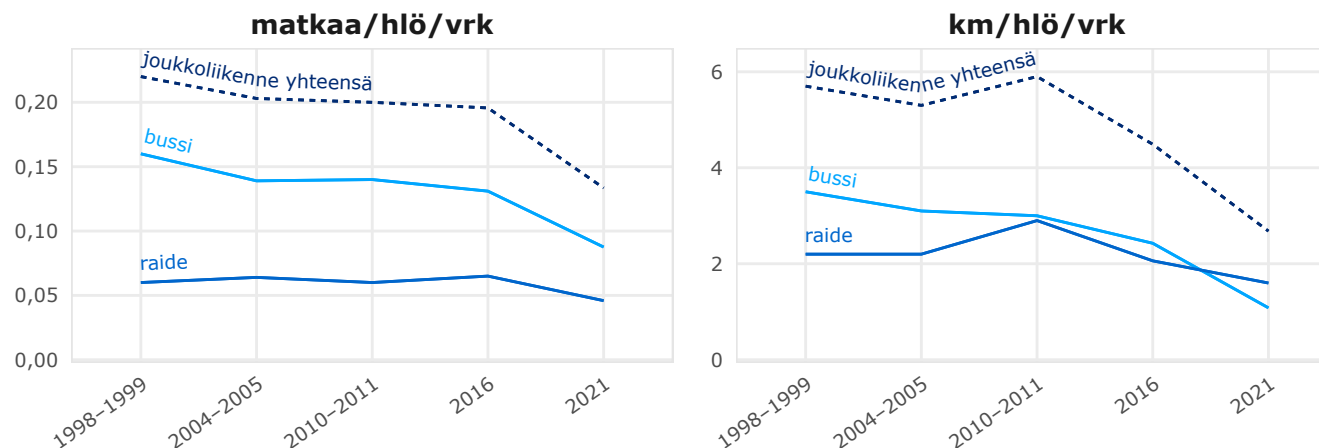


## Joukkoliikenteen osuus kaikista matkoista oli kuusi prosenttia

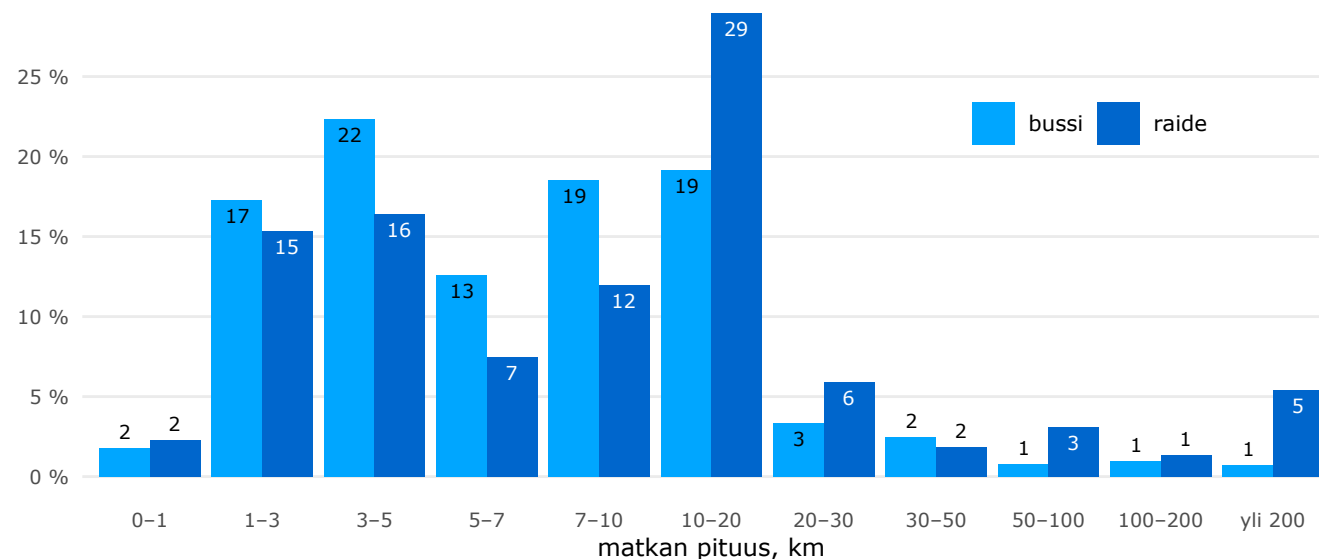
Joukkoliikenteen kulkutapaosuus vuonna 2021 oli 6 %, kun mukaan lasketaan junalla, bussilla, raitiovaunulla ja metrolla tehdyt matkat. Näistä matkoista bussin osuus oli 66 %. Junan osuus oli 16 % ja raitiovaunun ja metron osuus yhdessä 19 %. Joukkoliikenteen osuus kotimaan matkasuoritteesta oli hieman kulkutapaosuutta suurempi, 8 %.

