

LIIKENTEEN KEHITYS TAMPEREELLA VUONNA 2025

Liikennemääräraportti



Sisällys

Tiivistelmä	3
1. Yleistä	4
1.1 Ajokorttien määrän kehitys	4
1.2 Ajoneuvokannan kehitys	5
1.3 Liikennemäärätietojen julkaisu	6
2. Autoliikenne	7
2.1 Autoliikenteen liikennelaskennat	7
2.2 Liikennemäärät päätie- ja pääkatuverkolla	7
2.3 Keskustan liikennemäärät	9
2.4 Liikennesuoritteiden kehitys	8
2.5 Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärät	10
2.6 Nopeusmittaukset katuverkolla	11
3. Jalankulku ja pyöräliikenne	12
3.1 Jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat	12
3.2 Liikennemäärien kehitys Hämeenkadulla	13
3.3 Liikennemäärien kehitys Tammerkosken ylittävillä silloilla	14
3.4 Liikennemäärien kehitys keskustan ulkopuolella	15
3.5 Jalankulun ja pyöräliikenteen kehitysindeksit	17
4. Joukkoliikenne	19
4.1 Joukkoliikenteen matkustajamäärän kehitys	19
5. Eri liikkumismuotojen liikennemäärien kehitys	20
6. Lähdeluettelo	20

Lisätietoja:

Suunnittelupäällikkö Ari Vandell
Tampereen kaupunki
Liikennejärjestelmän suunnittelu
Aleksis Kiven katu 14-16C, PL 487, 33101 TAMPERE
puh. 040 564 4518
sähköposti: ari.vandell@tampere.fi

Liikenneasiantuntija Jarno Hietanen
Tampereen kaupunki
Liikennejärjestelmän suunnittelu
Aleksis Kiven katu 14-16C, PL 487, 33101 TAMPERE
puh. 040 806 2343
sähköposti: jarno.hietanen@tampere.fi

Tiivistelmä

Autoliikenteen liikennemäärät lievässä kasvussa – Henkilöautotiheys jatkaa laskuaan

Vuoden 2025 lopussa Tampereella oli liikennekäytössä yhteensä 107 357 ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 97 658. Vuosien 2021–2025 aikana kaupungin henkilöautotiheys on ollut lievässä laskussa ja vuonna 2025 jokaista 1000 asukasta kohti liikennekäytössä Tampereella oli 371 henkilöautoa.

Päätie- ja pääkatuverkon kokonaisliikennesuorite nousi Tampereella vuonna 2025 noin 2,7 prosenttia vuoteen 2024 verrattuna. Kaupungin pääkatuverkolla liikennesuorite laski samalla tarkastelujaksolla 1,2 prosentilla.

Vuosien 2023–2025 aikana katuverkolla tehtyjen ajonopeusmittausten mukaan:

- Autoliikenteen keskinopeudet ovat keskimäärin olleet 2,6 km/h kadulla voimassa olevaa nopeusrajoitusta matalammalla tasolla.
- Autoliikenteen V85-nopeudet (nopeus, jonka 85 prosenttia alittaa) ovat keskimäärin olleet 4,5 km/h korkeampia kuin alueella voimassa ollut nopeusrajoitus.

Pyöräliikenteen ja jalankulun määrissä kasvua

Pyöräilymäärien kehitystä seuraavan indeksin mukaan pyöräilymäärät olivat noin 5,5 prosenttia vuotta 2024 korkeammalla tasolla. Koko 2000-lukua tarkasteltaessa pyöräilymäärien kasvu on ollut suhteellisesti kaupungin väkiluvun kasvua nopeampaa.

Jalankulkijamäärien kehitystä seuraavan indeksin mukaan jalankulkijoita oli vuonna 2025 noin 1,2 prosenttia enemmän kuin vuonna 2024.

Hämeensillalla ylitettiin heinä- ja elokuussa 2025 miljoonan liikkujan raja

Vilkkaimman kuukauden elokuun aikana Hämeensillalla havaittiin yhteensä 810 000 jalankulkijaa, 105 000 pyöräilijää ja 35 000 potkulautailijaa. Kuukauden aikana sillan yli kulki myös 120 000 moottoriajoneuvoa ja 8 000 raitiovaunua.

Joukkoliikenteen matkustajamäärän kasvu jatkui

Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät nousivat vuoden 2025 aikana 2,1 miljoonalla (+3,9 prosenttia) kokonaismäärän noustessa 55,8 miljoonaan matkaan. Päivittäisiksi käyttäjämääriksi muunnettuna seudun joukkoliikenteellä tehtiin vuonna 2024 keskimäärin 153 000 matkaa päivässä.

1. Yleistä

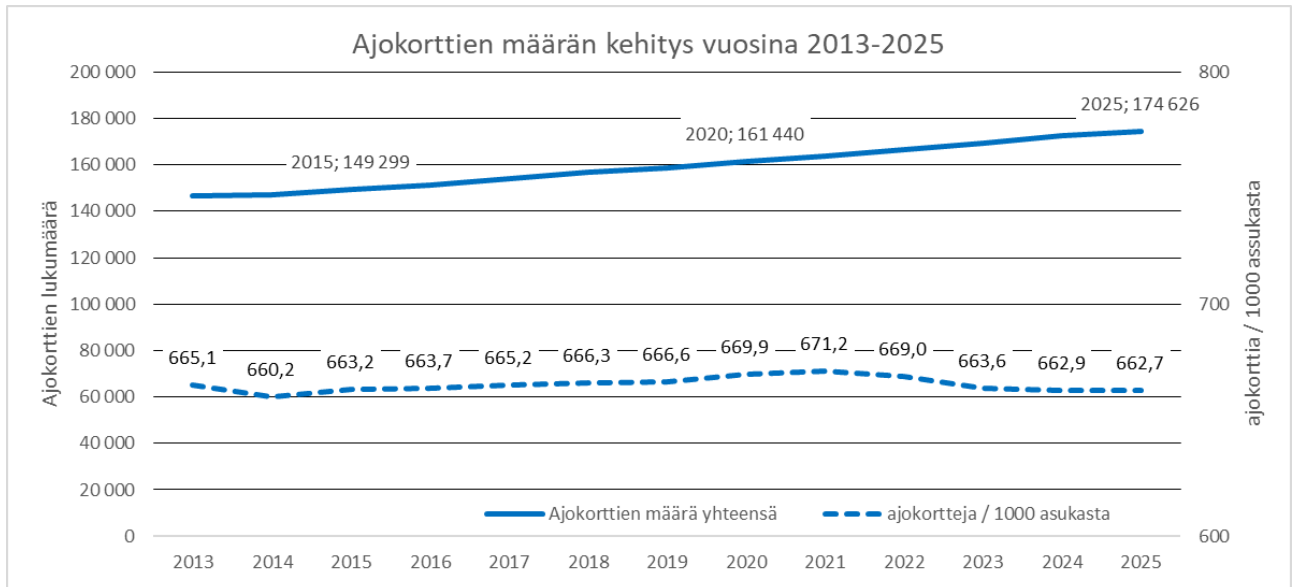
1.1 Ajokorttien määrän kehitys

Tampereen kaupunkiseudulla liikennemäärät ovat viime vuosikymmenten aikana kasvaneet seudun kasvun, autoistumisen ja työssäkäyntialueen laajenemisen myötä. Tampereen kaupungin väkiluku on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana 1,0 %–2,4 % vuodessa ja vuoden 2025 lopussa kaupungissa asui 263 526 asukasta.

Väkiluvun kasvun myötä myös kaupunkilaisille myönnettyjen ajokorttien määrä on kasvanut. Vuoden 2025 lopussa kaupunkilaisille oli myönnettyä 174 626 ajokorttia, joista 171 417 sisälsi henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden.

Asukaslukuun suhteutettuna ajokorttien määrä on ollut vuosien 2022–2025 aikana lievässä laskussa. Vuoden 2025 lopussa jokaista 1000 asukasta kohti kaupunkilaisilla oli 663 ajokorttia, joista 650 sisälsi henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden.

Kuvassa 1.1 on esitetty kaupunkiin myönnettyjen ajokorttien määrän muutokset vuosina 2013–2025.

