

ETELÄ-KARJALAN KEVENNETTY LIIKKUMISTUTKIMUS 2025

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



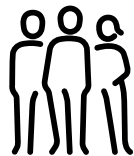
ETELÄ-KARJALA

Sisällys

1. Eteläkarjalaisten liikkuminen 2025
2. Tutkimuksen toteutus
3. Perustietoja vastaajista
4. Liikkumisen tunnuslukuja
5. Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin
6. Liikenneolosuhteiden kehittämisen tärkeys kulkutavoittain

ETELÄKARJALAISTEN LIIKKUMINEN 2025

125 100 asukasta



Etelä-Karjalan asukas tekee
vuorokaudessa keskimäärin

2,8 matkaa.



Eteläkarjalaisten matkoista



36 % liittyy töihin ja
opiskeluun



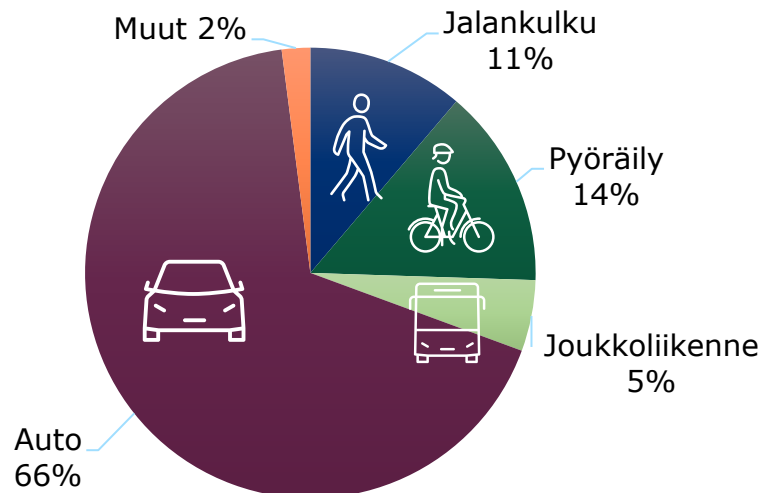
38 % ostoksiin ja
asiointiin



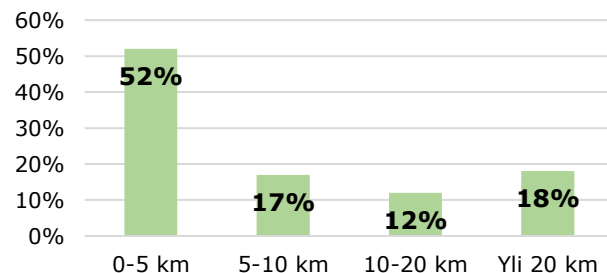
26 % vapaa-
aikaan.

Kestävien kulkutapojen osuus
eteläkarjalaisten matkoista on

30 %



Suurin osa matkoista on **alle 5 km**
pituisia.



Lyhyet matkat houkuttelevat kestävien
kulkutapojen käyttöön:



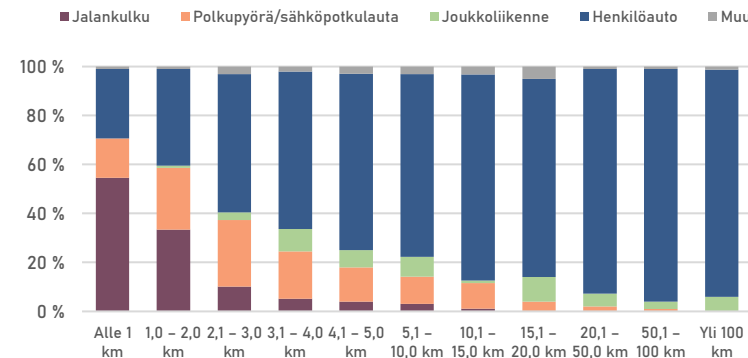
Alle 2 km matkoja kävellään



Alle 15 km matkoja pyöräillään



Joukkoliikennettä käytetään yli 2
km matkoilla



Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin
(asteikko 1-5)



3,79



3,17



3,56



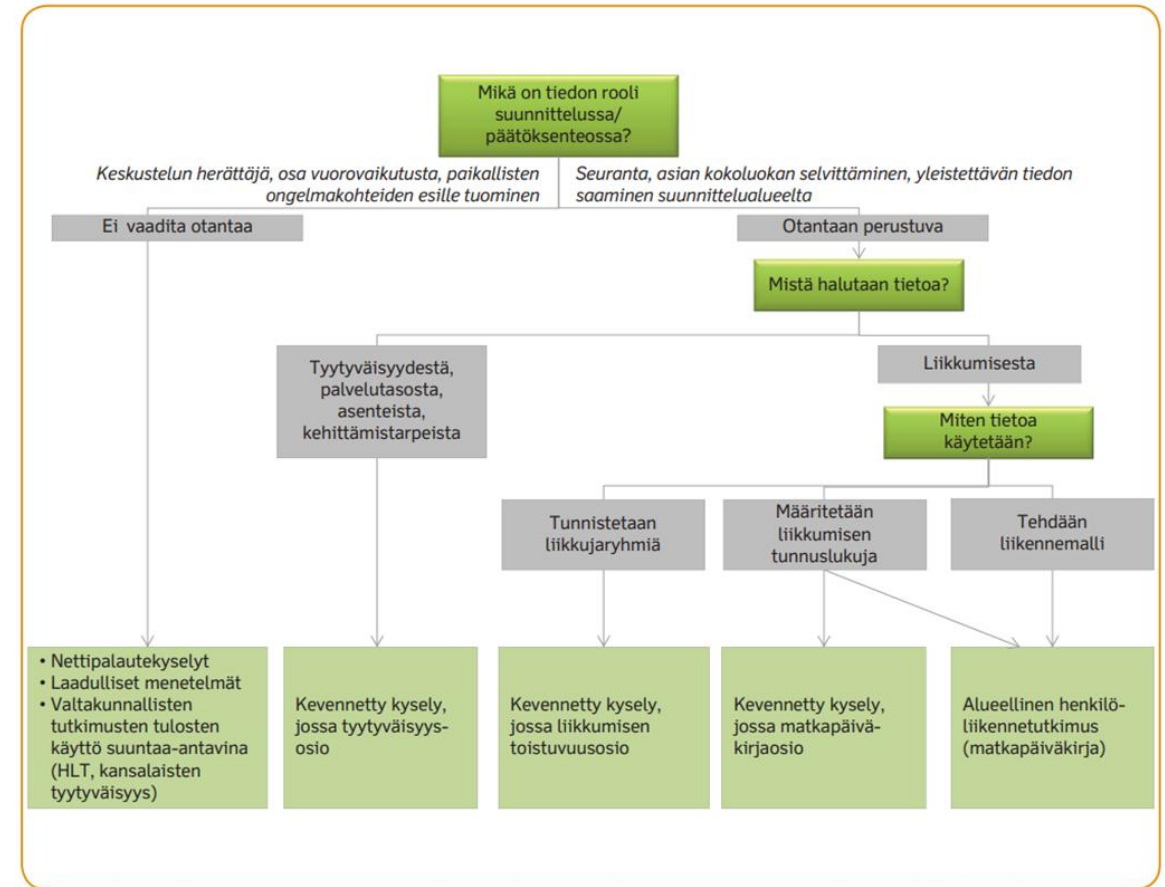
3,66

Kevennetty liikkumistutkimus

Liikkumistutkimus on tutkimustyyppi, jolla pyritään löytämään alueelle tyypillisen liikkumisen tunnuslukuja tilastollisesti luotettavalla tavalla. Liikkumistutkimuksia laaditaan nykyisin säännöllisesti valtakunnallisella tasolla sekä tietyillä suurilla kaupunkiseuduilla. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT) ongelmana on, etteivät vastausmäärät yleensä ole riittäviä kuvaamaan yksittäisten kuntien tai seutujen liikkumista kovinkaan luotettavasti, ellei alueelle osteta alueellista rikastusta otantaan.

Kevennetty liikkumistutkimus toteutetaan otantatutkimuksena. Otantaan perustuvalla mallilla tarkoitetaan tutkimusta, jossa alueelta valitaan otanta satunnaisesti siten, että se vastaa hyvin alueella asuvien todellista ikä- ja sukupuolijakaumaa. Kevennetyn liikkumistutkimuksen toteutustapa on perinteistä yksityiskohtaiseen matkapäiväkirjaan perustuvaa henkilöliikennetutkimusta yksinkertaisempi ja edullisempi, ja sen avulla saadaan tietoa alueellisista tunnusluvuista julkisen keskustelun pohjaksi, tavoitteen asettamisen tueksi ja seurattaviksi mittareiksi. Samalla voidaan selvittää luotettavasti asukkaiden tyytyväisyyttä oman alueensa liikkumisympäristöön.

Etelä-Karjalassa toteutettiin kevennetty liikkumistutkimus edellisen kerran vuonna 2021. Tutkimus toteutettiin koronapandemian aikana, joka muutti ihmisten liikkumistapoja, erityisesti lisääntyneen etätönn myötä. Venäjä käynnisti hyökkäyssodan Ukrainaan helmikuussa 2022, minkä vaikutukset ovat heijastuneet voimakkaasti koko Kaakkois-Suomen alueelle, alueen talouselämään ja sen myötä myös asukkaiden liikkumiseen. Lisäksi maakunnissa ja alueen kunnissa on tehty kestäväään liikkumiseen liittyviä suunnitelmia, joiden edistämisen ja seurannan tueksi toteutettiin tutkimus, joka päivittää tietopohjaa alueen henkilöliikenteen nykytilasta.



Tutkimuksen taustat ja toteutus

Tutkimuksen virhemarginaali koko maakunnalle on suurimmillaan noin $\pm 2,4$ %-yksikköä.

Vastaavat virhemarginaalit alueille ovat

- Lappeenranta n. $\pm 3,9$ %-yksikköä
- Imatra n. $\pm 4,5$ %-yksikköä
- Lappeenranta seutu n. $\pm 5,5$ %-yksikköä
- Imatran seutu n. $\pm 5,6$ %-yksikköä

Alue	Vastauksia N=	Painotettu vastaajamäärä
Etelä-Karjala yhteensä	1715	1715
Lappeenranta	622	1005
Imatra	467	342
Lappeenranta seutu	322	205
Imatran seutu	304	162

Kyselyn sisältö

- Kolme osiota: **A. Taustatiedot**
B. Matkapäiväkirja
C. Tyytyväisyyskysely

Tutkimusmenetelmä

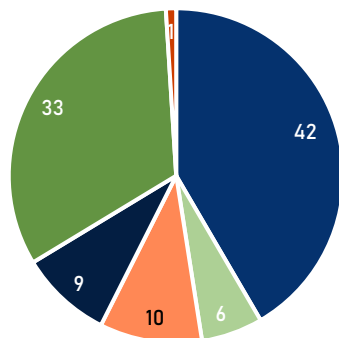
- Tutkimus toteutettiin hybriditutkimuksena. Otos muodostettiin Iro Research Oy:n tutkimuspaneelist, tekstiviestikutsuilla (numerot poimittiin väestöotospoimintana) sekä osassa kuntia lapsille ja nuorille suunnatun Wilma-viestin avulla.
- Kohderyhmänä olivat alueen 7–85-vuotiaat asukkaat kaikissa maakunnan kunnissa.
- Kyselyn toteutti Iro Research Oy.
- Tutkimuspäiviä olivat arkipäivät maanantaista torstaihin. Yksittäiselle vastaajalle osoitettiin tietty viikonpäivä, jolloin tutkimushenkilö sai tutkimuskutsun. Tutkimus toteutettiin syys-lokakuun aikana.
- Tutkimusaineisto sisältää yhteensä noin 6 300 matkaa. Yksittäinen vastaaja arvioi korkeintaan kymmentä yhden päivän aikana tehtyä matkaa.
- Kyselyn tulokset on painotettu iän, sukupuolen ja kuntien asukasmäärän mukaan koko maakunnan väestöä edustavaksi.

Tuloksissa Lappeenrannan seutu muodostuu Lemin, Luumäen, Savitaipaleen ja Taipalsaaren kunnista ja Imatran seutu Parikkalan, Rautjärven ja Ruokolahden kunnista.

