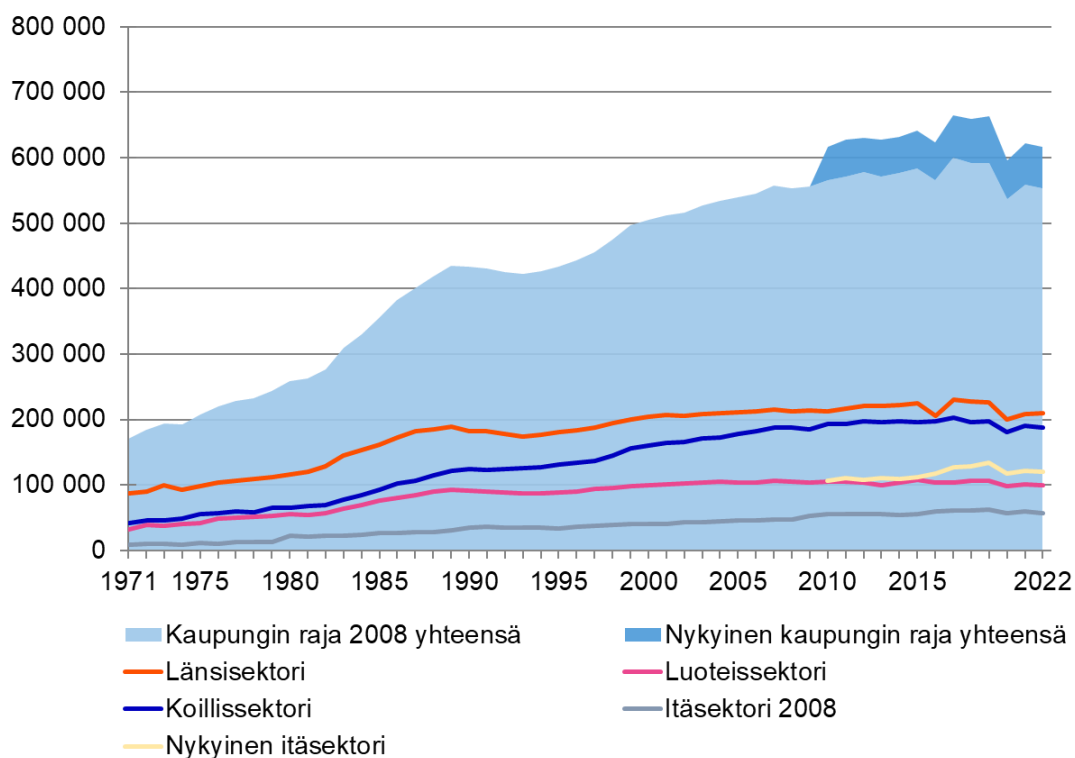
Taulukko 13. Liikennemäärien muutokset kantakaupungin rajalla sektoreittain viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana

