

ETELÄ-KARJALAN KEVENNETTY LIIKKUMISTUTKIMUS 2025

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



IMATRA

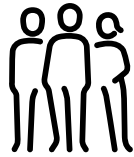


Sisällys

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

IMATRALAISTEN LIIKKUMINEN 2025

24 700 asukasta



Imatralainen tekee vuorokaudessa keskimäärin

3,0 matkaa.



Imatralaisten matkoista



30 % liittyy töihin ja opiskeluun



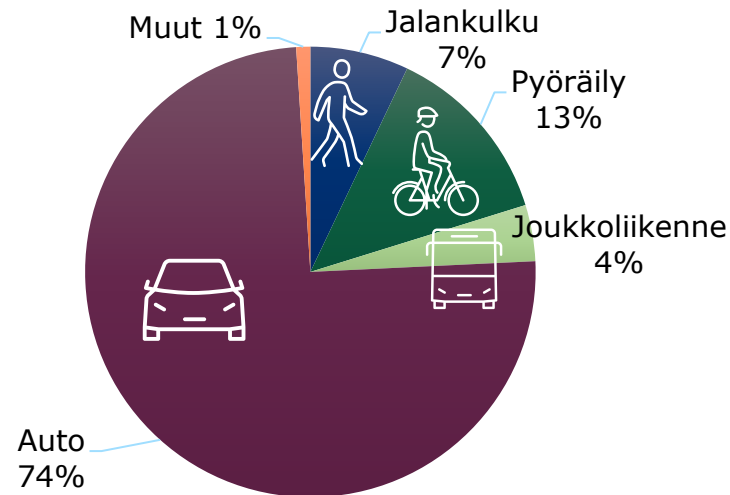
45 % ostoksiin ja asiointiin



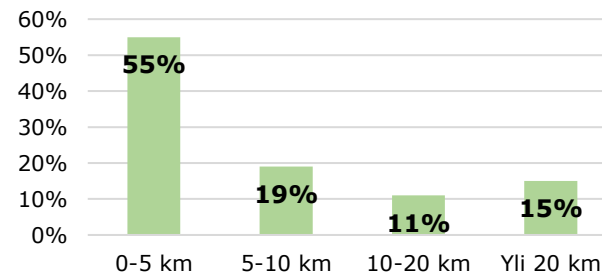
25 % vapaa-aikaan.

Kestävien kulkutapojen osuus imatralaisten matkoista on

24 %



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



Lyhyet matkat houkuttelevat kestävien kulkutapojen käyttöön:



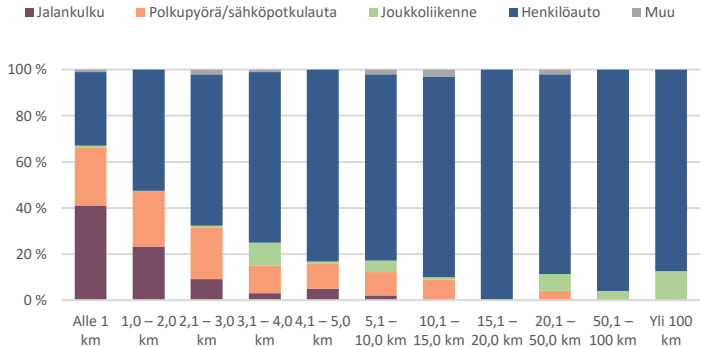
Alle 2 km matkoja kävellään



Alle 15 km matkoja pyöräillään



Joukkoliikennettä käytetään yli 3 km matkoilla



Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin (asteikko 1-5)



3,76



3,22



3,66



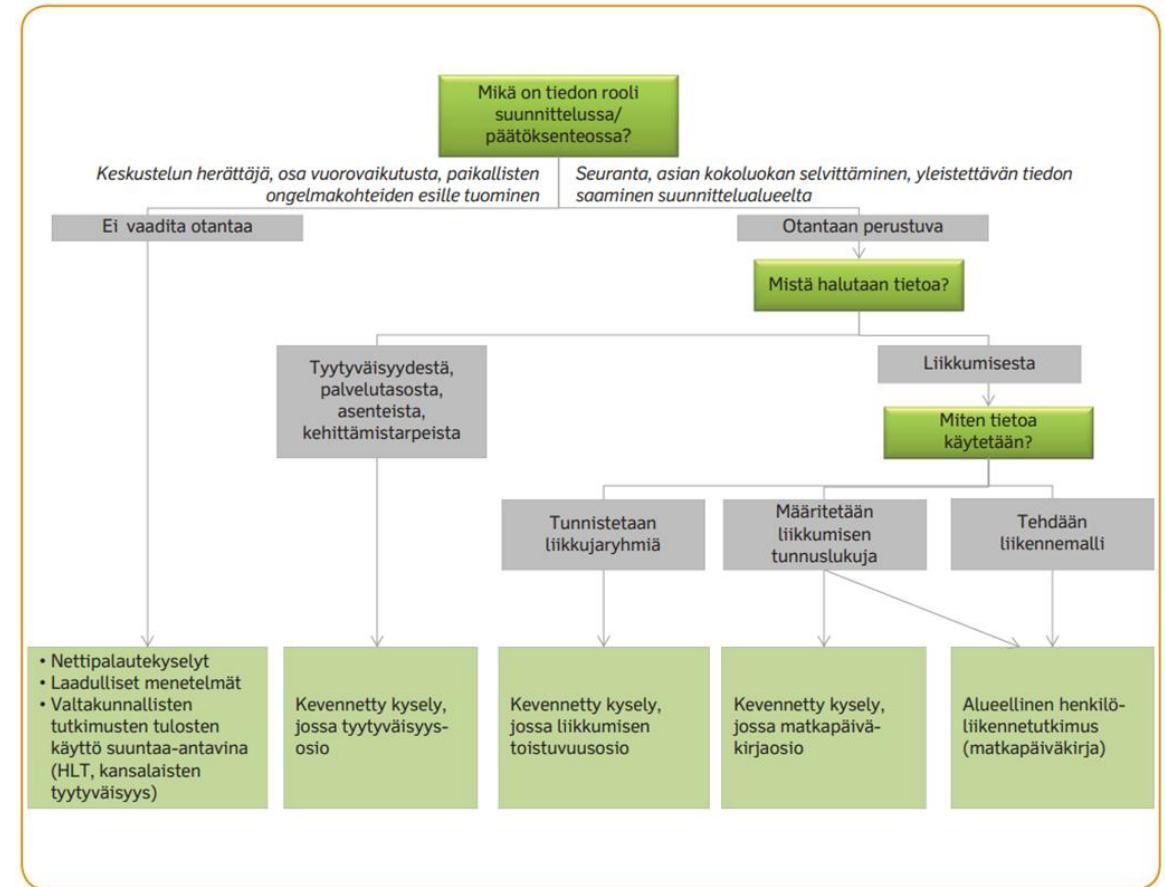
3,74

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

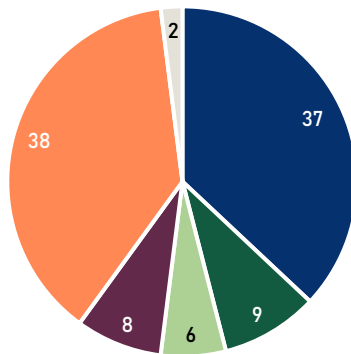
- Tutkimus toteutettiin hybriditutkimuksena. Otos muodostettiin Iro Research Oy:n tutkimuspaneelist, tekstiviestikutsuilla (numerot poimittiin väestöotospoimintana) sekä osassa kuntia lapsille ja nuorille suunnatun Wilma-viestin avulla.
- Kohderyhmänä olivat alueen 7–85-vuotiaat asukkaat kaikissa maakunnan 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.

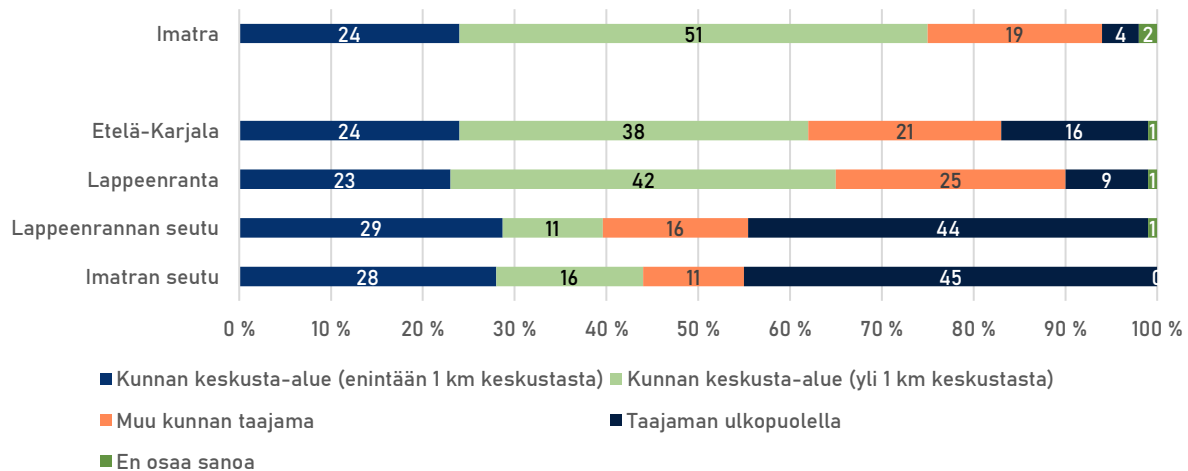
Perustietoja vastaajista (Imatra)

Päätoimi (%)

