



Ennakkoraportti

2023

Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet vuonna 2023

Onnettomuustietoinstituutti, www.oti.fi

Raportin on laatinut Salla Salenius.



Määritelmiä

Alla olevat määritelmät ovat erityisesti tässä raportissa käytettyjä. Lisää määritelmiä löytyy osoitteesta www.oti.fi/maaritelmät.

Kohtaamisonnettomuus: onnettomuus, jossa ajoneuvot saapuivat vastakkaisista ajosuunnista (onnettomuustyyppit 20–39).

Yhteenajo: onnettomuus, jossa oli mukana vähintään kaksi ajoneuvoa.

Yksittäisonnettomuus: onnettomuus, jossa oli mukana vain yksi osallinen. Näihin lasketaan mukaan myös eläinonnettomuudet.

Aineisto

Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet vuosina 2019–2023. Vuosien 2019–2022 aineisto on lopullinen, kun taas vuoden 2023 tiedot ovat tutkijalautakuntien välittömästi onnettomuuspaikatutkinnan jälkeen ilmoittamia ennakkotietoja.

Tutkintaan otetaan pääsääntöisesti onnettomuudet, joissa kuolema tapahtuu kolmen päivän kuluessa onnettomuudesta. Tiedot sisältävät myös tielikenteessä sairauskohtaukseen kuolleet. Virallisilla moottorikelkkailureiteillä tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä mainitaan raportin alussa erikseen, mutta näitä onnettomuuksia ei ole sisällytetty raportin kuvioihin ja taulukoihin.

Tehtyjen rajausten vuoksi luvut eivät ole yhteneviä Tilastokeskuksen julkaisemien lukujen kanssa. Niissä liikennekuolemaksi lasketaan menehtyminen 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta, mutta sairauskohtaukseen kuolleet eivät sisälly lukuihin. Lisäksi Tilastokeskus raportoi virallisilla moottorikelkkailureiteillä tapahtuneet onnettomuudet tieliikenneonnettomuuksien joukossa, koska virallinen moottorikelkkailureitti on tieliikennelain mukaan tie, joka on tarkoitettu moottorikelkkaliikenteeseen.

Onnettomuustietoinstituutti (OTI)

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) tekee työtä ennaltaehkäistäkseen liikenneonnettomuuksia Suomessa. OTI koordinoi liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toimintaa ja hallinnoi tutkinnasta kerättyä tietoa muiden liikennevahinkotilastojaan lisäksi. Tilastotiedon määrä ja laatu ovat kansainvälisesti ainutlaatuisia. OTI tarjoaa tärkeää tietoa, jolla voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuuteen sekä lainsäädännön että käytännön toimenpiteiden tasolla. Instituutti toimii erillisenä yksikkönä Liikennevakuutuskeskuksessa. Lue lisää www.oti.fi.

Lisätietoja:

Onnettomuustietoinstituutti OTI
Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki
Viestintä, p. 040 450 4700
tietopalvelu@oti.fi

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan johtaja Kalle Parkkari
kalle.parkkari@oti.fi, puh. 040 450 4627