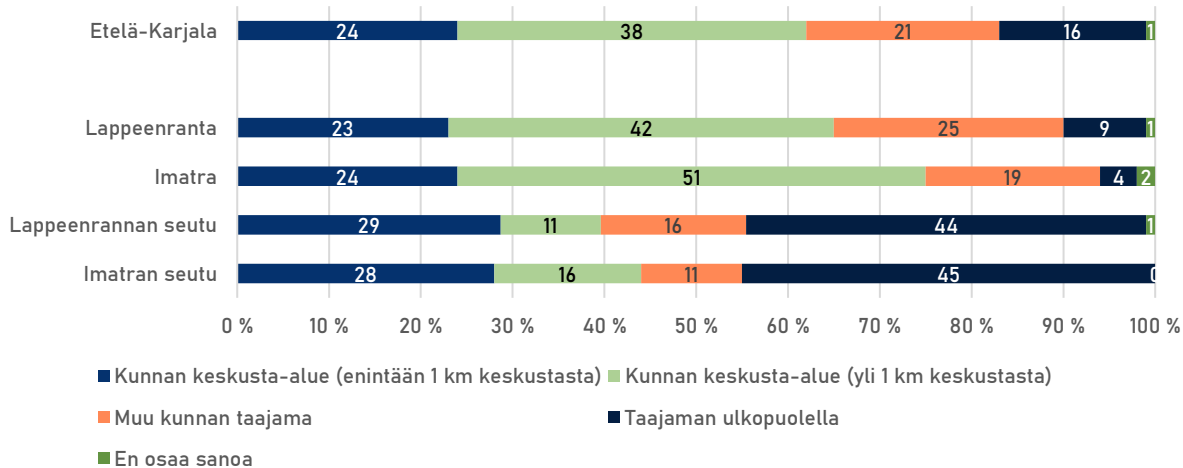
Perustietoja vastaajista (Etelä-Karjala)

Päätoimi (%)

- Työssäkäyvä tai elinkeinonharjoittaja
- Työtön tai työelämän ulkopuolella (esim. vanhempainvapaalla)
- Opiskelija (2. aste tai korkeampi)
- Peruskoulu
- Eläkeläinen
- Jokin muu

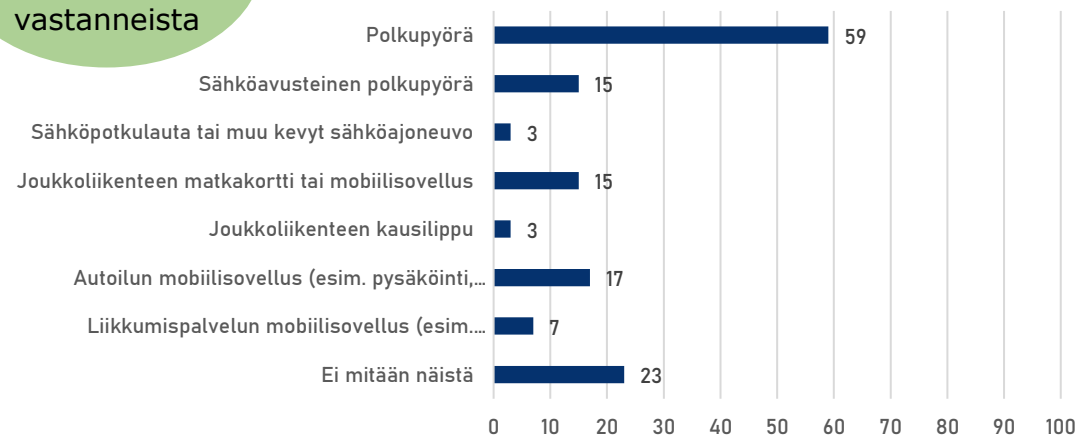


Asuinalueen sijainti (%)



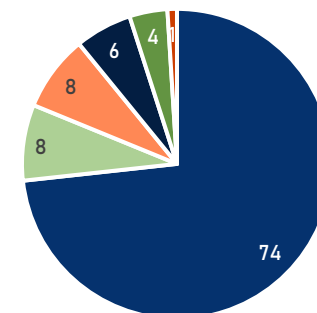
Henkilöauton ajokortti (B) on **83 %**:lla vastanneista

Käytössä on vakituisesti: (%)



Kuinka monta kertaa viikossa teet etätöitä tai osallistut etäopetukseen (%)

- En lainkaan
- Harvemmin kuin kerran viikossa
- 1-2 päivää
- 3-4 päivää
- 5 päivää tai enemmän
- En osaa sanoa



Liikkumisen tunnuslukuja

Matkaluvut

Matkan tarkoitus

Matkojen pituudet

Kulikutapajakauma

Vertailu vuoden 2021 liikkumistutkimukseen

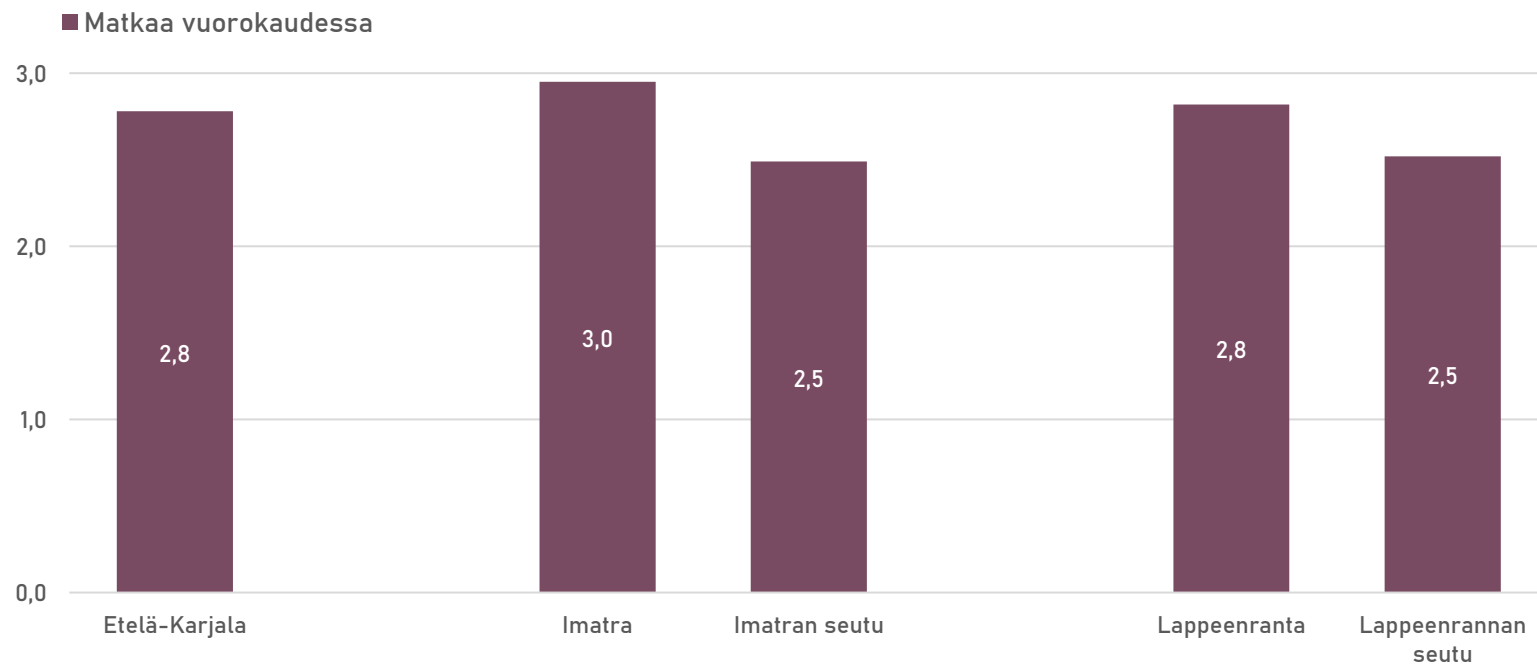
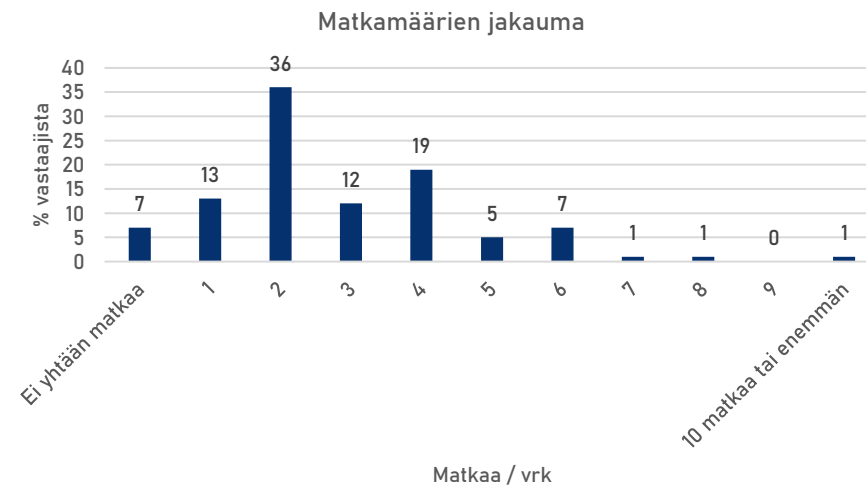
Matkaluvut

Etelä-Karjalassa tehdään vuorokaudessa keskimäärin 2,8 matkaa per asukas.

Lappeenrannassa ja Imatralla tehdään vuorokaudessa enemmän matkoja kuin maakunnan pienemmissä kunnissa.

Vuoden 2024 valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa koko maan osalta matkaluku oli 2,4 matkaa vuorokaudessa, joten Etelä-Karjalassa liikutaan hieman enemmän kuin koko maassa keskimäärin. Tutkimusmenetelmät eivät ole täysin vertailukelpoisia.

Eteläkarjalainen tekee vuorokaudessa keskimäärin **2,8** matkaa.



Matkan tarkoitus

Matkoja tehdään esimerkiksi töihin, kouluun, kauppaan, harrastuksiin ja mökille. Liikkumistutkimuksessa matkat on jaettu työ- ja opiskelumatkoihin, ostos- ja asiointimatkoihin sekä vapaa-aikaan.

Eri matkatyyppien osuuksissa on maakunnan seutujen kesken hieman eroa. Imatralla työ- ja opiskelumatkojen osuus on pienempi kuin muualla.

Vuoden 2024 valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa koko maan osalta jako matkan tarkoituksen mukaan oli

- Työ tai koulutus 28 %
- Ostos ja asiointi 30 %
- Vapaa-aika 30 %
- Kyyditseminen 12 %.

