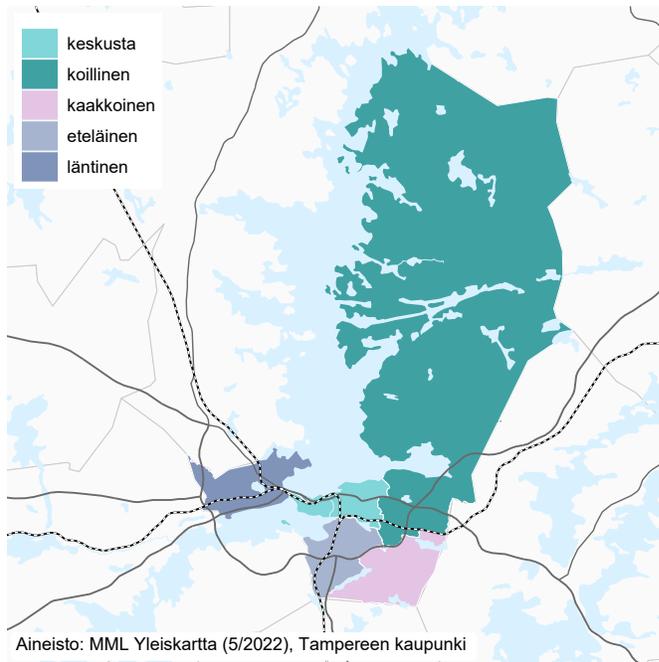


# Henkilöliikennetutkimus 2021: Tampereen kaupunki, seudun sisäiset matkat



## Sisältö

Asukkaiden matkat seudulla	1
Tampereen väestö	2
Kuljetusvälineiden 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

## Asukkaiden matkat seudulla

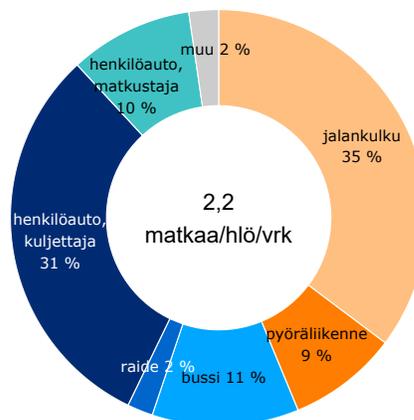
Tampereen asukkaat tekivät seudun sisällä vuorokaudessa keskimäärin 2,2 matkaa ja niiden keskimääräinen yhteispituus oli 14 kilometriä.

Kestävien liikkumismuotojen kuljetusosuus oli 57 %. Kestävillä kuljetusvälineillä tarkoitetaan jalankulkua, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä.

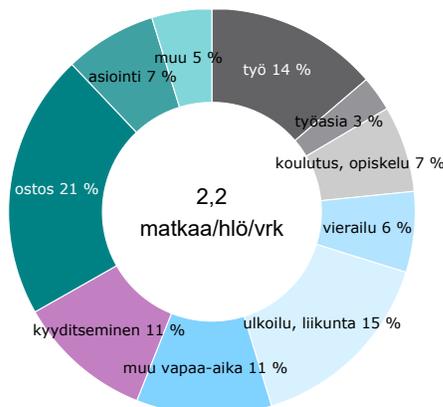
Pääosa kaupungin asukkaiden matkoista oli vapaa-ajan matkoja. Työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun liittyviä matkoja oli 23 %. Matkoja, joilla jotakuta toista henkilöä saatettiin, haettiin tai vietiin, oli 11 % kaikista matkoista.

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 seudun sisäisiä matkoja vuoden keskimääräisenä päivänä, ellei toisin ole mainittu. Tamperelaisten kaikkia kotimaanmatkoja on analysoitu erillisessä kotimaanmatkoja koskevassa kaupunkiraportissa. Tarkemmat tiedot tutkimuksen otannasta ja vastausasteesta löytyvät henkilöliikennetutkimuksen teknisestä raportista ([www.hlt.fi](http://www.hlt.fi)).

### Kuljetusvälineiden käyttö



### Matkan tarkoitus



## KESTÄVIEN KULJETUSVÄLINEIDEN OSUUS MATKOISTA

57 %

### 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 pyydettyä Tampereen palvelupisteestä, p. 041 730 8168, [tampereenpalvelupiste@tamper.fi](mailto:tampereenpalvelupiste@tamper.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 analysoitu jaettu palvelualueille.

### 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 %

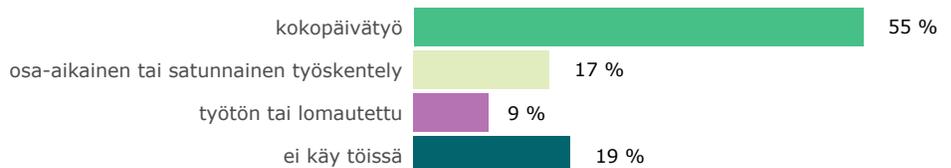
## Koulutus ja työssäkäynti

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

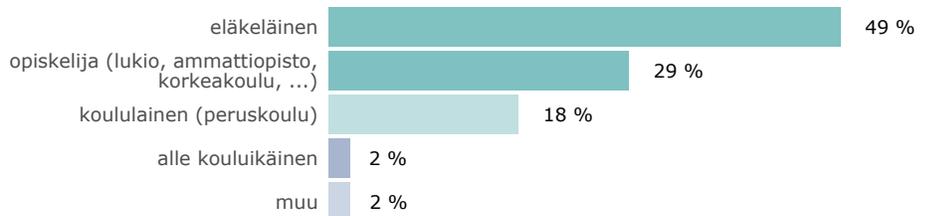
### Tampereen väestön asema työmarkkinoilla



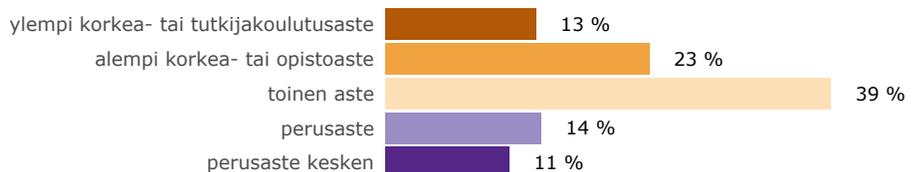
### Tampereen 18–64-vuotiaiden työssäkäynti



### Työvoiman ulkopuolisen väestön pääasiallinen toiminta

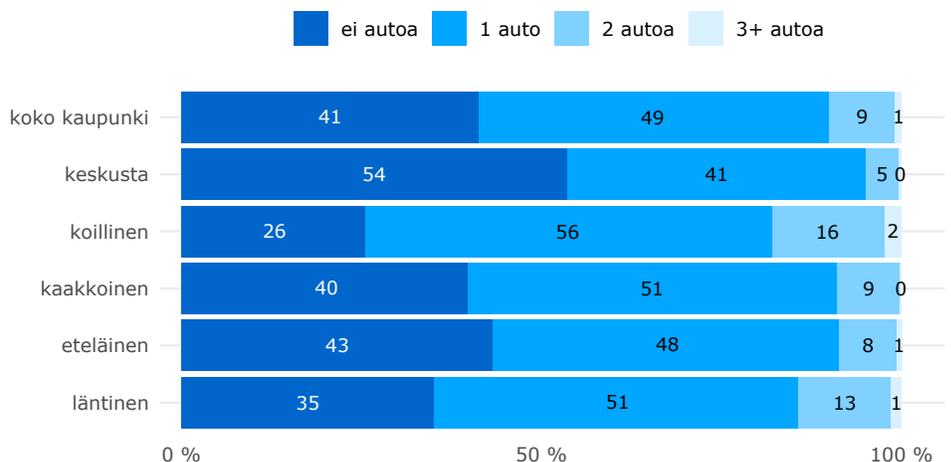


### 6 vuotta täyttäneen väestön koulutusaste



## Asuntokuntien autonomistus

### Kotitalouksien autonomistus alueittain tutkimuksen mukaan



# Kulutusapojen käyttö

## Tunnusluvut

Viereisessä taulukossa on esitetty eräitä seudun sisäisen 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 keskivertoasukas liikui seudun sisäisillä matkoillaan 14 kilometriä ja käytti tähän aikaa 53 minuuttia.

Matkojen keskipituuksiin ja -kestoihin kannattaa suhtautua etenkin muun kulkutavan ja raideliikenteen osalta varauksella, sillä havaintoja on melko vähän. Seudun sisäisillä matkoilla matkojen pituuksiin ja -kestoihin perustuvat tunnusluvut ovat koko maahan verrattuna maltillisia, koska pitkät yli 100 kilometrin pituiset matkat jäävät analyysistä pois. Alle 30 havaittuun matkaan perustuvia keskiarvoja ei ole esitetty.

## Kulutusapausuudet alueittain

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

## Kulutusapausuudet matkan pituuden mukaan

Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus on suurimmillaan lyhyillä matkoilla ja henkilöauton keskipitkillä matkoilla. Joukkoliikennettä käytettiin eniten 3–20 kilometrin pituisilla matkoilla.

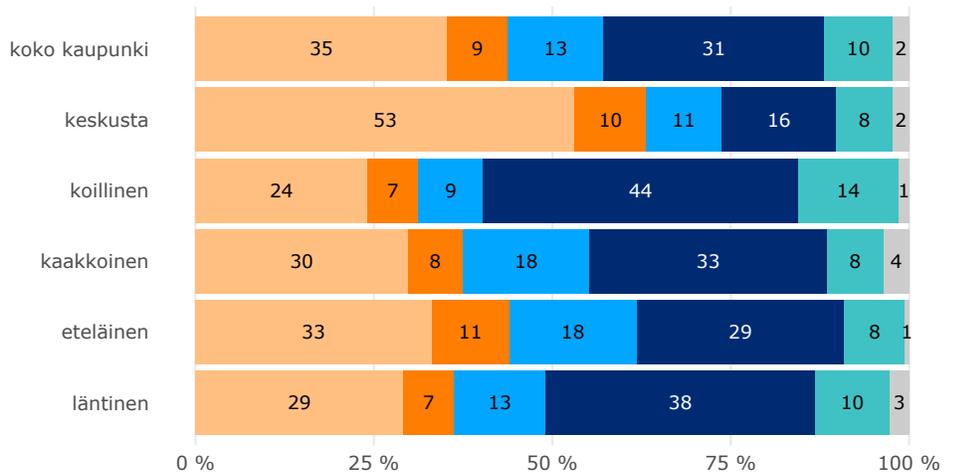
### Selite

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

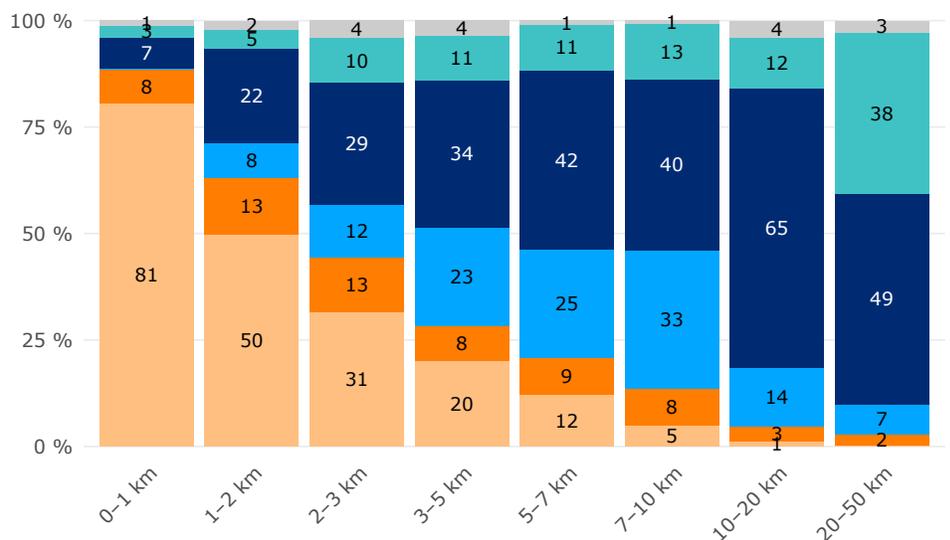
## Liikkumisen tunnusluvut kulkutavoittain