Erityisasiantuntija Salla Salenius
salla.salenius@oti.fi, puh. 040 922 0804

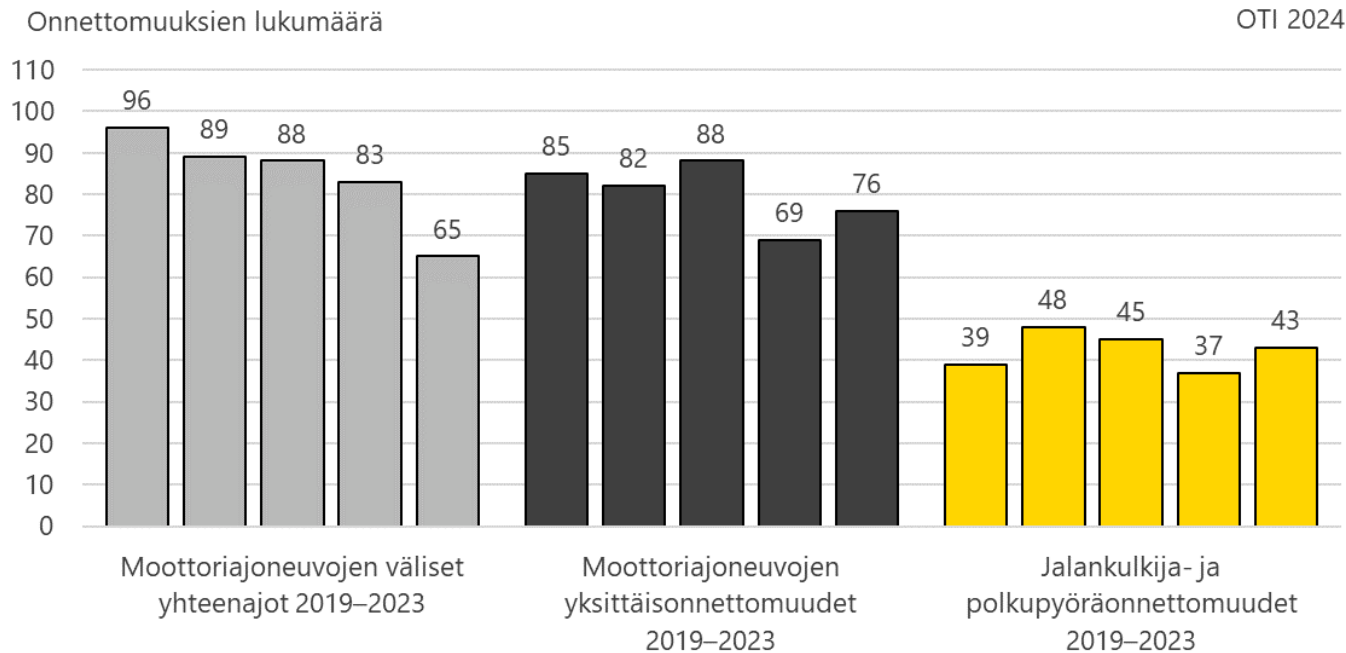
Kuvioiden data Excel-tiedostona.

Raporttiin voi viitata seuraavasti:

Salenius S. 2024. OTI-ennakkoraportti 2023. Onnettomuustietoinstituutti OTI. Helsinki. ISBN 978-952-7335-24-6.

1 Moottoriajoneuvo-onnettomuuksia vähiten koko tutkintahistorian aikana

Vuonna 2023 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnille tuli tutkittavaksi kaikkiaan 184 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli 192 henkilöä (kuvio 1, taulukko 1). Onnettomuuksia oli viisi ja kuolleita 13 vähemmän kuin edeltävänä vuonna (kuvio 1, taulukot 1 ja 2). Vuoden aikana tutkitaan lisäksi yksi virallisella moottorikelkkailureitillä tapahtunut kuolemaan johtanut onnettomuus, jossa menehtyi yksi henkilö. Kyseinen moottorikelkka-onnettomuus ei ole mukana tämän raportin kuvioissa ja taulukoissa. Moottoriajoneuvoille tapahtuneista onnettomuuksista yli puolet eli 76 kpl oli yksittäisonnettomuuksia (taulukko 3). Yhteenajoja oli 65. Tutkittavia jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli 43. Viidessä tässä raportissa pyöräilyonnettomuutena käsitellyssä onnettomuudessa kuoli kevyellä sähköisellä liikkumisvälineellä kulkenut. Heidät on laskettu mukaan polkupyöräilijöihin niin kuvioissa kuin taulukoissa.



Kuvio 1 Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet sekä jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneet onnettomuudet vuosina 2019–2023 (ennakkotieto vuodelta 2023). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvojen välisistä yhteenajoista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat. Vuosina 2021–2023 tapahtui yhteensä viisi onnettomuutta, joissa kuoli kevyellä sähköisellä liikkumisvälineellä kulkenut. Nämä onnettomuudet on käsitelty tässä raportissa polkupyöräonnettomuuksina.

