

TAMPERE.
FINLAND

LIIKENTEEN KEHITYS TAMPEREELLA VUONNA 2023

Liikennemääräraportti



Kaupunkiympäristön suunnittelu
Liikennejärjestelmän suunnittelu

Sisällys

TIIVISTELMÄ	3
1. YLEISTÄ	4
1.1 Asukasmäärien kehitys	4
1.2 Ajoneuvokannan kehitys.....	5
1.3 Liikennemäärätietojen julkaisu	5
2. AUTOLIIKENNE	6
2.1 Autoliikenteen liikennelaskennat.....	6
2.2 Liikennemäärät päätie- ja pääkatuverkolla.....	6
2.3 Keskustan liikennemäärät.....	7
2.4 Liikennesuoritteiden kehitys.....	8
2.5 Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärät.....	9
2.6 Nopeusmittaukset katuverkolla	10
3. JALANKULKU JA PYÖRÄLIKENNE	11
3.1 Jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat.....	11
3.2 Liikennemäärien kehitys Tammerkosken ylittävillä silloilla	12
3.3 Liikennemäärien kehitys Hämeenkadulla	14
3.4 Liikennemäärien kehitys keskustan ulkopuolella.....	15
3.5 Koneelliset jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat	17
4. JOUKKOLIKENNE	19
4.1 Joukkoliikenteen matkustajamäärän kehitys.....	19
5. Eri liikkumismuotojen liikennemäärien kehitys.....	20

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

TIIVISTELMÄ

Autoliikenteen muutokset pieniä – Autotiheys laski lievästi

Vuoden 2023 lopussa Tampereella oli liikennekäytössä yhteensä 109 711 ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 99 351. Kaupungin henkilöautotiheys laski hieman vuoden 2023 aikana ja vuoden lopussa liikennekäytössä oli 390 henkilöautoa jokaista 1 000 asukasta kohti.

Päätie- ja pääkatuverkon kokonaisliikennesuorite nousi Tampereella vuonna 2023 noin 1,5 prosenttia vuoteen 2022 verrattuna. Kaupungin pääkatuverkolla liikennesuorite laski samalla tarkastelujaksolla 0,1 prosentilla.

Vuosien 2021–2023 aikana katuverkolla tehtyjen ajonopeusmittausten mukaan:

- Autoliikenteen keskinopeudet ovat keskimäärin olleet 2,7 km/h kadulla voimassa olevaa nopeusrajoitusta matalammalla tasolla.
- Autoliikenteen V85-nopeudet (nopeus, jonka 85 prosenttia alittaa) ovat keskimäärin olleet 4,5 km/h korkeampia kuin alueella voimassa ollut nopeusrajoitus.

Pyöräliikenteen ja jalankulun määrissä kasvua

Pyöräilymäärien kehitystä seuraavan indeksin mukaan pyöräilymäärät olivat noin 13 prosenttia vuotta 2022 korkeammalla tasolla. Koko 2000-lukua tarkasteltaessa pyöräilymäärien kasvu on ollut suhteellisesti hieman kaupungin väkiluvun kasvua nopeampaa.

Jalankulkijamäärien kehitystä seuraavan indeksin jalankulkijoita oli vuonna 2023 noin 3 prosenttia enemmän kuin vuonna 2022.

Hämeensillalla ylitettiin heinäkuussa 2023 miljoonan liikkujan raja

- Hämeensillalla vuoden 2023 vilkkaimman kuukauden heinäkuun aikana sillan ylitti 930 000 jalankulkijaa, 85 000 pyöräilijää ja 35 000 potkulautailijaa. Kuukauden aikana sillan ylitti myös 96 000 moottoriajoneuvoa ja 8 000 raitiovaunua.
- Vuosien 2022–2024 aikana Hämeenkadun vilkasliikenteisin päivä on ollut 1.5.2024, jonka aikana Hämeensillalla mitattiin yhteensä 84 000 jalankulkijaa, 2 900 pyöräilijää ja 700 potkulautailijaa.

Joukkoliikenteen matkustajamäärän kasvu jatkui

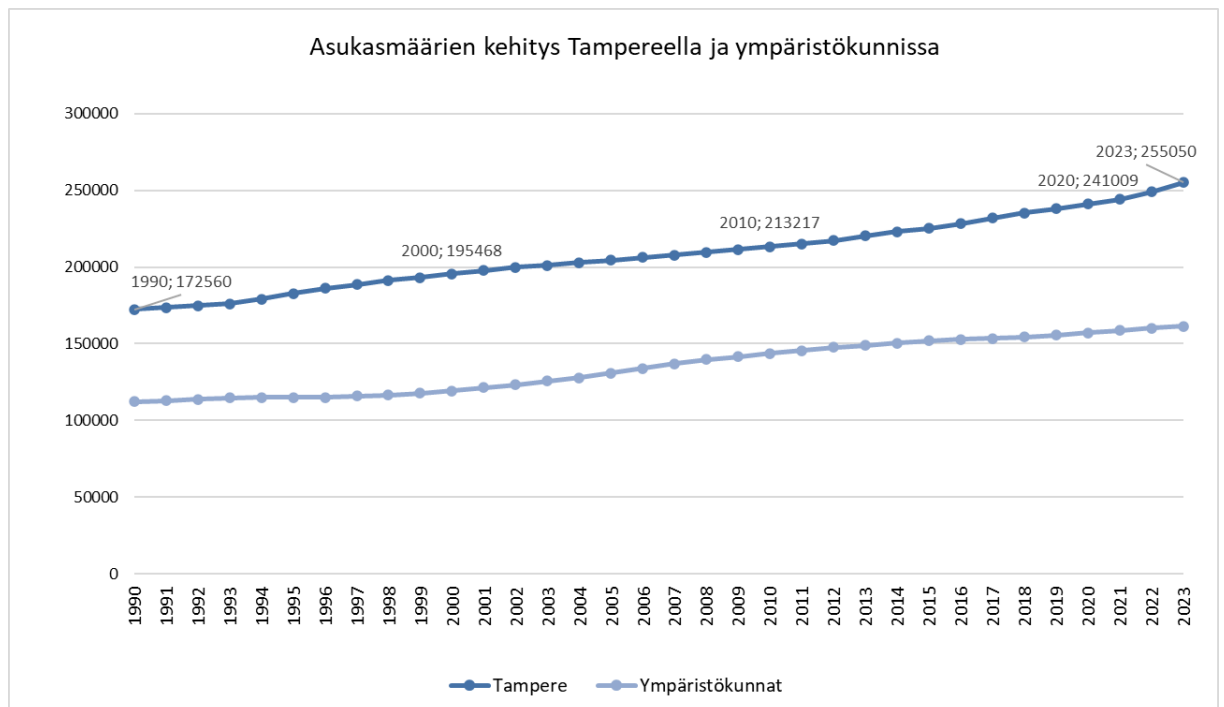
Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät nousivat vuoden 2023 aikana 7,8 miljoonalla (18 prosenttia) kokonaismäärän noustessa 50,4 miljoonaan matkaan. Päivittäisiksi käyttäjämääräksi muunnettuna seudun joukkoliikenteellä tehtiin vuonna 2023 keskimäärin 138 000 matkaa päivässä.

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 1990–2023. Väestön määrä on viimeisen kymmenen vuoden aikana kasvanut Tampereella 14,4 % ja Tampereen ympäristökunnissa (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Vesilahti ja Ylöjärvi) 7,3 %. Tampereen kaupunkiseudulla asui vuoden 2022 lopussa 416 629 asukasta.

Tampereen kaupungin väkiluku on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana 1,0 %–2,4 % vuodessa. [1]



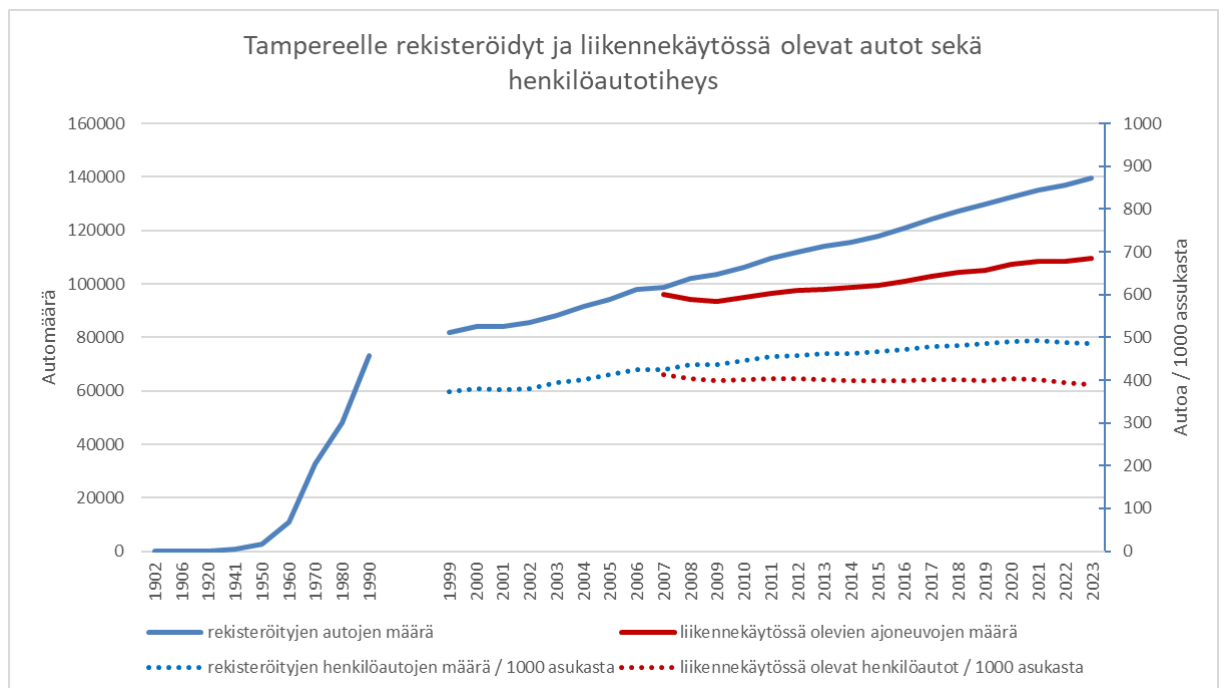
Kuva 1.1 Asukasmäärien kehitys Tampereella ja ympäristökunnissa vuosien 1990–2023 aikana.

