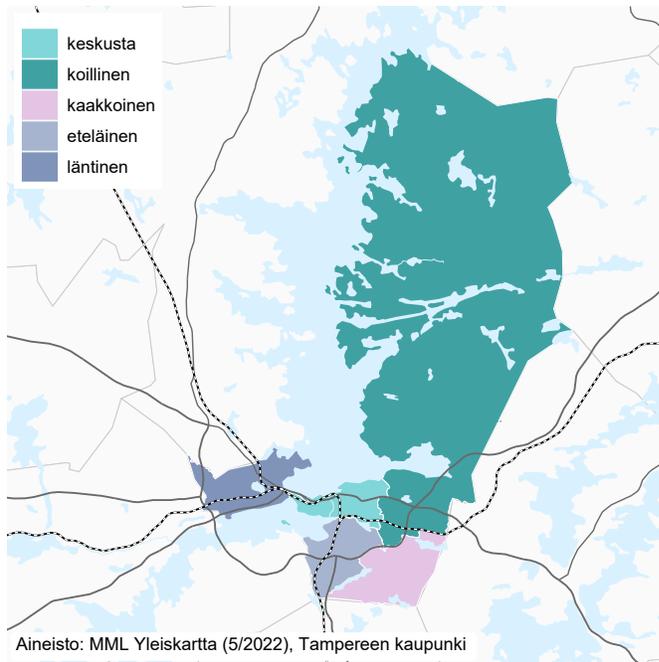


# Henkilöliikennetutkimus 2021: Tampereen kaupunki, kaikki kotimaan matkat



## Sisältö

Asukkaiden kotimaanmatkat .....	1
Tampereen väestö .....	2
Kuljetapojen käyttö .....	3
Jalankulku ja pyöräliikenne .....	4
Joukkoliikenne .....	6
Henkilöautoliikenne .....	8
Liikkuminen ja autonomistus .....	10
Liikkuminen ja maankäyttö .....	11
Liikkuminen aluettain .....	12
Asumismuoto ja liikkuminen .....	14
Eri väestöryhmien liikkuminen .....	15
Matkan tarkoitus .....	16
Liikenteen ympäristöasiat .....	18
Luotettavuus .....	19
Muunnoskertoimet .....	19
Vertailu muihin kaupunkeihin ja valtakunnalliseen tutkimukseen .....	20
Vertailu aiempiin tutkimuksiin .....	21

## Asukkaiden kotimaanmatkat

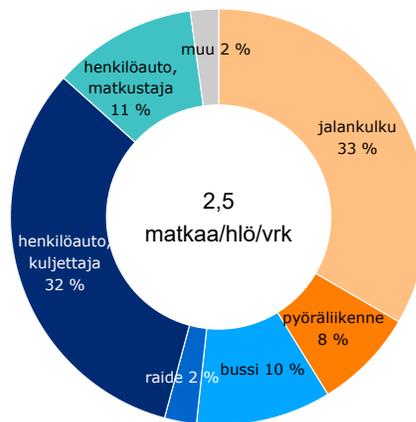
Tampereen asukkaat tekivät vuorokaudessa keskimäärin 2,5 matkaa ja niiden keskimääräinen yhteispituus oli 30 kilometriä.

Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus oli 54 %. Kestävillä kulkutavoilla tarkoitetaan jalankulkua, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä.

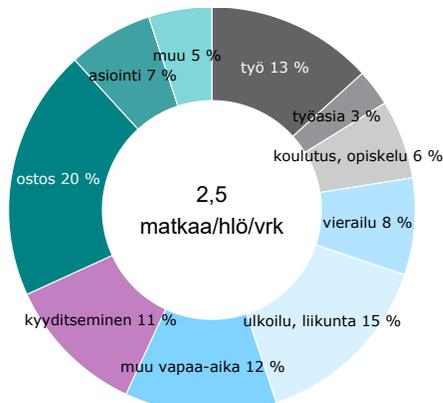
Pääosa kaupungin asukkaiden matkoista oli vapaa-ajan matkoja. Työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun liittyviä matkoja oli 22 %. Matkoja, joilla jotakuta toista henkilöä saatettiin, haettiin tai vietiin, oli 11 % kaikista matkoista.

Tulokset perustuvat vuonna 2021 toteutetun Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen aineistoon, joka kattaa noin 21 400 yli 6-vuotiaan suomalaisen matkat. Kaikkiaan 1 258 Tampereen asukasta vastasi tutkimukseen. Tässä julkaisussa tarkastellaan Tampereen asukkaiden kotimaanmatkoja vuoden keskimääräisenä päivänä, ellei toisin ole mainittu. Tampereelaisten seudun sisäisiä matkoja on analysoitu erillisessä kaupunkiraportissa. Tarkemmat tiedot tutkimuksen otannasta ja vastausasteesta löytyvät henkilöliikennetutkimuksen teknisestä raportista ([www.hlt.fi](http://www.hlt.fi)).

### Kuljetapojen käyttö



### Matkan tarkoitus



## KESTÄVIEN KULKUTAPOJEN OSUUS MATKOISTA

**54 %**

### LISÄTIETOJA

Tutkimuksen määritelmistä ja toteutuksesta löydät lisätietoja verkkosivustosta [www.hlt.fi](http://www.hlt.fi).

Lisäksi verkkosivuilta on saatavissa tutkimuksen muut julkaisut:

- Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021
- Seutukohtaiset julkaisut
- Esite
- Faktakortit
- Tekninen raportti

RAPORTIN LAATIJA:  
WSP Finland Oy

RAPORTIN VERSIOT:  
Versio 1.0, 2024-05-31

Saavutettavuus: tässä raportissa esitettyjen kaavioiden tiedot saa pyydettäessä Tampereen palvelupisteestä, p. 041 730 8168, [tampereenpalvelupiste@tamperere.fi](mailto:tampereenpalvelupiste@tamperere.fi).

# Tampereen väestö

## Väestö alueittain

Tutkimuksen perusjoukko on kuusi vuotta täyttäneet henkilöt. Tampereella asui vuoden 2021 lopussa noin 229 000 kuusi vuotta täyttäneitä.

Tutkimuksen perusjoukko on analyysissä jaettu palvelualueisiin.

### Tutkimusaineiston perusjoukko alueittain

Alue	Perusjoukko
keskusta	67 291
koillinen	37 094
kaakkoinen	49 486
eteläinen	30 133
läntinen	45 288

## Ajokortin haltijat

Tampereen 18 vuotta täyttäneestä väestöstä 75 %:lla oli tämän tutkimuksen mukaan voimassaoleva ajokortti.

### Ajokortin hallinta Tampereella iän mukaan.

Ikä	Osuus
6–17	1 %
18–34	77 %
35–54	82 %
55–64	77 %
yli 65	62 %

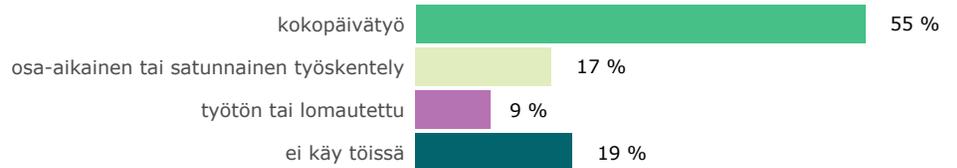
## Koulutus ja työssäkäynti

Alla on esitetty, miten tutkimukseen vastanneet jakautuvat vastaustensa perusteella työmarkkina-aseman ja koulutusasteen mukaan. Tulokset voivat poiketa esimerkiksi Tilastokeskuksen vastaavasta tiedosta.

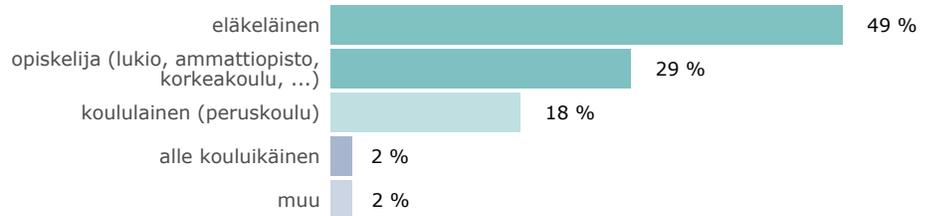
### Tampereen väestön asema työmarkkinoilla



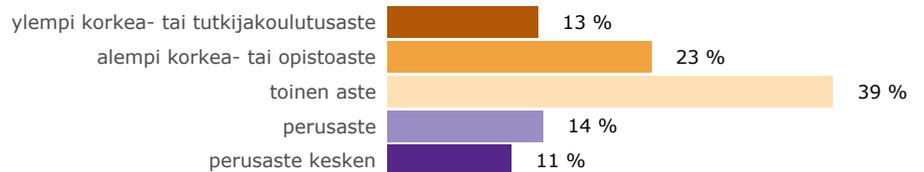
### Tampereen 18–64-vuotiaiden työssäkäynti



### Työvoiman ulkopuolisen väestön pääasiallinen toiminta

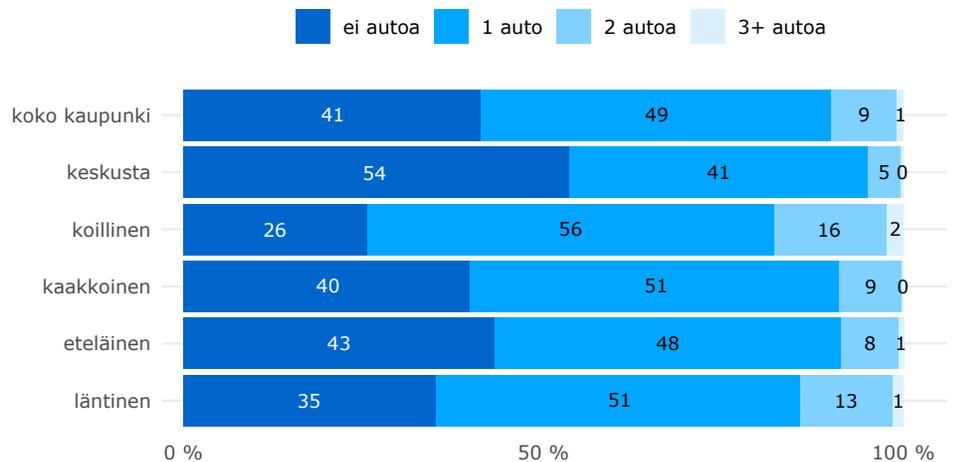


### 6 vuotta täyttäneen väestön koulutusaste



## Asuntokuntien autonomistus

### Kotitalouksien autonomistus alueittain tutkimuksen mukaan



# Kulutusapojen käyttö

## Tunnusluvut

Viereisessä taulukossa on esitetty eräitä liikkumisen tunnuslukuja. Matkaluvulla tarkoitetaan vuorokauden keskimääräistä matkojen määrää henkilöä kohti laskettuna. Matkasuorite taas kuvaa keskimäärin yhden vuorokauden aikana liikuttuja kilometrejä. Kokonaismatka-aika on vuorokaudessa liikkumiseen käytetty aika.

Vuorokaudessa keskiportoasukas liikkuu kotimaanmatkoillaan 30 kilometriä ja käytti tähän aikaa 1 tunnin ja 9 minuuttia.

Matkojen keskipituuksiin ja -kestoihin kannattaa suhtautua etenkin muun kulkutavan ja raideliikenteen osalta varauksella, sillä havaintoja on melko vähän. Alle 30 havaittuun matkaan perustuvia keskiarvoja ei ole esitetty.

## Kulutusaposaosuudet alueittain

Kestävien liikkumismuotojen käyttö kasvoi sitä suuremmaksi, mitä lähempänä kaupungin keskustaa asutaan.

## Kulutusaposaosuudet matkan pituuden mukaan

Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus on suurimmillaan lyhyillä matkoilla ja henkilöauton keskipitkillä matkoilla. Joukkoliikennettä käytettiin eniten 3–10 kilometrin ja yli 100 kilometrin pituisilla matkoilla.

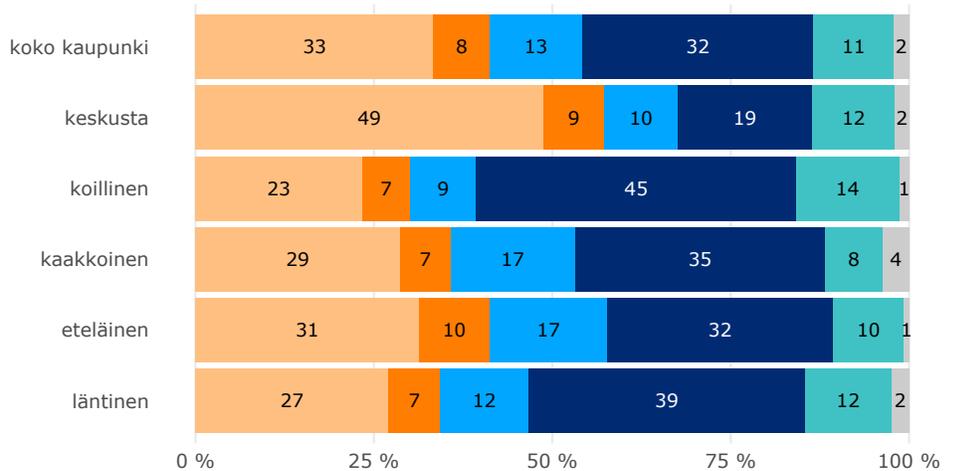
## Selite

- muu
- henkilöauto, matkustaja
- henkilöauto, kuljettaja
- joukkoliikenne
- pyöräliikenne
- jalankulku

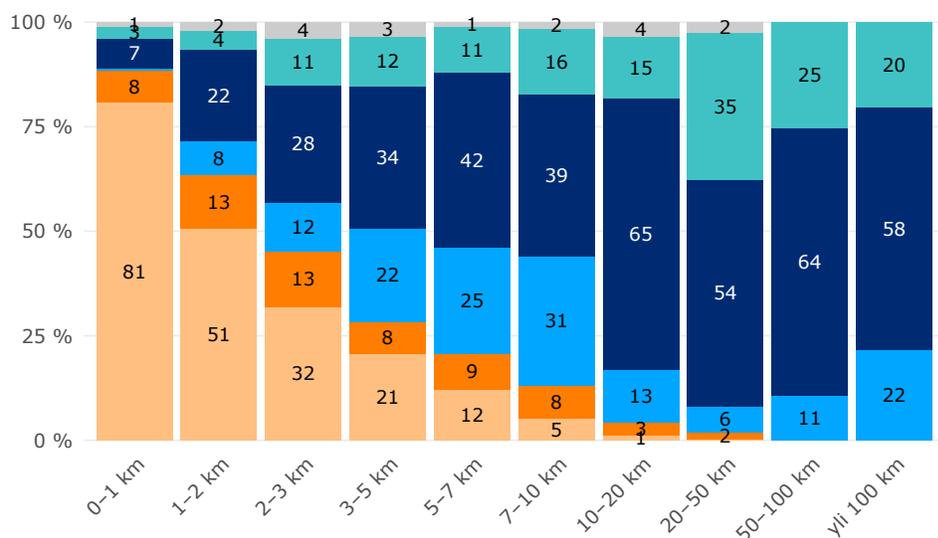
## Liikkumisen tunnusluvut kulkutavoittain

