

## Työmatkoista pääosa tehtiin henkilöautolla

Työmatkoja oli vuonna 2021 kaikista suomalaisten tekemistä matkoista 16 % ja työasiamatkoja 4 %. Vuonna 2016 vastaavat luvut olivat 15 % ja 4 %.

Koko tutkimuksen perusjoukon eli kuusi vuotta täyttäneiden suomalaisten työmatkojen matkaluku oli 0,36 matkaa/vrk, mikä tarkoittaa vajaata 132 työmatkaa vuodessa. Perusjoukon työmatkojen matkaluku vähentyi vuodesta 2016.

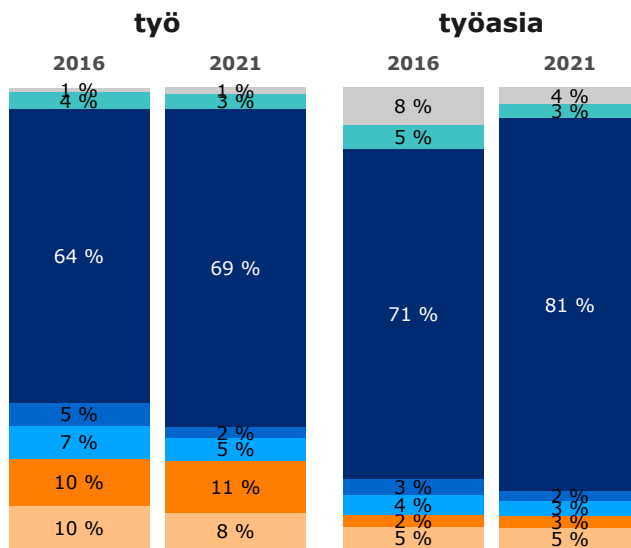
Työmatkoista 26 % tehtiin kestäväillä kulkutavoilla eli jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Kestävien kulkutapojen osuus työmatkoista laski vuodesta 2016 kuusi prosenttiyksikköä.

Laskua tapahtui erityisesti joukkoliikennematkoissa, joiden osuus lähes puolittui. Työasiamatkoista 13 % tehtiin kestäväillä kulkutavoilla.

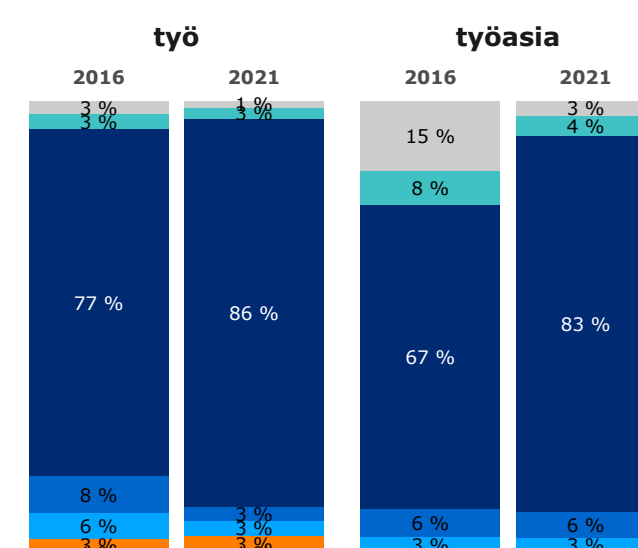
Kokopäivätyötä tekevät täysi-ikäiset tekivät vuonna 2021 keskimäärin 296 työmatkaa. Tämä vastaa noin 148 meno-paluumatkaa. Työpäiviä oli vuonna 2021 lomat pois lukien keskimäärin 228. Työpäivien ja työmatkojen eroa selittävät muun muassa lisääntynyt etätyö, työ kotona ja sairaspöissaolot. Kokopäivätyötä tekevien täysi-ikäisten suomalaisten työmatkojen määrä vähentyi 10 % vuodesta 2016, mikä johtui todennäköisesti koronapandemian aiheuttamista rajoituksista liikkumiseen.

Työmatkojen matkasuorite oli 5,9 km/hlö/vrk. Tästä 86 % eli 5,1 km/hlö/vrk tehtiin henkilöautolla kuljettajana. Työmatkat on matkaryhmä, jossa henkilöautolla kuljettajana ajatun suoritteen osuus oli suurin. Kaikkien matkojen matkasuoritteesta 60 % tehtiin henkilöautolla kuljettajana. Työmatkojen suoritteissa ei tapahtunut merkittävää muutosta vuoteen 2016 verrattuna.