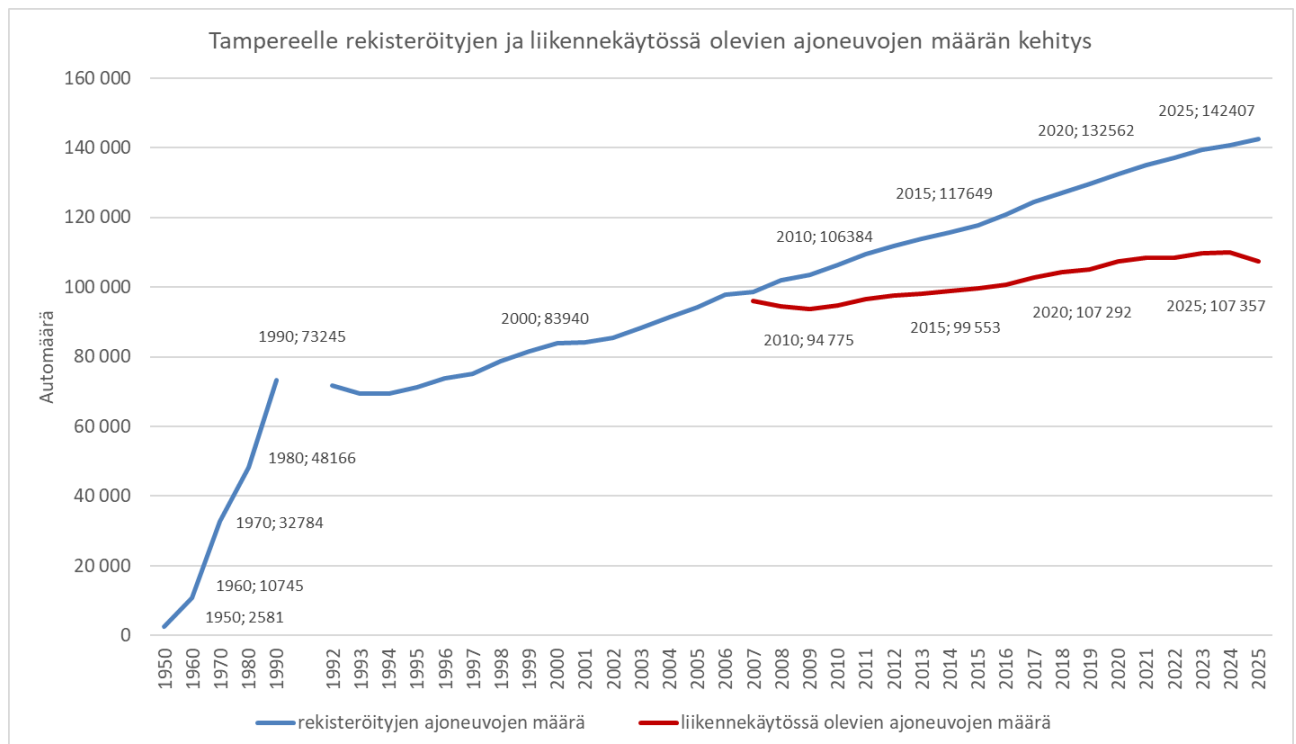


Kuva 1.1 Ajokorttien määrän kehitys vuosina 2013–2025.

1.2 Ajoneuvokannan kehitys

Traficomien ajoneuvokannan mukaan vuoden 2025 lopussa Tampereella oli rekisteröitynä yhteensä 142 407 ajoneuvoa ja näistä liikennekäytössä oli yhteensä 107 357 ajoneuvoa. Rekisteröityjen ajoneuvojen määrä kasvoi vuoden 2024 aikana yhteensä 1 694 ajoneuvolla.

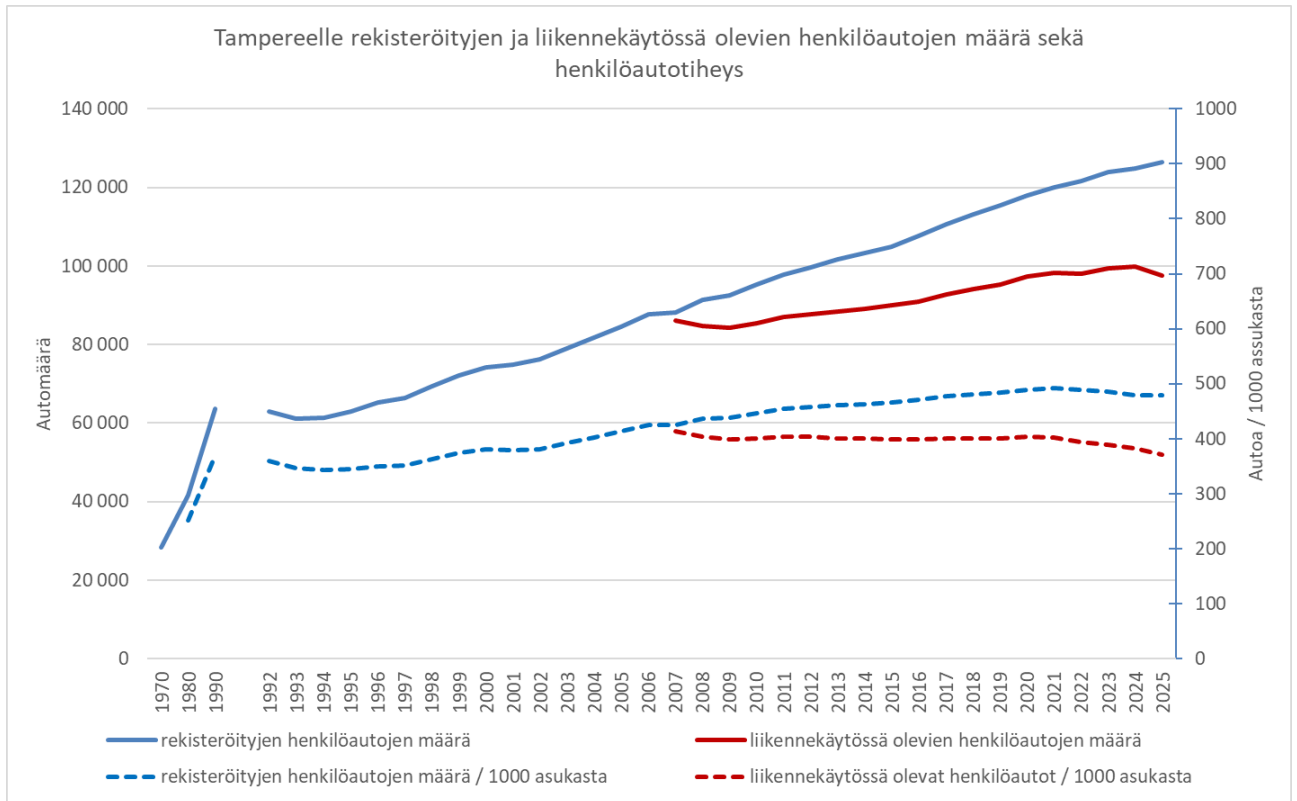
Liikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä laski vuoden 2025 aikana 2604 ajoneuvolla eli 2,3 prosentilla vuoteen 2024 verrattuna. Kuvassa 1.2 on esitetty Tampereelle rekisteröityjen ja kaupungissa liikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrän kehitystä vuosien 1950–2025 aikana.



Kuva 1.2 Tampereelle rekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat ajoneuvot Tampereella vuosina 1950–2025.

Liikennekäytössä olevista 107 357 ajoneuvosta henkilöautoja oli 97 658. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä väheni vuoden 2025 aikana 2104 autolla. Vuosien 2021–2025 aikana kaupungin henkilöautotiheys on laskenut ja vuonna 2025 jokaista 1000 asukasta kohti liikennekäytössä Tampereella oli 371 henkilöautoa. Kuvassa 1.3 on esitetty henkilöautojen määrän sekä henkilöautotiheyden kehitystä Tampereella.

Kaupungissa liikennekäytössä olevien mopojen ja moottoripyörien määrät ovat vuosien 2021–2025 aikana vähentyneet selvästi. Vuoden 2025 lopussa oli liikennekäyttöön rekisteröitynä yhteensä 4 438 moottoripyörää ja 1767 mopoa.



Kuva 1.3 Tampereelle rekisteröityjen ja liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä sekä henkilöautotiheys Tampereella vuosina 1970–2025.

1.3 Liikennemäärätietojen julkaisu

Tampereen kaupunki julkaisee keräämiään liikennemäärä- ja ajonopeustietoja avoimessa karttapalvelu Oskarissa sekä kaupungin verkkosivuilla.