Sekä kulkutapaosuus että osuus matkasuoritteesta ovat laskeneet vuodesta 2016, jolloin kulkutapaosuus oli 7 % ja osuus matkasuoritteesta 11 %. Joukkoliikenteen matkaluku on laskenut vuodesta 1999 lähtien. Bussin matkaluku on laskenut raide liikennettä enemmän. Vuonna 2021 joukkoliikenteen käyttöä vähensi korona-pandemia.

Bussimatkojen keskipituus oli 12,4 km ja raide liikennematkojen 31,4 km. Bussilla kuljetuista matkoista 41 % oli pituudeltaan alle 5 kilometriä ja 8 % yli 20 kilometriä. Raideliikennematkat olivat keskimäärin pidempiä kuin bussimatkat, joskin kaupunkiraiteilla tehtyjen matkojen määrä näkyy suurena alle 20 kilometriä pitkien matkojen määränä. Kaukojunamatkat näkyvät raideliikenteen pituusjakaumassa, jossa yli 20 kilometriä pitkien matkojen osuus on 17 % ja yli 200 kilometrin matkojakin on 5 %.



Joukkoliikenteen matkaluku ja matkasuorite vuosina 1999-2021.

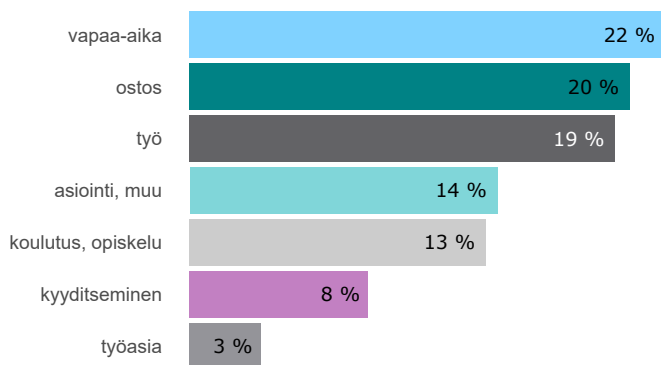


Joukkoliikennematkojen pituusjakauma.

## Joukkoliikenteellä tehtiin eniten vapaa-ajan matkoja

Joukkoliikennematkojen suurimmat matkaryhmät olivat vapaa-ajanmatkat (22 %), ostosmatkat (20 %) ja työmatkat (19 %). Ostos- ja työmatkojen osuus joukkoliikennematkoista oli samaa tasoa kuin vastaavien matkaryhmien osuus kaikilla kulkutavoilla tehdyistä matkoista. Vapaa-ajanmatkojen osuus taas oli selvästi pienempi joukkoliikennematkoista kuin kaikilla kulkutavoilla tehdyistä matkoista.

Joukkoliikennematkoista 13 % oli koulutus- ja opiskelumatkoja, mikä on suurempi näiden matkojen osuus kuin kaikilla kulkutavoilla tehdyistä matkoista (5 %). Koulumatkat sisältyvät koulutus- ja opiskelumatkoihin.



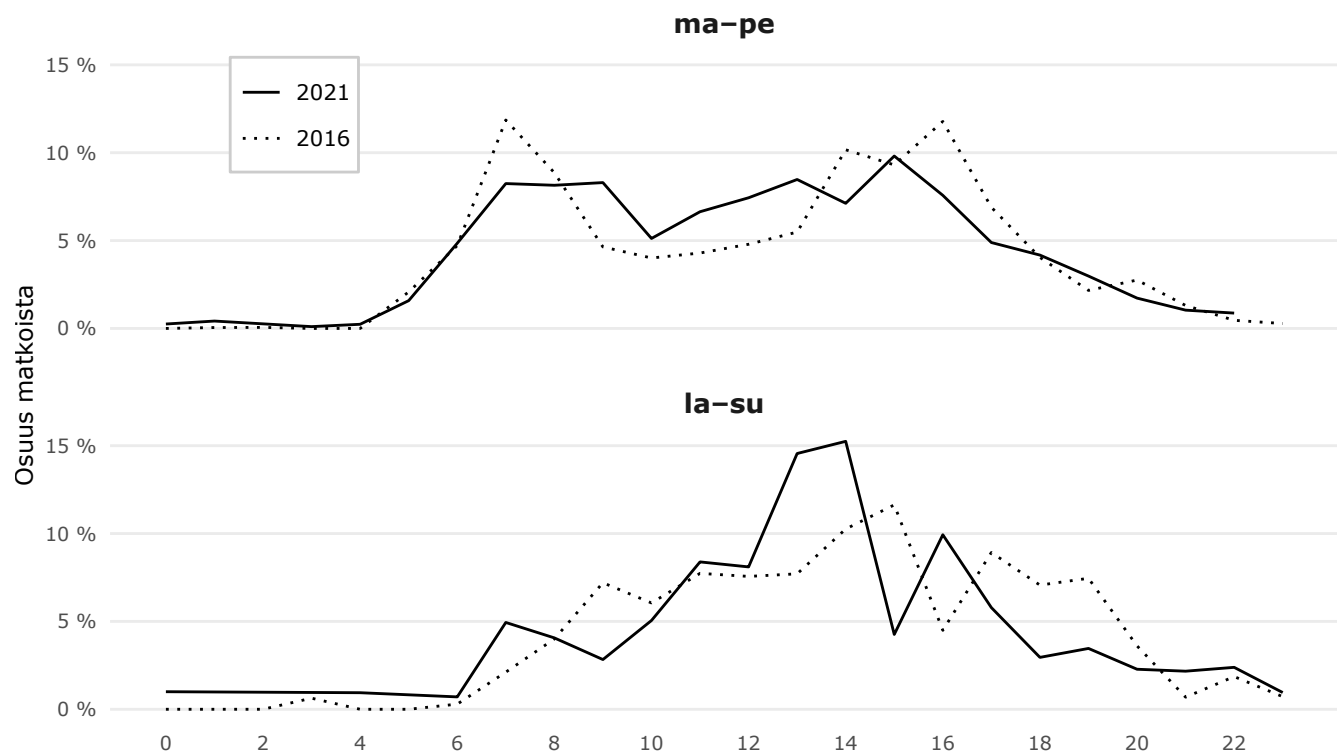
*Joukkoliikennematkojen tarkoitukset (osuus kaikista joukkoliikennematkoista).*