Kulkutapa	Matkaluku	Matkan keskipituus	Matkasuorite	Matka-aika	Kokonaismatka-aika
	matkaa/hlö/vrk	km/matka	km/hlö/vrk	min/matka	min/hlö/vrk
jalankulku	0,79	1,7	1,3	24	19
pyöräliikenne	0,19	4,1	0,8	23	4
bussi	0,26	7,1	1,8	30	8
raide	0,04	7,7	0,3	32	1
kestävät yhteensä	1,29	3,3	4,3	26	33
henkilöauto, kuljettaja	0,70	9,9	6,9	20	14
henkilöauto, matkustaja	0,22	12	2,6	23	5
muu	0,05	6,3	0,3	28	1
kaikki	2,25	6,3	14	24	53

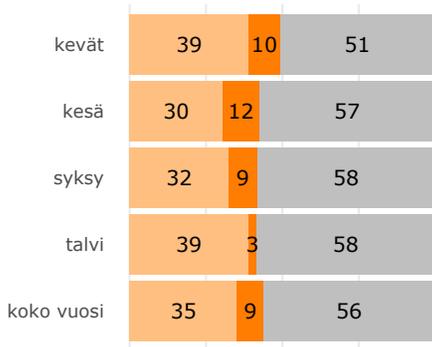
## Kulutusapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)



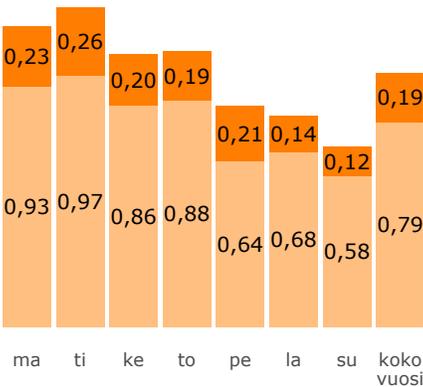
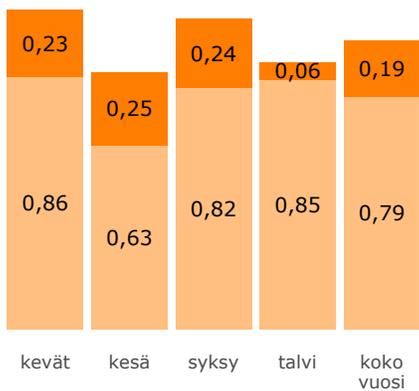
## Kulutusapausuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista)



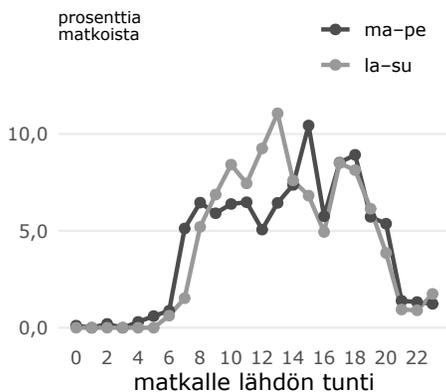
## Osuus asukkaiden matkoista (%)



## 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. Muina vuodenaikoina jalankulun osuus taas pieneni ja pyöräliikenteen osuus kasvoi.

### Viikonpäivävaihtelut

Arkinen Tampereella jalankulkuun käytettiin aikaa keskimäärin 20 minuuttia ja viikonloppuisin 17 minuuttia. Ero on vähäinen.

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

### Tuntivaihtelut

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

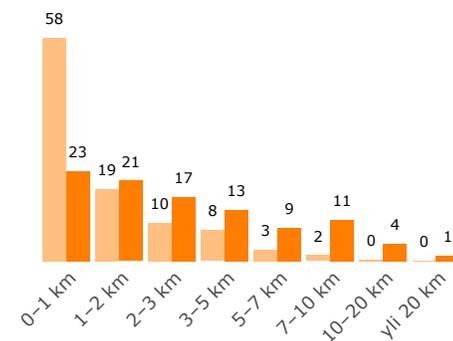
Pyöräliikenteen huiput ajoittuivat arkipäivien ruuhkatunneille. Päivän toinen huippu jakautui usealle iltapäivän tunnille erimittaisten koulu-, opiskelu- ja työpäivien vuoksi. Viikonloppun matkoja ei analysoitu, koska havaittuja matkoja oli alle 100.

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 maksimivauhtus on 25 km/h. Tarkastelu sisältää matkat, joissa jalankulku tai pyöräliikenne ovat pääkulkutapana. Kaikkiin Tampereella tutkimusaineistossa oli seudun sisällä 980 jalankulumatkaa ja 256 pyörämatkaa.

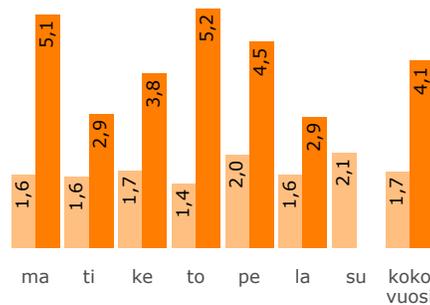
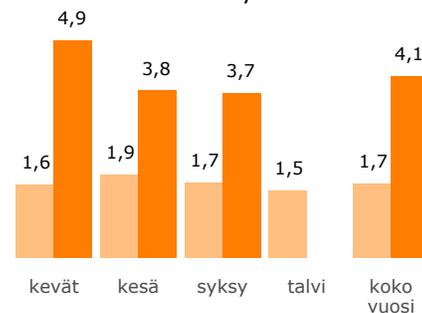
## Matkojen pituusjakauma (prosenttia kulkutavan matkoista)



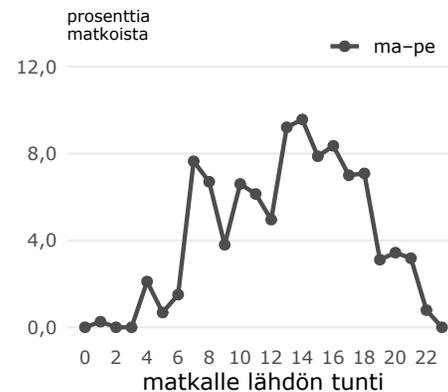
Jalankulumatkojen pituuden mediaani on 1,0 kilometriä. Pyörämatkojen mediaani on puolestaan 2,5 kilometriä.

### Matkojen keskipituus (km/matka)

Alle 30 matkaan perustuvia keskipituuksia ei ole esitetty.



## Pyöräliikenteen matkojen alkamisajankohta



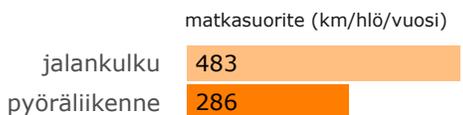
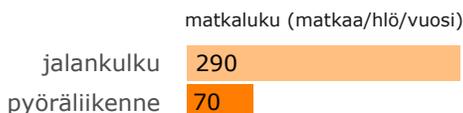
## Jalankulun ja pyöräliikenteen matkakohteet ja matkojen tarkoitus

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

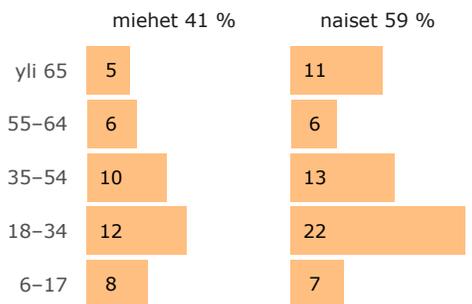
Vuodessa Tampereella tehtiin henkeä kohti jalan keskimäärin 290 matkaa ja yhteensä näistä kertyi 483 kilometriä. Naiset kävelivät useammin kuin miehet.

Keskimäärin kaupungin asukas teki vuodessa pyörällä 70 matkaa ja ajoi 286 kilometriä. Naiset pyöräilivät miehiä useammin.

### Vuosittainluvut

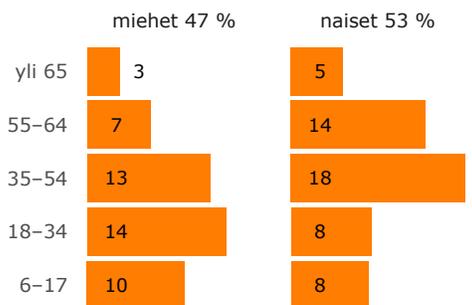


### Jalankulkijoiden ikä- ja sukupuolijakauma



Osuus kulkutavan matkoista, yhteensä 100 %

### Pyöräilijöiden ikä- ja sukupuolijakauma

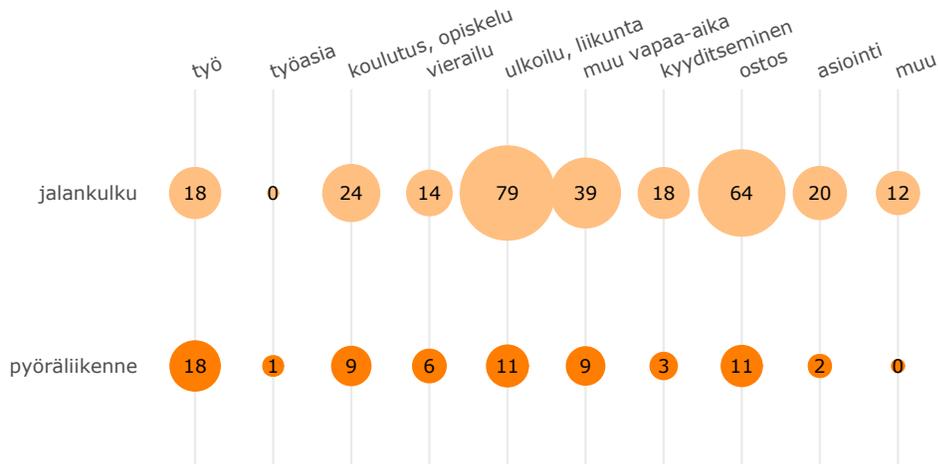


Osuus kulkutavan matkoista, yhteensä 100 %

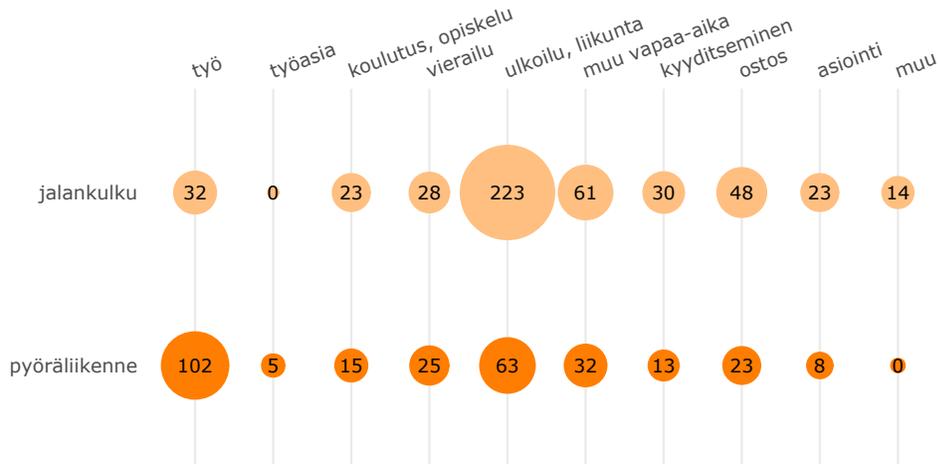
### Jalankulku- ja pyörämatkojen suuntautuminen erityyppisten lähtö- ja määräpaikkojen välillä (matkaa/henkilö/vuosi)



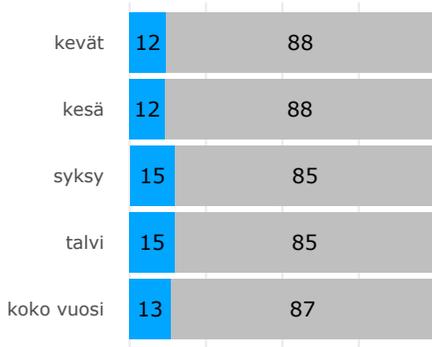
### Jalankulku- ja pyörämatkojen tarkoitus (matkaa/henkilö/vuosi)



