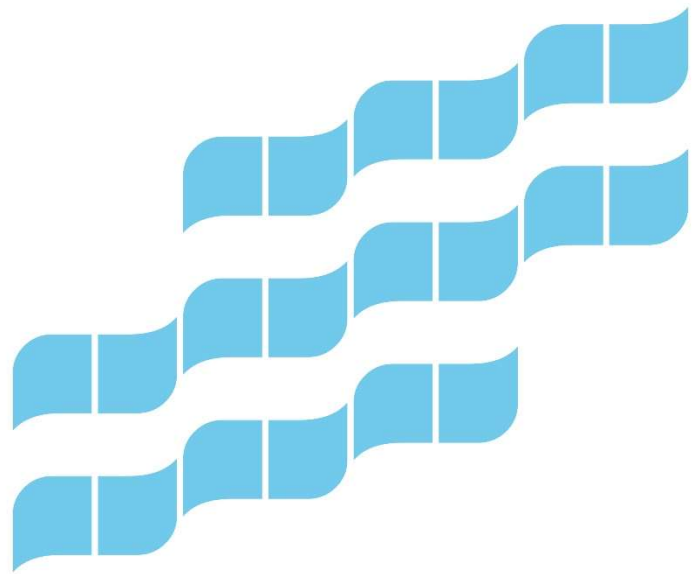
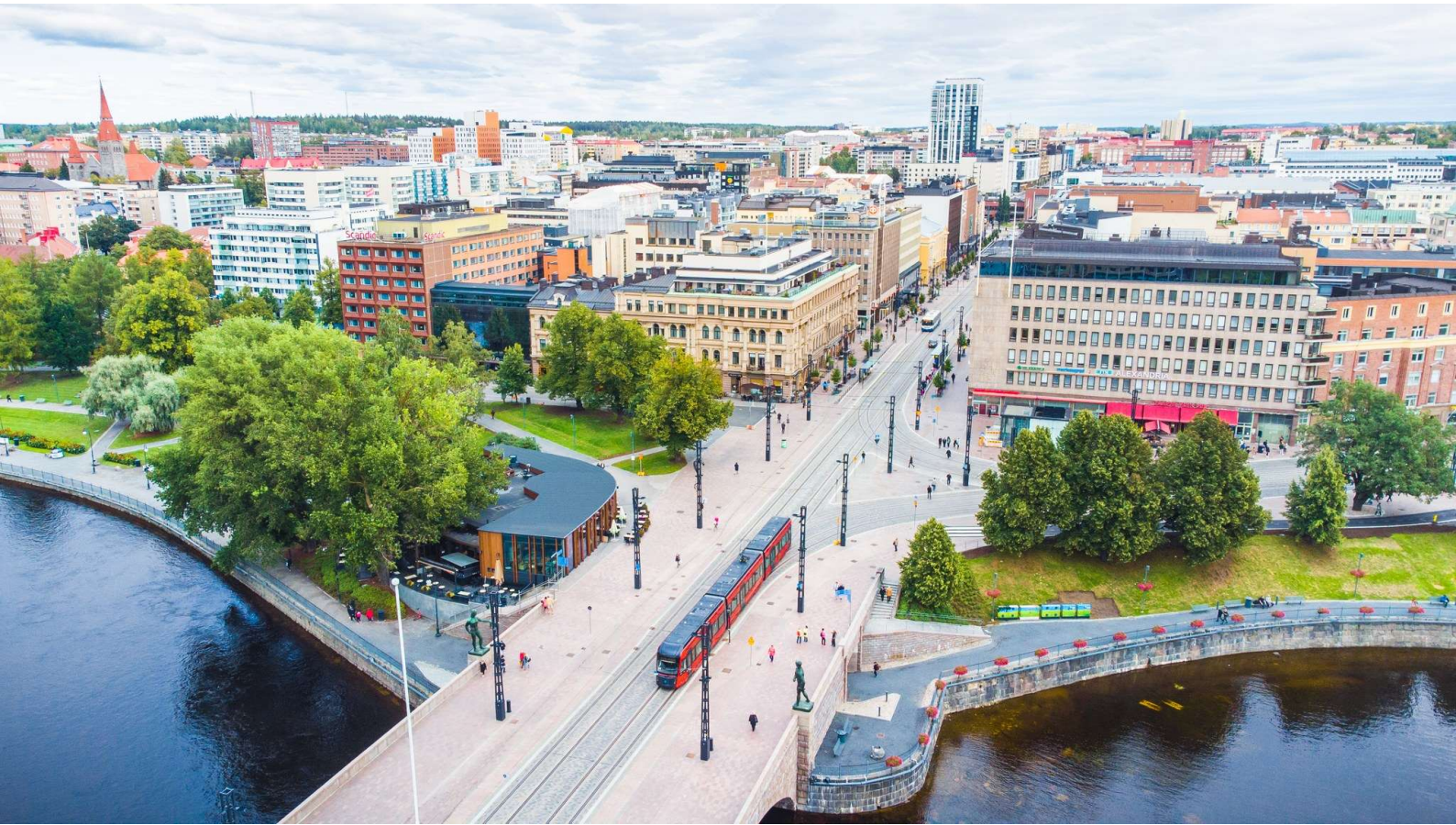


**TAMPERE.**  
FINLAND

**LIIKENTEEN KEHITYS TAMPEREELLA  
VUONNA 2022**  
Liikennemääräraportti



## Sisällys

1. YLEISTÄ .....	3
1.1 Asukasmäärien kehitys.....	3
1.2 Liikennemäärätietojen julkaisu .....	3
2. AUTOLIIKENNE.....	4
2.1 Autoliikenteen liikennelaskennat.....	4
2.2 Ajoneuvokannan kehitys .....	4
2.3 Liikennemäärät päätie- ja pääkatuverkolla .....	5
2.4 Keskustan liikennemäärät .....	6
2.5 Liikennesuoritteiden kehitys .....	7
2.6 Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärät .....	8
2.7 Nopeusmittaukset katuverkolla .....	9
3. JALANKULKU JA PYÖRÄLIIKENNE.....	10
3.1 Jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat .....	10
3.2 Vuoden 2022 laskennat.....	10
3.3 Liikennemäärien kehitys Tammerkosken ylittävillä silloilla .....	11
3.4 Liikennemäärien kehitys Hämeenkadulla .....	13
3.5 Iltapäivän huipputunnin liikennemäärien kehitys muissa seurantapisteissä.....	15
3.6 Koneelliset jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat.....	17
4. JOUKKOLIIKENNE.....	19
4.1 Joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys.....	19
5. Eri liikkumismuotojen liikennemäärien kehitys .....	20
LIITE 1. Keskustan ajosuuntakohtaiset liikennemäärät marraskuussa 2022.....	21
LIITE 2. Jalankulun ja pyöräliikenteen kausi- ja tuntivaihtelukertoimet .....	22

## Lisätietoja:

Liikenneinsinööri Katja Seimelä  
Tampereen kaupunki  
Liikennejärjestelmän suunnittelu  
Frenckellinaukio 2 B PL 487, 33101 TAMPERE  
puh. 040 149 3684  
sähköposti: katja.seimela@tampere.fi

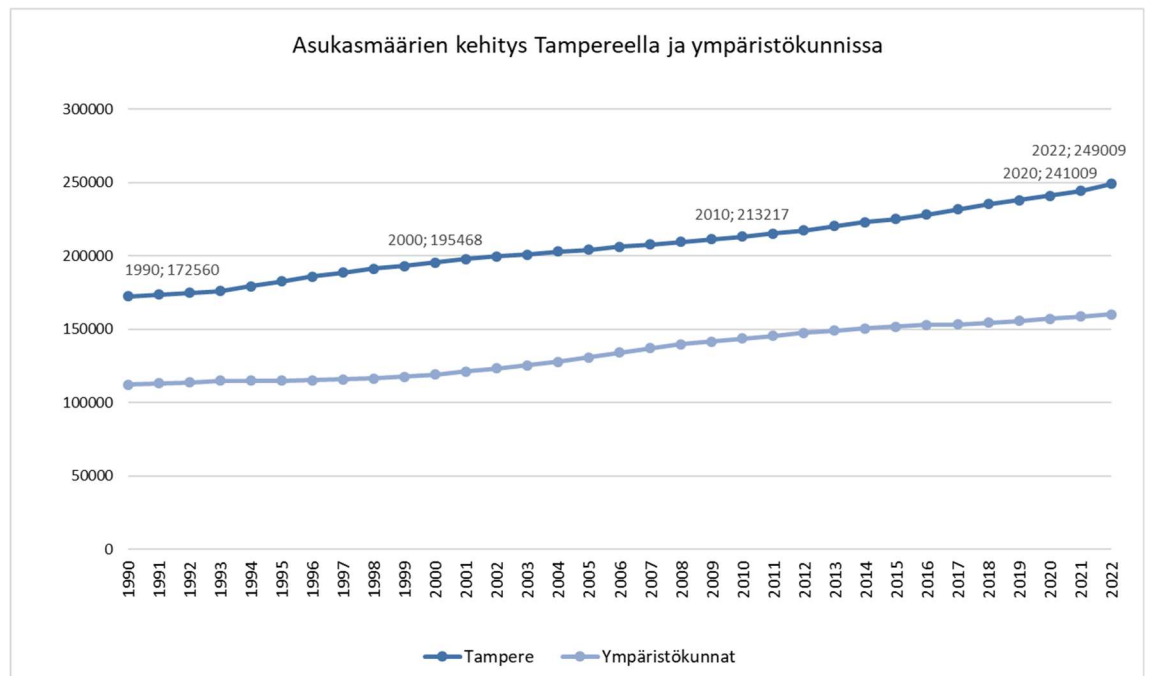
Erikoissuunnittelija Jarno Hietanen  
Tampereen kaupunki  
Liikennejärjestelmän suunnittelu  
Frenckellinaukio 2 B PL 487, 33101 TAMPERE  
puh. 040 806 2343  
sähköposti: jarno.hietanen@tampere.fi

## 1. YLEISTÄ

### 1.1 Asukasmäärien kehitys

Tampereen kaupunkiseudulla liikennemäärät ovat viime vuosikymmenten aikana kasvaneet seudun kasvun, autoistumisen ja työssäkäyntialueen laajenemisen myötä. Kuvassa 1 on esitetty kaupunkiseudun asukasmäärät vuosina 1990–2022. Väestön määrä on viimeisen kymmenen vuoden aikana kasvanut Tampereella 12,9 % ja Tampereen ympäristökunnissa (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Vesilahti ja Ylöjärvi) 7,5 %. Tampereen kaupunkiseudulla asui vuoden 2021 lopussa 409 342 asukasta.

Tampereen kaupungin väkiluku on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana 1,1 %–1,9 % vuodessa. [1]



Kuva 1. Asukasmäärien kehitys Tampereen kaupunkiseudulla.

### 1.2 Liikennemäärätietojen julkaisu

Kaupunki julkaisee vuosien 1926-2023 aikana keräämiään liikennemäärä- ja ajonopeustietoja avoimessa rajapinnassa ja karttapalvelu Oskarissa.