Kulkutapa	Matkaluku	Matkan keskipituus	Matkasuorite	Matka-aika	Kokonaismatka-aika
	matkaa/hlö/vrk	km/matka	km/hlö/vrk	min/matka	min/hlö/vrk
jalankulku	0,83	1,7	1,4	24	20
pyöräliikenne	0,20	4,1	0,8	23	5
bussi	0,26	9,2	2,4	33	8
raide	0,06	49	3,1	61	4
kestävät yhteensä	1,35	5,7	7,6	27	37
henkilöauto, kuljettaja	0,81	19	16	27	22
henkilöauto, matkustaja	0,28	23	6,3	31	9
muu	0,05	6,7	0,4	30	2
kaikki	2,49	12	30	28	69

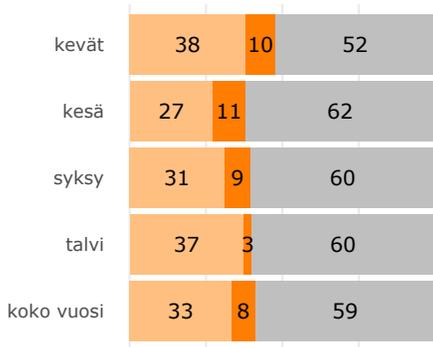
## Kulutusapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)



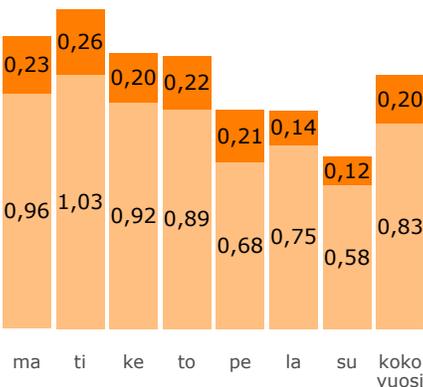
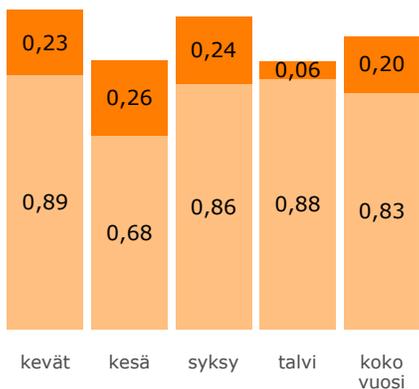
## Kulutusaposaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista)



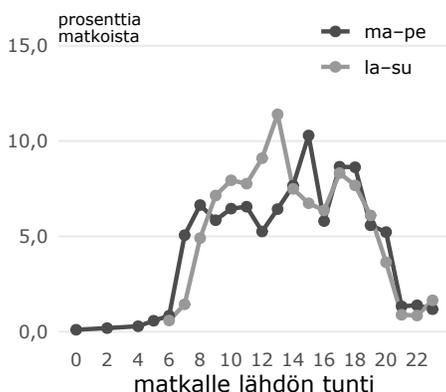
## Osuus asukkaiden matkoista (%)



## Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)



## Jalankulun matkojen alkamisajankohta



## Jalankulku ja pyöräliikenne

### Vuodenaikavaihtelut

Ajallisia vaihteluja on tarkasteltu neljänä vuodenaikana. Vuodenajat on määritelty kaavioissa seuraavasti:

kevät: maaliskuu–toukokuu  
 kesä: kesä–elokuu  
 syksy: syys–marraskuu  
 talvi: joulukuu–helmikuu

Jalankulku ja pyöräliikenne olivat osittain toisilleen vaihtoehtoisia kulkutapoja. Talvikuukausina jalankulku korvasi pyörällä tehtyjä matkoja. Kesällä taas tehtiin eniten pyörämatkoja ja vähiten jalankulku-matkoja.

### Viikonpäivävaihtelut

Arkinen Tampereella jalankulkuun käytettiin aikaa keskimäärin 21 minuuttia ja viikonloppuisin 18 minuuttia. Ero on vähäinen. Jalankulku-matkoja tehtiin eniten maanantaista torstaihin.

Pyörämatkoja tehtiin enemmän arkena kuin viikonloppuna. Pyöräilyjen matkojen pituudessa ei ollut merkittävää eroa arjen ja viikonloppun välillä.

### Tuntivaihtelut

Arkipäivien jalankulku-matkoista suurin osa alkoi aamu- ja iltaseitsemän välillä. Viikonloppuisin kävelymatkoille lähdettiin useammin keskipäivän molemmin puolin.

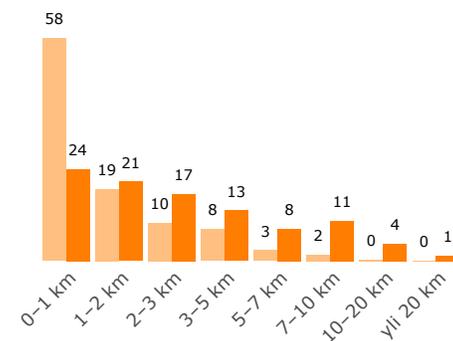
Pyöräliikenteen huiput ajoittuivat arkipäivisin ruuhkatunneille. Päivän toinen huippu jakautui usealle iltapäivän tunnille erimittaisten koulu-, opiskelu- ja työpäivien vuoksi. Viikonloppuun matkoja ei analysoitu, koska havaittuja matkoja oli alle 100.

jalankulku pyöräliikenne

### JALANKULKU JA PYÖRÄLIIKENNE

Jalankululla tarkoitetaan kävelyä, juoksua ja jalankulkua erilaisilla apuvälineillä, kuten rollaattorilla, pyörätuolilla, potkukelkalla tai potkupyörällä, rullaluistimilla ja suksilla. Pyöräliikenteeksi luetaan liikkuminen tavallisilla ja sähköavusteisilla polkupyörillä, joiden enimmäisteho on 250W ja maksimivauhdus on 25 km/h. Tarkastelu sisältää matkat, joissa jalankulku tai pyöräliikenne ovat pääkulkutapana. Kaikkiaan Tampereella tutkimusaineistossa oli 1 030 jalankulku-matkaa ja 258 pyörämatkaa.

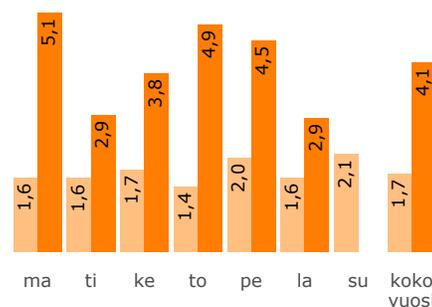
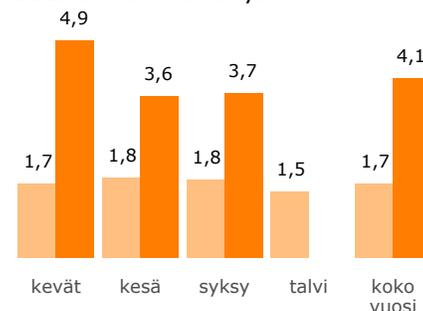
## Matkojen pituusjakauma (prosenttia kulkutavan matkoista)



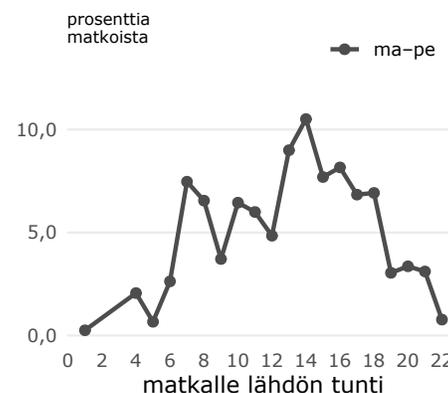
Jalankulku-matkojen pituuden mediaani on 1,0 kilometriä. Pyörämatkojen mediaani on puolestaan 2,5 kilometriä.

## Matkojen keskipituus (km/matka)

Alle 30 matkaan perustuvia keskipituuksia ei ole esitetty.



## Pyöräliikenteen matkojen alkamisajankohta



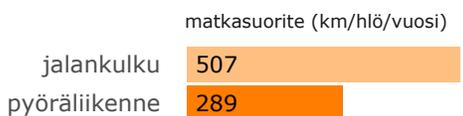
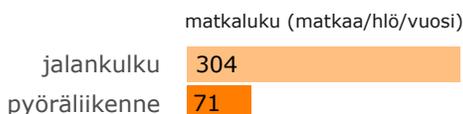
## Jalankulun ja pyöräliikenteen matkakohteet ja matkojen tarkoitus

Merkittävin osa jalankulkumatkoista oli kotoa alkavia ja kotiin päättyviä lenkkejä. Jalan tehtiin paljon myös ostos- ja asiointimatkoja. Pyörämatkat jakautuivat tasaisemmin eri matkakohteiden ja matkan tarkoitusten välillä. Pyörällä tehtiin paljon työ-, koulu- ja ostosmatkoja sekä ulkoiluun ja liikuntaan liittyviä matkoja.

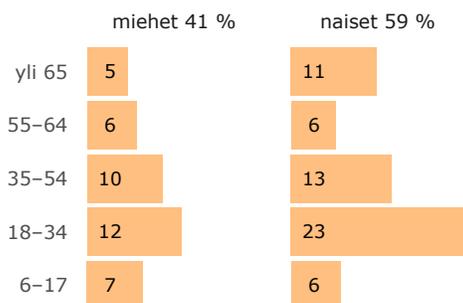
Vuodessa Tampereella tehtiin henkeä kohti jalan keskimäärin 304 matkaa ja yhteensä näistä kertyi 507 kilometriä. Naiset kävelivät useammin kuin miehet.

Keskimäärin kaupungin asukas teki vuodessa pyörällä 71 matkaa ja ajoi 289 kilometriä. Naiset pyöräilivät miehiä useammin.

### Vuosittainluvut

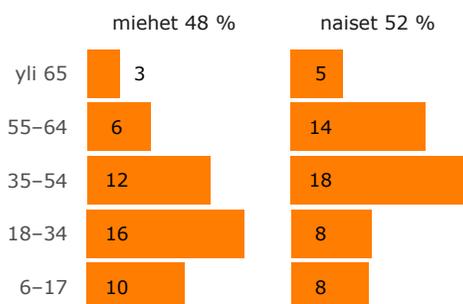


### Jalankulkijoiden ikä- ja sukupuolijakauma



Osuus kulkutavan matkoista, yhteensä 100 %

### Pyöräilijöiden ikä- ja sukupuolijakauma

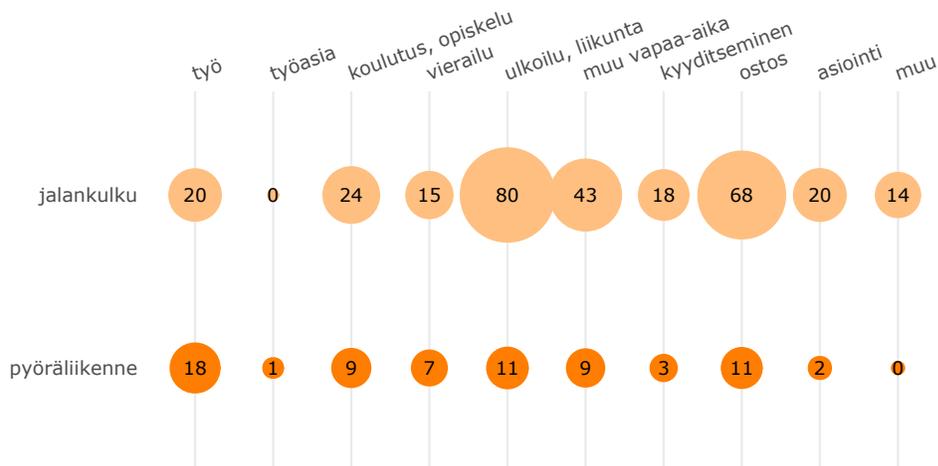


Osuus kulkutavan matkoista, yhteensä 100 %

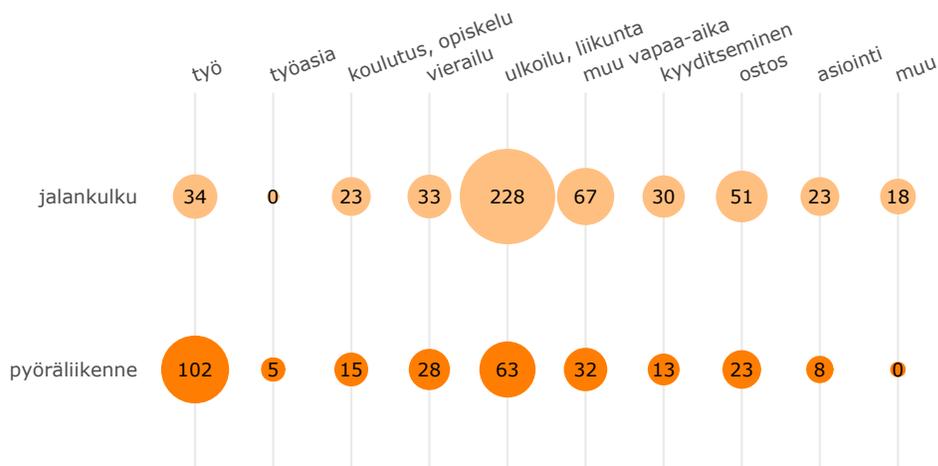
### Jalankulku- ja pyörämatkojen suuntautuminen erityyppisten lähtö- ja määräpaikkojen välillä (matkaa/henkilö/vuosi)



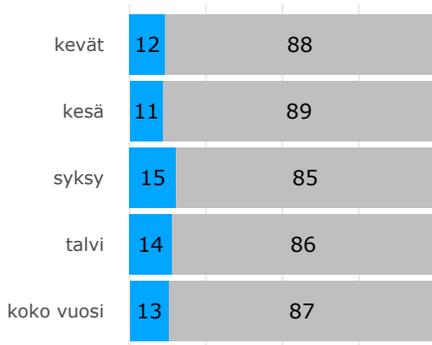
### Jalankulku- ja pyörämatkojen tarkoitus (matkaa/henkilö/vuosi)



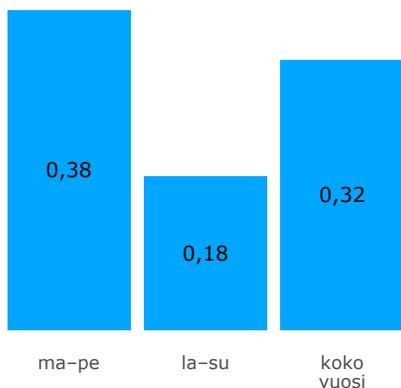
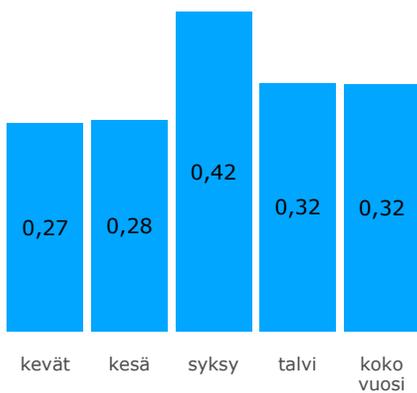
### Jalan ja pyörällä kuljetut kilometrit vuodessa (km/henkilö/vuosi)



## Osuus asukkaiden matkoista (%)



## Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)



## Joukkoliikenteen matkojen alkamisajankohta arkena



## Joukkoliikenne

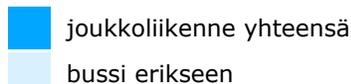
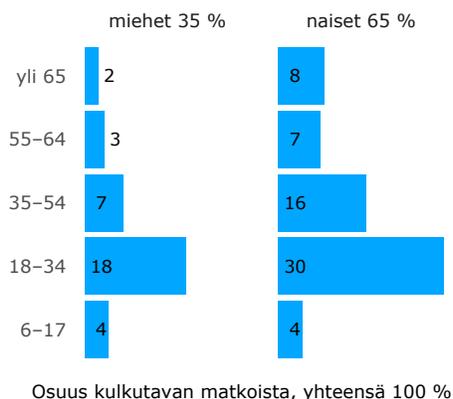
### Ajalliset vaihtelut

Joukkoliikenteen käyttö oli melko tasaista eri vuodenaikoina. Kevään alhaiset matkaluvut johtuvat todennäköisesti syksyä tiukemmista koronarajoituksista.