11 Autoliikennemäärät laskivat kaupungin rajalla lähes kaikilla sektoreilla

Kaupungin rajan autoliikennemäärät ovat yleisesti tarkasteltuna kasvaneet tasaisesti. Useimpien sektoreiden kohdalla kasvu on viimeisen vuosikymmenen aikana kuitenkin hidastunut. 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 halvemman lippuvyöhykkeen piiriin. Vuonna 2020 kaupungin rajan liikennemäärissä tapahtui myös koronaepidemian myötä poikkeuksellisesti selvä lasku. Tämän jälkeen vuosina 2021 ja 2022 määrissä on havaittavissa jonkin verran liikennemäärien palautumista, mutta määrät ovat kuitenkin olleet vuotta 2019 alhaisemmalla tasolla. Vuoden 2008 mukaisen kaupungin rajan lisäksi vuosittain seurataan uutta kaupungin rajaa, joka syntyi, kun Östersundom liitettiin osaksi Helsinkiä vuonna 2009. Kaupungin rajan vuoden 2021 tuloksia korjattiin nykyisen kaupungin rajan pisteiden yhteenlasketun liikennemäärän osalta. Korjattu tulos on 621 000 ajoneuvoa (edellinen virheellisesti 622 000). Kaupungin vuoden 2008 mukaisen sekä nykyisen rajan liikennemäärien pitkän ajan kehitys on sektoreittain esitetty kuvassa 17. Taulukossa 14 on esitetty kaupungin rajan liikennemäärät sektoreittain eri vuosina ja taulukossa 15. kaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Kaupungin nykyisen rajan liikenne on vähentynyt kymmenen vuoden takaiseen verrattuna 2 % (-13 800 ajoneuvoa), vuoden 2008 mukaisen rajan osalta vähenemä on 4 % (-24 600 ajoneuvoa). Kun tarkastellaan sektorikohtaisia muutoksia, liikennemäärä muuttunut kymmenen vuoden takaiseen verrattuna suhteellisesti eniten nykyisellä Itäsektorilla eli Östersundomin rajalla (+11 %, +12 400 ajoneuvoa). Länsisektorilla (Länsiväylä-Otaniemen silta-Turunväylä-Turuntie-Kehä I), luoteissektorilla (Vihdintie-Malminkartanontie-Hämeenlinnanväylä) ja koillissektorilla (Tuusulanväylä-Tammiston kauppatie-Suutarilantie-Tikkuritie-Vanha Porvoontie-Lahdentie) liikennemäärät olivat 5 % pienemmät verrattuna kymmenen vuoden takaiseen (2012).

Vuoteen 2021 verrattuna liikennemäärät laskivat hieman lähes kaikilla laskentasektoreilla. Poikkeuksena oli länsisektori, jonka liikennemäärä pysyi lähellä edellisvuoden tasoa (+0 %, +200 ajoneuvoa). Suhteellisesti eniten liikennemäärät laskivat vuoden 2008 mukaisella itäsektorilla (-3 %, -1900 ajoneuvoa). Yksittäisten pisteiden osalta muutosta tapahtui erityisesti Turuntiellä, jossa liikennemäärät ovat Pitäjänmäen katutyömaiden takia olleet alhaiset vuodesta 2021 lähtien. Vuoteen 2021 verrattuna liikennemäärät olivat Turuntiellä 6 % (-500 ajoneuvoa) alhaisemmat ja vuoteen 2019 verrattuna 35 % alhaisemmat (-4600 ajoneuvoa).



Kuva 17. Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kaupungin rajalla.

Sektori	2022	2021	2017	2012
Länsisektori	209 252	209 053	230 910	220 662
Luoteissektori	99 557	100 715	103 917	104 362
Koillissektori	187 692	190 037	203 524	197 678
Itäsektori 2008	57 294	59 240	61 228	55 738
Nykyinen itäsektori	120 460	121 663	126 561	108 066
Kaupungin raja 2008 yhteensä	553 795	559 045	599 579	578 440
Uusi kaupungin raja	616 961	621 468	664 912	630 768

Taulukko 14. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) vuoden 2008 ja nykyisen kaupungin rajan laskentalinjoilla sektoreittain.

Sektori	Muutos 2021– 2022 (abs.)	Muutos 2021– 2022 (%)	Muutos 2017– 2022 (abs.)	Muutos 2017– 2022 (%)	Muutos 2012– 2022 (abs.)	Muutos 2012– 2022 (%)
Länsisektori	+199	+0 %	-21 658	-9 %	-11 410	-5 %
Luoteissektori	-1 158	-1 %	-4 360	-4 %	-4 805	-5 %
Koillissektori	-2 345	-1 %	-15 832	-8 %	-9 986	-5 %
Itäsektori 2008	-1 946	-3 %	-3 934	-6 %	+1 556	+3 %
Nykyinen itäsektori	-1 203	-1 %	-6 101	-5 %	+12 394	+11 %
Kaupungin raja 2008 yhteensä	-5 250	-1 %	-45 784	-8 %	-24 645	-4 %
Uusi kaupungin raja	-4 507	-1 %	-47 951	-7 %	-13 807	-2 %

