

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen jälkiarviointi

Tausta-aineisto: Tilastokatsaus

Sisältö

1	Tausta-aineisto	3
2	Liikenneturvallisuuden ylläpitäminen ja edistäminen	4
2.1	Tilastokeskuksen onnettomuustilasto.....	5
2.2	Muut onnettomuus- ja tapaturmatilastot.....	16
2.3	Liikennerikokset ja niiden seuraamukset.....	23
2.4	Liikennekäyttäytyminen	34
2.5	Ajoneuvokannan ikä.....	40
2.6	Yhteenveto liikenneturvallisuuden ylläpitämisen ja edistämisen etenemisestä.....	41
3	Liikenteen sujuvuuden ylläpitäminen ja edistäminen	49
3.1	Liikenteen määrä.....	49
3.2	Liikennevirran nopeudet.....	56
3.3	Liikenteen sujuvuus.....	61
3.4	Ajokortit	64
3.5	Tyytyväisyys liikennejärjestelmään	67
3.6	Yhteenveto liikenteen sujuvuuden ylläpitämisestä ja edistämisestä	73
4	Ympäristön tilaan myönteisesti vaikuttaminen.....	76
4.1	Kulikutapajakauma.....	76
4.2	Liikenteen päästöt.....	78
4.3	Yhteenveto ympäristön tilaan myönteisesti vaikuttamisesta	82
5	Lähteet	83

1 Tausta-aineisto

Jälkiarviointi toteutettiin ulkoisena selvityksenä, jonka laativat Ramboll Finland Oy:n strategisen liikennesuunnittelun konsultit. Tieliikennelain jälkiarviointi toteutettiin siten, että ensimmäisessä vaiheessa laadittiin tilastollinen analyysi tieliikennelain kokonaisuudistuksen vaikutuksista keskeisiin tavoitteisiin kuten liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Tämä tausta-aineisto on valmistunut tammikuussa 2025.

Tieliikennelain [jälkiarviointi](#) julkaistiin 10.4.2026.

2 Liikenneturvallisuuden ylläpitäminen ja edistäminen

Tieliikenteen onnettomuuksia ja tapaturmia tilastoidaan monella tavalla ja niistä vastaavat monet toimijat. Traficomien selvityksessä 2/2020 on tehty seuraava yhteenveto neljästä tarkastellusta tieliikenneonnettomuustilastosta.

Taulukko 1. Yhteenveto tieliikenneonnettomuustilastoista, niiden sisällöstä ja peittävydestä. Lähde: Lehtonen 2020.

Tilasto	Sisältää	Ei sisällä	Peittävyys
Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilasto	Onnettomuudet, jotka poliisi on kirjannut Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet Tieto vakavasti loukkaantuneista vuodesta 2014 lähtien	Omaisuuksivahinkoja Sairauskohtaukseen kuolleita	Lähes kaikki tieliikenteessä kuolleet. Tilastokeskuksen kuolleiden lukumäärä on virallisen määritelmän mukainen kuolleiden lukumäärä. Noin kolmasosa loukkaantuneista. Vakavaan loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet päätyvät tilastoon useammin kuin lievät loukkaantumiset. Onnettomuudet, joissa on osallisena moottoriajoneuvo, päätyvät tilastoon useammin kuin ne, joissa ajoneuvo on polkupyörä. Erityisesti polkupyöräilijöiden yksittäisonnettomuudet jäävät usein poliisin tilaston ulkopuolelle.
Väyläviraston tieliikenneonnettomuusaineisto	Perustuu Tilastokeskuksen aineistoon onnettomuuksista, jotka poliisi on kirjannut Tieto kuolleista, loukkaantuneista sekä omaisuusvahingoista	Tietoa vakavasti loukkaantuneista Ahvenanmaalla tapahtuneita onnettomuuksia	Kuolemaan ja loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien osalta vastaa Tilastokeskuksen aineistoa. Omaisuuksivahingoista ainoastaan ne, joissa poliisi on käynyt paikalla. Tähän voi vaikuttaa muun muassa onnettomuuden

	Onnettomuksien sijoittuminen tieverkolle ja tieverkon ominaisuudet		tapahtumapaikka: tarvitaanko liikenteenohjausta ja kuinka kauan partiolla kesäksi saapua paikalle.
Tutkijalautakunta-aineisto (Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien onnettomuustietorekisteri)	Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet onnettomuudet sekä osan vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista Myös sairauskohtaukseen kuolleet Yksityiskohtaista tietoa onnettomuuteen vaikuttaneista tekijöistä	Kattavasti loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia Omaisuuksivahinkoon johtaneita onnettomuuksia	Lähes kaikki tieliikenteessä kuolleet, kuten Tilastokeskuksen tilastossa. Lisäksi onnettomuuksiksi tilastoidaan kuolemaan johtaneet onnettomuudet, jotka ovat seurausta sairaskohtauksesta tai tapahtuneet maastoliikenteessä. Myöhemmin vammoihin sairaalassa kuolleita saattaa puuttua.
Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto	Onnettomuudet, joista on maksettu korvauksia lakisääteisestä liikennevakuutuksesta Onnettomuudet on luokiteltu henkilövahinkoon tai omaisuusvahinkoon johtaneisiin	Onnettomuuksia, joista ei ole tehty ilmoitusta vakuutusyhtiöön tai joissa ei ole ollut osallisena liikennevakuutettua ajoneuvoa Rattijuoppojen yksittäisonnettomuuksia	Kaikki moottoriajoneuvoonnettomuudet, joista on ilmoitettu vakuutusyhtiöön ja maksettu korvauksia. Mukana on myös paljon lieviä onnettomuuksia, jotka eivät päädy muihin tilastoihin.

Tässä työssä on otettu tarkempaan tarkasteluun erityisesti Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilasto ja vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto, joita on täydennetty Pelastusopiston tuottamalla resurssi- ja onnettomuustilasto Pronon aineistolla ja Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) tuottamalla tapaturmatilastolla. Väyläviraston liikenneonnettomuusrekisteriä ei tässä työssä hyödynnetty, koska se sisältää käytännössä samat tiedot kuin Tilastokeskuksen aineisto. Onnettomuustyyppin osalta Väyläviraston aineisto sisältää tarkempaa tietoa, mutta vastaavat tiedot saadaan liikennevahinkotilastoista, jolloin aineistossa on mukana myös kattavampi otos omaisuusvahinkoja.

2.1 Tilastokeskuksen onnettomuustilasto

Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilasto sisältää monipuolista tietoa henkilövahinkoon johtaneista tieliikenneonnettomuuksista sekä niiden

osallisista vuodesta 1931 alkaen. Tietoja julkaistaan ennakkollisina kuukausittain ja lopullisina tietoina vuositasolla. Tietoja käytetään liikenneturvallisuustilanteen seurantaan sekä kansallisesti että kansainvälisesti. Tiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin tieliikenneonnettomuuksiin. Lisäksi Tilastokeskus julkaisee tietoja tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneista, jotka löytyvät Terveyden- ja hyvinvoinnin laitoksen hoitoilmoitusrekisteristä. Tieliikenneonnettomuudeksi katsotaan 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 tason risteysonnettomuuksissa. Jalankulkijan kaatuminen ei ole liikenneonnettomuus, polkupyörällä (=ajoneuvo) kaatuminen on.

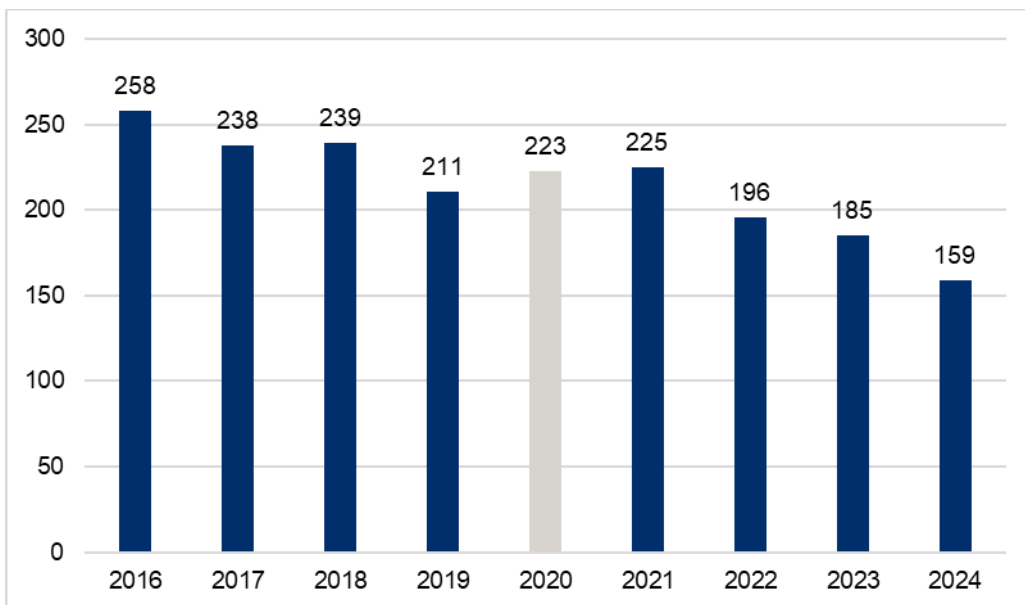
Tilastokeskuksen tietoja voidaan pitää varsin luotettavina kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta. Tilasto kattaa kuolemaan johtaneet onnettomuudet lähes sataprosenttisesti. Peittävyys kontrolloidaan kuolinsyytodistusten avulla. Sen sijaan tilaston peittävyys on tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden osalta huomattavasti pienempi. Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneissa polkupyöräilijöissä. Puutteellisuudet johtuvat siitä, etteivät onnettomuudet tule poliisin tietoon. Puuttuvista loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista valtaosassa on vain lieviä loukkaantumisia, sillä tieliikennelaki velvoittaa ilmoittamaan onnettomuudesta poliisille vain, jos joku on loukkaantunut vakavasti. Tästä huolimatta myös vakavia loukkaantumisia jää tulematta poliisin tietoon.

Vuodesta 2014 alkaen Tilastokeskuksessa saatiin käyttöön Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) erikoissairaanhoidon ja perusterveydenhuollon avohoidon hoitoilmoitusrekisterit ja The Association for the Advancement of Automotive Medicinen EU-maille lisensoima muunnostaulukko. Sen avulla on mahdollista muuntaa terveydenhuollossa asetetut diagnoosit liikenneonnettomuuksien vakavuusluokituksessa käytetyiksi AIS-arvoiksi (Abbreviated Injury Scale). Yhdistämällä hoitoilmoitusrekisteri sekä onnettomuusaineisto tuotetaan tieto vakavasti loukkaantuneiden määrästä vuositasolla.

Kuviossa 1 on esitetty tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrän kehitys vuosina 2016–2024. Luvuista nähdään, että kehitys on ollut yleisesti ottaen

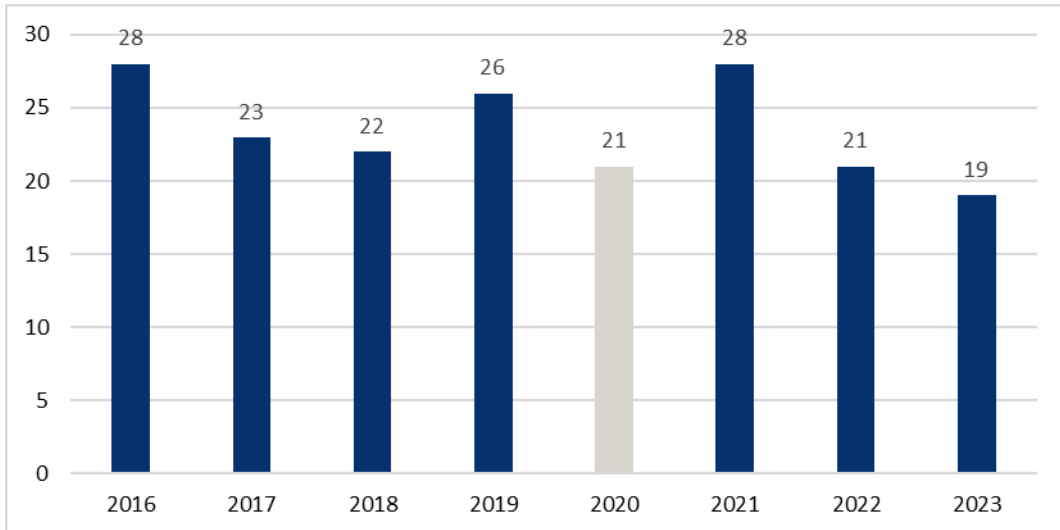
positiivista. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden keskiarvo on laskenut 15 %. Tulos on hyvin luotettava, sillä tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrät tunnetaan lähes sataprosenttisesti. Kuten taulukossa 1 on todettu, mukana ei ole sairauskohtaukseen kuolleita tai henkilöitä, jotka ovat kuolleet yli 30 vuorokauden sisällä onnettomuuden tapahtumisesta.

Kuvio 1. Poliisin tietoon tulleissa tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet vuosina 2016–2024 (vuoden 2024 liikennekuolemien määrä on ennakkotieto marraskuun lopussa). Lähde: Tilastokeskus 2024a.



Kuviossa 2 alla on esitetty moottoriajoneuvolla törmäämällä tehtyjen itsemurhien määrän kehitys. Tieto perustuu poliisin tekemään kuolinsyytutkintaan. Useimmiten poliisitutkinnan lisäksi tehdään oikeuslääketieteellinen ruumiinavaus. Itsemurhaksi todetut liikennekuolemat ovat mukana liikennekuolemien tilastoissa, sillä niitä ei Suomessa poisteta tilastoista toisin kuin joissain muissa maissa. Itsemurhien määrä ja osuus kaikista liikennekuolemista on pysynyt lähes ennallaan.

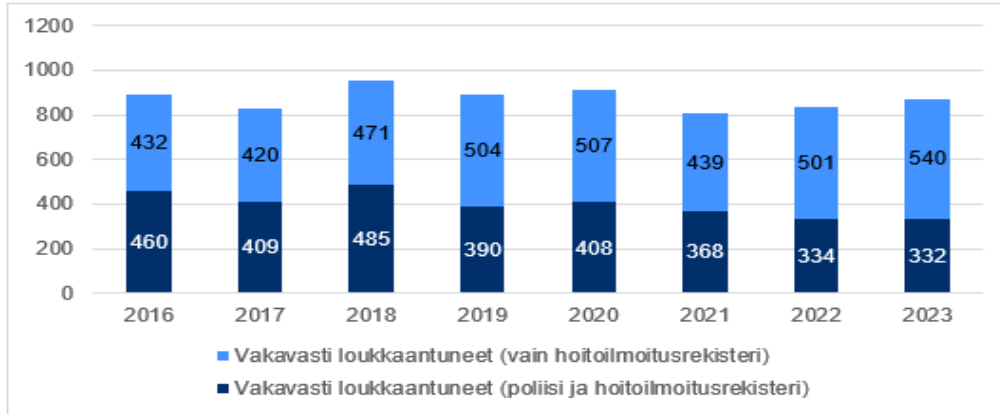
Kuvio 2. Moottoriajoneuvolla törmäämällä tehtyjen itsemurhien määrä vuosina 2016–2023. Lähde: Tilastokeskus 2024b.



Kuviossa 3 on esitetty tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneiden uhrien määriä vuosilta 2016–2023. Tällaiseksi määritellään henkilö, joka ei ole kuollut 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta, mutta on saanut onnettomuudessa vammoja, jotka vaativat hoitoa tai tarkkailua hoitolaitoksessa, ja on hakeutunut hoidettavaksi kuuden vuorokauden sisällä onnettomuudesta sekä saanut vamman tai vammoja, jotka on AIS-vakavuusluokituksen (AAAM, Association for the Advancement of Automotive Medicine) mukaisesti luokiteltu vakavuudeltaan vähintään tasolle 3.

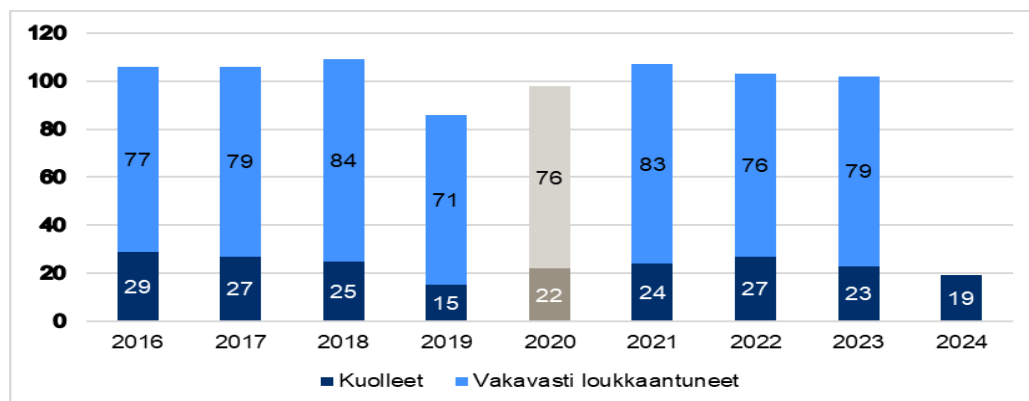
Vain osa vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista tulee poliisin tietoon, minkä vuoksi tilastoa on täydennetty hoitoilmoitusrekisteristä löytyvillä tapauksilla. Yhdistettynä tilastona peittävyys on arvioitu olevan 70–80 % (Airaksinen ym. 2018 ja 2019). Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneissa polkupyöräilijöissä. Sekä poliisin että THL:n tietoihin perustuvat vakavasti loukkaantuneiden määrät löytyvät Tilastokeskuksen tilastoista. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen aikaan nähdään, että vakavien loukkaantumisten määrä on laskenut 8 %. Lasku on huomattavasti loivempi kuin tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden osalta.

Kuvio 3. Tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet vuosina 2016–2023. Lähde: Tilastokeskus 2024a.

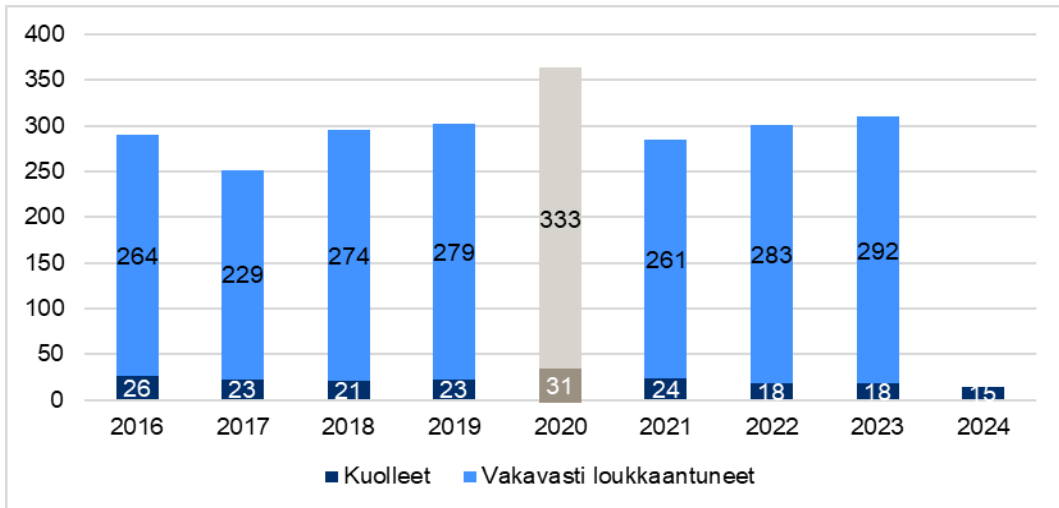


Kuvioissa 4–7 on esitetty vastaavia tilastoja kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden uhrien määrien kehityksestä kulkutavoittain. Kuviossa 8 on esitetty vastaavia tietoja sukupuolittain, kuviossa 9 ikäryhmittäin ja kuviossa 10 maakunnittain. Kuviossa 10 kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden luvut on laskeettu yhteen selkeyden vuoksi. Kuvioissa 4–7 ja 9 on mukana vuoden 2024 osalta ainoastaan kuolleiden lukumäärät (vuoden 2024 liikennekuolemien määrä on ennakkotieto marraskuun lopussa), mutta ei vakavasti loukkaantuneiden määriä, sillä niitä ei selvityksen tekohetkellä ollut vielä saatavilla.

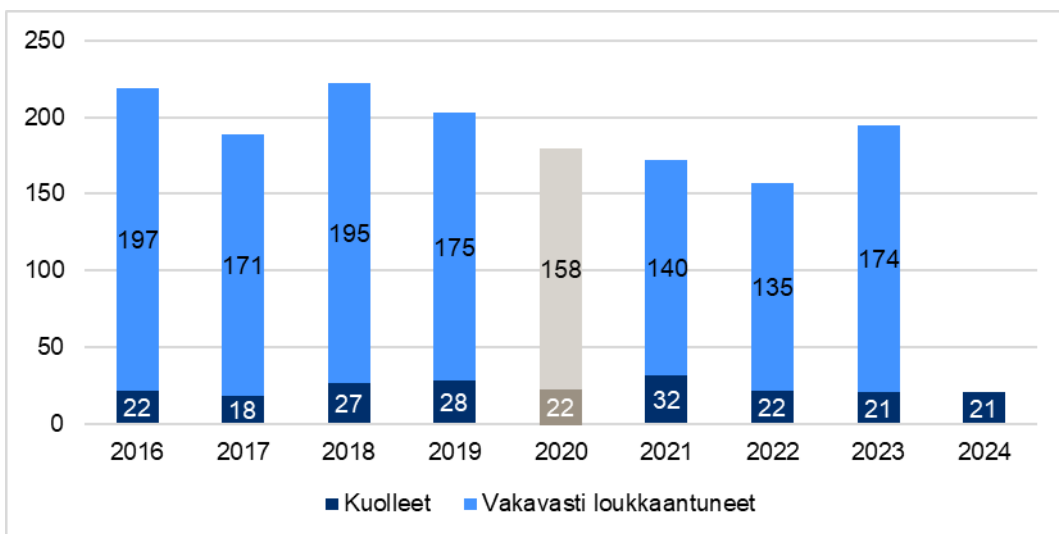
Kuvio 4. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet jalankulkijat (vuoden 2024 liikennekuolemien määrä on ennakkotieto marraskuun lopussa). Vakavissa loukkaantumisissa ovat mukana sekä poliisin tietoon tulleet että vain hoitoilmoitusrekisterissä olevat tapaukset. Lähde: Tilastokeskus 2024a.



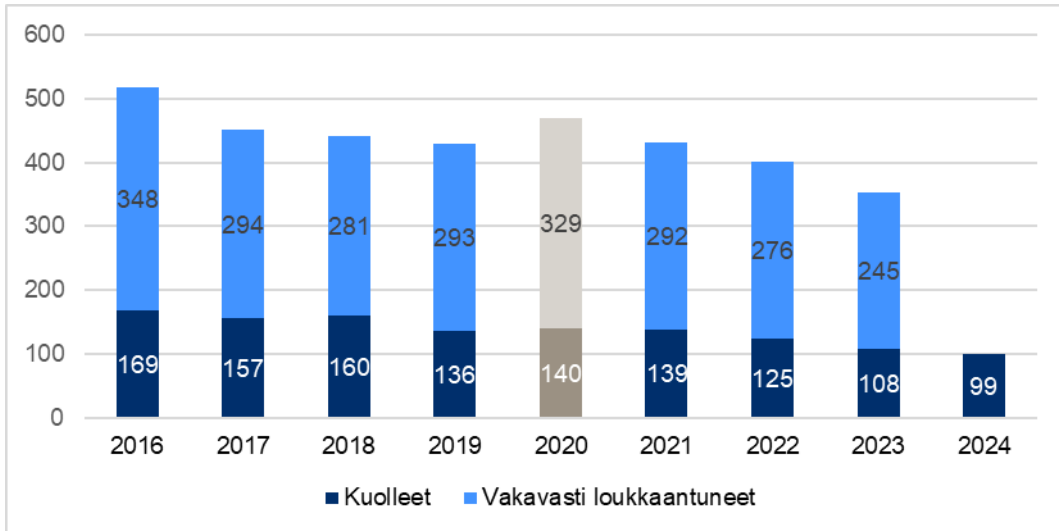
Kuvio 5. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet polkupyöräilijät (vuoden 2024 liikennekuolemien määrä on ennakkotieto marraskuun lopussa). Vakavissa loukkaantumisissa ovat mukana sekä poliisin tietoon tulleet että vain hoitoilmoitusrekisterissä olevat tapaukset. Lähde: Tilastokeskus 2024a.



Kuvio 6. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet mopoilijat ja moottoripyöräilijät (vuoden 2024 liikennekuolemien määrä on ennakkotieto marraskuun lopussa). Vakavissa loukkaantumisissa ovat mukana sekä poliisin tietoon tulleet että vain hoitoilmoitusrekisterissä olevat tapaukset. Lähde: Tilastokeskus 2024a.



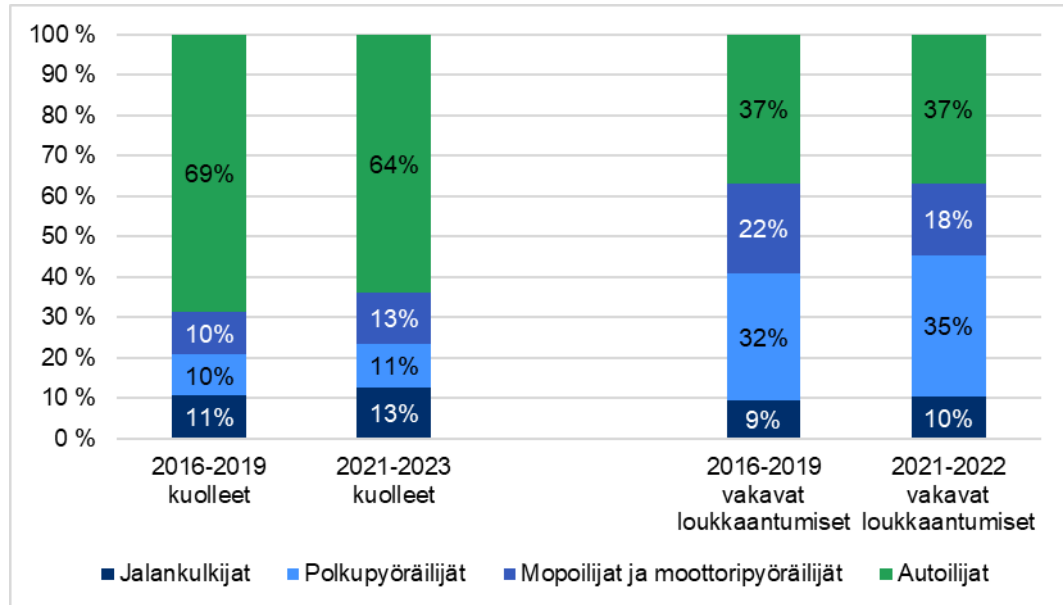
Kuvio 7. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet henkilö-, paketti-, linja- tai kuorma-auton kuljettajat ja matkustajat (vuoden 2024 liikennekuolemien määrä on ennakkotieto marraskuun lopussa). Vakavissa loukkaantumisissa ovat mukana sekä poliisin tietoon tulleet että vain hoitoilmoitusrekisterissä olevat tapaukset. Lähde: Tilastokeskus 2024a.



Tilastojen kehityksestä nähdään, että jalankulkijoiden kuolemien määrä on kasvanut keskimäärin 3 % ja vakavien loukkaantumisten määrä 2 %, kun taas pyöräilijöiden kuolemien määrä on vähentynyt 11 % ja vakavien loukkaantumisten määrä on kasvanut 4 %. Mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden kuolemat ovat lisääntyneet keskimäärin 5 % ja vakavat loukkaantumiset vähentyneet jopa 25 %. Auton kuljettajien ja matkustajien liikennekuolemien määrä on vähentynyt jopa 20 % ja vakavat loukkaantumisetkin ovat vähentyneet 7 %.