1.2 Ajoneuvokannan kehitys

Traficomien ajoneuvokannan mukaan vuoden 2023 lopussa Tampereella oli liikennekäytössä yhteensä 109 711 ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 99 351. Liikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä nousi 1383 ajoneuvolla eli 1,3 % vuoteen 2022 verrattuna. Samalla ajanjaksolla koko manner-Suomessa ajoneuvokanta kasvoi 0,4 %.

Vuonna 2023 jokaista 1000 asukasta kohti liikennekäytössä oli 390 henkilöautoa. Kuvassa 1.2 on esitetty ajoneuvokannan sekä henkilöautotiheyden kehitystä Tampereella.

Liikennekäytössä olevien moottoripyörien määrä Tampereella on vuosien 2019–2023 välisenä aikana pienentynyt yli 6 %. Vuoden 2023 lopussa oli liikennekäyttöön rekisteröitynä yhteensä 4 657 moottoripyörää. [2]



Kuva 1.2 Tampereelle rekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat ajoneuvot sekä henkilöautotiheys Tampereella vuosina 1902–2023 (vuosi 2007=100).

1.3 Liikennemäärätietojen julkaisu

Tampereen kaupunki julkaisee 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

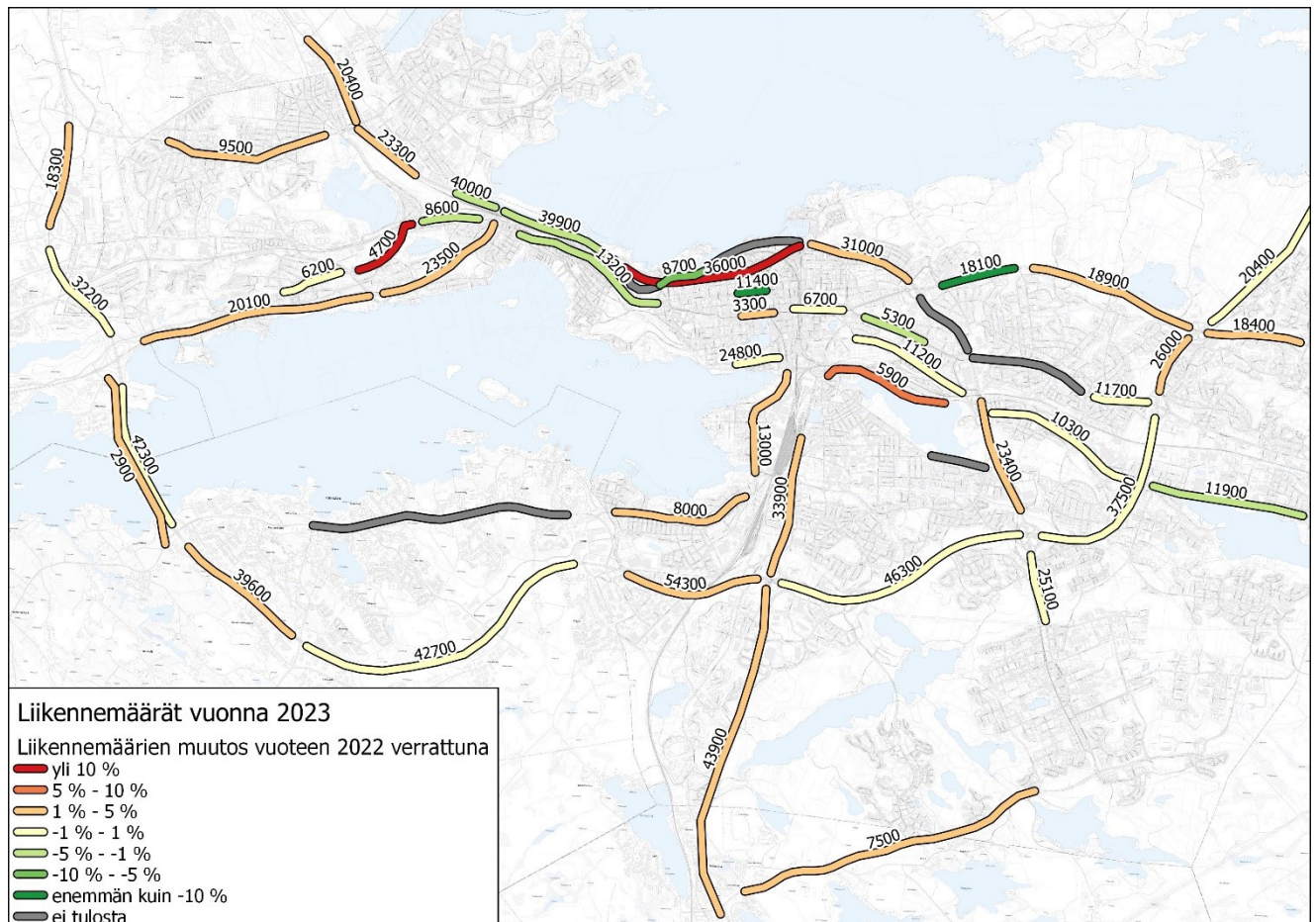
2.1 Autoliikenteen liikennelaskennat

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).

2.2 Liikennemäärät päitie- ja pääkatuverkolla

Tampereella liikennemääriä seurataan liikennevaloliittymissä olevien ilmaisimien, kuvantunnistuksen sekä liikenteen automaattisten mittauspisteiden avulla. Kuvassa 2.1. on esitetty keskimääräinen vuorokausiliikenne Tampereen seudun päitie- ja pääkatuverkolla vuonna 2023.

Vuoteen 2022 verrattuna vuoden 2023 aikana liikennemäärät olivat lievässä kasvussa lähes kaikilla pääkaduilla. Liikennemäärät laskivat merkittävästi vain Satakunnankadulla (Rongankadun liittymän työmaa), Kangasalantiellä (liikenneturvallisuukskameroiden käyttöönotto) sekä Teiskontiellä Taysin kohdalla. [3]

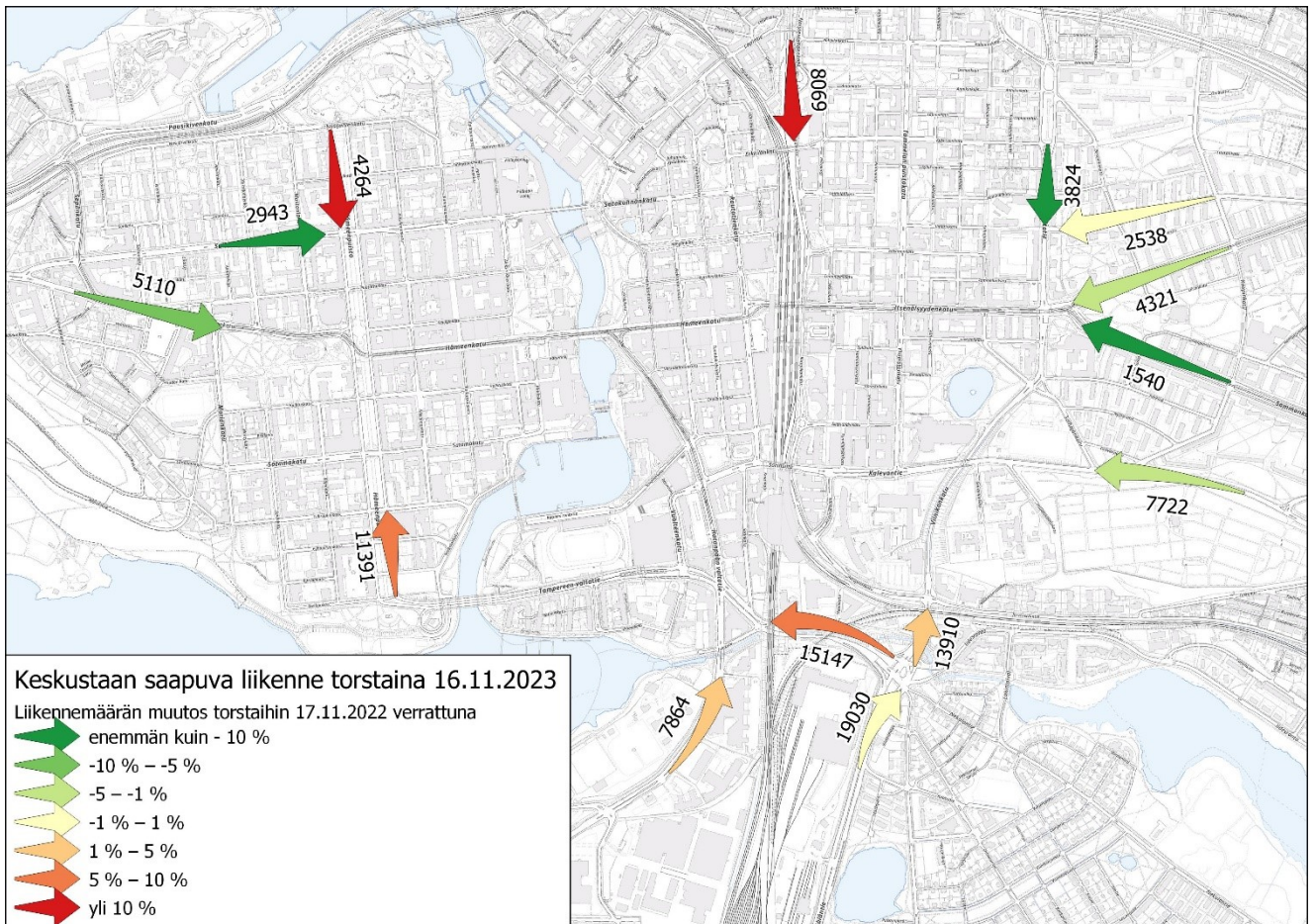


Kuva 2.1. Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) Tampereen kaupunkiseudulla 2023.