Taulukko 15. Liikennemäärien muutokset vuoden 2008 mukaisella sekä nykyisellä kaupungin rajalla sektoreittain viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

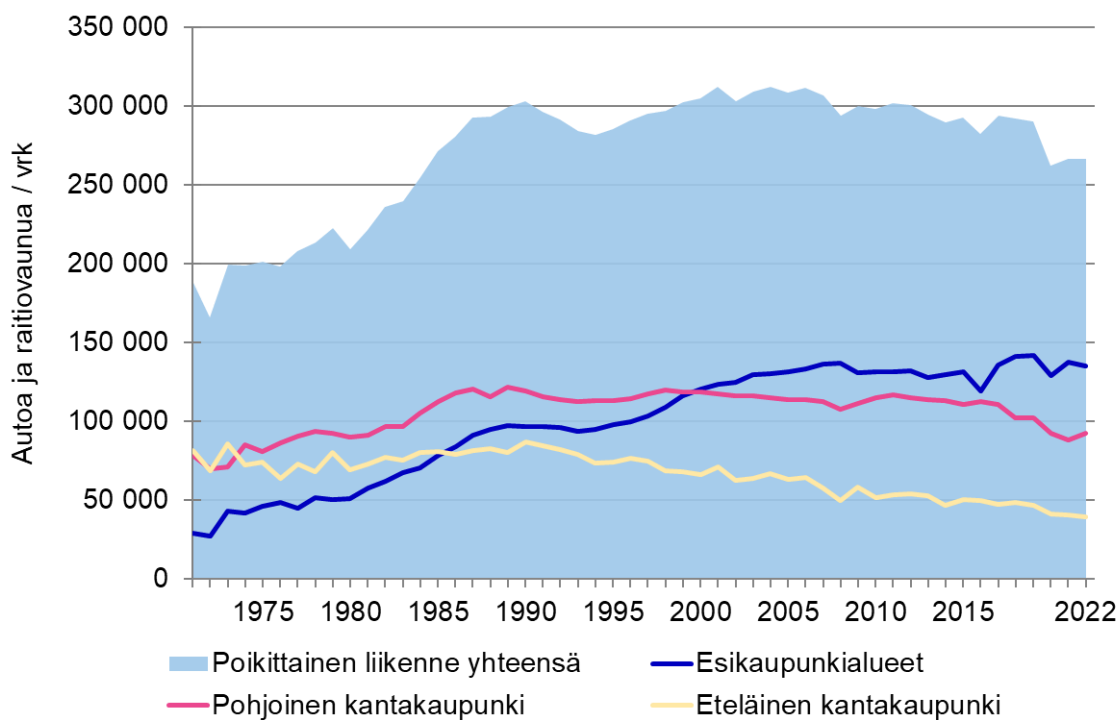
12 Poikittaisliikenteen yhteenlaskettu autoliikennemäärä pysyi edellisvuoden tasolla

Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen yhteenlasketut määrät ovat olleet loivassa laskussa vuosituhannen alun jälkeen. Viimeisen kymmenen vuoden aikana määrät ovat vähentyneet selvästi eteläisessä (-27 %) ja pohjoisessa kantakaupungissa (-20 %). Esikaupunkialueiden liikennemäärä oli nyt 2 % suurempi verrattuna vuoden 2012 tulokseen. Kuvassa 18 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 2021 verrattuna liikennemäärät laskivat yhteensä 2 % esikaupunkialueen pisteiden (Kehä I–Pirkkolantie–Metsäläntie) osalta. Vuoden aikana tapahtuneet katukohtaiset muutokset eivät olleet suuria. Erityisesti Pirkkolantiella liikennemäärät olivat edelleen selkeästi alhaisemmat verrattuna tilanteeseen, joka oli ennen Raide-Jokerin työmaan alkamista. Raide-Jokerin rakentaminen alkoi vuoden 2019 kesäkuussa.