Autoliikenteen tietoihin pääsee tutustumaan tämän linkin kautta:

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

Jalankulun ja pyöräliikenteen tuloksiin pääsee tutustumaan tämän linkin kautta:

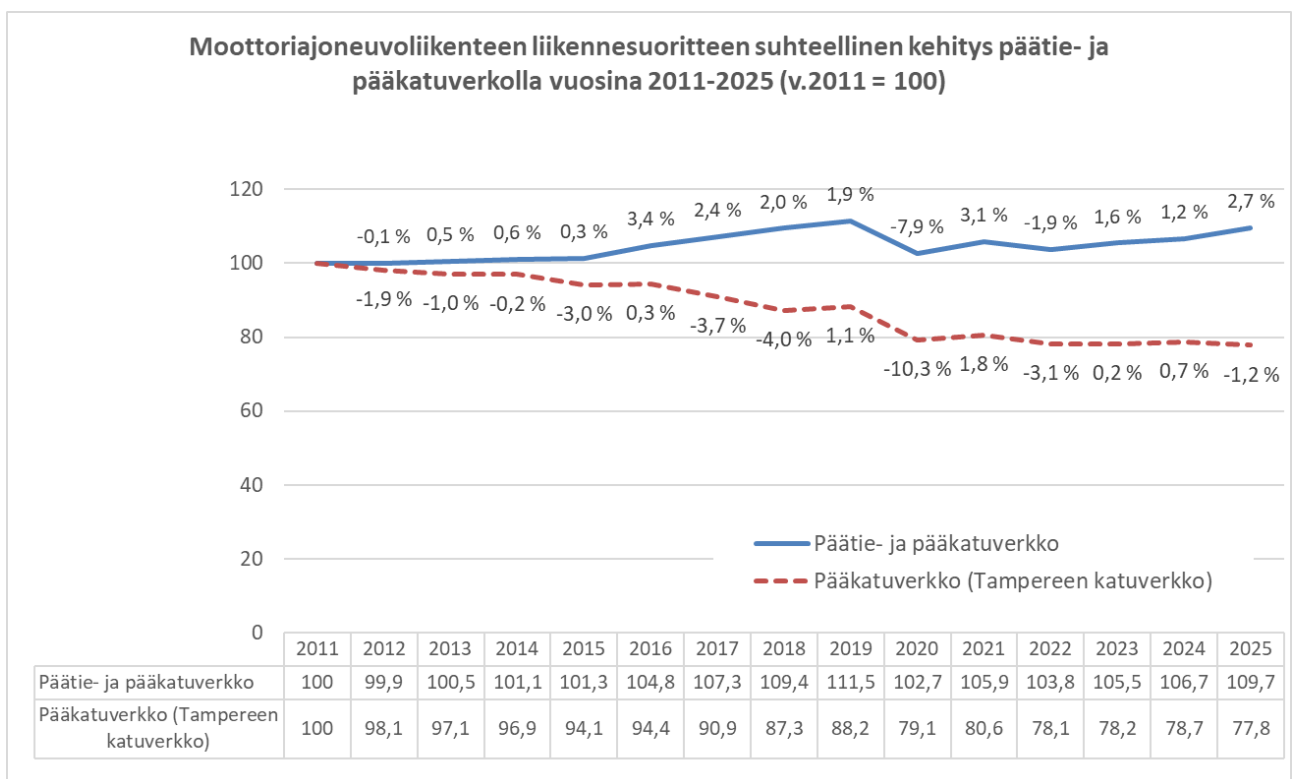
<https://kartat.tampere.fi/oskari>

Kuva 2.1. Vuoden keskimääräisiä vuorokausiliikennemääriä (KVL) Tampereen kaupunkiseudulla 2025.

2.3 Liikennesuoritteiden kehitys

Liikennemäärän kehitystä katuverkolla kuvaa liikennesuorite eli päätie- ja pääkatuverkon yhteenlaskettu ajoneuvokilometrien määrä. Kuvassa 2.2. on esitetty kuvassa 2.1 kuvatun tie- ja katuverkon yhteenlaskettu liikennesuorite keskimääräisen vuorokauden aikana vuosina 2011–2025. Liikennesuoritteiden liikennemäärätiedot on kerätty 57 pisteestä, joista 30 sijaitsee kaupungin katuverkolla.

Päätie- ja pääkatuverkon kokonaisliikennesuorite nousi Tampereella vuonna 2025 noin 2,7 prosenttia vuoteen 2024 verrattuna. Kaupungin pääkatuverkolla liikennesuorite laski samalla tarkastelujaksolla 1,2 prosentilla.

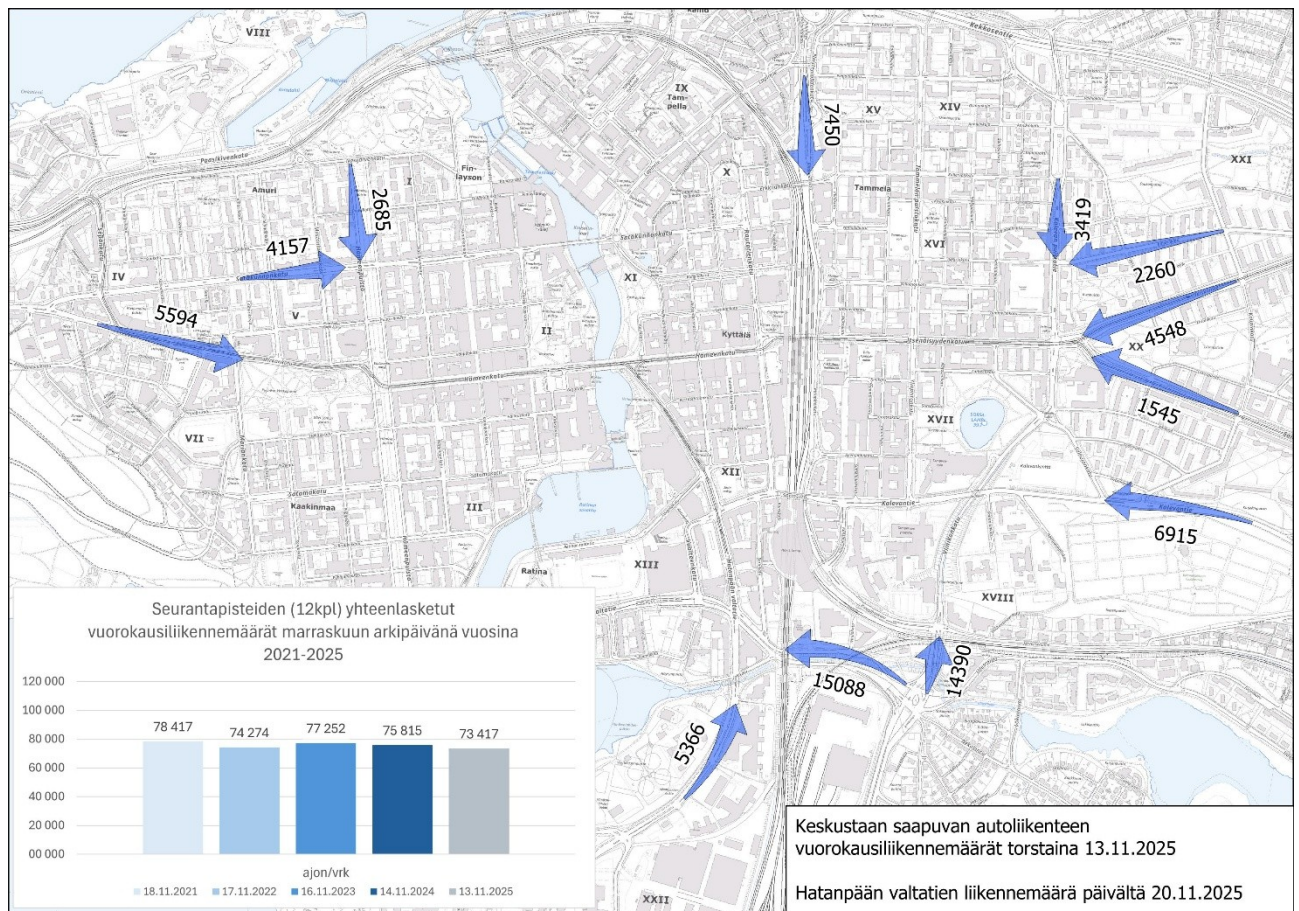


Kuva 2.2. Liikennesuoritteiden kehitys päätie- ja pääkatuverkolla.

2.4 Keskustan liikennemäärät

Keskustan alueen katukohtaiset liikennemäärät ovat viime vuosien aikana vaihdelleet merkittävästi keskustan kehittämisen ja käynnissä olleiden katurakennustöiden myötä.

Kahdentoista seurannassa olevan kadun kautta keskustaan saapui marraskuun 2025 arkipäivänä aikana autoliikennettä yhteensä 73 417 ajon/vrk. Lukema oli 3,2 prosenttia vuoden 2024 vastaavaa arkipäivää vähäisempi. Keskustaan saapuvan autoliikenteen katukohtaisia liikennemääriä marraskuussa 2024 on esitetty tarkemmin kuvassa 2.3.