2.3 Keskustan liikennemäärät

Keskustan alueen katukohtaiset liikennemäärät ovat viime vuosien aikana vaihdelleet merkittävästi keskustan kehittämisen ja käynnissä olleiden katurakennustöiden myötä. Ajosuuntakohtaisia arkivuorokauden kokonaisliikennemääriä helmikuussa 2024 on esitetty karttaliitteessä 1.

Keskustaan saapuvan autoliikenteen arkivuorokausiliikenteen määriä marraskuussa 2023 ja niiden muutos marraskuuhun 2022 verrattuna on esitetty kuvassa 2.2.

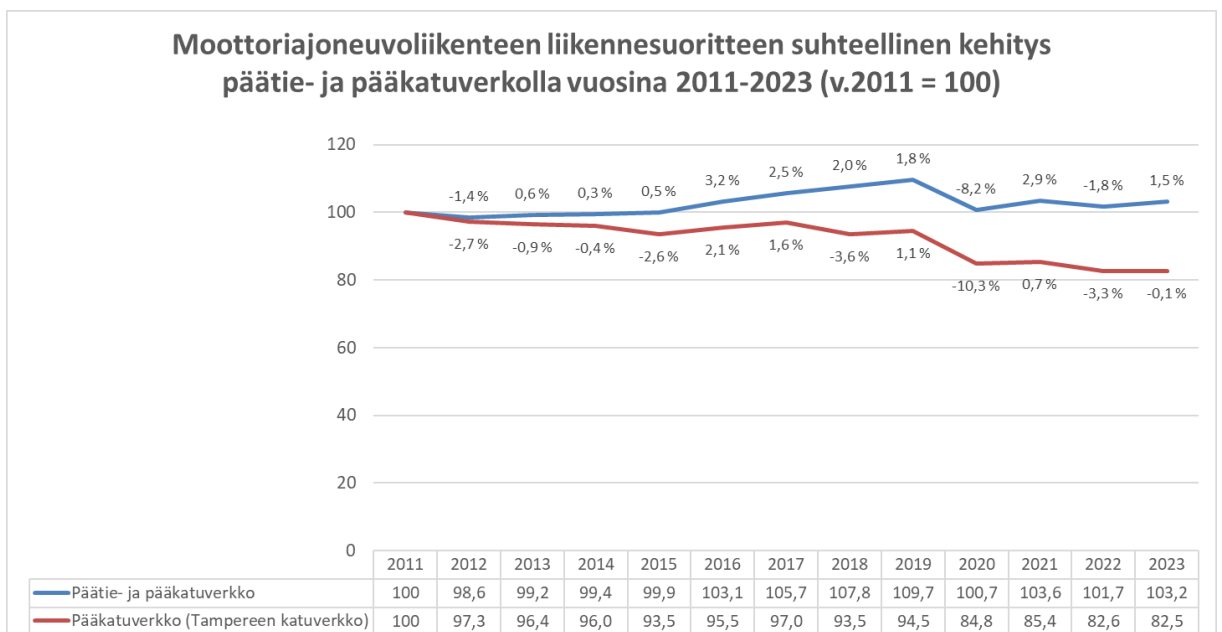


Kuva 2.2. Keskustaan saapuvan autoliikenteen määrät 16.11.2023 ja niiden muutos 17.11.2022 verrattuna.

2.4 Liikennesuoritteiden kehitys

Liikennemäärän kehitystä katuverkolla kuvaava liikennesuorite eli päätie- ja pääkatuverkon yhteenlaskettu ajoneuvokilometrien määrä. Kuvassa 2.3. on esitetty kuvassa 3 kuvatun tie- ja katuverkkojen yhteenlaskettu liikennesuorite keskimääräisen vuorokauden aikana vuosina 2011–2023. Liikennesuoritteiden liikennemäärätiedot on kerätty 64 pisteestä, joista 30 sijaitsee kaupungin katuverkolla.

Päätie- ja pääkatuverkon kokonaisliikennesuorite nousi Tampereella vuonna 2023 noin 1,5 prosenttia vuoteen 2022 verrattuna. Kaupungin pääkatuverkolla liikennesuorite laski samalla tarkastelujaksolla 0,1 prosentilla.

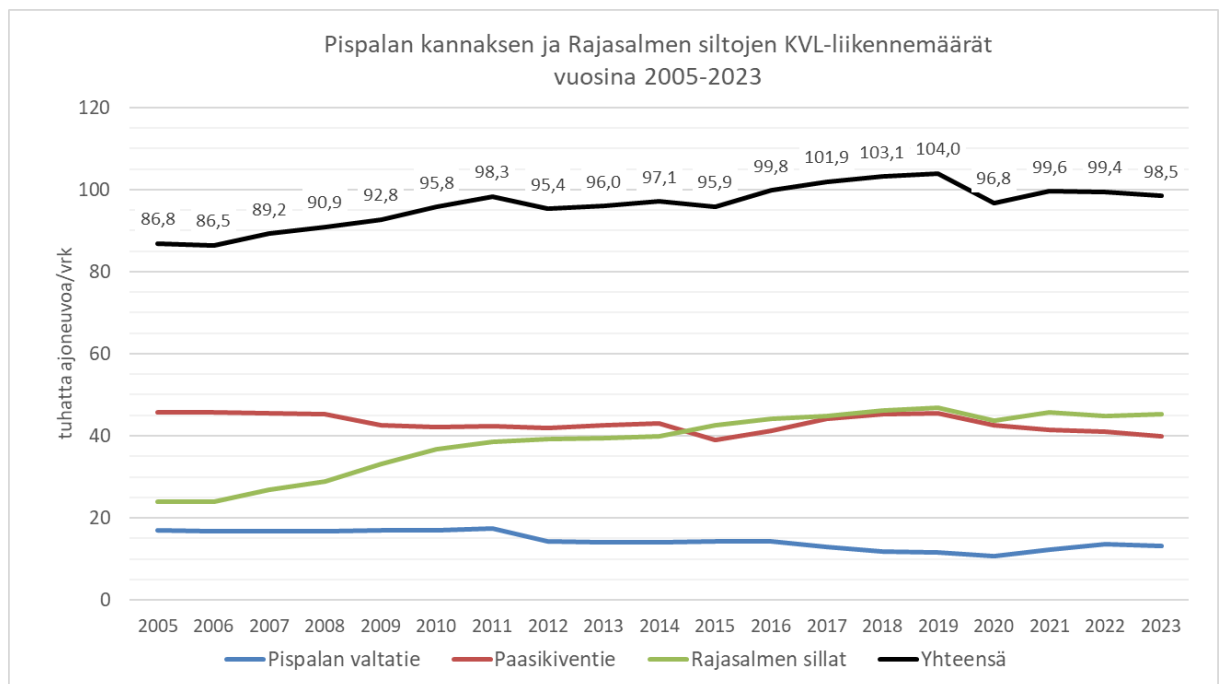


Kuva 2.3. Liikennesuoritteiden kehitys pääkatu- ja päätieverkolla.

2.5 Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärät

Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen ylittävän liikenteen määrä vuonna 2023 väheni 1,0 prosentilla vuoteen 2022 verrattuna. Koronapandemiaa edeltävään huippuvuoteen 2019 verrattuna liikenteen määrä vuonna 2023 oli 5,3 prosenttia vähäisempi.

Vuonna 2023 Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen yhteenlaskettu KVL oli 98 500 ajon/vrk. Kuvassa 2.4. on esitetty Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärien kehitys vuosina 2005–2023.