Autoliikenteen tietoihin pääsee tutustumaan tämän linkin kautta:

<https://kartat.tampere.fi/oskari>

Jalankulun ja pyöräliikenteen tuloksiin on mahdollista tutustua tämän Oskari-linkin kautta:

<https://kartat.tampere.fi/oskari>

## 2. AUTOLIIKENNE

### 2.1 Autoliikenteen liikennelaskennat

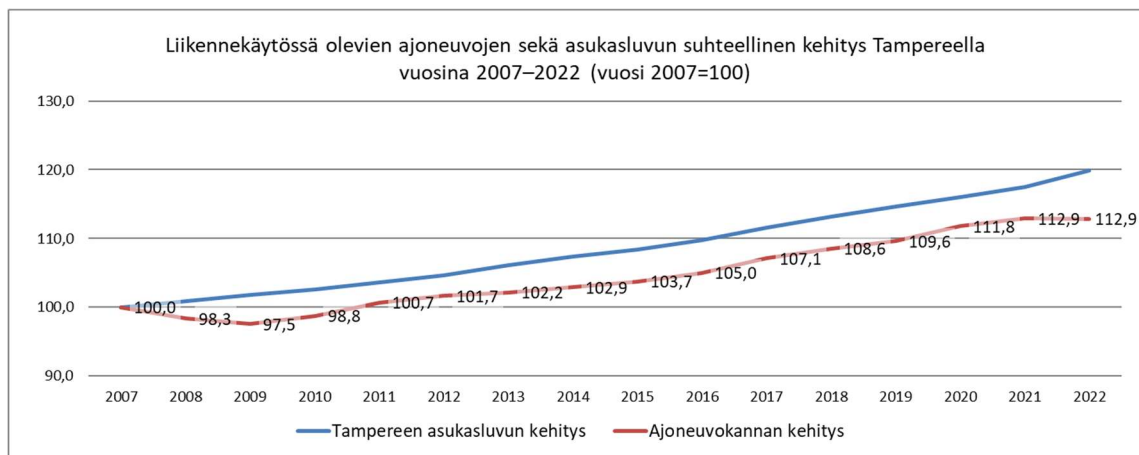
Moottoriajoneuvojen (tästä eteenpäin autoliikenteen) liikennemäärätietoja on kerätty Tampereella vuodesta 1926 alkaen. Vuodesta 1996 eteenpäin liikennemäärätietoja on kerätty käsinlaskentojen lisäksi automaattisilla liikennelaskimilla. Lyhytaikaisten liikennelaskentojen lisäksi liikennemäärätietoja on saatavilla kaupungin liikennevaloilmaisimista ja Traffic Management Finlandin liikenteen automaattisista mittausasemista (LAM-piste).

Vuoden 2022 aikana autoliikenteen liikennelaskentoja suoritettiin yhteensä 533 pisteessä. Näiden lisäksi ajonopeustietoja kerääviä nopeusnäyttötäuluja kierrätettiin vuoden 2022 aikana yhteensä 119 kohteessa.

### 2.2 Ajoneuvokannan kehitys

Vuoden 2022 lopussa Tampereella oli liikennekäytössä yhteensä 108 328 ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 98 048. Ajoneuvokanta pienentyi 12 ajoneuvolla eli 0,01 % vuoteen 2021 verrattuna. Samalla ajanjaksolla koko maan ajoneuvokanta pienentyi 0,5 %. Kuvassa 2 on esitetty ajoneuvokannan sekä asukasluvun suhteellista kehitystä Tampereella vuosina 2007–2022.

Liikennekäytössä olevien moottoripyörien määrä Tampereella on vuosien 2018-2022 välisenä aikana pienentynyt yli 10 %. Vuoden 2022 lopussa oli liikennekäyttöön rekisteröitynä yhteensä 4 780 moottoripyörää. [2]



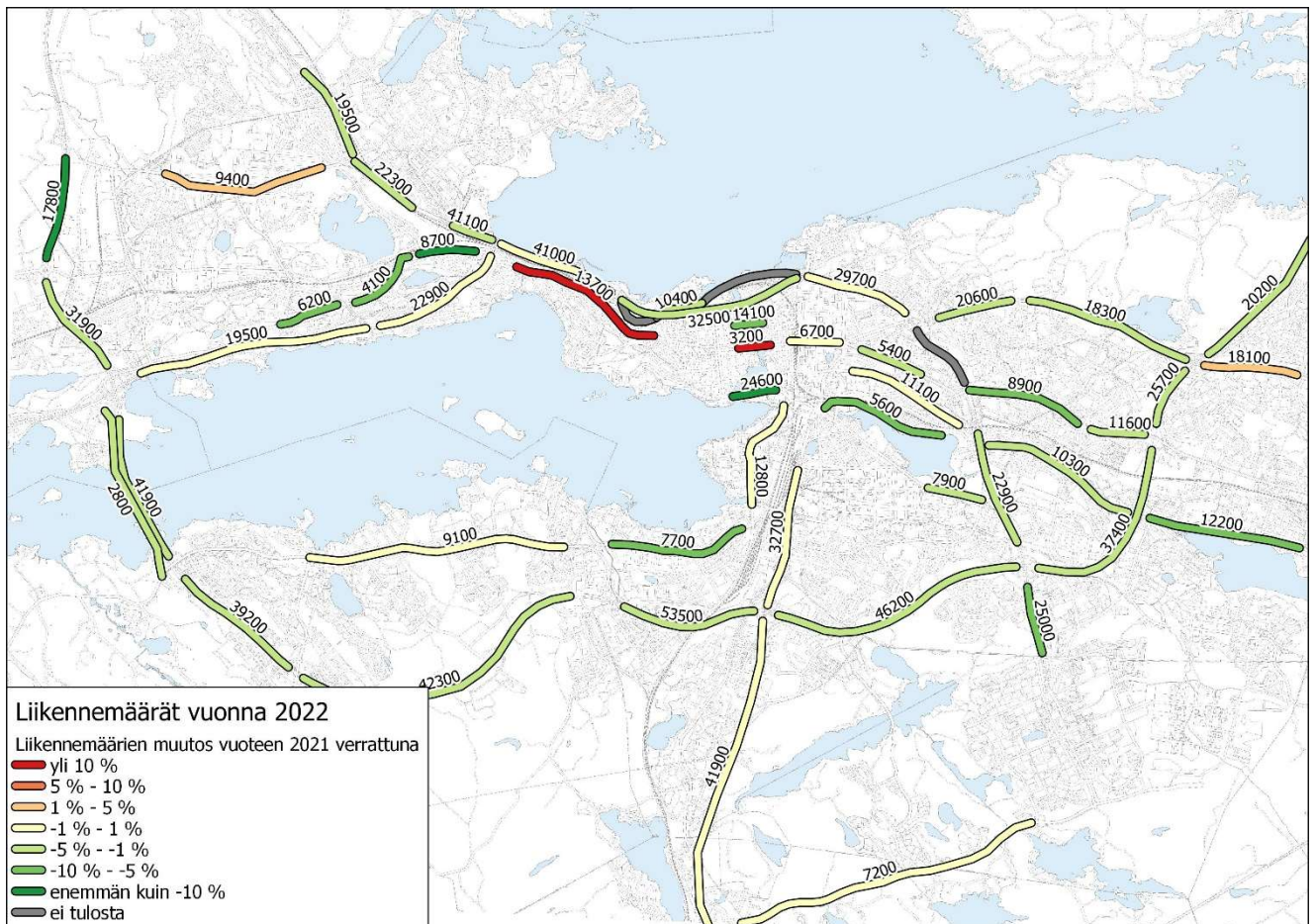
Kuva 2. Liikennekäytössä olevien ajoneuvojen sekä asukasluvun suhteellinen kehitys Tampereella vuosina 2007–2022 (vuosi 2007=100).



## 2.3 Liikennemäärät päatie- ja pääkatuverkolla

Tampereella liikennemääriä seurataan liikennevaloliittymissä olevien ilmaisimien sekä liikenteen automaattisten mittauspisteiden avulla. Kuvassa 3 on esitetty keskimääräinen vuorokausiliikenne Tampereen seudun päatie- ja pääkatuverkolla vuonna 2022.

Vuoteen 2021 verrattuna vuoden 2022 liikennemäärät vähenivät lievästi lähes kaikilla seurannassa olevilla kaduilla. [3]

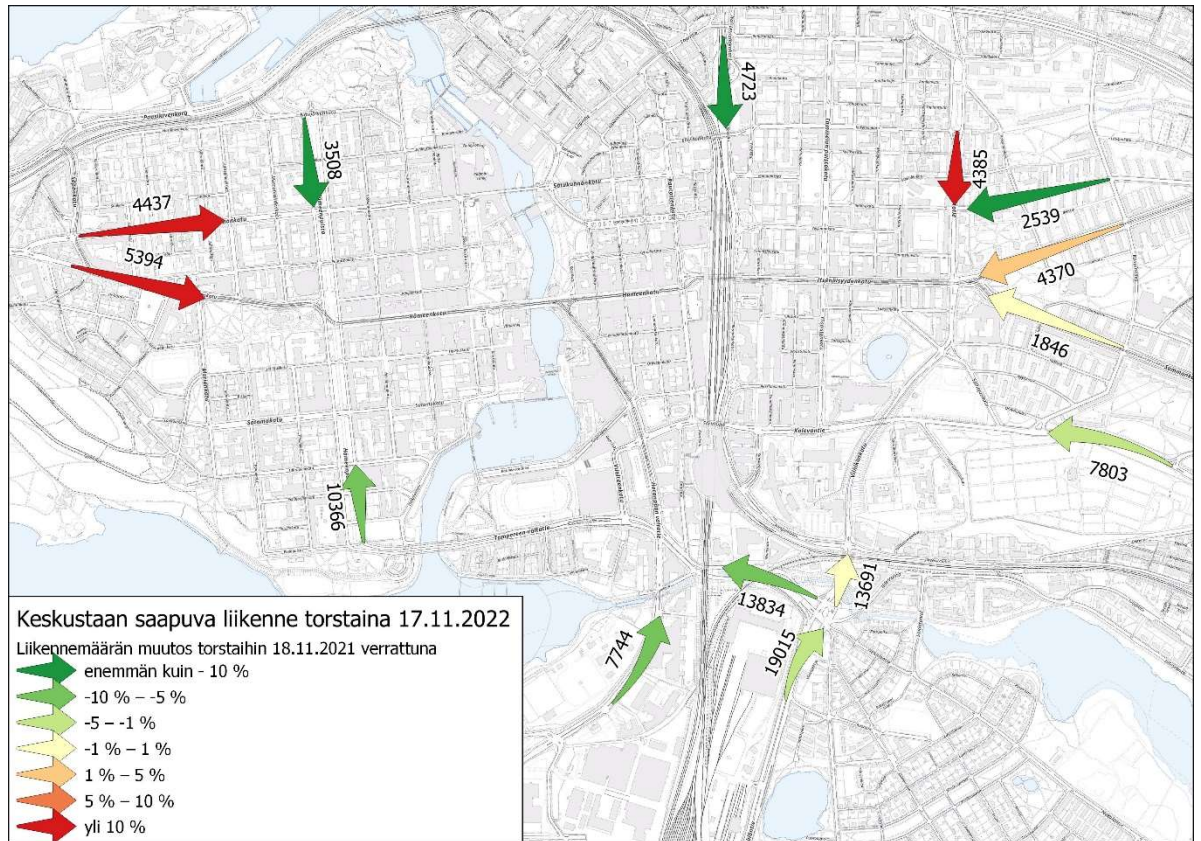


Kuva 3. Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) Tampereen kaupunkiseudulla 2022.

## 2.4 Keskustan liikennemäärät

Keskustan alueen katukohtaiset liikennemäärät ovat viime vuosien aikana muuttuneet merkittävästi keskustan kehittämisen ja käynnissä olleiden katurakennustöiden myötä. Ajosuuntakohtaisia arkivuorokauden liikennemääriä marraskuussa 2021 on esitetty karttaliitteessä 1.