Eteläkarjalaisten matkoista



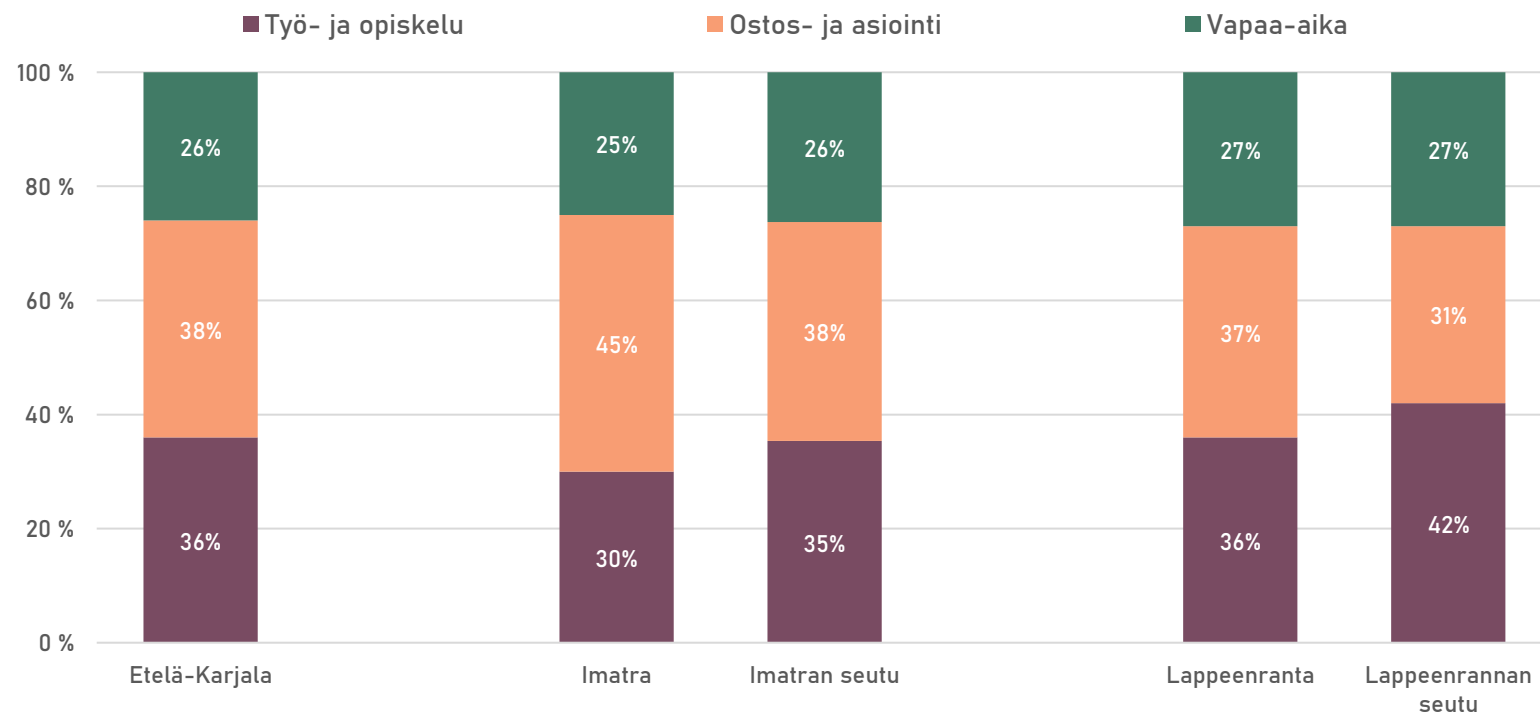
36 % liittyy töihin ja opiskeluun,



38 % ostoksiin ja asiointiin ja



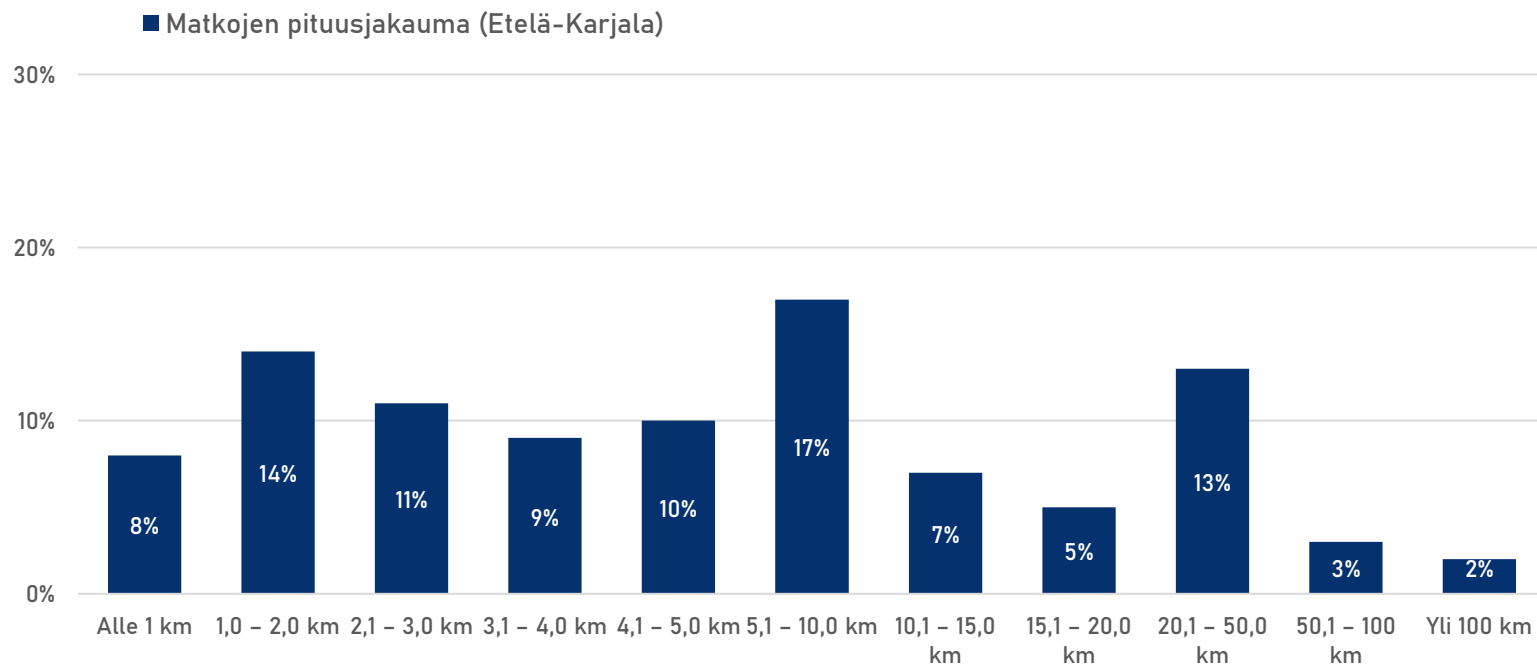
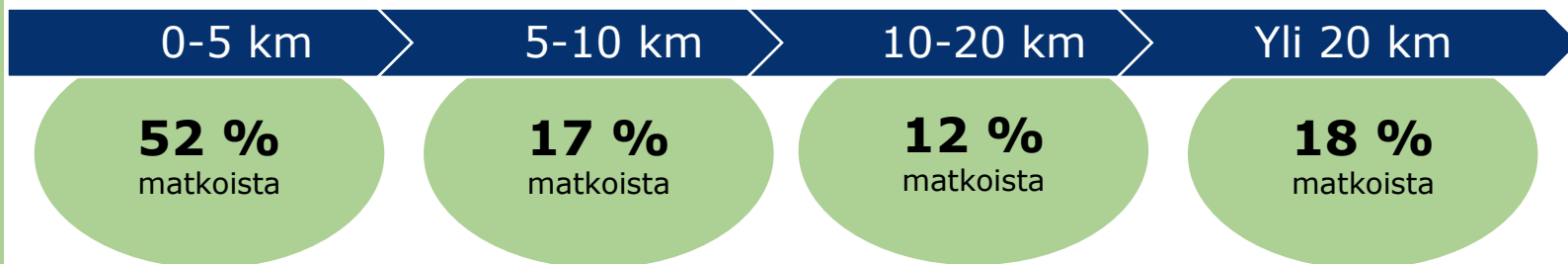
26 % vapaa-aikaan.



Matkojen pituudet

Etelä-Karjalassa tehdään eniten 5,1-10 kilometrin mittaisia matkoja (17 %) ja lyhyitä 1-2 kilometrin mittaisia matkoja (14 %). 52 % matkoista on lyhyitä alle viiden kilometrin matkoja, joissa on eniten potentiaalia jalankululle ja pyöräilylle.

Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa keskimääräinen matkan pituus vuonna 2024 oli 14,5 kilometriä.



Kuljutapajakauma

Etelä-Karjalassa käytetyin kulkumuoto on auto, jolla tehdään 66 % matkoista. Kestävien kulkutapojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus on 30 %.

Autoilun osuus on Lappeenrannassa pienempi kuin muissa Etelä-Karjalan kunnissa ja vastaavasti kestävien kulkutapojen osuus on suurempi. Autoilu on käytetyin kulkutapa kaikilla seuduilla.

Vuoden 2024 valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa koko maan osalta kulkutapajakauma oli:

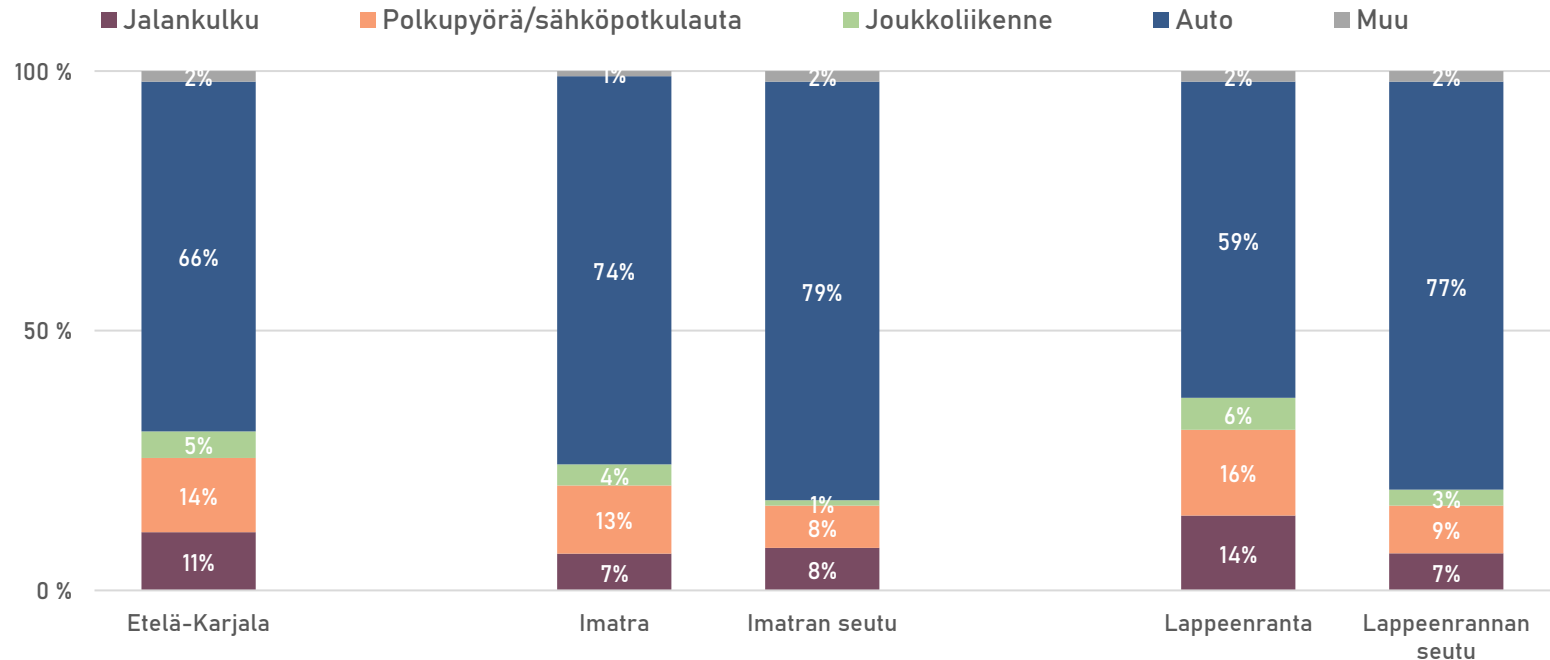
- Jalankulku 20 %
- Pyöräliikenne 9 %
- Joukkoliikenne 10 %
- Henkilöauto 58 %
- Muu 2 %

	Naiset	Miehet
Kävelen tehdyt matkat	61 %	39 %
Pyörällä tehdyt matkat	46 %	53 %
Joukkoliikenteellä tehdyt matkat	60 %	38 %
Henkilöautolla tehdyt matkat	49 %	50 %



Kestävien kulkutapojen osuus eteläkarjalaisten matkoista on 30 %.

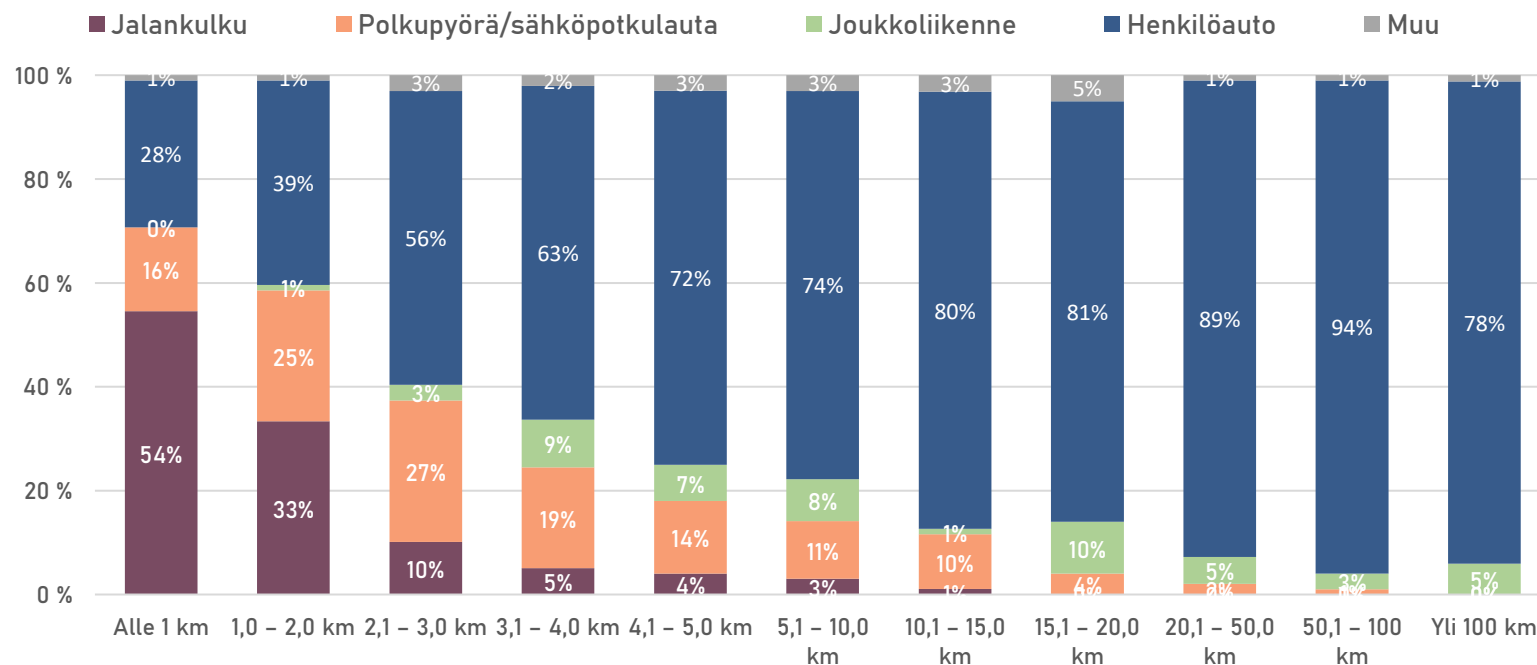
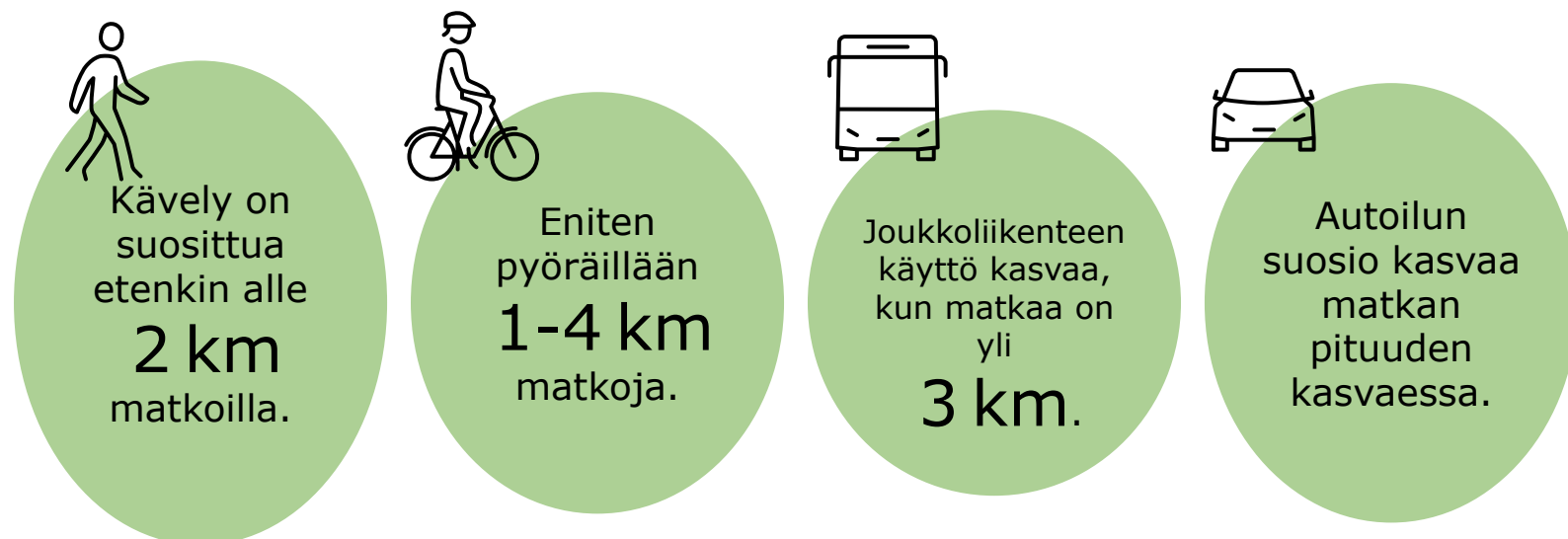
Kestäviä kulkutapoja käytetään Lappeenrannassa enemmän kuin muualla Etelä-Karjalassa.