*Työmatkoilla tarkoitetaan henkilöliikennetutkimuksessa työn ja kodin välisiä matkoja. Työmatkat ovat työntekijän itse maksamia ja ne tehdään omalla ajalla. Työasiamatkalla puolestaan tarkoitetaan työntantajan maksamaa, yleensä työajalla tehtyä matkaa. Ammatikseen tai ammatissaan paljon liikkuvien työasioinnit eivät sisälly tutkimukseen.*



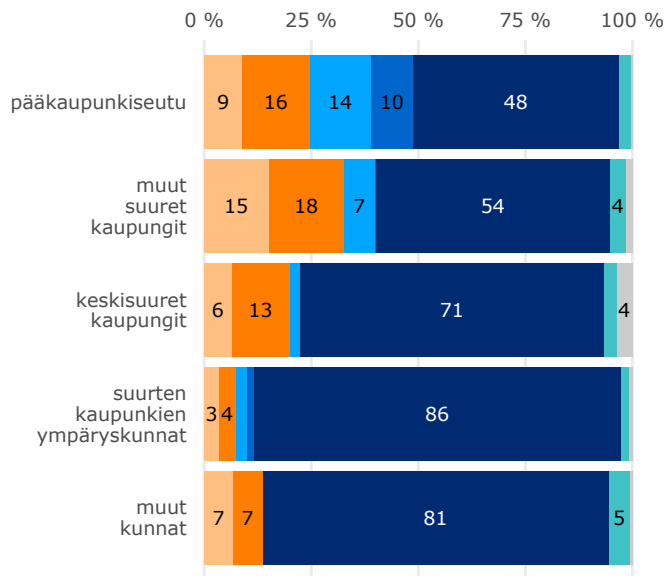
Työ- ja työasiamatkojen kulkutapajakauma vuosina 2016 ja 2021.



Työ- ja työasiamatkojen kulkutapaosuudet matkasuoritteesta vuosina 2016 ja 2021.

## Pääkaupunkiseudulla ja muissa suurissa kaupungeissa tehtiin eniten työmatkoja kestäväillä kulkutavoilla

Kestävien kulkutapojen käyttö työmatkoilla vaihteli asuinpaikan mukaan. Selvästi eniten kestäviä kulkutapoja käytettiin pääkaupunkiseudulla (49 % työmatkoista) ja muissa suurissa kaupungeissa (40 % työmatkoista). Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen käyttö työmatkoilla oli yleisempää kuin muualla, kun taas muissa suurissa kaupungeissa jalankulun ja pyöräliikenteen osuus oli muita kuntaryhmiä suurempi.



Työmatkojen kulkutapaosuudet kuntaryhmittäin.



## Yli puolet työmatkoista alle 10 kilometrin mittaisia

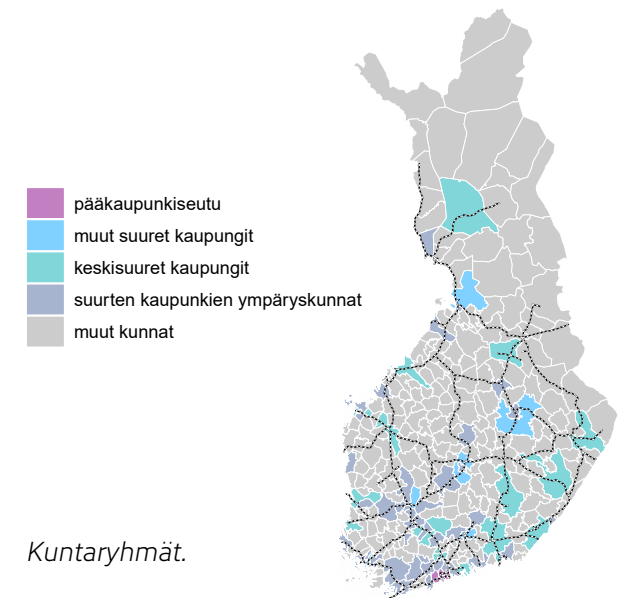
Työmatkojen pituudet vaihtelivat merkittävästi kuntaryhmittäin. Muissa suurissa kaupungeissa ja keski-suurissa kaupungeissa työmatkojen mediaanipituus oli lyhin: 5,8 km ja 6,3 km. Pisimmät työmatkojen mediaanipituudet olivat suurten kaupunkien ympäruskunnissa, 12,5 km, ja muissa kunnissa, 12,9 km.

Pääkaupunkiseudulla oli muita kaupunkeja pidemmät työmatkat: työmatkojen mediaanipituus oli 9,8 km. Työmatkojen pituudet vaihtelivat merkittävästi myös seudun sisällä: Helsingissä työmatkan mediaanipituus oli 7,1 km, Espoossa 11,5 km ja Vantaalla 10,5 km.