Työ-, opiskelu- ja koulumatkojen merkitys näkyi viikonpäivävaihteluissa. Viikonloppuisin joukkoliikennematkoja oli vähemmän kuin arkin. Myös joukkoliikenteen tuntivaihtelun huiput jaksottuvat työn, opiskelun ja koulunkäynnin mukaan. Viikonloppuisin suurin kysyntä sijoittui puoleenpäivään ja sen molemmin puolin.

### Joukkoliikenteen käyttäjät

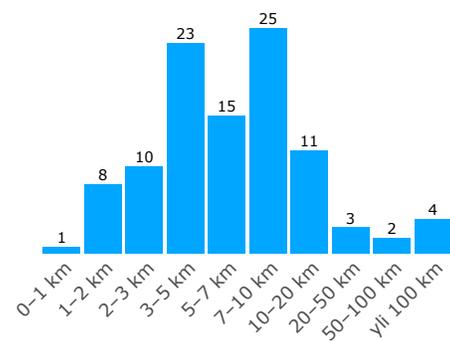
Tampereella joukkoliikenteen käyttäjät painoutuivat työikäisiin naisiin.



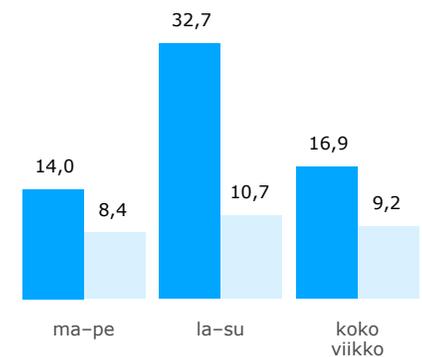
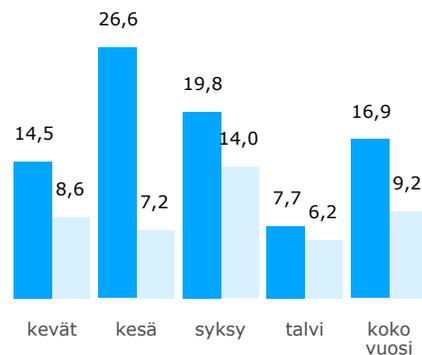
### JOUKKOLIIKENNEMUODOT

Joukkoliikenteellä tarkoitetaan tässä bussilla, raitiovaunilla ja junalla tehtyjä matkoja. Pääosa joukkoliikenteestä oli seudun sisäistä lähiliikennettä. Kaikkiaan Tampereella tutkimusaineistossa oli 276 bussi-, 47 raitiovaunu- ja 19 junamatkaa.

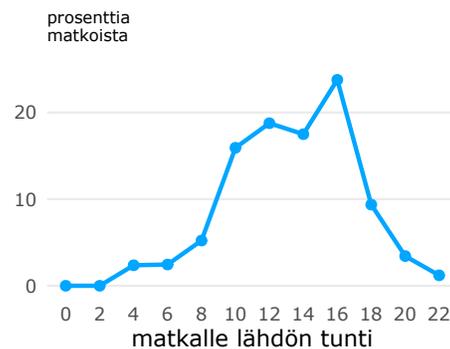
## Matkojen pituusjakauma (prosenttia kulkutavan matkoista)



## Matkojen keskipituus (km/matka)



## Joukkoliikenteen matkojen alkamisajankohta (2 h) viikonloppuna



## Joukkoliikenteen matkakohteet ja matkojen tarkoitus

Joukkoliikenteen käyttö oli yleistä kotoa alkavilla ja kotiin päättyvillä työ-, koulu- ja opiskelumatkoilla, mutta se oli suosittua myös ostos- ja asiointimatkoilla.

Joukkoliikenneyhteydet ovatkin useimmiten hyviä alueilla, joihin on keskitynyt suuri määrä palveluja, jolloin joukkoliikenne on luontainen valinta.

Vapaa-ajan matkojen kokonaismäärään nähden joukkoliikenne oli muita kulkutapoja harvinaisempi valinta. Koska vapaa-ajan matkoja tehtiin kuitenkin kaiken kaikkiaan paljon, näkyivät ne myös joukkoliikenteen kokonaisvolyymissä.

Viereisissä kuvissa on esitetty, millaisia matkoja kaupungin asukkaat tekivät joukkoliikenteellä. Kaikkiaan vuodessa kuusi vuotta täyttänyt keski-ikäinen asukas teki 118 ovelta-ovelle matkaa. Kilometrejä näistä matkoista syntyi vuositasolla henkeä kohti 1 994. Mukana arvioissa ovat myös asukkaiden matkat seudun ulkopuolelle.

Pitkillä kaupungin ulkopuolelle ulottuvilla matkoilla oli jokseenkin pienehkö merkitys matkaluvun kannalta, mutta matkasuoritteessa nämä näkyivät. Koska osa joukkoliikenteen matkoista oli varsin pitkiä ja suhteellisen harvinaisia, jäivät matkasuoritearviot epätarkoiksi.

### Ovelta-ovelle matkaketjut

Alla olevaan taulukkoon on koottu yhteenveto kaupungin asukkaiden joukkoliikenteen matkaketjuista. Tavallisin matkaketju oli yksi joukkoliikennematka, jonka liityntämatkat tehtiin kävellen.

Prosenttia matkaketjuista	
bussi + jalankulku	73 %
raide + jalankulku	13 %
väh. 1 joukkoliikennenvaihto + jalankulku	10 %
väh. 1 joukkoliikennematka + auto	3 %
muu	0 %
joukkoliikenne + jalankulku + pyöräliikenne	0 %
<b>yhteensä</b>	<b>100 %</b>

## UUOSITUNNUSLUVUT

Matkaluku (matkaa/hlö/vuosi)

**118**

Matkasuorite (km/hlö/vuosi)

**1 994**

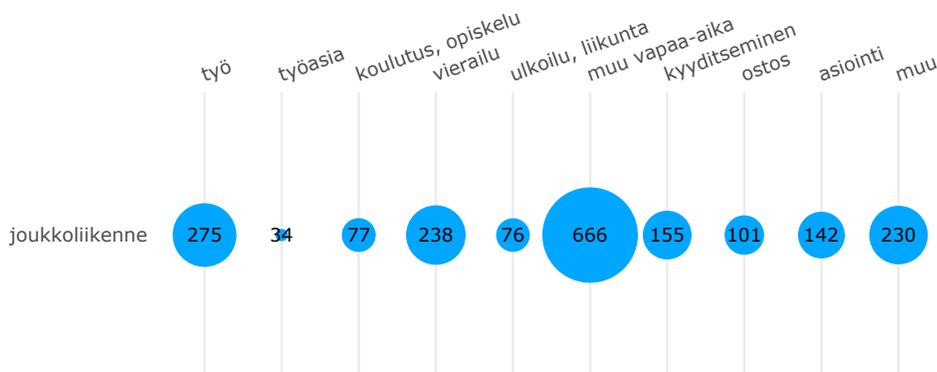
### Joukkoliikennematkojen suuntautuminen erityyppisten lähtö- ja määräpaikkojen välillä (matkaa/henkilö/vuosi)



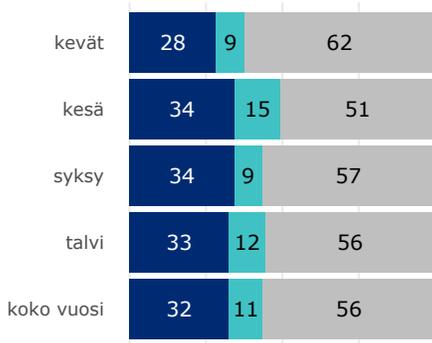
### Joukkoliikennematkojen tarkoitus (matkaa/henkilö/vuosi)



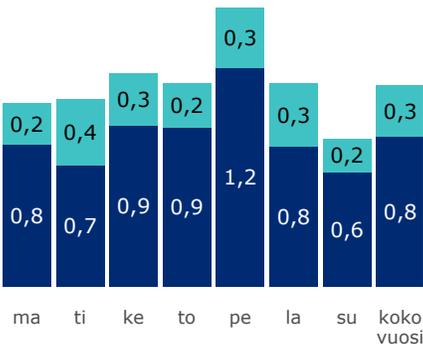
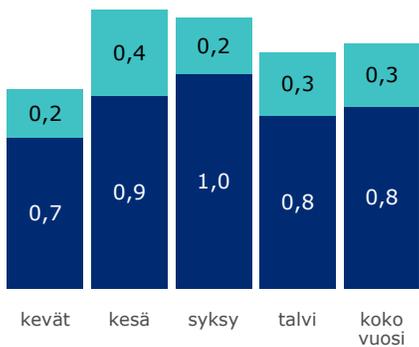
### Joukkoliikenteellä matkustetut kilometrit vuodessa (km/henkilö/vuosi)



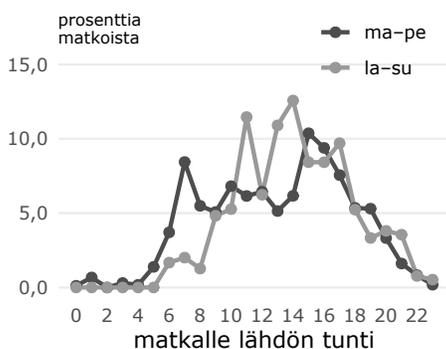
## Osuus asukkaiden matkoista (%)



## Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)



## Kuljettajien matkojen alkamisajankohta



## Henkilöautoliikenne

### Vuodenaikavaihtelut

Henkilöautoilun matkamäärät olivat pienimmillään keväällä. Kevään alhaiset matkaluvut johtuvat todennäköisesti syksyä tiukemmista koronarajoituksista. Kesän lomakausi näkyi henkilöautolla matkustajana tehtyjen matkojen pituuksien kasvuna.

### Viikonpäivävaihtelut

Henkilöautolla liikuttiin eniten perjantaisin. Matkojen pituudet olivat pisimpiä sunnuntaisin.

### Tuntivaihtelut

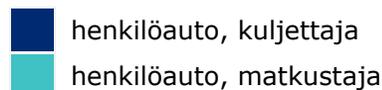
Arkisin henkilöautolla kuljettajana tehtyjen matkojen huiput ajoittuivat aamulla klo 6 ja 9 ja iltapäivisin klo 15 ja 18 välille. Iltapäivän liikennemäärien huippu oli selvästi aamua korkeampi.

### Henkilöautosuorite

Henkilöautolla kuljettajana ajettiin keskimäärin 15,6 ja matkustajana 6,3 km/hlö/vrk. Miehet tekivät kuljettajana tehdyistä matkoista 63 % ja suoritteesta 67 %. Matkustajana tehtyjen matkojen jakaumat on esitetty taulukossa alla.

### Henkilöautossa matkustajana tehtyjen matkojen ja suoritteen jakauma iän ja sukupuolen mukaan

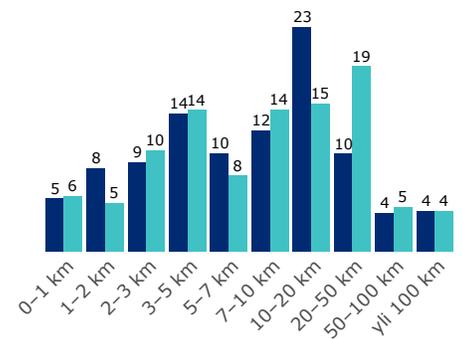
Ikä		Matkat	Suorite
6-17	miehet	8 %	5 %
	naiset	16 %	20 %
täysi-ikäinen	miehet	22 %	27 %
	naiset	53 %	48 %
		100 %	100 %



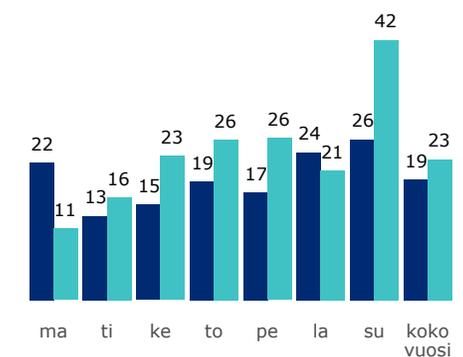
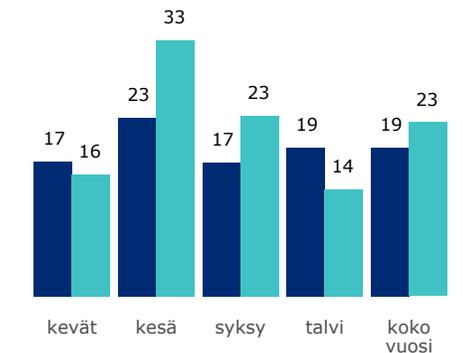
## HENKILÖAUTOLIIKENNE

Henkilöautomatkoihin on tutkimuksessa luettu henkilöautolla ja pakettiautolla kuljettajana ja matkustajana tehdyt matkat. Matkoissa ei ole mukana taksilla tehtyjä matkoja. Menettely vastaa Eurostatin henkilöliikennetutkimuksen harmonisoinnista antamia suosituksia. Pakettiautolla ja taksilla tehdyt matkat ovat tarvittaessa eroteltavissa itse aineistosta.

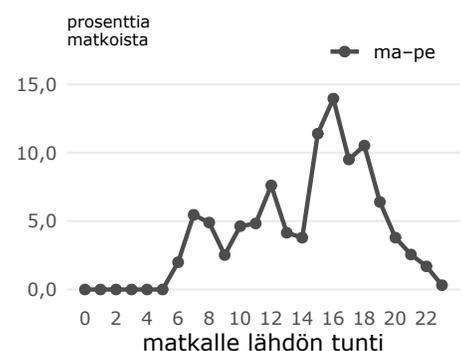
## Matkojen pituusjakauma (prosenttia/kulikutapa)



## Matkojen keskipituus (km/matka)



## Matkustajien matkojen alkamisajankohta



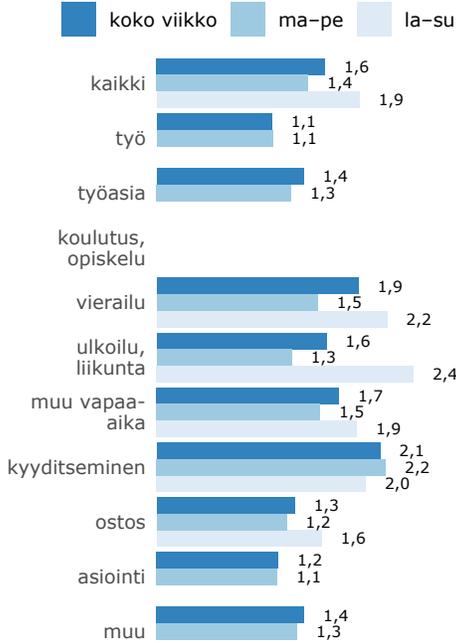
Matkustajien viikonloppujen matkoja ei analysoitu vähäisen havaintomäärän vuoksi (alle 100 matkaa).

