



Henkilöliikennetutkimus 2010–2011

SUOMALAISTEN LIIKKUMINEN

Henkilöliikennetutkimus 2010–2011

Suomalaisten liikkuminen

Kannen kuva: Pyöräilykuntien verkosto ry

Lukujen aloitus kuvat:

Luku 6 Reijo Helaakoski, muut kuvat

Liikenneviraston kuva-arkisto

ISBN 978-952-255-102-3

Verkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISBN 978-952-255-103-0

Kopijyvä Oy

Kuopio 2012

Julkaisua myy/saatavana

paino.kuopio@kopijyva.fi

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 020 637 373

Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Liikennevirasto, liikennesuunnitteluosasto. Helsinki 2012. 98 sivua ja 3 liitettä. ISBN 978-952-255-102-3, ISBN 978-952-255-103-0 (pdf).

Avainsanat: henkilöliikennetutkimus, matkaluku, matkasuorite, matkapäiväkirja

Tiivistelmä

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus on toteutettu kuuden vuoden välein. Ensimmäisen keran valtakunnallisesti kattavaa tietoa suomalaisten liikkumisesta kerättiin vuonna 1974 ja tämän jälkeen säännöllisesti vuosina 1980, 1986, 1992, 1998–1999, 2004–2005 ja uusin 2010–2011.

Tavoitteena on ollut tuottaa laadukas ja kattava tutkimusaineisto, jonka avulla voidaan muodostaa yleiskuva suomalaisten liikkumisesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä sekä henkilöliikennematkojen väestöryhmittäisistä, alueellisista ja ajallisista vaihteluista.

Vuoden 2010–2011 valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus toteutettiin 1.6.2010–31.5.2011. Tutkimuksessa on selvitetty suomalaisten liikkumista päivittäin, jokaisena vuoden päivänä. Lisäksi on kerätty tietoja yli sata kilometriä pitkistä matkoista. Tutkimuksen laatua seurattiin päivittäin haastattelukeskuksessa ja kuukausittain erillisellä laadun seurantaraportilla. Vastausaste oli 56 prosenttia.

Kaikkein pisimpien matkojen määrä on kasvanut. Yli sata kilometriä pitkien kotimaanmatkojen määrä on kasvanut 16 prosenttia edelliseen,

kuuden vuoden takaiseen, tutkimukseen nähden. Vastaavien ulkomaanmatkojen määrä on kasvanut 21 prosenttia. Junaa ja lentokonetta käytetään aiempaa useammin pitkillä matkoilla henkilöauton sijaan.

Kaikkien ikäryhmien jalankulku- ja pyöräily-suoritteet ovat laskeneet ja eniten ovat vähentyneet mopoikäisten ja hieman tätä nuorempien jalankulku ja pyöräily. Selvää laskua on myös eläkeikäisten ja eläkeikää lähestyvien jalankulussa ja pyöräilyssä. Nuorten kyyditysmatkat ovat vähentyneet, ja samalla nuorten itsenäinen liikkuminen mopoilla ja mopopautoilla on kasvanut.

Ostos- ja asiointimatkat ovat lisääntyneet ja samalla vierailu-, mökki- ja muut vapaa-ajanmatkat ovat vähentyneet.

Miesten ja naisten väliset erot kokonaismatkasuoritteessa ovat vähentyneet. Taloudessa on yhä useammin kakkosauto ja naisten autoilu on edelleen yleistynyt. Vaikka autokanta on kasvanut 12 vuodessa noin 40 prosenttia, ei henkilöautoilu ole kasvanut samaan tahtiin, sillä autoilla ajetaan vuodessa huomattavasti vähemmän kuin aiemmin.

Yhdyskuntarakenteella on huomattava merkitys suomalaisten kotimaan matkasuoritteeseen. Liikkumisen tarve on suurin toisaalta harvaan asutuilla alueilla ja toisaalta suuriksi kasvaneiden kaupunkiseutujen lievealueilla.

Vuoden 2010–2011 tutkimuksessa on ensimmäistä kertaa selvitetty matkakohteiden sijaintia. Tarkoituksena on ollut mahdollistaa aineiston jatkokäyttö tutkittaessa liikkumisen yhteyttä liikennejärjestelmään ja maankäyttöön. Lisäksi tutkimuksessa on uusina asioina selvitetty vaihtoehtoisten kulkutapojen käyttömahdollisuutta, etätyötä, internetin käyttöä ja lasten elinpiirin laajuutta.

Lisätietoja on saatavilla internet-osoitteesta www.hlt.fi.

Resvaneundersökning 2010–2011. Trafikverket, trafikplanering. Helsingfors 2012. 98 sidor och 3 bilagor. ISBN 978-952-255-102-3, ISBN 978-952-255-103-0 (pdf).

Nyckelord: persontrafikundersökning, restal, resprestation, resdagbok

Sammanfattning

Den landsomfattande persontrafikundersökningen har genomförts med sex års mellanrum. Den första undersökningen, där data om finsk persontrafik insamlades, genomfördes år 1974. Därefter har undersökningen genomförts åren 1980, 1986, 1992, 1998–1999, 2004–2005 och senast åren 2010–2011.

Målet har varit att insamla undersökningsdata med hög kvalitet och god täckning och som ger möjligheter att utforma en samlad bild av finländares resvanor och variablerna förknippade med dessa resvanor. Materialet skulle även visa de tidsmässiga och regionala variationerna av resandet.

Den landsomfattande persontrafikundersökningen 2010–2011 genomfördes under tidsperioden 1.6.2010–31.5 2011. I undersökningen har finländares resande upprettas dagligen, under årets varje dag. Därtill har man samlat data om resor som är längre än 100 km. En uppföljning av undersökningens kvalitet skedde dagligen i undersökningscentret och en separat kvalitetsuppföljningsrapport utgavs varje månad. Svarsprocenten uppgick till 56%.

Andelen av de allra längsta resorna har ökat. Resor inom landet, vars längd överstiger 100 km, har ökat med 16 procent jämfört med resultat från undersökningen sex år sedan. Motsvariga utlandsresor har ökat med 21 procent. Tåg och flyg används mer än tidigare i stället för bilen på långa resor.

Transportarbetet för gång och cykel har minskat i alla åldersgrupper. Störst har minskningen varit i gruppen "mopedåringar" eller något yngre. En tydlig minskning i transportarbetet för gång och cykel har även skett i åldersgruppen pensionärer och åldersgruppen nära pensionärsåldern. Skjuts av unga har minskat och ersatts av självständigt resande med moped och mopedbil.

Inköpsresandet och resandet i ärenden har ökat medan besöks-, stug- och övriga fritidsresandet har minskat.

Skillnaden i det totala resandet mellan män och kvinnor har utjämnats. I hushållen har man allt oftare två bilar och kvinnornas resande med personbil har ökat. Fastän bilbeståndet ökat under 12 år med ca 40 % har inte transportarbetet för personbilar ökat motsvarigt eftersom trafikarbetet per bil sjunkit betydligt.

Samhällsstrukturen spelar en betydande roll med avseende på det inhemska transportarbetet. Resbehovet är störst inom glesbygden och de större stadsregionernas randområden.

I undersökningen 2010–2011 har man för första gången även utrett resmålens lokalisering. Målet har varit att samla data i en sådan form som gör det möjligt att i ett senare skede studera sambanden mellan resmönstret och dess beroende av trafiksystemet och markanvändningen. Som ett nytt inslag har man även undersökt möjligheten att använda alternativa färdmedel, distansarbete, internet och utvidgning av barns livsomgivning.

Mer information finns att hämta från internet adressen www.hlt.fi

National Travel Survey 2010–2011. Finnish Transport Agency, Transport Planning. Helsinki 2012. 98 pages and 3 appendices. ISBN 978-952-255-102-3, ISBN 978-952-255-103-0 (pdf).

Keywords: passenger transport survey, number of trips, distance traveled, travel diary

Summary

The national passenger transport survey is performed every six years. Comprehensive nationwide information about Finnish mobility was first collected in 1974 and then regularly every six years in 1980, 1986, 1992, 1998–1999, 2004–2005 and most recently in 2010–2011.

The goal has been to produce a comprehensive high quality dataset, which can be used to form an overview of the travel habits of Finns and the factors that affect these habits as well as demographic, spatial and temporal variations in passenger trips.

The 2010–2011 national travel survey was performed 1.6.2010–31.5.2011. The study included daily trips made by Finns, on every day of the year. In addition over 100 kilometres long trips were studied separately. The quality of the study was monitored daily in the interview centre as well as monthly with the help of separate quality tracking reports. The total response rate was 56 percent.

The amount of the longest trips has grown. The amount of over 100 kilometres long domestic trips has grown 16 percent compared to the previous study six years ago. The amount of interna-

tional trips longer than 100 kilometres has grown 21 percent. People making long distance trips use train and plane more often than before instead of driving a passenger car.

Travel by foot and bicycle has declined in every age group. Walking and cycling has declined the most among teens allowed to drive a moped (15–17 years), and those slightly younger than that. In addition walking and cycling has declined among retired people and those approaching retirement age. Giving a ride to teens has declined and at the same time teens' independent travel by moped and microcar has increased.

The amount of shopping and personal business trips has increased while the amount of visits, trips to summer cottage and other leisure trips has decreased.

Differences between men and women in terms of total travelled kilometres have decreased. An increasing amount of households own a second car and the amount of car kilometres driven by women has kept rising. Even though the amount of cars has grown 40 percent in 12 years the amount of kilometres driven has not grown equally, as the

amount of kilometres driven per car per annum has dropped significantly.

Urban structure has a significant effect on the domestic kilometres travelled by Finns. The demand for travel is greatest in sparsely populated areas and on the other hand in the outskirts of big city regions.

In the 2010–2011 study the locations of the destinations have been reported for the first time. The purpose has been to enable further use of the dataset to study connections between travel, transport system and land use. In addition, as new topics the respondents were asked about the possibility of using alternative modes, remote work, use of internet and how far from home children move independently.

Additional information is available from the Internet address <http://www.hlt.fi>.

Esipuhe

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus on perustietoaaineisto suomalaisten liikkumisesta. Nyt toteutettu, järjestyksessään seitsemäs tutkimus ajoittui vuosille 2010–2011. Tutkimusmenetelmänä oli puhe-
linhaastattelu, jonka tukena oli vastaajien täyttämä matkapäiväkirja. Tutkimuksen vastausaste oli edelleen suhteellisen korkea, 56 prosenttia.

Tutkimuksen tilaajana toimi Liikennevirasto. Työn ohjausryhmään kuuluivat:

Tytti Viinikainen, Liikennevirasto (pj)
Arja Aalto, Liikennevirasto
Pekka Rätty, Uudenmaan ELY-keskus (12/2010 asti), Helsingin seudun liikenne (1/2011 alkaen)
Harri Uusnäkki, Liikenne- ja viestintäministeriö (10/2011 asti)
Katariina Myllärniemi, Liikenne- ja viestintäministeriö (10/2011 alkaen)
Carita Strandell, Ympäristöministeriö (10/2010 asti)
Kaisa Mäkelä, Ympäristöministeriö (10/2010 alkaen)
Satu Tolonen, Työ- ja elinkeinoministeriö
Nina Karasmaa, Hämeen ammattikorkeakoulu
Marko Vihervuori, Helsingin seudun liikenne (9/2010 alkaen)
Ossi Nurmi, Tilastokeskus
Anu-Riikka Aalto, VR
Mika Ristimäki, Suomen ympäristökeskus

Työn toteuttamisesta vastasivat WSP Finland Oy, TNS Gallup Oy sekä alikonsulttina Suomen ympäristökeskus.

Tässä raportissa on esitetty tutkimuksen keskeiset tulokset. Lisäksi on erikseen julkaistu tekninen raportti, jossa on yksityiskohtaisesti kuvattu tutkimuksen toteutus, menetelmät ja aineiston laatu.

Lisätietoja ja -tuloksia on saatavissa tutkimuksen internet-sivuilta www.hlt.fi.

Helsingissä maaliskuussa 2012
Liikennevirasto
Liikennesuunnitteluosasto

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	9	4.7	Kulikutapojen käyttö ja etäisyys pysäkille.....	51
2	YLEISKUVA SUOMALAISTEN LIIKKUMISESTA	17	4.8	Vaihtoehtoiset kulutavat	52
2.1	Keskeiset tunnusluvut.....	17	5	ERI VÄESTÖRYHMIEN KOTIMAANMATKAT	55
2.2	Vertailu aiempiin tutkimuksiin	17	5.1	Eri-ikäisten miesten ja naisten liikkuminen.....	55
2.2.1	Kotimaanmatkat vuosina 1974–2011	17	5.2	Lasten elinpiiri.....	62
2.2.2	Vuosien 1998–1999, 2004–2005 ja 2010–2011 henkilöliikennetutkimusten vertailu	18	5.3	Kakkosasunnon ja vapaa-ajanasunnon hallinta.....	63
2.3	Matkojen lukumäärän, suoritteen ja matkoihin käytetyn ajan jakaumat.....	20	5.4	Etätyö ja internetin käyttö.....	66
2.4	Eräiden väestöryhmien matkasuoritteet	22	6	KOTIMAANMATKOJEN AJALLISET VAIHTELUT	71
3	KOTIMAANMATKOJEN TARKOITUKSET JA MATKAKOhteET	25	6.1	Kuukausivaihtelut.....	71
3.1	Matkojen pääasialliset tarkoitukset	25	6.2	Viikonpäivävaihtelut.....	72
3.2	Matkakohteet.....	27	6.3	Keskivuorokausiliikenteen ja syksyn koko viikon muunnoskertoimet	74
3.3	Kyyditys- ja saattomatkat.....	28	6.4	Tuntivaihtelut	76
4	KOTIMAANMATKOJEN KULKUTAVAT.....	31	7	KOTIMAANMATKOJEN TUNNUSLUVUT JA ASUINPAIKKA.....	79
4.1	Pääasiallinen kulutapa	31	7.1	Taajamat, kylät ja haja-asutusalue.....	79
4.2	Kulutapa ja matkan tarkoitus	34	7.2	Taajamien asuinalueet.....	81
4.3	Matkojen pituusjakaumat kulutavoittain ja kulutapaosuudet	35	7.3	Kaupunkiseutujen taajamat.....	82
4.4	Kulikutapojen käyttö matkan aikana	37	7.4	Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet	84
4.5	Ajokortin ja joukkoliikennelipun haltijat, kotitalouden ajoneuvot ..	39	7.5	Aluetehokkuus.....	86
4.5.1	Ajokortin haltijat.....	39	7.6	Päivittäistavarakauppojen saavutettavuusvyöhykkeet	88
4.5.2	Kotitalouden käytössä olevat henkilöautot ja työmatkavähennys	42	8	PITKÄT MATKAT	91
4.5.3	Ajo henkilöautolla	44	8.1	Perustietoja pitkistä matkoista	91
4.5.4	Auton käyttömahdollisuus.....	46	8.2	Pitkät kotimaanmatkat	93
4.5.5	Joukkoliikennelipun haltijat.....	47	8.3	Pitkät ulkomaanmatkat.....	96
4.6	Matkaseurueet eri kulutavoilla	47	LIITTEET		
4.6.1	Henkilöauton keskikuormitus.....	47	Liite 1	Käsitteet	
4.6.2	Seurueen koko.....	48	Liite 2	Tutkimusmenetelmät	
			Liite 3	Keskeisten matkakäsitteiden luotettavuus	

9	R	Hietalahti	17:58	9	IC 172	Turku Abo	
4	15	M	Vaivankoski Vandaforsen	18:02	11	IC 142	Tampere
5	2	P	Hiekkaharju Sandkulla	18:06	7	P 24	Turku
5	2	P	Hiekkaharju Sandkulla	18:58	11	S 144	

↓	🚶	Raitteet Spår	Tracks Spår	1-19	→	🚶	Raitteet Spår	Tracks Spår	1-3
←	🚶	📦	📦	📦	←	🚶	Hotellikeskus Hotellcentralen	Hotel Booking Hotellcentralen	



1 Johdanto

Perustietoa tutkimuksesta

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus on toistuva noin kuuden vuoden välein toteutettu tutkimus. Ensimmäisen kerran valtakunnallisesti kattavaa tietoa suomalaisten liikkumisesta kerättiin vuonna 1974 ja tämän jälkeen säännöllisesti 1980, 1986, 1992, 1998–1999, 2004–2005 ja uusin tutkimus 2010–2011.

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus on ympärivuotinen ja se kattaa kaikki viikonpäivät ja vuodenaajat. Tuoreimmassa tutkimuksessa suomalaisten liikkumista on seurattu ajanjaksolla 1.6.2010–31.5.2011. Kukin vastaaja on ilmoittanut yhden tutkimuspäivän matkansa. Lisäksi on kerätty ympäri vuoden tietoja yli sata kilometriä pitkistä matkoista. Yli sata kilometriä pitkiä henkilöautomatkoja on seurattu kahden viikon jaksolta ja muilla kulkutavoilla tehtyjä yli sata kilometriä pitkiä matkoja neljän viikon jaksolta.

Tutkimuksen tavoitteena on luoda yleiskuva suomalaisten liikkumisesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä sekä henkilöliikennematkojen väestöryhmittäisistä, alueellisista ja ajallisista vaihteluista.

Tutkimusaineisto sisältää tietoa eri kulkutavoista, matkojen syistä ja väestöryhmien välisistä eroista liikkumisessa. Tuloksia käytetään liikennettä kos-

kevassa päätöksenteossa sekä liikenteen ja maankäytön suunnittelussa. Lisäksi tavoitteena on ollut kerätä perusaineistoa erilaisten liikenteeseen ja maankäyttöön liittyvien tutkimusten pohjaksi.

Liikkumisen taustojen ymmärtämiseksi vastaajilta on kysytty erilaisia taustatietoja, kuten mm. vastaajan ikä, sukupuoli, asumismuoto, kotitalouden jäsenet, henkilöauton käyttö ja omistus, joukkoliikennelipun olemassaolo ja ajokortin hallinta, työssäkäynti ja vuosiansiot. Uusina tietoina aineistoon on täydennetty myös kodin, työpaikan, koulun/päiväkodin, opiskelupaikan, kakkosasunnon ja matkakohteiden sijaintiin liittyviä alueellisia ominaisuustietoja. Uutta ovat myös tutkimusteemat liikkumista vaikeuttavista esteistä, lasten itsenäisestä elinpiiristä, etätyöstä ja internetin käytöstä.

Tutkimuspäivän matkoista on selvitetty ajankohdan kellonajan tarkkuudella, matkakohde, kulkutavat, matkan tarkoitukset, pituus, kesto, kotimaanosuudet, kävely ja pyöräily matkan aikana ja matkalla mukana olleet henkilöt. Uusina tietoina on kysytty vaihtoehtoisista kulkutapaa matkalle ja ketä matkan aikana mahdollisesti on kyyditty.

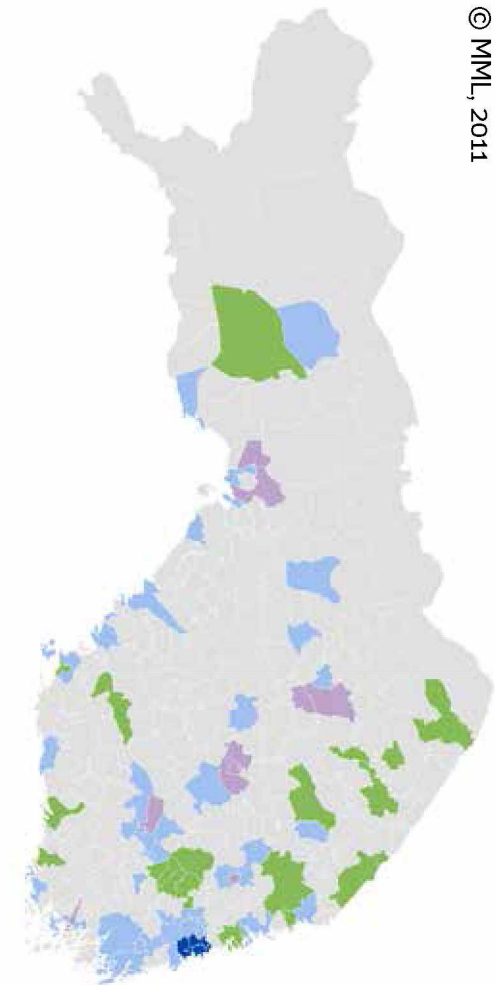
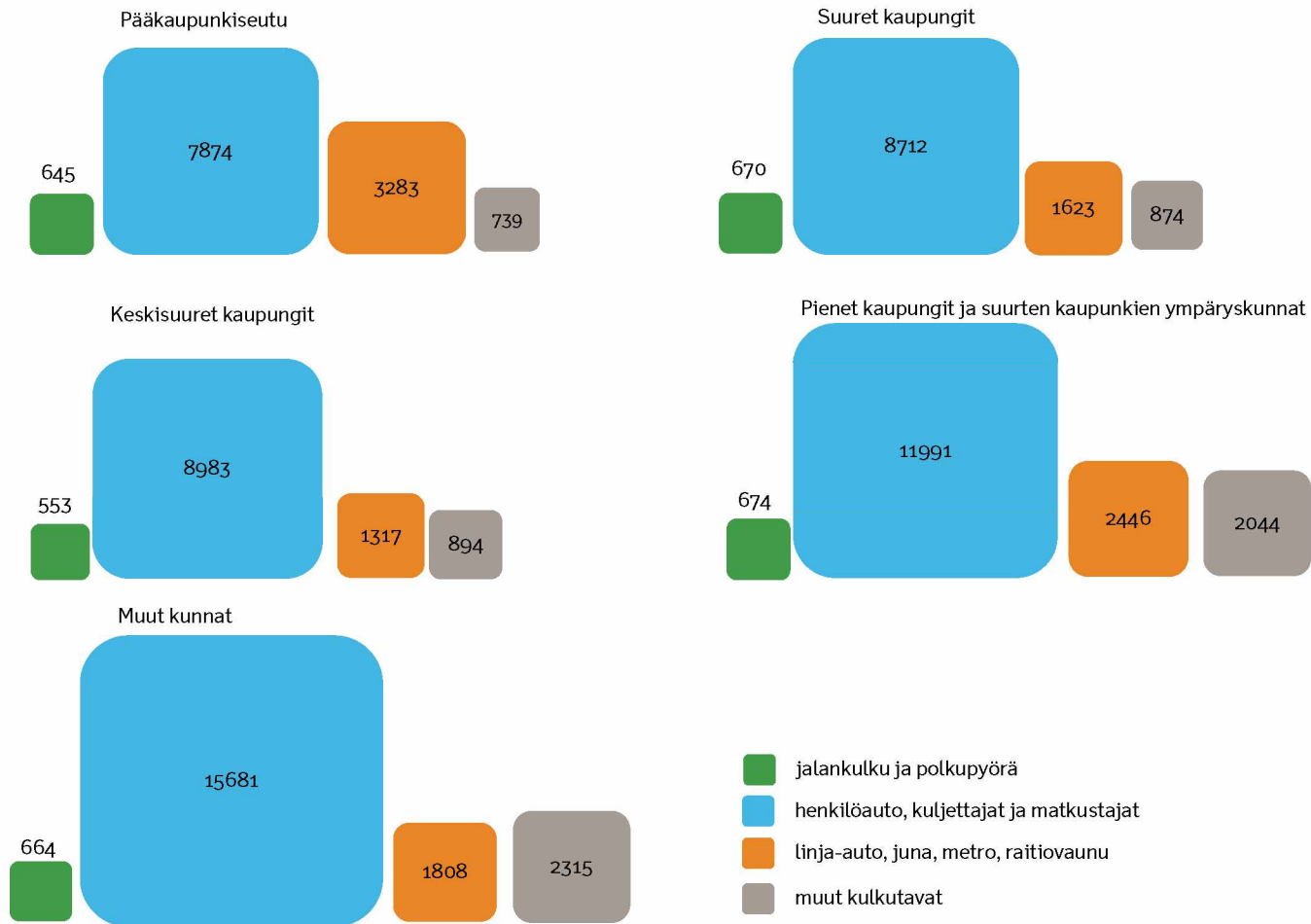
Yli sata kilometriä pitkistä matkoista on selvitetty ajankohta vuorokauden tarkkuudella, lähtö- ja määräpaikkakunta, kulkutavat, matkan pääasial-

linen tarkoitus, pituus, kesto, rajanylitykset ja näihin liittyvät kulkutavat, kotimaanosuudet, matkalla mukana olleet henkilöt ja yöpymiset. Uusina tietoina on kysytty matkaseurueen kokoon liittyviä tietoja.

Tutkimuksen tuloksia on tätä raporttia laajemmin esitelty internetissä osoitteessa www.hlt.fi. Mainitulta sivustolta löytyy tutkimusmenetelmiä kuvaava raportti. Sivustolta on mahdollista ladata tuloksia tiedostoina sekä tehdä itse aineistosta analyysijä. Sivustolta löytyy myös tietoja edellisistä henkilöliikennetutkimuksista. Lyhyt kooste tutkimusmenetelmistä on tämän raportin liitteessä 2.

Henkilöliikenteen tunnusluvut

Kuusi vuotta täyttäneet Suomessa asuvat ja henkikirjoitetut henkilöt (4,881 miljoonaa henkeä 31.12.2010) ovat tehneet vuoden aikana (1.6.2010–31.5.2011) 5,2 miljardia kotimaanmatkaa. Päivää kohti kotimaanmatkoja syntyy 14,1 miljoonaa. Lukuun sisältyvät kaikki kuusi vuotta täyttäneiden mannersuomalaisten kotimaanmatkat laitospöytä lukuun ottamatta. Matkojen yhteispituus eli matkasuorite vuodessa on 74 miljardia kilometriä. Vuosisuoritteet jakautuvat eri kuntaryhmien välille ja kulkutavoittain kuvien 1 ja 2 mukaisesti. Päivää kohti ilmaistuna matkasuorite on 202 miljoon-



© MML, 2011

Alueryhmät

Pääkaupunkiseutu	(4)
Suuret kaupungit	(9)
Keskisuuret kaupungit	(18)
Pienet kaup. ym.	(48)
Muut kunnat	(247)

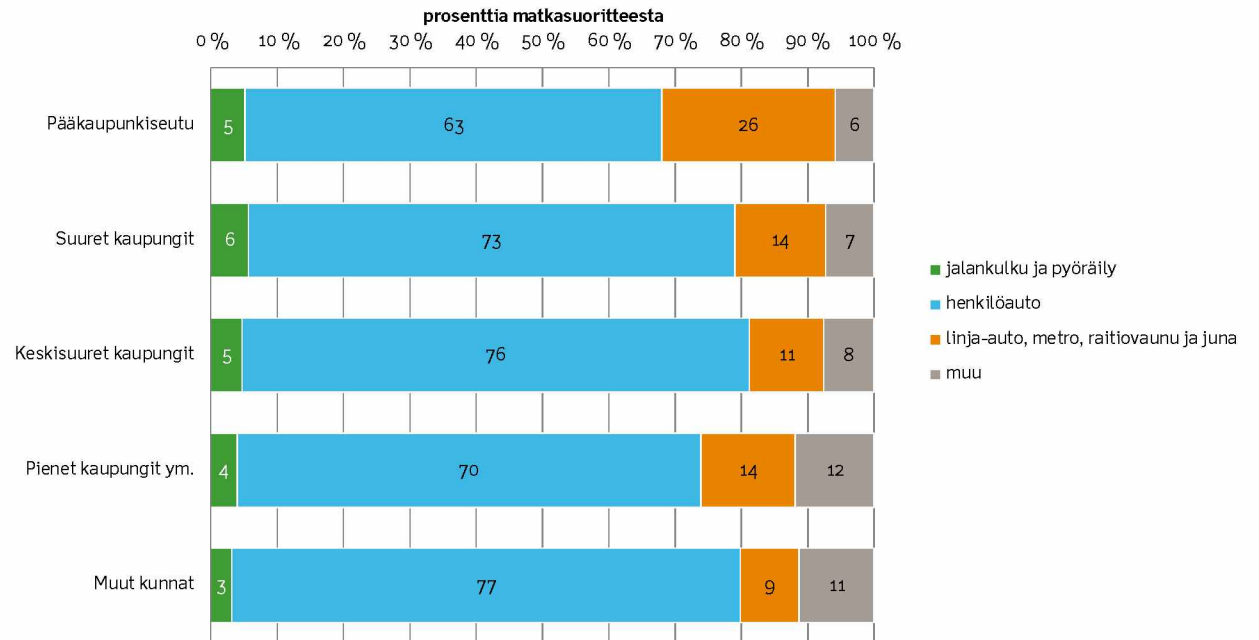
Kuva 1. Kotimaanmatkojen vuosisuoritteet asuinkuntaryhmittäin (miljoonaa kilometriä vuodessa).

naa kilometriä. Kotimaanmatkojen määrä on koko maan tasolla säilynyt kuuden vuoden takaiseen tilanteeseen nähden lähes muuttumattomana, mutta kokonaissuorite on kasvanut vuositasolla vain reilulla puolella miljardilla kilometrillä.

Ellei toisin ole mainittu, kotimaanmatkoilla tarkoitetaan matkoja, joiden lähtöpaikka ja määräpaikka ovat Suomessa. Kotimaanmatkoiksi luetaan myös Suomesta alkavien tai Suomeen päättyvien ulkomaanmatkojen kotimaanosuus.

Samoin, jos vaihtoehtoa ”muu kevyt liikenne” ei ole annettu, tarkoitetaan jalankululla kävelyä, juoksua, potkukelkkailua, potkupyöräilyä, rollaattorin ja pyörätuolin avulla kulkemista, hiihtämistä suksilla tai rullasuksilla ja rullaluistelua. Silloin kun muun kevytliikenteen määrä on annettu, tarkoitetaan tällä hiihtämistä suksilla tai rullasuksilla ja rullaluistelua, jolloin ne on luonnollisesti rajattu jalankulun ulkopuolelle.

Henkeä kohti suomalaiset tekivät keskimäärin kolme kotimaanmatkaa vuorokaudessa. Matkojen keskipituus oli 15 kilometriä. Vuorokauden aikana suomalaiset liikkuvat keskimäärin 41 kilometriä kotimaassa. Tunnusluvut ovat säilyneet koko maan tasolla lähes samoina kuuden vuoden takaiseen tilanteeseen nähden. Ainoastaan matkoihin käytetty aika näyttäisi muuttuneen oleellisesti. Suomalaiset ovat siirtyneet käyttämään keskimäärin nopeampia kulkutapoja: kävely ja pyöräily ovat vähentyneet ja moottoroitujen kulkutapojen käyttö on aiempaa yleisempää. Henkilöautoa käytetään yleisimmin lyhyillä 1–3 kilometrin pituisilla matkoilla. Kotimaanmatkoihin käytettiin vuorokaudessa aikaa tunti ja kuusi minuuttia. Vähennyistä vuorokauden kokonaismatka-aikaan on neljä minuuttia.



Kuva 2. Kotimaan matkasuoritteiden kulkutapaosuudet asuinkuntaryhmittäin (kuntaryhmät esitetty karttana kuvan 1 yhteydessä).

Taulukko 1. Kulutapaosuudet kotimaanmatkoilla.¹

	Kulutapaosuudet (%)					
	Matkaluku			Matkasuorite		
	1998-1999	2004-2005	2010-2011	1998-1999	2004-2005	2010-2011
jalankulku	23	22	21	3	3	2
polkupyörä	11	9	8	2	2	2
muu kevyt	0	0	0	0	0	0
<i>kevyt liikenne yhteensä</i>	<i>34</i>	<i>31</i>	<i>30</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>4</i>
henkilöauto kuljettaja	39	43	43	48	51	50
henkilöauto matkustaja	15	15	15	25	25	22
<i>henkilöauto yhteensä</i>	<i>54</i>	<i>58</i>	<i>58</i>	<i>74</i>	<i>76</i>	<i>72</i>
<i>muu yksityinen</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>4</i>	<i>4</i>	<i>4</i>
linja-auto	5	5	5	9	7	7
juna	1	1	1	5	4	7
rautivaunu ja metro	1	1	1	1	1	1
taksi	1	1	1	1	1	1
lentoliikenne	0	0	0	1	2	4
lauttaliikenne ja muu	0	0	0	0	0	1
<i>julkinen liikenne yhteensä</i>	<i>9</i>	<i>8</i>	<i>8</i>	<i>17</i>	<i>15</i>	<i>19</i>
kaikki	100	100	100	100	100	100

¹ Muu kevyt liikenne kattaa hiihtämisen suksilla ja rullasuksilla sekä rullaluistelun ja ne eivät sisälly jalankulkuun tässä taulukossa.

Ulkomaanmatkoja tehdään lukumääräisesti vähän, mutta suomalaisten kokonaissuoritteen kannalta myös näillä matkoilla on merkitystä: Kokonaissuoritteesta 29 prosenttia on ulkomaanmatkoja. Kuusi vuotta sitten määrä oli vain 13 prosenttia.

Kulutapaosuudet

Jalankulku ja pyöräily ovat menettäneet kulutapaosuuksiaan. Pisimmillä kotimaanmatkoilla taas on siirrytty yhä useammin käyttämään lentokonetta ja junaa. Tämä näkyy henkilöauton matkasuoritteiden kulutapaosuuden hienoisena laskuna. Sen sijaan matkojen määrissä arvioituna henkilöauton kulutapaosuus on säilynyt ennallaan. 30 prosenttia kotimaanmatkoista tehdään kävellen, polkupyörällä tai muita kevytliikenteen kulutapoja käyttäen. Henkilöautomatkoja on 58 prosenttia ja julkisilla liikennevälineillä tehdään 8 prosenttia matkoista. Henkilöliikennesuoritteesta 4 prosenttia muodostuu kevytliikenteestä, 71 prosenttia henkilöautoilusta ja 21 prosenttia julkisesta liikenteestä.

Ikääntyminen ja autoistuminen heijastuvat liikkumiseen

Merkittävin muutos kuluneena vuosikymmenenä on autoistumisen kasvu. Vuosien 1998–1999 ja 2010–2011 välillä henkilöautokanta on kasvanut 40 prosenttia². Erityisesti kotitalouksien kakkosautojen määrä on kasvanut. Käytännössä tämä näkyy henkilöliikennetutkimuksessa selvimminkin siten, että yhtä autoa kohti lasketut ajokilometrit ovat vähentyneet. Samalla henkilöauton matkustajasuorite on laskenut, kun uudet kakkosautojen haltijat ovat siirtyneet henkilöauton matkus-

tajista kuljettajiksi. Kiinnostavaa on, että henkeä kohti laskettu henkilöautosuorite (kuljettajana) ei näyttäisi tutkimuksen mukaan kasvaneen.³ Naisen autoilu on kasvanut ja miesten autoilu samanaikaisesti vähentynyt.

Suomen väestö ikääntyy, mikä näkyy yleisellä tasolla henkeä kohti laskettujen matkasuoritteiden vähenemisenä. Samalla matkojen painopiste siirtyy ostoksiin ja asiointiin. Merkittävä muutos matkojen tarkoituksissa on ostos- ja asiointimatkojen määrän kasvu ja samanaikainen muiden vapaa-ajanmatkojen määrän väheneminen. Erityisesti naisten ostos- ja asiointimatkojen suorite on kasvanut. Muutos liittyy naisten autoistumiseen.

Huomattavaa on, että vastoin yleistä oletusta vapaa-ajan matkojen määrä ja suoritteet eivät ole ostos- ja asiointimatkoja lukuun ottamatta kasvaneet. Tämä on ymmärrettävää, kun ottaa huomioon, ketkä tekevät matkasuoritteessa laskettuna eniten vapaa-ajan matkoja: työkäiset, joiden ajankäyttö on melko sidottua.

Työ- ja työasiamatkojen määrät ovat hiukan laskeutuneet, mutta samalla työmatkat ovat keskimäärin entistä pidempiä. Työllisyystilanne⁴ ei ole muuttunut merkittävästi niin, että sillä itsessään olisi

3 Tietilaston mukaan henkeä kohti laskettu henkilöauton ajo-suorite on kasvanut kolme prosenttia aikavälillä 2004–2005 -> 2010–2011, mutta henkilöliikennetutkimuksessa ei tätä ilmiötä kokonaistuloksissa näy. Tietilaston suoritelaskelmissa on hyödynnetty LAM-pisteiden tietoja.

4 Tilastokeskuksen mukaan työllisyys on muuttunut tarkastelejaksona siten, että vuoden 1998–1999 aikana työllisyys oli alimmillaan (59,0 prosenttia 15–74-vuotiaista). Huippu oli 2008 (63,2 prosenttia), mutta nyt 2010–2011 (60,5 prosenttia) ollaan työllisen väestön suhteen melko samalla tasolla kuin 2004–2005 (60,1 prosenttia).

juuri vaikutuksia työmatkojen määrään tai suoritteeseen. Työvoiman keskittyminen suuriin kaupunkeihin ja näiden lievealueille sekä työn luonteen muuttuminen voivat kuitenkin näkyä muutoin työmatojen keskipituudessa.

Ajanjaksona 1998/1999–2010/2011 maaseudun asukastiheys on jatkanut pienenemistään. Muuttoliike on suuntautunut syrjäkyliltä kunnan keskuksiin, maakuntakeskuksiin tai suuriin kaupunkeihin, myös pääkaupunkiseudun ympäristöön. Samalla maakuntakeskukset ja kehyskunnat ovat vahvistuneet. Mainittujen tekijöiden vaikutukset henkeä kohti laskettuihin matkasuoritteisiin ovat ristikkäisiä: Maaseutujen tyhjeneminen merkitsee henkeä kohti lasketun matkasuoritteiden vähenemistä. Kehyskuntaan muutto taas keskimäärin lisää henkeä kohti laskettuja matkasuoritteita. Kehyskuntien haja-asuttaminen vähentää joukkoliikenteen käyttöä. Muutto suuriin kuntiin on merkinnyt taas joukkoliikenteen vahvistumista.⁵

Kulikutapojen käytön osalta on havaittavissa, että jalankulku ja pyöräily ovat kokonaisuudessaan vähentyneet. Muutokset eivät ole suuria, mutta kuitenkin havaittavia. Taustalla vaikuttanee väestön ikääntymisen lisäksi liikkumistottumusten muuttuminen. Nuorten aikuisten, 18–34-vuotiaiden jalankulkusuorite on jopa kasvanut, mutta tätä vanhempien ikäluokkien puolestaan laskeutunut. Mopon ja mopoauton käyttö on vähentänyt erityisesti 15–17-vuotiaiden nuorten jalankulkua ja pyöräilyä. Lasten, nuorten ja nuorten aikuisten sekä eläkeikäisten pyöräily on vähentynyt. Sen sijaan 35–54-vuotiaiden pyöräily ei ole muuttunut.

5 Muuttoliikettä koskevat tiedot perustuvat Tilastokeskuksen väestötilastoon, matkojen keskipituuksista johdetut päätelmät taas Valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen ja kulikutapaosuustietoihin.

Tutkimuksen keskeiset liikkumista koskevat havainnot ovat:

- Lähes kaikkien ikäryhmien jalankulku ja pyöräily ovat vähentyneet. Huomattavaa on erityisesti lasten ja nuorten jalankulun ja pyöräilyn vähentyminen. Myös nyky-päivän ikäihmiset liikkuvat jalan ja pyörällä aiempaa vähemmän.
- Nuorten kyyditysmatkat ovat vähentyneet ja samalla nuorten itsenäinen liikkuminen mopoilla ja mopoautoilla on kasvanut.
- Ostos- ja asiointimatkat ovat lisääntyneet ja samalla vierailu-, mökki- ja muut vapaa-ajanmatkat ovat vähentyneet.
- Miesten ja naisten väliset erot kokonaismatkasuoritteessa ovat vähentyneet.
- Taloudessa on yhä useammin kakkosauto ja naisten autoilu on edelleen yleistynyt.
- Junaa ja lentokonetta käytetään aiempaa useammin pitkillä matkoilla henkilöauton sijaan.
- Kaikkein pisimpien matkojen määrä on kasvanut. Yli sata kilometriä pitkien kotimaanmatkojen määrä on kasvanut kymmenyksellä edelliseen, kuuden vuoden takaiseen, tutkimukseen nähden. Myös pitkien ulkomaanmatkojen määrä on kasvanut huomattavasti.
- Yhdyskuntarakenteella on huomattava vaikutus suomalaisten kotimaan matkasuoritteeseen. Liikkumisen tarve on suurin toisaalta harvaan asutuilla alueilla ja toisaalta suuriksi kasvaneiden kaupunkiseutujen lievealueilla.

Tutkimuksessa on tarkasteltu myös aiempien vuosien tutkimuksista poikkeavia teemoja. Uusiin teemoihin liittyvät keskeiset tulokset ovat:

- Noin kolmasosalle matkoista on löydettävissä vaihtoehtoinen kulkutapa. Vaihtoehto löytyy harvimminkin henkilöautolle ja jalankululle.
- Etätyötä tekee keskimäärin reilu sata tuhatta henkeä päivässä. Luvussa ei ole eroteltu viikonloppuja eikä loma-aikoja. Etätyötä tekevien työmatkat ovat keskimääräistä ansiotyöntekijää pidemmät. Kokopäiväisenä etätyö vähentää liikkumista, mutta vasta 25 000 henkeä tekee päivässä etätyötä kokopäiväisesti. Kirjallinen sopimus etätyön tekemisestä on 83 000 hengellä.
- Yhdeksän prosenttia suomalaisista hakee tietoa liikennepalveluista internetistä päivittäin.
- Tuotteiden ostoon internetiä käyttää päivässä kaksi prosenttia suomalaisista. Yleisimmin nettiostoksia tekevät toisaalta erittäin suurissa yli 100 000 asukkaan taajamissa asuvat ja toisaalta varsin pienissä alle 10 000 asukkaan taajamissa asuvat. Suhteellisesti eniten nettiostoksia tekevät 1–2 kilometrin etäisyydellä päivittäistavarakaupasta asuvat ja taajamien reuna-alueiden harvoilla omakotitalo-alueilla asuvat.
- Lasten itsenäisen liikkumisen elinpiiri kasvaa iän myötä. Samalla yleistyvät myös itsenäinen polkupyörän ja joukkoliikenteen käyttö.
- Yli sata kilometriä pitkillä ulkomaanmatkoilla reilu puolet suomalaisista saapuu Suomen rajalle tai lähtee Suomen rajalta lentäen. Lautan osuus on noin 30 prosenttia. Suomen puolella rajaa yleisin kulkutapa on henkilöauto.



28 Kohmo

HZZ-379

2 Yleiskuva suomalaisten liikkumisesta

2.1 Keskeiset tunnusluvut

Suomalaiset tekevät keskimäärin kolme kotimaanmatkaa vuorokaudessa. Kaikkiaan vuorokaudessa liikutaan kotimaassa keskimäärin 41 kilometriä ja liikkumiseen käytetään aikaa keskimäärin tunti ja kuusi minuuttia. Matkojen keskipituus on 14 kilometriä ja keskimääräinen matka-aika yhtä matkaa kohti 23 minuuttia. Kotimaanmatkoihin käytetty aika on hieman laskenut edellisestä kuuden vuoden takaisesta tutkimuksesta, mutta muuten koko väestön tasolla tunnusluvut ovat säilyneet lähes samoina. Ulkomaanmatkojen pituudet näyttävät kasvaneen. Matkat ovat kasvaneet erityisesti Länsi-Euroopan ja Aasian suuntaan. Ulkomaanmatkoja on tarkasteltu lähemmin luvussa 8 pitkien matkojen yhteydessä.