Kuntaluokka	Keskipituus (km)	Mediaanipituus (km)
pääkaupunkiseutu	12,1	9,8
muut suuret kaupungit	12,5	5,8
keskisuuret kaupungit	14,8	6,3
suurten kaupunkien ympäryskunnat	19,6	12,5
muut kunnat	21,2	12,9
koko maa	16,3	9,0

Työmatkojen keskipituudet ja mediaanipituudet kuntaryhmittäin.

Mediaanipituus kuvaa työmatkojen pituutta keskipituutta paremmin, sillä suhteellisen vähäisenkin määrä erityisen pitkiä työmatkoja kasvattaa keskiarvoa mutta ei mediaania.



Kuntaryhmät.

### 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 ja aidot pienet kaupungit (jatkoissa kehyskunnat ja pienet kaupungit) sekä muut kunnat.

## Työmatkaan käytettiin keskimäärin 27 minuuttia

Työmatkojen keskipituus vuonna 2021 oli 16,3 km ja mediaanipituus 9,0 km. Pisimmät työmatkat tehtiin henkilöautolla kuljettajana ja raideliikenteellä.

Työmatkoihin käytettiin aikaa keskimäärin 27 minuuttia, mediaanikeston ollessa kuitenkin selvästi vähemmän, 20 minuuttia. Työmatkojen mediaanikesto oli autoliikenteellä lähellä 20 minuuttia ja pyörällä ja kävellen lähellä 15 minuuttia. Joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen mediaanikesto oli selvästi pidempi, noin 40 minuuttia.

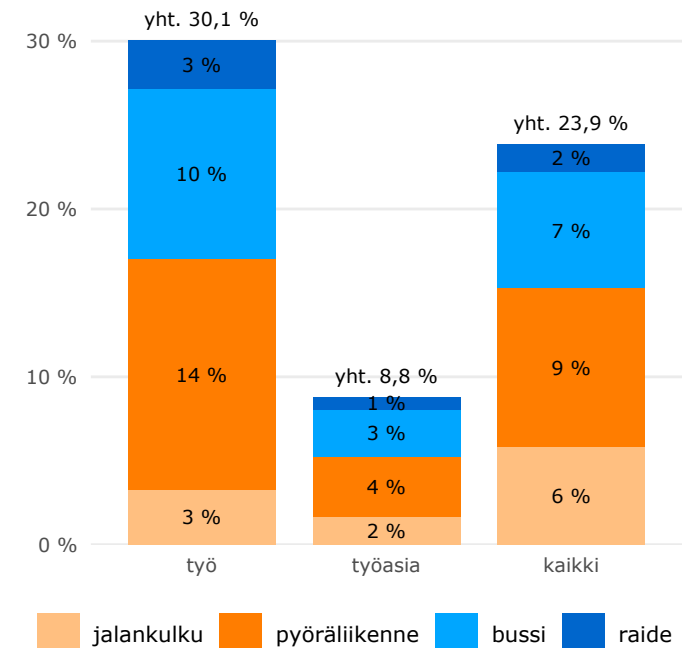
Henkilöautolla kuljettajana ja matkustajana tehtyjen työmatkojen mediaanikesto ja mediaanipituus kasvoivat vuodesta 2016. Muilla kulkumuodoilla tehtyjen työmatkojen pituudet ja kestot olivat lähellä vuoden 2016 tasoa.

HLT	Pääkulkutapa	Keskipituus (km)	Mediaanipituus (km)	Keskikesto (min)	Mediaanikesto (min)	Havainnot (kpl)
<b>2016</b>	jalankulku	1,3	1,0	16,4	13,5	373
	pyöräliikenne	4,5	2,9	20,3	14,5	412
	bussi	12,5	9,0	40,8	39,5	261
	raide	25,0	12,5	46,8	43,0	170
	henkilöauto, kuljettaja	19,0	10,9	24,5	14,5	3 005
	henkilöauto, matkustaja	13,9	7,5	20,5	14,5	147
	kaikki	15,8	7,9	26,2	19,5	4 406
<b>2021</b>	jalankulku	1,8	1,0	16,1	14,5	212
	pyöräliikenne	4,8	3,0	21,1	14,5	268
	bussi	11,0	8,5	44,0	37,5	98
	raide	20,4	14,8	48,7	45,5	49
	henkilöauto, kuljettaja	20,2	11,9	26,9	19,5	1 881
	henkilöauto, matkustaja	12,6	9,5	39,4	16,5	80
	kaikki	16,3	9,0	27,4	19,5	2618

Työmatkojen pituudet ja kestot kulkutavoittain vuosina 2016 ja 2021.