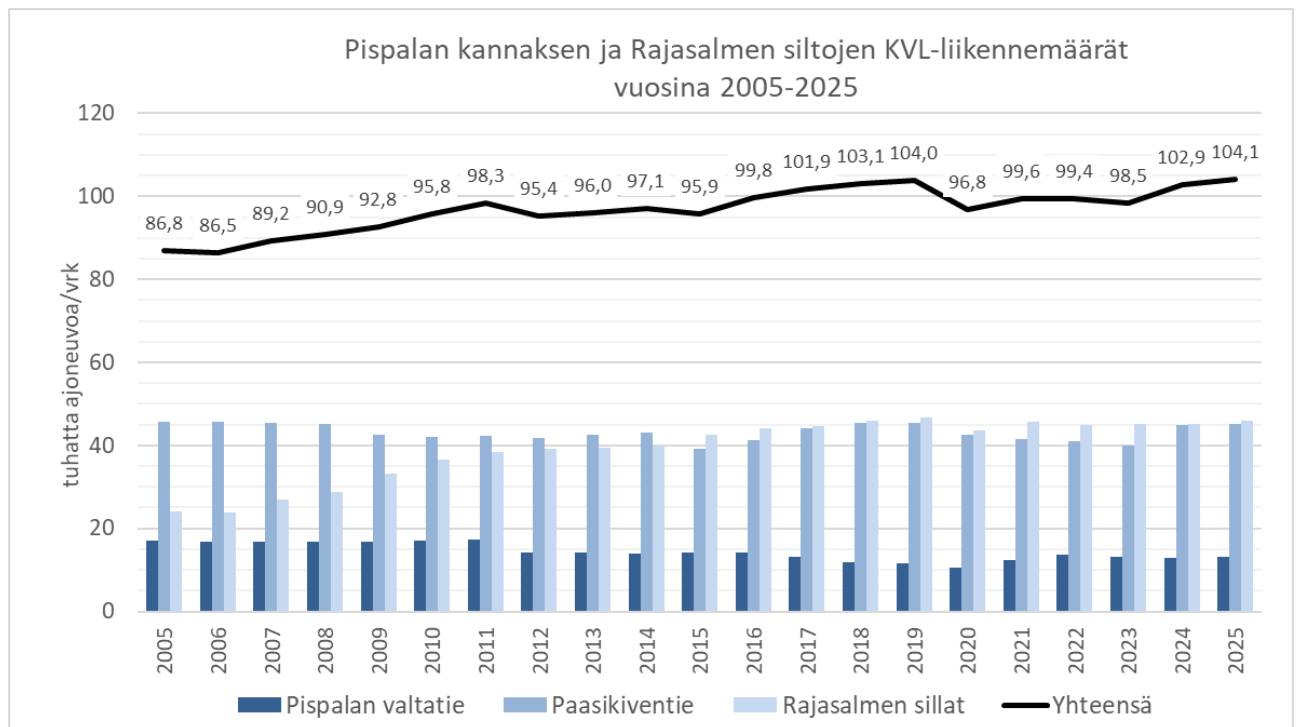


Kuva 2.2. Keskustaan saapuvan autoliikenteen määrät 13.11.2025.

2.5 Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärät

Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen ylittävän liikenteen keskimääräiset liikennemäärät palautuivat koronapandemiaa edeltävän huippuvuoden 2019 tasolle.

Vuonna 2024 Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen yhteenlaskettu KVL oli 104 100 ajon/vrk. Kuvassa 2.4. on esitetty Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärien kehitys vuosina 2005–2025.



Kuva 2.4. Pispalan kannaksen ja Rajasalmen siltojen liikennemäärä vuosina 2005–2025.

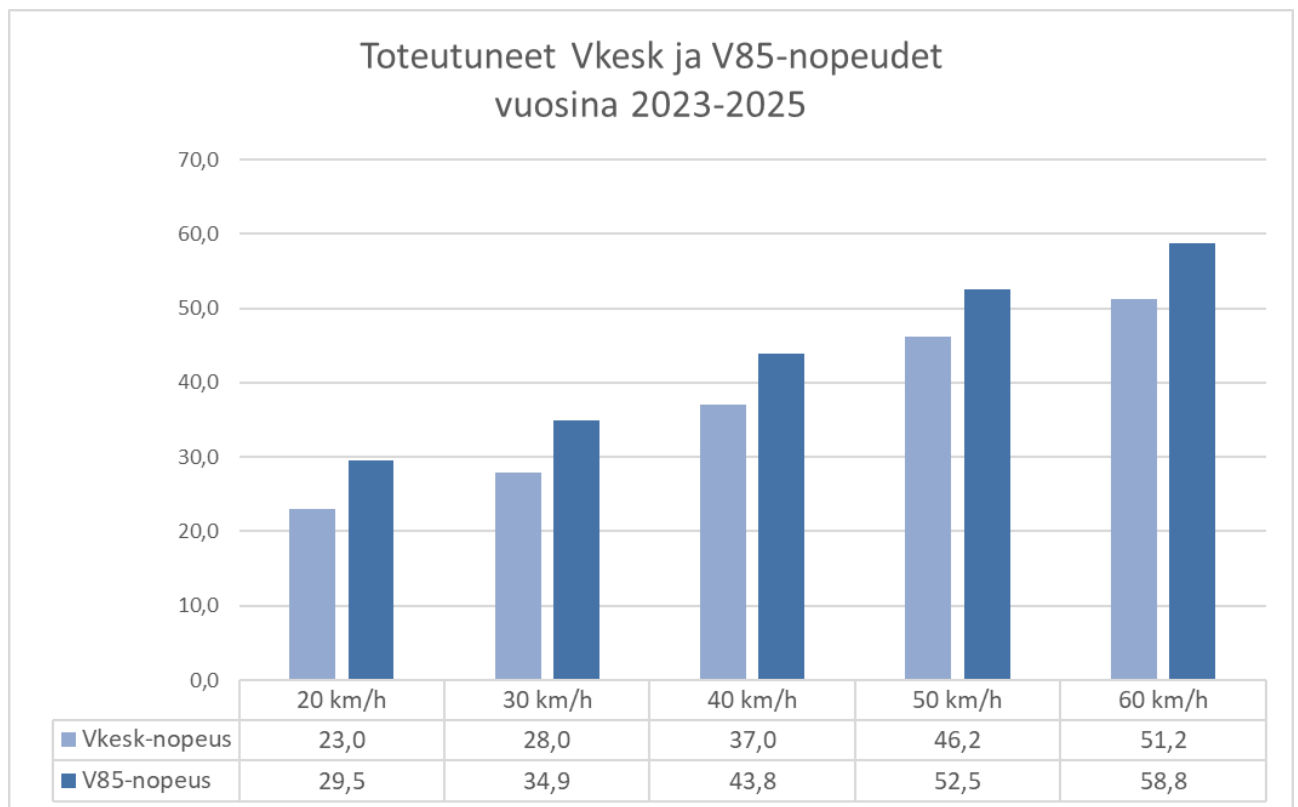
2.6 Nopeusmittaukset katuverkolla

Automaattisista liikennelaskimista ja nopeusnäyttötauluista saadaan liikennemäärätietojen lisäksi ajoneuvojen ajonopeustietoja. Vuosina 2023–2025 laitteilla on tehty mittauksia yhteensä 1580 pisteessä. Pääosa mittauksista on suoritettu kohteissa, joihin kuntalaiset ovat toivoneet liikenteenrauhottamistoimenpiteitä.

Automaattilaskennoista vuosina 2023–2025 kerättyjä toteutuneita Vkesk (keskinopeus) ja V85-nopeuksia eri nopeusrajoituksilla on esitetty kuvassa 2.5.

Vuosina 2023–2025 tehdyissä mittauksissa toteutuneet V85-nopeudet ovat olleet keskimäärin 4,5 km/h korkeampia kuin mittauspisteissä kyseisellä hetkellä voimassa ollut nopeusrajoitus. (V85-nopeus on nopeus, jonka 85 % ajoneuvoista alittaa)

Eri mittauspisteissä kerättyjä V85-nopeustietoja pääsee tarkastelemaan kaupungin karttapalvelussa. Nopeustiedot julkaistaan osana [Liikennemäärät: ajoneuvoliikenne](#) nimistä tasoa.



Kuva 2.5. Vkesk- ja V85-nopeuksia Tampereella vuosina 2023–2025.

3. Jalankulku ja pyöräliikenne

3.1 Jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat

Tampereen keskusta-alueella on suoritettu vuosittain jalankulun ja pyöräliikenteen käsilaskentoja vuodesta 1995 lähtien. Laskennat on suoritettu koulujen kesälomakauden aikana kesä- ja heinäkuussa. Laskennat on suoritettu maanantaista torstaihin klo 15.00–17.00 välisenä aikana. Jokaisessa laskentapisteessä on laskettu erikseen sekä jalankulkijat että pyöräilijät kahden tunnin laskentajakson ajan. Laskentojen perusteella on määritelty iltapäivän huipputunnin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät.

