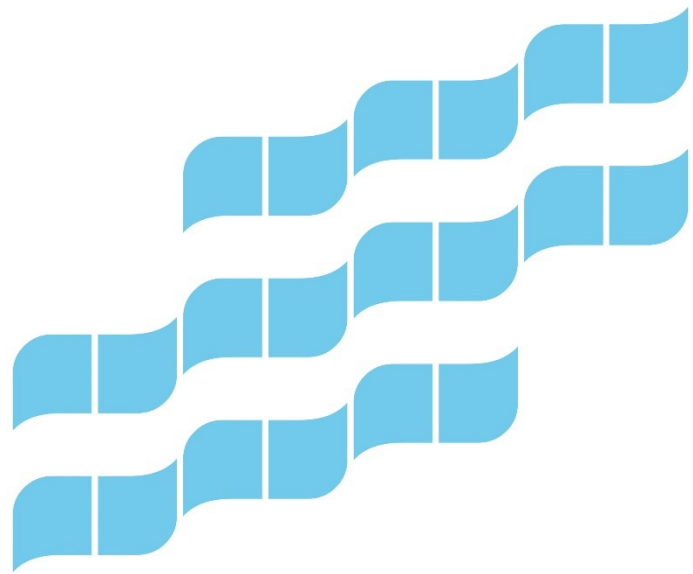


**TAMPERE.**  
FINLAND

**LIIKENTEEN KEHITYS TAMPEREELLA  
VUONNA 2021**  
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 PYÖRÄLIKENNE .....	10
3.1 Jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat .....	10
3.2 Vuoden 2021 laskennat .....	10
3.3 Säätilan vaikutus jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemääriin .....	10
3.4 Liikennemäärien kehitys Tammerkosken ylittävillä silloilla .....	11
3.5 Liikennemäärien kehitys Hämeenkadulla .....	13
3.6 Iltapäivän huipputunnin liikennemäärien kehitys muissa seurantapisteissä .....	15
3.7 Koneelliset jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat .....	17
4. JOUKKOLIKENNE .....	19
4.1 Joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys .....	19
4.2 Joukkoliikenteen kehityksen vaikutus muihin kulkutapoihin .....	20
LIITE 1. Keskustan ajosuuntakohtaiset liikennemäärät marraskuussa 2021 .....	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

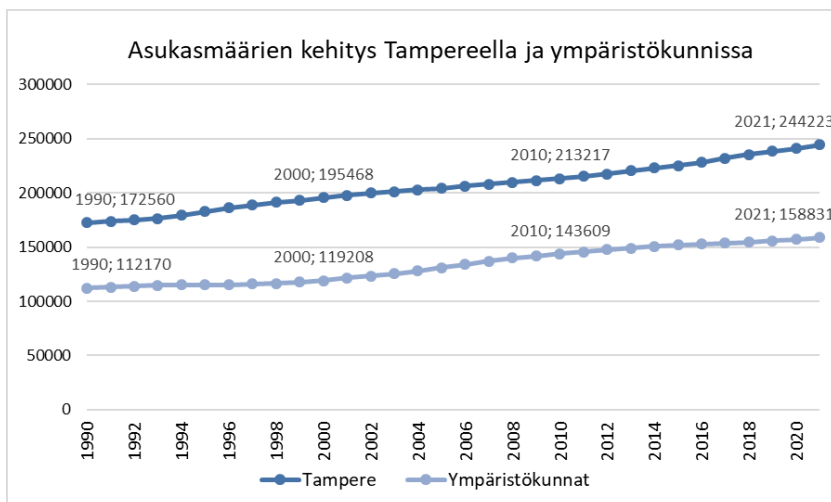
Kansikuva: Laura Vanzo / Visit Tampere



## 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 1990–2021. Väestön määrä on viimeisen kymmenen vuoden aikana kasvanut Tampereella 12,3 % ja Tampereen ympäristökunnissa (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Vesilähti ja Ylöjärvi) 7,6 %. Tampereen kaupunkiseudulla asui vuoden 2021 lopussa 403 054 asukasta.



Tampereen kaupungin väkiluku on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana 1,1 %–1,6 % vuodessa. [1]

Kuva 1. Asukasmäärien kehitys Tampereen kaupunkiseudulla.

### 1.2 Liikennemäärätietojen julkaisu

Kaupunki julkaisee keräämiään liikennemäärä- ja ajonopeustietoja avoimessa rajapinnassa ja karttapalvelu Oskarissa, jonka kautta tiedot ovat kaikkien nähtävillä.

Autoliikenteen osalta liikennemäärä- ja ajonopeustietoja on tähän mennessä julkaistu vuosilta 1998–2022. Tietoihin pääsee tutustumaan tämän linkin kautta: <https://kartat.tampere.fi/oskari>

Jalankulun ja pyöräliikenteen osalta liikennemäärätietoja on julkaistu vuosilta 1927–2022. Tuloksiin on mahdollista tutustua tämän Oskari-linkin kautta: <https://kartat.tampere.fi/oskari>

## 2. AUTOLIIKENNE

### 2.1 Autoliikenteen liikennelaskennat

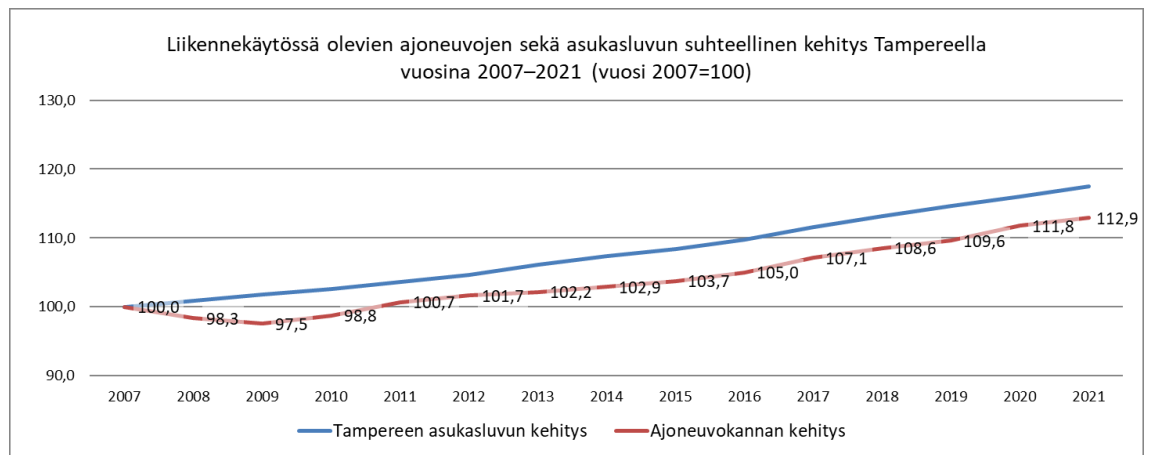
Moottoriajoneuvojen (tästä eteenpäin autoliikenteen) liikennemäärätietoja on kerätty Tampereella vuodesta 1926 alkaen. Vuodesta 1996 eteenpäin liikennemäärätietoja on kerätty käsinlaskentojen lisäksi automaattisilla liikennelaskimilla. Lyhytaikaisten liikennelaskentojen lisäksi liikennemäärätietoja on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

Vuoden 2021 aikana autoliikenteen liikennelaskentoja suoritettiin yhteensä 602 pisteessä. Näiden lisäksi ajonopeustietoja kerääviä nopeusnäyttötäuluja kierrätettiin vuoden 2021 aikana yhteensä 92 liikenteenrauhottamiskohteessa.

### 2.2 Ajoneuvokannan kehitys

Vuoden 2021 lopussa Tampereella oli liikennekäytössä yhteensä 108 340 ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 98 220. Ajoneuvokanta kasvoi 1048 ajoneuvolla eli noin 1,0 % vuoteen 2020 verrattuna. Samalla ajanjaksolla koko maan ajoneuvokanta kasvoi 0,4 %. Kuvassa 2 on esitetty ajoneuvokannan sekä asukasluvun suhteellista kehitystä Tampereella vuosina 2007–2021.

Liikennekäytössä olevien moottoripyörien määrä Tampereella on vuosien 2017–2021 välisenä aikana pienentynyt yli 10 %. Vuoden 2021 lopussa oli liikennekäyttöön rekisteröitynä yhteensä 4 865 moottoripyörää. [2]

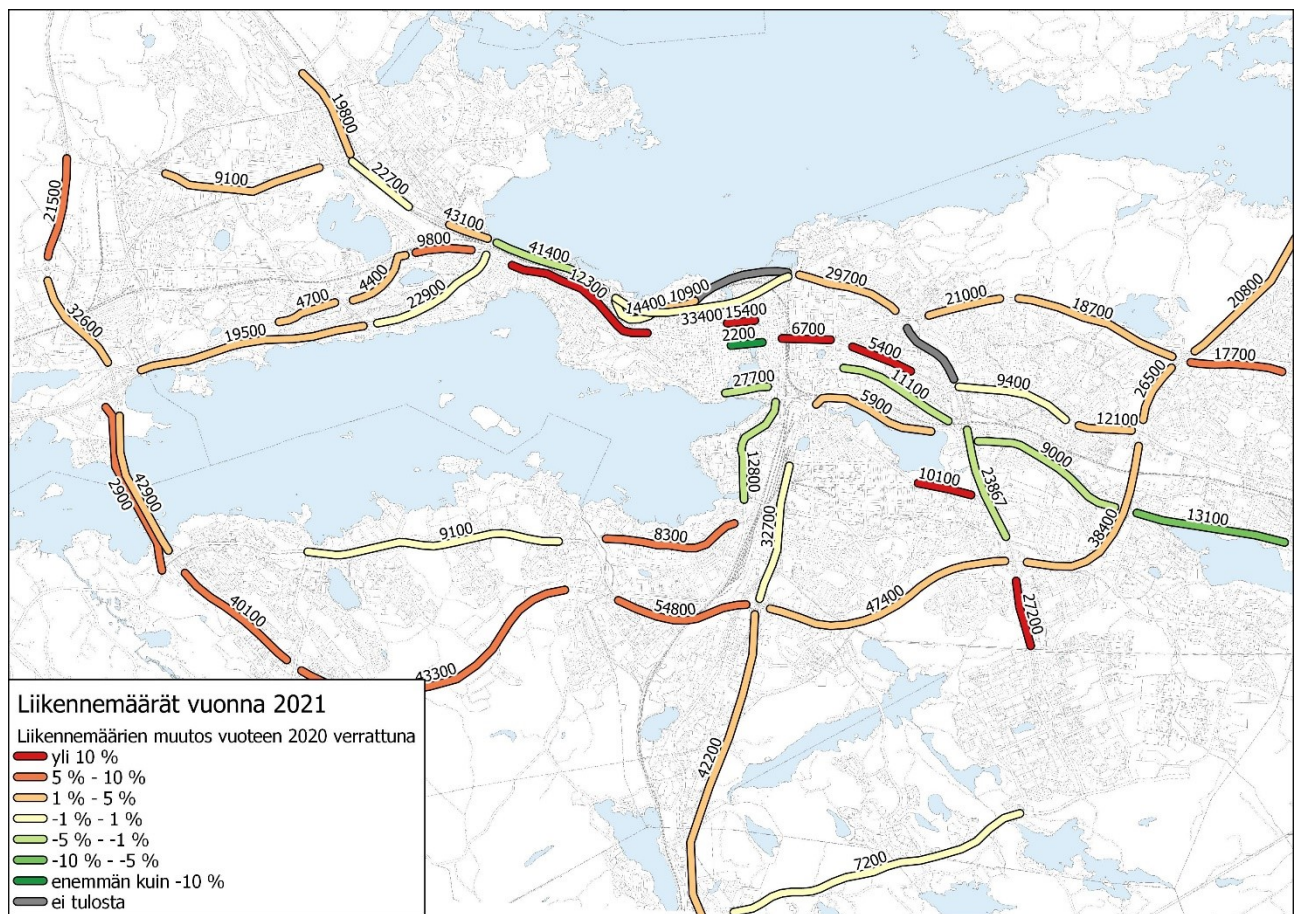


Kuva 2. Liikennekäytössä olevien ajoneuvojen sekä asukasluvun suhteellinen kehitys Tampereella vuosina 2000–2021 (vuosi 2007=100).

