

ETELÄ-KARJALAN KEVENNETTY LIIKKUMISTUTKIMUS 2025

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



IMATRAN SEUTU

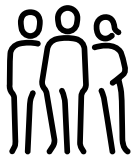
Parikkala, Rautjärvi ja Ruokolahti

Sisällys

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

LIKKUMINEN IMATRAN SEUDULLA 2025

12 000 asukasta



Lappeenrantalainen tekee
vuorokaudessa keskimäärin

2,8 matkaa.



Lappeenrantalaisten matkoista



36 % liittyy töihin ja
opiskeluun



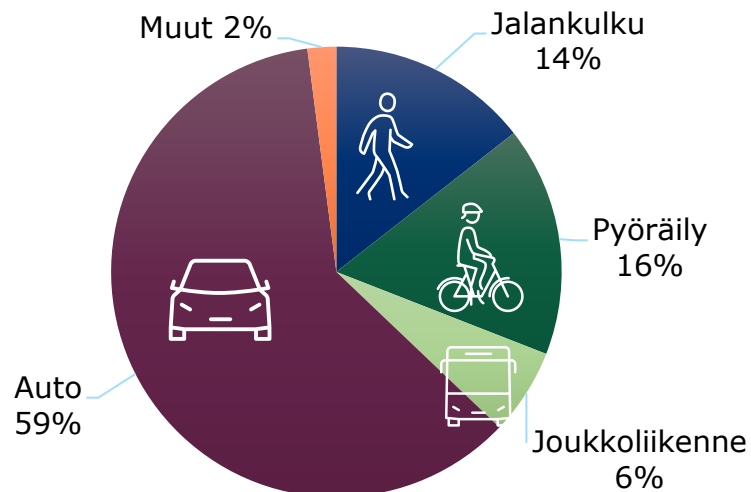
37 % ostoksiin ja
asiointiin



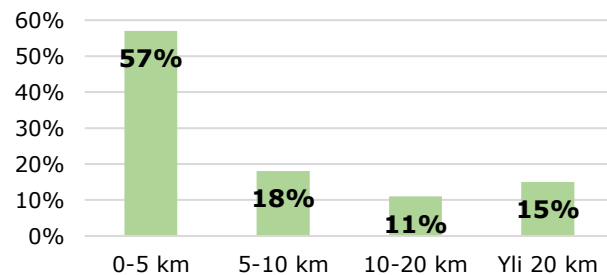
27 % vapaa-
aikaan.

Kestävien kulkutapojen osuus
lappeenrantalaisten matkoista on

36 %



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



Lyhyet matkat houkuttelevat kestävien
kulkutapojen käyttöön:



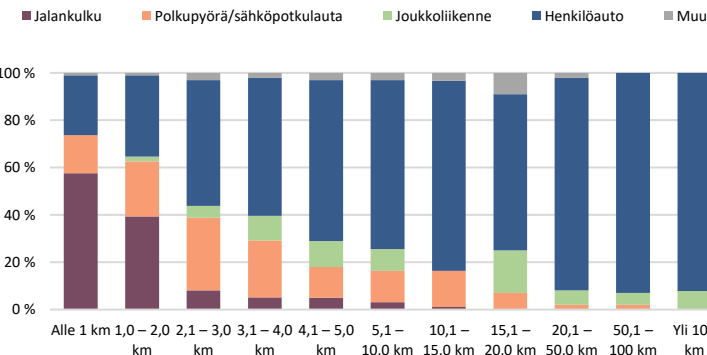
Alle 2 km matkoja kävellään



Alle 15 km matkoja pyöräillään



Joukkoliikennettä käytetään yli 2
km matkoilla



Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin
(asteikko 1-5)



3,86



3,40



3,61



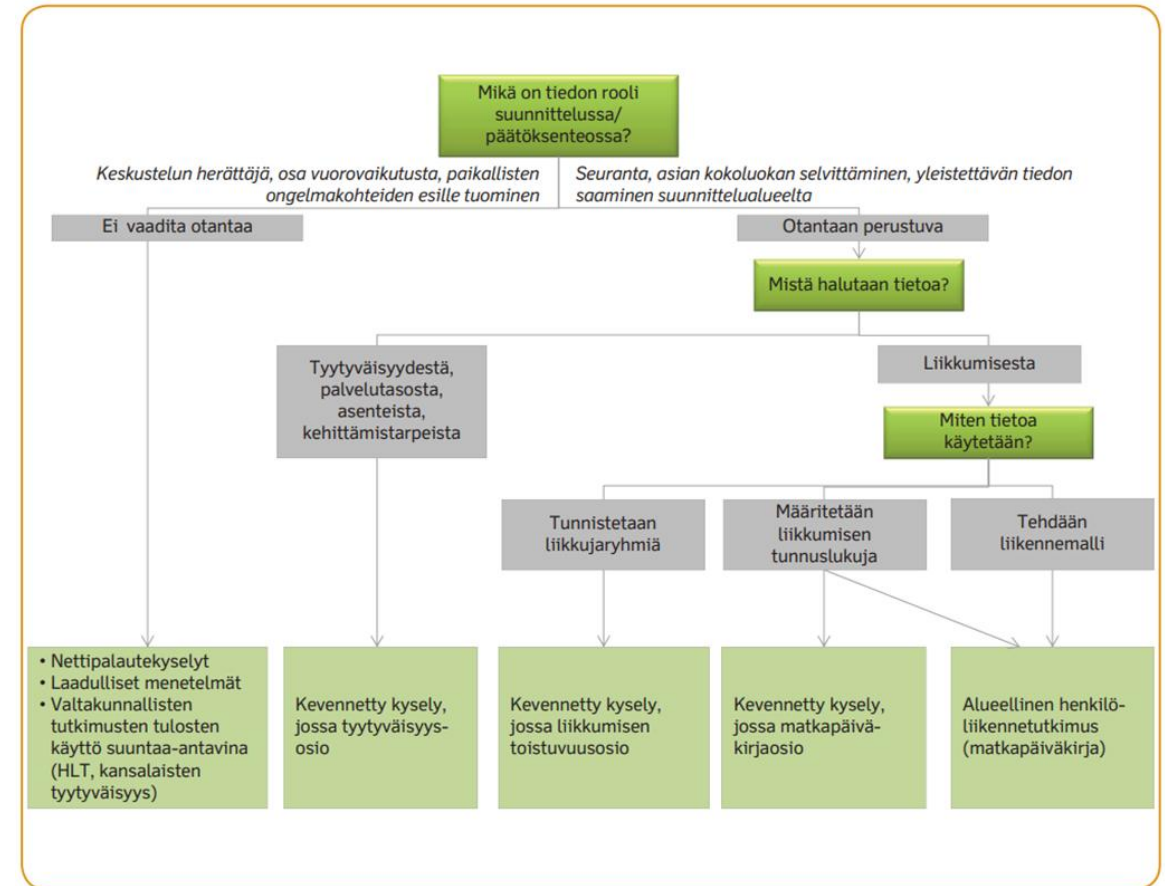
3,65

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

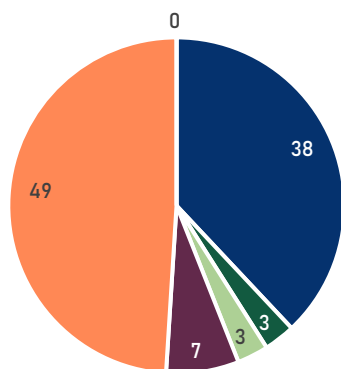
- Tutkimus toteutettiin hybriditutkimuksena. Otos muodostettiin Iro Research Oy:n tutkimuspaneelistä, tekstiviestikutsuilla (numerot poimittiin väestöotospoimintana) sekä osassa kuntia lapsille ja nuorille suunnatun Wilma-viestin avulla.
- Kohderyhmänä olivat alueen 7–85-vuotiaat asukkaat kaikissa maakunnan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

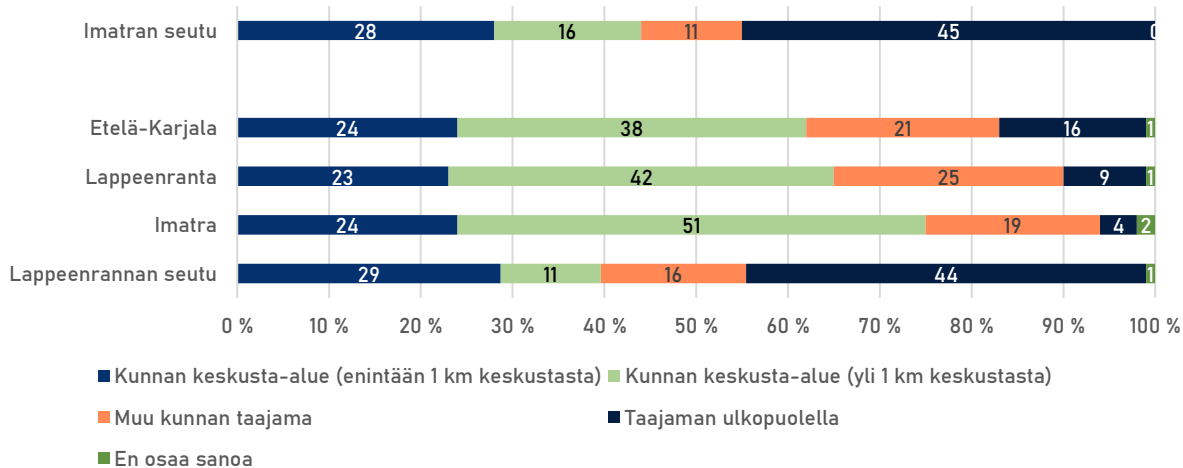
Perustietoja vastaajista (Imatran seutu)