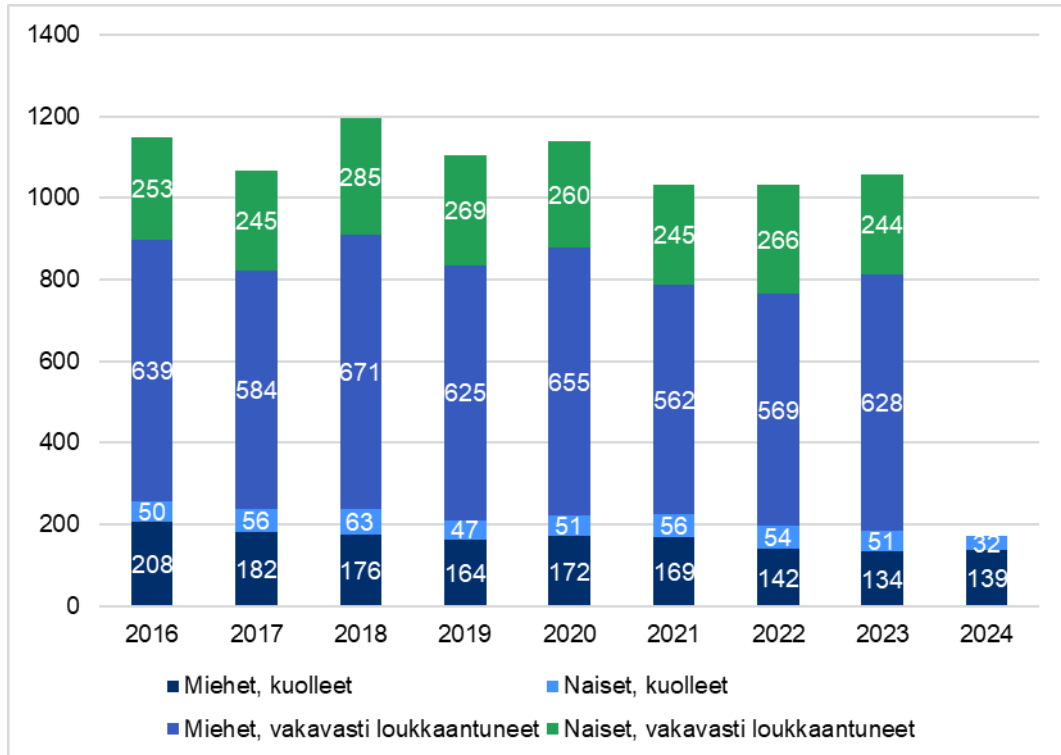
Kuviossa 8 on esitetty tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden osuuksien kehitystä kulkutavoittain tieliikennelain kokonaisuudistusta edeltävästä ajasta sen jälkeiseen aikaan. Kuvioista nähdään, että autolla liikkuneiden osuus liikennekuolemista on pienentynyt, kun muiden kulkutapojen osuus on noussut. Vakavissa loukkaantumisissa mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden osuus on laskenut, kun taas etenkin polkupyöräilijöiden suhteellinen osuus on noussut merkittävästi.

Kuvio 8. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden osuuksien kehitys kulkutavoittain. Vakavissa loukkaantumisissa ovat mukana sekä poliisin tietoon tulleet että vain hoitoilmoitusrekisterissä olevat tapaukset. Lähde: Tilastokeskus 2024a.



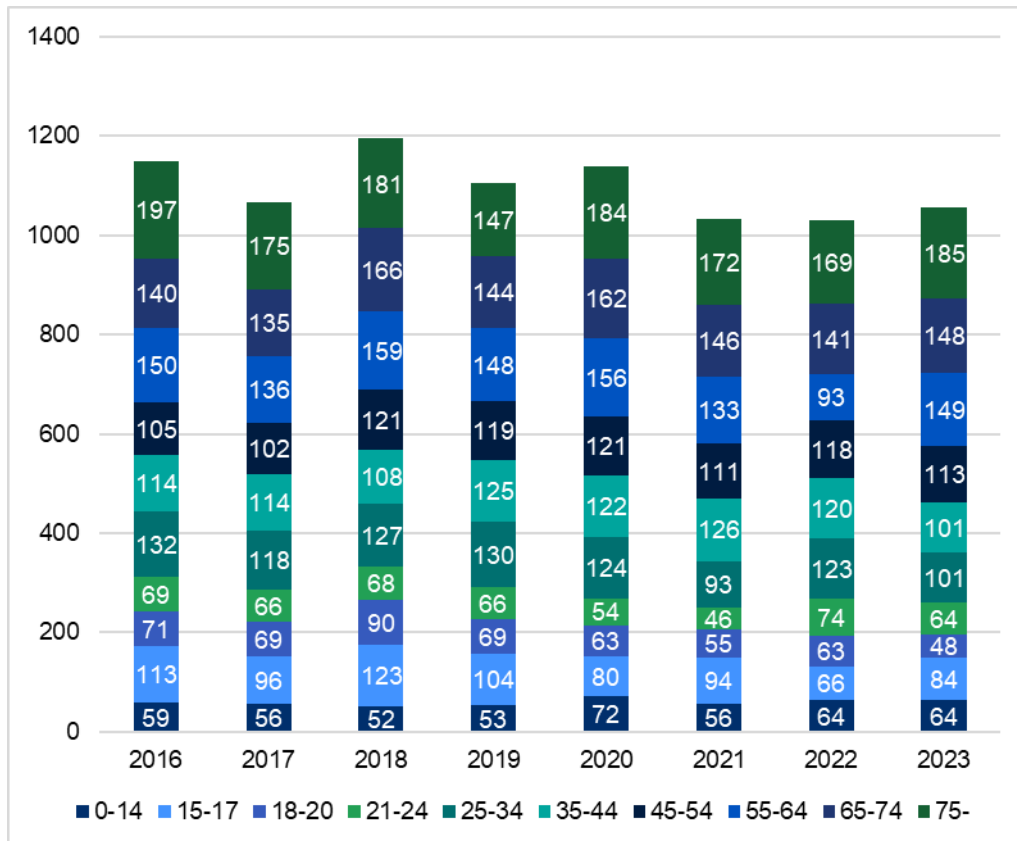
Kuviossa 9 on esitetty tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrän kehitys sukupuolittain. Kuviossa näkyy selvästi, kuinka miesten osuus sekä liikennekuolemista että vakavista loukkaantumisista on huomattavasti suurempi kuin naisten osuus. Vuosina 2016–2023 tieliikenteessä kuolleiden miesten määrä on yli kolminkertainen vastaavana aikana kuolleiden naisten määrään verrattuna. Samoin vuosina 2016–2022 vakavasti loukkaantuneiden miesten määrä on yli kaksinkertainen vastaavana aikana naisiin verrattuna. Toisaalta vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että miesten liikennekuolemat ovat laskeneet 19 % ja vakavat loukkaantumiset 10 %, kun naisten osalta vastaavat luvut ovat vain yksi ja kolme prosenttia.

Kuvio 9. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet sukupuolittain (vuoden 2024 liikennekuolemien määrä on ennakkotieto marraskuun lopussa). Vakavissa loukkaantumisissa ovat mukana sekä poliisin tietoon tulleet että vain hoitoilmoitusrekisterissä olevat tapaukset. Vuoden 2024 liikennekuolemien määrä on tilanne marraskuussa. Lähde: Tilastokeskus 2024a.



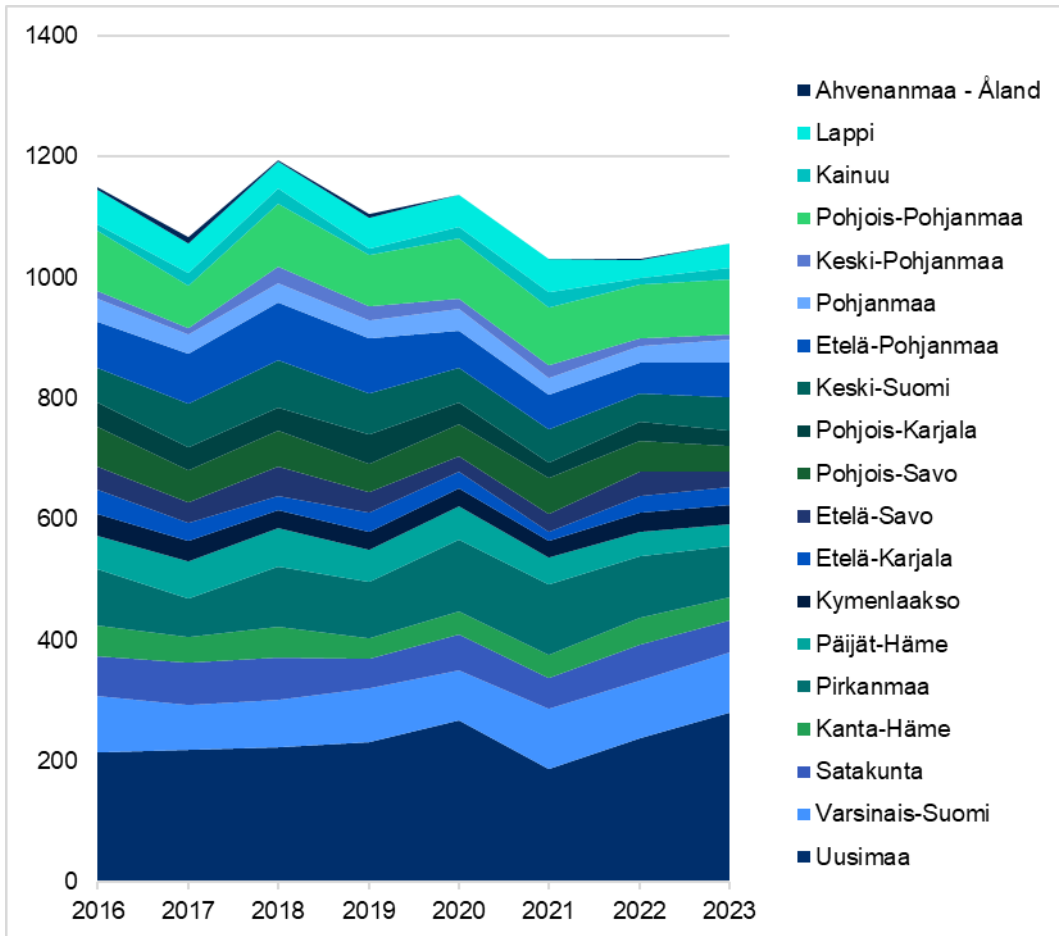
Kuviossa 10 on esitetty yhteen laskettuna tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määriä ikäryhmittäin. Ikäryhmät on valittu Tilastokeskuksen ikäryhmäjaon mukaisesti, mutta tieliikenteessä erityisesti korostuvat 15–17-vuotiaat sekä 18–20-vuotiaat on otettu omina ryhminään mukaan tarkasteluun. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että eniten kasvua on tapahtunut 0–14-vuotiaiden (+ 9 %) ja 35–44-vuotiaiden (+ 7 %) uhrien määrässä, kun suurin pudotus on tullut 15–17-vuotiaiden (– 27 %), 55–64-vuotiaiden (–24 %) sekä 18–20-vuotiaiden (– 21 %) määrässä.

Kuvio 10. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet ikäryhmittäin. Luvut on laskettu yhteen selkeyden vuoksi. Vakavissa loukkaantumisissa ovat mukana sekä poliisin tietoon tulleet että vain hoitoilmoitusrekisterissä olevat tapaukset. Lähde: Tilastokeskus 2024a.



Kuviossa 11 on vielä tarkasteltu tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrän kehitystä maakunnittain. Luvut on laskettu yhteen selkeyden vuoksi. Hoitoilmoitusrekisterissä tieto kuvaa uhrin hoitolaitoksen sijaintimaakuntaa ja poliisin rekisterissä onnettomuuden tapahtumapaikan maakuntaa, joten tiedot eivät mene täysin yhteen. Eniten kuolemia ja loukkaantumisia tapahtuu Uudellamaalla, jossa asuu myös eniten ihmisiä. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen nähdään, että merkittävin kasvu liikennekuolemista ja vakavien loukkaantumisten määrässä on tapahtunut Pirkanmaalla (+ 24 %) ja Varsinais-Suomessa (+ 17 %), kun merkittävää laskua on tapahtunut useissa maakunnissa: Etelä-Pohjanmaa (– 38 %), Etelä-Karjala (– 35 %), Pohjois-Karjala (– 32 %), Päijät-Häme (– 27 %) ja Keski-Suomi (– 26 %). Ahvenanmaalla lasku on näennäisesti suurinta, mutta tapauksien määrät ovat niin pieniä, ettei osuuksien tarkastelu ole mielekäästä.

Kuvio 11. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet maakunnittain. Luvut on laskettu yhteen selkeyden vuoksi. Vakavissa loukkaantumisissa on mukana poliisin ja hoitoilmoitusrekisterin tietoon tulleet tapaukset. Maakuntatieto perustuu poliisin osalta tapahtumapaikkaan ja hoitoilmoitusrekisterin osalta hoitopaikkaan. Lähde: Tilastokeskus 2024a.



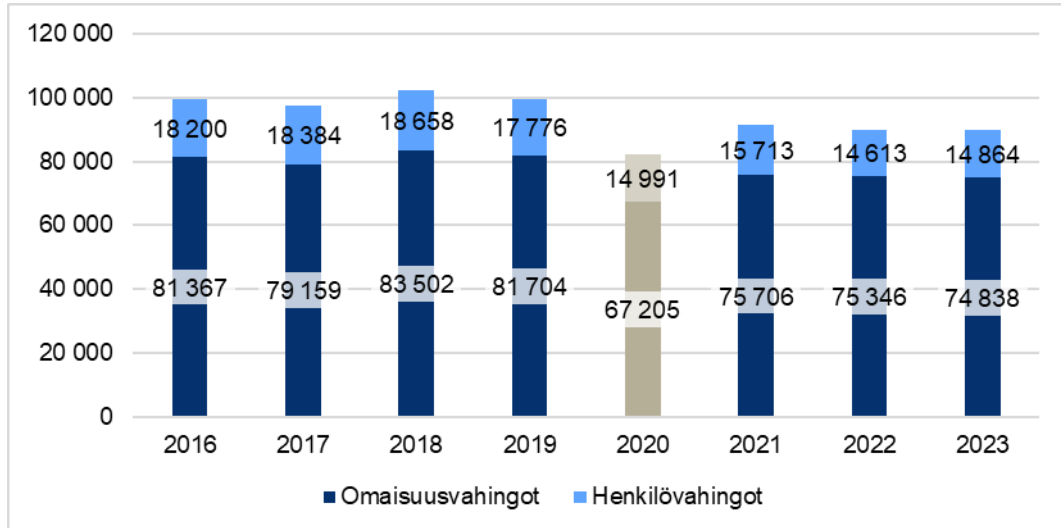
2.2 Muut onnettomuus- ja tapaturmatilastot

Seuraavaksi työssä on tarkasteltu muita tilastolähteitä kuin poliisin ja hoitoilmoitusrekisterin kautta kirjautuneita liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Onnettomuustietoinstituutin (OTI) vuosittaisiin liikennevahinkotilastoihin on koottu kaikki vakuutusyhtiöiden liikennevakuutuksesta korvaamat liikennevahingot. Tilasto perustuu liikennevakuutusyhtiöiden toimittamiin tietoihin, jotka on koottu vakuutuksenottajien vahinkoilmoituksista, poliisitutkintapöytäkirjoista sekä maksetuista korvauksista. Liikennevakuutusyhtiöt saavat vakuutuksenottajien vahinkoilmoituksilla tietoja useammasta tapahtuneesta liikennevahingosta kuin mikään muu viranomainen tai organisaatio. Vahinkoilmoituksissa on selvitetty myös vahingon syntymiseen vaikuttaneita tekijöitä, joita voidaan käyttää liikenneturvallisuustyön yhtenä perustana.

OTIn tilastoissa liikennevahingoksi määritellään tapahtuma, jonka johdosta on maksettu liikennevakuutuksesta korvauksia. Korvauksia on voitu maksaa henkilö- tai omaisuusvahingosta taikka järjestely- tai oikeuskuluista. Lakisääteinen liikennevakuutus korvaa liikennevahingossa aiheutuneet henkilövahingot sekä ulkopuolisille aiheutuneet omaisuusvahingot. Ajoneuvojen yhteenajotilanteissa korvataan syyttömän osapuolen ajoneuvon vauriot. Liikennevakuutus ei korvaa omalle ajoneuville tai tässä ajoneuvossa olevalle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja. Näitä vahinkoja voidaan korvata esimerkiksi vapaaehtoisesta ajoneuvovakuutuksesta eli kaskovakuutuksesta. Moottoriajoneuvojen ja jalankulkijoiden tai polkupyöräilijöiden välisissä yhteenajoissa jalankulkijan tai polkupyöräilijän omaisuus- ja henkilövahinkokorvaukset maksetaan moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta huolimatta siitä, kuka yhteenajon aiheutti. Tästä syystä liikennevahinkotilastossa moottoriajoneuvot esiintyvät aina näiden yhteenajojen aiheuttajina.

Kuviossa 12 on esitetty liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määriä. Tilasto kuvaa taulukon 2 mukaisesti melko hyvin kaikkien onnettomuuksien määrää, joissa osallisena on ollut vähintään yksi moottoriajoneuvo. Vahinkojen määrä on kokonaisuudessaan laskenut vertailujaksosta ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen aikaan keskimäärin yli 9 000 tapausta vuodessa eli 9 %. Henkilövahinkojen määrä on laskenut eniten, jopa 17 %.

Kuvio 12. Liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määrä vuosina 2016–2023 eriteltynä omaisuus- ja henkilövahinkoihin. Lähde: Rätty et al. 2024.



OTIn tehtäviin kuuluu myös koordinoida liikenneonnettomuuksien tutkintaa tekevien tutkijalautakuntien toimintaa. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat lähes kaikki kuolemaan johtaneet tie- ja maastoliikenneonnettomuudet. Lisäksi lautakunnat tutkivat projektiluonteisesti sekä vakaviin loukkaantumisiin että aineellisiin vahinkoihin johtaneita onnettomuuksia tiettyjen erityiskysymysten selvittämiseksi. Onnettomuuksia tutkitaan kaikkiaan noin 350–400 vuosittain. OTI laatii vuosittain tutkijalautakunta-aineistoista vuosiraportteja, joissa on kootusti tietoa monista eri näkökulmista. OTIn aineistoissa pääaiheuttajalla tarkoitetaan onnettomuuden osallista, jolla liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta arvioi olleen merkittävämpi vaikutus onnettomuuden syntymiseen kuin muilla osallisilla.

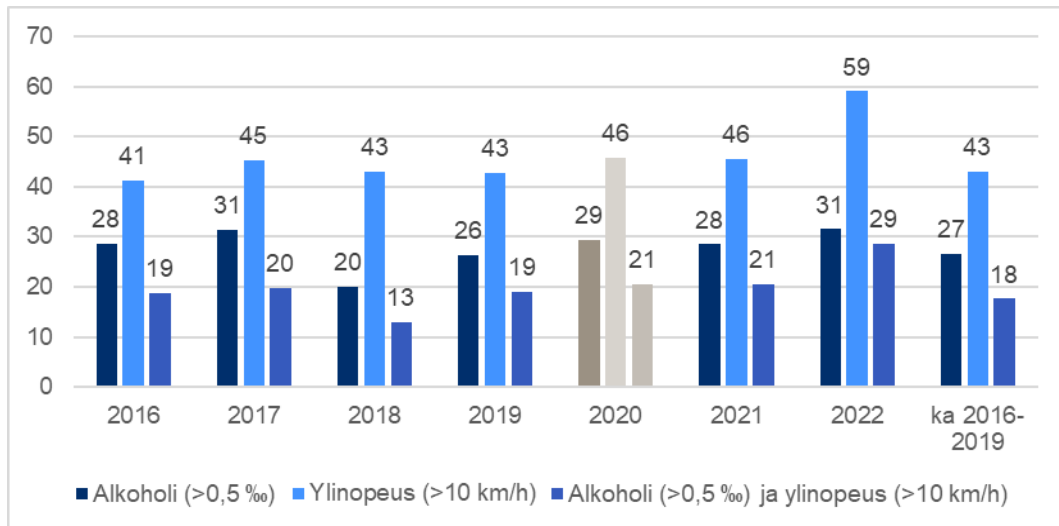
OTIn vuosiraportin 2023 mukaan tutkijalautakuntien tutkimien kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä on laskenut vuoden 2004 vajaasta 250 onnettomuudesta vuoden 2023 tutkittuun 121 onnettomuuteen. OTI määrittelee moottoriajoneuvo-onnettomuudeksi onnettomuuden, jossa ei ole mukana jalankulkijoita tai pyöräilijöitä. Alkoholarittijuoppojen osuus moottoriajoneuvo-onnettomuuksien pääaiheuttajista on ollut muutamia poikkeusvuosia lukuun ottamatta tarkastelujakson ajan noin 30 %. Ylinopeutta ajaneiden pääaiheuttajien osuus on vaihdellut tarkastelujakson aikana pääsääntöisesti välillä 40–50 %. Vuonna 2022 ylinopeutta ajaneiden osuus nousi

poikkeuksellisen korkeaksi eli 59 prosenttiin, mutta vuonna 2023 se oli taas lähempänä keskiarvoa.

Tutkittujen jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien määrä on vähentynyt hiitaasti viime vuosina. Viimeisen kymmenen vuoden aikana tutkijalautakunta arvioi pyöräilijän onnettomuuden pääaiheuttajaksi keskimäärin 62 prosentissa tutkituista pyöräilyonnettomuuksista. Viimeisen kymmenen vuoden aikana jalankulkija oli onnettomuuden pääaiheuttajana keskimäärin 42 prosentissa jalankulkuonnettomuuksista. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa vuosina 2014–2023 mukana olleista jalankulkijoista keskimäärin 22 % ja pyöräilijöistä 21 % oli onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena (0,5 ‰ tai enemmän). Kuolemaan johtaneita jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia jää tutkinnan ulkopuolelle enemmän kuin moottoriajoneuvo-onnettomuuksia, joten tiedot näiden onnettomuuksien ominaisuuksista eivät ole kattavia.

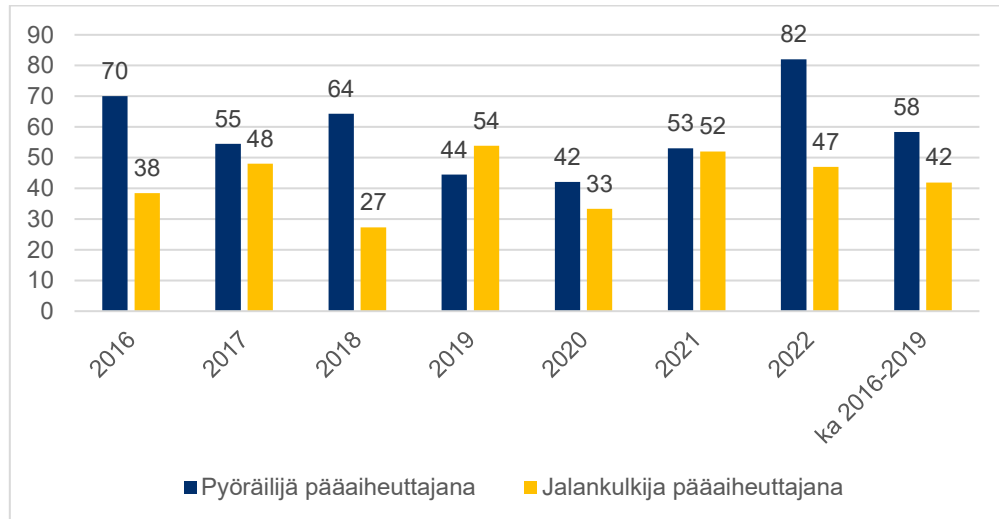
Kuviossa 13 on esitetty kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosilta 2016–2023, joissa pääaiheuttajat ovat olleet alkoholin vaikutuksen alaisena (0,5 ‰ tai enemmän) tai ajaneet ylinopeutta vähintään 10 km/h yli tiekohtaisen rajoituksen. Alkoholia ja ylinopeutta esittävät kuvaajat ovat riippumattomia muista tekijöistä. Esimerkiksi kuvaajaan 'alkoholi' sisältyvät kaikki alkoholirattijuopot ja kuvaajaan 'ylinopeus' kaikki ylinopeutta ajaneet pääaiheuttajat. Alkoholia ja ylinopeutta esittävä kuvaaja sisältää puolestaan ne kuljettajat, jotka olivat sekä alkoholin vaikutuksen alaisia että ajoivat ylinopeutta. Sama kuljettaja voi sisältyä yhteen tai useampaan kuvaajaan, joten kuvaajia ei voi laskea yhteen. Vertailtaessa jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että nousussa ovat etenkin onnettomuudet, joissa pääaiheuttaja on käyttänyt sekä alkoholia että ajanut ylinopeutta (+ 23 %). Pelkkien ylinopeustapauksienkin osuus on kasvanut 16 %. Erityisesti vuonna 2022 tapauksien määrä on ollut merkittävä.

Kuvio 13. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2016–2023 tutkimat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet, joissa pääaiheuttajana olleet kuljettajat ovat olleet alkoholin vaikutuksen alaisena tai ajaneet ylinopeutta. Lähde: Sihvola 2024.



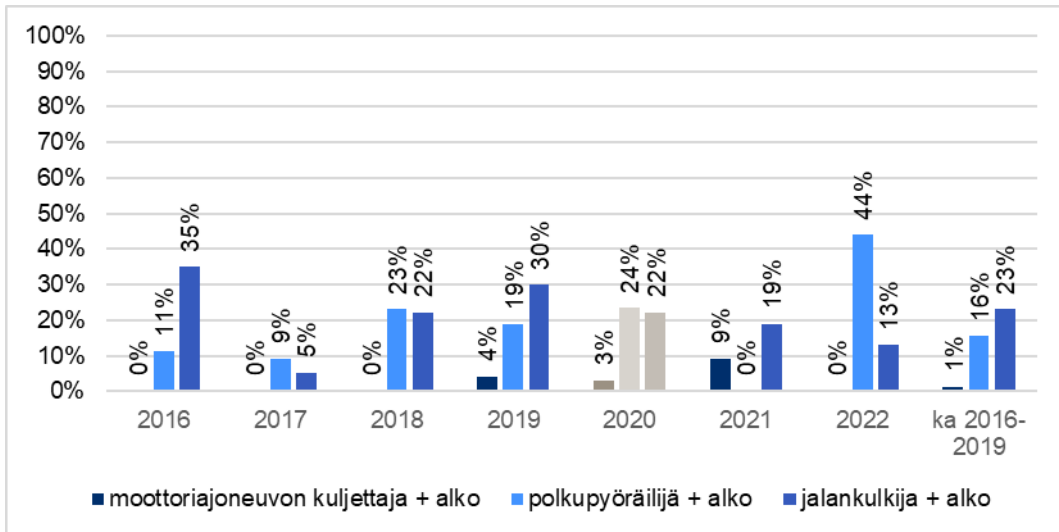
Kuviossa 14 on esitetty kuolemaan johtaneiden jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien pääaiheuttajana olleiden polkupyöräilijöiden osuus polkupyöräonnettomuuksista ja pääaiheuttajana olleiden jalankulkijoiden osuus jalankulkuonnettomuuksista. Kuvio sisältää polkupyöräilijöiden osalta yhteenajojen lisäksi myös pyöräilijöiden yksittäisonnettomuudet. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että pyöräilijän osuus pääaiheuttajana on kasvanut 16 % ja jalankulkijan osuus pääaiheuttajana on kasvanut 18 %. Molemmassa osuoksissa vuotuinen vaihtelu on kuitenkin suurta. Pyöräilijöiden osuus pyöräilyonnettomuuksien pääaiheuttajista on ollut vuonna 2022 suurimmillaan koskaan mittaushistorian aikana (2006–2023) eli jopa 82 %.

Kuvio 14. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2016–2023 tutkitut jalankulkijan ja pyöräilijän kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet: Pääaiheuttajana olleiden polkupyöräilijöiden prosenttiosuus polkupyöräonnettomuuksissa ja pääaiheuttajana olleiden jalankulkijoiden prosenttiosuus jalankulkuonnettomuuksissa. Lähde. Sihvola 2024.



Kuviossa 15 on esitetty alkoholin rooli jalankulkijan tai pyöräilijän kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa. Mukana ovat vain tapaukset, joissa alkoholin määrä jollain osallisella on yli 0,5 ‰. Tilastoissa on hyvin paljon vaihtelua myös pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna, mutta suurimmassa osassa moottoriajoneuvon kuljettaja ei ole ollut alkoholin vaikutuksen alaisena onnettomuustilanteessa. Sen sijaan pyöräilijöiden osuus on vuonna 2022 ollut mitaushistorian suurin (44 %). Keskiarvojen laskeminen ei ole hyödyllistä, kun vaihtelu on erittäin suurta.

Kuvio 15. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2016–2023 tutkimissa jalankulkijan tai pyöräilijän kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa osallisena olleiden alkoholin vaikutuksen alaisuus (raja 0,5 ‰) prosenttiosuksina ko. ryhmän onnettomuuksien kokonaismäärästä. Lähde. Sihvola 2024.