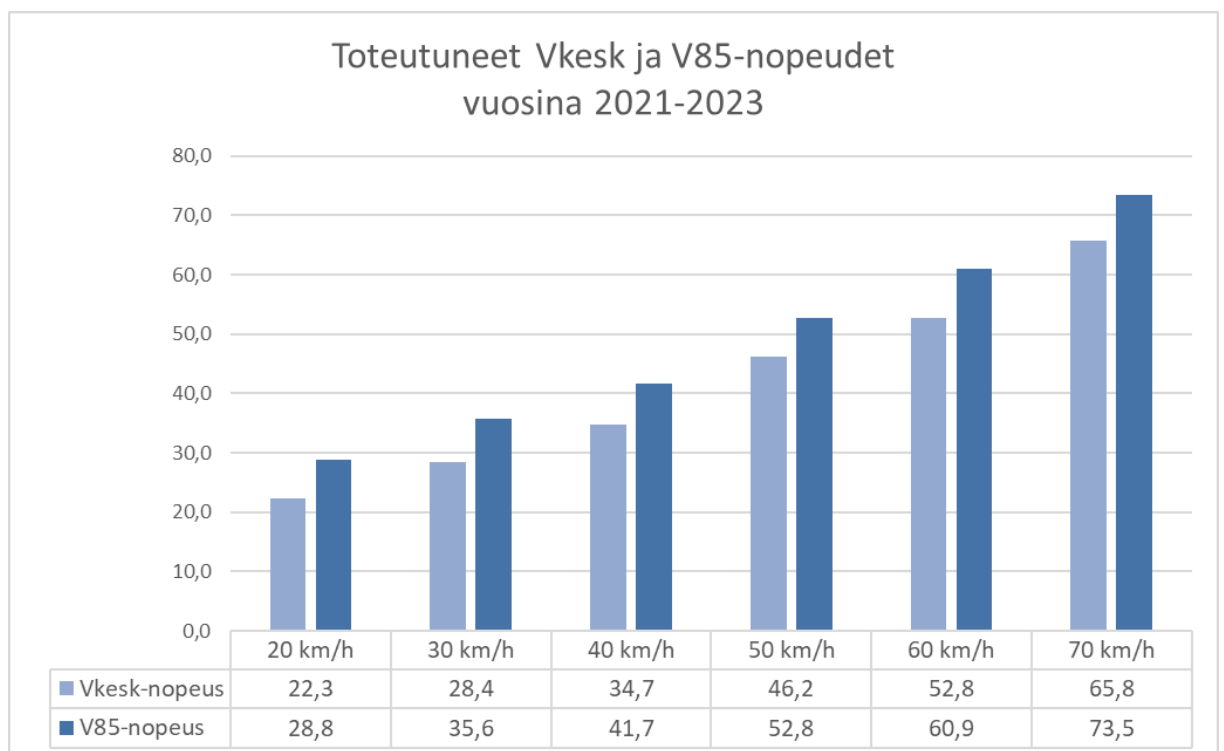


Kuva 2.4. Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärä vuosina 2005–2023.

2.6 Nopeusmittaukset katuverkolla

Automaattisista liikennelaskimista ja nopeusnäyttötauluista saadaan liikennemäärätietojen lisäksi ajoneuvojen ajonopeustietoja. Vuosina 2021–2023 laitteilla on tehty mittauksia yhteensä 1578 pisteessä. Pääosa mittauksista on suoritettu kohteissa, joihin kuntalaiset ovat toivoneet liikenteenrauhottamistoimenpiteitä.

Automaattilaskennoista vuosina 2021–2023 kerättyjä toteutuneita Vkesk (keskinopeus) ja V85 (nopeus, jonka 85 % ajoneuvoista alittaa) nopeuksia on esitetty kuvassa 2.5. Vuosina 2021–2023 tehdyissä mittauksissa V85-nopeus on ollut keskimäärin 4,5 km/h korkeampi kuin alueella voimassa ollut nopeusrajoitus.



Kuva 2.5. Vkesk- ja V85-nopeuksia Tampereella vuosina 2021–2023.

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-ajankohdan takia koulujen tuottama liikenne ei ole mukana. Laskennat on suoritettu maanantaista torstaihin klo 15.00–17.00 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 kaupungin keskusta-alueelle sekä tärkeimmille pyöräilyreiteille keskustan ulkopuolella. Siirrettävillä automaattilaskimilla kerätään lähtötietoja erilaisten suunnitteluhankkeiden tarpeisiin sekä kuntalaisaloitteiden käsittelemiseksi.

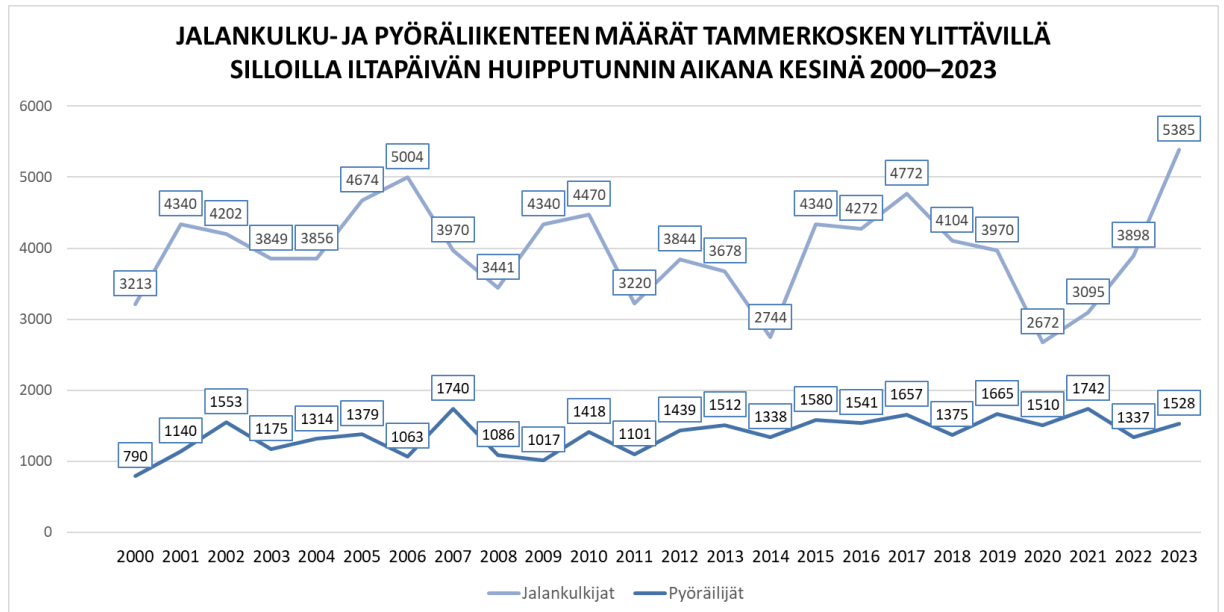
3.2 Liikennemäärien kehitys Tammerkosken ylittävillä silloilla

Tammerkosken ylittävien siltojen jalankulun ja pyöräliikenteen kesäpäivän iltapäivän huipputunnin liikennemäärät ovat olleet vuosien 2014–2023 laskennoissa keskimäärin 3 900 jalankulkijaa/huipputunti ja 1 500 pyöräilijää/huipputunti.

Kesän 2023 laskennassa pyöräliikenteen määrä Tammerkosken ylittävillä silloilla iltapäivän huipputunnin aikana oli 1528 pyöräilijää. Vuoteen 2022 verrattuna pyöräliikenteen määrä Tammerkosken ylittävillä silloilla kohosi iltapäivän huipputunnin aikana 14 prosentilla. Pyöräliikenteen määrä kesän 2023 laskennassa kohosi vuosien 2014–2023 keskimääräiselle tasolle.

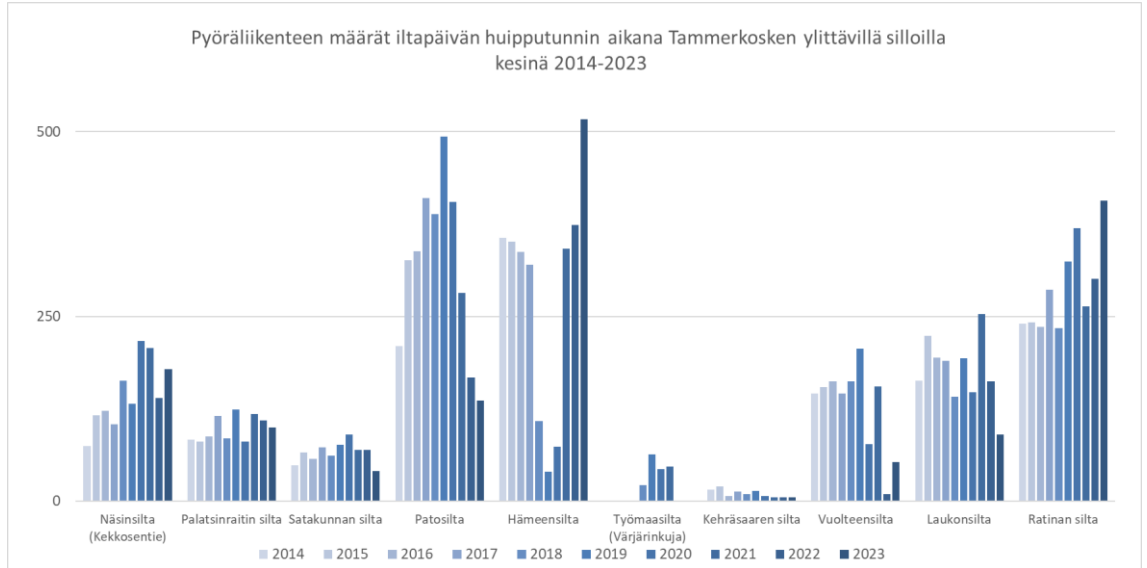
Jalankulkijoiden määrä kesän 2023 laskennassa Tammerkosken ylittävillä silloilla oli 5385 jalankulkijaa/huipputunti. Vuoteen 2022 verrattuna jalankulkijoiden määrä Tammerkosken ylittävillä silloilla nousi iltapäivän huipputunnin aikana 38 prosentilla. Jalankulkijoiden määrä kesän 2023 laskennassa oli noin 14 prosenttia vuosien 2014–2023 keskiarvoa korkeampi.

Kuvassa 3.1. esitetyissä tuloksissa on huomioitava, että yksittäisten vuosien liikkujamäärään vaikuttaa suuresti laskentapäivänä vallinnut sää sekä käynnissä olleet yleisötapahtumat. Vuosien 2020–2021 liikennemääriin vaikutti lisäksi myös koronapandemia.