Kuljutapajakauma matkan pituuden mukaan

Lyhyet matkat houkuttelevat kestävien kulkutapojen käyttöön. Jalankulku on käytetyin kulkutapa alle 1 kilometrin matkoilla, mutta osuus putoaa selvästi, kun matkat ovat siitä pidempiä. Yli kahden kilometrin matkoilla kävelyn osuus on enää 10 %. Kun matkan pituus on 1-4 km, pyörällä tehdään 19-27 % matkoista. Joukkoliikenteen osuus on suurimmillaan 15-20 kilometrin matkoilla.

Henkilöautolla ajetaan paljon myös lyhyitä matkoja: matkoista ajetaan autolla yli puolet, kun matkan pituus on 2-3 kilometriä. Mitä pidempi matka on, sitä enemmän autoillaan. Pisimmillä yli 20 kilometrin matkoilla käytetään jonkin verran myös joukkoliikennettä.



Vertailu vuoden 2021 liikkumistutkimukseen

Liikkumisen tunnuslukuja

Matkaluvut

2021	2025
2,9 matkaa/päivä	2,8 matkaa/päivä

Etelä-Karjalassa tehdään vuonna 2025 hieman vähemmän matkoja päivässä per asukas.

Matkan tarkoitus

	2021	2025
Työ- ja opiskelu	34 % matkoista	36 % matkoista
Ostos ja asiointi	34 %	38 %
Vapaa-aika	32 %	26 %

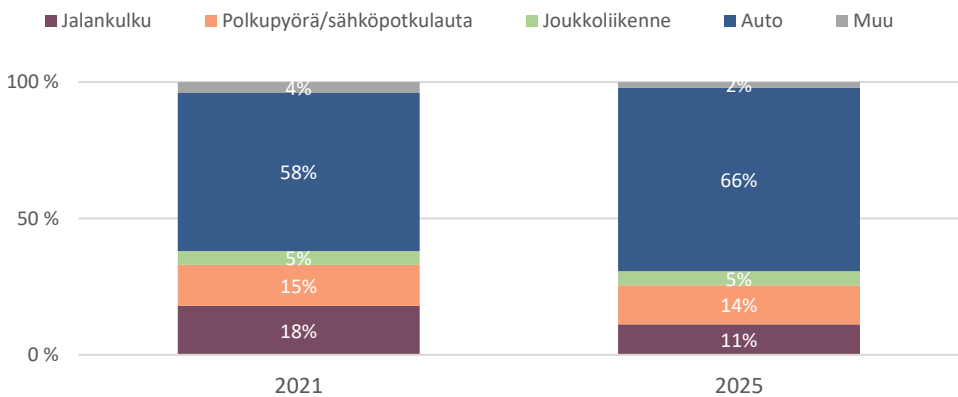
Vuonna 2025 tehdään hieman vähemmän työhön ja opiskeluun liittyviä matkoja kuin vuonna 2021. Ostos- ja asiointimatkojen osuus on suurempi ja vapaa-ajan matkojen osuus pienempi.

Matkojen pituudet

	2021	2025
0-5 km	56 %	52 %
5-10 km	16 %	17 %
10-20 km	14 %	12 %
Yli 20 km	14 %	18 %

Kulikutapajakauma

Merkittävin muutos vuosien 2021 ja 2025 tutkimusten välillä on tapahtunut kulikutapajakaumassa.



Kestävien kulikutapojen osuus on laskenut 38 % → 30 %. Muutos johtuu kävelymatkojen osuuden laskusta. Kehitys ei koske vain Etelä-Karjalaa: kävelymatkojen osuudet ovat laskeneet myös valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa erityisesti vuodesta 2023 vuoteen 2024 (kävely 23 % → 20 %). Sisemmällä kaupunkialueilla jalankulun osuus on laskenut 33 %:sta 29 %:iin, ulommilla kaupunkialueilla 19 %:sta 16 %:iin ja kaupungin kehysalueilla 19 %:sta 12 %:iin. Lisäksi maakunnassa tehdään nyt suhteellisesti enemmän pitkä matkoja, mikä vähentää kestävien kulikutapojen käyttöä.

Liikkumiseen vaikuttavia olosuhteiden muutoksia

Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa 2024 on arvioitu olosuhteiden muutoksia, joilla on voinut olla vaikutuksia liikkumiseen viime vuosina. Samat trendit ja kehityskulut voivat vaikuttaa tuloksiin myös Etelä-Karjalassa.

- Koronapandemia vaikutti laajasti liikkumiseen 2020-luvun alkuvuosina. Edellinen Etelä-Karjalan liikkumistutkimus on toteutettu koronavuonna 2021. Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa on todettu, että **etätyön tekeminen** on jäänyt pysyväksi käytännöksi. Tilastokeskuksen työolot-tilaston mukaan valtakunnallisesti 35 % palkansaajista teki etätöitä vuonna 2023 (41 % vuonna 2021 ja 28 % vuonna 2018).
- Korona vaikutti myös **joukkoliikenteen käyttöön** voimakkaasti laskevasti, mutta matkustajamäärät ovat kääntyneet sittemmin nousuun ja Lappeenrannassa vuonna 2024 ylittäneet koronaa edeltäneet matkustajamäärät.
- Koronapandemia on kasvattanut **internetostoksia** tehneiden suomalaisten osuutta (Tilastokeskus).
- **Sähköenergian ja polttoaineiden hinnat** ovat vaihdelleet viime vuosina: nousua vuonna 2022 Venäjän aloittaman hyökkäyssodan vuoksi ja sittemmin palautumista matalammalle tasolle (Tilastokeskus).

- **Työllisyysaste** on ollut valtakunnallisesti syyskuussa 2025 70,9 prosenttia, kun vuonna 2021 vastaavaan aikaan se on ollut 0,8 prosenttiyksikköä korkeampi (Tilastokeskus).
- Henkilöautoliikenteen suorite on laskenut valtakunnallisesti 0,39 % vuodesta 2021 vuoteen 2024. Toisaalta suorite on ollut kasvusuunnassa vuodesta 2022 eteenpäin, mutta ollut vuonna 2024 yhä alhaisempi kuin vuonna 2021 (Tilastokeskus).
- Väestörakenteessa ikääntyneiden osuus kasvaa. Etelä-Karjalassa vuonna 2024 29,4 % oli yli 65-vuotiaita, kun vuonna 2021 heitä oli 28,5 % (Tilastokeskus).
- Myös tutkimusajan säällä voi olla vaikutusta tuloksiin. Sään vaikutusta on pyritty vähentämään sillä, että vastauksia on kerätty kuukauden ajalta.

Lisäksi muutoksia arvioidessa on hyvä huomioida tutkimuksen virhemarginaali, joka on kuvattu sivulla 5. Virhemarginaali arvioi, kuinka lähellä todellista arvoa tulokset ovat. Mitä suurempi virhemarginaali, sitä vähemmän luotettavia tulokset ovat.

Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin

Yleisarvosana

Jalankulku

Pyöräliikenne

Linja-autoliikenne

Muut julkisen liikenteen palvelut

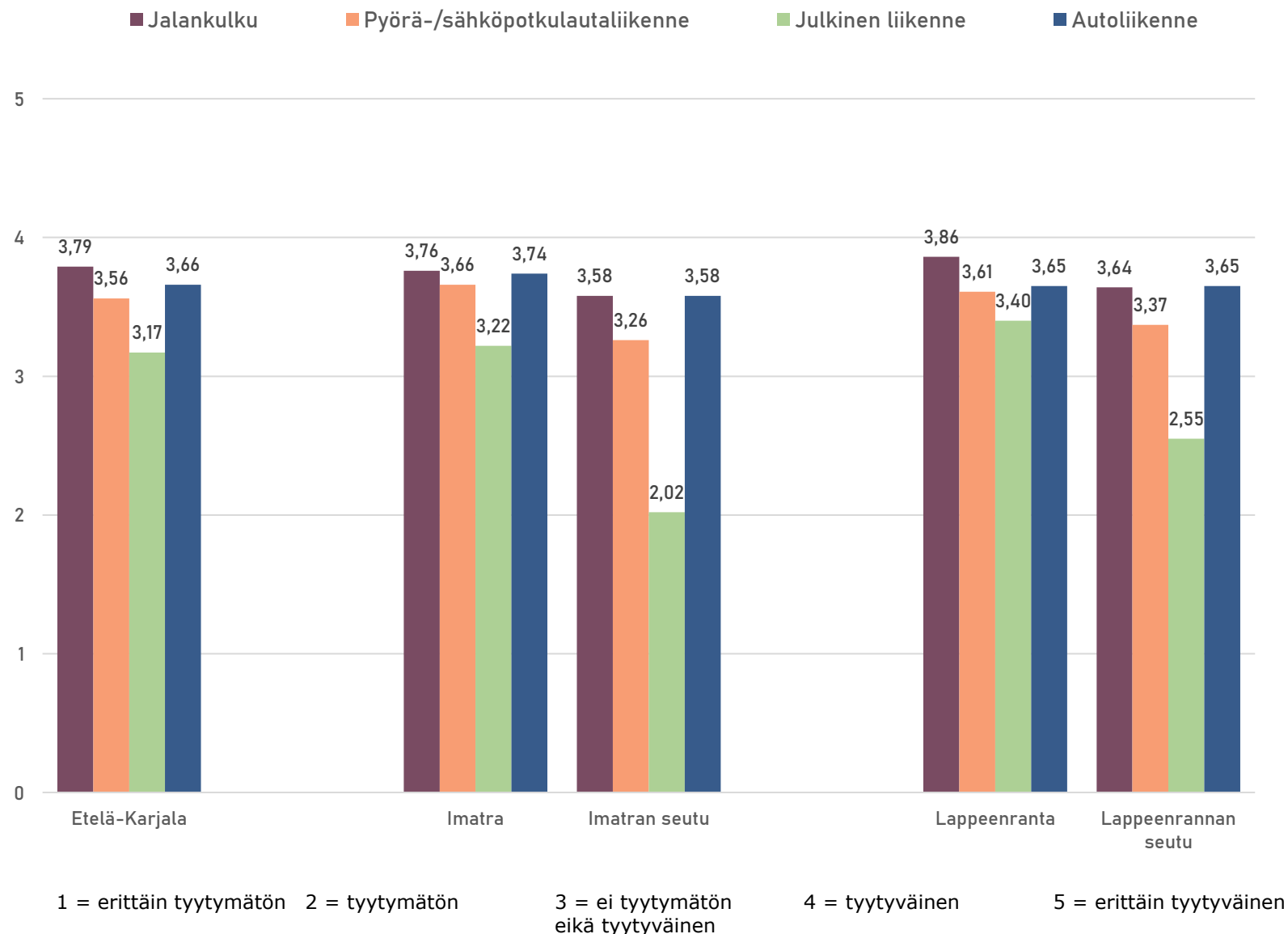
Henkilöautoliikenne

Vertailu vuoden 2021 liikkumistutkimukseen

Yleisarvosana

Etelä-Karjalassa ollaan tyytyväisimpiä jalankulun olosuhteisiin, jotka saivat arvosanan 3,79 asteikolla 1-5. Myös autoliikenteen (3,66), pyöräliikenteen (3,56) ja julkisen liikenteen olosuhteisiin ollaan kohtuullisen tyytyväisiä. Heikoimman arvosanan saa julkinen liikenne (3,17).

Joukkoliikenteen palvelutasoon ollaan selvästi tyytymättömiä joukkoliikenteen palvelutason heikommilla alueilla eli Lappeenrannan ja Imatran ulkopuolella. Tyytyväisimpiä kaikkialla Etelä-Karjalassa ollaan jalankulun ja autoliikenteen olosuhteisiin.