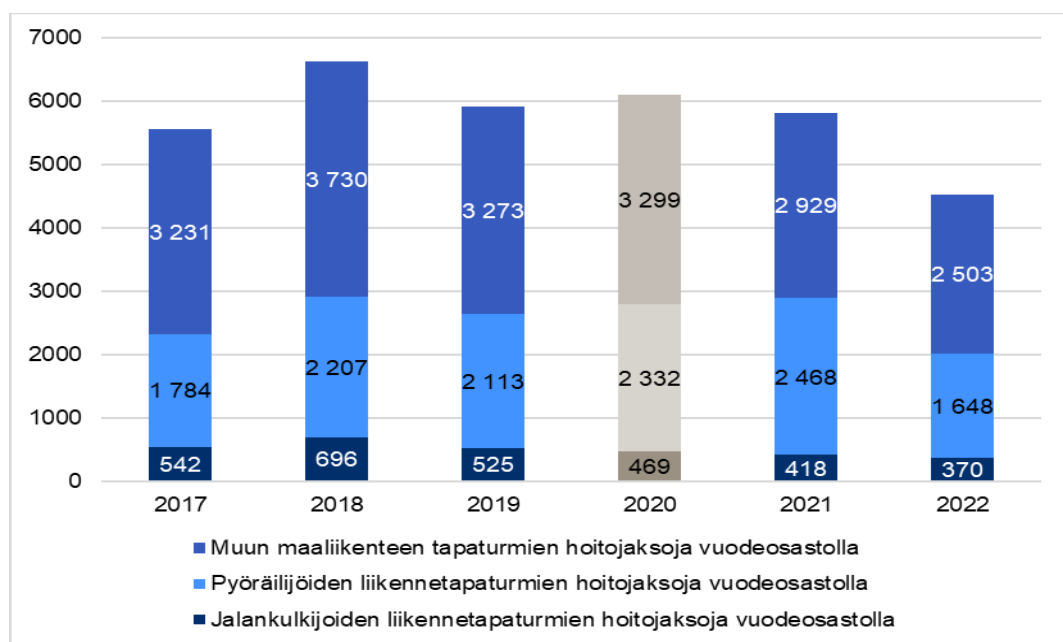


Sosiaali- ja terveydenhuollon hoitoilmoitusrekistereihin kootaan tietoja sosiaali- ja terveydenhuollon laitos- ja vuodeosastohoidon hoitojaksoista (ml. päiväkirurgia), julkisen erikoissairaanhoidon sekä julkisen perusterveydenhuollon avohoitokäynneistä. Tilastoon eivät sisälly perusterveydenhoidon tai työterveydenhoidon käynnit. Tilaston perusjoukko muodostuu kaikista niistä henkilöistä, jotka ovat olleet erikoissairaanhoidon vuodeosastohoidossa tai käyneet julkisen erikoissairaanhoidon avohoidossa vuoden aikana. Aineistoon on poimittu kaikki erikoissairaanhoidon hoitojaksot ja käynnit, joissa päädiagnoosina on vamma tai myrkytys (S00–T98) ja ulkoinen syy on tapaturma (V00–X59, Y85–Y86) sekä myös sellaiset vammakoodit, joista ulkoinen syy puuttuu kokonaan. Vuodesta 2018 alkaen tilastoinnissa on käytetty ensimmäistä kirjattua ulkoista syytä sekä tapaturmatyyppiä. Tapaturmien luokittelussa käytetään ICD-10-tautiluokitusta.

Kuviossa 16 on esitetty liikennetapaturmien hoitojaksojen määriä vuodeosastolla. Kuviossa on esitetty tilastot vuosilta 2017–2022, sillä tilastointi on muuttunut, ja vuodesta 2017 alkaen mukana on vain vuodeosaston hoitojaksot, mutta ei päiväkirurgiaa. Aiemmat luvut eivät siis ole vertailukelpoisia, eikä niitä tässä esitetä. Vertailtaessa jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että hoitojaksojen määrä on kokonaisuutena laskussa (– 14 %), mutta pyöräilijöiden hoitojaksojen määrä on pysynyt suunnilleen ennallaan. Vuonna 2022 vuodeosastolla hoidettujen jalankulkijoiden keskimääräinen hoitoaika oli 8,2 vrk ja pyöräilijöiden 4,1 vrk. Muut maaliikenteen tapaturmat käsittävät kaikki moottoriajoneuvolla tapahtuneet onnettomuudet tie- tai maastoliikenteessä. Tilastot eivät sisällä vesi- tai ilmaliikenteen tapaturmia.

Jalankulkijoiden onnettomuuksissa ei ole mukana kaatumistapaturmia. Kaatumisiin liittyen erityistapauksena mainittakoon, että jää- tai lumikelillä tapahtuneiden kaatumisista johtuneiden hoitajaksojen määrä on pudonnut vuodesta 2017 vuoteen 2022 jopa 22 %.

Kuvio 16. Liikennetapaturmien hoitajaksojen määrät vuodeosastolla.
Lähde. Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus 2023.

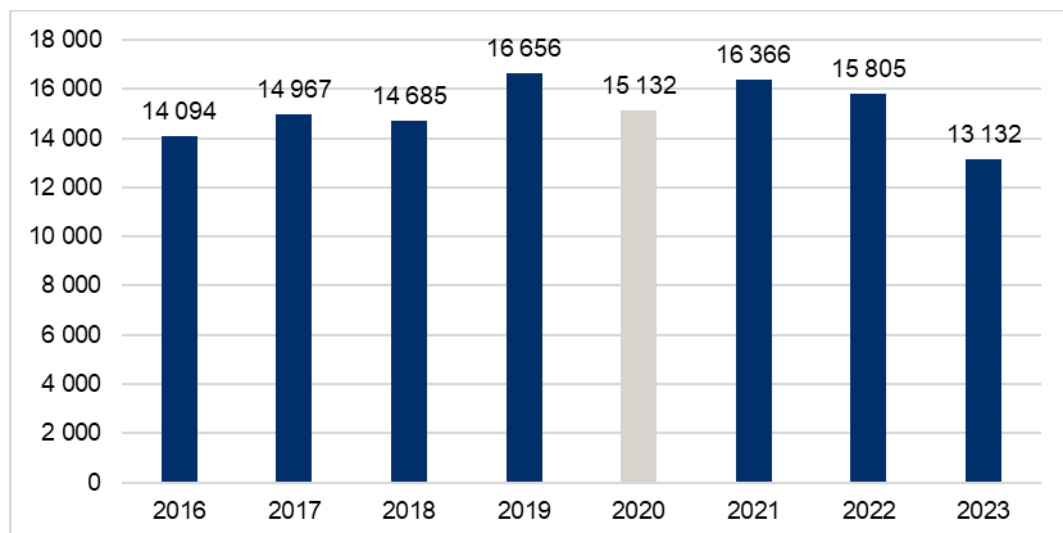


Suomen pelastustoimen järjestämisestä vastaavat 20 hyvinvointialuetta sekä Helsingin kaupunki. Ahvenanmaalla on oma maakunnallinen lainsäädäntönsä pelastustoimesta, ja niitä koskevat tiedot eivät ole mukana pelastuslaitoksen tilastoissa, jotka perustuvat Pelastustoimen resurssi- ja onnettomuustilastojärjestelmän (Pronto) tietoihin. Pronto-aineisto muodostuu hyvinvointialueiden pelastuslaitosten ylläpitämistä toimenpide- ja resurssirekistereistä. Pelastustoimen tilastossa hälytystehtävillä tarkoitetaan niitä pelastustoimen tehtäviä, joihin pelastuslaitos on saanut hälytyksen hätäkeskuksesta. Mukana ei ole ensihoitotehtäviä eikä tehtäviä, joita palokunnat ovat suorittaneet ilman hätäkeskuksen hälytystä.

Kuviossa 17 on esitetty pelastuslaitoksen tietoon tulleiden tieliikenneonnettomuuksien kokonaismäärä vuosilta 2016–2023. Pronto-järjestelmässä on tieto onnettomuudessa kuolleista ja loukkaantumisen vakavuudesta, mutta tieto

perustuu pelastushenkilöstön paikan päällä tekemään arvioon, eikä ole siksi vertailukelpoinen poliisin ja hoitoilmoitusrekisterin tietojen kanssa. Tästä syystä tässä selvityksessä on keskitytty vain onnettomuuksien kokonaismäärän kehitykseen. Luvuissa ovat mukana myös tasoristeysonnettomuudet, mutta ei maastoliikenneonnettomuuksia. Pelastuslaitoksen tiedossa olevien tieliikenteen onnettomuuksien määrä on pysynyt keskimäärin samana ennen vuotta 2020 ja sen jälkeen.

Kuvio 17. Tieliikenneonnettomuuksien (ml. tasoristeysonnettomuudet) kokonaismäärä vuosina 2016–2023. Lähde. Tilastokeskus 2024b.



2.3 Liikennetrikokset ja niiden seuraamukset

Liikenneturvallisuustilanteen kehityksessä voidaan seurata paitsi liikenneonnettomuuksia ja -tapaturmia myös liikenteessä tehtyjä rikoksia ja niiden seuraamuksia. Tilastokeskuksen ylläpitämä tilasto syytetyistä, tuomituista ja rangaistuksista sisältää tietoja käräjä- ja hovioikeuksissa tuomituista rangaistuksista, rangaistukseen tuomitsematta jätetyistä sekä hylätyistä ja rauenneista syytteistä. Käräjä- ja hovioikeuksissa syytettyjen lisäksi tilastossa ovat mukana syyttäjän antamat rangaistusmääräyssakot ja poliisin määräämät sakko- määräykset ja rikesakot. Yleissääntönä on, että henkilö esitetään tilastossa yhtä monta kertaa kuin hänestä on tehty edellä mainittuja ratkaisuja. Toinen keskeinen tilastossa sovellettava esitystapa on niin sanottu päärikos-sääntö.

Sen mukaan kutakin syytettyä tai tuomittua kuvataan ratkaisun ankarimman rangaistuslajin törkeimmällä rikoksella.

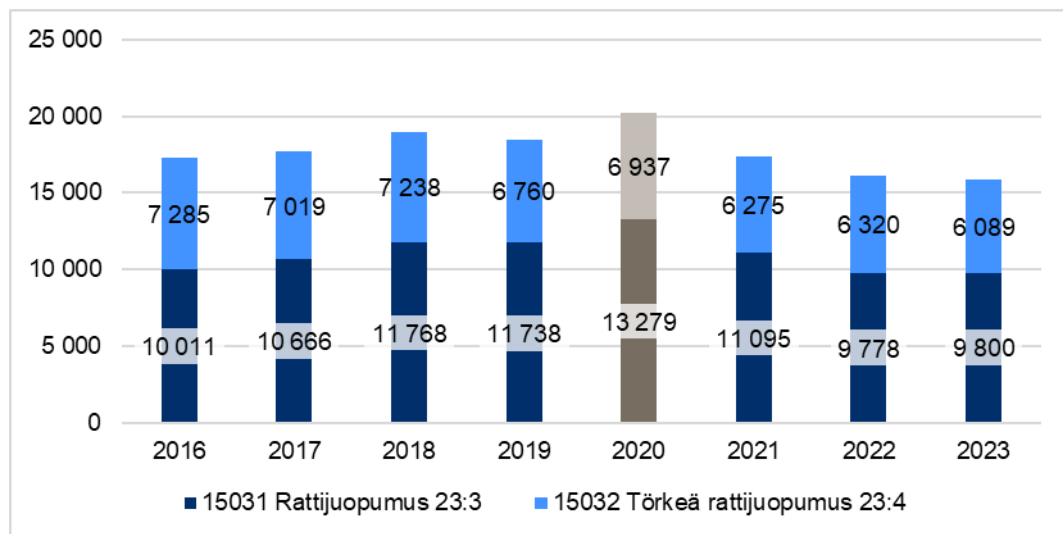
Tiedot saadaan kolmesta eri rekisteristä. Rekistereitä ylläpitää Oikeusrekisterikeskus ja poliisi. Käräjä- ja hovioikeuksien ratkaisut saadaan Rikostuomiosovelluksesta (RITU). Syyttäjän rangaistusmääräykset saadaan oikeusministeriön AIPA-järjestelmästä (1.12.2016 lähtien). Poliisin sakkomääräykset sekä rikesakot saadaan poliisin PATJA-järjestelmästä (1.12.2016 lähtien). Uusi sakkomenettely otettiin käyttöön 1.12.2016. Ennen uutta sakkomenettelyä rangaistusmääräykset tulivat rangaistusmääräysrekisteristä ja rikesakot rikesakkorekisteristä. Tilastorekisterin vaihtumisen vuoksi tässä raportissa verrataan vuosien 2017–2019 tilannetta vuosiin 2021–2023.

Kuvioissa 18–21 on käsitelty poliisiasiaintietojärjestelmään (PATJA) rikoksena talletettuja asioita. Rikos on voinut tulla poliisiin, tullin tai rajavartiolaitoksen tietoon joko ilmoituksena tai muun tutkinnan yhteydessä. Rikos tilastoidaan sille vuodelle, jona se tulee viranomaisten tietoon. Rikoksella tarkoitetaan tekoa, josta lainsäädännössä on säädetty rangaistus. Poliisiin, tullin ja rajavartiolaitoksen tehtävänä on tutkia rikos, suorittaa esitutkinta ja jättää selvitetty rikos syyttäjän harkintaan. Lievemmissä tapauksissa laissa säädetyn perusteiden mukaan rikos jätetään ilmoittamatta syyttäjälle. Aineistossa on käsitelty liikenne rikoksia, joihin lukeutuvat rikoslain (39/1889) 23 luvun mukaisesti liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja sen törkeä muoto, rattijuopumus ja sen törkeä muoto, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle, liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja liikennepako tieliikenteessä. Liikenne rikkomuksista voidaan rangaista myös muutamien muiden lakien mukaisesti.

Kuviossa 18 on esitetty viranomaisten tietoon tulleiden rattijuopumusten ja törkeiden rattijuopumusten määrät vuosilta 2016–2023. Tiedot on koottu Tilastokeskuksen ylläpitämästä rikos- ja pakkokeinotilastosta. Rattijuopumus on kyseessä, jos moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaa niin, että veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,5 promillea tai litrassa uloshengitysilmaa on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia. Rattijuopumusten piiriin kuuluvat myös muiden huumausaineiden kuin alkoholin käyttö. Törkeässä rattijuopumuksessa vastaavat määrät ovat 1,2 promillea ja 0,53 milligrammaa. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että rattijuopumusten määrä on vähentynyt 7 % ja törkeiden rattijuopumusten määrä on vähentynyt

jopa 12 %. Alkoholien ja muiden huumaavien aineiden yhteiskäyttö on kuitenkin perustapauksissa noussut jopa 28 % ja törkeissäkin tapauksissa 23 %.

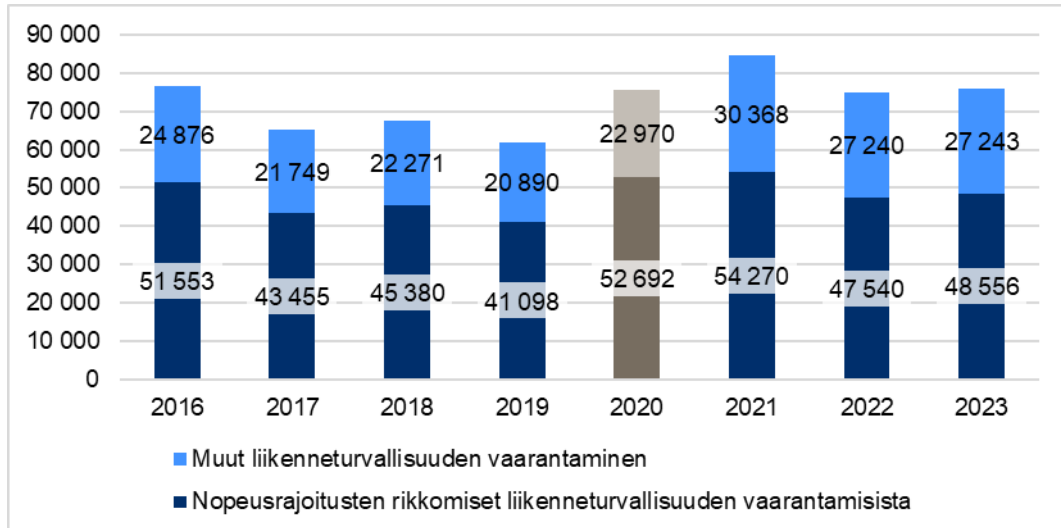
Kuvio 18. Viranomaisten tietoon tulleet rattijuopumukset (RL 23:3) ja törkeät rattijuopumukset (RL 23:4) vuosina 2016–2023. Lähde: Tilastokeskus 2024d.



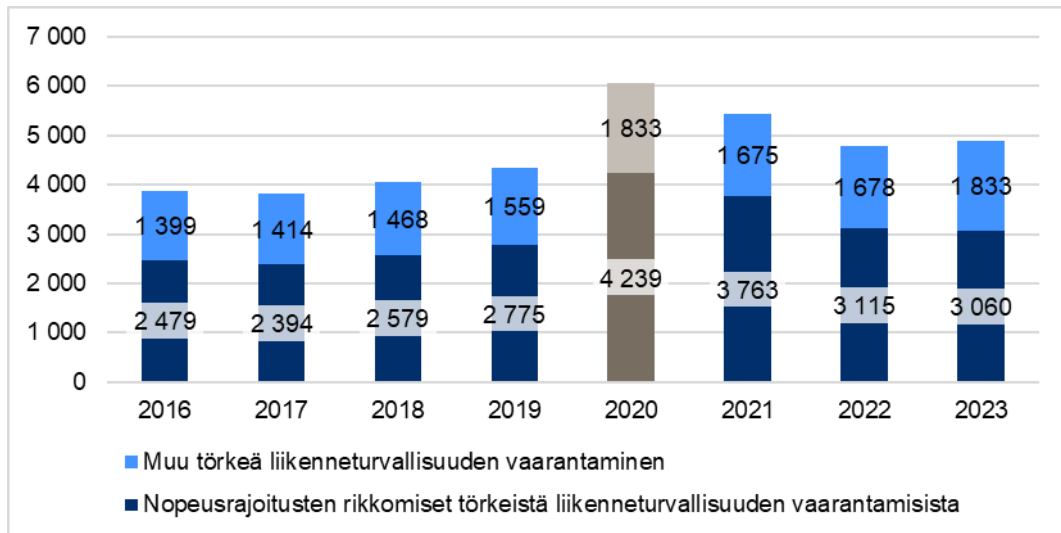
Kuvioissa 19 ja 20 on esitetty viranomaisten tietoon tulleet liikenneturvallisuuden vaarantamiset ja törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset. Liikenneturvallisuuden vaarantamiseen sisältyy myös liikennepakojen määrä. Vuosittain on esitetty erikseen nopeusrajoitusten rikkomiset sekä muut liikenneturvallisuuden vaarantamiset. Liikenneturvallisuutta on rikottu tarkasteluajanjaksolla eniten vuonna 2021, jolloin poliisin tietoon on tullut noin 84 600 liikenneturvallisuuden vaarantamista. Näistä 61 % on johtunut nopeusrajoitusten rikkomisesta. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että liikenneturvallisuuden vaarantamiset ovat nousseet 16 % ja törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset ovat nousseet jopa 26 %. Nopeusrajoitusten rikkomisten määrä on noussut perustasolla samalla vertailujaksolla 10 %, ja törkeät nopeusrajoituksen rikkomiset ovat nousseet jopa 30 %. Tilastoon vaikuttavat mm. mahdolliset muutokset rikosten ja rikkomusten rajanvedossa.

Kuvio 19. Viranomaisten tietoon tulleet liikenneturvallisuuden vaarantamiset vuosina 2016–2023. Kaaviossa on esitetty nopeusrajoitusten rikkomiset

liikenneturvallisuuden vaarantamisista sekä muut liikenneturvallisuuden vaarantamiset. Lähde: Tilastokeskus 2024d.



Kuvio 20. Viranomaisten tietoon tulleet törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset vuosina 2016–2023. Kaaviossa on esitetty nopeusrajoitusten rikkomiset ja muut liikenneturvallisuuden vaarantamiset erikseen. Lähde: Tilastokeskus 2024d.



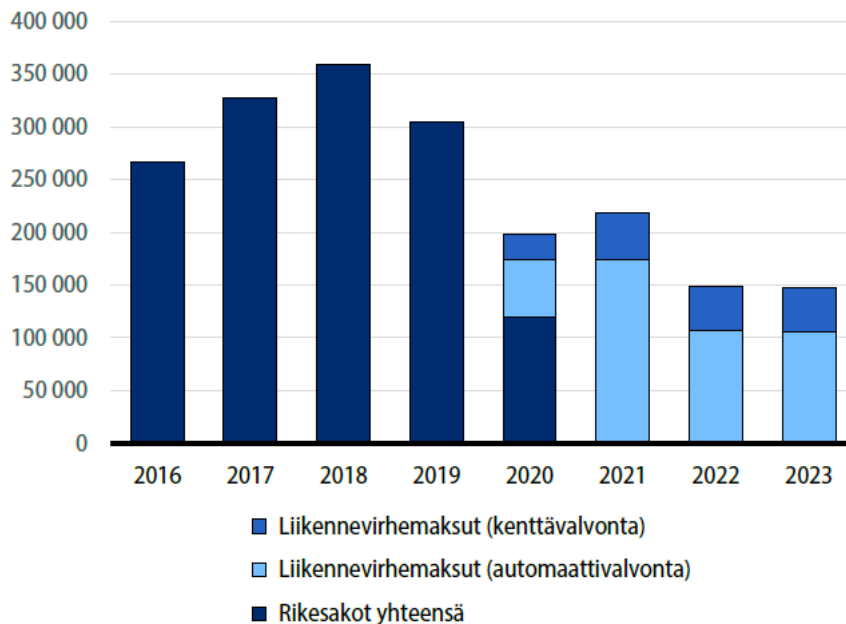
Liikennevirhemaksu on tieliikenteen maksuseuraamus, joka voidaan määrätä seuraamukseksi tieliikennelain kokonaisuudistuksen (2020) jälkeen erikseen sanktioiduksi säädettyistä liikennesanktioista. Liikennevirhemaksu korvasi pääosin rikesakon, joka oli erilaisten vähäisten liikennesanktioiden rangaistuksena 1980-luvun alusta alkaen. Rikesakkoa voidaan kuitenkin edelleen määrätä tietyistä muista rikkomuksista mm. kalastuslain, järjestyksin, jätelain ja alkoholilain perusteella. Liikennevirhemaksun suuruus on rikkomuksen laadusta riippuen 20–200 euron suuruinen. Jos liikennevirhemaksu määrätään useammasta kuin yhdestä rikkomuksesta, korotetaan teosta seuraavaa ankaraa liikennevirhemaksua 40 eurolla.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä tieliikennelain (729/2018) lisäksi seuraamukseksi ajoneuvolaissa (1090/2002), ajokorttilaissa (386/2011), liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017), vesiliikennelaissa (782/2019) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) säädettyistä rikkomuksista. Liikennevirhemaksu voidaan määrätä esimerkiksi silloin, jos kuljettajalla ei ole mukana laissa säädettyjä valvonta-asiakirjoja, ammattipätevyysdistusta, yhteisölupaa taikka ajokorttia.

Rikesakkojen ja liikennevirhemaksujen määrän kehitystä vuosina 2016–2023 on kuvattu kuviossa 21, joka perustuu rikesakkojen osalta Tilastokeskuksen

tilastoihin syytetyistä, tuomituista ja rangaistuksista sekä liikennevirhemaksujen osalta poliisin Polstat-järjestelmään. Tilastoista ei voida yksiselitteisesti rajata vain liikennevirhemaksua vastaavia rikesakkoon johtaneita rikkeitä, minkä vuoksi rikesakkoja näkyy myös vuodesta 2020 alkaen. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että maksuseuraamusten määrä on pudonnut 46 %. Automaattivalvonnasta määrättyjen liikennevirhemaksujen osuus kaikista liikennevirhemaksuista on yhteensä 62 %.

Kuvio 21. Rikesakkojen ja liikennevirhemaksujen lukumäärät vuosina 2016–2023. Lähde: Tilastokeskus 2024c, Poliisihallitus 2024.



Liikennevirhemaksuista 94 % määrättiin tieliikennelain perusteella, vajaat 6 % ajoneuvolain perusteella ja noin puoli prosenttia muiden lakien perusteella. Taulukossa 3 on esitetty yleisimpiä syitä liikennevirhemaksujen määräämiselle vuonna 2023. Tiedot perustuvat Polstat-järjestelmässä kirjattuun tietoon liikennevirhemaksun perusteena olleesta lainkohdasta. Rikesakoista ei ole saatavilla vastaavaa jakaumaa, mutta Polstat-järjestelmän mukaan vuosina 2016–2023 kenttävalvonnassa määrättyistä rikesakoista 72 % liittyi liikenneriikkomuksiin, 27 % ajoneuvorikkomuksiin ja loput alle prosentti muihin rikkomuksiin.

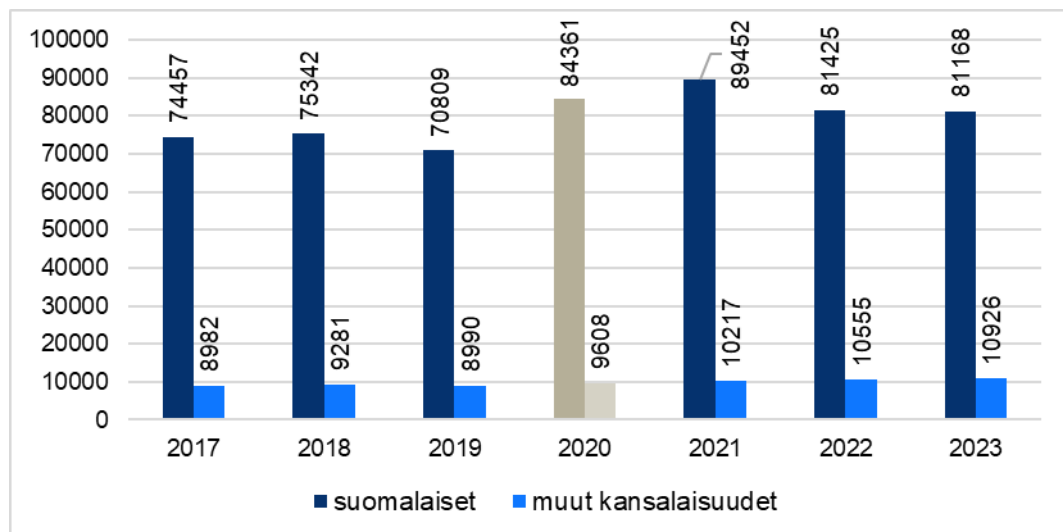
Taulukko 2. Yleisimpiä syitä liikennevirhemaksun määräämiselle vuonna 2023. Prosenttiosuudet kuvaavat rikkomuksesta määrättyjen maksujen osuutta kaikista liikennevirhemaksuista vuosina 2020–2023. Lähde: Poliisihallitus 2024.

45 %	Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ylitti liikenteenohjauslaitteella osoitetun suurimman sallitun nopeuden 1–10 km/h. 20–60 km/h ja 70–120 km/h nopeusrajoitusalueet on laskettu tässä yhteen.
23 %	Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ylitti liikenteenohjauslaitteella osoitetun suurimman sallitun nopeuden 11–15 km/h. 20–60 km/h ja 70–120 km/h nopeusrajoitusalueet on laskettu tässä yhteen.
13 %	Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ylitti liikenteenohjauslaitteella osoitetun suurimman sallitun nopeuden 16–20 km/h. 20–60 km/h ja 70–120 km/h nopeusrajoitusalueet on laskettu tässä yhteen.
5,6 %	Kaikki ajoneuvolaista johtuvat rikkomukset, mm. määräaikaikatsastamattoman ajoneuvon kuljettaminen, määräysten vastaisen ajoneuvon kuljettaminen tai määräysten vastaisen mopon kuljettaminen (yhteensä 38 eri rikkomustyyppiä).
3,8 %	Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja käytti viestintävälinettä ajon aikana siten, että piti sitä kädessään.
3,7 %	Ajoneuvon kuljettaja ei käyttänyt ajon aikana turvavyötä.