Päätoimi (%)

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

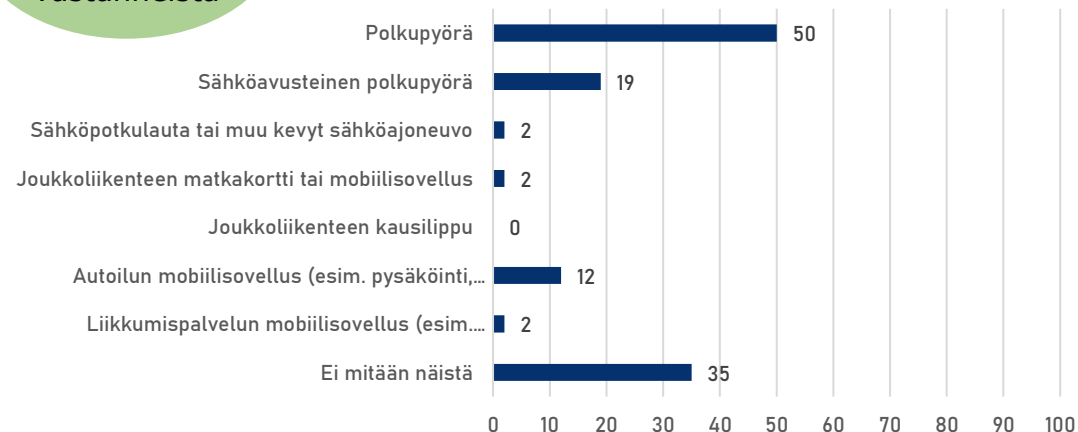


Asuinalueen sijainti (%)



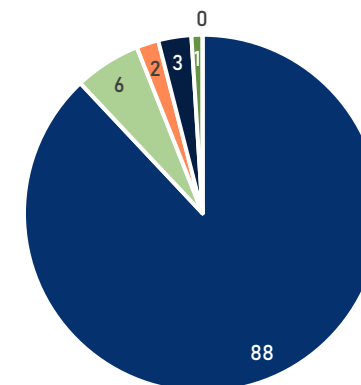
Henkilöauton ajokortti (B) on **81 %:lla** vastanneista

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

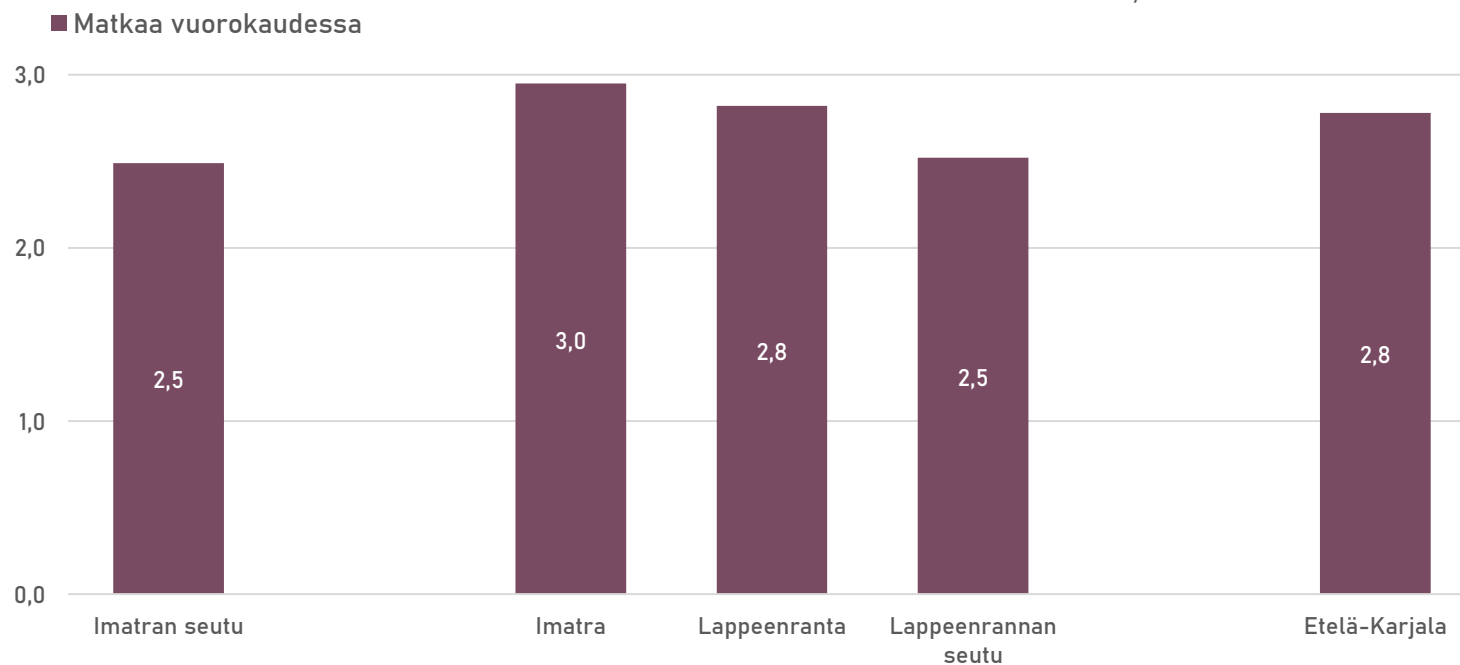
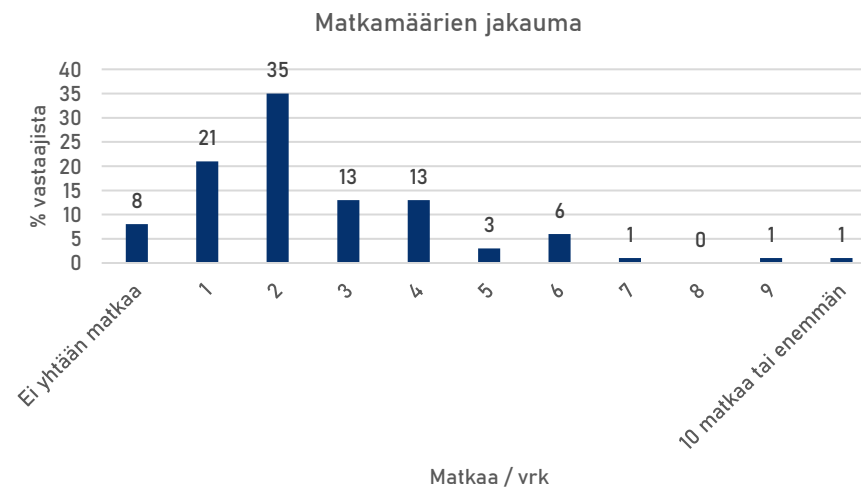
Matkaluvut

Imatran seudulla tehdään vuorokaudessa keskimäärin 2,5 matkaa per asukas.

Vuorokaudessa tehtävien matkojen määrä on pienempi kuin Etelä-Karjalassa keskimäärin.

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

Imatran seudun
asukas tekee
vuorokaudessa
keskimäärin
2,5 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.

Imatran seudulla matkan tarkoituksen jakauma vastaa Etelä-Karjalan keskiarvoa.

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 %.