## Kolmannekselle autolla tehdyistä työmatkoista kestävä vaihtoehto

Tutkimuksessa kysyttiin, kokivatko vastaajat heillä olleen vaihtoehtoa valitsemalleen pääkulkutavalle. Henkilöautolla kuljettajana tehdyistä työmatkoista 30 % olisi voitu tehdä kestäväillä kulkutavoilla. Vaihtoehtoinen kulkutapa olisi ollut useimmiten pyörä tai bussi. Työasiamatkoilla vaihtoehtoa autolle koettiin olleen selvästi harvemmin, vain noin 9 %:lle työasiamatkoista.

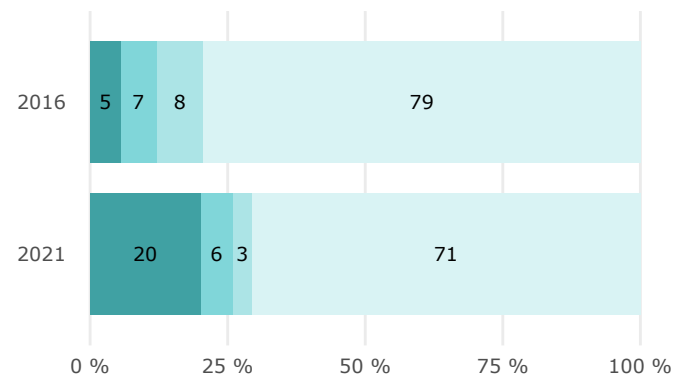


Vaihtoehtoiset kulkutavat henkilöautolla kuljettajana tehdyille matkoille.

## Etätöiden tekeminen yleistyi merkittävästi

Etätöiden tekeminen lisääntyi vuodesta 2016 vuoteen 2021. Vuonna 2021 tutkimukseen vastanneista työssäkäyvistä 29 % oli tehnyt etätöitä tutkimuspäivää edeltäneiden seitsemän vuorokauden aikana, kun vastaava osuus vuonna 2016 oli 21 %. Yli kaksi päivää etätöitä tehneiden osuus vuonna 2021 oli peräti 20 %, kun se vuonna 2016 oli 5 %. Vuonna 2021 työssäkäyvistä 56 % vastasi, että ei tee koskaan etätöitä. Työssäkäynniksi laskettiin vähintään satunnainen työnteko.

Yleisimmin etätöitä tehtiin maaliskuussa (37 %) ja vähiten heinäkuussa (22 %). Maaliskuun alussa 2021 maahan julistettiin koronapandemian vuoksi kahden kuukauden mittaiset poikkeusolot. Etätöiden tekemisen määrässä oli pientä vähenemistä vuoden 2021 loppua kohden.



Etätöitä edellisen seitsemän päivän aikana tehneiden osuus työssäkäyvistä vuonna 2016 ja 2021.

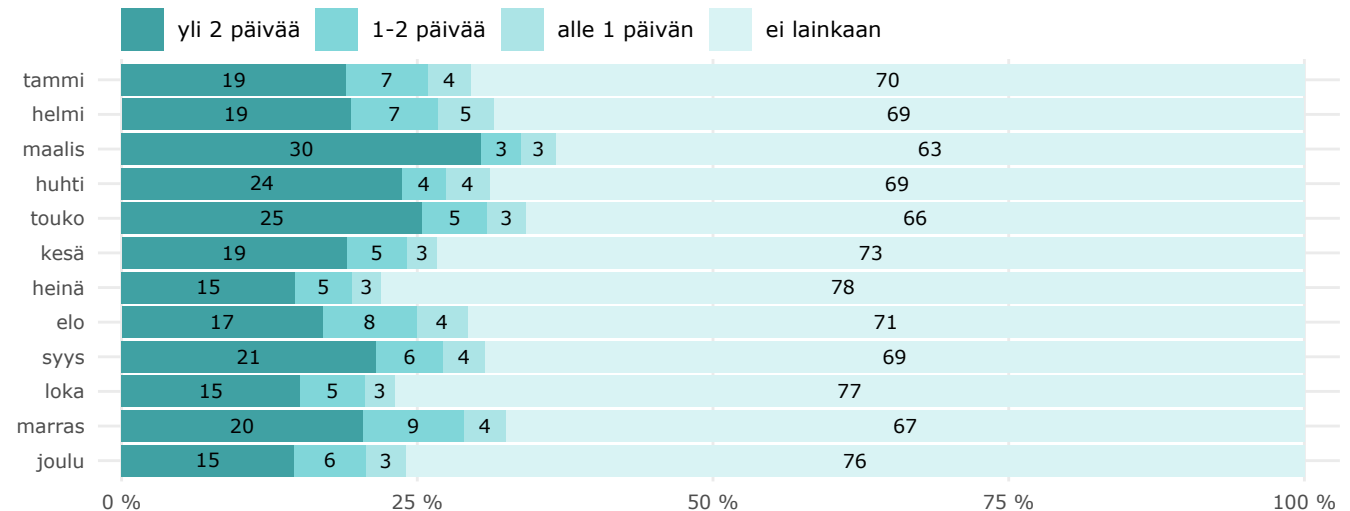
## Työmatkan pituudella ei ollut selvää vaikutusta etätöiden tekemiseen

Työmatkan pituudella ei tutkimuksessa havaittu olevan selvää vaikutusta etätöiden tekemisen yleisyyteen.

