

16
.....
2016

Satamien matkustajaliikennetutkimus 2015

Satamien matkustajaliikennetutkimus 2015

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Pekka Rätty, (09) 4766 4259
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit, ja muut kuvat HSL
Kansikuva: HSL / Heli Skippari

Helsinki 2016

Esipuhe

Satamat ovat liikennejärjestelmän erityiskohteita, joiden maaliikenteen sujumiseen joudutaan kiinnittämään erityistä huomiota. Niihin saapuu ja niistä poistuu laivojen saapumis- ja lähtöaikojen mukaan kerralla suuri määrä ihmisiä, joista osa on säännöllisiä kulkijoita, mutta osa liikkuu alueella vain harvoin. Lisäksi liikenneympäristö on haastava, koska henkilöliikenteen ohella satamissa liikkuu paljon raskasta tavaraliikennettä. Siksi satamiin liittyvien kulkuyhteyksien suunnittelu ja satamien liikennejärjestelyt pitää tehdä huolella. Se puolestaan edellyttää hyvää tausta-aineistoa satamien liikenteestä.

Syksyllä 2015 kerättiin haastatteluaineisto siitä, miten ja mistä laivamatkustajat saapuvat Helsingin matkustajasatamiin heidän lähtiessään laivamatkalle, ja vastaava aineisto tavaraliikenteestä koottiin syksyllä 2012. Tähän raporttiin on tehty perusanalyysit Helsingin satamiin liittyvästä henkilöliikenteestä. Lisäksi siinä on kuvattu lyhyesti, miten aineisto kerättiin. Matkustajasatamien tavaraliikenteestä vastaava raportti on julkaistu HSL:n julkaisusarjassa vuonna 2013, minkä jälkeen sen aineistoa on työstetty edelleen vuonna 2016 julkaistavaan raporttiin, jossa seudun tavaraliikennettä käsitellään laajemmin.

Näistä raporteista saa hyvän kokonaiskuvan Helsingin satamiin liittyvästä liikenteestä. Lisäksi kerätyt aineistot yleistetään jatkossa myös osaksi Helsingin seudun liikenne-ennustemallia. Näin nämä raportit ja kerätyt aineistot yhdessä muodostavat yhteisen tietopohjan siitä, millainen merkitys ja rooli Helsingin satamilla on tällä seudulla ja sen liikennejärjestelmässä.

Satamien henkilöliikennettä koskeneen aineiston on kerännyt HSL:n toimeksiannosta Norstat Finland Oy ja tämän raportin ja sen sisältämät analyysit on vastaavasti laatinut Sito Oy. Lisätietoja aineistosta ja analyyseistä antavat HSL:ssä Pekka Rätty ja Riikka Aaltonen.

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: Tuominen Janne, Kiiskilä Kati			Päivämäärä 22.11.2016
Julkaisun nimi: Satamien matkustajaliikennetutkimus 2015			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL			
Tiivistelmä:			
Helsingin satamien matkustajaliikennetutkimus toteutettiin syys-lokakuussa 2015 laivamatkustajien suorahaastatteluilla. Haastattelupaikkoina olivat Eteläsataman Olympia-, Makasiini- ja Katajanokan matkustajaterminaalit, Länsisataman Länsiterminaali sekä Vuosaaren sataman Hansaterminaali. Haastatteluja tehtiin sekä autolla laivaan ajaville että terminaalin jalkamatkustajille. Tutkimuksen päätavoitteena oli selvittää mistä ja miten laivamatkustajat saapuvat Helsingin matkustajasatamiin, kun he ovat lähdössä laivamatkalle. Tavoitteena oli myös selvittää matkustajien syitä olla käyttämättä joukkoliikennettä satamaan saapuessaan. Haastatteluja tehtiin 2305 kappaletta. Aineisto laajennettiin Helsingin satamasta saatujen matkustajaliikennemäärien avulla vastaamaan keskimääräistä syyskuun arkipäivää. Helsingin satamiin saapuu arkipäivänä noin 25 000 matkustajaa. Haastatelluista yli puolet oli saapunut satamaan pääkaupunkiseudulta, osuuden vielä hieman korostuessa Eteläsataman osalta. Uudenmaan ulkopuolisesta Suomesta satamiin oli saapunut noin neljäsosa ja loput pääkaupunkiseudun ulkopuoliselta Uudeltamaalta tai ulkomailta. Autoa joko pääkulkutapanaan tai viimeisenä kulkutapanaan oli käyttänyt noin 40 % vastaajista ja osuus kasvoi suuremmaksi, kun matkaan oli lähdetty pääkaupunkiseudun ulkopuolelta. Keskeisimmät saapumissuunnat olivat valtatie 1, 3 ja 4. Lähes poikkeuksetta autonkäyttäjät olivat tulleet koko matkan lähtöpaikasta satamaan saakka autolla. Junaa tai linja-autoa pääkulkutapanaan käytti pääkaupunkiseudun ulkopuolelta satamiin matkustavista noin kolmasosa. Lähempänä pääkaupunkiseutua junan käyttäjiä oli hieman enemmän ja vastaavasti kauempaa matkalle lähdettäessä linja-auton osuus korostui. Helsingistä matkansa aloittaneista yli puolet ilmoitti saapuneensa satamaan raitiovaunulla, joskin sen osuus viimeisenä kulkumuotona pieneni tasaisesti kauempaa matkansa aloittaneihin siirryttäessä. Pääkulkutavakseen junan ilmoittaneista matkustajista noin neljä viidesosaa oli saapunut raitiovaunulla Länsisatamaan ja kaksi kolmannelle Eteläsatamaan, jossa toisaalta myös jalankulun osuus viimeisenä kulkumuotona korostui. Automatkustajat nimesivät keskeisimmäksi syyksi joukkoliikenteen käyttämättä jättämiselle tarpeen autolle joko lähtömaassa tai kohdemaassa. Terminaalimatkustajat puolestaan nimesivät syiksi muun muassa kyydin saamisen satamaan ja hitaat joukkoliikenneyhteydet. Avoimena vastauksena esille nousivat myös auton käytön helppous, autoa vaativat ostokset kohdemaassa sekä ylipäättään auton säilytysmahdollisuus laivassa parkkipaikan etsimisen sijaan.			
Avainsanat: satamat, matkustajaliikenne, kulkutavat, tutkimus			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 16/2016			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: suomi	Sivuja: 35
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-290-2 (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: Tuominen Janne, Kiiskilä Kati			Datum 22.11.2016
Publikationens titel: Passagerartrafikundersökning på hamnar 2015			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT			
Sammandrag:			
Undersökningen om passagerartrafiken i Helsingfors hamnar genomfördes september-oktober 2015 som direkta passagerarintervjuer. Platser där intervjuerna gjordes var Olympiaterminalen och Magasinterminalen i Södra hamnen och Skatuddens passagerarterminal, Västra terminalen i Västra hamnen samt Hansaterminalen vid Nordsjö hamn. Både passagerare med bil och passage- rare som kom till terminalen till fots intervjuades. Huvudsyftet med undersökningen var att utreda varifrån och hur färjepassagerarna kommer till passagerarhamnarna i Helsingfors när de är på väg till en färjeres. Syftet var också att utreda varför passagerarna inte använder kollektivtrafik under resan till hamnen. Det gjordes 2305 inter- vjuer. Materialen utvidgades med hjälp av mängder passagerartrafik i Helsingfors hamnar att mot- svara en genomsnittlig vardag i september. Under en vardag anländer ungefär 25 000 passagerare till Helsingfors hamnar. Över hälften av de intervjuade var från huvudstadsregionen, och andelen invånare i huvudstadsregionen var ännu större vad gäller Södra hamnen. Ungefär en fjärdedel kom till hamnar från Finland utanför Nyland och resten från Nyland utanför huvudstadsregionen eller utomlands. Ungefär 40 % av svararna hade använt bil som huvudfärdsätt eller som sista färdsätt och andelen blev större om resan hade börjat utanför huvudstadsregionen. De viktigaste ankomstriktningarna var riksvägarna 1, 3 och 4. Användarna av bilen hade nästan utan undantag kommit med bilen hela vägen från avgångsplatsen till hamnen. En tredjedel av personer som bor utanför huvudstadsregionen reste till hamnarna genom att an- vända tåg eller buss som huvudfärdsätt. Närmare huvudstadsregionen var det lite flera som an- vände tåg och på motsvarande sätt på resor som startade längre ifrån ökade andelen busspassa- gerare. Över hälften av dem som uppgav att deras resa påbörjade i Helsingfors använde spårvagn. Ju längre från hamnen resan började, desto mindre var spårvagnens andel som sista färdmedel. Ungefär fyra femtedelar av de passagerare som uppgav tåg som huvudfärdsätt hade kommit med spårvagn till Västra hamnen och två tredjedelar till Södra hamnen där också gångens andel som sista färdsätt betonades. Som viktigaste orsak varför personer som använde bil inte använde kollektivtrafik var att de behö- ver bilen antingen i utgångsland eller i resans mål. Terminalpassagerarna uppgav däremot som orsak att de fått skjuts till hamnen och de långsamma kollektivtrafikförbindelserna. I öppna svar angav svarare som orsak att det är lätt att använda bil, inköp i resans mål som kräver bil samt överhuvudtaget möjligheten att ha bilen ombord på färjan i stället för att leta efter parkeringsplat- sen.			
Nyckelord: hamnar, passagerartrafik, färdsätt, undersökning			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 16/2016			
ISSN 1798-6176 (häft.)	ISBN (häft.)	Språk: finska	Sidantal: 35
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN978-952-253-290-2 (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: Tuominen Janne, Kiiskilä Kati		Date of publication 22.11.2016	
Title of publication: Passenger transport survey at Helsinki ports 2015			
Financed by / Commissioned by: HSL			
Abstract:			
A passenger transport survey was conducted at Helsinki ports in September/October 2015 by direct interviews of ferry passengers. The interviews were conducted at the Olympia, Makasiini and Katajanokka Terminals at the South Harbor, at the West Terminal (West Harbor) and at the Hansa Terminal (Vuosaari Harbor). Both car and foot passengers were interviewed. The main goal of the survey was to examine how and from where ferry passengers come to the passenger ports in Helsinki when taking a ferry. In addition, the aim was to identify the reasons for not using public transport to come to the port. In total 2,305 interviews were conducted. The data was extrapolated to represent an average September weekday with the help of passenger transport volumes obtained from the Port of Helsinki. About 25,000 passengers arrive at Helsinki ports on weekdays. Over half of the interviewees had come to the port from the Helsinki metropolitan area, in the case of the South Harbor the share was slightly higher. About one fourth of the respondents were from outside the Uusimaa province and the rest were from Uusimaa but outside the Helsinki metropolitan area or from abroad. For about 40% of respondents, the main or last mode of transport was car. The share was higher among those whose place of departure was outside the metropolitan area. The key directions of arrival were Highways 1, 3 and 4. Almost invariably, those who travelled by car drove all the way from their place of departure to the port. About one third of those who came from outside the Helsinki metropolitan area used train or bus as their main mode of transport. Those whose place of departure was close to the metropolitan area used train slightly more, while the share of bus users was higher among those whose place of departure was further away. Over half of those whose place of departure was in Helsinki said they came to the port by tram, although the share of tram as the last mode of transport steadily decreased along with the distance travelled. About four fifths of those whose main mode of transport was train, used tram to get to the West Harbor and two thirds used tram to get to the South Harbor. On the other hand, in the case of the South Harbor, the share of those whose last mode of transport was walking, was higher. Among car passengers, the most important reason for not using public transport was that they needed car either in the country of departure or country of destination. Among terminal passengers, the reasons stated included getting a lift to the port and slow public transport links. In the open-ended answers, the ease of using car, need for car for shopping in the destination and the possibility of taking the car onboard instead of finding a parking space were mentioned.			
Keywords: Ports; passenger transport; modes of transport; research			
Publication series title and number: HSL Publications 16/2016			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN (Print)	Language: Finnish	Pages: 35
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN 978-952-253-290-2 (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
2	Tutkimuksen toteuttaminen	13
2.1	Kenttätutkimuksen kuvaus	13
2.2	Haastatteluotos ja aineiston laajentaminen	13
3	Tutkimuksen tulokset	16
3.1	Matkan lähtöpaikka ja saapuminen satamaan.....	16
3.1.1	Matkojen lähtöpaikat	16
3.1.2	Matkojen saapumissuunnat	17
3.2	Matkojen suuntautuminen ja syyt matkalle lähtemiseen	19
3.2.1	Matkojen määränpää ja tarkoitus	19
3.2.2	Matkojen ajankohta ja toistuvuus.....	21
3.3	Kulikutapavalinnat ja matkan toistuvuus.....	23
3.3.1	Kulikutapavalinnat.....	23
3.3.2	Syyt joukkoliikenteen käyttämättä jättämiseen	29
3.3.3	Pysäköinti.....	31
3.3.4	Paluumatka	32
4	Yhteenveto ja päätelmät	34
4.1	Matkustajien saapumissuunnat ja kulikutapavalinnat.....	34
4.2	Tutkimuksen kehittäminen	34

Kuvaluettelo

Kuva 1. Tutkimuksessa mukana olleiden satamien sijainnit.	11
Kuva 2. Haastattelutilanne terminaalissa. [Kuva: HSL, Hei Skippari]	12
Kuva 3. Haastattelutilanne autojonossa. [Kuva: HSL, Heli Skippari]	14
Kuva 4. Matkustajien lähtöpaikat satamittain.	16
Kuva 5. Lähtöpaikan tyyppi alueittain.	17
Kuva 6. Pääkaupunkiseudun ulkopuolelta auton pääkulkutavakseen (kuljettajana tai matkustajana) ilmoittavien saapumissuunnat sekä auton käytön kulkumuoto-osuudet.	18
Kuva 7. Automatkustajien saapumissuunnat pääkaupunkiseudun ulkopuolelta satamittain tarkasteltuna.	18
Kuva 8. Pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulleiden joukkoliikennematkustajien matkojen lähtöpaikat	19
Kuva 9. Matkakohde satamittain ja haastattelupaikoittain tarkasteltuna.....	20
Kuva 10. Matkan tarkoitus määränpään mukaan.....	21
Kuva 11. Satamaan saapuminen laivan lähtöajan ja matkatyyppin mukaan.	21
Kuva 12. Selvitys matkan määränpään mukaan siitä, kuinka usein matkustaja kyseisen matkan tekee.	22
Kuva 13. Selvitys matkan määränpään mukaan siitä, palaako haastateltava laivalla Helsinkiin seitsemän vuorokauden kuluessa matkan aloittamisesta.	23
Kuva 14. Pääkulkutapa matkan lähtöpaikan mukaan.	23
Kuva 15. Pääkulkutapa matkan lähtöpaikan ja sataman mukaan.	24
Kuva 16. Alueet, joilta satamiin tultiin autolla.	25
Kuva 17. Alueet, joilta satamiin tultiin julkisilla kulkuvälineillä (bussi, juna, raitiovaunu tai metro). .	25
Kuva 18. Pääkulkutapa matkan tyyppin mukaan.	26
Kuva 19. Pääkulkutapa matkan toistuvuuden mukaan.	26
Kuva 20. Satamaan saapumiseen käytetty viimeinen kulkutapa lähtöpaikan mukaan.....	27
Kuva 21. Viimeinen kulkutapa satamittain.	28
Kuva 22. Rautatieaseman ja satamien välinen kulkutapajakauma.	29
Kuva 23. Julkisten kulkuvälineiden käyttö satamiin saavuttaessa.	29
Kuva 24. Automatkustajien syyt joukkoliikenteen käyttämättä jättämiseen.	30
Kuva 25. Autolla tulleiden terminaalimatkustajien pysäköintivalinnat.	31
Kuva 26. Ennakoitu paluumatkan satama Lähtösataman mukaan.....	32
Kuva 27. Ennakoitu satamasta poistumiseen käytettävä kulkutapa saapumiskulkutavan mukaan jaoteltuna.	33

Lähdeluettelo

Helsingin satama. 2016. Helsingin sataman liikennetilasto.

https://www.portofhelsinki.fi/helsingin_satama/liikennetilastot. Luettu 8.11.2016.