Imatran seudun asukkaiden matkoista



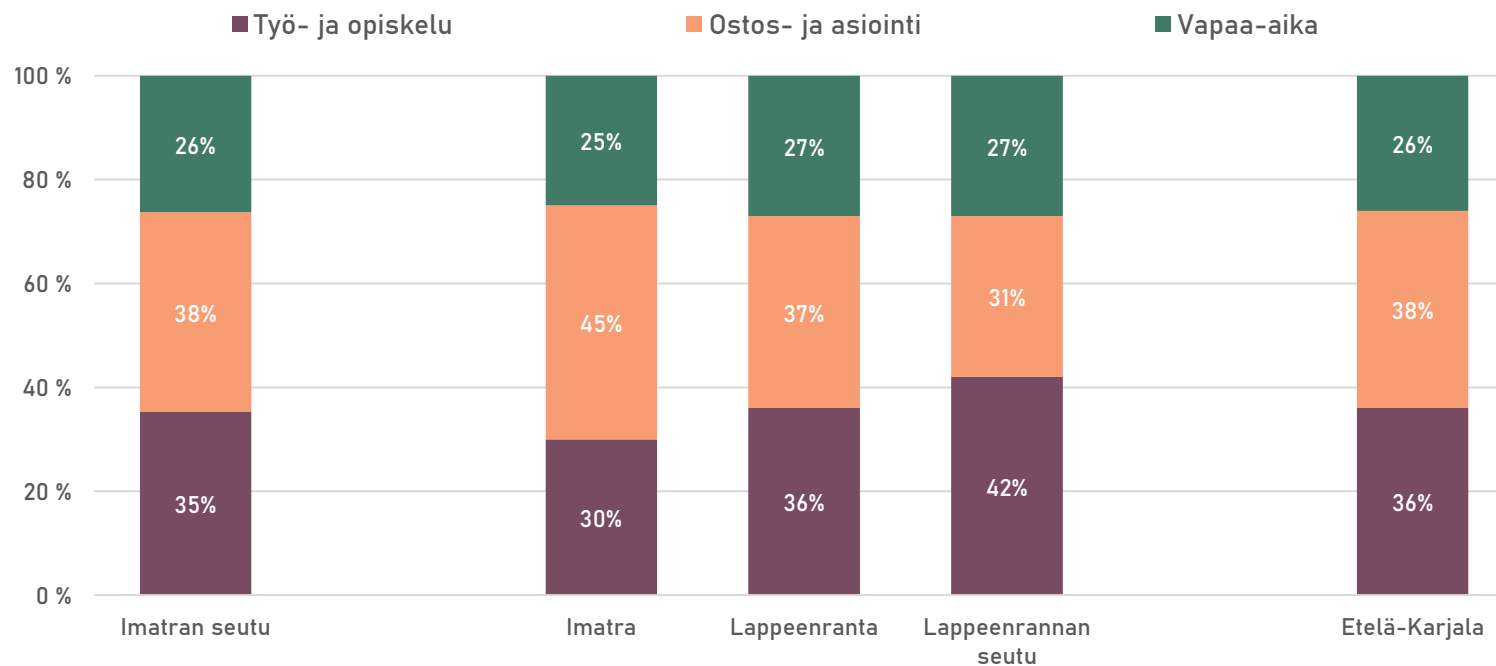
35 % liittyy töihin ja opiskeluun,



38 % ostoksiin ja asiointiin ja



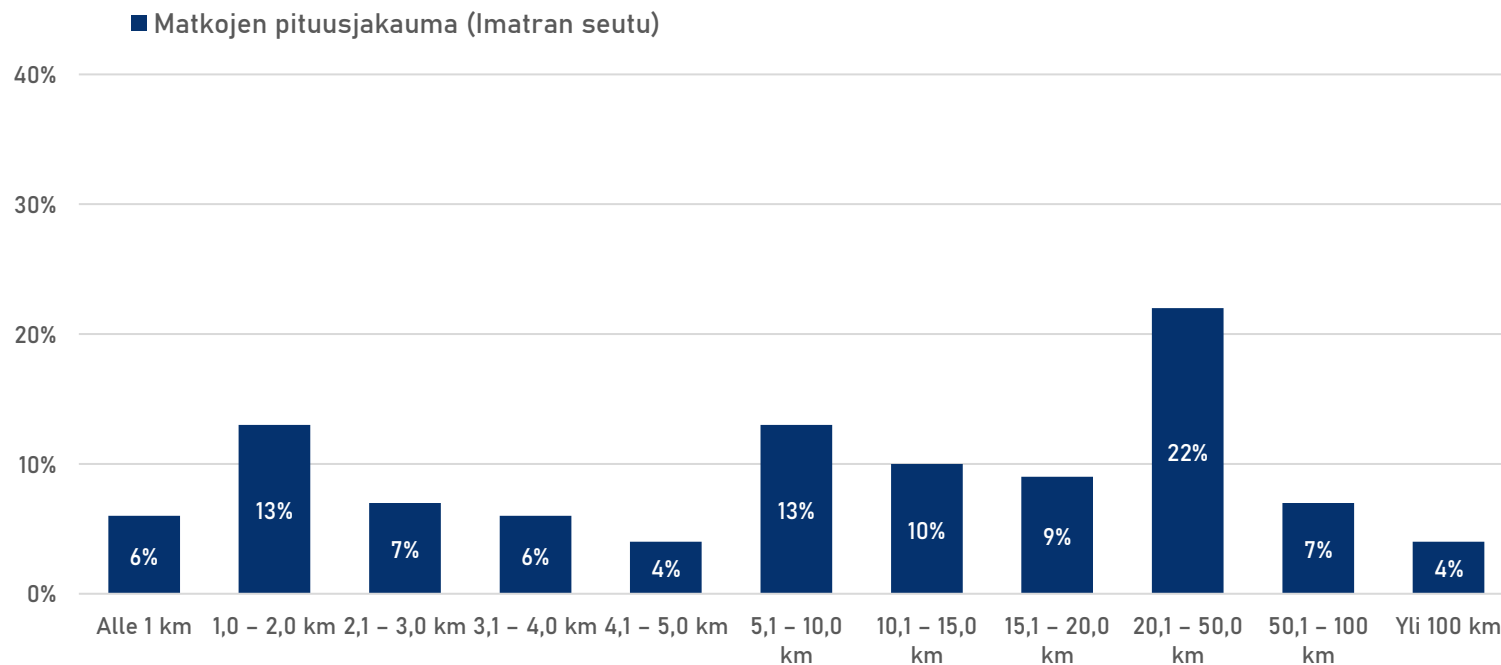
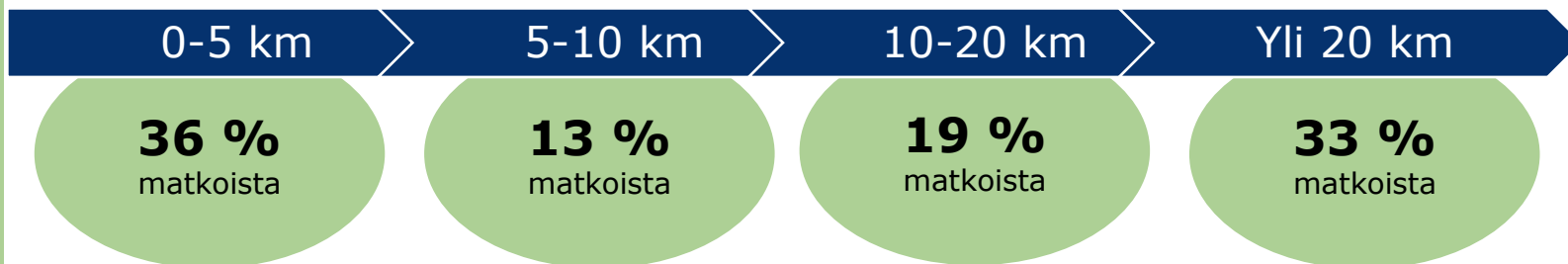
26 % vapaa-aikaan.



Matkojen pituudet

Imatran seudulla tehdään eniten 20,1-50 kilometrin matkoja (22 %). 36 % 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.



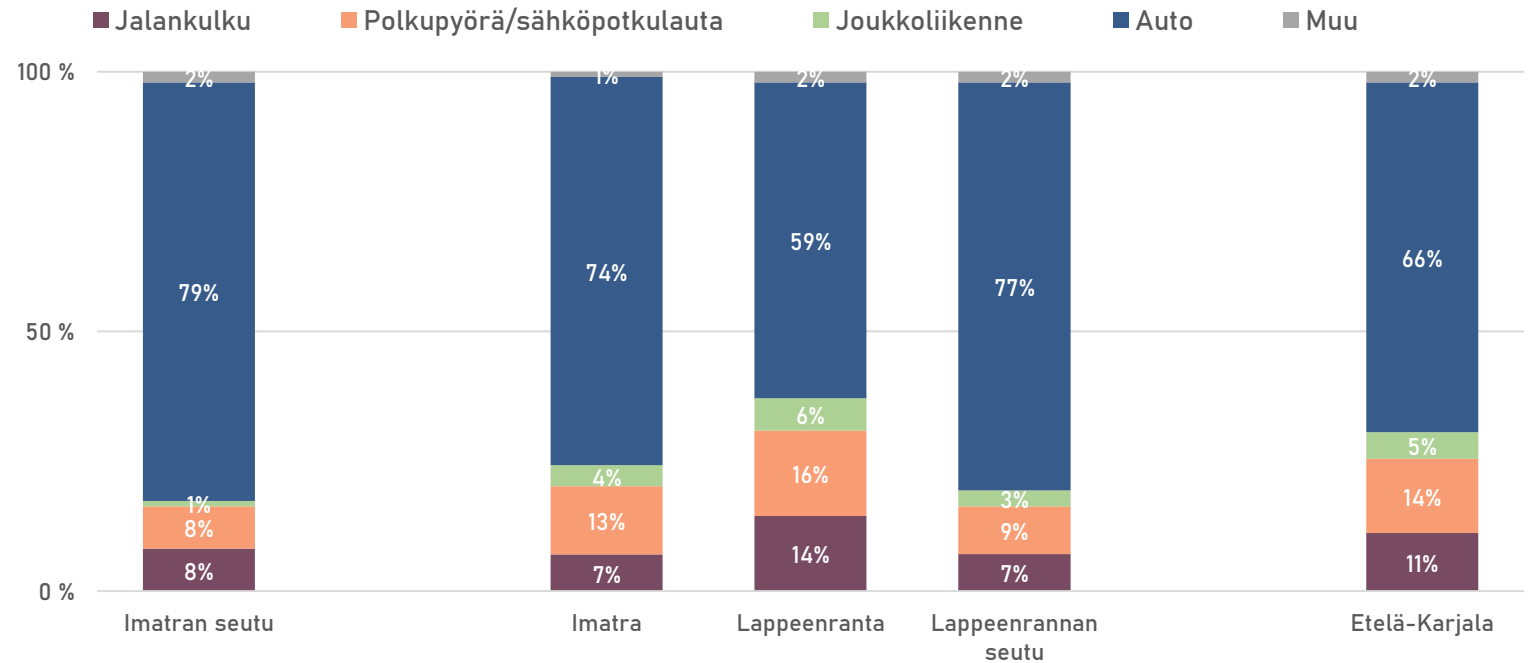
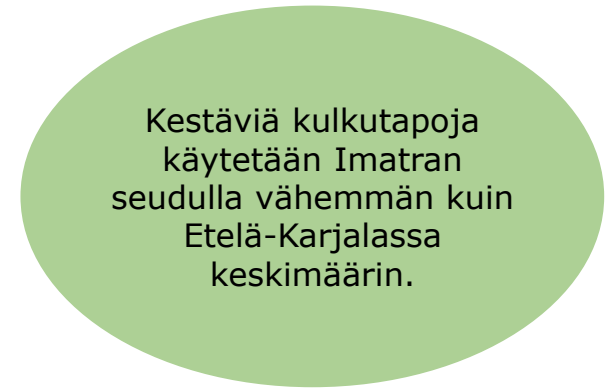
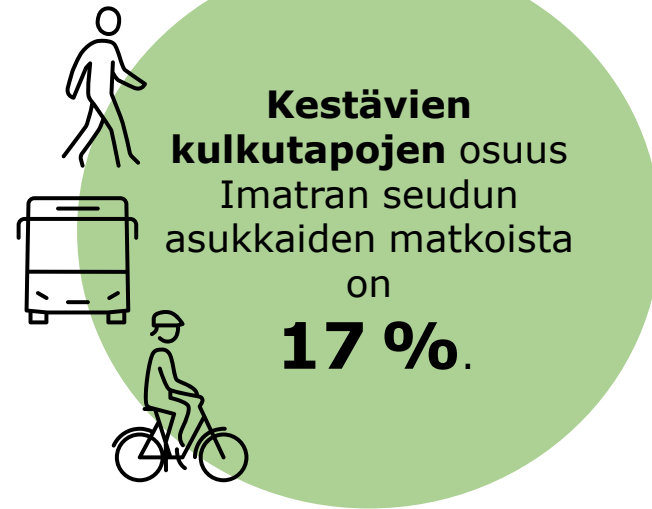
Kulkeutapajakauma

