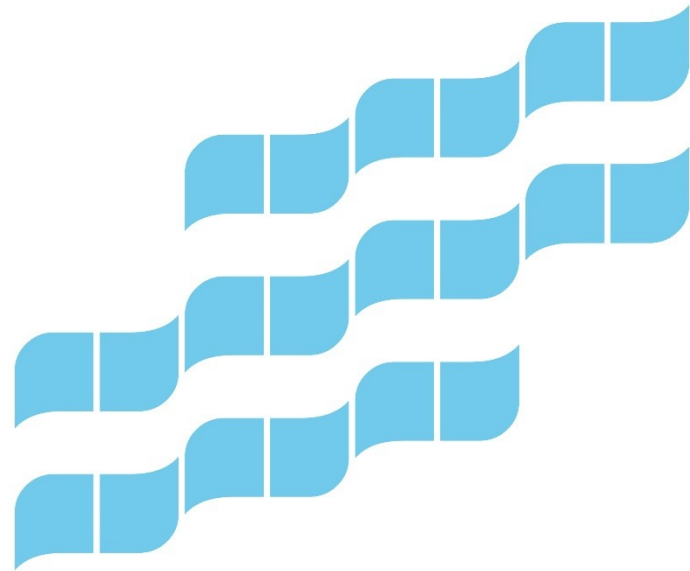


LIIKENTEEEN KEHITYS TAMPEREELLA VUONNA 2025

Liikenneonnettomuusraportti



Sisällys

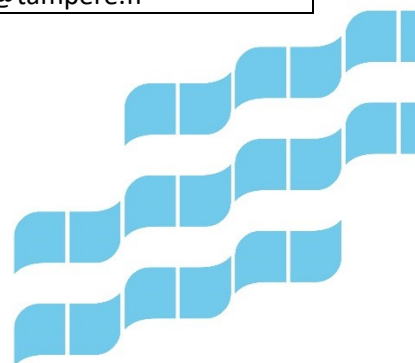
TIIVISTELMÄ.....	3
1 LIIKENNEONNETTOMUUKSIEN MÄÄRÄT	4
2 LIIKENNEONNETTOMUUKSIEN SEURAUKSET	5
2.1 Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet.....	5
2.2 Onnettomuuksissa osalliset.....	6
2.3 Onnettomuuskustannukset.....	7
3 ONNETTOMUUKSIEN TAPAHTUMAPAIKAT	8
3.1 Onnettomuuskeskittymät	8
3.2 Onnettomuudet eri väyläluokilla.....	10
3.3 Onnettomuudet eri nopeusrajoituksilla.....	11
4 ONNETTOMUUKSIEN JAKAUTUMINEN.....	12
4.1 Onnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokittain	12
5 ONNETTOMUUDET KULKUMUODOITTAIN	13
5.1 Jalankulkuonnettomuudet	13
5.2 Pyöräliikenteen onnettomuudet	15
5.3 Potkulautaonnettomuudet	17
6 LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN	18
LIITE 1. Kartta: Kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet vuosina 2021–2025	1
LIITE 2. Kartta: Jalankulku-, pyörä- ja potkulautaliikenteen liikenneonnettomuudet vuonna 2025	1
LIITE 3. Tietolähteet, Käsitteet ja määritelmät	1

Lisätietoja:

Vastaava liikenneinsinööri Heljä Aarnikko
Tampereen kaupunki
Liikennejärjestelmän suunnittelu
Aleksis Kiven katu 14-16C, PL 487, 33101 TAMPERE
puh. 040 806 4917
sähköposti: helja.aarnikko@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

Kansikuva: Skyfox Marko Kallio / Visit Tampere



TIIVISTELMÄ

Liikenneturvallisuuden kehitys Tampereella

Tampereen liikenneturvallisuus on onnettomuuksien valossa kehittynyt tasaisesti positiiviseen suuntaan tällä vuosituhanella. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet merkittävimmin. Onnettomuuskustannukset ovat puolittuneet vuosituhanen alun tilanteeseen nähden.

Muihin Suomen suuriin kaupunkeihin verrattaessa on Tampere kolmanneksi turvallisin kaupunki asukaslukuun suhteutettujen henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osalta.

Onnettomuuksien kehitys vuosina 2021–2025

Kuusi vuotta kestäneen yhtämittaisen laskun jälkeen henkilövahinkoon johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä kääntyi vuonna 2025 lievään kasvuun. Vuonna 2025 tapahtuneissa liikenneonnettomuuksissa loukkaantui 98 henkilöä ja 1 henkilöä kuoli. Kuolemaan johtanut onnettomuus tapahtui Valtatiellä 9 lähellä Tarastenjärven eritasoliittymää.

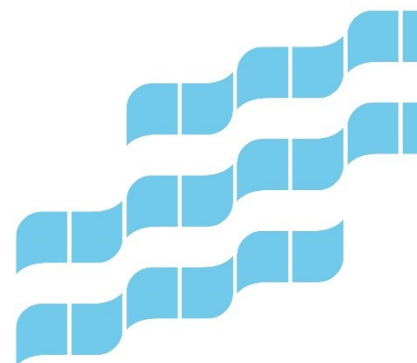
Onnettomuudet keskittyvät liittymäalueille, ja niiden turvallisuutta seurataan vuosittain onnettomuusindeksillä. Heikoin onnettomuusindeksi vuosina 2021–2025 oli

- Kauhakorvenkadun ja Ruskontien liittymä
- Lempääläntien ja Kuokkamaantien liikennevalo-ohjattu liittymä
- Lempääläntien, Tampereen valtatie ja Viinikankadun liittymä
- Hepolamminkadun ja Hervannantien liittymä
- Viinikankadun, Ratapihankadun ja Järvensivuntien liikennevalo-ohjattu liittymä

Liikenneturvallisuuden parantaminen jatkuu

Kaupunki toteuttaa vuosittain kymmeniä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Vuonna 2025 liikenneturvallisuutta parantavia rakenteellisia toimenpiteitä valmistui yhteensä 26 kohteeseen. Rakenteellisten parannusten lisäksi suojateiden havaittavuuden parantamista ja muita pieniä toimenpiteitä valmistui 43 pisteeseen. Liikenneturvallisuuden parantamista odottavia kohteita on kuitenkin jonossa edelleen yli 400 kappaletta, joten turvallisuuden parantamistyö tulee jatkumaan myös tulevana vuosina.

Rakenteellisten toimenpiteiden lisäksi liikennekäyttäytymiseen vaikuttamisella on merkittävä rooli. Esimerkiksi nopeusrajoitusten noudattamiseen on pyritty vaikuttamaan siirrettävillä nopeusnäyttötauluilla sekä toteuttamalla automaattivalvontaa.



1 LIIKENNEONNETTOMUUKSIEN MÄÄRÄT

Tampereella tilastoitujen liikenneonnettomuuksien kokonaismäärät ovat vähentyneet 2000-luvun aikana nopeasti ja vuonna 2025 Tampereella tapahtui 226 poliisin tilastoimaa liikenneonnettomuutta.

Onnettomuuksien kokonaismäärien kehitystä vuosina 1973–2025 aikana on esitetty tarkemmin kuvassa 1.1. Kuvaajaa tarkasteltaessa on syytä huomioida, että tilastoitavien onnettomuuksien kirjaamisvaatimuksissa on tänä aikana tehty useita muutoksia, jotka ovat vaikuttaneet merkittävästi onnettomuuksien kokonaismääriin.



Kuva 1.1. Onnettomuuksien kokonaismäärän kehitys vuosina 1978–2025

Henkilövahinkoihin johtaneiden liikenneonnettomuuksien kokonaismäärät ovat 2000-luvun aikana puoliintuneet, ja vuonna 2025 Tampereella tapahtui yhteensä 82 poliisin tilastoimaa henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta. Kuolemaan ja loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrän kehitystä vuosina 1990–2025 on esitetty tarkemmin kuvassa 1.2.

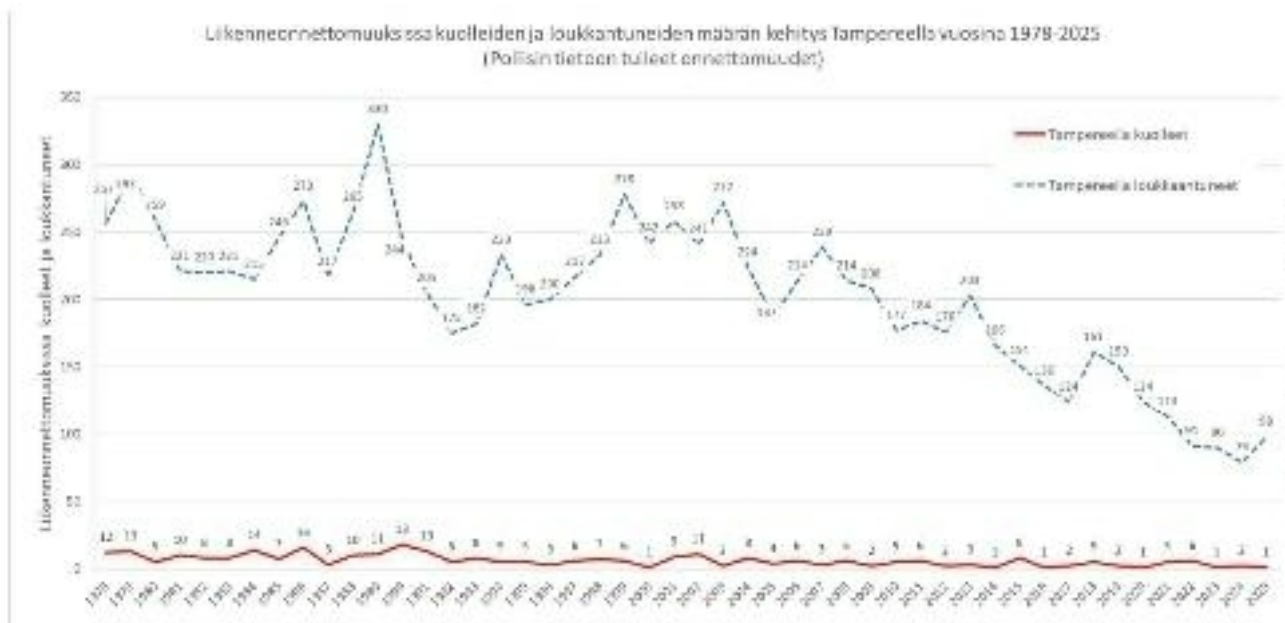


Kuva 1.2. Kuolemaan ja loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien kokonaismäärän kehitys vuosina 1990–2025