## Autoliikenteen keskikuormitus, matkakohteet ja matkojen tarkoitus

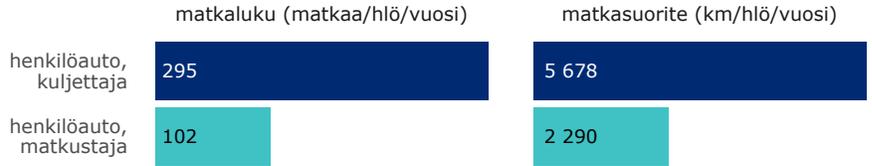
### HENKILÖAUTON KESKIKUORMITUS

1,60 hlöä/ajoneuvo

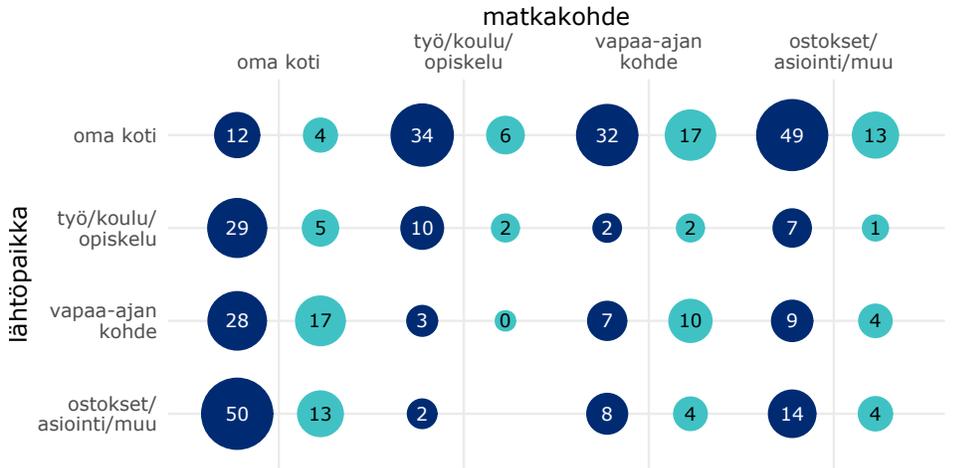
**Henkilöauton keskikuormitus matkan tarkoituksen mukaan (alle 20 matkan tarkoituksia ei ole esitetty)**



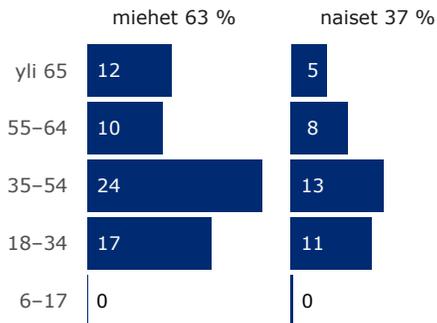
### Vuosittainluvut



### Henkilöautomatkojen suuntautuminen erityyppisten lähtö- ja määräpaikkojen välillä (matkaa/henkilö/vuosi)

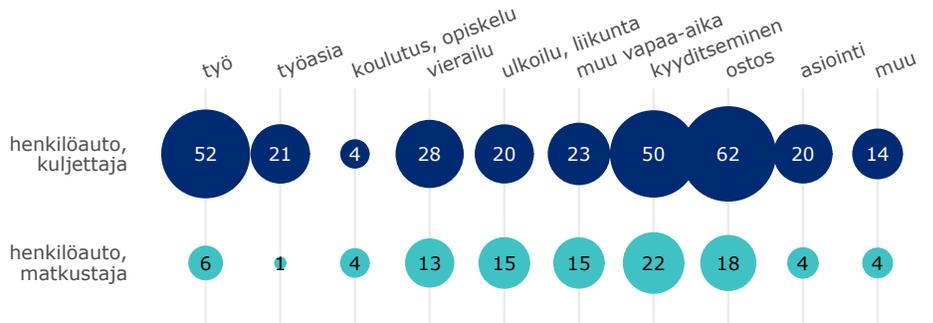


### Henkilöauton kuljettajien ikä- ja sukupuolijakauma

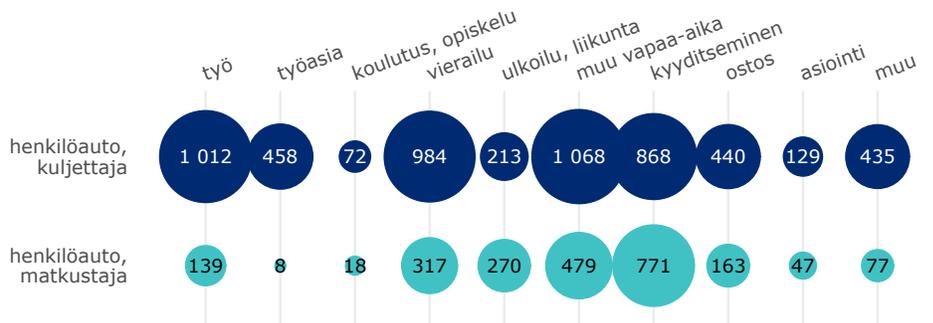


Osuus kulkutavan matkoista, yhteensä 100 %

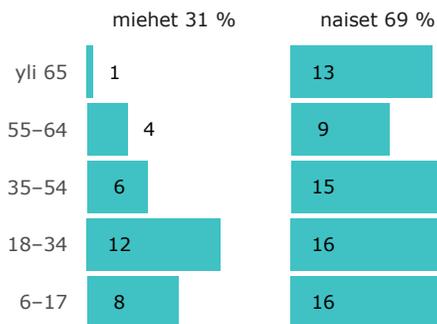
### Henkilöautomatkojen tarkoitus (matkaa/henkilö/vuosi)



### Henkilöautolla ajettu ja matkustettu kilometrit matkan tarkoituksen mukaan (km/henkilö/vuosi)



### Henkilöauton matkustajien ikä- ja sukupuolijakauma



Osuus kulkutavan matkoista, yhteensä 100 %

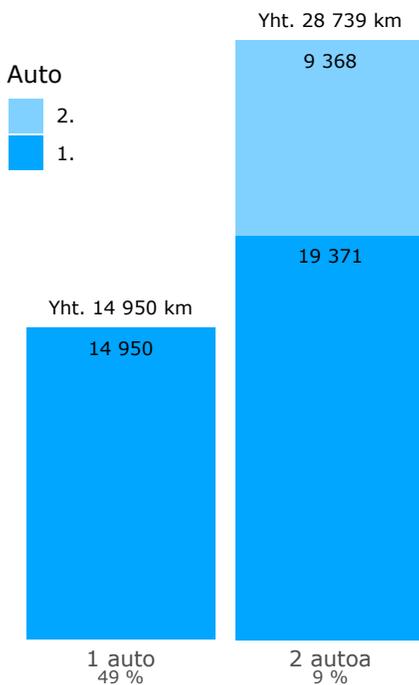
## Liikkuminen ja autonomistus

Kaupungin asukkaat liikkivat sitä vähemmän jalan, polkupyörällä ja joukkoliikenteellä, mitä useampi auto taloudessa oli. Taloudessa olevilla autoilla myös ajettiin sitä enemmän autoa kohden, mitä enemmän autoja taloudessa oli. Viereisessä kuvassa on esitetty kulkutapaosuudet sen mukaan, kuinka monen auton taloudessa henkilö asuu.

Pääpiirteittäin autonomistus kasvoi asteittain, mitä kauempana kaupungin ydinalueesta asuttiin. Asiaa on tässä havainnollistettu kaupunki-maaseutuluokituksen avulla. Luokituksen mukaiset vyöhykkeet on esitetty kartalla. Alle 30 vastaajan vyöhykkeitä ei ole analysoitu.

Kolmen auton kotitalouksia havaittiin hyvin vähän (alle 30 kotitaloutta), joten kolmen auton talouksien suoritteita ja kulkutapaosuuksia ei voida esittää.

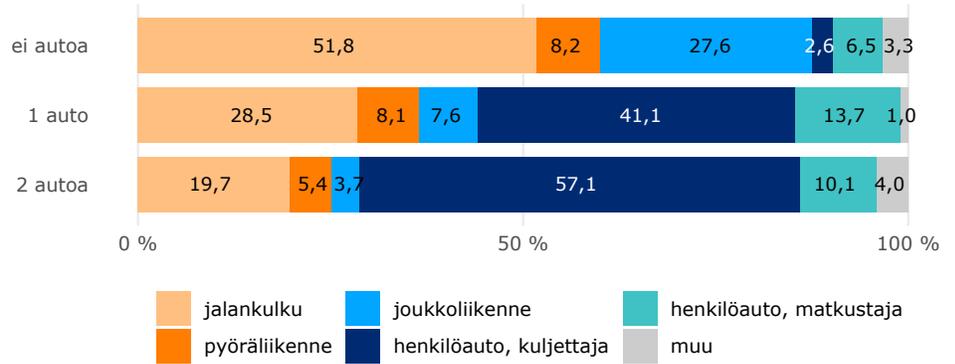
**Autollisten asutokuntien osuudet (%) ja asutokuntien hallinnassa olevien autojen vuotuinen ajosuorite keskimäärin yhden ja kahden auton talouksissa**



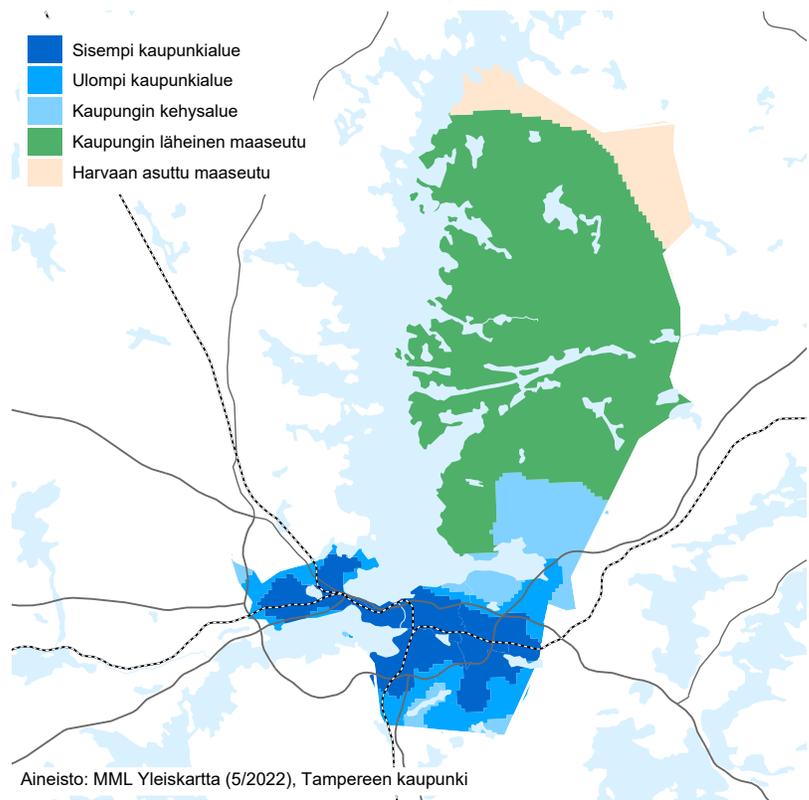
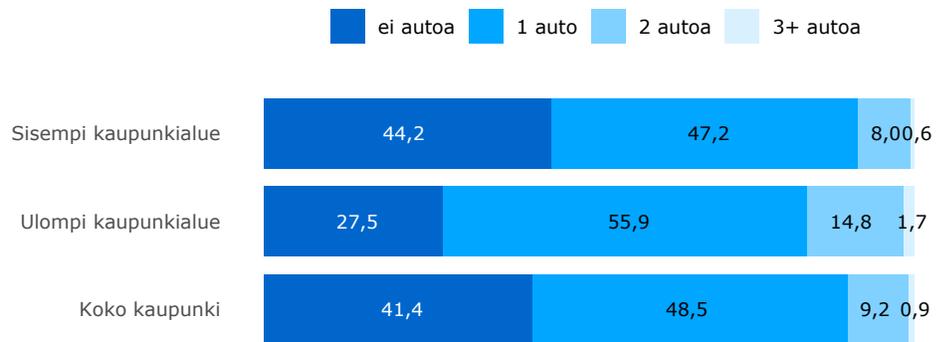
**Asukkaiden matkasuorite (km/hlö/vrk) kotitalouksien hallinnassa olevien autojen mukaan**

Autoja	Matkasuorite
ei autoa	17,5
1 auto	35,2
2 autoa	34,4

**Asukkaiden kulkutapojen käyttö kotitalouksien hallinnassa olevien autojen mukaan**



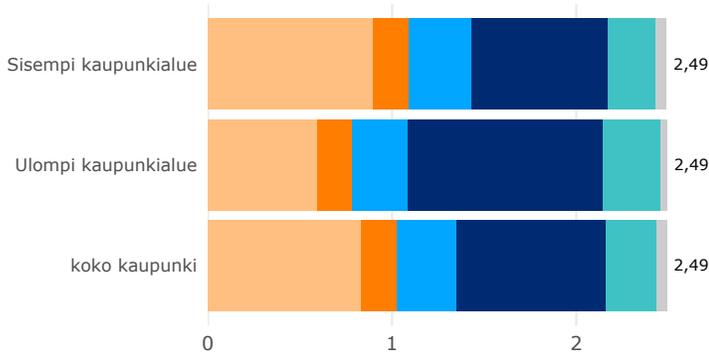
**Asutokuntien autonomistus kaupunki-maaseutuluokituksen mukaan**



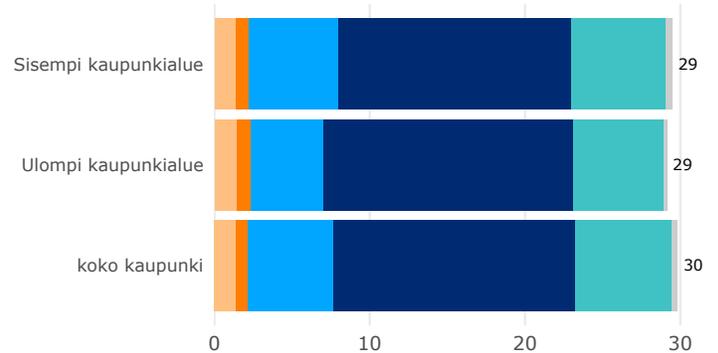
## Liikkuminen ja maankäyttö

Seuraavissa kuvissa on esitetty Tampereen asukkaiden matkaluvut ja matkasuoritteet kulkutavoittain kaupunki-maaseutuluokituksen mukaan. Alla olevassa taulukossa ovat matkaluvut kaupunki-maaseutuluokituksen ja ikäryhmän mukaan. Alueen ikäryhmiä ei ole analysoitu, jos ainakin yhdessä ikäryhmässä on vain hyvin vähän havaintoja, eikä koko aluetta, jos vastaajia on vähän (alle 30 henkilöä).

### Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)



### Matkasuorite (km/hlö/vrk)



jalankulku pyöräliikenne joukkoliikenne henkilöauto, kuljettaja henkilöauto, matkustaja muu

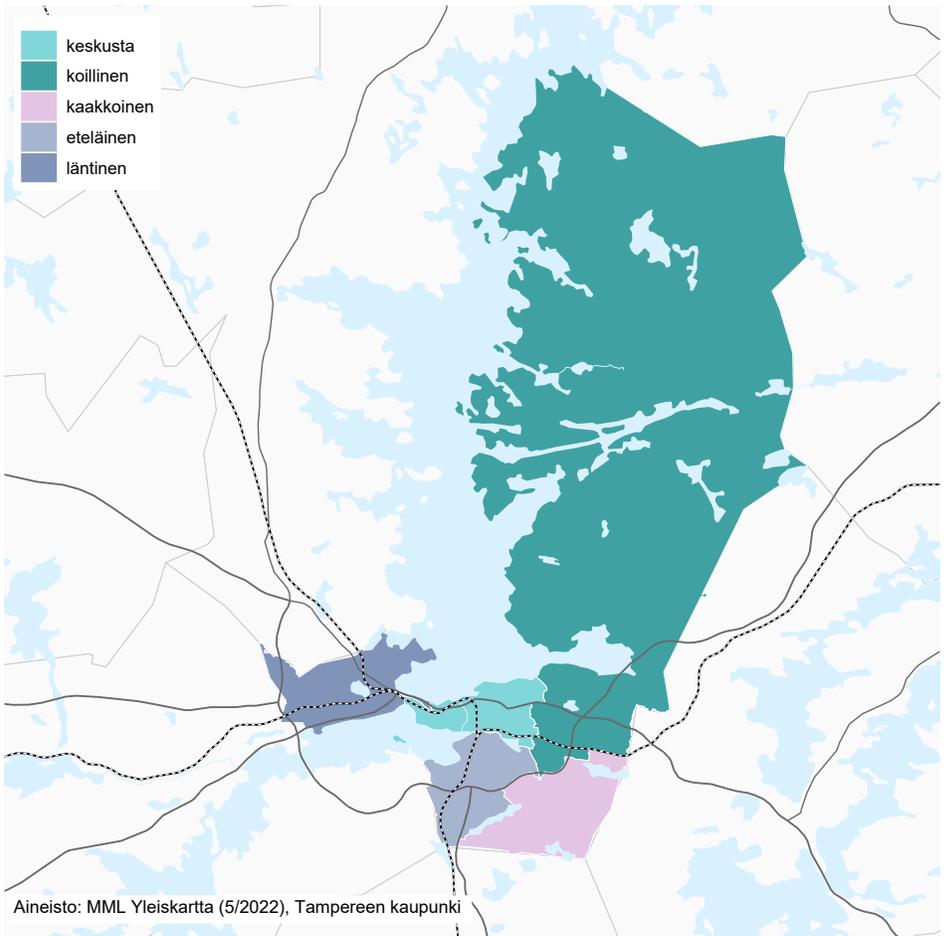
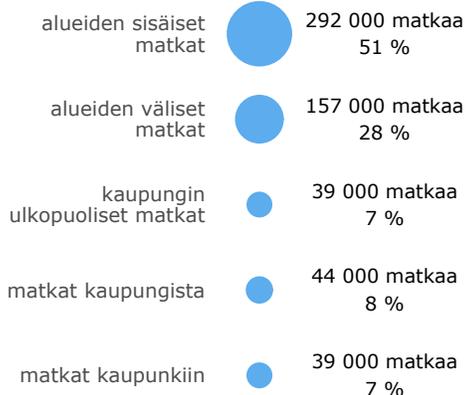
### Matkaluvut kaupunki-maaseutuluokituksen ja ikäryhmän mukaan (matkaa/hlö/vrk)

Luokitus	Ikäryhmä	Jalankulku	Pyöräliikenne	Joukkoliikenne	Henkilöauto, kuljettaja	Henkilöauto, matkustaja	Muu	Kaikki
Sisempi kaupunkialue	6-17	1,12	0,28	0,28	0,03	0,60	0,19	2,49
Sisempi kaupunkialue	18-34	1,02	0,16	0,48	0,71	0,25	0,04	2,65
Sisempi kaupunkialue	35-54	0,84	0,23	0,30	1,03	0,21	0,05	2,67
Sisempi kaupunkialue	55-64	0,82	0,32	0,29	1,12	0,25	0,07	2,86
Sisempi kaupunkialue	yli 65	0,69	0,09	0,19	0,59	0,17	0,02	1,74
Sisempi kaupunkialue	kaikki	0,90	0,20	0,34	0,74	0,26	0,06	2,49
Ulompi kaupunkialue	kaikki	0,59	0,19	0,30	1,05	0,31	0,03	2,49
koko kaupunki	kaikki	0,83	0,20	0,32	0,81	0,28	0,05	2,49

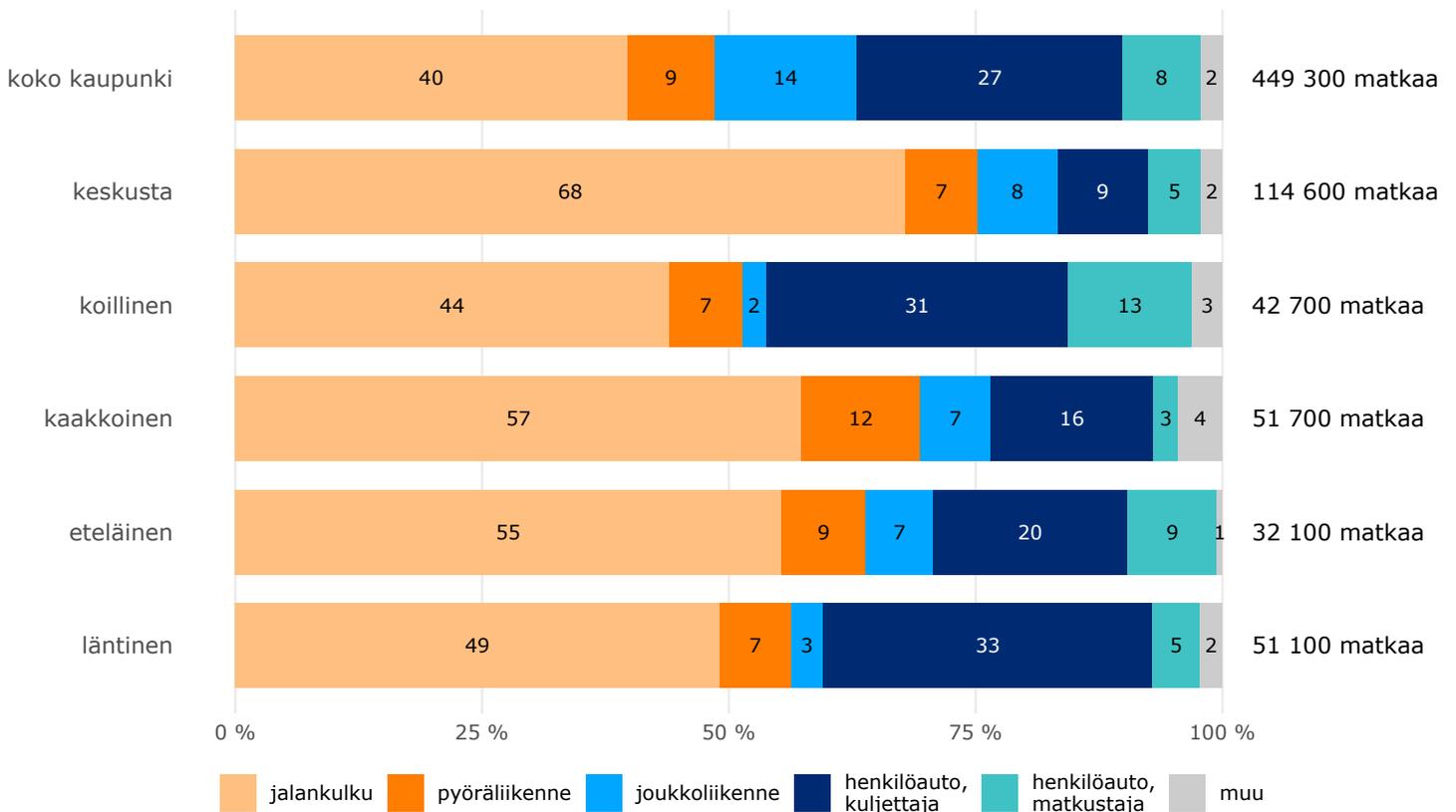
## Liikkuminen aluettain

Tampereen asukkaat tekivät vuorokaudessa yhteensä 571 000 matkaa. Näistä alueiden sisäisiä matkoja oli 292 000 ja alueiden välisiä 157 000. Matkoja kaupunkiin tai kaupungista oli yhteensä 83 000. Tampereen asukkaiden kokonaan kaupungin ulkopuolella tekemiä matkoja oli 39 000.

### Asukkaiden matkat



### Alueiden sisäisten matkojen kulkutapaosuudet ja vuosittaiset matkamäärät



## Matkojen keskipituudet

Keskimäärin kaupunkilaisten matkoista pisimpiä olivat työasia-, kyyditys- ja vapaa-ajan matkat. Lyhyimpiä matkoista olivat koulu- ja opiskelumatkat sekä ostosmatkat. Mainittujen yleispiirteiden lisäksi pituudet vaihtelivat merkittävästi kaupungin eri osissa. Keskipituudet on ilmoitettu vain, jos havaintoja on ollut vähintään 30.

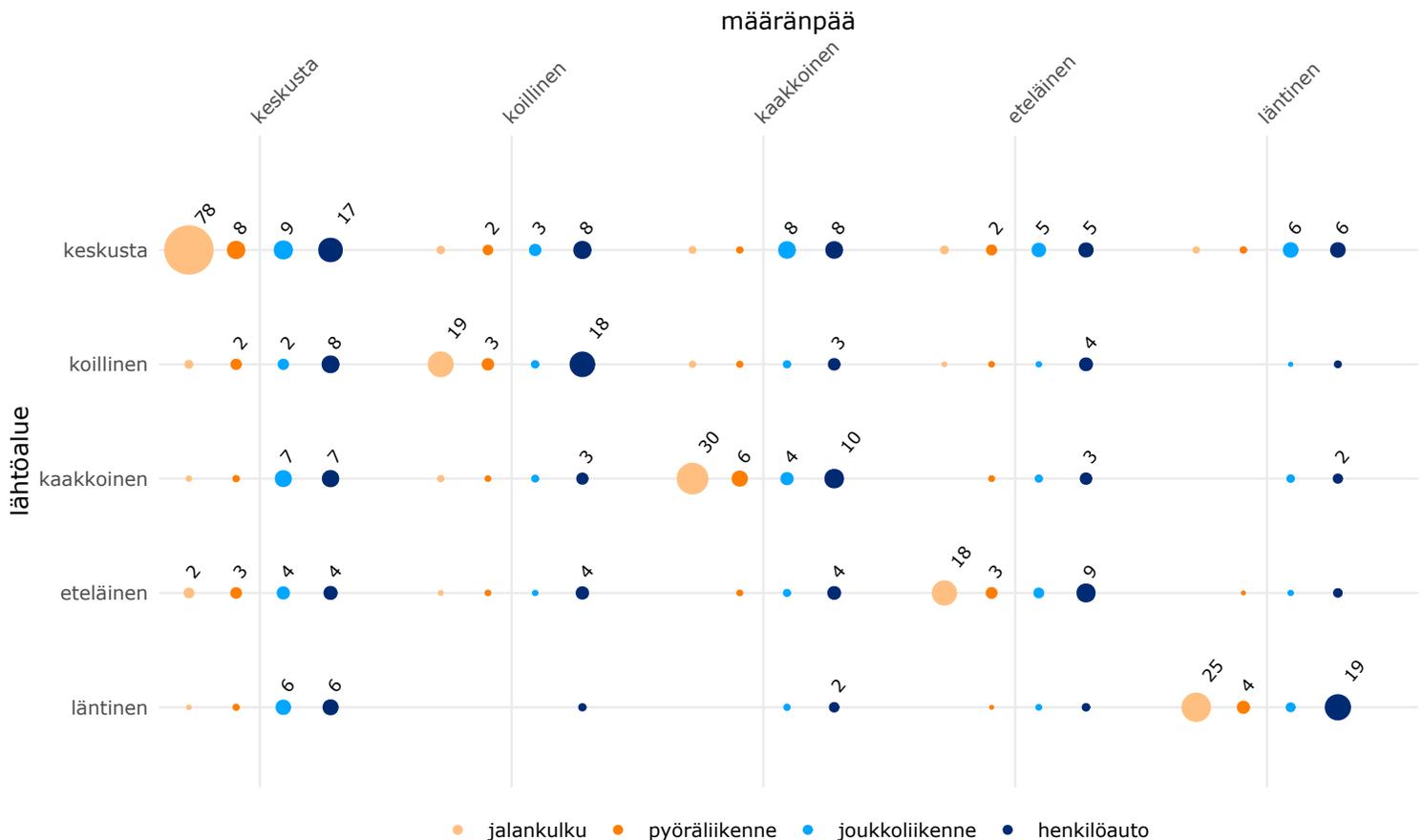
### Matkojen keski- (ka) mediaanipituudet (med) kilometreissä matkan tarkoituksen mukaan alueittain

Alue	työ		työasia		koulutus, opiskelu		vapaa-aika		kyyditseminen		ostos		asiointi, muu		kaikki	
	ka	med	ka	med	ka	med	ka	med	ka	med	ka	med	ka	med	ka	med
koko kaupunki	13,1	7,3	19,7	9,2	4,0	1,6	15,3	3,8	18,0	5,8	4,3	2,0	10,5	4,0	12,0	4,0
keskusta	12,3	3,6	-	-	-	-	15,5	2,3	22,3	5,5	2,4	1,0	15,8	2,1	12,8	2,0
koillinen	12,6	8,8	-	-	-	-	10,4	4,5	11,8	5,5	8,5	2,8	8,4	4,5	10,4	5,0
kaakoinen	17,8	8,7	-	-	2,9	1,2	17,4	4,8	14,6	7,6	4,2	2,8	5,8	5,0	12,1	5,0
eteläinen	6,4	4,6	-	-	-	-	18,0	3,4	18,0	3,8	3,2	2,0	8,2	3,0	11,8	3,4
läntinen	12,0	9,8	-	-	-	-	14,2	4,4	22,2	8,3	3,8	2,7	13,2	3,5	12,2	5,0