Imatran seudun kunnissa käytetyin kulkumuoto on auto, jolla tehdään 79 % matkoista. Kestävien kulkutapojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus on 17 %.

Autoilun osuus on Imatran seudulla suurempi kuin Etelä-Karjalan muissa kunnissa.

Vuoden 2024 valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa koko maan osalta kulkutapajakauma oli:

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

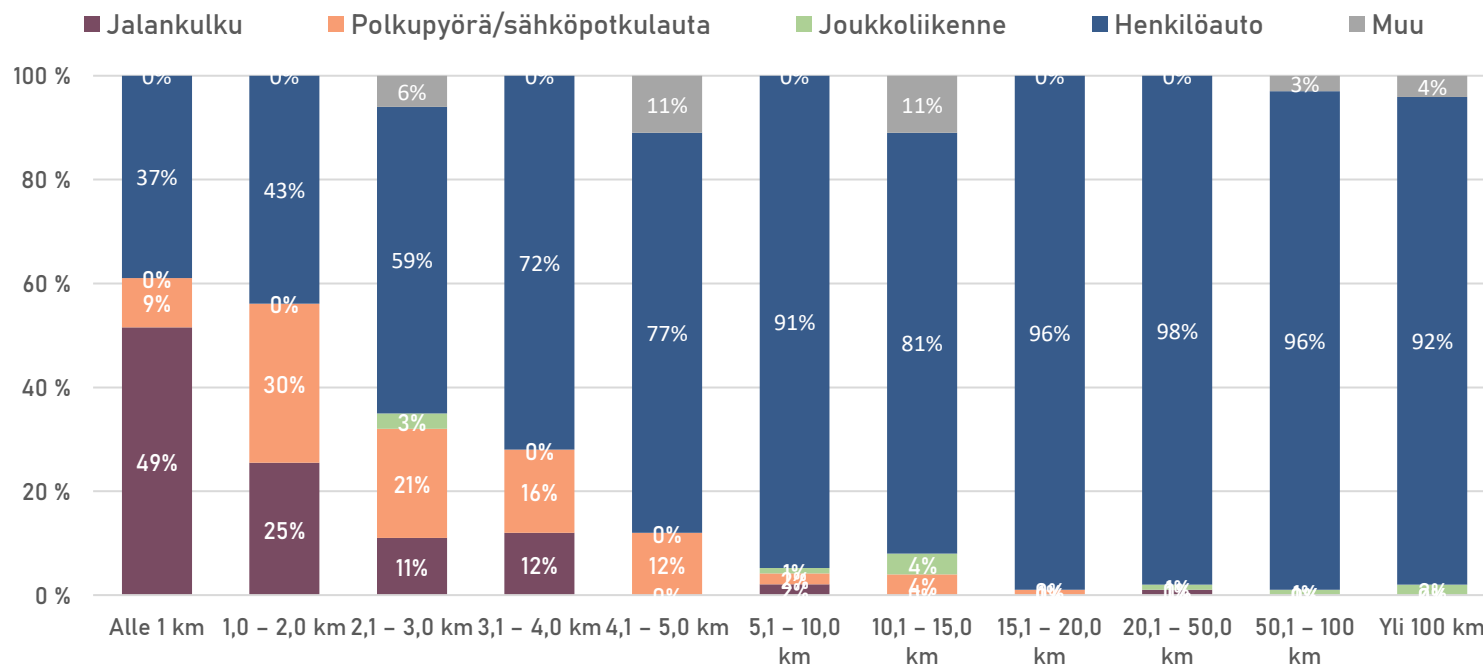
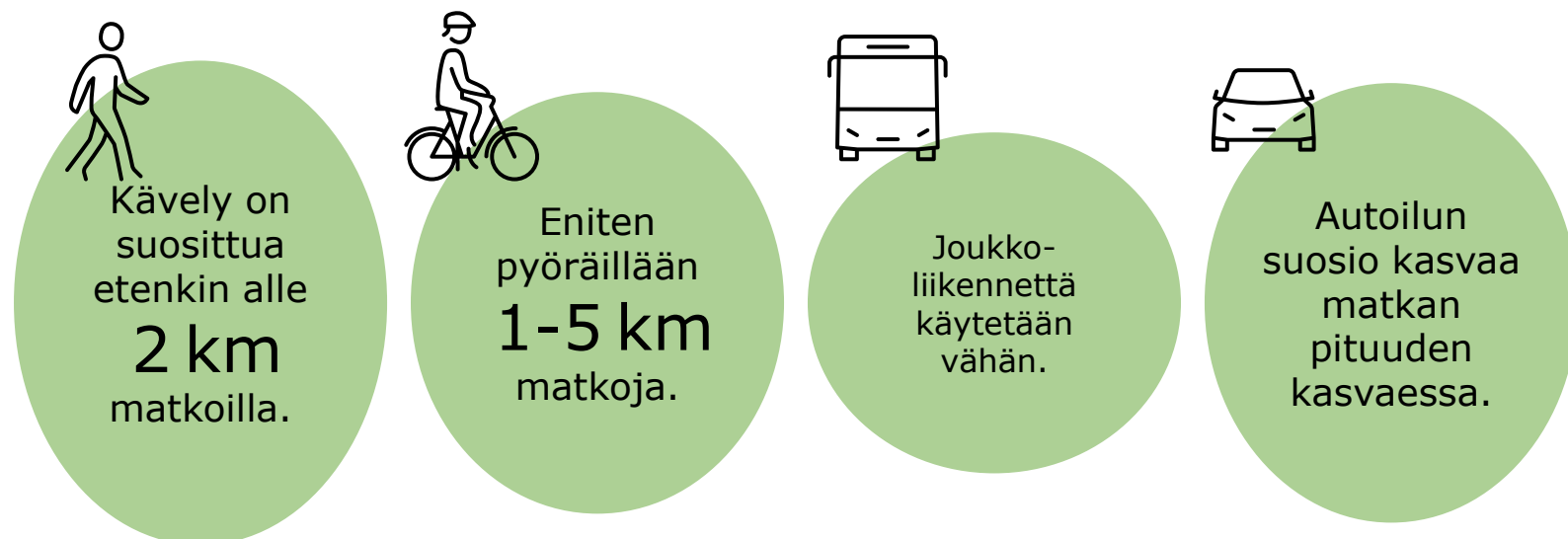


Kulutapajakauma matkan pituuden mukaan

Lyhyet matkat houkuttelevat kestävien kulutapojen käyttöön. Jalankulku on käytetyin kulutapa alle 1 kilometrin matkoilla ja osuus putoaa, kun matkan pituus on yli 4 kilometriä. Kun matkan pituus on 1-5 km, pyörällä tehdään 12-30 % matkoista. Joukkoliikennettä Imatran seudun kunnissa käytetään vain vähän.

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.

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



Vertailu vuoden 2021 liikkumistutkimukseen

Liikkumisen tunnuslukuja

Matkaluvut

2021	2025
2,7 matkaa/päivä	2,5 matkaa/päivä

Imatran seutukunnissa tehdään vuonna 2025 hieman vähemmän matkoja päivässä per asukas.