Pohjoisen kantakaupungin osalta (Hakamäentie–Nordenskiöldinkatu–Helsinginkatu) moottoriajoneuvoliikenteen määrä kasvoi 5 % vuodesta 2021. Kasvusta huolimatta pohjoisen kantakaupungin määrät olivat edelleen 9 % alhaisemmat verrattuna vuoden 2019 liikennemääriin. Kasvua tapahtui erityisesti Hakamäentiellä (+6 %, +2400 ajoneuvoa) sekä Nordenskiöldinkadulla (+6 %, +1400 ajoneuvoa).

Eteläisen kantakaupungin (kaivokatu–Pohjoisesplanadi–Eteläesplanadi–Tehtaankatu–Puistokatu–Ehrenströmintie) osalta liikennemäärät laskivat noin 3 % vuoden takaiseen verrattuna. Eteläisen kantakaupungin laskentapisteen kehityksestä on kirjoitettu enemmän keskustan poikittaisliikenteen kappaleessa 9.



Kuva 18. Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys.

Alue	2022	2021	2017	2012
Esikaupunkialueet	134 971	137 746	135 448	131 738
Pohjoinen kantakaupunki	92 348	88 244	110 924	114 944
Eteläinen kantakaupunki	39 213	40 523	47 358	53 985
Poikittainen liikenne yhteensä	266 532	266 513	293 730	300 667

Taulukko 16. Liikennemäärät (autot+raitiovaunut) poikittaisella laskentalinjalla alueittain.

Alue	Muutos 2021– 2022 (abs.)	Muutos 2021– 2022 (%)	Muutos 2017– 2022 (abs.)	Muutos 2017– 2022 (%)	Muutos 2012– 2022 (abs.)	Muutos 2012– 2022 (%)
Esikaupunkialueet	-2 775	-2 %	-477	-0 %	+3 233	+2 %
Pohjoinen kantakaupunki	+4 104	+5 %	-18 576	-17 %	-22 596	-20 %
Eteläinen kantakaupunki	-1 310	-3 %	-8 145	-17 %	-14 772	-27 %
Poikittainen liikenne yhteensä	+19	+0 %	-27 198	-9 %	-34 135	-27 %

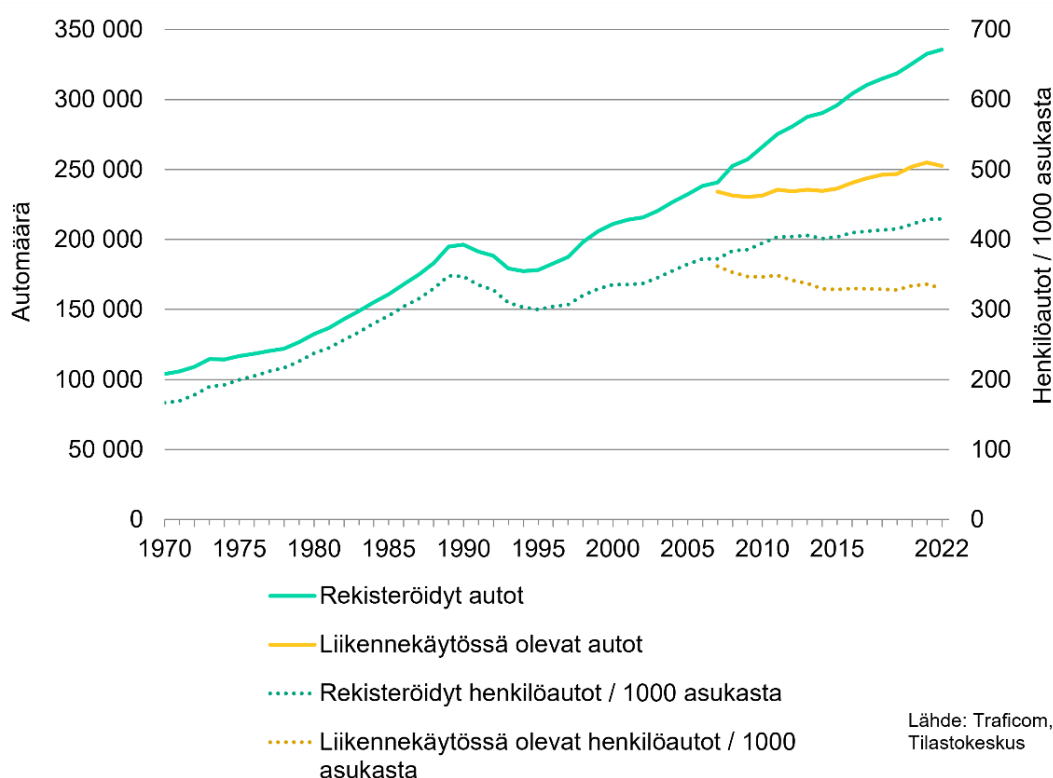
Taulukko 17. Liikennemäärien muutokset poikittaisella laskentalinjalla alueittain viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