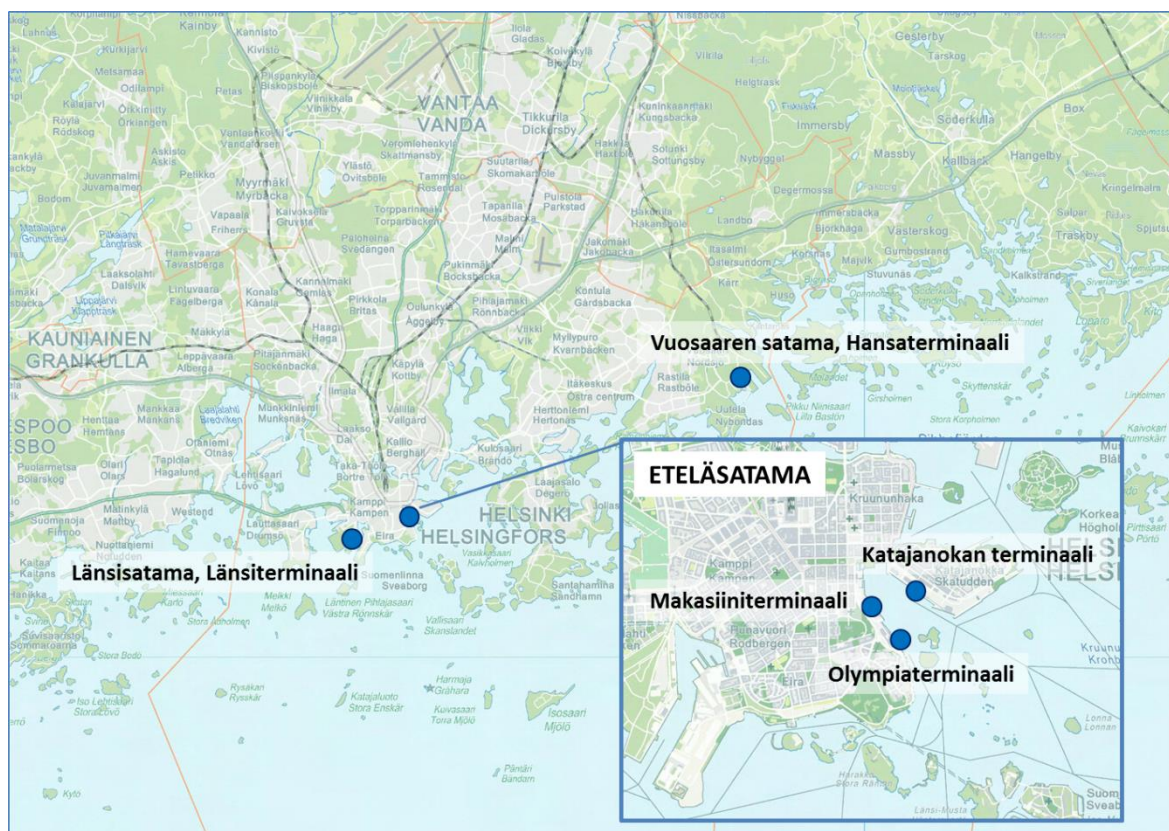
Liikennevirasto. 2012. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Suomalaisten liikkuminen.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_henkiloliikennetutkimus_web.pdf

1 Johdanto

Helsingin satamien henkilöliikennetutkimuksen tärkeimpänä tavoitteena oli selvittää, mistä ja millä kulkutavalla laivamatkustajat saapuvat Helsingin matkustajasatamiin laivamatkalle lähtiessään. Matkalla satamaan tarkoitetaan tässä tutkimuksessa matkaa siitä lähtöpaikasta, jossa henkilö on tehnyt päätöksen lähteä matkalle satamaan laivamatkaa varten. Lyhyt pysähdys tai tauko ei katkaise matkaa. Kulkutapojen osalta tavoitteena oli myös selvittää syitä joukkoliikenteen käyttämättä jättämiseen. Tutkimus toteutettiin haastattelututkimuksena syksyllä 2015 ja se kohdistui laivamatkalle lähtijöihin siksi, että palaavia matkustajia on vaikea saada pysähtymään maissa tehtävää haastattelua varten. Myös laivalla tehtävät haastattelut ovat tutkimusteknisesti haastavia toteuttaa.

Tutkimus toteutettiin Eteläsataman Olympia-, Makasiini- ja Katajanokan matkustajaterminaaleissa, Länsisataman Länsiterminaalissa sekä Vuosaaren Hansaterminaalissa. Haastattelumateriaalin lisäksi työssä on hyödynnetty Helsingin Satamalta saatuja lähtötietoja muun muassa laajennusker-toimien laskennassa.



Kuva 1. Tutkimuksessa mukana olleiden satamien sijainnit.

Helsingin satamien tavaraliikennettä on tutkittu aiemmin vuonna 2005 (Helsingin ja Tallinnan väli-sen tavaraliikenteen määräpaikkatutkimus 2005. Helsingin satama, Sarja A 2006:1, julkisuuslain perusteella salassa pidettävä). Sen jälkeen liikenne on kehittynyt nopeasti muun muassa Viron ja muiden Baltian maiden EU-jäsenyyden myötä. Myös vuonna 2015 voimaan astunut EU:n rikkidirek-tiivi on muuttanut Itämeren laivaliikennettä.

Helsingin seudun liikenne HSL teetti syksyllä 2012 tutkimuksen Helsingin matkustajasatamien kautta kulkevasta tavara-autoliikenteestä yhteistyössä Helsingin Sataman kanssa. Tutkimus oli osa

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 valmistelua ja H-TTTransPlan-projektia (Helsinki–Tallinn Transport & Planning Scenarios). Tutkimuksessa selvitettiin Helsingin ja Tallinnan autolauttasatamien tavara-autoliikenteen määriä, koostumusta ja suuntautumista.

Tämä tutkimus keskittyi henkilöliikenteeseen. Tutkimuksessa tehdyt haastattelut suoritettiin koh-teissa erikseen sekä autojonon matkustajille että terminaalin jalankulkumatkustajille lukuun otta-matta Makasiiniterminaalia, jossa automatkustajia ei ole. Vuosaaren haastatteluaineistot jäivät vähäisiksi, joten tuloksissa keskityttiin pääasiassa Länsisataman ja Eteläsataman tulosten ana-lysointiin ja vertailuun. Tarkkoja satamakohtaisia tuloksia ei Eteläsataman terminaaleista (Kataja-nokan terminaali, Makasiiniterminaali, Olympiaterminaali) voida esittää tietosuojasyistä, sillä jokai-sesta operoi vain yksi yhtiö.

Tässä raportissa on esitetty tutkimuksen päätulokset. Lisäksi aineistoa käytetään Helsingin seudun liikenne-ennustemallin päivittämisessä matkustajasatamien osalta. Myös aineiston muu käyttö on mahdollista tietosuojan asettamat rajoitukset huomioiden.



Kuva 2. Haastattelutilanne terminaalissa. [Kuva: HSL, Heli Skippari]

2 Tutkimuksen toteuttaminen

2.1 Kenttätutkimuksen kuvaus

Tutkimus toteutettiin haastattelemalla laivamatkustajia autojonoissa ja terminaaleissa. Haastattelija tallensi vastaukset suoraan tablettitietokoneelle. Haastatteluja tehtiin suomeksi, ruotsiksi, englanniksi ja venäjäksi.

Jalan alukseen nousevat matkustajat haastateltiin matkustajaterminaalirakennusten lähtöselvitys- ja odotusauloissa ja automatkustajat terminaalien henkilö- ja pakettiautojen lähtöselvitys- ja odotuskaistoilla. Autolla alukseen siirtyvien matkustajien osalta haastateltiin vain henkilö-, paketti- ja matkailuautojen kuljettajia, sillä tavaraliikenteestä on tehty vuonna 2012 erillinen selvitys.

Haastattelut toteutettiin syys–lokakuussa 2015 ennen koulujen syyslomia (14.9. ja 9.10. välisenä aikana) siten, että jokaisessa terminaalissa tehtiin haastatteluja yhteensä kahden kokonaisen arkipäivän verran. Haastattelut kohdistettiin kaikkiin terminaalista lähteviin laivavuoroihin. Sään vuoksi peruttujen laivavuorojen osalta aineistoa täydennettiin ylimääräisillä haastattelukerroilla.

Haastatteluja tehtiin vain arkipäivisin, joten työn pohjalta ei voida muodostaa kaikki viikonpäivät kattavaa kokonaiskuvaa satamien matkustajaliikenteestä. Tämä tulee muistaa myös työn tuloksia tarkasteltaessa.

2.2 Haastatteluotos ja aineiston laajentaminen

Tavoitteena oli, että tutkimuksessa saataisiin haastateltua yhteensä noin 1 650 ilman autoa matkustavaa (sisältää myös Makasiiniterminaalin) ja noin 1 540 automatkustajaa. Tavoitteesta jäätin hieman. Haastatteluja toteutettiin yhteensä 2 438 kappaletta, joista 2 305 täytti hyväksyttävyysskriteerit. Tutkimuksen havaintoaineistoksi saatiin 1 077 terminaalissa tehtyä haastattelua ja 1 228 autojonossa tehtyä haastattelua.

Terminaalissa matkustajat haastateltiin yksi kerrallaan. Mikäli haastateltava kuului suurempaan ryhmään, haastateltiin seurueesta vain yksi jäsen. Haastattelun tehtyään haastattelija käveli seuraavan henkilön tai ryhmän luo. Näin terminaalissa haastatellut edustavat aineistossa vain itseään eli yhtä havaintoyksikköä. Haastateltavat valittiin satunnaisesti.

Autojonossa haastateltiin peräkkäisistä ajoneuvosta kuljettajia ja merkittiin ylös autossa olevien matkustajien kokonaismäärä sekä terminaaliiin siirtyneiden matkustajien määrä. Näin saatiin laskettua, montako henkilöä ajoneuvot keskimäärin kuljettivat. Tätä lukua kutsutaan jatkossa keskikuormaksi. Terminaalissa haastateltujen otannasta poistettiin ne havainnot, jotka koskivat autojonosta terminaaliiin tulleita matkustajia.



Kuva 3. Haastattelutilanne autojonossa. [Kuva: HSL, Heli Skippari]

Tilastollisessa tarkastelussa autojonossa haastatellun kuljettajan tiedot yleistettiin koskemaan kaikkia autossa olijoita. Näin kuljettajan tiedosta muodostui useita havaintoyksiköitä. Miesten enemmisyys kuljettajissa nostaa miesten osuutta havainnoissa. Näin ollen ikään tai sukupuoleen perustuvat tarkastelut eivät ole mielekkäitä automatkustajien kohdalla. Tutkimuksen pääasiallisen huomion kohteena olivat kuitenkin matkaa koskevat tiedot, ja niiden suhteen käytetty tarkastelutapa on toimiva. Terminaalissa haastateltujen painona käytettiin ykköstä, vaikka haastateltu olisi kuulunut isompaan ryhmään.

Haastatteluaineistot laajennettiin koskemaan keskimääräistä arkivuorokautta. Helsingin Satamalta saatiin viikkojen 38–41 terminaalikohtaiset matkustajamäärät, joista muodostettiin laajennuksessa käytetyt keskimääräiset tutkimuspäivän matkustajamäärät. Haastattelumäärät eri satamissa sekä laajennettujen aineistojen kokonaismäärät on esitetty taulukossa 1.

Vuonna 2015 Helsingin satamien kautta kulki keskimäärin 931 000 linjaliikenteen matkustajaa ja 36 000 risteilymatkustajaa kuukaudessa. Syyskuun vastaavat määrät olivat 817 000 ja 40 000 matkustajaa ja lokakuun määrät 947 000 ja 6 000, jolloin otoksen ajankohdan voidaan katsoa edustavan kohtuullisesti keskimääräistä matkustusajankohtaa. (Helsingin satama 2016).

Taulukko 1. Haastattelumäärät ja laajennetut aineistomäärät

		Haastateltuja	Laajennettu otoskoko	Laajennetun aineiston osuus
Länsisatama	Autojono	868	4837	20 %
	Terminaali	661	9922	40 %
Eteläsatama	Autojono	334	1429	6 %
	Terminaali	411	8208	33 %
Vuosaaren satama	Autojono	26	194	1 %
	Terminaali	5	74	0 %
	Yhteensä	2305	24665	

Laajennetun aineiston mukaan noin 73 prosenttia matkustajista kulkee alukseen terminaalin kautta. Autolla liikkuvien seurueiden osuus on 26 prosenttia kokonaismäärästä. Vertailutietona satamasta saadun karkean arvion mukaan kaksi kolmannesta matkustajista tulee terminaalin kautta.

Taulukko 2. Autojonossa olleiden henkilöautojen keskiuorma.