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

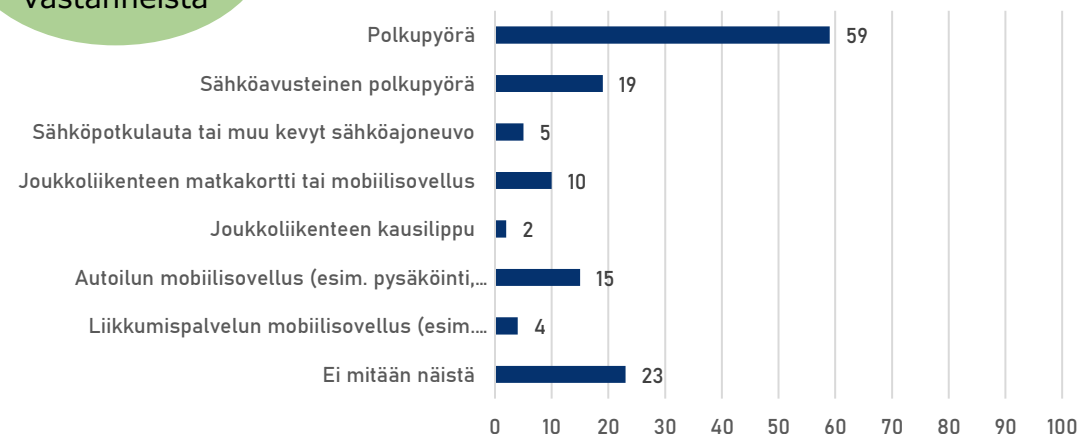


Asuinalueen sijainti (%)



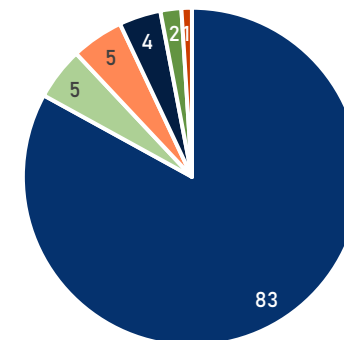
Henkilöauton ajokortti (B) on **82 %**:lla vastanneista

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

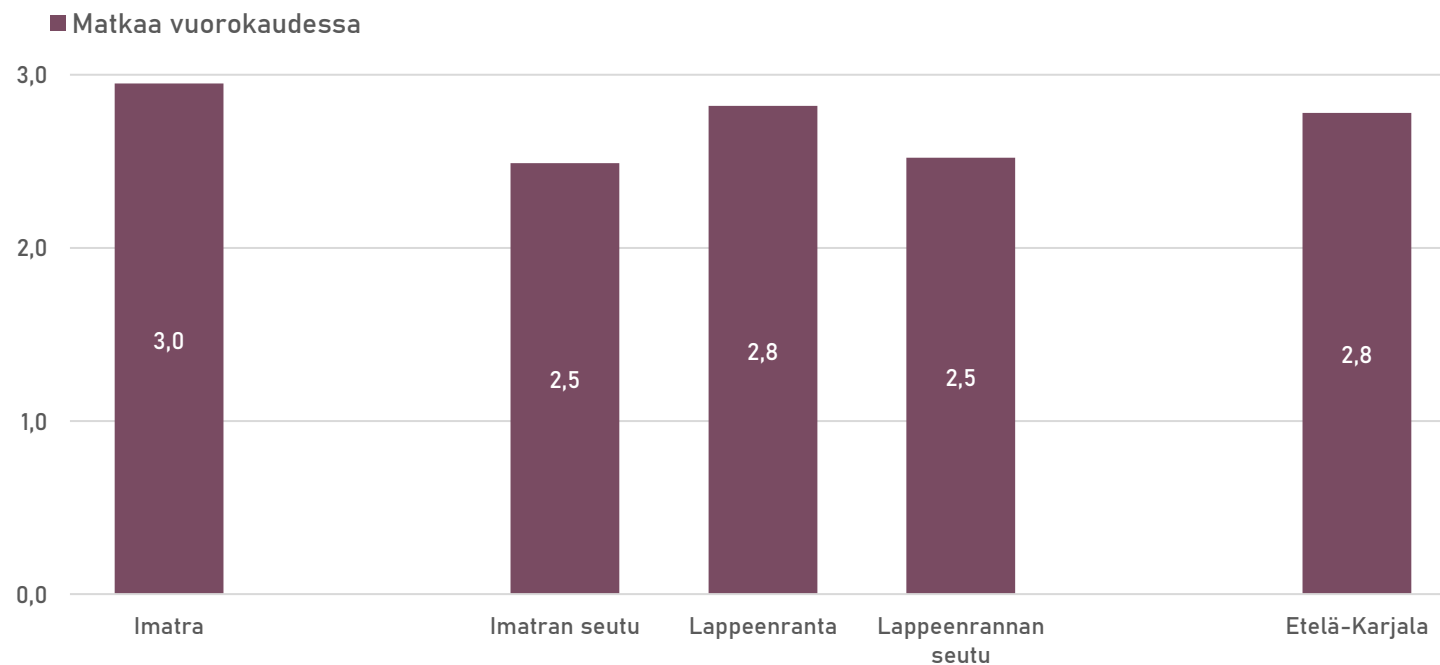
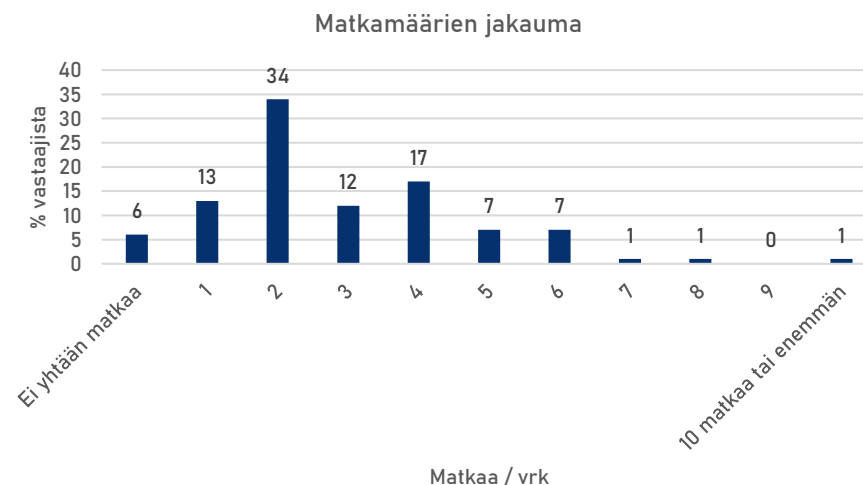
Matkaluvut

Imatralla tehdään vuorokaudessa keskimäärin 3,0 matkaa per asukas.

Vuorokaudessa tehtävien matkojen määrä on hieman korkeampi kuin Etelä-Karjalan keskiarvo.

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

Imatralainen tekee vuorokaudessa keskimäärin **3,0** matkaa.



Matkan tarkoitus

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

Imatralla tehdään enemmän ostos- ja asiointimatkoja ja vähemmän työ- ja opiskelumatkoja kuin Etelä-Karjalassa keskimäärin.

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 %.