Käsinlaskentojen lisäksi jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemäärätietoja kerätään kiinteillä ja siirrettävillä automaattilaskimilla sekä liikennevaloilmaisimilla. Kiinteitä automaattilaskimia on sijoitettu pääasiassa kaupungin keskusta-alueelle sekä tärkeimmille pyöräilyreiteille keskustan ulkopuolella. Siirrettävillä automaattilaskimilla kerätään lähtötietoja pääasiassa erilaisten suunnitteluhankkeiden tarpeisiin sekä kuntalaisaloitteiden käsittelemiseksi.

3.2 Liikennemäärien kehitys Hämeenkadulla

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

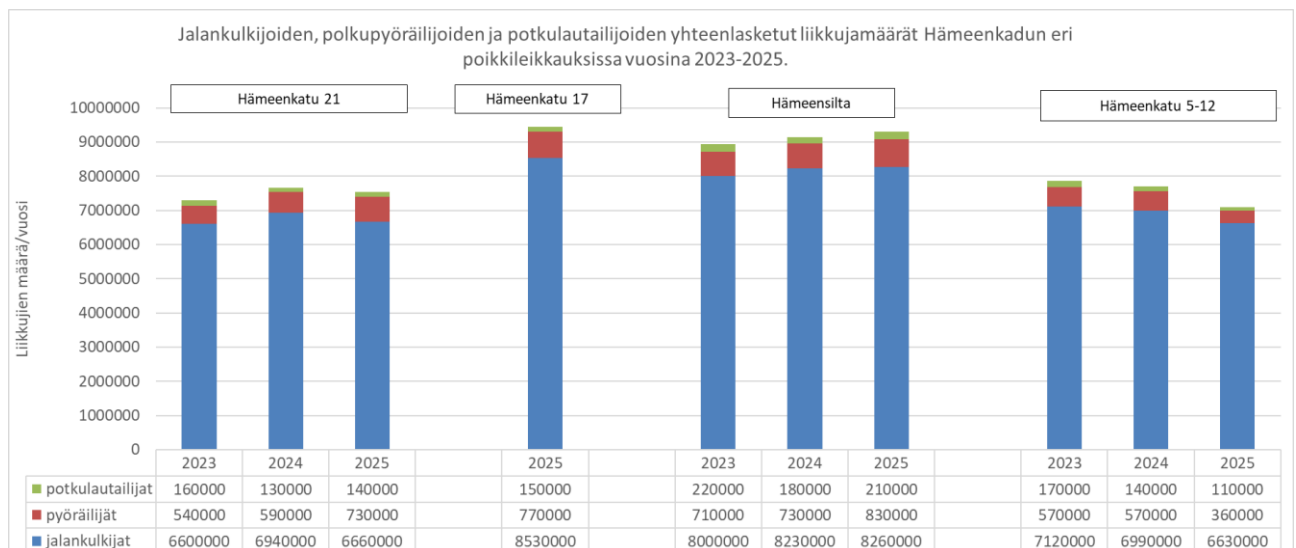
Vuonna 2025 Hämeenkadun länsiosissa havaittiin yhteensä 6 660 000 jalankulkijaa (-4,0 % vuoteen 2024 verrattuna), 730 000 pyöräilijää (+0,1 %) ja 140 000 potkulautailijaa (-6,0 %). Vuoden 2025 vilkkaimman kuukauden lokakuun aikana poikkileikkauksessa havaittiin 655 000 jalankulkijaa, 65 000 pyöräilijää ja 15 000 potkulautailijaa.

Raatihuoneen kohdalla sijaitsevassa uudessa seurantapisteessä havaittiin vuonna 2025 yhteensä 8 530 000 jalankulkijaa, 770 000 pyöräilijää ja 150 000 potkulautailijaa. Vuoden 2025 vilkkaimman kuukauden lokakuun aikana poikkileikkauksessa havaittiin 810 000 jalankulkijaa, 70 000 pyöräilijää ja 15 000 potkulautailijaa.

Hämeensillan seurantapisteessä havaittiin vuonna 2025 yhteensä 8 260 000 jalankulkijaa (+0,4 %), 830 000 pyöräilijää (+12,5 %) ja 210 000 potkulautailijaa (+15,2 %). Vuoden 2025 vilkkaimman kuukauden elokuun aikana poikkileikkauksessa havaittiin 810 000 jalankulkijaa, 105 000 pyöräilijää ja 35 000 potkulautailijaa.

Hämeenkadun itäosissa havaittiin vuonna 2025 yhteensä 6 630 000 jalankulkijaa (-5,1 %), 360 000 pyöräilijää (-35,4 %) ja 110 000 potkulautailijaa (-21,5 %). Vuoden 2025 vilkkaimman kuukauden elokuun aikana poikkileikkauksessa havaittiin 615 000 jalankulkijaa, 40 000 pyöräilijää ja 20 000 potkulautailijaa.

Automaattilaskimien keräämiä vuosikohtaisia liikkujamääriä on esitetty tarkemmin kuvassa 3.4.



Kuva 3.4. Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja sähköpotkulautailijoiden yhteenlaskettuja liikennemääriä Hämeenkadulla vuosina 2023–2025

3.3 Liikennemäärien kehitys Tammerkosken ylittävillä silloilla

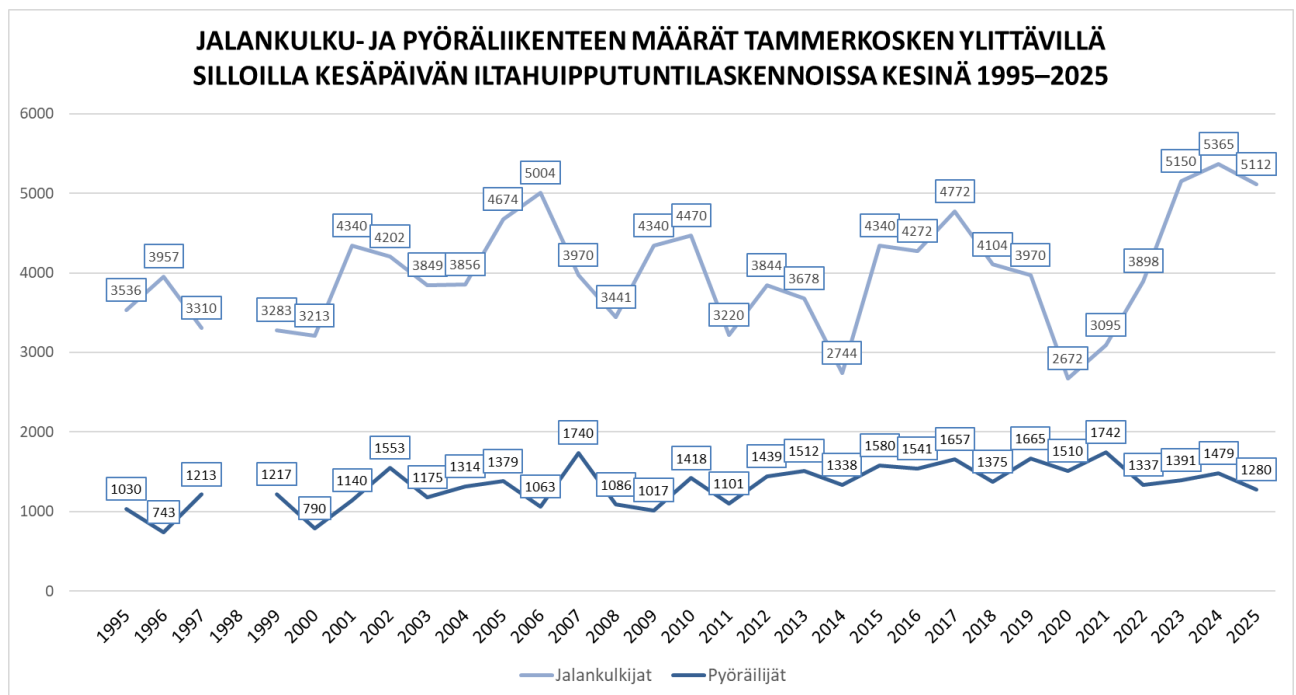
Tammerkosken ylittävien siltojen jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemäärien kehitystä on seurattu vuodesta 1995 alkaen koulujen kesäloimakauden ajalle sijoittuvilla otoslaskennoilla.

Kesäpäivän iltapäivän huipputunnin liikennemäärät ovat olleet vuosien 2016–2025 laskennoissa keskimäärin 4 300 jalankulkijaa/huipputunti ja 1 540 pyöräilijää/huipputunti.

Kesän 2025 laskennassa Tammerkosken ylittävillä silloilla havaittiin iltapäivän huipputunnin aikana yhteensä 5293 jalankulkijaa ja 1377 pyöräilijää.