Tärkein syy etätöiden tekemiselle vuonna 2021 oli koronapandemiasta johtunut etätöiden suositus (63 % etätöitä tehneistä). Muita tärkeitä syitä olivat työn luonne (30 % etätöitä tehneistä), matkustamiselta säästyvä aika (29 % etätöitä tehneistä) ja työrauha (22 % etätöitä tehneistä). Perhetilanne ja ruuhka-aikojen välttäminen olivat vähiten vastauksia saaneita syitä. Matkustamiselta säästyvä aika ja etätöiden suositus mainittiin etätöiden tekemisen syiksi useammin pääkaupunkiseudulla kuin muualla maassa.

Etätö	Keskipituus (km)	Mediaanipituus (km)
ei lainkaan	16,4	9,3
alle 1 päivän	16,3	7,8
1-2 päivää	18,2	9,8
yli 2 päivää	16,5	6,8
kaikki	16,5	9,0

Työmatkojen pituudet etätöiden tekemisen mukaan.



Etätöiden tekeminen tutkimuskuukauden mukaan vuonna 2021.

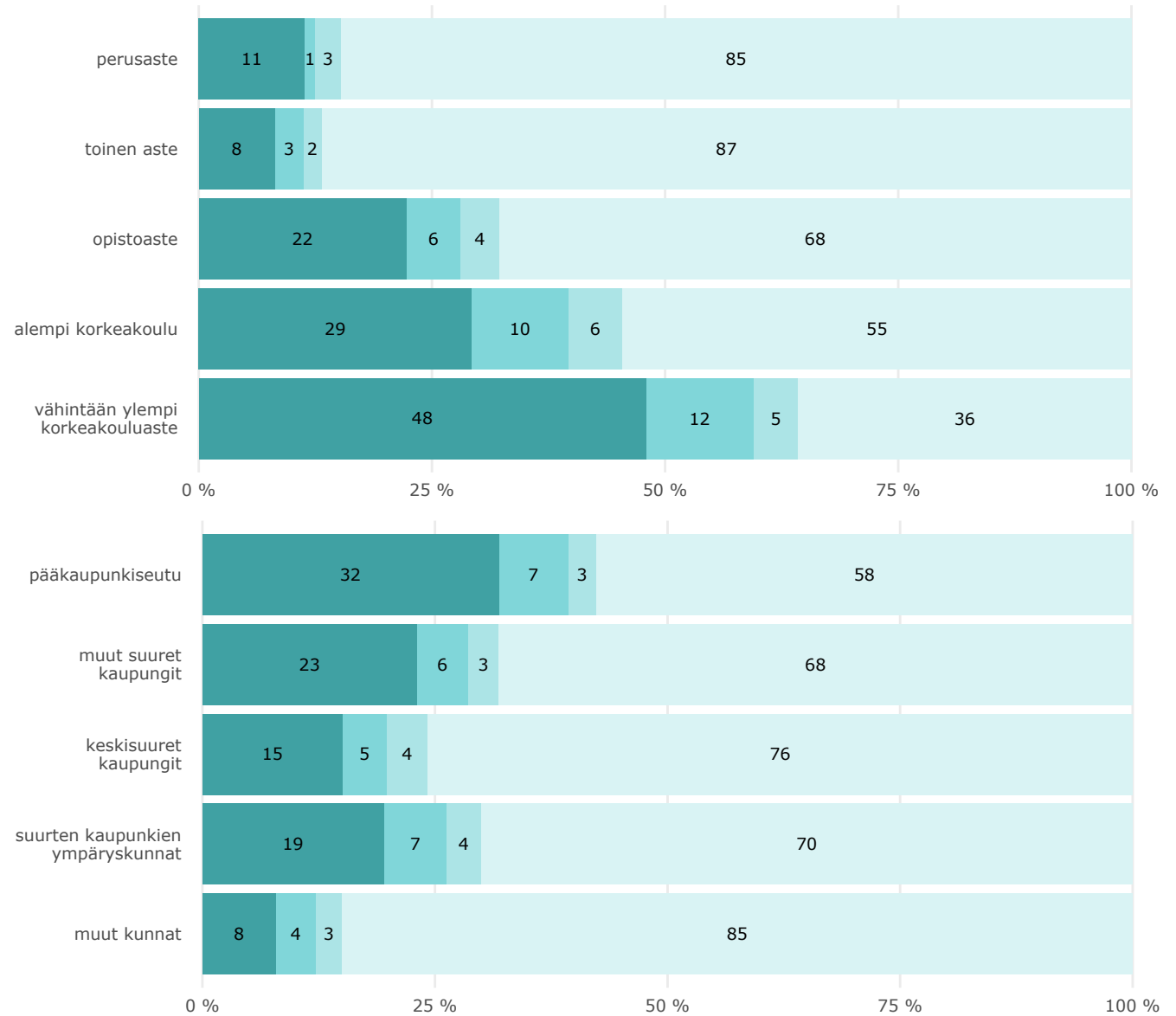
## Etätöitä tekivät eniten korkeasti koulutetut ja pääkaupunkiseudulla asuvat