Keskustaan saapuvan autoliikenteen arkivuorokausiliikenteen määriä marraskuussa 2022 ja niiden muutos marraskuuhun 2021 verrattuna on esitetty kuvassa 4.

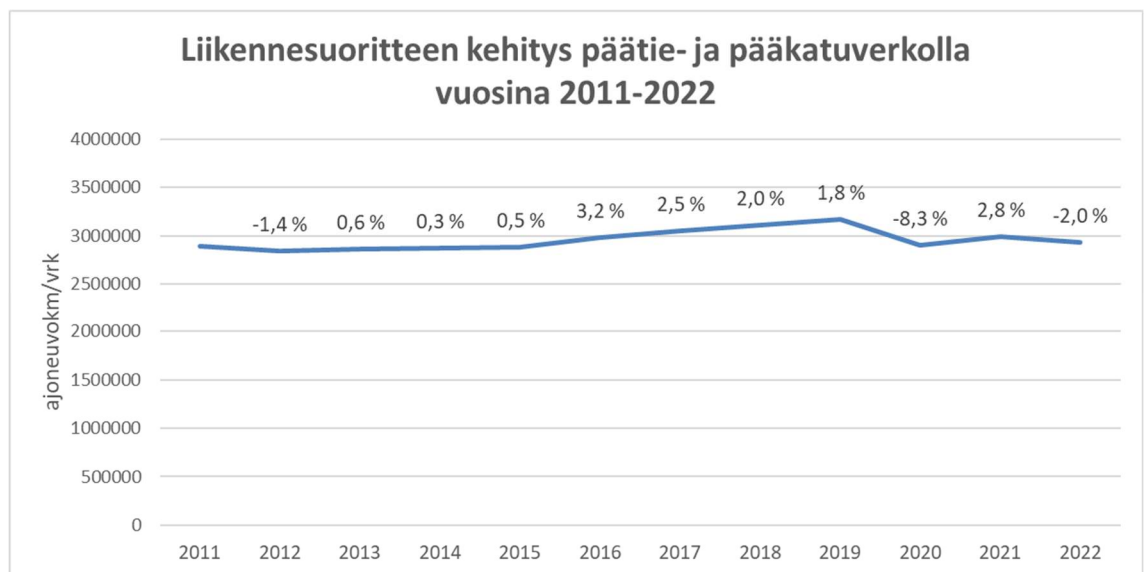


Kuva 4. Keskustaan saapuvan autoliikenteen määrät 17.11.2022 ja niiden muutos 18.11.2021 verrattuna.

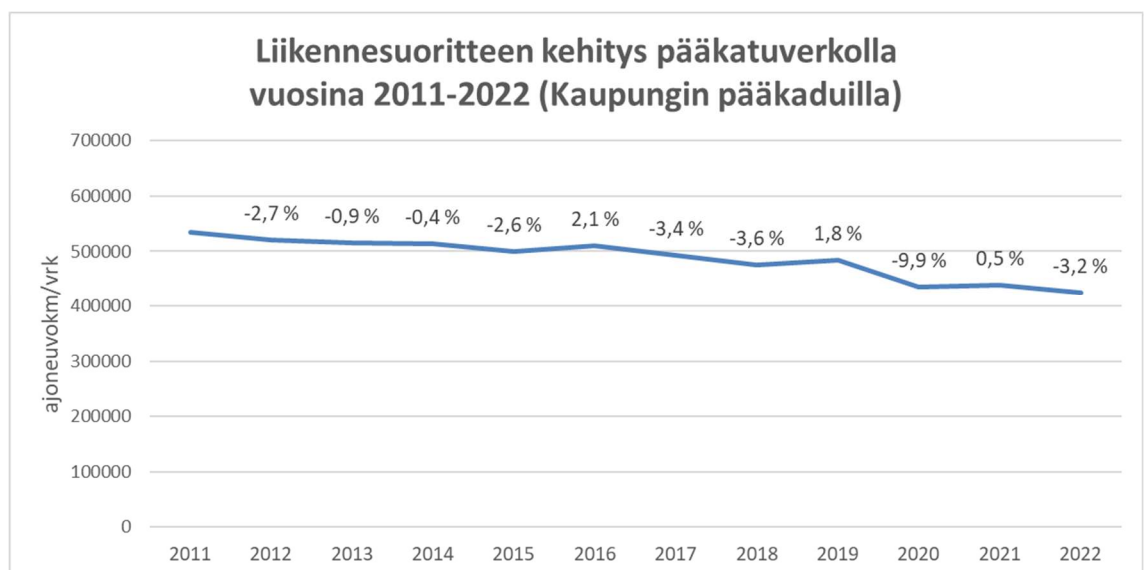
## 2.5 Liikennesuoritteiden kehitys

Liikennemäärän kehitystä katuverkolla kuvaa liikennesuorite eli päätie- ja pääkatuverkon yhteenlaskettu ajoneuvokilometrien määrä. Kuvassa 5 on esitetty kuvassa 3 kuvatun tie- ja katuverkon yhteenlaskettu liikennesuorite keskimääräisen vuorokauden aikana vuosina 2011–2022. Liikennesuoritteiden liikennemäärätiedot on kerätty 64 pisteestä, joista 28 sijaitsee kaupungin katuverkolla.

Kokonaisliikennesuorite laski vuonna 2021 noin 2,0 prosenttia vuoteen 2020 verrattuna. Kaupungin pääkatuverkolla liikennesuorite laski samalla tarkastelujaksolla 3,2 prosentilla. Kaupungin katuverkon liikennesuoritteiden kehitystä on esitetty tarkemmin kuvassa 6.



Kuva 5. Liikennesuoritteiden kehitys pääkatu- ja päätieverkolla.



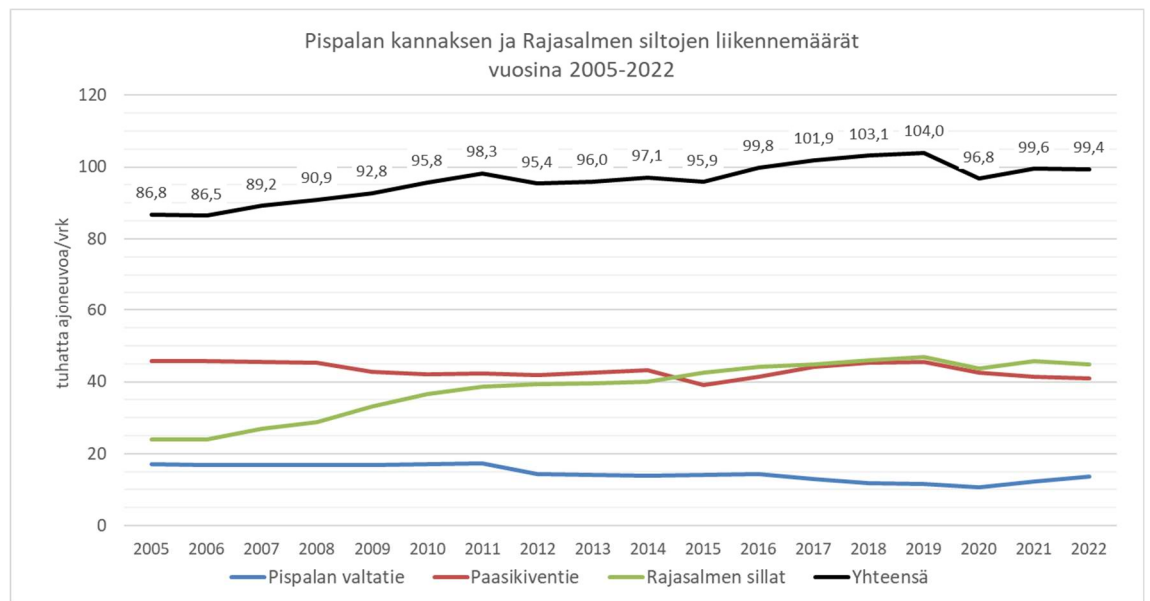
Kuva 6. Liikennesuoritteiden kehitys kaupungin pääkatuverkolla.



## 2.6 Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärät

Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen ylittävän liikenteen määrä vuonna 2022 väheni 0,1 prosentilla vuoteen 2021 verrattuna. Koronapandemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna liikenteen määrä vuonna 2022 oli 4,4 prosenttia vähäisempi.

Vuonna 2022 Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen yhteenlaskettu KVL oli 99 400 ajon/vrk. Kuvassa 7 on esitetty Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärien kehitys vuosina 2005–2022.



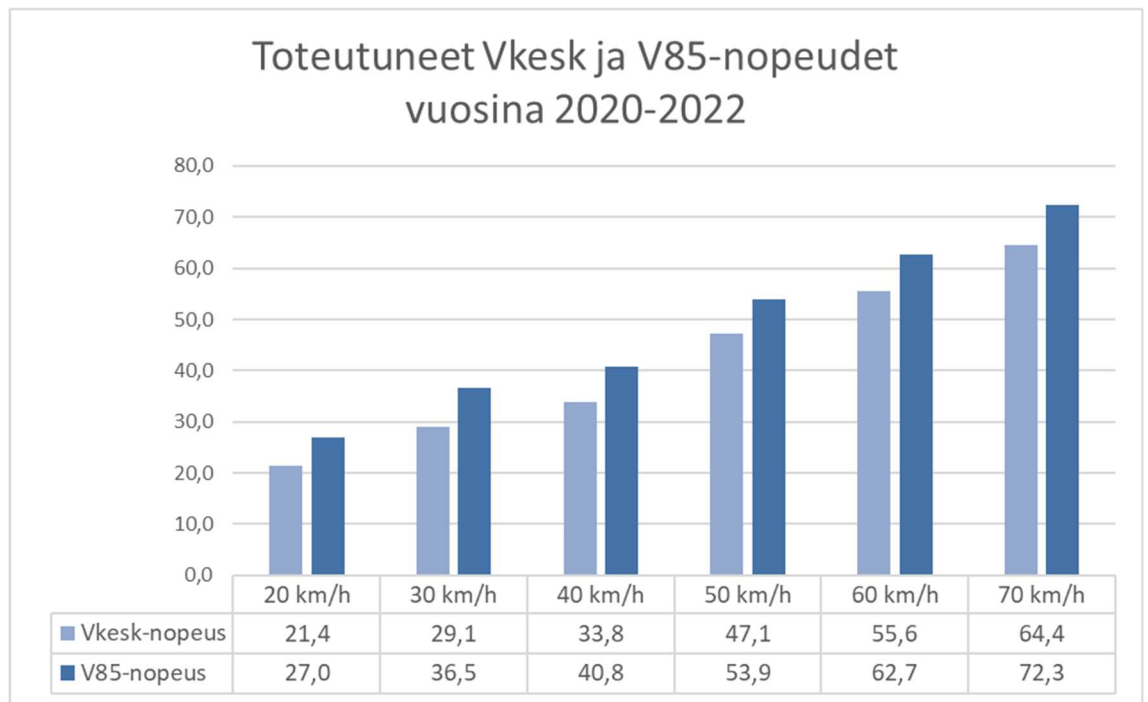
Kuva 7. Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärä vuosina 2005–2022.