Siltakohtaisesti tarkasteltuna eniten ylittäjiä havaittiin Hämeensillalla (2317 jalankulkijaa ja 419 pyöräilijää), Vuolteensillalla (950 jalankulkijaa ja 74 pyöräilijää), Näsinsillalla (305 jalankulkijaa ja 247 pyöräilijää) ja Patosillalla (369 jalankulkijaa ja 142 pyöräilijää).

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



Kuva 3.1. Tammerkosken ylittävien siltojen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät huipputunnin aikana kesinä 1995–2025.

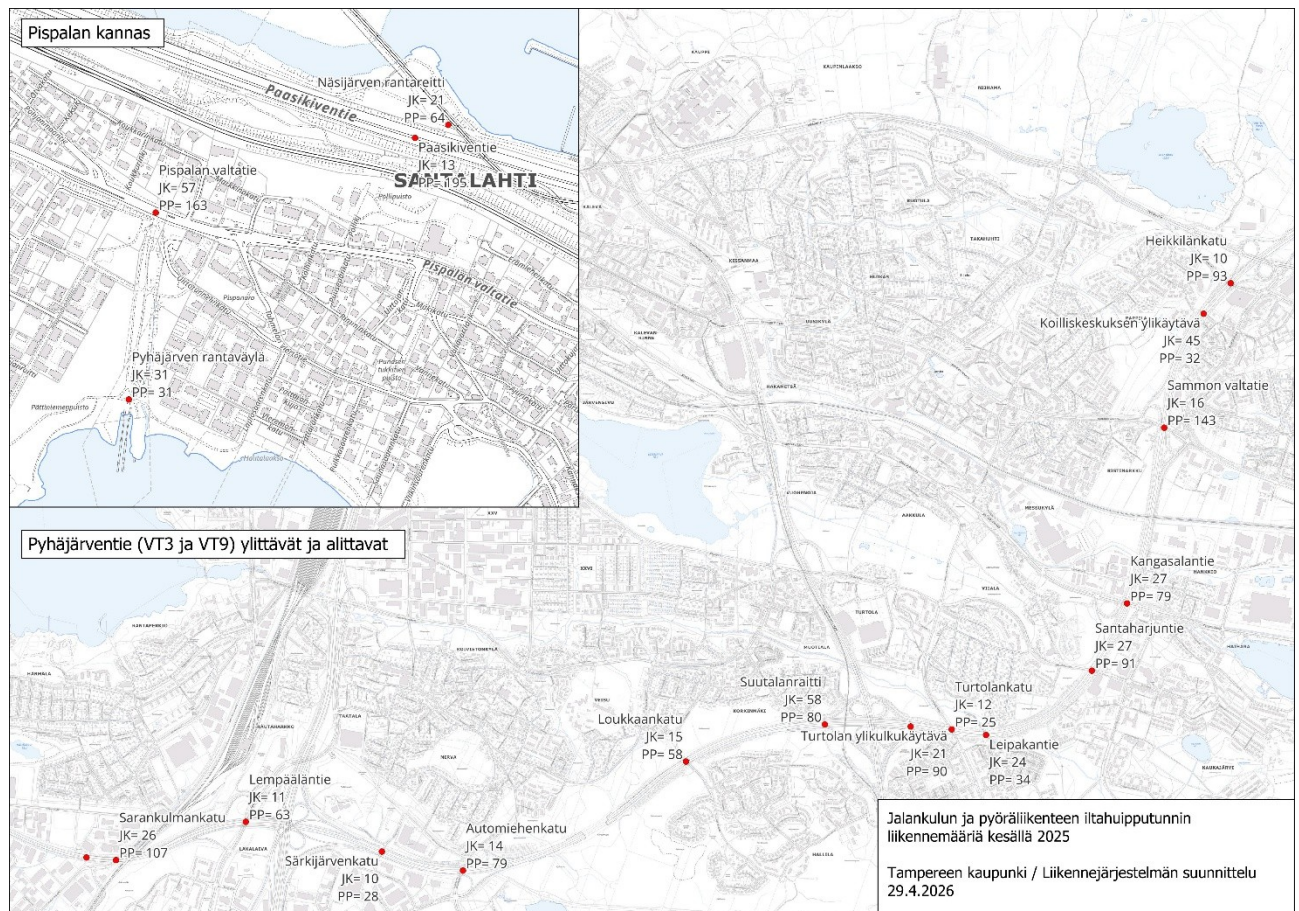
3.4 Liikennemäärien kehitys keskustan ulkopuolella

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

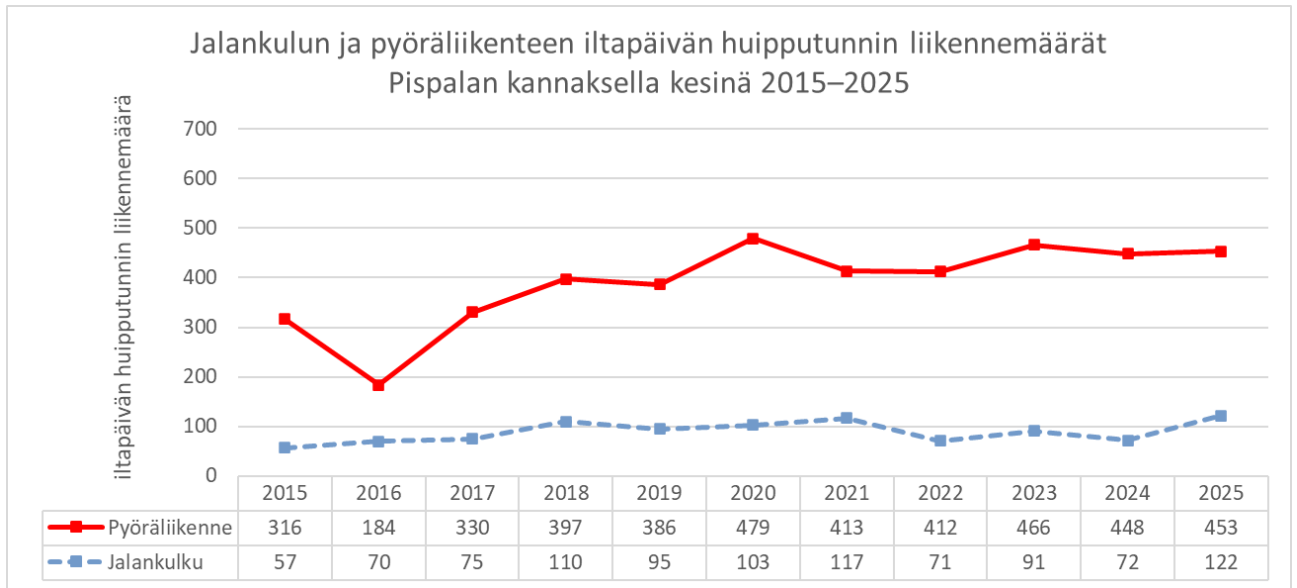
Kesän 2025 laskennassa Pispalan kannaksella havaittiin iltapäivän huipputunnin aikana yhteensä 453 pyöräilijää. Pyöräliikenteen määrä kesän 2025 laskennassa oli 16 prosenttia vuosien 2015–2025 keskimääräistä arvoa korkeammalla tasolla. Samalla ajanjaksolla Pispalan kannaksella jalankulkijoita liikkui yhteensä 122 kappaletta, jalankulkijoiden määrä oli 36 prosenttia vuosien 2015–2025 keskiarvoa korkeampi. (kuva 3.6)

Pyhäjärventien ylittävillä silloilla ja alikuluissa havaittiin kesän 2025 iltapäivän huipputuntilaskentojen aikana yhteensä 1040 pyöräilijää. Pyöräilijöiden määrä oli 5 prosenttia vuosien 2017–2025 keskiarvoa vähäisempi. Jalankulkijoita havaittiin vastaavana ajankohtana yhteensä 327 kappaletta. Jalankulkijoiden määrä oli 10 % vuosien 2017–2025 keskiarvoa korkeampi. (kuva 3.7)