2.2 Vertailu aiempiin tutkimuksiin

2.2.1 Kotimaanmatkat vuosina 1974–2011

Valtakunnallisia henkilöliikennetutkimuksia on tehty vuodesta 1974 alkaen kuuden vuoden välein. Tiedonkeruumenetelmä on tuona aikana vaihtunut postikyselystä puhelinhaastatteluun ja tutkimuksen kohdejoukko on muuttunut. Siten tutkimuksen tulokset eivät ole täysin vertailukelpoisia kaikkien vuosien välillä. Taulukossa 3 on esitetty tuloksia eri vuosien henkilöliikennetutkimuksista. Kolme viimeistä tutkimusta ovat kohtuullisen hyvin vertailukelpoisia. Näissä kohdejoukon määrittely ja tutkimusmenetelmät ovat samanlaiset. Vastausaste oli kuitenkin vuoden 2010–2011 tutkimuksessa kymmenisen prosenttiyksikköä edellisiä tutkimuksia pienempi.

Taulukko 2. Keskeiset liikkumista kuvaavat tunnusluvut.

Matkakäsite	Kotimaanmatkat	Ulkomaanmatkat	Kaikki matkat
matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	2,89	0,03	2,92
matkasuorite (km/hlö/vrk)	41,4	16,7	58,1
kokonaismatka-aika (min/hlö/vrk)	65,5	6,4	71,9
matkan keskipituus (km/matka)	14,3	641,3	19,9
matka-ajan keskiarvo (min/matka)	22,7	246,8	24,7

2.2.2 Vuosien 1998–1999, 2004–2005 ja 2010–2011 henkilöliikennetutkimusten vertailu

Henkeä kohti laskettuna kotimaanmatkojen määrä on säilynyt viimeisen 12 vuoden aikana jokseenkin samalla tasolla. Matkojen keskipituuden kasvu on myös tasoittunut kotimaanmatkoilla. Ulkomaanmatkojen suorite on taas kasvanut. Kuu- den vuoden takaiseen tilanteeseen nähden näyt- täisi sille, että nykyään tehdään suhteellisen pit- kiä rajan ylittäviä matkoja.

Kävelymatkojen keskipituus on pienentynyt vuo- den 2004–2005 tasosta 11 prosenttia. Polkupyö- rällä tehtyjen matkojen keskipituus on säilynyt,

mutta määrä on vähentynyt 11 prosenttia. Henki- löautokannan huomattavasta kasvusta huolimatta henkilöautoilun matkamäärät eivät ole tutki- muksen mukaan kasvaneet. Matkat ovat kuitenkin keskimäärin aiempaa lyhyempiä. Nähtävästi kak- kosautoa käyttävät kotitaloudessa naiset, joiden matkat ovat miesten matkoja lyhyempiä. Julkisen liikenteen matkamäärä on hieman kasvanut. Kas- vu painottuu taksiin, junaan, lentoliikenteeseen ja lauttaliikenteeseen. Juna- ja lentoliikenteen matkat ovat aiempaa keskimääräistä pidempiä.

Työhön, koulunkäyntiin ja opiskeluun liittyvien matkojen määrä on vähentynyt ja työhön liittyvät matkat ovat entistä pidempiä. Ostos- ja asiointi- matkojen määrä on kasvanut kaikkein eniten tar-

kastelluista matkaryhmistä, mutta kyseisten mat- kojen keskipituudet ovat samaa suuruusluokkaa kuin aiemminkin. Vastoin yleistä oletusta, vierai- lu- ja muita vapaa-ajanmatkoja tehdään aiempaa vähemmän eivätkä niiden pituudetkaan ole enää kasvaneet, kun tilannetta tarkastellaan kaikkina viikonpäivinä ja vuodenaikoina yhteensä. Tau- lukossa 4 on esitetty kotimaan matkalukujen ja matkasuoritteiden kehitys kulkutavoittain vuosina 1998–1999, 2004–2005 ja 2010–2011. Taulukos- sa 5 on esitetty kotimaan matkalukujen ja matka- suoritteiden kehitys matkan tarkoituksen mukaan vuosina 1998–1999, 2004–2005 ja 2010–2011. Kotimaan matkaluvuissa ja suoritteissa on muka- na kotimaan sisäiset matkat ja ulkomaanmatko- jen matkojen kotimaanosuudet.

Taulukko 3. Kotimaanmatkojen tunnusluvut vuosien 1974–2011 tutkimuksissa.

	Keskiarvo				puhelinhaastattelu		
	Tiedonkeruumenetelmänä postikysely				6 vuotta täyttäneet		
	13 - 64 -vuotiaat			18-70- vuotiaat	7/1998- 6/1999	6/2004- 5/2005	6/2010- 5/2011
Matkakäsite	1974	1980	1986	1992			
matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	2,96	3,14	3,12	2,97	2,86	2,86	2,89
matkasuorite (km/hlö/vrk)	36,1	38,5	41,9	51,2	39,6	41,8	41,4
kokonaismatka-aika (min/hlö/vrk)	73,0	70,3	71,4	76,9	69,8	70,8	65,5
matkan keskipituus (km/matka)	12,3	12,2	13,4	17,2	13,8	14,6	14,3
matka-ajan keskiarvo (min/matka)	24,7	22,4	22,9	25,8	24,4	24,7	22,7

	Matkaluku			Matkasuorite		
	1998-1999	2004-2005	2010-2011	1998-1999	2004-2005	2010-2011
jalankulku	0,66	0,62	0,61	1,05	1,10	0,99
polkupyörä	0,31	0,27	0,24	0,90	0,81	0,73
muu kevyt	0,01	0,01	0,01	0,06	0,08	0,07
<i>kevyt liikenne yhteensä</i>	<i>0,97</i>	<i>0,90</i>	<i>0,86</i>	<i>2,01</i>	<i>1,99</i>	<i>1,79</i>
henkilöauto kuljettaja	1,11	1,24	1,25	19,00	21,52	20,80
henkilöauto matkustaja	0,43	0,43	0,44	9,97	10,46	9,10
<i>henkilöauto yhteensä</i>	<i>1,54</i>	<i>1,67</i>	<i>1,69</i>	<i>28,97</i>	<i>31,98</i>	<i>29,89</i>
<i>muu yksityinen</i>	<i>0,09</i>	<i>0,08</i>	<i>0,11</i>	<i>1,64</i>	<i>1,80</i>	<i>1,84</i>
linja-auto	0,15	0,14	0,14	3,36	2,94	2,96
juna	0,03	0,03	0,03	1,87	1,76	2,71
raitiovaunu ja metro	0,03	0,03	0,03	0,25	0,24	0,23
taksi	0,03	0,02	0,03	0,51	0,26	0,34
lentoliikenne	0,001	0,002	0,003	0,46	0,74	1,50
lauttaliikenne ja muu	0,002	0,002	0,004	0,09	0,12	0,29
<i>julkinen liikenne yhteensä</i>	<i>0,24</i>	<i>0,22</i>	<i>0,24</i>	<i>6,54</i>	<i>6,07</i>	<i>8,04</i>
kaikki	2,84	2,86	2,89	39,30	41,83	41,39

Taulukko 4. Kulkutapojen käyttö kotimaanmatkoilla vuosina 1998–1999, 2004–2005 ja 2010–2011.^{6,7}

	Matkaluku			Matkasuorite		
	1998-1999	2004-2005	2010-2011	1998-1999	2004-2005	2010-2011
työ	0,50	0,55	0,48	6,7	7,4	7,6
koulu, opiskelu	0,22	0,22	0,19	1,9	1,6	1,4
työasia	0,13	0,12	0,11	3,9	3,9	4,4
ostos, asiointi	0,76	0,77	1,01	5,3	5,8	7,4
vierailu	0,41	0,37	0,33	8,2	8,7	7,8
mökki	0,05	0,05	0,04	2,5	2,6	2,2
muu vapaa-aika	0,79	0,79	0,74	11,4	11,8	10,6
kaikki	2,86	2,86	2,89	39,8	41,8	41,4

Taulukko 5. Matkan tarkoitus ja keskeiset liikemäärät vuosina 1998–1999, 2004–2005 ja 2010–2011 kotimaanmatkoilla.

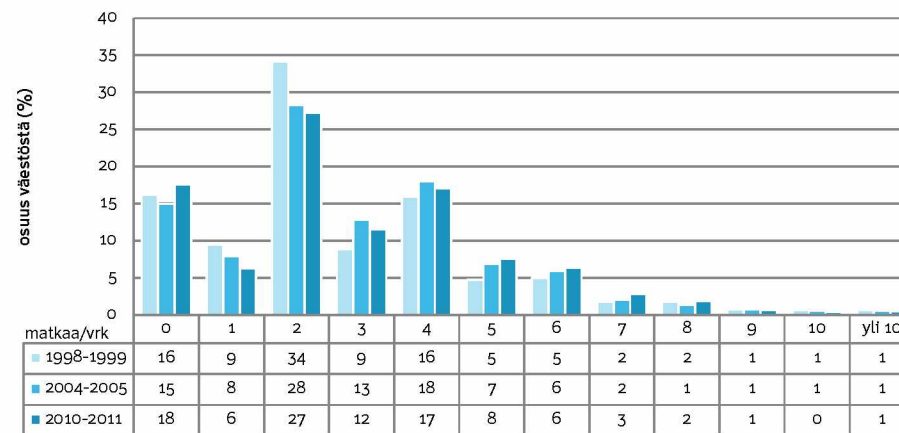
6 Tiedot päivitetty 13.12.2012. Pienet desimaalien heilahtelut eri taulukoiden summasuureissa johtuvat puuttuvien tietojen käsittelystä.

7 Muu kevyt liikenne kattaa hiihtämisen suksilla ja rullasuksilla sekä rullaluistelun ja ne eivät sisälly jalankulkuun tässä taulukossa.

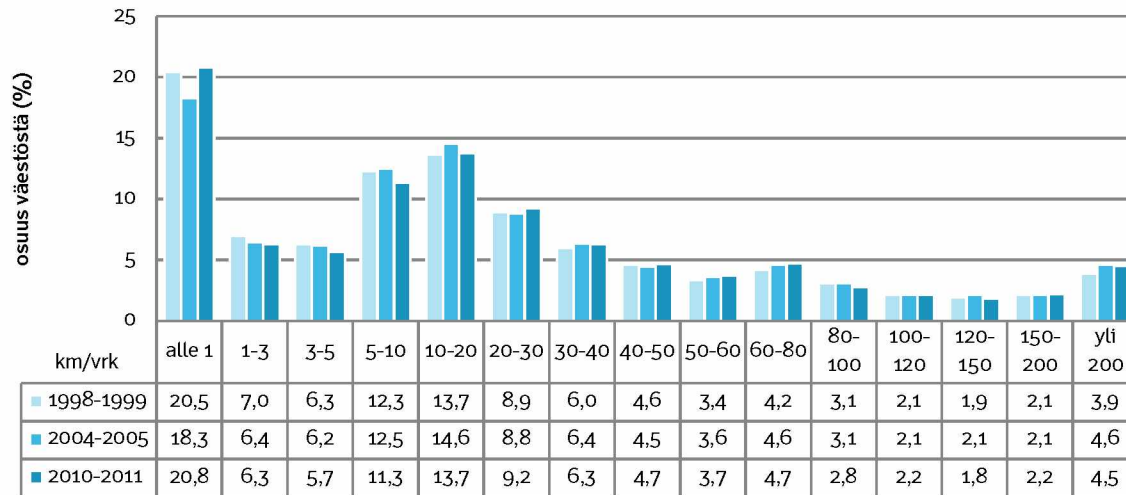
2.3 Matkojen lukumäärän, suoritteen ja matkoihin käytetyn ajan jakaumat

Tutkimuksen mukaan noin 18 prosenttia kuusi vuotta täyttäneistä suomalaisista ei liikkunut kotipiirinsä ulkopuolella tutkimusvuorokauden aikana lainkaan (kuva 3). Määrä on kasvanut edellisestä tutkimuksesta. Tyypillisesti kotona pysytteli erityisesti eläkeikäinen väestö. Parittomien matkalukujen kohdalla on yleensä notkahdus, koska suurin osa matkoista on meno-paluumatkoja.

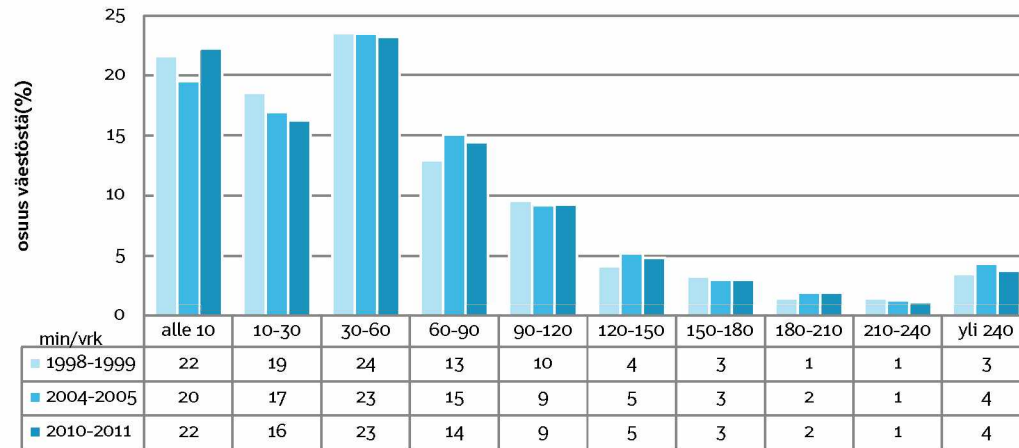
Kokonaissuoritteiden ja kokonaismatka-aikojen jakaumat ovat pysyneet koko tarkastelujakson samankaltaisina. Pienetkin muutokset jakaumis- sa vaikuttavat kuitenkin kokonaismatka-aikoihin ja matkasuoritteisiin.



Kuva 3. Henkilöiden jakautuminen päivittäisten kotimaanmatkojen lukumäärän mukaan vuosina 1998–1999, 2004–2005 ja 2010–2011.



Kuva 4. Henkilöiden jakautuminen vuorokauden kotimaan matkasuoritteen mukaan vuosina 1998–1999, 2004–2005 ja 2010–2011.

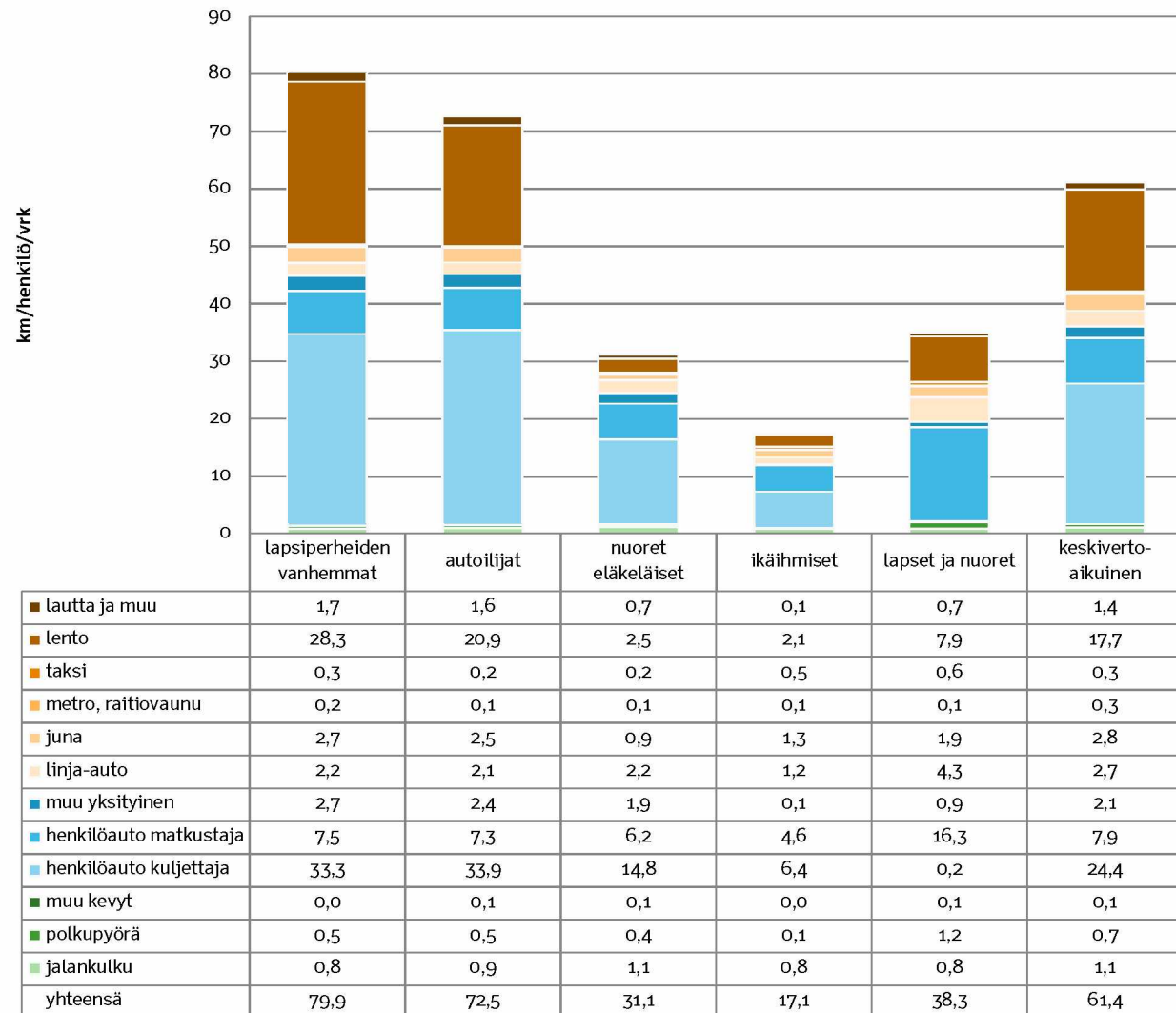


Kuva 5. Henkilöiden jakautuminen vuorokauden kotimaan kokonaismatka-ajan mukaan vuosina 1998–1999, 2004–2005 ja 2010–2011.

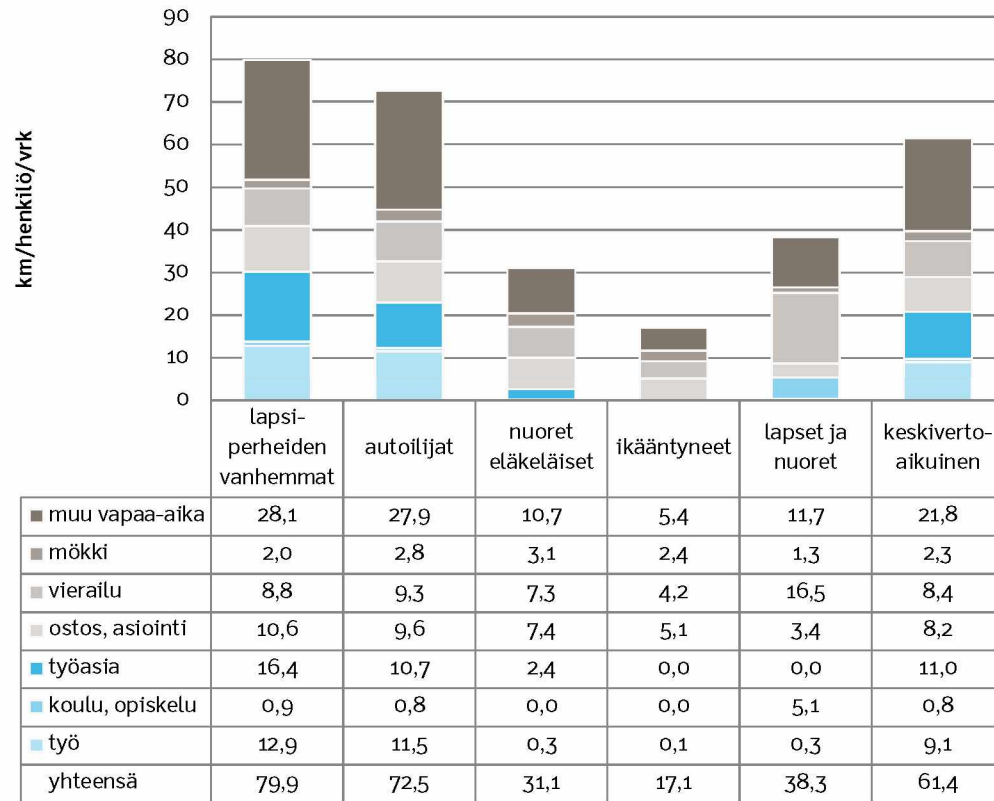
2.4 Eräiden väestöryhmien matkasuoritteet

Kuvissa 6 ja 7 on esitetty eräiden väestöryhmien matkasuoritteet matkan tarkoituksen ja kulkutavan mukaan. Tässä kuvatut väestöryhmät eivät kata koko väestöä ja voivat olla osittain päällekkäisiäkin. Tuloksista saa kuitenkin käsityksen siitä, millainen on eri väestöryhmien energiankulutus suhteessa keskivertosuomalaiseen. Matkasuoritteiden perusteella on mahdollista arvioida energiankulutusta. Matkasuoritteissa ovat mukana sekä kotimaanmatkat että ulkomaanmatkat.

Lapsiperheiden vanhemmilla tarkoitetaan tässä aikuisia, joilla on kotitaloudessaan alle 15-vuotiaita lapsia. Autoilijoiksi luetaan täysi-ikäiset henkilöt, joiden kotitaloudessa on vähintään yksi henkilöauto, joilla auto on aina käytettävissä kuljettajana ja joilla on ajokortti. Nuorilla eläkeläisillä tarkoitetaan 65–74-vuotiaita. Ikäihmisiin kuuluvat 75 vuotta täyttäneet. Lapset ja nuoret ovat 6–17-vuotiaita. Keskivertoaikuisilla tarkoitetaan kaikkia täysi-ikäisiä.



Kuva 6. Eräiden väestöryhmien matkasuoritteet kotimaassa ja ulkomailla kulkutavoittain.



Kuva 7. Eräiden väestöryhmien matkasuoritteet kotimaassa ja ulkomailla matkan tarkoituksen mukaan.



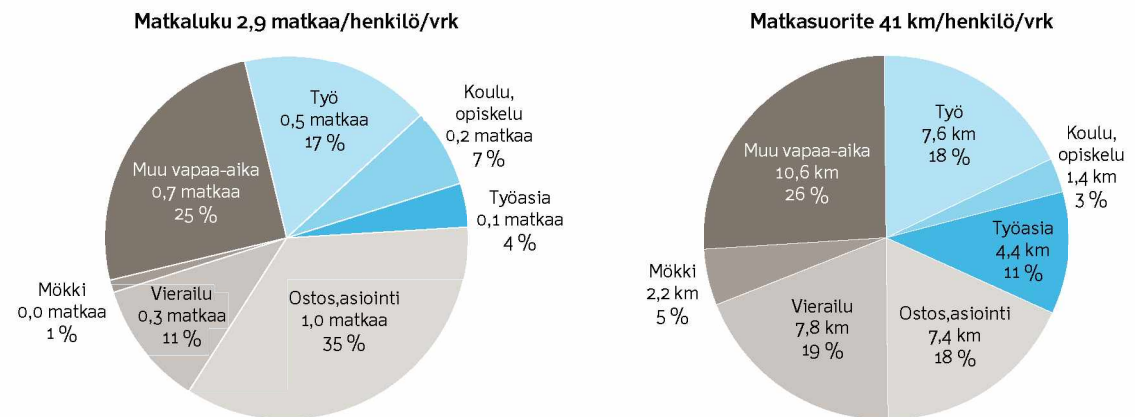
3 Kotimaanmatkojen tarkoitukset ja matkakohteet

3.1 Matkojen pääasialliset tarkoitukset

Reilu neljännes suomalaisten matkoista liittyy työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun. Reilu kolmannes on ostos- ja asiointimatkoja ja eniten tehdään erilaisia vapaa-ajan matkoja. Eniten matkasuoritetta kertyy vapaa-ajan matkoista (kuva 8 ja taulukko 6). Liitteessä 3 on esitetty arviot taulukon 6 matkakäsitteiden luotettavuudesta.

Ostos- ja asiointimatkojen henkeä kohti laskettu määrä on ollut kasvussa, kun taas kaikkien muiden matkojen määrät ovat vähentyneet. Naisten ostoksilla käynti on lisääntynyt ja ero miesten ja naisten välillä on tässä entisestään kasvanut.

Suurin osa ostos- ja asiointimatkoista on päivittäistavaroiden ostoksiin liittyviä matkoja. Vapaa-ajan matkoista eniten tehdään vierailumatkoja, toiseksi eniten liikuntaan liittyviä matkoja ja kolmantena tulevat harrastuksiin ja vapaa-ajan toimintaan liittyvät matkat. Työasiamatkoista valtaosa on työnantajan maksamia matkoja, joilla työnantaja korvaa sekä työajan että matkakulut (taulukko 7).



Kuva 8. Kotimaan matkojen matkaluku ja matkasuorite, osuudet matkan tarkoituksen mukaan.

Taulukko 6. Kotimaan matkojen matkaluvut, keskipituudet ja suoritteet matkan pääasiallisen tarkoituksen mukaan.

Matkan tarkoitus	Keskimääräinen matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	Matkan keskipituus (km/matka)	Vuorokauden matkasuorite (km/hlö/vrk)	Keskimääräinen matka-aika (min/matka)	Vuorokauden kokonaismatka-aika (min/hlö/vrk)
työ	0,48	16,0	7,6	22,1	10,5
koulu, opiskelu	0,19	7,3	1,4	18,0	3,4
työasia	0,11	41,4	4,4	38,5	4,0
ostos, asiointi	1,01	7,3	7,4	13,1	13,3
vierailu	0,33	23,9	7,8	26,9	8,8
mökki	0,04	55,1	2,2	51,6	2,0
muu vapaa-aika	0,74	14,4	10,6	31,7	23,3
yhteensä	2,89	14,3	41,4	22,7	65,5

Taulukko 7. Matkaryhmien osuudet matkamääristä pääasiallisen tarkoituksen mukaan (matkojen lähtö- ja määräpaikka kotimaassa)

Matkan tarkoitus	Osuus matkoista	Tarkennettu kuvaus	Osuus matkoista
työ	17 %	itse maksettu kodin ja työpaikan välinen matka	17 %
koulu, opiskelu	7 %	opiskelu	2 %
		koulumatka, matka päivähoitopaikkaan	4 %
työasia	4 %	työajalla tehty työasiamatka	3 %
		vapaa-ajalla tehty työasiamatka	0 %
ostos, asiointi	35 %	päivittäistavaroiden ostoon liittyvä matka	17 %
		muu ostosmatka	7 %
		asiointimatka (terveyspalvelun, kirjaston, pankin ym. palvelut)	5 %
		toisen henkilön kyyditseminen/vieminen/nouto/saattaminen	6 %
vierailu	11 %	vierailu ystävien, tuttavien tai sukulaisten luokse	11 %
mökki	1 %	mökkimatka	1 %
muu vapaa-aika	25 %	lounas, ruokailu, käynti illallis-/ruokaravintolassa	3 %
		liikunta	5 %
		ulkoilu	2 %
		koiran ulkoilutus	3 %
		matka kulttuuri- tai urheilutapahtumaan, huvitilaisuuteen, illanviettoon, pubiin, yökerhoon	2 %
		harrastuksiin ja vapaa-ajan toimintaan liittyvä matka	5 %
		huviajelu	0 %
		matkailu, lomamatka	0 %
		muu vapaa-ajan matka	5 %
		Yhteensä	100 %

3.2 Matkakohteet

Suomalaisten matkoista 79 prosenttia on kotiperäisiä eli kotoa alkavia tai kotiin päättyviä matkoja. Yleisimpiä matkakohteita ovat työpaikka, vierailupaikka ja erilaiset päivittäistavarakaupan myymälät.

Tutkimuksessa on selvitetty ensi kertaa matkojen lähtö- ja määräpaikkojen sijoittumista erilaisiin maankäyttökohteisiin. Taulukossa 8 on esitetty yleisimmät kotiperäisten matkojen ja muiden matkojen matkakohteet.

Taulukko 8. Kotimaanmatkojen yleisimmät matkakohteet (osuus matkoista prosentteina).

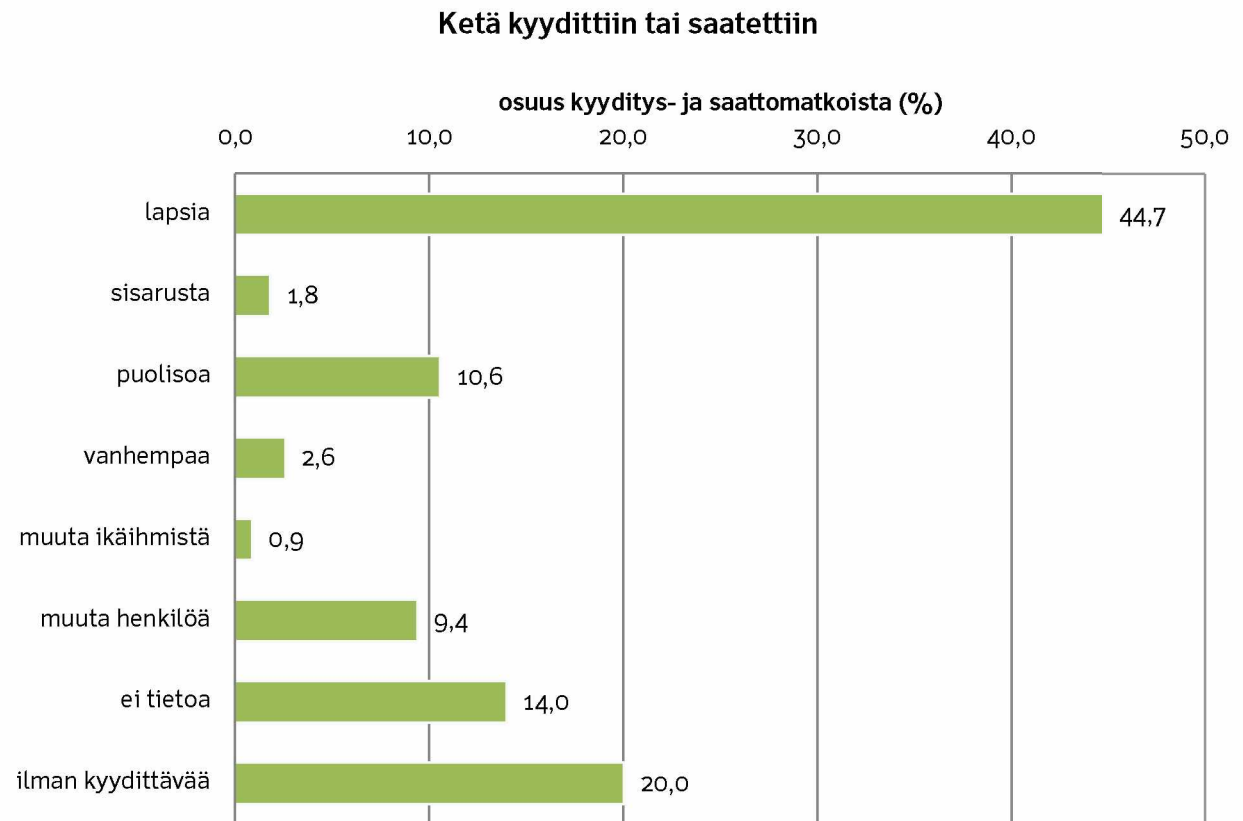
	Osuus matkoista	Muut kuin kotiperäiset matkat, yhteensä 21 prosenttia kotimaanmatkoista	Osuus matkoista
Kotiperäiset matkat, yhteensä 79 prosenttia kotimaanmatkoista			
Oma työpaikka	13 %	Muu ympärivuorokautiseen asumiseen tarkoitettu asuinhuoneisto tai asuinrakennus kuin koti tai oman suvun vapaa-ajan asunto, yleensä vierailupaikka	4 %
Muu ympärivuorokautiseen asumiseen tarkoitettu asuinhuoneisto tai asuinrakennus kuin koti tai oman suvun vapaa-ajan asunto, yleensä vierailupaikka	10 %	Oma työpaikka	3 %
Myymälähalli (yksikerroksiset hallimaista tilaa sisältävät myymälärakennukset, esim. Lidl, monet huonekalumyymälät)	9 %	Myymälähalli (yksikerroksiset hallimaista tilaa sisältävät myymälärakennukset, esim. Lidl, monet huonekalumyymälät)	2 %
Kävely- tms. lenkki ilman erityistä matkakohdetta	6 %	Liike- tai tavaratalo (esim. 2 kerroksiset Prismat, Citymarketit, joissa muitakin liiketiloja)	1 %
Liike- tai tavaratalo (esim. 2 kerroksiset Prismat, Citymarketit, joissa muitakin liiketiloja)	5 %	Muun rakennuksen yhteydessä sijaitseva liikehuoneisto (esim. monet kampaamot, kioskit, elintarvikekaupat, muut pikkukaupat)	1 %
Oma koulu tai päivähoitopaikka	4 %	Ravintola (liikehuoneisto tai rakennus)	1 %
Urheilu- ja kuntoilurakennus tai -huoneisto (jäähalli, uimahalli, tennis-, squash- ja sulkapallohalli, monitoimihalli)	3 %	Oma/suvun oma vapaa-ajan asunto (esim. kesämökki)	1 %
Muun rakennuksen yhteydessä sijaitseva liikehuoneisto (esim. monet kampaamot, kioskit, elintarvikekaupat, muut pikkukaupat)	3 %	Toimistorakennus tai -huoneisto (esim. yritysten toimistot, KELAn toimisto, poliisiasema)	1 %
Kauppa- ja palveluskeskus	3 %	Kauppa- ja palveluskeskus	1 %
Oma opiskelupaikka	2 %	Urheilu- ja kuntoilurakennus tai -huoneisto (jäähalli, uimahalli, tennis-, squash- ja sulkapallohalli, monitoimihalli)	1 %
Opetusrakennus (muu kuin oma koulu/opiskelupaikka)	2 %	Terveydenhuollon tila tai rakennus (sairaala, terveyskeskus, terveydenhuollon erityislaitokset ym.)	1 %
Terveydenhuollon tila tai rakennus (sairaala, terveyskeskus, terveydenhuollon erityislaitokset ym.)	2 %	Muu kohde	6 %
Ravintola (liikehuoneisto tai rakennus)	1 %		
Muu myymälärakennus (kioskirakennukset, huolto-asetat)	1 %		
Golfkenttä, muu liikuntakenttä, liikunta-alue, merkitty uimaranta	1 %		
Toimistorakennus tai -huoneisto (esim. yritysten toimistot, KELAn toimisto, poliisiasema)	1 %		
Oma/suvun oma vapaa-ajan asunto (esim. kesämökki)	1 %		
Liikenteen rakennus ja alue (asetat, pysäkit, lentokentät, satamat, pienvensatamat, pysäköintitalot, muut liikenne-alueet)	1 %		
Sosiaalitoimen huoneisto tai rakennus (päiväkotit, muut luokittelemattomat)	1 %		
Uskonnollisten yhteisöjen tila (esim. kirkot, kappelit, seurakuntatalot)	1 %		
Toinen oma työpaikka	1 %		
Metsä, varvikkotila, nummi, kosteikko, suo, luonnonnähtävyys, rantahietikko, dynyalueet, kalliomaat, kivikotit, kangasmaat	1 %		
Seura- tai kerhotila	1 %		
Taajaman viheralue, puisto, koirapuisto, leikkipuisto	1 %		
Kirjasto-, museo-, tai näyttelytila (kirjasto, arkisto, museo, taidegalleria, näyttelyhalli)	1 %		
Teatteri- tai konserttitila (teatteri-, elokuva-, ooppera-, -konsertti- tai kongressitila)	1 %		
Muu kohde	4 %		

3.3 Kyyditys- ja saattomatkat

Tutkimuksessa on tarkasteltu nyt ensi kertaa yksityiskohtaisesti kyyditysmatkoja. Kyyditys- ja saattomatkoilla tarkoitetaan tässä matkoja, joilla yksi tai useampi henkilö noudetaan tai viedään perille. Kyse voi olla myös matkasta, jolla matkakumppani noudetaan tai jätetään kesken matkaa.

Kyyditysmatkojen matkaluku on 0,22 matkaa/henkilö/vuorokausi. Näistä matkoista 73 prosenttia on sellaisia, joiden pääasiallinen tarkoitus on toisen henkilön kyyditys tai saatto. Loput matkoista ovat sellaisia, joilla kyyditys tai saatto on vain toissijainen tehtävä. Kuvassa 9 on eritelty ketä matkoilla milloinkin kyyditään tai saatetaan. Prosenttiosuuksien summa ei ole sata, sillä toisinaan on kyyditty useampiin ryhmiin kuuluvia henkilöitä samalla matkalla. Vaihtoehto ”ilman kyydittävää” tarkoittaa, että kyydittävä tai saatettava henkilö ei ole tällä matkan suunnalla mukana. Selvä enemmistö kyydittävistä tai saatettavista on lapsia. Melko useassa tapauksessa vastaajat eivät ole kertoneet, keitä matkoilla on ollut mukana.

Kyyditys- ja saattomatkoista 74 prosenttia on kotiperäisiä, eli kotoa alkavia tai sinne päättyviä. Kyyditys- ja saattomatkojen matkakohteita on tarkasteltu taulukossa 9. Tyypillisimpiä ovat kyyditys- ja saattomatkat johonkin toiseen asuntoon, päiväkotiin, kouluun tai muuhun opetusrakenukseen, liikuntapaikkaan, asemalle tai pysäkille.



Kuva 9. Kyydityt tai saatetut henkilöt (osuus prosentteina kyyditys- ja saattomatkoista).

Taulukko 9. Kyyditys- ja saattomatkojen matkakohteet, kotimaanmatkat ja ulkomaanmatkat.

Kyyditys- ja saattomatkat	Osuus matkoista
Kotiperäiset matkat, yhteensä 74 prosenttia kyyditys- ja saattomatkosta	
Asuinhuoneisto, ei omassa käytössä, yleensä vierailupaikka	15 %
Sosiaalitoimen huoneisto tai rakennus (esim. päiväkot)	11 %
Opetusrakennus	10 %
Urheilu- ja kuntoilurakennus tai -huoneisto	7 %
Liikenteen rakennus ja alue	6 %
Terveydenhuollon tila tai rakennus	3 %
Oma työpaikka	3 %
Yksikerroksiset hallimaista tilaa sisältävät myymälärakennukset	2 %
Golfkenttä, muu liikuntakenttä, liikunta-alue, merkitty uimaranta	2 %
Uskonnollisten yhteisöjen tila (esim. kirkot, kappelit, seurakuntatalo)	2 %
Muu kohde	13 %
Ei-kotiperäiset matkat, yhteensä 26 prosenttia kyyditys- ja saattomatkosta	
Asuinhuoneisto, ei omassa käytössä, yleensä vierailupaikka	8 %
Sosiaalitoimen huoneisto tai rakennus (esim. päiväkot)	4 %
Oma työpaikka	2 %
Opetusrakennus	2 %
Liikenteen rakennus ja alue	2 %
Muu kohde	9 %



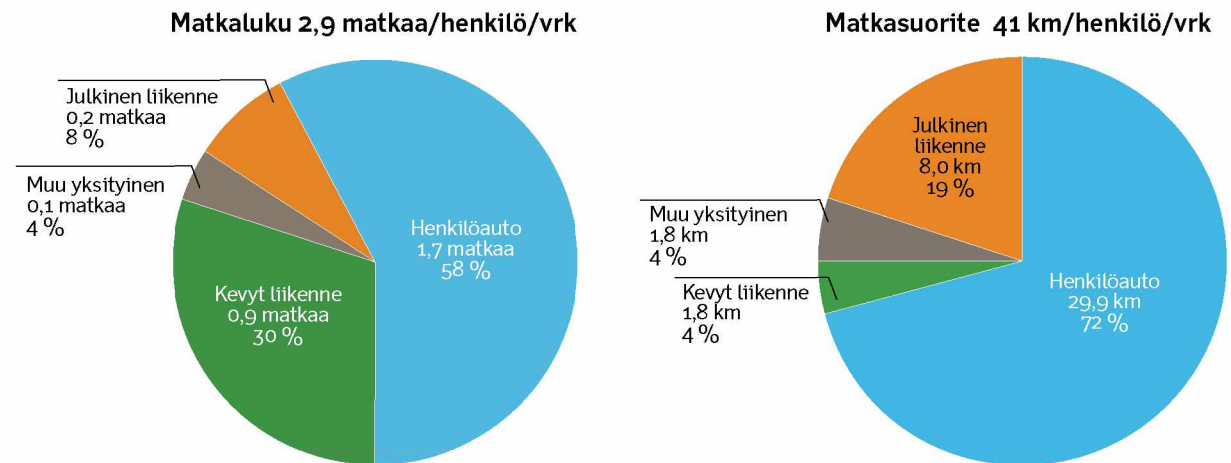
Sallit
mopoi

4 Kotimaanmatkojen kulkutavat

4.1 Pääasiallinen kulkutapa

Suomalaisten matkojen määrästä vajaa kolmasosa on jalankulku- tai pyöräilymatkoja. Henkilöauto on käytetyin kulkutapa. Henkilöautoilun osuus matkoista on 58 prosenttia ja julkisen liikenteen osuus 8 prosenttia. Näiden kulkutapojen osuudet matkoista ovat säilyneet lähes muuttumattomina kuuden vuoden takaiseen tilanteeseen nähden. Jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuudet ovat laskeneet. Muihin yksityisiin kulkutapoihin kuuluvat mm. skootterit, mopot, mopoautot ja moottoripyörät, moottorikelkat, mönkijät ja veneet sekä ammattiliikenteeseen kuulumaton liikkuminen pakettiautoilla, kuorma-autolla ja traktorilla. Suuri yksittäinen muutos onkin pakettiautojen, mopojen, mopoautojen ja skootterien käytön kasvu. Mopoilla, mopoiksi luokiteltavilla skoottereilla ja mopoautoilla ajettiin tutkimuksen mukaan 386 miljoonaa kilometriä vuodessa ja moottoripyörillä ajettiin 775 miljoonaa kilometriä vuodessa.

Julkisen liikenteen matkojen määrä on pysynyt lähes ennallaan, mutta matkasuoritteet ovat kasvaneet. Linja-autoliikenteessä muutosta ei näy, mutta taksi, juna, lentoliikenne ja lauttaliikenne ovat kasvaneet.



Kuva 10. Kotimaan matkaluku ja matkasuorite sekä osuudet matkan pääasiallisen kulkutavan mukaan.

Taulukko 10. Keskeiset matkakäsitteet vuosina 2004–2005 ja 2010–2011 pääasiallisen kulkutavan mukaan kotimaanmatkoilla.⁸

	Keskimääräinen matkaluku (matkaa/hlö/vrk)			Matkan keskipituus (km/matka)			Vuorokauden matkasuorite (km/hlö/vrk)			Keskimääräinen matka-aika (min/matka)			Vuorokauden kokonaismatka- (min/hlö/vrk)		
	2004-2005	2010-2011	muutos	2004-2005	2010-2011	muutos	2004-2005	2010-2011	muutos	2004-2005	2010-2011	muutos	2004-2005	2010-2011	muutos
	henkilöauto	1,67	1,69	1 %	19,2	17,7	-8 %	32,0	29,9	-7 %	22,7	20,4	-10 %	37,8	34,4
kevyt liikenne	0,90	0,86	-5 %	2,2	2,1	-5 %	2,0	1,8	-10 %	23,1	20,4	-12 %	20,8	17,6	-16 %
muu yksityinen	0,08	0,11	45 %	24,0	16,9	-30 %	1,8	1,8	2 %	33,6	26,8	-20 %	2,5	2,9	16 %
julkinen liikenne	0,22	0,24	7 %	27,4	33,9	23 %	6,1	8,0	33 %	43,7	44,6	2 %	9,7	10,6	10 %
kaikki	2,86	2,89	1 %	14,6	14,3	-2 %	41,8	41,4	-1 %	24,7	22,7	-8 %	70,8	65,5	-7 %

⁸ Tiedot päivitetty 13.12.2012.
Julkisen liikenteen suoritteiden hajonta on suuri tutkimusaineistossa. Tältä osin tulokset ovat varsin karkealla tasolla.