Kuviossa 22 on esitetty oikeudessa tuomitut, rangaistusmääräyssidot ja rikessakot yhteenlaskettuna. Tilastossa ei ole mukana automaattivalvonnan ehdollisia rikessakkoja eikä liikennevirhemaksuja. Yhteensä liikenneriikoksia tehtiin

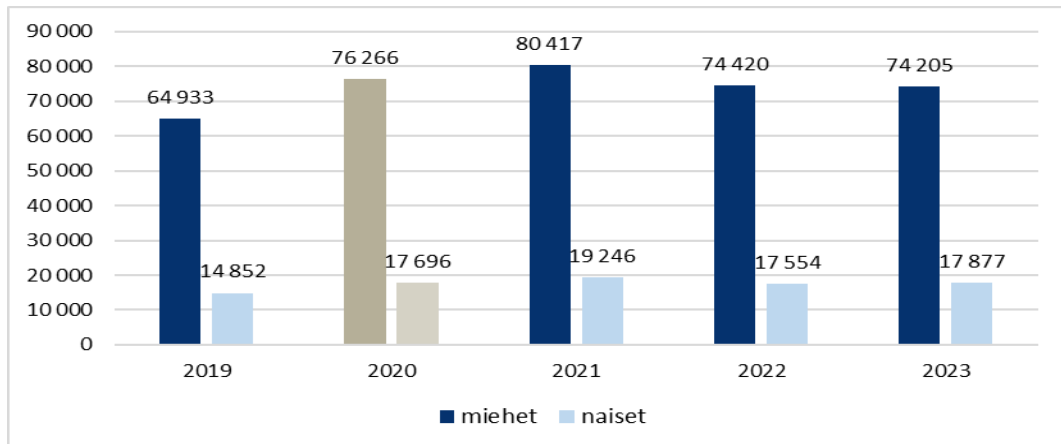
vuonna 2023 noin 92 000 kappaletta, joista 88 prosentissa tekijä oli kansalaisuudeltaan suomalainen. Muut kuin Suomen kansalaiset olivat tekijöinä noin 12 prosentissa liikenne rikoksista. Jakauma on pysynyt tarkastelu vuosien aikana lähes samana, vaikka rikosten määrässä on ollut muutoksia. Kaikkiaan liikenne rikoksista tuomittujen ja sakkojen vuotuinen määrä on kasvanut 14 %, kun verrataan jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon. Muiden kuin suomalaisten osalta määrä on kasvanut 16 %.

Kuvio 22. Oikeudessa liikenne rikoksista tuomitut, rangaistus määräy ssa k o t ja rikesakot yhteensä vuosina 2017–2023 jaoteltuna suomalaisten ja muiden kansalaisuuksien tekemiin rikoksiin. Mukana ei ole automaattivalvonnan rikesakkoja. Lähde: Tilastokeskus 2024c.



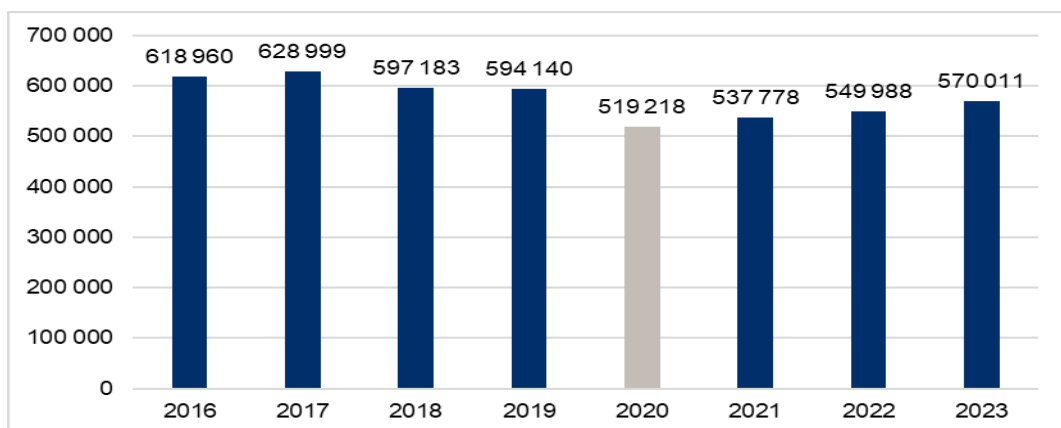
Kuviossa 23 on esitetty oikeudessa liikenne rikoksista tuomitut, rangaistus- ja sakkomääräykset ja rikesakot yhteensä jaoteltuna sukupuolittain. Tilastossa ei ole mukana automaattivalvonnan ehdollisia rikesakkoja eikä ehdollisia liikennevirhemaksuja. Tilasto on saatavilla vain vuosille 2019–2023. Aineistosta nähdään, että valtaosa liikenne rikoksista on miesten tekemiä. Vuonna 2023 tekijänä oli mies 81 prosentissa liikenne rikoksista ja nainen loppuissa 19 prosentissa. Jakauma on pysynyt tarkastelu vuosien aikana samana. Vuosina 2019–2020 miehet olivat tekijöinä 69 prosentissa rikesakoista ja naiset loppuissa 31 prosentissa.

Kuvio 23. Oikeudessa liikenne rikoksista tuomitut, rangaistus määräyssakot ja rikesakot yhteensä vuosina 2019–2023 jaoteltuna sukupuolen mukaan. Mukana ei ole automaattivalvonnan rikesakkoja. Lähde: Tilastokeskus 2024c.



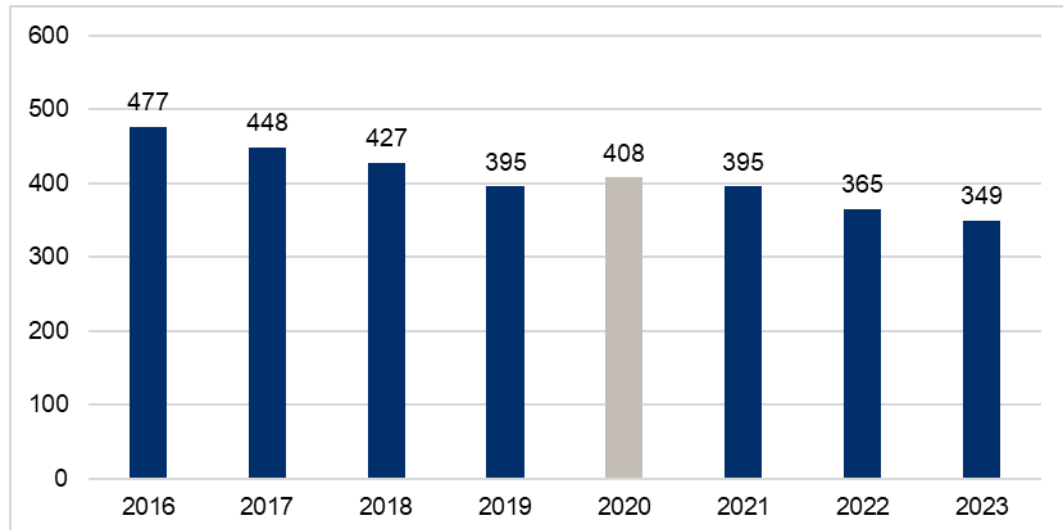
Kuviossa 24 on kuvattu pysäköintivirhemaksujen lukumäärän ja tulojen kehitys. Tilasto muodostetaan PATJA-järjestelmään rikoksena kirjatuista asioista. Pysäköintivirhemaksut sisältävät sekä kunnallisten pysäköinninvalvojen että poliisin kirjaamat pysäköintivirhemaksut. Tilastossa ei ole mukana yksityisten pysäköinninvalvontayritysten keräämiä maksuja. Ne ovat yksityisoikeudellisia valvontamaksuja, jotka perustuvat auton pysäköijän ja alueella toimivan pysäköinninvalvontayrityksen väliseen sopimukseen. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että pysäköintivirhemaksujen määrä on laskenut 9 % ja niistä saatavien tulojen määrä on laskenut 8 %.

Kuvio 24. Pysäköintivirhemaksut vuosina 2016–2023. Mukana ovat sekä kunnalliset että poliisin määräämät pysäköintivirhemaksut. Mukana ei ole yksityisten pysäköinninvalvojen määräämiä valvontamaksuja. Lähde: Tilastokeskus 2024d.



Poliisin tietoon tulleiden liikennerikosten määrään sekä liikenneturvallisuustilastoissa tarkasteltuihin poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien määrään vaikuttaa osaltaan poliisin suorittaman liikennevalvonnan määrä. Kuviossa 25 on esitetty poliisin työaikajärjestelmään kirjattujen tietojen pohjalta poliisin tieliikenteen kenttävalvontaan eli niin sanottuun perinteiseen valvontaan käytetty työaika henkilövuosina. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että tieliikenteen kenttävalvontaan käytetty työaika on vähentynyt 15 %. Vuosina 2016–2019 käytettiin vuodessa keskimäärin 437 henkilötyövuotta kenttävalvontaan, kun vuosina 2021–2023 kenttävalvontaa tehtiin keskimäärin 370 henkilötyövuotta vuodessa. Vähentynyt kenttävalvonnan määrä voi vaikuttaa siten, että tehtävistä liikennerikoksista jäädyään vähemmän kiinni ja toisaalta liikenneonnettomuuspaikoilla ehditään käymään vähemmän.

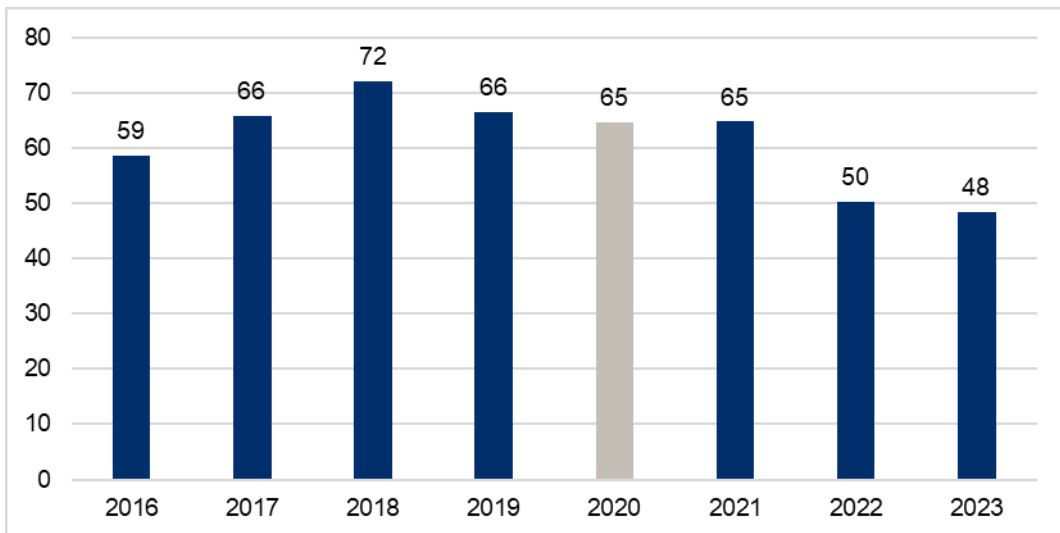
Kuvio 25. Tieliikenteen kenttävalvontaan (perinteinen valvonta) käytetty työaika henkilötyövuosina (htv) vuosina 2016–2023. Lähde: Poliisihallitus 2024.



Tieliikenteen valvontaa tehdään myös automaattivalvonnalla. Kuviossa 26 on esitetty tieliikenteen automaattivalvontaan käytetty työaika henkilötyövuosina. Työaikaan lukeutuvat sekä automaattivalvonta-autoilla tehty valvonta että automaattivalvontaan liittyvä toimistotyö kuten automaattivalvonnan seuraamusten käsittely järjestelmissä. Luvuissa ei ole mukana kiinteiden automaattisten valvontapisteiden (”peltipoliisit”) päälläoloa. Automaattivalvontaan käytetty työaika on laskenut vuodesta 2018 alkaen. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta

2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että automaattivalvontaan käytetty työaika on vähentynyt 17 %. Vuosina 2016–2019 käytettiin automaattivalvontaan vuodessa keskimäärin 66 henkilötyövuotta, kun vuosina 2021–2023 automaattivalvontaa tehtiin keskimäärin 54 henkilötyövuotta vuodessa.

Kuvio 26. Tieliikenteen automaattivalvontaan käytetty työaika henkilötyövuosina (htv) vuosina 2016–2023. Työaikaan lukeutuvat sekä automaattivalvonta-autoilla tehty valvonta että automaattivalvontaan liittyvä toimistotyö. Lähde: Poliisihallitus 2024.

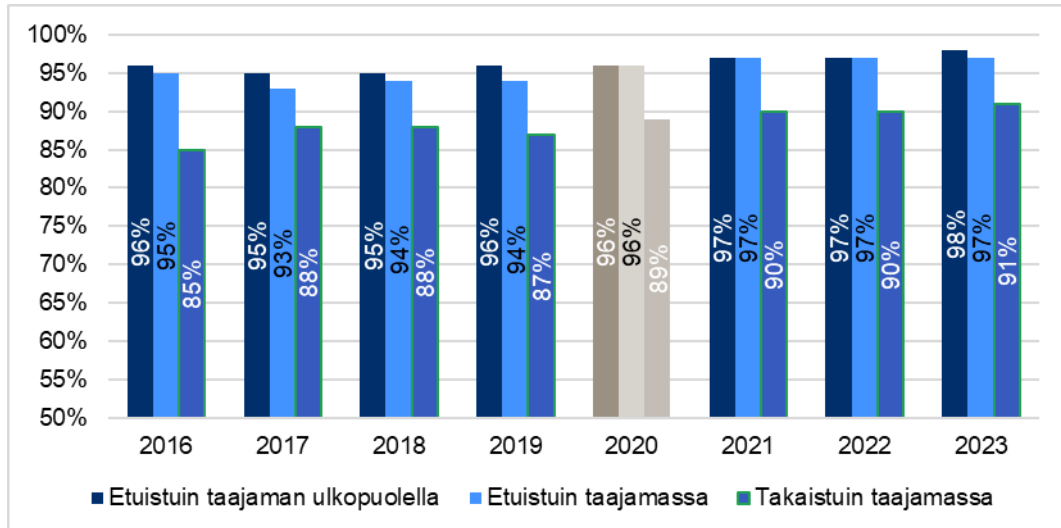


2.4 Liikennekäyttäytyminen

Liikenneturva seuraa vuosittaisissa liikenteen seurannoissaan tienkäyttäjien liikennekäyttäytymistä ja turvalaitteiden käyttöä. Tiedot kerätään säännöllisin väliajoin samoilla menetelmillä ja samoissa tutkimuspaikoissa. Vakioitujen seurantatapojen ansiosta tulokset kertovat liikennekäyttäytymisen muutoksista. Lisäksi liikennekäyttäytymiseen liittyviä asioita on nostettu esille Vias tutkimuslaitoksen toteuttaman kansainvälisen ESRA-kyselytutkimuksen tuloksista (E-Survey of Road Users' Attitudes). Kyseessä on osallistuvien maiden aikuisväestöä koskeva edustava otostutkimus, jossa kysytään vastaajien näkemyksiä heidän käyttäytymisestään liikenteessä. Tulokset ovat vertailukelpoisia maiden kesken. Kysely on toteutettu vuosina 2015, 2019 ja 2023 (ESRA1, ESRA2 ja ESRA3).

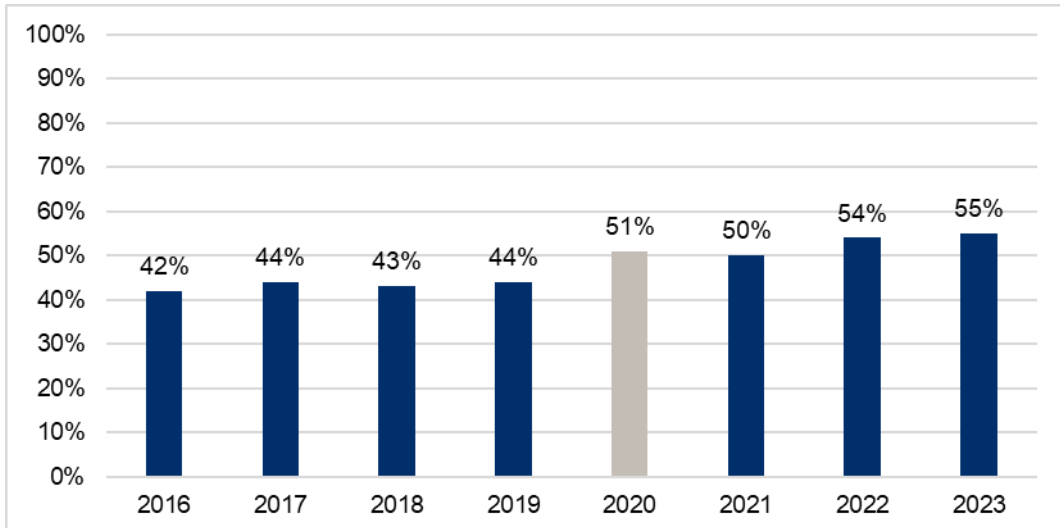
Kuviossa 27 on esitetty turvavyötä käyttäneiden osuus henkilöauton etuistuimella taajaman ulkopuolella ja taajamassa sekä takaistuimella taajamassa. Turvavyön käyttö on ollut henkilöautoissa pakollista etuistuimilla vuodesta 1975 ja takaistuimilla vuodesta 1987. Turvavyötä käyttävien osuus henkilöautossa on kasvanut tarkasteluajanjaksolla. Vuonna 2023 turvavyötä käytti etupenkillä 97 % ihmisistä taajama-alueella ja 98 % taajaman ulkopuolella. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että turvavyön käyttö etuistuimella taajamassa on noussut 3,2 % ja taajaman ulkopuolella 1,9 %. Turvavyön käyttö on hieman yleisempää taajamien ulkopuolella kuin taajamissa. Lisäksi turvavyön käyttö on yleisempää etu- kuin takapenkillä. Takapenkillä käyttöaste oli vuonna 2023 taajamissa 91 %. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että turvavyön käyttöaste takapenkillä on kasvanut 3,8 %. Turvavyön käyttö on vuonna 2023 toteutetun ESRA3-kyselytutkimuksen mukaan Suomessa etupenkillä Euroopan keskiarvon tasolla. ESRA-tutkimuksen mukaan 17 % kertoo ajaneensa ilman turvavyötä viimeisen 30 päivän aikana, 15 % matkustaneensa etupenkillä ilman turvavyötä ja 25 % takapenkillä. Itsearvioinneissa ilman turvavyötä ajaminen vaikuttaa olevan yleisempää, mutta satunnainen havainto ilman turvavyötä ajamisesta on eri asia kuin ilman turvavyötä ajaminen kuukauden aikana.

Kuvio 27. Turvavyötä käyttävien osuus henkilöautossa vuosina 2016–2023. Lähde: Liikenneturva 2023.



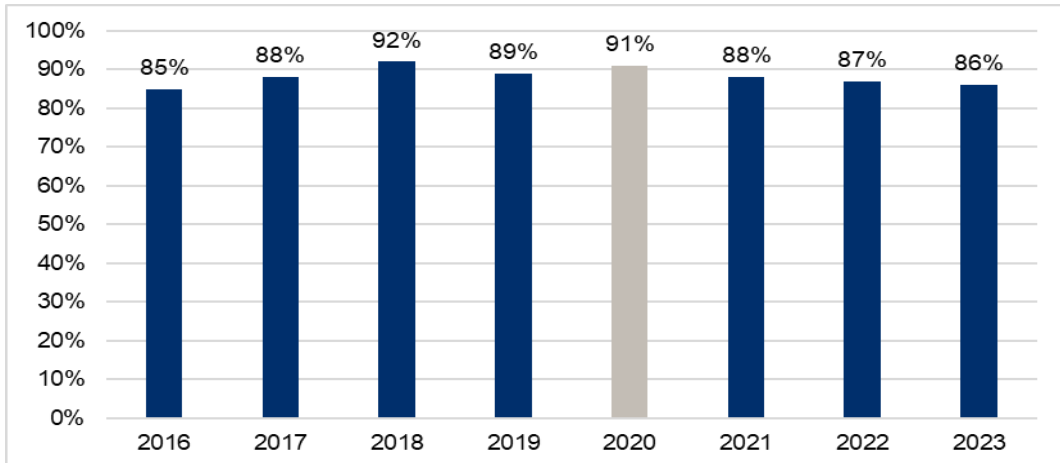
Kuviossa 28 on esitetty pyöräilykypärää käyttävien osuus Liikenneturvan seurannoissa. Tieliikennelain mukaan pyöräilykypärän käyttö ei ole pakollista, vaan ”polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää” (92 §). Pyöräilykypärää käyttävien osuus on kasvanut Liikenneturvan seurannoissa tarkasteluajanjaksolla. Vuonna 2016 pyöräilykypärää käytti 42 % pyöräilijöistä, kun vuonna 2023 osuus oli 55 % pyöräilijöistä. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon on pyöräilykypärän käyttöaste kasvanut 22 %. ESRA-tutkimuksissa ilman kypärää pyöräily on Suomessa vastaajien itsearviointin perusteella jonkin verran yleisempää kuin muissa tutkituissa Euroopan kaupungeissa. Vastanneista suomalaisista 70 % kertoo ajaneensa pyörällä ilman kypärää edellisten 30 päivän aikana vuonna 2023, kun Euroopan keskiarvo on ollut 60 %. Kypärän käyttö on yleistynyt myös ESRA-tutkimusten mukaan, sillä vuonna 2019 ilman kypärää kertoi pyöräilleensä 71 % suomalaisvastaajista ja vuonna 2015 jopa 82 %.

Kuvio 28. Pyöräilykypärää käyttävien osuus vuosina 2016–2023. Lähde: Liikenneturva 2023.



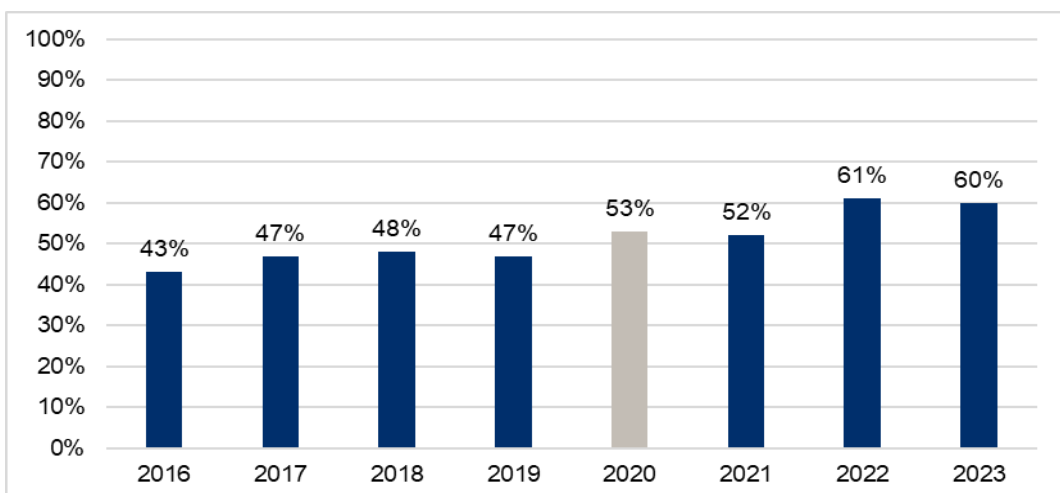
Kuviossa 29 on kuvattu liikennevaloja noudattavien jalankulkijoiden osuutta Liikenneturvan seurannoissa. Jalankulkijoiden liikennevalojen noudattaminen on heikentynyt tarkastelujakson viimeisimpinä vuosina, eli käytännössä punaisia päin käveleminen on yleistynyt. Vuonna 2020 liikennevaloja noudatti seurannoissa 91 % jalankulkijoista, mutta vuonna 2023 enää 86 %. Korkeimmillaan liikennevalojen noudattaminen on ollut vuonna 2018, jolloin 92 % jalankulkijoista noudatti liikennevaloja. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon on liikennevalojen noudattaminen laskenut 1,7 %. ESRA-tutkimuksissa on todettu, että Suomessa punaisia päin kävely on Euroopan keskiarvoa yleisempää, sillä esimerkiksi vuonna 2023 ESRA3-tutkimuksessa 54 % suomalaisista vastaajista kertoi edeltäneiden 30 päivän aikana ylittäneensä tien jalankulkijoiden punaisen valon palaessa, kun Euroopan keskiarvo oli 45 %.

Kuvio 29. Liikennevaloja noudattavien jalankulkijoiden vuosina 2016–2023.
Lähde: Liikenneturva 2023.



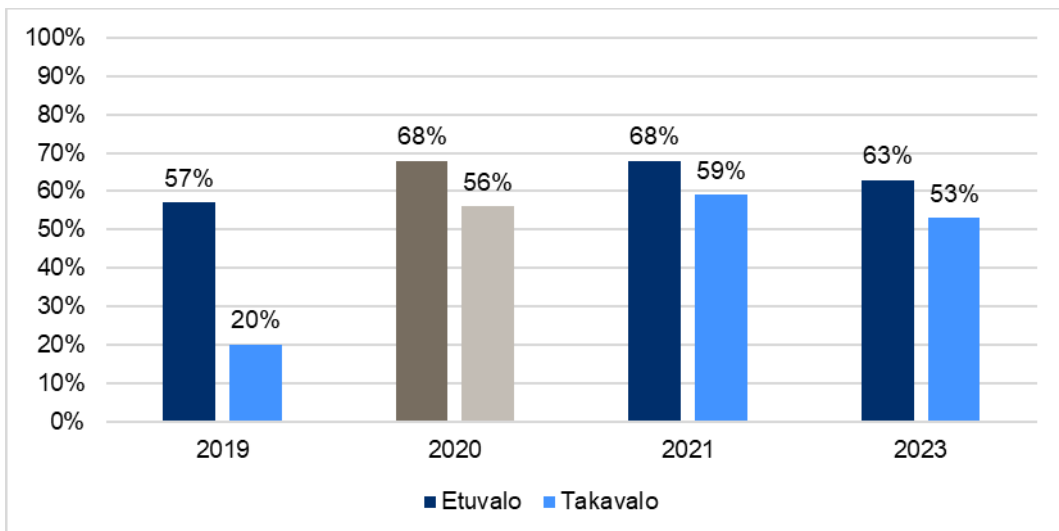
Kuviossa on esitetty valaistussa ympäristössä heijastinta käyttäneiden jalankulkijoiden osuuden kehitystä Liikenneturvan seurannoissa. Heijastimen käyttö ei ole tieliikennelain mukaan pakollista, mutta ”jalankulkijan on pimeällä liikkuessaan yleensä käytettävä heijastinta” (13 §). Heijastimen käyttö valaistussa ympäristössä on lisääntynyt tarkasteluajanjaksolla. Vuonna 2016 heijastinta käytti vain 43 % jalankulkijoista, kun vuonna 2023 osuus on noussut 60 prosenttiin. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että heijastimen käyttö on kasvanut 25 %.

Kuvio 30. Heijastimen käyttö valaistussa ympäristössä vuosina 2016–2023.
Lähde: Liikenneturva 2023.