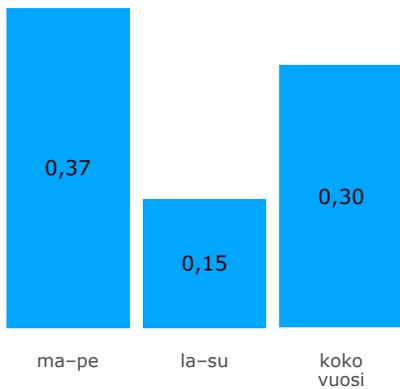
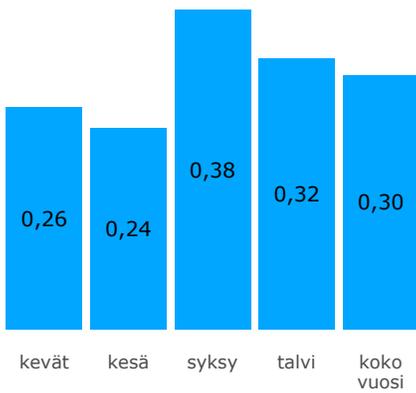
### Jalan ja pyörällä kuljetut kilometrit vuodessa (km/henkilö/vuosi)



## Osuus asukkaiden matkoista (%)



## Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)



## Joukkoliikenteen matkojen alkamisajankohta arkena



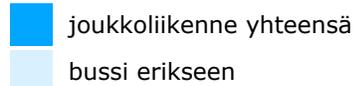
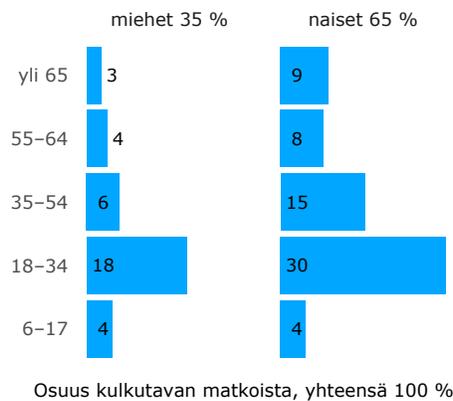
## Joukkoliikenne

### Ajalliset vaihtelut

Joukkoliikenteen käyttö oli melko tasaista eri vuodenaikoina. Työ-, opiskelu- ja koulumatkojen merkitys näkyi viikonpäivävaihteluissa. Viikonloppuisin joukkoliikennematkoja oli vähemmän kuin arkisin. Myös joukkoliikenteen tuntivaihtelun huiput jaksottuvat työn, opiskelun ja koulunkäynnin mukaan. Viikonloppuisin suurin kysyntä sijoittui puoleenpäivään ja sen molemmin puolin.

### Joukkoliikenteen käyttäjät

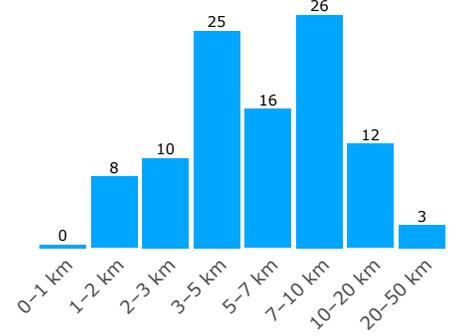
Tampereella joukkoliikenteen käyttäjät painottuivat työikäisiin naisiin.



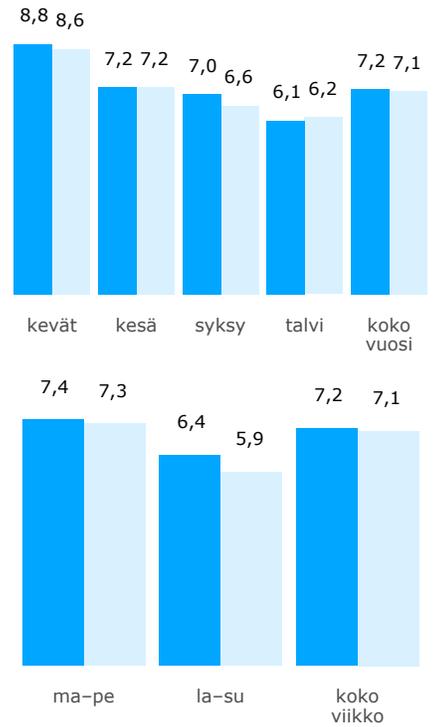
### JOUKKOLIIKENNEMUODOT

Joukkoliikenteellä tarkoitetaan tässä bussilla, raitiovaunulla ja junalla tehtyjä matkoja. Pääosa joukkoliikenteestä oli seudun sisäistä lähiliikennettä. Kaikkiaan Tampereella tutkimusaineistossa oli seudun sisällä 270 bussi-, 45 raitiovaunu- ja 3 junamatkaa.

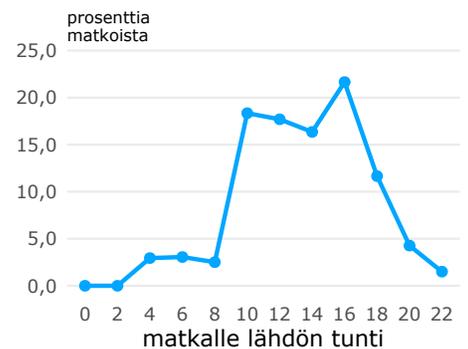
## Matkojen pituusjakauma (prosenttia kulkutavan matkoista)



## 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 keskivertoasukas teki 110 seudun sisäistä ovelta-ovelle matkaa. Kilometrejä näistä matkoista syntyi vuositasona henkeä kohti 790.

### Ovelta-ovelle matkaketjut

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

Prosenttia matkaketjuista	
bussi + jalankulku	77 %
raide + jalankulku	13 %
väh. 1 joukkoliikennevaihto + jalankulku	9 %
väh. 1 joukkoliikennematka + auto	1 %
joukkoliikenne + jalankulku + pyöräliikenne	0 %
<b>yhteensä</b>	<b>100 %</b>

## VUOSITUNNUSLUVUT

Matkaluku (matkaa/hlö/vuosi)

**110**

Matkasuorite (km/hlö/vuosi)

**790**

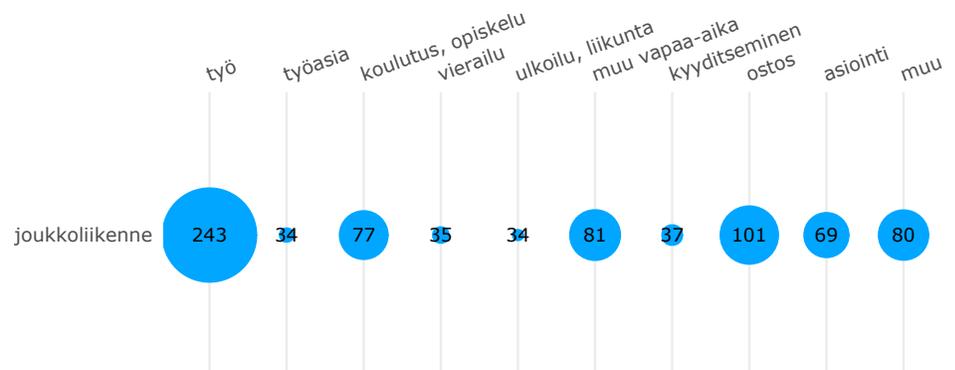
### Joukkoliikennematkojen suuntautuminen erityyppisten lähtö- ja määräpaikkojen välillä (matkaa/henkilö/vuosi)



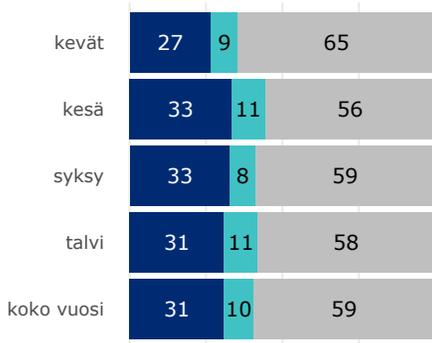
### Joukkoliikennematkojen tarkoitus (matkaa/henkilö/vuosi)



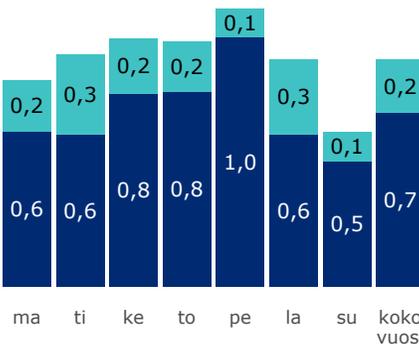
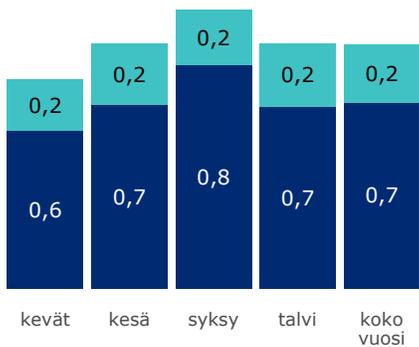
### Joukkoliikenteellä matkustetut kilometrit vuodessa (km/henkilö/vuosi)



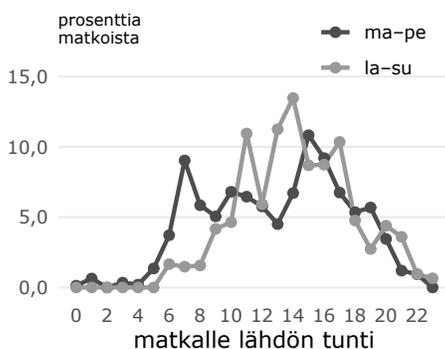
## Osuus asukkaiden matkoista (%)



## Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)



## Kuljettajien matkojen alkamisajankohta



## Henkilöautoliikenne

### Vuodenaikavaihtelut

Henkilöautoilun matkamäärä oli suurimmillaan syksyllä. Toisaalta syksyisin tehtiin kuljettajana hieman lyhyempiä matkoja kuin muina vuodenaikoina.

### Viikonpäivävaihtelut

Henkilöautolla liikuttiin eniten arksin, mutta viikonlopun matkat olivat pidempiä ja niillä kuljettiin useammin yhdessä.

### Tuntivaihtelut

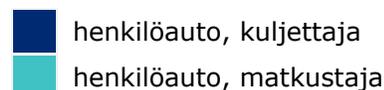
Arksin henkilöautolla kuljettajana tehtyjen matkojen huiput ajoittuivat aamulla klo 6 ja 9 ja iltapäivisin klo 15 ja 18 välille. Iltapäivän liikennemäärien huippu oli selvästi aamua korkeampi.

### Henkilöautosuorite

Henkilöautolla kuljettajana ajettiin keskimäärin 6,9 ja matkustajana 2,6 km/hlö/vrk. Miehet tekivät kuljettajana tehdyistä matkoista 62 % ja suoritteesta 66 %. Matkustajana tehtyjen matkojen jakaumat on esitetty taulukossa alla.