Vastaajan koulutus vaikutti merkittävästi etätyön tekemiseen: mitä korkeampi koulutus, sitä suurempi oli tehdyn etätyön osuus. Vähiten etätöitä edeltäneen seitsemän vuorokauden aikana tekivät toisen asteen suorittaneet (13 %) ja eniten ylemmän korkeakoulututkinnon ja tutkijakoulutuksen suorittaneet (64 %). Koulutustaustasta riippumatta suurin osa etätyötä tehneistä oli edeltäneiden 7 päivän aikana ollut etätöissä yli 2 päivää.

Etätöiden tekemisen määrä vaihteli alueittain. Eniten etätöitä tehtiin pääkaupunkiseudulla, jossa etätyötä teki edeltäneen seitsemän vuorokauden aikana 42 % työssäkävivistä. Muissa suurissa kaupungeissa ja suurten kaupunkien ympäryskunnissa etätöitä oli tehnyt kolmannes työssäkävivistä. Sen sijaan keskisuurissa kaupungeissa ja muissa kunnissa etätyön tekeminen oli harvinaisempaa.

Etätöiden tekemisen alueellinen vaihtelu voimistui vuonna 2021. Myös vuonna 2016 pääkaupunkiseudulla, suurten kaupunkien ympäryskunnissa ja muissa suurissa kaupungeissa tehtiin eniten etätöitä, mutta erot näiden alueiden välillä ja ero muuhun maahan oli selvästi pienempi kuin vuonna 2021.

Etätöitä tehneiden osuudet kasvaneet noin 40–50 % muualla paitsi ryhmässä "muut kunnat", jossa alle 10 % kasvua.



Etätöiden tekeminen työssäkävijillä koulutuksen ja kuntaryhmän mukaan.

■ yli 2 päivää
 ■ 1-2 päivää
 ■ alle 1 päivän
 ■ ei lainkaan

## Etätyö vaikutti päivän aikana tehtyjen matkojen tarkoitukseen

Etätyön vaikutus liikkumisen kokonaismäärään oli vuonna 2021 pieni. Etätyötä vähintään kaksi päivää viikossa tehneet tekivät vähemmän työmatkoja, mutta enemmän muita matkoja, erityisesti vapaa-ajan matkoja.

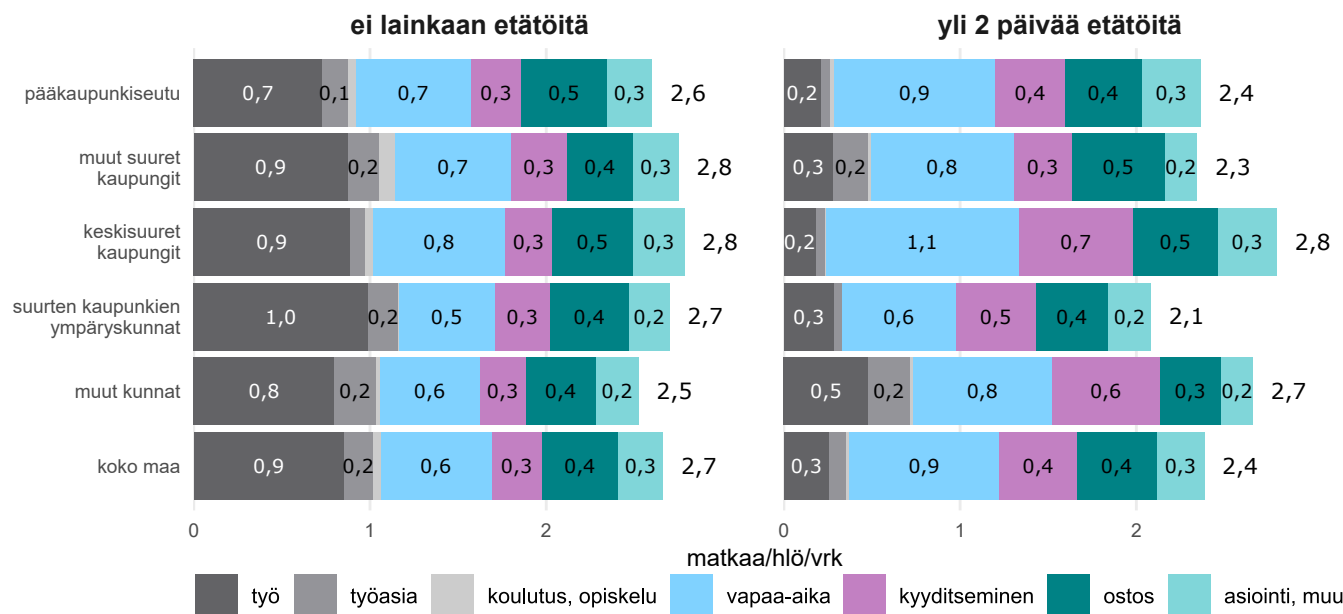
Etätyön tekeminen vaikutti vuorokauden kokonaismatkalukuun alueellisesti eri tavoin: toisilla alueilla etätyö vähensi liikkumista, toisilla lisäsi ja toisilla