Henkilömäärä autossa	Haastateltuja	Laajennettu otoskoko	Osuus laajennetuista
1	513	2694	41,7 %
2	550	2877	44,5 %
3	101	564	8,7 %
4	50	261	4,0 %
5	11	46	0,7 %
6	3	18	0,3 %
Keskiuorma 1,78 hlö/auto			

Koko aineistossa autojonossa olleiden ajoneuvojen keskiuorma oli 1,78 henkilöä. Yleisimmin autossa oli kuljettaja ja yksi matkustaja. Yksin ajavia oli lähes yhtä paljon, mutta kuormituksen noustessa kolmeen tai useampaan henkilöön ajoneuvoa kohden, osuus laski jo selvästi. Henkilöliikennetutkimuksen 2010–2011 mukaan valtakunnallinen henkilöautojen keskiuormitus on 1,7 henkilöä/ajoneuvo, eli tämän tutkimuksen ajoneuvojen kuormitustaso on hyvin lähellä Suomen keskimääräistä. Henkilöauton keskiuormitus on yleisesti hieman korkeampi vapaa-ajanmatkoilla (2,2), keskimääräinen ostos- ja asiointimatkoilla (1,7) ja hieman matalampi työasiointimatkoilla (1,3). (Liikennevirasto 2012)

3 Tutkimuksen tulokset

3.1 Matkan lähtöpaikka ja saapuminen satamaan

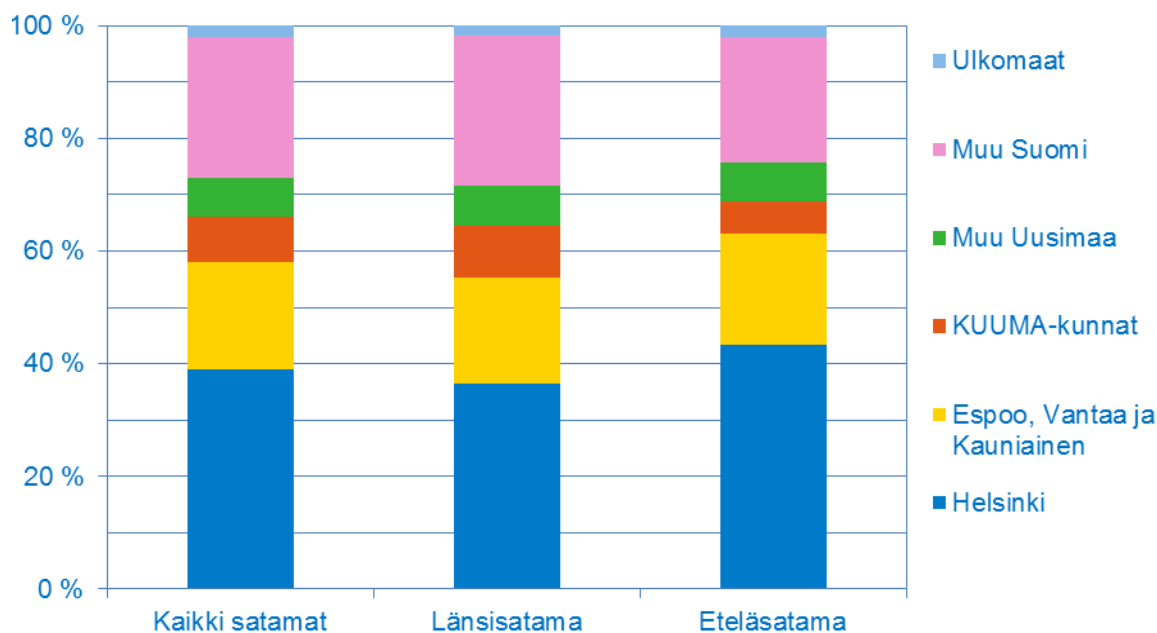
Yhtenä työn tavoitteista oli selvittää, mistä matkustajat Helsingin satamiin saapuvat. Kysymystä selvitettiin kunta-, saapumissuunta- ja kiinteistötasoilla. Haastateltavilta kysyttiin tarkkaa osoitetta, josta he olivat satamaan päätyneen matkansa aloittaneet. Karkeampaa tarkastelua varten Helsingin seudun kuntia ryhmiteltiin pääkaupunkiseutuun (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen) ja KUUMA-kuntiin (Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vihti).

Saapumissuuntia selvittäessä haastateltavilta kysyttiin erikseen isojen väylien käyttöä (autolla saapuneet) sekä tarkemmin lähempänä satamia olevien pienempien väylien käyttöä matkallaan satamaan. Analyysia varten väylät ryhmiteltiin tärkeimpiin valtateihin (1, 3, 4 ja 7) ja kantateihin (45 ja 51) keskeisimpien saapumissuuntien selvittämiseksi.

3.1.1 Matkojen lähtöpaikat

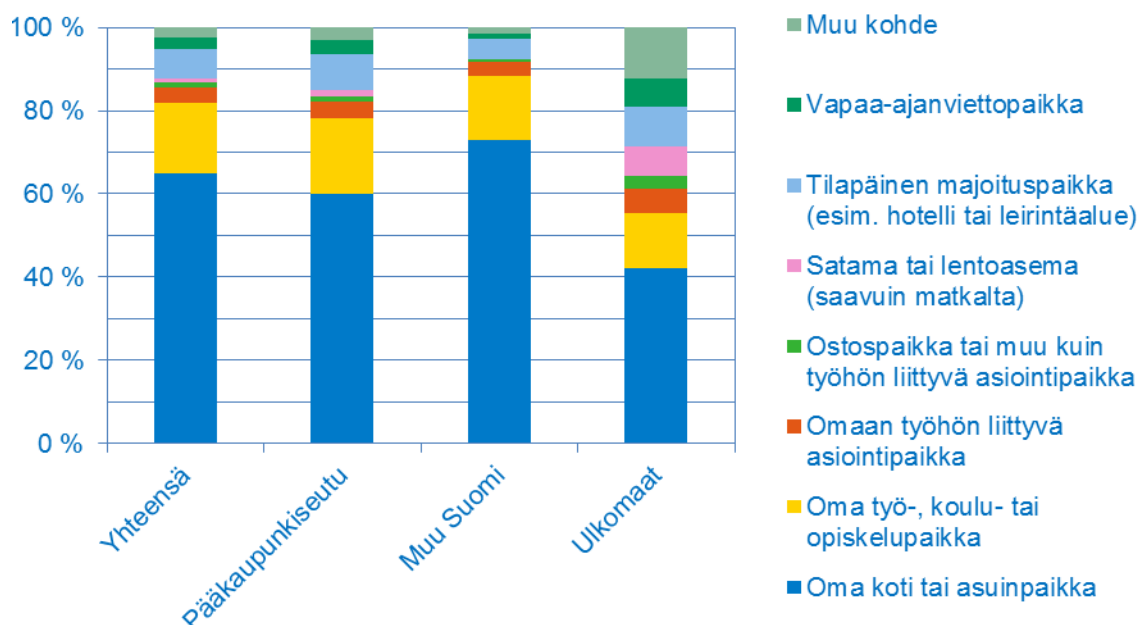
Noin 40 % matkustajista tuli Helsingistä ja liki 20 % muualta pääkaupunkiseudulta. Muualta Uudeltamaalta tuli yhteensä 15 % ja muualta Suomesta 25 %. Ulkomailta saapuneita oli varsin vähän, vain 2 % matkustajista.

Eri satamiin saapuneiden lähtöpaikoissa oli vain vähän eroja. Keskustan satamiin saavuttiin keskimäärin hieman useammin sekä Helsingistä että muualta Uudeltamaalta ja vastaavasti Länsisatamaan muualta Suomesta. Ulkomailta saapuneiden osuus jäi molemmissa satamissa alle viiteen prosenttiin.



Kuva 4. Matkustajien lähtöpaikat satamittain.

Valtaosa eli 65 % kaikista matkustajista oli lähtenyt matkalle omasta kodistaan. Toiseksi yleisimmin matkaan oli lähdetty omalta työpaikalta tai työhön liittyvältä asiointipaikalta, joista matkansa oli aloittanut yhteensä noin viidennes vastaajista. Työpaikkojen osuuden lähtöpaikkana voidaan olettaa olevan korostunut arkipäiviin kohdistuneen otannan vuoksi. Kolmanneksi yleisimmin matka alkoi hotellista tai vastaavasta tilapäisestä majoituspaikasta. Pääkaupunkiseudun ulkopuolisesta Suomesta matkansa aloittaneilla oman kodin tai asuinpaikan osuus korostui kun taas ulkomailta matkansa aloittaneilla oman kodin sekä työpaikan osuus oli pienempi ja vastaavasti kaikkien muuntyyppisten paikkojen osuus lähtöpaikkana Suomesta matkansa aloittaneita suurempi.

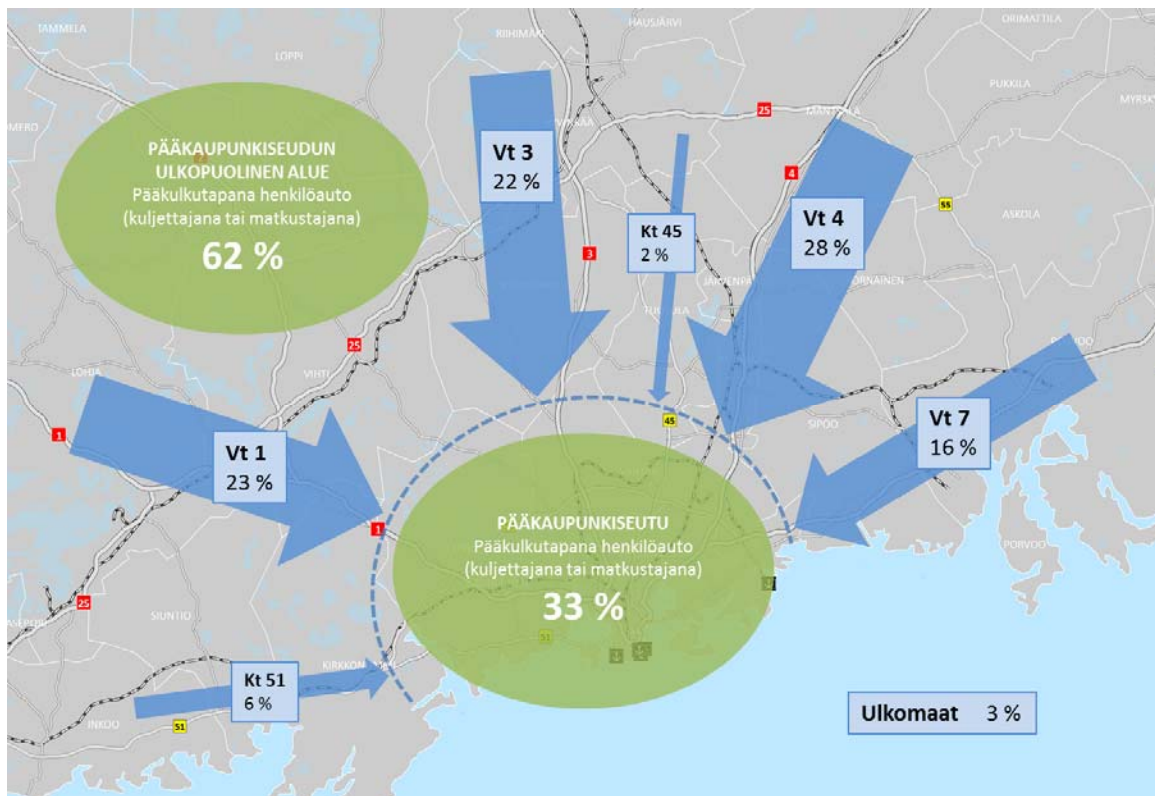


Kuva 5. Lähtöpaikan tyyppi alueittain.

3.1.2 Matkojen saapumissuunnat

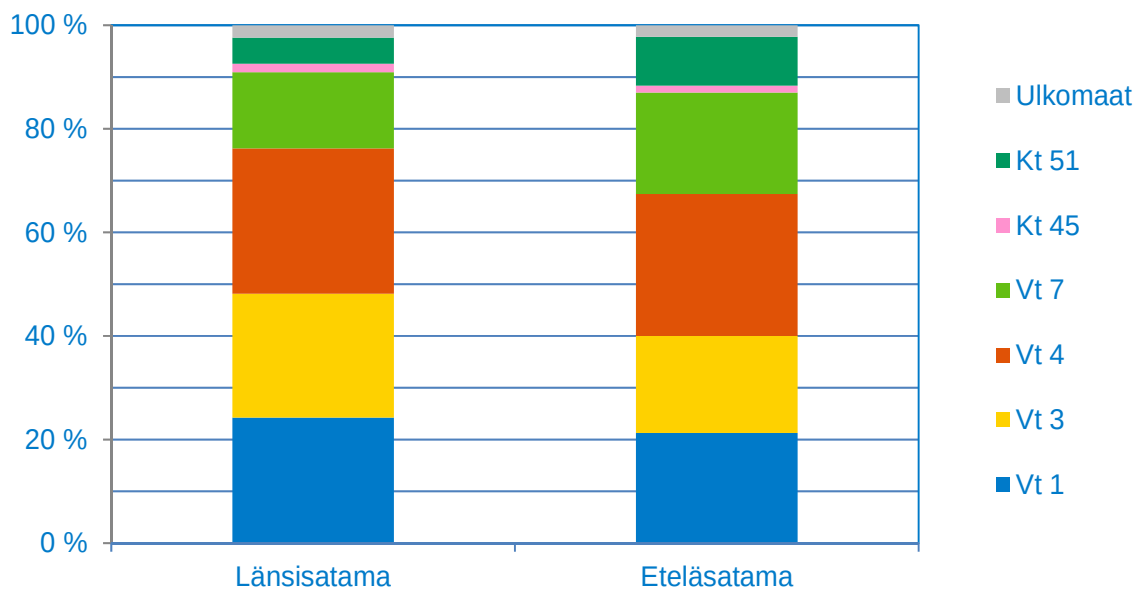
Satamiin henkilöautolla saapui noin 40 % matkustajista, eli arkivuorokaudessa noin 11 000 henkilöautoa saapuu satamiin. Autolla (kuljettajana tai matkustajana) Suomesta pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulleiden saapumissuunnat jakautuivat melko tasaisesti valtaväylien kesken. Eniten tulijoita oli valtatie 4 eli Jyväskylän ja Oulun suunnalta (28 %). Seuraavaksi eniten tulijoita oli valtatie 1 eli Turun suunnalta, valtatie 3 eli Tampereen suunnalta sekä valtatie 7 eli idän suunnalta. Kantatie 51 suunnalta saapui 6 % ja kantatie 45 suunnalta 2 % pääkaupunkiseudun ulkopuolisista automatkustajista. Ulkomailta saapuneiden osuus oli 3 %.

Autojonoissa oli hieman keskimääräistä enemmän Tampereen ja itärannikon suunnalta tulevia ja terminaalmatkustajissa puolestaan länsirannikon ja pohjoisen valtatie 4 suunnalta tulevia. Valtatie 4 todennäköisesti kokoaa myös osan Itä-Suomen matkustajista, sillä Savon suuntaan kulkeva valtatie 5 erkanee valtatiestä 4 Heinolan pohjoispuolella. Auton osuus pääkulkutapana oli pääkaupunkiseudulla kolmannes kaikista matkoista ja pääkaupunkiseudun ulkopuolella vajaa kaksi kolmannesta.



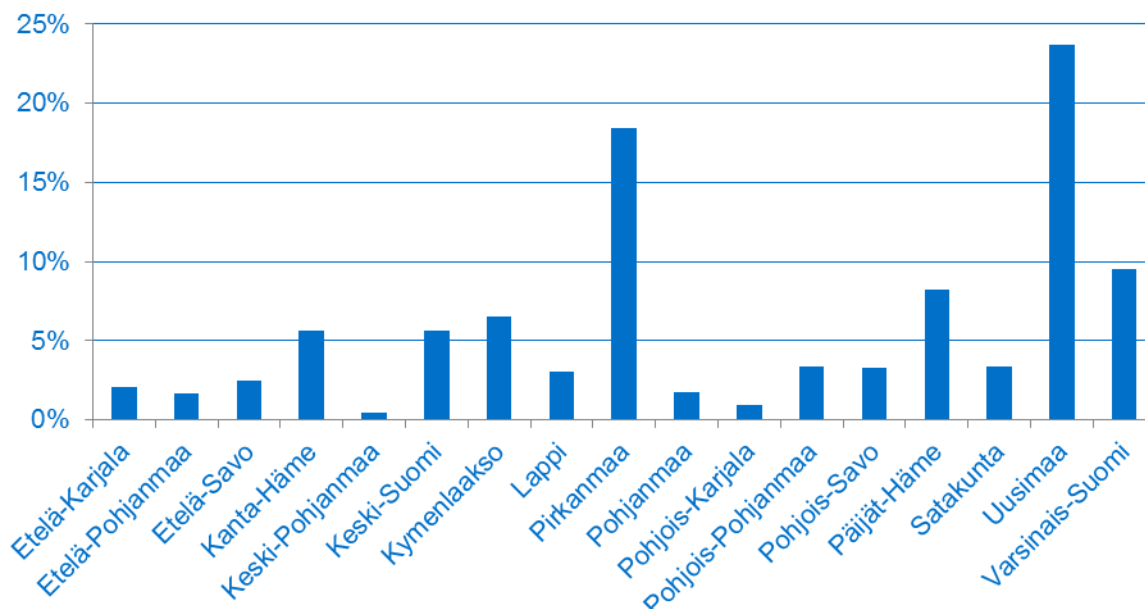
Kuva 6. Pääkaupunkiseudun ulkopuolelta auton pääkulkutavakseen (kuljettajana tai matkustajana) ilmoittavien saapumissuunnat sekä auton käytön kulkumuoto-osuudet.