## 2.7 Nopeusmittaukset katuverkolla

Automaattisista liikennelaskimista ja nopeusnäyttötäuluista saadaan liikennemäärätietojen lisäksi ajoneuvojen ajonopeustietoja. Vuosina 2020–2022 laitteilla on tehty mittauksia yhteensä 1351 pisteessä. Pääosa mittauksista on suoritettu kohteissa, joihin kuntalaiset ovat toivoneet liikenteenrauhottamistoimenpiteitä.

Automaattilaskennoista vuosina 2020-2022 kerättyjä toteutuneita Vkesk (keskinopeus) ja V85 (nopeus, jonka 85 % ajoneuvoista alittaa) nopeuksia on esitetty kuvassa 8. Vuosina 2020–2022 tehdyissä mittauksissa V85-nopeus on ollut keskimäärin 4,4 km/h korkeampi kuin alueella voimassa ollut nopeusrajoitus.



Kuva 8. Vkesk- ja V85-nopeuksia Tampereella vuosina 2020–2022.

### 3. JALANKULKU JA PYÖRÄLIIKENNE

#### 3.1 Jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat

Tampereen keskusta-alueella on suoritettu vuosittain jalankulun ja pyöräliikenteen käsilaskentoja vuodesta 1995 lähtien. Laskennat on suoritettu kesä- ja heinäkuussa. Laskenta-ajankohdasta johtuen koulujen tuottama liikenne ei ole mukana. Laskennat on suoritettu maanantaista torstaihin klo 15.00–17.00 välisenä aikana. Ennen kesää 2015 laskennat suoritettiin klo 14.00–17.00 välisenä aikana. Jokaisessa laskentapisteessä on laskettu erikseen sekä jalankulkijat että pyöräilijät kahden tunnin laskentajakson ajan. Laskentojen perusteella on määritelty iltapäivän huipputunnin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät.

Käsinlaskentojen lisäksi jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemäärätietoja kerätään kiinteillä ja siirrettävillä automaattilaskimilla sekä liikennevaloilmaisimilla. Kiinteitä automaattilaskimia on sijoitettu pääasiassa tärkeimmille pyöräilyreiteille sekä kaupungin keskusta-alueelle. Siirrettäviä automaattilaskimia kierrätetään jalankulun ja pyöräilyn väylillä sekä suojateillä lähtötietotarpeiden mukaan.

#### 3.2 Vuoden 2022 laskennat

Vuonna 2022 Tampereella kerättiin jalankulun ja pyöräliikenteen laskentatietoja yhteensä 629 eri väylän osasta. Laskentatuloksista 333 kerättiin käsin laskentana ja 296 automaattilaskimien avulla. (Laskentamäärissä kiinteä automaattilaskin on huomioitu yksittäisenä laskentapisteenä)

Laskennat sijoituivat pääosin jalankulku- ja pyöräilyväylille, joissa suoritettiin yhteensä 297 laskentaa. Laskennoista 87 sijoittui ajoradoille ja loput 245 laskentaa sijoituivat suojateille.

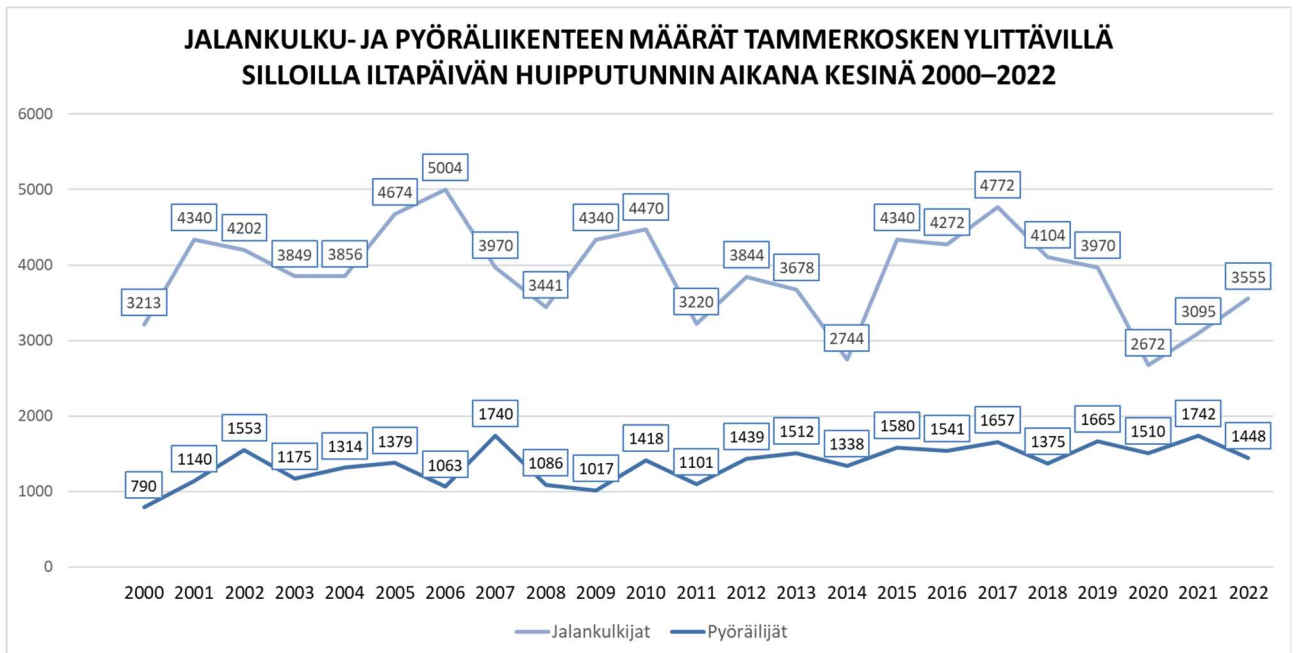
### 3.3 Liikennemäärien kehitys Tammerkosen ylittävillä silloilla

Tammerkosken ylittävien siltojen jalankulun ja pyöräliikenteen kesäpäivän iltapäivän huipputunnin liikennemäärät ovat olleet vuosien 2018-2022 laskennoissa keskimäärin 3 400 jalankulkijaa/huipputunti ja 1 600 pyöräilijää/huipputunti. (Kuva 9).

Kesän 2022 laskennassa pyöräliikenteen määrä Tammerkosen ylittävillä silloilla iltapäivän huipputunnin aikana oli 1448 pyöräilijää. Vuoteen 2021 verrattuna pyöräliikenteen määrä Tammerkosen ylittävillä silloilla vähentyi iltapäivän huipputunnin aikana 17 prosentilla. Pyöräliikenteen määrä kesän 2022 laskennassa oli noin 6 prosenttia vuosien 2013-2022 laskentatulosten keskiarvoa pienempi.

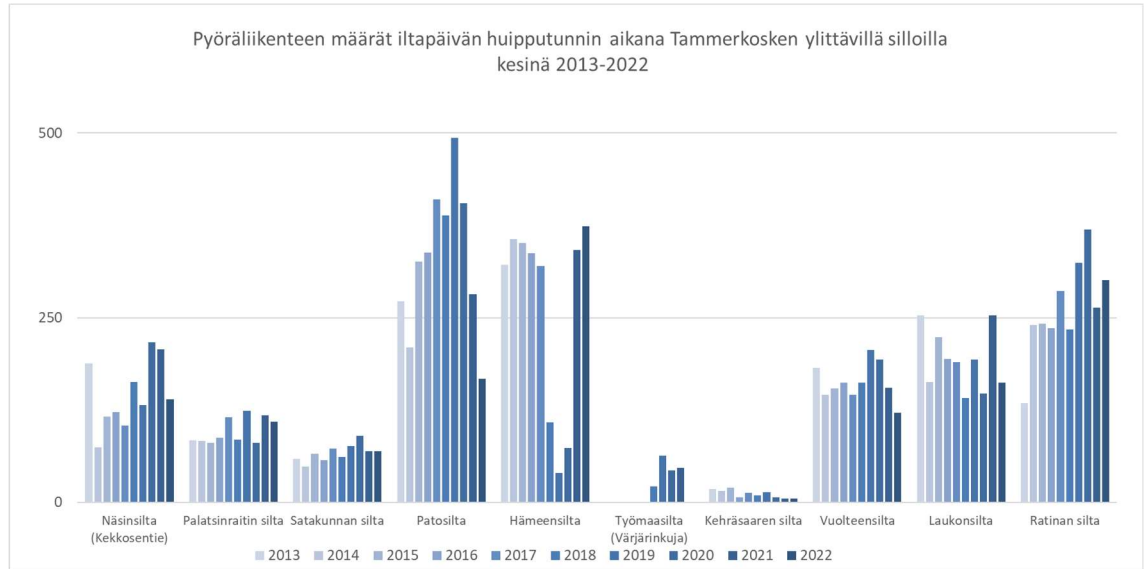
Jalankulkijoiden määrä kesän 2022 laskennassa Tammerkosen ylittävillä silloilla oli 3555 jalankulkijaa/huipputunti. Vuoteen 2021 verrattuna jalankulkijoiden määrä Tammerkosen ylittävillä silloilla nousi iltapäivän huipputunnin aikana 15 prosentilla. Jalankulkijoiden määrä kesän 2022 laskennassa oli noin 4 prosenttia vuosien 2013-2022 keskiarvoa pienempi.

Kuvassa 10 esitetyissä tuloksissa on huomioitava, että yksittäisten vuosien liikkujamäärään vaikuttaa suuresti laskentapäivänä vallinnut sää sekä käynnissä olleet yleisötapahtumat. Vuosien 2020-2021 liikennemääriin on lisäksi vaikuttanut koronapandemia.



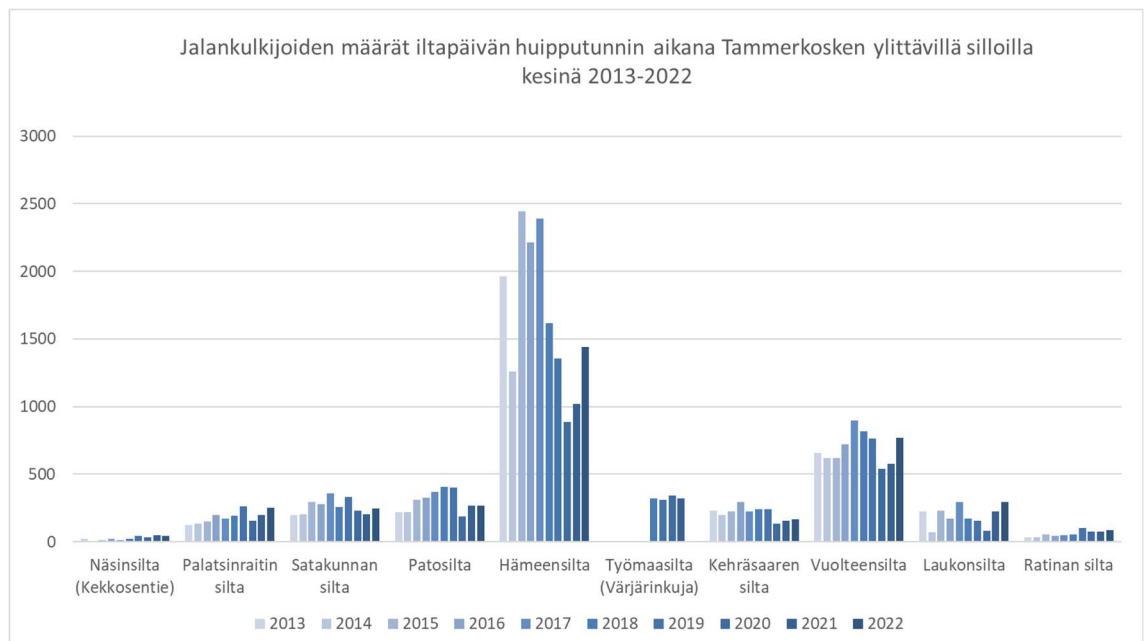
Kuva 9. Tammerkosen ylittävien siltojen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät huipputunnin aikana kesinä 2000–2022.