Henkilöautolla tehtyjen matkojen määrä ei ole juuri muuttunut edelliseen tutkimukseen nähden, mutta matkojen keskipituus on laskenut niin, että suoritetta kertyy henkeä kohti laskettuna aiempaa vähemmän. Henkilöautolla kuljettajana tehtyjen matkojen keskipituus on laskenut kuuden vuoden takaiseen tilanteeseen nähden noin kilometrillä ja henkilöautolla matkustajana tehtyjen matkojen pituus vajaalla neljällä kilometrillä. Tietilaston⁹ mukaan vastaavana ajankohtana henkilöautoliikenteen suorite olisi taas kasvanut kolme prosenttia. Tilasto perustuu LAM-pisteiden hyödyntämiseen ja erilaisiin laskennallisiin menetelmiin. Sekä henkilöliikennetutkimus että Tietilasto sisältävät virhelähteitä, jotka voivat vaikuttaa tuloksiin.

Taulukossa 11 esitetyt matkakäsitteet on laskettu pääasiallisen kulkutavan mukaan. Mikäli jalankulussa otetaan huomioon myös liityntämatkat ja muut matkan eri vaiheissa jalan kuljetut osuudet on jalankulun matkasuorite näin laskien yhdeksän prosenttia korkeampi kuin pääkulkutavan mukaan laskettuna. Pyöräilyosuite ei juuri kasva, vaikka liityntämatkat otetaan mukaan.

Julkisen liikenteen matkojen määrän kasvu johtuu enimmäkseen taksimatkojen määrän kasvusta. Julkisen liikenteen matkasuoritteiden lisäys on taas pääsääntöisesti seurausta kaikkein pisimpien juna- ja lentoliikenteen matkojen määrien kasvusta. Junamatkoja ja lentomatkoja ei määräl-

lisesti ole juurikaan aiempaa enemmän, mutta ne ovat keskimäärin aiempaa pidempiä.

Julkisen liikenteen matkasuoritteiden hajonta on suuri. Matkasuorite on keskimäärin 8,0 km/henkilö vuorokaudessa ja sen 95 prosentin luottamusväli on 5,4–10,7 km/henkilö vuorokaudessa. Tämä tarkoittaa, että vuosien 2004–2005 tutkimuksen julkisen liikenteen matkasuoritteiden keskiarvo, 6,1 km/henkilö vuorokaudessa, osuu edellä mainitulle luottamusvälille.

Liitteessä 3 on esitetty arviot taulukon 11 matkakäsitteiden luotettavuudesta.

⁹ Tietilasto 2010, Liikenneviraston tilastoja 6/2011.

Matkan tarkoitus	Keskimääräinen matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	Matkan keskipituus (km/matka)	Vuorokauden matkasuorite (km/hlö/vrk)	Keskimääräinen matka-aika (min/matka)	Vuorokauden kokonaismatka-aika (min/hlö/vrk)
jalankulku	0,61	1,6	1,0	21,7	13,3
polkupyörä	0,24	3,1	0,7	15,7	3,7
muu kevyt	0,01	9,5	0,1	75,1	0,5
<i>kevyt liikenne yhteensä</i>	<i>0,86</i>	<i>2,1</i>	<i>1,8</i>	<i>20,4</i>	<i>17,6</i>
henkilöauto, kuljettaja	1,25	16,7	20,8	19,3	24,0
henkilöauto, matkustaja	0,44	20,6	9,1	23,5	10,4
<i>henkilöauto yhteensä</i>	<i>1,69</i>	<i>17,7</i>	<i>29,9</i>	<i>20,4</i>	<i>34,4</i>
<i>muu yksityinen</i>	<i>0,11</i>	<i>16,9</i>	<i>1,8</i>	<i>26,8</i>	<i>2,9</i>
linja-auto	0,14	21,6	3,0	40,8	5,6
juna	0,03	86,2	2,7	85,7	2,7
raitiovaunu, metro	0,03	7,3	0,2	27,6	0,9
taksi	0,03	11,0	0,3	19,4	0,6
lentoliikenne	0,003	471,8	1,5	158,1	0,5
lauttaliikenne ja muu	0,004	69,6	0,3	100,9	0,4
<i>julkinen liikenne yhteensä</i>	<i>0,24</i>	<i>33,9</i>	<i>8,0</i>	<i>44,6</i>	<i>10,6</i>
kaikki	2,89	14,3	41,4	22,7	65,5

Taulukko 11. Kotimaanmatkojen matkaluvut, keskipituudet ja suoritteet pääasiallisen kulkutavan mukaan.¹⁰

¹⁰ Muu kevyt liikenne kattaa hiihtämisen suksilla ja rullasuksilla sekä rullaluistelun ja ne eivät sisälly jalankulkuun tässä taulukossa.

	Matkoja vuodessa milj. matkaa			Vuoden kilometrisuorite milj. kilometriä		
	2004–2005	2010–2011	muutos	2004–2005	2010–2011	muutos
jalankulku	1 092	1 097	0 %	1 922	1 777	-8 %
polkupyörä	469	429	-9 %	1 411	1 310	-7 %
muu kevyt	14	13	-8 %	144	122	-15 %
<i>kevyt liikenne yhteensä</i>	<i>1 576</i>	<i>1 538</i>	<i>-2 %</i>	<i>3 477</i>	<i>3 210</i>	<i>-8 %</i>
henkilöauto, kuljettaja	2 167	2 231	3 %	37 673	37 274	-1 %
henkilöauto, matkustaja	751	790	5 %	18 316	16 302	-11 %
<i>henkilöauto yhteensä</i>	<i>2 919</i>	<i>3 021</i>	<i>4 %</i>	<i>55 989</i>	<i>53 575</i>	<i>-4 %</i>
<i>muu yksityinen</i>	<i>131</i>	<i>195</i>	<i>49 %</i>	<i>3 146</i>	<i>3 298</i>	<i>5 %</i>
<i>julkinen liikenne</i>	<i>387</i>	<i>426</i>	<i>10 %</i>	<i>10 618</i>	<i>14 410</i>	<i>36 %</i>
kaikki	5 011	5 182	3 %	73 227	74 185	1 %

Taulukko 12. Kotimaan matkojen määrä ja kilometrisuorite pääkulkutavan mukaan vuositasona 2004–2005 ja 2010–2011.¹¹

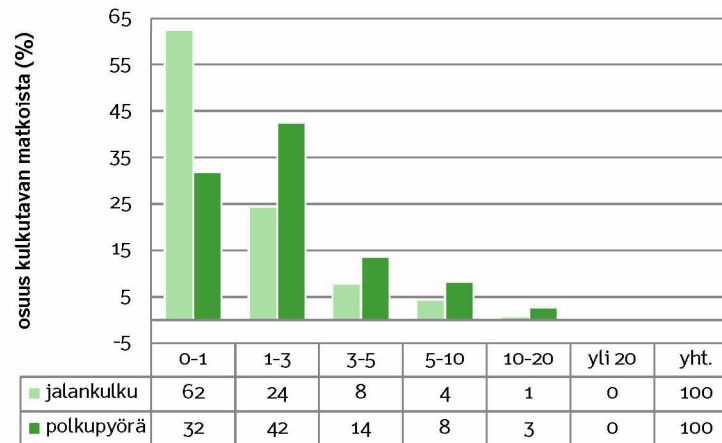
¹¹ Tiedot päivitetty 13.12.2012. Julkisen liikenteen suoritteiden hajonta on suuri tutkimusaineistossa. Tältä osin tulokset ovat varsin karkeita.

4.3 Matkojen pituusjakau- mat kulkutavoittain ja kulkutapaosuudet

Kuvissa 12–14 on esitetty eri kulkutapojen pituusjakaumia. Kävelymatkoista yleisimpiä ovat alle kilometrin mittaiset matkat ja pyöräilymatkoista 1–3 kilometriä pitkät matkat. Kaikkein lyhyimpien jalan tehtyjen matkojen osuus on kasvanut ja muiden vähentynyt. Polkupyörämatkoista taas lyhyimpien matkojen osuus on pudonnut ja 1–3 kilometriä pitkien matkojen osuus kasvanut.

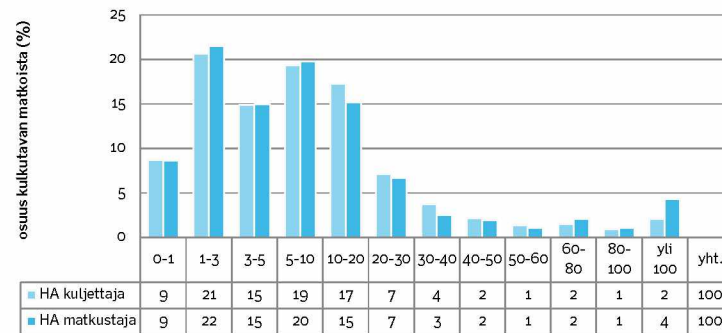
Henkilöautoa käytetään yleisimmin lyhyillä 1–3 kilometriä pitkillä matkoilla. Henkilöauton käyttö lyhyillä matkoilla on entisestään kasvanut ja samalla käyttö pitkillä matkoilla on vähentynyt. Kulkutapaosuudet matkan pituuden ja keston suhteen ovat säilyneet edelliseen tutkimukseen nähden varsin samankaltaisina. Junan ja lentokoneen osuudet pitkillä matkoilla näyttäisivät kasvaneen. Mainittujen kulkutapojen havaintomäärät tutkimuspäivän matkoissa ovat kuitenkin vähäiset päätelmien tekemiseksi. Kulkutapojen käyttöä erillisessä pitkien matkojen aineistossa on tarkasteltu lähemmin luvussa 8.

Henkilöauton kulkutapaosuus pysyy pyöreästi 85 prosentissa 20–150 kilometriä pitkillä matkoilla, kun mukaan lasketaan sekä henkilöautolla kuljettajana että matkustajana tehdyt matkat. Tätä pidemmällä matkoilla muiden kulkutapojen, kuten linja-auton, junan ja lentokoneen käyttö yleistyvät. Kuvassa 15 on esitetty kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan ja kuvassa 16 kulkutapaosuudet matkan keston mukaan.



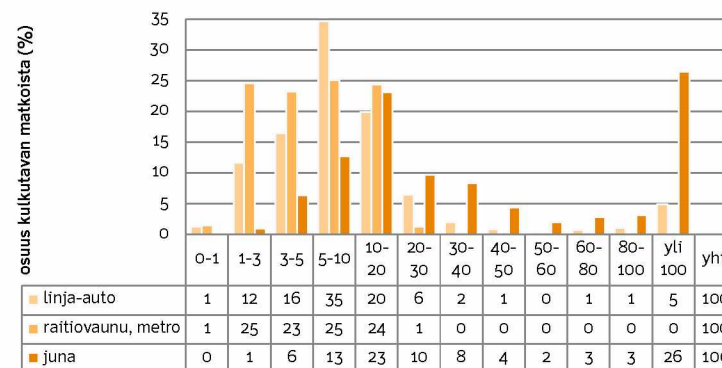
Kuva 12.

Jalankulun ja pyöräilyn pituusjakaumat kotimaassa.



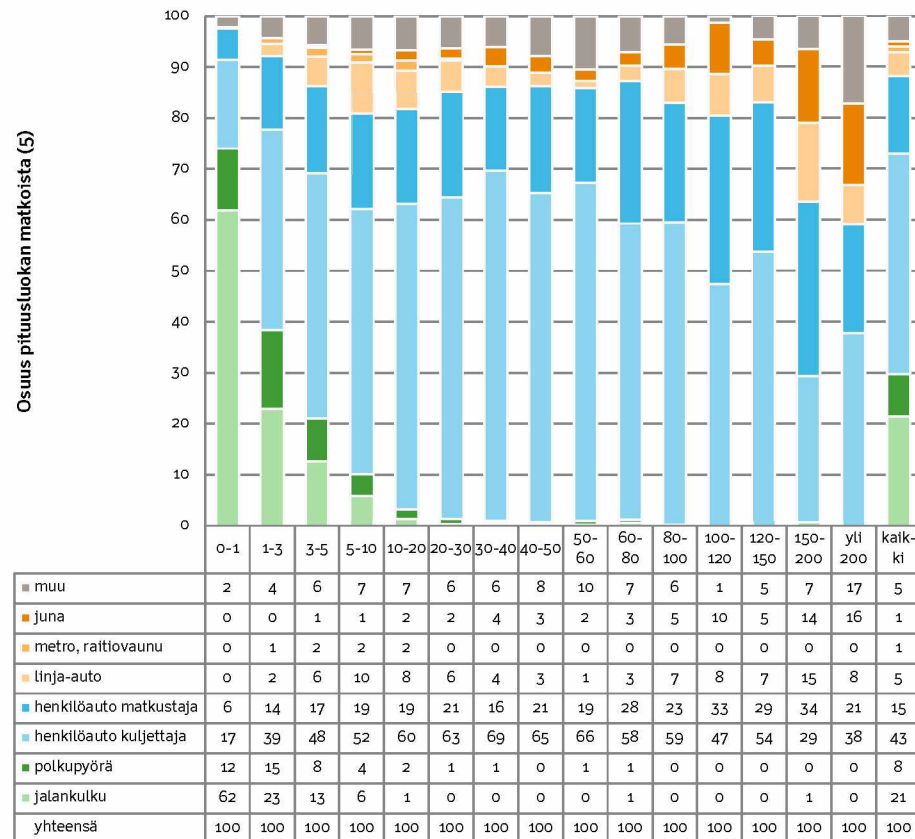
Kuva 13.

Henkilöautomatkojen pituusjakaumat kotimaassa.

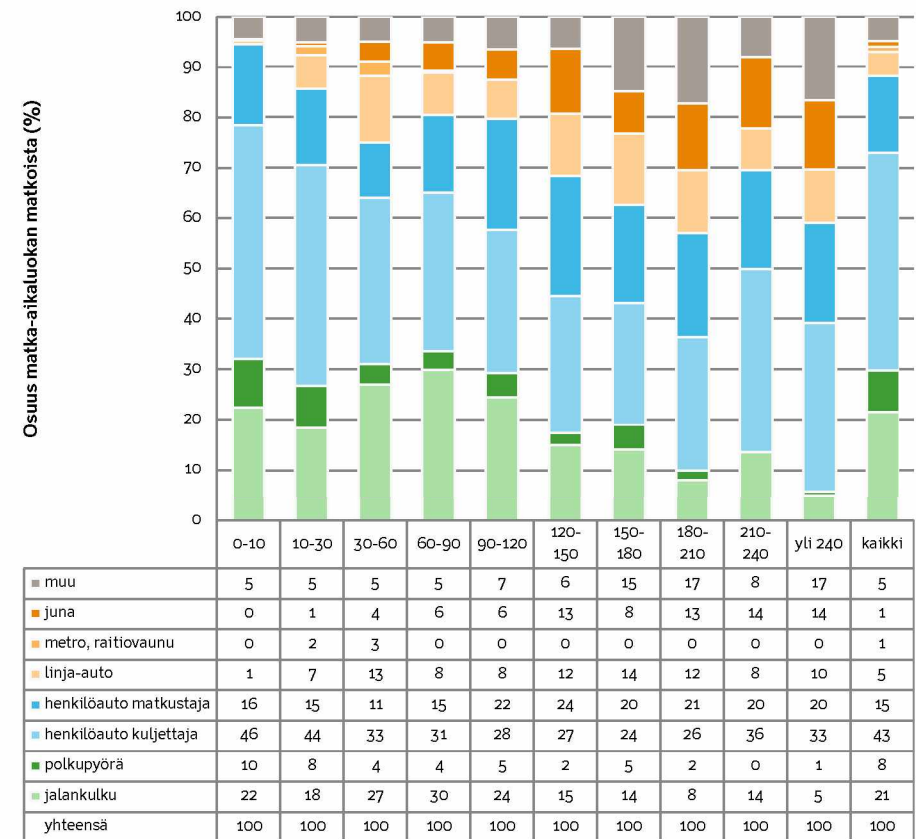


Kuva 14.

Eräiden joukkoliikennemuotojen pituusjakaumat kotimaassa.



Kuva 15. Kulikutapaosuudet matkan pituuden mukaan kotimaassa.

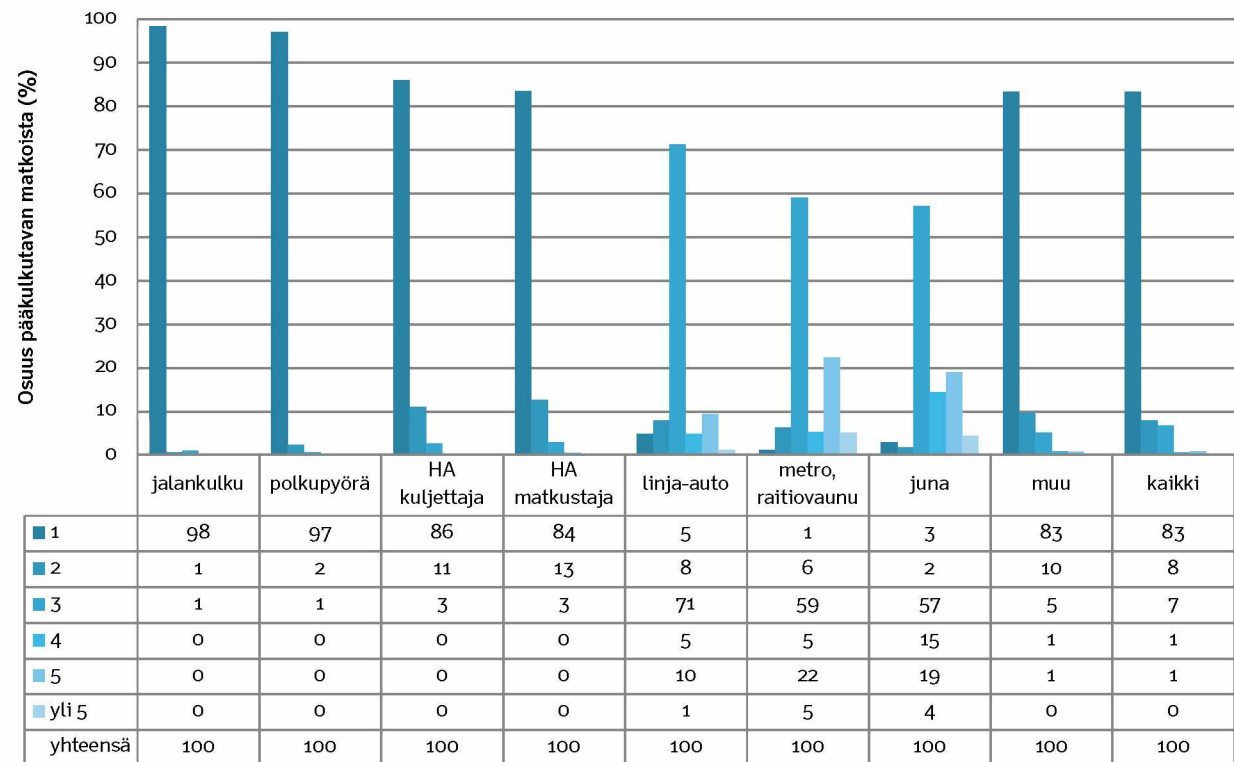


Kuva 16. Kulikutapaosuudet matkan keston mukaan kotimaassa.

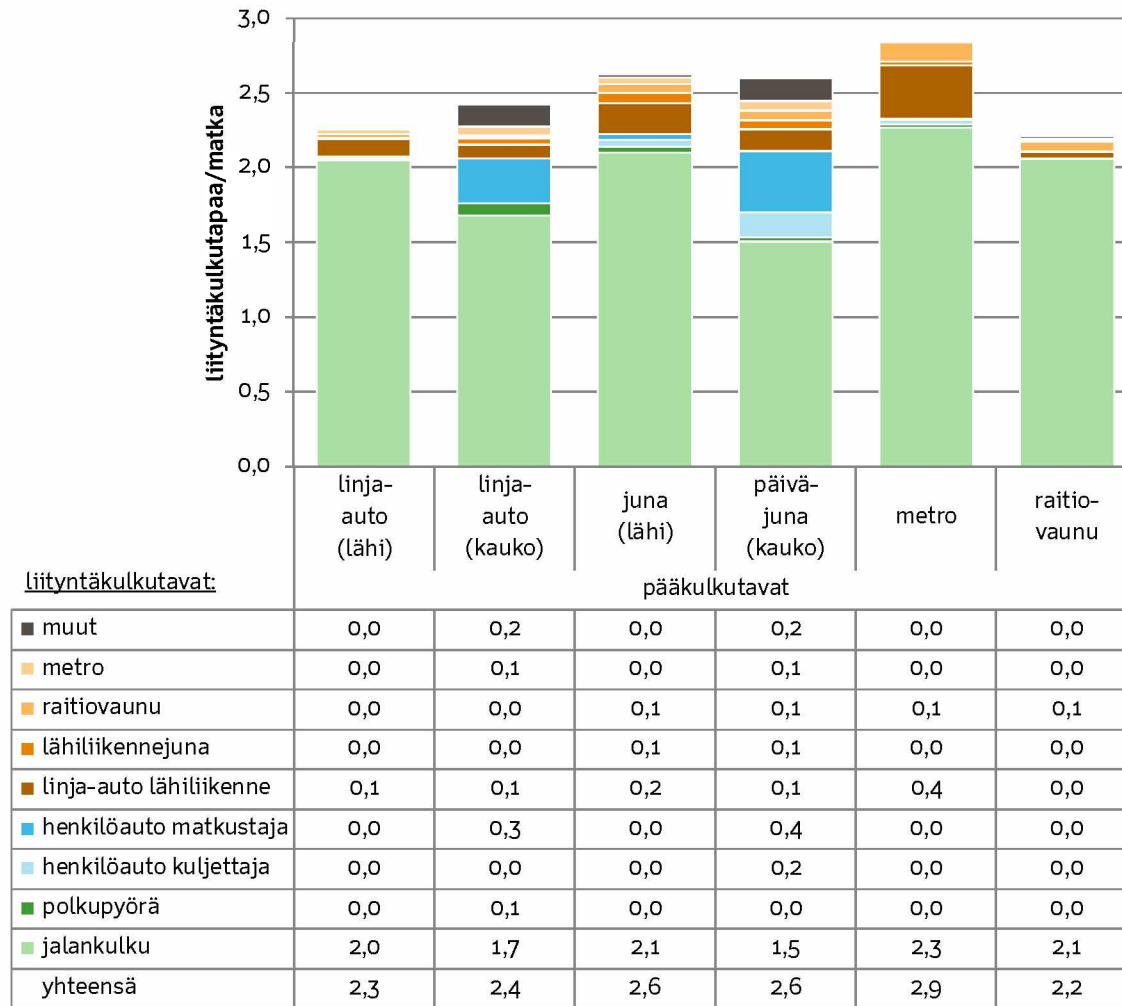
4.4 Kuljetapojen käyttö matkan aikana

Noin 83 prosenttia suomalaisten matkoista on sellaisia, joista selvittää vain yhtä kuljetapaa käyttämällä. Useamman kuljetavan käyttö liittyy erityisesti joukkoliikenteen kuljetapoihin. Linja-autolla ja junalla tehdyt matkat vaativat yleensä liityntämatkat kummassakin päässä matkaa ja toisinaan myös vaihdon matkan aikana.

Kuvassa 18 on esitetty joukkoliikennemuotojen yhteydessä käytettyjen muiden kuljetapojen määrät. Kuvassa on esitetty kuinka monta kävely-, pyöräily-, henkilöautoilu- ja toista joukkoliikennelineosuutta kuhunkin pääkuljetapaan liittyy keskimäärin. Joukkoliikennemuodoista on tarkasteltu linja-autoa, metroa, raitiovaunua ja junaa. Tarkastelu on tehty suhteessa pääkuljetapaan.



Kuva 17. Kuljetapojen käyttö matkan aikana pääkuljetavan mukaan kotimaanmatkoilla.



Kuva 18. Liityntäkulkutavat pääkulkutavan mukaan kotimaanmatkoilla.

4.5 Ajokortin ja joukko- liikennelipun haltijat, kotitalouden ajoneuvot

4.5.1 Ajokortin haltijat

Suomalaisista 84 prosentilla on henkilöauton ajamiseen oikeuttava ajokortti. Osuus on ollut kasvussa jo pitkään, mutta kasvu on nyt hidastunut. Vuosien 1998–1999 ja 2004–2005 tutkimusten välillä kasvua oli 3,6 prosenttiyksikköä ja vuosien 2004–2005 ja 2010–2011 välillä enää 1,6 prosenttiyksikköä.

Suhteellisesti eniten ajokortteja on 35–54-vuotiailla miehillä ja suhteellisesti vähiten yli 75-vuotiailla naisilla. Miesten ajokortin hallinta on laskenut edelliseen tutkimukseen nähden lukuun ottamatta kaikkein nuorimpia 18–24-vuotiaita ja 65 vuotta täyttäneitä. Naisten ajokorttien hallinta on taas kasvanut lukuun ottamatta alle 35-vuotiaita.

Ajokortin hallinta ja auton käyttömahdollisuus ovat keskeisellä tavalla yhteydessä liikkumiseen. Ajokortittomat tekevät vähemmän matkoja ja heidän matkansa ovat lyhyempiä kuin ajokortin haltijoiden. Erot ovat merkittäviä ja ne säilyvät ikäryhmästä tai sukupuolesta riippumatta.

Vastaajilta kysyttiin ensi kertaa myös ajokortin voimassaoloa (taulukko 15). Tutkimuksen mukaan 65 vuotta täyttäneistä 14 prosenttia oli luopunut ajokortista.

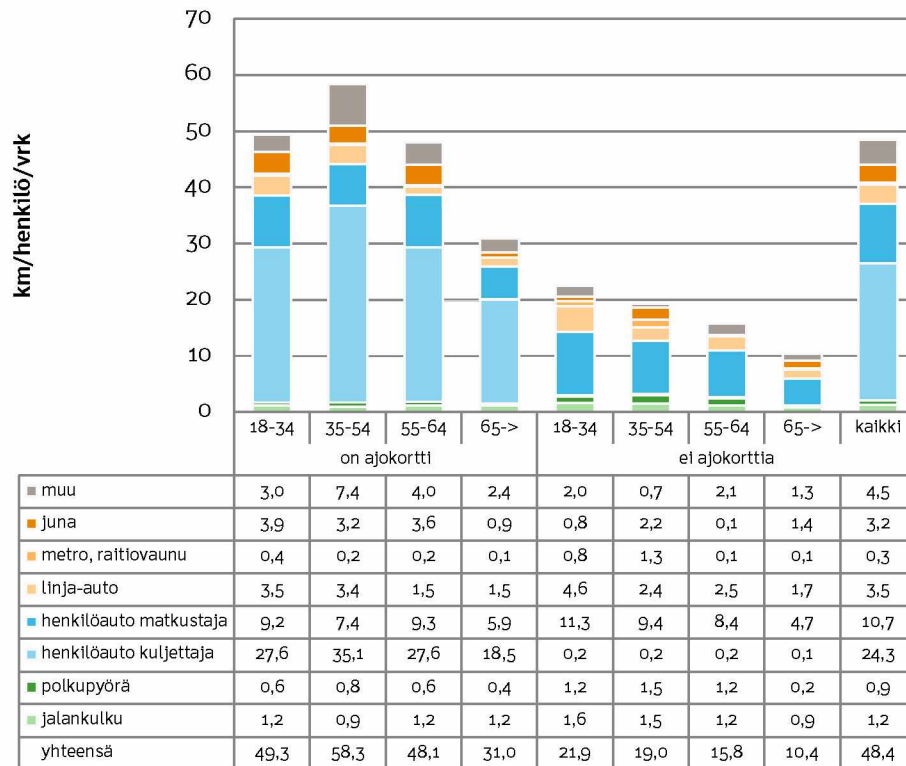
Taulukko 14. 18 vuotta täyttäneiden ajokortit.

	Osuus aikuis- väestöstä (%) 2010-2011	Ryhmän osuus ajokorteista (%) 2010-2011	On ajokortti (% väestöryhmään kuuluvista)		
			1998-1999	2004-2005	2010-2011
miehet, 18-24 v.	5,1	5,3	88,2	86,7	87,2
miehet, 25-34 v.	8,6	9,5	95,6	95,2	93,0
miehet, 35-54 v.	16,7	19,2	94,4	96,3	96,0
miehet, 55-64 v.	9,1	10,2	92,2	96	94,0
miehet, 65-74 v.	5,7	6,4	81,5	91,3	93,0
miehet, yli 75 v.	3,3	2,9	59,8	66,1	72,1
yli 18 v. miehet	48,5	53,4	90,7	92,7	92,2
naiset, 18-24 v.	4,8	4,5	81,3	83,9	79,7
naiset, 25-34 v.	8,4	8,9	89,9	91,1	88,4
naiset, 34-54 v.	16,5	18,0	83,2	88,6	91,4
naiset, 55-64 v.	9,4	9,0	63,4	74,3	80,5
naiset, 65-74 v.	6,7	4,9	27,9	41,2	61,1
naiset, yli 75 v.	5,7	1,3	6,4	15,1	19,7
yli 18 v. naiset	51,5	46,6	66,9	72,3	75,9
miehet ja naiset, 18-24 v.	9,9	9,9	84,9	85,5	83,6
miehet ja naiset, 25-34 v.	17,0	18,4	92,8	93,1	90,7
miehet ja naiset, 34-54 v.	33,2	37,1	88,9	92,5	93,7
miehet ja naiset, 55-64 v.	18,5	19,2	77,4	84,9	87,1
miehet ja naiset, 65-74 v.	12,4	11,2	50,8	63,6	75,9
miehet ja naiset, yli 75 v.	9,0	4,2	22,2	31,7	38,9
18 vuotta täyttäneet	100	100	78,3	82,2	83,8

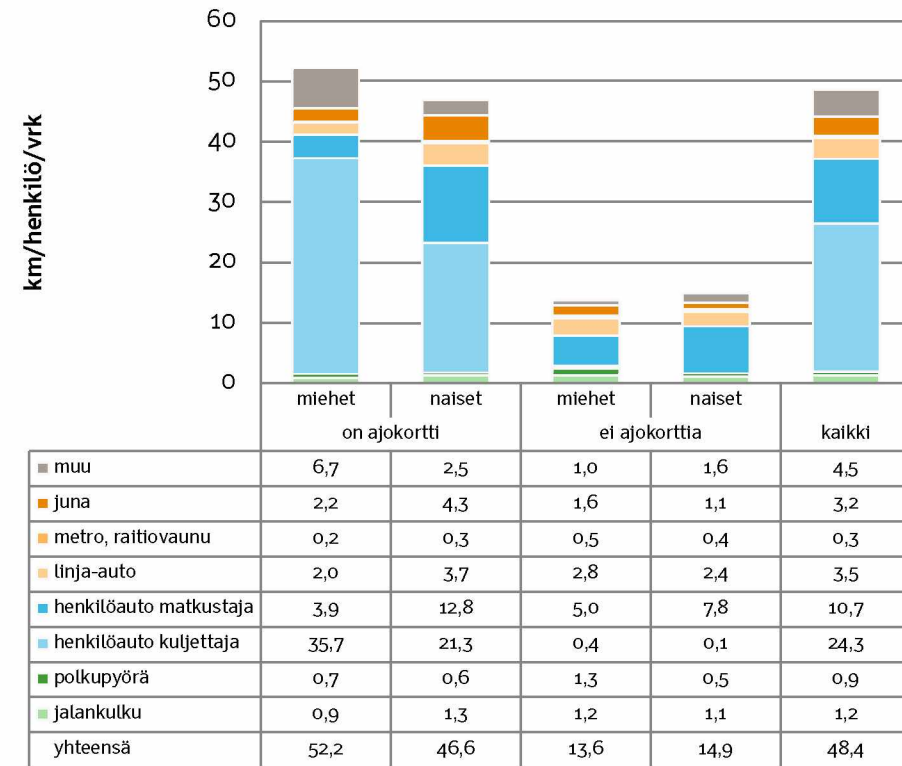
Ajokortittomat miehet ja naiset liikkuvat selvästi vähemmän kuin ajokortin haltijat. Ajokortittomien miesten ja naisten liikkumisessa on vain vähän eroja ja tärkeimmät erot syntyvätkin juuri ajokortin hallinnasta. Ajokortilliset miehet tosin liikkuvat enemmän kuin ajokortilliset naiset. Ero ajokortillisten ja ajokortittomien välillä näyttää kasvaneen. Ajokortittomien liikkuminen on vähentynyt ja ajokortin haltijoiden liikkuminen on taas lisääntynyt.

Taulukko 15. Ajokortin voimassaolo

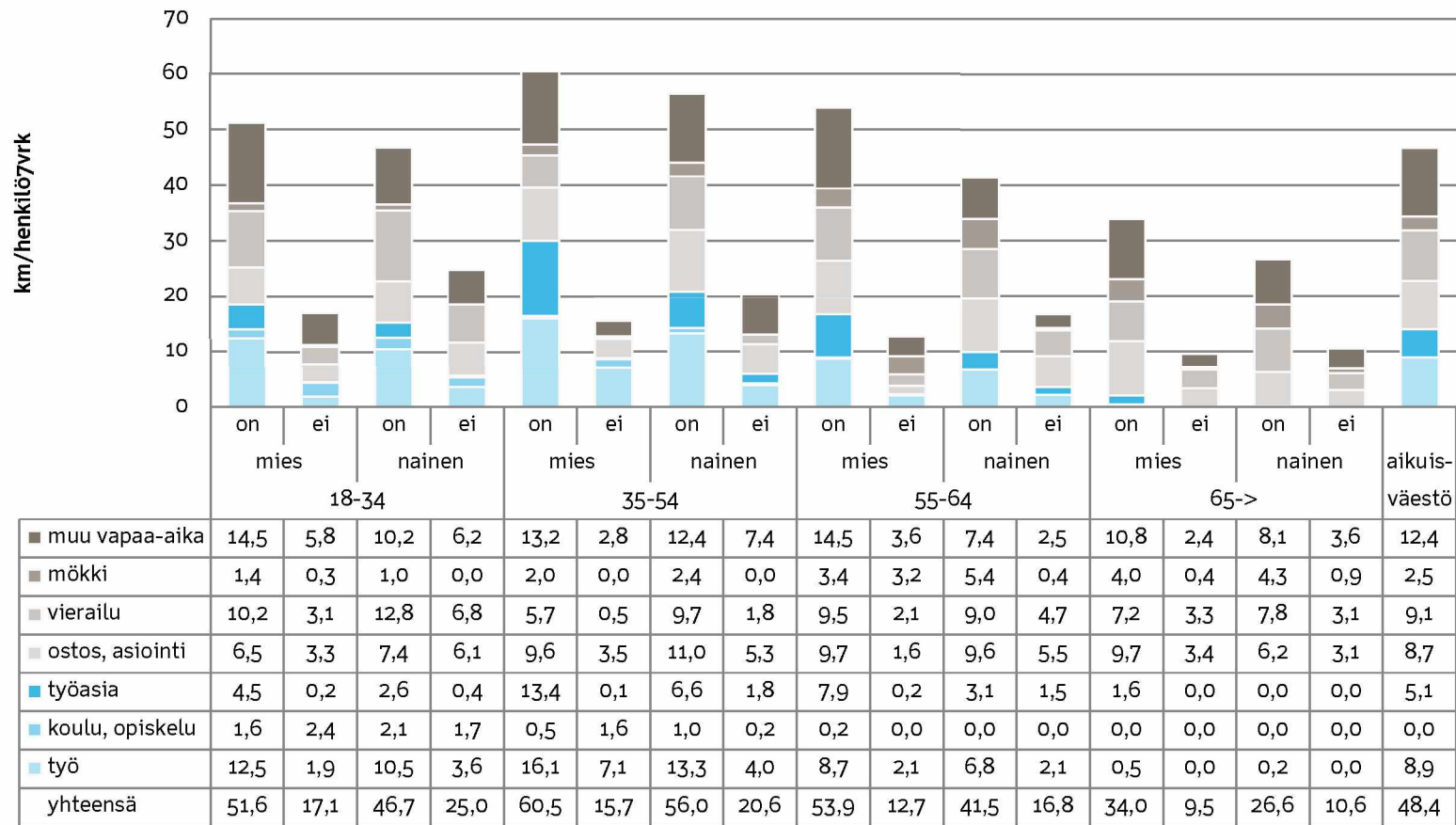
	18-34	35-54	55-64	65->
ei koskaan ollut	11	5	11	26
on ollut aiemmin	1	1	2	14
voimassaoleva	88	94	87	60
yhteensä	100	100	100	100



Kuva 19. Eri-ikäiset ajokortin haltijat ja vuorokauden keskimääräinen kotimaan matkasuorite pääkulkutavan mukaan.



Kuva 20. 18 vuotta täyttäneiden miesten ja naisten ajokortin hallinta ja vuorokauden keskimääräinen matkasuorite pääkulkutavan mukaan.



Kuva 21. Eri-ikäisten miesten ja naisten ajokortin hallinta (on = on ajokortti, ei = ei ajokorttia) ja vuorokauden keskimääräinen kotimaan matkasuorite matkan tarkoituksen mukaan.

4.5.2 Kotitalouden käytössä olevat henkilöautot ja työmatkavähennys

Autottomissa kotitalouksissa elävien määrä on säilynyt jokseenkin samalla tasolla kuin kuusi vuotta sitten. Kahden auton talouksissa asuvien määrä on sen sijaan edelleen kasvanut. Useamman kuin kahden auton talouksiin kuuluvien henkilöiden määrässä ei sen sijaan ole tullut muutoksia. Työsuhdeautojen suosio on koko tarkastelujakson 1998–2011 ollut laskussa.

Tutkimuksen mukaan noin 65 prosenttia työssäkäyvistä ei ole saanut työmatkavähennystä millään kulkutavalla. 22 prosenttia on saanut työmatkavähennyksen oman auton mukaan ja 12 prosenttia julkisen kulkutavan mukaan edellisessä verotuksessa. Vajaa prosentti työssäkäyvistä on saanut vähennyksiä osittain sekä oman auton käytöstä että julkisen kulkutavan mukaan.

Taulukko 16. Väestön jakautuminen kotitalouden käytössä olevien henkilöautojen lukumäärän mukaan.

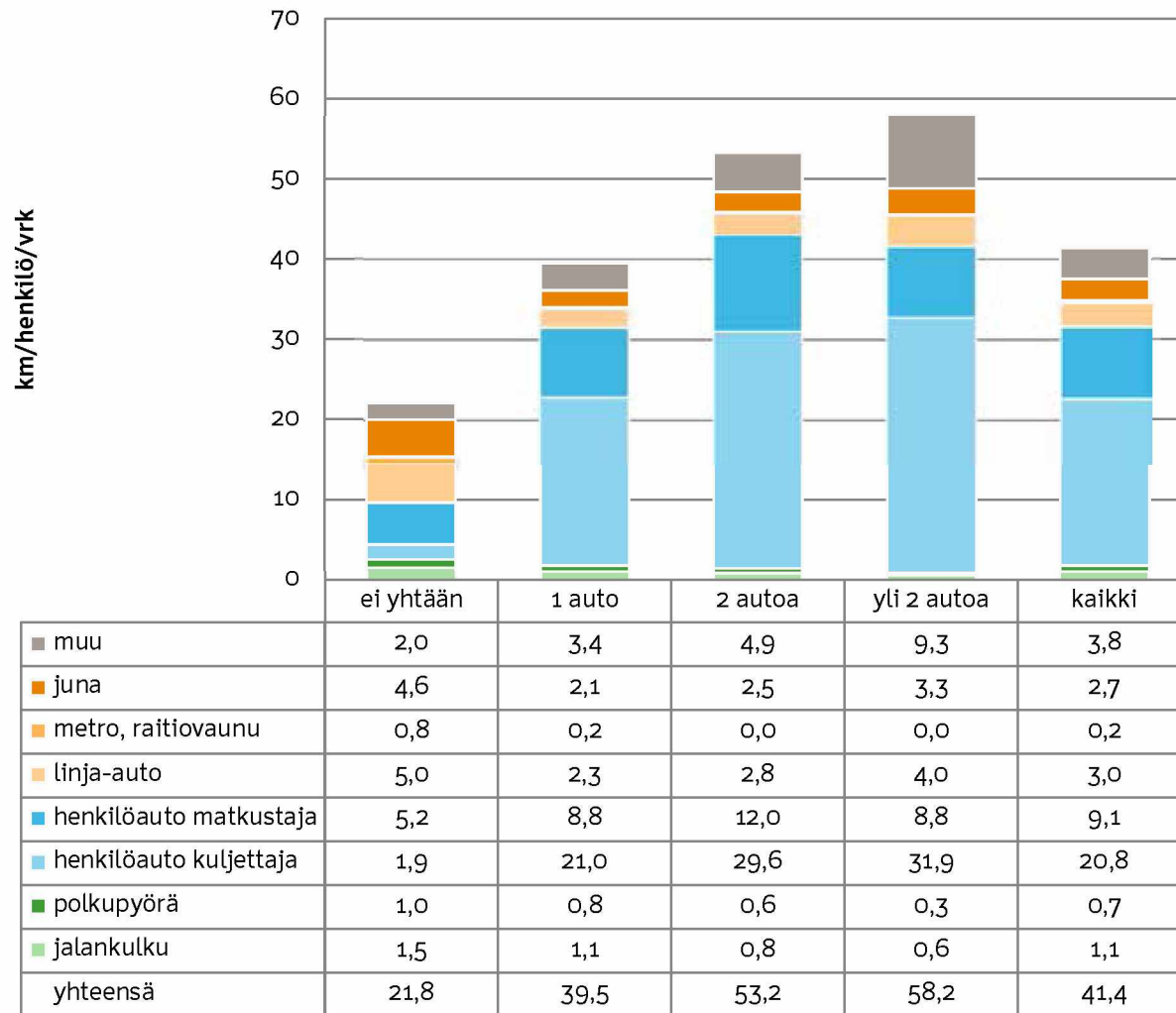
Kotitalouden käytössä olevat henkilöautot	osuus väestöstä (%)		
	HLT1998-1999	HLT2004-2005	HLT2010-2011
ei yhtään	18,7	16,5	16,7
1 auto	55,2	51,6	49,6
2 autoa	22,8	27,4	29,3
yli 2 autoa	3,3	4,5	4,4
koko väestö	100	100	100

Taulukko 17. Väestön jakautuminen kotitalouden käytössä olevien työsuhdeautojen lukumäärän mukaan.

Kotitalouden työsuhdeautojen lukumäärä	osuus väestöstä (%)		
	HLT1998-1999	HLT2004-2005	HLT2010-2011
ei yhtään	92,8	93,7	94,1
1 auto	6,8	5,9	5,5
yli 1 työsuhdeautoa	0,4	0,4	0,4
koko väestö	100	100	100

Taulukko 18. Työssäkäyvien työmatkavähennykset kotitalouden henkilöautojen määrän mukaan.