## Joukkoliikenteen ruuhkahuiput madaltuivat

Joukkoliikenteen arkipäivien tuntivaihtelussa oli vuonna 2021 näkyvissä aamu- ja iltahuipputunnit klo 7–9 ja klo 15. Huipputunnit olivat selvästi matalammat kuin vuonna 2016, jolloin ne näkyivät tuntivaihtelussa jyrkempinä.

Joukkoliikenteen ruuhkahuippuihin vaikuttavat erityisesti työmatkat ja koulutus- ja opiskelumatkat. Työmatkoista 7 % tehtiin joukkoliikenteellä ja

koulutus- ja opiskelumatkoista 15 %. Näiden matkaryhmien matkat vähentyivät vuodesta 2016, jolloin työmatkojen osuus joukkoliikennematkoista oli 25 % ja koulutus- ja opiskelumatkojen 17 %. Koronapandemialla oli merkittävä vaikutus joukkoliikenteen käyttöön yleensä ja erityisesti näissä matkaryhmissä.



*Joukkoliikennematkojen tuntivaihtelu arkena ja viikonloppuna vuosina 2016 ja 2021.*

## Pysäkille yleensä käveltiin

Kaikista joukkoliikennematkoista 92 %:lla liityntäyhteytenä oli pelkkä jalankulku. Sekä polkupyörää että henkilöautoa käytettiin kumpaa-kin liityntäkulkuneuvona kolmella prosentilla joukkoliikennematkoista.

Joukkoliikennematkoista 16 % sisälsi vähintään yhden vaihdon joukkoliikennevälineestä toiseen. Bussin ja raideliikenteen välillä vaihdettiin 8 %:lla matkoista ja bussista toiseen bussiin 4 %:lla matkoista.

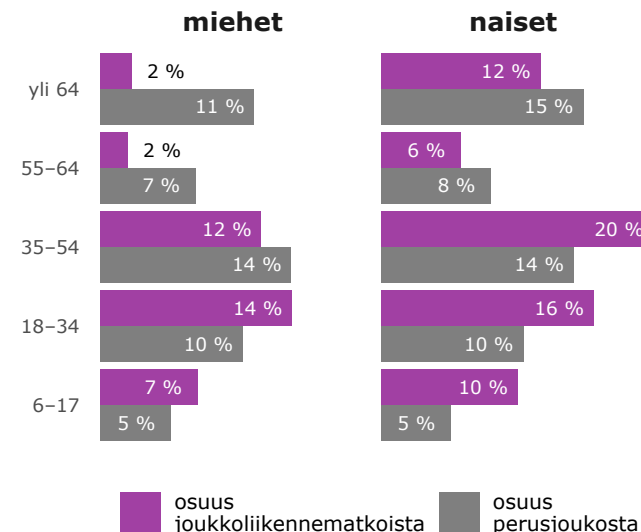
Kulutusväline	Osuus
Bussi + jalankulku	56 %
Raide + jalankulku	21 %
Bussi + raide + jalankulku	8 %
2 x bussi + jalankulku	4 %
2 x raide + jalankulku	2 %
Joukkoliikenne + henkilöauto + jalankulku	3 %
Joukkoliikenne + jalankulku + pyöräliikenne	2 %
3 x joukkoliikenne + jalankulku	1 %
2 x joukkoliikenne + jalankulku + pyöräliikenne	1 %
Muu matkaketju	2 %

Eriasteisten matkaketjujen osuus joukkoliikennematkoista. Joukkoliikenteen käytön useus eri ikä- ja sukupuoliryhmissä.