Pyöräliikenteen jakautuminen iltapäivän huipputunnin aikana Tammerkosken ylittävillä silloilla on esitetty kuvassa 10. Kesien 2021 ja 2022 laskennoissa Hämeensilta on noussut Patosillan ohi tärkeimmäksi pyöräilyreitiksi yli Tammerkosken. Tuloksia tarkasteltaessa tulee huomioida kesinä 2018-2020 käynnissä ollut Hämeensillan uudelleenrakentaminen, joka heikensi merkittävästi pyöräilyolosuhteita sillalla.



Kuva 10. Pyöräliikenteen määrä Tammerkosken ylittävillä silloilla huipputunnin aikana kesinä 2013–2022.

Jalankulkijoiden jakautuminen iltapäivän huipputunnin aikana Tammerkosken ylittävillä silloilla on esitetty kuvassa 11. Kuvasta erottuu Hämeenkadun rooli tärkeimpänä kävely-yhteytenä Tammerkosken yli. Kesän 2022 laskennassa yli 40 prosenttia jalankulkijoista ylitti Tammerkosken Hämeensiltaa pitkin.



Kuva 11. Jalankulkijoiden määrä Tammerkosken ylittävillä silloilla huipputunnin aikana kesinä 2013–2022.

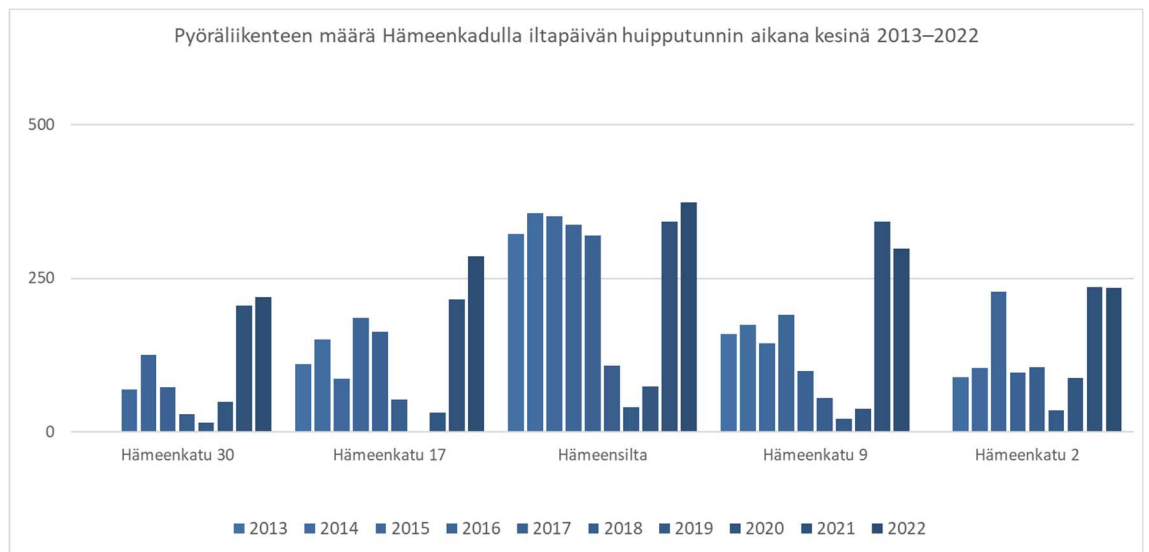


### 3.4 Liikennemäärien kehitys Hämeenkadulla

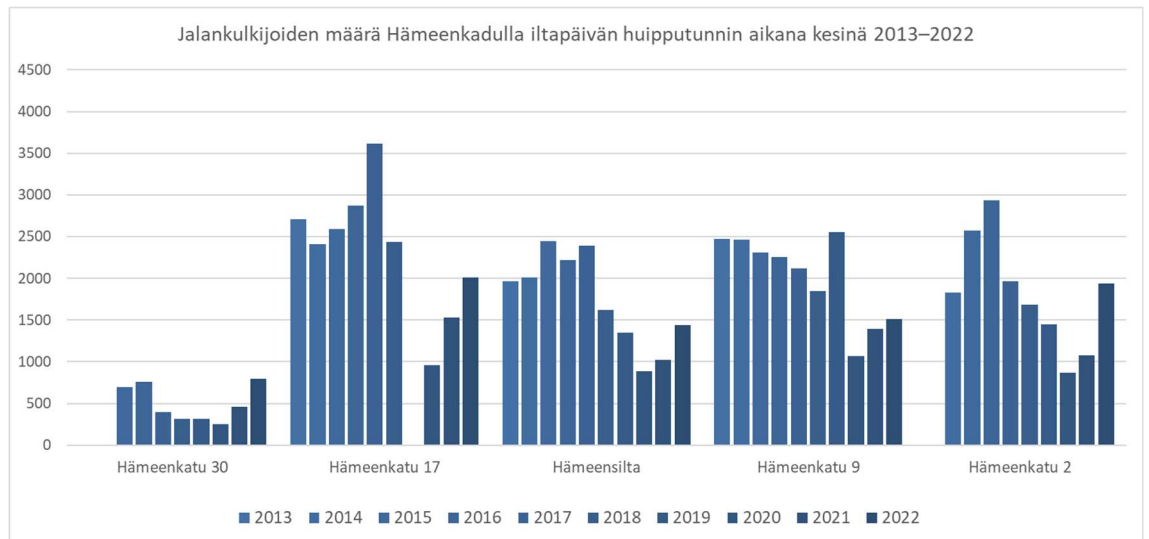
Kesän 2022 laskennassa Hämeenkadun pyöräliikenteen määrät nousivat korkeimmalle tasolle viimeisen kymmenen vuoden tarkastelujaksolla. Vuosien 2013–2022 keskiarvoon verrattuna pyöräliikenteen määrä kesän 2021 laskennassa oli noin 64 prosenttia keskiarvoa suurempi.

Jalankulkijoiden määrät kesän 2022 laskennoissa olivat keskimäärin 40 prosenttia korkeampia kuin kesällä 2021 tehdyssä laskennassa. Vuosien 2013–2022 keskiarvoon verrattuna jalankulkijoiden määrä kesän 2021 laskennassa oli noin 8 prosenttia keskiarvoa vähäisempi.

Pyöräliikenteen ja jalankulun laskentapisteen tuloksia on esitetty tarkemmin kuvissa 12–13.



Kuva 12. Pyöräliikenteen määrä Hämeenkadulla huipputunnin aikana kesinä 2013–2022.



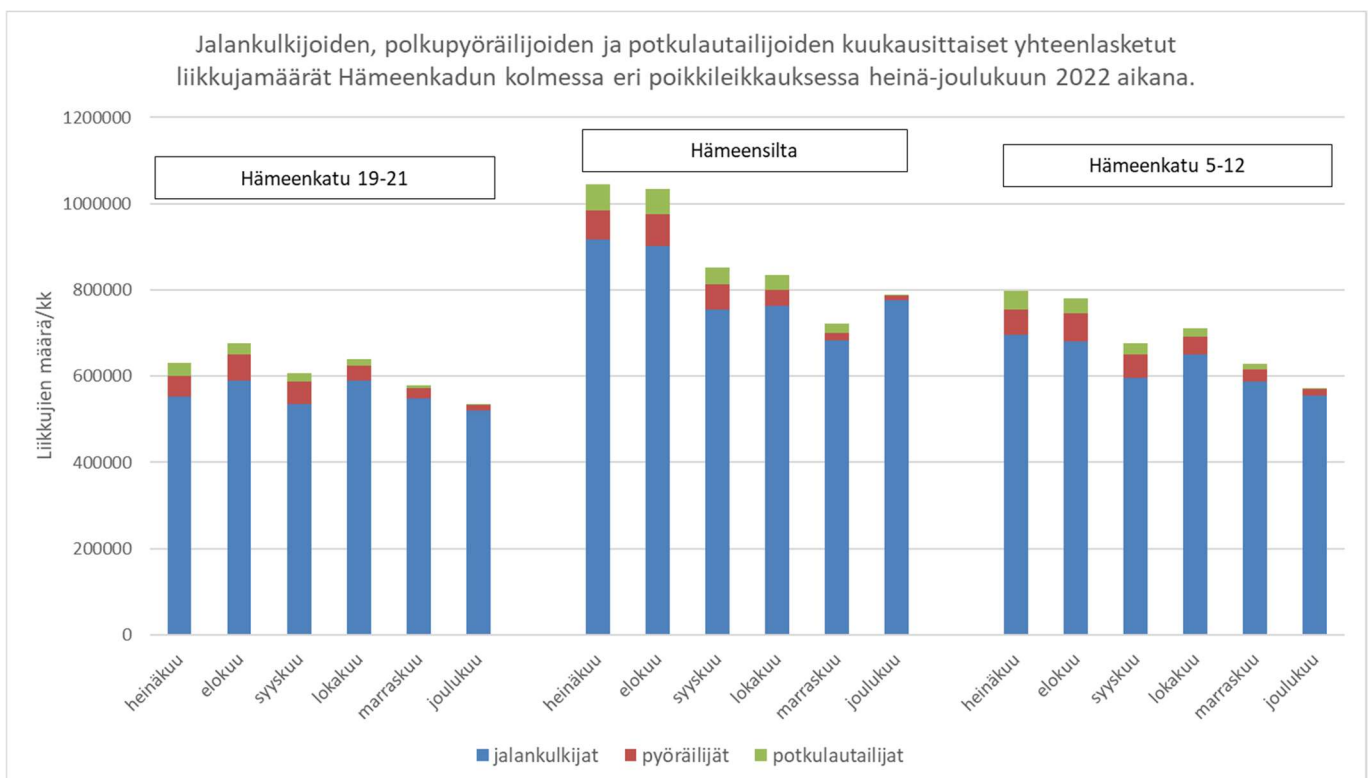
Kuva 13. Jalankulkijoiden määrä Hämeenkadulla huipputunnin aikana kesinä 2013–2022

Kesän 2022 aikana Hämeenkadulla otettiin käyttöön kuvantunnistukseen pohjautuvaa koneellista liikennelaskentaa. Laskentatietojen mukaan jalankulkijoiden, polkupyöräilijöiden ja potkulautailijoiden yhteenlaskettu kuukausimäärä ylitti Hämeensillan seurantapisteessä miljoonan liikkujan rajan heinä- ja elokuussa. Vilkkaimpien kuukausien aikana Hämeensillan ylittäjistä n. 900 000 oli jalankulkijoita, n. 70 000 polkupyöräilijöitä ja n. 60 000 potkulautailijoita.

Hämeenkatu 5-12 välisellä osuudella jalankulkijoiden, polkupyöräilijöiden ja potkulautailijoiden yhteenlasketut kuukausimäärät vaihtelivat 570 000 ja 800 000 liikkujan välillä.

Hämeenkadun länsiosissa jalankulkijoiden, polkupyöräilijöiden ja potkulautailijoiden yhteenlasketuissa kuukausimäärissä tapahtuva vaihtelu oli huomattavasti itäosia vähäisempää liikkujamäärien vaihdella 530 000 ja 640 000 liikkujan välillä.