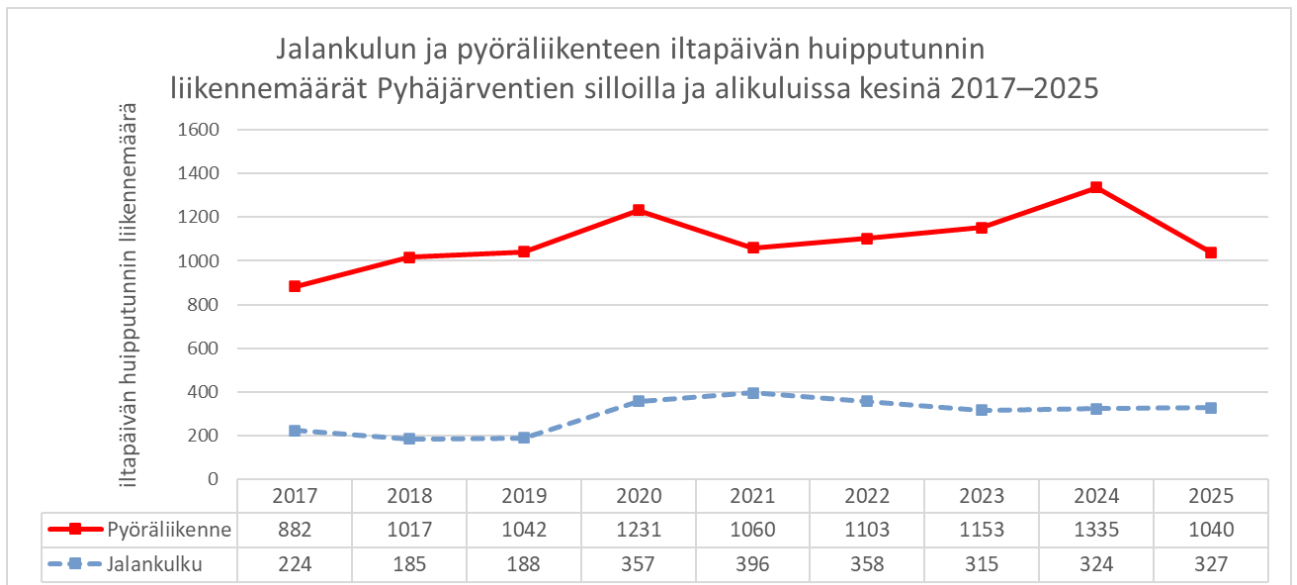
Yksittäisten poikkileikkausten tuloksia kesältä 2025 on esitetty kuvassa 3.2.



Kuva 3.2. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määriä iltapäivän huipputunnin aikana kesän 2025 laskennassa.



Kuva 3.3. Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteenlasketut liikennemäärät Pispalan kannaksella kesinä 2015–2025.

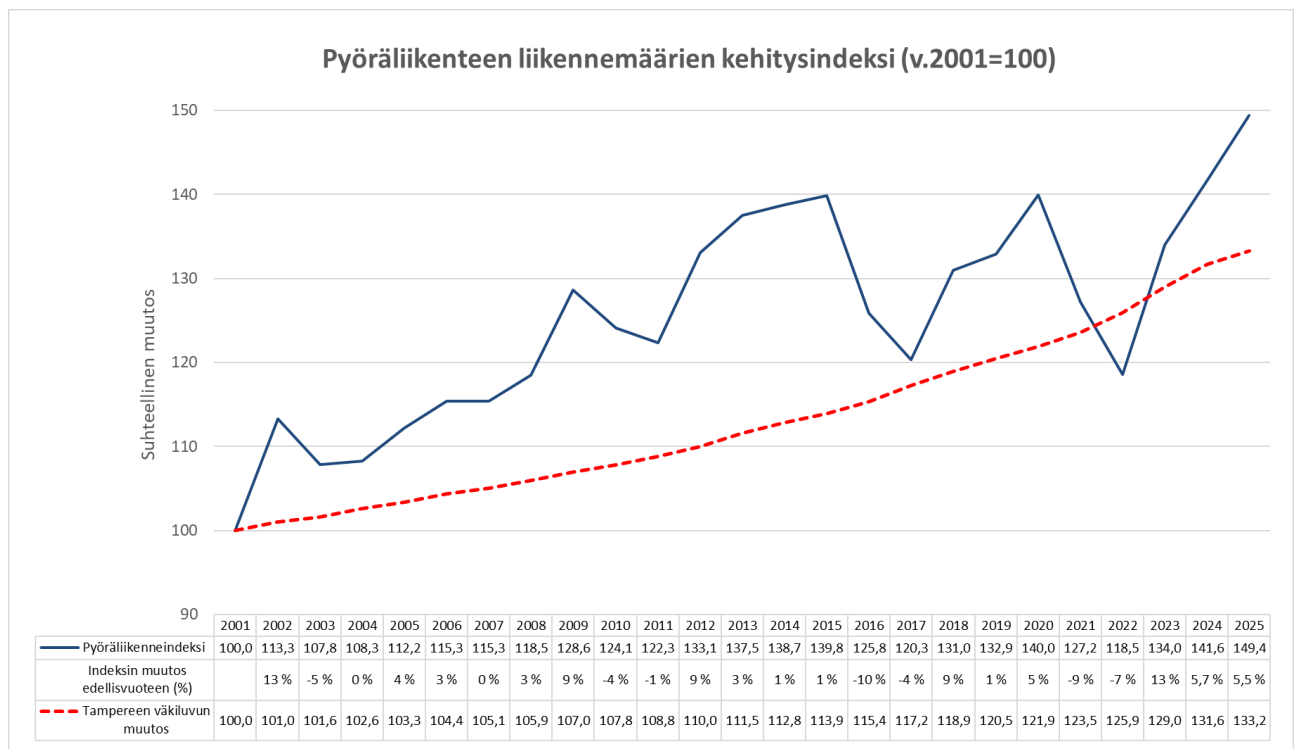


Kuva 3.4. Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteenlasketut liikennemäärät Pyhjärventien silloilla ja alikuluissa kesinä 2017–2025.

3.5 Jalankulun ja pyöräliikenteen kehitysindeksit

2000-luvun alusta lähtien pyöräliikenteen määriä on laskettu koneellisten mittauspisteiden avulla. Liikennelaskentaan käytetään liikennevaloliittymien yhteydessä olevia induktiosilmukoita, jalankulun ja pyöräliikenteen laskentaan tehtyjä Ecocounter-laskimia sekä vuosien 2022–2025 aikana käyttöön otettuja hahmontunnistukseen perustuvia liikenteen mittauspisteitä. Mittauspisteistä saatujen tulosten perusteella on laskettu jalankulun ja pyöräliikenteen määrän kehitystä kuvaavat indeksit.

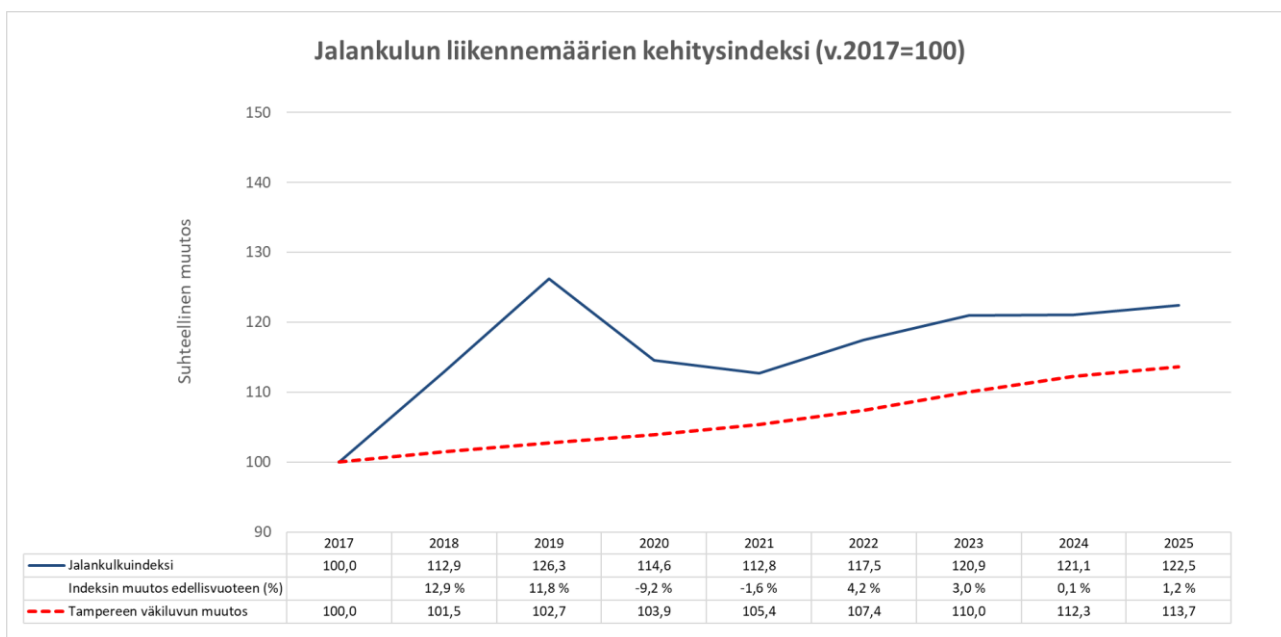
Pyöräliikenteen kehitysindeksin mukaan vuonna 2025 pyöräilymäärät nousivat vuoteen 2024 verrattuna noin 5,5 prosentilla. Koko 2000-luvun jaksoa tarkasteltaessa havaitaan, että pyöräliikenteen liikennemäärät ovat kasvaneet suhteellisesti hieman kaupungin väkiluvun kasvua nopeammin. (Kuva 3.8).