## 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 2021.

Vuoteen 2020 verrattuna vuoden 2021 liikennemäärät kohosivat lievästi lähes kaikilla seurannassa olevilla kaduilla. [3]

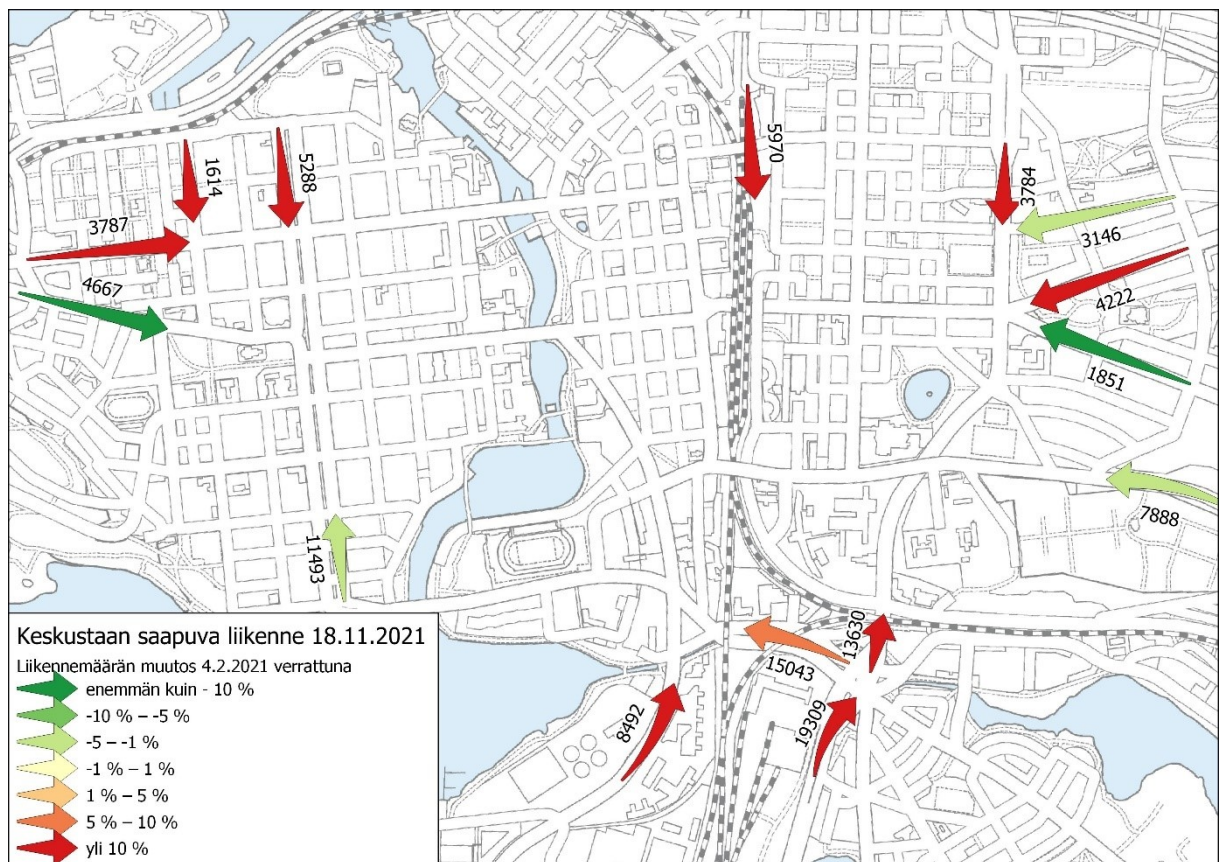


Kuva 3. Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) Tampereen kaupunkiseudulla 2021.

## 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 2021 ja niiden muutos helmikuuhun 2021 (ennen Sepänkadun sulkemista) verrattuna on esitetty kuvassa 4.

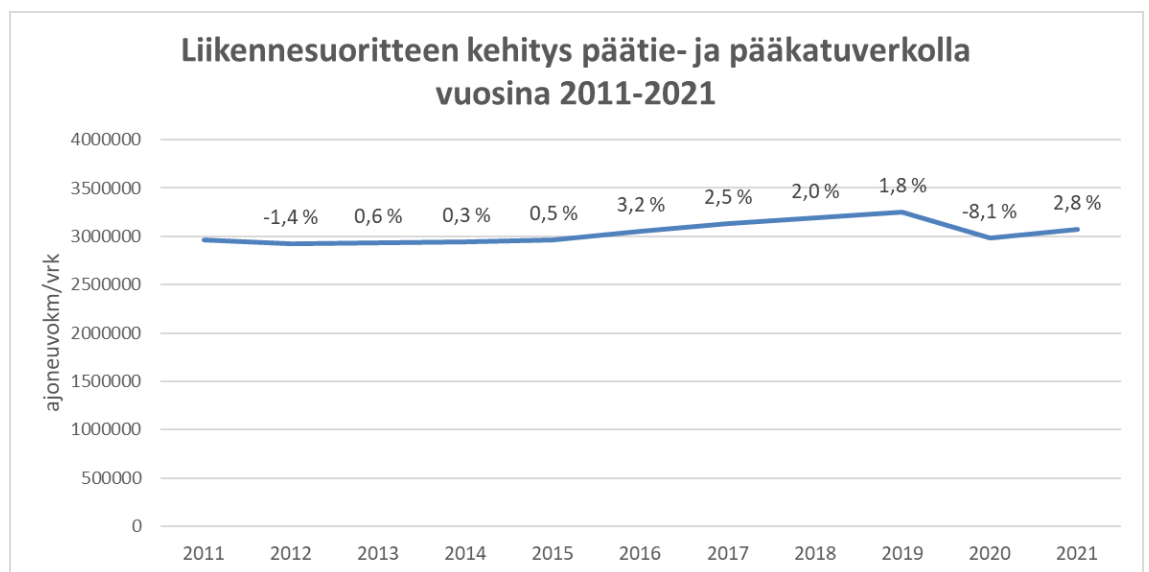


Kuva 4. Keskustaan saapuvan autoliikenteen määrät 18.11.2021 ja niiden muutos helmikuuhun verrattuna.

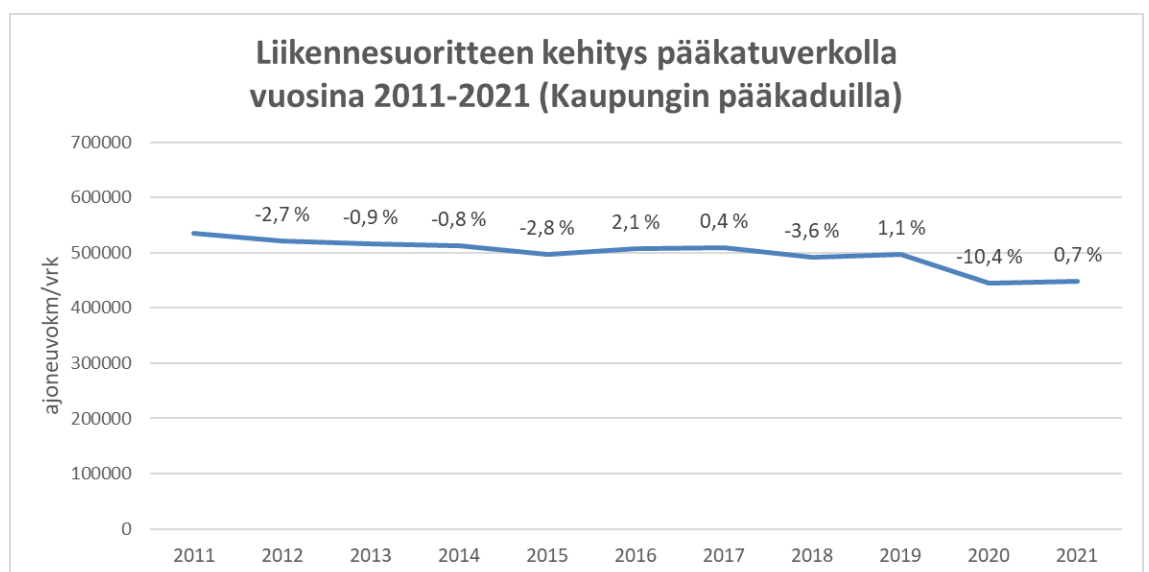
## 2.5 Liikennesuoritteiden kehitys

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 2011–2021. Liikennesuoritteiden liikennemäärätiedot on kerätty 62 pisteestä, joista 29 sijaitsee kaupungin katuverkolla.

Kokonaisliikennesuorite kasvoi vuonna 2021 noin 2,8 prosenttia vuoteen 2020 verrattuna. Kaupungin katuverkolla liikennesuorite kasvoi samalla tarkastelujaksolla 0,7 prosentilla. Kaupungin katuverkon liikennesuoritteiden kehitystä on esitetty tarkemmin kuvassa 6.



Kuva 5. Liikennesuoritteiden kehitys pääkatu- ja päätieverkolla.