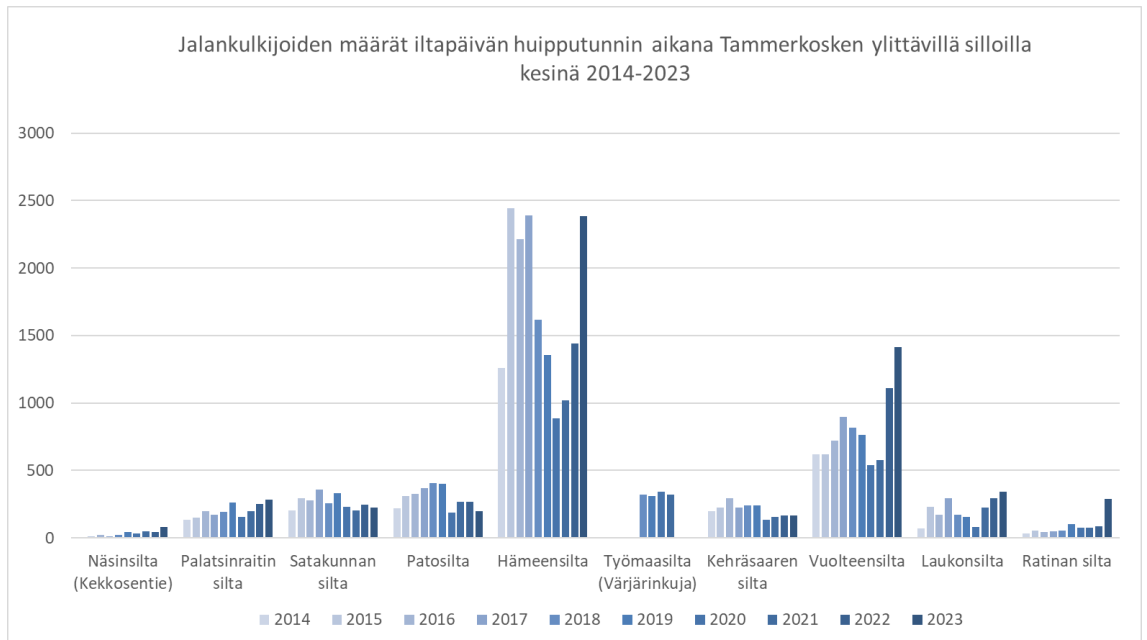
Kuva 3.1. Tammerkosken ylittävien siltojen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät huipputunnin aikana kesinä 2000–2023.

Pyöräliikenteen jakautuminen iltapäivän huipputunnin aikana Tammerkosken ylittävillä silloilla on esitetty kuvassa 3.2. Kesien 2021–2023 laskennoissa Hämeensilta on noussut Patosillan ohitse tärkeimmäksi pyöräilyreitiksi yli Tammerkosken. Tuloksia tarkasteltaessa tulee huomioida kesinä 2018–2020 käynnissä ollut Hämeensillan uudelleenrakentaminen, joka heikensi merkittävästi pyöräilyolosuhteita kyseisellä sillalla.



Kuva 3.2. Pyöräliikenteen määrä Tammerkosken ylittävillä silloilla huipputunnin aikana kesinä 2014–2023.

Jalankulkijoiden jakautuminen iltapäivän huipputunnin aikana Tammerkosken ylittävillä silloilla on esitetty kuvassa 3.3. Kuvasta erottuu Hämeenkadun rooli tärkeimpänä kävely-yhteytenä Tammerkosken yli. Kesän 2023 laskennassa yli 44 prosenttia jalankulkijoista ylitti Tammerkosken Hämeensiltaa pitkin.



Kuva 3.3. Jalankulkijoiden määrä Tammerkosken ylittävillä silloilla huipputunnin aikana kesinä 2014–2023.

3.3 Liikennemäärien kehitys Hämeenkadulla

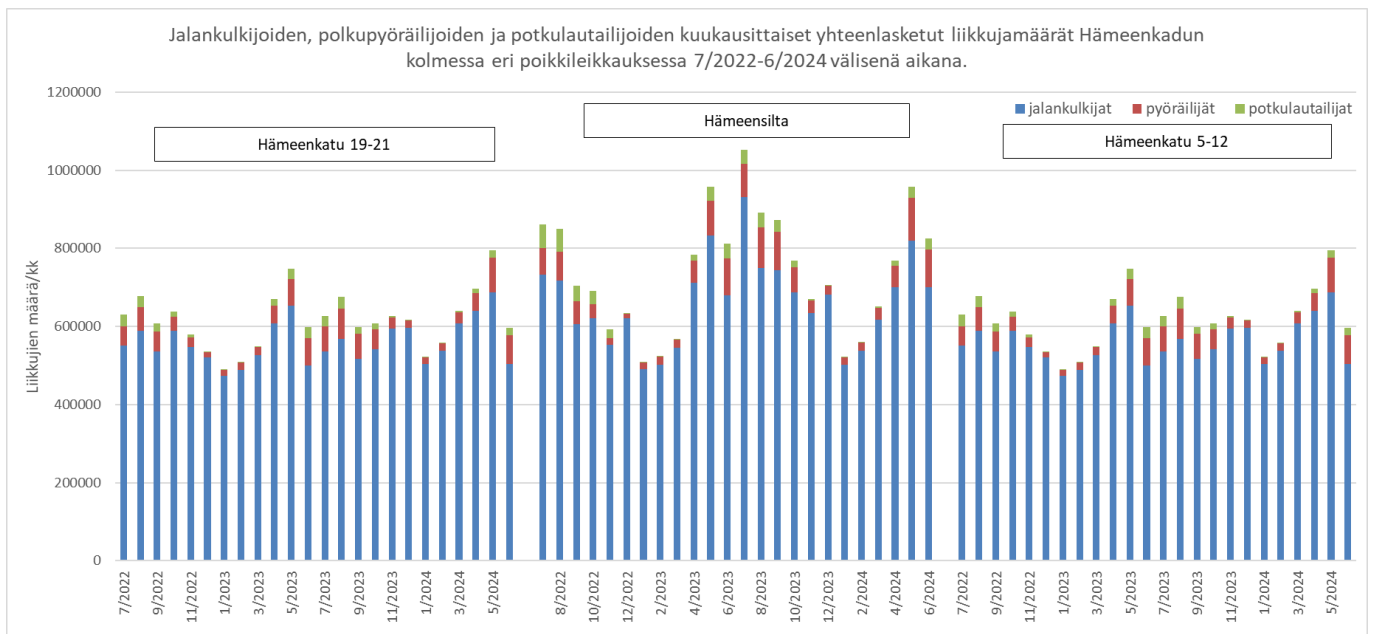
Kesän 2022 aikana Hämeenkadulla otettiin käyttöön kuvantunnistukseen pohjautuvaa jatkuvaa liikennelaskentaa kolmessa eri katupoikkileikkauksessa.

Vuonna 2023 Hämeenkadun itäosissa jalankulkijoiden, polkupyöräilijöiden ja potkulautailijoiden yhteenlasketut kuukausimäärät vaihtelivat 520 000 ja 790 000 liikkujan välillä. Vuoden 2023 vilkkaimman kuukauden toukokuun aikana poikkileikkauksessa havaittiin 690 000 jalankulkijaa, 70 000 pyöräilijää ja 30 000 potkulautailijaa.

Hämeensillan seurantapisteessä jalankulkijoiden, polkupyöräilijöiden ja potkulautailijoiden yhteenlasketut kuukausimäärät vaihtelivat vuoden 2023 aikana 510 000 ja 1 050 000 liikkujan välillä. Vilkkaimman kuukauden heinäkuun aikana sillan ylitti 930 000 jalankulkijaa, 85 000 pyöräilijää ja 35 000 potkulautailijaa.

Hämeenkadun länsiosissa jalankulkijoiden, polkupyöräilijöiden ja potkulautailijoiden yhteenlasketut kuukausimäärät vaihtelivat vuoden 2023 aikana 490 000 ja 750 000 liikkujan välillä. Vilkkaimman kuukauden toukokuun aikana poikkileikkauksessa havaittiin 655 000 jalankulkijaa, 70 000 pyöräilijää ja 25 000 potkulautailijaa.

Automaattilaskimien keräämiä kuukausikohtaisia liikkujamääriä on esitetty tarkemmin kuvassa 3.4.



Kuva 3.4. Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja sähköpotkulautailijoiden kuukausikohtaisia liikennemääriä Hämeenkadulla