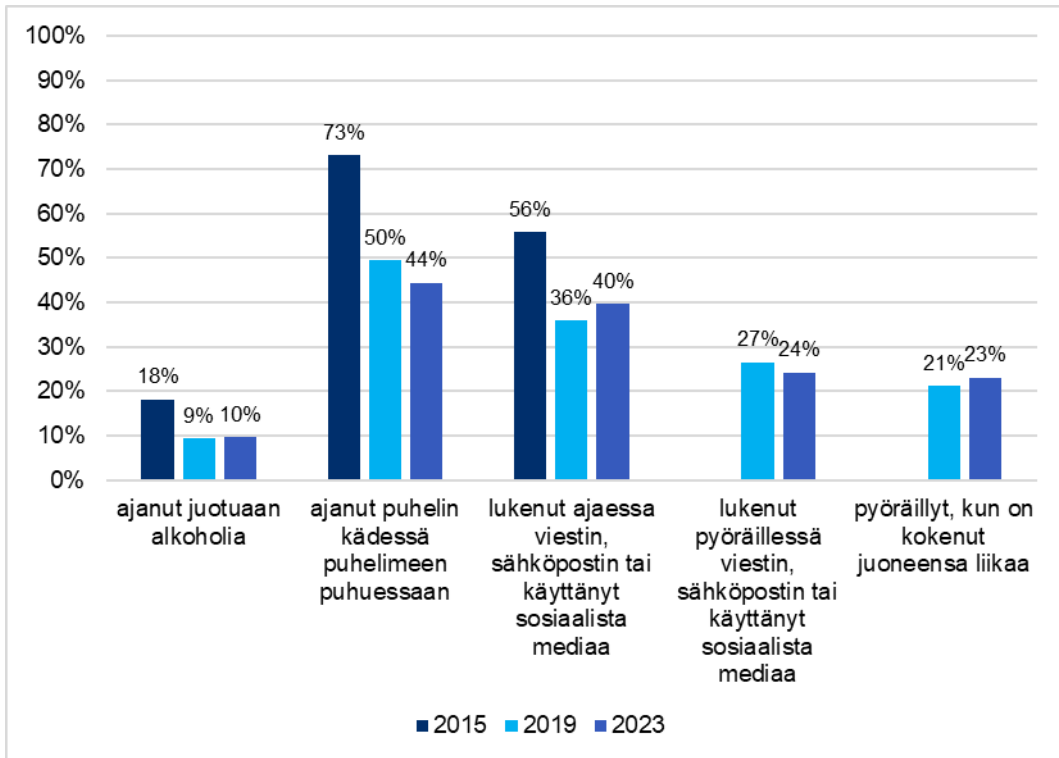
Polkupyörän valojen käyttöön uusi tieliikennelaki toi muutoksia. Aiemmin pyöräilijältä on vaadittu vain etuvalon käyttöä pimeään tai hämärään aikaan, mutta uuden tieliikennelain myötä myös takavalon käyttö on pakollista. Kuviossa 31 on esitetty pyörän etu- ja takavaloja käyttäneiden pyöräilijöiden osuuden kehitys. Pyörän etuvalojen käyttö on noussut jonkin verran uutta tieliikennelakia edeltäneestä ajasta (57 % vuonna 2019 ja 63 % vuonna 2023), mutta seurantajakson lyhyiden vuoksi keskiarvoja ei ole syytä vertailla. Takavalojen käytössä on kuitenkin tapahtunut selvää nousua vuoden 2019 jälkeen. Vuonna 2019 pyörän takavaloja käytti vain 20 prosenttia pyöräilijöistä, mutta vuonna 2023 osuus on yli kaksinkertaistunut ja noussut jopa 53 prosenttiin.

Kuvio 31. Polkupyörän etu- ja takavaloja käyttäneiden pyöräilijöiden osuus vuosina 2019–2021 sekä 2023. Lähde: Liikenneturva 2023.



Kuviossa 32 on esitetty muutamien muiden ESRA-tutkimuksissa tarkastelujen liikennekäyttäytymisen tapojen ja asenteiden kehittymistä vuosien 2015, 2019 ja 2023 tutkimuksissa. Tutkimuksen mukaan moni liikenneturvallisuutta heikentävä käyttäytymismalli on vähentynyt. Vuonna 2023 muun muassa alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen, ajaminen puhelin kädessä siihen puhuen sekä puhelimen käyttö pyöräillessä ovat vähemmän yleisiä kuin vuonna 2015.

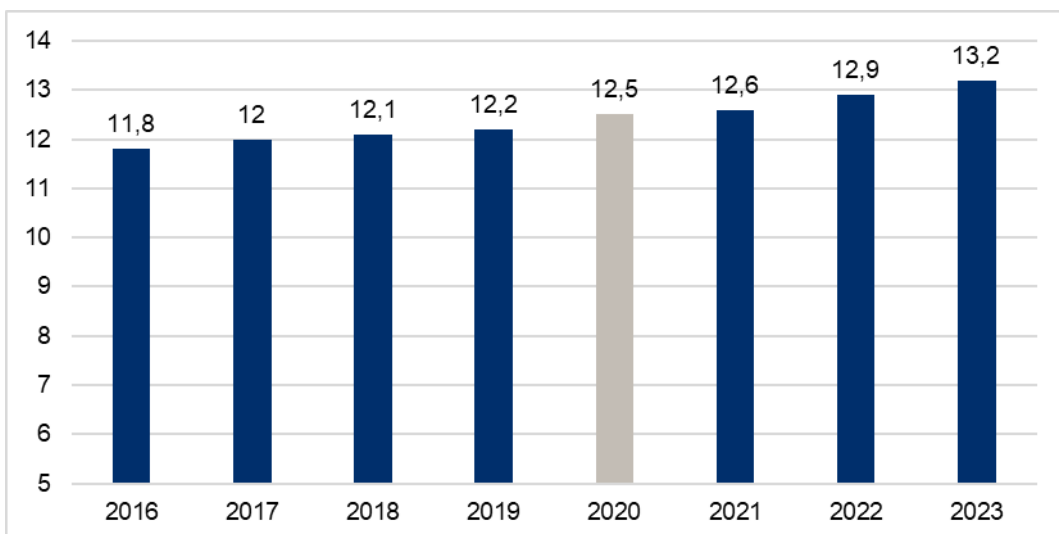
Kuvio 32. Osuus kutakin kulkutapaa käyttävistä vastaajista, joka on ainakin kerran viimeisen 30 päivän aika tehnyt jotain seuraavista liikennettä vaarantavista toiminnoista ESRA-tutkimusten mukaan vuosina 2015, 2019 ja 2023. Pyöräilyyn liittyviä kysymyksiä ei kysytty vuonna 2015. Lähde: ESRA 2015, 2019, 2023.



2.5 Ajoneuvokannan ikä

Liikenneturvallisuus paranee, kun ajoneuvoteknologia kehittyy ja ajoneuvokanta uudistuu. Turvallisuutta edistävät ominaisuudet ajoneuvoissa sekä vähentävät onnettomuuksia että voivat lieventää niiden seurauksia. Uudemmissa ajoneuvoissa on esimerkiksi enemmän kuljettajaa avustavaa teknologiaa kuin vanhemmissa ajoneuvoissa. Kuviossa 33 on esitetty liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä kehitystä vuosina 2016–2023. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä on kasvanut 1,4 vuotta vuoteen 2016 verrattuna. Vuonna 2023 henkilöautokannan keski-ikä oli 13,2 vuotta. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että henkilöautojen keski-ikä on kohonnut keskimäärin 6,4 %. Autoalan tiedotuskeskus on koonnut henkilöautojen keski-ikä tietoja Traficom ja Tilastokeskuksen tilastotietokannoista. Tilasto sisältää kaikki liikennekäytössä olevat ajoneuvot, myös museoajoneuvot. Keski-ikä tarkastellessa ja niistä johtopäätöksiä tehdessä tulee huomioida, että nykyiset, keskimäärin 13 vuotta vanhat henkilöautot ovat ajoneuvotekniikaltaan turvallisempia kuin 12 vuotta vanhat autot vuonna 2016.

Kuvio 33. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä (vuosina) kehitys vuosina 2016–2023. Lähde: Autoalan tiedotuskeskus 2024a.



2.6 Yhteenveto liikenneturvallisuuden ylläpitämisen ja edistämisen etenemisestä

Seuraavissa taulukoissa on esitetty yhteenvetona tilastojen keskeiset muutokset vertailujaksoilta ennen ja jälkeen vuoden 2020. Yhteenvetoon on koottu kaikki luvussa käsitellyt tilastot ja niissä tapahtuneet muutokset. Osassa tilastoissa kappalemäärät ovat pieniä, minkä vuoksi keskiarvojen kehityksen tilastollinen merkitsevyys voi olla pienempi. Tilastollista merkitsevyyttä ei ole tässä selvityksessä tarkasteltu erikseen.

Taulukko 3. Yhteenveto Tilastokeskuksen onnettomuustilastojen muutoksista. Merkittävimmät muutokset (yli 10 %) on lihavoitu. Tavoitteiden kannalta positiivinen kehitys on merkitty vihreällä ja negatiivinen keltaisella värillä.

Muutoksen kuvaus	Muutoksen määrä
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet vuosina 2016–2023	Laskenut 15 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet jalankulkijat vuosina 2016–2023	Noussut 2,8 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet polkupyöräilijät vuosina 2016–2023	Laskenut 11 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet mopoilijat ja moottoripyöräilijät vuosina 2016–2023	Noussut 5,3 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet henkilö-, paketti-, linja- tai kuorma-auton kuljettajat ja matkustajat vuosina 2016–2023	Laskenut 20 %
Moottoriajoneuvolla törmäämällä tehtyjen itsemurhien määrä vuosina 2016–2022.	Laskenut 1,0 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet miehet vuosina 2016–2023	Laskenut 19 %

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet naiset vuosina 2016-2023	Laskenut 0,6 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet 0-14-vuotiaat vuosina 2016-2022	Noussut 9,1 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet 15-17-vuotiaat vuosina 2016-2022	Laskenut 27 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet 18-20-vuotiaat vuosina 2016-2022	Laskenut 21 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet 21-24-vuotiaat vuosina 2016-2022	Laskenut 11 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet 25-34-vuotiaat vuosina 2016-2022	Laskenut 15 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet 35-44-vuotiaat vuosina 2016-2022	Noussut 6,7 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet 45-54-vuotiaat vuosina 2016-2022	Noussut 2,5 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet 55-64-vuotiaat vuosina 2016-2022	Laskenut 24 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet 65-74-vuotiaat vuosina 2016-2022	Laskenut 1,9 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet yli 74-vuotiaat vuosina 2016-2022	Laskenut 2,6 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Uudellamaalla vuosina 2016-2022	Laskenut 4,5 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Varsinais-Suomessa vuosina 2016-2022	Noussut 17 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Satakunnassa vuosina 2016-2022	Laskenut 12 %

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Kanta-Hämeessä vuosina 2016-2022	Laskenut 6,8 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Pirkanmaalla vuosina 2016-2022	Noussut 24 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Päijät-Hämeessä vuosina 2016-2022	Laskenut 27 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Kymenlaaksossa vuosina 2016-2022	Laskenut 7,8 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Etelä-Karjalassa vuosina 2016-2022	Laskenut 35 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Etelä-Savossa vuosina 2016-2022	Laskenut 7,7 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Pohjois-Savossa vuosina 2016-2022	Laskenut 1,8 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Pohjois-Karjalassa vuosina 2016-2022	Laskenut 32 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Keski-Suomessa vuosina 2016-2022	Laskenut 26 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Etelä-Pohjanmaalla vuosina 2016-2022	Laskenut 38 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Pohjanmaalla vuosina 2016-2022	Laskenut 17 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Keski-Pohjanmaalla vuosina 2016-2022	Laskenut 11 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Pohjois-Pohjanmaalla vuosina 2016-2022	Noussut 3,9 %

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Kainuussa vuosina 2016-2022	Noussut 7,5 %
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Lapissa vuosina 2016-2022	Laskenut 18 %
Tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet vuosina 2016–2022.	Laskenut 8,0 %
Tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet jalankulkijat vuosina 2016–2022.	Noussut 2,3 %
Tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet polkupyöräilijät vuosina 2016-2022.	Noussut 4,0 %
Tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet moponajajat ja moottoripyöräilijät vuosina 2016-2022.	Laskenut 26 %
Tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet henkilö-, paketti-, linja- tai kuorma-auton kuljettajat ja matkustajat vuosina 2016-2022.	Laskenut 6,6 %
Tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet miehet vuosina 2016-2022	Laskenut 10 %
Tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet naiset vuosina 2016-2022	Laskenut 2,9 %

Taulukko 4. Yhteenveto muiden onnettomuus- ja tapaturmatilastojen muutoksista. Merkittävimmät muutokset (yli 10 %) on lihavoitu. Tavoitteiden kannalta positiivinen kehitys on merkitty vihreällä ja neutraali kehitys sinisellä värillä. Negatiivinen kehitys on merkitty keltaisella.

Muutoksen kuvaus

Muutoksen määrä

Liikennevakuutuksesta korvattujen omaisuusvahinkojen määrä vuosina 2016–2023	Laskenut 7,5 %
Liikennevakuutuksesta korvattujen henkilövahinkojen määrä vuosina 2016–2023	Laskenut 17,5 %
Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2016–2023 tutkimat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet, joissa pääaiheuttajana ollut kuljettaja on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena	Laskenut 0,6 %
Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2016–2023 tutkimat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet, joissa pääaiheuttajana ollut kuljettaja on ajanut ylinopeutta vähintään 10 km/h yli tiekohtaisen rajoituksen	Noussut 16 %
Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2016–2023 tutkimat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet, joissa pääaiheuttajana ollut kuljettaja on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena sekä ajanut ylinopeutta vähintään 10 km/h yli tiekohtaisen rajoituksen	Noussut 23 %
Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2016–2023 tutkimat jalankulkijan kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet: Pääaiheuttajana olleiden jalankulkijoiden prosenttiosuus jalankulkuonnettomuuksissa	Noussut 18 %
Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2016–2023 tutkimat pyöräilijän kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet: Pääaiheuttajana olleiden pyöräilijöiden prosenttiosuus polkupyöräonnettomuuksissa	Noussut 17 %
Jalankulkijoiden liikennetapaturmien hoitajakset vuodeosastolla vuosina 2017-2022	Laskenut 33 %
Pyöräilijöiden liikennetapaturmien hoitajakset vuodeosastolla vuosina 2017-2022	Noussut 1,1 %
Muun maaliikenteen liikennetapaturmien hoitajakset vuodeosastolla vuosina 2017-2022	Laskenut 20 %

Tieliikenneonnettomuuksien (ml. tasoristeysonnettomuudet) kokonaisuus vuosina 2016–2023	Pysynyt ennallaan
---	-------------------

Taulukko 5. Yhteenveto liikennerikosten ja niiden seuraamusten tilastojen muutoksista. Merkittävimmät muutokset (yli 10 %) on lihavoitu. Tavoitteiden kannalta positiivinen kehitys on merkitty vihreällä ja neutraali kehitys sinisellä värillä. Negatiivinen kehitys on merkitty keltaisella.

Muutoksen kuvaus

Muutoksen määrä

Viranomaisten tietoon tulleet rattijuopumukset vuosina 2016–2023	Laskenut 7,4 %
Viranomaisten tietoon tulleet rattijuopumukset, joissa käytetty alkoholia ja muuta huumaavaa ainetta, vuosina 2016–2023	Noussut 29 %
Viranomaisten tietoon tulleet törkeät rattijuopumukset vuosina 2016–2023	Laskenut 12 %
Viranomaisten tietoon tulleet törkeät rattijuopumukset, joissa käytetty alkoholia ja muuta huumaavaa ainetta, vuosina 2016–2023	Noussut 23 %
Viranomaisten tietoon tulleet liikenneturvallisuuden vaarantamiset (sis. liikennepaot tieliikenteessä) vuosina 2016–2023	Noussut 16 %
Viranomaisten tietoon tulleet nopeusrajoitusten rikkomiset liikenneturvallisuuden vaarantamisista vuosina 2016–2023	Noussut 11 %
Viranomaisten tietoon tulleet törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset vuosina 2016–2023	Noussut 26 %
Viranomaisten tietoon tulleet nopeusrajoitusten rikkomiset törkeistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista vuosina 2016–2023	Noussut 30 %

Rikesakkojen ja liikennevirhemaksujen määrät vuosina 2016–2023.	Laskenut 46 %
Oikeudessa liikenne rikoksista tuomitut, rangaistusmääräyssakot ja rikesakot yhteensä vuosina 2016–2023, vain Suomen kansalaiset	Noussut 11 %
Oikeudessa liikenne rikoksista tuomitut, rangaistusmääräyssakot ja rikesakot yhteensä vuosina 2016–2023, muut kuin Suomen kansalaiset	Noussut 14 %
Pysäköintivirhemaksut vuosina 2016–2023	Laskenut 9,4 %
Tieliikenteen kenttävalvontaan (perinteinen valvonta) käytetty työaika henkilötyövuosina vuosina 2016–2023	Laskenut 15 %
Tieliikenteen automaattivalvontaan käytetty työaika henkilötyövuosina (htv) vuosina 2016–2023	Laskenut 17 %

Taulukko 6. Yhteenveto liikennekäyttäytymisen ja ajoneuvokannan iän tilastojen muutoksista. Merkittävimmät muutokset (yli 10 %) on lihavoitu. Tavoitteiden kannalta positiivinen kehitys on merkitty vihreällä värillä. Negatiivinen kehitys on merkitty keltaisella.

Muutoksen kuvaus	Muutoksen määrä
Turvavyötä käyttävien osuus henkilöautossa etuistuimella taajamassa vuosina 2016–2023	Noussut 3,2 %
Turvavyötä käyttävien osuus henkilöautossa etuistuimella taajaman ulkopuolella vuosina 2016–2023	Noussut 1,9 %
Turvavyötä käyttävien osuus henkilöautossa takaistuimella taajamassa vuosina 2016–2023	Noussut 3,8 %
Pyöräilykypärää käyttävien osuus vuosina 2016–2023	Noussut 22 %

Liikennevaloja noudattavien jalankulkijoiden osuus vuosina 2016–2023	Laskenut 1,7 %
Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä vuosina 2016-2023	Noussut 6,4 %

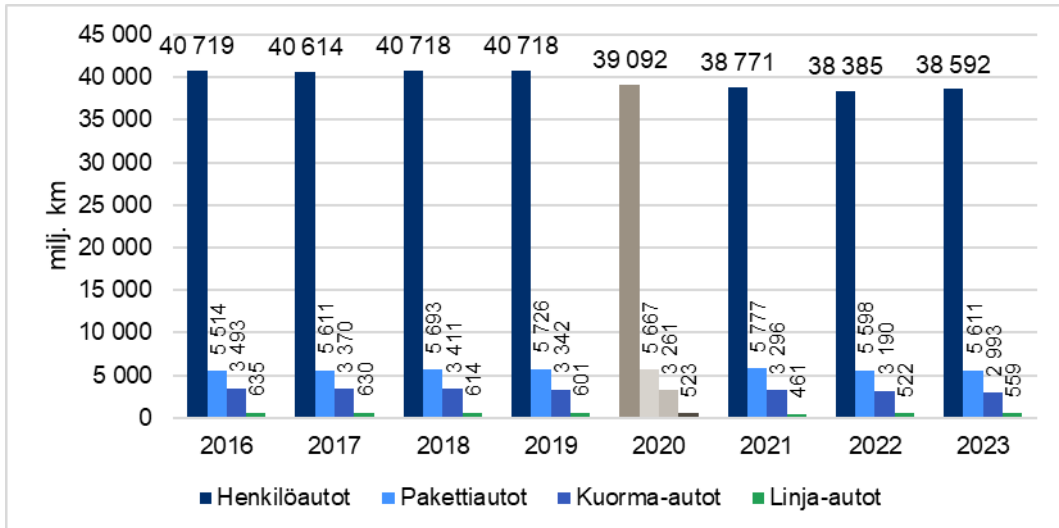
3 Liikenteen sujuvuuden ylläpitäminen ja edistäminen

3.1 Liikenteen määrä

Liikenteen sujuvuutta voidaan osaltaan tarkastella liikenteen määrien kehityksen kautta. Liikennesuoritteiden tiedot on haettu Tilastokeskuksen tietilastosta, joka sisältää Manner-Suomen maantieverkoston tilannetta, teiden liikennemääriä ja liikennesuoritteita kuvaavia tietoja. Tilasto perustuu pääosin Väyläviraston Tievelhön tietoihin. Maanteiden suoritetilastot perustuvat Väyläviraston maanteiden liikennelaskentaan. Kokonaissuorite perustuu katsastushetkellä Traficomien liikenneasioiden rekisteriin tallennettuihin autojen matkamittarilukematietoihin ja niistä edelleen Tilastokeskuksen jalostamaan suoriteaineistoon. Kokonaissuorite reagoi muutoksiin melko hitaasti, sillä uusimpia autoja ei katsasteta joka vuosi, eikä näin ollen koko ajoneuvokannasta saada suoritetietoja vuosittain.

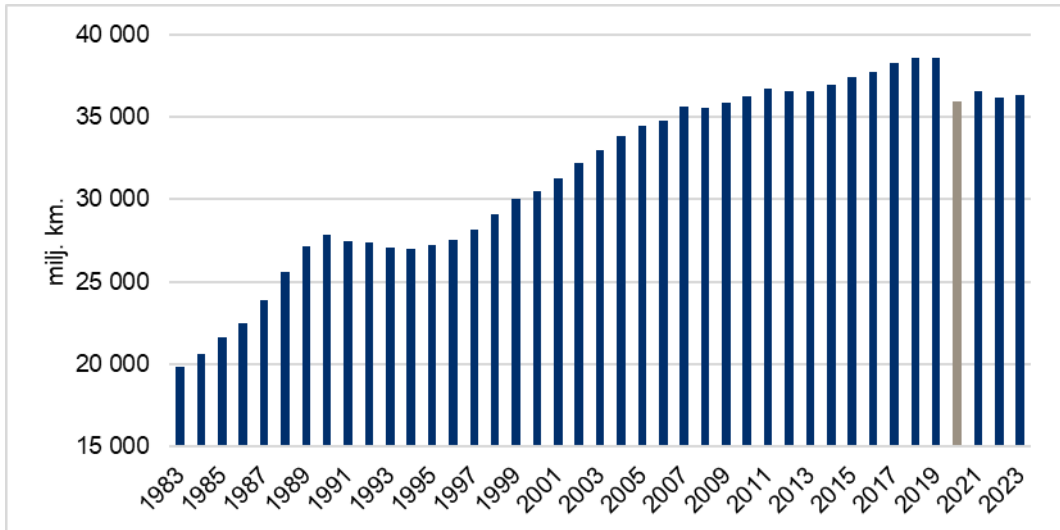
Liikennesuorite vuonna 2023 oli yhteensä 47 755 miljoonaa autokilometriä, kun mukaan lasketaan henkilöautot, pakettiautot, kuorma-autot ja linja-autot. Liikennesuoritteiden määrä on ollut laskussa vuodesta 2018 alkaen. Kuviossa 34 on kuvattu liikennesuoritteet ajoneuvoluokittain vuosina 2016–2023 yhteensä katu- ja maanteillä. Liikennesuorite laski erityisesti koronapandemian aikana, ja ero vuosien 2019 ja 2020 liikennesuoritteessa oli 4 %. Liikennemäärät eivät ole koronan jälkeisinä vuosina palanneet sitä edeltävälle tasolle, vaan ne ovat laskeneet entisestään. Henkilöautojen osuus liikennesuoritteesta vuonna 2023 oli 81 %, pakettiautojen 12 %, kuorma-autojen 6 % ja linja-autojen 1 %. Osuudet ovat pysyneet vuodesta 2019 lähes samoina. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että kaikkien autojen liikennesuorite on laskenut 5 %. Linja-autojen suorite on laskenut eniten, jopa 17 %.

Kuvio 34. Liikennesuorite ajoneuvoluokittain vuosina 2016–2023 kaduilla ja maanteillä (miljoonaa autokilometriä). Lähde: Tilastokeskus 2024e.



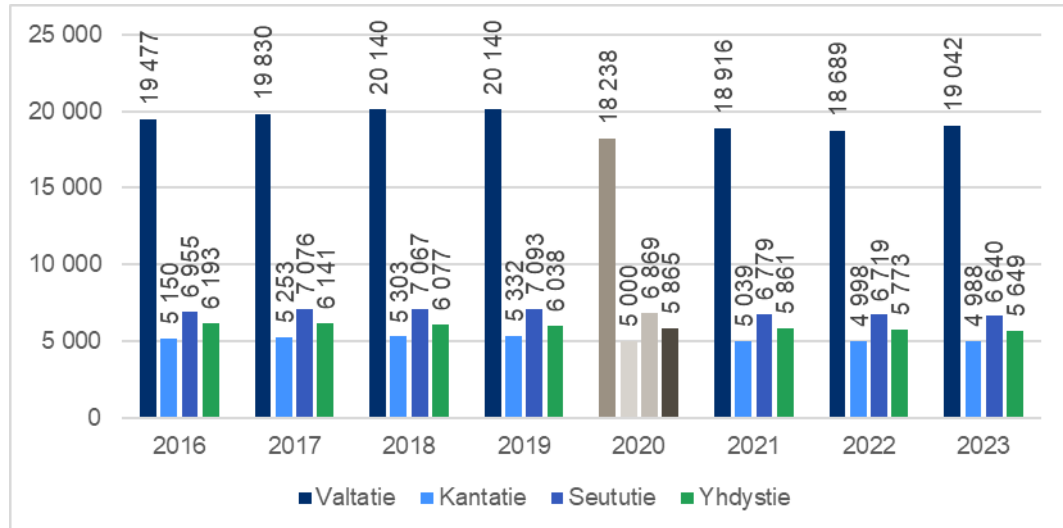
Liikennesuorite maanteillä oli vuonna 2023 yhteensä 36 319 miljoonaa autokilometriä. Maanteiden liikennesuorite on vuosien 1983–2023 välisenä aikana kasvanut 83 % (Kuvio 35). Kasvu oli nopeaa 1980-luvulla, minkä jälkeen se hidastui 1990-luvun alun laman myötä. Laman jälkeen nousu on ollut tasaista ja noudatellut talouden kehitystä aina vuoden 2020 koronapandemian myötä tapahtuneeseen pudotukseen asti. Vuoteen 2019 verrattuna vuoden 2020 liikennesuoritteiden määrä putosi 7 %. Maanteiden liikennesuorite oli huippuvuonna 2019 yhteensä 38 603 miljoonaa kilometriä. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että laskua on ollut noin 5 %.

Kuvio 35. Liikennesuorite maanteillä vuosina 1983–2023 (miljoonaa auto-kilometriä). Lähde: Tilastokeskus 2024e.



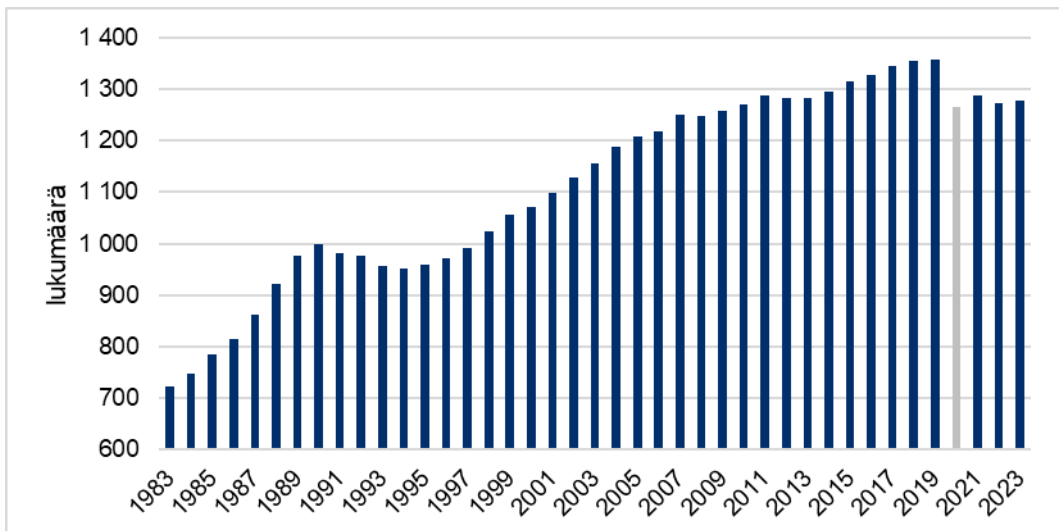
Kuviossa 36 on kuvattu liikennesuoritteet tieluokittain vuosina 2016–2023. Vuosien 2019 ja 2020 välillä maanteiden liikennesuorite laski 7 %. Maanteiden liikennesuoritteessa on havaittavissa pientä nousua. Valtateiden osuus maanteiden liikennesuoritteesta oli 52 % vuonna 2023. Kantateiden osuus oli 14 %, seututeiden 18 % ja yhdysteiden 16 %. Osuudet ovat pysyneet vuosien 2017–2023 aikana lähes samoina. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että lasku on ollut kaikissa tieluokissa noin 5 % luokkaa, mutta eniten laskua on ollut yhdysteillä (– 5,7 %).

Kuvio 36. Liikennesuorite maanteillä tieluokittain vuosina 2016–2023 (miljoonaa autokilometriä). Lähde: Tilastokeskus 2024e.