Matkan tarkoitus

	2021	2025
Työ- ja opiskelu	34 % matkoista	35 %
Ostos ja asiointi	34 %	38 %
Vapaa-aika	32 %	26 %

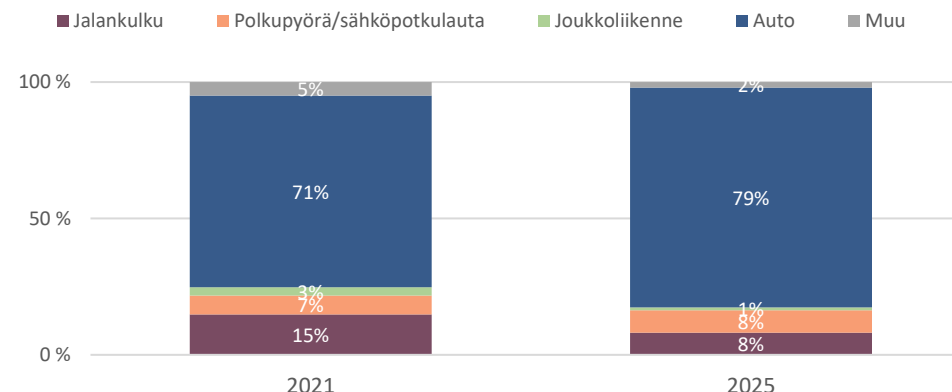
Vuonna 2025 tehdään enemmän ostos- ja asiointimatkoja kuin vuonna 2021, mutta vähemmän vapaa-ajan matkoja.

Matkojen pituudet

	2021	2025
0-5 km	40 %	36 %
5-10 km	11 %	13 %
10-20 km	24 %	19 %
Yli 20 km	26 %	33 %

Kulikutapajakauma

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



Kestävien kulikutapojen osuus on laskenut 25 % → 17 %. 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 alueella tehdään nyt suhteellisesti enemmän pitkiä 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

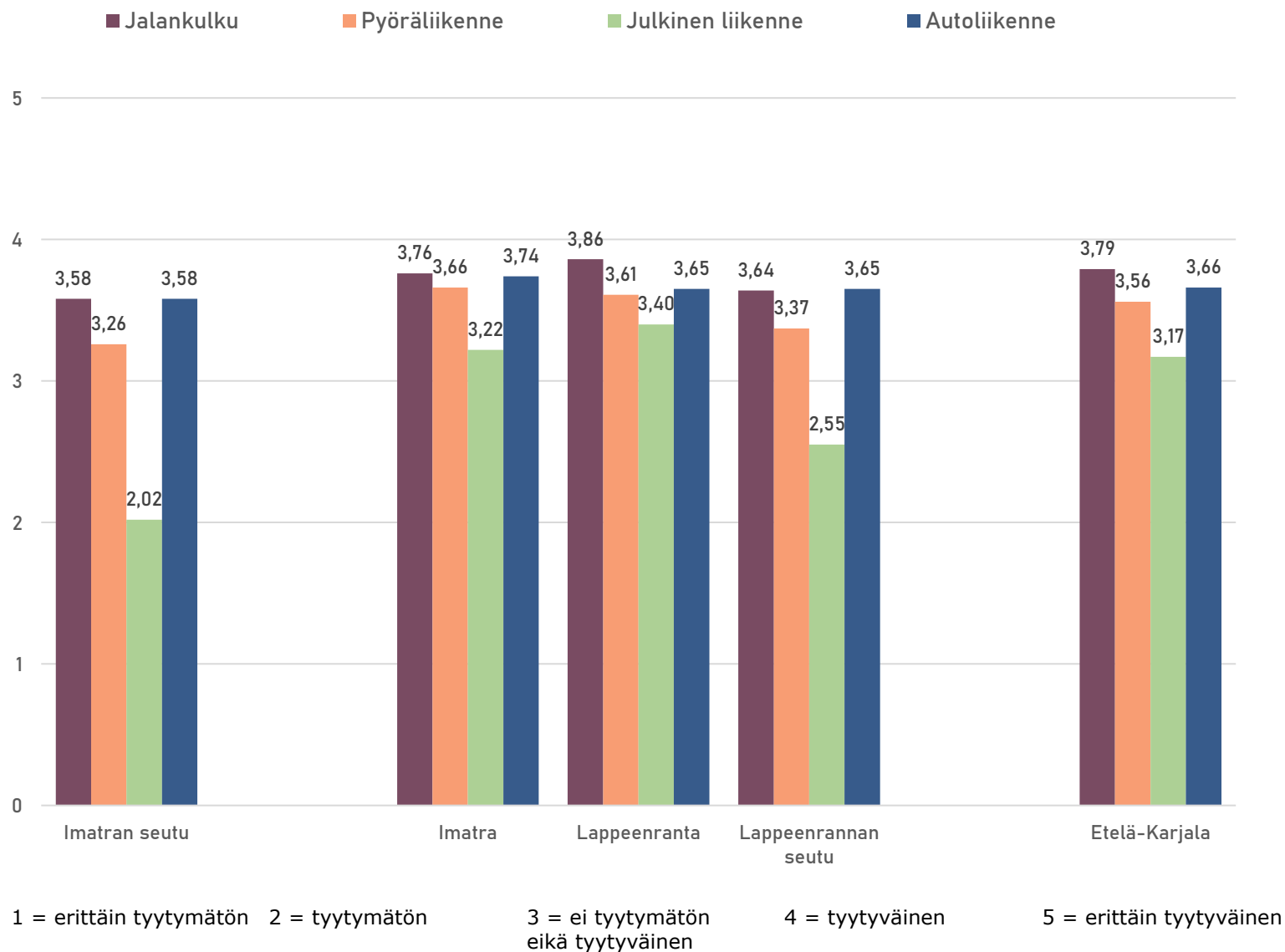
Henkilöautoliikenne

Vertailu vuoden 2021 liikkumistutkimukseen

Yleisarvosana

Imatran seudulla ollaan tyytyväisimpiä jalankulun ja autoliikenteen olosuhteisiin, jotka saivat arvosanan 3,58 asteikolla 1-5. Myös pyöräliikenteen (3,26) olosuhteisiin ollaan kohtuullisen tyytyväisiä. Heikoimman arvosanan saa julkinen liikenne (2,02).

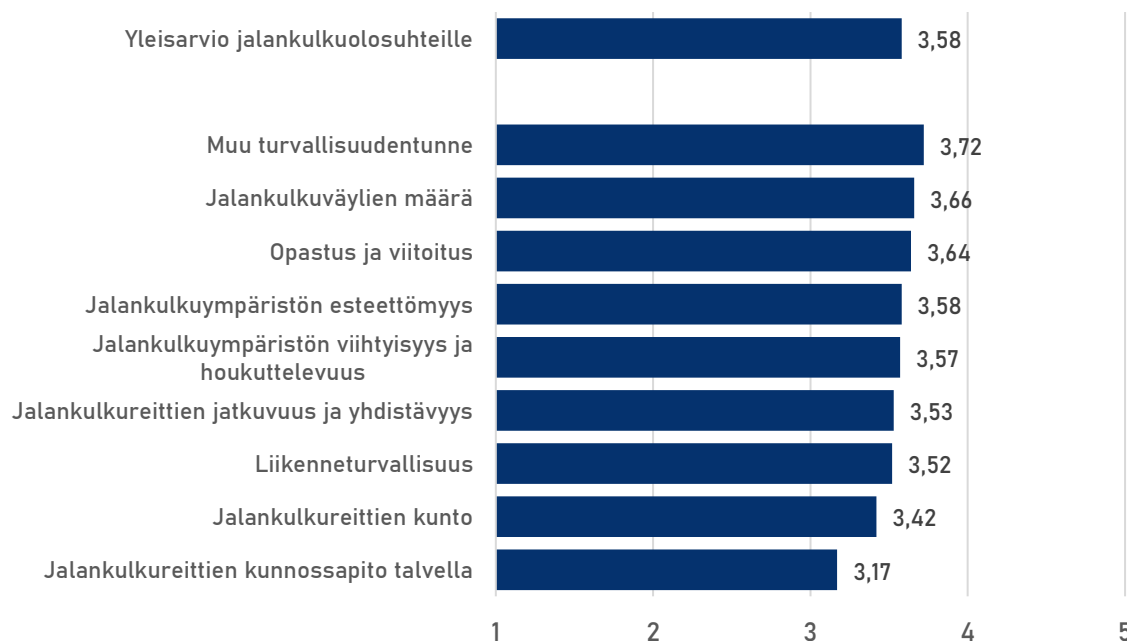
Joukkoliikenteen palvelutasoon ollaan selvästi tyytymättömympiä joukkoliikenteen palvelutason heikommilla alueilla. Tyytyväisimpiä kaikkialla Etelä-Karjalassa ollaan jalankulun ja autoliikenteen olosuhteisiin.



Tyytyväisyys

Jalankulku

Tyytyväisimpiä Imatran seudun kunnissa ollaan muuhun turvallisuudentunteeseen (3,72) ja jalankulkuväylien määrään (3,66). Tyytymättöimpiä ollaan jalankulkuväylien kunnossapitoon talvella (3,17).



1 = erittäin tyytymätön 2 = tyytymätön

3 = ei tyytymätön eikä tyytyväinen

4 = tyytyväinen

5 = erittäin tyytyväinen

Imatran ympäristökunnissa ollaan tyytymättömmämpiä jalankulun olosuhteisiin kuin suuremmissa kunnissa Lappeenrannassa ja Imatralla. Tyytyväisyys on monin osin myös heikompaa kuin Lappeenrannan ympäristökunnissa. Talvikunnossapitoon tyytyväisyys on samantasoista kaikkien kuntien kesken.