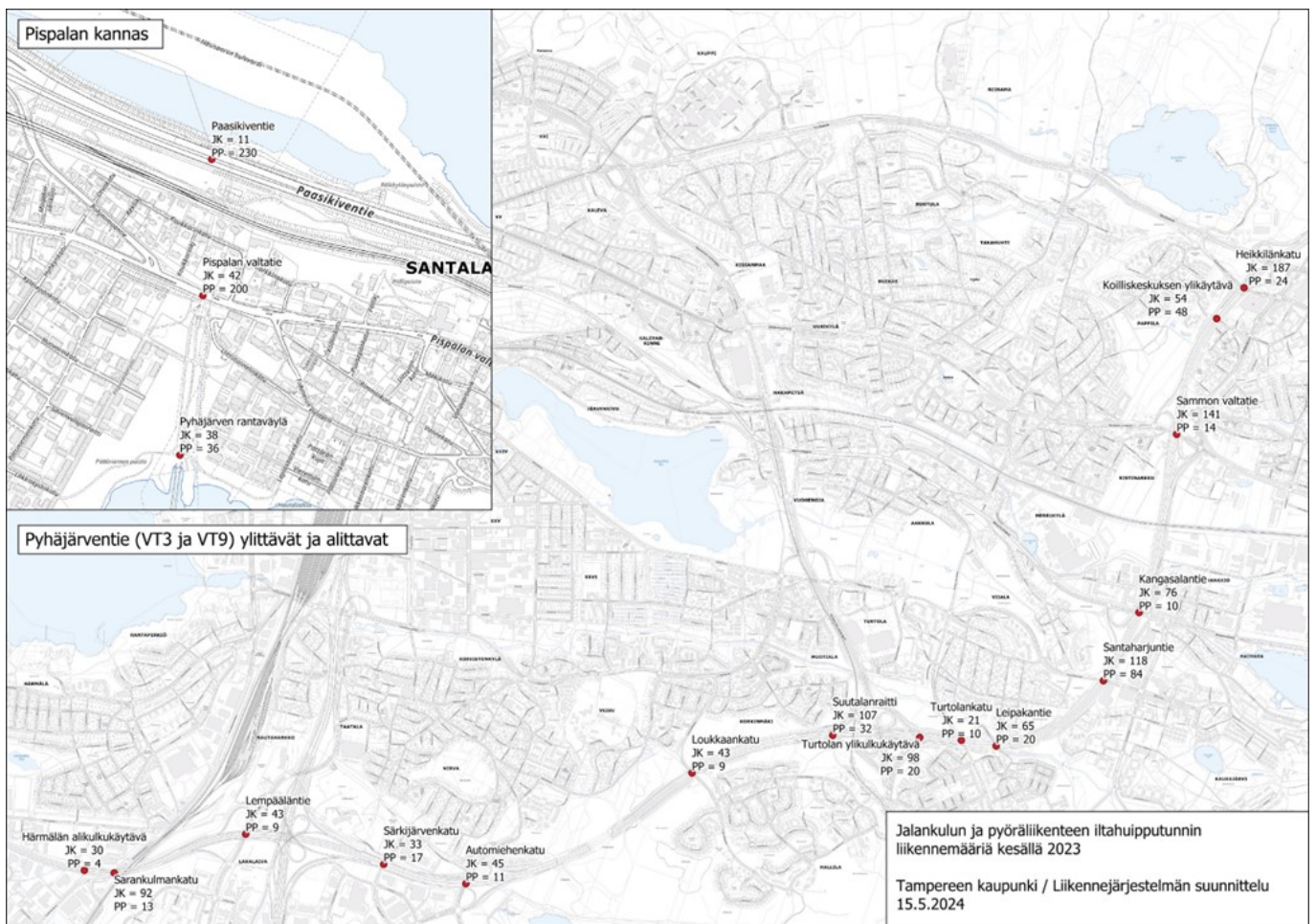
3.4 Liikennemäärien kehitys keskustan ulkopuolella

Iltapäivän huipputunnin liikennemäärien kehitystä keskustan ulkopuolella seurataan vuosittain tehtävillä kesälaskennolla Pispalan kannaksella (Uittotunnelin kohdalla) sekä Pyhäjärventien (VT3 ja VT9) silloilla ja alikuluissa.

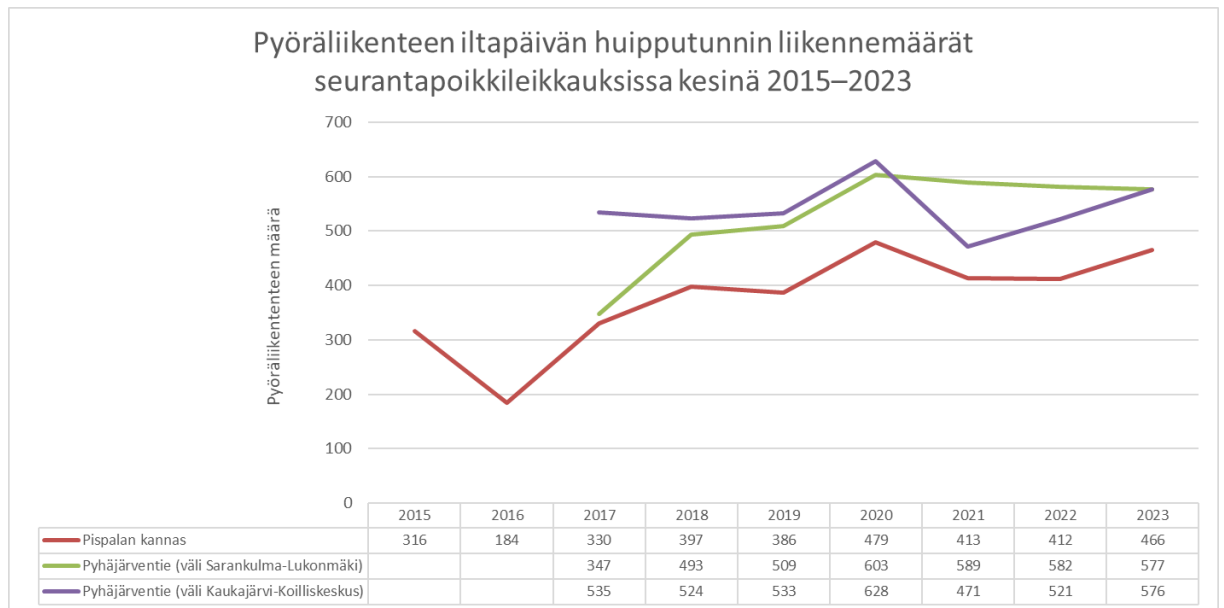
Kesän 2023 laskennassa pyöräliikenteen määrä Pispalan kannaksella havaittiin iltapäivän huipputunnin aikana yhteensä 466 pyöräilijää. Pyöräliikenteen määrä kesän 2023 laskennassa oli 24 prosenttia vuosien 2015–2023 keskimääräistä korkeammalla tasolla. Samalla ajanjaksolla Pispalan kannaksella jalankulkijoita liikkui yhteensä 91 kappaletta, määrä oli 5 prosenttia vuosien 2017–2023 keskiarvoa pienempi. (kuvat 3.6. ja 3.7.)

Pyhäjärventien eteläisissä seurantapisteissä jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen liikennemäärät ovat kesien 2022 ja 2023 laskennoissa olleet lievässä laskussa. Kymmenessä mittauspisteessä havaittiin iltahuipputunnin aikana yhteensä 135 jalankulkijaa ja 577 pyöräilijää.

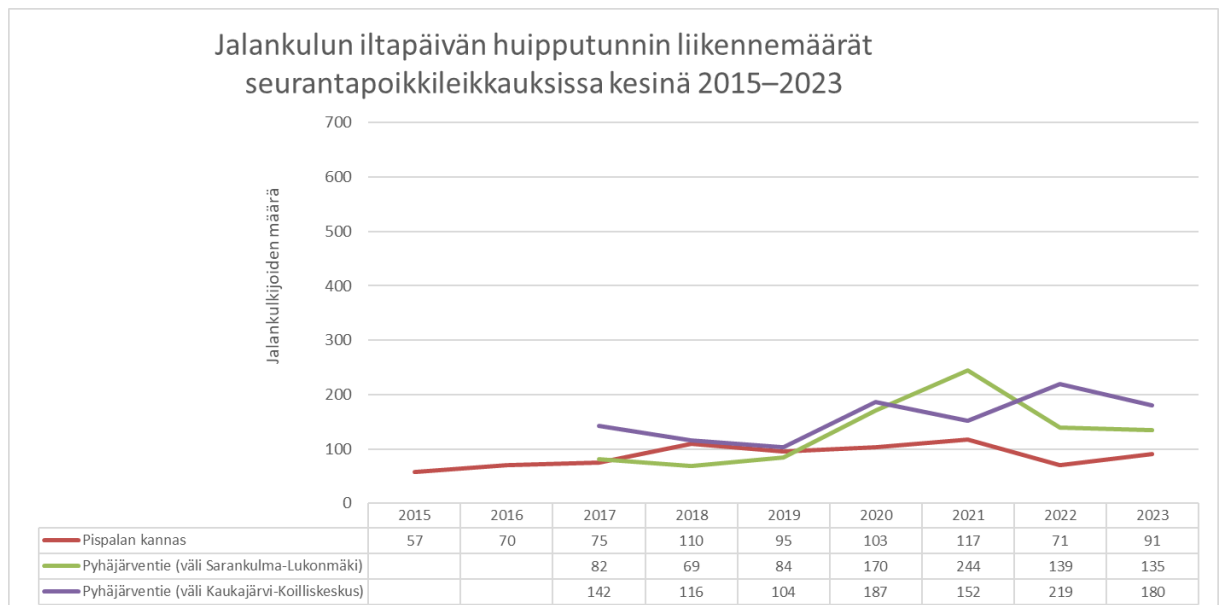
Pyhäjärventien viidessä itäisessä seurantapisteessä havaittiin iltahuipputuntilaskentojen aikana yhteensä 576 pyöräilijää ja 180 jalankulkijaa. Kesällä 2023 tehdyssä laskennassa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät olivat 6–7 prosenttia vuosien 2017–2023 keskiarvoa korkeammalla tasolla. Yksittäisten laskentapisteiden tuloksia on esitetty kuvassa 3.5.



Kuva 3.5. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määriä iltapäivän huipputunnin aikana kesän 2023 laskennassa.



Kuva 3.6. Pyöräliikenteen määrät seurantapoikkileikkauksissa huipputunnin aikana kesinä 2015–2023.