Satamittain tarkasteltuna Länsisatamaan saavuttiin hieman useammin valtateiltä 1 ja 3, kun taas Keskustan satamiin valtatieltä 7. Kantatieltä 51 saavuttiin hieman useammin Eteläsatamaan kuin Länsisatamaan, joskin aineiston koko kantateiden osalta jäi muutamaan kymmeneen, mikä osaltaan voi nostaa satunnaisvaihtelun vaikutuksen suureksi.



Kuva 7. Automatkestajien saapumissuunnat pääkaupunkiseudun ulkopuolelta satamittain tarkasteltuna.

Pääkaupunkiseudun ulkopuolelta satamiin joukkoliikenteellä saapuneista 59 % matkusti linja-autolla ja 41 % junalla. Kuvassa 8 on esitetty Pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulleiden joukkoliikennematkustajien matkan lähtöpaikka maakunnan tarkkuudella. Junalla saapuneista oikorataa käytti 35 %, päärataa 52 % ja rantarataa 14 %. Linja-automatkustajista noin kolmannes oli aloittanut matkansa Uudeltamaalta. Pirkanmaalta linja-autolla saapui noin 9 % ja Varsinais-Suomesta 11 % kaikista linja-autolla satamaan saapuneista matkustajista.



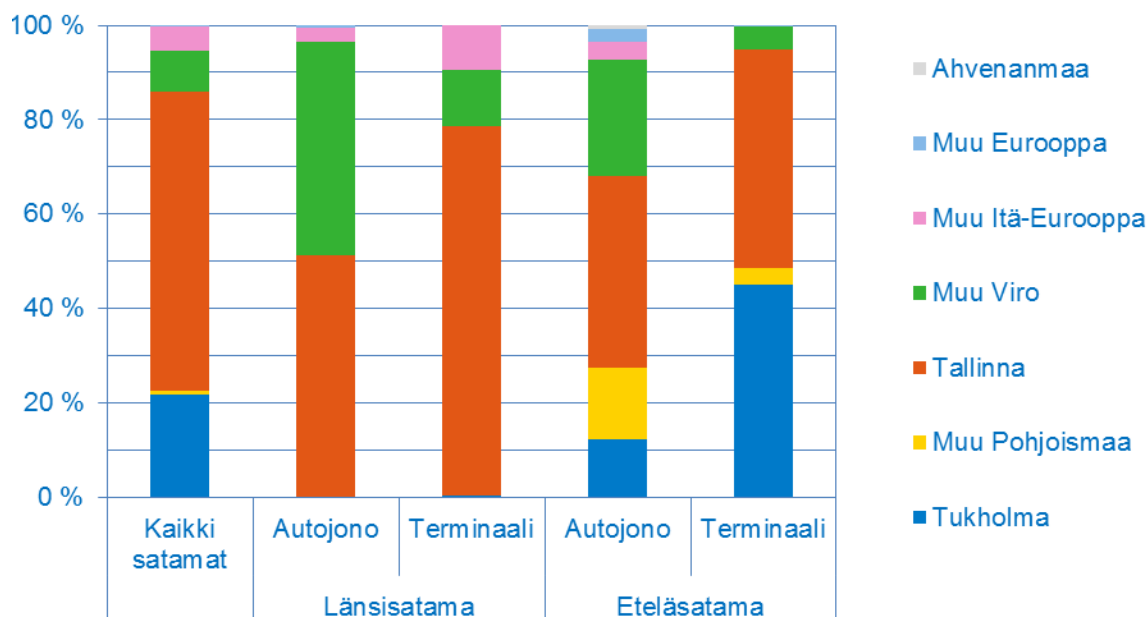
Kuva 8. Pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulleiden joukkoliikennematkustajien matkojen lähtöpaikat

3.2 Matkojen suuntautuminen ja syyt matkalle lähtemiseen

Satamaan saapumiseen liittyvien kysymysten lisäksi haastateltavilta kysyttiin laivavuoroa, jolle he ovat suuntaamassa, sekä määränpäättä, jonne he matkustavat. Lisäksi haastateltavilta tiedusteltiin matkan tarkoitusta sekä sitä, kuinka usein he kyseisen matkan tekevät. Tutkimuksen pääasiallinen tarkoitus koski satamaan saapuvia maaliikennematkoja, ja määränpäähän liittyvien kysymysten avulla pyrittiinkin hakemaan taustatietoja matkustajien yleisestä matkustuskäyttäytymisestä.

3.2.1 Matkojen määränpää ja tarkoitus

Lähes kolme neljäsosaa kaikista matkakohdetta koskevaan kysymykseen vastanneista matkustajista oli matkalla Viroon. Tallinnan osuus matkakohteena oli 63 % ja muun Viron 9 %. Pohjoismaihin, pääosin Tukholmaan, matkusti 23 % ja muualle Itä-Eurooppaan 5 % matkustajista. Muualle Eurooppaan tai Ahvenanmaalle matkustavien osuus jäi alle prosenttiin. Länsisatamasta matkaan lähtevät suuntasivat pääosin Tallinnaan tai muualle Viroon, kun taas keskustan satamissa Pohjoismaiden osuus korostui johtuen siitä, että Tukholman laivat lähtevät sieltä. Tallinnan ulkopuolisen Viron osuus matkakohteena oli suurimmillaan autojonossa haastatelluilla.



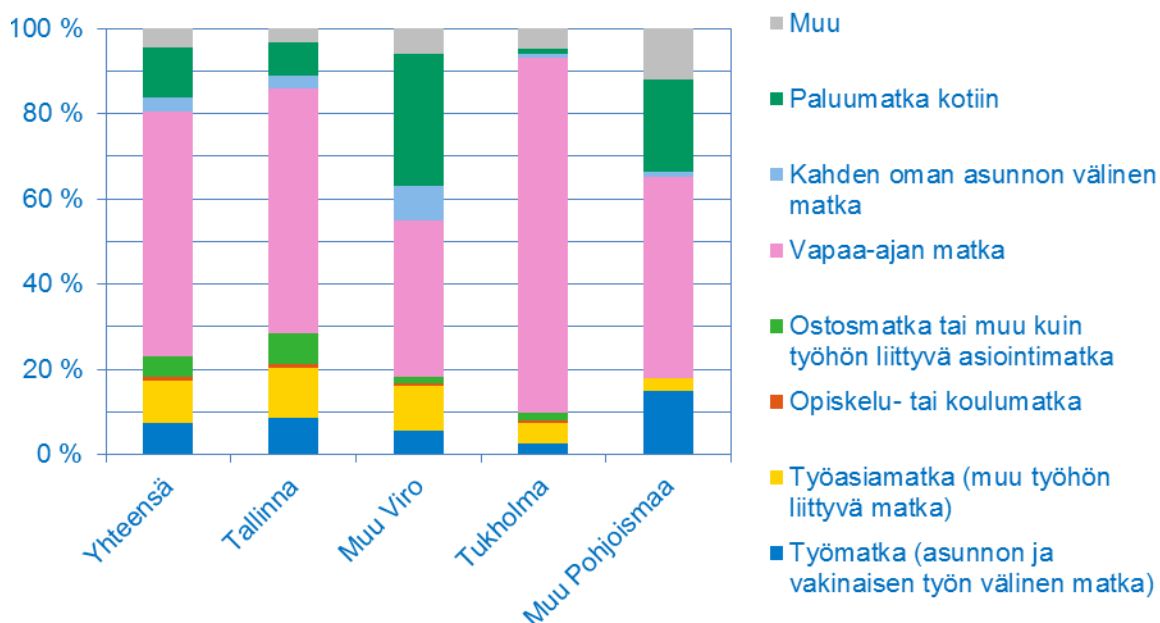
Kuva 9. Matkakohde satamittain ja haastattelupaikoittain tarkasteltuna.

Auto on mukana etenkin Viroon matkaavilla, kun taas Pohjoismaihin suuntautuvia matkoja tehdään enimmäkseen ilman autoa. Osittain tämä johtunee siitä, että auton kanssa Ruotsiin muualta Suomesta matkustavat valitsevat laivamatkan lähtöpaikaksi usein Turun Helsingin sijaan. Kauemmas kuin Itä-Eurooppaan matkustava puolestaan tekee matkan todennäköisemmin lentokoneella kuin laivalla. Etenkin Viroon suuntautuvilla matkoilla oma auto koetaan usein tarpeelliseksi.

Auton kanssa matkustavat ja autoa kohdemaassa tarvitsevat matkustivat keskimääräistä enemmän Tallinnan ulkopuoliseen Viroon tai kauemmas Eurooppaan. Tukholman ja Tallinnan osuus oli selvästi keskimääräistä pienempi.

Laivamatkoja tehtiin pääasiassa vapaa-ajan merkeissä, vaikka aineisto käsittää vain arkipäivät. Vapaa-ajan- tai ostosmatkoja oli yhteensä 62 % matkoista. Seuraavaksi suurinta osuutta edustivat työ- ja työasiamatkat yhteensä 17 %:n osuudella. Paluumatkalla kotiin ilmoitti olevansa 12 % matkustajista. Tarkastelussa jäivät epäselviksi kotiinpaluumatkojen alkuperäinen tarkoitus sekä muut matkat, joita oli 4 % kaikista matkoista.

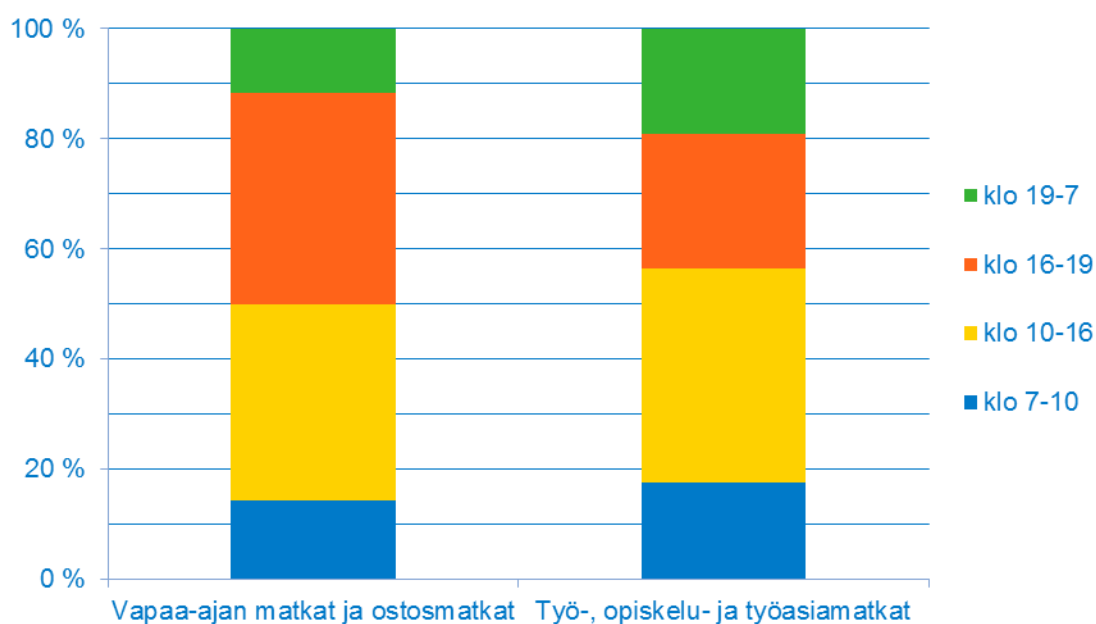
Määränpään mukaan tarkasteltuna vapaa-ajanmatkat säilyivät suurimpana luokkana kaikissa koh-teissa, osuuden ollessa suurimmillaan Tukholmaan suuntautuvilla matkoilla. Tukholmaan suuntautuvista matkoista yli 80 % oli vapaa-ajanmatkoja. Tallinnaan suuntautuvilla matkoilla korostuivat ostosmatkat ja muun Viron osalta kotiinpaluumatkat ja kahden oman asunnon väliset matkat.



Kuva 10. Matkan tarkoitus määränpään mukaan.

3.2.2 Matkojen ajankohta ja toistuvuus

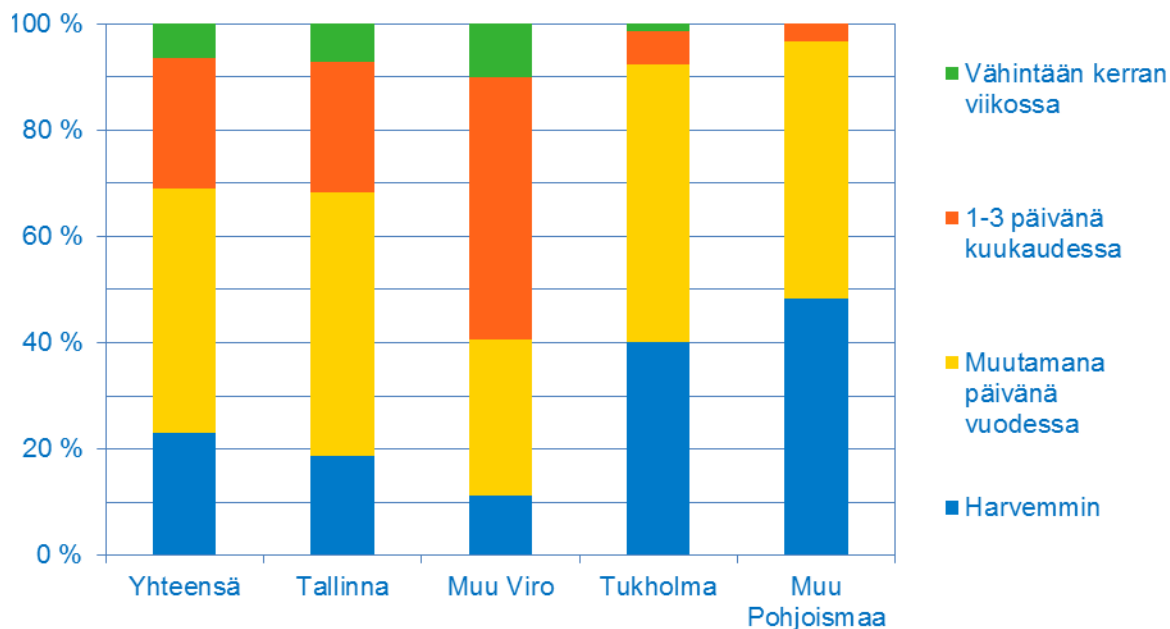
Helsingin satamien laivavuorojen lähtöajat ajoittuivat kello 7:30 ja 22:30 väliselle ajalle ja haastateltavia saapuikin satamiin melko tasaisesti eri vuorokaudenaikoina. Vapaa-ajan matkoille ja ostosmatkoille lähtevien matkustajien matkat painottuivat hieman enemmän iltapäivään ja alkuiltaan. Työperäisillä matkoilla ja opiskelumatkoilla olevat matkustajat saapuivat tasaisemmin pitkin päivää lähteville laivavuoroille.