13 Autokannan kehitys Helsingissä

Traficomien ajoneuvokannan tilastojen mukaan vuoden 2022 lopussa Helsingissä oli rekisteröity noin 335 700 autoa, joista liikennekäytössä oli 252 500. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 0,92 % (+3 100) ja liikennekäytössä olevien laski 1,04 % (-2 600). Viimeisen viiden vuoden aikana rekisteröityjen autojen määrä on lisääntynyt 8,13 % (+25 200) ja liikennekäytössä olevien määrä 3,53 % (+8 600).

Vuonna 2022 henkilöautoja Helsingissä oli rekisterissä 285 100 ja liikennekäytössä 219 200. Rekisteröityjen henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohden, eli henkilöautotiheys, oli Helsingissä vuoden 2022 lopussa 429. Henkilöautotiheys oli sama kuin vuonna 2021. Vuonna 2022 Helsingissä oli liikennekäytössä 330 henkilöautoa 1 000 asukasta kohden. Määrä laski edellisestä vuodesta 1,84 %. Koronaepidemian alkamisen jälkeen liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys kasvoi vuosina 2020 ja 2021 poikkeuksellisen voimakkaasti. Vuoden 2022 rekisteröityjen henkilöautojen tiheyden tasaantumisen ja liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheyden laskun taustalla on mahdollisesti ollut koronaepidemiatilanteen helpottuminen, mutta erityisesti myös vuoden 2022 kesällä ja syksyllä tapahtunut polttoaineiden hintojen ja inflaation voimakas kasvu. Verrattuna viiden vuoden takaiseen, rekisteröityjen henkilöautojen tiheys oli nyt 4,24 % ja liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys 0,20 % suurempi. Kuvassa 19 on esitetty Helsingissä rekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat autot sekä henkilöautotiheys vuosina 1970–2022.

Pääkaupunkiseudun muihin kuntiin ja koko Suomeen verrattuna Helsingin liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä asukaslukuun suhteutettuna on alhainen. Muissa pääkaupunkiseudun kunnissa liikennekäytössä oli 432 henkilöautoa 1000 asukasta kohden (Espoo, Kauniainen ja Vantaa). Manner-Suomen keskiarvo oli 498 henkilöautoa 1000 asukasta kohden. Ajoneuvokannan tiheydet on laskettu Tilastokeskuksen väestö 31.12. –tietojen pohjalta.



Kuva 19. Helsingissä rekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat autot sekä henkilöautotiheys (1970–2022).

Helsinki

Helsingin kaupunki
Toimijan nimi

Pohjoisesplanadi 11–13
00170 Helsinki
PL 1
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihde 09 310 1641

www.hel.fi