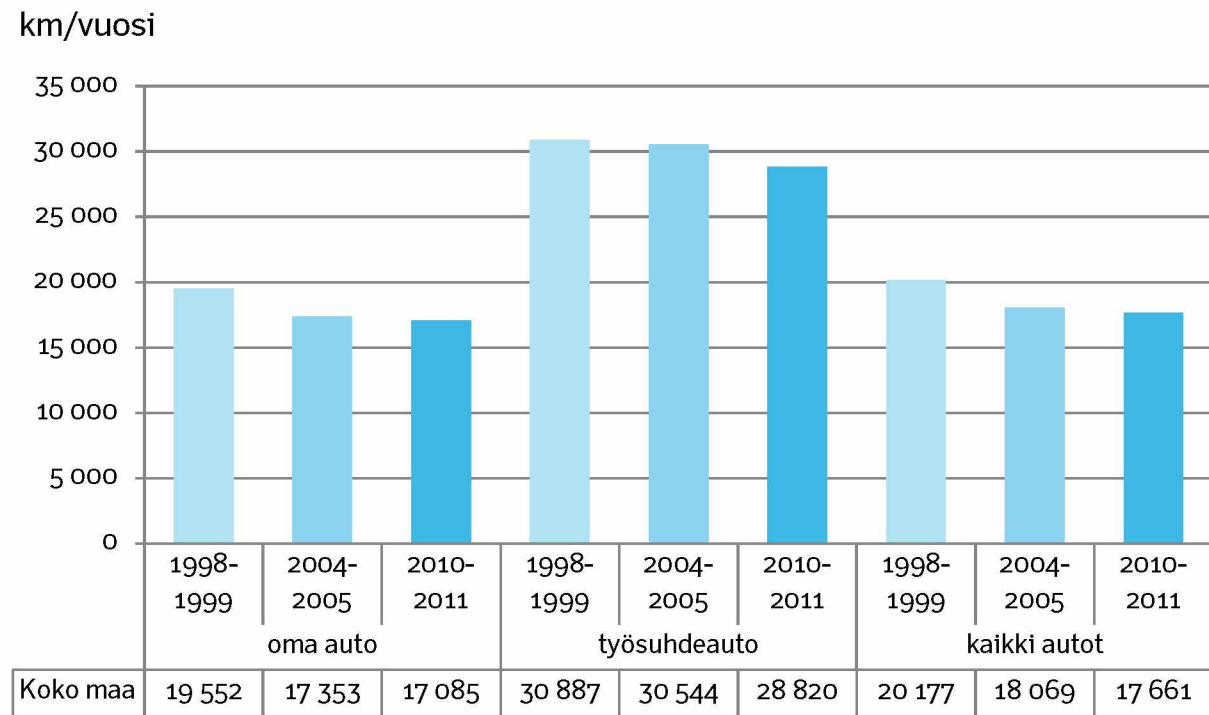
Kotitalouden käytössä olevat henkilöautot	ei vähennystä	vähennys oman auton mukaan	vähennys		yhteensä
			julkisen kulkutavan mukaan	vähennys kummankin mukaan	
ei yhtään	10,7	0,1	1,5	0,0	12,3
1 auto	33,0	8,3	6,4	0,2	47,9
2 autoa	18,9	11,3	4,1	0,3	34,6
yli 2 autoa	2,6	2,2	0,4	0,0	5,3
kaikki	65,3	21,8	12,3	0,6	100,0



Kuva 22. Kotitalouden autonomistus ja vuorokauden keskimääräinen matkasuorite kotimaassa pääkulkutavan mukaan.

4.5.3 Ajo henkilöautolla

Autokannan kasvaessa ovat henkilöautoa kohti lasketut ajokilometrit vähentyneet. Sekä työsuhdeautoilla että omilla autoilla ajetaan entistä vähemmän. Nykyään omilla autoilla ajetaan keskimäärin 17 100 ja työsuhdeautoilla 28 800 kilometriä vuodessa.



Kuva 23. Henkilöauton keskimääräiset ajokilometrit vuosina 1998–1999, 2004–2005 ja 2010–2011 kotimaan- ja ulkomaanmatkoilla.

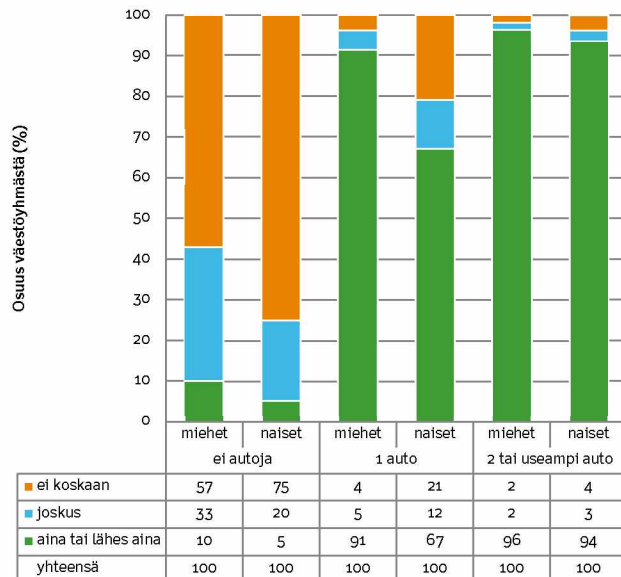
Taulukko 19. Henkilöautojen ajokilometrit vuodessa asuinmaakunnan mukaan.¹²

Asuinmaakunta	oma auto			työsuhdeauto			kaikki autot		
	1998-1999	2004-2005	2010-2011	1998-1999	2004-2005	2010-2011	1998-1999	2004-2005	2010-2011
Uusimaa	18 968	16 999	17 141	29 548	28 545	26 073	20 248	18 214	18 030
Itä-Uusimaa	18 844	19 842	18 778	32 224	33 339	27 581	19 604	20 901	19 518
Varsinais-Suomi	17 929	16 637	16 011	26 242	31 775	27 708	18 223	17 257	16 481
Satakunta	17 499	17 240	15 690	31 883	24 133	36 494	17 858	17 480	16 441
Kanta-Häme	18 823	17 598	17 043	32 707	49 697	27 585	19 300	19 049	17 289
Pirkanmaa	20 546	17 333	17 070	37 575	28 262	28 559	21 277	17 748	17 549
Päijät-Häme	20 040	18 171	17 492	30 336	38 444	27 536	20 553	19 415	17 765
Kymenlaakso	19 247	17 581	15 968	26 136	34 916	32 157	19 553	18 121	16 216
Etelä-Karjala	21 681	17 082	16 832	31 503	25 699	20 410	21 971	17 306	16 936
Etelä-Savo	20 119	17 455	16 953	35 018	37 799	35 459	20 718	18 604	17 398
Pohjois-Savo	19 139	17 668	18 586	34 462	26 502	28 757	20 013	18 016	18 853
Pohjois-Karjala	20 250	16 705	16 148	38 711	24 209	20 332	20 590	16 953	16 267
Keski-Suomi	20 797	18 592	17 524	41 628	32 968	37 077	21 438	19 097	18 338
Etelä-Pohjanmaa	20 702	17 581	16 439	27 363	31 662	40 778	20 922	18 188	17 334
Vaasan rannikkoseutu	17 221	14 127	15 879	32 038	25 260	27 152	17 775	14 449	16 194
Keski-Pohjanmaa	17 797	16 513	21 675	27 023	27 522	15 540	18 216	17 034	21 482
Pohjois-Pohjanmaa	20 519	18 608	17 580	31 587	27 264	37 852	20 916	18 949	18 441
Kainuu	21 482	16 805	18 576	21 007	32 541	19 055	21 460	17 539	18 591
Lappi	22 377	18 200	17 412	31 254	40 417	33 787	22 770	18 920	18 002
Koko maa	19 552	17 353	17 085	30 887	30 544	28 820	20 177	18 069	17 661

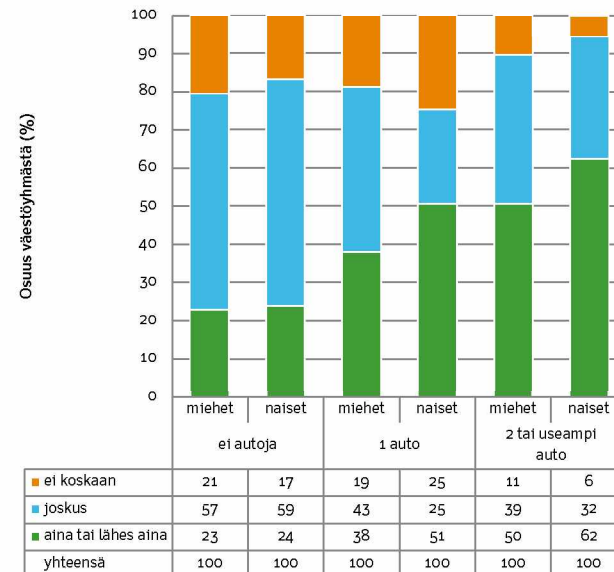
12 Tämän tutkimuksen otantamenetelmä (henkilöotanta kotitalousotannan sijaan) ei tue täysin henkilöautoilla ajettujen kilometrien laskentaa. Väestömäärältään pienissä maakunnissa ja varsinkin työsuhdeautojen ajokilometreissä heilahteluja aiheuttaa aineiston vähäisyys.

4.5.4 Auton käyttömahdollisuus

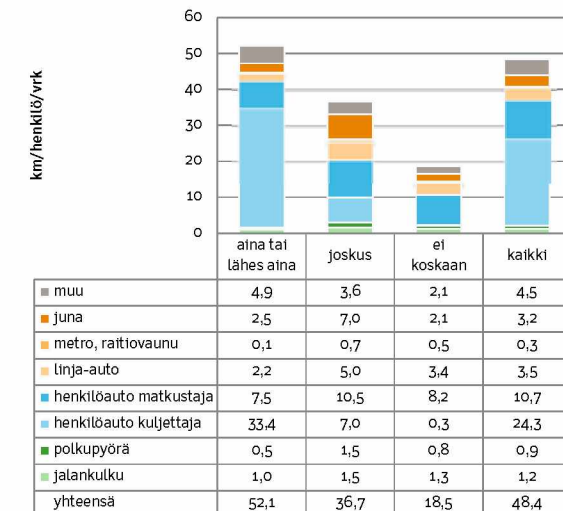
Auton käyttömahdollisuutta on kysytty vuoden 2010–2011 tutkimuksessa erikseen kuljettajana ja matkustajana. Aiemmin kuljettajan ja matkustajan välillä ei ole tehty eroa. Tulokset eivät ole näin vertailukelpoisia aiempiin vuosiin, mutta samalla käyttömahdollisuus on nyt voitu selvittää aiempaa yksiselitteisemmin. Kuvassa 24 on tarkasteltu auton käyttömahdollisuutta kuljettajana ja kuvassa 25 matkustajana. Kuvassa 26 on esitetty, miten henkilöauton käyttömahdollisuus näkyy matkasuoritteissa.



Kuva 24. 18 vuotta täyttäneiden auton käyttömahdollisuus kuljettajana autottomissa, yhden auton ja useamman auton kotitalouksissa.



Kuva 25. 18 vuotta täyttäneiden auton käyttömahdollisuus matkustajana autottomissa, yhden auton ja useamman auton kotitalouksissa.



Kuva 26. Auton käyttömahdollisuus kuljettajana ja vuorokauden keskimääräinen kotimaan matkasuorite pääkulkutavan mukaan.

4.5.5 Joukkoliikennelipun haltijat

Joukkoliikenteen kausilippujen, sarjalippujen ja matkakorttien haltijoita on kuusi vuotta täyttäneistä noin 44 prosenttia. Naisista heitä on 47 prosenttia ja miehistä 40 prosenttia. Kaikki eivät kuitenkaan käytä säännöllisesti joukkoliikennettä. Monilla on matkakortti, vaikka he eivät sitä säännöllisesti käyttäisikään. Kaikilla ei ole edes ladattuna rahaa kortille, jotta sitä voisi välittömästi käyttää joukkoliikenteellä matkustamiseen halutessaan. Kausi- ja sarjalippujen sekä matkakorttien hallinnassa ei ole suuria eroja eri väestöryhmien välillä. Pääsääntöisesti näiden hallinta kuitenkin hieman vähenee ikääntymisen myötä.

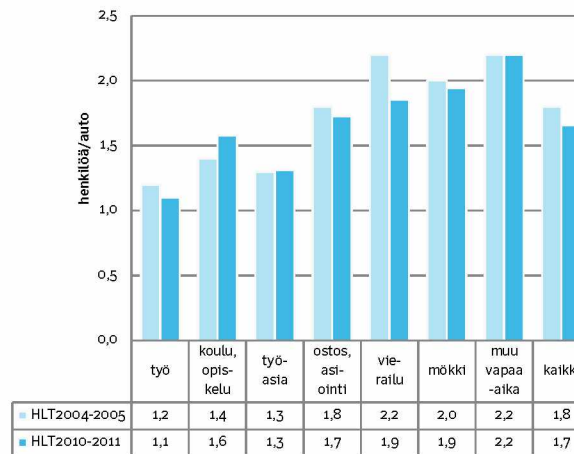
Taulukko 20. Kausilippujen, sarjalippujen ja matkakorttien haltijat.

	Kausi-,sarjalippujen ja matkakorttien haltijoiden osuus väestöryhmässä (%)		
	miehet	naiset	kummatkin
6-17 v.	46,9	50,2	48,6
18-24 v.	40,5	47,1	44,0
25-34 v.	44,7	50,9	47,9
35-54 v.	35,0	45,6	40,8
55-64 v.	32,5	47,6	41,3
65-74 v.	37,3	46,4	43,2
yli 74 v.	36,9	41,5	40,0
kaikki	39,6	46,9	44,0

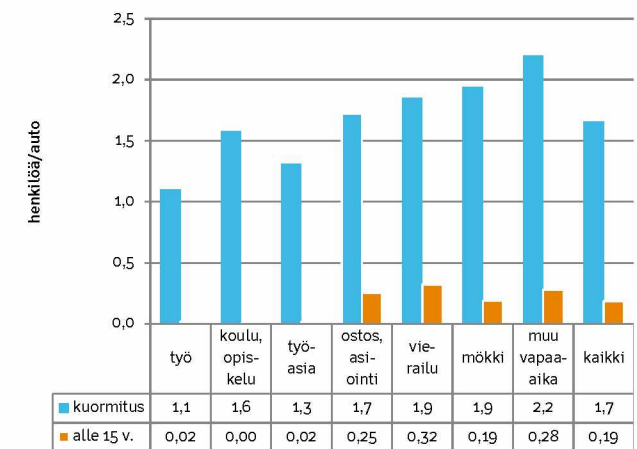
4.6 Matkaseurueet eri kulkutavoilla

4.6.1 Henkilöauton keskiuormitus

Henkilöauton keskiuormitus, joka kuvaa autossa matkustavien henkilöiden määrää, on valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan 1,7 henkilöä. Kuormitus on laskenut ja eniten on laskenut kuormitus vierailumatkoilla. Kuvassa 27 on esitetty henkilöauton keskiuormitus vuosina 2004–2005 ja 2010–2011 ja kuvassa 28 matkalla mukana olleiden alle 15-vuotiaiden määrä keskimäärin.



Kuva 27. Henkilöauton keskiuormitus matkan tarkoituksen mukaan, painotettu matkojen kotimaanpituuksilla.

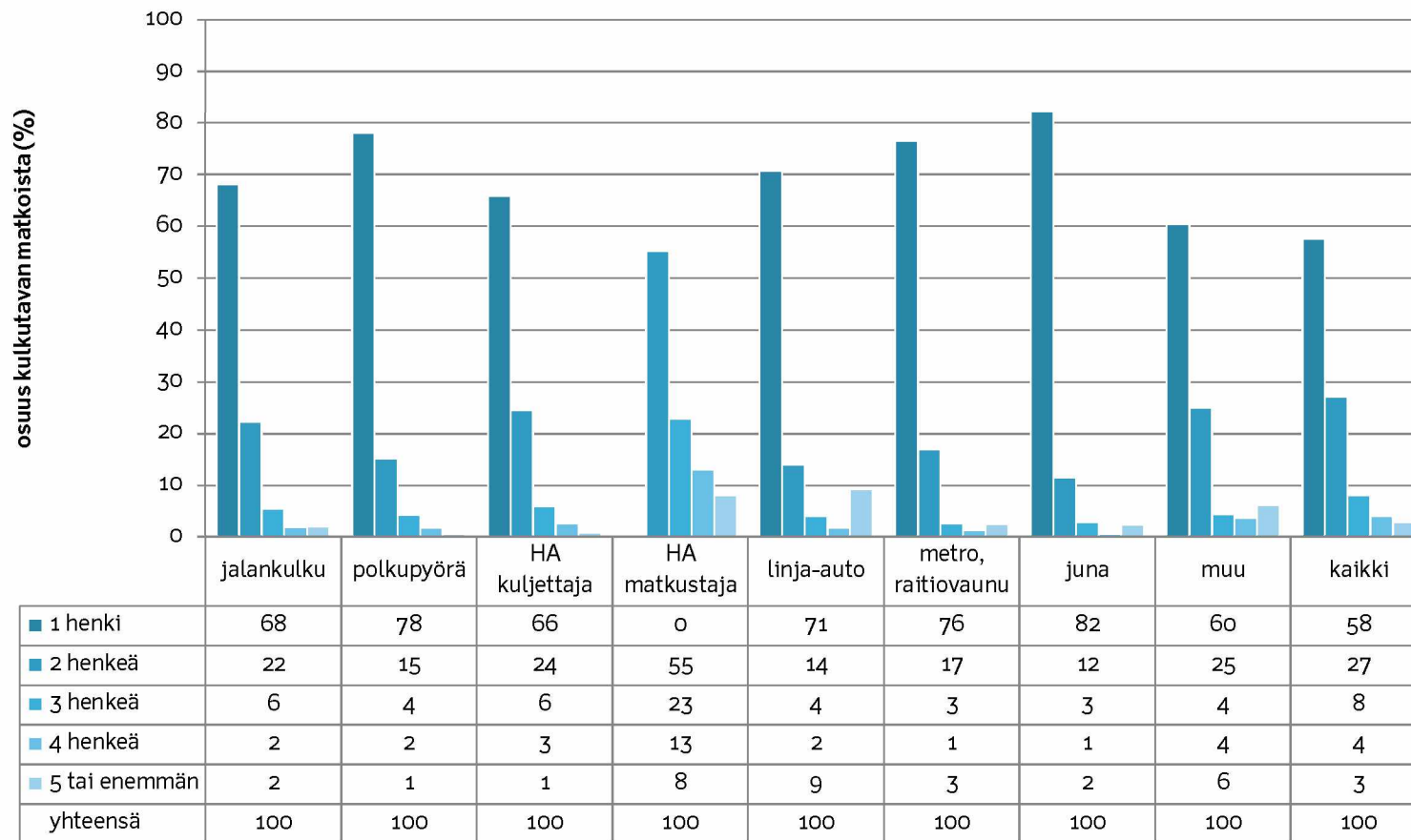


Kuva 28. Henkilöauton keskiuormitus ja matkalla mukana olleet alle 15-vuotiaat keskimäärin, painotettu matkojen kotimaanpituuksilla.

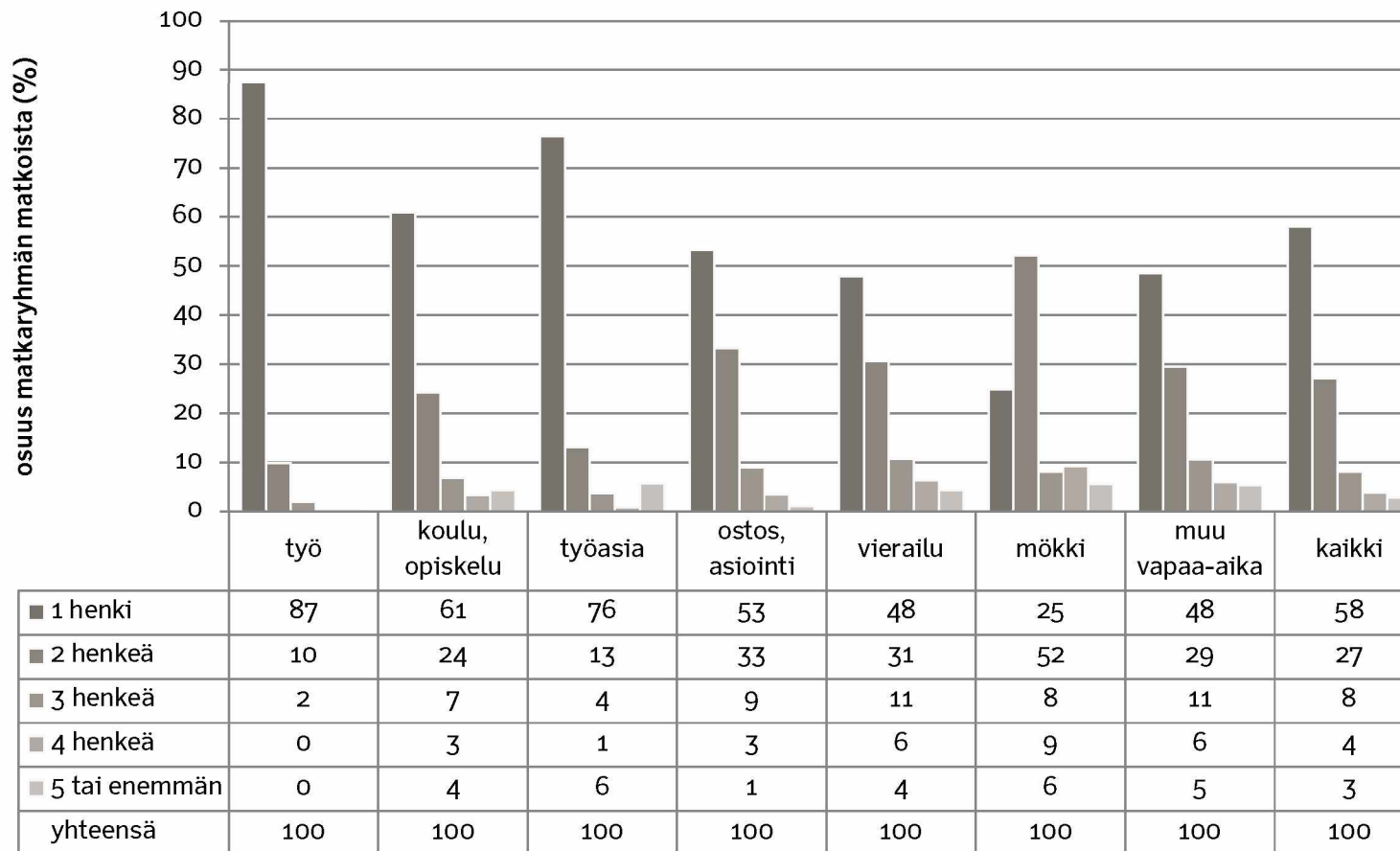
4.6.2 Seurueen koko

Kaikilla matkoilla seurueen koko oli 2,8 henkilöä, kun luku lasketaan matkasuoritteesta. Matkojen määrään suhteutettuna taas seurueen koko on 1,8. Pidemmillä matkoilla liikutaan siis suuremmalla porukalla ja lyhemmillä matkoilla yksin. Seurueiden kokoa on tarkasteltu matkojen määrän suhteen kuvissa 29 ja 30.

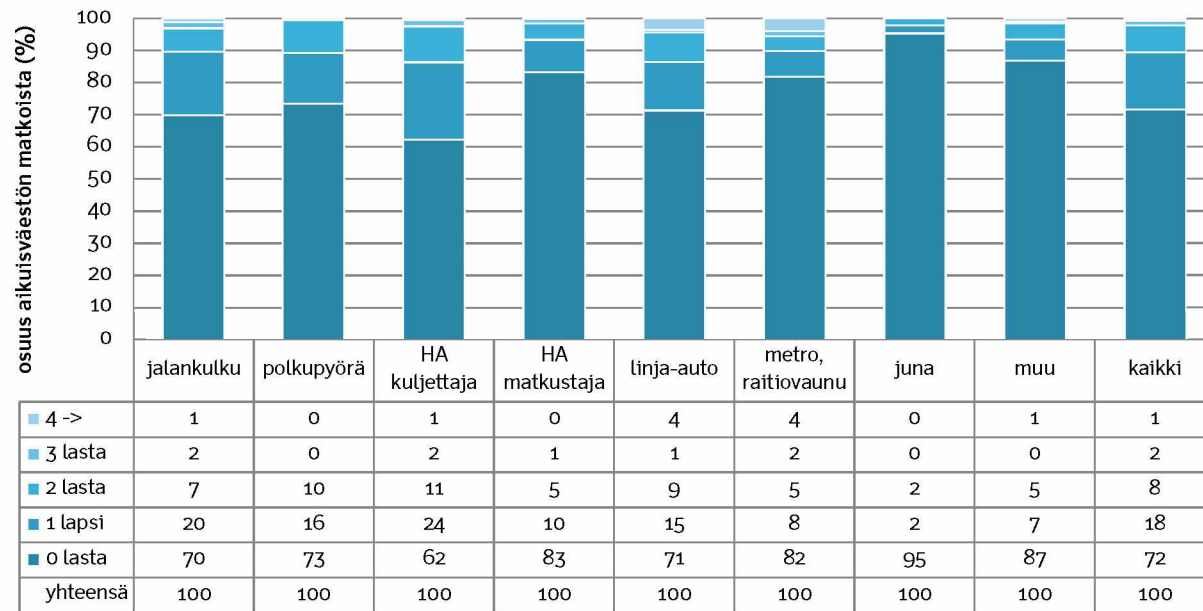
Kuvissa 31 ja 32 on esitetty vielä aikuisten mukana kulkevien alle 15-vuotiaiden lasten lukumäärät osuuksina aikuisten tekemistä matkoista. Lapsia on eniten mukana ostos- ja asiointimatkoilla ja vierailumatkoilla.



Kuva 29. Seurueen koon jakauma kotimaan pääkulkutavan mukaan painotettuna matkamäärillä.

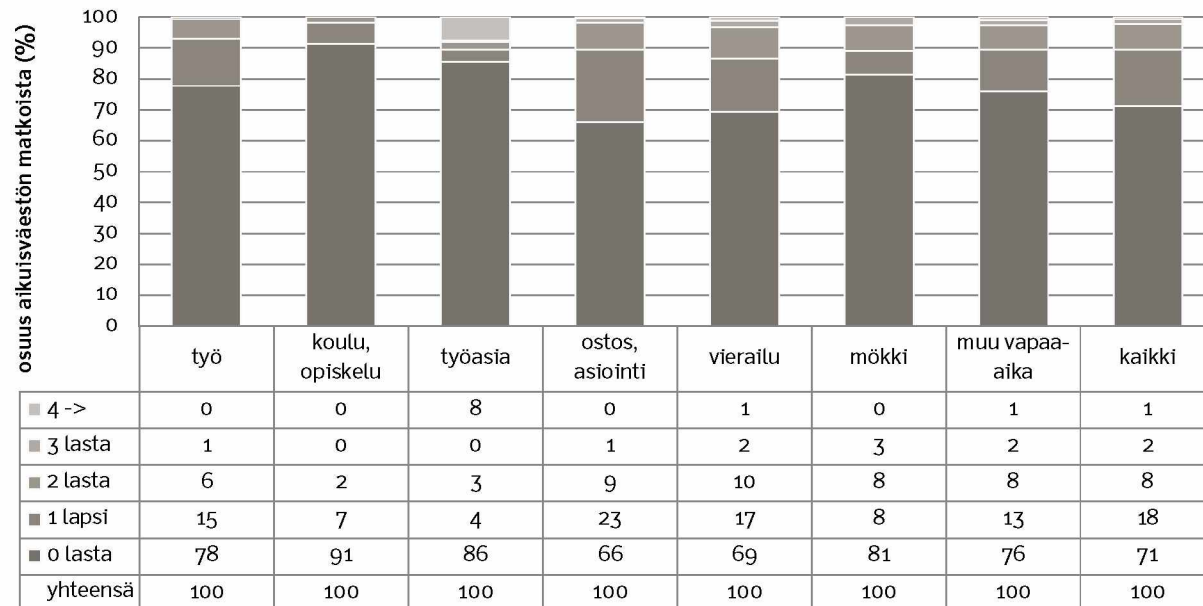


Kuva 30. Seurueen koon jakauma matkan tarkoituksen mukaan painotettuna matkamäärillä.



Kuva 31.

Aikuisten mukana kulkevat alle 15-vuotiaat lapset kotimaan pääkulkutavan mukaan (osuuksina kulkutavalla tehdyistä matkoista).

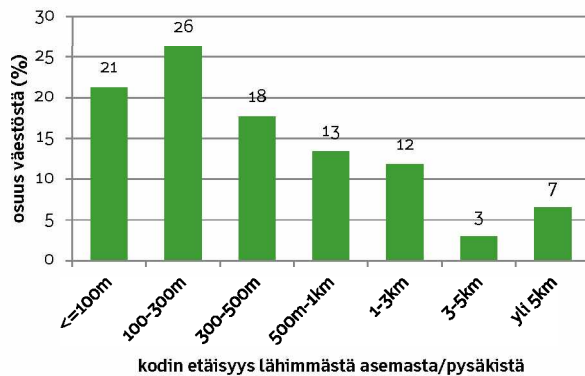


Kuva 32.

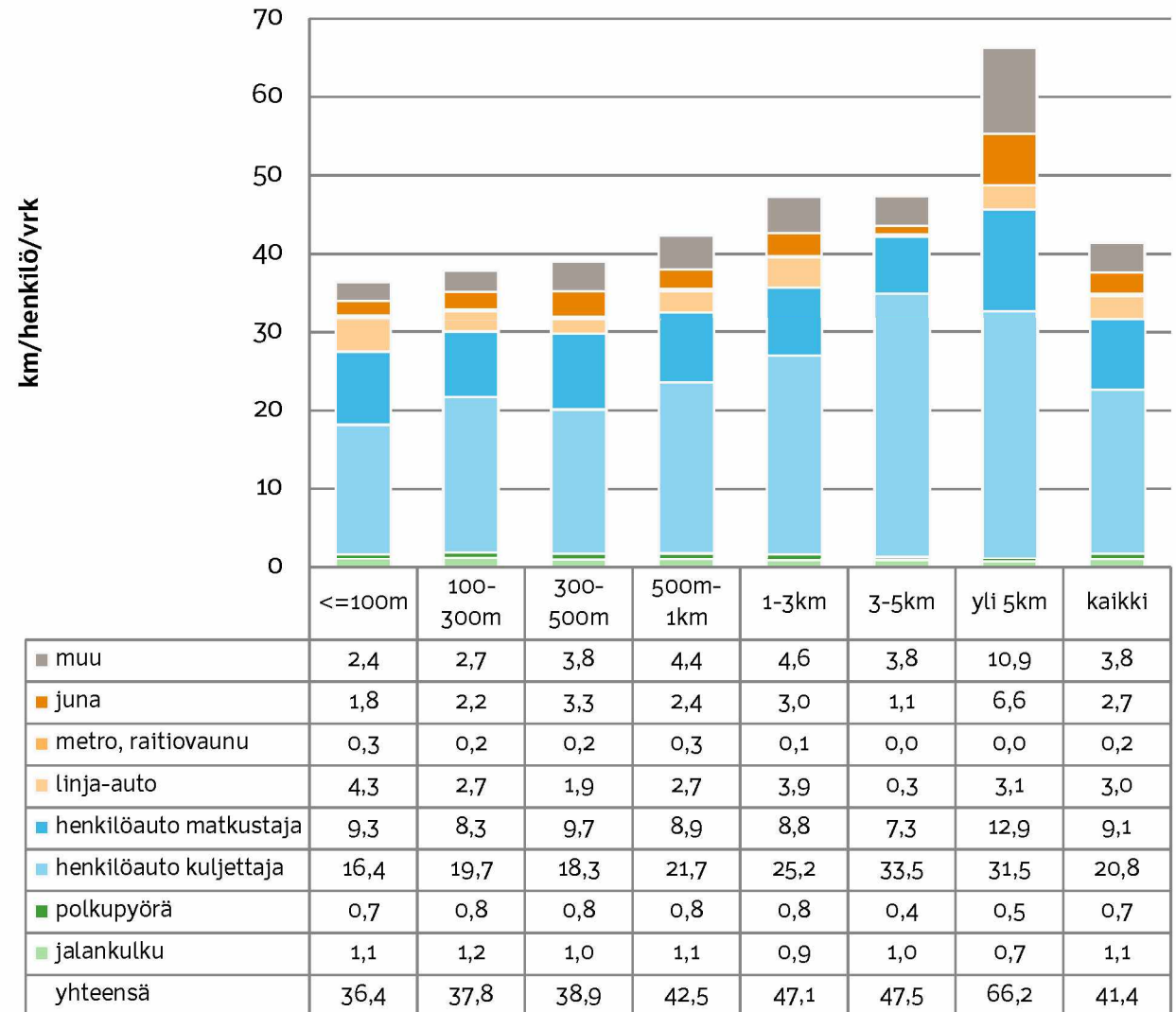
Aikuisten mukana kulkevat alle 15-vuotiaat lapset matkan tarkoituksen mukaan (osuuksina matkaryhmän matkoista).

4.7 Kuljetapojen käyttö ja etäisyys pysäkille

Matkasuoritteet kasvavat merkittävästi, kun asuinpaikan etäisyys lähimmälle pysäkille tai asemalle kasvaa. Tutkimuksen mukaan jopa 21 prosentilla väestöstä etäisyys lähimmälle pysäkille tai asemalle oli alle sata metriä. Väestöosuudet etäisyyden mukaan lähimmästä asemasta tai pysäkistä on esitetty kuvassa 33. Etäisyys lähimmälle käytetylle pysäkille tai asemalle on kysytty suoraan itse tutkimuksessa. Tietoa ei ole selvitetty paikkatietoaineistoista.



Kuva 33. Väestön jakautuminen asuinpaikan ja lähimmän aseman/pysäkin etäisyyden suhteen. (Kuva korjattu 12.12.2013.)



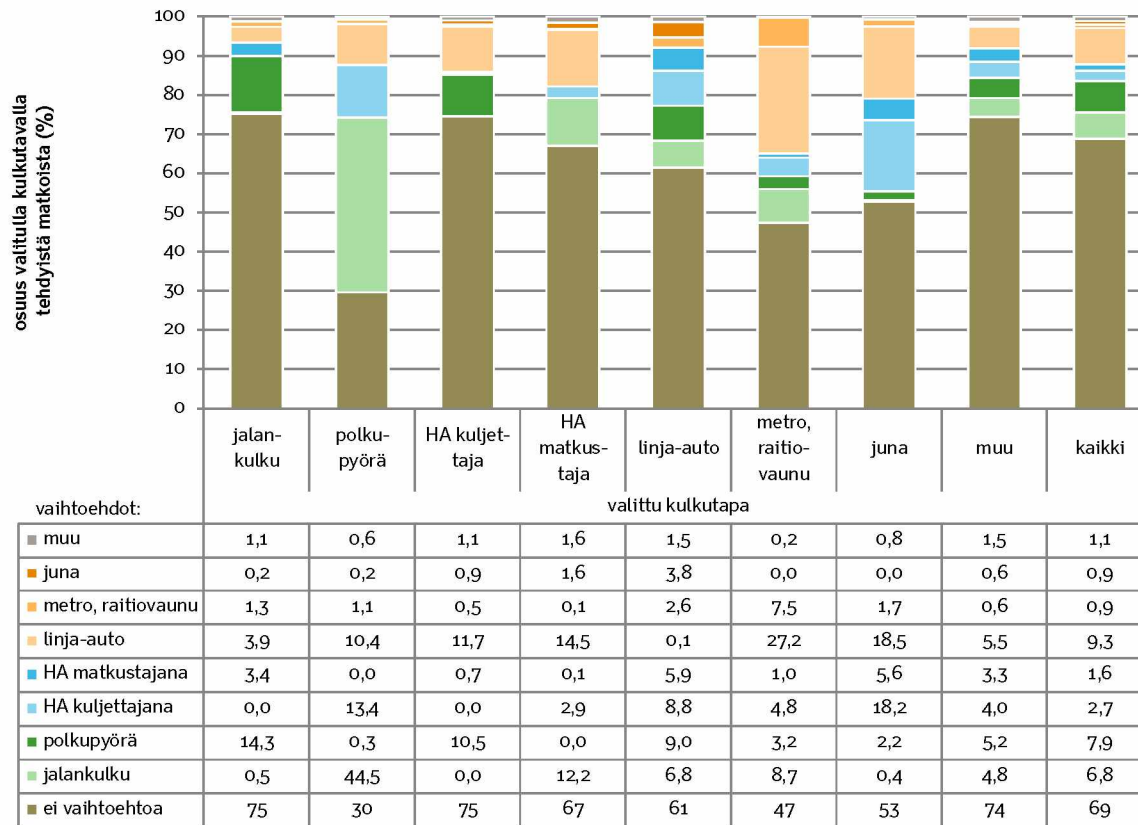
Kuva 34. Etäisyys lähimmälle pysäkille tai asemalle ja kotimaan matkasuorite pääkuljetavan mukaan.

4.8 Vaihtoehtoiset kulkutavat

Tutkimuksessa on selvitetty vaihtoehtoisia kulkutapoja matkoille. Vastaajilta on kysytty kustakin matkasta, onko valitulle kulkutavalle vaihtoehtoa ja mikä tämä vaihtoehto on. Keskimäärin 31 prosenttia matkoista on sellaisia, joille on olemassa vaihtoehtoinen kulkutapa. Vaihtoehdon mahdollisuus vaihtelee kuitenkin matkan syyn ja käytetyn kulkutavan mukaan. Helpointa vaihtoehto oli löytää polkupyörälle ja harvimmin vaihtoehto löytyi kävelyllä ja henkilöautolla ajolle. Työasiamatkoilla ja mökkimatkoilla vaihtoehtoinen kulkutapa oli harvinainen, koulunkäyntiin ja opiskelumatkoihin liittyvillä matkoilla yleinen.

Taulukko 21. *Vaihtoehtoiset kulkutavat matkan tarkoituksen ja käytetyn kulkutavan mukaan kotimaassa (osuus ryhmän matkoista prosentteina).*

käytetty kulkutapa	työ	koulu, opiskelu	työasia	ostos, asiointi	vierailu	mökki	vapaa-aika	kaikki
jalankulku	41	43	24	28	39	44	14	25
polkupyörä	75	81	42	68	75	100	61	70
HA kuljettajana	28	57	9	24	29	10	28	25
HA matkustajana	54	55	23	29	33	16	31	33
linja-auto	50	33	34	43	35	58	33	39
metro, raitiovaunu	58	45	61	56	43	-	44	53
juna	56	42	42	21	27	13	60	47
muu	28	35	7	25	54	15	24	26
kaikki	37	51	13	29	37	13	26	31



Kuva 35. Vaihtoehtoinen kulkutapa käytetyllä pääkulkutavalla kotimaassa.



5 Eri väestöryhmien kotimaanmatkat

5.1 Eri-ikäisten miesten ja naisten liikkuminen

Naiset ja miehet tekevät nykyään yhtä paljon matkoja, mutta naisten matkat ovat miesten matkoja lyhyempiä. Erot ovat tasaantuneet kuuden vuoden takaiseen tilanteeseen nähden. Naisten matkasuorite on kasvanut ja miesten pienentynyt. Eroa on kuitenkin edelleen: miehet liikkuvat päivässä keskimäärin kahdeksan kilometriä enemmän kuin naiset. Liikkumiseen käytetty aika miesten ja naisten välillä eroaa vain reilulla kahdella minuutilla.

Liikkuminen on riippuvaisempaa iästä kuin sukupuoli. Lapset ja nuoret tekevät yhtä paljon matkoja kuin työikäiset, mutta heidän matkansa ovat muita lyhyempiä ja he käyttävät suhteellisen paljon aikaa liikkumiseen.

Matkaluku säilyy lähellä kolmea aina eläkeikään asti. Tämän jälkeen liikkuminen vähitellen vähenee. Matkojen määrä putoaa ja matkapituudet lyhenevät. Liikkumiseen käytetään myös vähän aikaa. 65–74-vuotiaat liikkuvat vielä suhteellisen paljon – pääsääntöisesti vain työmatkasuoritteet jäävät pois ja muiden matkojen suorite pienenee noin viisi kilometriä päivässä.

Taulukko 22. Keskeiset eri-ikäisten miesten ja naisten liikkumisen tunnusluvut kotimaanmatkoilla.

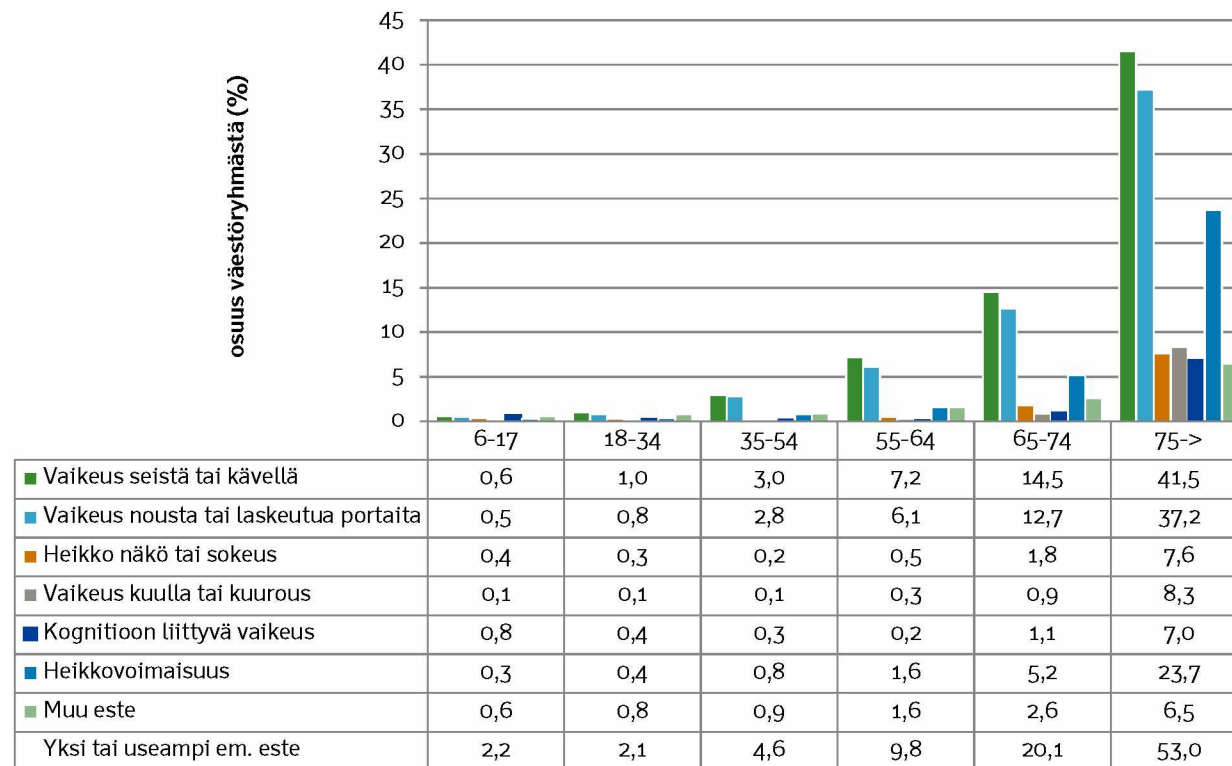
Matkakäsite	Keskiarvo														kaikki
	6-17		18-34		35-54		55-64		65-74		75->		kaikki		
	miehet	naiset	miehet	naiset	miehet	naiset	miehet	naiset	miehet	naiset	miehet	naiset	miehet	naiset	kaikki
Matkaluku, matkaa/henkilö/vrk	2,9	3,1	3,2	3,3	3,2	3,4	2,7	2,7	2,5	2,0	1,9	1,2	2,9	2,9	2,9
Matkan keskipituus, km/matka	8,0	9,6	15,4	13,3	18,4	15,4	18,8	13,7	14,3	11,2	11,9	9,0	15,5	13,1	14,3
Keskimääräinen matka-aika, min/matka	17,8	19,9	22,3	21,8	23,3	23,2	26,9	23,8	24,9	24,3	22,8	21,6	22,9	22,5	22,7
Matkasuorite, km/henkilö/vrk	23,2	29,6	48,5	43,6	58,7	53,0	51,5	36,6	35,0	22,6	22,3	11,1	45,3	37,7	41,4
Kokonaismatka-aika, min/henkilö/vrk	51,6	61,5	70,5	71,4	74,5	79,9	73,7	63,5	61,1	49,1	42,7	26,7	66,8	64,4	65,5

75 vuotta täyttäneiden liikkuminen kodin ulkopuolella laskee jo oleellisesti nuorempiin ikäluokkiin verrattuna. Eroa 65–74-vuotiaisiin on yli kymmenen kilometriä vuorokaudessa. Työhön liittyvät matkat jäävät lähes kokonaan pois. Samoin vierailuun ja muuhun vapaa-aikaan liittyvät matkat vähenevät merkittävästi. Myös ostos- ja asiointimatkat vähenevät, mutta näissä muutos on pie-

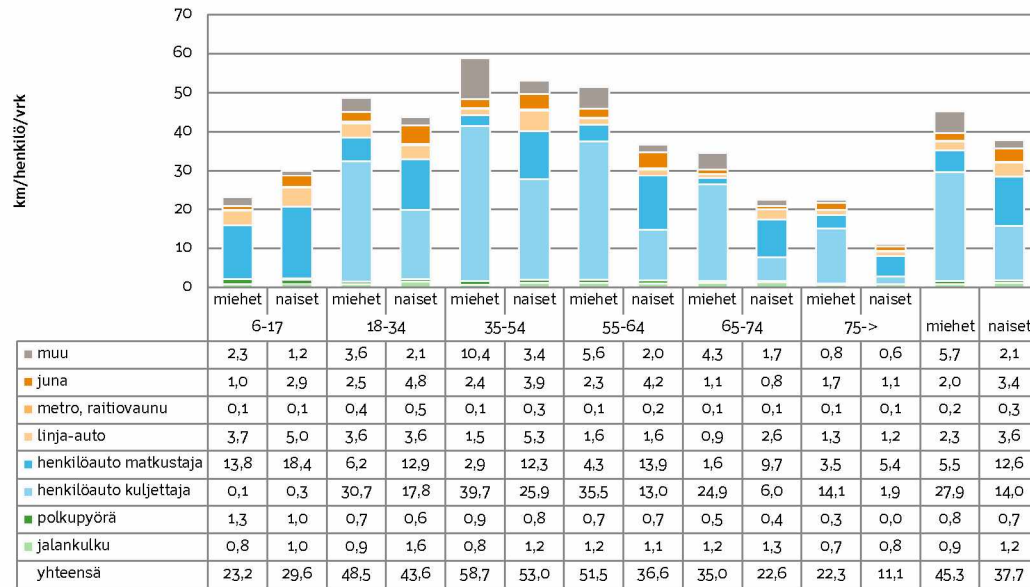
nintä. Liikkumisen esteenä ovat monilla erilaiset sairaudet ja vanhuudenheikkous. 65–74-vuotiaista 20 prosentilla on yksi tai useampi liikkumista vaikeuttava este, mutta 75 vuotta täyttäneistä jo reilulla puolella on tällainen este (kuva 36). Osuudet perustuvat vastaajien itse ilmoittamiin tietoihin. Henkilöliikennetutkimuksessa erityisesti kognitiivisiin taitoihin liittyvät esteet ovat toden-

näköisesti aliedustettuina, sillä tutkimuksessa ei ollut mukana laitoksissa asuvia ja tutkimusmenetelmä edellytti kykyä vastata puhelimesta haastattelijan esittämiin kysymyksiin.