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

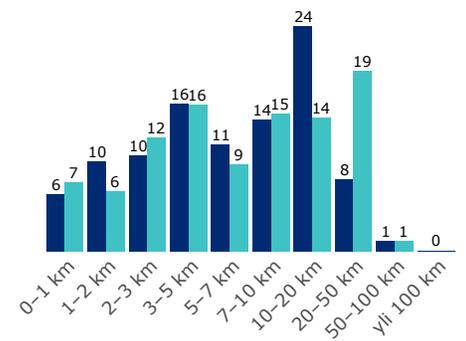
Ikä		Matkat	Suorite
6-17	miehet	9 %	7 %
	naiset	14 %	10 %
täysi-ikäinen	miehet	22 %	33 %
	naiset	56 %	50 %
		100 %	100 %



## HENKILÖAUTOLIIKENNE

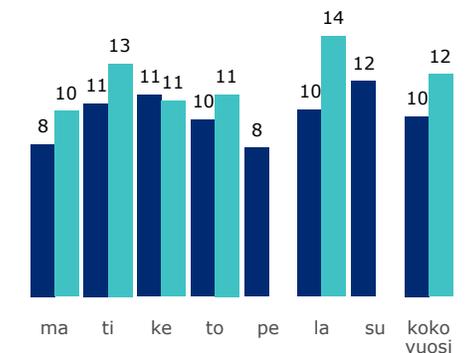
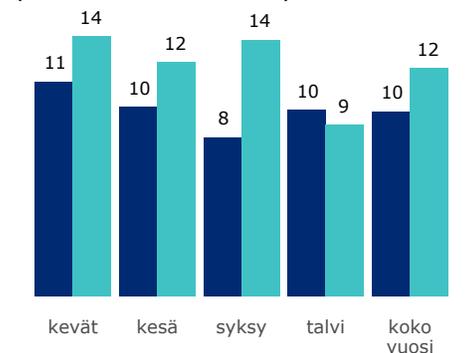
Henkilöautomatkoihin on tutkimuksessa luettu henkilöautolla ja pakettiautolla kuljettajana ja matkustajana tehdyt matkat. Matkoissa ei ole mukana taksilla tehtyjä matkoja. Menettely vastaa Eurostatin henkilöliikennetutkimuksen harmonisoinnista antamia suosituksia. Pakettiautolla ja taksilla tehdyt matkat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

## Matkojen pituusjakauma (prosenttia/kulikutapa)

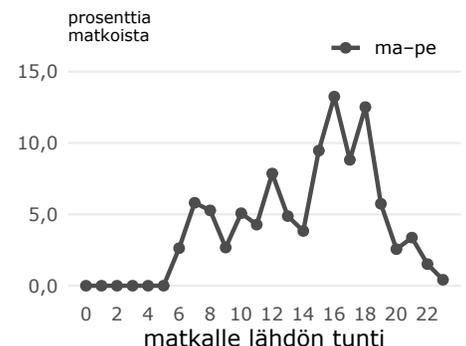


## Matkojen keskipituus (km/matka)

Alle 30 havaintoon perustuvia keskipituuksia ei ole esitetty.



## Matkustajien matkojen alkamisajankohta



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

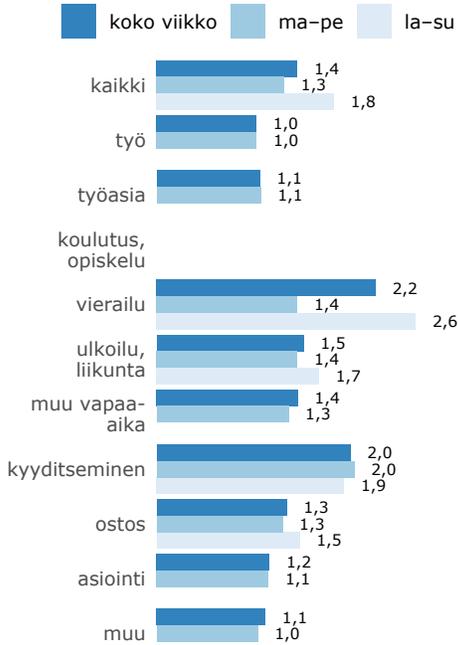


## Autoliikenteen keskiuormitus, matkakohteet ja matkojen tarkoitus

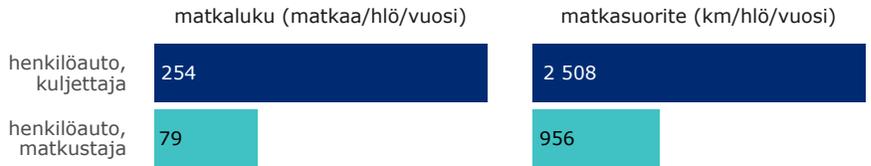
### HENKILÖAUTON KESKIKUORMITUS

1,44 hlö./ajoneuvo

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



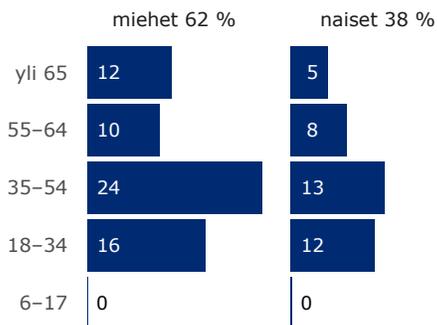
### Vuosittainluvut



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



### Henkilöauton kuljettajien ikä- ja sukupuolijakauma

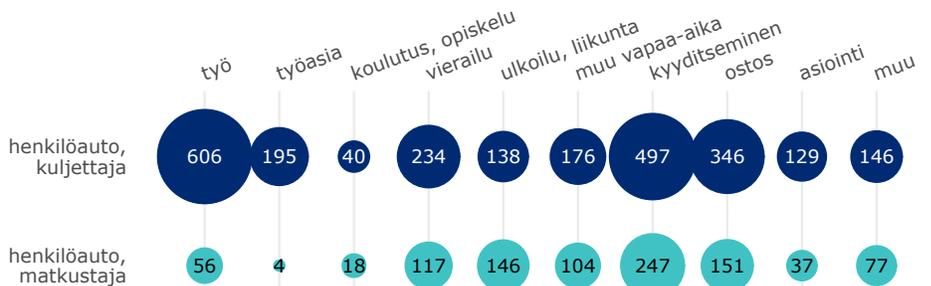


Osuus kulkutavan matkoista, yhteensä 100 %

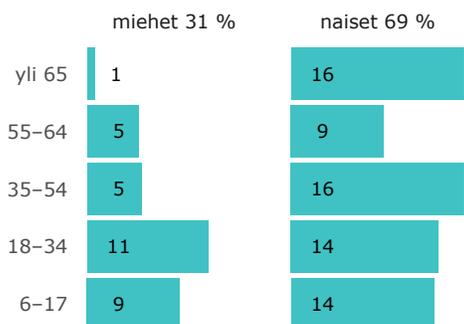
### Henkilöautomatkojen tarkoitus (matkaa/henkilö/vuosi)



### Henkilöautolla ajettut ja matkustetut kilometrit matkan tarkoituksen mukaan (km/henkilö/vuosi)



### Henkilöauton matkustajien ikä- ja sukupuolijakauma



Osuus kulkutavan matkoista, yhteensä 100 %

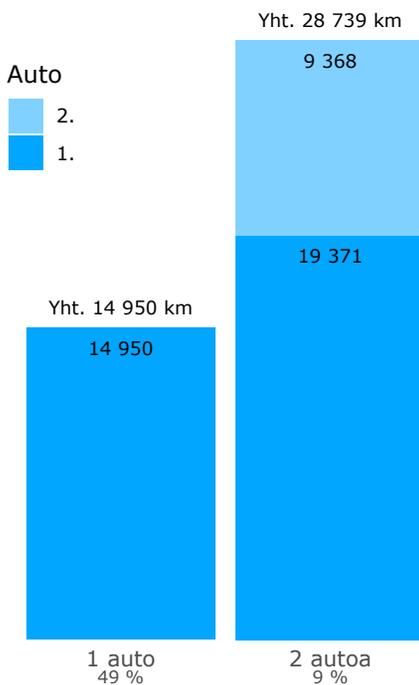
## Liikkuminen ja autonomistus

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 seudun ydinalueista 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.

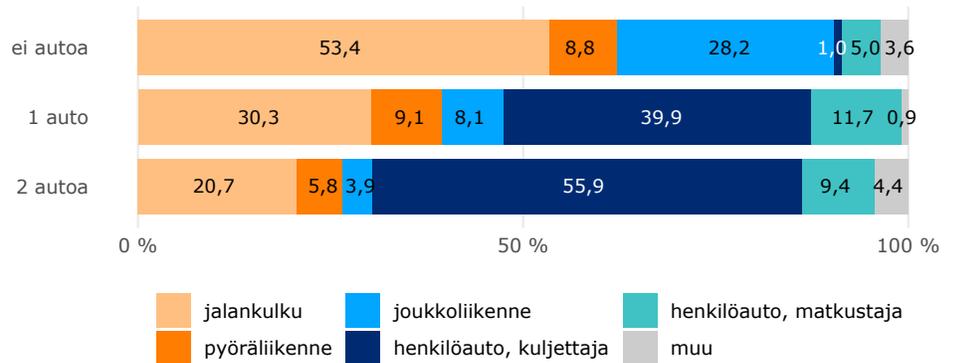
**Autollisten asutokuntien osuudet (%) ja asutokuntien hallinnassa olevien autojen vuotuinen ajosuorite keskimäärin yhden ja kahden auton talouksissa**



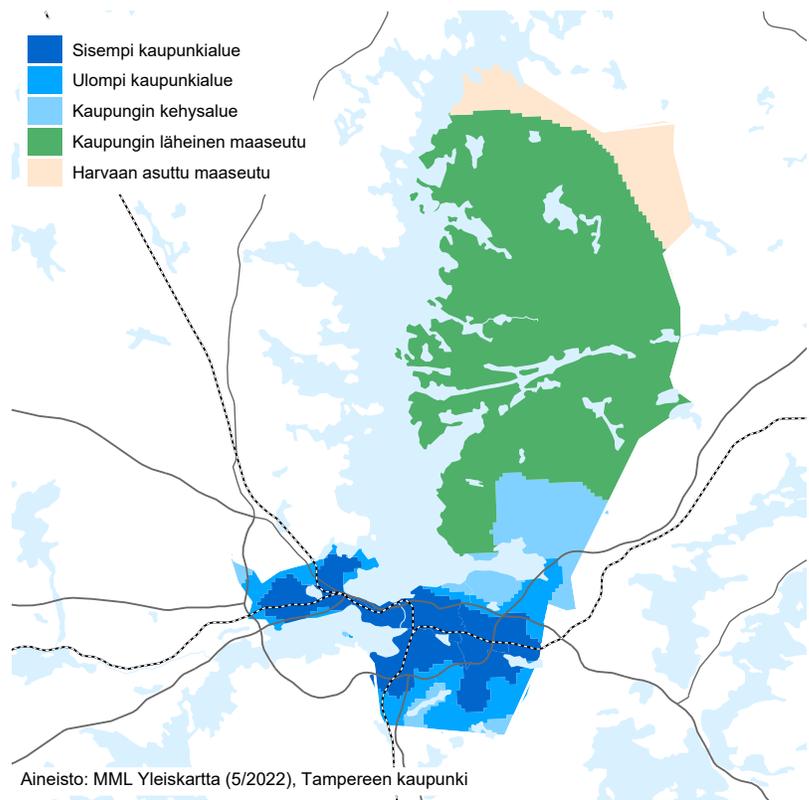
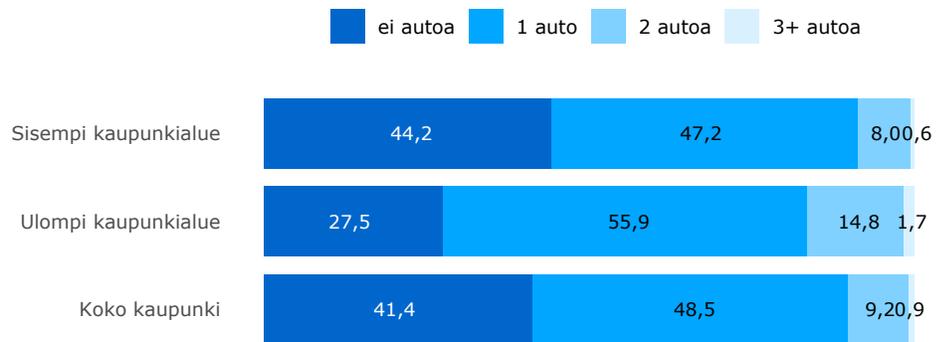
**Asukkaiden matkasuorite (km/hlö/vrk) kotitalouksien hallinnassa olevien autojen mukaan**

Autoja	Matkasuorite
ei autoa	7,5
1 auto	15,5
2 autoa	21,9

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



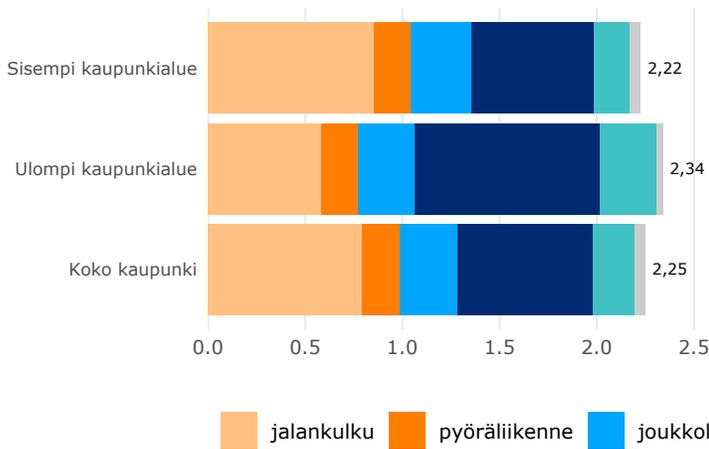
**Asutokuntien autonomistus kaupunki-maaseutuluokituksen mukaan**