Imatralaisten matkoista



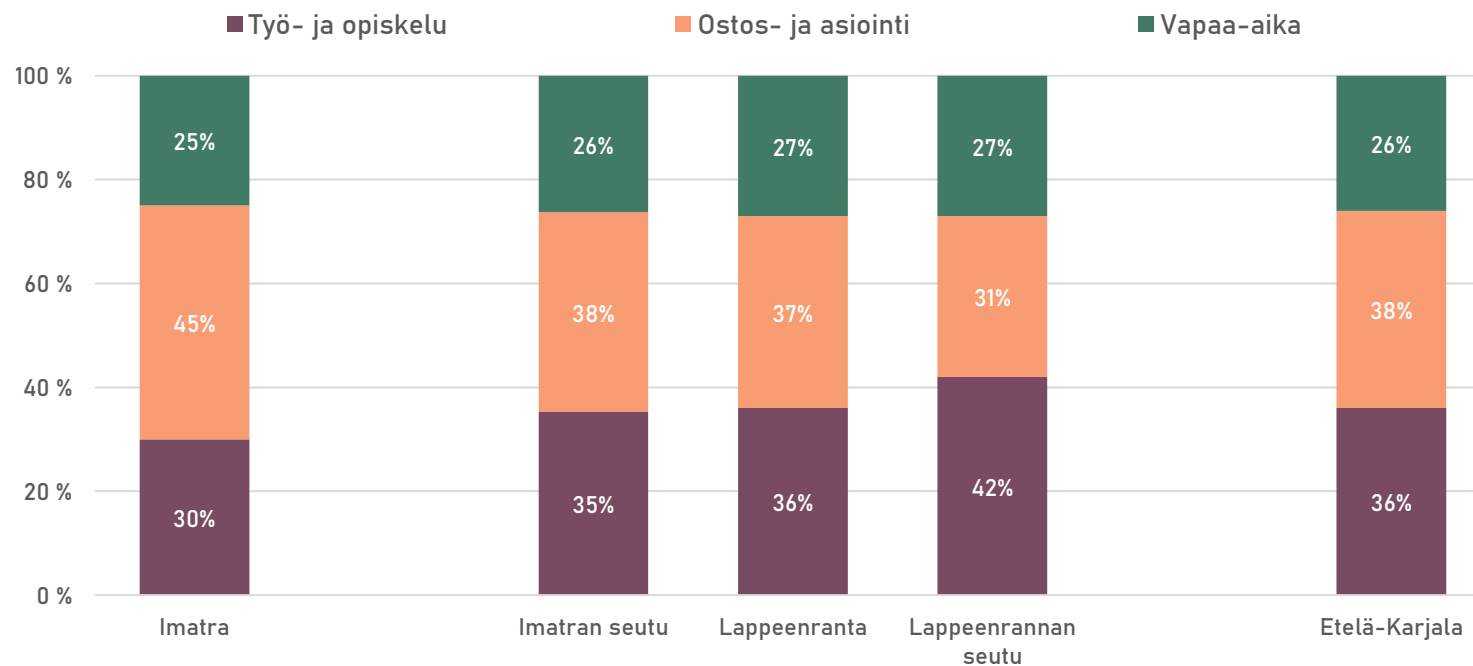
30 % liittyy töihin ja opiskeluun,



45 % ostoksiin ja asiointiin ja



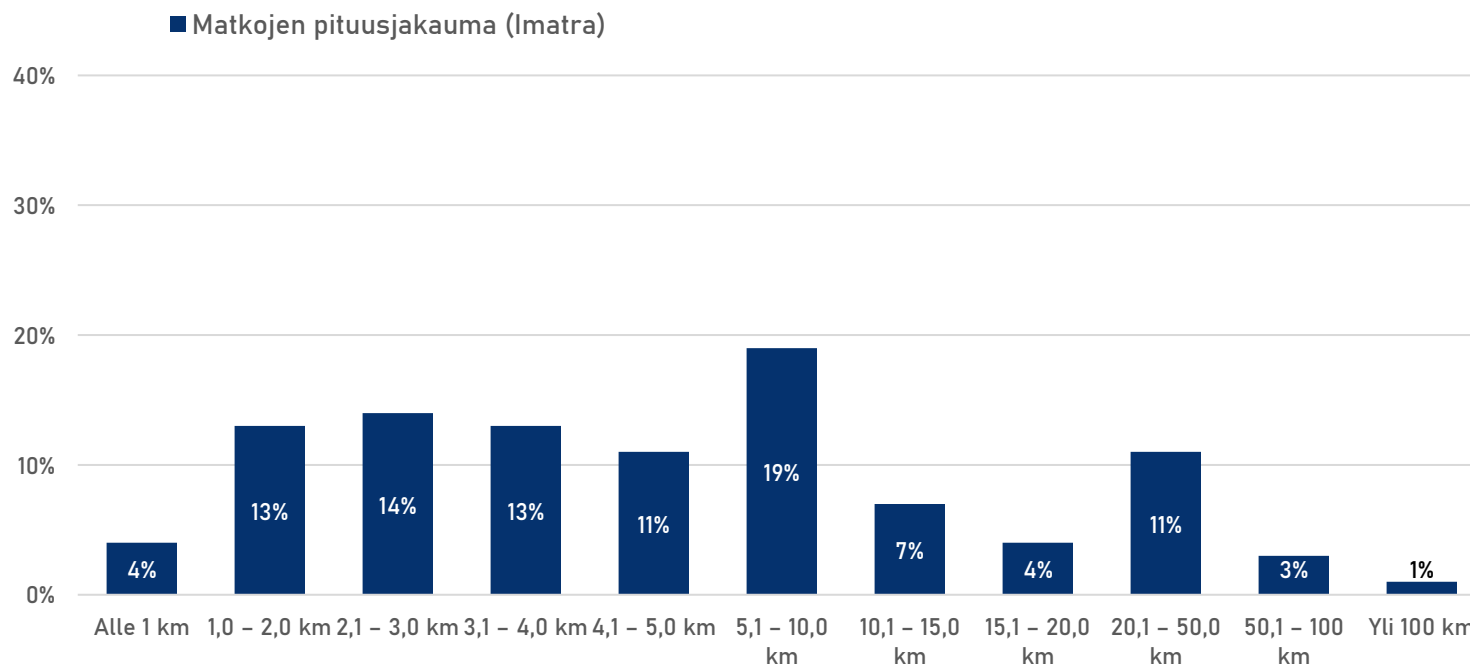
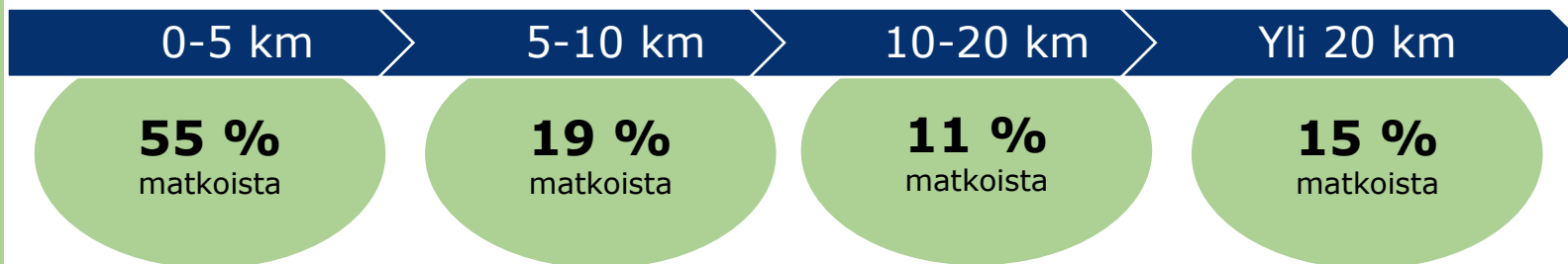
25 % vapaa-aikaan.



Matkojen pituudet

Imatralla tehdään eniten 5,1-10 kilometrin mittaisia matkoja (19 %). 55 % 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.



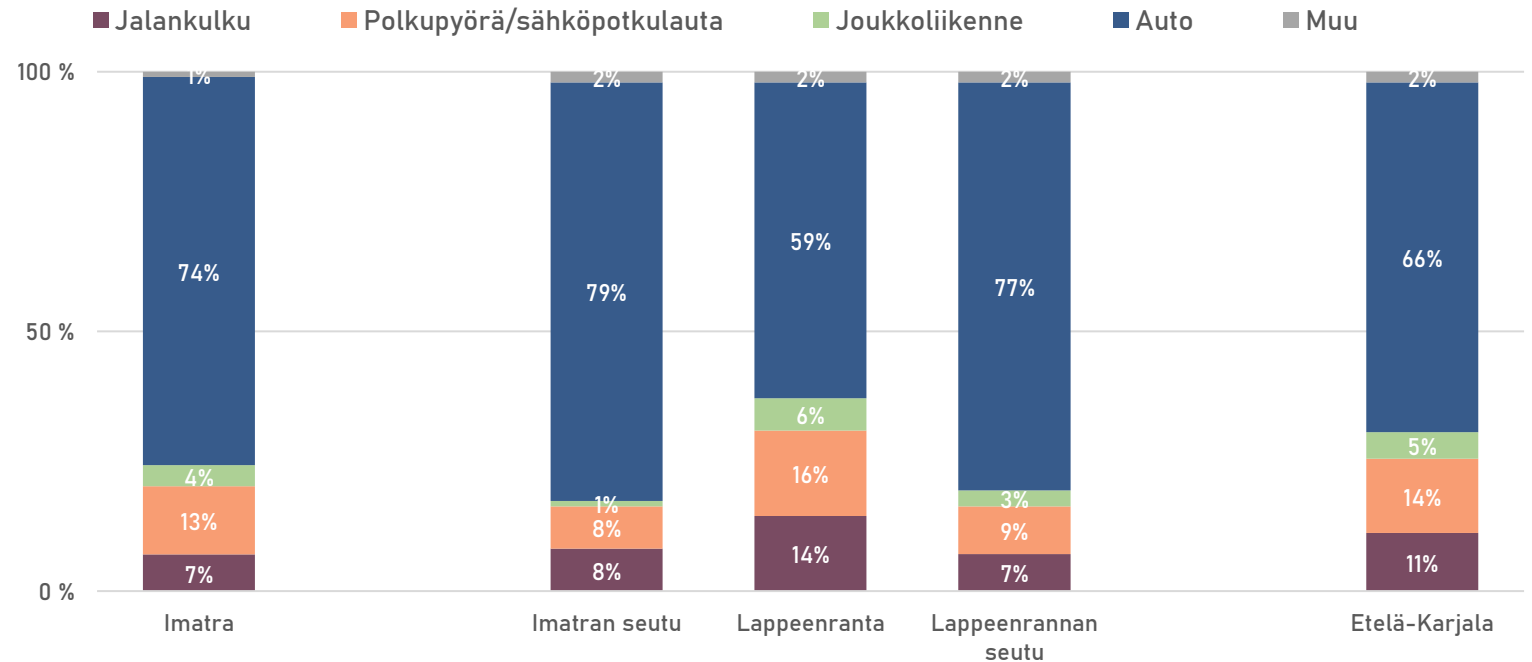
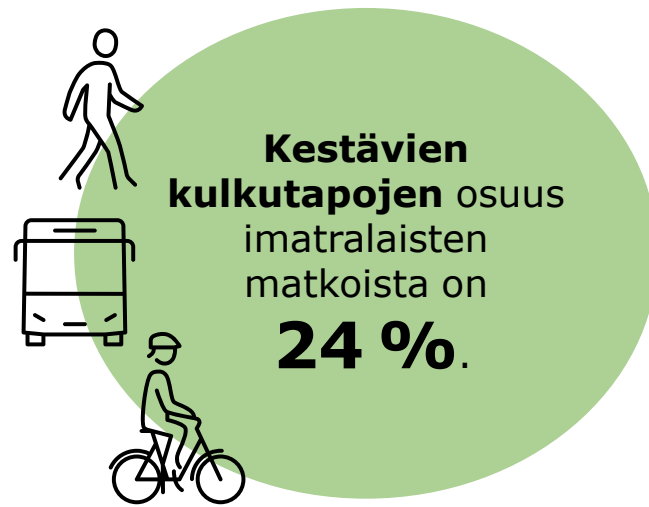
Kulkeutapajakauma

Imatralla käytetyin kulkumuoto on auto, jolla tehdään 74 % matkoista. Kestävien kulkutapojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus on 24 %.

Autoilun osuus on Imatralla suurempi kuin Lappeenrannassa, mutta pienempi kuin maakunnan pienemmissä kunnissa.