2 LIIKENNEONNETTOMUUKSIEN SEURAUKSET

2.1 Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet

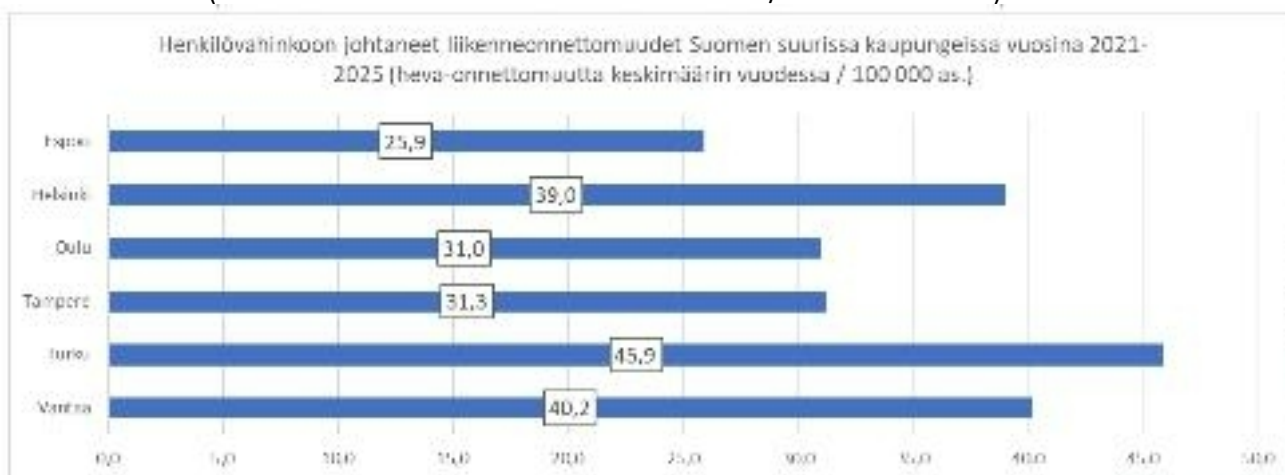
Vuonna 2025 Tampereella tapahtuneissa tieliikenneonnettomuuksissa kuoli 1 ja loukkaantui yhteensä 98 henkilöä. Vuotta aiemmin Tampereella tieliikenneonnettomuuksissa kuoli 2 ja loukkaantui 79 henkilöä. Kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän vuosittaista kehitystä on esitetty kuvassa 2.1.



Kuva 2.1. Onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän kehitys vuosina 1978–2025

Kuvassa 2.2 on vertailtu henkilövahinkoon johtaneiden liikenneonnettomuuksien suhteellista määrää Suomen suurimmissa kaupungeissa.

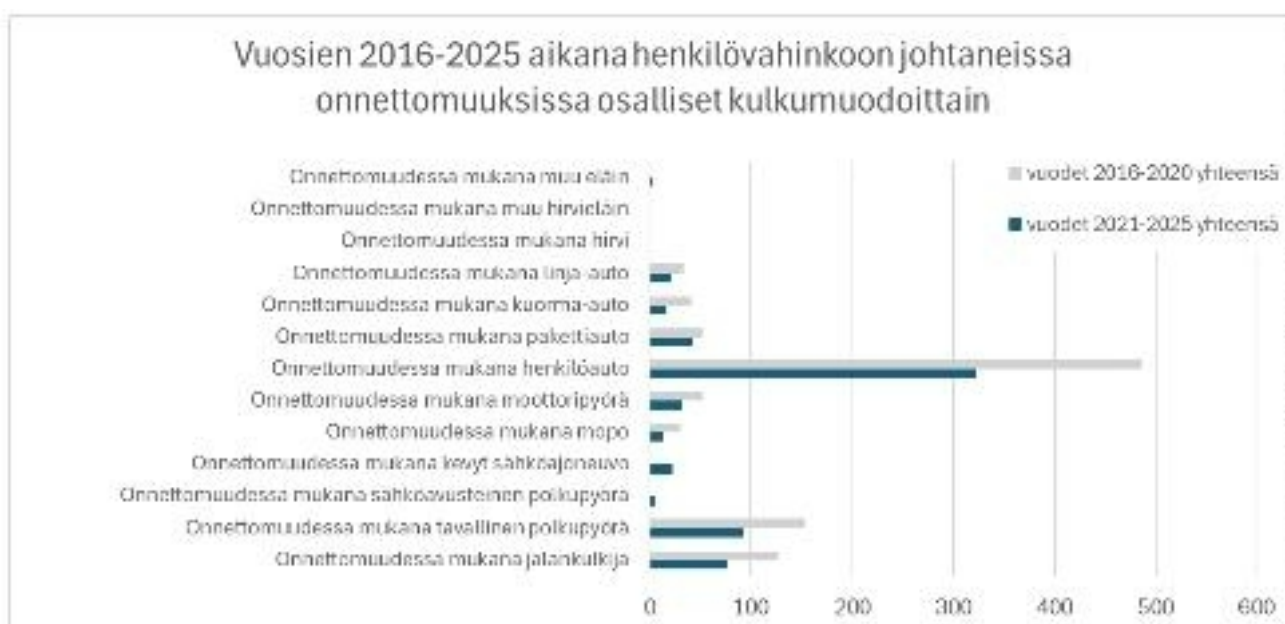
Vertailuun käytetyt tiedot on poimittu Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilastoista, ja ne pitävät sisällään maanteillä ja kaduilla tapahtuneet onnettomuudet. Kuntakohtaisen vertailtavuuden helpottamiseksi onnettomuuksien määrät on suhteutettu kuntien asukasluvun mukaan. (liikenneonnettomuutta keskimäärin vuodessa / 100 000 asukasta).



Kuva 2.2. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä 100 000 asukasta kohti.

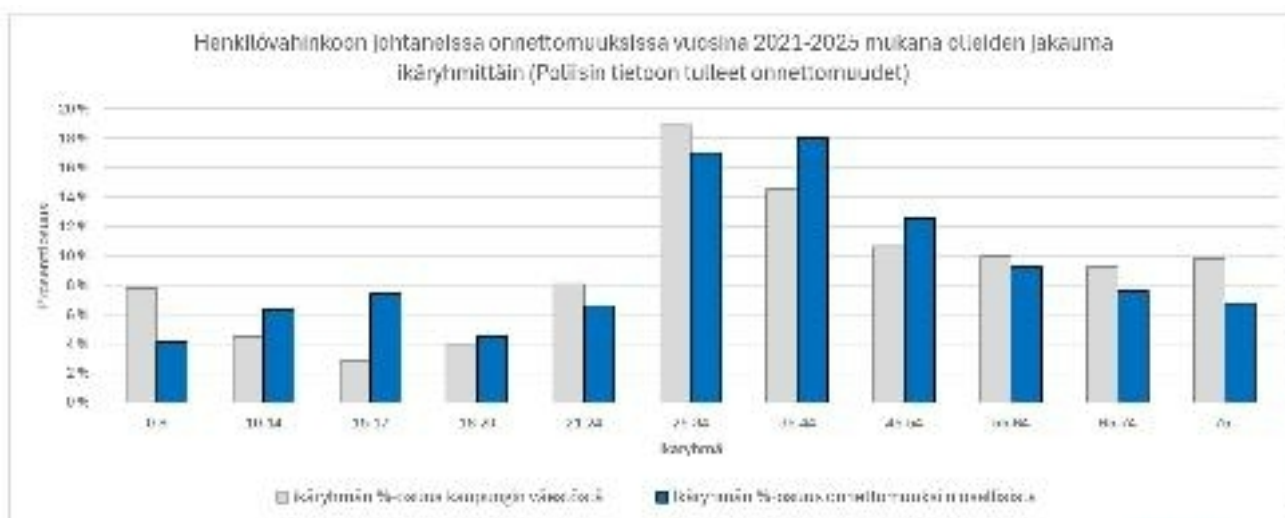
2.2 Onnettomuuksissa osalliset

Kulkumuodoittain tarkasteltuna vuosien 2021–2025 aikana henkilövahinkoon johtaneissa liikenneonnettomuuksissa osallisena oli yleisimmin henkilöauto (65 kpl/vuosi). Seuraavaksi yleisimpiä osallisia olivat polkupyöräilijät (20 kpl/v) ja jalankulkijat (15 kpl/v). Kuvassa 2.3. on esitetty tarkemmin osallisten jakaumaa kulkumuodoittain ja sekä vertailu vuosien 2016–2020 vastaavaan tilanteeseen.