## Alueiden väliset matkat

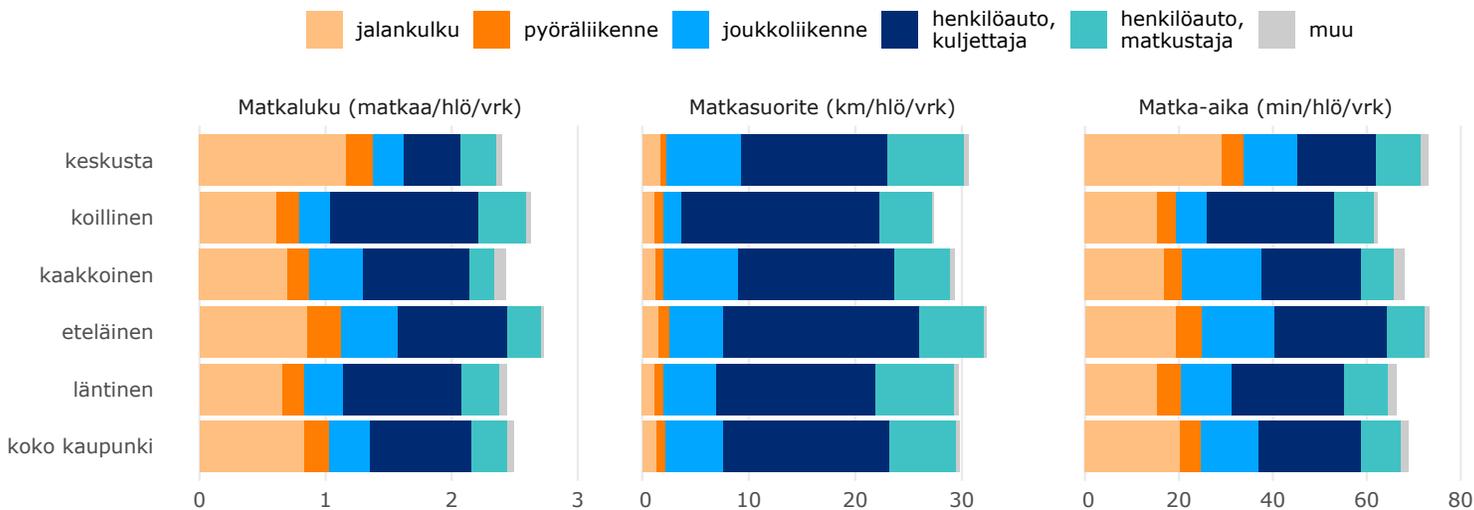
Seuraavassa kuvassa on arvio alueiden sisäisistä ja niiden välisistä matkoista kulkutavoittain (yksikkönä 1 000 matkaa per vuorokausi). Jos matkamäärä on jäänyt vuorokaudessa alle 500:n tai se perustuu alle kymmeneen havaintoon, ei lukuarvoa ole esitetty. Mikäli matkamäärä on jäänyt vuorokaudessa alle 100:n, ei myöskään havaintopistettä ole esitetty.

### Alueiden väliset matkat kulkutavoittain (tuhatta matkaa vuorokaudessa)



## Kotimaanmatkat alueittain

### Matkaluku, matkasuorite ja kokonaismatka-aika



	Jalankulku			Pyöräliikenne			Joukkoliikenne			HA, kuljettaja			HA, matkustaja			Muu			kaikki		
	matkaluku	suorite	matka-aika	matkaluku	suorite	matka-aika	matkaluku	suorite	matka-aika	matkaluku	suorite	matka-aika	matkaluku	suorite	matka-aika	matkaluku	suorite	matka-aika	matkaluku	suorite	matka-aika
keskusta	1,17	1,7	29	0,21	0,6	5	0,25	7,0	12	0,45	13,7	17	0,28	7,2	10	0,05	0,4	2	2,40	30,7	73
koillinen	0,61	1,2	15	0,18	0,8	4	0,24	1,7	7	1,18	18,5	27	0,38	5,0	8	0,04	0,1	1	2,63	27,3	62
kaakkoinen	0,70	1,3	17	0,17	0,7	4	0,42	6,9	17	0,85	14,7	21	0,20	5,1	7	0,09	0,5	2	2,43	29,3	68
eteläinen	0,86	1,5	19	0,27	1,0	6	0,45	5,1	15	0,86	18,4	24	0,27	6,1	8	0,02	0,2	1	2,73	32,3	73
läntinen	0,66	1,1	15	0,18	0,9	5	0,30	4,9	11	0,94	15,0	24	0,30	7,4	9	0,06	0,4	2	2,44	29,7	66
koko kaupunki	0,83	1,4	20	0,20	0,8	5	0,32	5,5	12	0,81	15,6	22	0,28	6,3	9	0,05	0,4	2	2,49	29,8	69

## Asumismuoto ja liikkuminen

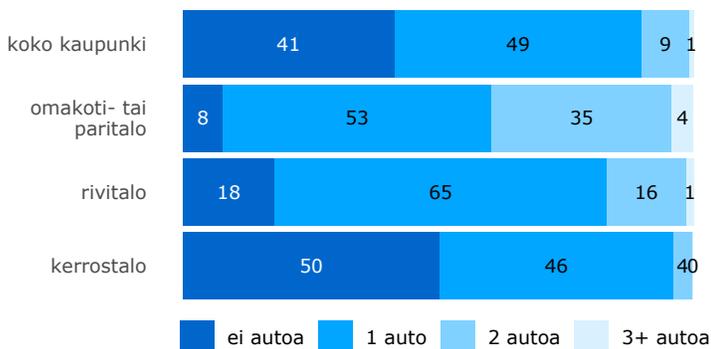
### Asuntokuntien asumismuodon jakauma tutkimusaineistossa (%)

Asumismuoto	Prosentti (%)
Omakoti- tai paritalo	12,3
Rivitalo	12,9
Kerrostalo	72,8
Muu	2

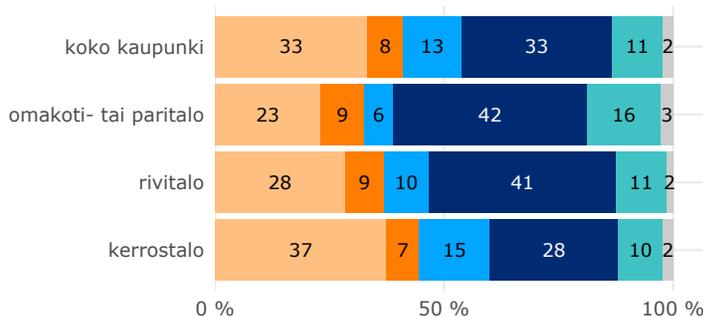
### Matkaluku asumismuodon mukaan (matkaa/hlö/vrk)

Asumismuoto	Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)
Omakoti- tai paritalo	2,73
Rivitalo	2,38
Kerrostalo	2,43

### Autonomistus asumismuodon mukaan (%)



### Kulutuspaosuudet asumismuodon mukaan

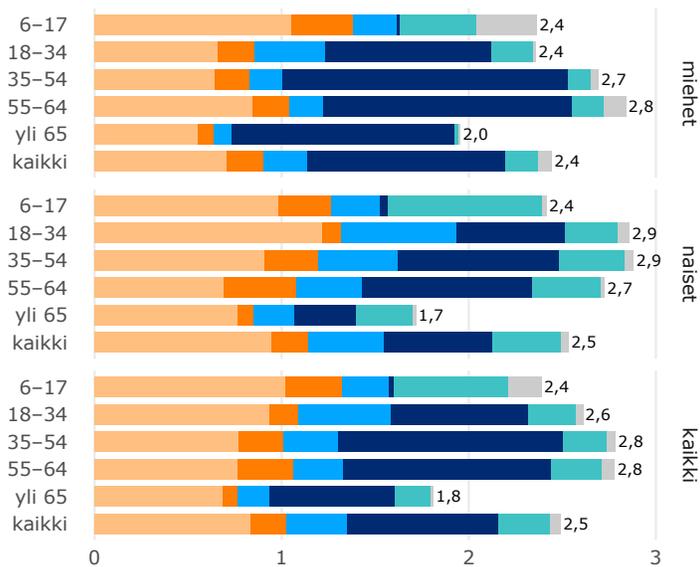


# Eri väestöryhmien liikkuminen

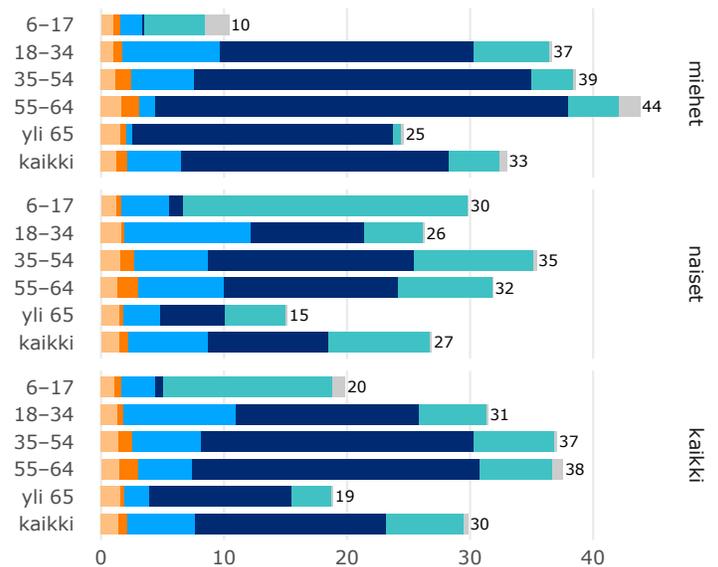
## Tunnusluvut sukupuolen ja iän mukaan

tunnusluku	Miehet						Naiset						kaikki
	6-17	18-34	35-54	55-64	yli 65	kaikki	6-17	18-34	35-54	55-64	yli 65	kaikki	
matkaluku (matkaa/henkilö/vrk)	2,36	2,36	2,69	2,84	1,96	<b>2,45</b>	2,42	2,86	2,88	2,73	1,72	<b>2,53</b>	<b>2,49</b>
matkan keskipituus (km/matka)	4	16	14	15	13	<b>13</b>	12	9	12	12	9	<b>11</b>	<b>12</b>
matkan mediaanipituus (km/matka)	1,4	4,3	5,0	5,0	4,8	<b>4,4</b>	2,4	2,8	3,9	3,8	2,8	<b>3,0</b>	<b>4,0</b>
keskimääräinen matka-aika (min/matka)	18	28	26	35	35	<b>28</b>	26	24	28	27	32	<b>27</b>	<b>28</b>
matkasuorite (km/henkilö/vrk)	10	37	39	44	25	<b>33</b>	30	26	35	32	15	<b>27</b>	<b>30</b>
matka-aikasuorite (min/henkilö/vrk)	42	66	70	101	68	<b>69</b>	63	69	81	74	56	<b>69</b>	<b>69</b>

### Matkaluku (matkaa/henkilö/vrk)

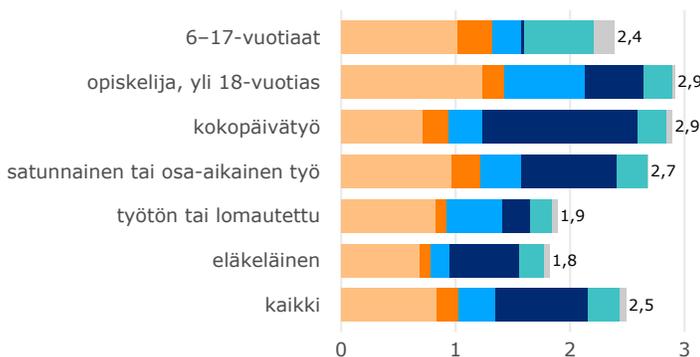


### Matkasuorite (km/henkilö/vrk)

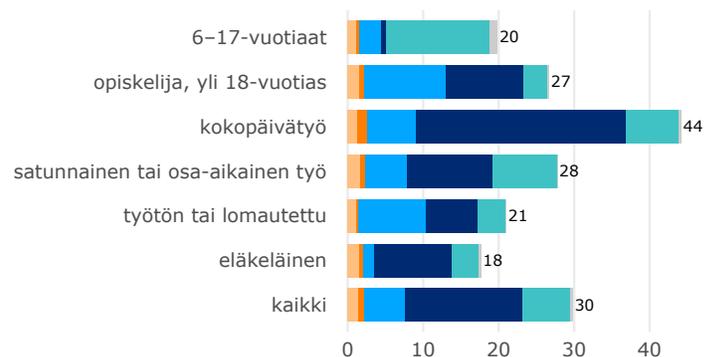


## Pääasiallinen toiminta

### Matkaluku (matkaa/henkilö/vrk)



### Matkasuorite (km/henkilö/vrk)

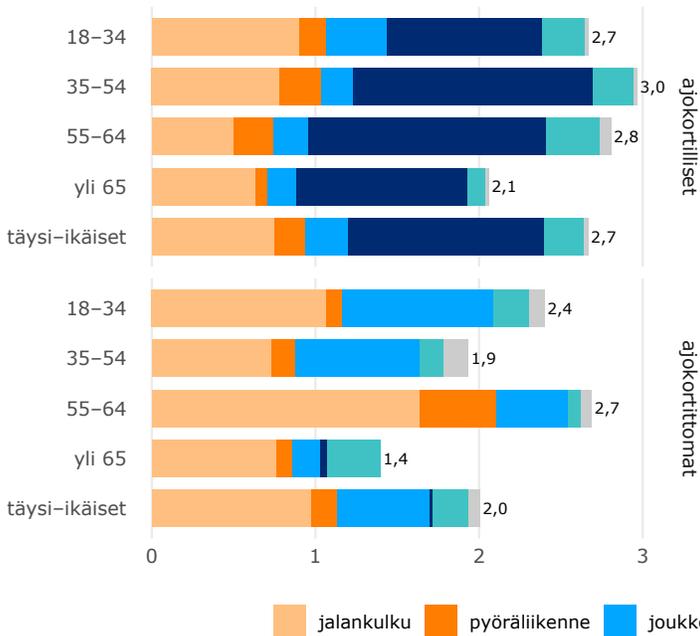


## Ajokortin haltijat

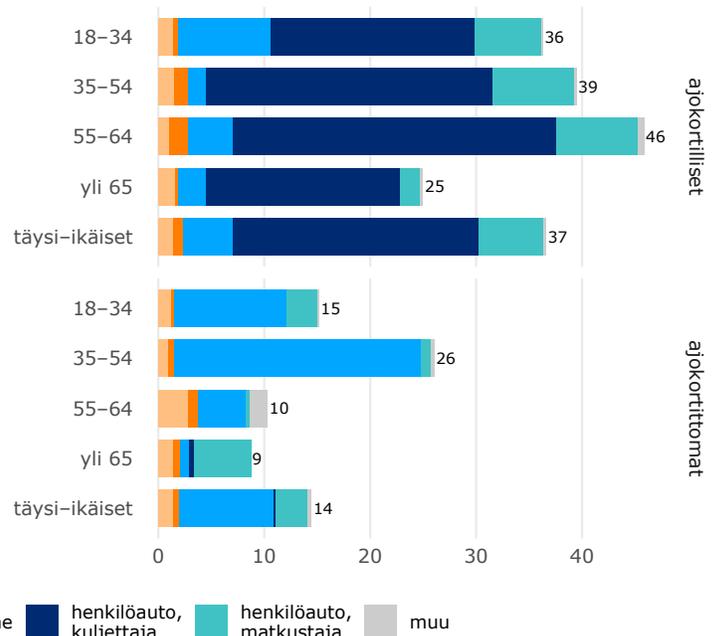
Seuraavissa kaavioissa on esitetty matkaluku ja matkasuorite iän ja ajokortin hallinnan mukaan kulkutavoittain. Ajokortilla tarkoitetaan tässä voimassaolevaa henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia. Ajokortittomien matkasuoritteet olivat pienempiä kaikissa ikäryhmissä.