Taulukko 1. Tutkittaviksi tulleiden onnettomuuksien lukumäärät ja suhteelliset osuudet vuosina 2019–2023 (ennakkotieto vuodelta 2023). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvojen välisistä yhteenajoista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat. Vuosina 2021–2023 tapahtui yhteensä viisi onnettomuutta, joissa kuoli kevyellä sähköisellä liikkumisvälineellä kulkenut. Nämä onnettomuudet on käsitelty tässä raportissa polkupyöräonnettomuuksina.

| Tutkitut onnettomuudet | 2019 | | 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | |
|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | N | % | N | % | N | % | N | % | N | % |
| Moottoriajoneuvo-onnettomuudet | 181 | 82 | 171 | 78 | 176 | 80 | 152 | 80 | 141 | 77 |
| Jalankulkijaonnettomuudet | 12 | 5 | 21 | 10 | 23 | 10 | 18 | 10 | 20 | 11 |
| Polkupyöräonnettomuudet | 27 | 12 | 27 | 12 | 22 | 10 | 19 | 9 | 23 | 13 |
| YHTEENSÄ | 220 | 100 | 219 | 100 | 221 | 100 | 189 | 100 | 184 | 100 |

Taulukko 2. Tutkittaviksi tulleissa onnettomuuksissa kuolleiden lukumäärät ja suhteelliset osuudet vuosina 2019–2023 (ennakkotieto vuodelta 2023). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvojen välisistä yhteenajoista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat. Vuosina 2021–2023 tapahtui yhteensä viisi onnettomuutta, joissa kuoli kevyellä sähköisellä liikkumisvälineellä kulkenut. Nämä onnettomuudet on käsitelty tässä raportissa polkupyöräonnettomuuksina.

| Kuolleet | 2019 | | 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | N | % | N | % | N | % | N | % | N | % |
| Moottoriajoneuvoissa | 197 | 83 | 185 | 79 | 193 | 81 | 168 | 83 | 149 | 77 |
| Jalankulkijat | 13 | 5 | 21 | 9 | 23 | 10 | 18 | 9 | 20 | 10 |
| Polkupyöräilijät | 27 | 11 | 28 | 12 | 22 | 9 | 19 | 8 | 23 | 12 |
| YHTEENSÄ | 237 | 100 | 234 | 100 | 238 | 100 | 205 | 100 | 192 | 100 |

Taulukko 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet vuosina 2019–2023 (ennakkotieto vuodelta 2023). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvojen välisestä yhteenajoista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat.

| Tutkitut moottoriajoneuvo-onnettomuudet | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Yhteenajot | 96 | 89 | 88 | 83 | 65 |
| Yksittäisonnettomuudet | 85 | 82 | 88 | 69 | 76 |
| YHTEENSÄ | 181 | 171 | 176 | 152 | 141 |



2 Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet

2.1 Suistumisonnettomuuksia eniten

Vuonna 2023 yleisin onnettomuustyyppi oli edellisvuodesta poiketen suistumisonnettomuudet, joita tapahtui kaikkiaan 68 (kuvio 2). Vuoden loppua kohden suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien määrät ovat tyypillisesti tasoittuneet, mutta vuonna 2023 kohtaamisonnettomuuksien määrä oli tammi-elokuussa niin paljon edellisvuotta pienempi, ettei vuoden viimeinen kolmannes muuttanut enää onnettomuustyyppien jakaumaa.