Kuva 2.3. Vuosien 2016–2025 aikana henkilövahinkoon johtaneissa liikenneonnettomuuksissa osalliset liikkumismuodon mukaan jaettuna

Ikäryhmän kokoon suhteutettuna eniten henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa osallisena olivat 15–17-vuotiaat. Onnettomuuksien jakautumista eri ikäryhmiin on esitetty tarkemmin kuvassa 2.4.

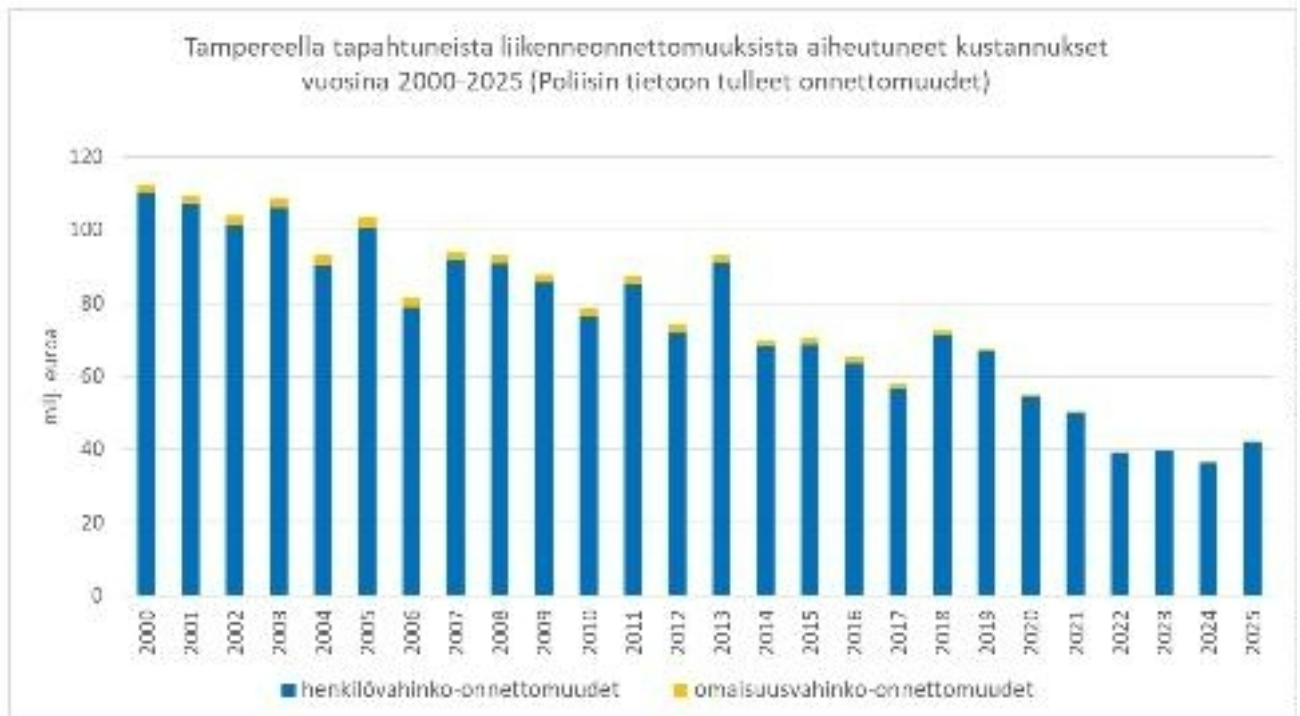


Kuva 2.4. Vuosien 2021–2025 aikana tapahtuneissa onnettomuuksissa mukana olleiden luokittelu ikäryhmän mukaan

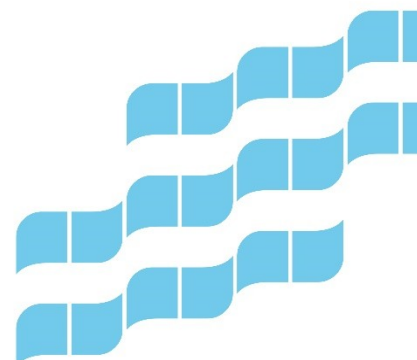
2.3 Onnettomuuskustannukset

Onnettomuudet aiheuttavat inhimillisten kärsimysten lisäksi taloudellisia menetyksiä. Liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset ovat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 513 100 euroa ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 2 500 euroa (Tie-, rautatie- ja vesiliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2022, Väyläviraston ohjeita 44/2024).

Tampereen kaupungin alueella tapahtuneet onnettomuudet maksoivat vuonna 2024 noin 42,1 miljoonaa euroa. Onnettomuuskustannukset ovat yli puolittuneet vuosituhannen alun tilanteeseen nähden. Onnettomuuskustannuksen vuosittaista kehitystä on esitetty tarkemmin kuvassa 2.5. (kuvaajan laskennassa käytetty vuoden 2022 yksikköarvoja)



Kuva 2.5. Liikenneonnettomuuksista aiheutuneet kustannukset vuosina 2000–2025



3 ONNETTOMUUKSIEN TAPAHTUMAPAIKAT

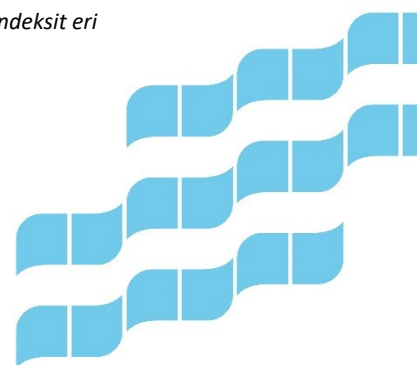
3.1 Onnettomuuskeskittymät

Merkittävimmät onnettomuuskeskittymät sijaitsevat liittymäalueilla. Liittymäalueiden liikenneturvallisuuksitasoa on arvioitu IND5-onnettomuusindeksin perusteella. Poliisin tilastoimista onnettomuuksista koostettu onnettomuusindeksi painottaa onnettomuuksien vakavuutta siten, että henkilövahinkoon johtaneen onnettomuuden kerroin on 1,0 ja omaisuusvahinkoon johtaneen onnettomuuden kerroin 0,2.

Taulukossa 3.1. on esitetty vuosien 2021–2025 tiedoista koostetun onnettomuusindeksin perusteella kaupungin 22 pahinta liittymää.

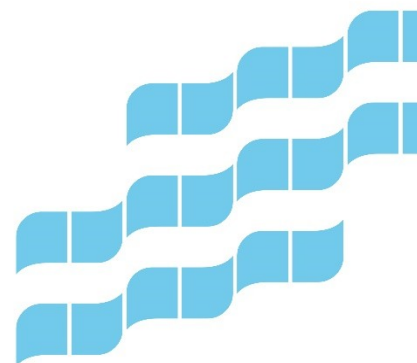
Osoite	IND5 2019-2023	IND5 2020- 2024	IND5 2021- 2025
Kauhakorvenkatu x Ruskontie	0,52	0,68	0,96
Lempääläntie x Kuokkamaantie	0,84	1,20	0,92
Lempääläntie x Tampereen valtatie x Viinikankatu	0,64	0,68	0,84
Viinikankatu x Ratapihankatu x Järvensivuntie	0,88	0,88	0,84
Hepolamminkatu x Hervannantie	0,48	0,68	0,84
Paasikiventie x Lielahdenkatu	1,08	0,68	0,72
Juvankatu x Yrjöläntie	0,52	0,48	0,64
Paasikiventie x Porintie (Vaitinaro)	0,96	1,00	0,60
Nuolialantie x Tuomikuja	0,64	0,60	0,60
Lahdentie x Jyväskylätien itäinen ramppiliittymä	0,56	0,56	0,60
Ruskonkehä x Hervannan valtaväylä x Makkarajärvenkatu	0,52	0,72	0,60
Nokiantie x Vanha kirkkotie	0,40	0,60	0,60
Lapintie x Vuorikatu	0,40	0,40	0,60
Kuoppamäentie x Ahlmanintie	0,60	0,40	0,60
Vuolteenkatu x Hatanpään Valtatie	0,84	0,76	0,56
Paasikiventie x Enqvistinkatu	0,56	0,68	0,56
Teiskontie x Ritakatu x Arvo Ylpön katu	0,84	0,76	0,52
Sammon valtatie x Aitolahdentie	0,48	0,48	0,52
Hervannan valtaväylä x Sammon valtatie	0,92	0,36	0,48
Tesomankatu x Kalkun kehätie	0,24	0,44	0,48
Lahdenperäncatu x Kolmionkatu	0,16	0,28	0,48
Hämeenkatu x Hatanpään valtatie	0,48	0,48	0,48

Taulukko 3.1. Tampereen pahimmista liittymistä lasketut liittymien onnettomuusindeksit eri vuosilta



Onnettomuusindeksin perusteella kolme pahinta liittymää vuosien 2021–2025 aikana olivat:

1. Kauhakorvenkadun ja Ruskontien liittymä
 - 8 onnettomuutta, joista 4 loukkaantumiseen. Onnettomuuksista 6 oli risteämisonnettomuuksia
 - Vuonna 2025 liittymässä tapahtui 1 loukkaantumiseen ja 2 omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuutta
2. Lempääläntien ja Kuokkamaantien liittymä
 - 7 onnettomuutta, joista 1 johti kuolemaan ja 3 loukkaantumiseen. Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista 3 oli peräänajo-onnettomuuksia
 - Vuonna 2025 liittymässä tapahtui 2 omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuutta
3. Lempääläntien, Tampereen valtatie ja Viinikankadun liittymä
 - 13 onnettomuutta, joista 2 johti loukkaantumiseen. Onnettomuuksista 5 oli peräänajo-onnettomuuksia
 - Vuonna 2025 liittymässä tapahtui 1 loukkaantumiseen johtanut peräänajo-onnettomuus
4. Hepolamminkadun ja Hervannantien liittymä
 - 6 onnettomuutta, joista 4 johti loukkaantumiseen.
 - Vuonna 2025 liittymässä tapahtui yksi loukkaantumiseen johtanut kääntymisonnettomuus
5. Viinikankadun, Ratapihankadun ja Järvensivuntien liittymä
 - 6 onnettomuutta, joista 4 johti loukkaantumiseen.
 - Vuonna 2025 liittymässä ei tapahtunut poliisin tilastoimia onnettomuuksia.