Vuoden 2024 valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa koko maan osalta kulkutapajakauma oli:

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

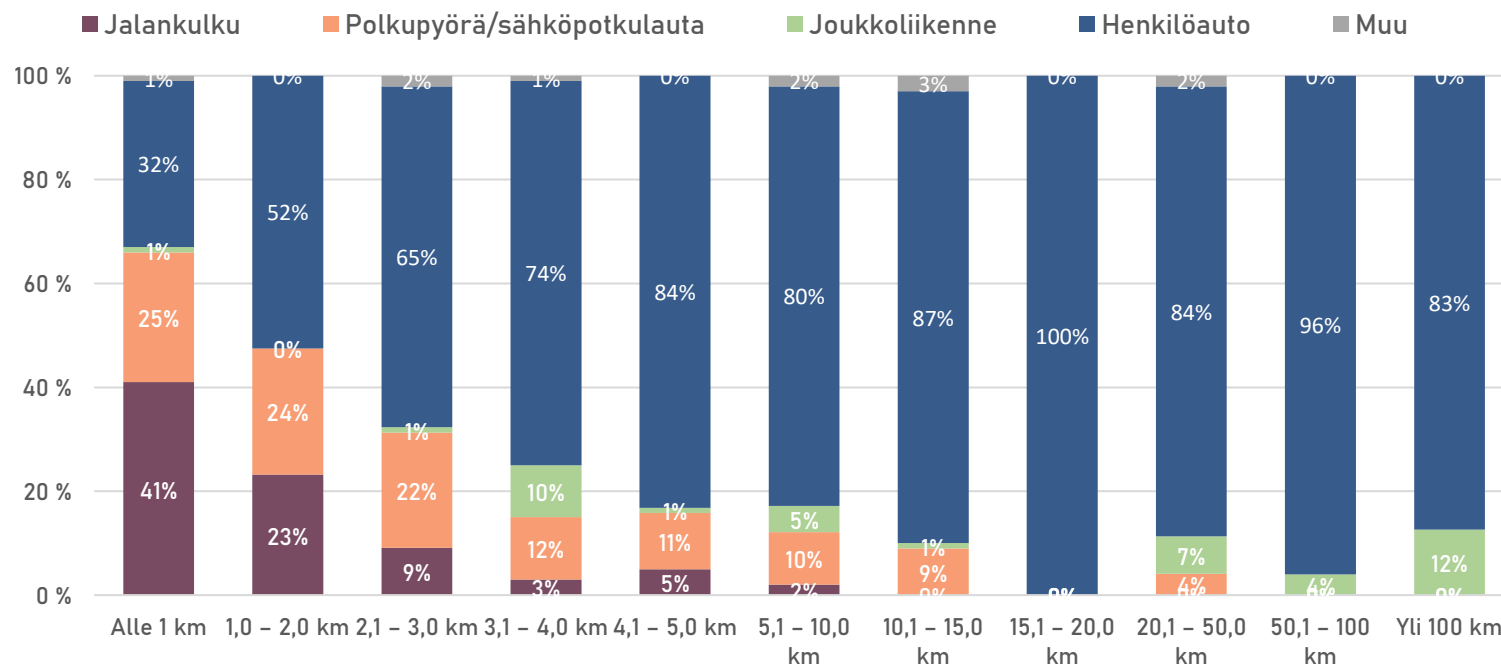
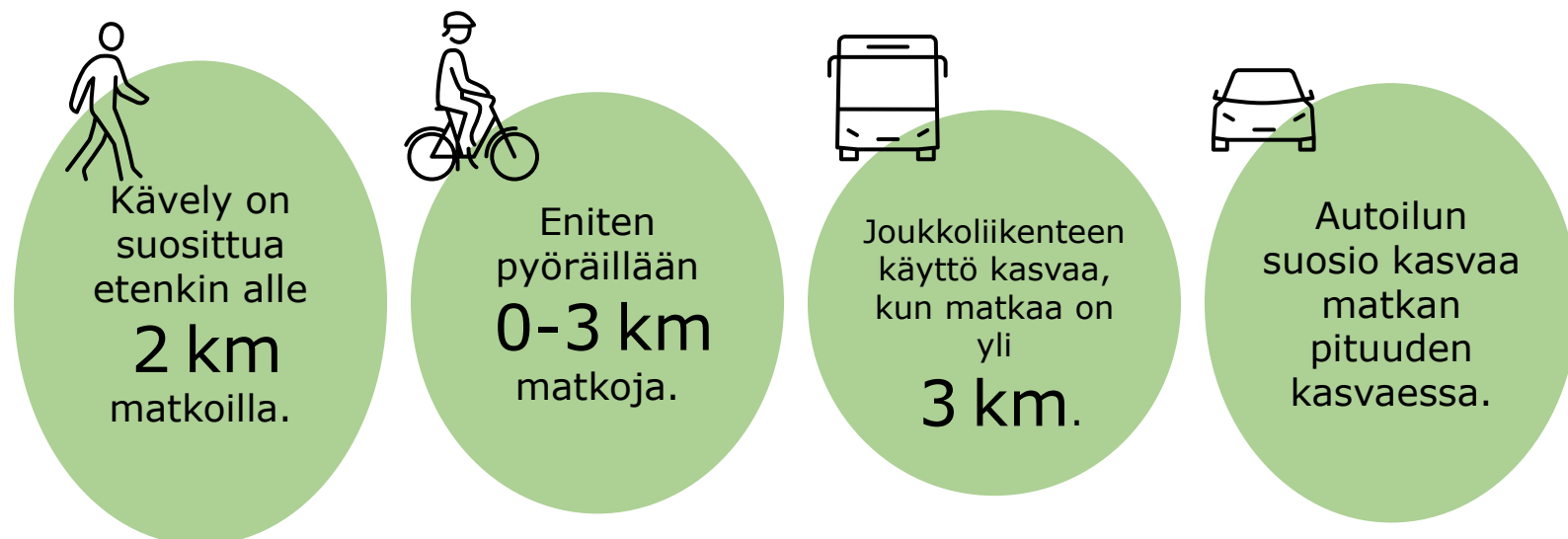


Kuljutapajakauma matkan pituuden mukaan

Lyhyet matkat houkuttelevat kestävien kuljetapojen käyttöön. Jalankulku on käytetyin kuljetapa alle 1 kilometrin matkoilla ja osuus putoaa selvästi, kun matkat ovat yli 2 kilometrin mittaisia. Kun matkan pituus on 1-3 km, pyörällä tehdään yli 20 % matkoista. Pyörää käytetään paljon myös 3-15 kilometrin matkoilla. Joukkoliikenteen osuus vaihtelee 1-12 % välillä yli 3 kilometrin matkoilla.

Henkilöautolla ajetaan paljon myös lyhyitä matkoja: matkoista ajetaan autolla yli puolet, kun matkan pituus on 1-2 kilometriä. Mitä pidempi matka on, sitä enemmän autoillaan. Pisimmillä yli 20 kilometrin matkoilla käytetään jonkin verran myös joukkoliikennettä.

Matkojen määrät ovat osassa pituusluokista vähäiset, mikä vähentää tulosten luotettavuutta.



Vertailu vuoden 2021 liikkumistutkimukseen

Liikkumisen tunnuslukuja

Matkaluvut

2021	2025
2,9 matkaa/päivä	3,0 matkaa/päivä

Imatralla tehdään vuonna 2025 hieman enemmän matkoja päivässä per asukas.

Matkan tarkoitus

	2021	2025
Työ- ja opiskelu	31 % matkoista	30 %
Ostos ja asiointi	36 %	45 %
Vapaa-aika	33 %	25 %

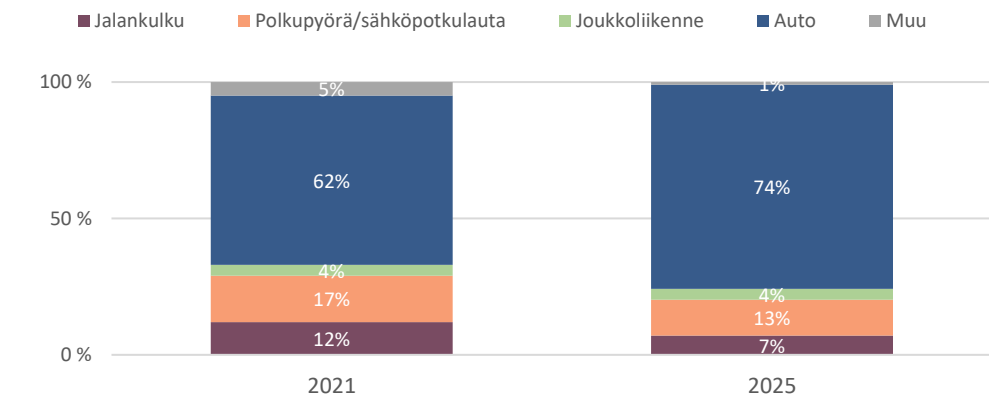
Vuonna 2025 ostos- ja asiointimatkojen osuus on suurempi ja vapaa-ajan matkojen osuus pienempi kuin vuonna 2021.

Matkojen pituudet

	2021	2025
0-5 km	57 %	55 %
5-10 km	18 %	19 %
10-20 km	11 %	11 %
Yli 20 km	15 %	15 %

Kulikutapajakauma

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



Kestävien kulikutapojen osuus on laskenut 33 % → 24 %. Muutos johtuu kävely- ja pyöräilymatkojen osuuden laskusta. Kehitys ei koske vain Etelä-Karjalaa ja Imatraa: 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.