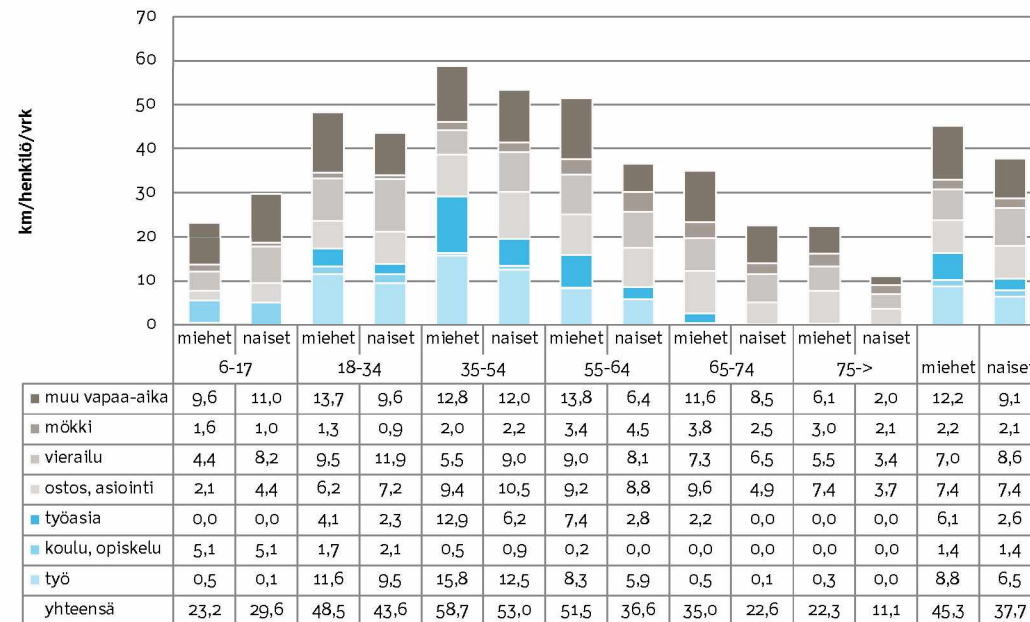
Lähes kaikkien ikäryhmien jalankulku ja pyöräily ovat vähentyneet. Huomattavaa on erityisesti lasten ja nuorten jalankulun ja pyöräilyn vähentyminen.



Kuva 36. Liikkumista haittaavat esteet ikäryhmittäin.

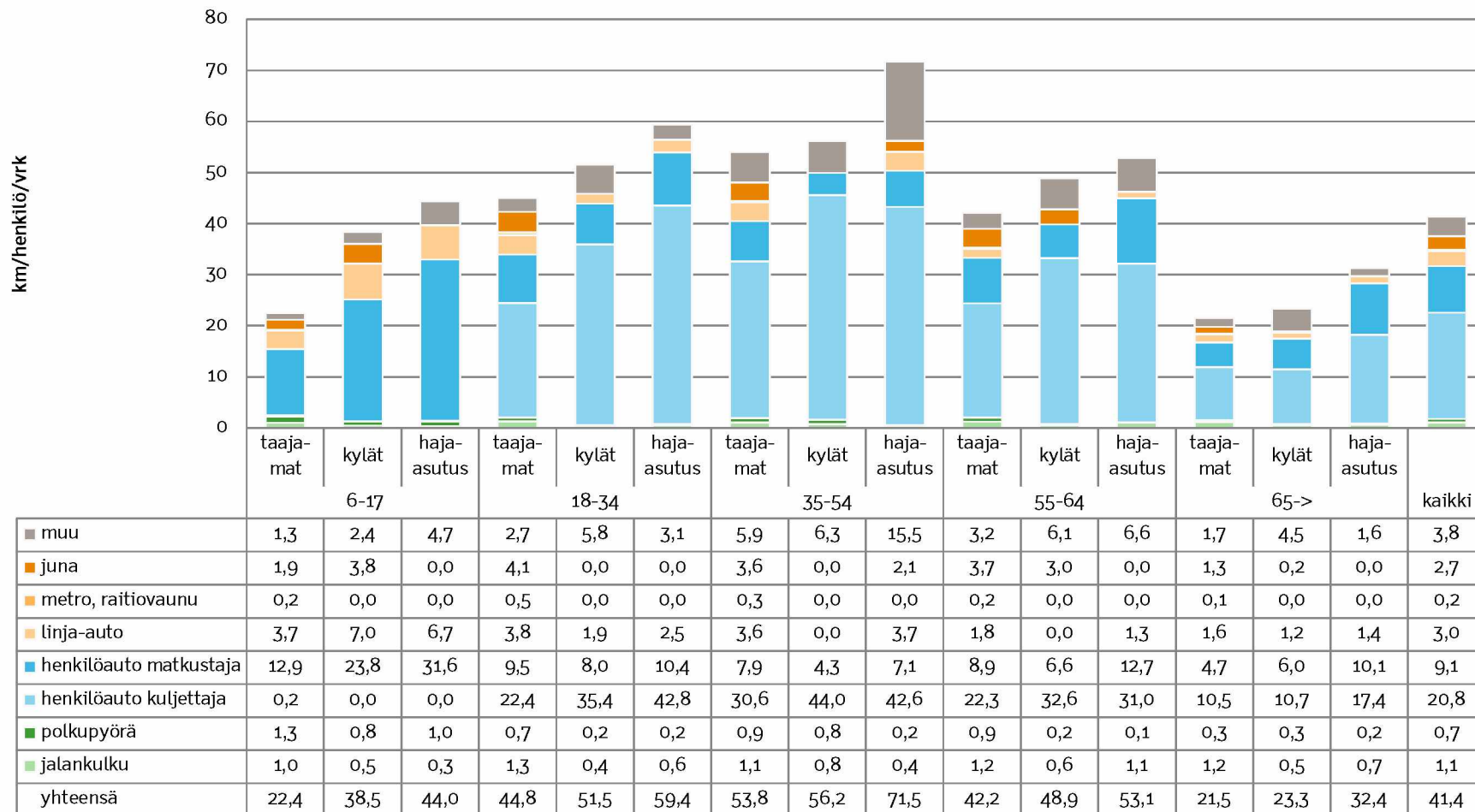


Kuva 37. Eri-ikäisten miesten ja naisten vuorokauden keskimääräinen matkasuorite kotimaanmatkoilla kulkutavan mukaan.

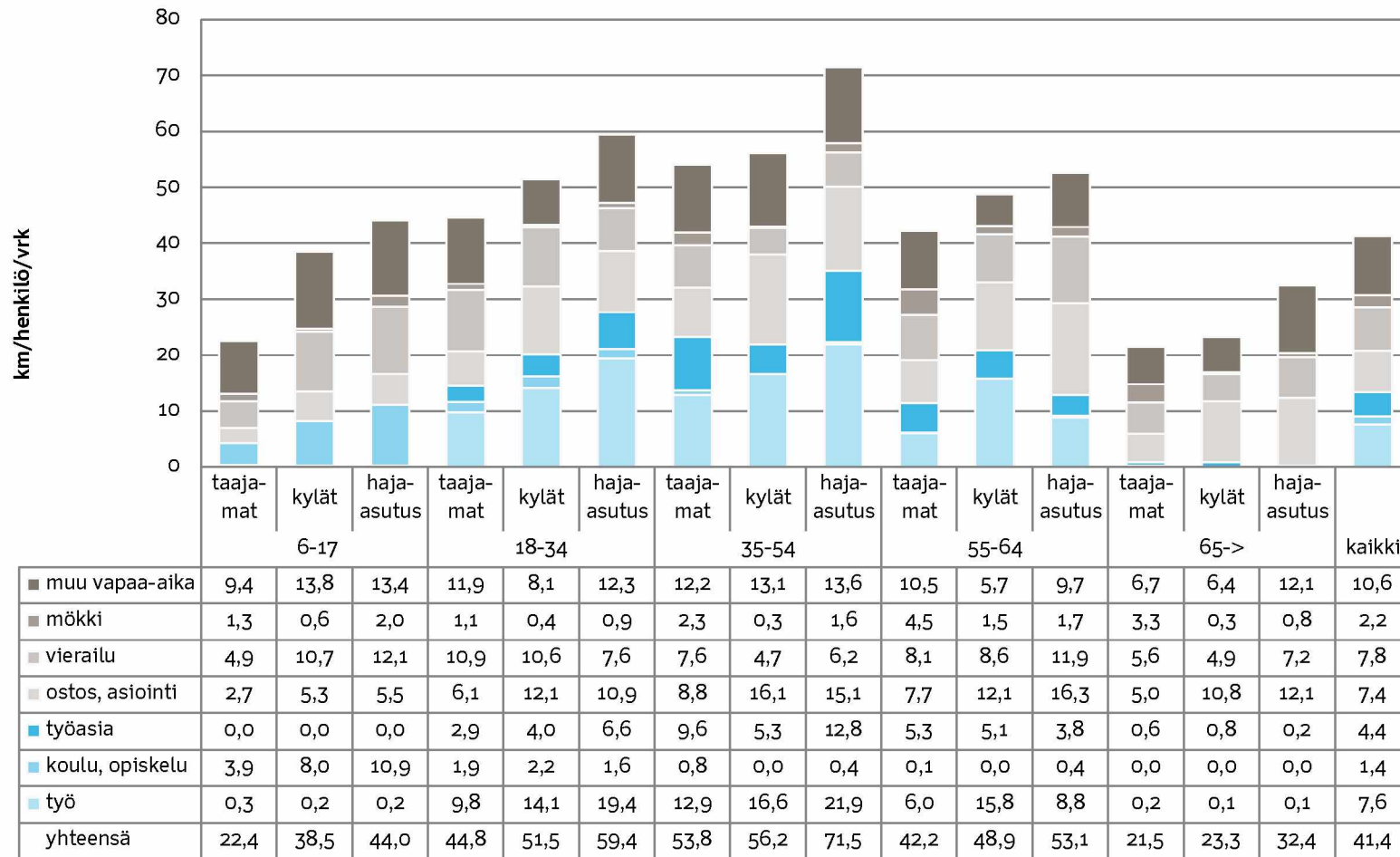


Kuva 38. Eri-ikäisten miesten ja naisten vuorokauden keskimääräinen matkasuorite kotimaanmatkoilla matkan tarkoituksen mukaan.

Vaikka ikä onkin merkittävä liikkumisen eroja selittävä tekijä, on myös aluerakenteella huomattavaa merkitystä. Seuraavassa on tarkasteltu eri-ikäisten ja yhdyskuntarakenteeltaan erilaisilla alueilla asuvien henkilöiden liikkumista (kuvat 39 ja 40).



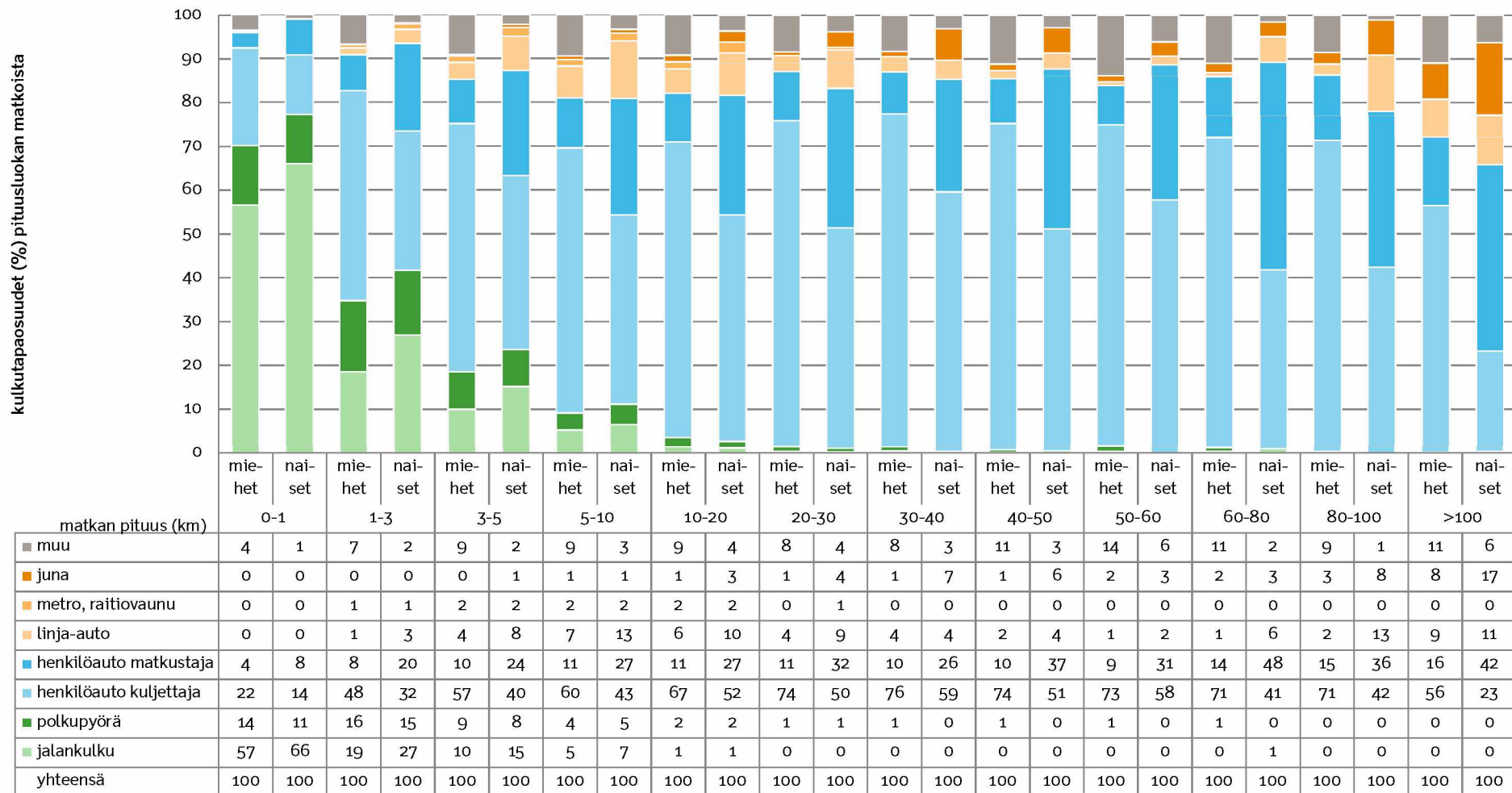
Kuva 39. Eri-ikäisten taajamissa, kylissä ja haja-asutusalueilla asuvien matkasuorite kotimaassa pääkulutavan mukaan.



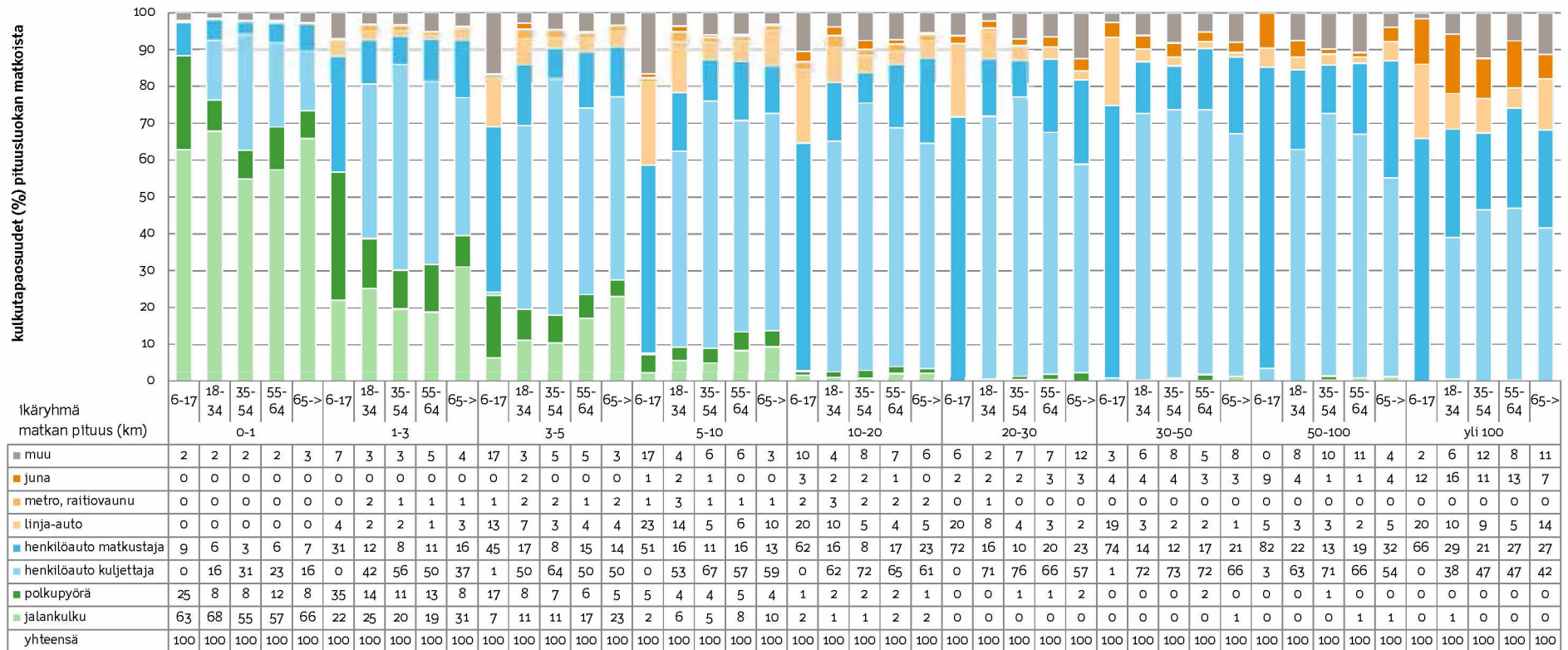
Kuva 40. Eri-ikäisten taajamissa, kylissä ja haja-asutusalueilla asuvien matkasuorite kotimaassa matkan tarkoituksen mukaan.

Kuluttavan valinnassa on iästä ja sukupuolesta riippuvaisia eroja, vaikka matkapituus olisikin sama (kuva 41). Naiset kulkevat jalan miehiä enemmän, kun taas miehet pyöräilevät samanpi-

tuisilla matkoilla jonkin verran naisia enemmän. Miesten ja naisten välinen ero on myös selkeä henkilöautolla ajossa. Eri ikäryhmistä 35–54-vuotiaat liikkuvat vähiten jalan (kuva 42).



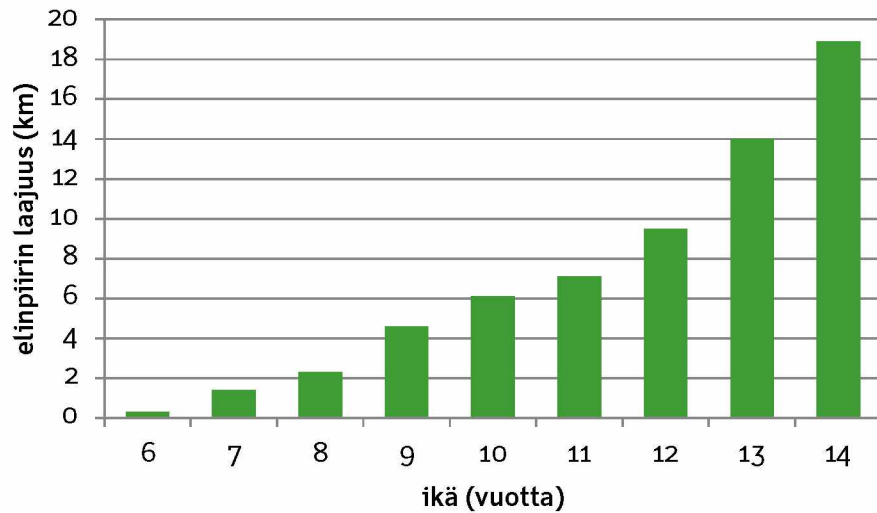
Kuva 41. Miesten ja naisten kulkutapaosuudet eripituisilla matkoilla kotimaassa.



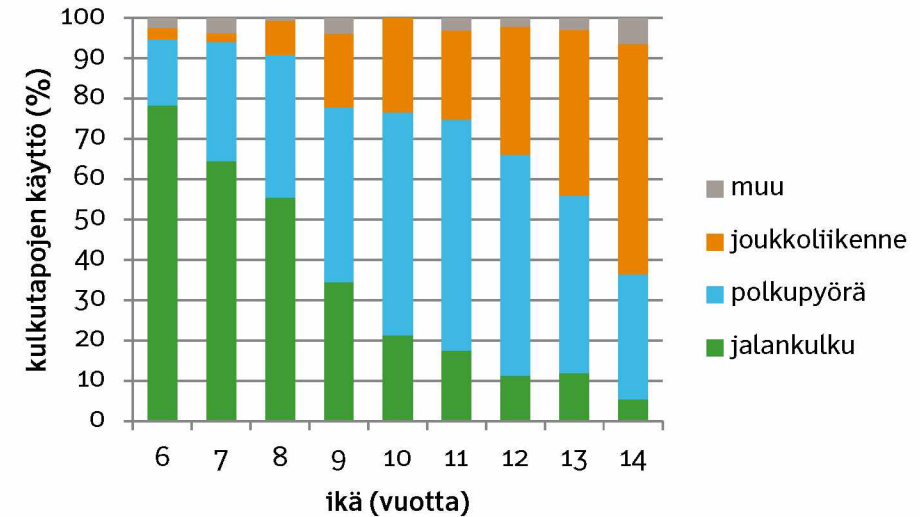
Kuva 42. Ikäryhmien kulkutapaosuudet eripituisilla matkoilla kotimaassa.

5.2 Lasten elinpiiri

Tutkimuksessa on selvitetty kuusi vuotta täyttäneiden lasten itsenäisen elinpiirin laajuutta kysymällä, kuinka kaukana kotoa lapsi liikkuu enimmäkseen itsenäisesti ilman aikuista. Tutkimuksessa havaittiin, että elinpiiri laajenee iän karttuessa vuosi vuodelta.



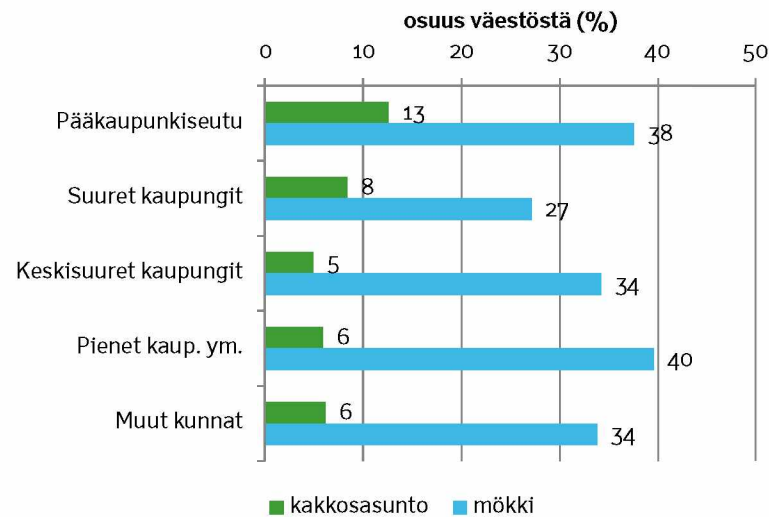
Kuva 43. Lasten itsenäisen elinpiirin laajuus keskimäärin.



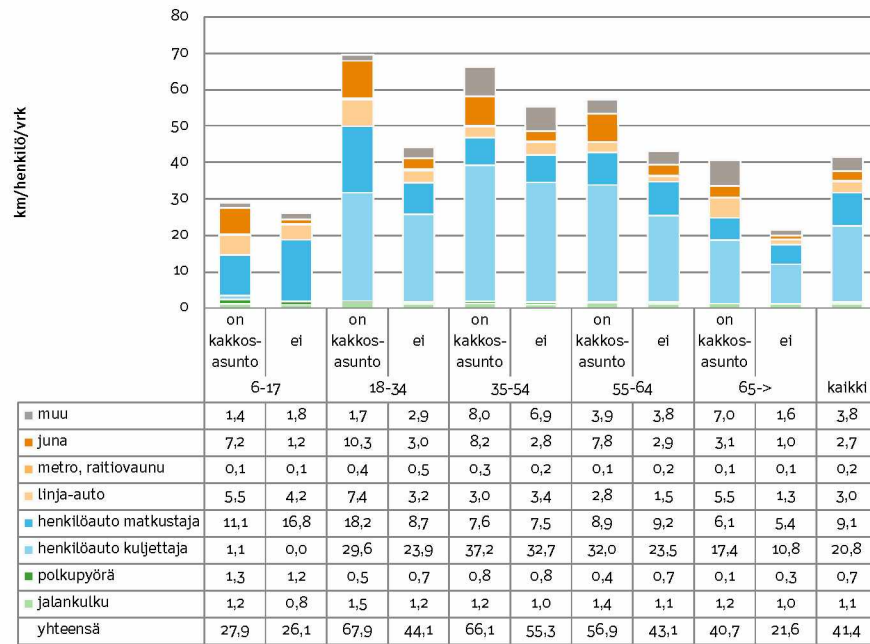
Kuva 44. Lasten pisimpien itsenäisesti tekemien matkojen kulkutapajakauma iän mukaan.

5.3 Kakkosasunnon ja vapaa-ajanasunnon hallinta

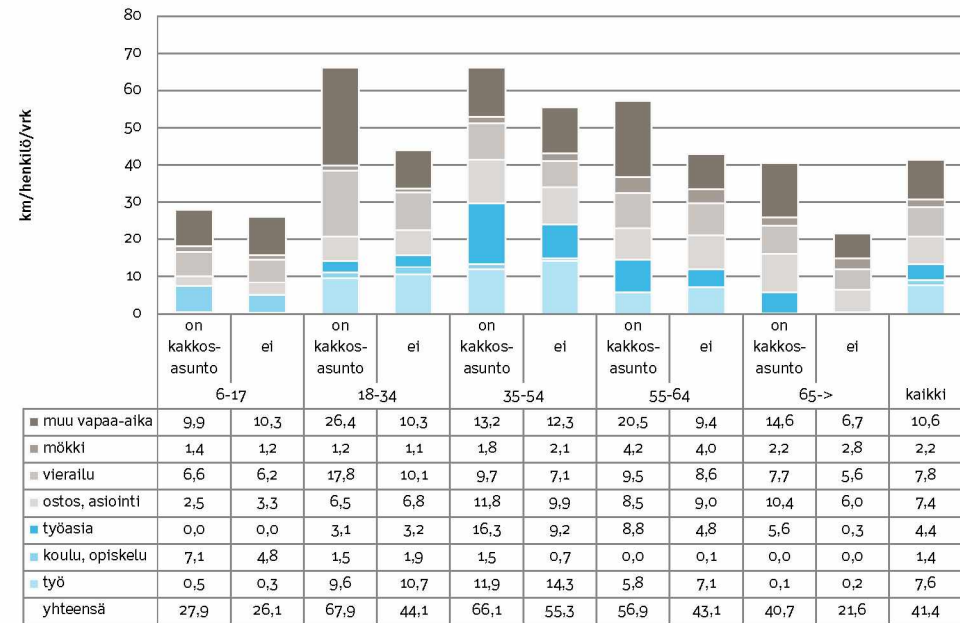
Suomalaisista seitsemällä prosentilla on tämän tutkimuksen mukaan kakkosasunto. Kakkosasunto voi tyypillisesti tarkoittaa lapsen kotia toisen vanhemman luona, ympärivuotisessa käytössä olevaa talviasuttavaa vapaa-ajan asuntoa kotimaassa tai ulkomailla, kakkosasuntoa työpaikan paikkakunnalla, opiskelijan toista kotia vanhempiensa luona tai opiskelija-asuntoa riippuen kummassa asunnossa opiskelija on kirjoilla. Kakkosasunnon hallinta näkyy liikkumisessa erityisesti junamatkojen ja henkilöautolla kuljettajana tehtyjen matkojen suoritteiden määrässä, opiskelijoilla taas henkilöautolla matkustajana tehtyjen matkojen suoritteiden määrässä. Työikäisten kakkosasunnon haltijoiden työmatkapituedet ovat samaa suuruusluokkaa kuin muidenkin, mutta kakkosasunnon haltijat tekevät selvästi enemmän työasiamatkoja. Lapsia ja nuoria lukuun ottamatta kaikki kakkosasunnon haltijat tekevät muita kuin vierailuun tai mökkeilyyn liittyviä vapaa-ajanmatkoja tavallista enemmän.



Kuva 45. Erityyppisissä kunnissa asuvat henkilöt, joilla on käytössään kakkosasunto tai kesämökki.

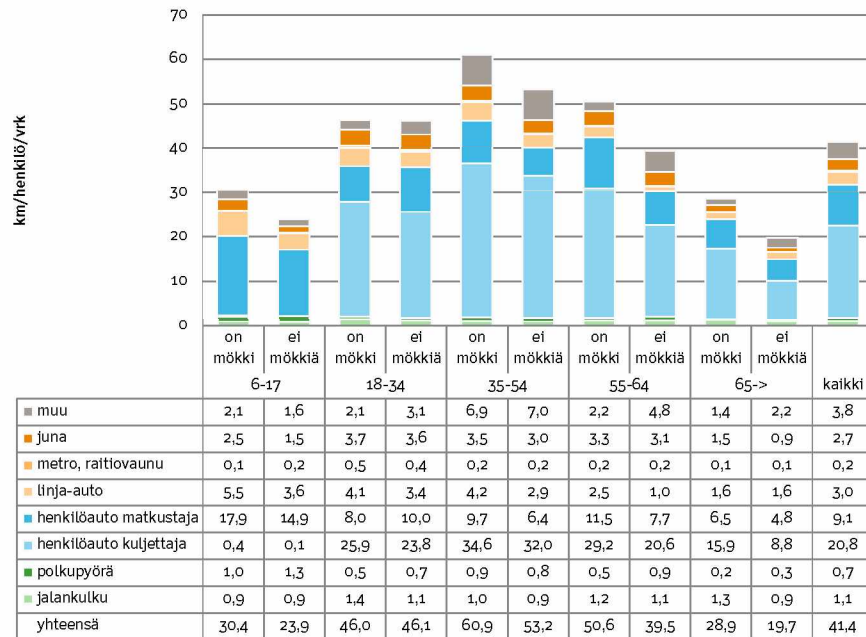


Kuva 46. Kakkosasunnon haltijoiden ja muiden henkilöiden kotimaan matkasuorite kulkutavoittain ja ikäryhmittäin.

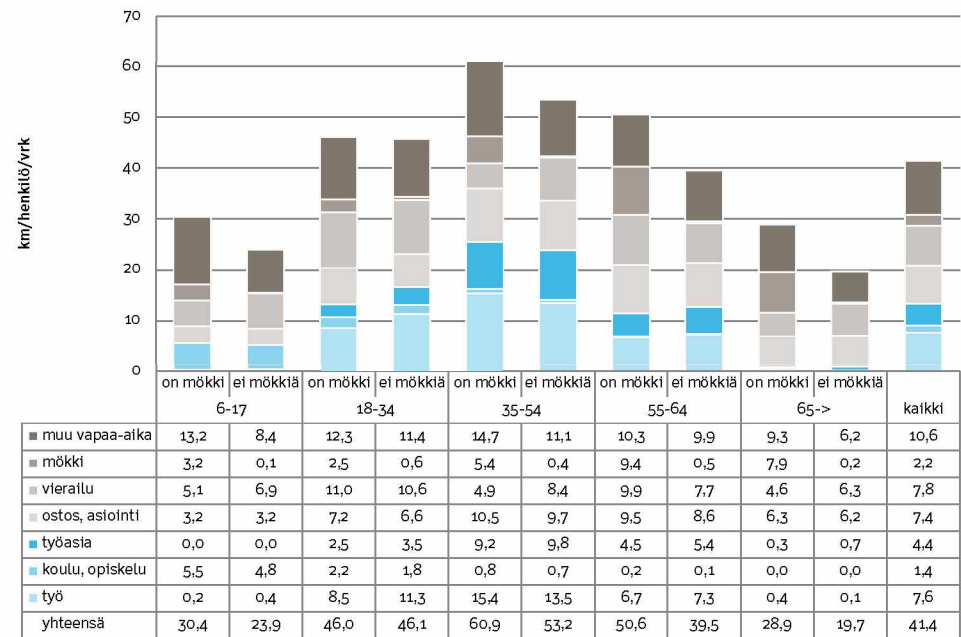


Kuva 47. Kakkosasunnon haltijoiden ja muiden henkilöiden kotimaan matkasuorite matkan tarkoituksen mukaan ja ikäryhmittäin.

Tutkimuksen mukaan suomalaisista 34 prosentilla on käytävissään kesämökki. Henkilöt, joilla on kesämökki käytössään, liikkuvat muita enemmän henkilöautolla ja tekevät luonnollisesti enemmän mökkimatkoja. Myös muiden vapaa-ajan matkojen matkasuorite on pääsääntöisesti muuta väestöä korkeampi. Kesämökin hallinta heijastaa josain määrin keskiarvoa korkeampia tuloja, mikä näkyy myös pitkinä vapaa-ajanmatkoina.



Kuva 48. Kesämökin haltijoiden ja muiden henkilöiden kotimaan matkasuorite kulkutavoittain ja ikäryhmittäin.



Kuva 49. Kesämökin haltijoiden ja muiden henkilöiden kotimaan matkasuorite matkan tarkoituksen mukaan ja ikäryhmittäin.

5.4 Etätyö ja internetin käyttö

Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa on nyt ensi kertaa selvitetty etätyön ja liikkumisen välistä yhteyttä. Etätyöstä esitettiin seuraavat kysymykset:

1. Onko Teillä työnantajanne kanssa kirjallinen sopimus etätyön tekemisestä?
2. Kuinka monta tuntia teitte etätyötä viimeisen 7 vuorokauden kuluessa?
3. Mikä on tärkein syy etätyölle?
4. Teittekö tutkimuspäivänä etätyötä? Vaihtoehtoina annettiin ”koko työpäivän”, ”osan työpäivästä” ja ”en tehnyt etätyötä”.

Ansiotyötä kokopäiväisesti, osa-aikaisesti tai satunnaisesti tekevästä 292 000 eli 12 prosenttia oli tutkimuspäivää edeltäneen viikon aikana tehnyt etätyötä. Ylipäänsä etätyötä tehneitä oli 481 000 eli 19 prosenttia ansiotyötä tekevästä. Tutkimuspäivänä etätyötä oli tehnyt kokopäiväisesti 25 000 henkilöä eli prosentti työssäkäyvistä ja osan työpäivää 84 000 eli reilu kolme prosenttia.

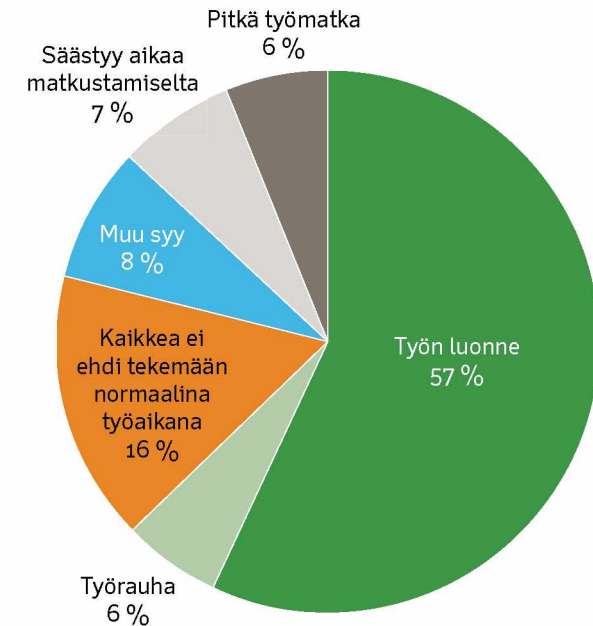
Kokopäiväinen etätyö vähentää selvästi liikkumista, mutta etätyön valitsevat usein henkilöt, joilla työmatka on tavanomaista pidempi ja jotka myös tekevät muita työhön liittyviä matkoja tavanomaista enemmän (vertaa kuvat 51–54). Ratkaisevaa on myös työn luonne: etätyö soveltuu rajattuun joukkoon työtehtäviä (kuva 50). Aloista, joihin sisältyy etätyön mahdollisuus, maksetaan keskimääräistä parempaa palkkaa. Etätyötä tekevien keskimääräiset vuosiansiot ovat 50 000 eu-

roa, kun muiden ansiotyötä tekevien vuosiansiot jäävät keskimäärin 31 000 euroon. Tuloero koskee lähinnä kirjallisen etätyösopimuksen tehneitä.

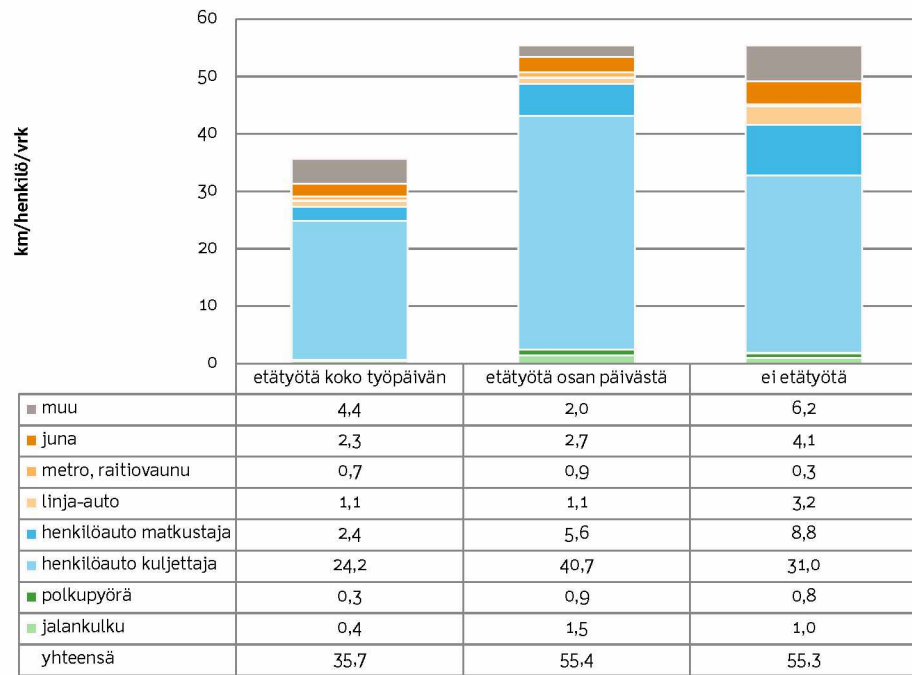
Miehet tekevät etätyötä yleisemmin kuin naiset. Miehistä etätyötä oli mainittuna aikana tehnyt 14 prosenttia ja naisista 12 prosenttia. Etätyö liittyy niin kokopäiväiseen, osa-aikaiseen kuin satunnaiseenkin työntekoon ja etätyötä tekevät melko tasaisesti kaiken ikäiset työikäiset. Kirjallisen sopimuksen etätyön tekemisestä oli tehnyt 83 000 suomalaista.

57 prosentille etätyötä tekevästä työn luonne itsessään on syy etätyölle. 13 prosentille tärkein syy on pitkä työmatka tai että etätyö säästää aikaa. Kaikkien ainakin joskus etätyötä tekevien työmatkojen keskipituus on 20 kilometriä ja muiden ansiotyötä tekevien 15 kilometriä.