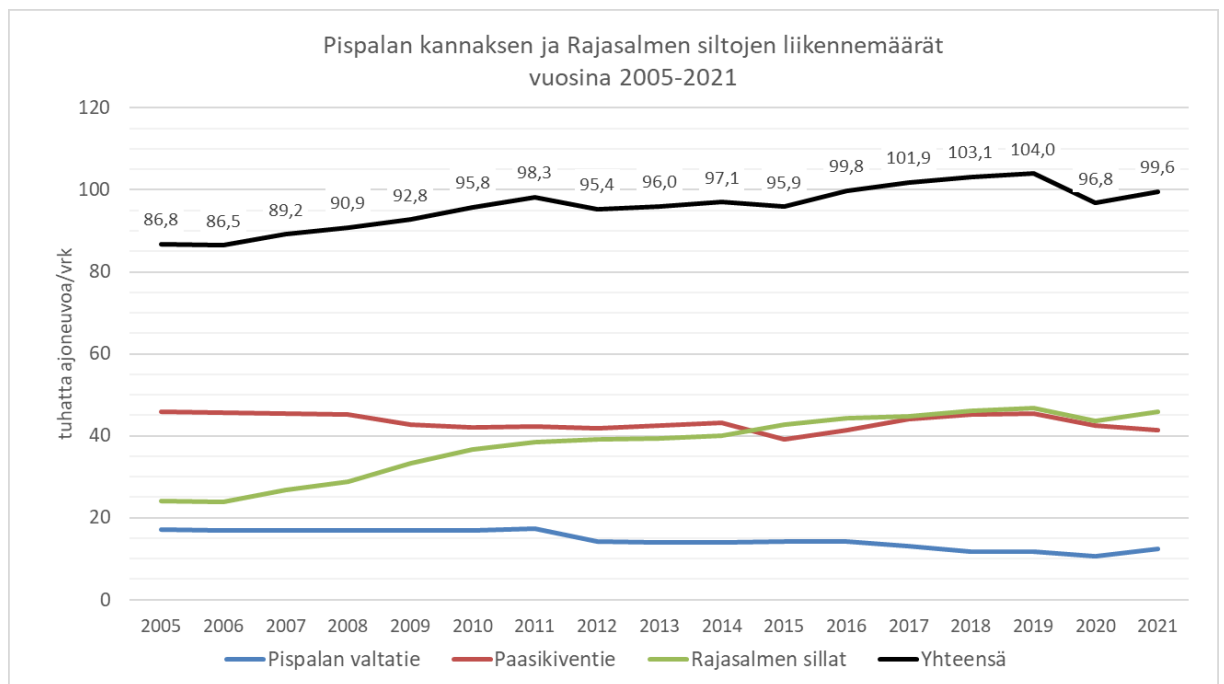


Kuva 6. Liikennesuoritteiden kehitys kaupungin pääkatuverkolla.

## 2.6 Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärät

Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen ylittävän liikenteen määrä vuonna 2021 kohosi 2,9 prosentilla vuoteen 2020 verrattuna. Koronapandemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna liikenteen määrä vuonna 2021 oli 4,6 prosenttia vähäisempi.

Vuonna 2021 Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen yhteenlaskettu KVL oli 99 600 ajon/vrk. Kuvassa 7 on esitetty Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärien kehitys vuosina 2005–2021.



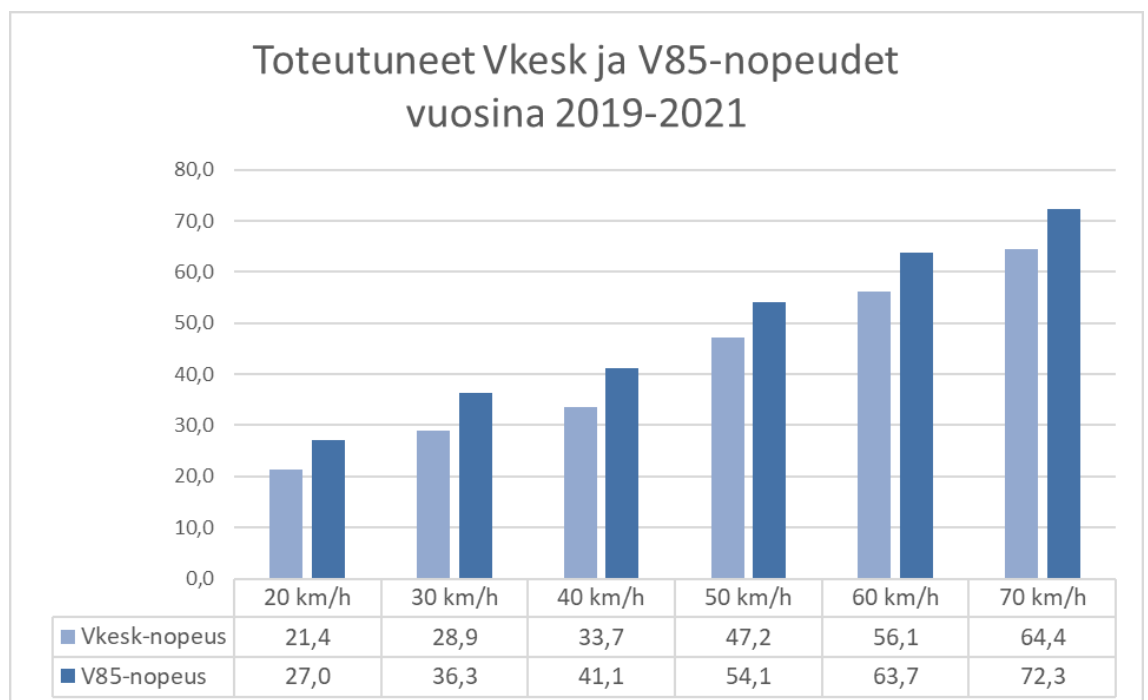
Kuva 7. Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärä vuosina 2005–2021.



## 2.7 Nopeusmittaukset katuverkolla

Automaattisista liikennelaskimista ja nopeusnäyttötauluista saadaan liikennemäärätietojen lisäksi ajoneuvojen ajonopeustietoja. Vuosina 2019–2021 laitteilla on tehty mittauksia yhteensä 1014 pisteessä. Pääosa mittauksista on suoritettu kohteissa, joihin kuntalaiset ovat toivoneet liikenteenrauhottamistoimenpiteitä.

Automaattilaskennoista vuosina 2019–2021 kerättyjä toteutuneita Vkesk (keskinopeus) ja V85 (nopeus, jonka 85 % ajoneuvoista alittaa) nopeuksia on esitetty kuvassa 8. Vuosina 2019–2021 tehdyissä mittauksissa V85-nopeus on ollut keskimäärin 3,9 km/h korkeampi kuin alueella voimassa ollut nopeusrajoitus.



Kuva 8. Vkesk- ja V85-nopeuksia Tampereella vuosina 2019–2021.

### 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. Siirrettäviä automaattilaskimia kierrätetään jalankulun ja pyöräilyn väylillä sekä suojateilla lähtötietotarpeiden mukaan.

#### 3.2 Vuoden 2021 laskennat

Vuonna 2021 Tampereella kerättiin jalankulun ja pyöräliikenteen laskentatietoja yhteensä 738 pisteestä. Laskentatuloksista 419 kerättiin käsin laskentana ja 319 automaattilaskimien avulla. (Laskentamäärissä kiinteä automaattilaskin on huomioitu yksittäisenä laskentapisteenä)

Laskennat sijoituivat pääosin jalankulku- ja pyöräilyväylille, joissa suoritettiin yhteensä 417 laskentaa. Laskennoista 102 sijoittui ajoradoille ja loput 219 laskentaa sijoituivat suojateille.

#### 3.3 Säätilan vaikutus jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemääriin

Sääolosuhteilla on suurempi vaikutus pyöräilijämääriin kuin jalankulkijämääriin. Keväällä 2015 tehdyn selvityksen mukaan sateinen sää vähentää 15 °C:n lämpötilassa pyöräilijämäärää noin 17 %. (Kandidaatintyö, Katja Moilanen v. 2015)

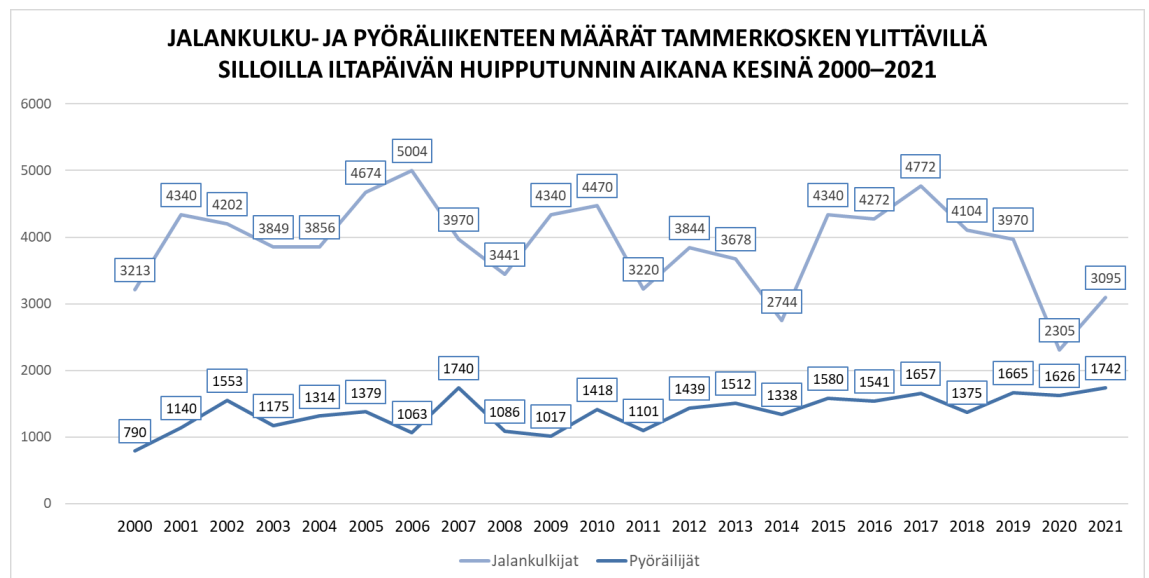
### 3.4 Liikennemäärien kehitys Tammerkosken ylittävillä silloilla

Tammerkosken ylittävien siltojen jalankulun ja pyöräliikenteen kesäpäivän iltapäivän huipputunnin liikennemäärät ovat olleet vuosien 2017-2021 laskennoissa keskimäärin 3 650 jalankulkijaa/huipputunti ja 1 600 pyöräilijää/huipputunti. (Kuva 9).