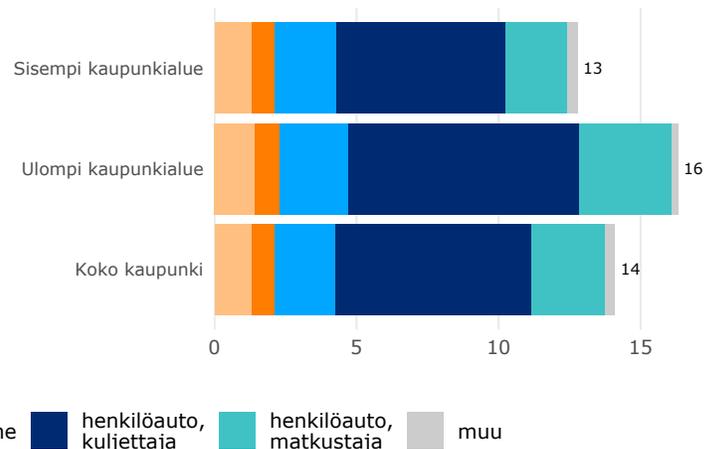
## Liikkuminen ja maankäyttö

Seuraavissa kuvissa on esitetty Tampereen asukkaiden seudun sisäiset 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)



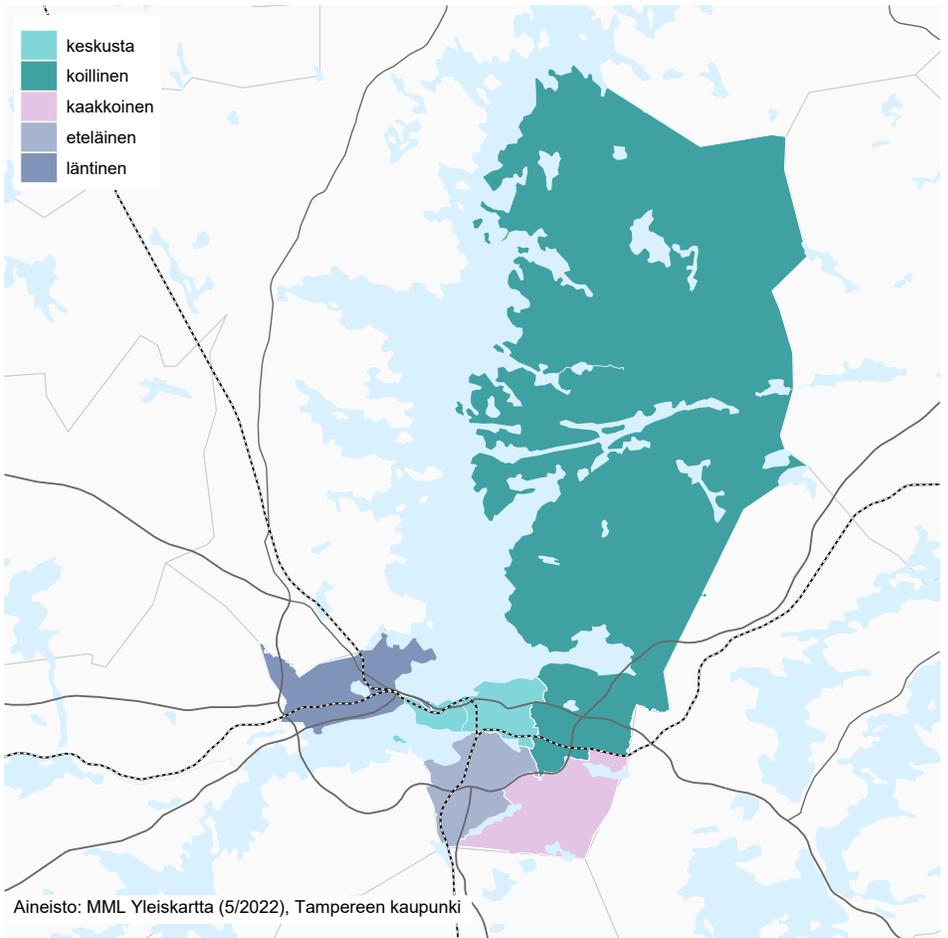
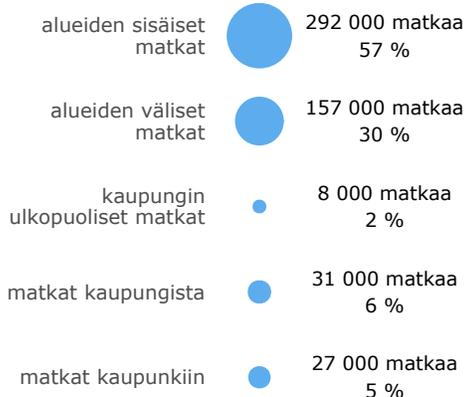
### Matkaluvut kaupunki–maaseutuluokituksen ja ikäryhmän mukaan (matkaa/hlö/vrk)

Luokitus	Ikäryhmä	Jalankulku	Pyöräliikenne	Joukkoliikenne	Henkilöauto, kuljettaja	Henkilöauto, matkustaja	Muu	Kaikki
Sisempi kaupunkialue	6–17	1,12	0,28	0,28	0,01	0,38	0,19	2,26
Sisempi kaupunkialue	18–34	0,95	0,15	0,45	0,59	0,16	0,04	2,34
Sisempi kaupunkialue	35–54	0,79	0,23	0,25	0,89	0,15	0,05	2,37
Sisempi kaupunkialue	55–64	0,76	0,32	0,28	0,92	0,20	0,05	2,52
Sisempi kaupunkialue	yli 65	0,68	0,09	0,18	0,51	0,17	0,02	1,64
Sisempi kaupunkialue	kaikki	0,85	0,19	0,31	0,63	0,19	0,05	2,22
Ulompi kaupunkialue	kaikki	0,58	0,19	0,29	0,95	0,29	0,03	2,34
Koko kaupunki	kaikki	0,79	0,19	0,30	0,70	0,22	0,05	2,25

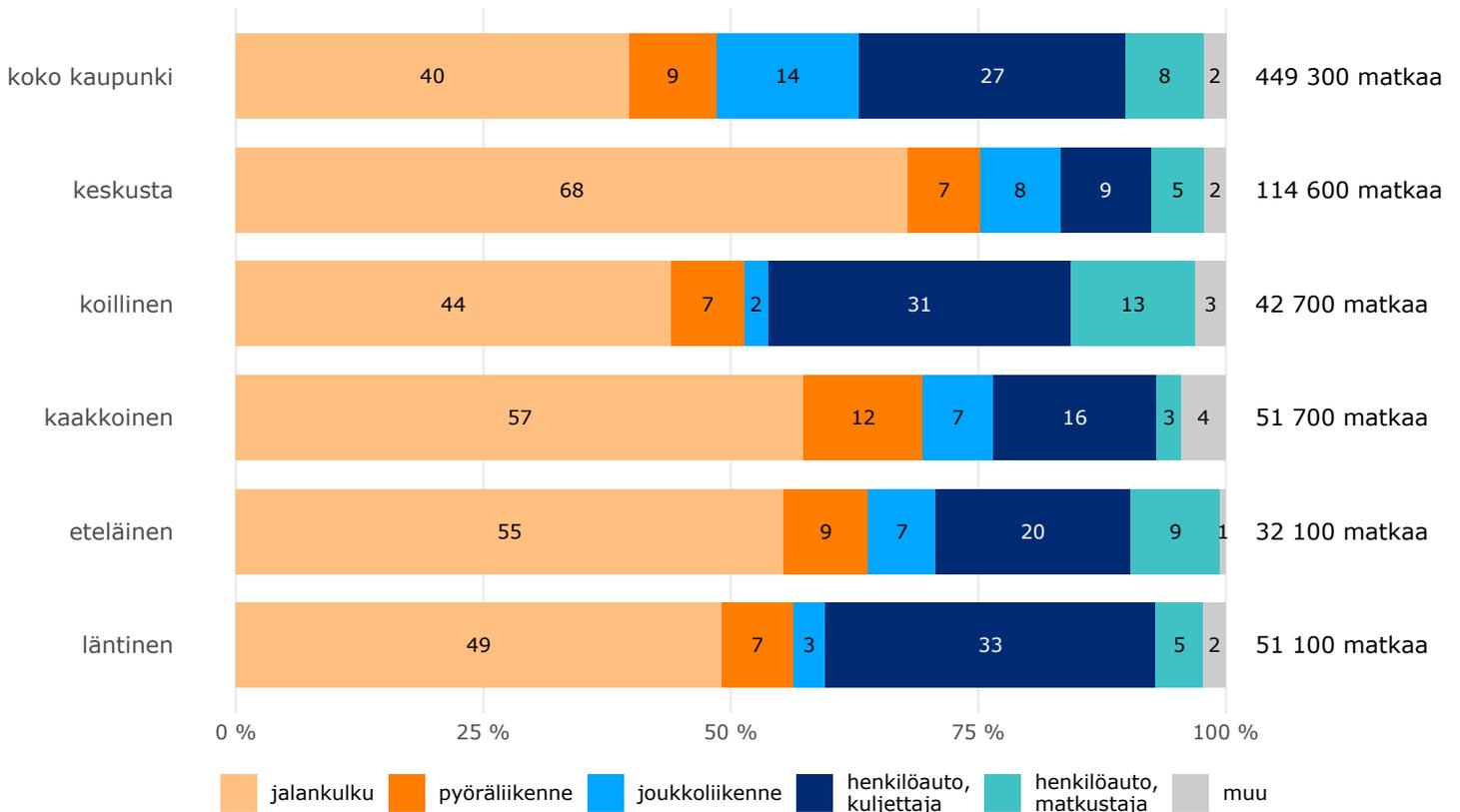
## Liikkuminen aluettain

Tampereen asukkaat tekivät seudun sisällä vuorokaudessa yhteensä 516 000 matkaa. Näistä alueiden sisäisiä matkoja oli 292 000 ja alueiden välisiä 157 000. Matkoja kaupunkiin tai kaupungista oli yhteensä 58 000. Tampereen asukkaiden kokonaan kaupungin ulkopuolella seudun muissa kunnissa tekemiä matkoja oli 8 000.

### Asukkaiden matkat



### Alueiden sisäisten matkojen kulkutapaosuudet ja vuosittaiset matkamäärät



## Matkojen keskipituudet

Keskimäärin kaupunkilaisten seudun sisäisistä matkoista pisimpiä olivat työasia-, kyyditys- ja työmatkat. Lyhyimpiä matkoista olivat koulu- ja opiskelumatkat sekä ostosmatkat. Mainittujen yleispiirteiden lisäksi pituudet vaihtelivat merkittävästi kaupungin eri osissa. Keski- ja mediaanipituudet on ilmoitettu vain, jos havaintoja on ollut vähintään 30.