3.2 Onnettomuudet eri väyläluokilla

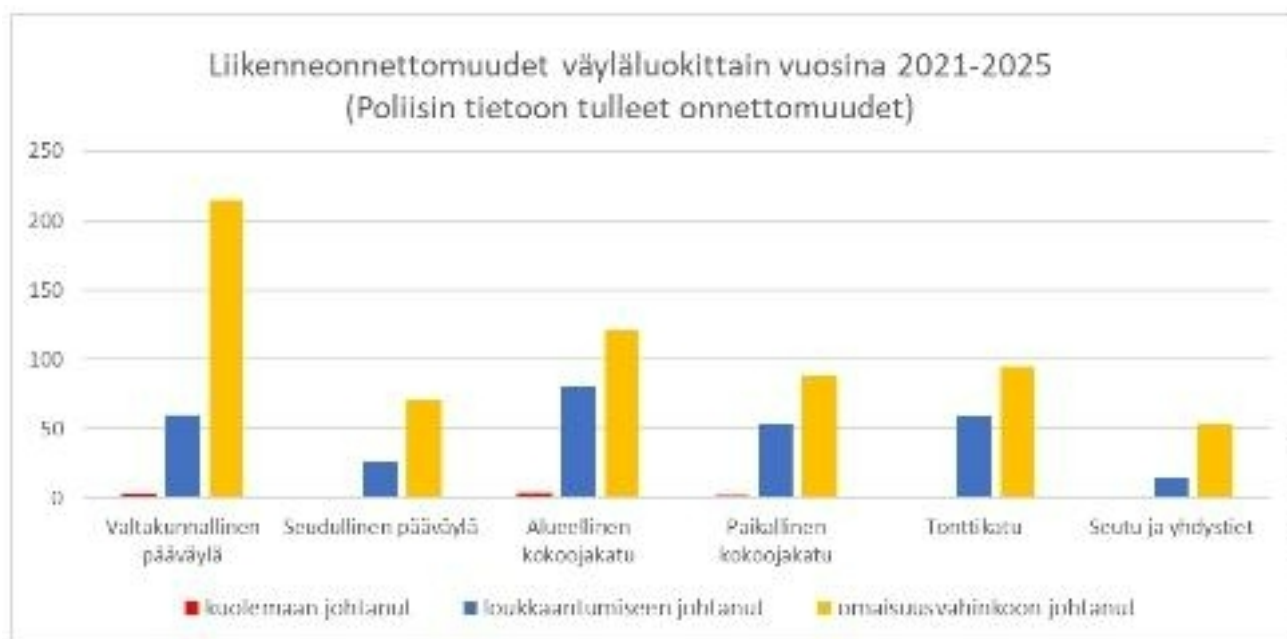
Vuosien 2021–2025 aikana Tampereella tapahtuneista liikenneonnettomuuksista kaupungin hallinnoimalle katuverkolle sijoittui 66,7 prosenttia (825 kpl), Valtion hallinnoimalle tieverkolle onnettomuuksista sijoittui 28,1 prosenttia (347 kpl) ja loput 5,2 prosenttia onnettomuuksista sijoittuivat yksityisteille, pysäköintialueille ja muille katu- ja tieverkon ulkopuolisille alueille.

Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista 72,2 prosenttia sijoittui kaupungin hallinnoimalle katuverkolle, 19,4 prosenttia valtion hallinnoimalle tieverkolle ja loput 7,0 prosenttia sijoittuivat yksityisteille tai katu- ja tieverkon ulkopuolisille alueille.

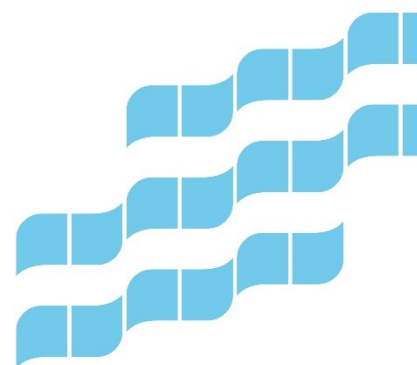
Väyläluokittain jaoteltuna eniten onnettomuuksia 22,5 % (278 kpl) tapahtui valtakunnallisilla pääväylillä. Toiseksi eniten noin 17,8 % (220 kpl) onnettomuuksista tapahtui pääkokoojakaduilla.

Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksia suurin osa (21,1 %, 85 kpl) sijoittui alueellisille kokoojakaduille. Alueellisilla kokoojakaduilla tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista noin 38,8 prosenttia oli jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksia.

Onnettomuuksien jakautumista eri väyläluokille on esitetty tarkemmin kuvassa 3.1.



Kuva 3.1. Vuosien 2021–2025 onnettomuudet vakavuuden mukaan jaettuna eri väyläluokilla.

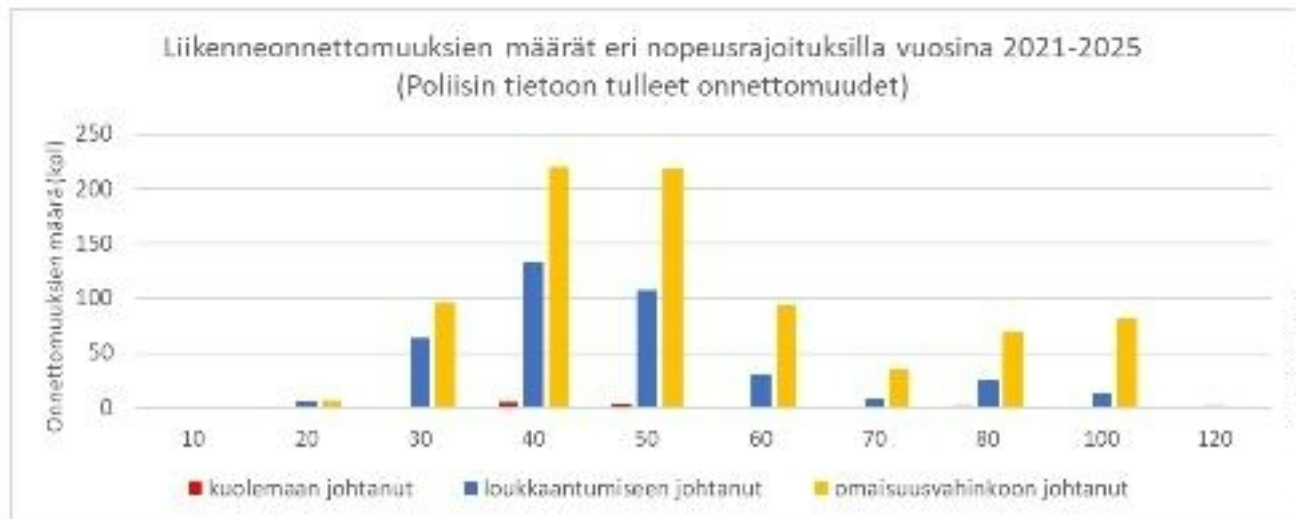


3.3 Onnettomuudet eri nopeusrajoituksilla

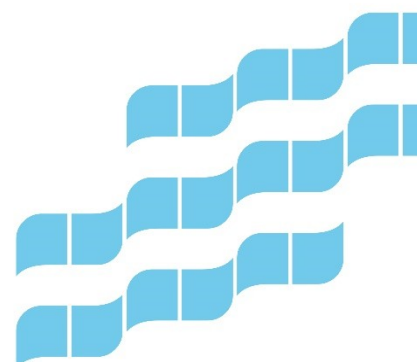
Vuosina 2021–2025 tapahtuneista onnettomuuksista 28,9 prosenttia (357 kpl) tapahtui 40 km/h nopeusrajoituksella varustetuilla kaduilla. Toiseksi eniten 26,5 prosenttia (328 kpl) tapahtui 50 km/h nopeusrajoituksen voimassaoloalueilla.

Pelkkiä henkilövahinko-onnettomuuksia tarkasteltaessa vuosina 2021–2025 eniten onnettomuuksia (137 kpl) tapahtui 40 km/h nopeusrajoituksen voimassaoloalueilla. Seuraavaksi eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui 50 km/h alueella (110 kpl) ja 30 km/h alueella (65 kpl).

Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien jakautumista eri nopeusrajoitusten voimassaoloalueilla vuosien 2021–2025 aikana on esitetty tarkemmin kuvassa 3.2.