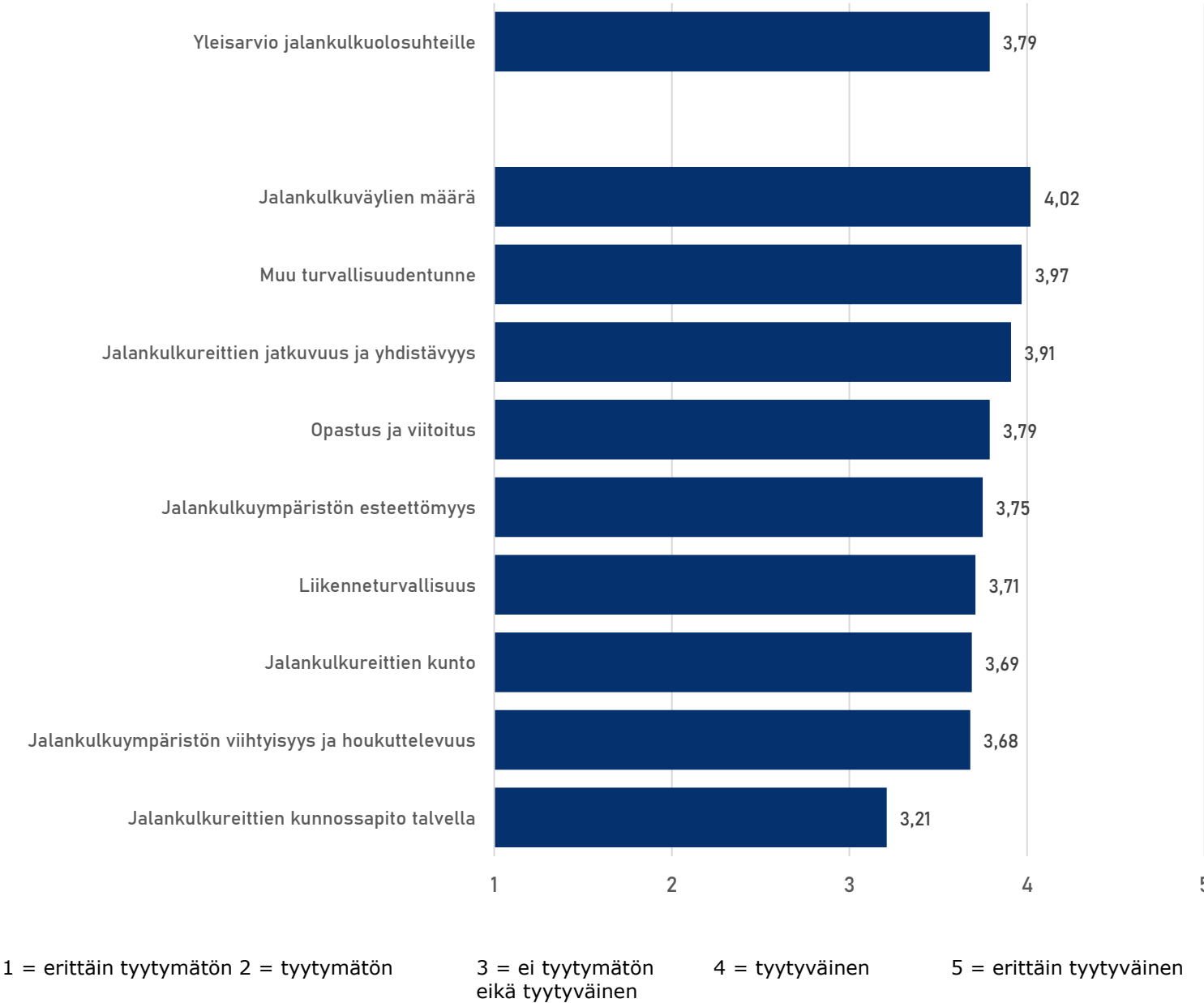


Tyytyväisyys Jalankulku

Jalankulun osalta Etelä-Karjalassa ollaan tyytyväisimpiä jalankulkuväylien määrään (4,02), muuhun turvallisuudentunteeseen (3,97) sekä jalankulkureittien jatkuvuuteen ja yhdistävyyteen (3,91). Heikoimman arvosanan saa jalankulkureittien kunnossapito talvella (3,21).

Asuinalue	Yleisarvosana jalankulun olosuhteille
Kunnan keskusta-alue (enintään 1 km keskustasta)	3,92
Kunnan keskusta-alue (yli 1 km keskustasta)	3,87
Muu kunnan taajama	3,84
Taajaman ulkopuolella	3,28

Arvosana jalankulun ominaisuudelle	Nainen	Mies
Liikenneturvallisuus	3,62	3,81
Muu turvallisuudentunne	3,87	4,08
Jalankulkureittien talvikunnossapito	3,09	3,33

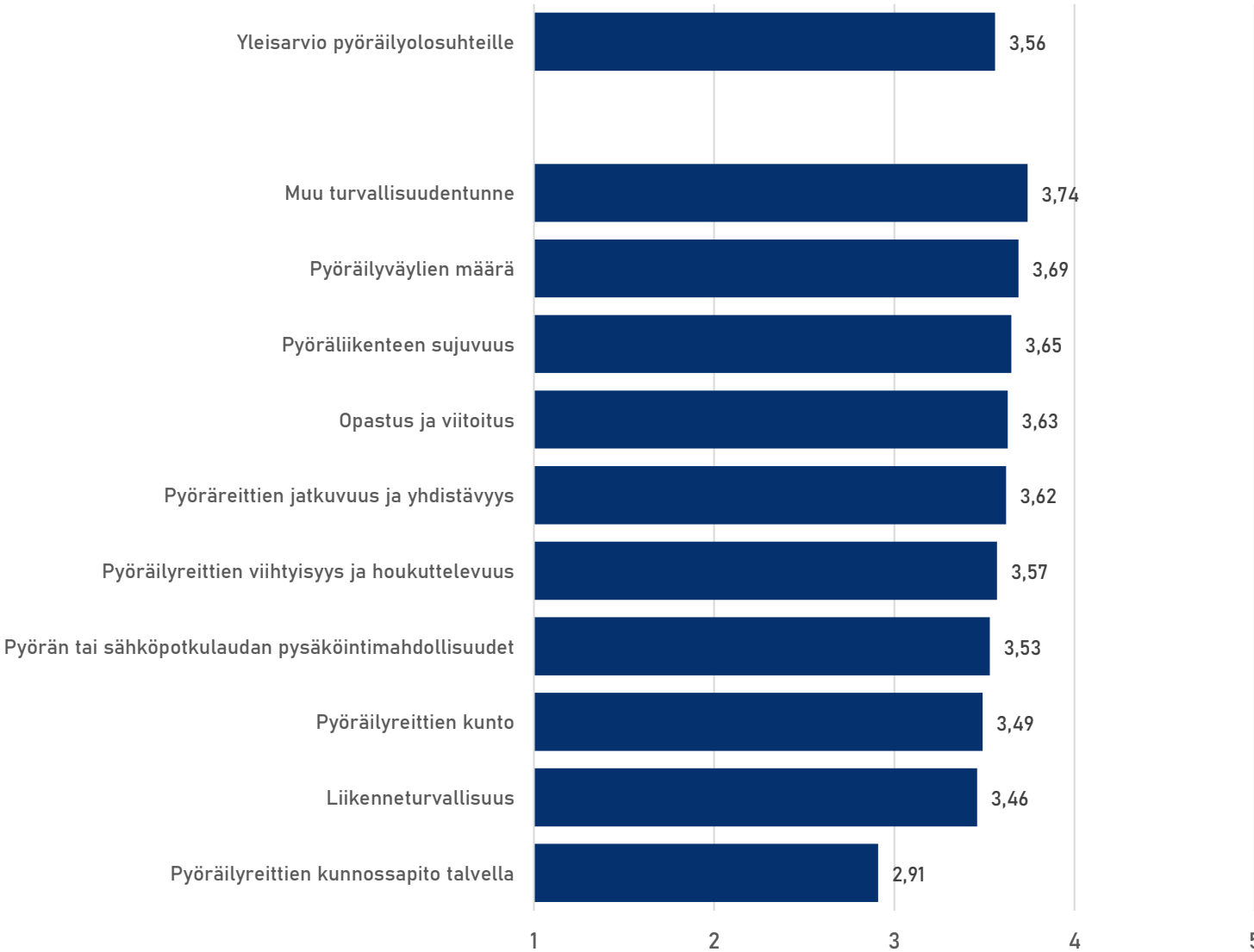


Tyytyväisyys Pyöräliikenne

Pyöräliikenteen osalta tyytyväisimpiä ollaan muuhun turvallisuudentunteeseen (3,74) ja pyöräilyväylien määrään (3,69). Heikoimman arvostuksen saa pyöräilyreittien kunnossapito talvella (2,91).

Asuinalue	Yleisarvosana pyöräliikenteen olosuhteille
Kunnan keskusta-alue (enintään 1 km keskustasta)	3,66
Kunnan keskusta-alue (yli 1 km keskustasta)	3,62
Muu kunnan taajama	3,72
Taajaman ulkopuolella	3,04

Arvosana pyöräliikenteen ominaisuudelle	Nainen	Mies
Liikenneturvallisuus	3,37	3,56
Muu turvallisuudentunne	3,64	3,85
Pyöräilyreittien sujuvuus	3,56	3,75



1 = erittäin tyytymätön 2 = tyytymätön 3 = ei tyytymätön eikä tyytyväinen 4 = tyytyväinen 5 = erittäin tyytyväinen

Tyytyväisyys

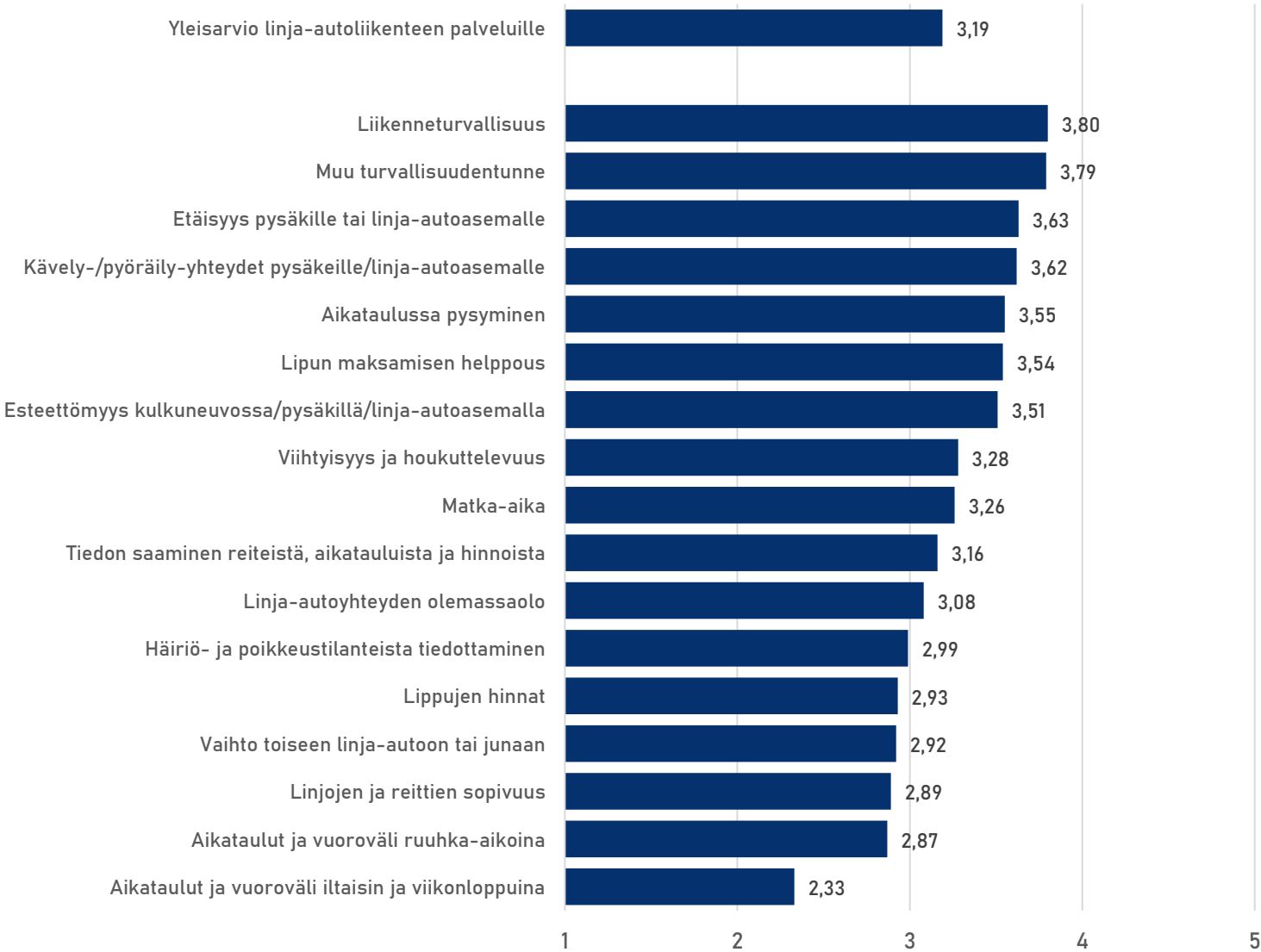
Linja-autoliikenne

Linja-autoliikenteessä parhaat arvosanat saavat turvallisuuteen liittyvät asiat (3,80 ja 3,79) sekä etäisyydet pysäkeille ja linja-autoasemille (3,63) ja näiden kävely- ja pyöräily-yhteydet (3,62). Heikoimpana pidetään aikatauluja ja vuorovälejä iltaisin ja viikonloppuina (2,33) ja ruuhka-aikoina (2,87).