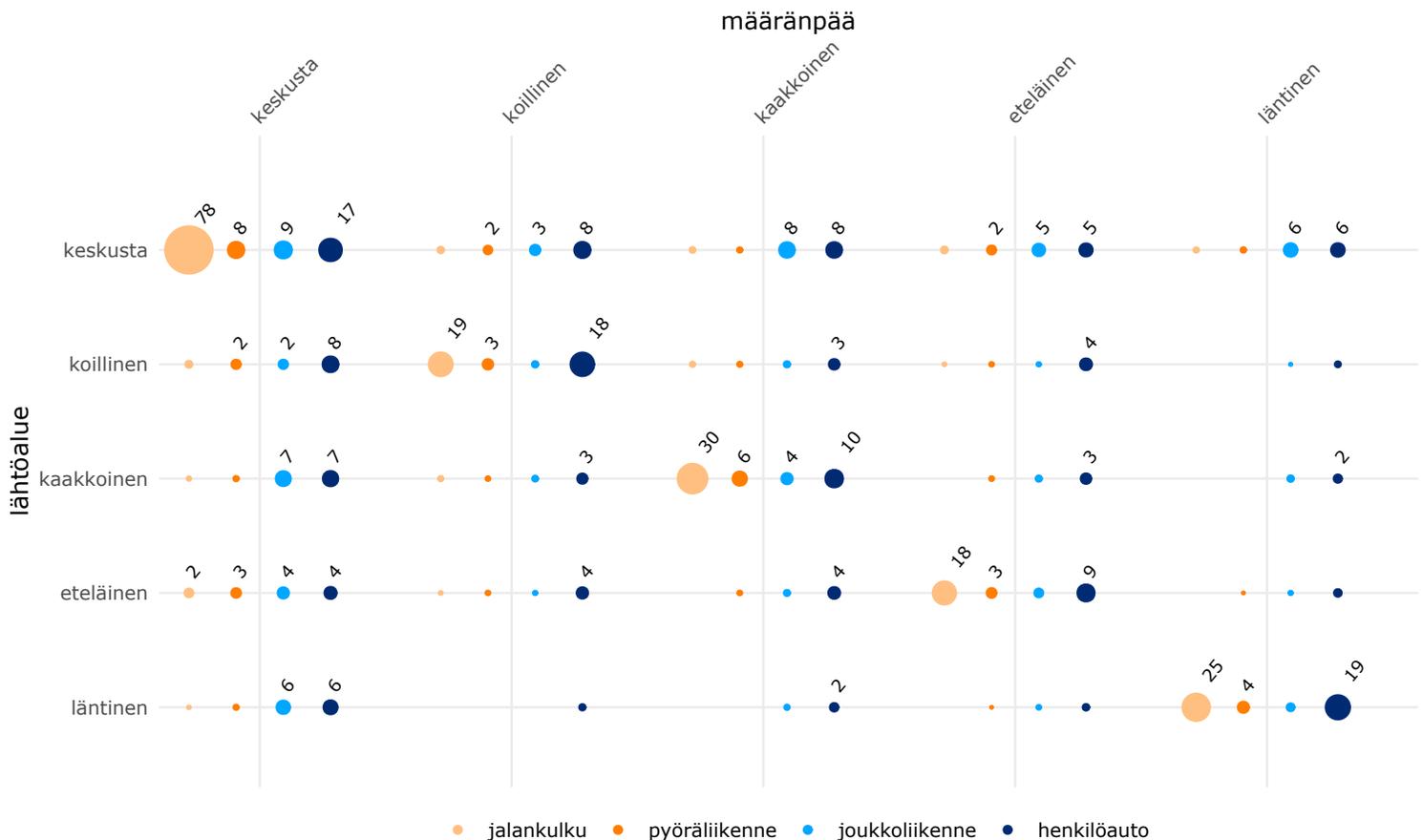
### Matkojen keski- (ka) mediaanipituudet (med) kilometreissä matkan tarkoituksen mukaan alueittain

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	9,3	6,9	11,2	7,5	3,5	1,4	5,8	2,8	9,3	4,8	3,9	2,0	5,9	3,4	6,3	3,0
keskusta	7,8	3,2	-	-	-	-	3,8	2,0	6,8	2,5	2,1	1,0	6,2	1,6	4,5	2,0
koillinen	12,6	8,8	-	-	-	-	7,7	4,5	9,4	5,5	6,6	2,8	8,4	4,5	8,4	5,0
kaakkoinen	9,3	8,2	-	-	2,9	1,2	7,3	4,1	9,5	7,6	4,2	2,8	5,8	5,0	6,6	4,1
eteläinen	6,8	4,8	-	-	-	-	5,2	3,1	6,6	3,5	3,2	2,0	3,1	3,0	5,0	3,0
läntinen	9,7	9,8	-	-	-	-	6,8	3,8	12,5	6,3	3,9	2,8	5,8	3,5	7,3	3,8

## Alueiden väliset matkat

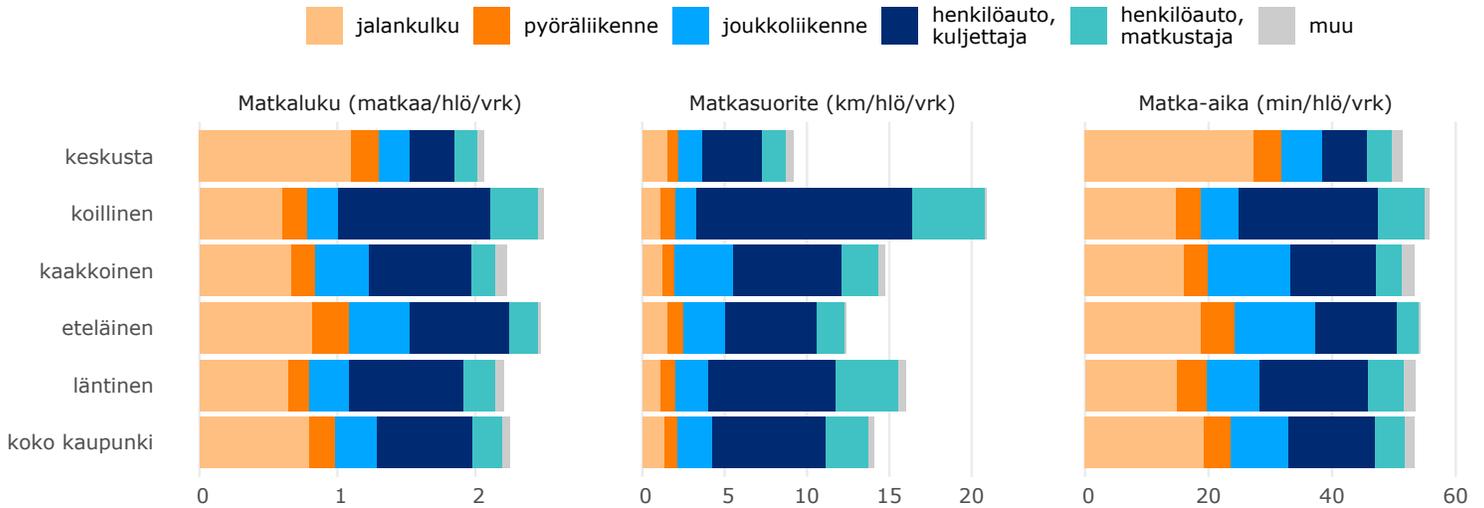
Seuraavassa kuvassa on arvio alueiden sisäisistä ja niiden välisistä matkoista kulkutavoittain (yksikkönä 1 000 matkaa per vuorokausi). Jos matkamäärä on jäänyt vuorokaudessa alle 500:n tai se perustuu alle kymmeneen havaintoon, ei lukuarvoa ole esitetty. Mikäli matkamäärä on jäänyt vuorokaudessa alle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

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



## Seudun sisäiset matkat 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	1,10	1,5	27	0,21	0,6	5	0,22	1,5	7	0,33	3,6	7	0,16	1,5	4	0,05	0,4	2	2,06	9,2	51
koillinen	0,60	1,2	15	0,18	0,8	4	0,23	1,3	6	1,10	13,1	23	0,35	4,4	8	0,04	0,1	1	2,50	20,9	56
kaakkoinen	0,66	1,2	16	0,17	0,7	4	0,40	3,5	13	0,74	6,6	14	0,18	2,3	4	0,08	0,4	2	2,23	14,7	53
eteläinen	0,82	1,5	19	0,27	1,0	6	0,44	2,5	13	0,72	5,6	13	0,21	1,7	4	0,01	0,1	0	2,47	12,4	54
läntinen	0,64	1,1	15	0,16	0,9	5	0,28	2,0	9	0,83	7,7	18	0,23	3,8	6	0,06	0,4	2	2,21	16,0	54
koko kaupunki	0,79	1,3	19	0,19	0,8	4	0,30	2,2	9	0,70	6,9	14	0,22	2,6	5	0,05	0,3	1	2,25	14,1	53

## Asumismuoto ja liikkuminen

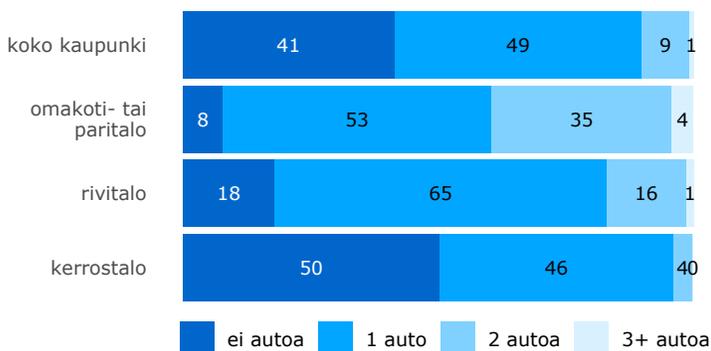
### Asutokuntien asumismuodon jakauma tutkimusaineistossa (%)

Asutustyyppi	Prosentti
Omakoti- tai paritalo	12,3
Rivitalo	12,9
Kerrostalo	72,8
Muu	2

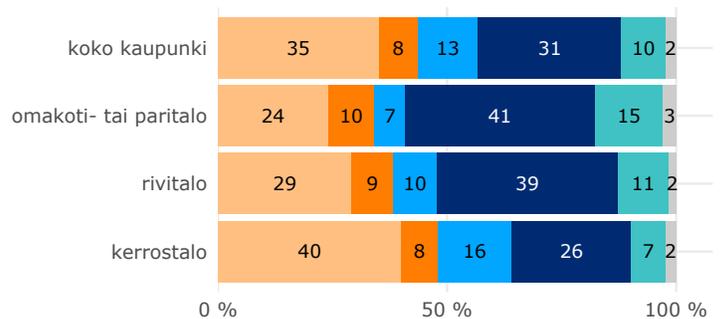
### Matkaluku asumismuodon mukaan (matkaa/hlö/vrk)

Asutustyyppi	Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)
Omakoti- tai paritalo	2,55
Rivitalo	2,25
Kerrostalo	2,15

### Autonomistus asumismuodon mukaan (%)



### Kulikutapaosuudet asumismuodon mukaan

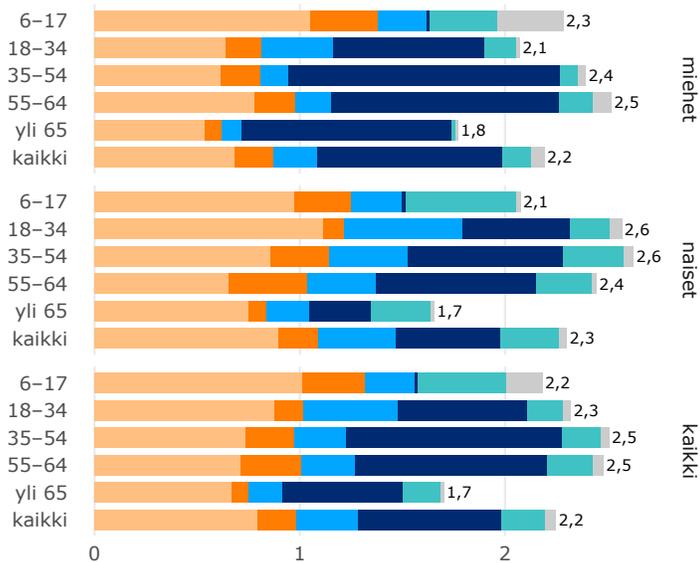


# Eri väestöryhmien liikkuminen

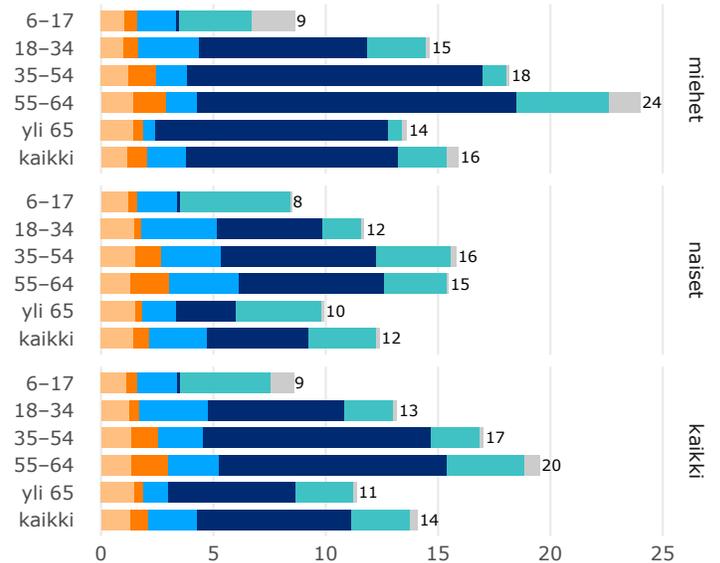
## Tunnusluvut sukupuolen ja iän mukaan

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)	2,28	2,07	2,39	2,52	1,77	<b>2,19</b>	2,08	2,57	2,63	2,45	1,66	<b>2,30</b>	<b>2,25</b>
matkan keskipituus (km/matka)	4	7	8	10	8	<b>7</b>	4	5	6	6	6	<b>5</b>	<b>6</b>
matkan mediaanipituus (km/matka)	1,4	3,9	4,8	4,1	4,8	<b>3,9</b>	1,6	2,4	3,9	3,2	2,8	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>
keskimääräinen matka-aika (min/matka)	18	23	21	32	32	<b>24</b>	20	20	24	24	30	<b>23</b>	<b>24</b>
matkasuorite (km/henkilö/vrk)	9	15	18	24	14	<b>16</b>	8	12	16	15	10	<b>12</b>	<b>14</b>
matka-aikasuorite (min/henkilö/vrk)	40	47	50	81	56	<b>53</b>	41	52	62	59	50	<b>54</b>	<b>53</b>