Kesän 2021 laskennassa pyöräliikenteen määrä Tammerkosken ylittävillä silloilla iltapäivän huipputunnin aikana oli 1 742 pyöräilijää. Vuoteen 2020 verrattuna pyöräliikenteen määrät nousivat seitsemällä prosentilla. Pyöräliikenteen määrä kesän 2021 laskennassa oli noin 8 prosenttia vuosien 2017-2021 laskentatulosten keskiarvoa korkeampi.

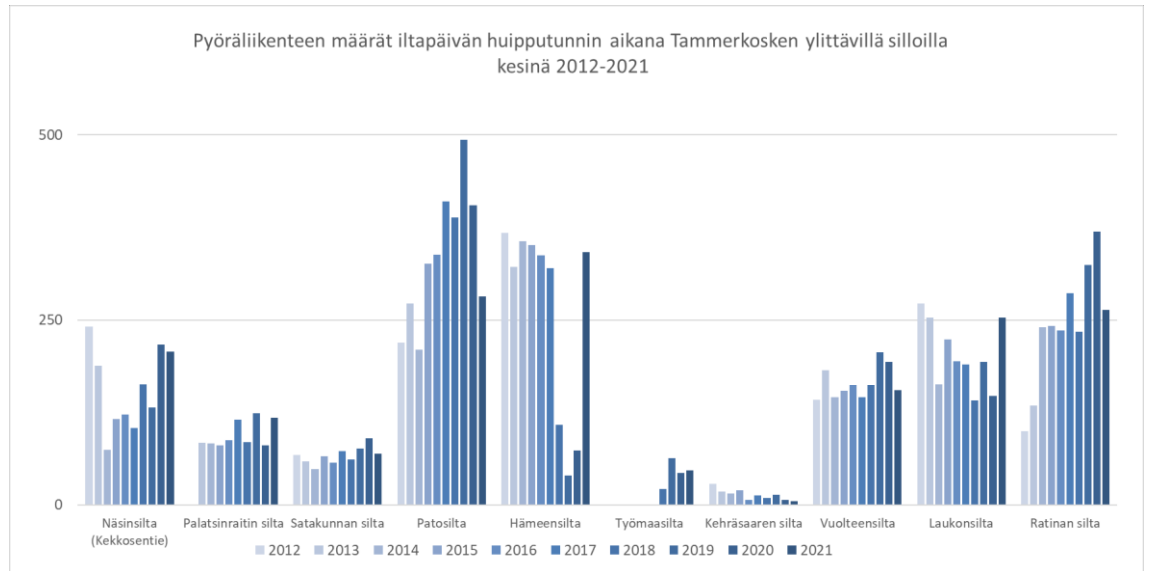
Jalankulkijoiden määrä kesän 2021 laskennassa Tammerkosken ylittävillä silloilla oli 3095 jalankulkijaa/huipputunti. Vuoteen 2020 verrattuna jalankulkijoiden määrä Tammerkosken ylittävillä silloilla nousi iltapäivän huipputunnin aikana 34 prosentilla. Jalankulkijoiden määrä kesän 2021 laskennassa oli noin 15 prosenttia vuosien 2017-2021 keskiarvoa matalampi.

Kuvassa 10 esitetyissä tuloksissa on huomioitava, että kesien 2011 ja 2014 siltalaskennat suoritettiin keskimääräistä sateisimmassa olosuhteissa ja keväästä 2020 alkaen liikennemääriin on vaikuttanut koronapandemia.



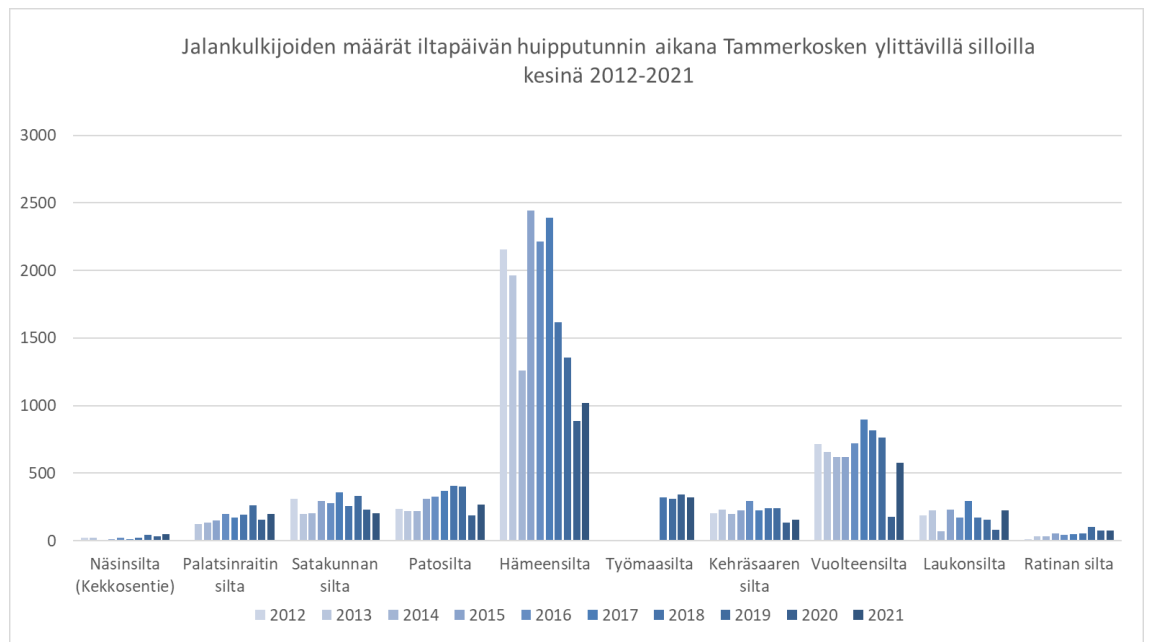
Kuva 9. Tammerkosken ylittävien siltojen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät huipputunnin aikana kesinä 2000–2021.

Pyöräliikenteen jakautuminen iltapäivän huipputunnin aikana Tammerkosken ylittävillä silloilla on esitetty kuvassa 10. Kesän 2021 laskennoissa Hämeensilta nousi 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 2012–2021.

Jalankulkijoiden jakautuminen iltapäivän huipputunnin aikana Tammerkosken ylittävillä silloilla on esitetty kuvassa 11. Kuvasta erottuu vuosina 2018-2020 käynnissä olleesta Hämeensillan työmaasta huolimatta Hämeenkadun rooli tärkeimpänä kävely-yhteytenä Tammerkosken yli. Kesän 2021 laskennassa 33 prosenttia jalankulkijoista ylitti Tammerkosken Hämeensiltaa pitkin.



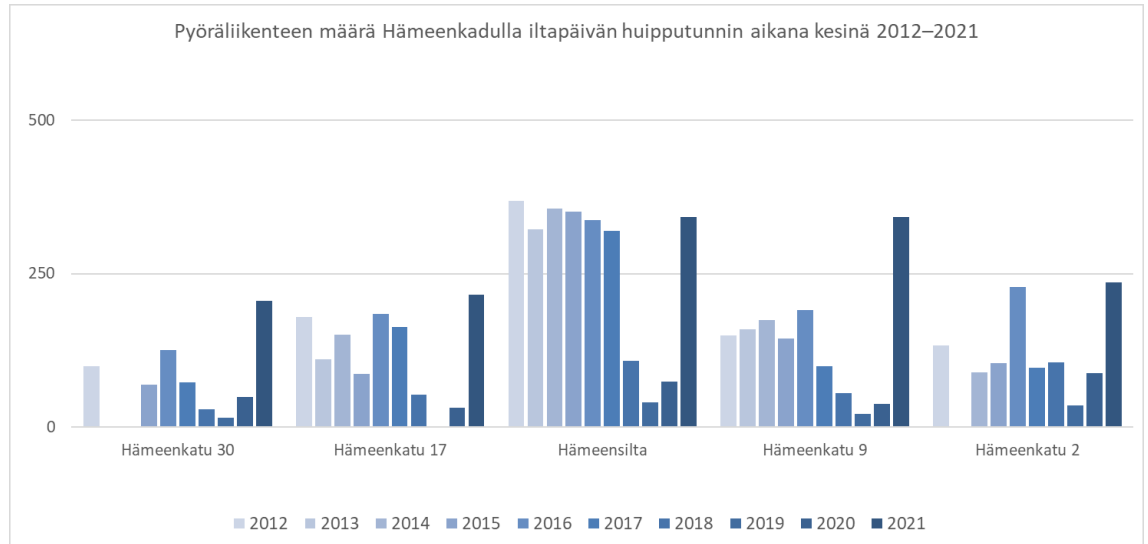
Kuva 11. Jalankulkijoiden määrä Tammerkosken ylittävillä silloilla huipputunnin aikana kesinä 2012–2021.

### 3.5 Liikennemäärien kehitys Hämeenkadulla

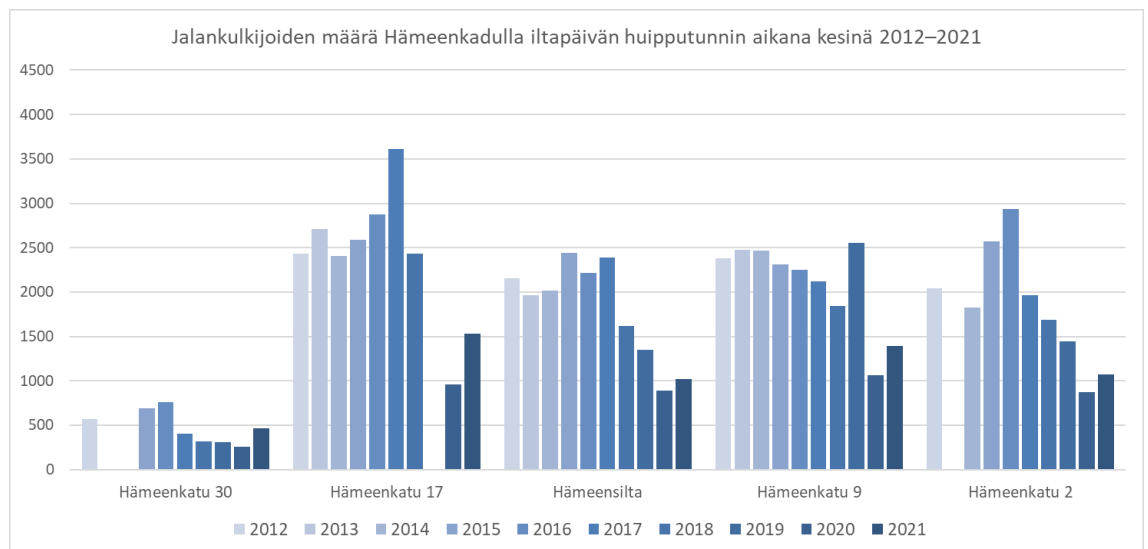
Hämeenkadun uusien pyöräkaistojen valmistumisen myötä pyöräliikenteen liikennemäärä kesän 2021 laskennassa nousi lähes viisinkertaiseksi kesään 2020 tilanteeseen verrattuna. Vuosien 2012-2021 keskiarvoon verrattuna pyöräliikenteen määrä kesän 2021 laskennassa oli noin 71 prosenttia keskiarvoa suurempi.