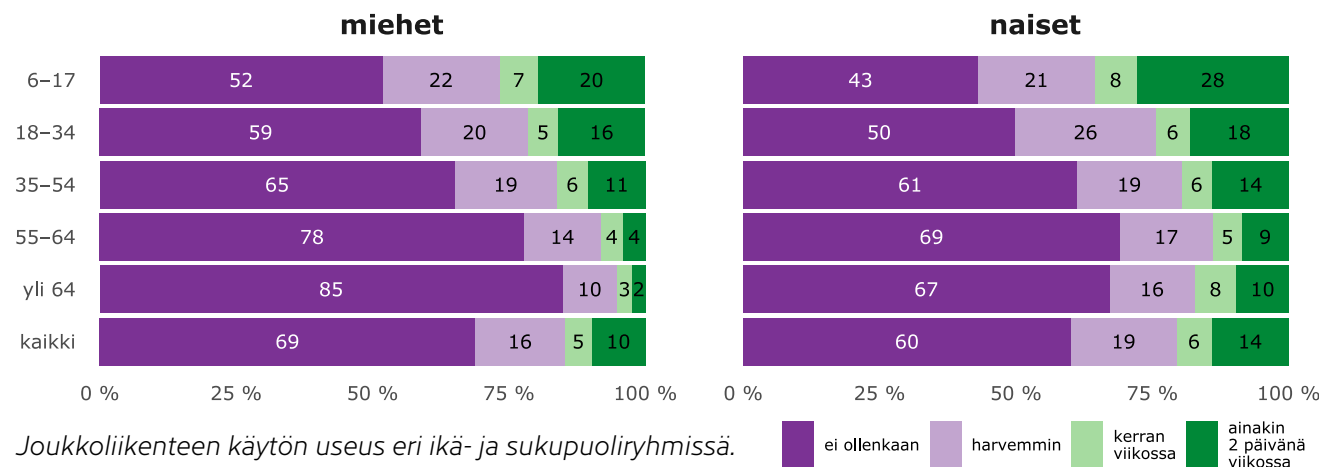
## Työkäiset naiset olivat joukkoliikenteen suurkuluttajia

Naiset tekivät 63 % kaikista joukkoliikennematkoista. Suurin yksittäinen käyttäjäryhmä olivat 35–54-vuotiaat naiset, jotka tekivät 20 % joukkoliikennematkoista. Naisten osuus oli miehiä suurempi kaikissa ikäluokissa, mutta lapsilla ja nuorilla aikuisilla ero sukupuolten välillä ei ollut yhtä merkittävä kuin vanhemmissa ikäluokissa. Erityisen suuri ero naisten ja miesten välillä oli yli 64-vuotiaiden joukkoliikenteen käytössä. Alle 55-vuotiaiden naisten osuus joukkoliikennematkoista on selvästi suurempi kuin heidän osuutensa vastaavista väestöryhmittä.

Yli 64-vuotiaiden naisten saman ikäisiä miehiä vilkkaampi joukkoliikenteen käyttö näkyi selvästi myös, kun vastaajilta kysyttiin joukkoliikenteen käytön useutta. Useimmin joukkoliikennettä käyttivät 6–17-vuotiaat naiset, joista 36 % käytti joukkoliikennettä vähintään kerran viikossa.

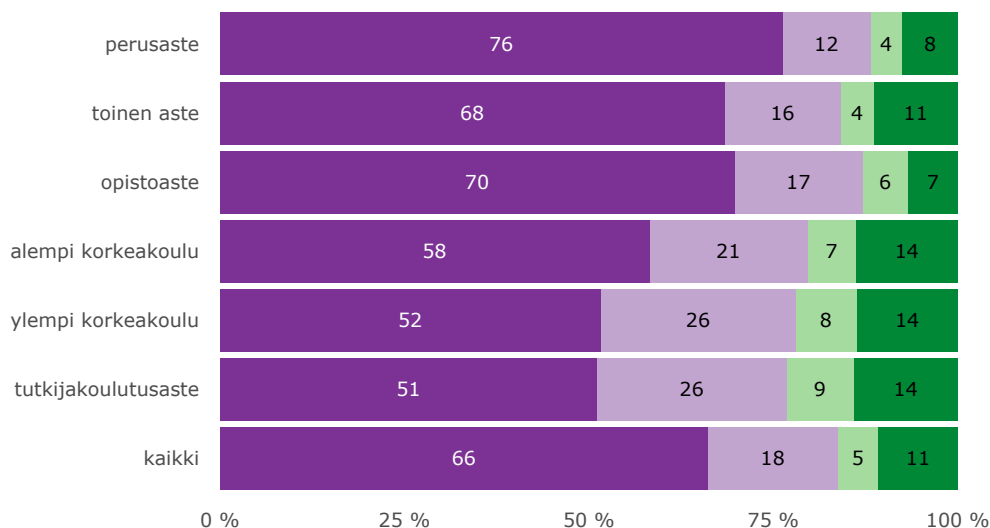


Sukupuoli- ja ikäryhmien osuudet perusjoukosta ja tehdyistä joukkoliikennematkoista.