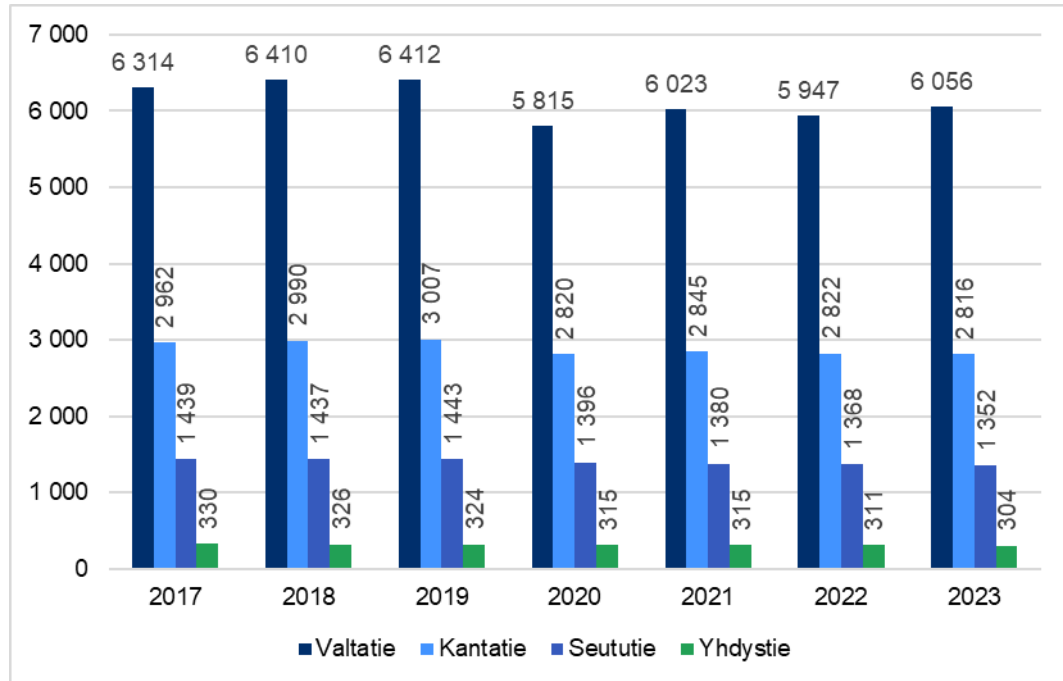
Keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) oli vuonna 2023 kaikilla maanteillä 1279 ajoneuvoa/vuorokausi. Maanteiden keskimääräinen vuorokausiliikenne on vuosien 1983–2023 välisenä aikana kasvanut 77 % (Kuvio 37) eli samassa tahdissa liikennesuoritteen kanssa. Vuorokausiliikenne kasvoi nopeasti 1980-luvulla, minkä jälkeen se väheni ja lähti uudelleen nousuun 1990-luvun loppupuolella. Vuoteen 2019 verrattuna vuoden 2020 keskimääräinen vuorokausiliikenne väheni 7 %. Vuoden 2019 keskimääräinen vuorokausiliikenne oli 1357 ajoneuvoa. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että KVL on laskenut noin 5 %.

Kuvio 37. Keskimääräinen vuorokausiliikenne maanteillä vuosina 1983–2023 (ajoneuvoa/vrk). Lähde: Tilastokeskus 2024e.



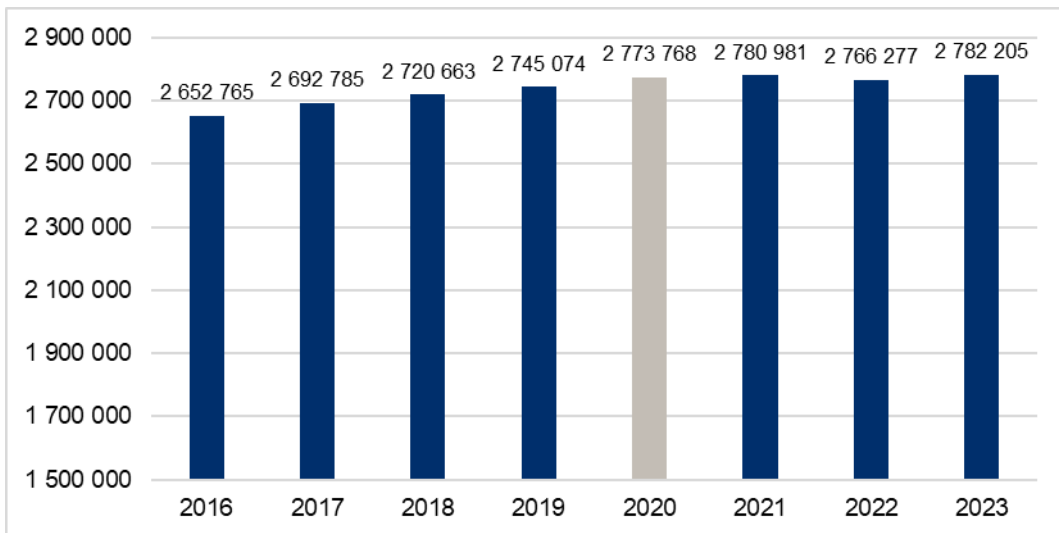
Kuvioon 38 on kuvattu keskimääräisen vuorokausiliikenteen muutokset tieluokittain vuosina 2017–2023. KVL laski koronavuosien aikana kaikissa tieluokissa. Valta- ja kantateillä keskimääräinen vuorokausiliikenne on hieman kasvanut, mutta seutu- ja yhdysteillä liikennemäärät ovat jatkaneet laskuaan. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että keskimääräinen vuorokausiliikenne on liikennesuorituksen tavoin laskenut noin 5 %. Suurinta lasku on ollut valtateillä (– 5,1 %) ja pienintä kantateillä (– 4,6 %).

Kuvio 38. Keskimääräinen vuorokausiliikenne maanteillä tieluokittain vuosina 2017–2023 (ajoneuvoa/vrk). Lähde: Tilastokeskus 2024e.



Autojen määrällä on osaltaan vaikutusta myös liikenteen määrään, vaikka ajoneuvoilla ajettavaan suoritteeseen vaikuttavat myös monet muut seikat. Tässä yhteydessä on tarkasteltu henkilöautojen määrän kehitystä. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä on kasvanut viime vuosina. Kuviossa 39 on esitetty henkilöautojen määrän kehitys vuosina 2016–2023 Tilastokeskuksen moottoriajoneuvokantatilaston mukaisesti. Vuoden 2023 lopussa henkilöautoja oli liikennekäytössä noin 2,8 miljoonaa, mikä on 5 % enemmän kuin vuonna 2016. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että henkilöautojen määrä on kohonnut 2,7 %.

Kuvio 39. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä 31.12. vuosina 2016–2023. Lähde: Tilastokeskus 2024g.

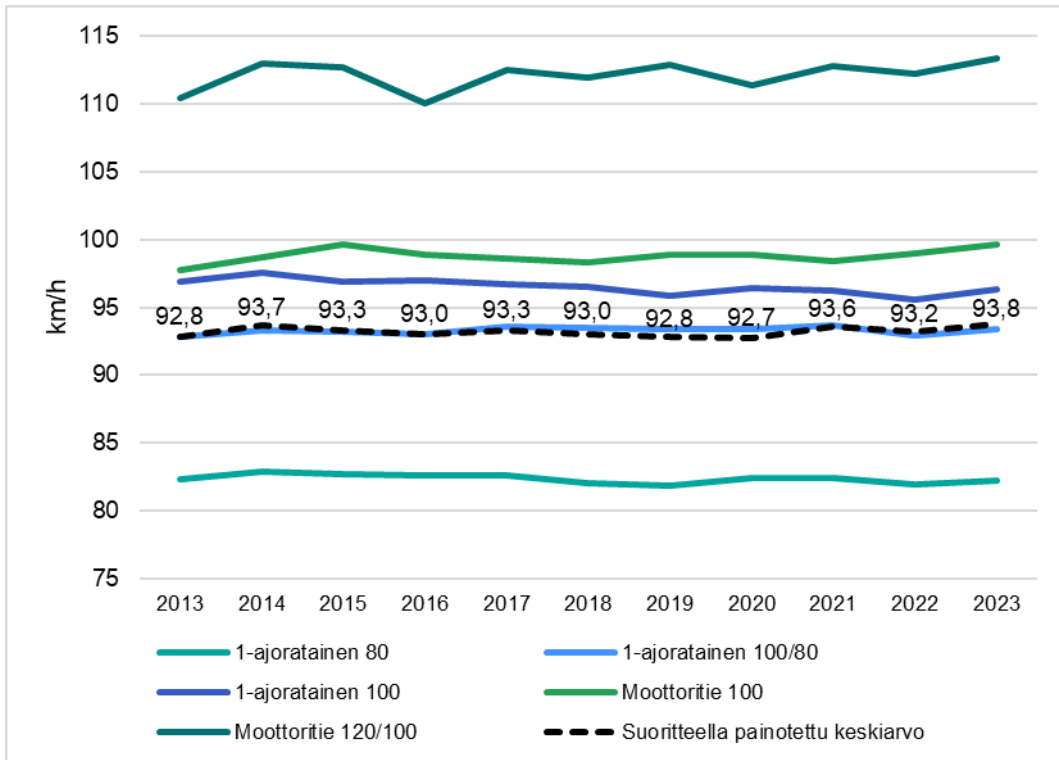


3.2 Liikennevirran nopeudet

Liikenteen sujuvuuteen vaikuttavat osaltaan liikennevirran nopeudet. Keskinopeuksien ja ylinopeuksien tarkastelut perustuvat liikenteen automaattisilta mittausasemilta (LAM-asemilta) saatuihin nopeustietoihin ja niiden keräämien tietojen pohjalta Fintrafficin laatimaan koontiraporttiin. Mittausasemista ovat mukana lähes kaikki pääteiden mittausasemat, jotka eivät ole raja-asemilla tai muissa poikkeuksellisissa paikoissa. Aineistosta on karsittu lisäksi pois sellaiset mittausasemat, joilla nopeusrajoitus on muuttunut kesken tarkastelukauden tai joilla on ollut jokin muu nopeuksiin vaikuttava poikkeuksellinen tilanne. Kunkin tieryhmän keskinopeus ja ylinopeuksien osuus on laskettu keskiarvona mittauspisteiden nopeustiedoista. Jokaisella mittauspisteellä on siten yhtä suuri painoarvo. Kaikkien pääteiden keskinopeus ja ylinopeuksien osuus on laskettu painotettuna keskiarvona siten, että painotuskertoimena on käytetty kunkin tieryhmän osuutta liikennesuoritteesta.

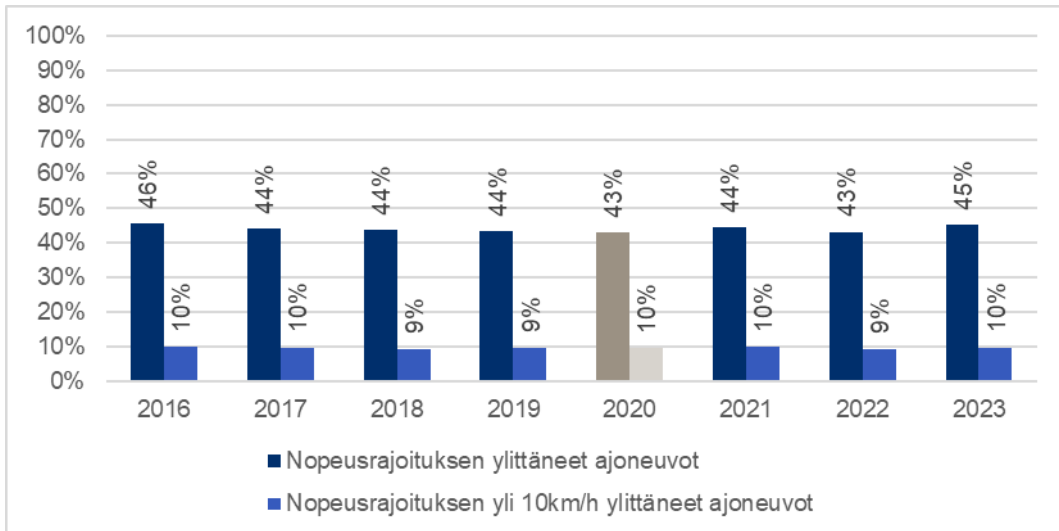
Kesäkauden suoritteella painotettu keskinopeus pääteillä oli 93,8 km/h vuonna 2023. Kuviossa 40 on kuvattu kesäkauden keskinopeuksien kehitys pääteillä tietyypeittäin vuosina 2013–2023. Vuoden 2023 otos on mitattu 268 liikenteen automaattisella mittausasemalla (LAM-asemalla) toukokuun alun ja syyskuun lopun välisenä aikana. Keskinopeuksissa ei ole tapahtunut suurta muutosta viimeisen 10 vuoden tarkastelujaksolla.

Kuvio 40. Kesäkauden keskinopeuden kehitys päteillä vuosina 2013–2023. Lähde: Fintraffic 2024.



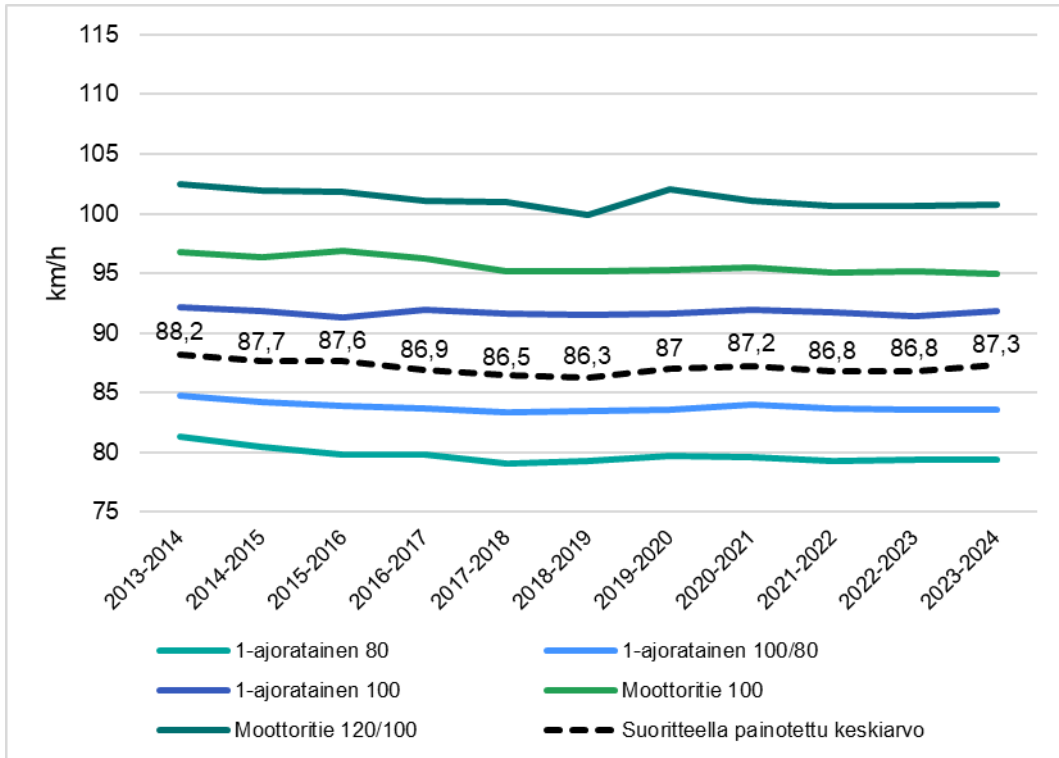
Kuviosta 41 nähdään, että kesällä 2023 nopeusrajoituksen ylittävien ajoneuvojen osuus oli 45 % kaikista ajoneuvoista. Henkilö- ja pakettiautojen osuus ylinopeuksista on hieman suurempi. Nopeusrajoituksen ylittävien osuus on ollut laskusuuntainen, mutta vuoden 2023 lukema on suurin sitten vuoden 2016. Yli 10 km/h ylinopeutta ajavien osuus oli 10 % kaikista ajoneuvoista. Osuus hieman nousi edellisvuodesta. Ylinopeutta ajavien osuus kasvoi kaikissa tie- luokissa. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että ylinopeuksien osuus on pysynyt lähes ennallaan (+ 0,1 %) ja korkeampien ylinopeuksienkin osuus on kasvanut vain 0,3 %.

Kuvio 41. Kesäkaudella nopeusrajoituksen ylittäneiden ajoneuvojen osuus kaikista ajoneuvoista vuosina 2016–2023. Lähde: Fintraffic 2024



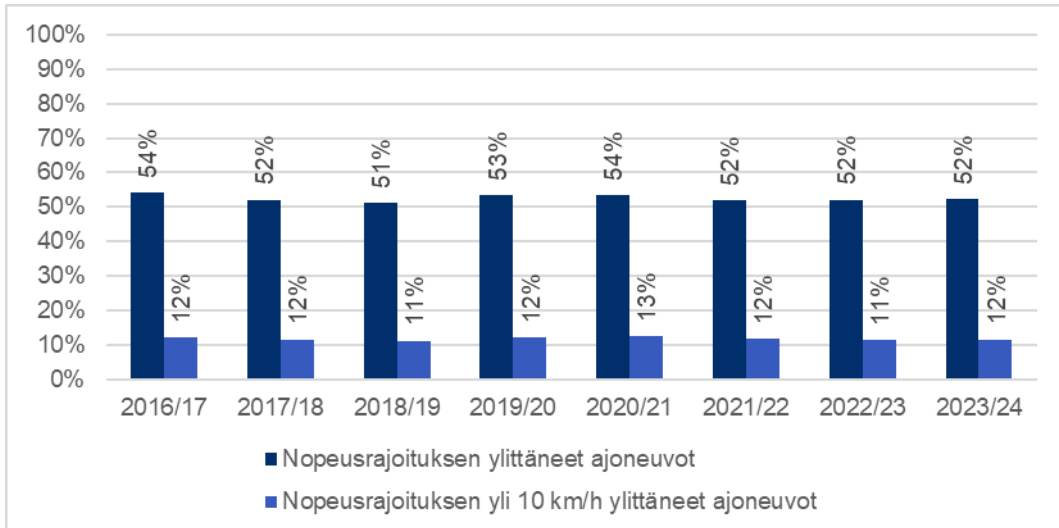
Talvikauden suoritteella painotettu keskinopeus pääteillä oli 87,3 km/h kaudella 2023–2024. Kuvioon 42 on kuvattu talvikauden keskinopeuksien kehitys pääteillä tietyypeittäin talvikausina 2013/2014–2023/2024. Talvikauden 2023–2024 otos on mitattu 278 LAM-asemalla marraskuun alun ja maaliskuun 15. päivän välisenä aikana. Edeltävän 10 vuoden tarkastelujaksolla keskinopeudet laskivat talvikauteen 2018–2019 asti, jonka jälkeen nopeudet hieman kasvoivat ja tasaantuivat. Kuitenkin talvikauden 2023–2024 keskinopeus oli korkein sitten kauden 2015–2016.

Kuvio 42. Talvikauden keskinopeuden kehitys pääteillä vuosina 2013–2024. Lähde: Fintraffic 2024.



Kuviossa 43 on esitetty talvikaudella 2023–2024 nopeusrajoituksen ylittävien osuus, joka oli 52 % kaikista ajoneuvoista. Nopeusrajoituksen ylittävien osuus on ollut laskusuuntainen. Yli 10 km/h ylinopeutta ajavien osuus oli 12 % kaikista ajoneuvoista. Osuus kasvoi hieman edellisestä talvikaudesta. Tieliikennelaki tuli voimaan kesäkuussa 2020 eivätkä talvikaudet mene ristiin näiden kanssa, joten talvikausien vertailussa voidaan verrata kausien 2016/2017–2019/2020 keskiarvoja kausien 2020/2021–2023/2024 keskiarvoihin. Näin vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että talvikausien ylinopeuksien osuus on pysynyt lähes ennallaan (– 0,6 %), mutta korkeampien ylinopeuksien osuudessa on ollut lievää nousua (+ 0,9 %).

Kuvio 43. Talvikaudella nopeusrajoituksen ylittäneiden ajoneuvojen osuus vuosina 2016–2023. Lähde: Fintraffic 2024.



Nopeusrajoitusten rikkomisia on kuvattu tarkemmin luvussa 3.1.1.3, jossa on käsitelty liikennetikoksia.

3.3 Liikenteen sujuvuus

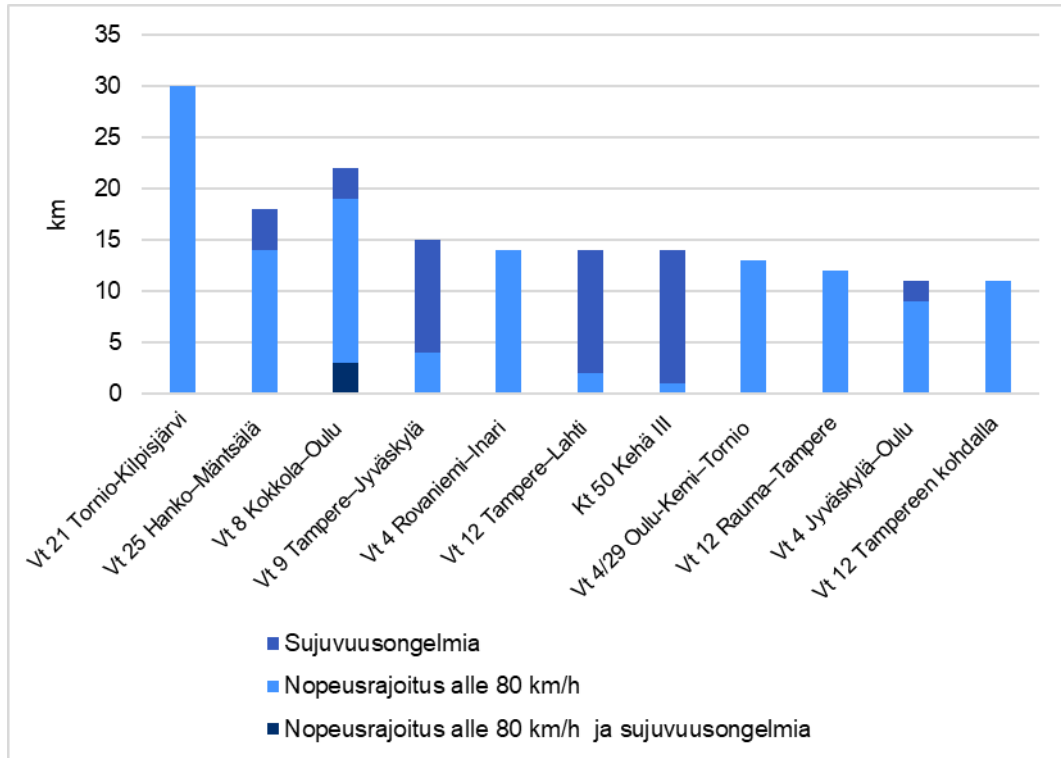
Maanteiden ja rautateiden valtakunnallisesti merkittävät pääväylät on määritetty liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella 1.1.2019. Pääväylät yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat kesukset ja solmukohtat, ja ne palvelevat erityisesti pitkien etäisyyksien työmatkaliikennettä sekä elinkeinoelämän tavarakuljetuksia. Kaikkiin maakuntakeskuksiin ulottuu maanteiden ja rautateiden pääväylä. Asetuksella on säädetty myös pääväylien palvelutaso. Pääväylien ympärivuotinen korkeatasoinen kunnossapito asetetaan etusijalle niin henkilöliikenteen kuin tavaraliikenteen sujuvuuden vuoksi.

Maanteistä pääväyliksi on määritelty ne tiet, joilla kulkee henkilöautoja yli 6000 vuorokaudessa ja raskaan liikenteen ajoneuvoja yli 600 vuorokaudessa sekä tiet, joiden kuuluminen pääväyläverkkoon on tärkeää yhdistävyyden tai pääväylien verkostomaisuuden takaamiseksi. Maanteiden pääväyläverkkoon kuuluu lisäksi liikennemääräkriteerit alittavia yhteysvälejä, jotta taataan alueellinen ja kansainvälinen yhdistävyys ja verkostomaisuus. Maanteillä nopeusrajoitus on pääosin vähintään 80 km/h ja moottoriteillä kesäaikaan pääosin 120 km/h ja talviaikaan 100 km/h.

Maanteiden pääväyläverkon pituus on 5515 km, ja se jaetaan sujuvuustavoitteiden suhteen kahteen luokkaan. Palvelutasoluokan 1 teillä varmistetaan pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus, turvalliset ohitusmahdollisuudet sekä liittymien vähäisyys. Palvelutasoluokan 2 teillä varmistetaan samankaltaiset turvallisuustekijät alueelliset olosuhteet huomioon ottaen. Pääväyläverkon palvelutasopuutteet liittyvät mataliin nopeusrajoituksiin ja sujuvuusongelmiin.

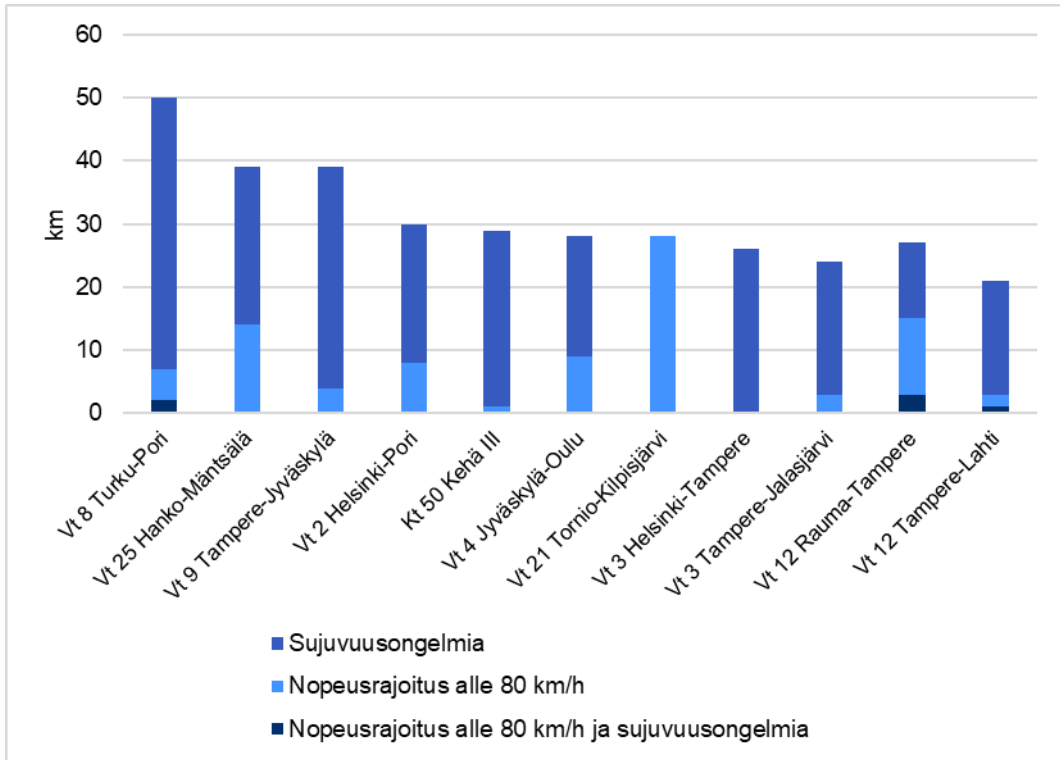
Vuonna 2022 palvelutaso oli puutteellinen maanteiden pääväylillä 234 kilometrillä matalien, alle 80 km/h nopeusrajoitusten takia. Nopeusrajoituksia on laskettu liikenneturvallisuussyistä kaupunkiseuduilla, taajamissa, liittymissä sekä tienvarsiasiatusten kohdilla. Matalia nopeusrajoituksia esiintyy eniten valtatiellä 21 välillä Tornio–Kilpisjärvi, 30 km pituudelta. Sujuvuusongelmia eli viikoittaista, toistuvaa ruuhkautumista esiintyy 83 kilometrillä maanteiden pääväyliä (n. 1,5 prosentilla väylistä). Ongelmia esiintyy erityisesti kaupunkien sääntuloväylillä ja kehäteillä. Ruuhkautumista syntyy eniten kantatiellä 50 Kehä III (13 km) sekä valtatiellä 12 Tampere (itä)–Lahti (12 km) (Kuvio 44).