Jalankulkijoiden määrät kesän 2021 laskennoissa olivat keskimäärin 35 prosenttia korkeampia kuin kesällä 2020 tehdyssä laskennassa. Vuosien 2012-2021 keskiarvoon verrattuna jalankulkijoiden määrä kesän 2021 laskennassa oli noin 39 prosenttia keskiarvoa vähäisempi.

Hämeenkadun viidessä laskentapistessä liikkui kesän 2021 huipputuntilaskennan aikana yhteensä 5481 jalankulkijaa, 993 polkupyöräilijää ja 345 sähköpotkulautailijaa. Tarkemmin laskentapisteiden tuloksia on esitetty kuvissa 12-14.

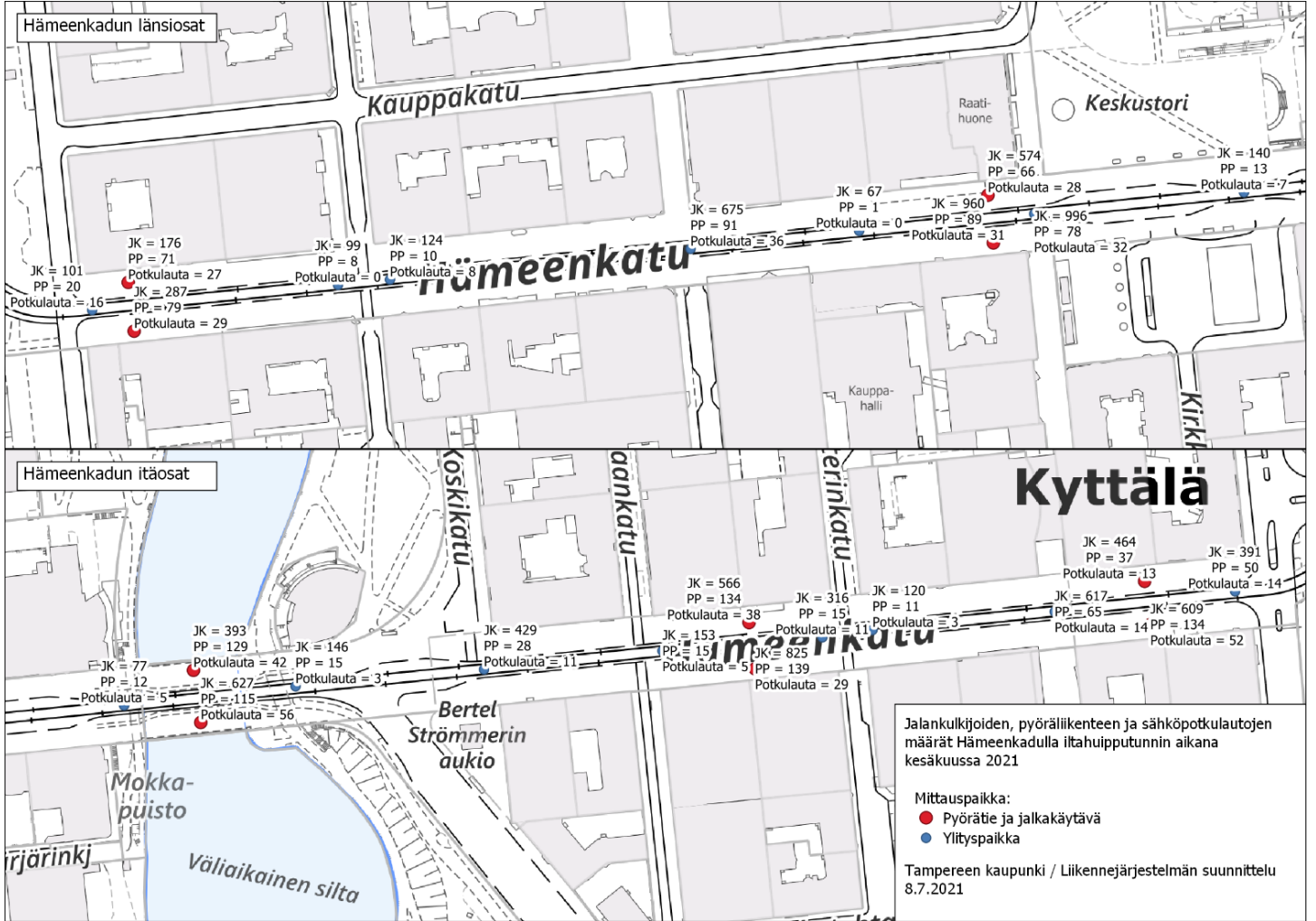


Kuva 12. Pyöräliikenteen määrä Hämeenkadulla huipputunnin aikana kesinä 2012–2021.



Kuva 13. Jalankulkijoiden määrä Hämeenkadulla huipputunnin aikana kesinä 2012–2021

Kesän 2021 laskennoissa selvitettiin poikkileikkauslaskentojen lisäksi myös Hämeenkadun uusien ylityspaikkojen käyttäjämääriä. Iltapäivän huipputunnin aikana Hämeenkadun ylitti yhteensä 4451 jalankulkijaa, 432 polkupyöräilijää ja 165 sähköpotkulautailijaa. Ylityspaikkalaskentojen tarkemmat tulokset on esitetty kuvassa 14.



Kuva 14. Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja sähköpotkulautoilijoiden määrä huipputunnin aikana kesällä 2021

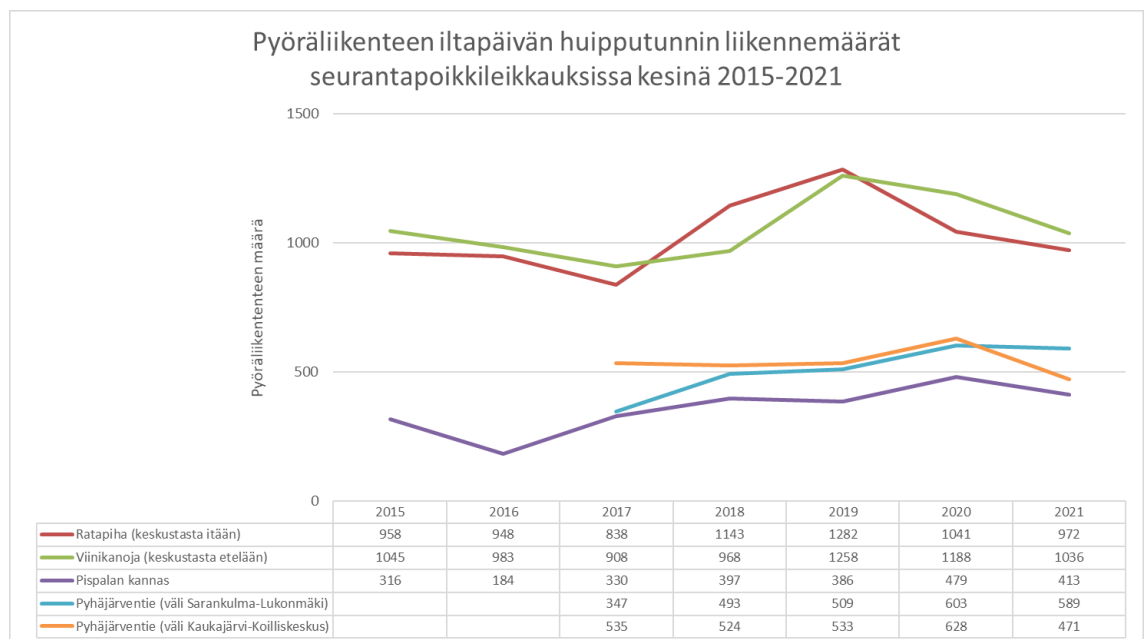
### 3.6 Iltapäivän huipputunnin liikennemäärien kehitys muissa seurantapisteissä

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.

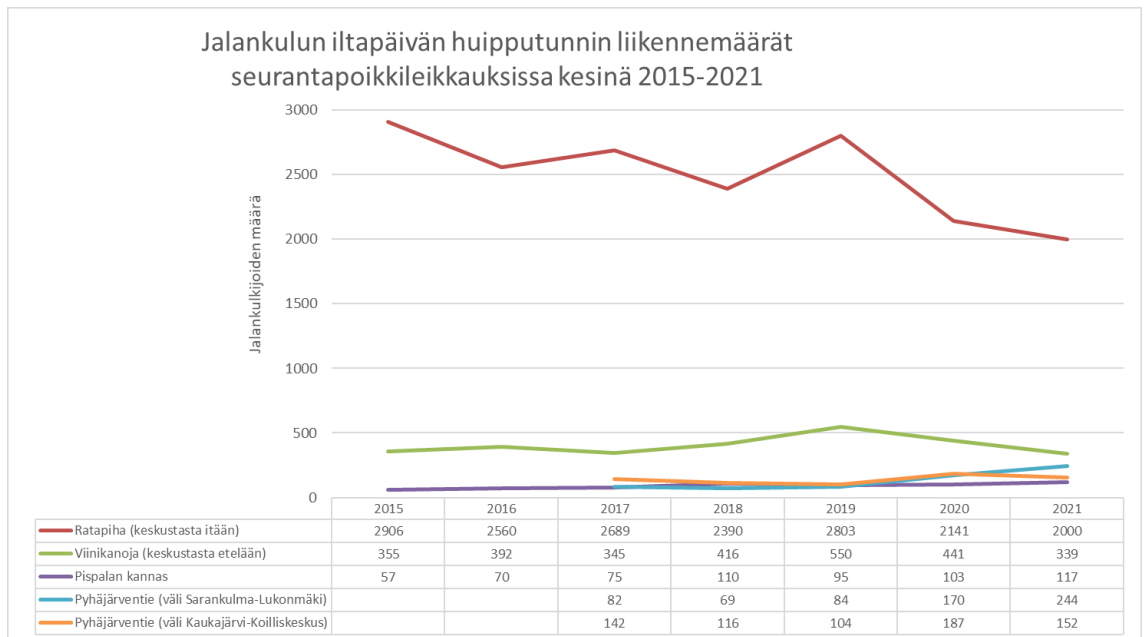
Kesällä 2021 tehdystä laskennasta pyöräliikenteen määrät olivat Pispalan kannaksella ja Pyhäjärventien eteläisessä poikkileikkauksessa (välillä Sarankulma-Lukonmäki) noin 20 prosenttia aiempien vuosien keskiarvoa korkeampia. Eniten pyöräliikenteen määrät ovat laskeneet Pyhäjärventien itäisessä poikkileikkauksessa (välillä Kaukajärvi-Koilliskeskus), jossa pyöräilijämäärät olivat noin 15 prosenttia keskiarvoa pienempiä. (kuva 15)