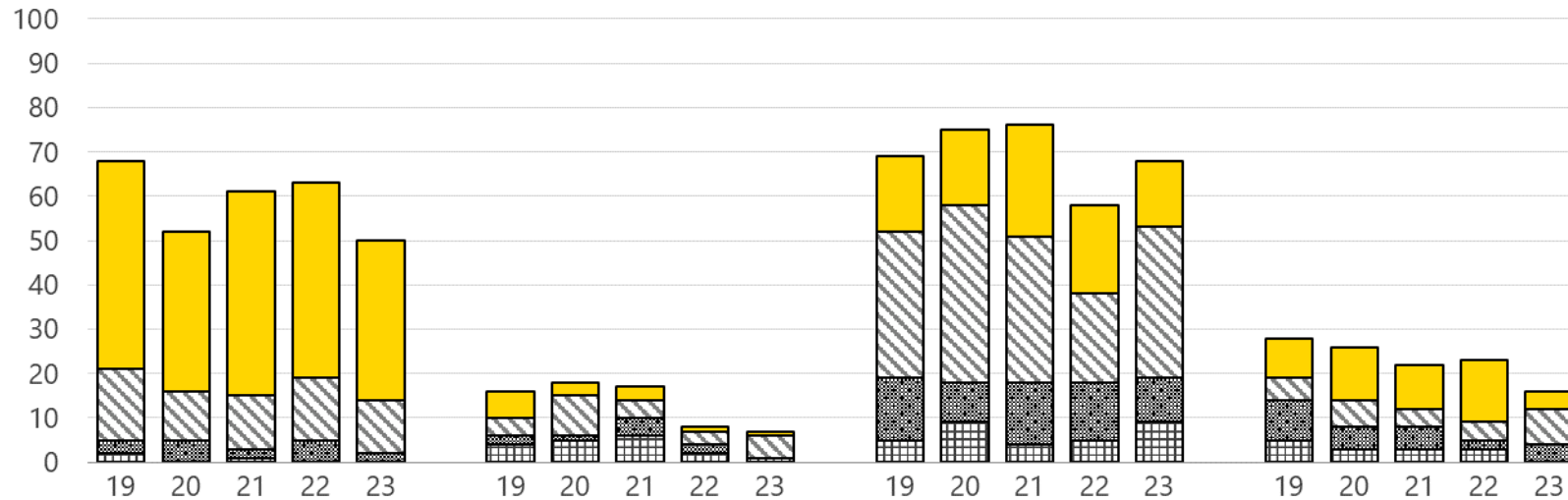
Kohtaamisonnettomuudet vähentyivät kaikkiaan 21 % niiden määrän ollessa 50 kpl. Vähennemä on peräisin ylemmän tieverkon valta- ja kantateiltä, joiden yksiajorataiset ja kaksikaistaiset tiet yleensä korostuvat kuolemaan johtaneissa yhteenajoissa esimerkiksi suuren liikennesuoritteen sekä ajosuuntien erottelemattomuuden vuoksi.

Vuosi 2023 oli kaiken kaikkiaan positiivinen valta- ja kantateiden liikenneturvallisuuden näkökulmasta, sillä myös muiden kuin kohtaamisonnettomuuksien määrät vähenivät niillä selvästi: suistumisonnettomuuksia oli viisi vähemmän ja esimerkiksi onnettomuustyyppiltään muihin onnettomuuksiin lukeutuvia peräänajoja tapahtui neljä vähemmän kuin vuonna 2022. Alemman tieverkon, kuten seutu- ja yhdysteiden, osalta liikenneturvallisuus sitä vastoin heikkeni johtuen etenkin suistumisonnettomuuksien määrän kasvusta. Seutu- ja yhdysteiden osalta on kuitenkin huomattava, että vaikka niiden suistumisonnettomuuksien määrä oli vuoteen 2022 verrattuna jopa 70 % suurempi, ei tilanne ollut edeltäviin vuosiin 2019–2021 nähden poikkeuksellinen. Vuotta 2022 voidaan yleisesti pitää yksittäisenä hyvänä vuotena.

Lukumäärältään vähäisempien risteysonnettomuuksien määrä pysyi edellisvuoteen nähden miltei samana määrän ollessa yhä selvästi pienempi kuin vuosina 2019–2021. Risteävien ajosuuntien onnettomuuksista kaksi oli tasoristeysonnettomuuksia. Onnettomuustyyppiltään muihin onnettomuuksiin lukeutuvia eläinonnettomuuksia oli kolme.

Onnettomuuksien lukumäärä

OTI 2024



| | Kohtaaminen (20–39) | | | | | Risteävä (40–59) | | | | | Suistuminen (80–89) | | | | | Muu (muut) | | | | |
|-----------------|---------------------|----|----|----|----|------------------|----|----|----|----|---------------------|----|----|----|----|------------|----|----|----|----|
| Yhteensä | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| Valta-/kantatie | 47 | 36 | 46 | 44 | 36 | 6 | 3 | 3 | 1 | 1 | 17 | 17 | 25 | 20 | 15 | 9 | 12 | 10 | 14 | 4 |
| Seutu-/yhdystie | 16 | 11 | 12 | 14 | 12 | 4 | 9 | 4 | 3 | 5 | 33 | 40 | 33 | 20 | 34 | 5 | 6 | 4 | 4 | 8 |
| Katu | 3 | 5 | 2 | 5 | 2 | 2 | 1 | 4 | 2 | 0 | 14 | 9 | 14 | 13 | 10 | 9 | 5 | 5 | 2 | 4 |
| Muu | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 5 | 6 | 2 | 1 | 5 | 9 | 4 | 5 | 9 | 5 | 3 | 3 | 3 | 0 |

Kuvio 2. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2019–2023: tien luokka ja onnettomuustyyppi (suluissa onnettomuustyyppinumerointi, ennakkotieto vuodelta 2023). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat.