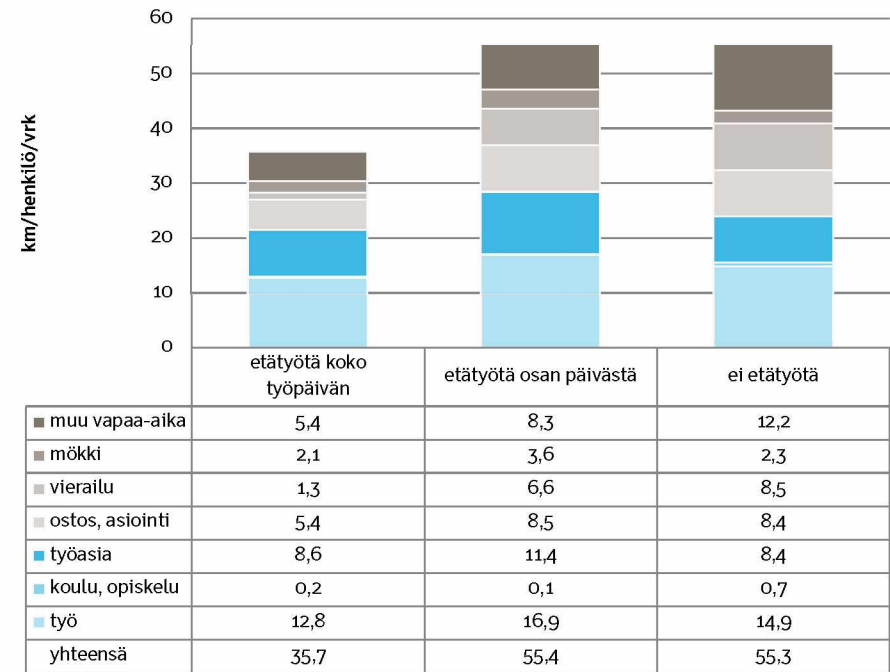
Kokopäiväisenä etätyö vähentää kyseisenä päivänä tehtyjä matkoja ja matkasuoritteita. Sen sijaan, jos tarkastellaan liikkumista yleensä, eikä vain kyseisen etätyöpäivän matkoja, etätyötä tekevät liikkuvat selvästi muuta ansiotyössä käyvää väestöä enemmän. Asiaa on tarkasteltu kuvissa 51–54. Kuvissa 51 ja 52 on esitetty tutkimuspäivänä tehdyn etätyön ja liikkumisen välinen yhteys. Kuvissa 53 ja 54 on taas verrattu yleensä edes joskus etätyötä tehneiden liikkumista muihin ansiotyötä tekeviin.



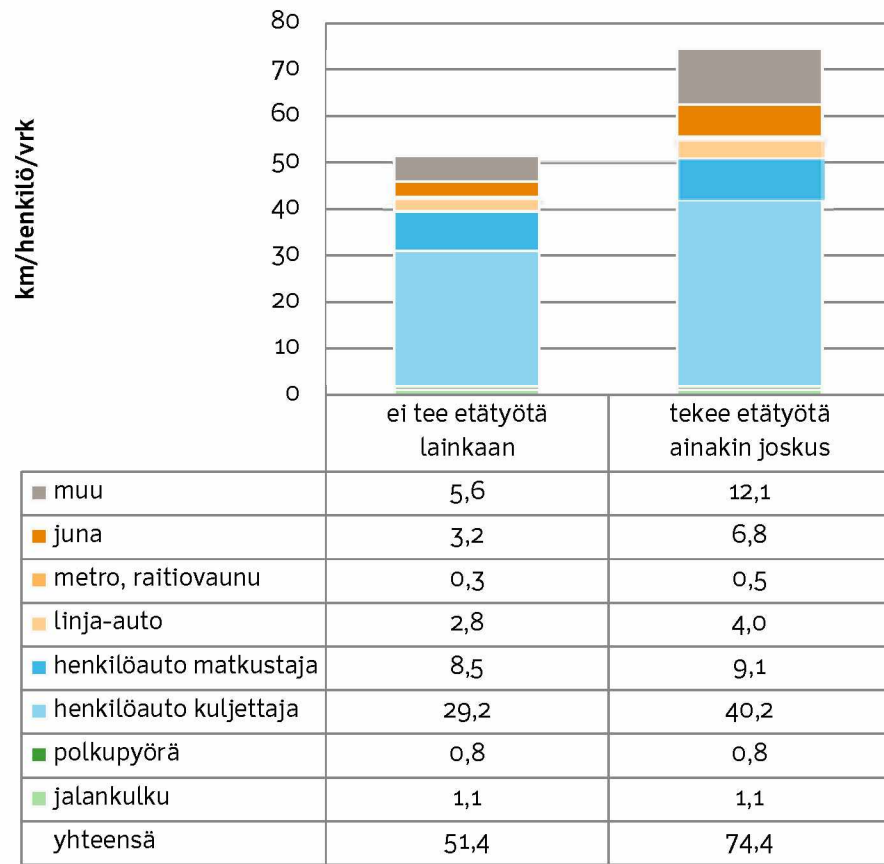
Kuva 50. Tärkein syy etätyölle.



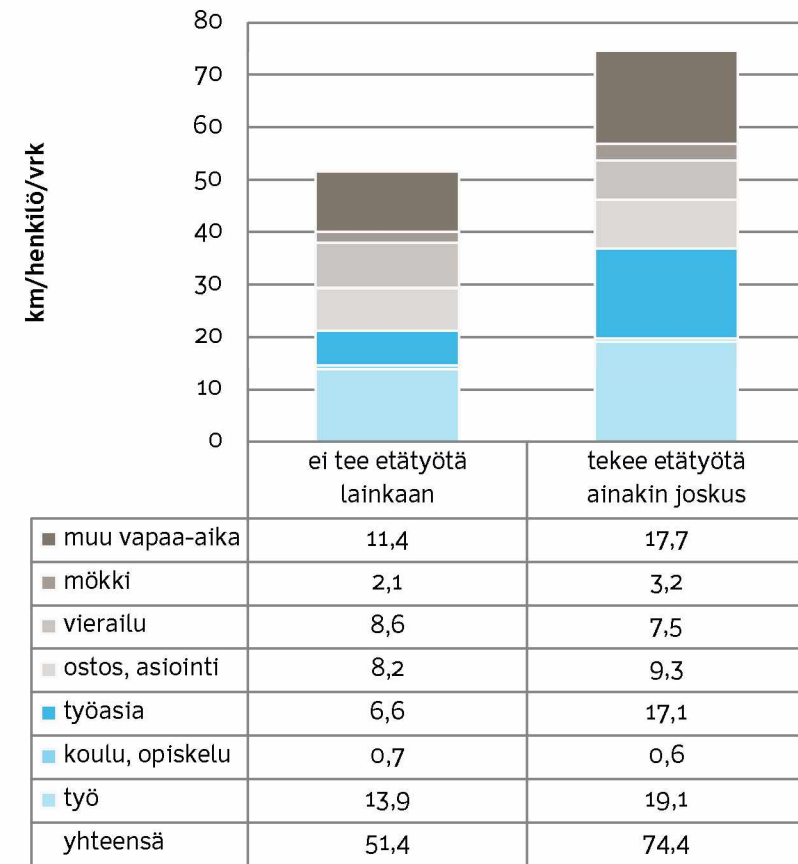
Kuva 51. Tutkimuspäivänä etätyötä tehneiden ja muiden ansiotyötä tekevien kotimaan matkasuorite kulkutavoittain.



Kuva 52. Tutkimuspäivänä etätyötä tehneiden ja muiden ansiotyötä tekevien kotimaan matkasuorite matkan tarkoituksen mukaan.



Kuva 53. Ainakin joskus etätyötä tehneiden ja muiden ansiotyötä tekevien kotimaan matkasuorite kulkutavoittain.



Kuva 54. Ainakin joskus etätyötä tehneiden ja muiden ansiotyötä tekevien kotimaan matkasuorite matkan tarkoituksen mukaan.

Tutkimuksessa on selvitetty internetin käyttöä liikenteen tietopalvelujen hyödyntämisessä sekä sellaisten internetin kautta saatavilla olevien palvelujen käyttöä, jotka ovat perinteisesti vaatineet matkantekoa, mutta jotka voidaan nykyisin hoitaa myös internetin kautta.

Suomalaisista yhdeksän prosenttia käytti tutkimuspäivänä jotakin internetin kautta saatavilla olevaa liikenteen informaatiopalvelua, kuten haki aikatauluja, selasi liikennetiedotteita tai käytti reittiopasta. Muista palveluista selvästi yleisintä on verkkopankin käyttö, kakkosena tuli tuote- ja palveluvalikoimaan tutustuminen internetin välityksellä. Sukupuolten väliset erot ovat vähäisiä.

Internetin käyttö liittyy aktiiviseen elämänvaiheeseen. Eri ikäryhmistä internet tavoittaa parhaiten 18–55-vuotiaat. Tutkimuksessa ei ole tarkasteltu internetin käyttöä sosiaalisessa mediassa. Sosiaalinen media on kohtaamisen muoto, joka voisi olla yhteydessä esimerkiksi vierailumatkoihin.

Vaikka internetpalvelut voivat vähentää joissakin tilanteissa liikkumistarvetta, niin samalla liikkuminen näyttää korvautuvan muilla muodoillaan. Vaikka monia asioita voikin nykyään hoitaa internetin kautta, ovat ostos- ja asiointimatkat silti kasvaneet kuudessa vuodessa. Edes tuotteiden oston netin kautta ei näytä suoranaisesti vähentävän liikkumista. Nettiostoksilla olleet tekivät samana päivänä

enemmän myös ostos- ja asiointimatkoja kuin muut. Toisaalta heidän ostos- ja asiointimatkojensa pituudet olivat nettiostospäivänä keskimääräistä lyhyempiä. Hieman keskimääräistä enemmän nettiostoksia tekivät toisaalta erittäin suurissa yli 100 000 asukkaan taajamissa asuvat ja toisaalta varsin pienissä alle 10 000 asukkaan taajamissa asuvat. Väestöryhmän kokoon nähden suhteellisesti eniten nettiostoksia tekivät 1–2 kilometrin etäisyydellä päivittäistavarakaupasta asuvat ja taajamien reuna-alueiden harvoilla omakotitaloalueilla asuvat. Sen sijaan haja-asutusalueilla asuvat eivät käyttäneet nettiä erityisen usein ostoksiin. Vaikka erot ovat selvästi havaittavia, eivät ne kuitenkaan ole erityisen suuria eri alueilla asuvien välillä.

Taulukko 23. Eräisiin tuotteisiin ja palveluihin liittyvä internetin käyttö (tutkimuspäivänä internetiä käyttäneiden osuus väestöryhmästä).

	6-17 -vuotiaat		18-34 -vuotiaat		35-54 -vuotiaat		55-64 -vuotiaat		65 vuotta täyttäneet		koko väestö		
	tytöt	pojat	miehet	naiset	miehet	naiset	miehet	naiset	miehet	naiset	miehet	naiset	
Liikenteen tietopalvelut	4	6	15	16	9	11	6	6	2	2	8	9	9
Julkiset palvelut	4	4	8	12	8	13	5	8	2	2	6	8	7
Verkkopankki	1	1	38	33	34	35	24	27	14	9	25	23	24
Yksityiset palvelut	3	2	7	6	7	7	4	5	2	1	5	5	5
Tuotteiden osto	2	2	5	4	3	3	1	1	1	0	3	2	2
Tuote- tai palveluvalikoimaan tutustuminen	10	8	24	17	20	15	10	9	3	1	15	11	13



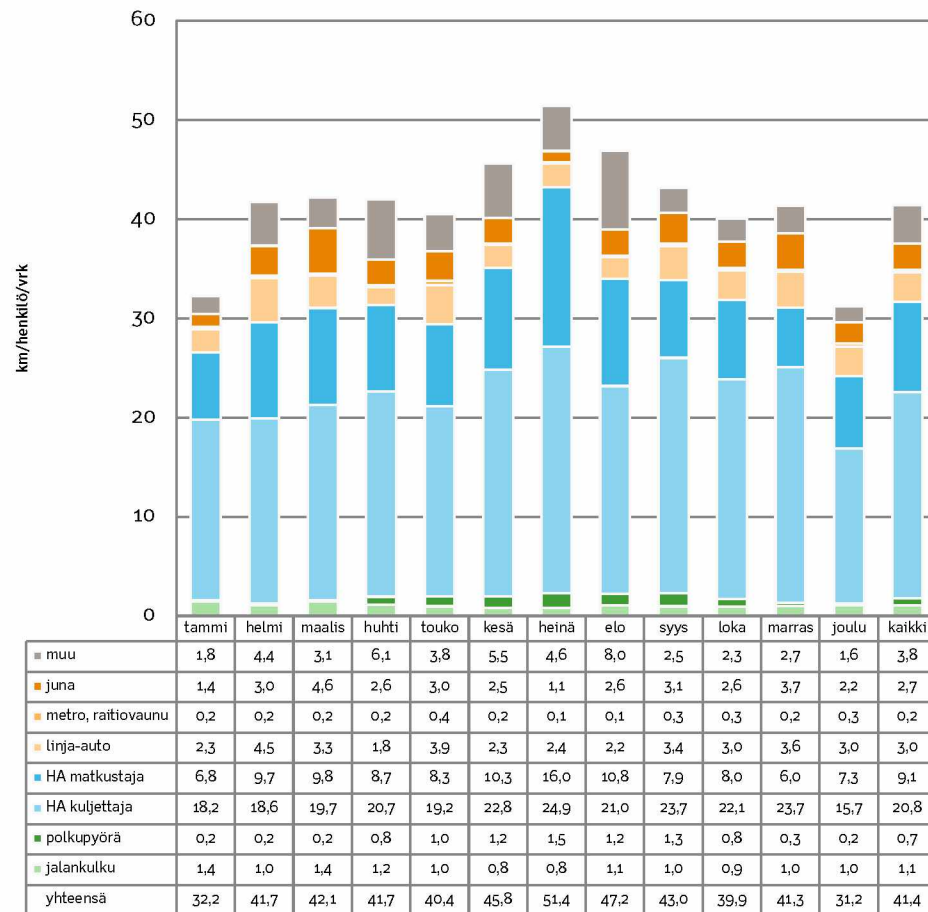
6 Kotimaanmatkojen ajalliset vaihtelut

Vuosien 2010–2011 henkilöliikennetutkimus on toteutettu tasaisesti vuoden jokaisena päivänä ajalla 1.6.2010–31.5.2011. Tutkimusvuorokausi oli 24 tuntia alkaen kello 4:00 ja päättyen seuraavan vuorokauden puolella kello 3:59. Tutkimus kuvaa siten liikkumisen kokonaismäärän, matkojen syiden ja kulkutapojen käytön vuodenaika-, viikonpäivä- ja tuntivaihteluja.

6.1 Kuukausivaihtelut

Suomalaiset liikkuvat kotimaassa eniten kesäkuukausina ja matkasuoritteet laskevat vuoden pimeinä kuukausina. Polkupyörän käyttö yleistyy lumien sulaessa ja vähenee merkittävästi jälleen marraskuussa (kuva 56).

Kuvassa 58 on tarkasteltu kevyen liikenteen kokonaissuoritteita. Kuvassa on esitetty matkasuoritteet sekä pääkuljetavan mukaan että myös silloin kun jollakin matkan osalla on liikuttu kävellen tai polkupyörällä. Kävelysuorite on näin laskien yhdeksän prosenttia korkeampi kuin pääkuljetavan mukaan laskettuna. Pyöräilyosuus ei juurikaan kasva, vaikka liityntämatkat otetaan mukaan. Pyöräilykautena osa jalankulusta korvataan pyöräilyllä. Korkeimmillaan kävelyn ja pyöräilyn suoritteet ovat heinä-syyskuussa ja matalimmillaan joulukuusta maaliskuulle.

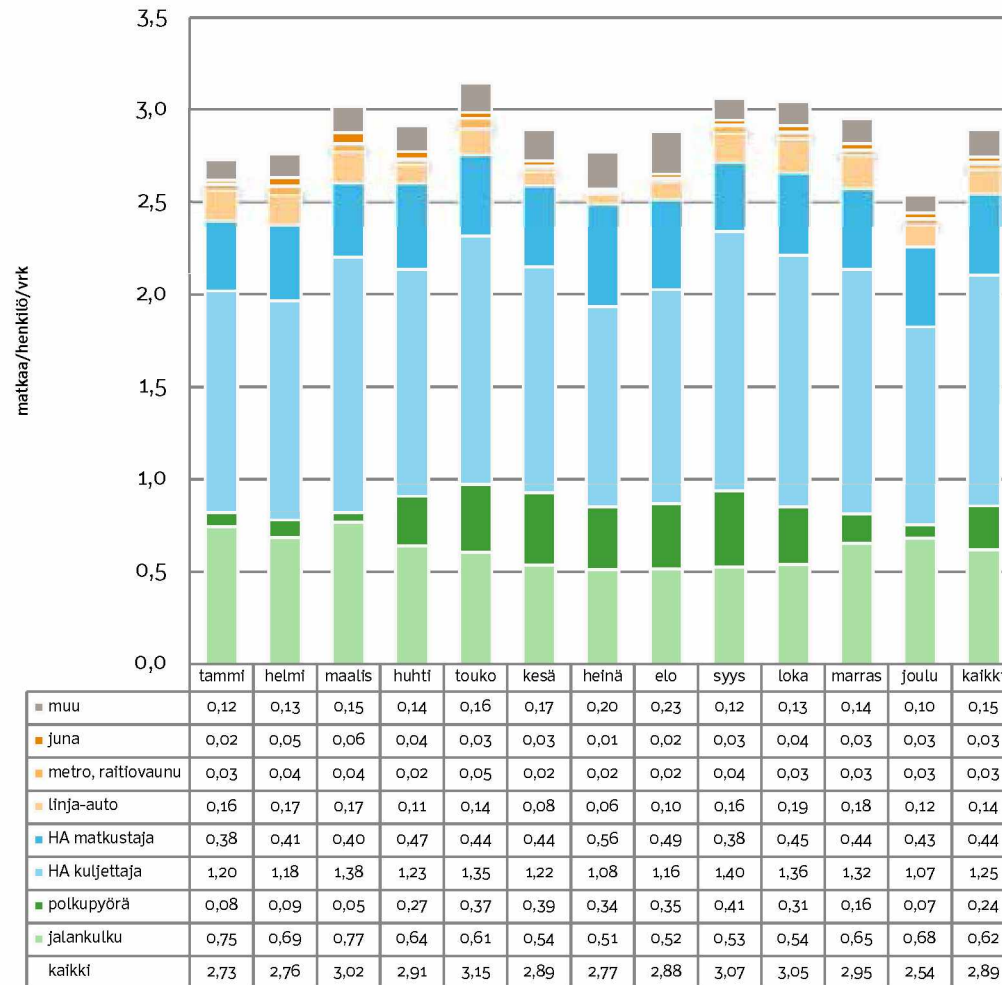


Kuva 55.

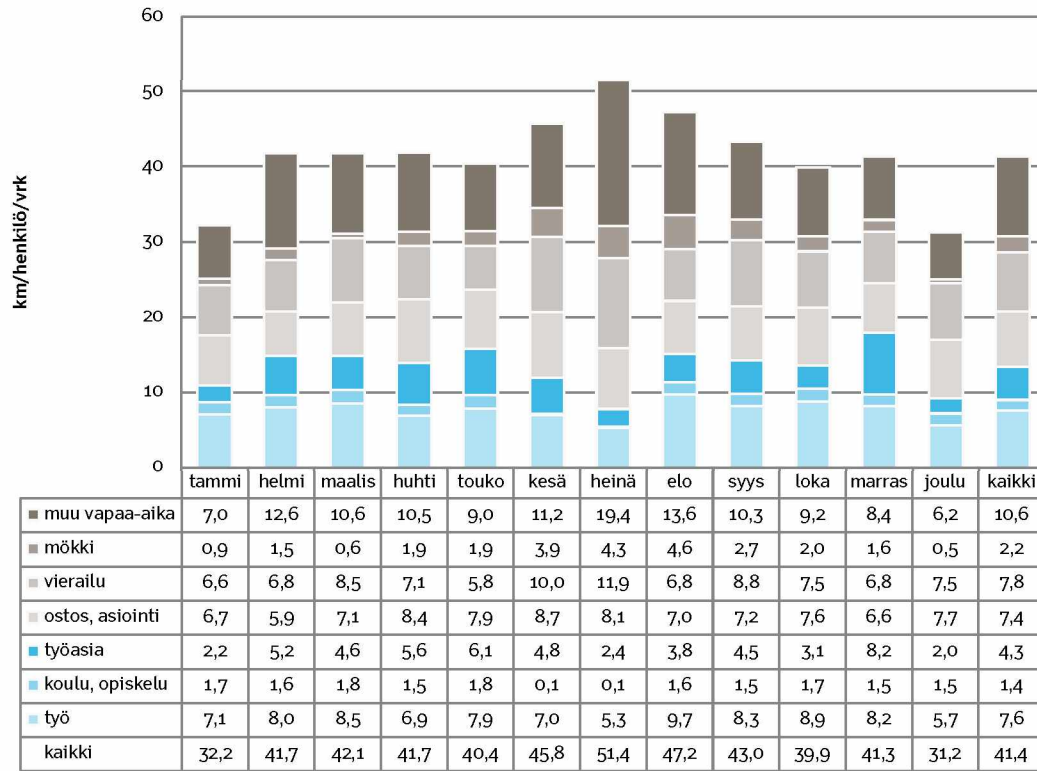
Vuorokauden keskimääräinen kotimaan matkasuorite kulkutavoittain eri kuukausina.

6.2 Viikontäivävaihtelut

Suomalaisten arkiliikuminen maanantaista torstaihin saakka on hyvin samankaltaista. Arkin matkojen määrä on korkeampi kuin viikonloppuna, mutta matkat ovat viikonloppua lyhyempiä. Perjantain matkasuorite on kaikkein korkein, sillä tällöin aloitetaan monet viikonloppuna vapaa-ajanmatkat. Tällöin myös henkilöautosuorite ja muilla kulkutavoilla (erityisesti laiva ja lautta) tehtyjen matkojen suorite on suurimmillaan. Vapaa-ajan matkoja tehdään eniten viikonloppuna ja erityisesti sunnuntaina. Ostos- ja asiointimatkojen huippu osuu nykyisin perjantaille (ennen lauantaille). Lukumääräisesti eniten ostosmatkat ovat kasvaneet tiistain ja torstain välillä sekä sunnuntaina. Työasiamatkoja tehdään eniten keskellä viikkoa tiistaina ja keskiviikkona. (Kuvat 59–62.)

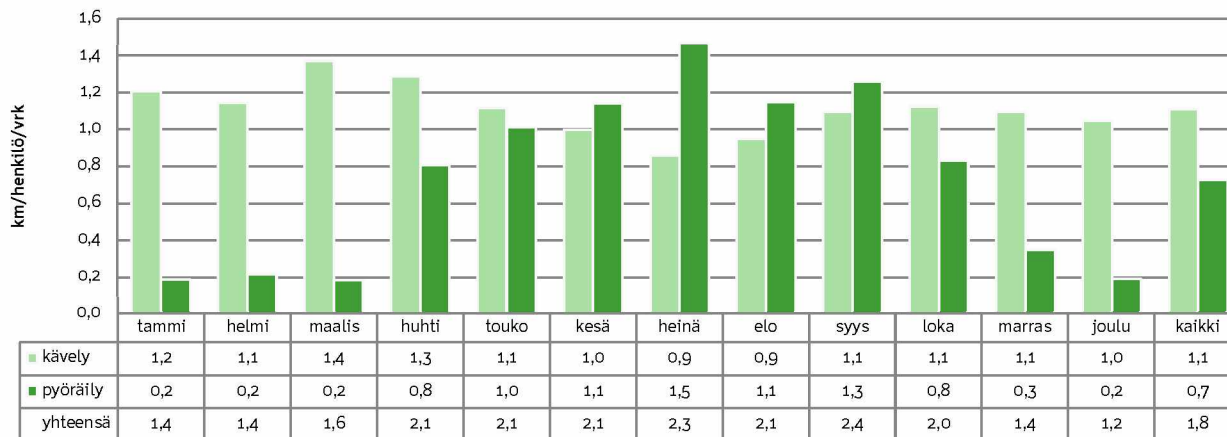


Kuva 56. Kotimaanmatkojen matkaluku kulkutavoittain eri kuukausina.



Kuva 57.

Vuorokauden keskimääräinen kotimaan matkasuorite matkan tarkoituksen mukaan eri kuukausina.



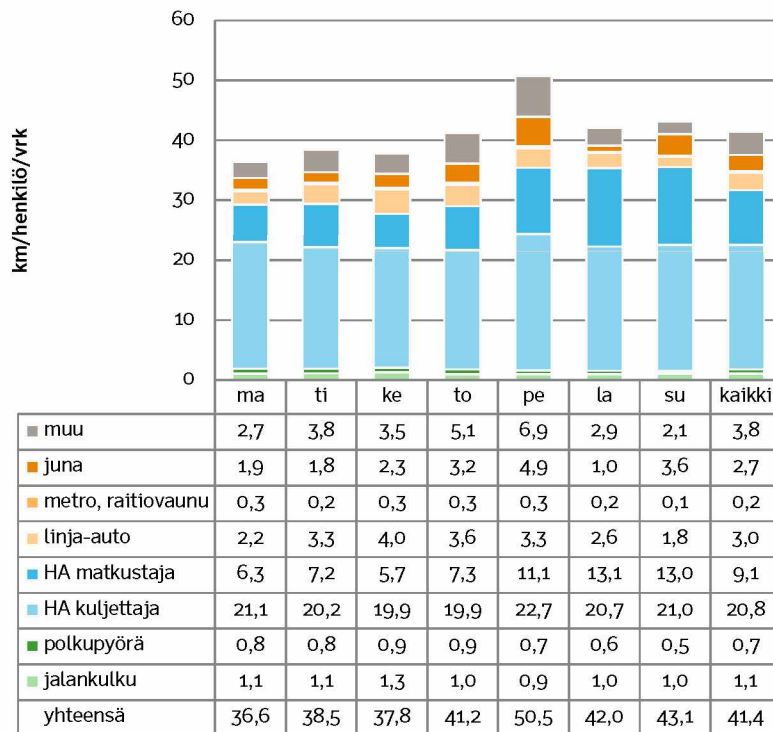
Kuva 58.

Jalankulun ja pyöräilyn matkasuoritteiden kausivaihtelu (laskettu matkan osilta) kotimaassa ja ulkomailla.

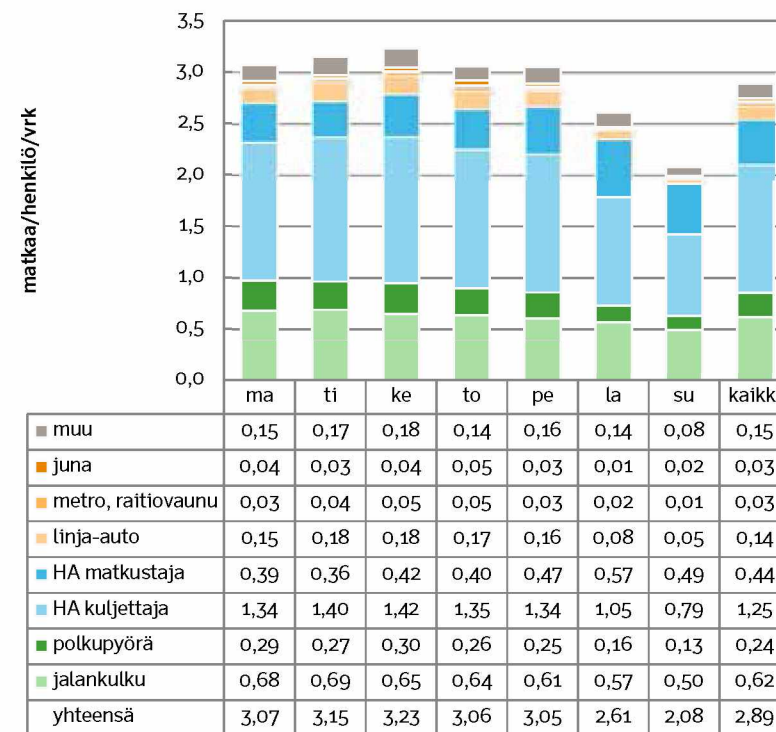
6.3 Keskivuorokausi- liikenteen ja syksyn koko viikon muunnos- kertoimet

Suomessa alueelliset liikkumistutkimukset tehdään yleensä maanantain ja torstain välillä syyslokakuussa. Toisinaan alueellisten tutkimusten

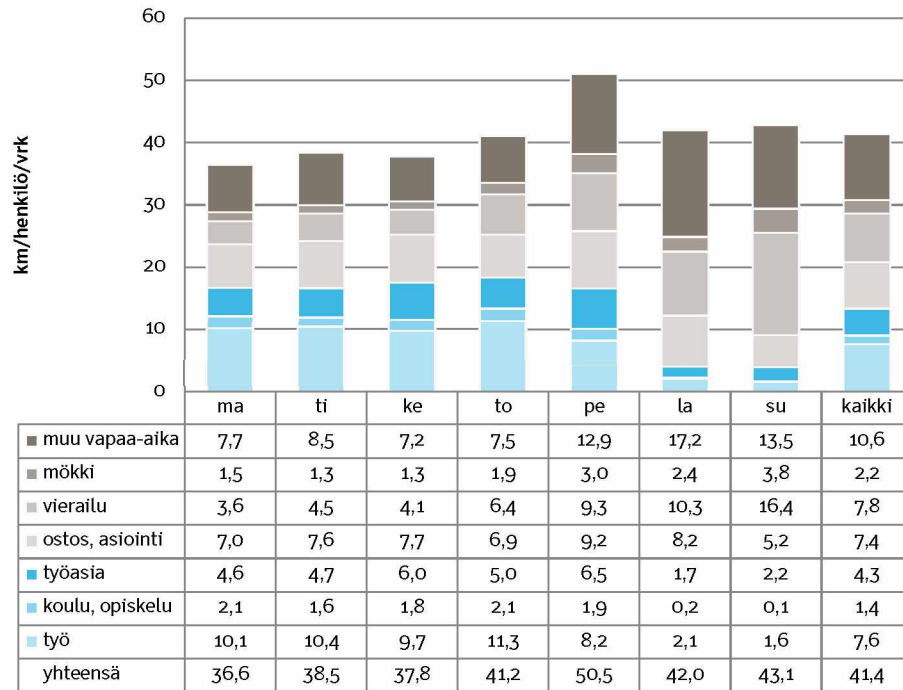
tuloksia halutaan verrata Valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen. Samoin saatetaan olla kiinnostuneita, miten maanantain ja torstain väliset tulokset tulisi laajentaa koko viikkoa tai koko vuotta koskeviksi. Seuraavassa on esitetty Valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta lasketut muunnoskertoimet mainituille tilanteille. Lukuja käytettäessä on kuitenkin otettava huomioon, että alueelliset vaihtelut voivat olla huomattavia. Taulukoissa 24 ja 25 esitetyt luvut kuvaavat koko maata keskimäärin.



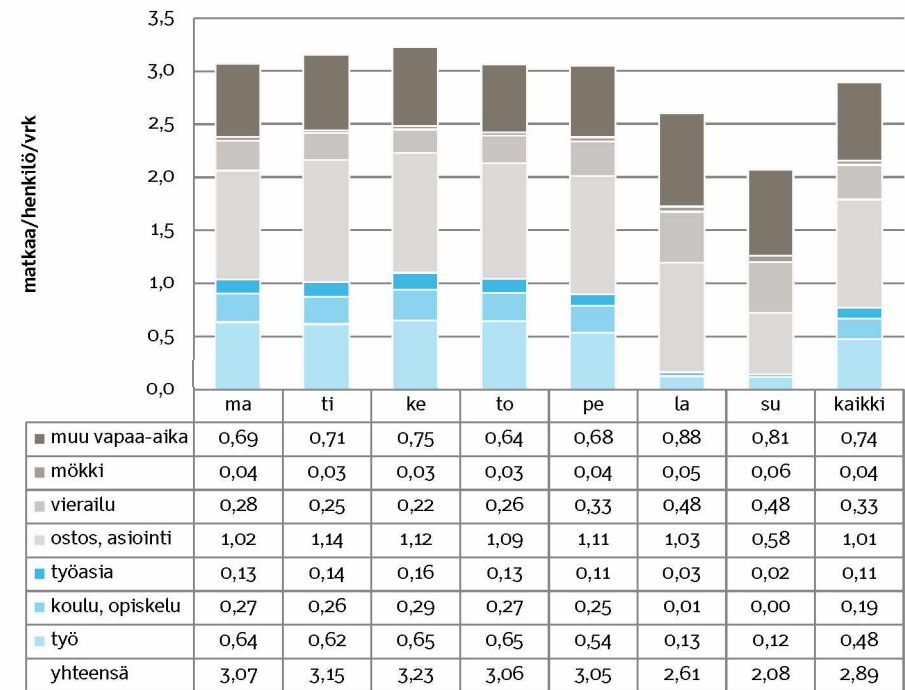
Kuva 59. Kotimaanmatkojen suorite kulkutavoittain eri viikonpäivinä.



Kuva 60. Kotimaanmatkojen matkaluku kulkutavoittain eri viikonpäivinä.



Kuva 61. Kotimaanmatkojen suorite matkan tarkoituksen mukaan eri viikonpäivinä.



Kuva 62. Kotimaanmatkojen matkaluku matkan tarkoituksen mukaan eri viikonpäivinä.

6.4 Tuntivaihtelut

Kuvissa 63 ja 64 on esitetty matkojen tuntivaihtelut matkan alkamisajankohdan mukaan. Pylvään korkeus kertoo, kuinka monta prosenttia matkoista alkaa kyseisen tunnin aikana. Tuntivaihtelut ovat säilyneet edelliseen tutkimukseen nähden lähes muuttumattomina. Vain kello 16 ja 17 huippu on aavistuksen korostunut entisestään.

Vilkkainta liikkumisen aikaa on kello 15 ja 17 välinen ajankohta. Tähän ajoittuvat työpäivän päättyminen ja toisaalta monien vapaa-ajanmatkojen alkamisajankohta sekä monet ostos- ja asiointimatkat. Suurin osa ostos- ja asiointimatkoista tehdään kuitenkin päiväsaikaan, ruuhka-aikojen ulkopuolella. Koulumatkat alkavat pääsääntöisesti aamuseitsemän ja yhdeksän välillä, mutta niiden paluumatkat jakautuvat melko tasaisesti kaikille iltapäivän tunneille. Työasiamatkat ajoittuvat voittopuolisesti aamuyhdeksän ja kello 16 välille.

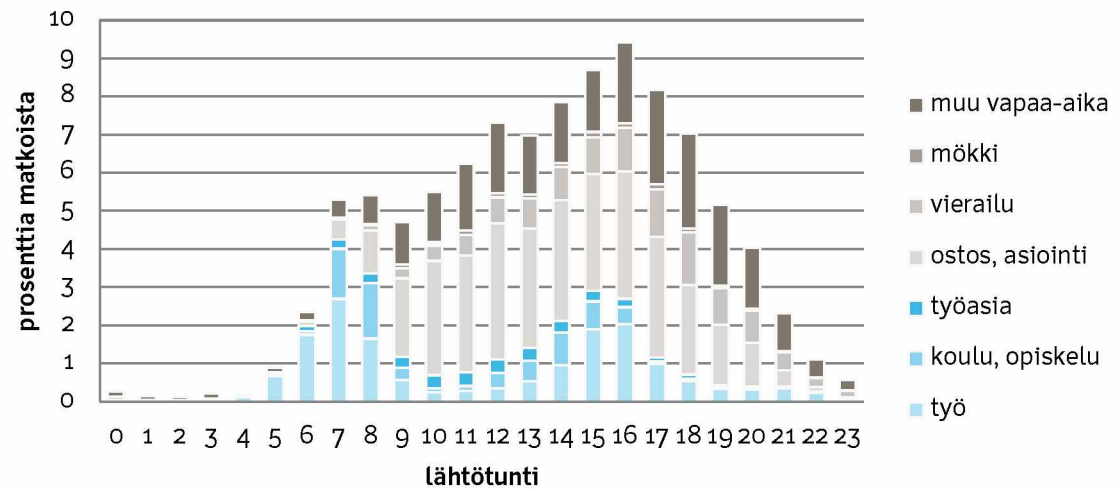
Taulukko 24. Muunnoskertoimet kotimaan matkaluvuille ja matkasuoritteille matkan tarkoituksen mukaan.

	Muunnoskertoimet syksyn arkipäivistä ma-to			
	matkaluvulle (matkaa/henkilö/vrk)		matkasuoritteelle (km/henkilö/vrk)	
	koko vuoteen	syksyn koko viikkoon ma-su	koko vuoteen	syksyn koko viikkoon ma-su
työ	0,68	0,75	0,71	0,79
koulu, opiskelu	0,55	0,73	0,67	0,75
työasia	0,66	0,78	0,79	0,95
ostos, asiointi	0,94	0,93	1,07	1,03
vierailu	1,40	1,34	1,86	1,84
mökki	1,63	1,21	1,37	1,33
muu vapaa-aika	1,07	1,11	1,63	1,43
kaikki	0,89	0,93	1,10	1,10

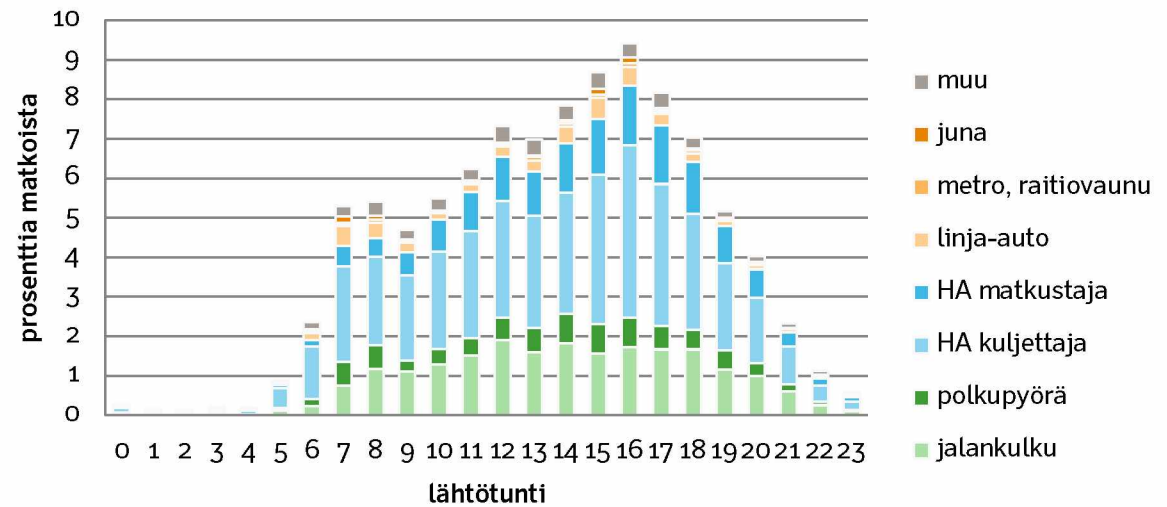
Taulukko 25. Muunnoskertoimet kotimaan matkaluvuille ja matkasuoritteille kulku-tavoittain.

	Muunnoskertoimet syksyn arkipäivistä ma-to			
	matkaluvulle (matkaa/henkilö/vrk)		matkasuoritteelle (km/henkilö/vrk)	
	koko vuoteen	syksyn koko viikkoon ma-su	koko vuoteen	syksyn koko viikkoon ma-su
jalankulku	1,01	0,94	1,13	1,02
polkupyörä	0,69	0,86	0,77	0,86
HA kuljettaja	0,83	0,91	0,94	1,05
HA matkustaja	1,25	1,20	1,56	1,25
linja-auto	0,61	0,79	0,84	0,94
metro, raitiovaunu	0,67	0,72	0,67	0,73
juna	0,91	0,91	1,55	1,82
muu	1,12	1,00	1,67	1,10
kaikki	0,89	0,93	1,10	1,10

Kulikutapaosuuksissa on eroja eri vuorokauden-aikoina. Julkisen liikenteen kokonaismäärien huiput ajoittuvatkin luonnollisesti aamun tunneille kello 7–9 ja iltapäivän tunneille kello 14–18, mutta yöaikaan julkisen liikenteen kulikutapaosuus on muita ajankohtia korkeampi. Kevyen liikenteen kulikutapaosuus on korkeimmillaan aamulla ja keskipäivällä ja henkilöauton käyttö on huipussaan ruuhka-aikoina.



Kuva 63. Eri matkaryhmien tuntivaihtelut kotimaanmatkoilla.



Kuva 64. Kulutapojen käytön tuntivaihtelut kotimaanmatkoilla.



7 Kotimaanmatkojen tunnusluvut ja asuinpaikka

Tässä luvussa on esitetty kotimaanmatkojen tunnuslukuja erityyppisillä alueilla asuville. Tarkasteltavia alueita ovat erikokoiset taajamat ja taajamien ulkopuolinen alue, yhdyskuntarakenteen alueet ja vyöhykkeet, kaupunkiseudut, aluetehokkuuksiltaan erilaiset alueet ja päivittäistavara-kaupan saavutettavuusvyöhykkeet.

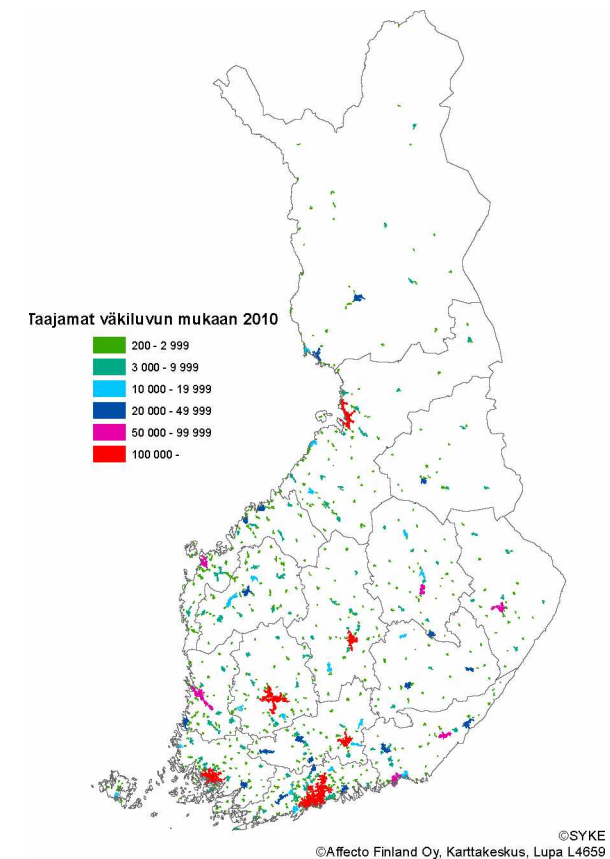
7.1 Taajamat, kylät ja haja-asutusalue

Liikkumisessa on merkittäviä eroja erityyppisten alueiden välillä. Yhdyskuntarakenteen alueiden erot tulevat parhaiten esiin arkiympäristön usein toistuvissa matkoissa, kuten työmatkoissa ja ostos- ja asiointimatkoissa. Tässä esitetyt kotimaan matkat sisältävät arkiympäristön matkojen lisäksi myös työperäisiä ja vapaa-ajan pitkiä matkoja, jotka tasoittavat yhdyskuntarakenteen eri alueiden välisiä liikkumisen eroja. Yli sata kilometriä pitkien kotimaanmatkojen osuus matkoista on kaksi prosenttia ja matkasuoritteista 38 prosenttia. Yli 200 kilometriä pitkien kotimaanmatkojen osuus matkoista on prosentti ja matkasuoritteista 22 prosenttia.