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

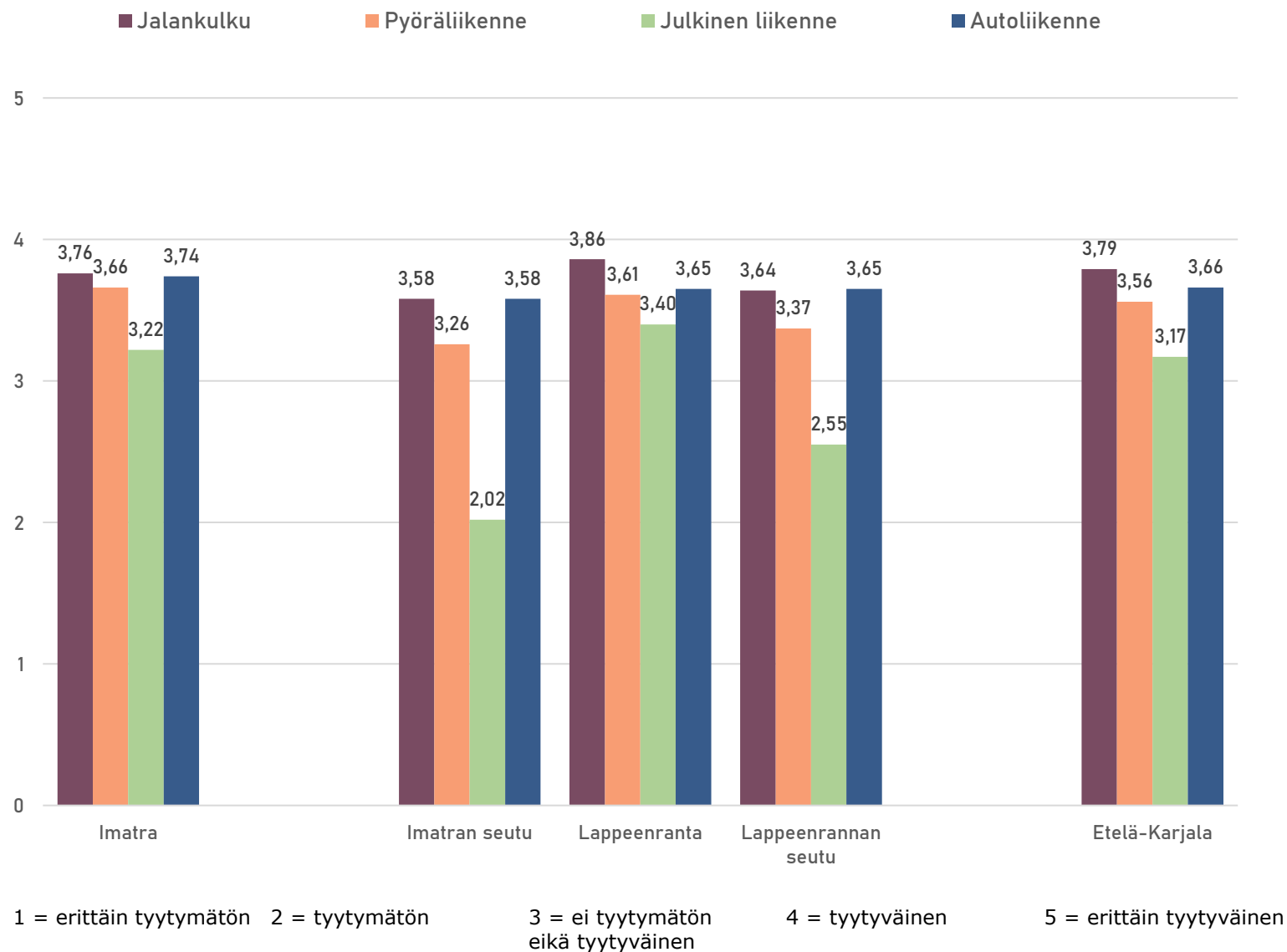
Henkilöautoliikenne

Vertailu vuoden 2021 liikkumistutkimukseen

Yleisarvosana

Imatralla ollaan tyytyväisimpiä jalankulun olosuhteisiin, jotka saivat arvosanan 3,76 asteikolla 1-5. Myös autoliikenteen (3,74), pyöräliikenteen (3,66) ja julkisen liikenteen olosuhteisiin ollaan kohtuullisen tyytyväisiä. Heikoimman arvosanan saa julkinen liikenne (3,40).

Joukkoliikenteen palvelutasoon ollaan Lappeenrannassa ja Imatralla tyytyväisempiä kuin joukkoliikenteen palvelutason heikommilla alueilla. Tyytyväisimpiä kaikkialla Etelä-Karjalassa ollaan jalankulun ja autoliikenteen olosuhteisiin.



Tyytyväisyys

Jalankulku

Tyytyväisimpiä Imatralla ollaan jalankulkuväylien määrään (3,97) ja jalankulkureittien jatkuvuuteen ja yhdistävyyteen (3,93). Tyytymättömmimpiä ollaan jalankulkuväylien kunnossapitoon talvella (3,18).



Imatralla ollaan tyytyväisempiä jalankulun olosuhteisiin kuin pienemmissä ympäristökunnissa, mutta tyytymättömmämpiä kuin Lappeenrannassa. Ero tyytyväisyydessä Lappeenrantaan verrattuna on kuitenkin pääosin hyvin pieni.

	Kaikki	Imatra	Lappeenranta	Imatran ympäristö-kunnat	Lappeenrannan ympäristö-kunnat
N =	1715	467	622	304	322
Yleisarvio jalankulkuolosuhteille	3,79	3,76	3,86	3,58	3,64
Jalankulkuväylien määrä	4,02	3,97	4,15	3,66	3,74
Muu turvallisuudentunne	3,97	3,91	4,03	3,72	3,96
Jalankulkureittien jatkuvuus ja yhdistävyys	3,91	3,93	4,02	3,53	3,61
Opastus ja viitoitus	3,79	3,76	3,86	3,64	3,61
Jalankulkuympäristön esteettömyys	3,75	3,72	3,8	3,58	3,68
Liikenneturvallisuus	3,71	3,71	3,78	3,52	3,55
Jalankulkureittien kunto	3,69	3,58	3,82	3,42	3,46
Jalankulkuympäristön viihtyisyys ja houkuttelevuus	3,68	3,63	3,73	3,57	3,58
Jalankulkureittien kunnossapito talvella	3,21	3,18	3,22	3,17	3,25

Ero on merkitsevä ylöspäin:

99 %:n tasolla

95 %:n tasolla

Ero on merkitsevä alaspäin:

99 %:n tasolla

95 %:n tasolla

Tyytyväisyys Pyöräliikenne

Tyytyväisimpiä vastaajat ovat pyöräilyväylien määrään (3,83), muuhun turvallisuudentunteeseen (3,79) ja pyöräreittien jatkuvuuteen ja yhdistävyyteen (3,77). Tyytymättömmimpiä ollaan reittien kunnossapitoon talvella (2,98).



1 = erittäin tyytymätön 2 = tyytymätön

3 = ei tyytymätön eikä tyytyväinen

4 = tyytyväinen

5 = erittäin tyytyväinen

Imatralaiset ovat lappeenrantalaisia hieman tyytyväisempiä pyöräilyväylien määrään, jatkuvuuteen ja yhdistävyyteen, liikenneturvallisuuteen ja talvikunnossapitoon. Tyytymättömmimpiä ollaan erityisesti pyöräilyreittien kuntoon. Imatralaiset ovat tyytyväisempiä kuin pienempien ympäristökuntien asukkaat.

	Kaikki	Imatra	Lappeenranta	Imatran ympäristö-kunnat	Lappeenrannan ympäristö-kunnat
N =	1715	467	622	304	322
Yleisarvio pyöräilyolosuhteille	3,56	3,66	3,61	3,26	3,37
Muu turvallisuudentunne	3,74	3,79	3,81	3,46	3,56
Pyöräilyväylien määrä	3,69	3,83	3,79	3,26	3,28
Pyöräliikenteen sujuvuus	3,65	3,73	3,7	3,43	3,43
Opastus ja viitoitus	3,63	3,63	3,74	3,29	3,37
Pyöräreittien jatkuvuus ja yhdistävyys	3,62	3,77	3,71	3,22	3,22
Pyöräilyreittien viihtyisyys ja houkuttelevuus	3,57	3,59	3,65	3,22	3,39
Pyörän tai sähköpotkulaudan pysäköintimahdollisuudet	3,53	3,52	3,54	3,52	3,48
Pyöräilyreittien kunto	3,49	3,39	3,64	3,02	3,28
Liikenneturvallisuus	3,46	3,56	3,52	3,16	3,23
Pyöräilyreittien kunnossapito talvella	2,91	2,98	2,93	2,73	2,84

Ero on merkitsevä ylöspäin: 99 %:n tasolla 95 %:n tasolla
Ero on merkitsevä alaspäin: 99 %:n tasolla 95 %:n tasolla

Tyytyväisyys

Linja-autoliikenne

Parhaat arvosanat linja-autoliikenne saa Imatralla muun turvallisuudentunteen (3,66), liikenneturvallisuuden (3,60) sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien pysäkeille tai linja-autoasemalle (3,51) osalta. Tyytymättömmimpiä ollaan vuorotarjontaan iltaisin ja viikonloppuina (2,26) ja ruuhka-aikoina (2,70).



Linja-autoliikenteen olosuhteisiin ollaan tyytymättömmempiä kuin Lappeenrannassa, mutta tyytyväisempiä kuin pienemmissä ympäristökunnissa. Lappeenrantaa tyytymättömmempiä ollaan esimerkiksi linjojen ja reittien sopivuuteen sekä lippujen hintoihin.

	Kaikki	Imatra	Lappeenranta	Imatran ympäristö-kunnat	Lappeenrannan ympäristö-kunnat
N =	1715	467	622	304	322
Yleisarvio linja-autoliikenteen palveluille	3,19	3,06	3,46	1,86	2,74
Liikenneturvallisuus	3,8	3,6	4,01	2,84	3,62
Muu turvallisuudentunne	3,79	3,66	3,96	3,02	3,63
Etäisyys pysäkeille tai linja-autoasemalle	3,63	3,43	3,92	2,65	3,2
Kävely- tai pyöräily-yhteydet pysäkeille tai linja-autoasemalle	3,62	3,51	3,88	2,72	3,18
Aikataulussa pysyminen	3,55	3,43	3,67	2,49	3,58
Lipun maksamisen helppous	3,54	3,23	3,8	2,23	3,25
Esteettömyys kulkuneuvossa ja pysäkillä tai linja-autoasemalla	3,51	3,45	3,69	2,41	3,25
Viihtyisyys ja houkuttelevuus	3,28	3,14	3,45	2,15	3,15
Matka-aika	3,26	3,23	3,5	1,82	2,91
Tiedon saaminen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista	3,16	3,11	3,45	1,9	2,57
Linja-autoyhteyden olemassaolo	3,08	2,95	3,49	1,6	2,29
Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen	2,99	2,99	3,16	2,11	2,58
Lippujen hinnat	2,93	2,74	3,08	2,15	2,85
Vaihto toiseen linja-autoon tai junaan	2,92	2,87	3,17	2,09	2,36
Linjojen ja reittien sopivuus	2,89	2,73	3,27	1,61	2,11
Aikataulut ja vuoroväli ruuhka-aikoina	2,87	2,7	3,25	1,69	2,09
Aikataulut ja vuoroväli iltaisin ja viikonloppuina	2,33	2,26	2,61	1,41	1,69

Ero on merkitsevä ylöspäin: 99 %:n tasolla 95 %:n tasolla
Ero on merkitsevä alaspäin: 99 %:n tasolla 95 %:n tasolla

Tyytyväisyys

Muut julkisen liikenteen palvelut

Muiden julkisen taksipalvelujen laatuun ja turvallisuuteen (3,85) sekä saatavuuteen (3,67). Tyytymättömmimpiä ollaan sähköpotkulautojen turvallisuuteen (2,80).