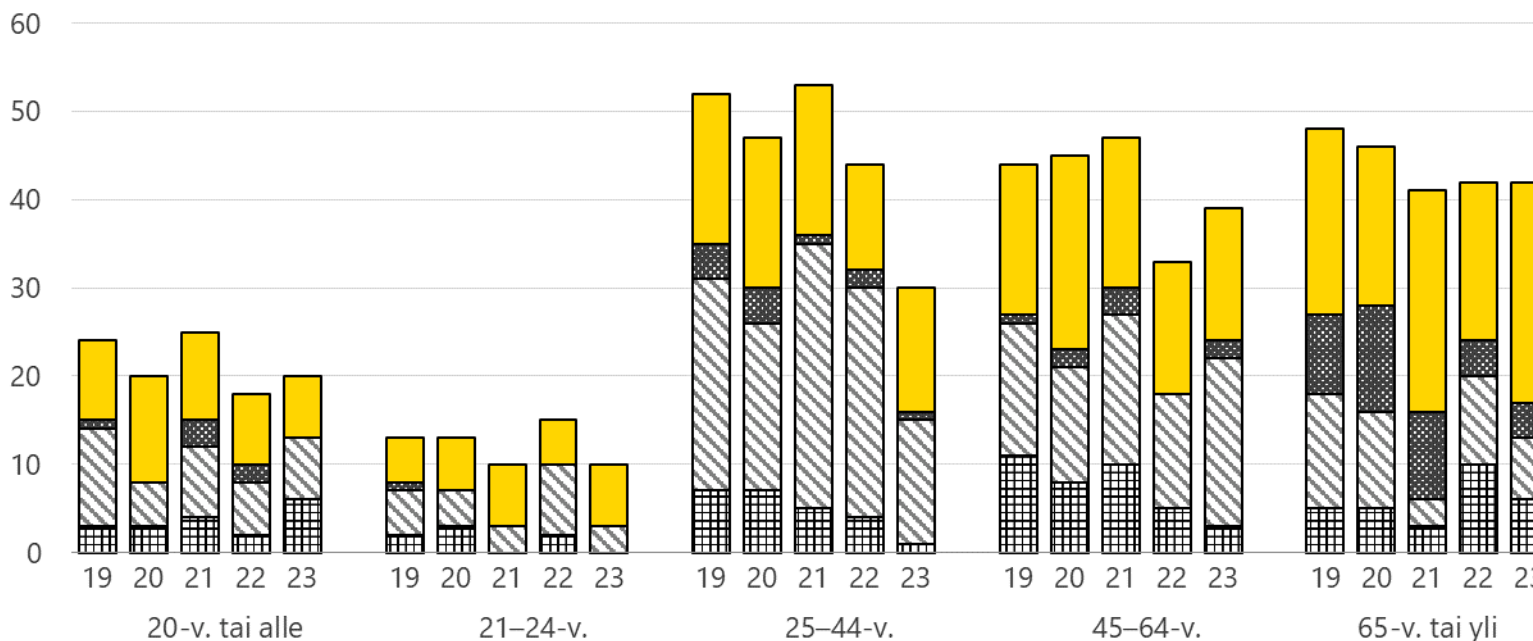
2.2 25–44-vuotiaiden onnettomuudet vähentyivät reilusti

Ikäryhmittäin tarkasteltuna vuosi 2023 oli myönteinen erityisesti nuoremmille työikäisille: 25–44-vuotiaiden aiheuttamia onnettomuuksia oli kolmannes (32 %) vähemmän kuin edeltävänä vuonna onnettomuuksien vähentyessä toista vuotta peräkkäin (kuvio 3). Onnettomuusmäärän vähenemä johtuu etenkin kohtaamisonnettomuuksien vähentymisestä: 25–44-vuotiaiden aiheuttamia kohtaamisonnettomuuksia oli 14 vuonna 2023, kun vuonna 2022 niiden määrä oli 26.