Automaattilaskimien keräämiä kuukausikohtaisia liikkujamääriä on esitetty tarkemmin kuvassa 14.



Kuva 14. Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja sähköpotkulautailijoiden kuukausikohtaisia liikennemääriä Hämeenkadulla heinä-joulukuussa 2022

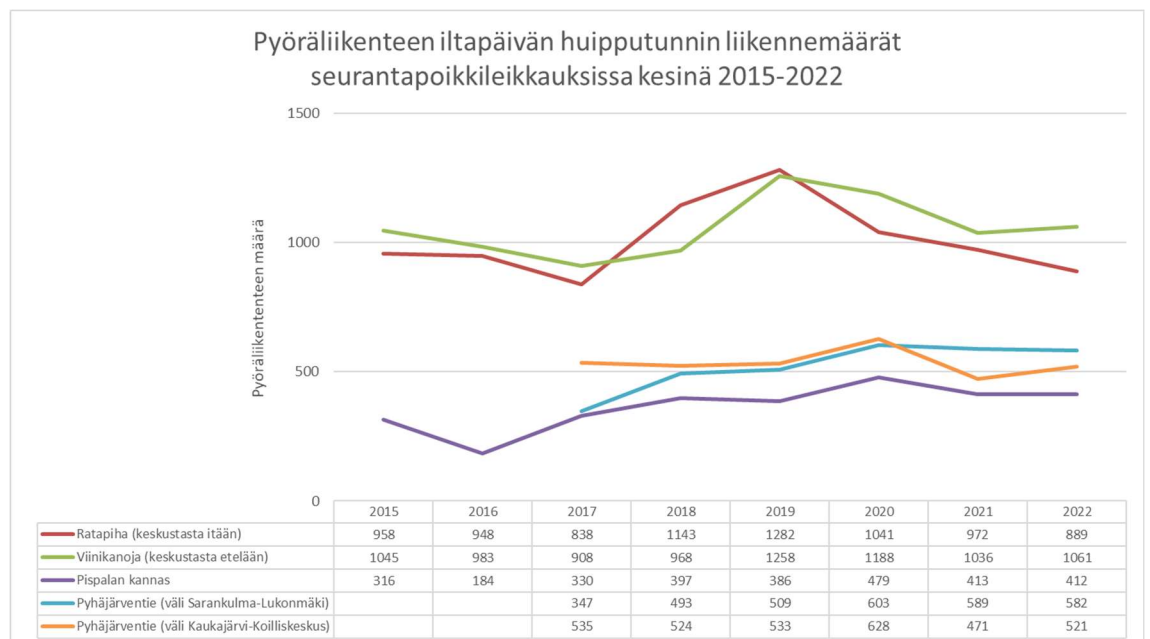
### 3.5 Iltapäivän huipputunnin liikennemäärien kehitys muissa seurantapisteissä

Iltapäivän huipputunnin liikennemäärien kehitystä seurataan vuosittain tehtävillä kesälaskennolla Pispalan kannaksella, Pyhäjärventien (VT3 ja VT9) silloilla ja alikuluissa ja keskustasta itään sekä etelään johtavilla väylillä Ratapihan ja Viinikanojan kohdalla.

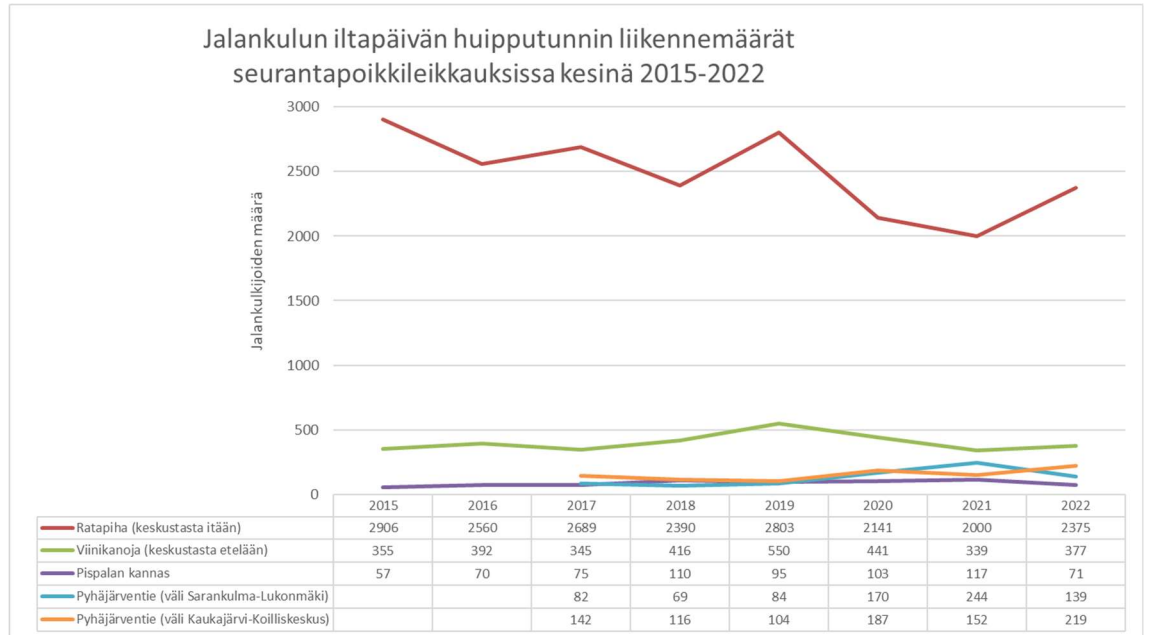
Kesällä 2022 tehdyssä laskennassa pyöräliikenteen määrä oli Pyhäjärventien eteläisessä poikkileikkauksessa (välillä Sarankulma-Lukonmäki) noin 12 prosenttia aiempien vuosien keskiarvoa korkeammalla tasolla. Eniten pyöräliikenteen määrät ovat laskeneet ratapihan poikkileikkauksessa (välillä Lapintie-Sorinsilta), jossa pyöräilijämäärät olivat noin 13 prosenttia keskiarvoa pienempiä. (kuva 15)

Kesän 2022 laskennassa jalankulkijoiden määrä olivat Pyhäjärventien itäisessä poikkileikkauksessa (välillä Koilliskeskus Kaukajärvi) noin 43 prosenttia aiempien vuosien keskiarvoa korkeammalla tasolla. Eniten jalankulkijamäärät laskivat Pispalan kannaksella, jossa jalankulkijoiden määrät olivat noin 25 prosenttia aiempien vuosien keskiarvon alapuolella. (kuva 16)

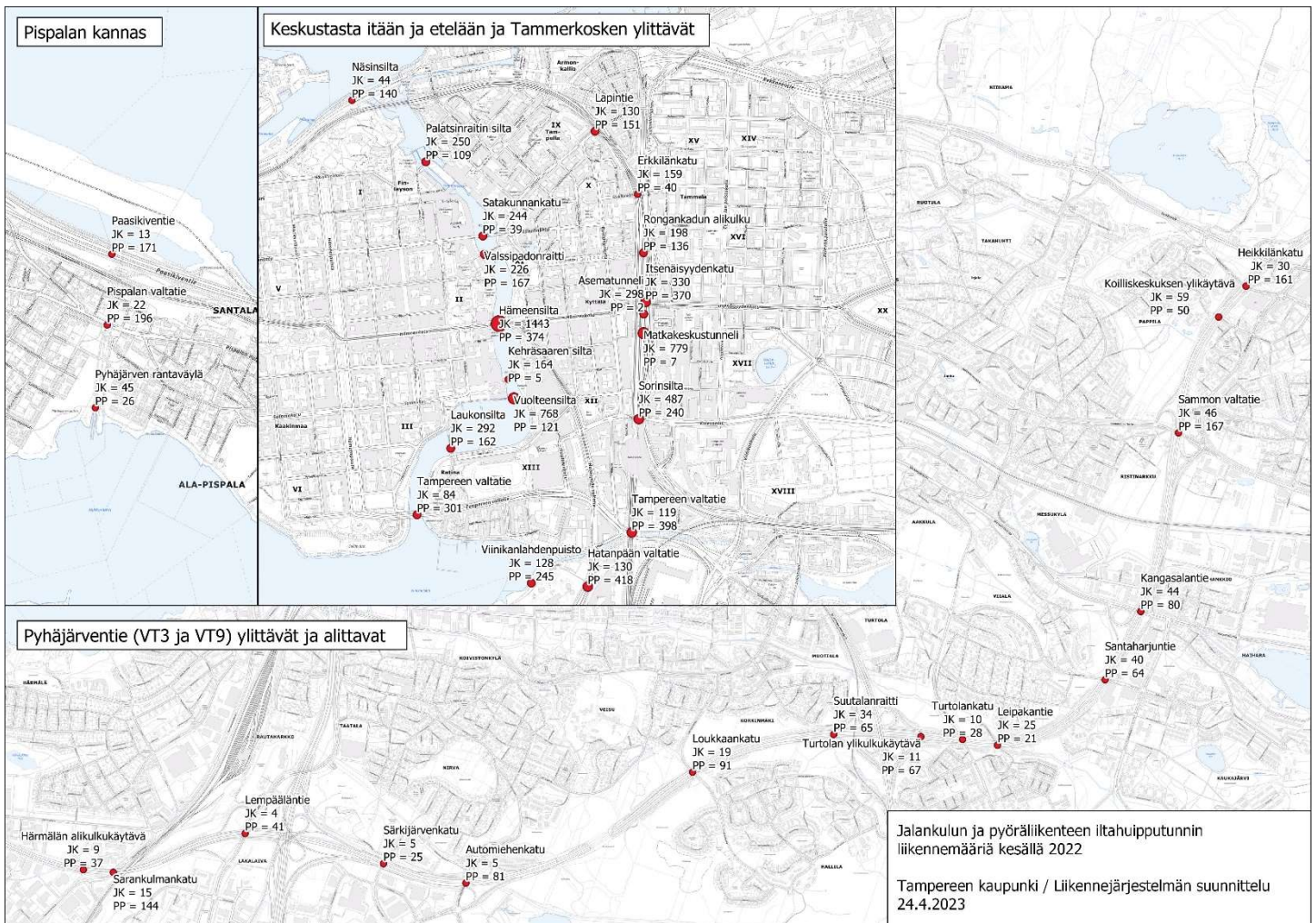
Yksittäisten laskentapisteiden liikennemääriä kesän 2022 laskennassa on esitetty kuvassa 17.



Kuva 15. Pyöräliikenteen määrät seurantapoikkileikkauksissa huipputunnin aikana kesinä 2015–2022.



Kuva 16. Jalankulkijoiden määrät seurantapoikkileikkauksissa huipputunnin aikana kesinä 2015–2022.