Kesän 2021 laskennassa jalankulkijoiden määrät olivat Pyhäjärventien eteläisessä poikkileikkauksessa (+141 %) ja Pispalan kannaksella (+38 %) selvästi aiempien vuosien keskiarvoa korkeammalla tasolla. Eniten jalankulkijamäärät laskivat Ratapihan ja Viinikanojan poikkileikkauksissa, joissa jalankulkijoiden määrät olivat noin 20 prosenttia aiempien vuosien keskiarvon alapuolella. (kuva 16)

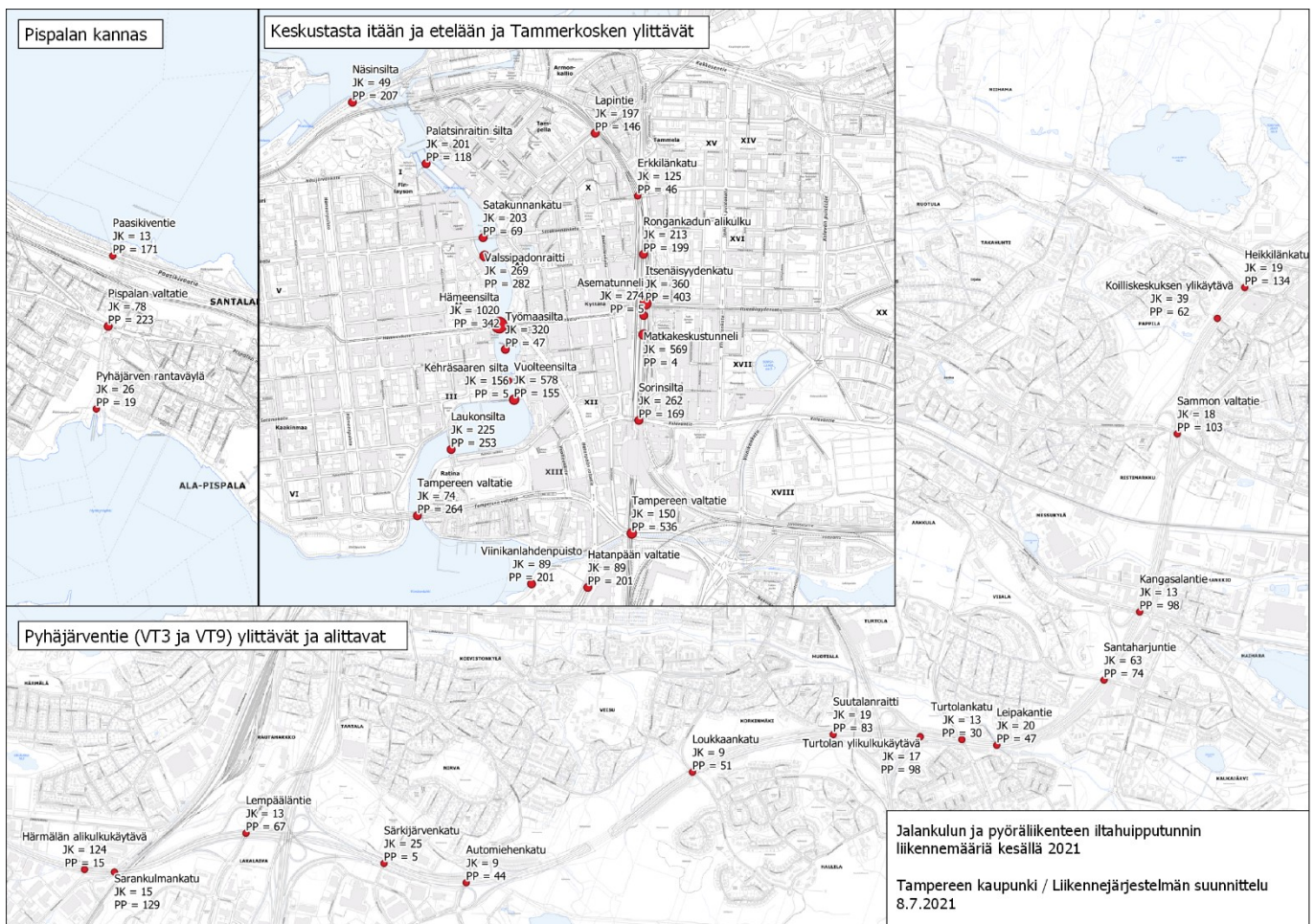
Yksittäisten laskentapisteiden liikennemääriä kesän 2021 laskennassa on esitetty kuvassa 17.



Kuva 15. Pyöräliikenteen määrät seurantapoikkileikkauksissa huipputunnin aikana kesinä 2015–2021.



Kuva 16. Jalankulkijoiden määrät seurantapoikkileikkauksissa huipputunnin aikana kesinä 2015–2021.



Kuva 17. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät iltapäivän huipputunnin aikana kesän 2021 laskennassa.

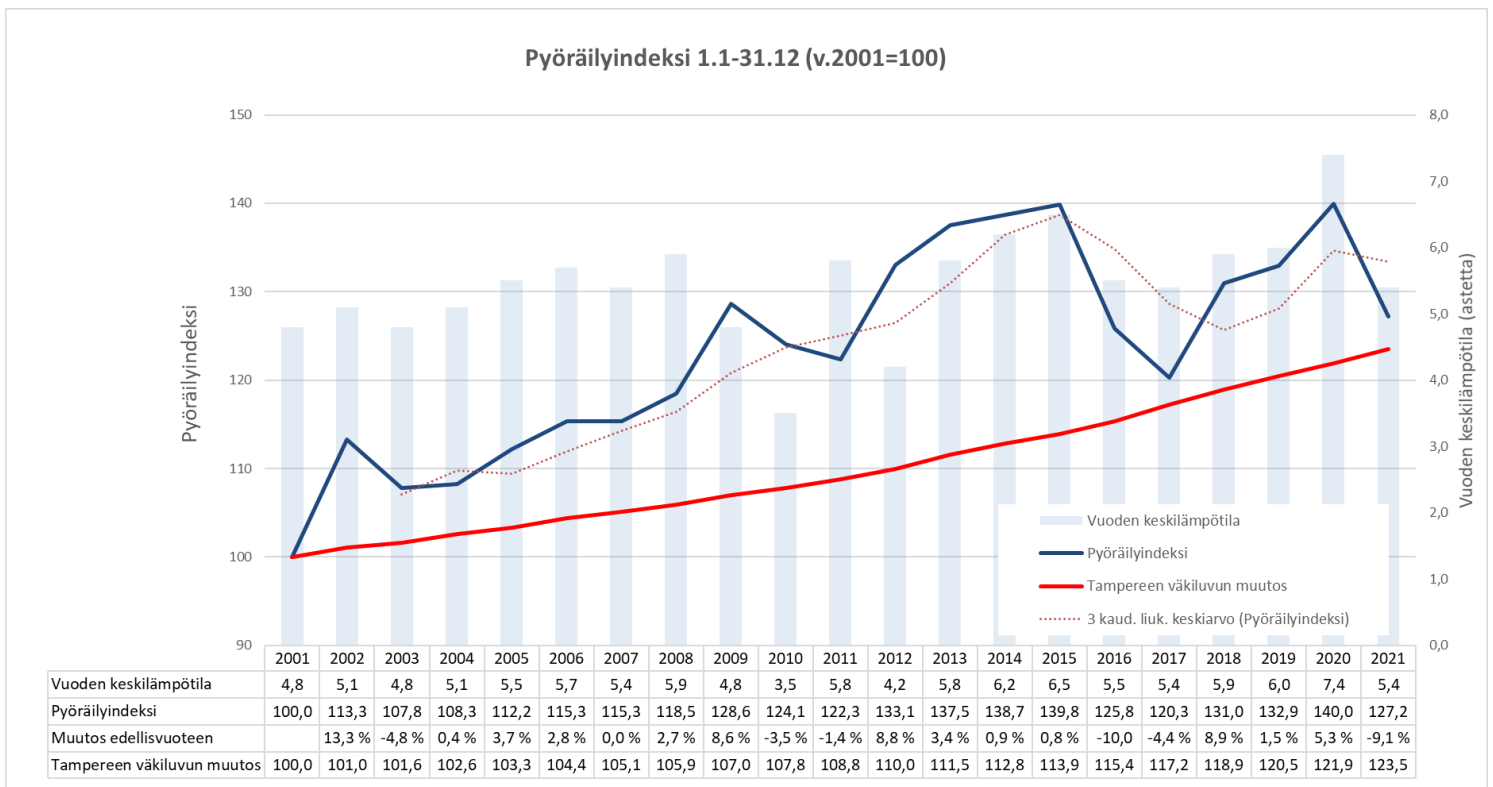


### 3.7 Koneelliset jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat

2000-luvun alusta lähtien pyöräliikenteen määriä on laskettu koneellisten mittauspisteiden avulla. Käytössä olevista laskentapisteistä 28 perustuu liikennevaloliittymien yhteydessä oleviin induktiosilmukoihin ja 11 pistettä Ecocounter-automaattilaskimiin.