Vaikka vanhempien työikäisten eli 45–64-vuotiaiden kuljettajien vuosi 2023 ei liikenneturvallisuuden näkökulmasta ollut yhtä myönteinen kuin nuorempien, ei onnettomuustilanne palannut heidän osaltaan kuitenkaan vuosien 2019–2021 tasolle. Vanhemmille työikäisille tapahtui kaikkiaan 39 onnettomuutta, joka on kuusi onnettomuutta enemmän kuin vuonna 2022.

Kaikkein vanhimman kuljettajaikäryhmän osalta onnettomuusmäärä näyttää viimeisten vuosien perusteella vakiintuneen muuttumattomalle tasolle: yli 64-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamia onnettomuuksia tapahtui tismalleen yhtä monta (42 kpl) kuin vuonna 2022. Toisaalta vaikka vanhimman ikäluokan onnettomuuksien kokonaismäärässä ei tapahtunut muutosta, ilmeni määrämuutoksia eri onnettomuustyyppien kesken: yli 64-vuotiaiden suistumisonnettomuudet lisääntyivät, kun taas esimerkiksi kohtaamisonnettomuudet vähentyivät. Yksi suistumisonnettomuuksien suurta määrää selittävä tekijä on tyypillisesti ollut ajon aikana saadut sairauskohtaukset, joiden osuus on suurin iäkkäillä kuljettajilla: vuosina 2019–2022 tutkijalautakuntien tutkimista yli 64-vuotiaiden suistumisonnettomuuksista 62 % oli sairauskohtausonnettomuuksia. OTI-vuosiraporteissa sairauskohtausonnettomuudet on tarkasteltu vuodesta 2020 alkaen erikseen omissa luvuissaan, mutta tässä raportissa mahdolliset sairauskohtauksesta johtuneet kuolemat sisältyvät kaikkiin lukuihin, sillä niitä ei ole voitu luotettavasti erottaa muista tapauksista onnettomuustutkintojen ollessa kesken. Tutkintojen valmistuttua nähdään, selittikö vuonna 2023 tutkittujen sairauskohtausonnettomuuksien määrän kasvu mahdollisesti yli 64-vuotiaiden suistumisten lisääntymistä.

Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus on kehittynyt 2010-luvulla hitaasti parempaan suuntaan: vuosina 2019–2023 alle 25-vuotiaat kuljettajat aiheuttivat vuosittain keskimäärin viisi onnettomuutta vähemmän kuin vuosina 2014–2018. Alle 25-vuotiaiden aiheuttamia moottoriajoneuvo-onnettomuuksia tapahtui vuonna 2023 yhteensä 30 nuorten onnettomuusmäärän ollessa pienin koko 2000-luvulla. Nuorten kokonaisonnettomuusmäärän vähentyminen selittyy 21–24-vuotiaiden aiheuttamien onnettomuuksien pienemmällä määrällä. Kuluneen vuoden aikana alle 25-vuotiaiden onnettomuudet vähentyivät erityisesti henkilöauto-onnettomuuksien osalta. Moottoripyöraonnettomuuksia oli kaksi, joka on neljä vähemmän kuin vuonna 2022. Tilastoja tarkasteltaessa on hyvä pitää mielessä satunnaisvaihtelun merkitys pienissä onnettomuusmäärissä: satunnaisvaihtelu saattaa heiluttaa tilastoa voimakkaasti tulevaisuudessa.