Yhtenä tekijänä ajokortittomien pienempään matkasuoritteeseen oli ajokortin hallinnan ja työssäkäynnin suhde: Ajokortin haltijoista selvästi suurempi osa oli työssäkäyviä kuin ajokortittomista. Työssäkäyvien matkaluku ja -suorite taas olivat ei-työssäkäyviä suuremmat.

### Matkaluku (matkaa/henkilö/vrk) iän mukaan



### Matkasuorite (km/henkilö/vrk) iän mukaan



## Matkan tarkoitus

Matkan keski- ja mediaanipituutta sekä keskimääräistä matka-aikaa ei ole esitetty, jos matkoja on alle 30.

### Tunnusluvut matkan tarkoituksen mukaan arkena (ma-pe)

Matkan tarkoitus	Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	Matkan keskipituus (km/matka)	Matkan mediaanipituus (km/matka)	Matkasuorite (km/hlö/vrk)	Keskimääräinen matka-aika (min/matka)	Matka-aikasuorite (min/hlö/vrk)
työ	0,43	13,2	7,3	5,7	26	11
työasia	0,10	16,6	8,5	1,6	25	2
koulutus, opiskelu	0,22	4,0	1,6	0,9	18	4
vapaa-aika	0,82	13,0	3,4	10,7	34	28
kyyditseminen	0,29	16,3	5,6	4,7	28	8
ostos	0,50	4,8	2,5	2,4	17	9
asiointi, muu	0,35	8,4	3,8	3,0	25	9
kaikki	2,71	10,7	4,0	29,0	26	72

### Tunnusluvut matkan tarkoituksen mukaan viikonloppuna (la-su)

Matkan tarkoitus	Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	Matkan keskipituus (km/matka)	Matkan mediaanipituus (km/matka)	Matkasuorite (km/hlö/vrk)	Keskimääräinen matka-aika (min/matka)	Matka-aikasuorite (min/hlö/vrk)
työ	0,09	11,3	5,5	1,1	28	3
työasia	0,02	-	-	1,1	-	1
vapaa-aika	0,95	20,0	3,9	19,0	40	38
kyyditseminen	0,26	22,2	6,9	5,7	33	8
ostos	0,50	3,2	1,4	1,6	14	7
asiointi, muu	0,15	21,6	4,3	3,3	37	6
kaikki	1,97	16,1	3,5	31,8	32	62

## Kulikutapojen käyttö matkan tarkoituksen mukaan vuositasolla

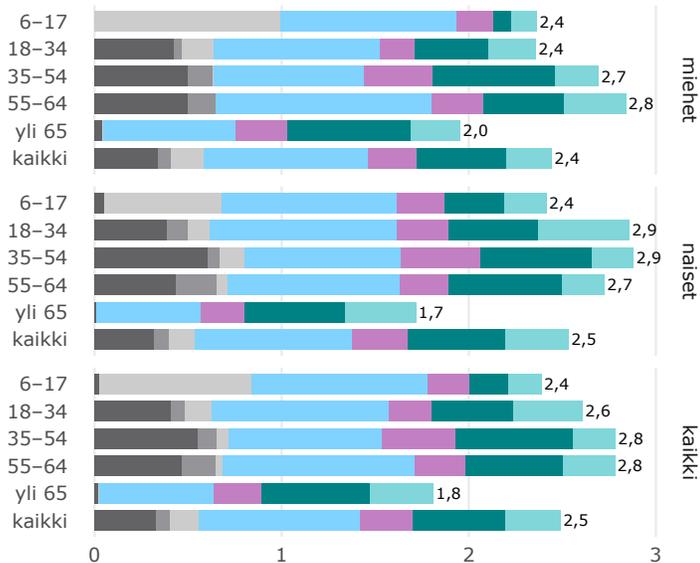
Seuraavaan taulukkoon on koottu matkaluvut henkilöä kohti vuositasolla. Luvut ovat saatettavissa vuorokausitasolle jakamalla 365:llä.

### Matkaluku (matkaa/henkilö/vuosi) ja osuus tarkoituksen matkoista

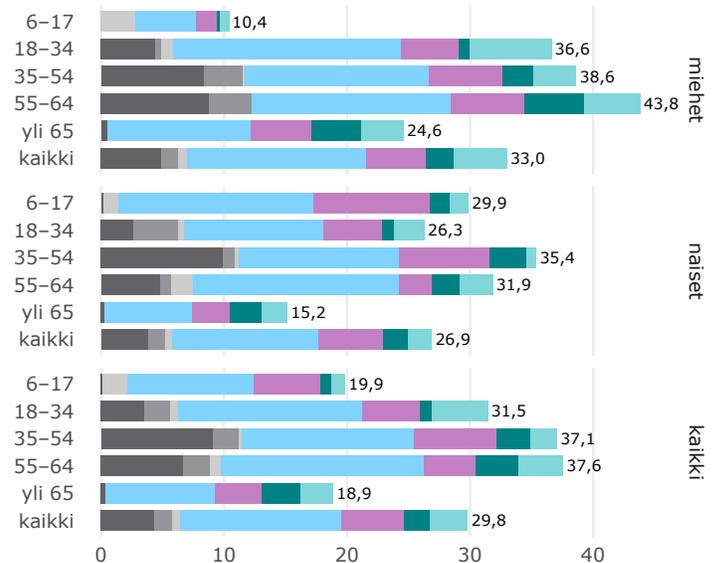
Matkan tarkoitus	Jalankulku		Pyöräliikenne		Joukkoliikenne		Henkilöauto, kuljettaja		Henkilöauto, matkustaja		Muu		Kaikki	
	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%
työ	20	17 %	18	15 %	24	20 %	52	43 %	6	5 %	1	1 %	121	100 %
työasia	0	1 %	1	5 %	3	10 %	21	77 %	1	4 %	1	3 %	27	100 %
koulutus, opiskelu	24	42 %	9	16 %	12	21 %	4	6 %	4	7 %	4	7 %	57	100 %
vapaa-aika	139	44 %	27	9 %	27	8 %	72	23 %	42	13 %	7	2 %	314	100 %
kyyyditseminen	18	18 %	3	3 %	8	8 %	50	49 %	22	22 %	0	0 %	102	100 %
ostos	68	37 %	11	6 %	19	10 %	62	34 %	18	10 %	5	3 %	182	100 %
asiointi, muu	34	32 %	2	2 %	27	25 %	35	32 %	9	8 %	1	1 %	107	100 %
kaikki	304	33 %	71	8 %	118	13 %	295	32 %	102	11 %	20	2 %	909	100 %

## Matkan tarkoitus sukupuolen ja iän mukaan

### Matkaluku (matkaa/henkilö/vrk)

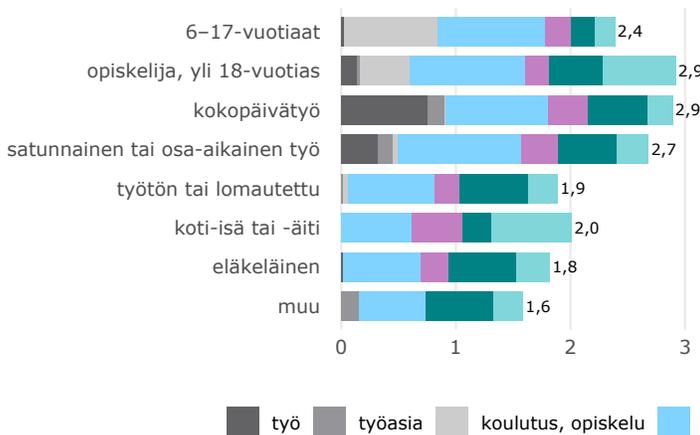


### Matkasuorite (km/henkilö/vrk)

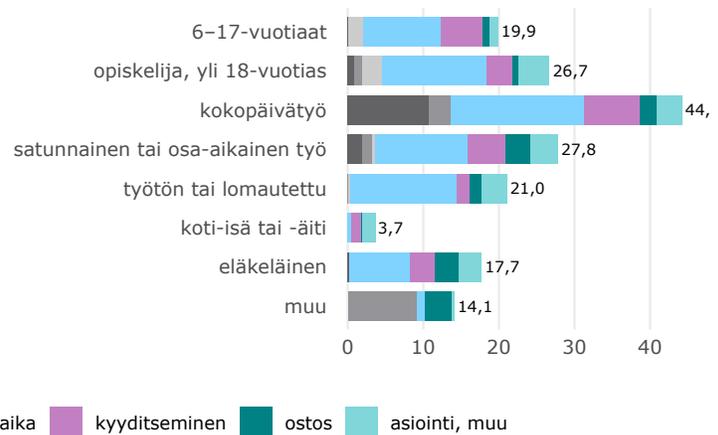


## Matkan tarkoitus pääasiallisen toiminnan mukaan

### Matkaluku (matkaa/henkilö/vrk)



### Matkasuorite (km/henkilö/vrk)

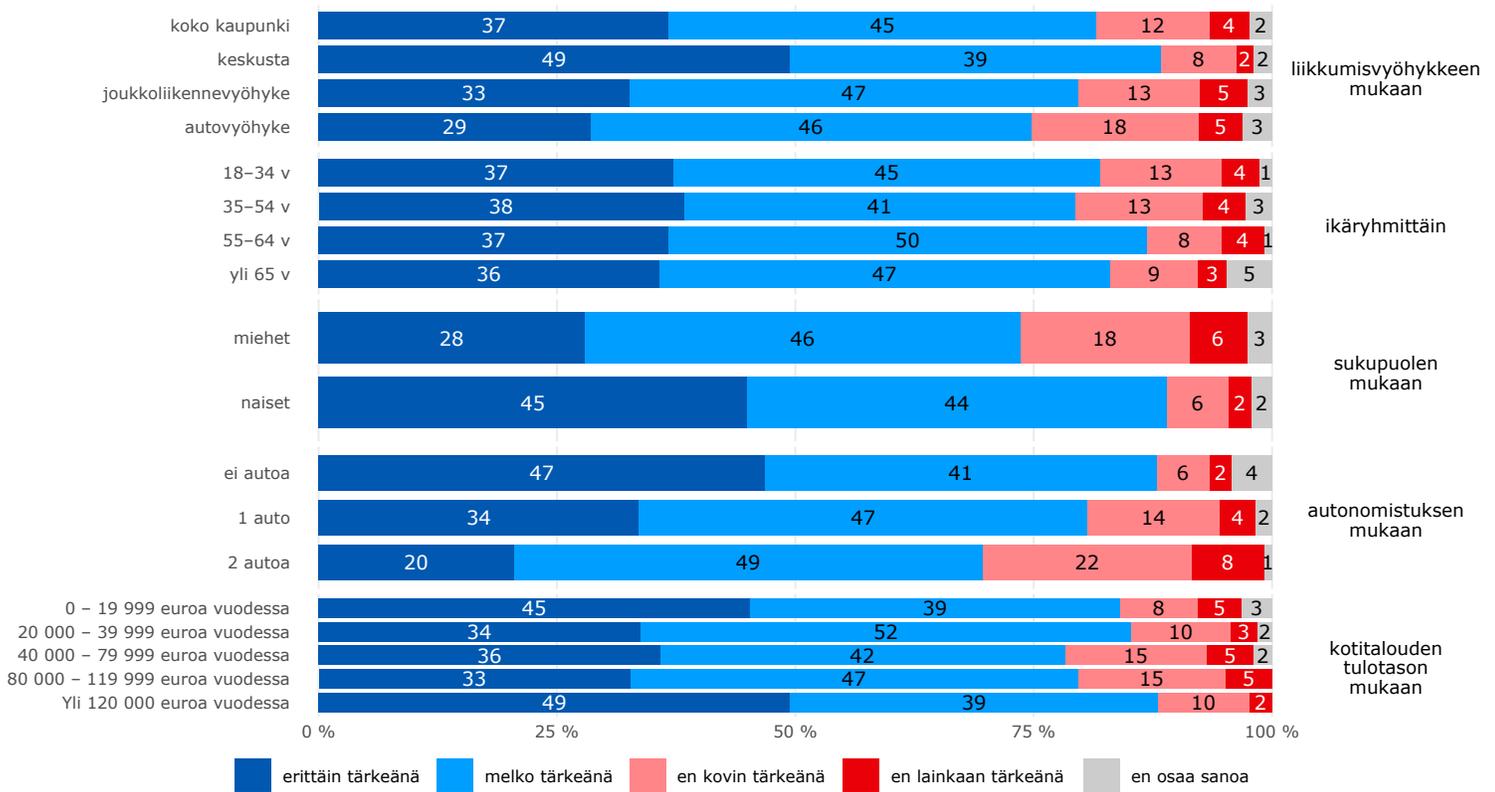


työ työasia koulutus, opiskelu vapaa-aika kyyditseminen ostos asiointi, muu

# Liikenteen ympäristöasiat

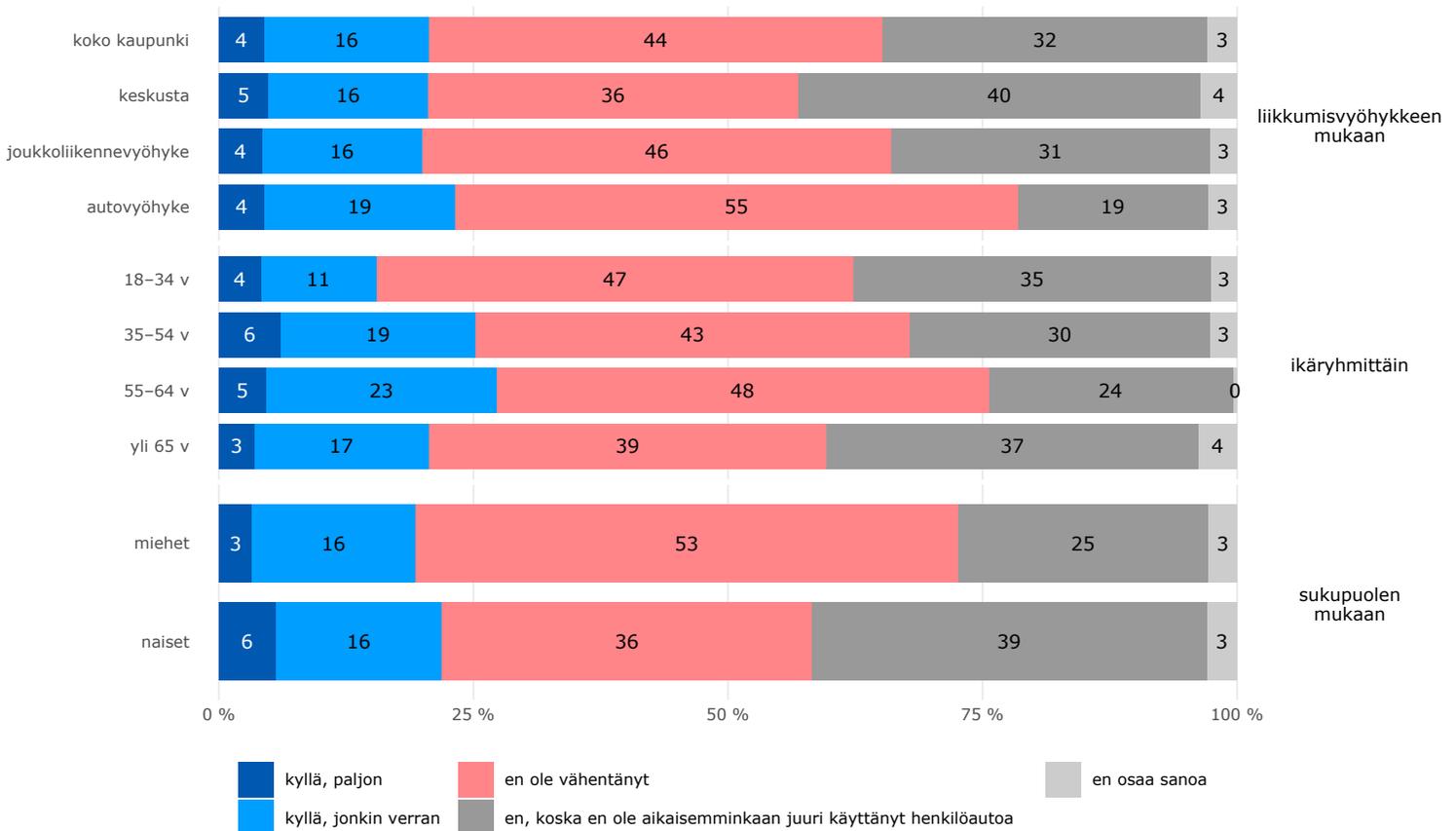
## Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisen tärkeys