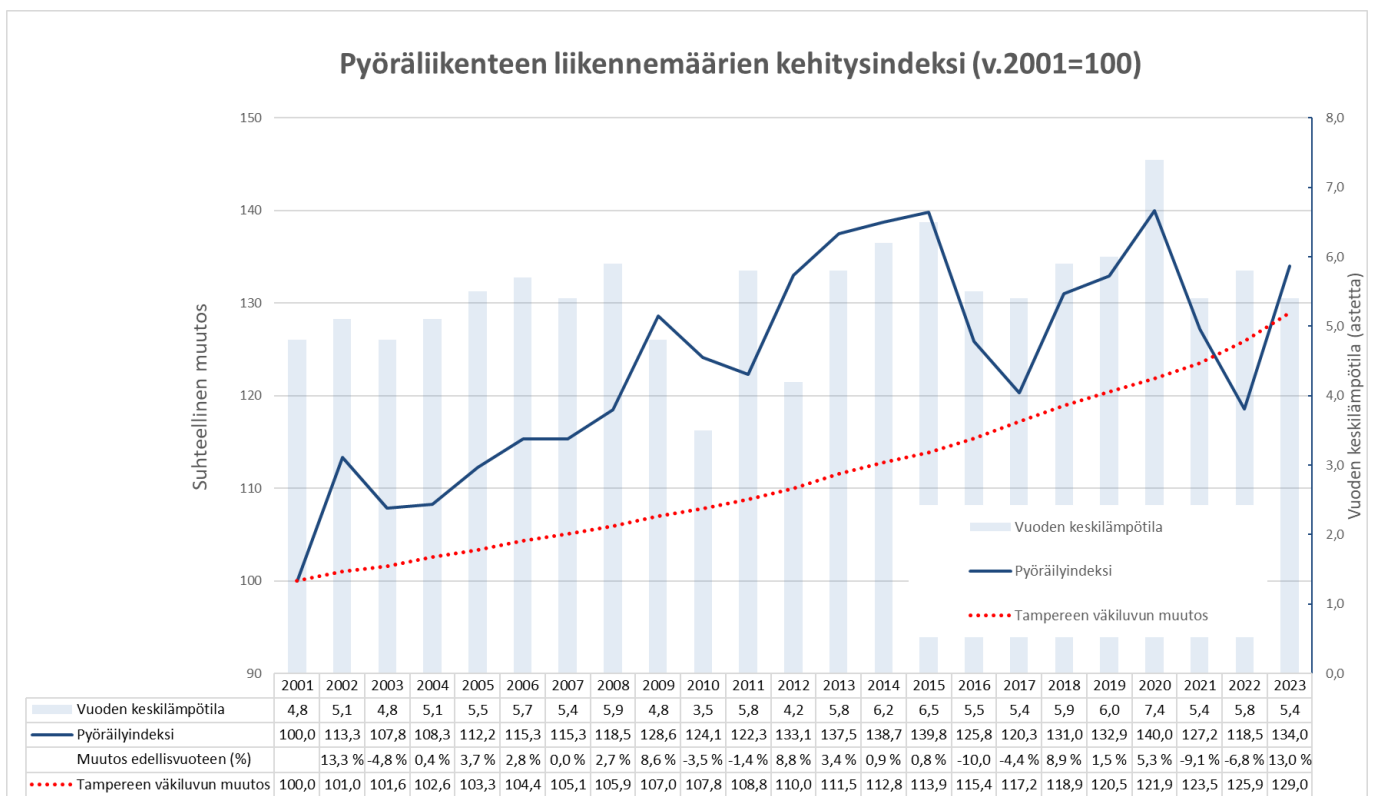
Kuva 3.7. Jalankulkijoiden määrät seurantapoikkileikkauksissa huipputunnin aikana kesinä 2015–2023.

3.5 Koneelliset jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat

2000-luvun alusta lähtien pyöräliikenteen määriä on laskettu koneellisten mittauspisteiden avulla. Liikennelaskentaan käytetään liikennevaloliittymien yhteydessä olevia induktiosilmukoita, jalankulun ja pyöräliikenteen laskentaan tehtyjä Ecocounter-laskimia sekä vuosien 2022–2024 aikana käyttöön otettuja hahmontunnistukseen perustuvia liikenteen mittauspisteitä. Mittauspisteistä saatujen tulosten perusteella on laskettu jalankulun ja pyöräliikenteen määrän kehitystä kuvaavat indeksit.

Pyöräilyindeksin mukaan vuonna 2023 pyöräilymäärät nousivat vuoteen 2022 verrattuna noin 13 prosentilla. Koko 2000-luvun jaksoa tarkasteltaessa havaitaan, että pyöräliikenteen liikennemäärät ovat kasvaneet suhteellisesti hieman kaupungin väkiluvun kasvua nopeammin.

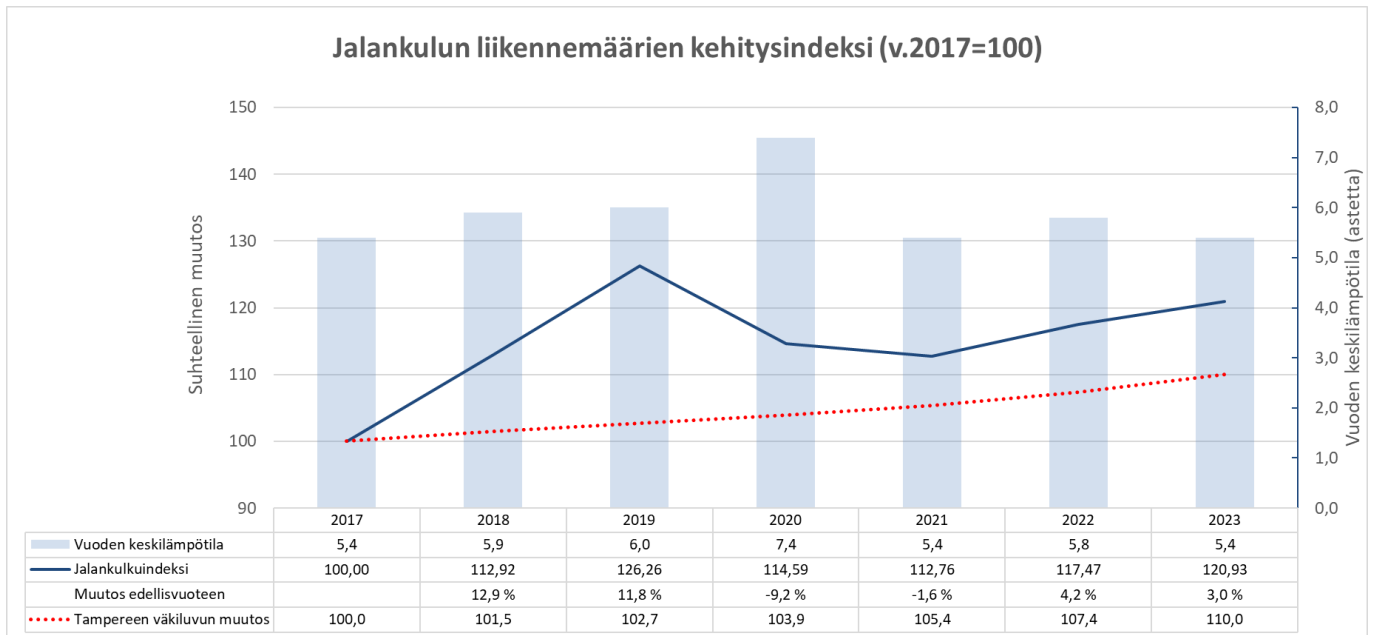
Yksittäisten vuosien tuloksia tarkasteltaessa havaitaan, että pyöräliikenteen liikennemäärien kehityssuunta on hyvin pitkälle seurannut koko vuoden keskilämpötilan muutosta. Poikkeuksen tähän tuo vuodet 2009, 2012 ja 2023, joiden aikana pyöräilymäärät kasvoivat keskilämpötilan laskusta huolimatta. (Kuva 3.8).



Kuva 3.8. Pyöräliikenteen liikennemäärän suhteellinen kehitys (vuosi 2001=100).

Jalankulun liikennemääristä on koostettu jalankulkijoiden liikkumista kuvaava kehitysindeksi. Pääasiassa keskusta-alueelle sijoittuvien laskimien keräämien tietojen mukaan jalankulkijamäärät nousivat vuonna 2023 yhteensä 3,0 prosenttia vuoteen 2022 verrattuna.

Indeksiä tarkasteltaessa on syytä huomioida, että seurantapisteiden vähäisen määrän vuoksi vuosien 2017–2021 tulokset ovat koko kaupungin mittakaavassa vain suuntaa antavia. Vuosien 2022–2024 aikana jalankulun seurantapisteiden määrä on moninkertaistunut ja tämän myötä myös indeksi laskentatarkkuus on merkittävästi parantunut. (kuva 3.9)



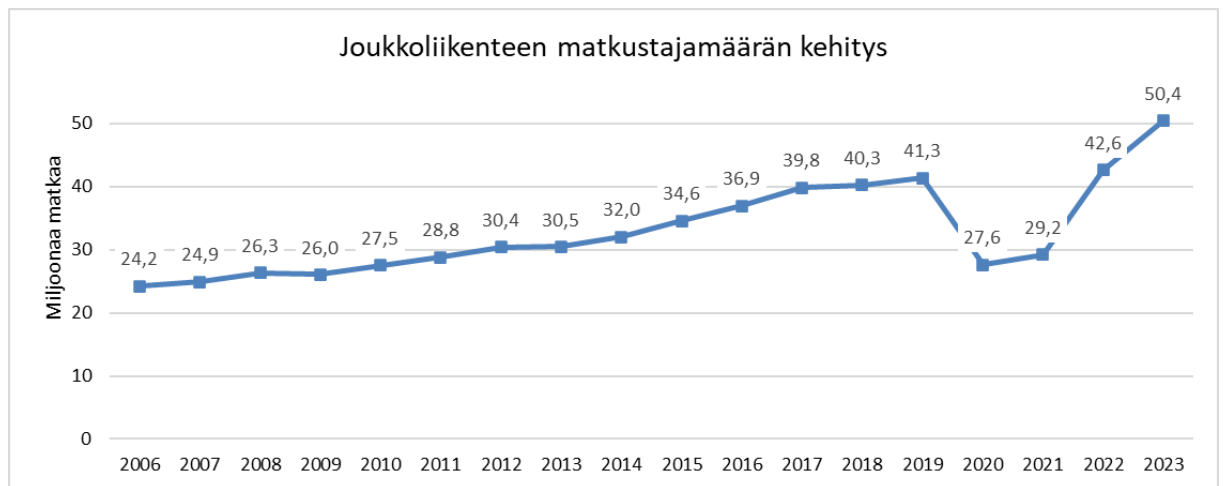
Kuva 3.9. Jalankulun liikennemäärien suhteellinen kehitys (vuosi 2017=100).