## Sosioekonomiset taustat vaikuttivat joukkoliikenteen käyttöön

Koulutustausta vaikutti joukkoliikenteen käyttöön: matalammin koulutetut käyttivät joukkoliikennettä selvästi harvemmin kuin korkeammin koulutetut. Perusasteen suorittaneista 12 % käytti joukkoliikennettä vähintään kerran viikossa, kun ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneilla vastaava luku oli 22 %. Perusasteen suorittaneet vastasivat myös useimmin (76 %), että he eivät käytä koskaan joukkoliikennettä. Koulutusta ja joukkoliikenteen käyttöä tarkasteltaessa on hyvä huomata, että korkeasti koulutettuja asuu suhteessa enemmän kaupungeissa ja kaupungeissa joukkoliikenteen tarjonta on parempi kuin harvaan asutuilla alueilla. Koulutusaste ei siis yksin selitä eroja joukkoliikenteen käytön useudessa.



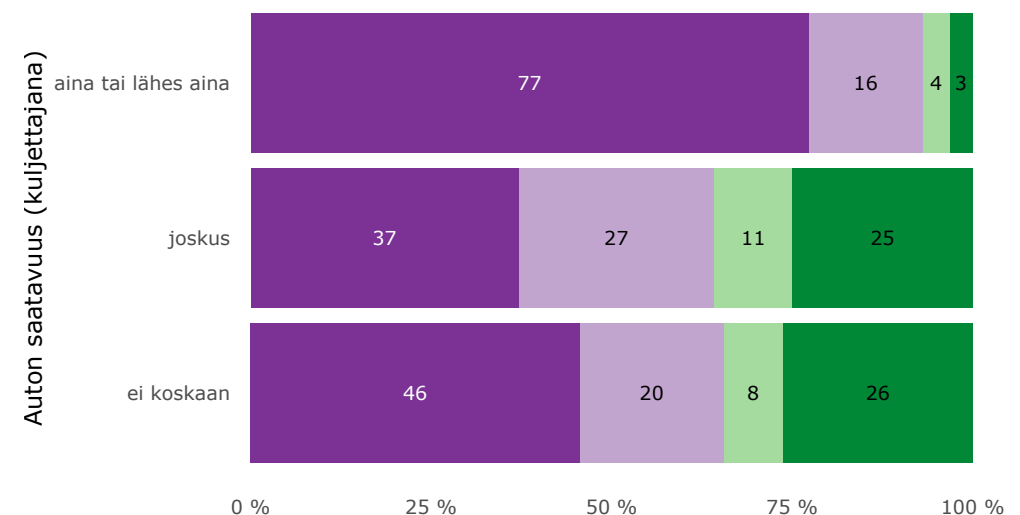
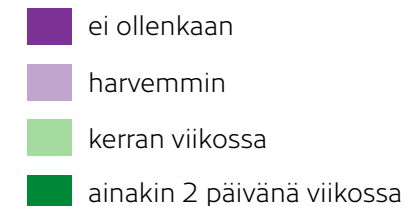
Joukkoliikenteen käytön useus koulutusasteen mukaan.

Perhekoon mukaan tarkasteltuna erot joukkoliikenteen käytössä olivat suhteellisen pieniä. Joukkoliikennettä käyttivät vähiten kahden hengen taloudessa asuvat: 13 % vähintään kerran viikossa. Yksin asuvista tai yli viiden hengen talouksissa asuvista yli 20 % käytti joukkoliikennettä vähintään kerran viikossa.

Henkilöauton käyttömahdollisuus vaikuttaa joukkoliikenteen käytön useuteen: 7 % henkilöistä, joilla auto oli käytettävissä kuljettajana aina tai lähes aina, käytti joukkoliikennettä vähintään kerran viikossa. Henkilöistä, joilla auto ei ollut koskaan käytössä kuljettajana, 34 % käytti joukkoliikennettä

vähintään kerran viikossa. Mahdollisuus käyttää autoa matkustajana vaikutti joukkoliikenteen käyttöön vastaavasti, mutta erot eri ryhmien välillä olivat pienemmät. Henkilöauton omistus on yleisempää harvaan asutuilla alueilla kuin kaupungeissa, mikä osaltaan vaikuttaa tulokseen.

Joukkoliikenteen käytön useus



Joukkoliikenteen käytön useus autonkäyttömahdollisuuden mukaan.

## Joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli suurin pääkaupunkiseudulla

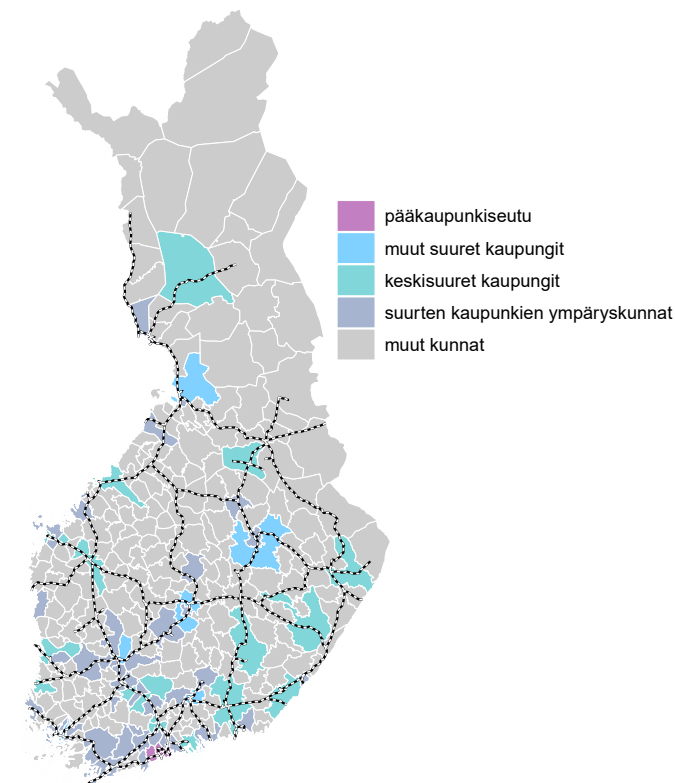
Pääkaupunkiseudulla asuvien kaikista matkoista 15 % tehtiin joukkoliikenteellä. Myös muissa suurissa kaupungeissa joukkoliikenteen osuus matkoista (7 %) oli suurempi kuin keskimäärin Suomessa (6 %). Pienin joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli muissa kunnissa asuvilla, 1 % kaikista matkoista.

Yli 100 kilometrin matkoista joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli 9 %.

Kuntaryhmien välisistä alle 100 kilometrin matkoista joukkoliikenteen osuus oli hyvin pieni lukuun ottamatta suurten kaupunkien ympäryskuntien ja pääkaupunkiseudun välisiä matkoja, joista joukkoliikenteen osuus oli 9 %. Kuntaryhmien välisistä yli 100 kilometrin matkoista joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli suurin muiden suurten kaupunkien ja muiden kuntien välisillä matkoilla (22 %).

Kuntaluokka	Pituusluokka	Kulkutapaosuus	Osuus suoritteesta
Pääkaupunkiseutu	Alle 100 km	15 %	17 %
Pääkaupunkiseutu	Kaikki	15 %	14 %
Muut suuret kaupungit	Alle 100 km	7 %	6 %
Muut suuret kaupungit	Kaikki	7 %	11 %
Keskisuuret kaupungit	Alle 100 km	3 %	3 %
Keskisuuret kaupungit	Kaikki	3 %	8 %
Suurten kaupunkien ympäryskunnat	Alle 100 km	3 %	4 %
Suurten kaupunkien ympäryskunnat	Kaikki	3 %	7 %
Muut kunnat	Alle 100 km	1 %	2 %
Muut kunnat	Kaikki	1 %	2 %
Kaikki kunnat	Alle 100 km	6 %	5 %
Kaikki kunnat	Yli 100 km	9 %	13 %
Kaikki kunnat	Kaikki	6 %	8 %

*Joukkoliikenteen kulkutapaosuus ja osuus matkasuoritteesta eri kuntaryhmissä vastaajan asuinpaikan mukaan. Yli 100 km matkahavainnot on jätetty osittain pois vähäisten matkahavaintojen vuoksi.*



### Kuntaryhmät

Suomen kunnat on henkilöliikennetutkimuksen otannassa ja osassa analyyseistä jaettu liikkumisen kannalta mahdollisimman samankaltaisiin ryhmiin.

Kuntaryhmiä olivat:

- pääkaupunkiseutu (Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen),
- muut suuret kaupungit (Tampere, Turku, Oulu, Lahti, Kuopio ja Jyväskylä),
- keskisuuret kaupungit,
- suurten kaupunkien ympäryskunnat
- aidot pienet kaupungit (jatkoissa kehyskunnat ja pienet kaupungit)
- muut kunnat.

## Joukkoliikennettä käytettiin paljon sisemmillä kaupunkialueilla

Joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus oli suurin, 11 %, maankäytöltään tiiveimmillä alueilla eli sisemmillä kaupunkialueilla asuvilla. Ulompien kaupunkialueiden asukkaiden matkoista joukkoliikenteen osuus, 5 %, oli lähellä koko maan keskiarvoa (6 %) ja muilla alueilla selvästi sen alle.