	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 pyörän tai sähköpotkulaudan pysäköintimahdollisuuksiin (3,52) ja muuhun turvallisuudentunteeseen (3,46). Tyytymättömmimpiä ollaan reittien kunnossapitoon talvella (2,73).



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

Pyöräliikenteen olosuhteisiin ollaan tyytymättömmämpiä kuin Lappeenrannassa ja Imatralla ja joiltain osin kuin Lappeenrannan ympäristökunnissa.

	Kaikki	Imatra	Lappeen-ranta	Imatran ympäristö-kunnat	Lappeen-rannan 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

Linja-autoliikenne

Parhaat arvosanat linja-autoliikenne saa muun turvallisuudentunteen (3,02) ja liikenneturvallisuuden (2,84) osalta. Tyytymättömmimpiä ollaan iltojen ja viikonloppujen vuorotarjontaan (1,41), linja-autoyhteyden olemassaoloon (1,60) ja linjojen ja reittien sopivuuteen (1,61).



Linja-autoliikenteen olosuhteisiin ollaan tyytymättömmimpiä kuin Lappeenrannassa ja Imatralla, joissa palvelutaso on korkeampi. Erityisesti eroa on esimerkiksi tyytyväisyydessä aikatauluihin ja vuoroväliin, etäisyyksiin pysäkeille sekä matka-aikoihin.

	Kaikki	Imatra	Lappeen-ranta	Imatran ympäristö-kunnat	Lappeen-rannan 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 pysäkillä 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

Muut julkisen liikenteen palvelut

Muiden julkisen liikenteen palveluiden osalta tyytyväisimpiä ollaan taksipalvelujen laatuun ja turvallisuuteen (3,53). Tyytymättömmimpiä ollaan sähköpotkulautojen turvallisuuteen (1,47). Kaupunkipyörien ja sähköpotkulautojen arviointiin vaikuttaa, ettei pienissä kunnissa ole palvelua tarjolla.



Imatran ympäristökunnissa ei ole tarjolla kaupunkipyöräpalvelua tai vuokrattavia sähköpotkulautoja, minkä vuoksi arvosanat ovat heikompia kuin Lappeenrannassa ja Imatralla. Myös taksipalveluihin ollaan tyytymättömmimpiä, mikä voi johtua siitä, että tarjontaa on näidenkin osalta vähemmän pienemmissä kunnissa.

	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 liikenteen sujuvuuden (3,98) ja matka-ajan (3,86) osalta. Tyytymättömyimpiä ollaan sähköautojen julkisten latauspisteiden saatavuuteen (2,61 sekä normaali- että suurteholatauspisteet).



1 = erittäin tyytymätön 2 = tyytymätön

3 = ei tyytymätön eikä tyytyväinen

4 = tyytyväinen

5 = erittäin tyytyväinen

Imatran ympäristökunnissa ollaan Lappeenrantaa ja Imatraa tyytyväisempiä pysäköintijärjestelyihin ja Lappeenrantaa tyytyväisempiä liikenteen sujuvuuteen. Katujen ja teiden kunto sekä julkisten latauspisteiden saatavuus nähdään heikompana.

	Kaikki	Imatra	Lappeenranta	Imatran ympäristökunnat	Lappeenrannan ympäristökunnat
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
Katujen ja teiden kunto	3,23	2,99	3,37	2,86	3,25
Katujen 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

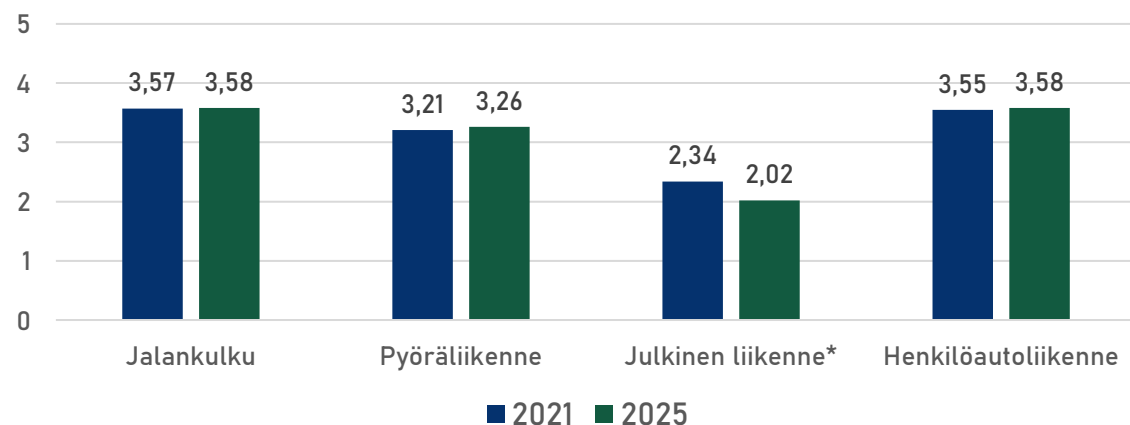
Ero on merkitsevä ylöspäin: 99 %:n tasolla 95 %:n tasolla
 Ero on merkitsevä alaspäin: 99 %:n tasolla 95 %:n tasolla

Vertailu vuoden 2021 liikkumistutkimukseen

Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin

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

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:



- Pyöräliikenteen muu turvallisuudentunne (3,16 → 3,46, +0,30)
- Pyöräliikenteen liikenneturvallisuus (2,88 → 3,16, +0,28)
- Pyörän tai sähköpotkulaudan pysäköintimahdollisuudet (3,30 → 3,52, +0,22)
- Jalankulun opastus ja viitoitus (3,47 → 3,64, +0,17)



- Matka-aika (joukkoliikenne) (2,58 → 1,82, -0,76)
- Esteettömyys kulkuneuvossa/pysäkillä/linja-autoasemalla (joukkoliikenne), (3,04 → 2,41, -0,63)
- Aikataulussa pysyminen (joukkoliikenne) (3,10 → 2,49, -0,61)
- Taksipalvelujen saatavuus (3,20 → 2,64, -0,56). Taksipalvelujen saatavuus on vuoden 2021 tutkimuksessa arvioitu yhdessä taksipalvelujen laadun kanssa.
- Liikenneturvallisuus (joukkoliikenne) (3,38 → 2,84, -0,54)
- Viihtyisyys ja houkuttelevuus (joukkoliikenne) (2,66 → 2,15, -0,51)
- Linja-autoyhteyden olemassaolo (joukkoliikenne) (2,08 → 1,60, -0,48)
- Tiedon saaminen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista (joukkoliikenne) (2,36 → 1,90, -0,46)
- Linjojen ja reittien sopivuus (joukkoliikenne) (2,03 → 1,61, -0,42)
- Lippujen hinnat (joukkoliikenne) (2,57 → 2,15, -0,42)
- Muu turvallisuudentunne (joukkoliikenne) (3,43 → 3,02, -0,41)