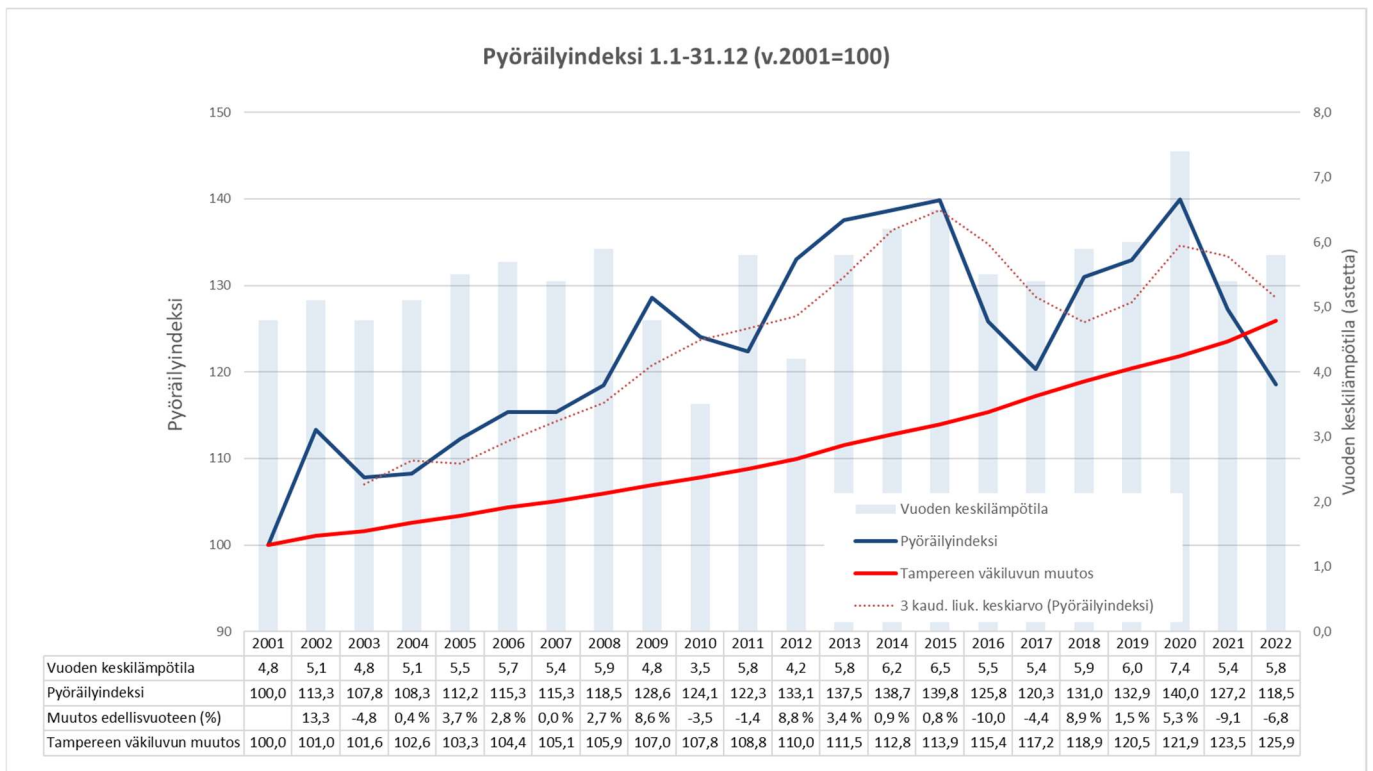
Kuva 17. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät iltapäivän huipputunnin aikana kesän 2022 laskennassa.



### 3.6 Koneelliset jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat

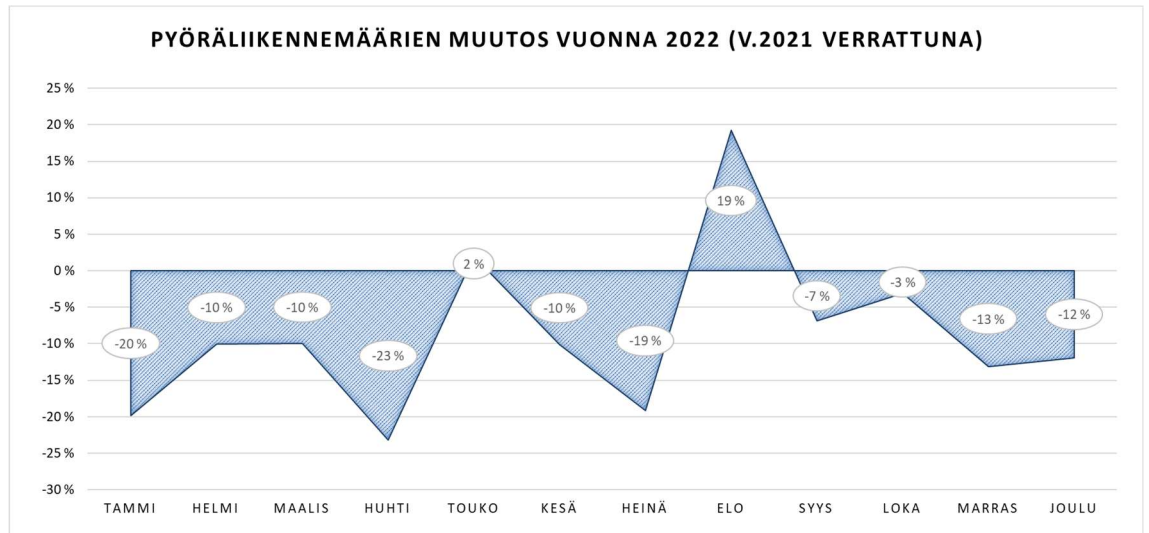
2000-luvun alusta lähtien pyöräliikenteen määriä on laskettu koneellisten mittauspisteiden avulla. Käytössä olevista laskentapisteistä 31 perustuu liikennevaloliittymien yhteydessä oleviin induktiosilmukoihin, 14 pistettä Ecocounter-automaattilaskimiin ja 44 vuoden 2022 aikana käyttöön otettuihin kuvantunnistuslaskimiin.

Mittauspisteistä saatujen tulosten perusteella on laskettu pyöräliikenteen määrän kehitystä kuvaava indeksi. Pyöräilyindeksistä on havaittavissa, että pyöräliikenteen liikennemäärien kehityssuunta on hyvin pitkälle seurannut vuoden keskilämpötilan muutosta. Poikkeuksen tähän tuo vuodet 2009 ja 2012, joiden aikana pyöräilymäärät kasvoivat keskilämpötilan laskusta huolimatta. Tilaston perusteella voidaan päätellä, että kaupungissa oli kyseisiä vuosina pyöräilybuumia. (Kuva 18).



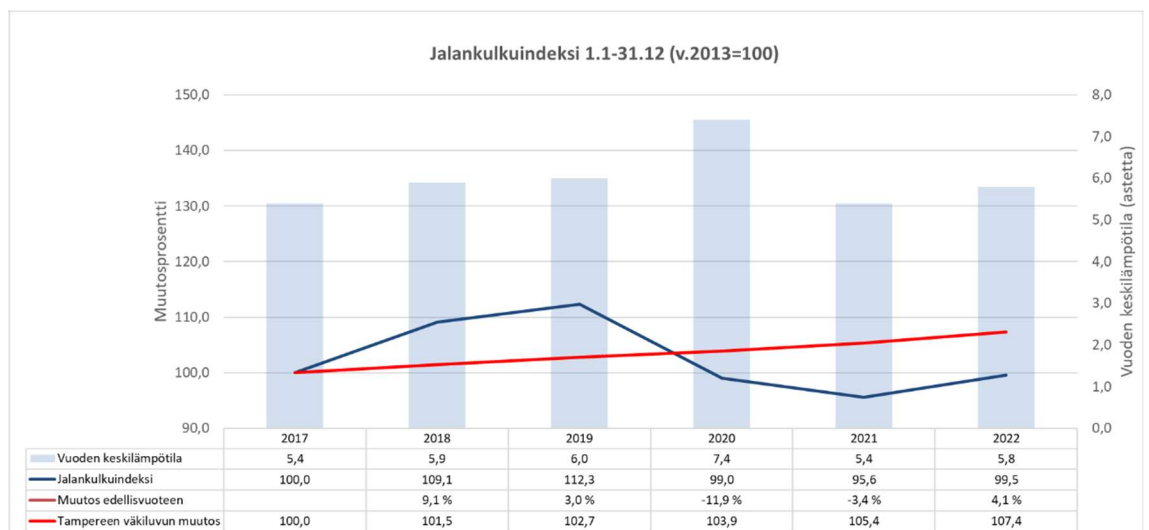
Kuva 18. Pyöräliikenteen määrän suhteellinen kehitys (vuosi 2001=100).

Kuvassa 19 on esitetty vuoden 2022 pyöräilymäärien kuukausikohtaiset muutokset edellisvuoteen verrattuna. Kuvasta on havaittavissa, että pyöräiliikenteen määrät olivat kymmenenä kuukautena edellisvuotta pienempiä. Koko vuoden tasolla tarkasteltuna pyöräilymäärät laskivat vuonna 2022 yhteensä 6,8 % vuoteen 2021 verrattuna.



Kuva 19. Pyöräilymäärien kuukausikohtaiset muutokset vuonna 2022 verrattuna vuoteen 2021.

Kaupungin katuverkolle asennetuista pyöräiliikenteen laskimista 11 kappaletta kerää pyöräiliikenteen tietojen lisäksi myös jalankulkijoiden liikennemäärätietoa. Näistä liikennemääristä on koostettu jalankulkijoiden liikkumista kuvaava kehitysindexi. Pääasiassa keskusta-alueelle sijoittuvien laskimien keräämien tietojen mukaan jalankulkijamäärät nousivat vuonna 2022 yhteensä 4,1 prosenttia vuoteen 2021 verrattuna (kuva 20).



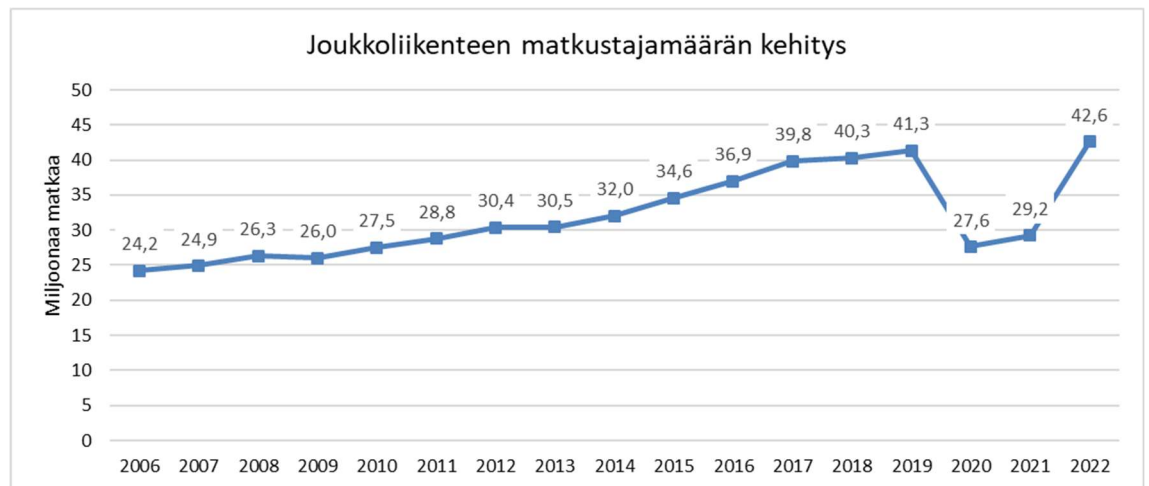
Kuva 20. Jalankulun määrän suhteellinen kehitys (vuosi 2017=100).

## 4. JOUKKOLIIKENNE

### 4.1 Joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys

Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät nousivat vuoden 2022 aikana 13,4 miljoonalla (46 prosenttia) kokonaismäärän noustessa 42,6 miljoonaan matkaan. Päivittäisiksi käyttäjämääräksi muunnettuna seudun joukkoliikenteellä tehtiin vuonna 2022 keskimäärin 117 000 matkaa päivässä. Vuosina 2020 ja 2021 joukkoliikenteen matkustajamääriin vaikutti koronapandemia.