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

Jalankulun liikennemäärästä on koostettu jalankulkijoiden liikkumista kuvaava kehitysindeksi. Pääasiassa keskusta-alueelle sijoittuvien laskimien keräämien tietojen mukaan jalankulkijamäärät nousivat vuonna 2025 noin 1,2 prosentilla vuoteen 2024 verrattuna.

Indeksiä tarkasteltaessa on syytä huomioida, että seurantapisteiden vähäisen määrän vuoksi vuosien 2017–2021 tulokset ovat koko kaupungin mittakaavassa vain suuntaa antavia. Vuosina 2022–2025 käyttöön otettujen yli 70 hahmontunnistuskenttäpisteen myötä indeksin laskentatarkkuus on viime vuosien aikana merkittävästi parantunut. (kuva 3.9)



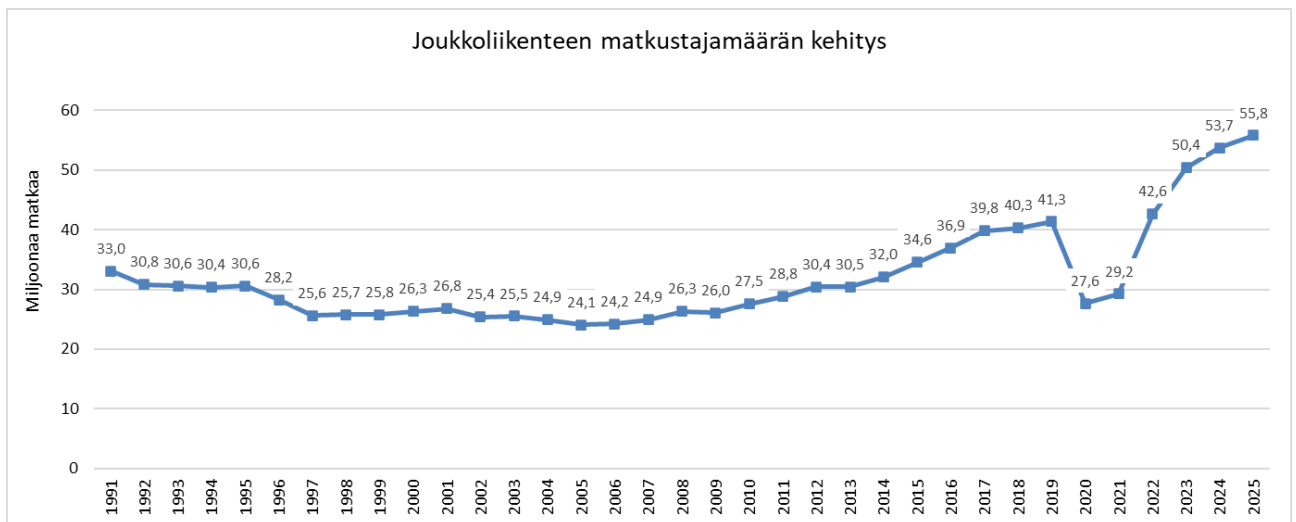
Kuva 3.9. Jalankulun liikennemäärien suhteellinen kehitys (vuosi 2017=100).

4. Joukkoliikenne

4.1 Joukkoliikenteen matkustajamäärän kehitys

Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät nousivat vuoden 2025 aikana 2,1 miljoonalla (3,9 prosenttia) kokonaismäärän noustessa 55,8 miljoonaan matkaan. Päivittäisiksi käyttäjämääriksi muunnettuna seudun joukkoliikenteellä tehtiin vuonna 2025 keskimäärin 153 000 matkaa päivässä.

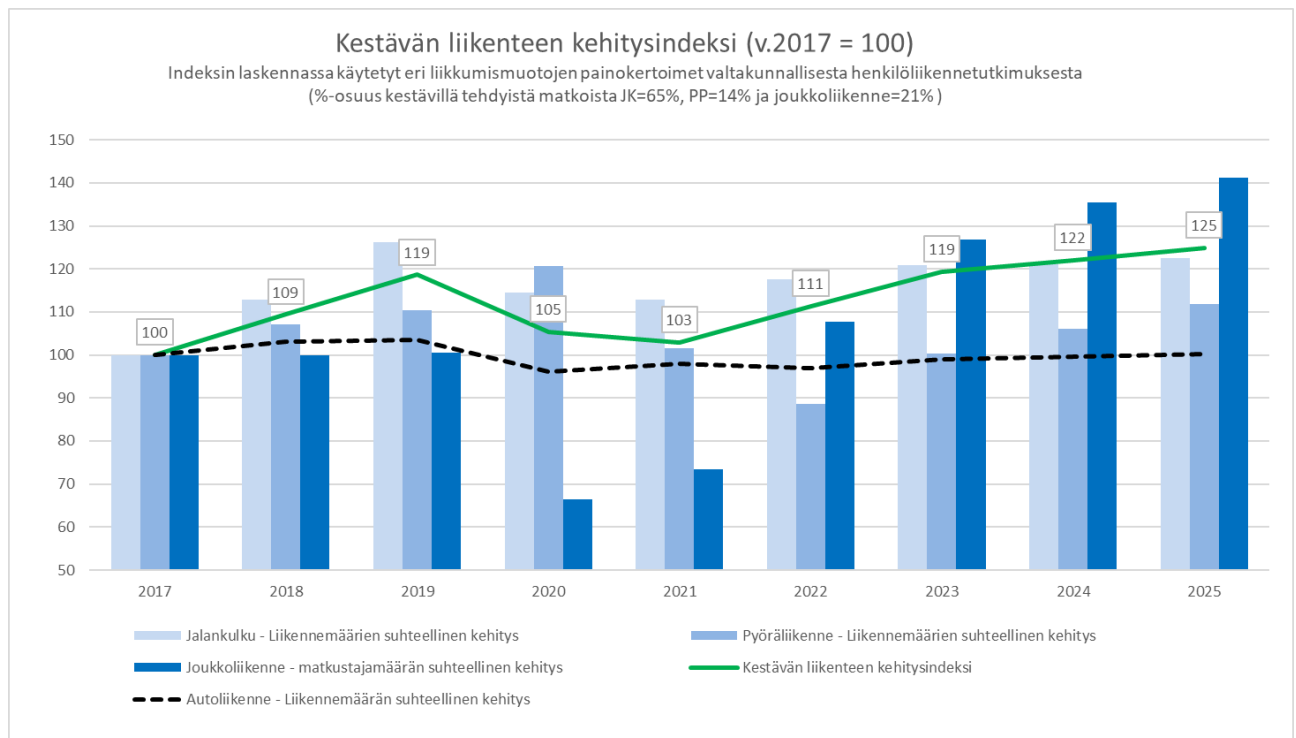
Kuvassa 4.1. on esitetty Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosien 1991–2025 aikana. Kuvaajaa tarkasteltaessa on huomioitavaa joukkoliikenteen toimialueen laajeneminen seudulliseksi kesällä 2014 sekä vuosina 2020 ja 2021 joukkoliikenteen matkustajamääriin vaikuttanut koronapandemia.



Kuva 4.1. Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosina 1991–2025.

5. Eri liikkumismuotojen liikennemäärien kehitys

Jalankulun, pyöräliikenteen sekä joukkoliikenteen tiedoista Tampereelle on laskettu kestävän liikenteen kehitystä kuvaava indeksi. Indeksien mukaan vuoden 2025 aikana kestäväillä liikkumismuodoilla tehtiin 2,4 prosenttia enemmän matkoja kuin edeltävänä vuonna 2024. Samalla ajanjaksolla autoliikenteen liikennemäärät nousivat 0,6 prosenttia. Indeksien kehitystä vuosien 2017–2025 aikana on esitetty kuvassa 5.1.



Kuva 5.1. Kestävän liikenteen kehitysindeksi sekä eri kulkutapojen liikenne- ja käyttäjämäärien muutokset vuosien 2017–2025 aikana.

6. Lähdeluettelo

- Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestörakenne (verkkojulkaisu)
Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/vaerak>
- Suomen virallinen tilasto (SVT): Moottoriajoneuvokanta (verkkojulkaisu)
Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/mkan>
- Traficom tilastotietokanta: Ajonkorttitiedot (verkkojulkaisu)
Saantitapa: <https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/>
- Väylävirasto valtion tieverkon liikennemäärät (Verkkojulkaisu)
Saantitapa: <https://suomenvaylat.vayla.fi>