Kuvio 44. Pääväylien palvelutasovaatimukset alittava tiepituus (km) vuonna 2022. Lähde: Traficom 2023c

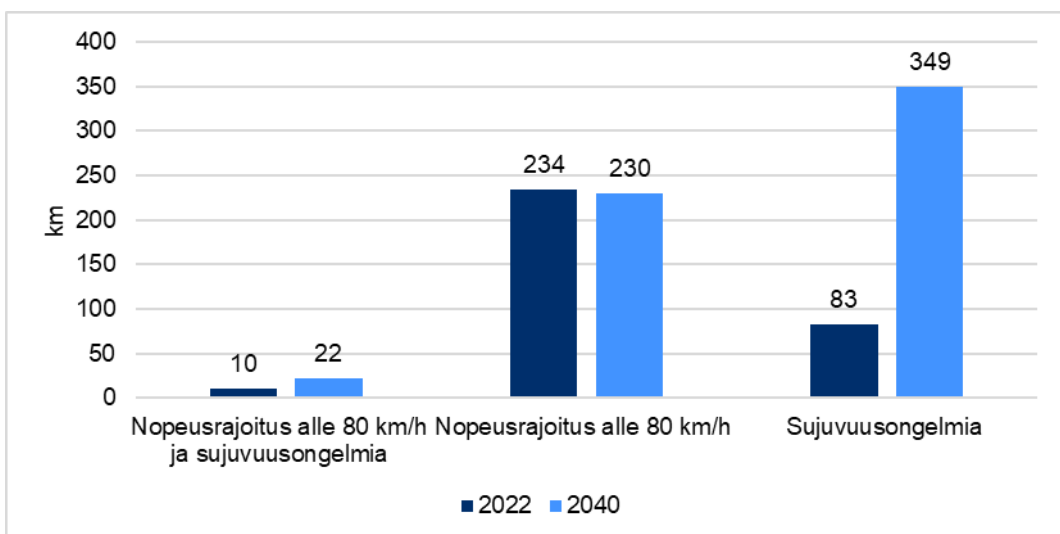


Valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaan liikennemäärät pääväylillä kasvavat. Tämän vuoksi sujuvuusongelmia arvioidaan olevan vuonna 2040 yhteensä 349 kilometrillä (kuvio 45). Ruuhkautumista esiintyy erityisesti valtatiellä 8 välillä Turku–Pori (43 km) ja valtatiellä 9 välillä Tampere–Jyväskylä (35 km). Alle 80 km/h nopeusrajoituksesta johtuvia palvelutasopuutteita on hieman alle 230 kilometrillä, merkittävimpana valtatie 21 välillä Tornio–Kilpisjärvi (28 km) (Kuvio 46). Liikenteen määrän lisäys näkyy erityisesti Helsingin, Tampereen ja Jyväskylän kaupunkiseuduilla. Valtakunnalliset liikenne-ennusteet ovat perusennusteita, jotka kuvaavat sitä, mihin kehitys johtaa nykyisillä toimenpiteillä. Niissä ei ole huomioitu sellaisia poliittisia ohjauskeinoja, väyläinvestointeja tai muita toimenpiteitä, joista ei ole tehty päätöksiä. Tuotettujen liikenne-ennusteiden tarkoituksena on toimia lähtökohtana tarkasteluille, joissa mahdollisten tulevien toimenpiteiden vaikutuksia arvioidaan.

Kuvio 45. Pääväylien palvelutasovaatimukset alittava tiepituus (km) vuonna 2040 (ennuste). Lähde: Traficom 2023c.



Kuvio 46. Pääväylien palvelutasovaatimukset vuosina 2022 ja 2040 (ennuste). Lähde: Traficom 2023c.

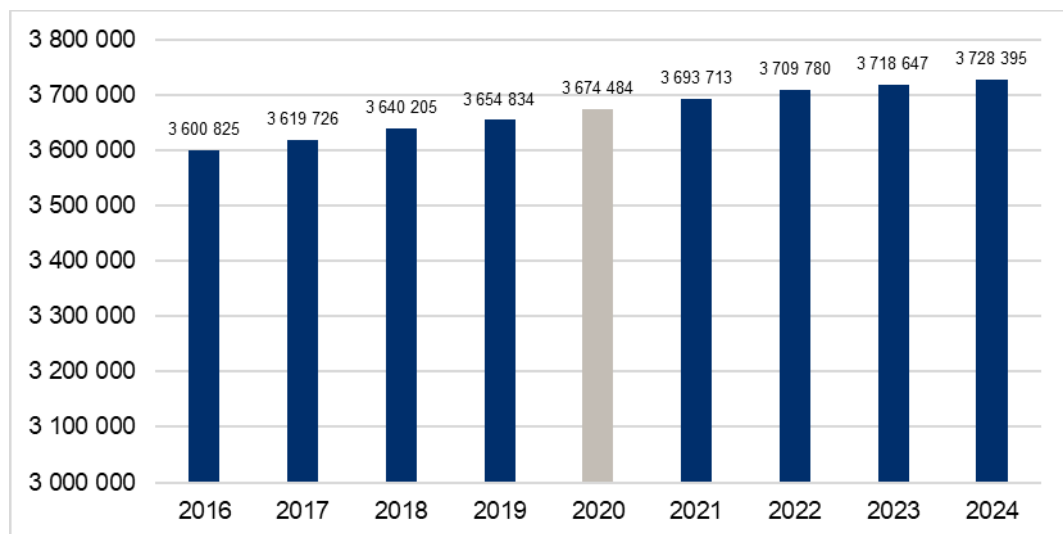


3.4 Ajokortit

Ajokorttien määrä vaikuttaa liikenteen määrään, minkä vuoksi ajokorttien määrän kehitystä on tarkasteltu tiiviisti. Mukana tarkastelussa ovat henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden sisältävät ajokortit, mokoportit sekä 17-vuotiaiden ajokortit. Ammattiliikenteen ajo-oikeuksia tai raskaamman kaluston ajo-oikeuksia ei ole tarkasteltu, koska niiden vaikutusten liikennemääriin on tulkittu olevan vähäisempi. Voimassa olevien ajokorttien tilasto perustuu Traficomien liikenneasioiden rekisteriin, joka sisältää tietoja kuljettajan ajo-oikeudesta ja ajokortteista. Voimassa olevat ajokortit poimitaan rekisteristä puolivuositain. Tilastossa ajokortit on esitetty koontiluokittain, joten yksi kortti voi kuulua useampaan koontiluokkaan. Taulukko ei sisällä Ahvenanmaan erillisrekisterin ajokortteja.

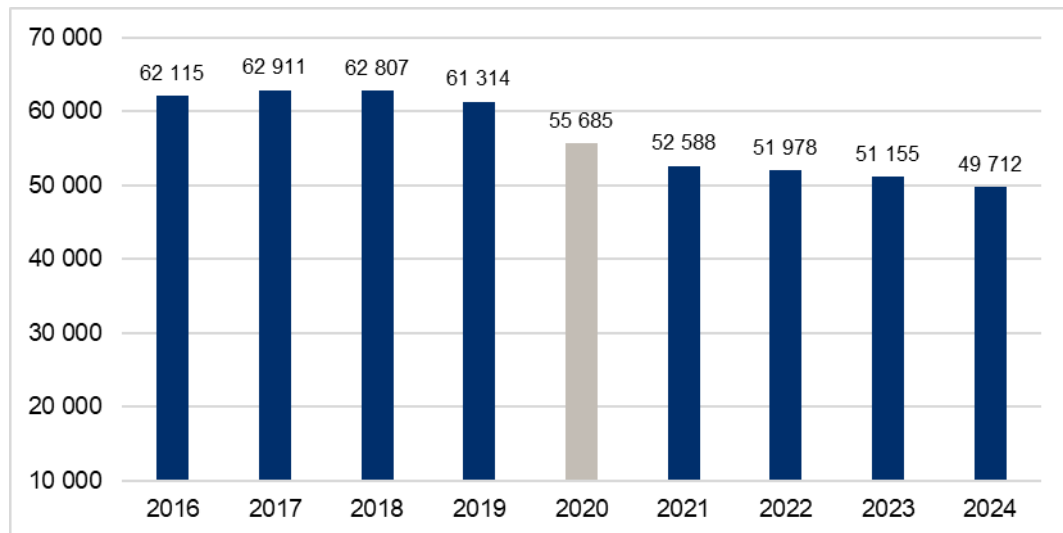
Kuviossa 47 on kuvattu henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden (B) sisältävien ajokorttien määrän kehitystä. Ajokorttien määrä on ollut kasvussa vuosi vuodelta. Vuoden 2024 alussa voimassa olevia henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden sisältäviä ajokortteja on ollut noin 3,7 miljoonaa kappaletta, kun vuonna 2016 ajokortteja oli noin 3,6 miljoonaa. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden sisältävien ajokorttien määrä on kasvanut 1,7 %.

Kuvio 47. Ajokortit, jotka sisältävät henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden (B) vuoden ensimmäisenä päivänä vuosina 2016–2024. **Huom. katkaistu asteikko pystyakselilla.** Lähde: Traficom 2024d.



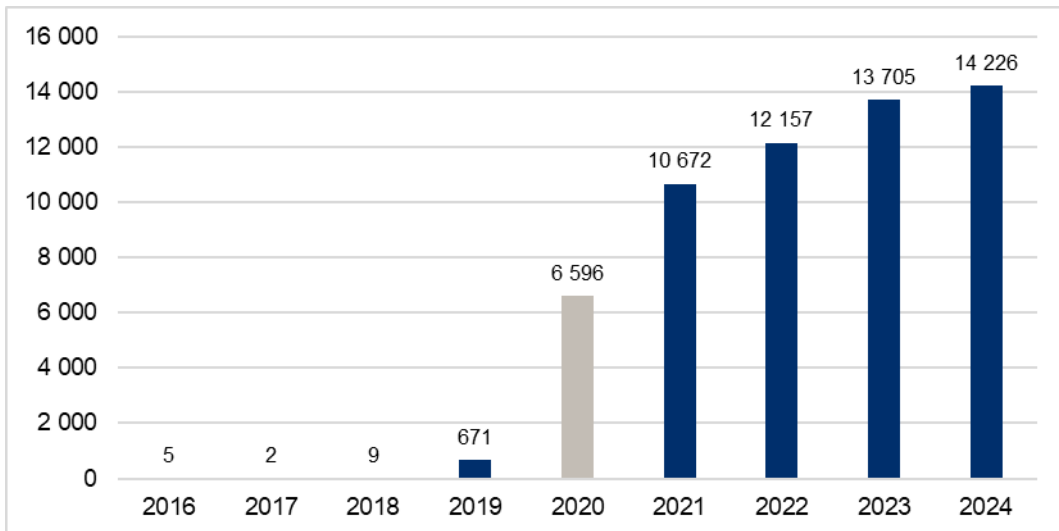
Mopokorttien määrä sen sijaan on laskenut. Kuviossa 48 on esitetty mopokorttien määrän kehitys vuosina 2016–2024. Vuonna 2016 voimassa olevia mopokortteja oli noin 62 000 kappaletta, mutta vuonna 2024 kortteja on enää noin 50 000. Mopokorttien määrä laski erityisesti vuosien 2019 ja 2020 välillä, jolloin niiden määrä väheni noin 9 %. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että mopokorttien määrä on laskenut jopa 18 %. Mopokorttien määrän vähentyminen tulee huomioida erityisesti tulkitessa mopoilijoille tapahtuneiden onnettomuuksien määriä.

Kuvio 48. Mopokortit vuoden ensimmäisenä päivänä vuosina 2016–2024.
Lähde: Traficom 2024d.



17-vuotiaat voivat saada henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavan B-luokan ajokortin ikäpoikkeusluvalla. Kuviossa 49 on kuvattu 17-vuotiaiden B-ajokorttien määrien kehitystä vuosina 2016–2024. Ikäpoikkeuslupa ei ole vuoden 2018 jälkeen edellytetty erityisen painavaa syytä, vaan ainoastaan pääosin kulkuyhteyksiin liittyviä erityisiä syitä. Tämän jälkeen 17-vuotiaiden voimassa olevien B-ajokorttien määrä on lähtenyt kasvuun. Suurinta kasvu oli vuonna 2020, jolloin ikäpoikkeuslupien määrä lähes yhdeksänkertaistui edellisvuoteen nähden. Vielä vuonna 2024 myönnettiin 4 % enemmän ikäpoikkeuslupia kuin edellisvuonna. Vuoden 2024 alussa B-ajokortti oli noin 14 000 17-vuotiaalla.

Kuvio 49. 17-vuotiaiden ajokortit, jotka sisältävät henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden (B) vuoden ensimmäisenä päivänä vuosina 2016–2024.
Lähde: Traficom 2024d.

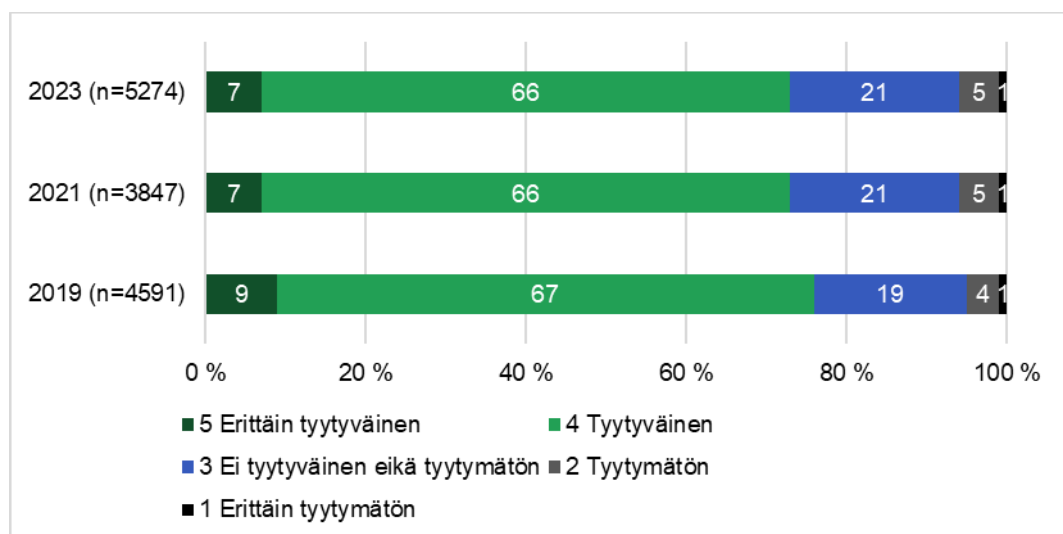


3.5 Tyytyväisyys liikennejärjestelmään

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom selvittää kahden vuoden välein kansalaisten tyytyväisyyttä liikennejärjestelmän eri osa-alueisiin ja matkaketjujen palvelutasoon valtakunnan tasolla ja alueitasolla. Aineisto kerätään otospohjaisella internetkyselyllä ja puhelinhaastatteluilla, ja viime vuosien tutkimukset on pyritty pitämään mahdollisimman vertailukelpoisina niin otannon, sisällön, aineiston keruun kuin raportoinnin osalta. Tutkimuksen otos on poimittu väestötietojärjestelmästä varmistamaan alueryhmien vastaajatavoitteet ja edustavuus sukupuolen ja iän mukaan. Tutkimuksen tuloksia on tarkasteltu vuosien 2019, 2021 ja 2023 osalta.

Kuviossa 50 on esitetty yleisen tyytyväisyyden kehitystä matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen tutkimusvuosina. Tyytyväisyydessä liikenneolosuhteisiin yleensä ei ole tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia. Vuonna 2019 tyytyväisyys matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen oli 3,79 asteikolla 1–5 (1 = erittäin tyytymätön, 5 = erittäin tyytyväinen), kun keskiarvo vuonna 2023 oli 3,72. Tyytyväisyys matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen yleisesti eri alueilla koko maan tasolla on siis laskenut 1,8 %. Kuitenkin noin kolme neljäsosaa kansalaisista on tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen yleisesti.

Kuvio 50. Tyytyväisyys matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen koko maassa vuosina 2019, 2021 ja 2023. Lähde: Kiiskilä et al. 2019; Aho et al. 2021; Kiiskilä et al. 2023.

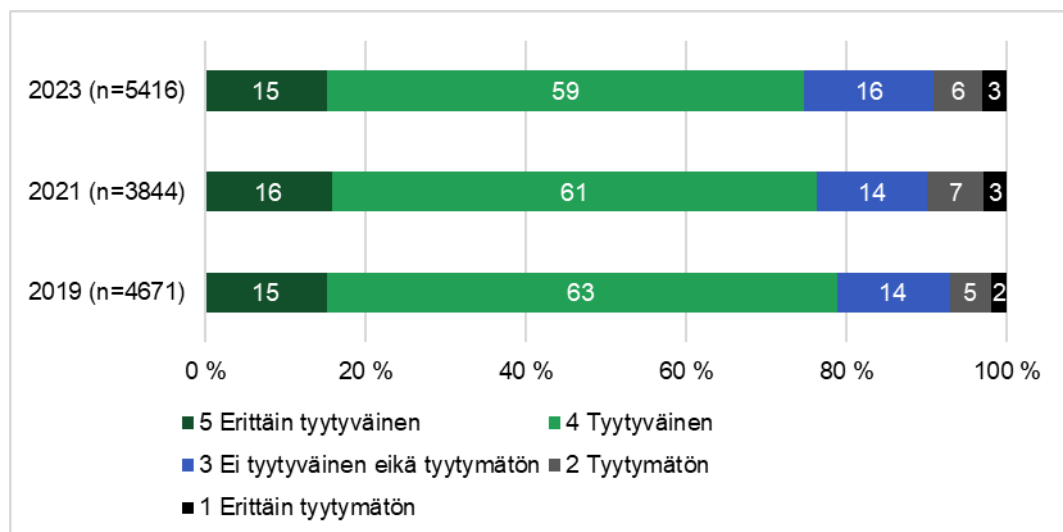


Tyytyväisyys työ- ja opiskelumatkoihin omalla asuinseudulla on laskenut 2,7 %, sillä vuonna 2019 tyytyväisyyden keskiarvo oli 3,69 ja vuonna 2023 3,59. Tyytyväisyys muihin matkoihin sekä pitkillä matkoilla on noin samansuuruisella tasolla kuin työ- ja opiskelumatkojen osalta ja laskenut vuosien 2019 ja 2023 välillä vastaavasti. Oman asuinseudun työ- ja opiskelumatkojen palvelusotekijöistä tyytyväisimpiä ollaan matka-ajan ennakoitavuuteen (keskiarvo 3,74 vuonna 2023), kun taas tyytymättöimpiä ollaan eri kulkutapojen yhteentoimivuuteen (keskiarvo 3,11 vuonna 2023). Tyytyväisyys eri osatekijöihin on hieman heikentynyt vuodesta 2019, jolloin matka-ajan ennakoitavuuden tyytyväisyyden keskiarvo oli 3,81 ja kulkutapojen yhteentoimivuuden 3,20. Myös tyytyväisyys pitkien yli 100 kilometrin mittaisten matkojen liikenneolosuhteisiin on laskenut vuodesta 2019.

Eri kulkumuotojen osalta tyytyväisyys on laskenut hieman vuosien 2019 ja 2023 välillä. Kuten kuviosta 51 nähdään, jalankulun olosuhteisiin oli tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä 74 prosenttia vastaajista vuonna 2023, mikä on 5 % vähemmän kuin vuonna 2019. Tyytyväisimpiä jalankulun olosuhteisiin ollaan pääkaupunkiseudulla ja suurimmilla kaupunkiseuduilla. Tyytymättöimpiä ollaan jalankulkureittien talvikunnossapitoon, kun taas tyytyväisimpiä ollaan jalankulkuväylien määrään, reittien jatkuvuuteen ja yhdistävyyteen sekä turvallisuudentunteeseen.

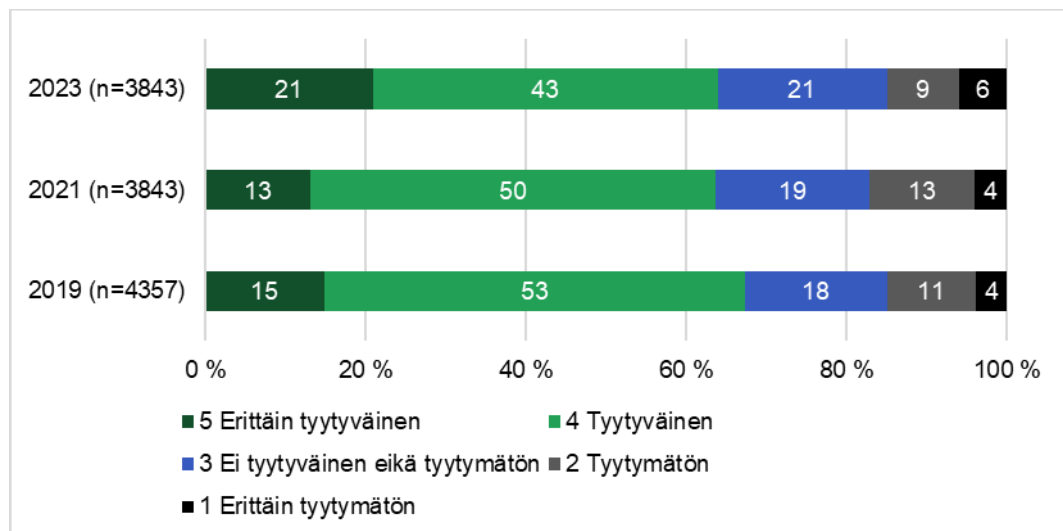
Kuvio 51. Tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin 2019, 2021 ja 2023.

Lähde: Kiiskilä et al. 2019; Aho et al. 2021; Kiiskilä et al. 2023.

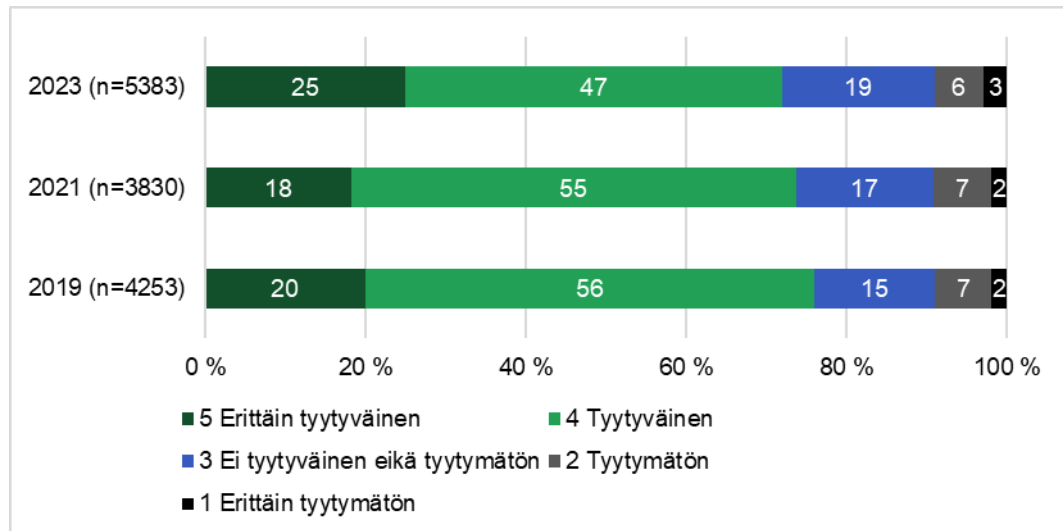


Kuviossa 52 on esitetty tyytyväisyyden kehitystä jalankulkuympäristön turvallisuuteen. Jalankulkuympäristön turvallisuudessa koettiin pientä laskua vuosien 2019 ja 2021 välillä, sillä vuonna 2019 keskiarvo oli 3,65 ja vuonna 2021 se oli 3,54. Turvallisuuteen tyytymättömien ja erittäin tyytymättömien määrä on laskenut vuoden 2019 15 prosentista vuoden 2023 kymmeneen prosenttiin. Kuitenkin vuonna 2023 tyytyväisyys oli noussut jälleen vuoden 2019 tasolle. Kuviossa 53 nähdään, että tyytyväisyys muuhun jalankulun turvallisuudentunteeseen on noussut erittäin tyytyväisten osalta, mutta tyytyväisten ja erittäin tyytyväisten yhteenlaskettu osuus on laskenut 6 % vuodesta 2019 vuoteen 2023.

Kuvio 52. Tyytyväisyys jalankulkuympäristöjen turvallisuuteen vuosina 2019, 2021 ja 2023. Lähde: Kiiskilä et al. 2019; Aho et al. 2021; Kiiskilä et al. 2023.

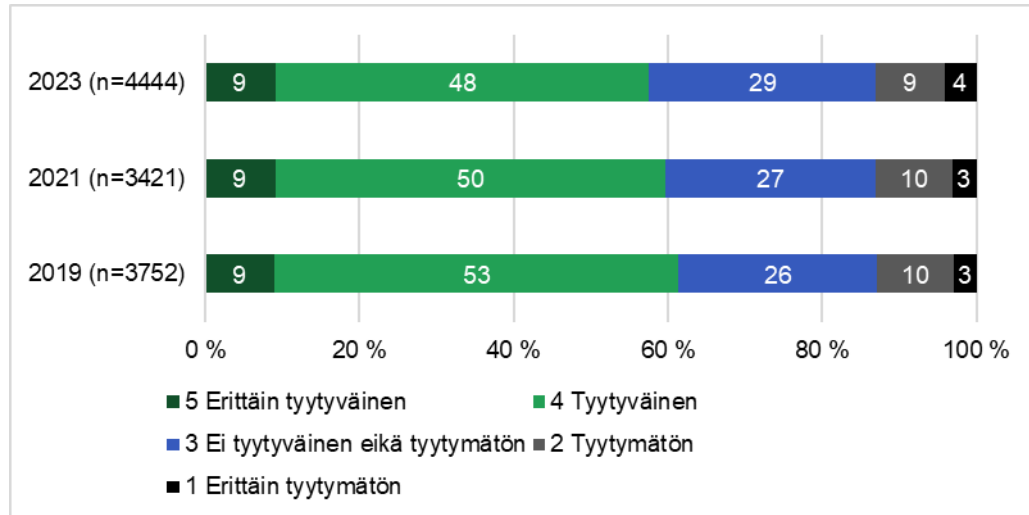


Kuvio 53. Tyytyväisyys jalankulun muuhun turvallisuudentunteeseen vuosina 2019, 2021 ja 2023. Lähde: Kiiskilä et al. 2019; Aho et al. 2021; Kiiskilä et al. 2023.



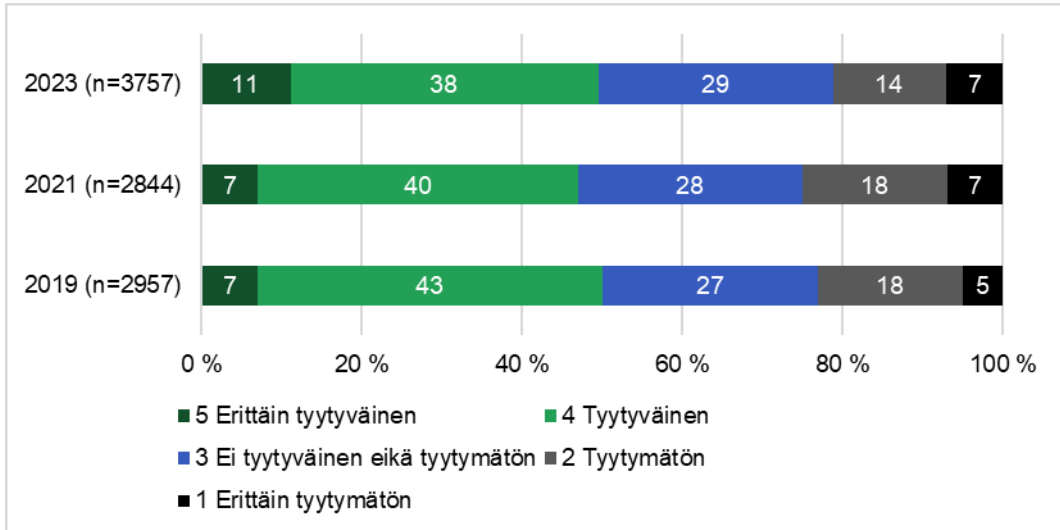
Tyytyväisyyden lasku pyöräliikenteen olosuhteisiin on ollut myös pientä. Kuten kuviosta 54 nähdään, tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä oli 62 prosenttia (keskiarvo 3,56) vuonna 2019 ja 57 prosenttia (3,48) vuonna 2023. Erittäin tyytyväisten osuus on pysynyt samana yhdeksässä prosentissa. Tyytyväisimpiä pyöräliikenteen olosuhteisiin ollaan pääkaupunkiseudulla ja suurimmilla kaupunkiseuduilla. Tyytyväisimpiä pyöräilijät ovat pyöräilyväylien määrään, pyöräliikenteen sujuvuuteen ja turvallisuudentunteeseen.

Kuvio 54. Tyytyväisyys pyöräliikenteen olosuhteisiin vuosina 2019, 2021 ja 2023. Lähde: Kiiskilä et al. 2019; Aho et al. 2021; Kiiskilä et al. 2023.