Kuva 11. Satamaan saapuminen laivan lähtöajan ja matkatyyppin mukaan.

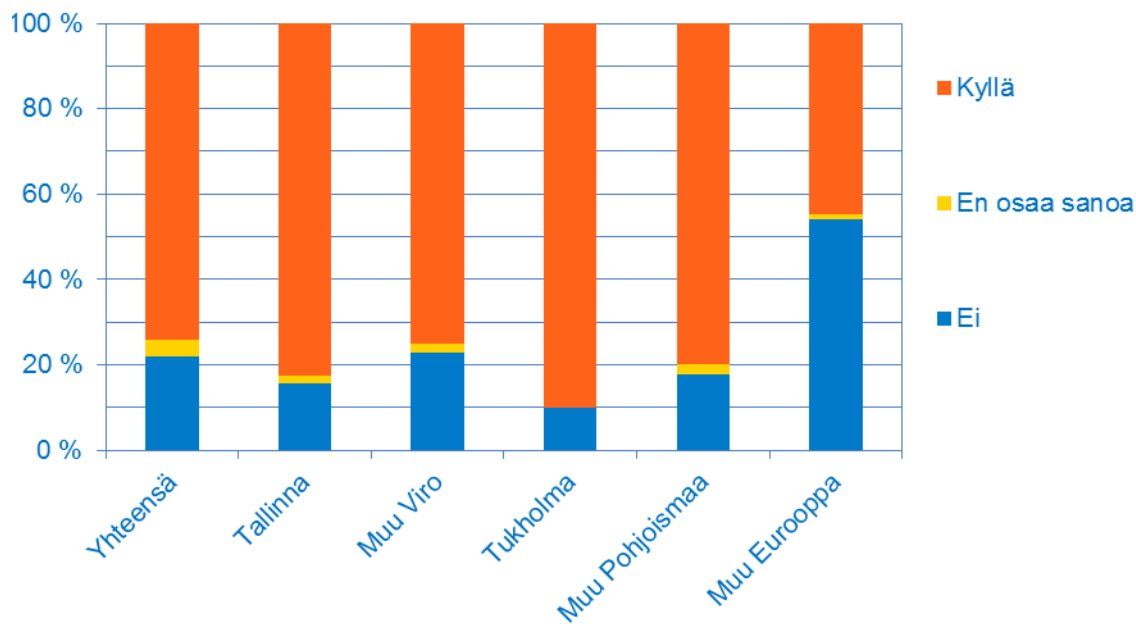
Matkan toistuvuuden osalta havaittiin, että sekä Tallinnaan että erityisesti muualle Viroon suuntaavat matkustajat tekevät saman matkan säännöllisemmin kuin muualle suuntaavat matkustajat. Puo-

let muualle Viroon matkustavista matkustajista ilmoitti tekevänsä matkan vähintään kerran kuukaudessa. Tallinnaan matkaavilla vastaava osuus oli noin neljännes. Pohjoismaihin suuntaavista yli 90 % ilmoitti tekevänsä saman matkan muutamana päivänä vuodessa tai harvemmin.



Kuva 12. Selvitys matkan määrän mukaan siitä, kuinka usein matkustaja kyseisen matkan tekee.

Noin 80 % vastaajista ilmoitti palaavansa Helsinkiin laivalla tulevan seitsemän vuorokauden aikana ja noin 20 % ei. Palaavien ryhmä oli suurimmillaan Pohjoismaihin ja Tukholmaan matkustavilla ja pieneni selvästi kaukaisempiin kohteisiin mentäessä. Pohjoismaiden ja Itä-Euroopan ulkopuoliseen Eurooppaan suuntaavista matkustajista vain murto-osa ilmoitti palaavansa laivalla Helsinkiin seitsemän vuorokauden aikana. Tutkimuksessa ei eroteltu tarkemmin matkan kestoa ja esimerkiksi pelkkiä risteilymatkustajia ei pystynyt erottelamaan muista lyhyitä matkoja tekevistä matkustajista.



Kuva 13. Selvitys matkan määränpään mukaan siitä, palaako haastateltava laivalla Helsinkiin seitsemän vuorokauden kuluessa matkan aloittamisesta.

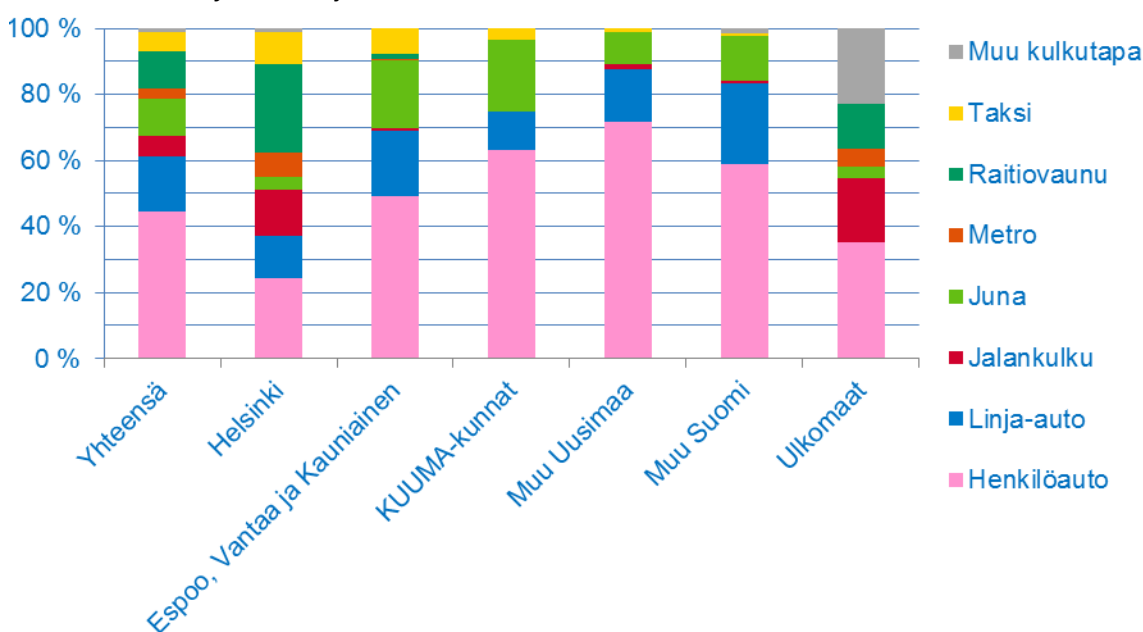
3.3 Kulkutapavalinnat ja matkan toistuvuus

Kulkutapavalintoja selvitettyä haastateltavilta kysyttiin erikseen satamaan suuntautuneen matkan pääkulkutapaa, jolla he kulkivat pisimmän etäisyyden matkastaan, sekä viimeistä kulkumuotoa, jolla he saapuivat satamaan. Samalla pyrittiin selvittämään, mistä suunnista milläkin kulkumuodoilla satamaan kuljetaan. Koska henkilöauton käyttö on suuressa roolissa satamaan tullessa, pyrittiin selvittämään myös auton mahdollista pysäköintiä sekä syitä joukkoliikenteen käyttämättä jättämiseen. Satamaan tulon lisäksi haastateltavilta kysyttiin arviota myös mahdollisesta paluumatkasta ja sen kulkutapavalinnoista.

3.3.1 Kulkutapavalinnat

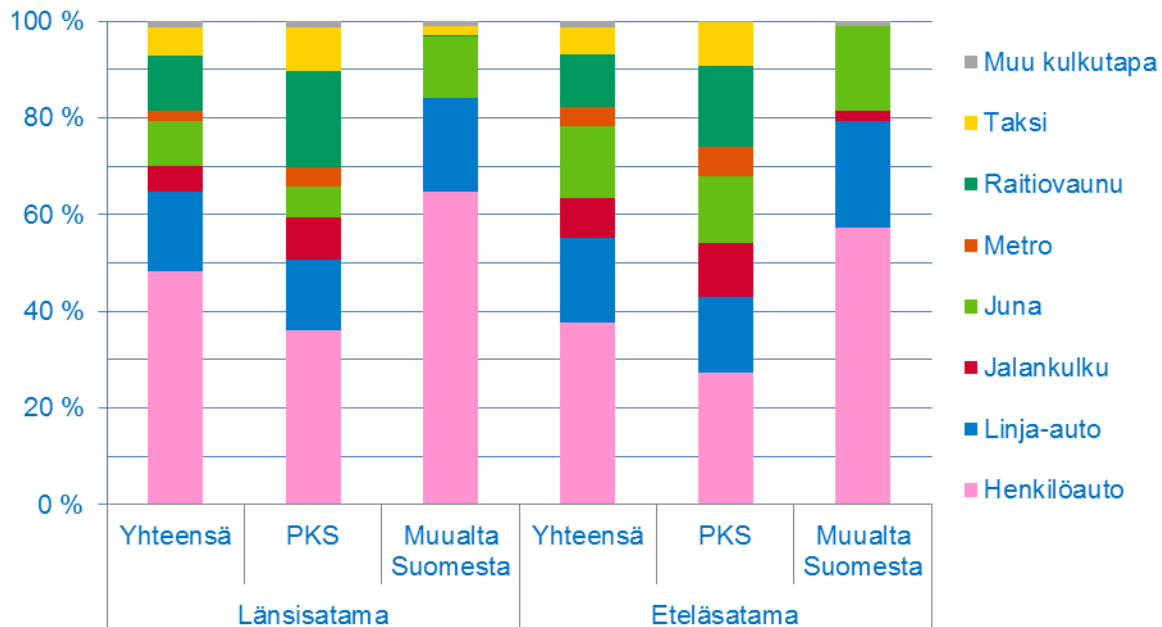
Haastateltavilta tiedusteltiin erikseen matkan pääasiallista kulkutapaa (pisimmän välimatkan kulkutapa) sekä viimeistä kulkutapaa, jolla haastateltava saapui satamaan. Kysymyksiin tulee eri vastaukset, jos haastateltava on esimerkiksi tullut Helsinkiin junalla ja saapunut satamaan raitiovaunulla tai jättänyt autonsa parkkiin kauemmas satamasta. Molemmissa kysymyksissä autolla liikkuneiden (kuljettajana tai matkustajana) osuudeksi tuli noin 45 %. Auton jälkeen matkan pääkulkutapana oli yleisimmin bussi (17 %), juna (11 %) tai raitiovaunu (11 %).

Yleisimmin auto oli pääkulkutapana pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulleilla, mutta myös Espoosta, Vantaalta ja Kauniaisista tuli puolet matkustajista autolla. Vähiten autoa käyttivät helsinkiläiset ja ulkomailta tulleet. Helsingissä suurin pääkulkutavan osuus oli raitiovaunulla, mutta muissa alueryhmissä auto oli suurin yksittäinen pääkulkumuoto. Ulkomailta matkansa aloittaneista lähes neljännes ilmoitti kulkutavakseen muun kulkutavan, jonka voidaan olettaa tarkoittavan laiva- tai lentomatkaa, jolla Suomeen oli saavuttu. Toisaalta ulkomailta saapuneilla jalankulun osuus pääkulkutapana oli melko suuri, jolloin voidaan olettaa, että joko ilmoitettu lähtöpaikka tai viimeinen kulkutapa ei todellisuudessa edustanut kyseistä matkaa vaan kyseessä oli esimerkiksi Helsingissä vierailemassa ollut risteilymatkustaja.



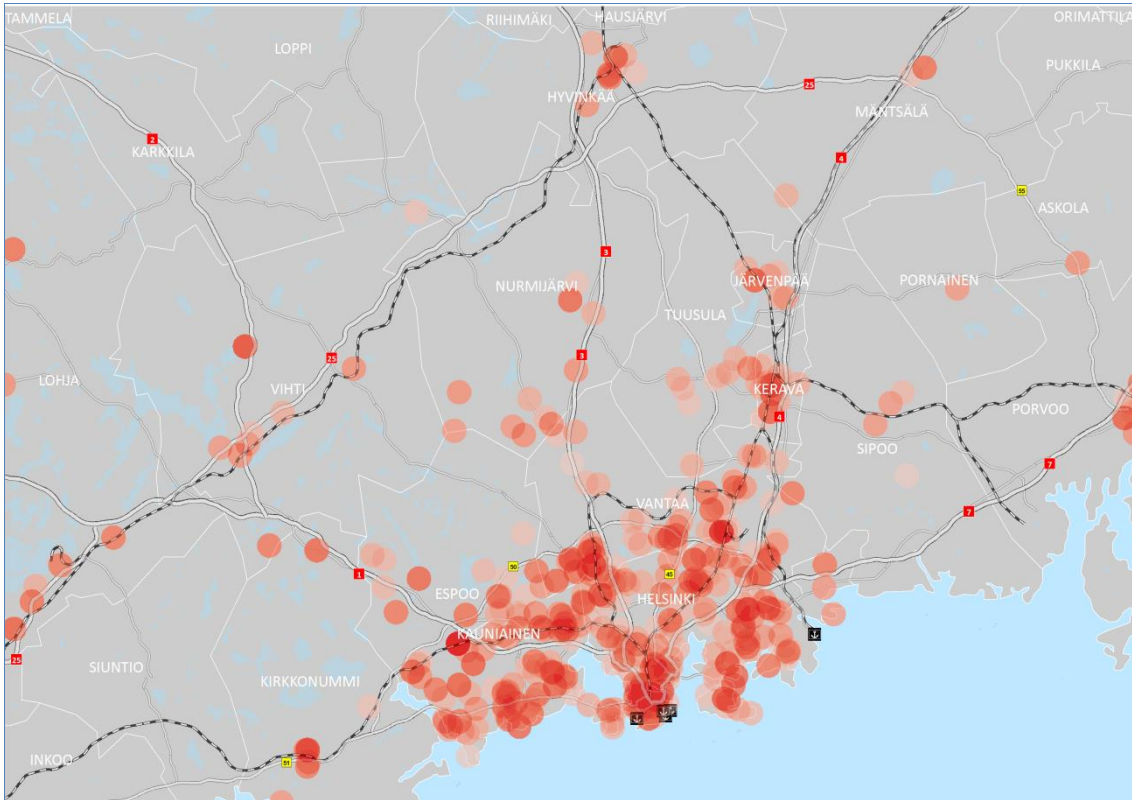
Kuva 14. Pääkulkutapa matkan lähtöpaikan mukaan.