Kuvassa 22 on esitetty Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosien 2006-2022 aikana. Kuvaajaa tarkasteltaessa on huomioitavaa joukkoliikenteen toimialueen laajeneminen seudulliseksi kesällä 2014.

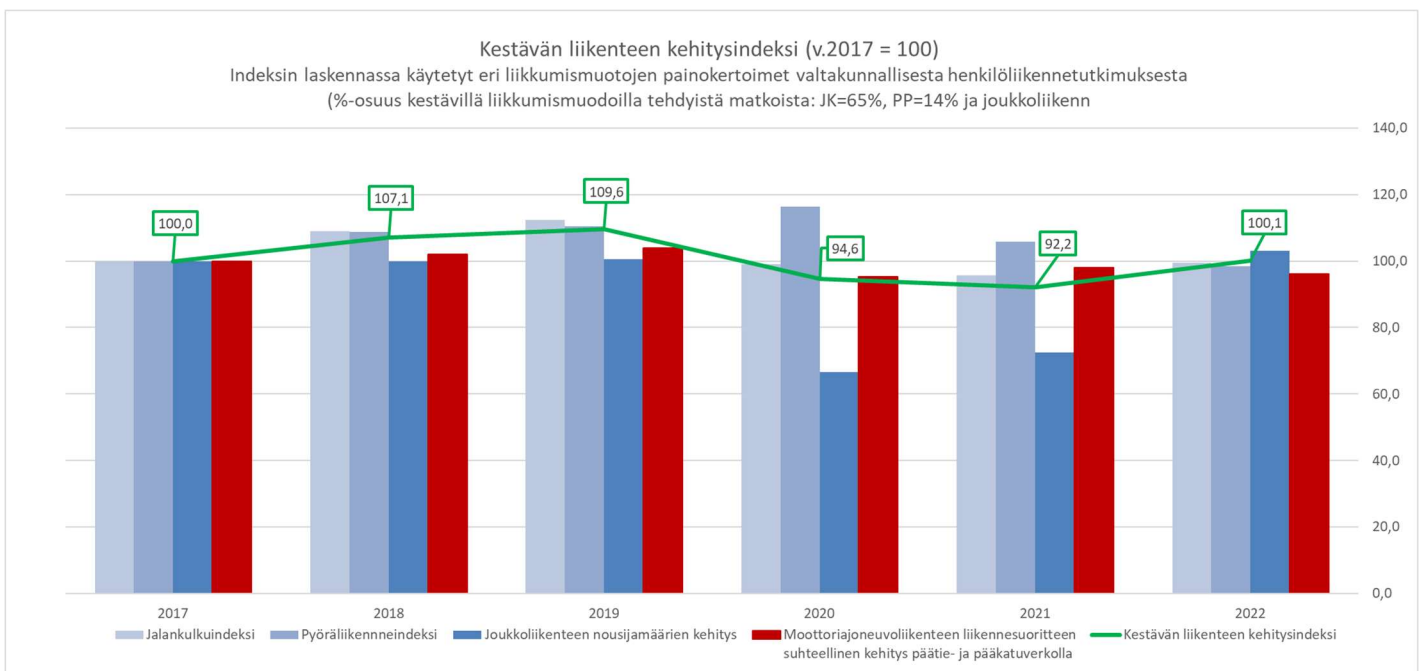


Kuva 22. Tampereen seudun joukkoliikenteen sopimusliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosina 2006–2022.

## 5. Eri liikkumismuotojen liikennemäärien kehitys

Eli liikkumismuotojen liikennemäärien ja joukkoliikenteen matkustajamäärien suhteellisesta kehityksestä kertovat kuvaajat on vertailun helpottamiseksi esitetty kootusti kuvassa 23.

Jalankulun, pyöräliikenteen sekä joukkoliikenteen tiedoista Tampereelle on laskettu kestävän liikenteen kehitystä kuvaava indeksi. Indeksien mukaan vuoden 2022 aikana kestäväillä liikkumismuodoilla tehtiin 8,6 prosenttia enemmän matkoja kuin edeltävänä vuonna 2021. Samalla ajanjaksolla autoliikenteen liikennesuorite vähentyi 2,0 prosenttia.



Kuva 23. Kestävän liikenteen kehitysindeksi sekä eri kulutusmuotojen liikenne- ja käyttäjämäärien muutokset vuosien 2017–2022 aikana.

### Lähteet:

- [1] Tilastokeskus
- [2] Traficom, tilastotietokanta
- [3] Väylävirasto, LAM-kirjat ja liikennemääräkartta





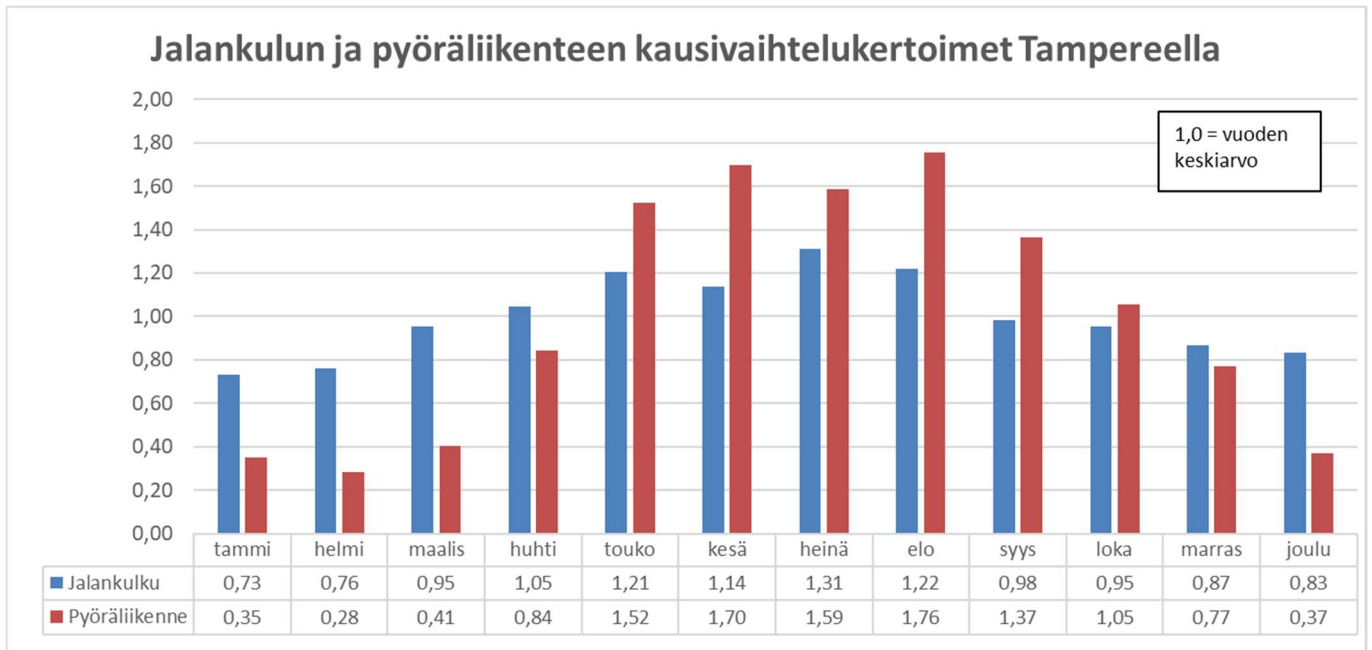
Autoliikenteen ajosuuntakohtaiset vuorokausiliikennemäärät Tampereen keskustassa 17.11.2022

- Merkintöjen selitys:  
 keskustan ajosuuntakohtaiset liikennemäärät
- alle 500 ajon/vrk
  - 500 - 2500 ajon/vrk
  - 2500 - 5000 ajon/vrk
  - 5000 - 7500 ajon/vrk
  - 7500 - 10000 ajon/vrk
  - 10000 - 15000 ajon/vrk
  - yli 15000 ajon/vrk

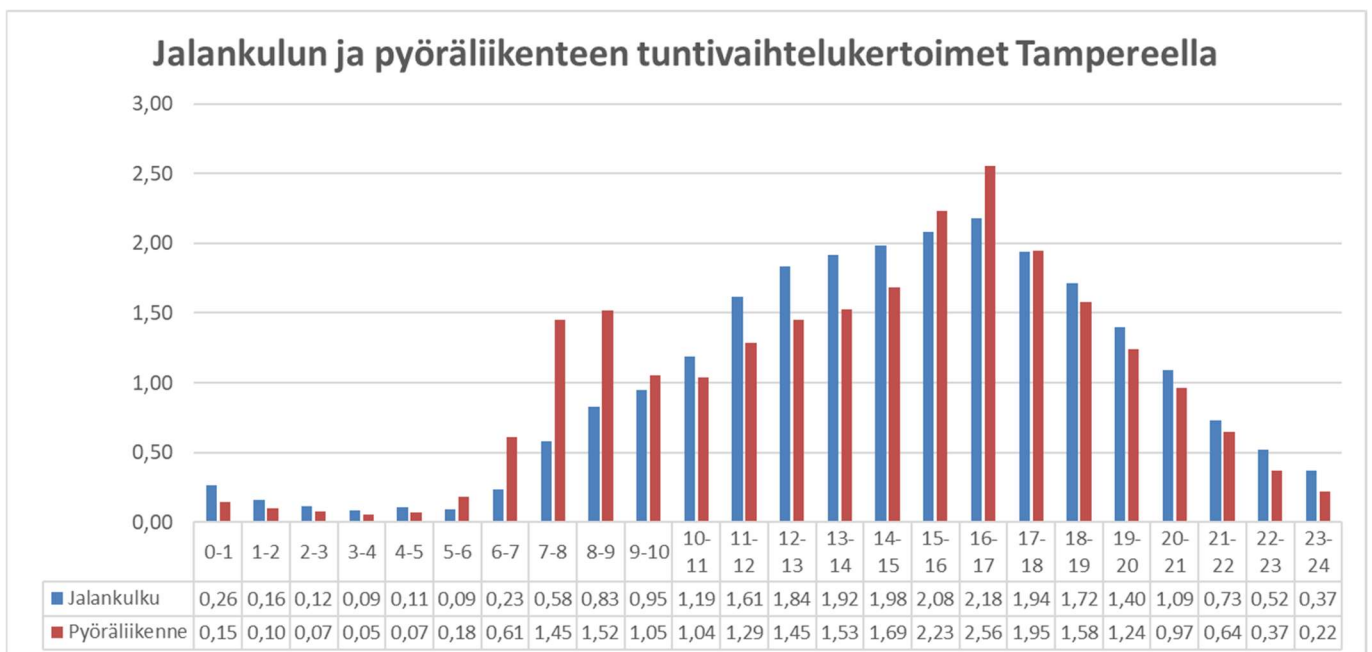


## LIITE 2. Jalankulun ja pyöräliikenteen kausi- ja tuntivaihtelukertoimet

Automaattisten jalankulku- ja pyöräliikenteen laskimien keräämistä tuloksista vuosilta 2018–2022 on Tampereelle määritetty jalankulun ja pyöräilyn kausi- ja tuntivaihtelukertoimet (kuvat 1-2.)



Kuva 1. Jalankulun ja pyöräliikenteen kausivaihtelukerroin.



Kuva 2. Jalankulun ja pyöräliikenteen tuntivaihtelukerroin.