4. JOUKKOLIIKENNE

4.1 Joukkoliikenteen matkustajamäärän kehitys

Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät nousivat vuoden 2023 aikana 7,8 miljoonalla (18 prosenttia) kokonaismäärän noustessa 50,4 miljoonaan matkaan. Päivittäisiksi käyttäjämääriksi muunnettuna seudun joukkoliikenteellä tehtiin vuonna 2023 keskimäärin 138 000 matkaa päivässä.

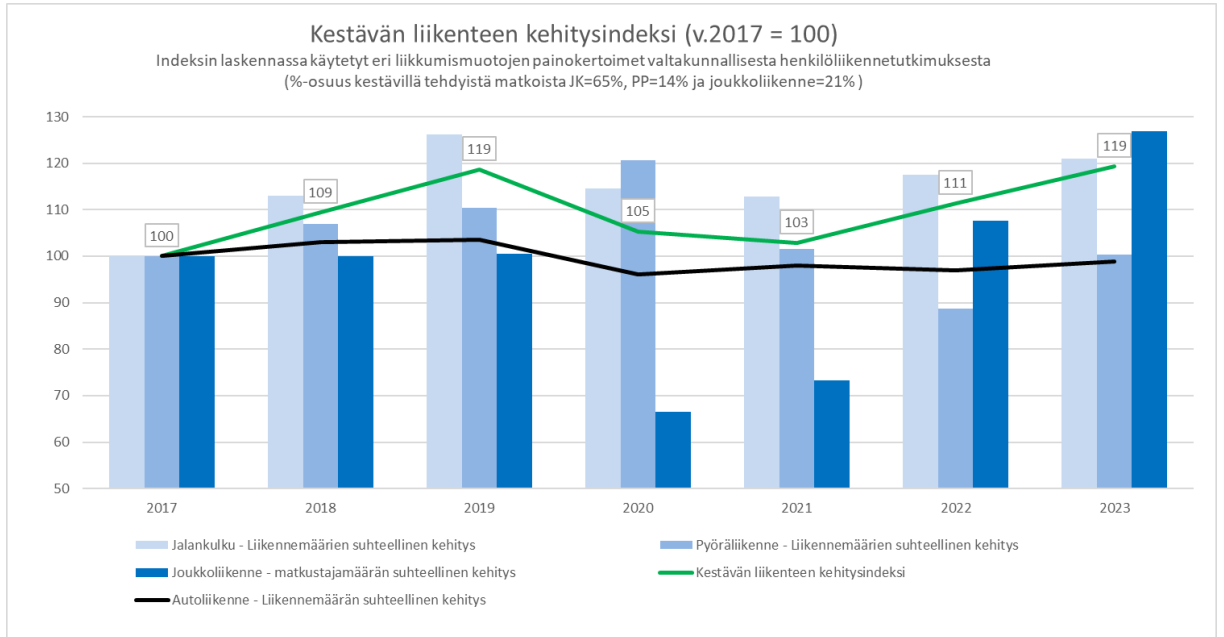
Kuvassa 4.1. on esitetty Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosien 2006–2023 aikana. Kuvaajaa tarkasteltaessa on huomioitavaa joukkoliikenteen toimialueen laajeneminen seudulliseksi kesällä 2014 sekä vuosina 2020 ja 2021 joukkoliikenteen matkustajamääriin vaikuttanut koronapandemia.



Kuva 4.1. Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosina 2006–2023.

5. Eri liikkumismuotojen liikennemäärien kehitys

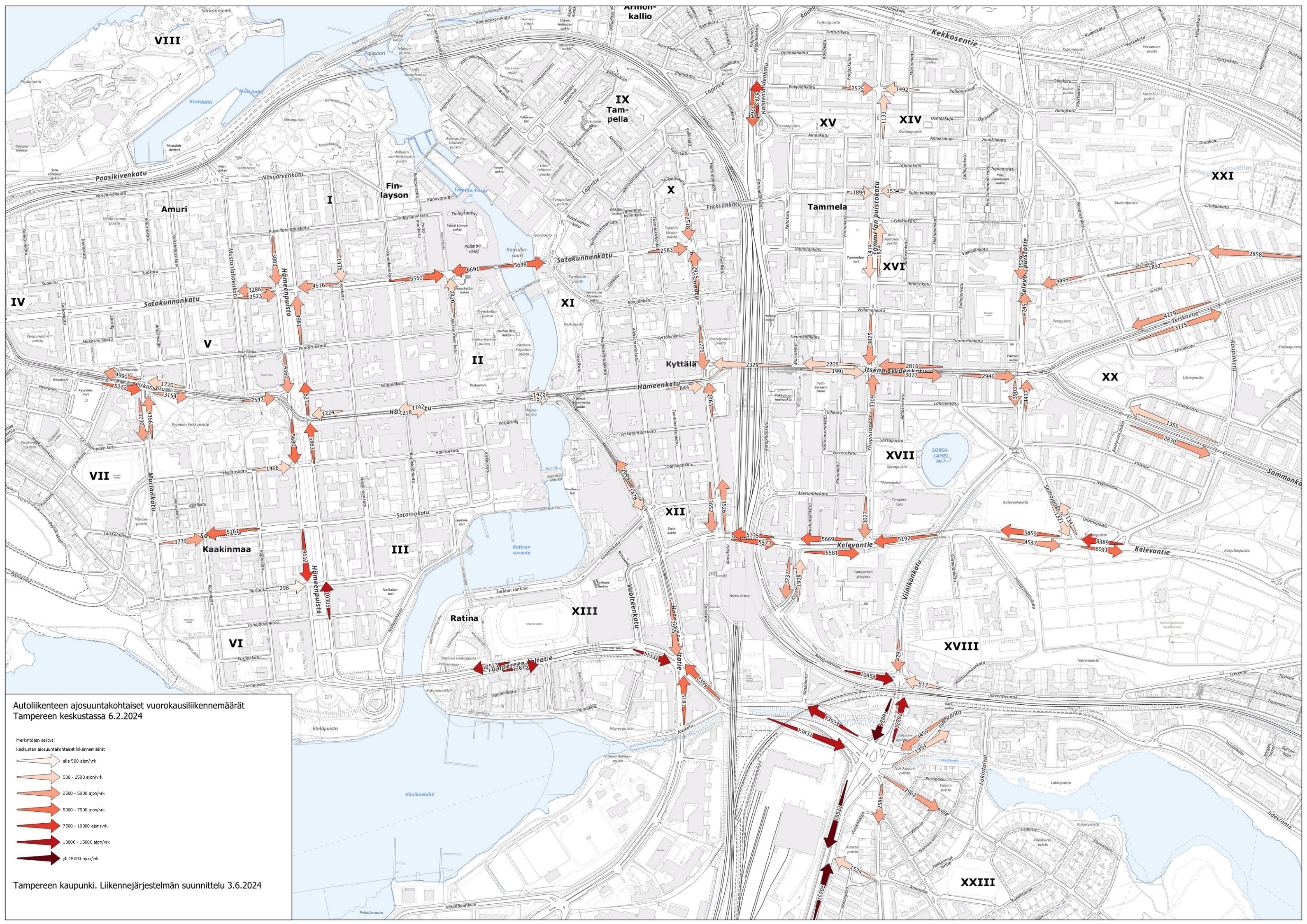
Jalankulun, pyöräliikenteen sekä joukkoliikenteen tiedoista Tampereelle on laskettu kestävän liikenteen kehitystä kuvaava indeksi. Indeksien mukaan vuoden 2023 aikana kestäville liikkumismuodoilla tehtiin 7,1 prosenttia enemmän matkoja kuin edeltävänä vuonna 2022. Samalla ajanjaksolla autoliikenteen liikennemäärät nousivat 2,0 prosenttia. Indeksien kehitystä vuosien 2017–2023 aikana on esitetty kuvassa 5.1.



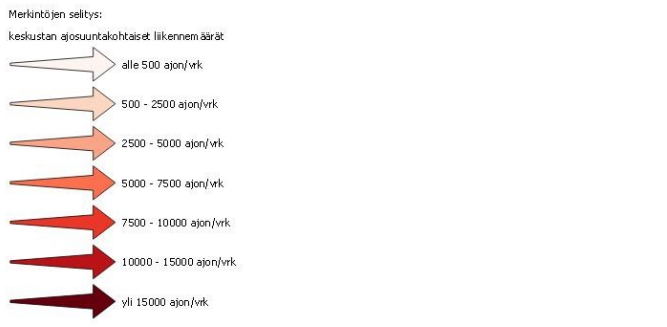
Kuva 5.1. Kestävän liikenteen kehitysindeksi sekä eri kulkutapojen liikenne- ja käyttäjämäärien muutokset vuosien 2017–2023 aikana.

Lähteet:

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



Autoliikenteen ajosuuntakohtaiset vuorokausiliikennemäärät Tampereen keskustassa 6.2.2024



Tampereen kaupunki. Liikennejärjestelmän suunnittelu 3.6.2024