Satamittain tarkasteltuna Länsisatamaan saapuneista matkustajista lähes puolet ilmoitti pääkulkutavakseen auton (kuljettajana tai matkustajana), kun taas keskustan satamissa vastaava osuus oli vajaa 40 %. Keskustan satamissa junan, metron ja jalankulun osuus oli vastaavasti hieman Länsisatamaa suurempi.

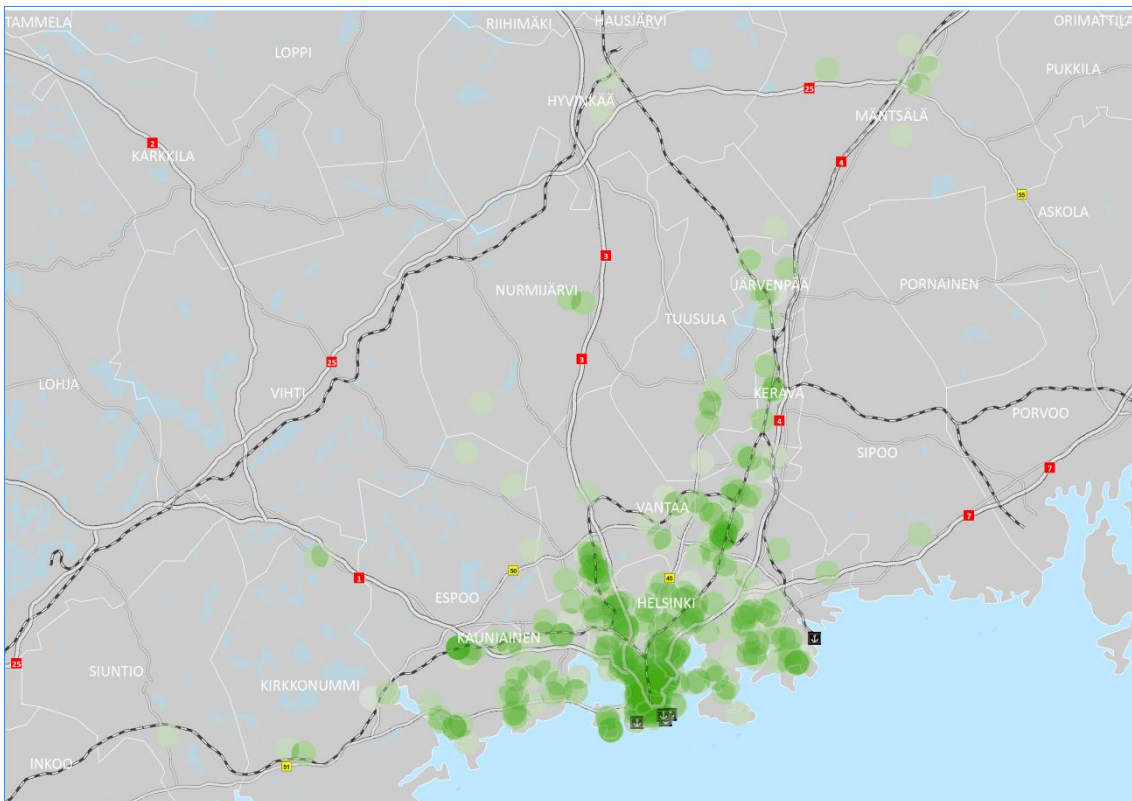


Kuva 15. Pääkulkutapa matkan lähtöpaikan ja sataman mukaan.

Autoa pääkulkutapanaan käyttivät tasaisesti eri puolilta pääkaupunkiseutua tulleet. Pääkulkutapanaan bussia, junaa, raitiovaunua tai metroa käyttäneet saapuivat pääosin keskitetymin Helsingin kantakaupungin alueelta tai radan varrelta Espoon ja Keravan suunnilta.

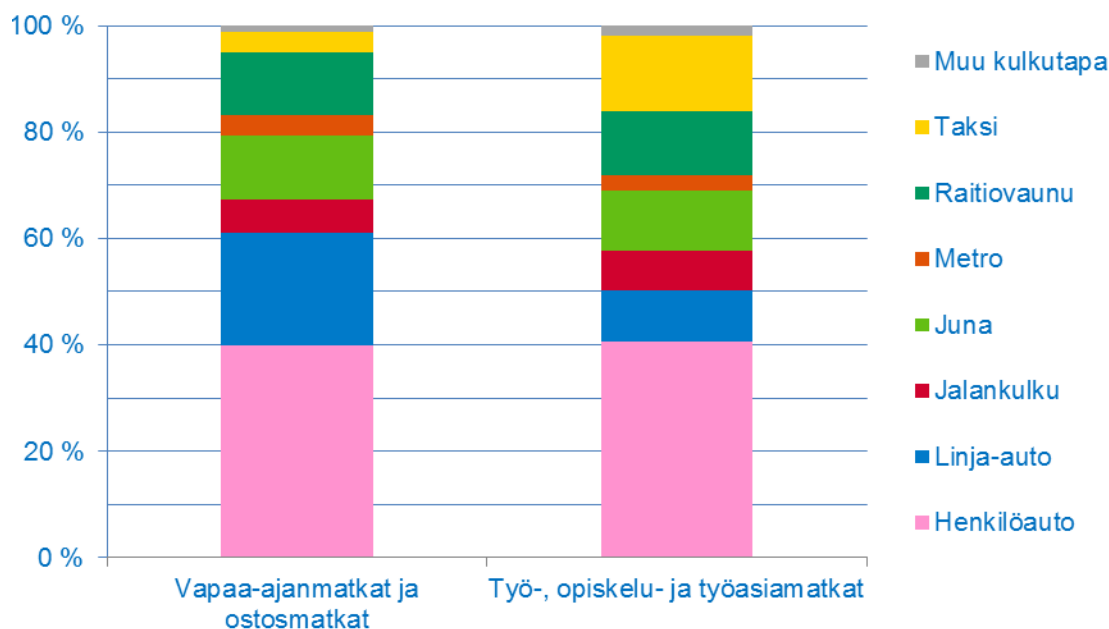


Kuva 16. Alueet, joilta satamiin tultiin autolla.



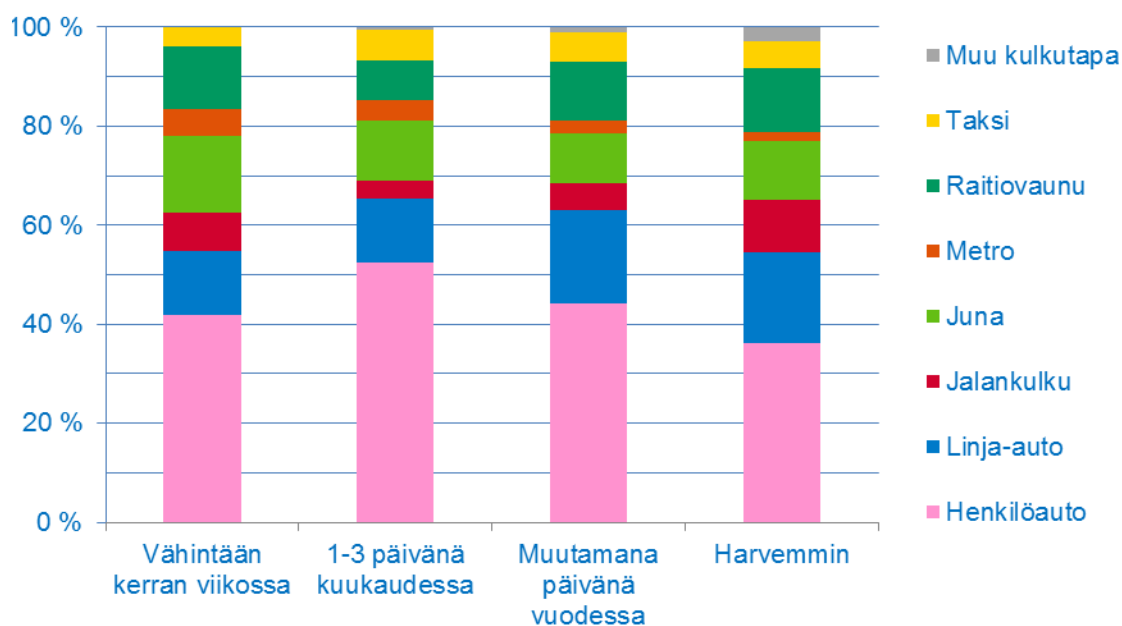
Kuva 17. Alueet, joilta satamiin tultiin julkisilla kulkuvälineillä (bussi, juna, raitiovaunu tai metro).

Tarkasteltaessa kulkumuotoja matkatyypeittäin, henkilöauton käytön osuus oli samansuuruinen sekä vapaa-ajan- tai ostosmatkoja tehneillä matkustajilla että opiskelu- tai työperäisiä matkoja tehneillä matkustajilla. Työ-, opiskelu- ja työasiamatkoilla taksin käytön osuus oli suurempi, kun taas vapaa-ajan matkoilla ja ostosmatkoilla käytettiin enemmän linja-autoa.



Kuva 18. Pääkulkutapa matkan tyypin mukaan.

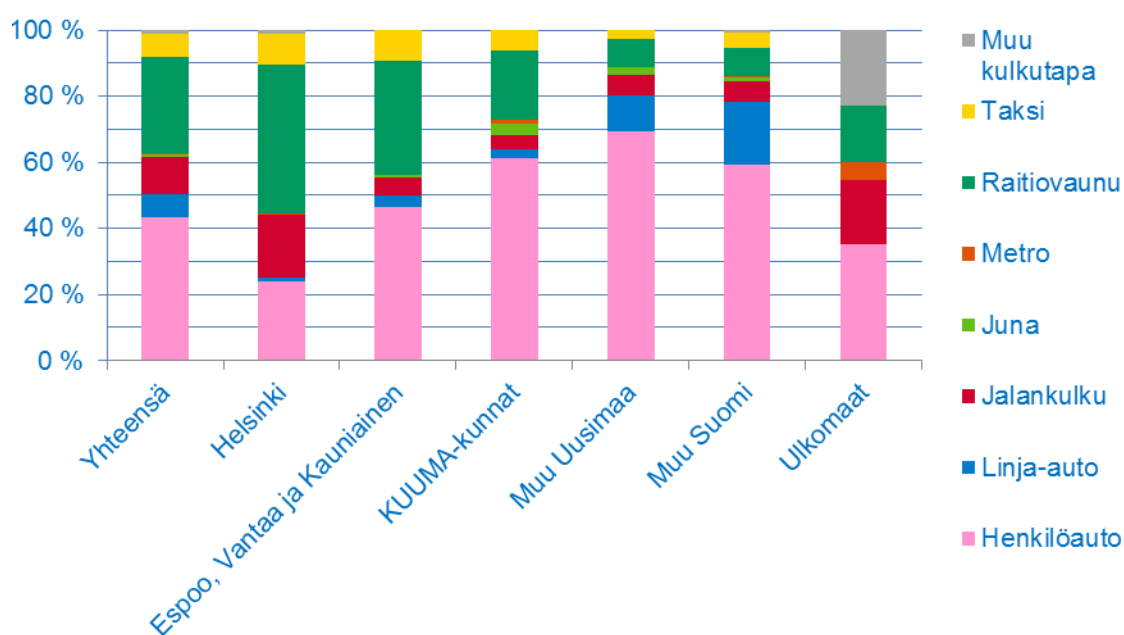
Matkan toistuvuuden mukaan tarkasteltuna henkilöauton osuus pääkulkutapana oli suurimmillaan 1–3 päivänä kuukaudessa toistetuilla matkoilla. Harvoin tehdyissä (kerran vuodessa tai harvemmin) matkoissa sen osuus oli pienimmillään, ja vastaavasti muun muassa linja-auton ja jalankulun osuus oli hieman keskimääräistä suurempi. Erot olivat kuitenkin melko pieniä eikä selkeää yhteyttä havaittu matkan toistuvuuden ja käytetyn kulkumuodon välillä.



Kuva 19. Pääkulkutapa matkan toistuvuuden mukaan.

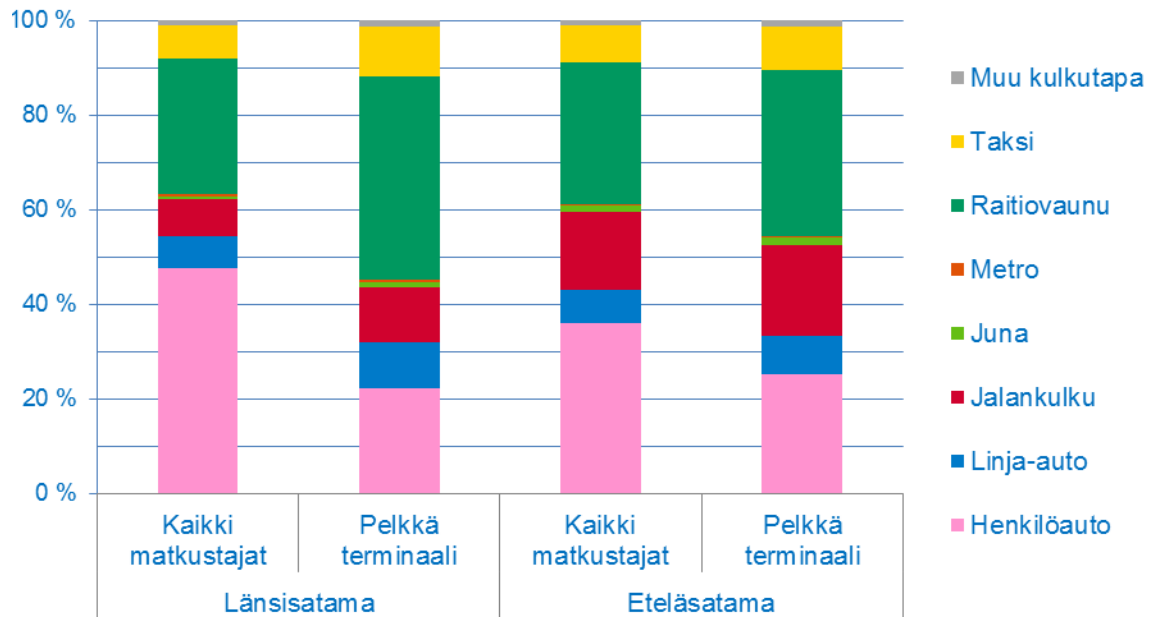
Auto oli 43 %:n osuudella yleisin kulkumuoto niin ikään viimeistä kulkumuotoa kysyttäessä. Seuraavaksi yleisin kulkumuoto oli raitiovaunu, jonka osuus kaikkien satamiin tulleiden matkustajien kulkumuodoista oli 29 %. Raitiovaunun osuus korostui etenkin Helsingistä tulleiden matkustajien keskuudessa, jossa se oli selvästi suurimmassa roolissa 45 %:n osuudellaan. Raitiovaunun osuus viimeisenä kulkumuotona pieneni melko lineaarisesti kauemmaksi Helsingistä mentäessä ja bussin osuus viimeisenä kulkumuotona olikin raitiovaunua suurempi KUUMA-kuntien ulkopuolisella Uudellamaalla sekä muualla Suomessa.

Ulkomailta tulleista vastaajista reilu 20 % oli ilmoittanut kulkutavakseen muu kulkutapa, josta aineiston perusteella ei voida vetää tarkempia johtopäätöksiä. Pieni osuus oli ilmoittanut viimeiseksi kulkutavakseen junan tai metron, jolloin voidaan olettaa, että kysymystä ei ollut täysin ymmärretty ja todellinen viimeinen kulkutapa rautatieasemalta satamaan oli jäänyt merkitsemättä.