etätyöllä ei ollut vaikutusta matkalukuun. Suurten kaupunkien ympäryskunnissa etätyön tekemisellä oli suurin vaikutus matkalukuun: etätyötä tehneet tekivät 0,6 matkaa/henkilö/päivä vähemmän kuin ne, jotka eivät tehneet etätyötä. Työmatkojen ja vapaa-ajanmatkojen osalta vaikutus oli kokonaismatkaluvun eroista huolimatta samansuuntainen kaikilla alueilla: työmatkat vähenivät ja vapaa-ajanmatkat lisääntyivät etätyötä tehneillä.

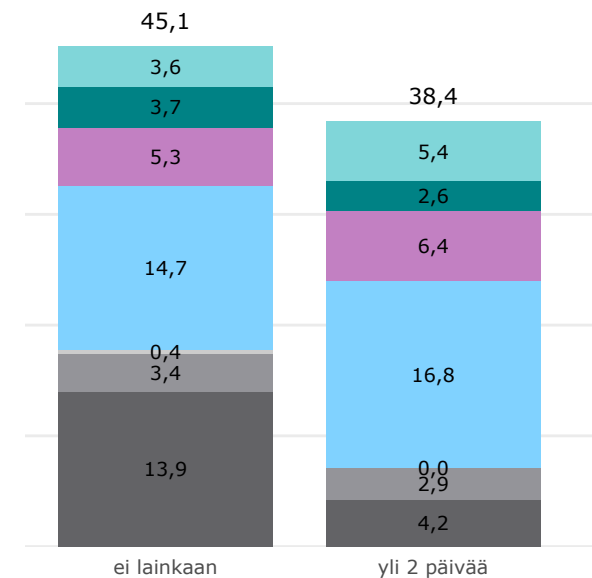
Etätöiden tekeminen vähensi työmatkojen suoritusta merkittävästi: ei lainkaan etätöitä tehneillä

työmatkojen suorite oli 14 km/hlö/vrk, kun vastaava suorite yli kaksi päivää etätöitä tehneillä oli 4 km/hlö/vrk. Vaikutus vuorokauden kokonaissuoritteeseen oli kuitenkin vähäisempi, sillä työmatkasuoritteen vähentyessä vapaa-ajanmatkojen ja kyyditysmatkojen suorite vastaavasti nousi.

*Etätyötä koskevissa analyyseissä ovat mukana vain työssäkäyvät vastaajat. Etätyön vaikutusta liikkumiseen voidaan henkilöliikennetutkimuksen perusteella arvioida keskimääräisenä ilmiönä, mutta ei etätyöpäivän vaikutusta juuri kyseisen päivän liikkumiseen.*



Matkaluku matkan tarkoituksen ja kuntaryhmän mukaan yli kaksi päivää etätöitä tehneiden ja niiden joukossa, jotka eivät tehneet lainkaan etätöitä edellisen viikon aikana.