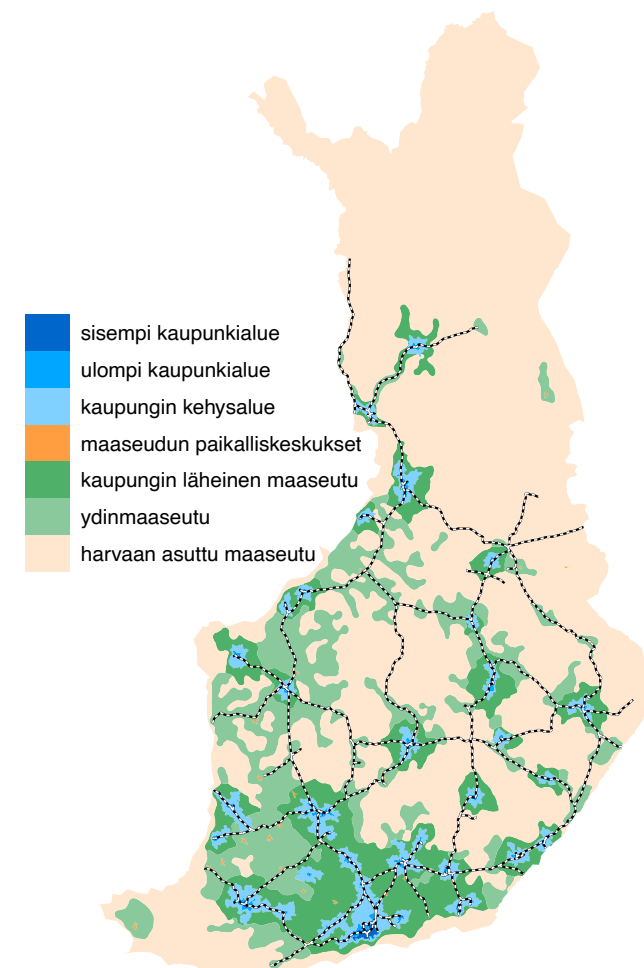
Joukkoliikenteellä tehtiin sisempien kaupunkialueiden sisäistä ja niiden välisistä matkoista 12 %. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli merkittävä (8 %) myös sisemmän ja ulomman kaupunkialueen välillä tehdyissä matkoissa. Sisempien kaupunkialueiden sisällä ja välillä tehtiin päivittäin noin 440 000 joukkoliikennematkaa.

Vyöhyke	Joukkoliikenteen kulkutapaosuus	Joukkoliikenteen osuus matkasuoritteesta
Sisempi kaupunkialue	11 %	15 %
Ulompi kaupunkialue	5 %	7 %
Kaupungin kehysalue	3 %	3 %
Maaseudun paikalliskeskukset	1 %	7 %
Kaupungin läheinen maaseutu	1 %	2 %
Ydinmaaseutu	2 %	2 %
Harvaan asuttu maaseutu	1 %	2 %

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus ja osuus matkasuoritteesta kaupunki-maaseutuluokittain.

Lähtöpaikka	Määräpaikka	Joukkoliikenne- matkat/vrk	Joukkoliikenteen Kulkutapaosuus
Sisempi kaupunkialue	Sisempi kaupunkialue	439 890	12 %
Sisempi kaupunkialue	Ulompi kaupunkialue	63 750	8 %
Sisempi kaupunkialue	Kaupungin kehysalue	7 760	4 %
Sisempi kaupunkialue	Maaseutuvyöhykkeet	10 220	4 %
Ulompi kaupunkialue	Sisempi kaupunkialue	65 460	8 %
Ulompi kaupunkialue	Ulompi kaupunkialue	26 790	2 %
Ulompi kaupunkialue	Kaupungin kehysalue	3 530	2 %
Ulompi kaupunkialue	Maaseutuvyöhykkeet	3 660	2 %
Kaupungin kehysalue	Sisempi kaupunkialue	7 640	4 %
Kaupungin kehysalue	Ulompi kaupunkialue	3 990	2 %
Kaupungin kehysalue	Kaupungin kehysalue	5 060	1 %
Kaupungin kehysalue	Maaseutuvyöhykkeet	1 570	1 %
Maaseutuvyöhykkeet	Sisempi kaupunkialue	8 730	4 %
Maaseutuvyöhykkeet	Ulompi kaupunkialue	4 690	3 %
Maaseutuvyöhykkeet	Kaupungin kehysalue	1 640	1 %
Maaseutuvyöhykkeet	Maaseutuvyöhykkeet	24 060	1 %

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus ja joukkoliikennematkojen määrä vuorokaudessa alueluokkien välillä ja sisällä.



Aineisto: MML Yleiskartta (5/2022), Tilastokeskus 2021  
Kaupunki-maaseutuluokitus (lähde: Tilastokeskus).