Liikenneolosuhteiden kehittämisen tärkeys kulkutavoittain

Jalankulku

Pyöräliikenne

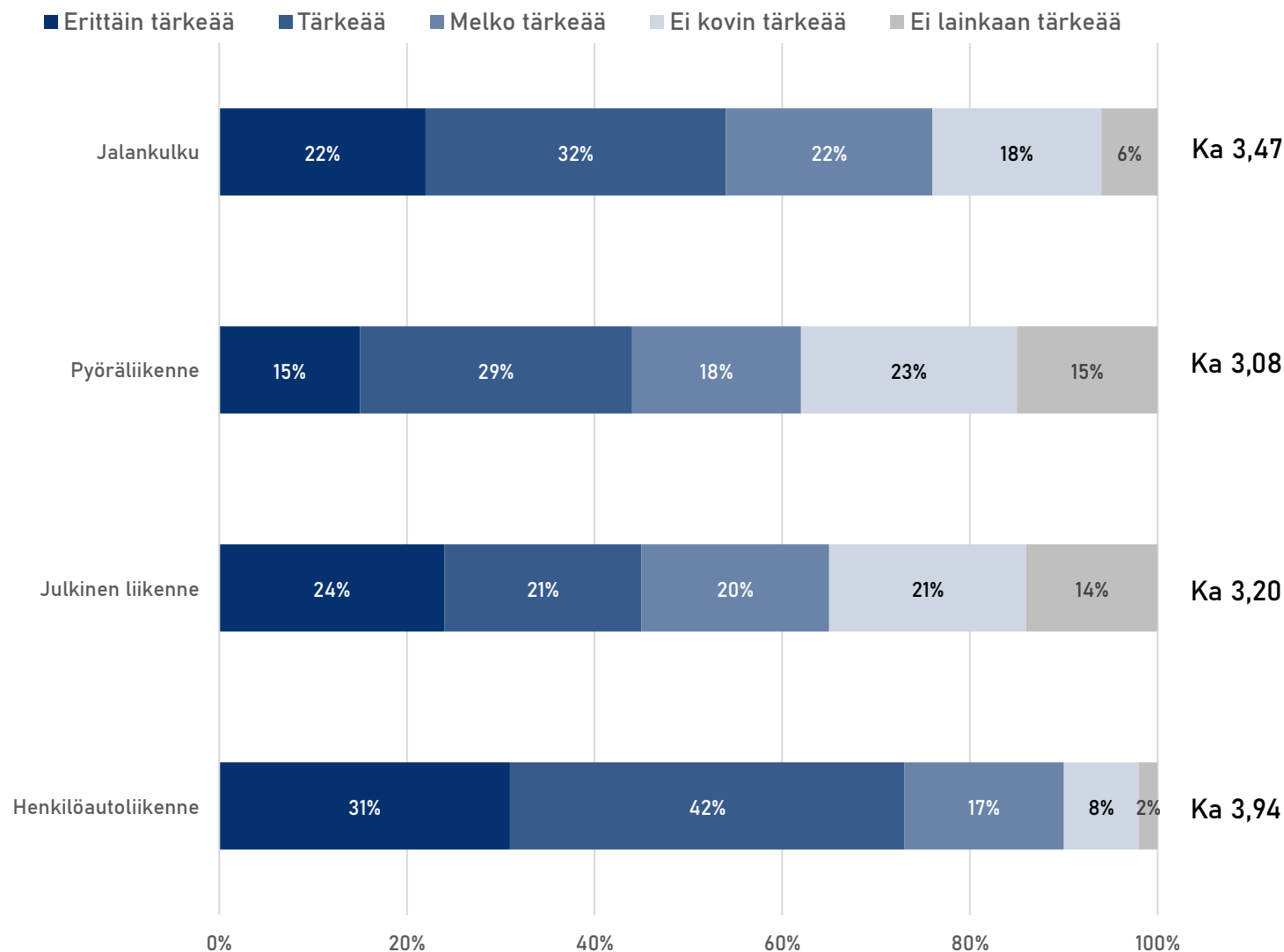
Julkinen liikenne

Henkilöautoliikenne

Yhteenveto

Liikenneolosuhteiden kehittämisen tärkeys – vertailu kulkutavoittain

Tärkeimpänä Imatran seudulla nähdään henkilöautoliikenteen ja jalankulun olosuhteiden kehittäminen.



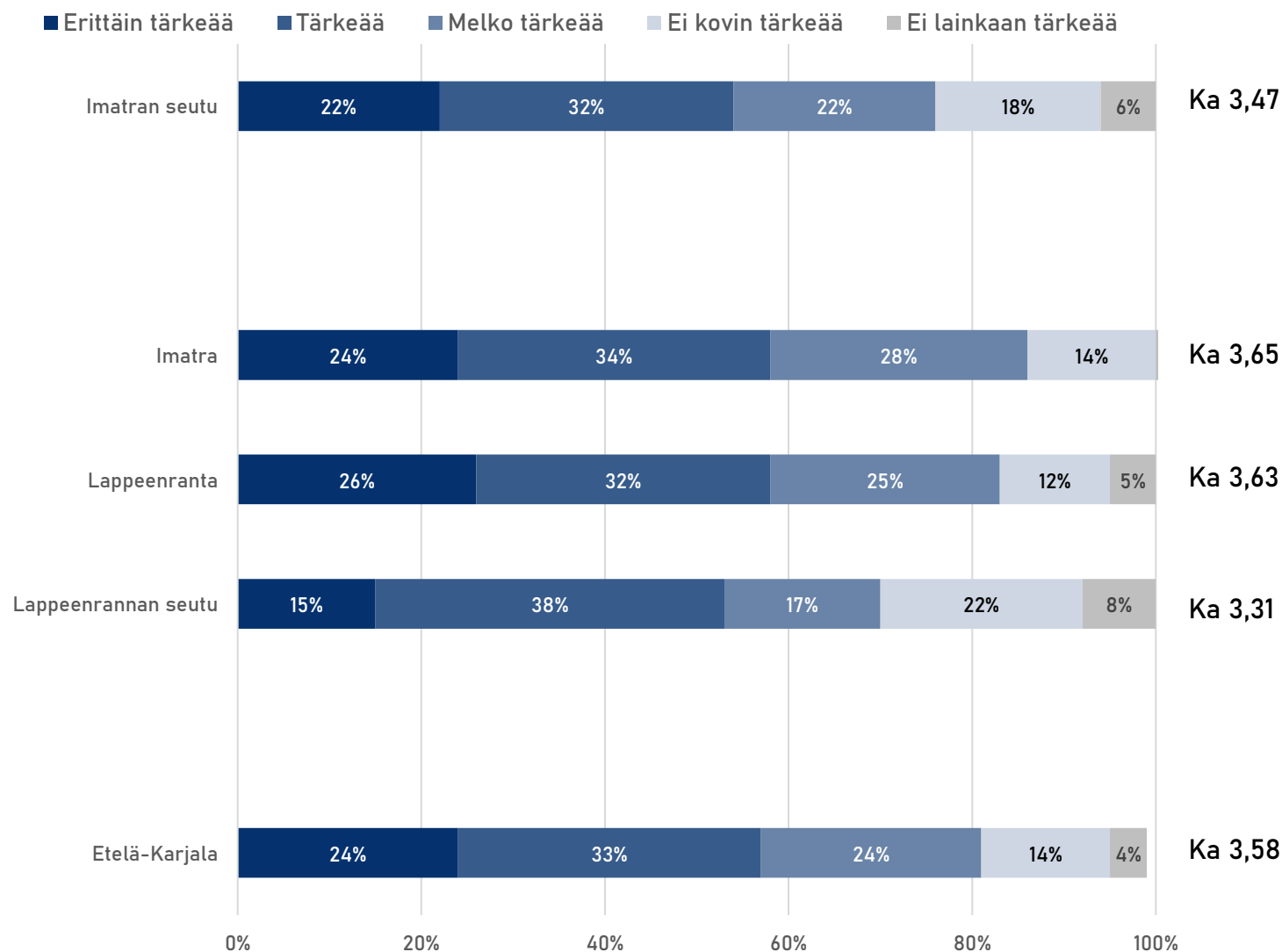
Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

Kehittämisen tärkeys Jalankulku

Jalankulun olosuhteiden kehittäminen on erittäin tärkeää (22 %) tai tärkeää (32 %) lähes 54 prosentille Imatran seudun kunnissa asuvalle. 24 % ajattelee, ettei jalankulun kehittäminen ole tärkeää.

Jalankulun olosuhteiden kehittämistä pidetään Imatran seudulla vähemmän tärkeänä kuin Etelä-Karjalassa keskimäärin.



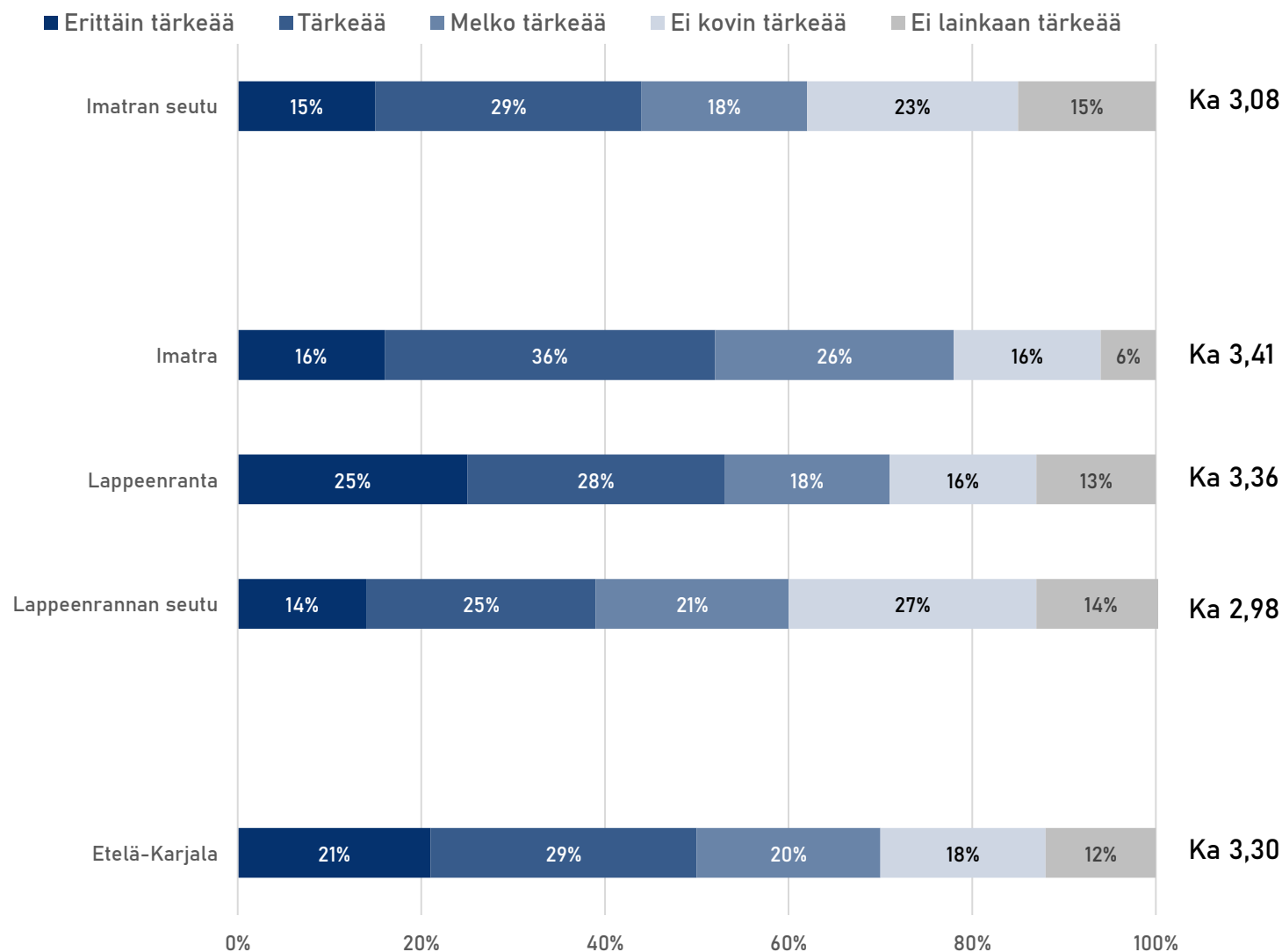
Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

Kehittämisen tärkeys Pyöräliikenne

Erittäin tärkeänä pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä pitää 15 % ja vähintään melko tärkeänä 62 % Imatran seudun asukkaista. 38 % ei näe pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä tärkeänä.