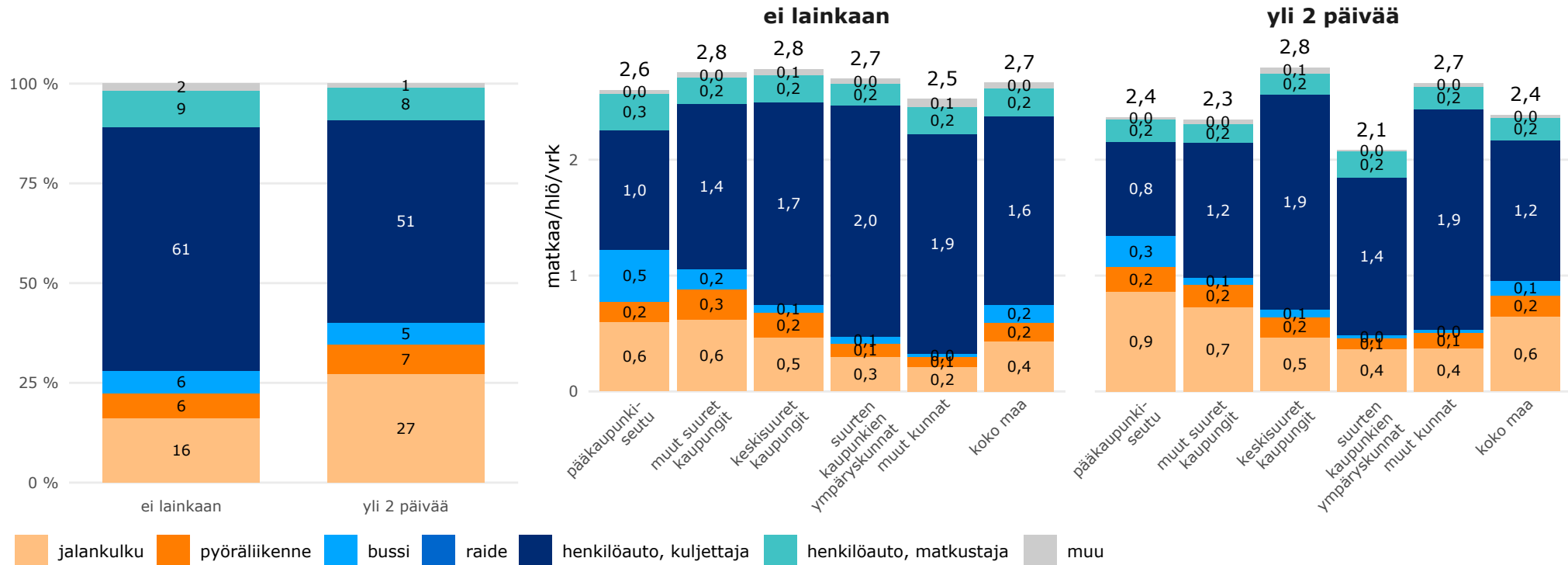
Matkasuorite matkan tarkoituksen mukaan yli kaksi päivää etätöitä tehneiden ja niiden joukossa, jotka eivät tehneet lainkaan etätöitä edellisen viikon aikana.

## Etätyö vähensi auton käyttöä

Yli kaksi päivää etätöitä viikossa tehneillä henkilöautolla kuljettujen matkojen osuus (51 %) oli kymmenen prosenttiyksikköä pienempi kuin niillä, jotka eivät tehneet lainkaan etätöitä edellisen viikon aikana. Ero on merkittävä. Kävelten tehtyjen matkojen osuus oli etätyötä tehneillä merkittävästi suurempi kuin niillä, jotka eivät tehneet etätyötä.

Erot eri määrän etätyötä tehneiden kulkutavoissa selittyvät eri matkaryhmien kulkutavoilla: työmatkoilla yleisin kulkutapa oli henkilöauto, minkä vuoksi paljon etätyötä tehneillä henkilöautomatkojen osuus oli pienempi. Vapaa-ajan matkoihin kuuluvia ulkoiluun ja liikuntaan liittyviä matkoja tehtiin paljon kävelten ja pyörällä, mikä taas selittää jalankulkumatkojen suuremman osuuden.

Etätyön tekeminen vaikutti henkilöauton käyttöön alueellisesti eri tavoin. Suurten kaupunkien ympäryskunnissa etätyötä tehneet käyttivät henkilöautoa merkittävästi vähemmän kuin ne, jotka eivät tehneet etätyötä. Keskisuurissa kaupungeissa vaikutus oli päinvastainen, joskaan ei yhtä suuri. Pääkaupunkiseudulla ja muissa suurissa kaupungeissa etätyötä tehneiden henkilöauton käyttö oli vähäisempää kuin niiden, jotka eivät tehneet etätyötä.



Kulkutapaosuus yli kaksi päivää etätöitä tehneiden ja niiden joukossa, jotka eivät tehneet lainkaan etätöitä edellisen viikon aikana.

Matkaluku kulkutavan ja kuntaryhmän mukaan yli kaksi päivää etätöitä tehneiden ja niiden joukossa, jotka eivät tehneet lainkaan etätöitä edellisen viikon aikana.