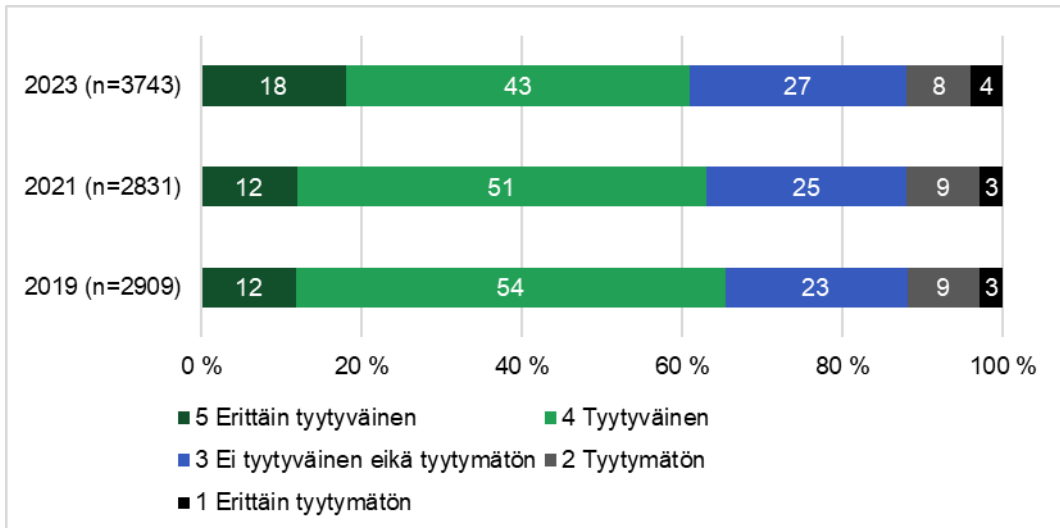


Kuviossa 55 on esitetty tyytyväisyyden kehitystä pyöräliikenteen liikenneturvallisuuteen. Kokemus pyöräliikenteen liikenneturvallisuudesta on pysynyt samalla tasolla, joskin hieman laskenut vuodesta 2019 vuoteen 2021 ja jälleen noussut vuoteen 2023: vuonna 2019 keskiarvo oli 3,29, vuonna 2021 se oli 3,24 ja vuonna 2023 taas 3,32. Turvallisuuteen tyytymättömien ja erittäin tyytymättömien osuus on laskenut 23 prosentista 21 prosenttiin vuodesta 2019 vuoteen 2023. Kuviossa 56 voidaan havaita, että erittäin tyytyväisten osuus pyöräliikenteen muuhun turvallisuudentunteeseen on kasvanut vuoden 2019 12 prosentista 18 prosenttiin vuonna 2023. Tyytyväisten ja erittäin tyytyväisten yhteenlaskettu osuus sen sijaan on laskenut: vuonna 2019 heitä oli 66 prosenttia ja vuonna 2023 enää 61 prosenttia.

Kuvio 55. Tyytyväisyys pyöräliikenteen liikenneturvallisuuteen vuosina 2019, 2021 ja 2023. Lähde: Kiiskilä et al. 2019; Aho et al. 2021; Kiiskilä et al. 2023.



Kuvio 56. Tyytyväisyys pyöräliikenteen muuhun turvallisuudentunteeseen vuosina 2019, 2021 ja 2023. Lähde: Kiiskilä et al. 2019; Aho et al. 2021; Kiiskilä et al. 2023.



Tyytyväisyys henkilöautoilun olosuhteisiin on laskenut 5 prosenttiyksikköä. Vuonna 2019 tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä oli 57 prosenttia vastaajista (keskiarvo 3,44) ja vuonna 2023 52 prosenttia vastaajista (keskiarvo 3,33). Tyytyväisimpiä myös henkilöautoiluun ollaan pääkaupunkiseudulla ja

suurimmilla kaupunkiseuduilla. Tyytyväisimpiä ollaan liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen, ja tyytymättöimpiä talvikunnossapitoon sekä katujen ja teiden kuntoon.

3.6 Yhteenveto liikenteen sujuvuuden ylläpitämisestä ja edistämisestä

Seuraavissa taulukoissa on esitetty yhteenvetona tilastojen keskeiset muutokset vertailujaksoilta ennen ja jälkeen vuoden 2020.

Taulukko 7. Yhteenveto liikenteen määrän, liikennevirran nopeuksien ja ajokorttien tilastojen muutoksista. Merkittävimmät muutokset (yli 10 %) on lihavoitu. Tavoitteiden kannalta positiivinen kehitys on merkitty vihreällä ja neutraali kehitys sinisellä. Negatiivinen kehitys on merkitty keltaisella.

Muutoksen kuvaus	Muutoksen määrä
Henkilöautojen liikennesuorite vuosina 2016–2023 (miljoonaa autokilometriä)	Laskenut 5,2 %
Pakettiautojen liikennesuorite vuosina 2016–2023 (miljoonaa autokilometriä)	Noussut 0,5 %
Kuorma-autojen liikennesuorite vuosina 2016–2023 (miljoonaa autokilometriä)	Laskenut 7,2 %
Linja-autojen liikennesuorite vuosina 2016–2023 (miljoonaa autokilometriä)	Laskenut 17 %
Kaikkien autojen liikennesuorite vuosina 2016–2023 (miljoonaa autokilometriä)	Laskenut 4,8 %
Liikennesuorite maanteillä vuosina vuosina 2016–2023 (miljoonaa autokilometriä)	Laskenut 5,1 %

Valtateiden liikennesuorite vuosina 2016-2023 (miljoonaa autokilometriä)	Laskenut 5,1 %
Kantateiden liikennesuorite vuosina 2016-2023 (miljoonaa autokilometriä)	Laskenut 4,8 %
Seututeiden liikennesuorite vuosina 2016-2023 (miljoonaa autokilometriä)	Laskenut 4,8 %
Yhdysteiden liikennesuorite vuosina 2016-2023 (miljoonaa autokilometriä)	Laskenut 5,7 %
Keskimääräinen vuorokausiliikenne maanteillä vuosina 2016-2023	Laskenut 4,9 %
Valtateiden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuosina 2016-2023	Laskenut 5,1 %
Kantateiden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuosina 2016-2023	Laskenut 4,6 %
Yhdysteiden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuosina 2016-2023	Laskenut 4,7 %
Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä vuosina 2016–2023	Noussut 2,7 %
Kesäkaudella nopeusrajoituksen ylittäneiden ajoneuvojen osuus kaikista ajoneuvoista vuosina 2016-2023	Noussut 0,08 %
Kesäkaudella nopeusrajoituksen yli 10 km/h ylittäneiden ajoneuvojen osuus kaikista ajoneuvoista vuosina 2016-2023	Noussut 0,35 %
Talvikaudella nopeusrajoituksen ylittäneiden ajoneuvojen osuus kaikista ajoneuvoista vuosina 2016-2023	Laskenut 0,62 %
Talvikaudella nopeusrajoituksen yli 10 km/h ylittäneiden ajoneuvojen osuus kaikista ajoneuvoista vuosina 2016-2023	Noussut 0,85 %

Ajokortit, jotka sisältävät henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden (B) vuoden ensimmäisenä päivänä vuosina 2016–2024.

Noussut 1,7 %

Mopokortit vuoden ensimmäisenä päivänä vuosina 2016–2024

Laskenut 18 %

4 Ympäristön tilaan myönteisesti vaikuttaminen

Tieliikennelain uudistuksen tavoitteena oli vaikuttaa myönteisesti ympäristön tilaan. Tavoitteen etenemistä on tarkasteltu kulkutapajakauman sekä liikenteen päästöjen kehityksen avulla.

4.1 Kulkutapajakauma

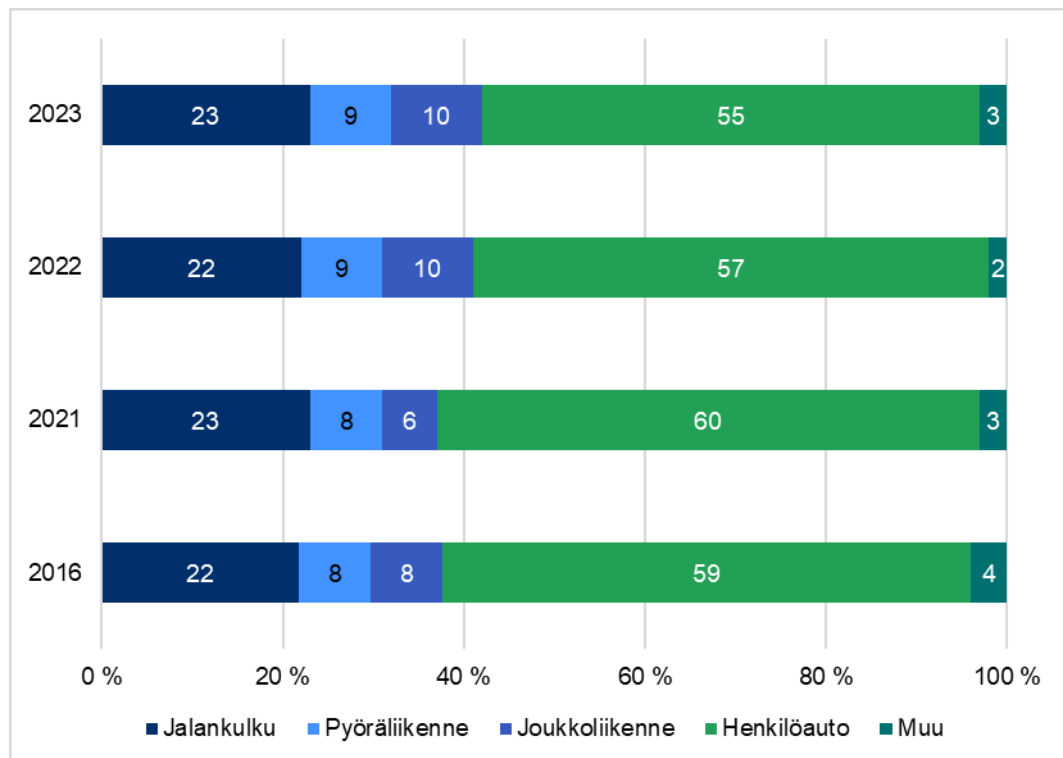
Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (HLT) on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n säännöllisesti toteuttama suomalaisten liikkumistottumuksia kuvaava seurantatutkimus. Tutkimus on toteutettu vuosien 1974 ja 2016 välillä noin kuuden vuoden välein. Vuodesta 2021 alkaen tutkimus on toteutettu neljän vuoden välein. Vuosina 2022–2024 on tehty kattavan päätutkimuksen rinnalle suppeampi syyskuukauden tutkimus. Henkilöliikennetutkimuksen tavoitteena on luoda yleiskuva suomalaisten liikkumisesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä sekä henkilöliikennematkojen väestöryhmittäisistä, alueellisista ja ajallisista vaihteluista. Tutkimusaineisto sisältää tietoa eri kulkutavoista, matkojen syistä ja väestöryhmien välisistä eroista liikkumisessa. Henkilöliikennetutkimus on ympärivuotinen ja kattaa kaikki viikonpäivät ja vuodenaajat. Tutkimus perustuu tilastollisesti edustavaan, väestötietojärjestelmästä poimittuun otokseen. Tutkimuksen kohderyhmään kuuluvat kaikki kuusi vuotta täyttäneet Suomessa asuvat henkilöt Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Tutkimukseen on vastannut vuonna 2021 yhteensä 23 500 henkilöä ja vuonna 2016 yli 30 000. Tutkimuksessa kukin vastaaja on ilmoittanut yhden, hänelle ennalta valitun tutkimuspäivän kaikki matkansa.

Viimeisin ennen tieliikennelain uudistusta tehty tutkimus on vuodelta 2016, jonka tuloksia verrataan vuoden 2021 päätutkimuksen sekä syyskausien 2022 ja 2023 suppeiden tutkimuksien tuloksiin. Vuoden 2021 tuloksia tarkasteltaessa on huomioitava, että tuloksissa on nähtävissä maailmanlaajuisen koronapandemian vaikutukset ihmisten liikkumiseen. Pandemian aiheuttamat rajoitukset jatkuivat koko vuoden 2021 ajan, ja ne vaihtelivat ajallisesti ja Suomen sisällä alueellisesti vuoden aikana. Lisäksi tutkimuksia vertailtaessa on

huomioitava vuosien 2022 ja 2023 tutkimusten suppeus verrattuna vuosien 2016 ja 2021 koko vuoden kestäneisiin tutkimusjaksoihin.

Kuviossa 57 on esitetty matkojen määriin perustuva eli matkaluvun mukainen kulkutapajakauma eri vuosien henkilöliikennetutkimuksissa. Matkaluvun mukaan tarkasteltuna kestävän liikkumisen osuus on noussut 11 % vuodesta 2016 vuoteen 2023. Vuonna 2016 kävelen, polkupyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen yhteen laskettu osuus kaikista matkoista on ollut 38 %. Vuonna 2022 vastaava osuus matkoista on ollut 41 % ja vuonna 2023 42 %. Henkilöautoilun osuus on laskenut noin 60 prosentista 55 prosenttiin eli noin 8 %.

Kuvio 57. Kulkutapajakauma henkilöliikennetutkimuksissa matkaluvun mukaan. Vuosien 2016 ja 2021 tulokset ovat päätutkimuksesta ja vuosien 2022 ja 2023 luvut suppeammasta välitutkimuksesta. Lähde: Liikennevirasto 2018, Traficom 2023a, 2023b ja 2024c.



Kulkutapajakaumaa voidaan tarkastella myös osuuksina matkasuoritteesta eli kulkutapojen osuuksina matkustetuista kilometreistä. Henkilöautolla kuljettiin vuoden 2016 päätutkimuksessa 76 % kilometreistä vuorokaudessa per

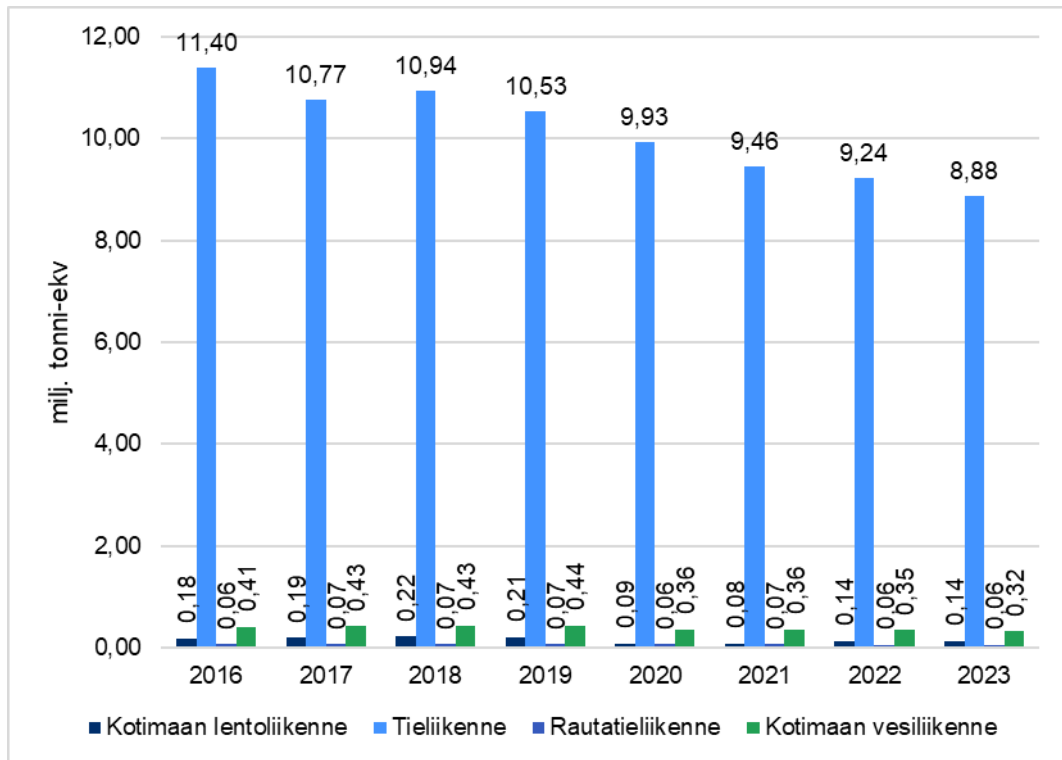
henkilö, kun vuonna 2021 osuus oli 84 %. Henkilöauton suorite on siis kasvanut lähes 11 %. Vuosien 2022 ja 2023 suppeammassa tutkimuksessa henkilöautoilun suoritteen osuus oli laskenut järjestyksessä 77 ja 74 prosenttiin. Jalankulun, pyöräliikenteen osuus on laskenut 18 prosentista vuonna 2016 vuoden 2021 13 prosenttiin (– 28 %), mutta noussut vuosien 2022 ja 2023 tutkimuksissa 21 ja 23 prosenttiin. Erityisesti joukkoliikenteen osuus on ollut vuonna 2021 koronan vuoksi yli 55 % matalampi kuin muulloin (8 prosenttia verrattuna muiden tarkasteluvuosien 14–18 prosenttiin).

4.2 Liikenteen päästöt

Liikenteen päästöjen vähentymistä sääntelee muun muassa EU-lainsäädäntö, joka mukaisesti Suomen tulee vähentää taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöjään 50 prosentilla vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään taakanjakosektorille kuuluvan kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä.

Kuviossa 58 on esitetty kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen jakautuminen liikennemuodoittain Tilastokeskuksen tietojen mukaisena. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2023 olivat yhteensä noin 9,4 miljoonaa CO₂-ekvivalenttitonnia, ja ne vähenivät edellisvuoteen verrattuna noin 4 %. Tieliikenteen osuus kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöistä on noin 95 %, joten tieliikenteen merkitys päästöjen vähentämisessä on suuri. Kotimaan lentoliikenne, rautatieliikenne ja kotimaan vesiliikenne vastaavat lopusta noin viidestä prosentista. Eniten päästöjä mainituista kolmesta liikennemuodosta tuottaa kotimaan vesiliikenne. Tarkastelussa ei ole mukana kansainvälistä lento- ja vesiliikennettä. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että tieliikenteen päästöt ovat laskeneet 14 prosenttia.

Kuvio 58. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen jakautuminen liikennemuodoittain vuosina 2016–2023. Luvut on esitetty miljoonina hiilidioksiditonni-ekvivalenteina. Vuoden 2023 luku on Tilastokeskuksen pikaennakko. Lähde: Tilastokeskus 2024f.

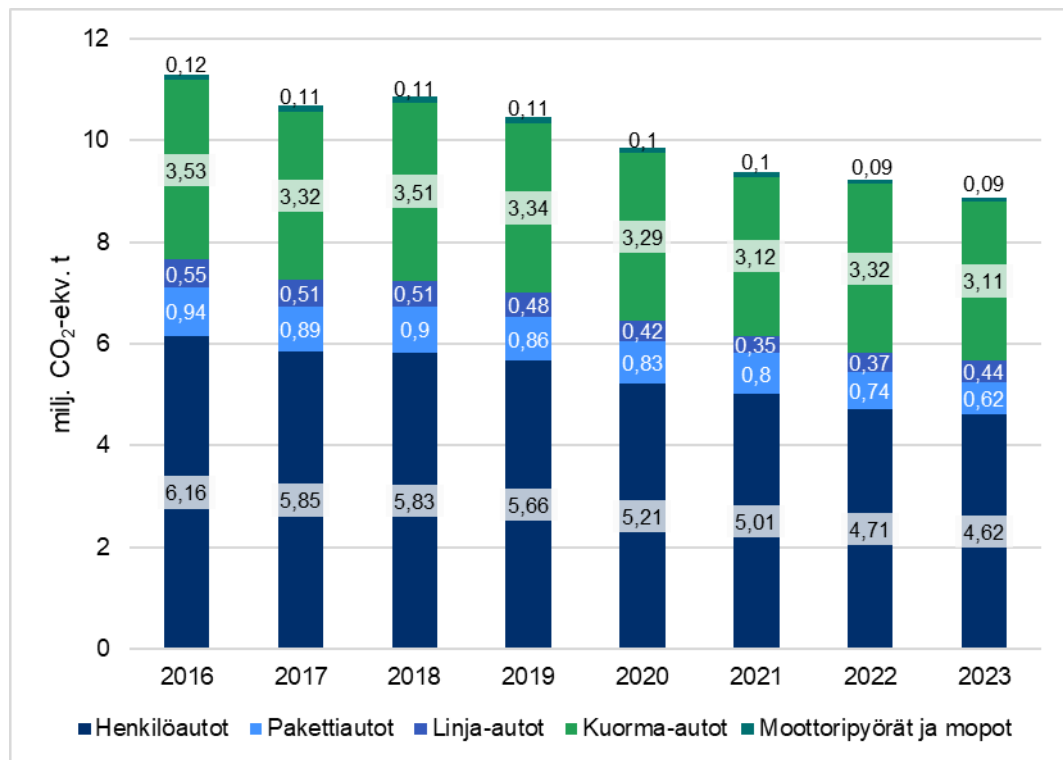


Tilastossa eri kasvihuonekaasujen ilmastoa lämmittävä vaikutus yhteismitallistetaan hiilidioksidiekvivalenteiksi. Jaottelu perustuu CRF-luokituksen mukaiseen päästoluokkaan, jota käytetään kasvihuonekaasujen raportoinnissa Ilmastososopimukselle ja EU:lle. Kasvihuonekaasuinventaariossa raportoitavat kasvihuonekaasut ovat hiilidioksidi (CO₂), metaani (CH₄), dityppioksidi (N₂O) sekä fluoratut kasvihuonekaasut eli F-kaasut (HFC-yhdisteet eli fluorihilivedyt, PFC-yhdisteet eli perfluorihilivedyt, rikkiheksafluoridi (SF₆) ja typpitrifluoridi (NF₃)).

Autoalan tiedotuskeskus on koontanut VTT:n Lipasto-palvelun, Tilastokeskuksen ja ympäristöministeriön ilmastovuosikertomusten tietojen pohjalta eri tieliikenteen muotojen aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt. Tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat vähentyneet noin 21 % vuodesta 2016 vuoteen 2023. Päästöjen määrä yhteensä vuonna 2023 oli 8,88 miljoonaa CO₂-ekvivalenttia tonnia, kun vuonna 2011 määrä oli 11,3 miljoonaa tonnia.

Kuviossa 59 on esitetty kotimaan tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen jakautuminen liikennemuodoittain Autoalan tiedotuskeskuksen koonnin mukaisena. Henkilöautoliikenne vastaa 52 prosentista tieliikenteen kokonaispäästöistä, vaikka ne ovatkin vähentyneet neljäsosan vuodesta 2016 vuoteen 2023 mennessä. Kuorma-autojen osuus on henkilöautojen jälkeen toiseksi suurin (35 %). Päästöt ovat laskeneet kaikissa tieliikenteen muodoissa vuosien 2016 ja 2023 välillä.

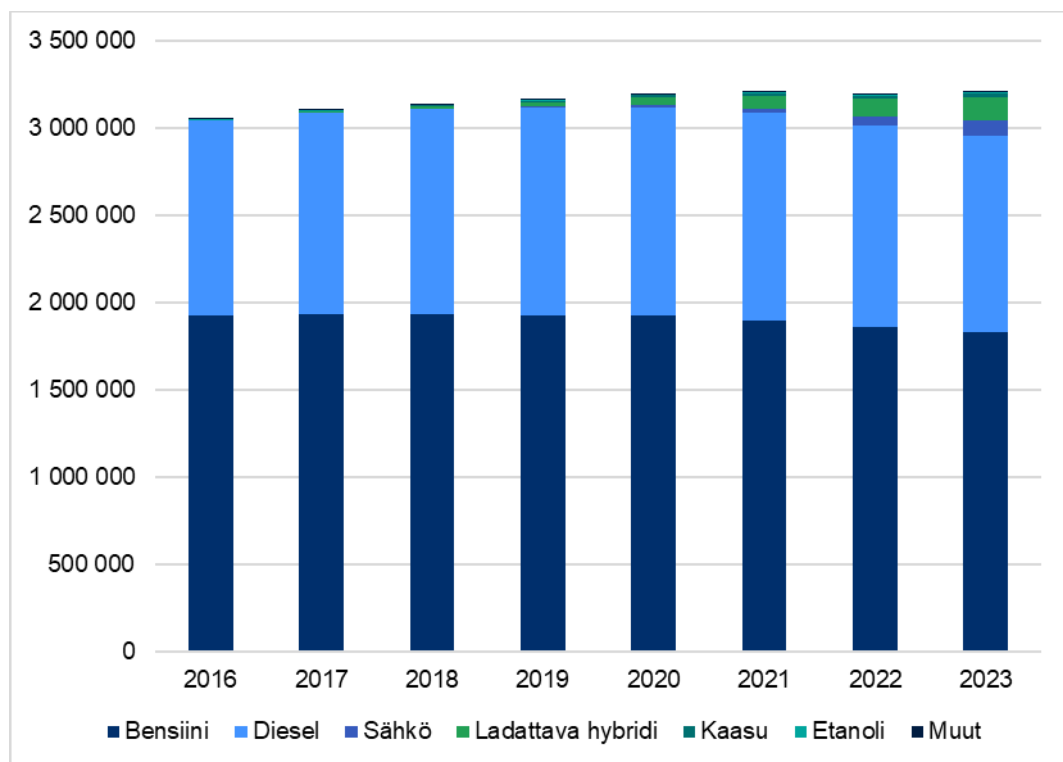
Kuvio 59. Kotimaan tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen jakautuminen liikennemuodoittain vuosina 2016–2023. Luvut on esitetty miljoonina hiilidioksidiekvivalentteina tonneina. Lähde: Autoalan tiedotuskeskus 2024b.



Tieliikenteen päästöjen vähentymisessä taustalla on muun muassa ajoneuvo-tekniikkaan liittyviä tekijöitä, kuten energiatehokkuuden parantuminen, polttoaineiden biokomponenttien osuuden kasvu sekä sähköautojen yleistymisen. 2020-luvun alussa liikenteen päästöjen vähentymiseen vaikutti osaltaan myös koronapandemian aiheuttamat rajoitukset. Kuviossa 60 on kuvattu ajoneuvojen käyttövoimien kehitystä Tilastokeskuksen moottoriajoneuvokannan mukaisesti. Luvuissa ovat mukana liikennekäytössä olevat autot: henkilöautot,

pakettiautot, kuorma-autot, linja-autot ja erikoisautot. Tietoaineisto kattaa rekisteröintivelvollisuuden alaiset tieliikenteen ajoneuvot Manner-Suomessa. Vuonna 2023 ajoneuvokannasta 57 % oli bensiiniautoja, 35 % dieselautoja, 4 % ladattavia hybridejä ja 3 % sähköajoneuvoja. Sähköajoneuvojen määrä on kasvanut 19-kertaiseksi, sillä vuosina 2016–2019 sähköajoneuvoja oli keskimäärin noin 2600 vuoden aikana, kun vuosina 2021–2024 niitä oli keskimäärin jo 52 900 kpl. Myös ladattavien hybridien määrä on kasvanut ajalta ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen aikaan yli 800 %. Kaasua käyttövoimana käyttävien ajoneuvojen määrä on noussut noin 200 %.

Kuvio 60. Liikennekäytössä olevien ajoneuvojen käyttövoimien kehitys vuosina 2016–2023. Luvuissa ovat mukana henkilöautot, pakettiautot, kuorma-autot, linja-autot ja erikoisautot. Lähde: Tilastokeskus 2024g.



4.3 Yhteenveto ympäristön tilaan myönteisesti vaikuttamisesta

Seuraavissa taulukoissa on esitetty yhteenvetona tilastojen keskeiset muutokset vertailujaksoilta ennen ja jälkeen vuoden 2020.

Taulukko 8. Yhteenveto liikenteen määrän, liikennevirran nopeuksien ja ajokorttien tilastojen muutoksista. Merkittävimmät muutokset (yli 10 %) on lihavoitu. Tavoitteiden kannalta positiivinen kehitys on merkitty vaalealla vihreällä värillä. Neutraali kehitys on merkitty sinisellä.

Muutoksen kuvaus	Muutoksen määrä
Kotimaan tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuosina 2016–2023. Luvut on esitetty miljoonina hiilidioksiditonniekvivalenteina.	Laskenut 14 %
Liikennekäytössä olevien bensiinikäyttöisten ajoneuvojen määrä vuosina 2016–2023	Laskenut 3,5 %
Liikennekäytössä olevien dieselkäyttöisten ajoneuvojen määrä vuosina 2016–2023	Laskenut 0,09 %
Liikennekäytössä olevien sähkökäyttöisten ajoneuvojen määrä vuosina 2016–2023	Noussut 1900 %
Liikennekäytössä olevien ladattavien hybridiajoneuvojen määrä vuosina 2016–2023	Noussut 820 %
Liikennekäytössä olevien kaasukäyttöisten ajoneuvojen määrä vuosina 2016–2023	Noussut 200 %

5 Lähteet

Tämän tausta-aineiston lähteet löytyvät tieliikennelain jälkiarvioinnista:

<https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-906-2>