Taksipalveluihin ja kaupunkipyöräpalveluun ollaan Imatralla tyytyväisempiä kuin Lappeenrannassa. Sähköpotkulautapalveluihin ollaan tyytymättömmimpiä. Muihin julkisen liikenteen palveluihin ollaan tyytymättömmimpiä ympäristökunnissa, joissa palvelutarjonta on selvästi vähäisempää.

	Kaikki	Imatra	Lappeen-ranta	Imatran ympäristö-kunnat	Lappeen-rannan ympäristö-kunnat
N =	1715	467	622	304	322
Yleisarvio muille julkisen liikenteen palveluille	3,15	3,38	3,34	2,16	2,29
Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus	3,74	3,85	3,77	3,53	3,6
Sähköpotkulautojen helppokäyttöisyys	3,56	3,52	3,9	1,61	2,01
Sähköpotkulautojen saatavuus	3,43	3,48	3,76	1,57	1,82
Taksipalvelujen saatavuus	3,38	3,67	3,57	2,64	2,54
Kaupunkipyörien helppokäyttöisyys	3,15	3,32	3,44	1,73	1,86
Kaupunkipyörien laatu	3,09	3,42	3,3	1,68	1,89
Kaupunkipyörien saatavuus	2,96	3,5	3,22	1,49	1,56
Kaupunkipyörien asemien sijainti	2,89	3,12	3,11	1,51	1,73
Sähköpotkulautojen turvallisuus	2,5	2,8	2,56	1,47	1,74

Ero on merkitsevä ylöspäin: 99 %:n tasolla 95 %:n tasolla
Ero on merkitsevä alaspäin: 99 %:n tasolla 95 %:n tasolla

Henkilöautoliikenne

Parhaat arvostukset henkilöautoliikenne saa matka-ajan (4,09) ja tankkausasemien saatavuuden (4,03) osalta. Tyytymättömyimpiä ollaan katujen ja teiden kunnossapitoon talvella (2,98) ja katujen ja teiden kuntoon (2,99).



1 = erittäin tyytymätön 2 = tyytymätön

3 = ei tyytymätön eikä tyytyväinen

4 = tyytyväinen

5 = erittäin tyytyväinen

Imatralaiset ovat muita kuntia tyytyväisempiä liikenteen sujuvuuteen ja pysäköintijärjestelyihin. Katujen ja teiden kunto sekä julkisten latauspisteiden saatavuus nähdään heikompana kuin Lappeenrannassa.

	Kaikki	Imatra	Lappeenranta	Imatran ympäristö-kunnat	Lappeenrannan ympäristö-kunnat
N =	1715	467	622	304	322
Yleisarvio henkilöautoliikenteen olosuhteille	3,66	3,74	3,65	3,58	3,65
Matka-aika	4,02	4,09	4,01	3,86	4,05
Liikenteen sujuvuus	3,93	4,02	3,88	3,98	4,01
Liikenneturvallisuus	3,84	3,89	3,84	3,72	3,82
Tankkausasemien saatavuus	3,7	4,03	3,71	3,43	3,3
Pysäköintijärjestelyt	3,34	3,67	3,08	3,73	3,74
Sähköautojen julkisten normaalitehoisten latauspisteiden (≤22kW) saatavuus	3,31	3,37	3,5	2,61	3,08
Sähköautojen julkisten suurteholatauspisteiden (22 kW) saatavuus	3,28	3,44	3,49	2,61	2,81
Käytävien ja teiden kunto	3,23	2,99	3,37	2,86	3,25
Käytävien ja teiden kunnossapito talvella	3,05	2,98	3,04	3,03	3,22
Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen	3,02	3,05	3,02	2,9	3,08

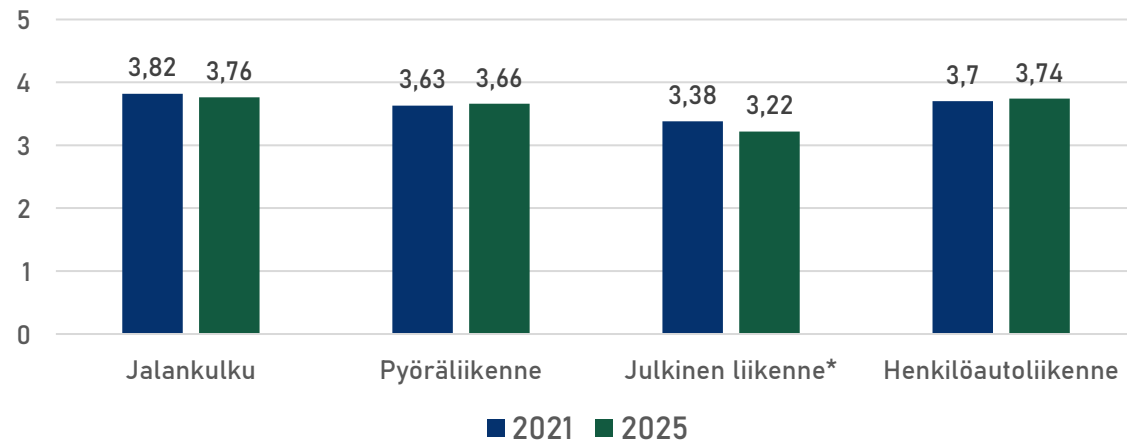
Ero on merkitsevä ylöspäin: 99 %:n tasolla 95 %:n tasolla
 Ero on merkitsevä alaspäin: 99 %:n tasolla 95 %:n tasolla

Vertailu vuoden 2021 liikkumistutkimukseen

Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin

Tyytyväisyydessä eri kulkutapojen olosuhteisiin ei ole tapahtunut suuria muutoksia vuosien 2021 ja 2025 välillä. Tyytyväisyys pyöräliikenteen ja henkilöautoliikenteen olosuhteisiin on noussut hieman, kun taas tyytyväisyys jalankulun ja julkisen liikenteen olosuhteisiin on laskenut.

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.

Ramboll

Eniten muutoksia on tapahtunut tyytyväisyydessä seuraaviin:



- Pyöräliikenteen muu turvallisuudentunne (3,56 → 3,79, +0,23)
- Pyörän tai sähköpotkulaudan pysäköintimahdollisuudet (3,34 → 3,52, +0,18)
- Jalankulun muu turvallisuudentunne (3,75 → 3,91, +0,16)
- Henkilöautoliikenteen liikenneturvallisuus (3,73 → 3,89, +0,16)



- Linja-autoyhteyden olemassaolo (joukkoliikenne) (3,50 → 2,95, -0,51)
- Aikataulut ja vuoroväli iltaisin ja viikonloppuina (joukkoliikenne) (2,74 → 2,26, -0,48)
- Linjojen ja reittien sopivuus (joukkoliikenne) (3,14 → 2,73, -0,41)
- Aikataulut ja vuoroväli ruuhka-aikoina (joukkoliikenne) (3,09 → 2,70, -0,39)
- Lippujen hinnat (joukkoliikenne) (3,11 → 2,74, -0,37)
- Tiedon saaminen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista (joukkoliikenne) (3,44 → 3,11, -0,33)
- Etäisyys pysäkillä tai linja-autoasemalle (joukkoliikenne) (3,67 → 3,43, -0,24)
- Liikenneturvallisuus (joukkoliikenne) (3,81 → 3,60, -0,21)