Kuva 3.2. Liikenneonnettomuuksien määrän kehitys eri nopeusrajoituksilla vuosien 2021–2025 aikana

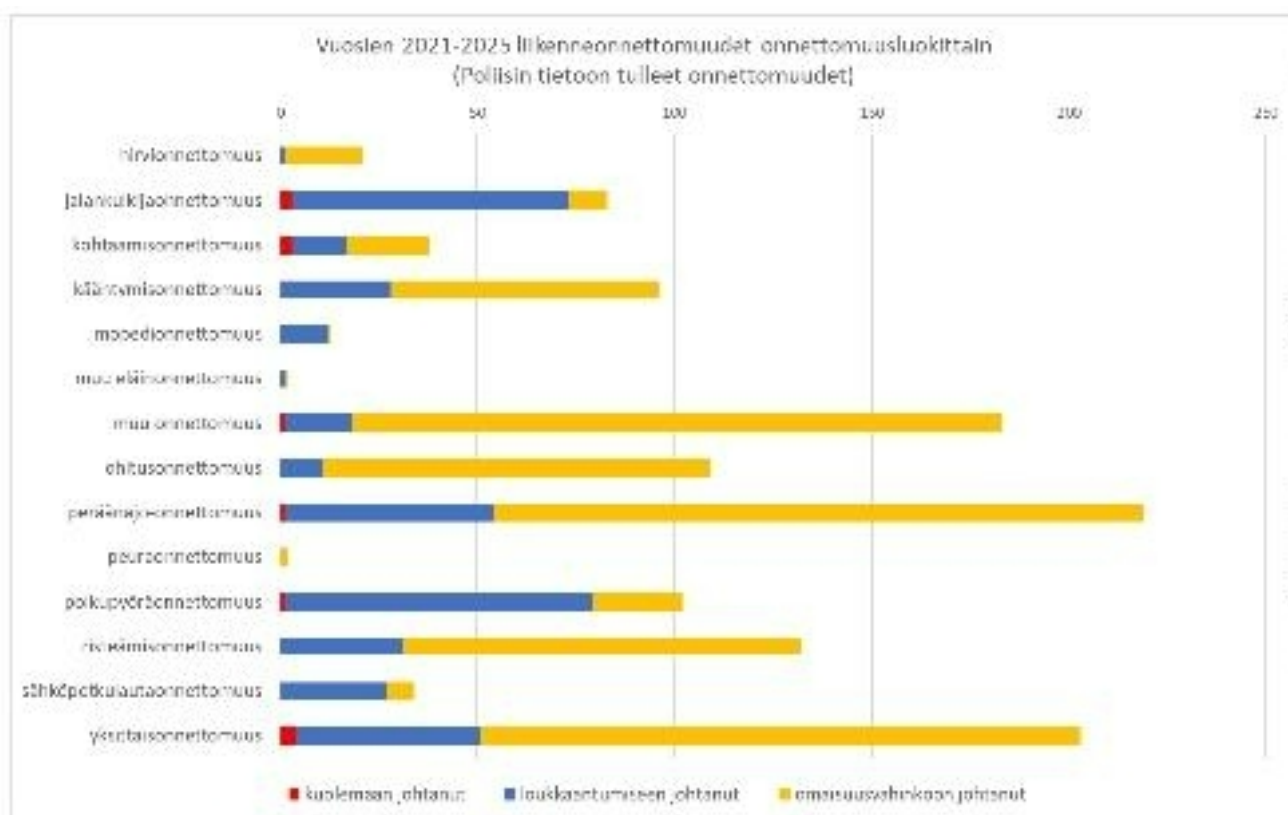


4 ONNETTOMUUKSIEN JAKAUTUMINEN

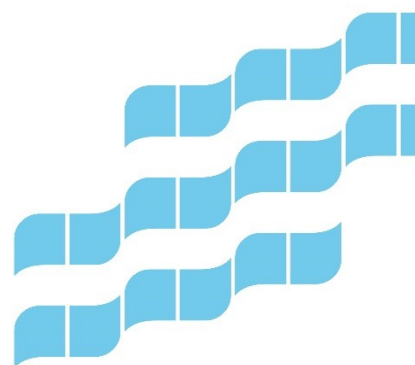
4.1 Onnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokittain

Yleisin onnettomuusluokka kaikista vuosien 2021–2025 aikana tapahtuneista onnettomuuksista oli peräänajo-onnettomuus, joita oli 17,7 % kaikista onnettomuuksista. Seuraavaksi yleisimpiä olivat yksittäisonnettomuudet (16,4 %) ja luokka muu onnettomuus, joita oli 14,8 % kaikista onnettomuuksista (kuva 11).

Yleisellä liikenneverkolla (mukana katuverkon lisäksi maantiet ja yksityistiet) tapahtuneista kaikista onnettomuuksista jalankulun ja pyöräliikenteen onnettomuuksia oli 15,0 %. Henkilövahinkoon johtaneista yleisen liikenneverkon onnettomuuksista (403 kpl) noin 37,7 % oli jalankulun ja pyöräliikenteen onnettomuuksia.



Kuva 4.1. Onnettomuudet onnettomuusluokan mukaan v. 2021–2025



5 ONNETTOMUUDET KULKUMUODOITTAIN

5.1 Jalankulkuonnettomuudet

Poliisin tietoon tulleita jalankulkijaonnettomuuksia on vuosien 2021–2025 aikana tapahtunut yhteensä 83 kappaletta ja näissä onnettomuuksissa kuoli 3 ja loukkaantui 79 jalankulkijaa. Vuonna 2025 tapahtuneissa jalankulkuonnettomuuksissa loukkaantui yhteensä 18 henkilöä.

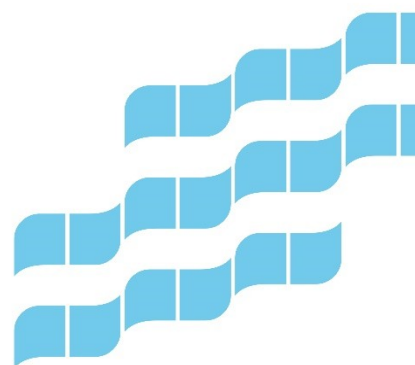
Liikenneonnettomuuksiksi kirjataan vain ne onnettomuudet, joissa osallisena on vähintään yksi ajoneuvo, joten jalankulkijoiden kaatumiset eivät tilastoidu liikenneonnettomuuksiksi. Jalankulkuonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän kehitystä on esitetty tarkemmin kuvassa 5.1.

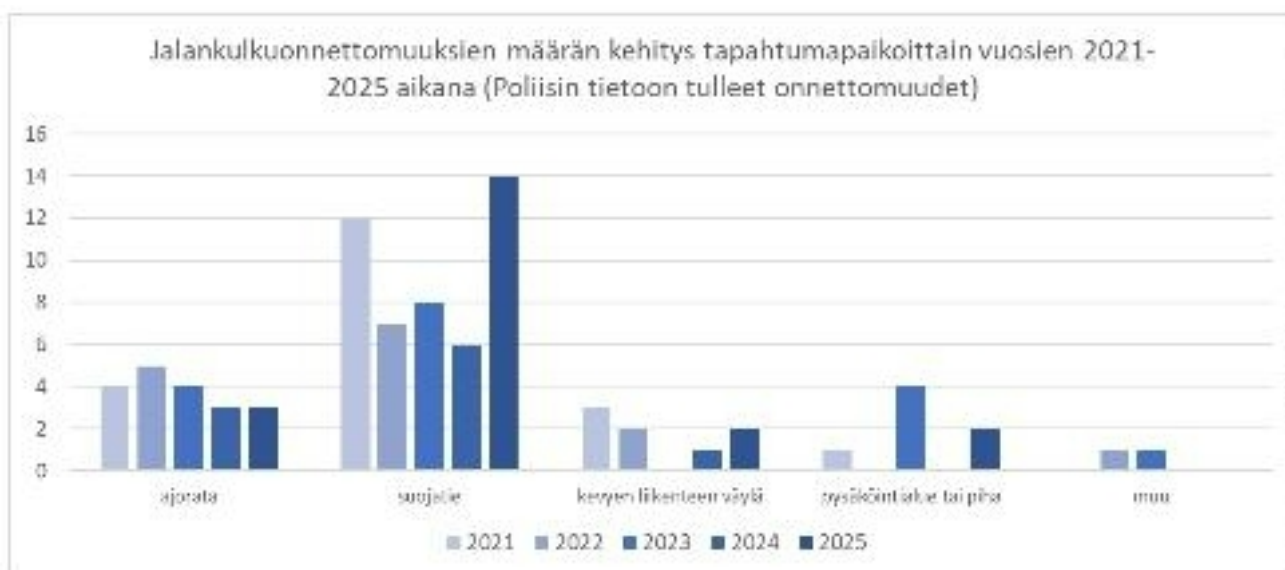


Kuva 5.1. Jalankulkuonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät vuosina 2000–2025

Vuosien 2021–2025 aikana henkilövahinkoon johti noin 88 % kaikista poliisin tietoon tulleista jalankulkijaonnettomuuksista. Vuonna 2025 tapahtuneiden jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien tapahtumapaikat on esitetty liitteessä 3.

Yleisin jalankulkuonnettomuuksien tapahtumapaikka on suojatie, joiden kohdalla tapahtui 56,6 prosenttia kaikista vuosien 2021–2025 aikana tapahtuneista jalankulkuonnettomuuksista. Eniten jalankulkijoiden suojatieonnettomuuksia tapahtui Satamakadulla (4 kpl), Hatanpään valtatiellä (3 kpl), Hämeenpuistossa (3 kpl) ja Satakunnankadulla (3 kpl). (kuva 5.2).