Taajamissa asuvat tekevät kotimaanmatkoja lukumääräisesti henkeä kohti jonkin verran enemmän kuin haja-asutusalueella asuvat, mutta matkat ovat keskimäärin lyhyempiä. Matkasuorite taas

on suurin haja-asutusalueella asuvilla ja pienenee mitä suuremmassa taajamassa asuvista on kyse, lukuun ottamatta kaikkein suurimpia yli 100 000 asukkaan taajamia. Haja-asutusalueen kylissä asuvien keskimääräinen kotimaan matkasuorite on kuitenkin pienempi kuin muulla haja-asutusalueella asuvilla. Haja-asutusalueen ja pienten taajamien asukkaiden suuri liikkumistarve johtuu pitkistä etäisyyksistä palveluihin ja työpaikkoihin ja etenkin työmatkat ovat pitkiä. Työmatkojen keskipituus on haja-asutusalueella asuvilla kaksi kertaa niin suuri kuin pienissä taajamissa ja kolme kertaa niin suuri kuin 50 000–100 000 asukkaan taajamissa asuvilla. Myös ostos- ja asiointimatkat, vapaa-ajan matkat sekä koulu- ja opiskelumatkat ovat haja-asutusalueella ja pienissä taajamissa asuvilla muita pidempiä. Ainoastaan mökkimatkoihin taajamissa asuvilla kertyy enemmän kilometrejä kuin haja-asutusalueella asuvilla.

Keskisuuret, 50 000–100 000 asukkaan taajamat näyttävät kompakteina ja liikenteellisesti tehokkaina, eli niissä asuvien kokonaismatkasuorite on alimmillaan. Työ-, koulu- ja vapaa-ajan matkat ovat näissä taajamissa asuvilla lyhimpiä ja pitenevät jälleen yli 100 000 asukkaan taajamissa asuvilla. Tämän vuoksi suurimmissa taajamissa asuvien keskimääräinen matkasuorite on keski suurissa taajamissa asuvia korkeampi. Ostos- ja asiointimatkat taas ovat lyhimmillään 20 000–50 000 asukkaan taajamissa asuvilla.

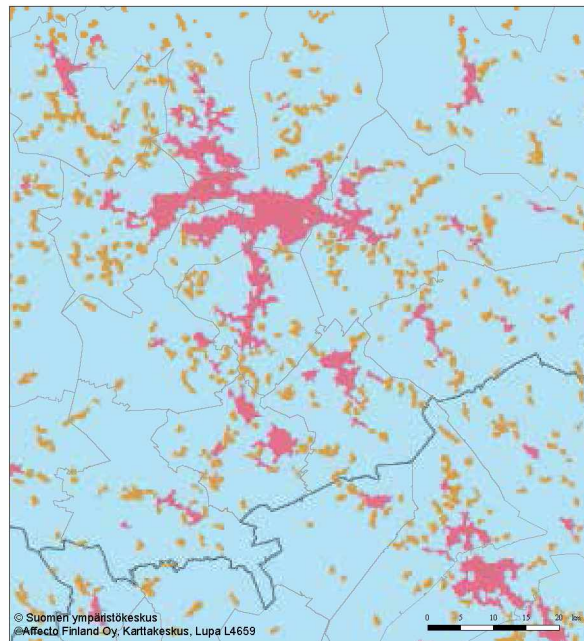


Kuva 65.

Taajamakokoluokat 2010.

Haja-asutusalueella asuvien kotimaan keskimääräisestä matkasuoritteesta 78 prosenttia kuljetaan autolla, mutta taajamissakin asuvien suoritteesta 71 prosenttia. Joukkoliikenteen osuus on merkittävä (21 prosenttia) ainoastaan suurimmissa yli 100 000 asukkaan taajamissa asuvilla. Pienemmissä taajamissa asuvat käyttävät jouk-

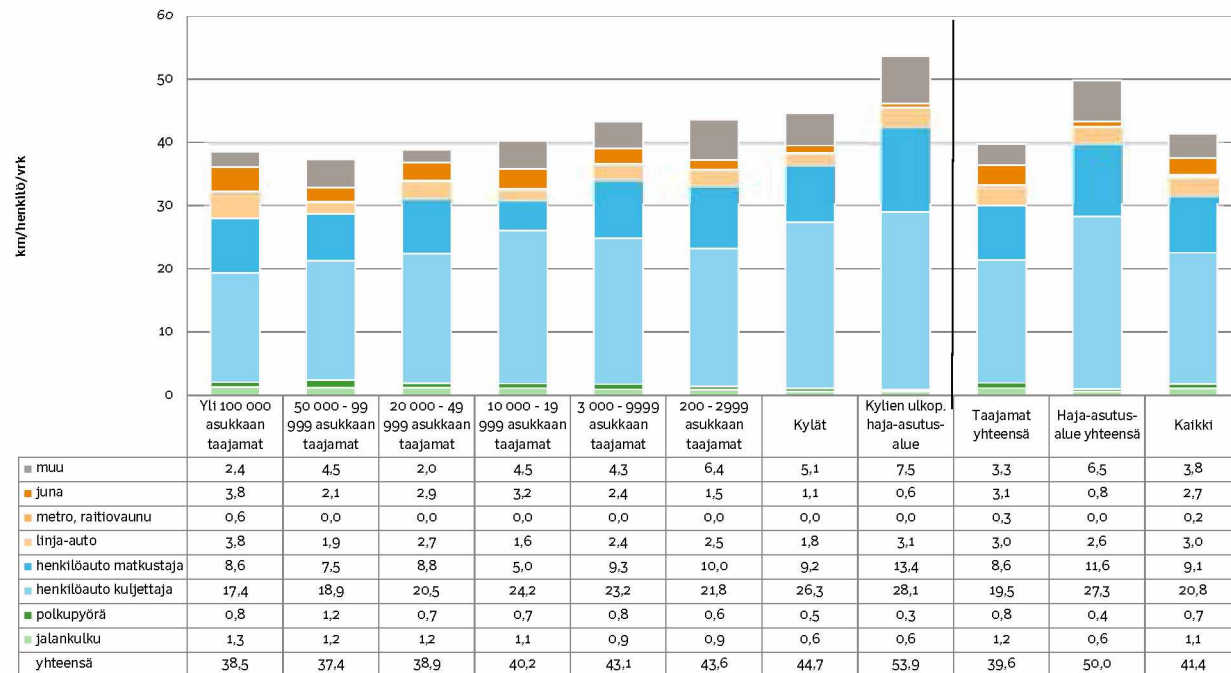
koliikennettä harvemmin, mutta joukkoliikennematkojen keskipituus on noin kolminkertainen suurissa taajamissa asuviin verrattuna. Ero selittyy osin sillä, että käytetyn joukkoliikenteen luonne on erilainen: pienissä taajamissa asuvien joukkoliikenteen käytössä painottuvat kaukoliikenteen matkat.



© Suomen ympäristökeskus
 @Affecta Finland Oy, Karttikeskus. Lupa L4669

■ Taajamat
 ■ Kylät
 ■ Haja-asutus

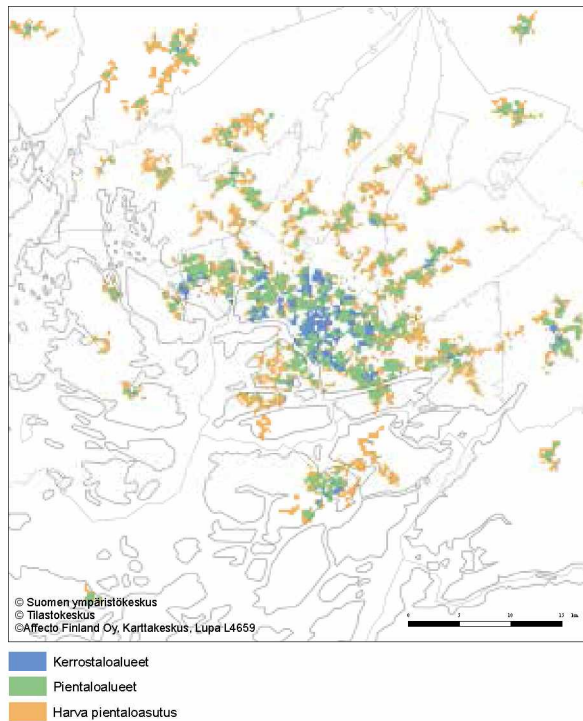
Kuva 66. Yhdyskuntarakenteen aluejaot 2010, esimerkki Tampereen seudulta.



Kuva 67. Erikokoisissa taajamissa, haja-asutusalueen kylissä ja kylien ulkopuolisella haja-asutusalueella asuvien kotimaan matkasuorite kulkutavoittain.

7.2 Taajamien asuinalueet

Liikkumisen määrä vaihtelee huomattavasti erityyppisillä asuinalueilla. Kerrostaloalueilla rakennus on tiiviimpää ja toiminnot lähempänä toisiaan. Sekä työ-, koulu-, ostos- ja asiointi- että vapaa-ajan matkat ovat lyhyempiä kuin pientaloalueilla. Näin ollen kilometrejäkin kertyy paljon vähemmän kuin pientaloalueilla asuville.

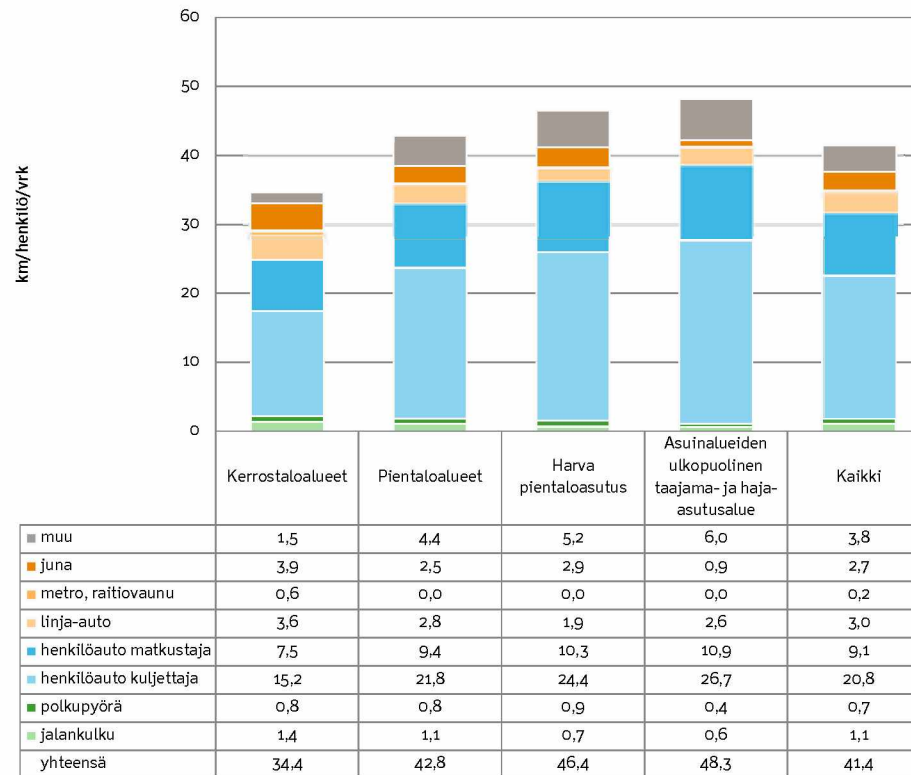


Kuva 68. Taajamien asuinalueet 2010, esimerkki Turun seudulta.

Harvan pientaloasutuksen alueilla eli taajamien reuna-alueiden omakotitalovyöhykkeellä asuvien kotimaan keskimääräinen matkasuorite on kolmanneksen suurempi kerrostaloalueilla asuviin verrattuna – suurempi kuin haja-asutusalueella asuvilla ja suurempi kuin haja-asutusalueen kylissä asuvilla. Tämä johtuu osittain harvan pientaloasutuksen alueiden heikosta palvelutasosta ja pitkistä etäisyyksistä keskuksiin. Asiaa selittää myös eri alueilla asuvien tulotasero. Ostos- ja

asiointimatkojen matkasuorite on harvan pientaloasutuksen alueilla asuvilla lähes kaksinkertainen kerrostaloalueilla asuviin nähden.

Kerrostaloalueilla asuvat kulkevat kävellen ja joukkoliikenteellä useammin kuin pientaloalueilla asuvat. Joukkoliikenteen osuus suoritteesta on kaksinkertainen (24 prosenttia) muihin asuinalueisiin nähden.



Kuva 69. Taajamien erityyppisillä asuinalueilla asuvien kotimaan matkasuorite kulkutavoittain.

7.3 Kaupunkiseutujen taajamat

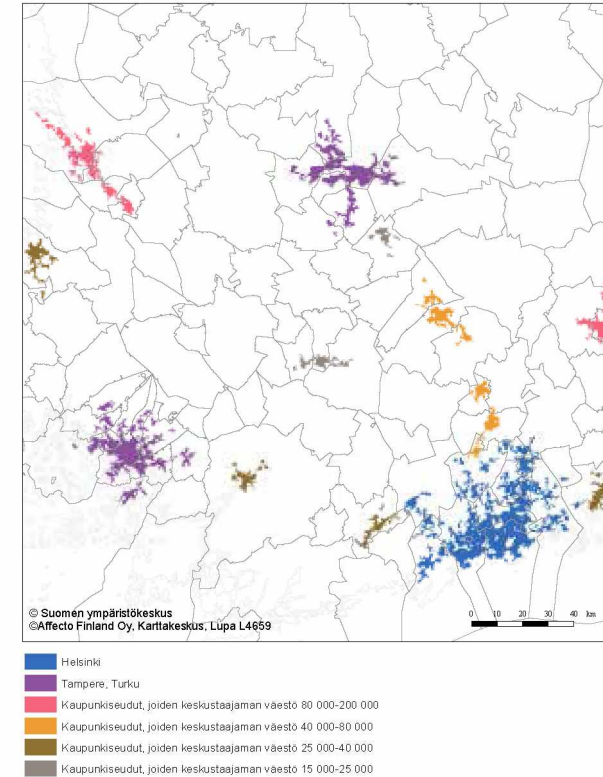
Kaupunkiseutuluokitus kattaa Suomen 34 suurimman kaupunkiseudun taajama-alueet. Keskustaajamaltaan suurin kaupunkiseutu on Helsingin seutu ja pienin Heinolan seutu. Kaupunkiseutujen keskustaajamassa on vähintään 15 000 asukasta. Kaupunkiseutu sisältää seudun keskustaajaman sekä siihen fyysisesti ja toiminnallisesti liittyvät lähitaajamat. Kaupunkiseudut, joiden keskustaajamissa asuu 15 000–200 000 henkeä ovat

- keskustaajaman väkiluku 80 000–200 000: Oulu, Lahti, Jyväskylä, Kuopio
- keskustaajaman väkiluku 40 000–80 000: Kotka–Hamina, Hyvinkää–Riihimäki, Vaasa, Joensuu, Lappeenranta, Kouvola, Rovaniemi, Hämeenlinna, Seinäjoki
- keskustaajaman väkiluku 25 000–40 000: Kemi–Tornio, Mikkeli, Porvoo, Rauma, Kokkola, Lohja, Kajaani, Imatra, Salo
- keskustaajaman väkiluku 15 000–25 000: Savonlinna, Forssa, Varkaus, Pietarsaari, Raahe, Valkeakoski, Iisalmi, Heinola.

Helsingin kaupunkiseutu poikkeaa muista kaupunkiseuduista joukkoliikenteen tarjontansa vuoksi. Helsingin kaupunkiseudun taajamissa asuvilla joukkoliikenteen osuus matkasuorittees-

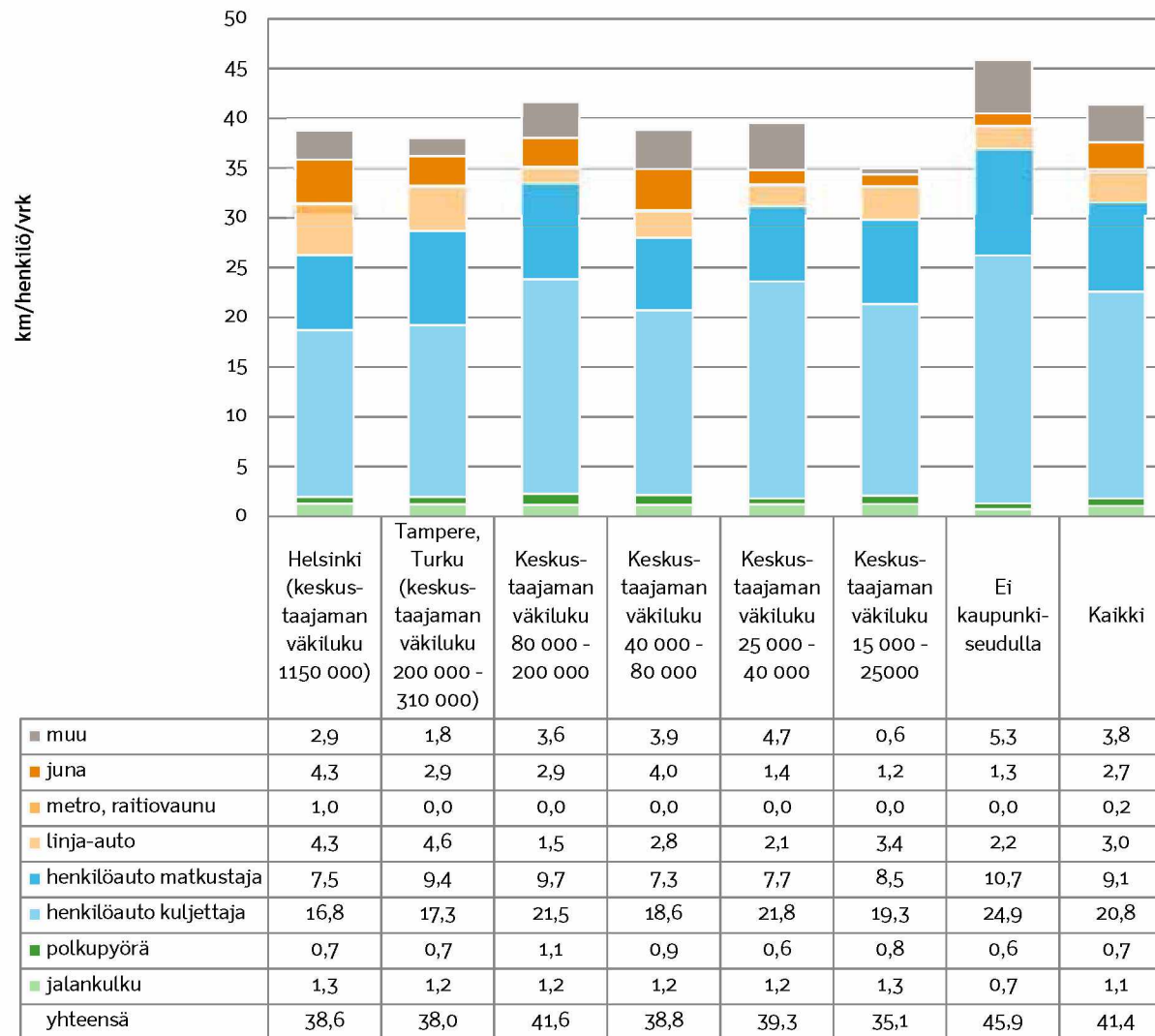
ta on korkeimmillaan (25 prosenttia) ja henkilöauton alimmillaan (63 prosenttia). Junien paikallisliikenne näkyy junamatkojen lyhyempänä keskipituutena mutta suurempana suoritteena muiden kaupunkiseutujen asukkaisiin verrattuna. Helsingin kaupunkiseudulla asuvien ostos- ja asiointimatkat ovat Suomen lyhimpiä, mutta toisaalta koulu- ja opiskelumatkat sekä vierailu- ja mökkimatkat ovat keskimääräistä pidempiä. Myös työ- ja koulumatkojen matkasuorite on korkeampi kuin muilla kaupunkiseuduilla asuvilla, vaikka niiden keskipituus onkin suurin pienemmällä kaupunkiseuduilla asuvilla.

Asukkaiden työmatkat ovat lyhimpiä niillä kaupunkiseuduilla, joiden keskustaajaman väkiluku on 80 000–200 000 asukasta. Kaupunkiseuduilla, joiden keskustaajamassa asuu 40 000–80 000 asukasta, asukkaiden junaliikenteen osuus on kohtuullisen suuri. Niiden joukossa on useita Helsinki–Tampere–radanvarren kaupunkiseutuja, kuten Hämeenlinna sekä Hyvinkää–Riihimäki. Pienemmällä kaupunkiseuduilla, joiden keskustaajaman väkiluku on 15 000–25 000, asuvien työ-, koulu- sekä ostos- ja asiointimatkat ovat pidempiä, mutta vierailumatkat lyhyempiä kuin muilla seuduilla asuvien. Kaupunkiseuduilla, joiden keskustaajaman väkiluku on alle 40 000, asuvat tekevät joukkoliikennematkoja harvemmin, mutta ne ovat keskimäärin huomattavan pitkiä. Muiden kulkutapojen matkojen keskipituuksissa ei ole suuria eroja kaupunkiseutujen välillä.



Kuva 70.

Kaupunkiseudut 2010, esimerkki Helsingin, Tampereen ja Turun seuduilta.



Kuva 71. Erikokoisilla kaupunkiseuduilla (luokittelu keskustaajaman koon mukaan) asuvien kotimaan matkasuorite kulutavoittain.

7.4 Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet

Liikkumismahdollisuuksiin sekä keskus- ja alakeskusluokitukseen pohjautuvat yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet kattavat 34 suurimman kaupunkiseudun asutut taajama-alueet. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet ovat Suomen ympäristökeskuksen laatima luokittelu:

- Keskustan jalankulkuvyöhyke on tiiviisti rakennettu, 1–2 kilometrin etäisyydelle kaupallisesta keskuksesta rajoittuva alue.
- Keskustan jalankulkuvyöhykettä ympäröi 1–5 kilometrin laajuinen keskustan reunavyöhyke.
- Alakeskukset ovat joukkoliikenteen, kaupan palveluiden sekä asukkaiden ja työpaikkojen merkittävimpiä keskittymiä.
- Intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä joukkoliikenteen palvelutaso on korkein. Pääkaupunkiseudulla vyöhykkeen kriteerinä on bussiliikenteessä enintään 5 minuutin ja raideliikenteessä 10 minuutin vuoroväli ruuhka-aikana, muilla kaupunkiseuduilla 10–15 minuutin vuoro-

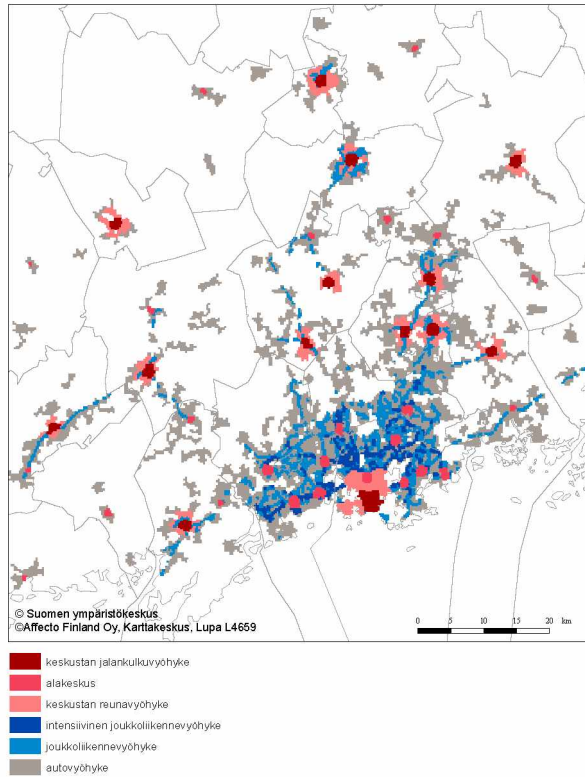
väli ruuhka-aikaan. Kävelyetäisyys bussipysäkillä on enintään 250 metriä ja raide liikenteen pysäkillä enintään 400 metriä.

- Joukkoliikennevyöhykkeellä joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä, vuoroväli pääkaupunkiseudulla keskimäärin 15 minuuttia ja pienemmillä kaupunkiseuduilla 30 minuuttia ruuhka-aikana.
- Autovyöhykkeen alueet ovat taajama-alueita, jotka eivät täytä muiden vyöhykkeiden kriteerejä. Ne sijaitsevat usein kaupunkiseudun reunamilla eikä niillä yleensä ole riittävää väestöpohjaa joukkoliikenteen järjestämiseksi.

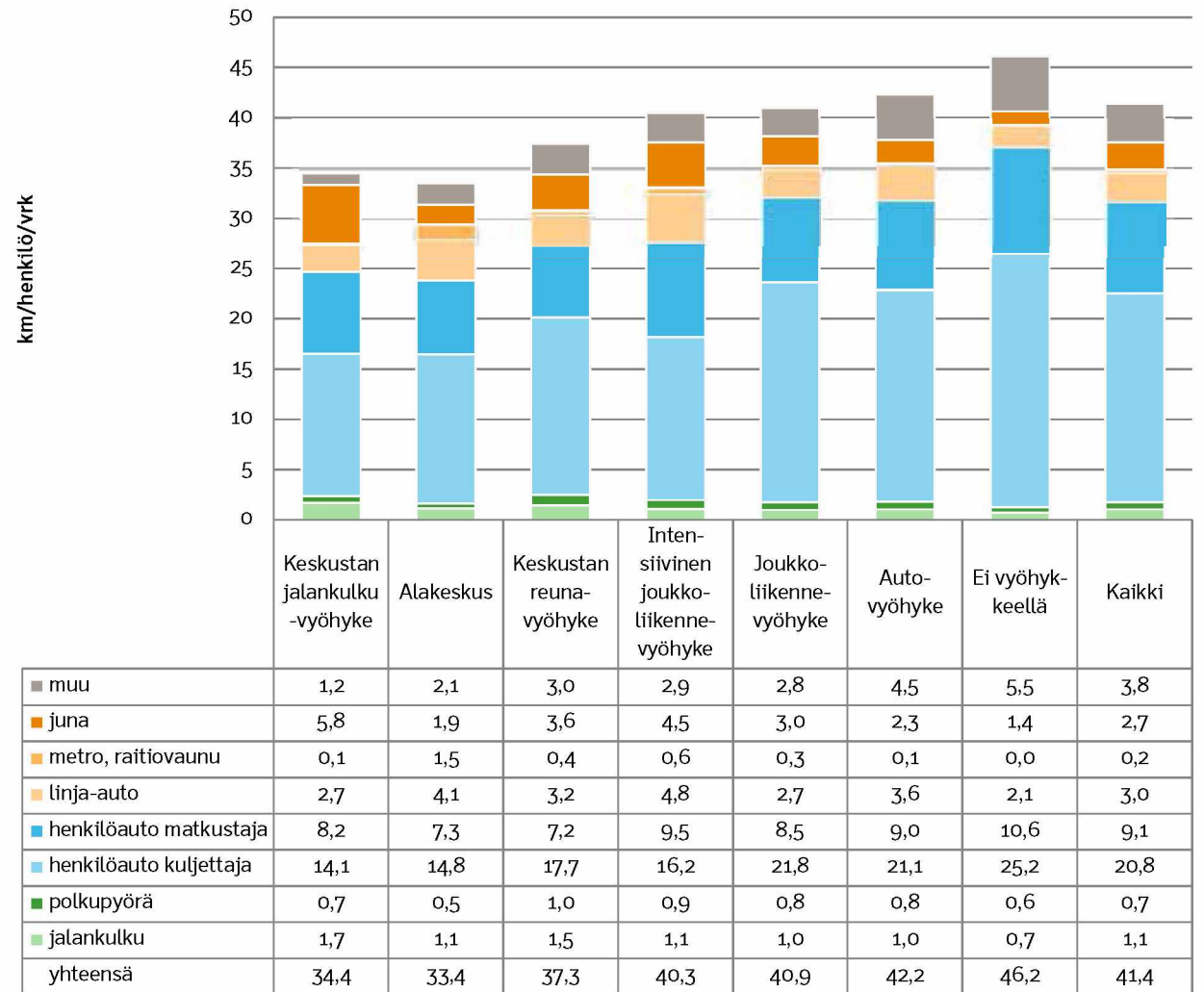
Matkasuorite on sitä suurempi, mitä kauemmaksi keskuksista taajamien yhdyskuntarakenteessa mennään. Autovyöhykkeellä asuvien matkasuorite lähestyy jo haja-asutusalueen kylissä asuvien matkasuoritetta. Alakeskuksissa asuvien liikumistarve on kaikkein vähäisin, kokonaissuorite on pienin kaikista tutkimuksessa tarkastelluista alueista. Alakeskukset ovat sekä palvelu- että työpaikkatarjonnaltaan kohtuullisen omavaraisia. Työ- sekä ostos- ja asiointimatkat ovat vyöhykkeistä toiseksi lyhimpiä. Työasia- ja mökkimatkat ovat alakeskuksissa asuvilla lyhyempiä kuin muilla vyöhykkeillä asuvilla.

Työ- ja koulumatkat ovat lyhimät keskustan jalankulkuvyöhykkeellä asuvilla, ostos- ja asiointimatkat taas keskustan reunavyöhykkeellä asuvilla. Työmatkat ovat pisimmillään joukkoliikennevyöhykkeellä asuvilla. Autovyöhykkeellä asuvilla erityisesti koulumatkat sekä ostos- ja asiointimatkat ovat pidempiä kuin muilla vyöhykkeillä asuvilla.

Kevyen liikenteen osuus on suurin keskustan jalankulku- ja reunavyöhykkeellä asuvilla. Keskustan reunavyöhykkeellä asuvat kulkevat eniten polkupyörällä. Näiltä alueilta keskusta onkin hyvin saavutettavissa pyörällä. Joukkoliikenteen osuus matkasuoritteesta on suurin keskustan jalankulkuvyöhykkeellä asuvilla (25 prosenttia) ja intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä asuvilla (24 prosenttia keskimääräisestä matkasuoritteesta). Junakilometrejä on eniten keskustan jalankulkuvyöhykkeellä asuvilla, joiden junamatkat ovat keskimäärin pitkiä, eivätkä niinkään kaupunkiseudun sisäistä pendelöintiä. Auton kotimaan matkasuorite asukasta kohti on yhtä suuri joukkoliikennevyöhykkeellä ja autovyöhykkeellä asuvilla, mutta koska kokonaissuorite on joukkoliikennevyöhykkeellä pienempi, nousee auton osuus suoritteesta siellä asuvilla jopa suuremmaksi kuin autovyöhykkeellä.



Kuva 72. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet 2010, esimerkki pääkaupunkiseudulta.



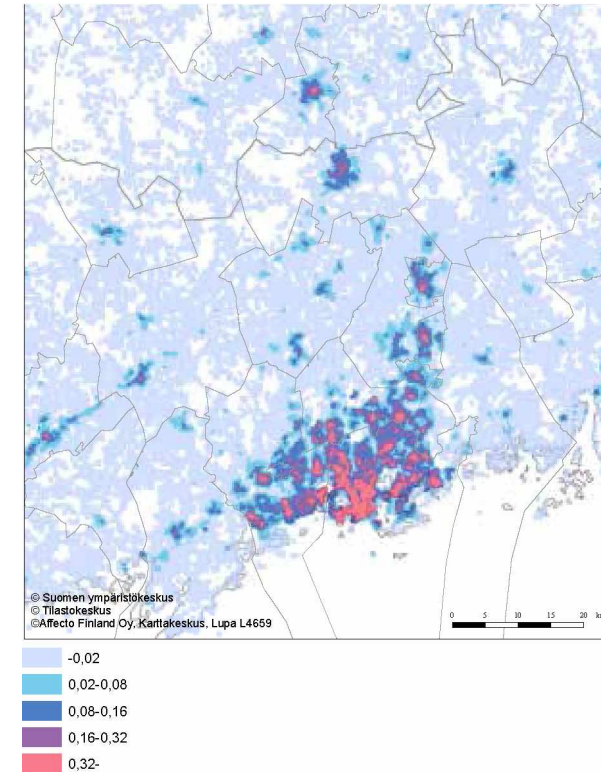
Kuva 73. Eri yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä asuvien kotimaan matkasuorite kulkutavoittain.

7.5 Aluetehokkuus

Aluetehokkuus (e-luku) kuvaa rakentamisen tiiveyttä. Suomi on ensin jaettu 250 metrin kokoisiin ruutuihin. Aluetehokkuus on laskettu jakamalla ruudun rakennusten kerrosala ruudun maapinta-alalla ja yleistämällä tulos kuvaamaan lähiympäristön rakentamisen tehokkuutta. Tiivein luokka ($e > 0,32$) vastaa tiiviitä kerrostaloalueita, seuraavaksi tiivein luokka ($e = 0,16-0,32$) pääosin väljempää kerrostaloalueita, mutta myös seka-alueita. Kerrostaloalueet vaihtuvat pientaloalueiksi $0,16$ tehokkuuden molemmin puolin. Seuraavat luokat kuvaavat tiiviitä ($e = 0,08-0,16$) ja väljiä ($e = 0,02-0,08$) pientaloalueita. Väljin luokka ($e < 0,02$) sisältää sekä haja-asutusaluetta että taajamien reuna-alueiden harvaa omakotitaloasutusta.

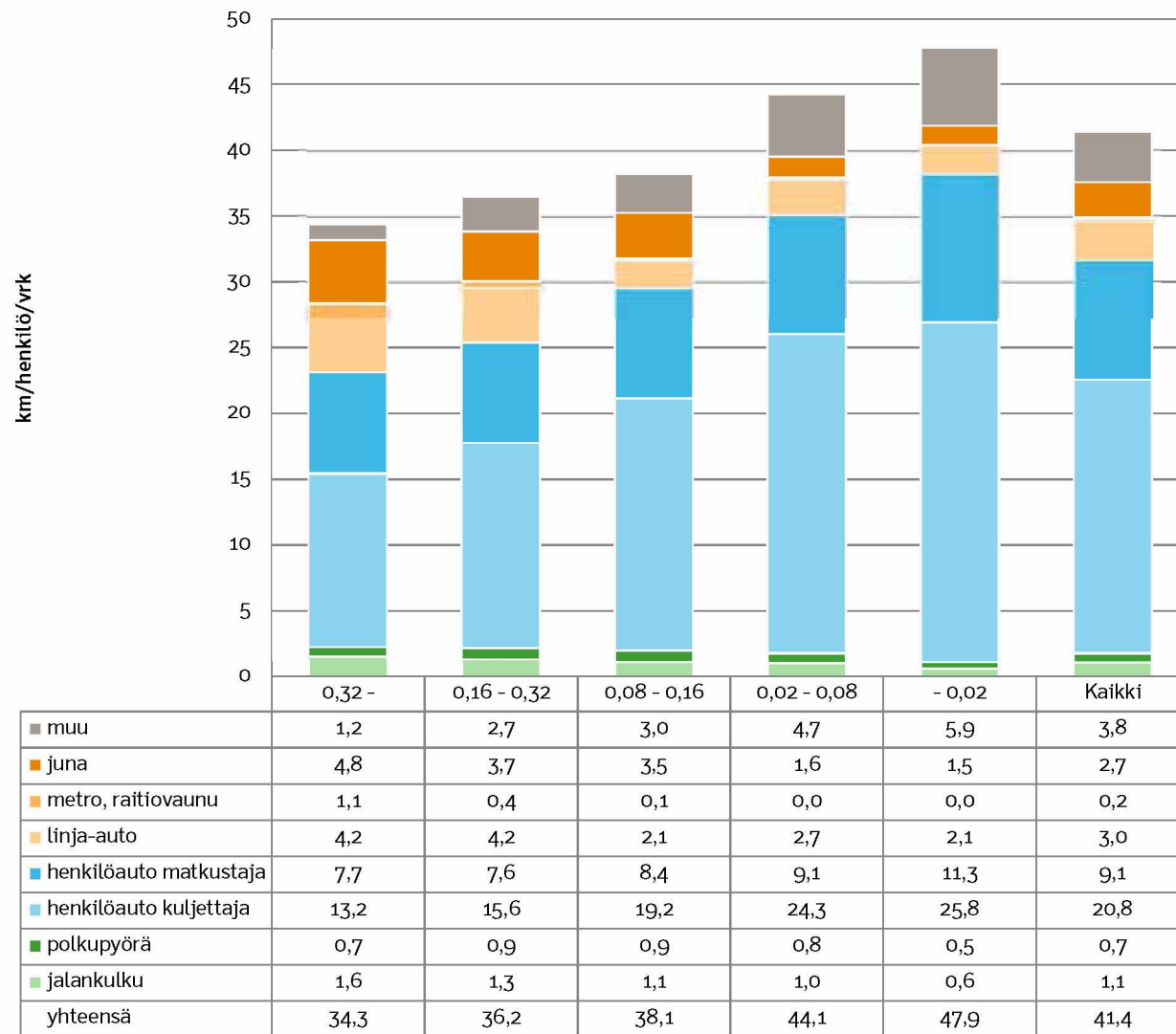
Rakentamisen tiiveys on yhteydessä liikkumiseen: mitä tiiviimmin rakennettu alue, sitä vähemmän on tarvetta liikkua. Väljimmillä alueilla asuvien matkasuorite on 40 prosenttia suurempi kuin tiiveimmillä alueilla asuvien. Tiiviillä alueilla eri toiminnot ovat lähellä toisiaan ja matkat lyhyitä. Työ-, koulu- sekä ostos- ja asiointimatkat ovat huomattavasti lyhyempiä kuin väljästi rakennetuilla alueilla. Työmatkojen keskipituus on väljimmillä alueilla asuvilla yli kaksinkertainen tiiveimpiin alueisiin verrattuna, ostos- ja asiointimatkojen keskipituus lähes kolminkertainen. Sen sijaan vierailu- ja mökkimatkat ovat tiiviillä alueilla asuvilla keskimäärin pidempiä kuin väljillä alueilla ja niihin kuluu enemmän kilometrejä.

Tiiviisti rakennetuilla alueilla myös joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä ja joukkoliikennettä käytetään paljon. Kaikkein tiiveimmillä alueilla joukkoliikenteen osuus kokonaissuoritteesta on peräti 29 prosenttia. Väljimmillä alueilla asuvien joukkoliikenteen osuus keskimääräisestä kotimaan matkasuoritteesta on kahdeksan prosenttia.



Kuva 74.

Aluetehokkuusluokitus 2010, esimerkki pääkaupunkiseudulta.



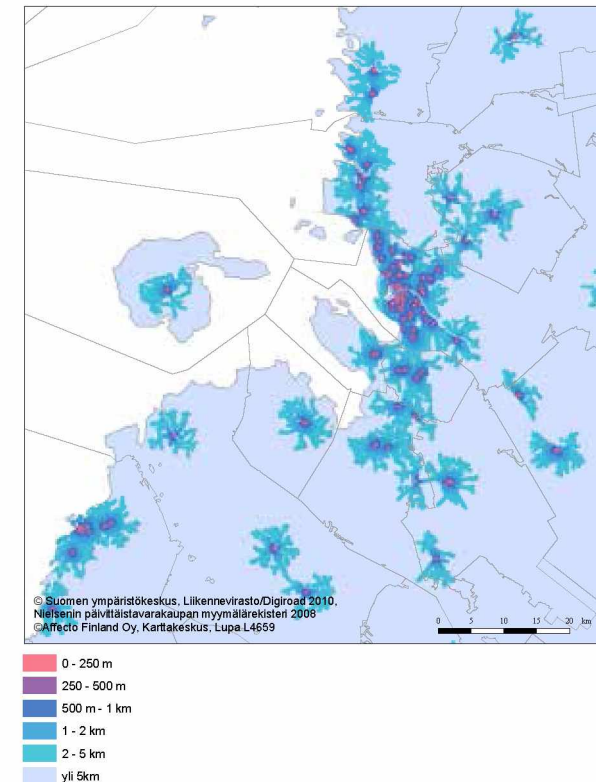
Kuva 75. Erilaisilla aluetehokkuuden alueilla asuvien kotimaan matkasuorite kulkutavoittain.

7.6 Päivittäistavara- kauppojen saavutetta- vuusvyöhykkeet

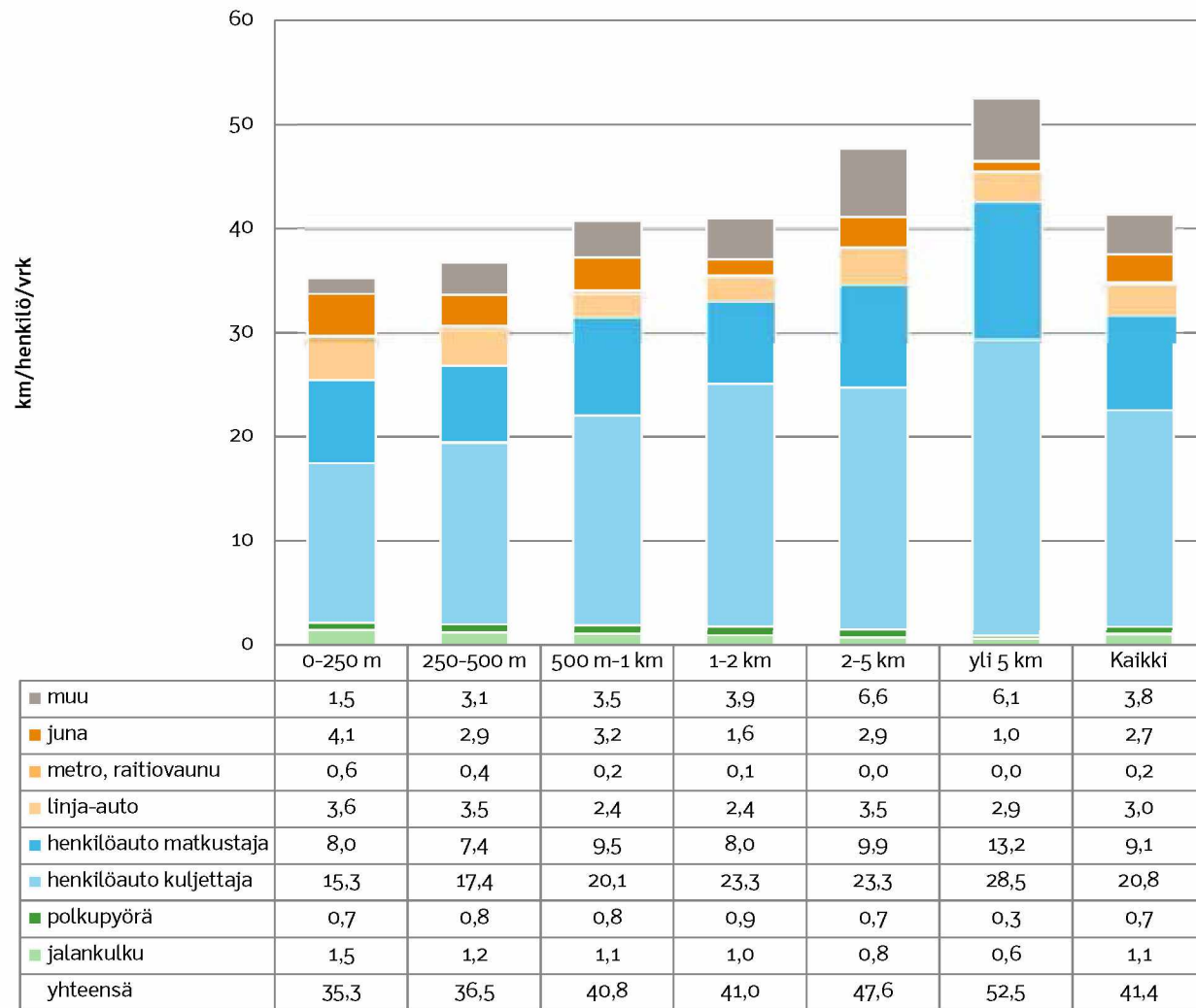
Palveluiden ja asutuksen sijainnin suhde on merkittävä arkiliikettä määrittävä tekijä yhdyskuntarakenteessa. Liikkumistarve on sitä suurempi, mitä kauempana palveluista asutaan. Palveluiden saavutettavuutta kuvataan tässä etäisyydellä lähimmästä päivittäistavara-kaupasta, joka on määritetty henkilöliikennetutkimuksen asuinpaikkaa koskevien koordinaattitietojen ja päivittäistavara-kaupan koordinaattitietojen perusteella. Yli viiden kilometrin etäisyydellä lähimmästä kaupasta asuvilla kokonaismatkasuorite on 1,5-kertainen alle 250 metrin etäisyydellä asuviin verrattuna.