Asuinalue	Yleisarvosana linja-autoliikenteen olosuhteille
Kunnan keskusta-alue (enintään 1 km keskustasta)	3,38
Kunnan keskusta-alue (yli 1 km keskustasta)	3,35
Muu kunnan taajama	3,24
Taajaman ulkopuolella	2,38

Arvosana linja-autoliikenteen ominaisuudelle	Nainen	Mies
Aikataulut ja vuoroväli ruuhka-aikoina	2,79	2,97
Esteettömyys	3,45	3,58

Ramboll



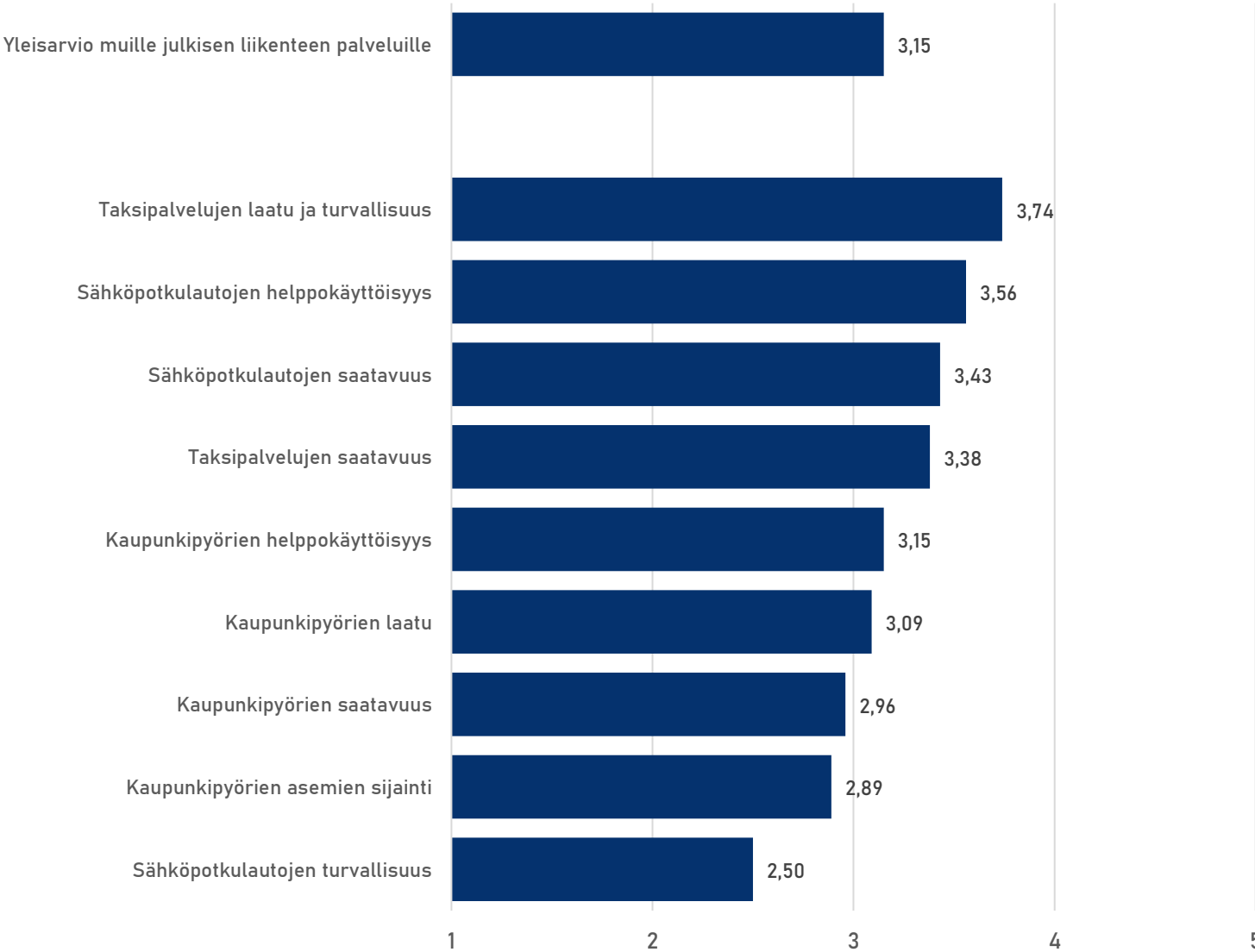
1 = erittäin tyytymätön 2 = tyytymätön 3 = ei tyytymätön eikä tyytyväinen 4 = tyytyväinen 5 = erittäin tyytyväinen

Tyytyväisyys

Muu julkinen liikenne

Taksien, kaupunkipyörien ja sähköpotkulautapalveluiden osalta tyytyväisimpiä ollaan taksipalvelujen laatuun ja turvallisuuteen (3,74) ja sähköpotkulautojen helppokäyttöisyyteen (3,56). Tyytymättömmimpiä ollaan sähköpotkulautojen turvallisuuteen (2,50).

Asuinalue	Yleisarvosana muun julkisen liikenteen olosuhteille
Kunnan keskusta-alue (enintään 1 km keskustasta)	3,35
Kunnan keskusta-alue (yli 1 km keskustasta)	3,32
Muu kunnan taajama	3,14
Taajaman ulkopuolella	2,33



1 = erittäin tyytymätön 2 = tyytymätön 3 = ei tyytymätön eikä tyytyväinen 4 = tyytyväinen 5 = erittäin tyytyväinen

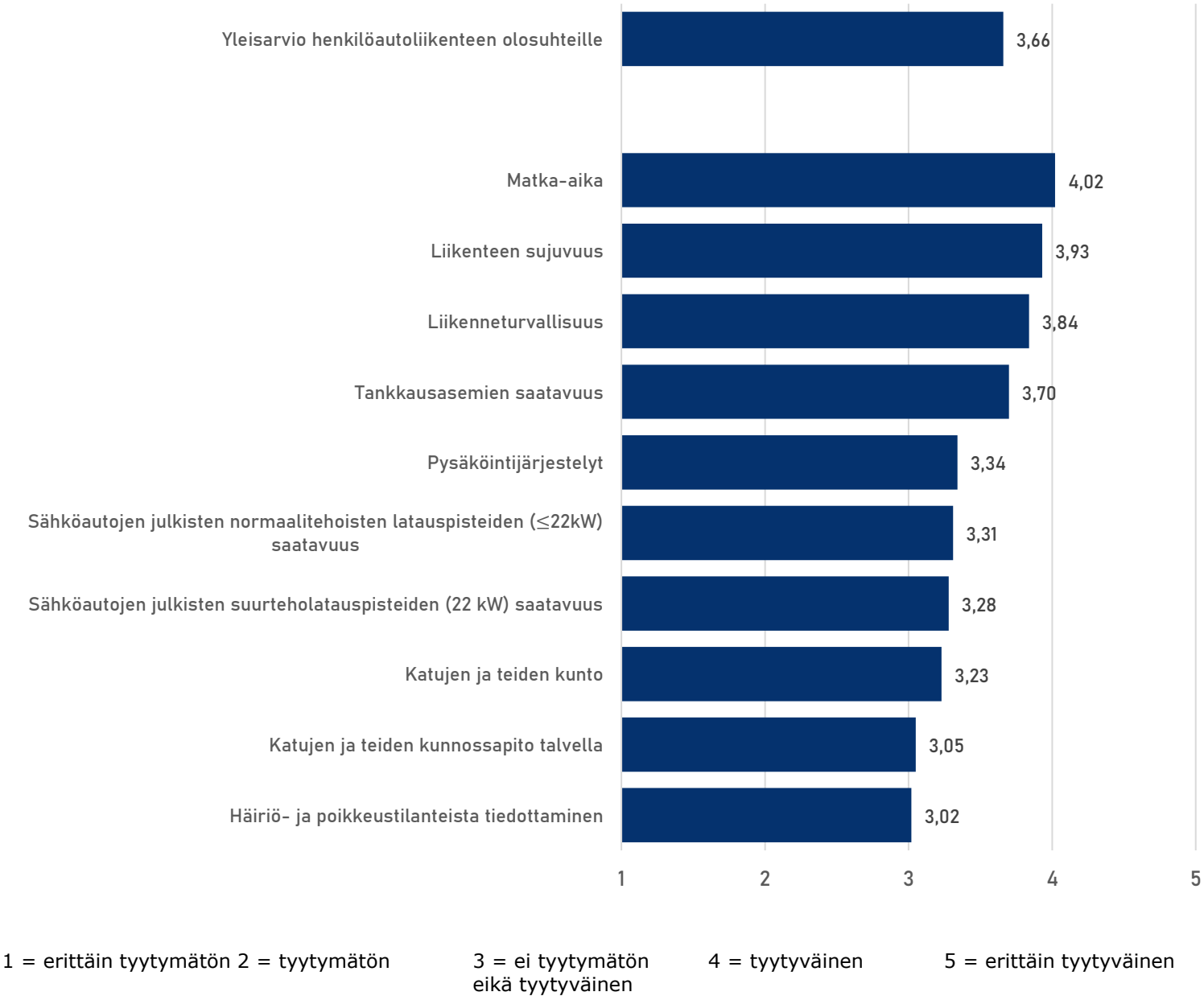
Tyytyväisyys Henkilöautoliikenne

Henkilöautoliikenteen osalta parhaat arvosanat saa matka-aika (4,02) ja liikenteen sujuvuus (3,93). Tyytymättömmimpiä ollaan katujen ja teiden kunnossapitoon talvella (3,05) sekä häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottamiseen (3,02).

Asuinalue	Yleisarvosana henkilöautoliikenteen olosuhteille
Kunnan keskusta-alue (enintään 1 km keskustasta)	3,63
Kunnan keskusta-alue (yli 1 km keskustasta)	3,70
Muu kunnan taajama	3,70
Taajaman ulkopuolella	3,56

Arvosana henkilöautoliikenteen ominaisuudelle	Nainen	Mies
Liikenneturvallisuus	3,78	3,90
Katujen ja teiden kunto	3,16	3,31
Katujen ja teiden talvikunnossapito	2,92	3,19
Pysäköintijärjestelyt	3,23	3,45

Rainbow

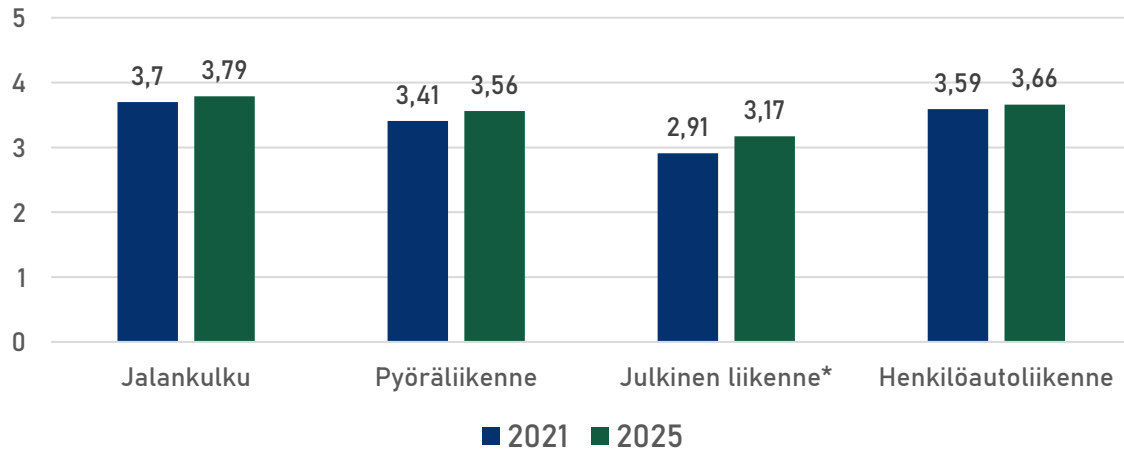


Vertailu vuoden 2021 liikkumistutkimukseen

Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin

Tyytyväisyydessä eri kulkutapojen olosuhteisiin ei ole tapahtunut suuria muutoksia vuosien 2021 ja 2025 välillä. Tyytyväisyys jalankulun, pyöräliikenteen, julkisen liikenteen ja henkilöautoilun olosuhteisiin on pysynyt suurin piirtein samalla tasolla, joskin hienoista nousua tyytyväisyydessä on tapahtunut.

Vuoden 2021 tutkimuksessa tyytyväisyydestä kysyttiin joukkoliikenteen eri osa-alueisiin. Vuonna 2025 tämä jaettiin linja-autoliikenteeseen ja muuhun julkiseen liikenteeseen (sis. taksit, kaupunkipyörät ja sähköpotkulaudat), joten vuoden 2025 tutkimuksessa on mukana uusia osa-alueita, joista ei ole vertailutietoa. Joukkoliikenteeseen / julkiseen liikenteeseen liittyvät osa-alueet eivät ole täysin vertailukelpoisia tutkimusten kesken (merkitty sanalla ”joukkoliikenne” viereisiin vertailuihin).



* = Julkinen liikenne on jaettu vuoden 2025 tutkimuksessa linja-autoliikenteeseen ja muuhun julkiseen liikenteeseen, kun vuonna 2021 kysyttiin yleisesti joukkoliikenteen olosuhteista. Arvosanat eivät ole siis täysin vertailukelpoiset.

Eniten muutoksia on tapahtunut tyytyväisyydessä seuraaviin:



- Lipun maksamisen helppous (joukkoliikenne) (2,94 → 3,54, +0,6)
- Pyöräliikenteen muu turvallisuudentunne (3,38 → 3,79, +0,36)
- Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen (joukkoliikenne) (2,64 → 2,88, +0,35)
- Pyöräilyreittien kunto (3,49 → 3,17, +0,32)
- Tiedon saaminen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista (joukkoliikenne) (2,85 → 3,16, +0,31)
- Pyöräliikenteen liikenneturvallisuus (3,17 → 3,46, +0,29)
- Linjojen ja reittien sopivuus (joukkoliikenne) (2,61 → 2,89, +0,28)
- Etäisyys pysäkillä tai asemalla (joukkoliikenne) (3,35 → 3,63, +0,28)
- Linja-autoyhteyden olemassaolo (joukkoliikenne) (2,81 → 3,08, +0,27)
- Pyöräreittien jatkuvuus ja yhdistävyys (3,37 → 3,62, +0,25)
- Jalankulun muu turvallisuudentunne (3,72 → 3,97, +0,25)
- Aikataulut ja vuoroväli ruuhka-aikoina (joukkoliikenne) (2,63 → 2,84, +0,24)
- Pyöräilyväylien määrä (3,46 → 3,69, +0,23)
- Kävely- ja pyöräily-yhteydet pysäkillä tai asemalla (joukkoliikenne) (3,39 → 3,62, +0,23)
- Pyörän (tai sähköpotkulaudan) pysäköintimahdollisuudet (3,31 → 3,53, +0,22)
- Pyöräliikenteen opastus ja viitoitus (3,42 → 3,63, +0,21)



- Tyytyväisyys on laskenut ainoastaan henkilöautoliikenteen sujuvuuden (3,96 → 3,93) ja pysäköintijärjestelyjen osalta (3,39 → 3,34).