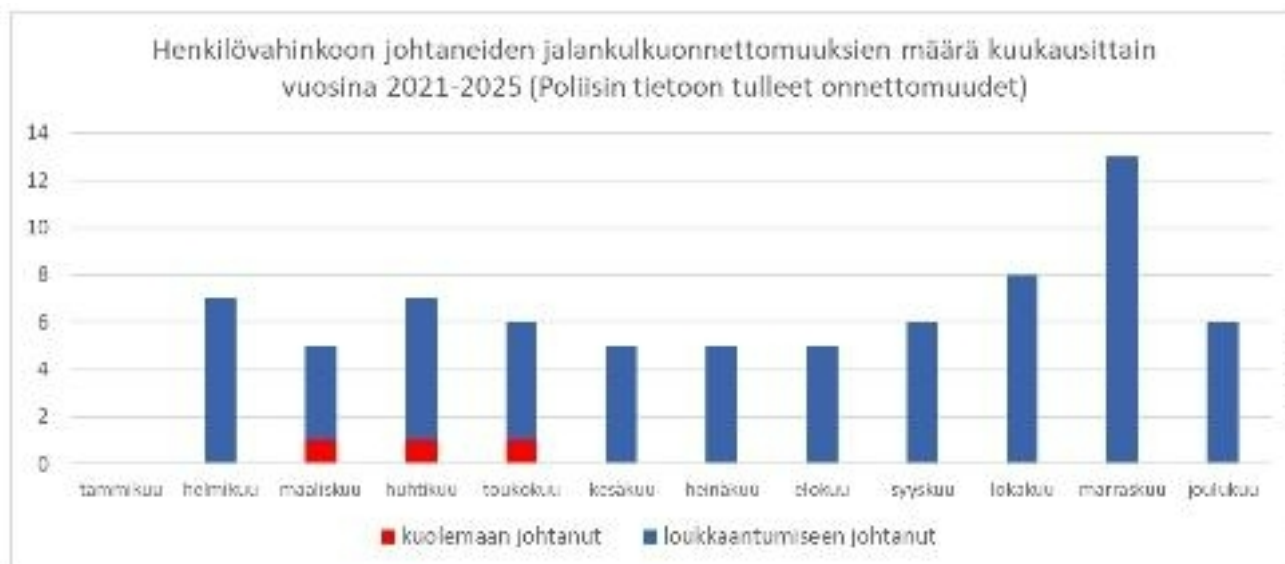




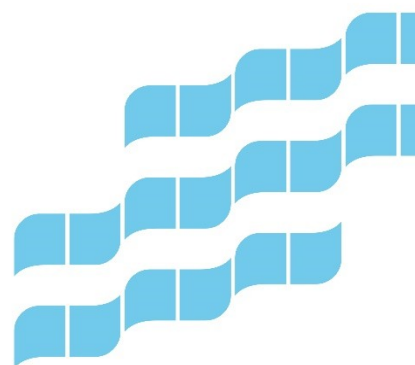
Kuva 5.2. Henkilövahinkoon johtaneiden jalankulkuonnettomuuksien tapahtumapaikat v. 2021–2025

Tapahtumakuukausista pahin oli marraskuu, jonka aikana tapahtui 17,8 % kaikista henkilövahinkoon johtaneista jalankulkijaonnettomuuksista. (kuva 5.3.). Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista 49,3 prosenttia tapahtui kello 13–17 välisenä aikana.

Vuosina 2021–2025 henkilövahinkoon johtaneiden jalankulkijaonnettomuuksien tapahtumapaikan nopeusrajoitus oli 49,4 prosentissa 40 km/h ja 25,3 prosentissa 30 km/h.



Kuva 5.3. Henkilövahinkoon johtaneet jalankulkijaonnettomuuksien tapahtumakuukaudet v. 2021–2025



5.2 Pyöräliikenteen onnettomuudet

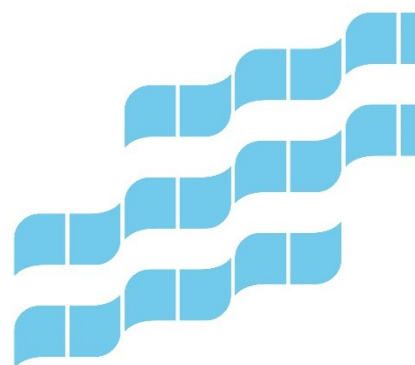
Poliisin tietoon tulleita polkupyöräonnettomuuksia on vuosien 2021–2025 aikana tapahtunut yhteensä 112 kappaletta ja näissä onnettomuuksissa kuoli 1 ja loukkaantui 95 polkupyöräilijää. Vuonna 2025 tapahtuneissa onnettomuuksissa loukkaantui 22 polkupyöräilijää. Polkupyöräonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän kehitystä on esitetty tarkemmin kuvassa 5.4.

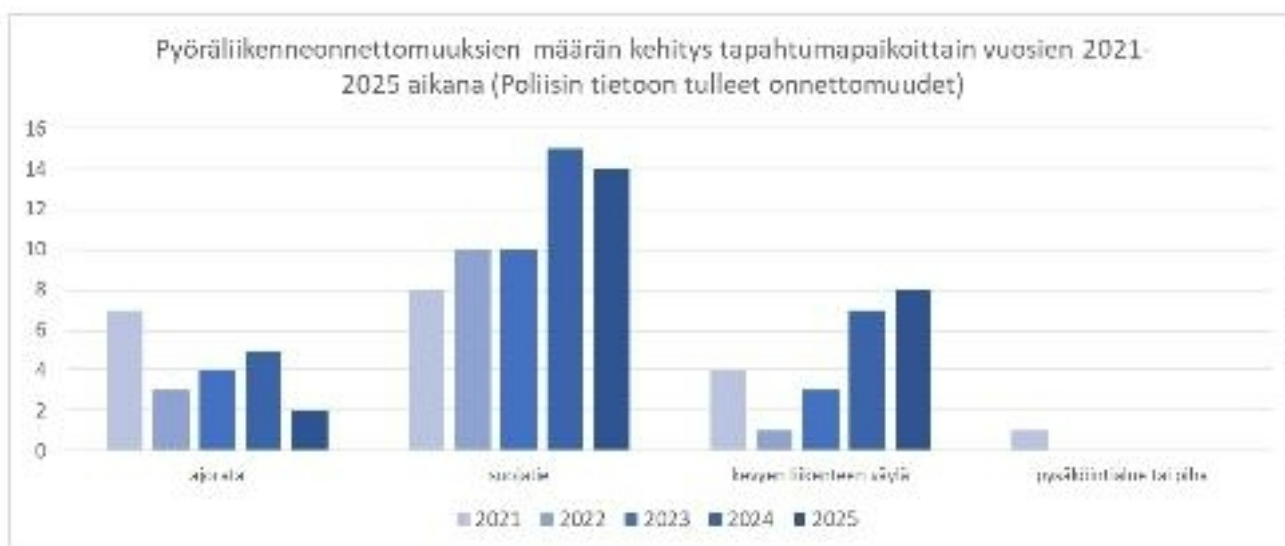


Kuva 5.4. Polkupyöräliikenteen onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät vuosina 2000–2025

Vuosien 2021–2025 aikana henkilövahinkoon johti noin 77 % kaikista poliisin tietoon tulleista pyöräliikenteen onnettomuuksista. Vuonna 2025 tapahtuneiden jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien tapahtumapaikat on esitetty liitteessä 3.

Yleisin tapahtumapaikka oli suojatie, jossa tapahtui 56,8 prosenttia kaikista pyöräliikenteen onnettomuuksista. Eniten pyöräliikenteen suojatieonnettomuuksia tapahtui vuosien 2021–2025 aikana Pispalan valtatiellä (5 kpl), Nuolialantiellä 4 (kpl), Lielahdenkadulla (3 kpl) ja Tesoman valtatiellä (3 kpl). (kuva 5.5.)

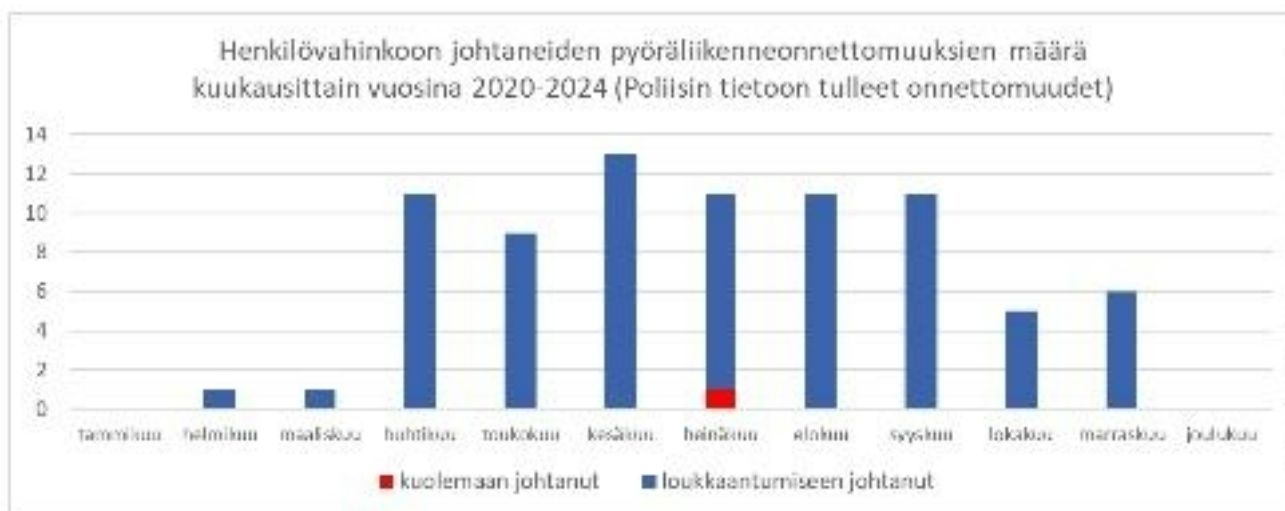




Kuva 5.5. Polkupyöräonnettomuuksien tapahtumapaikat v. 2021–2025

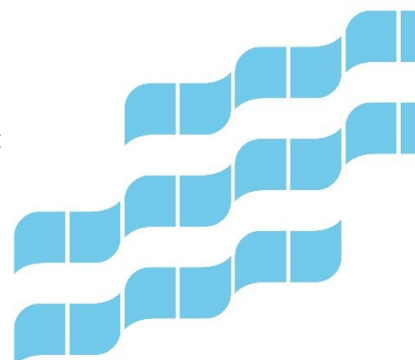
Vuosien 2021–2025 aikana tapahtumakuukausista pahin oli kesäkuu, jonka aikana tapahtui 16,5 % pyöräliikenteen henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista. (kuva 5.6).