Kun asutaan lähellä ruokakauppaa, ostos- ja asiointimatkoja tehdään useammin, mutta ne ovat lyhyitä ja kilometrejä niistä kertyy vähemmän kuin kaukana kaupasta asuvilla. Kauppojen lähellä sijaitsee usein myös muita toimintoja, kuten työpaikkoja ja harrastusmahdollisuuksia. Lähellä kaupaa asuvilla myös työmatkat, työasiamatkat ja vapaa-ajan matkat ovat lyhyempiä kuin muilla.

Lähellä palveluja asuvilla kevyen ja joukkoliikenteen osuus on suurimmillaan. Näillä alueilla myös joukkoliikenteen palvelutaso on usein hyvä. Alle 250 metrin etäisyydellä kaupasta asuvien matkasuoritteesta 23 prosenttia tehdään joukkoliikenteellä. Matkasuoritteella mitattuna polkupyörää käyttävät eniten yhdestä kilometristä kahteen kilometriin etäisyydellä päivittäistavara-kaupasta asuvat. Yli viiden kilometrin päässä kaupasta asuvien suoritteesta 79 prosenttia tehdään autolla.



Kuva 76. Päivittäistavara-kauppojen saavutettavuusvyöhykkeet 2008, esimerkki Oulun seudulta.



Kuva 77. Päivittäistavarakauppojen eri saavutettavuusvyöhykkeillä asuvien kotimaan matkasuorite kulkutavoittain.

LENTOASEMA
FLYGSTATION
EROMIES



8 Pitkät matkat

Tutkimuksessa selvitettiin erillisenä osana suomalaisten yli sata kilometriä pitkiä matkoja kysymällä mm. matkojen tarkoitusta, käytettyä kulkutapaa, matkakohdetta ja yöpymisten määrää. Henkilöautolla tehdyt yli sata kilometriä pitkät matkat selvitettiin kahden viikon jaksolta ennen tutkimuspäivää. Muilla kulkutavoilla tehdyt yli sata kilometriä pitkät matkat selvitettiin neljän viikon jaksolta ennen tutkimuspäivää. Myös tutkimuspäivän matkoissa voi olla yli sata kilometriä matkoja mukana, jos henkilö on tehnyt niitä tutkimuspäivänä. Tutkimuspäivän matkoja ei ole kuitenkaan tarkasteltu tämän luvun yhteydessä. Seuraavassa on esitetty tuloksia pitkien matkojen erillistutkimuksesta. Tulokset on laajennettu vuositasolle.

Aiemmista luvuista poiketen tässä luvussa kotimaanmatkoilla tarkoitetaan matkoja, joiden lähtö- ja määräpaikka ovat kotimaassa. Ulkomaanmatkoilla tarkoitetaan matkoja, joiden vähintäänkin toinen pää on ulkomailla. Määrittelyero aiempiin lukuihin verrattuna johtuu pitkien matkojen erillistutkimuksen kysymysasettelusta.

8.1 Perustietoja pitkistä matkoista

Kaikkiaan suomalaiset tekevät vuodessa 112 miljoonaa sellaista matkaa, joiden pituus on yli 100 kilometriä. Edellisessä tutkimuksessa vuosina 2004–2005 vastaava luku oli 96 miljoonaa matkaa. Yli sata kilometriä pitkiä kotimaanmatkoja on 100 miljoonaa ja yli sata kilometriä pitkiä ulkomaanmatkoja 12 miljoonaa.

Henkeä kohti tehdään noin 23 pitkää matkaa vuodessa. Suomalaisten yli sata kilometriä pitkistä matkoista 10 prosenttia on ulkomaanmatkoja. Kuusi vuotta aiemmin ulkomaanmatkojen osuus pitkistä matkoista oli kymmenen prosenttia. Pitkien ulkomaanmatkojen määrä on kasvanut nopeammin kuin pitkien kotimaanmatkojen määrä. Pitkien ulkomaanmatkojen kasvu on 21 prosenttia ja kotimaanmatkojen kasvu 16 prosenttia.

Maakuntien väliset pitkät matkat on esitetty taulukossa 26.

Taulukko 26. Suomalaisten yli sata kilometriä pitkien matkojen suuntautuminen maakunnittain (1000 matkaa/vuosi).
Tiedot päivitetty 13.12.2012

	Uusimaa	Varsinais-Suomi	Satakunta	Kanta-Häme	Pirkanmaa	Päijät-Häme	Kymenlaakso	Etelä-Karjala	Etelä-Savo	Pohjois-Savo	Pohjois-Karjala	Keski-Suomi	Etelä-Pohjanmaa	Pohjanmaa	Keski-Pohjanmaa	Pohjois-Pohjanmaa	Kainuu	Lappi	Itä-Uusimaa	Ulkomaat
Uusimaa	1830																			
Varsinais-Suomi	6639	738																		
Satakunta	1611	2201	71																	
Kanta-Häme	3511	662	232	30																
Pirkanmaa	7571	2551	2046	524	1320															
Päijät-Häme	5159	483	46	230	1324	79														
Kymenlaakso	3698	239	85	184	322	406	32													
Etelä-Karjala	1680	65	25	128	86	341	720	153												
Etelä-Savo	2052	105	21	137	307	542	385	759	320											
Pohjois-Savo	1482	130	125	112	417	44	143	136	900	968										
Pohjois-Karjala	1065	81	26	22	156	124	84	360	477	1169	400									
Keski-Suomi	2569	455	254	393	1696	716	320	207	708	811	239	999								
Etelä-Pohjanmaa	1372	269	343	86	1570	117	72	34	61	165	51	601	261							
Pohjanmaa	791	195	179	77	356	0	0	26	5	38	0	134	465	842						
Keski-Pohjanmaa	230	48	13	26	56	26	24	0	0	71	0	136	424	418	17					
Pohjois-Pohjanmaa	1248	230	131	107	508	109	91	48	84	480	198	671	522	297	881	3302				
Kainuu	281	6	11	0	41	49	25	58	34	637	101	90	54	22	37	1671	612			
Lappi	675	110	90	59	263	29	68	16	25	192	67	165	253	77	85	3004	376	3438		
Itä-Uusimaa	635	179	134	17	181	251	197	204	112	66	3	69	59	18	0	65	24	41	0	
Ulkomaat	4390	1064	340	363	798	305	436	205	110	244	175	361	133	257	135	636	147	429	224	1213



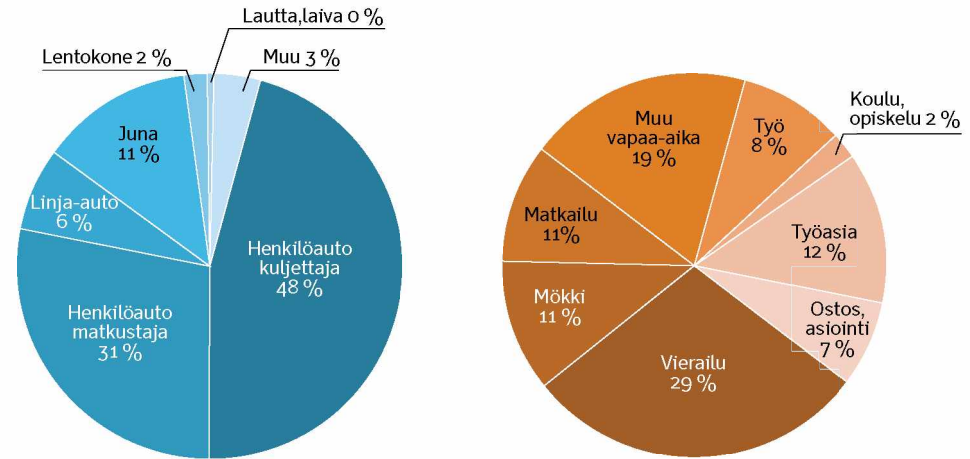
8.2 Pitkät kotimaanmatkat

Yli sata kilometriä pitkistä kotimaanmatkoista lähes kolme neljänestä tehdään henkilöautolla. Voimakkaimmin kasvaneet 100–300 kilometriä pitkät kotimaanmatkat ovat kuitenkin tyypillisesti sopivia myös junamatkoiksi. Juna onkin toiseksi käytetyin kulkutapa henkilöauton jälkeen. Sen osuus yli sata kilometriä pitkistä matkoista on kaikkiaan 11 prosenttia.

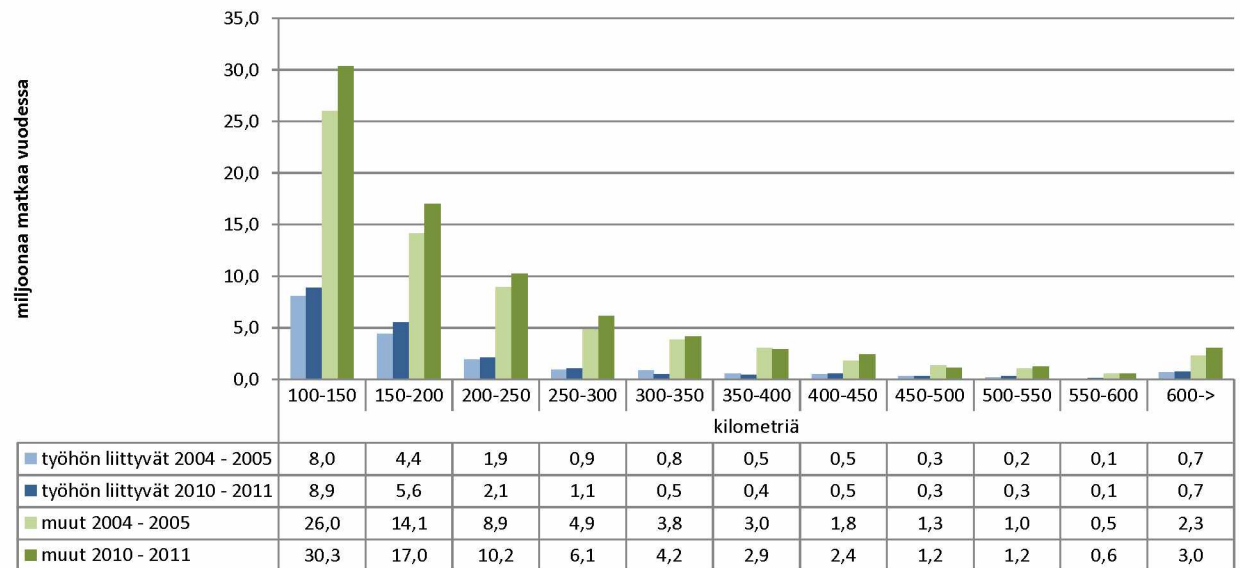
Yli sata kilometriä pitkistä kotimaanmatkoista 77 prosenttia liittyy ostoksiin, asiointiin ja vapaa-aikaan. Lyhimmillä matkoilla henkilöauto on yleisin käytetty kulkutapa, mutta kun matkojen pituudet kasvavat, yleistyvät juna ja lentokoneen käyttö.

Yli sata kilometriä pitkien kotimaanmatkojen määrä on kasvanut kuuden vuoden takaiseen tutkimukseen nähden 16 prosenttia. Pitkistä kotimaanmatkoista eniten ovat kasvaneet 100–300 kilometriä pitkät matkat ja toisaalta kaikkein pisimmät yli 600 kilometriä pitkät matkat. Kasvu koskee sekä työhön että vapaa-aikaan liittyviä matkoja.

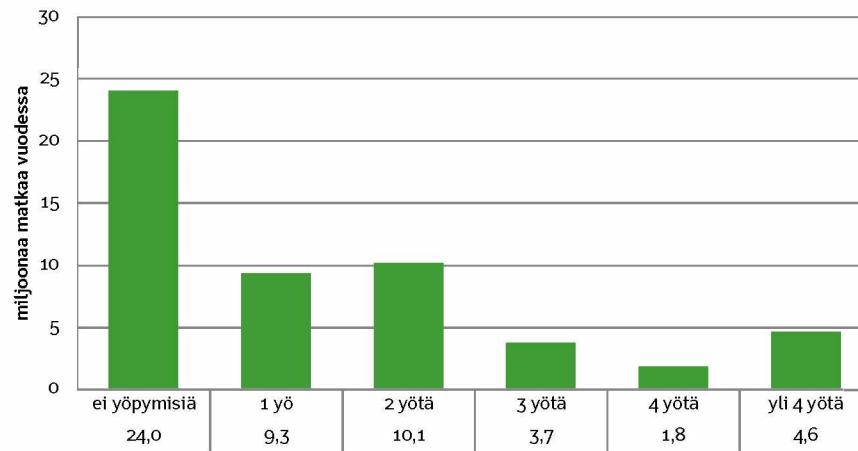
Yli sata kilometriä pitkistä kotimaanmatkoista 45 prosenttia on päivämatkoja, joihin ei sisälly lainkaan yöpymistä. Yöpymisen sisältävistä matkoista yleisimpiä ovat viikonloppumatkat, jotka sisältävät kaksi yöpymistä. Yleisimpiä yöpymispaikkoja ovat erilaiset ympärivuotiseen asumiseen tarkoitetut asunnot, yleensä tuttavien ja sukulaisten luona.



Kuva 78. Yli sata kilometriä pitkien kotimaanmatkojen (100 miljoonaa matkaa vuodessa) kulkutapaosuudet ja matkan tarkoituksien osuudet.

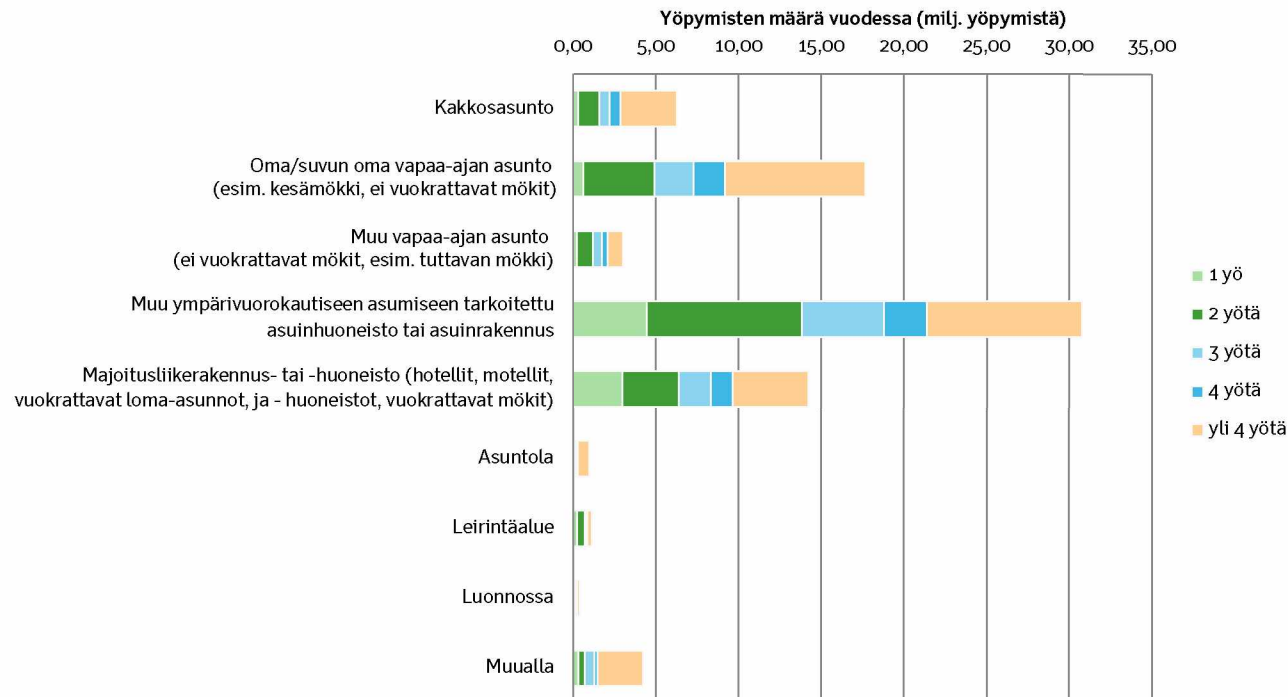


Kuva 79. Työhön ja vapaa-aikaan liittyvät yli sata kilometriä pitkät kotimaanmatkat vuosina 2004–2005 ja 2010–2011.



Kuva 80.

Yöpymisten määrän jakauma yli sata kilometriä pitkillä kotimaanmatkoilla.



Kuva 81.

Yöpymiset yli sata kilometriä pitkillä kotimaanmatkoilla, kaikkiaan 75 miljoonaa yöpymistä.

Taulukossa 27 on esitetty yleisimpien yli sata kilometriä pitkien kotimaanmatkojen matkaseurueiden keskimääräiset koot ja mukana olleiden alle 15-vuotiaiden lasten määrä keskimäärin. Suurimmat matkaseurueet löytyvät linja-autojen tilausajoilta, jolloin koko auto on varattu matkaseurueen käyttöön. Työasiamatkoja lukuun ottamatta matkaseurueet ovat henkilöautolla suurempia kuin junalla liikuttaessa.

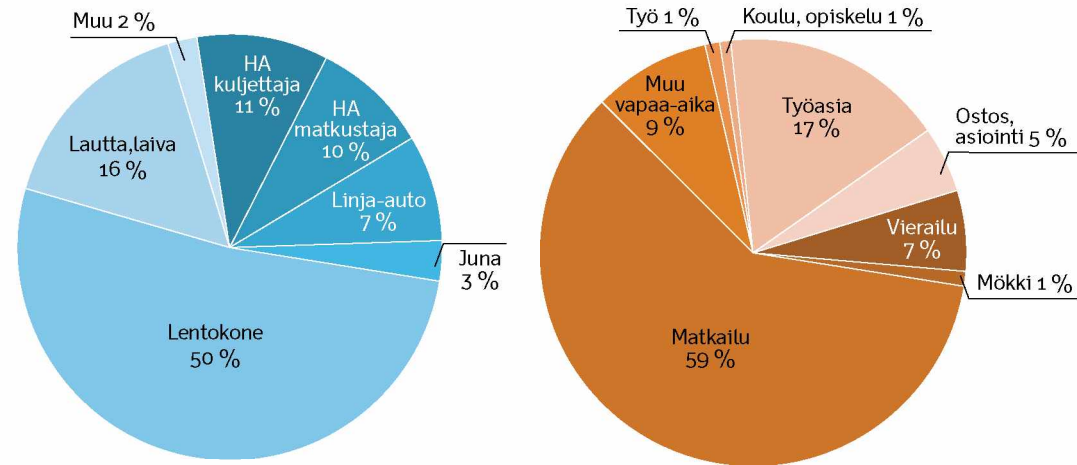
Taulukko 27. *Matkaseurueen keskipöytä ja mukana olleet alle 15-vuotiaat yleisimmillä yli sata kilometriä pitkillä kotimaanmatkoilla.*

Kulikutapa	matkan tarkoitus	seurueen keskipöytä	alle 15-vuotiaita keskimäärin
henkilöauto	koulu, opiskelu	1,1	0,0
	matkailu	2,4	0,4
	mökki	2,1	0,3
	ostos, asiointi	2,1	0,3
	työ	1,1	0,0
	työasia	1,3	0,0
	vierailu	2,0	0,4
juna	koulu, opiskelu	1,1	0,0
	matkailu	2,1	0,3
	mökki	1,4	0,1
	ostos, asiointi	1,7	0,3
	työ	1,0	0,0
	työasia	1,7	0,0
	vierailu	1,4	0,2
lentokone	matkailu	2,1	0,3
	työasia	2,0	0,2
linja-auto	matkailu	22,1	4,1
	työ	4,0	0,0
	työasia	15,5	0,0
	vierailu	2,6	0,2

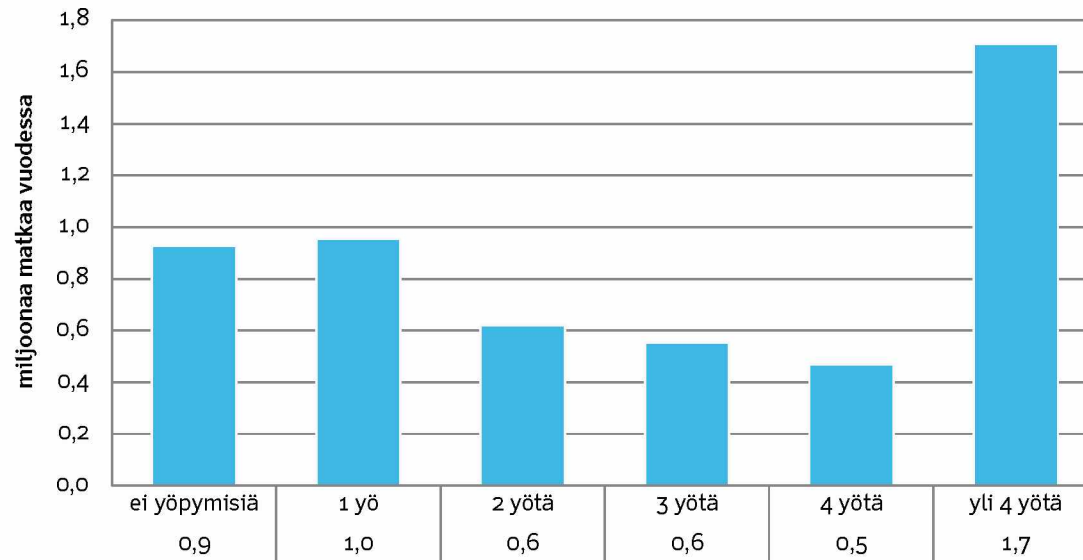
8.3 Pitkät ulkomaanmatkat

Suomalaiset tekevät vuodessa yli sata kilometriä pitkiä ulkomaanmatkoja 12 miljoonaa. Luvussa on mukana yli sata kilometriä pitkät matkat ulkomaille ja ulkomailla. Määrä on kasvanut 21 prosenttia kuuden vuoden takaiseen tilanteeseen nähden. Ulkomaan pitkistä matkoista suhteellisesti eniten ovat kasvaneet pitkäköt Länsi-Eurooppaan ja Aasiaan suuntautuvat työhön ja vapaa-aikaan liittyvät matkat.

Yli sata kilometriä pitkistä ulkomaanmatkoista 18 prosenttia liittyy työhön. Yleisin syy pitkiin ulkomaanmatkoihin on kuitenkin matkailu. Matkailun osuus on 59 prosenttia kaikista yli sata kilometriä pitkistä ulkomaanmatkoista. Pääosa, 82 prosenttia, yli sata kilometriä pitkistä ulkomaanmatkoista sisältää vähintään yhden yöpymisen. Kaikkiaan 12 miljoonaan yli sata kilometriä pitkään ulkomaanmatkaan liittyi 20 miljoonaa yöpymistä. Yöpymiset jakautuivat taulukon 28 osoittamalla tavalla.



Kuva 82. Yli sata kilometriä pitkien ulkomaanmatkojen (12 miljoonaa matkaa vuodessa) kulkutapaosuudet ja matkan tarkoituksien osuudet.



Kuva 83. Yöpymisten määrän jakauma yli sata kilometriä pitkillä ulkomaanmatkoilla.

Taulukko 28. Yöymispaikat yli sata kilometriä pitkillä ulkomaanmatkoilla.

Yöymispaikka	osuus yöymisistä
• Kakkosasunto	2 %
• Oma tai suvun oma vapaa-ajan asunto (esim. kesämökki, ei vuokrattavat mökit)	2 %
• Muu vapaa-ajan asunto (ei vuokrattavat mökit, esim. tuttavien mökki)	0 %
• Muu ympärivuotiseen asumiseen tarkoitettu asuinhuoneisto tai asuinrakennus (esim. vierailupaikka sukulaisten tai ystävien luona)	12 %
• Majoitusliikerakennus- tai -huoneisto (hotellit, motellit, vuokrattavat loma-asunnot, ja - huoneistot, vuokrattavat mökit)	79 %
• Asuntola	0 %
• Leirintäalue	1 %
• Luonnossa	0 %
• Muualla	3 %
Yhteensä	100 %

Taulukko 29. Matkaseurueen keskipöytä ja mukana olleet alle 15-vuotiaat yleisimmillä yli sata kilometriä pitkillä ulkomaanmatkoilla.

Kulutuspaikka	matkan tarkoitus	seurueen keskipöytä	alle 15- vuotiaita keskimäärin
henkilöauto	matkailu	2,5	0,4
juna	matkailu	7,3	1,5
lautta,laiva	matkailu	8,3	0,9
lentokone	matkailu	4,1	0,7
	työasia	3,6	0,0
	vierailu	2,1	0,5
linja-auto	matkailu	14,3	1,6

Taulukossa 30 on tarkasteltu suomalaisten kulkutapojen käyttöä rajalle saavuttaessa ja sieltä lähdettäessä. Taulukko kuvaa matkaketjun kulkutapoja ennen rajaa ja rajan jälkeen. Rajanylityspaikoja ovat niin lentoasemat, satamat kuin rajanylityspaikat maanteilläkin.

Reilussa 40 prosentissa rajanylityksistä käytetään henkilöautoa Suomen puolella rajaa. Toiseksi yleisin kulkutapa Suomen puolella on linja-auto. Sen osuus on noin 20 prosenttia. Taksin osuus on vajaa 20 prosenttia.

Yli puolet suomalaisista saapuu Suomen rajalle tai lähtee Suomen rajalta lentäen. Lautan osuus on noin 30 prosenttia.

Taulukko 30. Rajanylityksien yhteydessä käytetyt kulkutavat rajalle saavuttaessa ja sieltä lähdettäessä (11 miljoonaa rajanylitystä vuodessa).

kulkutapa	Tuhatta matkaa vuodessa			
	Ulkomaille mentäessä		Suomeen saavuttaessa	
	Suomen puolella	Ulko- mailla	Ulko- mailla	Suomen puolella
henkilöauto	2427	618	631	2189
jalankulku	401	26	45	472
linja-auto	1079	141	157	893
raitiovaunu, metro	32	2	0	29
juna	43	29	30	37
taksi	905	18	56	852
lentokone, helikopteri	243	2796	2573	310
lautta, laiva	39	1498	1387	89
muu	60	101	60	66
yhteensä	5229	5229	4938	4938

Käsitteet

Matka

Matka on siirtymistä paikasta toiseen, esimerkiksi kotoa kauppaan tai työpaikalle. Meno ja paluu ovat erillisiä matkoja. Matkoiksi luetaan kaikki matkat, myös lyhyet, jos ne ulottuvat pihapiirin ulkopuolelle. Pihapiiri voi tarkoittaa vastaanajan oman kodin pihapiiriä tai muuta sen hetkistä oleskelupaikkaa ympäröivää pihapiiriä.

Matkoiksi ei lasketa liikkumista omassa pihapiirissä tai tilalla eikä ammattiautoilijoiden ja muiden liikennevälineissä työskentelevien työssään tekemiä matkoja.

Yli 100 km pitkä matka

Yli sata kilometriä pitkäksi matkaksi luetaan matkat, joiden matkan pituus lähtöpaikasta pääasialliseen määräpaikkaan on vähintään sata kilometriä. Matkan aikana voi olla pysähdyksiä.

Matkaluku

Matkaluvulla tarkoitetaan henkilön määrättyä ajanjaksona tekemien matkojen yhteenlaskettua lukumäärää. Tässä tutkimuksessa matkaluvun yksikköinä on käytetty matkalukua vuorokaudessa (matkaa/vrk) tai vuodessa (matkaa/v).

Matkasuorite

Matkasuoritteella tarkoitetaan henkilön määrättyä ajanjaksona tekemien matkojen yhteenlaskettua pituutta. Tässä tutkimuksessa matkasuoritteen yksikköinä on käytetty kilometriä vuorokaudessa (km/vrk) tai vuodessa (km/v).

Kokonaismatka-aika

Kokonaismatka-ajalla tarkoitetaan henkilön määrättyä ajanjaksona tekemien matkojen yhteenlaskettua kestoa. Tässä tutkimuksessa kokonaismatka-ajan yksikkönä on käytetty minuuttia vuorokaudessa (min/vrk). Kokonaismatka-aikaan sisältyy myös kulkutavan vaihtoon ja pysähdyksiin kuluva aika.

Tutkimusjakso

Tutkimuspäivän matkoihin sisältyvät kaikki matkat klo 04.00 ja seuraavan aamun 03.59 välillä. Tutkimusjakso on siis kokonainen vuorokausi alkaen klo 04.00.

Yli sadan kilometrin henkilöautomatkoilla tutkimusjaksolla tarkoitetaan 2 viikon eli 14 päivän jaksoa, joka lasketaan päivittäisten matkojen tutkimuspäivää edeltäneestä päivästä taaksepäin. Muilla kulkutapojen yli sata kilometriä pitkien matkojen tutkimusjakso on 4 viikkoa eli 28 päivää.

Tutkimusjakson matkoihin luetaan kaikki matkat, jotka alkavat määritellyn jakson aikana. Matkat on merkitty alkavaksi sellaisesta matkakohteesta, joka osuu ajallisesti tarkastelujaksoon.

Matkan tarkoitus

Matkan tarkoituksella ilmaistaan koko matkan pääasiallista syytä. Todellisuudessa syitä liikkumiseen voi olla useita, eikä pääasiallinen syy aina ole selkeä. Mikäli vastaaja ei osannut itse sanoa matkan pääasiallista tarkoitusta, ohjasi haastattelija valinnassa ja pääasialliseksi tarkoitukseksi valittiin matkakohde, jossa vietettiin eniten aikaa.

Työmatka

- itse maksettu kodin ja työpaikan välinen matka

Koulu- tai opiskelumatka

- opiskelumatka, koulumatka tai lapsen oma matka päivähoitopaikkaan

- varusmiesten varuskuntamatkat

Työasiamatka

- työajalla tehty työasiamatka (työnantajan maksama työhön liittyvä matka)

- vapaa-ajalla tehty työasiamatka (matka on työnantajan maksama, mutta matka tehdään vapaa-ajalla)

Ostos- ja asiointimatkat

- päivittäistavaroiden osto
- muu ostosmatka
- asiointimatka
- toisen henkilön kyyditseminen

Mökkimatka

- matkat henkilön käytävissä olevaan vapaa-ajan asuntoon.

Vierailumatka

- vierailu ystävien, tuttavien tai sukulaisten luokse

Muu vapaa-ajan matka

- muu vapaa-ajan matka, esimerkkeinä elokuvissa käynti, harrastukset, ulkoilu, kävelylenkki, koiran ulkoilutus tms.

Kulutusvaihtoehdot

Pääasiallinen kulutusvaihtoehto on ilmoitettu koko matkakäytölle. Tämän lisäksi tutkimuksessa on kerätty tiedot kaikista matkan eri osilla käytetyistä kulutusvaihtoehdoista. Kulutusvaihtoehtoja tutkimuksessa oli kaikkiaan noin 30. Pääryhmät ovat:

KEVYTLIIKENNE

- **Jalankulku:** kävely, juoksu, potkukelkka, potkupyörä, rollaattori, pyörätuoli
- **Polkupyörä**
- **Muu kevytliikenne:** sukset, rullasukset, rullaluistimet

JULKINEN LIIKENNE

- **Linja-auto:** lähiliikenne, kaukoliikenne, tilausajo, erittelemätön
- **Metro, raitiovaunu**
- **Juna:** lähiliikennejuna, taajamajuna tai kiskobussi, yöjuna, kaukoliikenteen päiväjuna (myös pendolino), kaukoliikenteen yöjuna, Venäjän liikenteen kaukojuna, erittelemätön juna
- **Taksi:** taksi, minibussi, tilataksi, invataksi, koulutaksi
- **Lentokone:** tilauslento, reittilento, erittelemätön
- **Muu julkinen liikenne:** lautta, laiva, lossi, muu kulutusvaihtoehto

YKSITYINEN AJONEUVOLIIKENNE

- **Henkilöauto, kuljettaja**
- **Henkilöauto, matkustaja**
- **Muu yksityinen liikenne:** matkailuauto, pakettiauto, kuorma-auto, traktori, työkone, moottoripyörä, moottorikelkka, mönkijä, golf-auto, mopedi, skootteri, mopoauto, erilaiset veneet¹³, kanootti, hevonen, koiravaljakko, muu eläinkyty, lasku-/liitovarjo, uinti

Pääasiallinen kulutusvaihtoehto

Pääasiallinen kulutusvaihtoehto on se, jota henkilö on omasta mielestään käyttänyt pääasiallisesti matkan aikana. Jos henkilö ei osaa sanoa tätä, niin haastattelija on antanut seuraavan ohjeen: Pääasiallinen kulutusvaihtoehto on se, josta kilometrejä kertyi eniten.

13 moottorilliset ja moottorittomat

Tutkimusmenetelmät

Vuoden 2010–2011 henkilöliikennetutkimus toteutettiin puhelinhaastatteluna. Otokseen valituille henkilöille lähetettiin tutkimuslomakkeet ja kirje, jossa kerrottiin tutkimuksen tavoitteista ja ajankohta jolloin haastattelija yrittäisi ottaa ensimmäistä kertaa yhteyttä. Ennen tutkimuspäivää vastaajat saivat vielä matkapuhelimeensa muistutuksen tutkimuksesta. Haastattelut toteutettiin suomen, ruotsin, englannin ja venäjän kielellä.

Tutkimuksen laadun varmistamiseksi haastattelijat koulutettiin ennen haastattelujen aloittamista. Aineiston keräystä seurattiin joka kuukausi. Haastattelijat saivat säännöllisesti palautetta haastattelujen onnistumisesta ja tällä tavoin pyrittiin saamaan mahdollisimman tasalaatuista aineistoa.

Henkilöliikennetutkimuksessa selvitettiin kuusi vuotta täyttäneiden Suomessa henkikirjoitetujen henkilöiden liikkumista. Otos poimittiin koko maasta Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Tutkimusjakso oli 06/2010–05/2011. Tutkimus toteutettiin ympärivuotisena ja jokaisena vuoden päivänä, jotta se antaisi mahdollisimman hyvän kuvan myös liikkumisen ajallisista vaihteluista.

Tutkimuksen otoskoko oli noin 20 000. Yhden tutkimuspäivän otoskoko oli 55 henkilöä. Otokseen valittuja henkilöitä yritettiin tavoittaa seitsemänä peräkkäisenä päivänä varsinaisen tutkimuspäivän jälkeen, kuitenkin niin, että loma-aikoina ja pyhinä tavoitusjaksoa pidennettiin tarpeen mukaan. Tavoitusyrityksiä yhden vuorokauden aikana oli yhteensä viisi eri vuorokaudenaikoina. Kaikkiaan tavoitusyrityksiä oli enimmillään 35.

Keskeisten matkakäsitteiden luotettavuus

Keskeisille liikkumisen suureille on laskettu 95 prosentin luottamusväli ja laatuluokka, joka kuvaa tilastollisen suureen luotettavuutta.

95 prosentin luottamusväli tarkoittaa, että kukin annettu tilastollinen suure, kuten esimerkiksi matkaluku, on 95 prosentin todennäköisyydellä annetun luottamusvälin sisällä.

Laatuluokat taas määräytyvät prosenttisen variaatiokertoimen mukaan. Prosenttinen variaatio-

kerroin ρ määritellään keskiarvon keskivirheen ja keskiarvon suhteena.

$$\rho = \frac{s.e.\bar{y}}{\bar{y}} * 100\%$$

Prosenttisessa variaatiokertoimessa on otettu huomioon myös aineiston laajennus sukupuolen, ikäryhmän ja talouden koon mukaan.

ρ	laatuluokka	kuvaus
alle 5%	A	hyvä
5–15%	B	kohtalainen
15–30%	C	heikko
yli 30%	D	erittäin heikko

Taulukko L3-1. Keskeisten matkan tarkoitusta kuvaavien kotimaanmatkojen tunnusluvut, niiden laatuluokka (A–D) ja 95 prosentin luottamusrajat.

Matkan tarkoitus	Keskimääräinen matkaluku (matkaa/hlö/vrk)		Matkan keskipituus (km/matka)		Vuorokauden matkasuorite (km/hlö/vrk)		Keskimääräinen matka-aika (min/matka)		Vuorokauden kokonaismatka-aika (min/hlö/vrk)	
	arvo (laatu)	95% luottamusväli	arvo (laatu)	95% luottamusväli	arvo (laatu)	95% luottamusväli	arvo (laatu)	95% luottamusväli	arvo (laatu)	95% luottamusväli
työ	0,48 (A)	0,46 – 0,50	16,0 (A)	15,2 – 16,8	7,6 (B)	6,7 – 8,6	22,1,0 (A)	21,4 – 22,7	10,5 (A)	9,7 – 11,3
koulu, opiskelu	0,19 (A)	0,17 – 0,21	7,3 (B)	6,5 – 8,1	1,4 (C)	0,7 – 2,1	18 (A)	17 – 18,9	3,4 (B)	2,7 – 4,2
työasia	0,11 (C)	0,07 – 0,14	41,4 (B)	40,6 – 42,2	4,4 (D)	1,3 – 7,5	38,5 (B)	34,6 – 42,4	4,0 (C)	1,9 – 6,2
ostos, asiointi	1,01 (A)	0,98 – 1,05	7,3 (A)	6,5 – 8,1	7,4 (A)	6,8 – 8,0	13,1 (A)	12,9 – 13,4	13,3 (A)	12,7 – 14
vierailu	0,33 (A)	0,30 – 0,35	23,9 (A)	23,1 – 24,7	7,8 (B)	6,1 – 9,5	26,9 (A)	25,3 – 28,5	8,8 (B)	7,4 – 10,2
mökki	0,04 (C)	0,03 – 0,05	55,1 (B)	54,3 – 55,9	2,2 (D)	0,7 – 3,6	51,6 (B)	46,4 – 56,7	2,0 (C)	0,9 – 3,1
muu vapaa-aika	0,74 (A)	0,71 – 0,76	14,4 (A)	13,6 – 15,2	10,6 (B)	9,2 – 12,0	31,7 (A)	30,6 – 32,9	23,3 (A)	21,8 – 24,8
kaikki	2,89 (A)	2,78 – 3,01	14,3 (A)	13,8 – 14,8	41,4 (A)	39,7 – 43,1	22,7 (A)	22,2 – 23,1	65,5 (A)	64,0 – 67,0

Taulukko L3-2. Keskeisten kulkutapojen käyttöä kuvaavien kotimaanmatkojen tunnusluvut, niiden laatuluokka (A–D) ja 95 prosentin luottamusrajat.

Kulkutapa	Keskimääräinen matkaluku (matkaa/hlö/vrk)		Matkan keskipituus (km/matka)		Vuorokauden matkasuorite (km/hlö/vrk)		Keskimääräinen matka-aika (min/matka)		Vuorokauden kokonaismatka- aika (min/hlö/vrk)	
	arvo (laatu)	95% luottamusväli	arvo (laatu)	95% luottamusväli	arvo (laatu)	95% luottamusväli	arvo (laatu)	95% luottamusväli	arvo (laatu)	95% luottamusväli
jalankulku	0,61 (A)	0,58 – 0,64	1,6 (A)	1,5 – 1,7	1,0 (A)	0,9 – 1,1	21,7 (A)	21 – 22,4	13,3 (A)	12,4 – 14,2,0
polkupyörä	0,24 (B)	0,21 – 0,27	3,1 (A)	2,9 – 3,2	0,7 (B)	0,6 – 0,9	15,7 (A)	14,9 – 16,4	3,7 (B)	3,1 – 4,4
muu kevyt	0,01 (D)	0,00 – 0,02	9,5 (B)	8,0 – 10,9	0,1 (D)	0,0 – 0,2	75,1 (B)	64,7 – 85,6	0,5 (D)	0,0 – 1,5
<i>kevyt liikenne yhteensä</i>	<i>0,86 (A)</i>	<i>0,82 – 0,89</i>	<i>2,1 (A)</i>	<i>2,0 – 2,2</i>	<i>1,8 (A)</i>	<i>1,7 – 1,9</i>	<i>20,4 (A)</i>	<i>19,9 – 21</i>	<i>17,6 (A)</i>	<i>16,6 – 18,5</i>
henkilöauto, kuljettaja	1,25 (A)	1,21 – 1,29	16,7 (A)	16,1 – 17,3	20,8 (A)	19,5 – 22,1	19,3 (A)	18,8 – 19,8	24 (A)	22,9 – 25,2
henkilöauto, matkustaja	0,44 (A)	0,41 – 0,47	20,6 (A)	19,2 – 22,1	9,1 (A)	7,4 – 10,8	23,5 (A)	22,2 – 24,8	10,4 (B)	8,8 – 11,9
<i>henkilöauto yhteensä</i>	<i>1,69 (A)</i>	<i>1,65 – 1,73</i>	<i>17,7 (A)</i>	<i>17,2 – 18,3</i>	<i>29,9 (A)</i>	<i>28,4 – 31,4</i>	<i>20,4 (A)</i>	<i>19,9 – 20,9</i>	<i>34,4 (A)</i>	<i>33,1 – 35,7</i>
<i>muu yksityinen</i>	<i>0,11 (C)</i>	<i>0,07 – 0,15</i>	<i>16,9 (B)</i>	<i>14,8 – 18,9</i>	<i>1,8 (C)</i>	<i>0,4 – 3,3</i>	<i>26,8 (B)</i>	<i>23,8 – 29,9</i>	<i>2,9 (D)</i>	<i>1,1 – 4,7</i>
linja-auto	0,14 (B)	0,12 – 0,15	21,6 (B)	18,7 – 24,6	3,0 (B)	1,3 – 4,6	40,8 (A)	38 – 43,6	5,6 (B)	4,0 – 7,2
juna	0,03 (C)	0,02 – 0,05	86,2 (B)	72,0 – 100,4	2,7 (C)	0,0 – 6,0	85,7 (B)	75,2 – 96,2	2,7 (D)	0,2 – 5,1
raitiovaunu, metro	0,03 (C)	0,01 – 0,05	7,3 (A)	6,7 – 8,0	0,2 (C)	0,0 – 0,5	27,6 (A)	25,9 – 29,3	0,9 (D)	0,2 – 1,5
taksi	0,03 (C)	0,01 – 0,05	11,0 (B)	9,7 – 12,3	0,3 (C)	0,0 – 0,7	19,4 (A)	17,7 – 21	0,6 (D)	0,1 – 1,1
lentoliikenne	0,003 (D)	0,00 – 0,01	472 (B)	381 – 563	1,5 (D)	0,0 – 8,1	158 (B)	116 – 200	0,5 (D)	0,0 – 3,2
lauttaliikenne ja muu	0,004 (D)	0,00 – 0,02	69,6 (C)	39,1 – 100,2	0,3 (D)	0,0 – 2,4	100,9 (C)	55 – 147	0,4 (D)	0,0 – 3,7
<i>julkinen liikenne yhteensä</i>	<i>0,24 (A)</i>	<i>0,22 – 0,26</i>	<i>33,9 (B)</i>	<i>30,4 – 37,3</i>	<i>8,0 (A)</i>	<i>5,4 – 10,7</i>	<i>44,6 (A)</i>	<i>42,0 – 47,1</i>	<i>10,6 (B)</i>	<i>8,7 – 12,5</i>
kaikki	2,89 (A)	2,85 – 2,94	14,3 (A)	13,9 – 14,8	41,4 (A)	39,7 – 43,1	22,7 (A)	22,2 – 23,1	65,5 (A)	64,0 – 67,0

Liik
enne
vira
sto

ISBN 978-952-255-103-0
www.liikennevirasto.fi