Liikenneolosuhteiden kehittämisen tärkeys kulutavoittain

Jalankulku

Pyöräliikenne

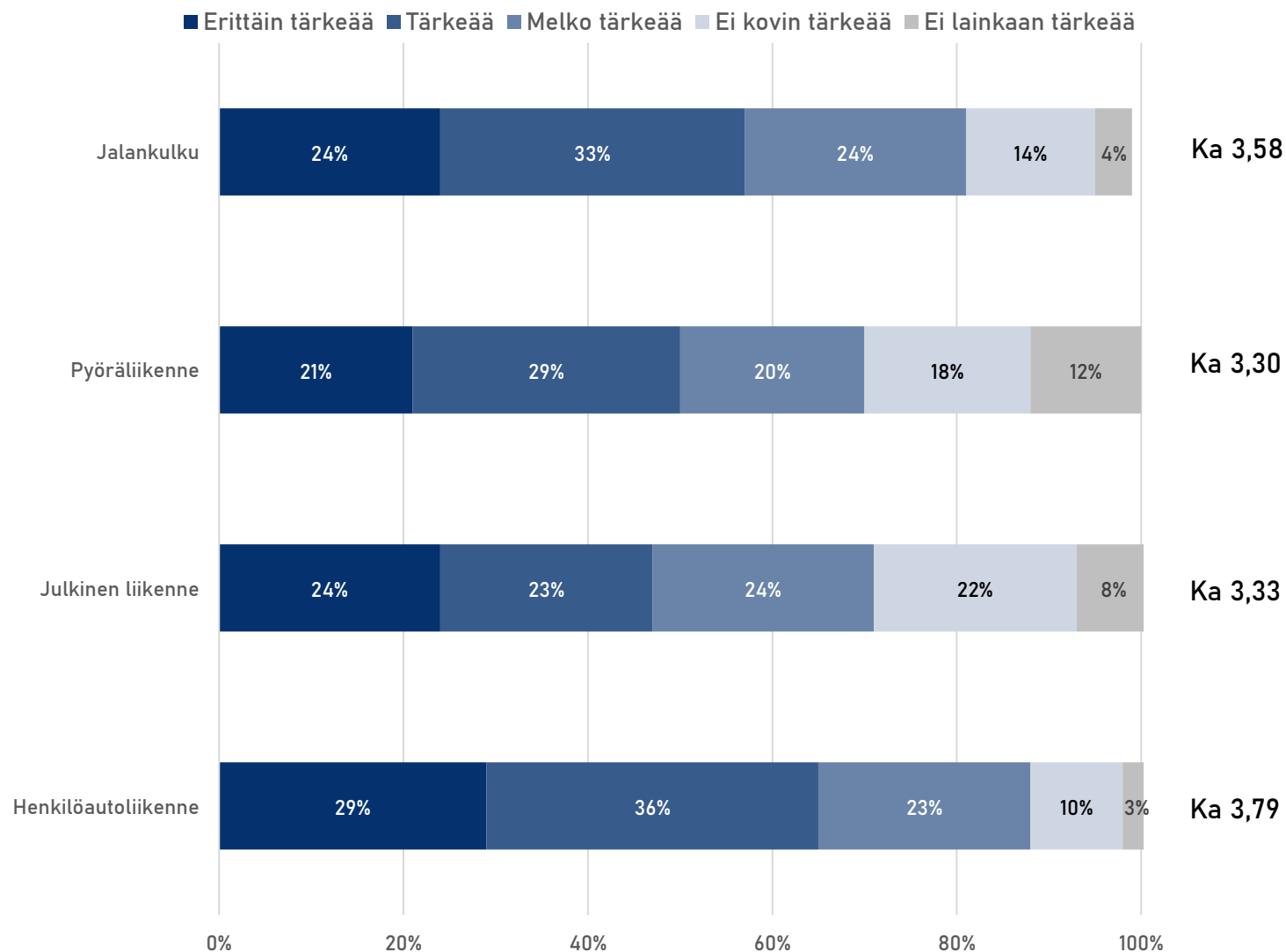
Julkinen liikenne

Henkilöautoliikenne

Yhteenveto

Liikenneolosuhteiden kehittämisen tärkeys – vertailu kulkutavoittain

Tärkeimpänä nähdään jalankulun ja henkilöautoliikenteen olosuhteiden kehittäminen.



Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

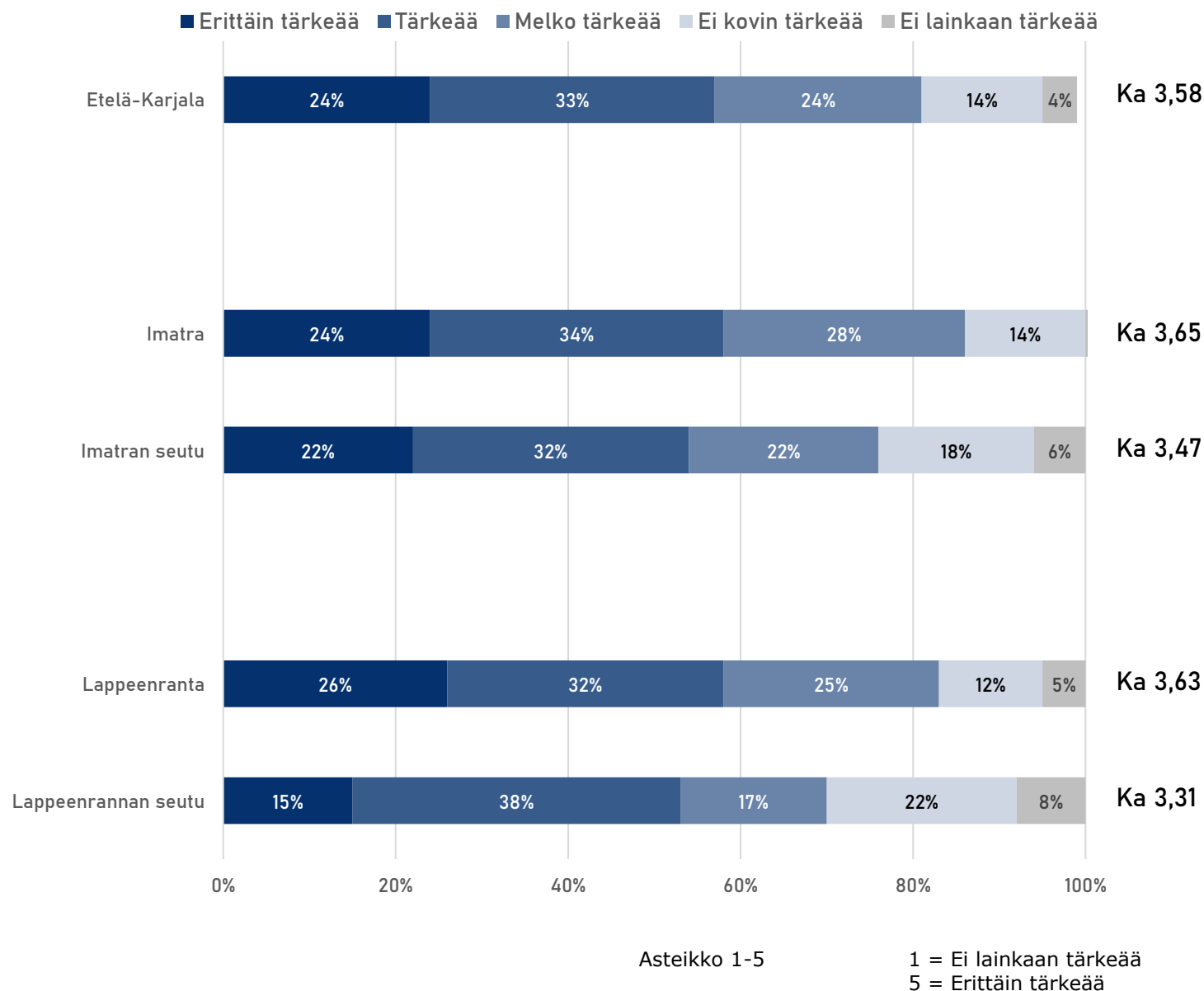
Kehittämisen tärkeys Jalankulku

Jalankulun olosuhteiden kehittäminen on erittäin tärkeää (24 %) tai tärkeää (33 %) lähes 60 prosentille Etelä-Karjalassa asuvalle. Vain 18 % ajattelee, ettei jalankulun kehittäminen ole tärkeää.

Jalankulun olosuhteiden kehittämiseen suhtaudutaan Lappeenrannassa ja Imatralla hieman myönteisemmin kuin pienemmissä ympäristökunnissa.

Asuinalue	Keskiarvo
Kunnan keskusta-alue (enintään 1 km keskustasta)	3,77
Kunnan keskusta-alue (yli 1 km keskustasta)	3,74
Muu kunnan taajama	3,49
Taajaman ulkopuolella	2,97

Ramboll

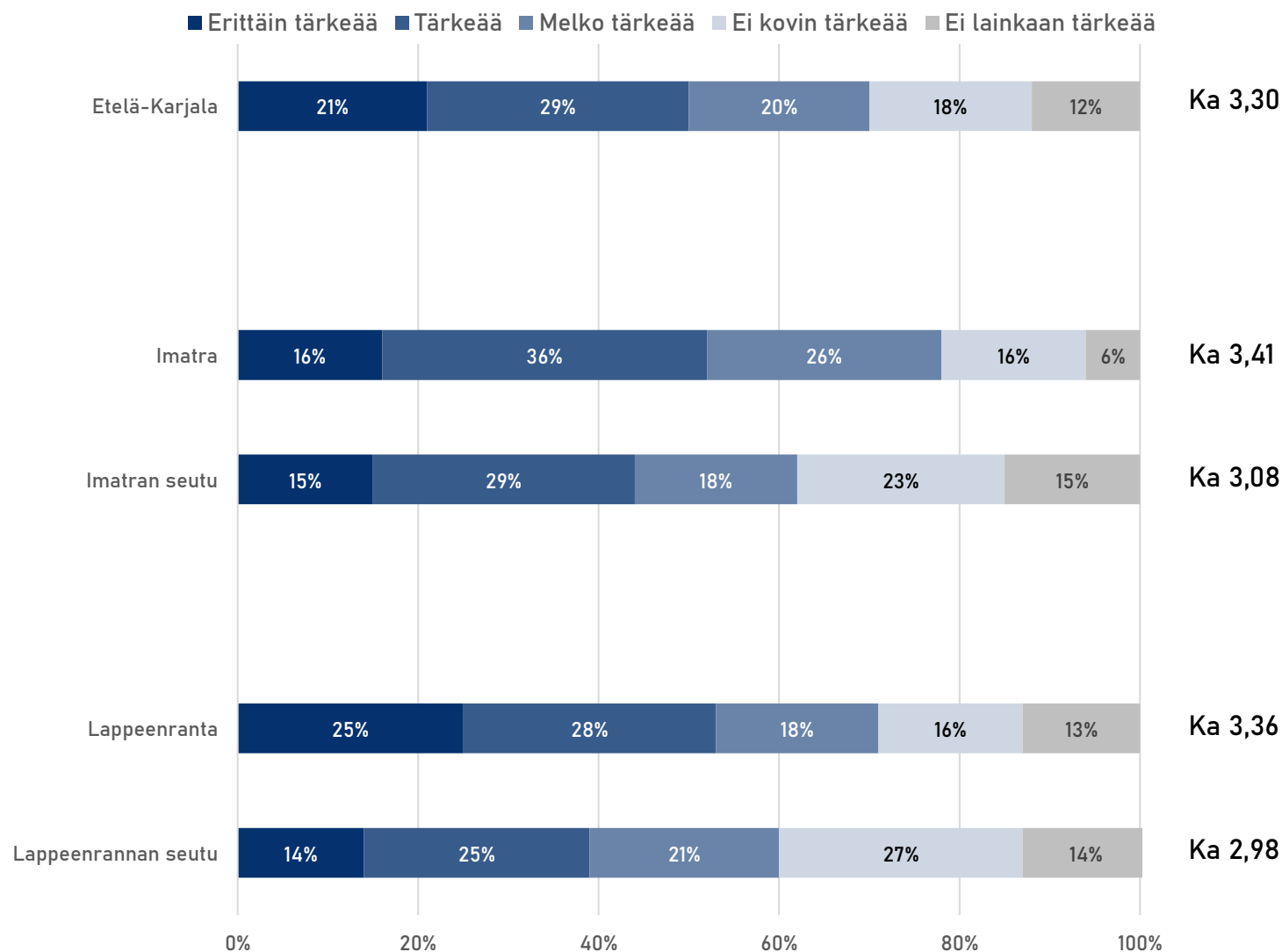


Kehittämisen tärkeys Pyöräliikenne

Pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämiseen suhtaudutaan Etelä-Karjalassa myönteisesti. Erittäin tärkeänä pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä pitää viidesosa ja vähintään melko tärkeänä 70 % eteläkarjalaisista. Näin ollen vajaa kolmasosa ei näe pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä tärkeänä.

Pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen nähdään Lappeenrannassa ja Imatralla tärkeämpänä kuin pienemmissä ympäristökunnissa.