### Miten tärkeänä vastaaja pitää liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä



## Henkilöauton käytön vähentäminen ympäristöystävällisesti

### Onko vastaaja vähentänyt henkilöauton käyttöä ympäristöystävällisesti viimeisen 12 kk aikana



## Luotettavuus

Tutkimusasetelmaa suunniteltaessa Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen päätunnusluvaksi seutukohtaisissa tarkasteluissa asetettiin kestävien liikkumismuotojen yhteenlaskettu kulkutapaosuus seudun asukkaiden kotimaanmatkoilla, joka Tampereella oli 54,2 %. Tunnusluvun tarkkuus on 3,8 prosenttiyksikköä 95 %:n luottamustasolla. Tämä tarkoittaa, että 95 %:n varmuudella seudun kestävien liikkumismuotojen todellinen kulkutapaosuus asettuu mainitun virhemarginaalin sisälle. Tutkimuksen perusjoukko on analyseissä jaettu palvelualueisiin.

## Muunnoskertoimet

Tässä julkaisussa esitetyt tunnusluvut ovat koko vuoden kaikkien päivien keskiarvoja. Monet aiemmat seudulliset liikkumistutkimukset Suomessa on toteutettu rajattuna jaksona syksyisin tai keväisin. Usein liikkumista on tutkittu vain arkisin maanantaista torstaihin. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus on taas ympärivuotinen ja kattaa kaikki viikonpäivät, myös lomakaudet.

Vertailujen helpottamiseksi viereisiin taulukkoihin on koottu muunnoskertoimet, joilla vuoden keskimääräisistä matkaluvuista päästään syksyn arkivuorokauden vastaaviin lukuihin. Kertoimet on laskettu erikseen asukkaiden matkoille seudun sisällä ja kaikille asukkaiden kotimaanmatkoille. Kertoimet on esitetty niille kulkutavoille ja matkaryhmille, joiden havaintomäärä on ylittänyt kahdensadan koko aineistossa.

Luotettavuussyistä kertoimia ei ole esitetty matkasuoritteille eikä keskimatkapituuksille. Matkalukujenkin osalta pandemiavuoden vaihtelevat rajoitukset heikentävät muunnoskertoimien vertailukelpoisuutta muiden vuosien kanssa.

### Vastausmäärät alueittain

Alue	Vastausmäärä
keskusta	372
koillinen	215
kaakkoinen	276
eteläinen	159
läntinen	236
koko kaupunki	1258

### Kaupungin asukkaiden kotimaanmatkojen kulkutapaosuudet ja virhemarginaalit

Kulkutapa	Kulkutapaosuus	Virhemarginaali
jalankulku	33,4 %	± 2,9 %-yks
pyöräliikenne	7,8 %	± 1,5 %-yks
bussi	10,5 %	± 1,6 %-yks
raide	2,5 %	± 0,7 %-yks
joukkoliikenne yhteensä	13,0 %	± 1,8 %-yks
kestävät kulkutavat yhteensä	54,2 %	± 3,8 %-yks
henkilöauto, kuljettaja	32,4 %	± 3,4 %-yks
henkilöauto, matkustaja	11,2 %	± 1,7 %-yks
henkilöauto, yhteensä	43,6 %	± 3,7 %-yks
muu	2,2 %	± 0,8 %-yks

### Kulkutapakohtaiset muunnoskertoimet koko vuoden keskimääräisistä matkaluvuista syksyn arkivuorokauteen

Kulkutapa	Seudun sisällä		Kaikki kotimaanmatkat	
	matkaa/hlö/vrk	kerroin	matkaa/hlö/vrk	kerroin
jalankulku	0,79	1,03	0,83	1,04
pyöräliikenne	0,19	1,23	0,20	1,21
joukkoliikenne	0,30	1,26	0,32	1,29
henkilöauto, kuljettaja	0,70	1,20	0,81	1,18
henkilöauto, matkustaja	0,22	0,96	0,28	0,90
muu	0,05	-	0,05	-
kaikki	2,25	1,13	2,49	1,11

### Matkaryhmäkohtaiset muunnoskertoimet koko vuoden keskimääräisistä matkaluvuista syksyn arkivuorokauteen

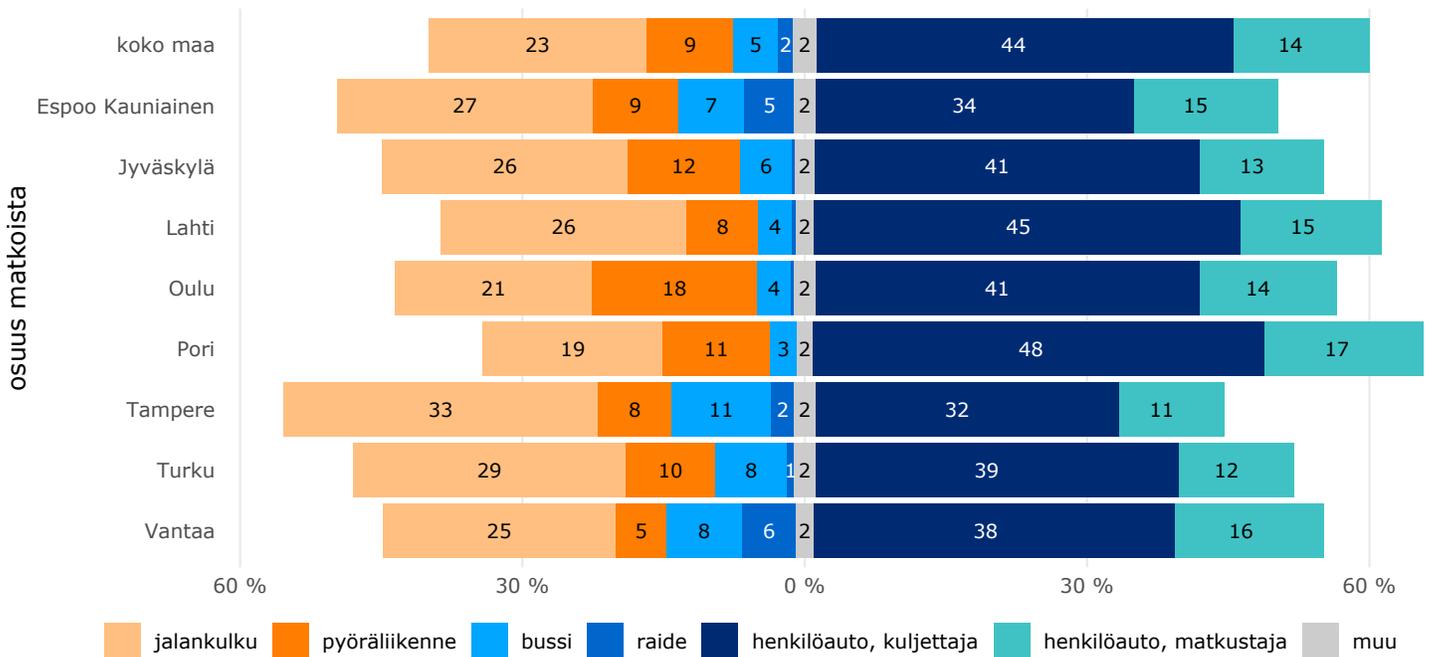
Matkaryhmä	Seudun sisällä		Kaikki kotimaanmatkat	
	matkaa/hlö/vrk	kerroin	matkaa/hlö/vrk	kerroin
työ	0,31	1,12	0,33	1,11
työasia	0,06	-	0,07	-
koulutus, opiskelu	0,15	-	0,16	-
vapaa-aika	0,73	1,08	0,86	1,08
kyyditseminen	0,24	1,07	0,28	1,01
ostos	0,48	1,21	0,50	1,22
asiointi, muu	0,27	1,20	0,29	1,17
kaikki	2,25	1,13	2,49	1,11

## Vertailu muihin kaupunkeihin ja valtakunnalliseen tutkimukseen

Vuoden 2021 henkilöliikennetutkimus toteutettiin valtakunnallisesti ja useilla kaupunkiseuduilla samanaikaisesti yhtenä tutkimuskokonaisuutena. Siten tulokset ovat tutkimusmenetelmän puolesta vertailukelpoisia muihin seutuihin ja koko maahan. Vuonna 2021 koronapandemia vaikutti merkittävästi liikkumiseen. Liikkumiseen vaikuttaneet suositukset ja rajoitukset vaihtelivat maan eri osissa, minkä takia seutujen tulokset eivät ole täysin vertailukelpoisia keskenään.

Alla olevassa kuvassa on yhteenveto vuoden 2021 kotimaanmatkojen kulkutapaosuuksista koko maassa ja kaupungeissa, joissa kaupunkiseudun raporteissa on laskettu erikseen kaupungin kulkutapaosuudet. Taulukkoon on koottu perusjoukon koko, matkaluku ja matkasuorite.

### Kotimaanmatkojen kulkutapaosuudet



### Seutujen perusjoukot ja tunnusluvut

Kaupunki	Perusjoukon koko	Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	Matkasuorite (km/hlö/vrk)
Oulu	196 997	2,52	39,2
Pori	79 524	2,36	33,7
Jyväskylä	136 806	2,41	34,5
Espoo Kauniainen	286 854	2,19	35,2
Vantaa	223 586	2,21	29,6
Tampere	232 041	2,50	30,0
Lahti	114 042	2,17	29,3
Turku	185 558	2,33	29,0

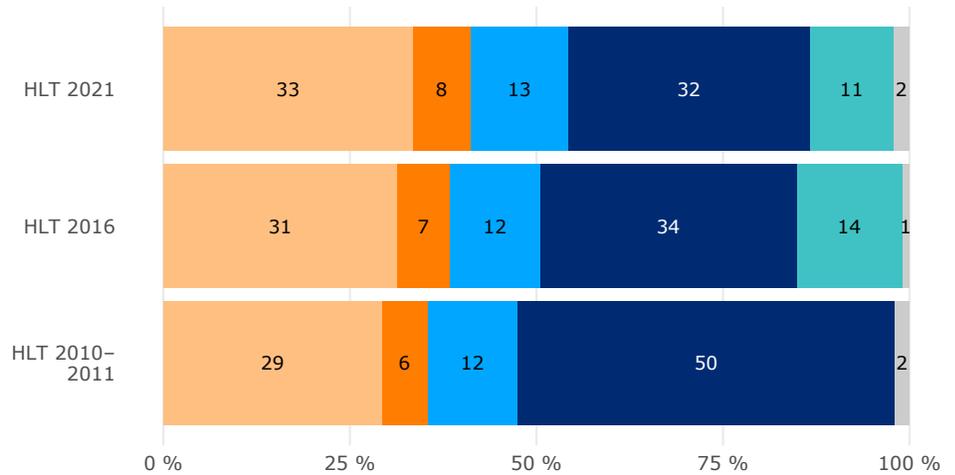
## Vertailu aiempiin tutkimuksiin

Vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksen Tampereen asukkaiden tuloksia vertailtiin vuosien 2016 ja 2010–2011 henkilöliikennetutkimuksen tuloksiin. Vertailua tehtiin lisäksi Tampereen seudulla tehdyn vuoden 2012 seudullisen liikennetutkimuksen syksyn arkipäivän tuloksiin. Vuotta 2021 aiemmat tulokset on poimittu aiemmasta vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksen Tampereen kaupunkiraportista. Vuoden 2010-2011 tiedoissa kaikki henkilöautomatkat on merkitty kuljettajana tehdyiksi.

Koko vuosien tuloksissa jalankulun kulkutapaosuus on kasvanut selvästi. Pyöräliikenteen osuus on kasvanut noin kaksi prosenttiyksikköä kymmenessä vuodessa. Joukkoliikenteen osuus on pysynyt suhteellisen vakaana. Lisäännytynyt kestävä liikunnan osuus näkyy pienentyneessä henkilöautoliikenteen osuudessa: vuosina 2010–2011 henkilöauton kulkutapaosuus oli 50 %, kun se vuonna 2021 oli 43 %.

Syksyn arkipäivän tuloksissa ei ole nähtävissä vastaavaa selvää trendiä kuin koko vuoden tuloksissa. Jalankulun kulkutapaosuus on kasvanut syksystä 2012, mutta kuitenkin pienentynyt syksyn 2016 tasosta. Pyöräliikenteen kulkutapaosuus oli 10 % molempina syksyinä 2012 ja 2021, syksyn 2016 ollessa kaksi prosenttiyksikköä näitä pienempi. Joukkoliikenteen osuus oli suurin syksyllä 2012, mutta syksyllä 2021 päästiin pienen laskun jälkeen lähes samaan tasoon. Henkilöautoliikenteen osuus on laskenut syksystä 2012, mutta ei yhtä paljon kuin koko vuoden tuloksissa. Verrattaessa vuoden 2012 tuloksia henkilöliikennetutkimuksen tuloksiin, tulee muistaa, että tulokset eivät ole täysin vertailukelpoisia erilaisen tutkimusmenetelmän takia.

### Tampereen asukkaiden kotimaanmatkojen kulkutapaosuudet henkilöliikennetutkimuksissa 2010–2011, 2016 ja 2021



### Tampereen asukkaiden syksyn kotimaanmatkojen kulkutapaosuudet henkilöliikennetutkimuksissa 2016 ja 2021 sekä seudullisessa liikennetutkimuksessa 2012