## Joukkoliikenne suosituinta suurilla kaupunkiseuduilla

Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten (TVV) alueista HSL-alueella joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli selvästi suurin, 14 %. Myös Tampereen ja Turun TVV-alueilla kulkutapaosuudet olivat Suomen keskiarvoa suurempia: Tampereella 8 %, Turussa 7 %. Harvaan asuttujen tai pienten TVV-alueiden tuloksia ei voitu laskea, jos alueen vastaajamäärä jäi alle sadan ja joukkoliikenteen matkahavainnot alle kymmenen.

TVV-alue	Matkaluku	Kulkutapaosuus
Etelä-Pohjanmaa	0,05	2 %
HSL	0,31	14 %
Jyväskylä	0,10	4 %
Kuopio	0,07	3 %
Lahti	0,06	3 %
Oulu	0,11	5 %
Pohjois-Pohjanmaa	0,03	1 %
Tampere	0,21	8 %
Turku	0,17	7 %
Uusimaa	0,08	3 %

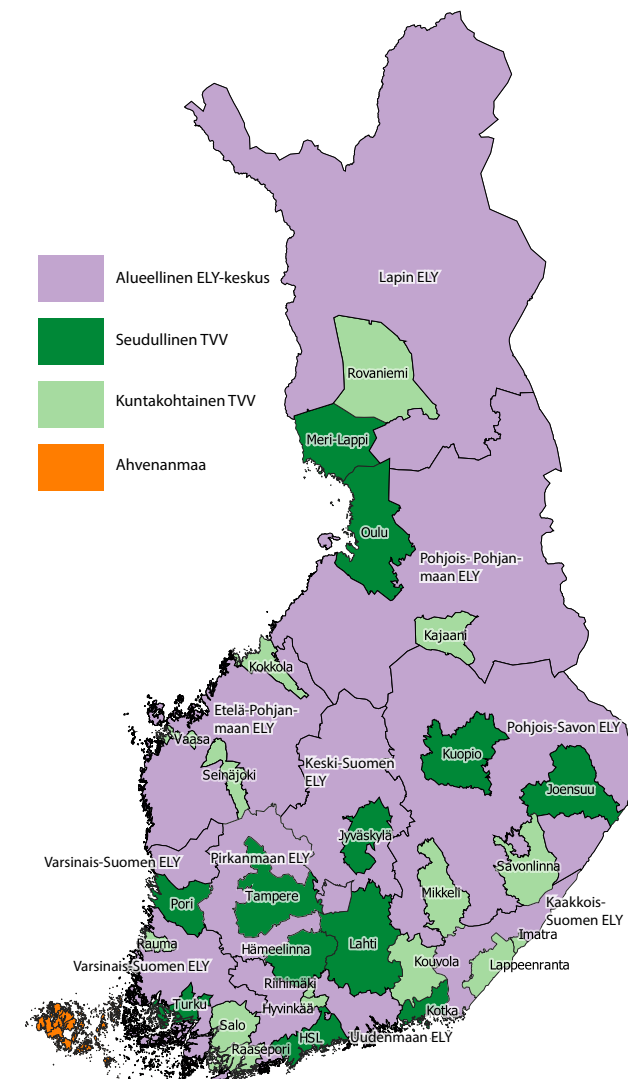
Joukkoliikenteen matkaluku ja kulkutapaosuus TVV-alueilla. Tuloksia alueilta, joissa vastaajamäärä oli alle 100 ja joukkoliikenteen matkahavainnot alle 10, ei ole esitetty.

## Pitkien joukkoliikennematkojen nopeudet kilpailukykyisiä

Joukkoliikennematkojen ja henkilöautomatkojen matkanopeuksia laskettiin seuduilta, joissa joukkoliikenteen matkahavainnot olivat riittävästi. Laskennassa käytettiin myös seutuotosten tietoja. Matkanopeus kuvaa matkaan käytettyä aikaa ovelta-ovelle. Joukkoliikennematkojen nopeus oli suurilla kaupunkiseuduilla noin puolet henkilöautomatkojen nopeudesta alle 20 kilometrin matkoilla. Pidemmällä matkoilla joukkoliikenteen nopeus oli kilpailukykyinen autoon verrattuna.

Otosalue	Nopeus, joukkoliikenne (km/h)	Nopeus, henkilö-auto (km/h)
Alle 20 km matkat		
Helsingin seutu	15,2	27,9
Oulun seutu	16,0	29,2
Tampereen seutu	16,8	29,2
Turun kaupunkiseutu	13,0	27,0
Yli 20 km matkat		
Helsingin seutu	55,8	59,0
Oulun seutu	.	60,4
Tampereen seutu	.	60,1
Turun kaupunkiseutu	.	56,7

Joukkoliikennematkojen ja henkilöautomatkojen nopeuksia muutamilla kaupunkiseudulla. Alle sadan havainnon tietoja ei ole esitetty.



TVV-alueet (lähde: Traficom).