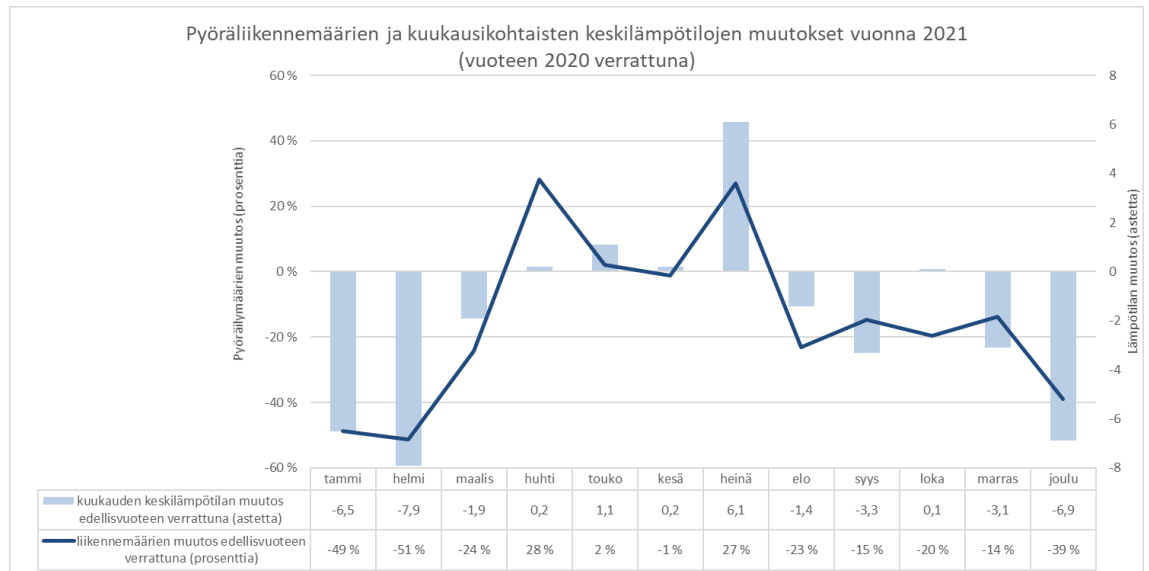
Mittauspisteistä saatujen tulosten perusteella on laskettu pyöräliikenteen määrän kehitystä kuvaava indeksi. Pyöräilyindeksistä on havaittavissa, että pyöräliikenteen liikennemäärien kehityssuunta on hyvin pitkälle seurannut vuoden keskilämpötilan muutosta. Poikkeuksen tähän tuo vuodet 2009 ja 2012,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

2000-luvun aikana kerättyjä pyöräilyn liikennemääriä tarkasteltaessa havaitaan, että pyöräliikenteen määrän kasvu on ollut selvästi kaupungin väkiluvun kasvua nopeampaa.



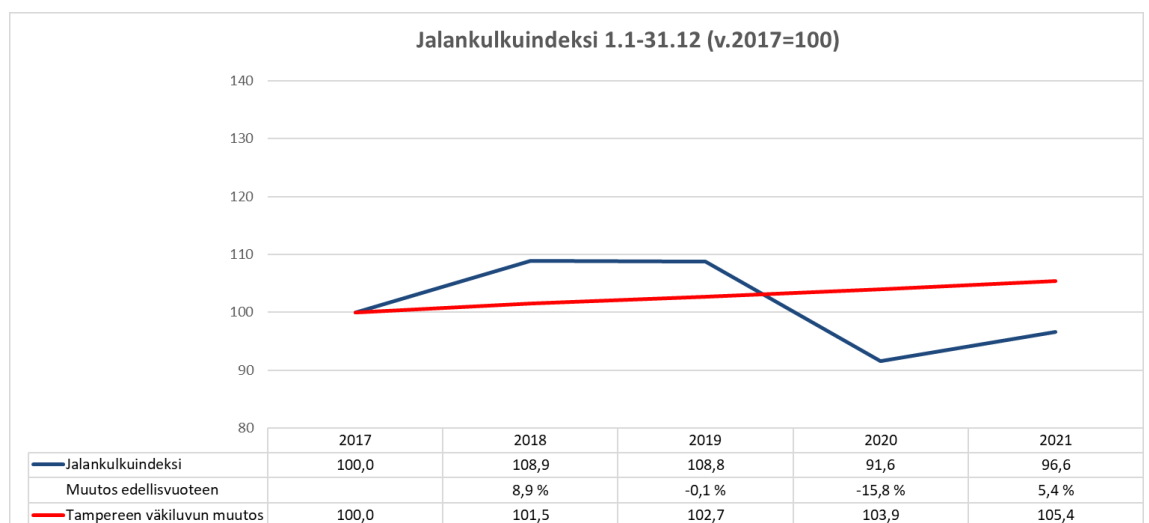
Kuva 18. Pyöräliikenteen määrän suhteellinen kehitys (vuosi 2001=100).

Kuvassa 19 on esitetty vuoden 2021 pyöräilymäärien kuukausikohtaiset muutokset edellisvuoteen verrattuna. Kuvasta on havaittavissa, että edellisvuotta selkeästi kylmemmän talvipyöräilykauden aikana pyöräliikenteen määrät vähentyivät peräti 49,9 prosenttia. Pyöräilyn kesäkaudella (huhti-syyskuu) pyöräilymäärät pysyivät lähes samalla tasolla (-0,2%) kuin kesällä 2020.



Kuva 19. Pyöräilymäärien kuukausikohtaiset muutokset vuonna 2021 verrattuna vuoteen 2020.

Kaupungin katuverkolle asennetuista pyöräliikenteen laskimista 11 kappaletta kerää pyöräliikenteen tietojen lisäksi myös jalankulkijoiden liikennemäärätietoa. Näistä liikennemääristä on koostettu jalankulkijoiden liikkumista kuvaava kehitysindexi. Pääasiassa keskusta-alueelle sijoittuvien laskimien keräämien tietojen mukaan jalankulkijamäärät nousivat vuonna 2021 yhteensä 5,4 prosenttia vuoteen 2020 verrattuna (kuva 20).



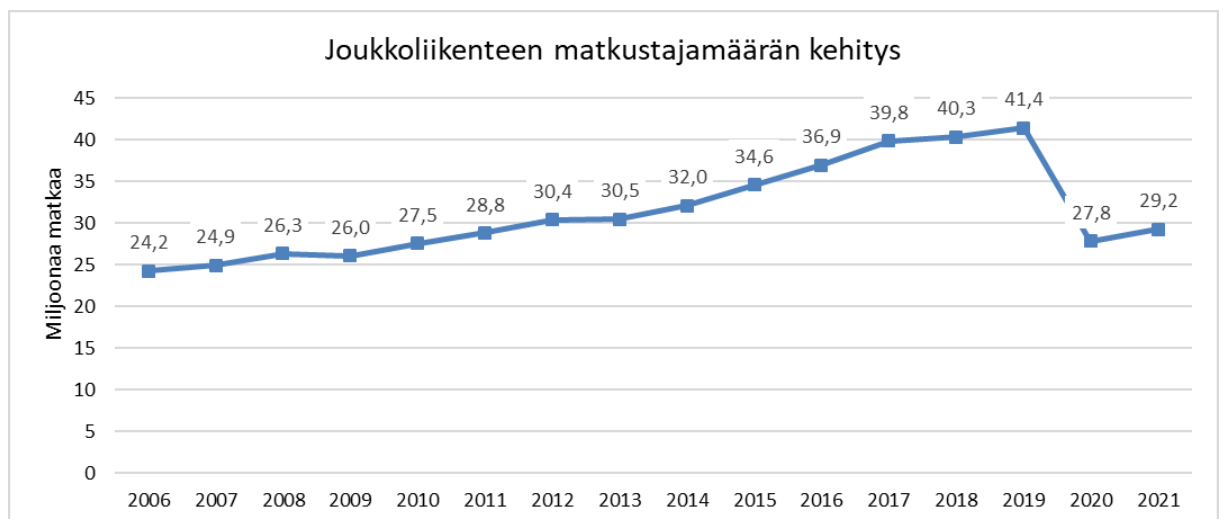
Kuva 20. Jalankulun määrän suhteellinen kehitys (vuosi 2017=100).

## 4. JOUKKOLIIKENNE

### 4.1 Joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys

Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät nousivat vuoden 2021 aikana 1,4 miljoonalla (5 prosenttia) kokonaismäärän laskiessa 29,2 miljoonaan matkaan. Päivittäisiksi käyttäjämääräksi muunnettuna vuonna 2021 seudun joukkoliikenteellä tehtiin keskimäärin 80 000 matkaa päivässä. Ennen koronapandemian alkua matkustajia oli päivässä keskimäärin 113 000 kappaletta.

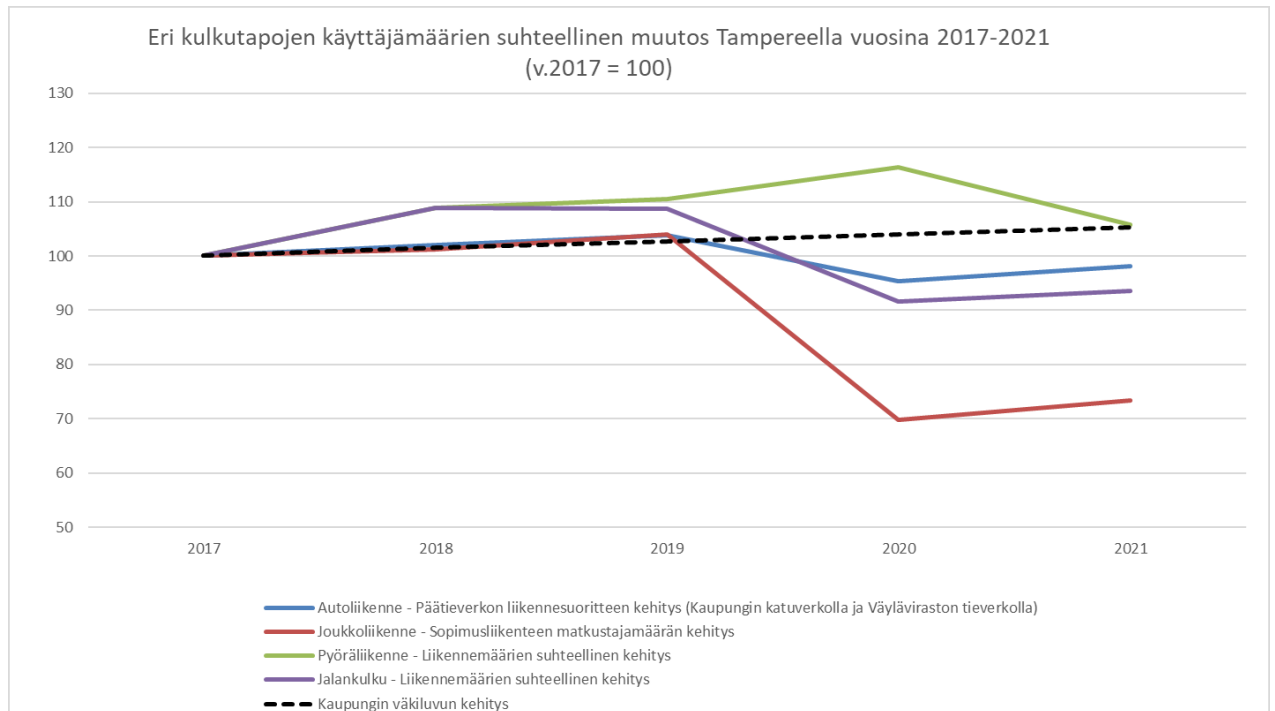
Kuvassa 22 on esitetty Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosien 2006-2021 aikana. Kuvaajaa tarkasteltaessa on huomioitavaa joukkoliikenteen toimialueen laajeneminen seudulliseksi kesällä 2014.



Kuva 22. Tampereen seudun joukkoliikenteen sopimusliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosina 2006–2021.