Liikenneolosuhteiden kehittämisen tärkeys kulkutavoittain

Jalankulku

Pyöräliikenne

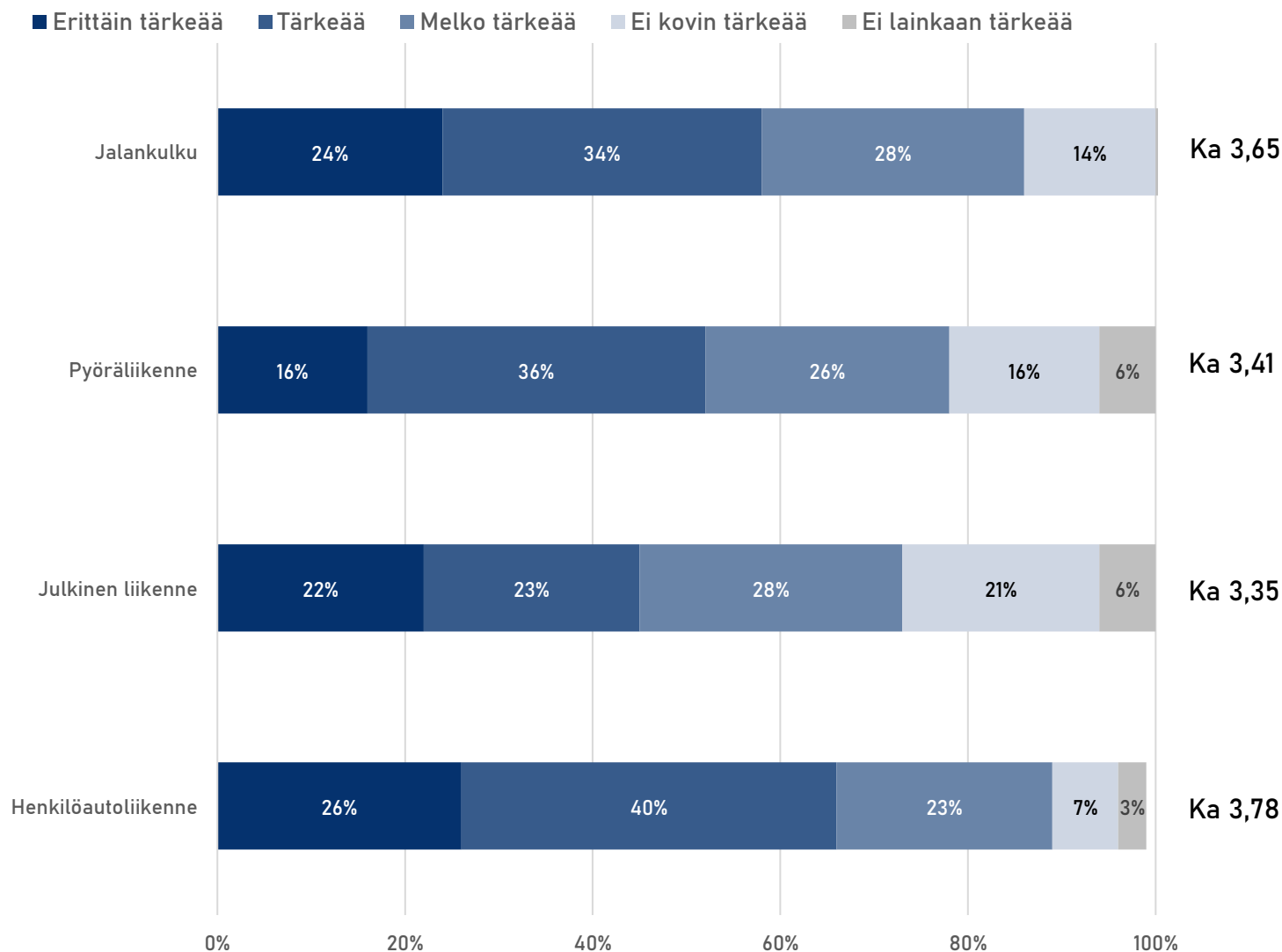
Julkinen liikenne

Henkilöautoliikenne

Yhteenveto

Liikenneolosuhteiden kehittämisen tärkeys – vertailu kulkutavoittain

Tärkeimpänä Imatralla nähdään henkilöautoliikenteen ja jalankulun olosuhteiden kehittäminen.



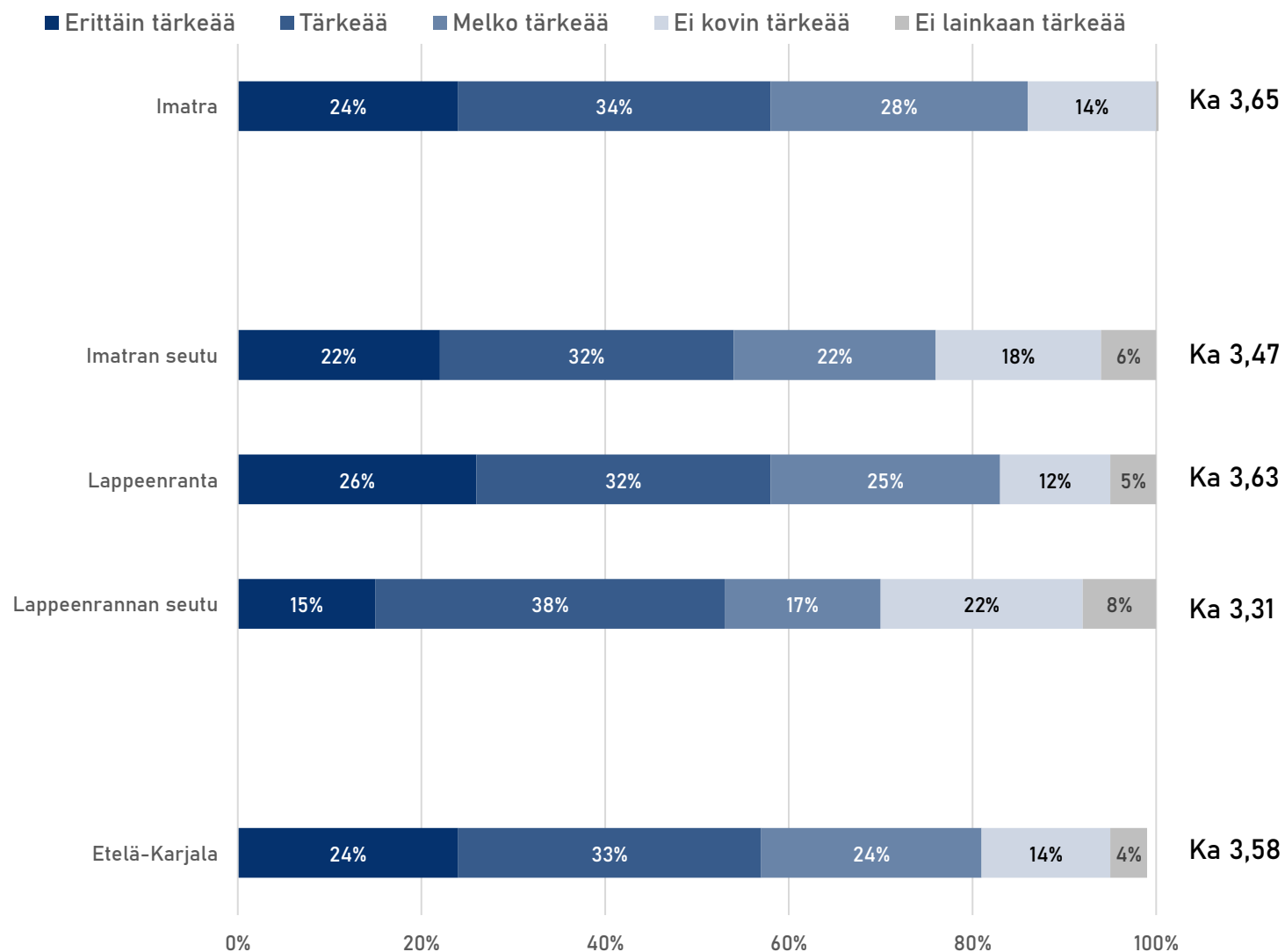
Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

Kehittämisen tärkeys Jalankulku

Jalankulun olosuhteiden kehittäminen on erittäin tärkeää (24 %) tai tärkeää (34 %) lähes 58 prosentille Lappeenrannassa asuvalle. Vain 14 % ajattelee, ettei jalankulun kehittäminen ole tärkeää.

Jalankulun olosuhteiden kehittäminen nähdään Imatralla hieman tärkeämpänä kuin muissa kunnissa.



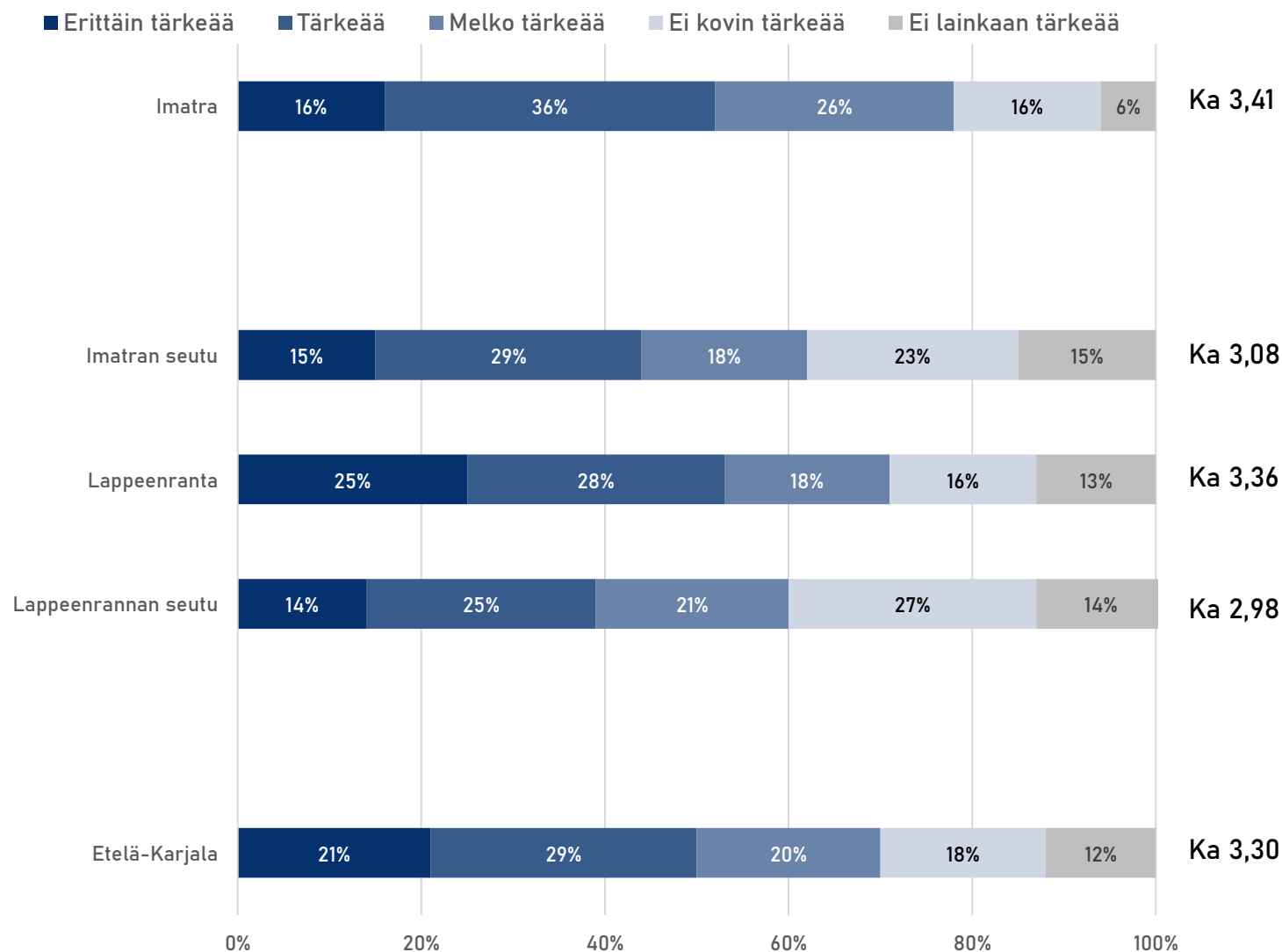
Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

Kehittämisen tärkeys Pyöräliikenne

Erittäin tärkeänä pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä pitää 16 % ja vähintään melko tärkeänä 78 % imatralaisista. Noin 22 % ei näe pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä tärkeänä.