Imatran seudulla pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen nähdään vähemmän tärkeänä kuin Etelä-Karjalassa keskimäärin.



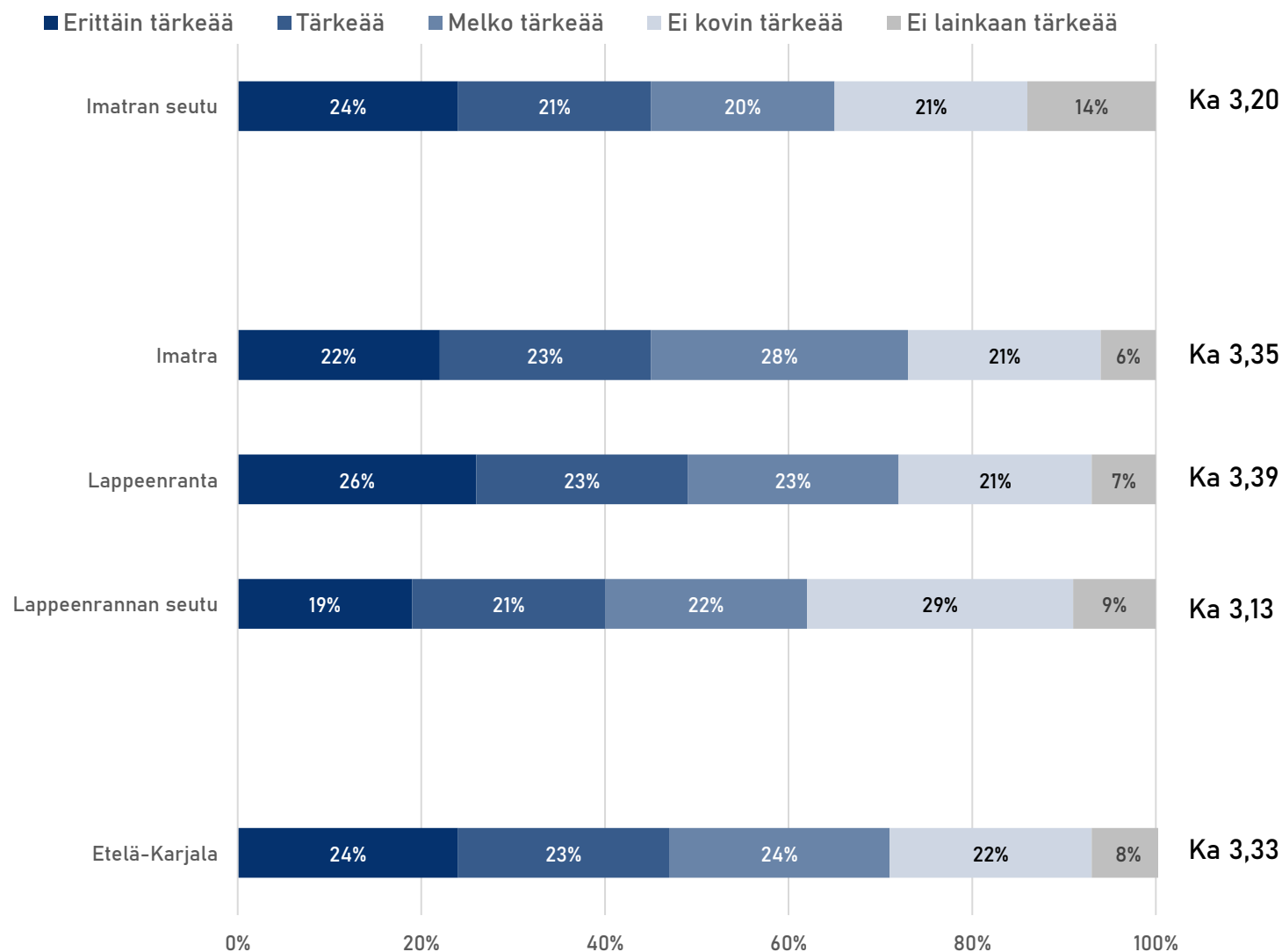
Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

Kehittämisen tärkeys Julkinen liikenne

Julkisen liikenteen olosuhteiden kehittämisen näkee erittäin tärkeänä neljäsosa Imatran seudun asukkaista. Ei tärkeänä joukkoliikenteen kehittämistä pitää 35 %.

Julkisen liikenteen olosuhteiden kehittäminen nähdään Imatran seudulla vähemmän tärkeänä kuin Etelä-Karjalassa keskimäärin.



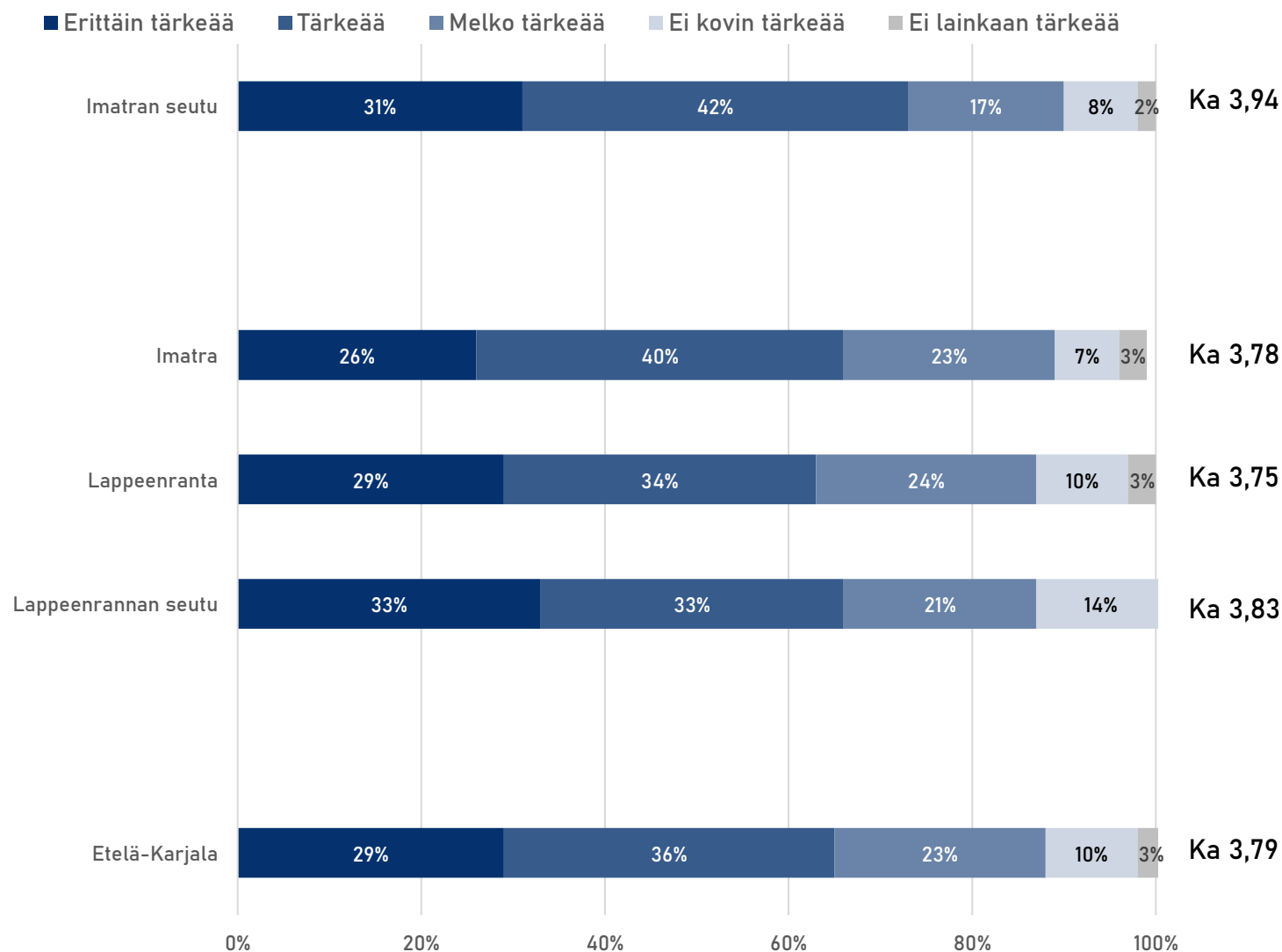
Asteikko 1-5

1 = Ei lainkaan tärkeää
5 = Erittäin tärkeää

Kehittämisen tärkeys Henkilöautoliikenne

Henkilöautoliikenteen olosuhteiden kehittämistä pidetään tärkeänä. 90 % 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

Imatran seutu



Bright ideas.
Sustainable change.