Kuva 20. Satamaan saapumiseen käytetty viimeinen kulkutapa lähtöpaikan mukaan.

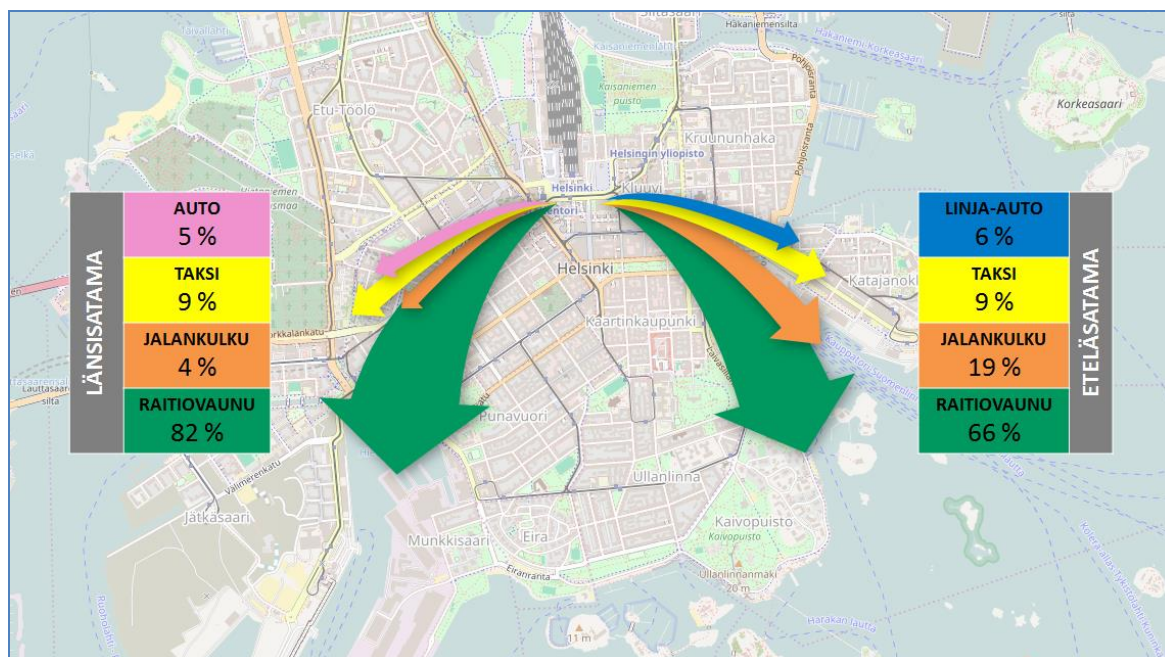
Satamittain tarkasteltuna Länsisatamiin saapuneista matkustajista lähes puolet (48 %) saapui satamaan autolla. Keskustan satamissa autolla saapuneiden osuus oli hieman pienempi 36 %:n osuudellaan. Tarkasteltaessa vain terminaalissa haastateltuja matkustajia auton kulkumuoto-osuus jäi Länsisatamassa 22 prosenttiin ja Eteläsatamassa 25 prosenttiin. Jalkamatkustajien osalta yleisin kulkumuoto oli raitiovaunu, jonka osuus etenkin Länsisatamassa oli suuri (43 %). Eteläsataman jalkamatkustajien keskuudessa korostui myös jalankulun osuus viimeisenä kulkumuotona (19 %).



Kuva 21. Viimeinen kulkutapa satamittain.

Aineistosta pyrittiin myös tarkastelemaan erikseen matkustajia, jotka saapuivat junalla Helsingin päärautatieasemalle ja jatkoivat siitä muulla kulkutavalla satamiin. Se tehtiin rajaamalla aineisto koskettamaan vain matkustajia, jotka ilmoittivat pääkulkutavakseen junan (N=157). Aineistosta suodatettiin pois myös matkustajat, jotka olivat ilmoittaneet pääkulkutavan ohella myös viimeiseksi kulkutavakseen junan.

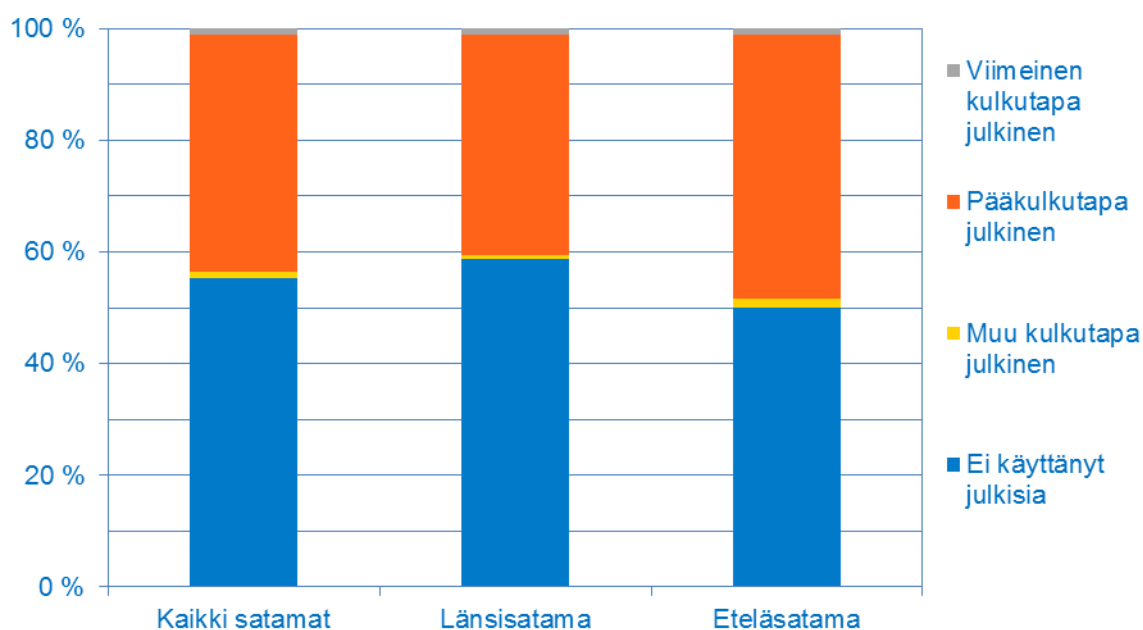
Vastausten perusteella Rautatieaseman ja satamien välinen matka tehdään valtaosin raitiovaunulla, jonka osuus Helsingin keskustasta Länsisatamaan suuntautuvilla matkoilla oli 82 % ja keskustan satamiin suuntautuvilla matkoilla 66 %. Keskustan satamiin myös jalankululla oli suurehko osuus, 19 % matkustajista ilmoitti tekevänsä matkan jalan. 35 % junaa pääkulkutapanaan käyttäneistä oli aloittanut matkansa Espoosta Vantaalta tai Kauniaisista. Uudenmaan ulkopuolisesta Suomesta matkan oli aloittanut 30 %, Helsingistä 14 % ja KUUMA-alueelta (Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti) yhteensä 15 % matkustajista.



Kuva 22. Rautatieaseman ja satamien välinen kulkutapajakauma.

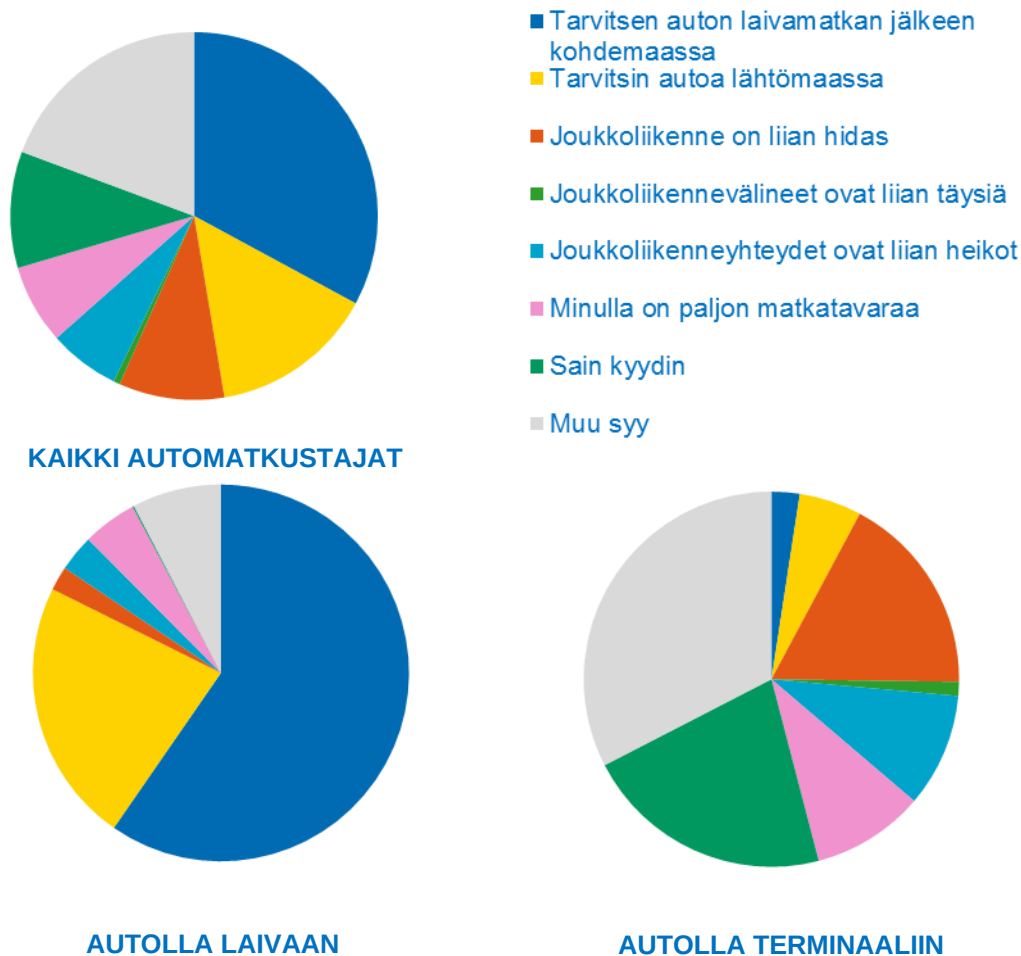
3.3.2 Syyt joukkoliikenteen käyttämättä jättämiseen

Pääosin vastaajat jakautuivat niihin, jotka olivat käyttäneet julkista kulkuvälinettä pääkulkutapanaan, ja niihin, jotka eivät olleet käyttäneet julkisia kulkuvälineitä ollenkaan. Haastateltujen matkaketjuista vain murto-osa koostui niistä, joissa oli käytetty julkista kulkuvälinettä osana matkaketjua muuten kuin pääkulkutapana. Kokonaisuudessaan Länsisatamaan tulleista vajaa 60 % ei ollut käyttänyt julkisia kulkuvälineitä ollenkaan. Keskustan satamissa vastaava osuus oli noin 50 %.



Kuva 23. Julkisten kulkuvälineiden käyttö satamiin saavuttaessa.

Auton, taksin, moottoripyörän tai mopon jonkin vaiheen kulkutavakseen ilmoittaneilta kysyttiin myös syitä siihen, miksi joukkoliikennettä ei ollut käytetty. Kysymykseen vastattaessa oli mahdollista valita useita vaihtoehtoja. Autojonossa haastateltujen keskuudessa tärkeimmäksi syyksi ilmoitettiin tarve käyttää autoa kohdemaassa (77 % vastanneista) sekä tarve käyttää autoa lähtömaassa (29 % vastanneista). Joukkoliikenteen hitauden mainitsi 9 % ja huonot joukkoliikenneyhteydet 6 % kaikista vastaajista. Syy auton valintaan löytyi siis pääasiassa muualta kuin joukkoliikenteen palvelutasosta. Autoa kohdemaassa tarvitsevista 44 % ja autoa lähtömaassa tarvitsevista 40 % asui ulkomailla. Koko aineistossa ulkomailla asuvien osuus oli noin neljännes.



Kuva 24. Automatkustajien syyt joukkoliikenteen käyttämättä jättämiseen.

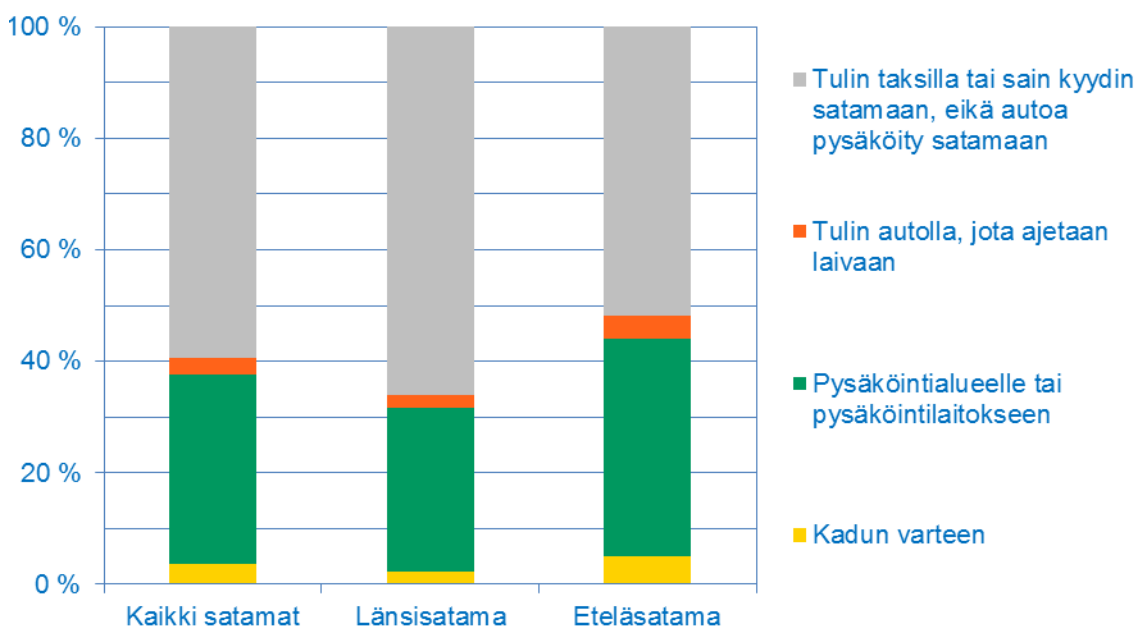
Autojonossa haastatetuilla auton käyttötarve sekä kohdemaassa (77 %) että lähtömaassa (30 %) luonnollisesti korostui. Terminaalin kautta matkaan lähteneiltä jalkamatkustajilta auton käyttötarpeeseen liittyvät syyt luonnollisesti puuttuivat. Jalkamatkustajien keskeisimmät syyt auton käyttöön olivat kyydin saaminen, joukkoliikenteen hitaus sekä muu syy, joka oli suurin yksittäinen ryhmä ja jota oli mahdollista halutessaan tarkentaa vapaasti. Avoimia vastauksia tarkastellessa muun syyn joukkoliikenteen käyttämättömyyteen ilmoittaneista vastauksista esille nousi muun muassa auton käytön helppous, mukavuussyyt sekä autoa vaativat ostokset. Lisäksi esille nousi auton säilytysmahdollisuus laivassa parkkipaikan etsimisen sijaan. Vajaa 20 % ei ollut tarkentanut vastaustaan sen tarkemmin.