Imatralla pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen nähdään hieman tärkeämpänä kuin Lappeenrannassa ja pienemmissä maakunnan kunnissa.



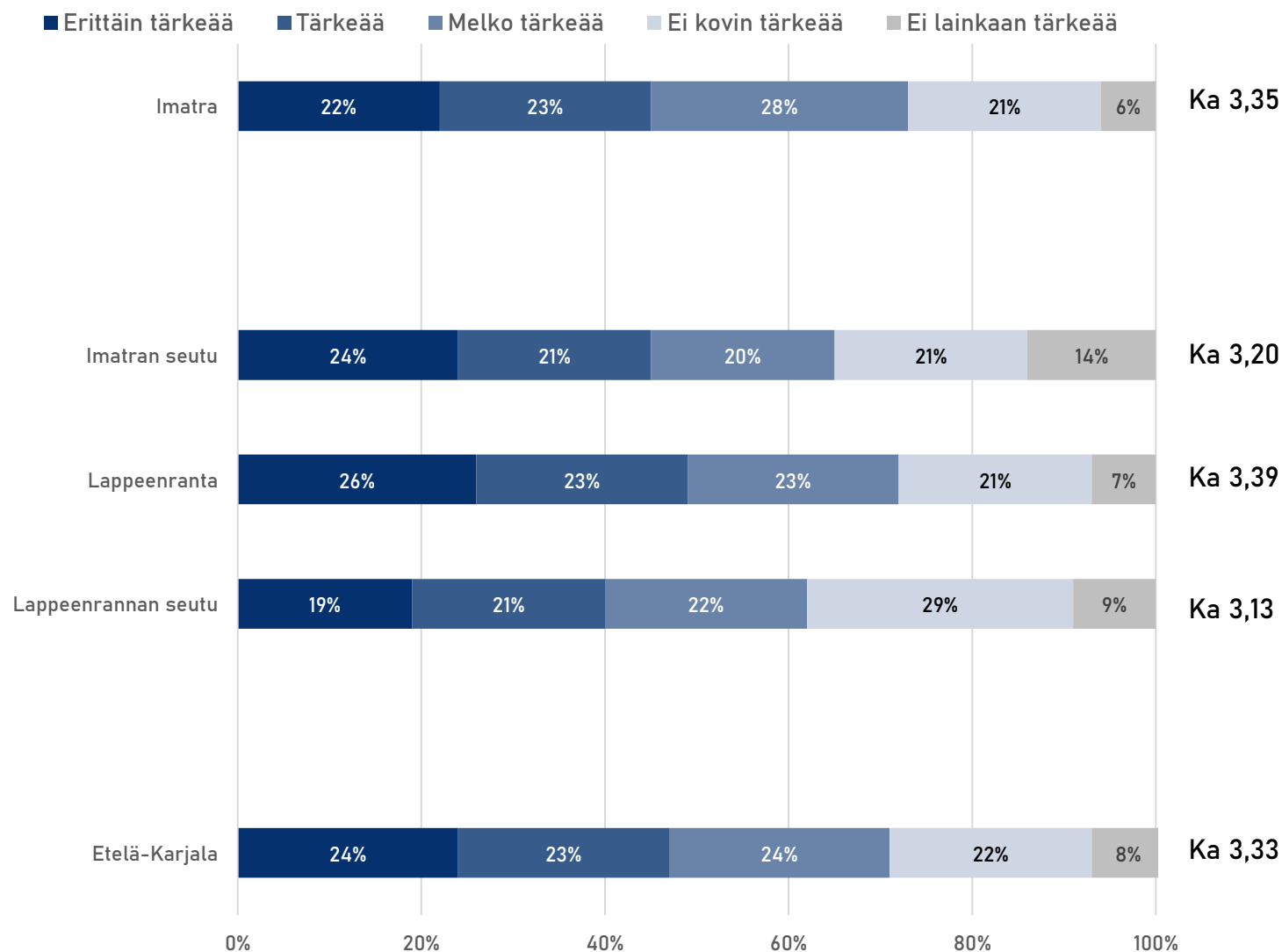
Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

Kehittämisen tärkeys Julkinen liikenne

Julkisen liikenteen olosuhteiden kehittämisen näkee erittäin tärkeänä 22 % imatralaisista. Ei tärkeänä joukkoliikenteen kehittämistä pitää 27 %.

Julkisen liikenteen olosuhteiden kehittäminen nähdään Imatralla noin yhtä tärkeänä kuin Lappeenrannassa ja tärkeämpänä kuin pienemmissä kunnissa.



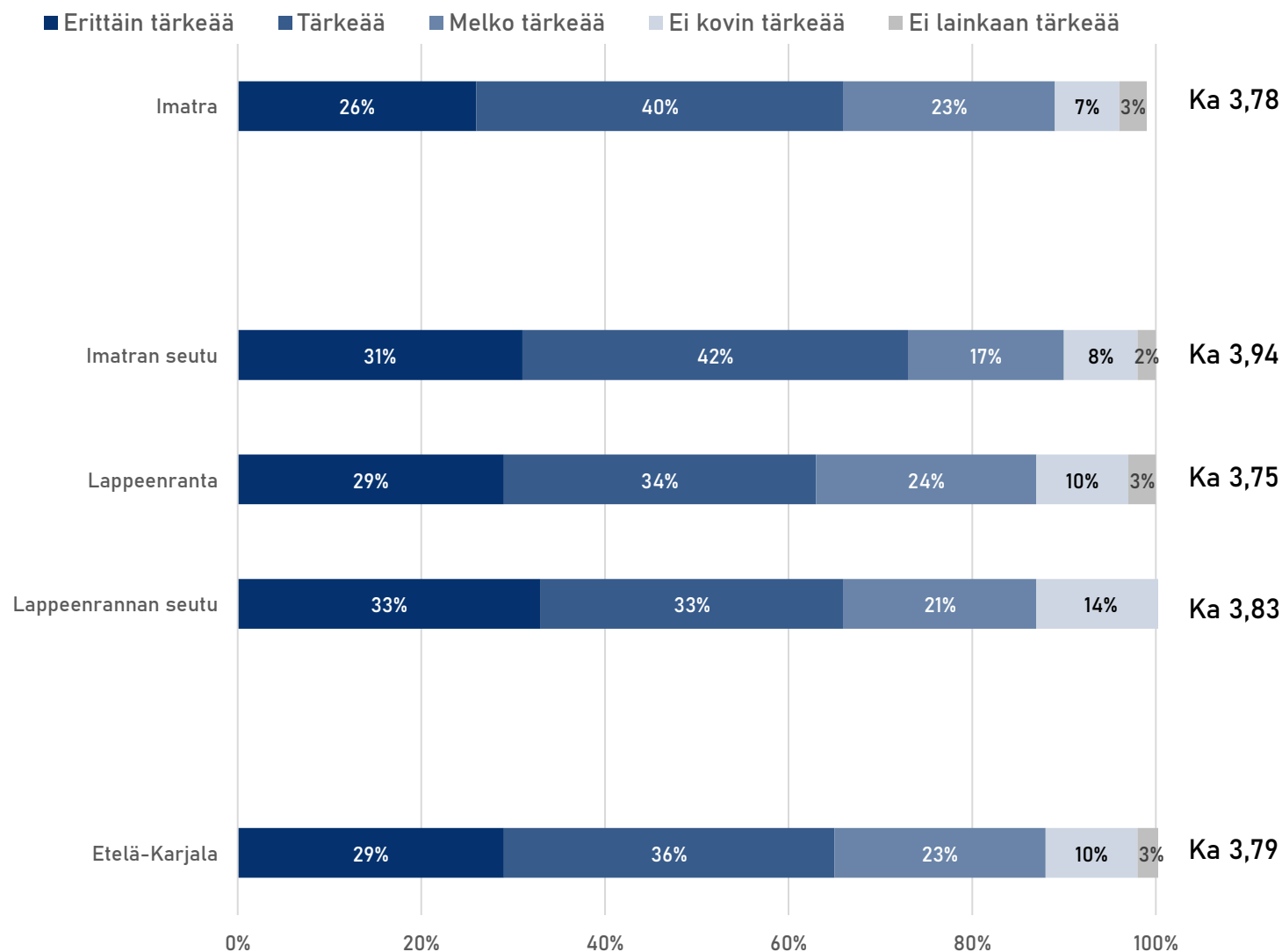
Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

Kehittämisen tärkeys Henkilöautoliikenne

Henkilöautoliikenteen olosuhteiden kehittämistä pidetään Imatralla tärkeänä. 89 % vastaajista näkee, että henkilöautoliikenteen olosuhteiden kehittäminen on vähintään melko tärkeää.

Henkilöautoliikenteen olosuhteiden kehittämisen näkee koko Etelä-Karjalassa vähintään melko tärkeänä 88 % asukkaista.



Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

Etelä-Karjalan kevennetty liikkumistutkimus 2025

Imatra



Bright ideas.
Sustainable change.