Vuosien 2021–2025 aikana henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista 49,3 prosenttia tapahtui kello 13–17 välisenä aikana. Vuosien 2021–2025 aikana henkilövahinkoon johtaneiden pyöräliikenneonnettomuuksien tapahtumapaikan nopeusrajoitus oli 39,2 prosentissa 40 km/h ja 31,4 prosentissa 50 km/h.



Kuva 5.6. Henkilövahinkoon johtaneet polkupyöräonnettomuudet v. 2021–2025 tapahtumakuukauden mukaan

Vuosien 2021–2025 aikana tapahtuneista kaikista polkupyöräonnettomuuksista 71,6 % oli risteysonnettomuuksia. Yleisimmin polkupyöräonnettomuudet tapahtuivat liittymissä, joiden risteysvarustuksena oli kärkikolmio (27 kpl) tai liikennevalot (19 kpl).



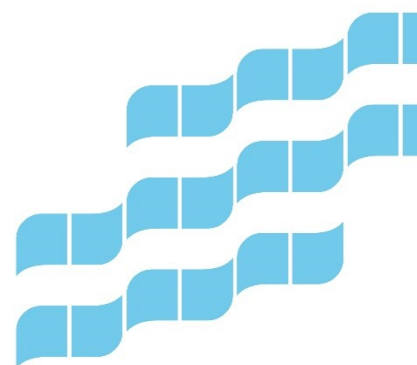
5.3 Potkulautaonnettomuudet



Kuva 5.7. Potkulautaonnettomuuksien määrän kehitys vuosina 2019–2025

Poliisin ja Pelastuslaitoksen tietoon on vuosien 2019–2025 aikana tullut yhteensä 73 onnettomuutta, joista 57 johti loukkaantumiseen. Vuonna 2025 tilastoihin kirjattiin 10 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. (kuva 5.7.)

Pirkanmaan hyvinvointialueelta saatujen tietojen perusteella voidaan arvioida, että Poliisin ja Pelastuslaitoksen tietokantoihin on vuosien 2019–2025 aikana kirjattu noin 3 prosenttia kaikista loukkaantumiseen johtaneista potkulautaonnettomuuksista.



6 LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN

Kaupunki toteuttaa vuosittain kymmeniä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Viimeisen kymmenen vuoden aikana merkittävimpanä näistä on vuosien 2017–2022 aikana toteutettu asuinalueiden nopeusrajoitusuudistus, jonka myötä asuinkatujen aluenopeusrajoituksia laskettiin 40:stä kolmeenkymmeneen kilometriin tunnissa.

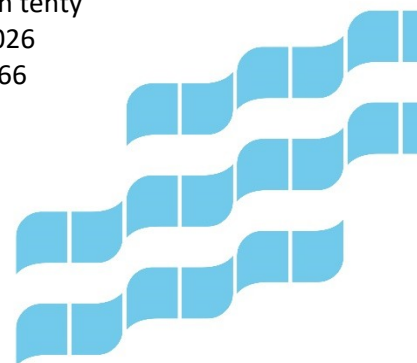
Vuonna 2025 liikenneturvallisuutta parantavia rakenteellisia toimenpiteitä valmistui yhteensä 26 kohteeseen. Rakenteellisten parannusten lisäksi suojateiden havaittavuuden parantamista ja muita pieniä toimenpiteitä valmistui 43 pisteeseen. Vuoden 2025 aikana valmistuneiden hidasteiden ja ajoradan korotusten sijainnit on esitetty kuvassa 6.1.

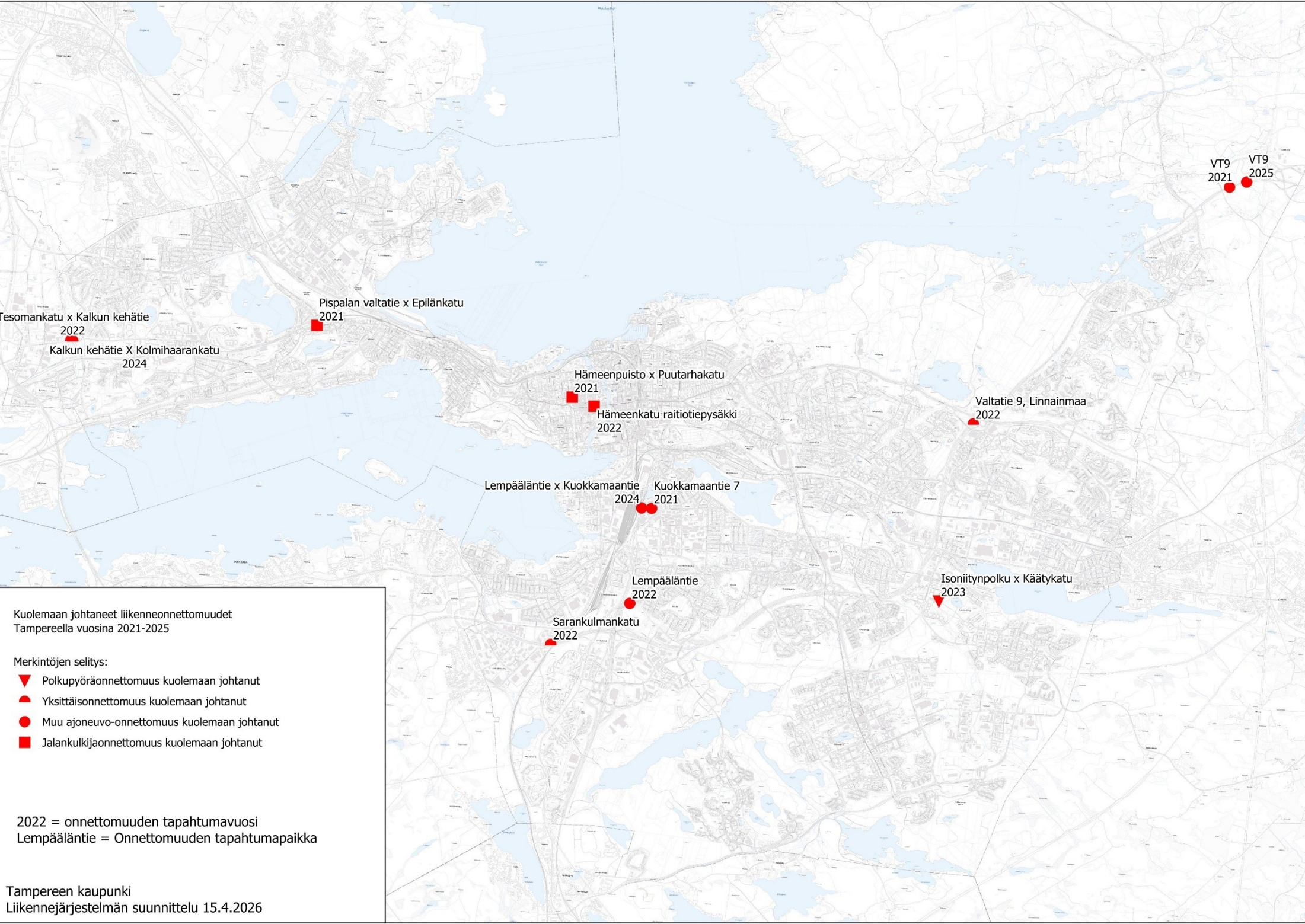
Rakenteellisten toimenpiteiden lisäksi kaupungin nopeusnäyttötauluja kierrätettiin vuoden 2024 aikana yhteensä 107 kohteessa.



Kuva 6.1. Vuoden 2025 aikana katuverkolle rakennetut hidasteet ja ajoradan korotukset

Tällä hetkellä (tilanne 15.4.2026) liikenneturvallisuuden parantamistarve on todettu yhteensä 435 kohteessa eri puolilla kaupunkia. Kohteista 97:een on tehty rakentamispäätös ja pääosa niistä saadaan rakennettua vuoden 2026 loppuun mennessä. Jatkosuunnittelussa kohteita on tällä hetkellä 66 ja 272 kohdetta odottaa jonossa suunnittelun aloittamista.





Kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet
Tampereella vuosina 2021-2025

Merkintöjen selitys:

- ▼ Polkupyöronnettomuus kuolemaan johtanut
- ◐ Yksittäisonnettomuus kuolemaan johtanut
- Muu ajoneuvo-onnettomuus kuolemaan johtanut
- Jalankulkijaonnettomuus kuolemaan johtanut

2022 = onnettomuuden tapahtumavuosi
Lempääläntie = Onnettomuuden tapahtumapaikka

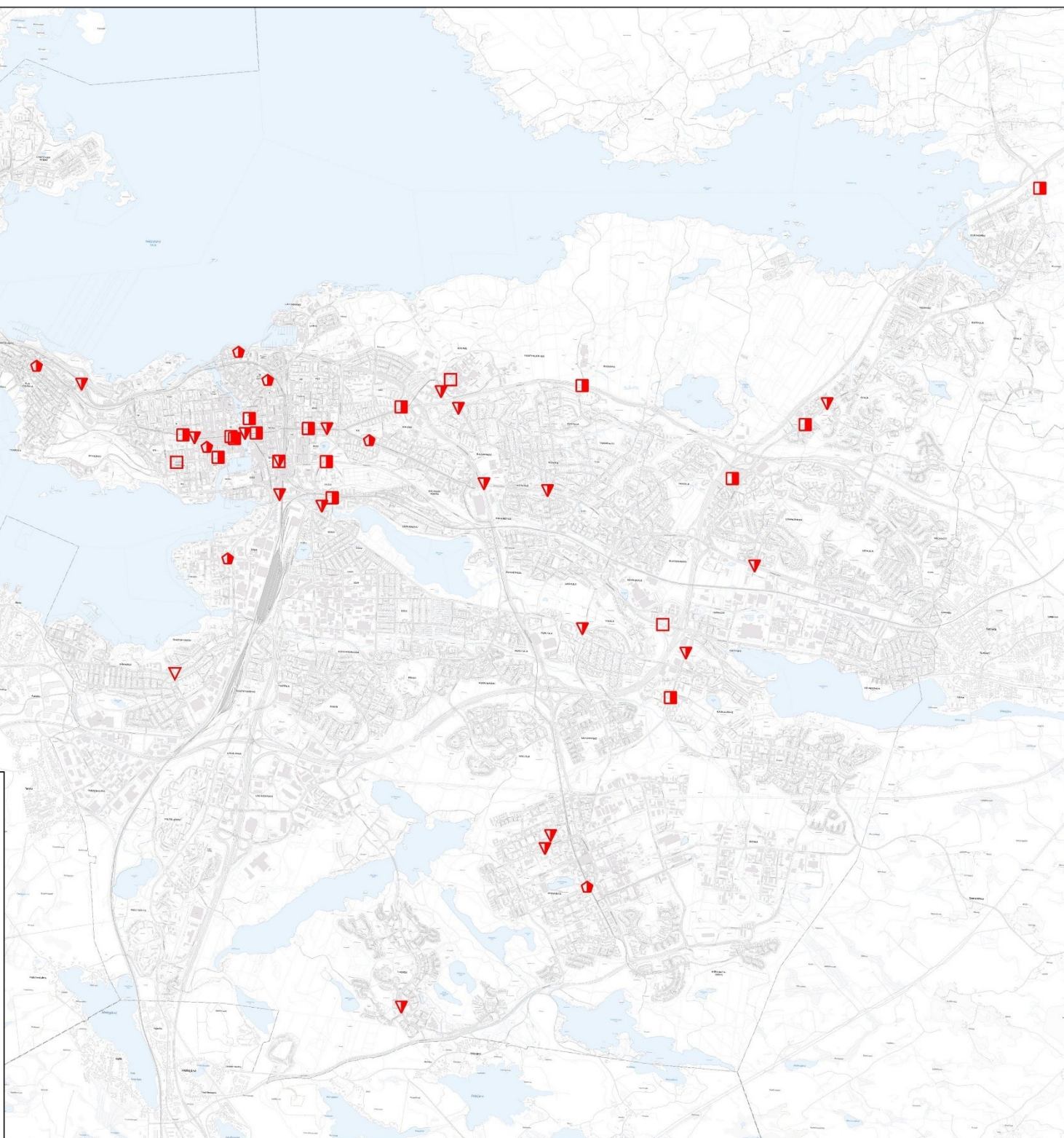
Tampereen kaupunki
Liikennejärjestelmän suunnittelu 15.4.2026

Jalankulku-, pyörä- ja sähköpotkulauliikenteen liikenneonnettomuudet
Tampereella vuonna 2025

Merkintöjen selitys:

- ▽ Polkupyöräonnettomuus omaisuusvahinkoon johtanut
- ▼ Polkupyöräonnettomuus luokkaantumiseen johtanut
- ▼ Polkupyöräonnettomuus kuolemaan johtanut
- Jalankulijaonnettomuus omaisuusvahinkoon johtanut
- Jalankulijaonnettomuus luokkaantumiseen johtanut
- Jalankulijaonnettomuus kuolemaan johtanut
- ⬡ Sähköpotkulaattonnettomuus omaisuusvahinkoon johtanut
- ⬡ Sähköpotkulaattonnettomuus luokkaantumiseen johtanut
- ⬡ Sähköpotkulaattonnettomuus kuolemaan johtanut

Tampereen kaupunki
Liikennejärjestelmän suunnittelu 15.4.2026



LIITE 3. Tietolähteet, Käsitteet ja määritelmät

Tietolähteet

Tilastokeskus saa poliisiasian tietojärjestelmään (PATJA) tallennetut tieliikenneonnettomuustiedot poliisilta. Tiedot siirretään poliisilaitoksilta keskitettyyn rekisteriin, josta uudet tiedot muokataan ja siirretään Tilastokeskuksen tietokoneelle kolme kertaa kuukaudessa. Jokaisen kuukauden aineistoa päivitetään vielä kolme kuukautta sen päättymisen jälkeen.

Tilastoitavan kuukauden tiedot ovat seuraavan kuukauden alussa Tilastokeskuksen käytettävissä. Tilastokeskus tarkastaa tiedot, tekee poliisilaitoksiin lisäkyselyitä ja täydentää tietoja tarvittaessa muiden rekisterien tiedoilla. Tarkistetun aineiston pohjalta Tilastokeskus laatii tiedotteen ja taulukkopaketin. Tiedote on luettavissa esimerkiksi Tilastokeskuksen internet-palvelussa.

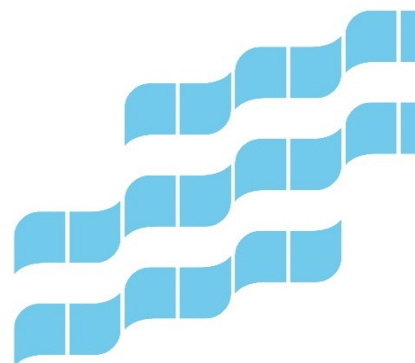
Tilastokeskus täydentää vuosiaineistoa kuolemansyytilaston tiedoilla kuolleista. Vuosiaineistoa täydennetään lisäksi tilastoitavaa vuotta seuraavan vuoden keväällä Liikenneviraston tiedoilla tapahtumapaikasta ja henkilövahingoista sekä liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tiedoilla kuolemaan johtaneista rattijuopumusonnettomuuksista. Lisäksi tieliikenneonnettomuusaineistoa täydennetään vuosittain Liikenteen turvallisuusviraston ajokortti- ja moottoriajoneuvotiedoilla.

Tilastokeskuksesta saatua onnettomuustilastoa on tarkennettu (mm. tapahtumapaikat, -luokat ja vakavuus) poliisin onnettomuusilmoituksien pohjalta Tampereen kaupungin liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikössä.

Peittävyys

Tilaston peittävyys kuolemaan johtaneitten onnettomuuksien osalta on sataprosenttinen. Ilmoittamista kontrolloidaan kuolinsyytodistusten avulla. Peittävyydestä ja vakavuudesta johtuen liikennekuolemien kehityssuunta kuvaa onnettomuuksia varmemmin tieliikenneturvallisuuden kehitystä.

Peittävyys on henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osalta noin 30-prosenttinen. Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneista polkupyöräilijöistä ja potkulautailijoista. Puutteellisuudet johtuvat lähinnä siitä, etteivät onnettomuudet tule poliisin tietoon. Syy siihen, ettei onnettomuuksia ilmoiteta poliisille, on valtaosassa onnettomuuksia vahinkojen pienuus ja korvauksesta sopiminen. Puuttuvista loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista valtaosa on lieviä loukkaantumisia, sillä tieliikennelaki velvoittaa ilmoittamaan onnettomuudesta poliisille vain, jos joku on loukkaantunut vakavasti.



Määritelmät:**Tieliikenneonnettomuudet**

Henkilö- tai omaisuusvahinkoon johtanut tapahtuma, joka on sattunut tieliikennelain mukaan yleiselle liikenteelle tarkoitettulla tai yleisesti liikenteeseen käytetyllä alueella ja jossa on osallisena ainakin yksi liikkuva kulkuneuvo. Tieliikennelaissa määriteltyjen ajoneuvojen lisäksi osallisiksi kulkuneuvoiksi luetaan myös raitiovaunu sekä juna tasoristeysonnettomuuksissa. Jalankulkijan kaatuminen ei ole liikenneonnettomuus, polkupyörällä (=ajoneuvo) kaatuminen on.

Onnettomuudessa kuollut

Henkilö, joka on kuollut onnettomuuden seurauksena 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta, pois lukien sairauskohtauksiin kuolleet.

Onnettomuudessa loukkaantunut

Henkilö, joka ei ole kuollut, mutta on saanut onnettomuudessa vammoja, jotka vaativat hoitoa tai tarkkailua sairaalassa, hoitoa kotona (sairauslomaa) tai operatiivista hoitoa, esimerkiksi tikkejä. Jos henkilö on saanut mustelmia, naarmuja tai muuta sellaista, joista ei aiheudu edellä mainittua hoitoa, häntä ei katsota loukkaantuneeksi.

Onnettomuuteen osallinen

Onnettomuuteen osallisiksi henkilöiksi katsotaan onnettomuuteen osallistuneet kulkuneuvojen kuljettajat ja jalankulkijat sekä kuolleet ja loukkaantuneet matkustajat. Eläin on eläinonnettomuuden osallinen.