### Matkaluku (matkaa/henkilö/vrk)

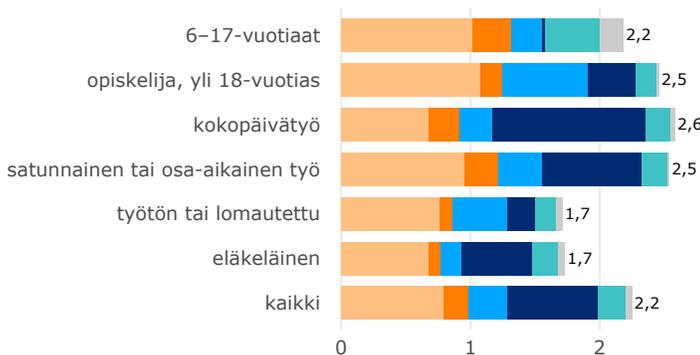


### Matkasuorite (km/henkilö/vrk)

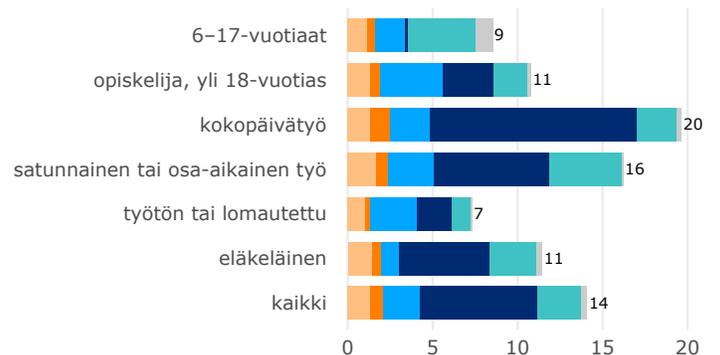


## Pääasiallinen toiminta

### Matkaluku (matkaa/henkilö/vrk)



### Matkasuorite (km/henkilö/vrk)



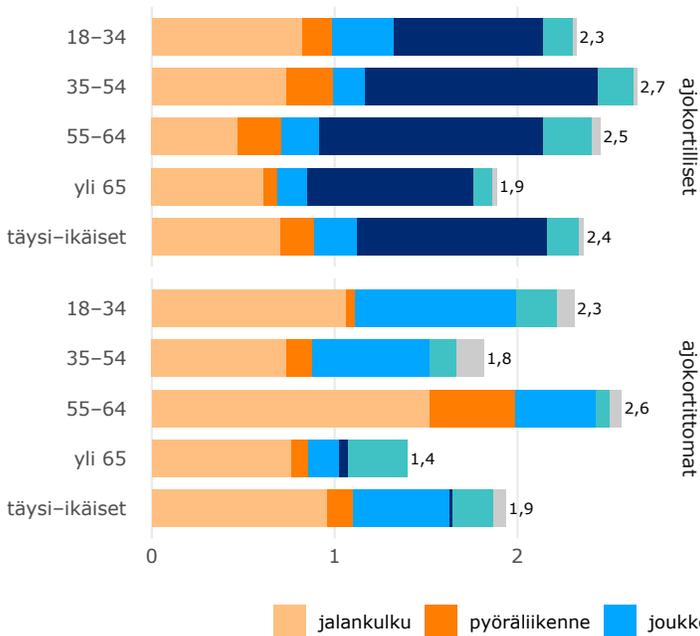
■ jalankulku 
 ■ pyöräliikenne 
 ■ joukkoliikenne 
 ■ henkilöauto, kuljettaja 
 ■ henkilöauto, matkustaja 
 ■ muu

## Ajokortin haltijat

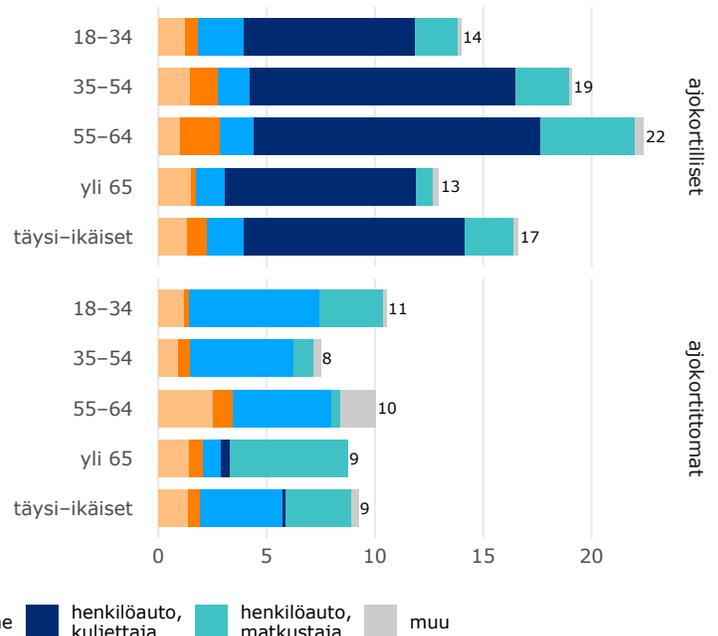
Seuraavissa kaavioissa on esitetty matkaluku ja matkasuorite iän ja ajokortin hallinnan mukaan kulkutavoittain. Ajokortilla tarkoitetaan tässä voimassaolevaa henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia. Ajokortittomien matkasuoritteet olivat pienempiä kaikissa ikäryhmissä.

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



jalankulku pyöräliikenne joukkoliikenne henkilöauto, kulliettaia henkilöauto, matkustaia muu

## 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	0,40	9,1	6,9	3,7	24	10
työasia	0,09	10,5	7,5	0,9	22	2
koulutus, opiskelu	0,22	3,5	1,4	0,8	18	4
vapaa-aika	0,71	5,0	2,8	3,5	30	21
kyyyditseminen	0,25	9,1	4,8	2,3	23	6
ostos	0,48	4,3	2,6	2,1	17	8
asiointi, muu	0,33	5,8	3,0	1,9	23	8
kaikki	2,48	6,1	3,2	15,1	23	58

### 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	0,01	-	-	0,3	-	0
vapaa-aika	0,80	7,4	3,4	5,9	31	24
kyyyditseminen	0,21	10,0	5,8	2,1	24	5
ostos	0,47	3,0	1,4	1,4	14	7
asiointi, muu	0,13	6,8	3,8	0,9	25	3
kaikki	1,72	6,8	2,9	11,6	24	42



## Kulikutapojen käyttö matkan tarkoituksen mukaan vuositasolla

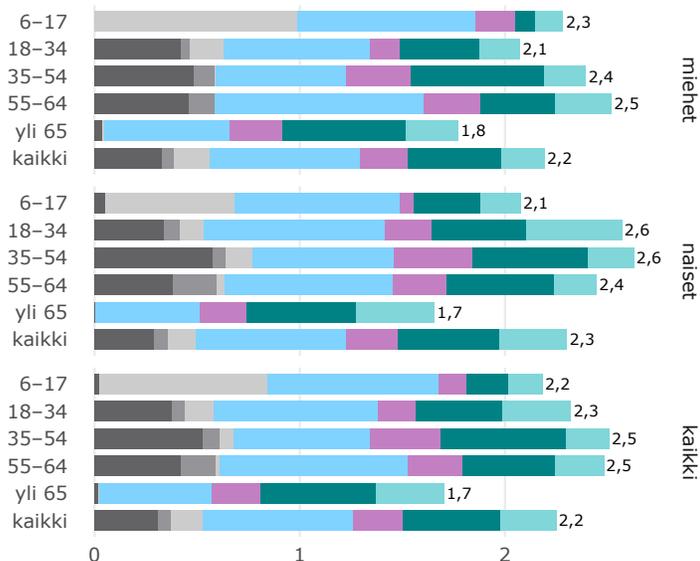
Seuraavaan taulukkoon on koottu matkaluvut henkilöä kohti vuositasolla. Luvut ovat saatettavissa vuorokausitasolle jakamalla 365:llä.

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

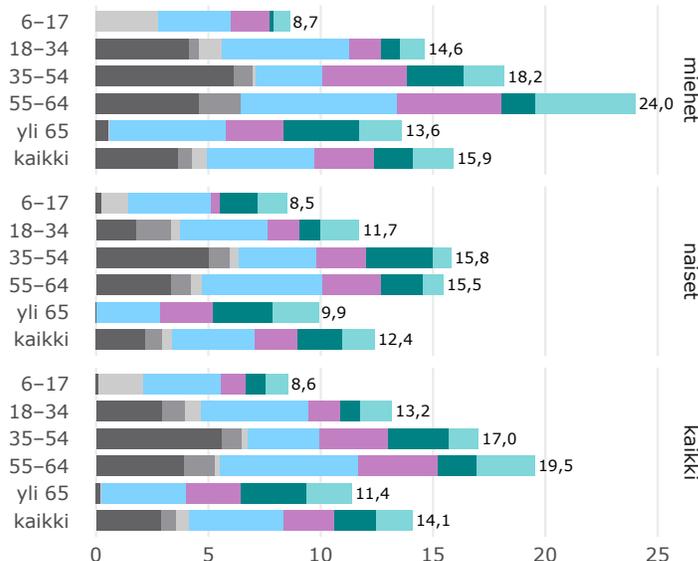
Matkan tarkoitus	Jalankulku		Pyöräliikenne		Joukkoliikenne		Henkilöauto, kuljettaja		Henkilöauto, matkustaja		Muu		Kaikki	
	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%
työ	18	16 %	18	16 %	23	21 %	47	42 %	5	5 %	1	1 %	113	100 %
työasia	0	1 %	1	6 %	3	11 %	17	76 %	1	3 %	1	3 %	23	100 %
koulutus, opiskelu	24	43 %	9	16 %	12	21 %	3	5 %	4	7 %	4	8 %	56	100 %
vapaa-aika	132	49 %	26	10 %	22	8 %	51	19 %	31	12 %	6	2 %	268	100 %
kyyyditseminen	18	21 %	3	4 %	6	7 %	47	53 %	14	16 %	0	0 %	88	100 %
ostos	64	37 %	11	6 %	18	11 %	58	33 %	17	10 %	5	3 %	173	100 %
asiointi, muu	32	32 %	2	2 %	26	26 %	31	31 %	7	7 %	1	1 %	99	100 %
kaikki	290	35 %	70	9 %	110	13 %	254	31 %	79	10 %	19	2 %	821	100 %