Asuinalue	Keskiarvo
Kunnan keskusta-alue (enintään 1 km keskustasta)	3,28
Kunnan keskusta-alue (yli 1 km keskustasta)	3,54
Muu kunnan taajama	3,28
Taajaman ulkopuolella	2,81



Asteikko 1-5

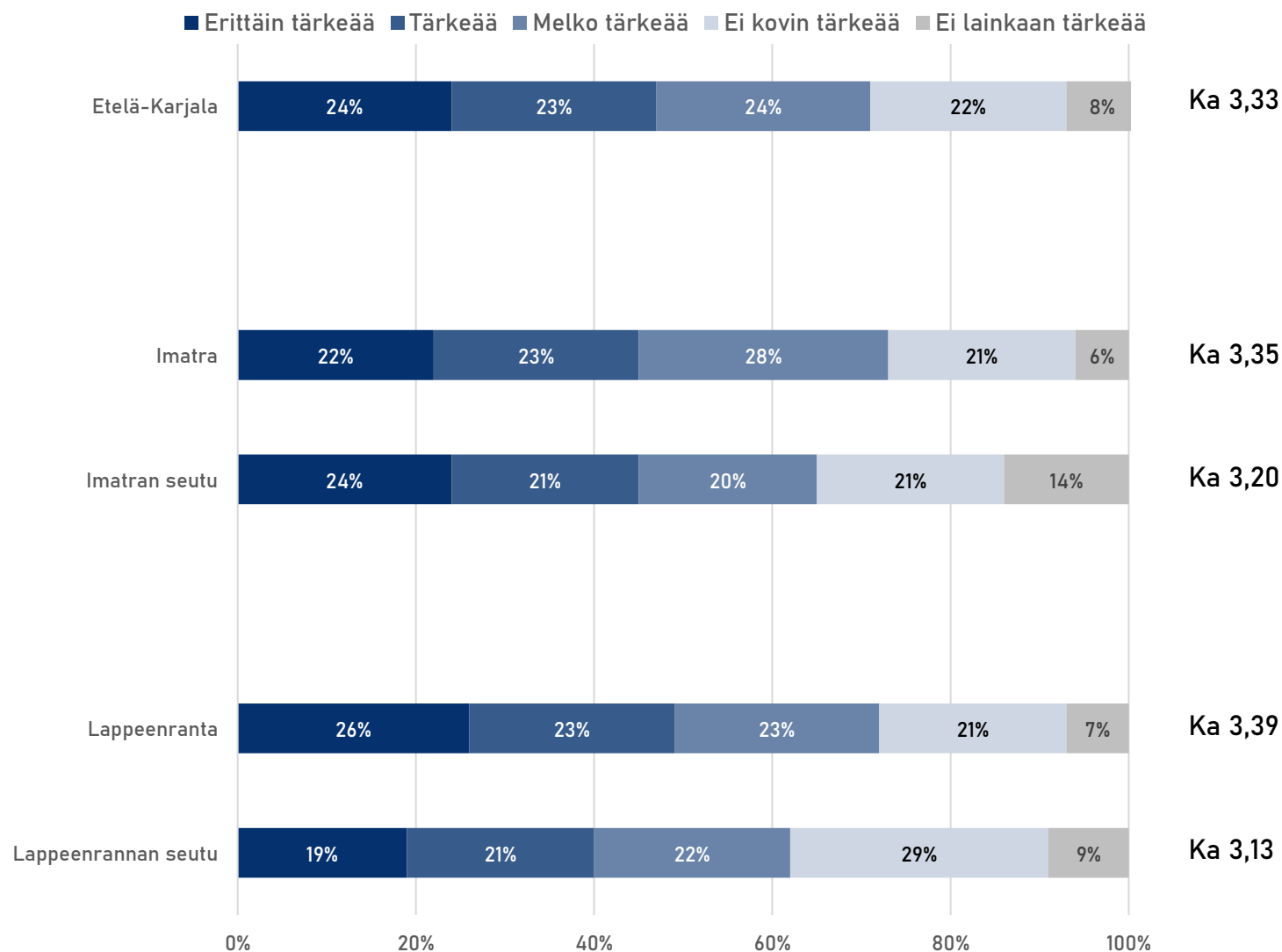
1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

Kehittämisen tärkeys Julkinen liikenne

Julkisen liikenteen olosuhteiden kehittämisen näkee erittäin tärkeänä neljäsosa eteläkarjalaisista. Ei tärkeänä joukkoliikenteen kehittämistä pitää 30 %.

Julkisen liikenteen olosuhteiden kehittäminen nähdään Lappeenrannassa ja Imatralla tärkeämpänä kuin pienemmissä ympäristökunnissa.

Asuinalue	Keskiarvo
Kunnan keskusta-alue (enintään 1 km keskustasta)	3,31
Kunnan keskusta-alue (yli 1 km keskustasta)	3,48
Muu kunnan taajama	3,36
Taajaman ulkopuolella	2,91



Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

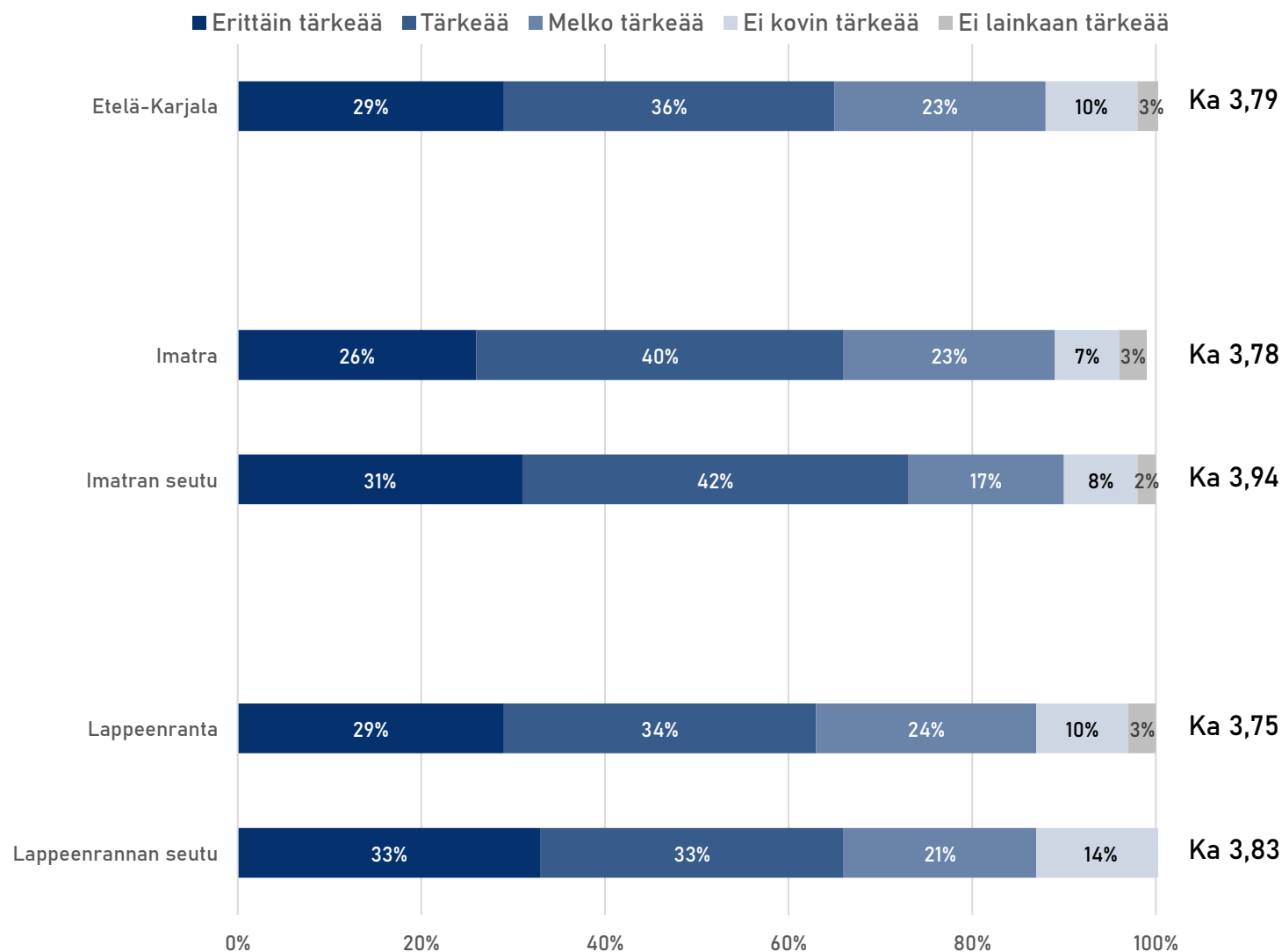
Kehittämisen tärkeys Henkilöautoliikenne

Henkilöautoliikenteen olosuhteiden kehittämistä pidetään Etelä-Karjalassa tärkeänä. 88 % vastaajista näkee, että henkilöautoliikenteen olosuhteiden kehittäminen on vähintään melko tärkeää.

Henkilöautoliikenteen olosuhteiden kehittäminen nähdään hieman tärkeämpänä pienemmissä kunnissa kuin Lappeenranta ja Imatra.

Asuinalue	Keskiarvo
Kunnan keskusta-alue (enintään 1 km keskustasta)	3,59
Kunnan keskusta-alue (yli 1 km keskustasta)	3,84
Muu kunnan taajama	3,82
Taajaman ulkopuolella	3,93

Ramboll



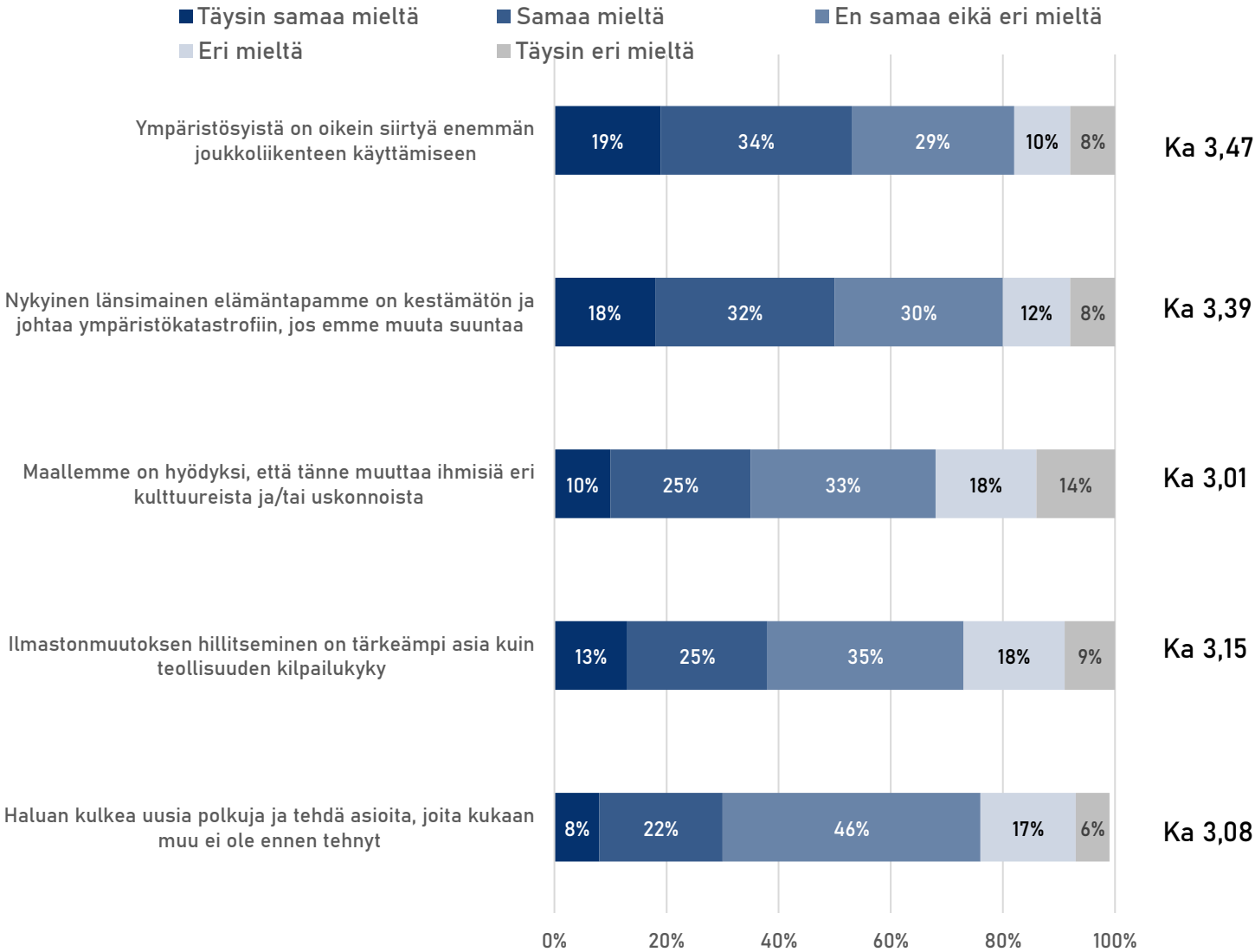
Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

Arvoväittämät

Kyselyssä selvitettiin muutamalla arvoväittämällä vastaajien arvoja.

Matkan pääasiallinen kulkutapa				
Väittämä	Kävely	Polkupyörä	Henkilöauto	Linja-auto
Ympäristösyistä on oikein siirtyä enemmän joukkoliikenteen käyttämiseen	3,87	3,99	3,38	3,99
Nykyinen länsimainen elämäntapamme on kestävä ja johtaa ympäristökatastrofiin, jos emme muuta suuntaa	3,72	3,87	3,34	3,61
Ilmastomuutoksen hillitseminen on tärkeämpi asia kuin teollisuuden kilpailukyky	3,24	3,48	3,12	3,34



Etelä-Karjalan kevennetty liikkumistutkimus 2025

Etelä-Karjala



Bright ideas.
Sustainable change.