Tarkasteltaessa erikseen pääkaupunkiseudulta tulleita vastaajia, auton käyttötarve kohdemaassa nousi edelleen suurimmaksi syyksi (14 % vastaajista). Muun syyn oli valinnut 10 % kysymykseen vastanneista, kyydin saamisen 7 %, joukkoliikenteen hitauden 6 % ja auton tarpeen lähtömaassa 5 %. Sanallisissa vastauksissa esillä olivat muun muassa auton käytön helppous, kävelyn mahdollisuus, ostokset ja mahdollisuus säilyttää autoa laivassa parkissa.

3.3.3 Pysäköinti

Terminaalissa haastatelluilta, jotka ilmoittivat henkilöauton, moottoripyörän tai taksin jonkin vaiheen kulkumuodokseen, kysyttiin lisäksi ajoneuvonsa pysäköinnistä. Suurin osa (59 %) kysymykseen vastanneista ilmoitti tullessa taksilla tai saaneensa kyydin satamaan, jolloin pysäköinnille ei ollut tarvetta. Kolmasosa vastaajista ilmoitti käyttäneensä pysäköintialuetta tai pysäköintilaitosta. Pieni osa oli käyttänyt kadunvarsipysäköintiä (4 %) tai tullessa laivaan ajettavalla autolla (3 %), mutta siirtynyt tämän jälkeen itse terminaaliin.

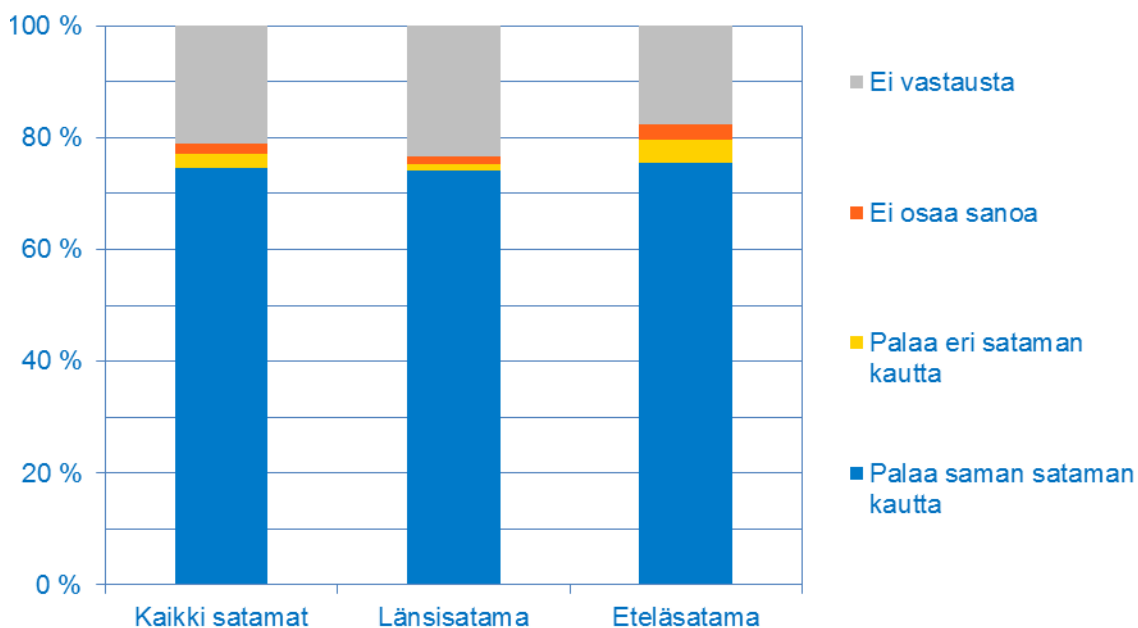
Satamittain tarkasteltuna Länsisatamaan tultiin keskimäärin useammin kyydillä tai taksilla kuin keskustan satamiin, joissa hyödynnettiin enemmän pysäköintialueita. Kadunvarsipysäköintiä käyttäneitä oli keskustan satamissa 5 % ja Länsisatamassa 2 % kysymykseen vastanneista.



Kuva 25. Autolla tulleiden terminaalimatrustajien pysäköintivalinnat.

3.3.4 Paluumatka

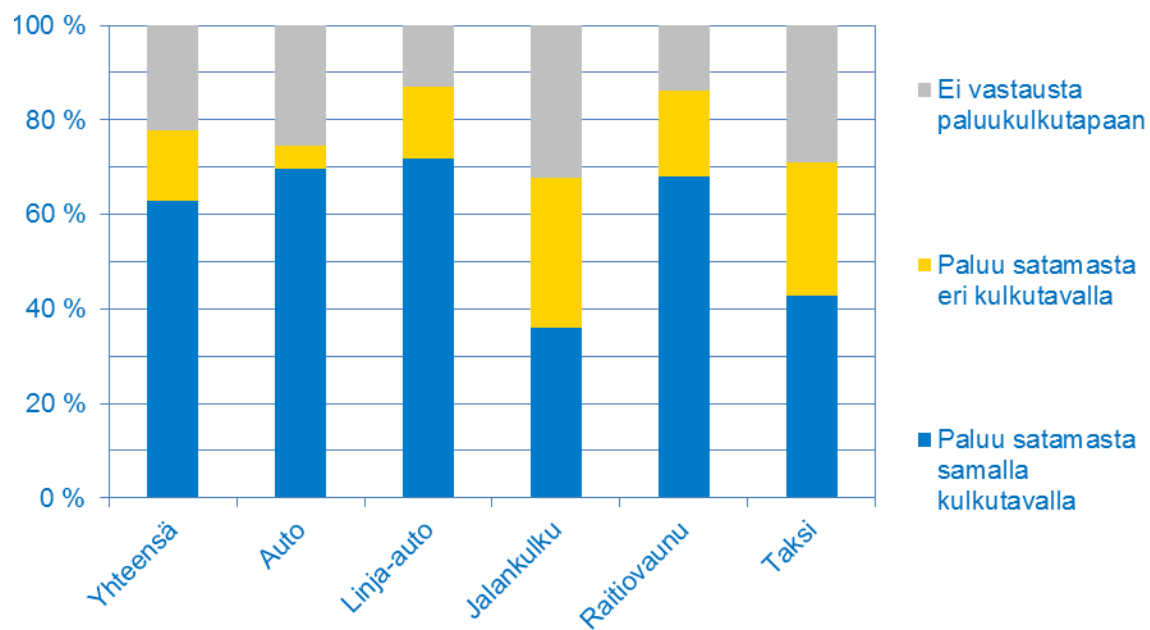
Haastateltavilta kysyttiin satamaan tulomatkan lisäksi arviota paluusatamasta ja satamasta poistumiseen käytettävästä kulkumuodosta, mikäli haastateltava ilmoitti palaavansa laivalla Helsinkiin seitsemän vuorokauden kuluessa. Noin 75 % vastaajista sekä Länsisatamassa että keskustan satamissa ilmoitti palaavansa saman sataman kautta takaisin. Vain harvat ilmoittivat palaavansa eri sataman kautta, Länsisatamassa 1 % vastaajista ja keskustan satamissa 4 % vastaajista. Kysymykseen tuli myös melko paljon tyhjiä vastauksia, minkä voi olettaa tarkoittavan sitä, ettei paluusatamasta ollut täyttä varmuutta.



Kuva 26. Ennakoitu paluumatkan satama Lähtösataman mukaan.

Suurin osa vastaajista, eli reilu 60 % ilmoitti käyttävänsä satamasta poistumiseen samaa kulkutapaa kuin sinne tullessaan. 17 % ilmoitti palaavansa eri kulkutavalla ja 22 % ei ollut vastannut kysymykseen, mikä kuvastanee tässäkin ryhmässä joukkoa, jotka eivät vielä olleet varmoja paluumatkan kulkutavastaan. Niistä autojonossa haastatelluista, jotka tiesivät kulkutapansa, käytännössä kaikki eli noin 70 % aikoi myös poistua satamasta autolla. Terminaalissa haastatelluista 22 % aikoi lähteä autolla, 33 % raitiovaunulla ja loput muilla kulkutavoilla, joista yleisimmät olivat bussi, taksi ja jalankulku.

Poistumiseen samaa kulkutapaa kuin saapumiseen ilmoittivat käyttävän useimmin autolla, bussilla tai raitiovaunulla satamaan tulleet, joista kaikista noin 70 % ilmoitti paluukulkutavakseen saman kuin saapumiskulkutavakseen. Jalan satamaan tulleista samalla kulkutavalla poistuvat (36 %), eri kulkutavalla poistuvat (32 %) ja epätietoiset (32 %) muodostivat keskenään lähes yhtä suuret osat vastaajista. Myös taksilla satamaan tulleista eri kulkutavalla palaavien (28 %) ja epätietoisien (29 %) osuudet olivat suuret.



Kuva 27. Ennakoitu satamasta poistumiseen käytettävä kulkutapa saapumiskulkutavan mukaan jaoteltuna.

4 Yhteenveto ja päätelmät

4.1 Matkustajien saapumissuunnat ja kulkutapavalinnat

Helsingin satamiin saapui syksyn 2015 arkipäivänä keskimäärin noin 25 000 henkilöliikenteen matkustajaa. Satamien kautta tehdyistä matkoista yli 60 % oli ostos- tai vapaa-ajanmatkoja ja noin viidesosa oli työ-, opiskelu- tai työasiointimatkoja.

Helsingin satamiin saapuneista matkustajista yli puolet oli aloittanut matkansa pääkaupunkiseudulta (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen). Osuus oli vielä suurempi Eteläsataman matkustajien ryhmässä. Uudenmaan ulkopuolelta saapui noin neljäsosa matkustajista ja loput joko pääkaupunkiseudun ulkopuoliselta Uudeltamaalta tai ulkomailta. Suurimmat automatkustajien virrat pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulivat valtateiden 1, 3 ja 4 suunnilta.

Kaikkiaan yli 40 % matkustajista oli käyttänyt pääkulkutapanaan henkilöautoa, joko kuljettajana tai matkustajana. Osuus oli samaa luokkaa viimeistä kulkutapaa satamaan kysyttäessä ja valtaosa automatkustajista olikin tullut koko matkansa henkilöautolla. Keskimäärin Helsingin satamiin saapui siten noin 11 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Junan ja linja-auton osuudet pääkulkutapana säilyivät melko tasavahvoina niillä matkoilla, jotka olivat alkaneet pääkaupunkiseudun ulkopuolelta, henkilöauton kulkutapaosuuden kuitenkin korostuessa entisestään. Raitiovaunun osuus viimeisenä kulkutapana oli suuri etenkin niillä matkoilla, jotka olivat alkaneet pääkaupunkiseudulta. Niissä noin puolet käyttäjistä oli käyttänyt sitä satamaan tullessaan.

Satamittain tarkasteltuna henkilöautolla tulleiden osuus oli suurempi Länsisatamassa kuin Eteläsatamassa. Eteläsatamaan tultaessa pääkulkutapana oli käytetty Länsisatamaa yleisemmin joko juna tai linja-autoa. Myös jalankululla oli suurehko rooli Eteläsatamaan saavuttaessa. Junamatkustajista viimeiseksi kulkutavakseen rautatieaseman ja satamien välille oli valinnut selvästi useimmiten raitiovaunun etenkin Länsisatamassa, jossa noin neljä viidestä junamatkustajasta oli valinnut sen viimeiseksi kulkumuodokseen.

Selvitettäessä syitä joukkoliikenteen käyttämättä jättämiseen, nousivat merkittävimmiksi tekijöiksi oman auton tarve joko lähtömaassa tai kohdemaassa. Jalkamatkustajat puolestaan nimesivät syiksi muun muassa kyydin saamisen satamaan ja muut syyt, joiden oli sanallisesti tarkennettu viittavan muun muassa auton käytön helppouteen, tottumukseen tai autoa vaativiin ostoksiin kohdemaassa. Joukkoliikenteen hitauden, heikot yhteydet tai liian täydet joukkoliikennevälineet oli valinnut vähintään yhdeksi syyksi yli neljännes terminaalissa haastatelluista vastaajista.

4.2 Tutkimuksen kehittäminen

Tutkimuksen pääasiallisena tarkoituksena oli selvittää, mistä ja miten matkustajat saapuvat Helsingin satamiin. Yhtenä tavoitteena oli myös selvittää syitä siihen, miksi joukkoliikennettä ei ollut käytetty. Tavoitteissa onnistuttiin hyvin ja pääkysymyksiin saatiin vastaukset. Myös tutkimuksen kenttätötyt sujuivat hyvin.

Tutkimuksessa kysyttiin vastaajilta pääsyytä siihen, miksi joukkoliikennettä ei ollut käytetty. Suurimmaksi tekijäksi nousi auton tarve joko lähtömaassa tai kohdemaassa. Kysymyksenasettelusta johtuen ei kuitenkaan selvinnyt muun muassa se, olisiko vastaajalle ollut mahdollista käyttää jouk-

koliikennettä satamaan tullessaan. Tarkentavana kysymyksenä joukkoliikennettä koskien olisi voitu vielä esittää kysymys siitä, olisiko joukkoliikenne ollut toimiva vaihtoehto kyseisellä matkalla. Vastaavaa kysymystä on käytetty muun muassa lentoaseman matkatutkimuksissa selvitettäessä Kehäradan toimivuutta kulkutapana.

Pysäköintiä käsiteltiin tutkimuksessa hyvin suppeasti ja sen osalta jatkokysymys esimerkiksi pysäköinnin helppouteen tai pysäköintimaksun suuruuteen olisivat voineet olla tarpeellisia. Tutkimuksesta ei käynyt suoraan esimerkiksi ilmi, oliko osa matkustajista kokenut helpommaksi tai halvemmaksi auton ajamisen laivaan kuin pysäköintipaikan etsimisen ja siitä syystä lähteneet matkaan autolla, vaikka asia olikin esillä osassa avoimia vastauksia.

Paluumatkan ajankohdan osalta tutkimus rajoittui selvittämään, palaako matkustaja Helsinkiin seitsemän vuorokauden kuluessa matkan lähtöpäivästä. Näin ollen esimerkiksi pelkkien risteilymatkustajien osuus ei selvinnyt. Kysymyksen vastausvaihtoehtoja olisi hyödyllistä laajentaa useampaan luokkaan. Voidaan olettaa, että esimerkiksi Tallinnaan ja Tukholmaan matkaajista valtaosa oli saman sataman kautta seuraavana tai jopa samana päivänä palaavia risteilymatkustajia, kun taas kauemmas matkaavien joukossa oli enemmän niitä, joiden paluu oli pidemmän ajan päässä tai ei välttämättä vielä tiedossa ollenkaan.

HSL:n julkaisuja 16/2016
ISSN 1798-6184
ISBN 978-952-253-290-2 (pdf)



HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik
Semaforbron 6 A, Helsingfors
PB 100 • 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternam@hsl.fi