## Matkan tarkoitus sukupuolen ja iän mukaan

### Matkaluku (matkaa/henkilö/vrk)

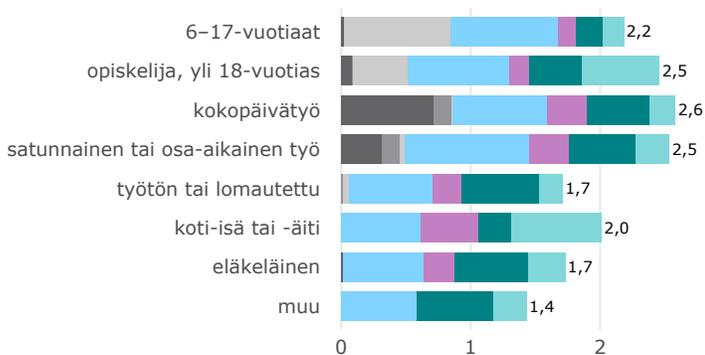


### Matkasuorite (km/henkilö/vrk)

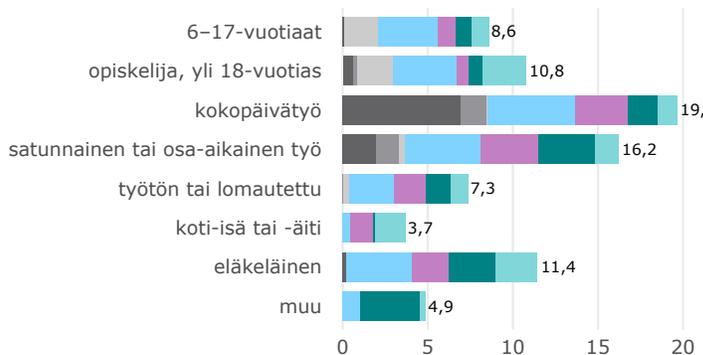


## Matkan tarkoitus pääasiallisen toiminnan mukaan

### Matkaluku (matkaa/henkilö/vrk)



### Matkasuorite (km/henkilö/vrk)

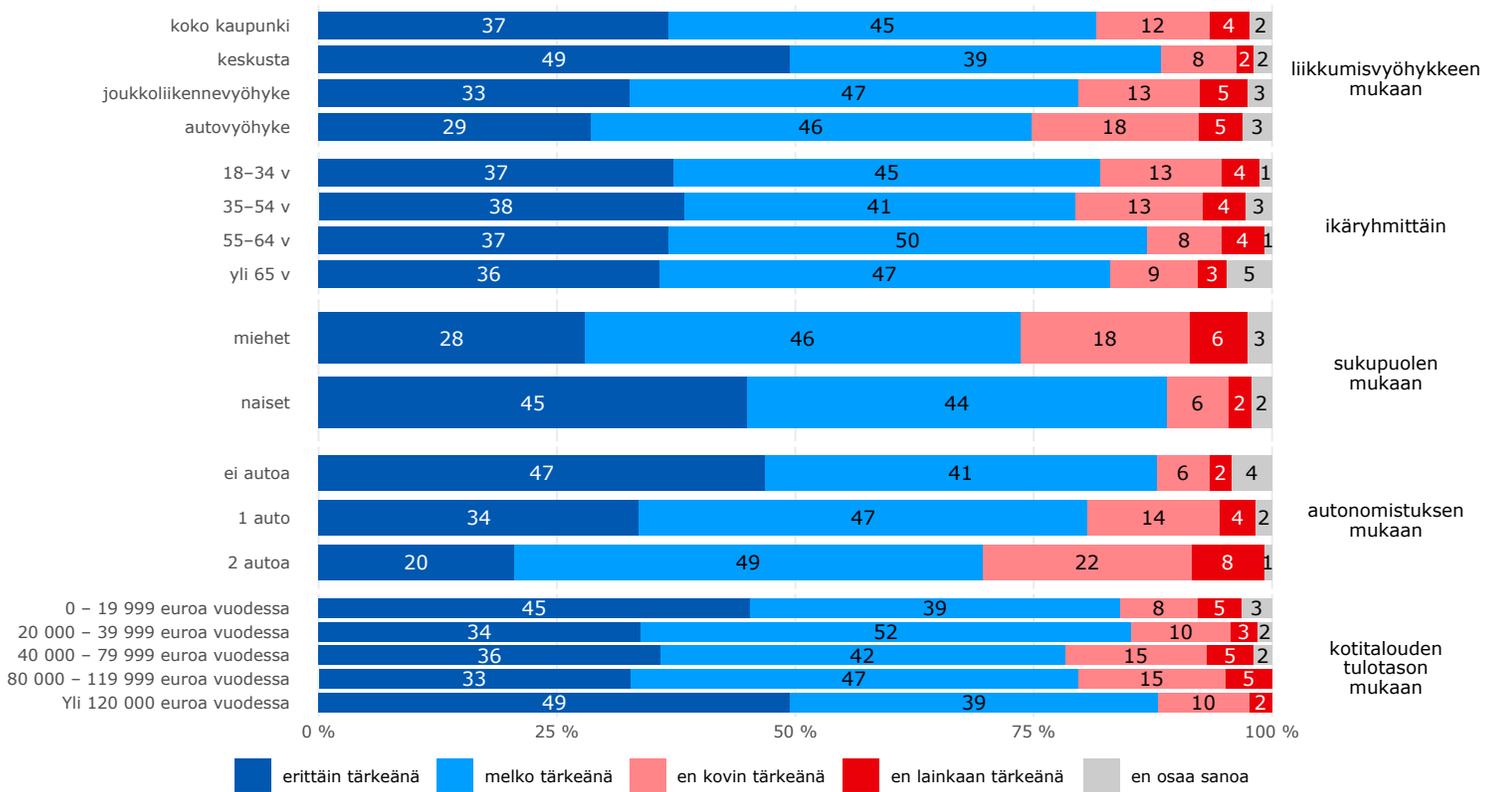


työ työasia koulutus, opiskelu vapaa-aika kyyditseminen ostos asiointi, muu

# Liikenteen ympäristöasiat

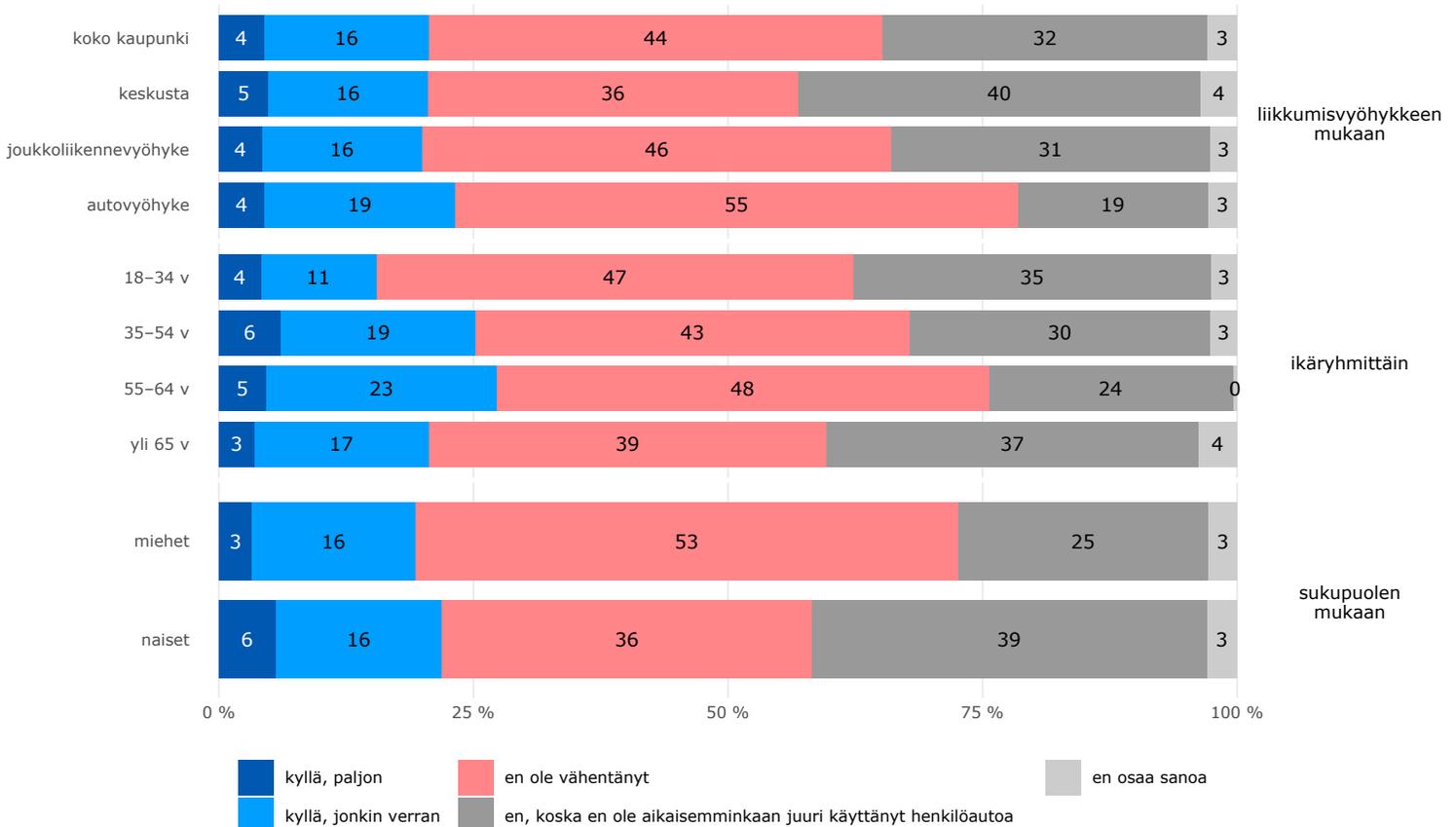
## Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisen tärkeys

### 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 päätunnusluvuksi seutu-kohtaisissa tarkasteluissa asetettiin kestävien liikkumismuotojen yhteenlaskettu kulkutapaosuus kaupungin asukkaiden seudun sisäisillä matkoille, joka Tampereella oli 57,2 %. Tunnusluvun tarkkuus on 4,1 prosenttiyksikköä 95 %:n luottamustasolla. Tämä tarkoittaa, että 95 %:n varmuudella seudun kestävien liikkumismuotojen todellinen kulkutapaosuus asettuu mainitun virhemarginaalin sisälle. Tutkimuksen perusjoukko on analyysissä 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 vastaavin lukuihin. Kertoimet on laskettu erikseen asukkaiden matkoille kaupungin sisällä ja seudun sisällä. 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	35,3 %	± 3,2 %-yks
pyöräliikenne	8,5 %	± 1,6 %-yks
bussi	11,4 %	± 1,8 %-yks
raide	2,0 %	± 0,7 %-yks
joukkoliikenne yhteensä	13,4 %	± 1,9 %-yks
kestävät kulkutavat yhteensä	57,2 %	± 4,1 %-yks
henkilöauto, kuljettaja	31,0 %	± 3,6 %-yks
henkilöauto, matkustaja	9,6 %	± 1,7 %-yks
henkilöauto, yhteensä	40,5 %	± 3,9 %-yks
muu	2,3 %	± 0,9 %-yks

### Kulkutapakohtaiset muunnoskertoimet koko vuoden keskimääräisistä matkaluvuista syksyn arkivuorokauteen

Kulkutapa	Kaupungin sisällä		Seudun sisällä	
	matkaa/hlö/vrk	kerroin	matkaa/hlö/vrk	kerroin
jalankulku	0,78	1,03	0,79	1,03
pyöräliikenne	0,17	1,32	0,19	1,23
joukkoliikenne	0,28	1,28	0,30	1,26
henkilöauto, kuljettaja	0,53	1,22	0,70	1,20
henkilöauto, matkustaja	0,15	-	0,22	0,96
muu	0,04	-	0,05	-
kaikki	1,96	1,13	2,25	1,13

### Matkaryhmäkohtaiset muunnoskertoimet koko vuoden keskimääräisistä matkaluvuista syksyn arkivuorokauteen

Matkaryhmä	Kaupungin sisällä		Seudun sisällä	
	matkaa/hlö/vrk	kerroin	matkaa/hlö/vrk	kerroin
työ	0,25	1,01	0,31	1,12
työasia	0,05	-	0,06	-
koulutus, opiskelu	0,15	-	0,15	-
vapaa-aika	0,64	1,05	0,73	1,08
kyyditseminen	0,19	1,18	0,24	1,07
ostos	0,43	1,26	0,48	1,21
asiointi, muu	0,25	1,22	0,27	1,20
kaikki	1,96	1,13	2,25	1,13