## 4.2 Joukkoliikenteen kehityksen vaikutus muihin kulkutapoihin

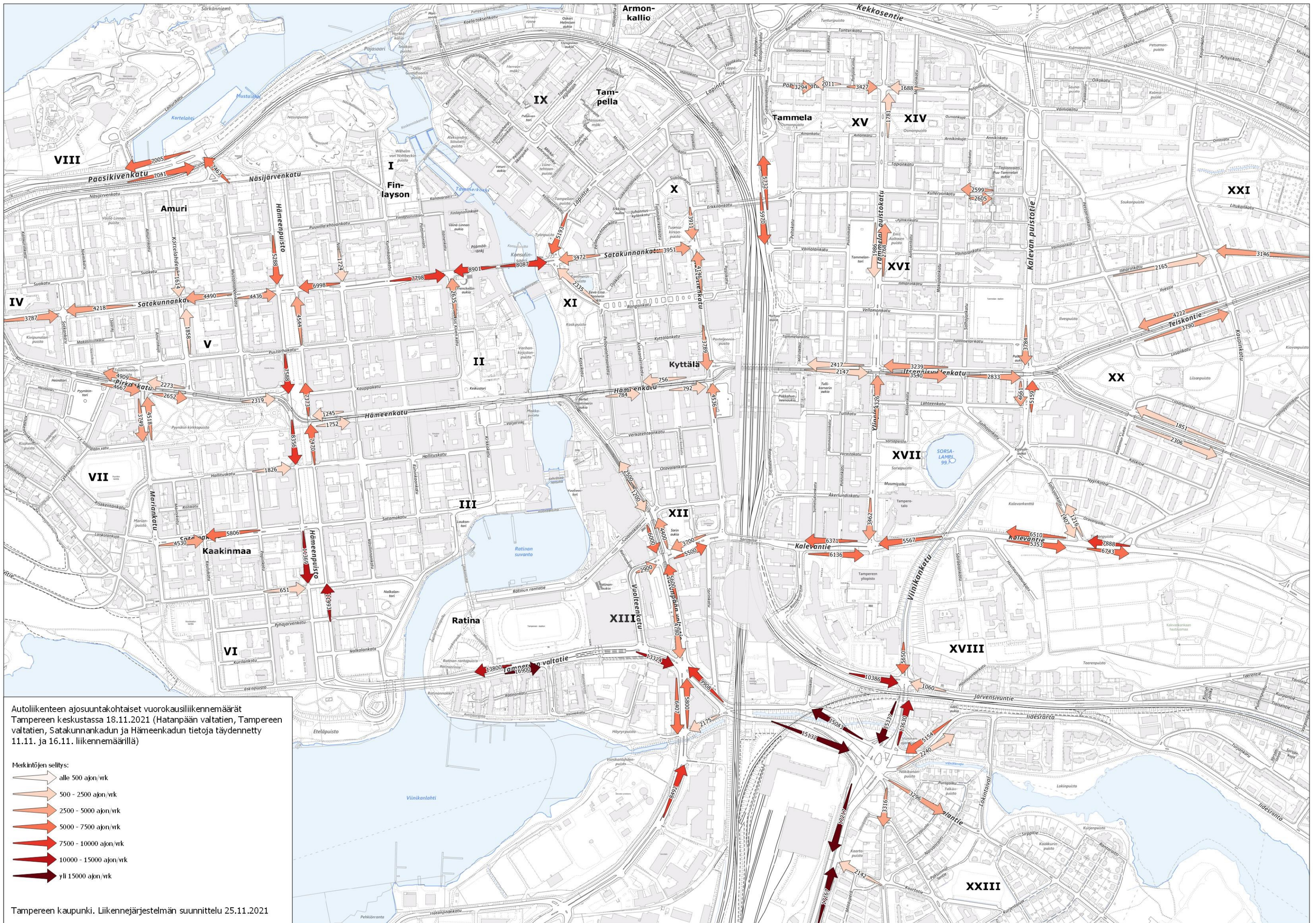
Alkuvuodesta 2020 alkanut pandemia vähensi joukkoliikenteen nousijamääriä vuosina 2020 ja 2021 noin 30 prosentilla pandemian edeltävään aikaan verrattuna. Joukkoliikenteen käyttäjämäärien lasku edesauttoi vuonna 2020 pyöräliikenteen liikennemäärien nousua 2000-luvun ennätystasolle. Tarkemmin eri kulkutapojen suhteellisia muutoksia on esitetty kuvassa 23.



Kuva 23. Eri kulkutapojen liikenne- ja käyttäjämäärien muutokset vuosien 2017–2021 aikana.

Lähteet:

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

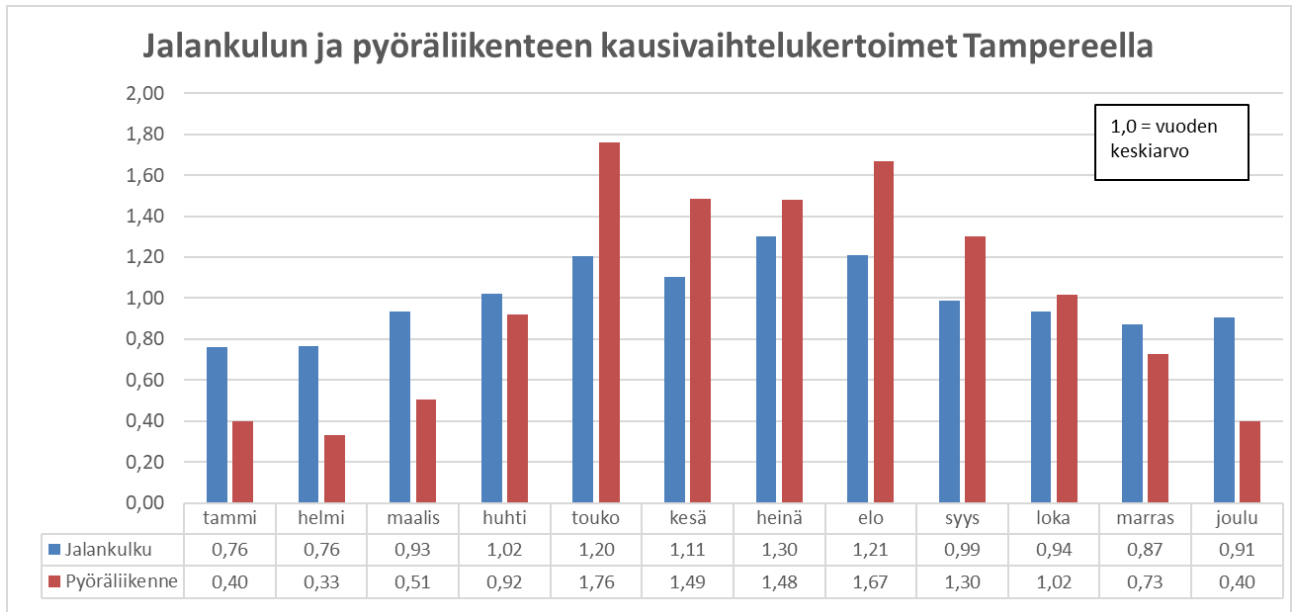


Autoliikenteen ajosuuntaakohtaiset vuorokausiliikennemäärät Tampereen keskustassa 18.11.2021 (Hatanpään valtatie, Tampereen valtatie, Satakunnankadun ja Hämeenkadun tietoja täydennetty 11.11. ja 16.11. liikennemäärillä)

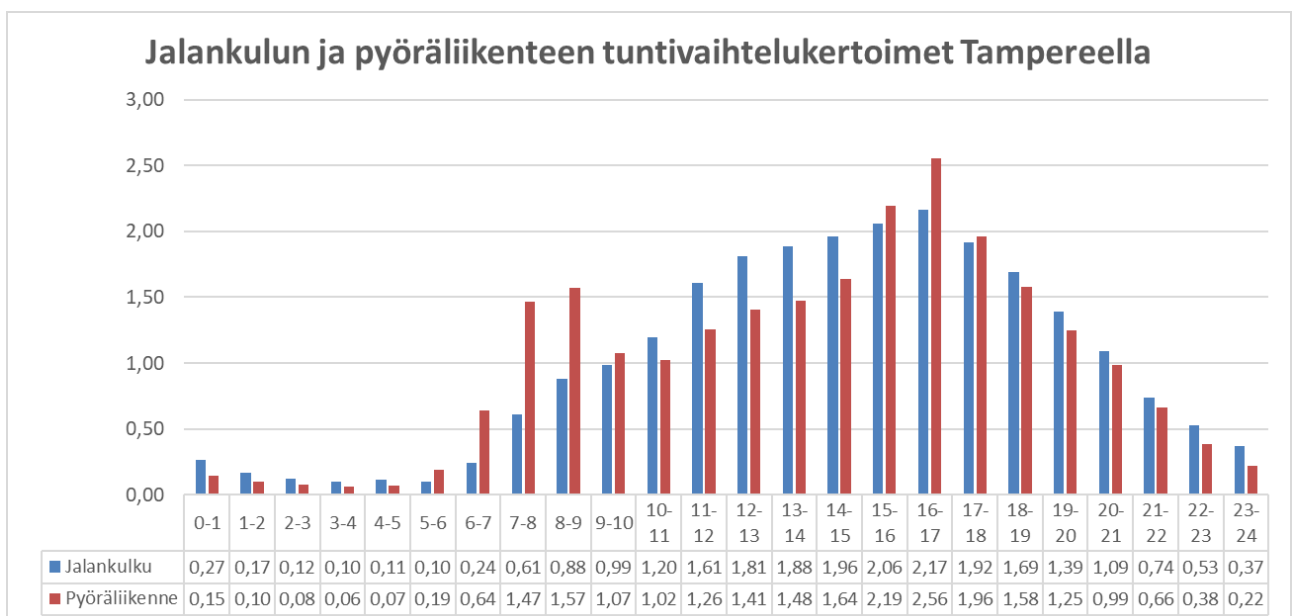
- Merkintöjen selitys:
- alle 500 ajon/vrk
  - 500 - 2500 ajon/vrk
  - 2500 - 5000 ajon/vrk
  - 5000 - 7500 ajon/vrk
  - 7500 - 10000 ajon/vrk
  - 10000 - 15000 ajon/vrk
  - yli 15000 ajon/vrk

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

Automaattisten jalankulku- ja pyöräliikenteen laskimien keräämistä tuloksista vuosilta 2017–2021 on Tampereelle määritetty jalankulun ja pyöräilyn kausi- ja tuntivaihtelukertoimet (kuvat 1-2.)



Kuva 1. Jalankulun ja pyöräliikenteen kausivaihtelukerroin.



Kuva 2. Jalankulun ja pyöräliikenteen tuntivaihtelukerroin.