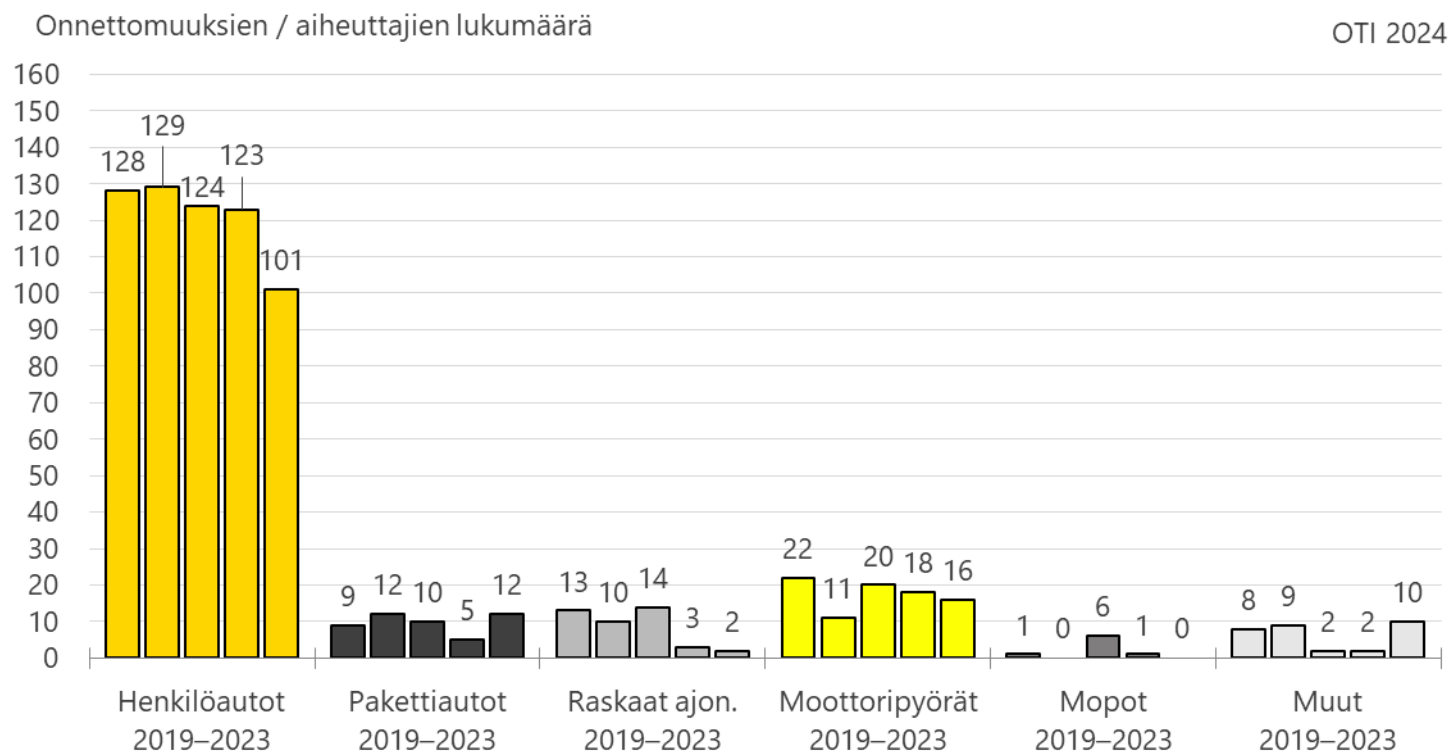


| | 20-v. tai alle | | | | | 21-24-v. | | | | | 25-44-v. | | | | | 45-64-v. | | | | | 65-v. tai yli | | | | |
|-----------------------|----------------|----|----|----|----|----------|----|----|----|----|----------|----|----|----|----|----------|----|----|----|----|---------------|----|----|----|----|
| Yhteensä | 24 | 20 | 25 | 18 | 20 | 13 | 13 | 10 | 15 | 10 | 52 | 47 | 53 | 44 | 30 | 44 | 45 | 47 | 33 | 39 | 48 | 46 | 41 | 42 | 42 |
| ■ Suistuminen (80-89) | 9 | 12 | 10 | 8 | 7 | 5 | 6 | 7 | 5 | 7 | 17 | 17 | 17 | 12 | 14 | 17 | 22 | 17 | 15 | 15 | 21 | 18 | 25 | 18 | 25 |
| ■ Risteävä (40-59) | 1 | 0 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | 0 | 2 | 9 | 12 | 10 | 4 | 4 |
| ■ Kohtaaminen (20-39) | 11 | 5 | 8 | 6 | 7 | 5 | 4 | 3 | 8 | 3 | 24 | 19 | 30 | 26 | 14 | 15 | 13 | 17 | 13 | 19 | 13 | 11 | 3 | 10 | 7 |
| ■ Muu (muut) | 3 | 3 | 4 | 2 | 6 | 2 | 3 | 0 | 2 | 0 | 7 | 7 | 5 | 4 | 1 | 11 | 8 | 10 | 5 | 3 | 5 | 5 | 3 | 10 | 6 |

Kuvio 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2019–2023: aiheuttajakuljettajan ikä ja onnettomuustyyppi (suluissa onnettomuustyyppinumerointi, ennakkotieto vuodelta 2023). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat.

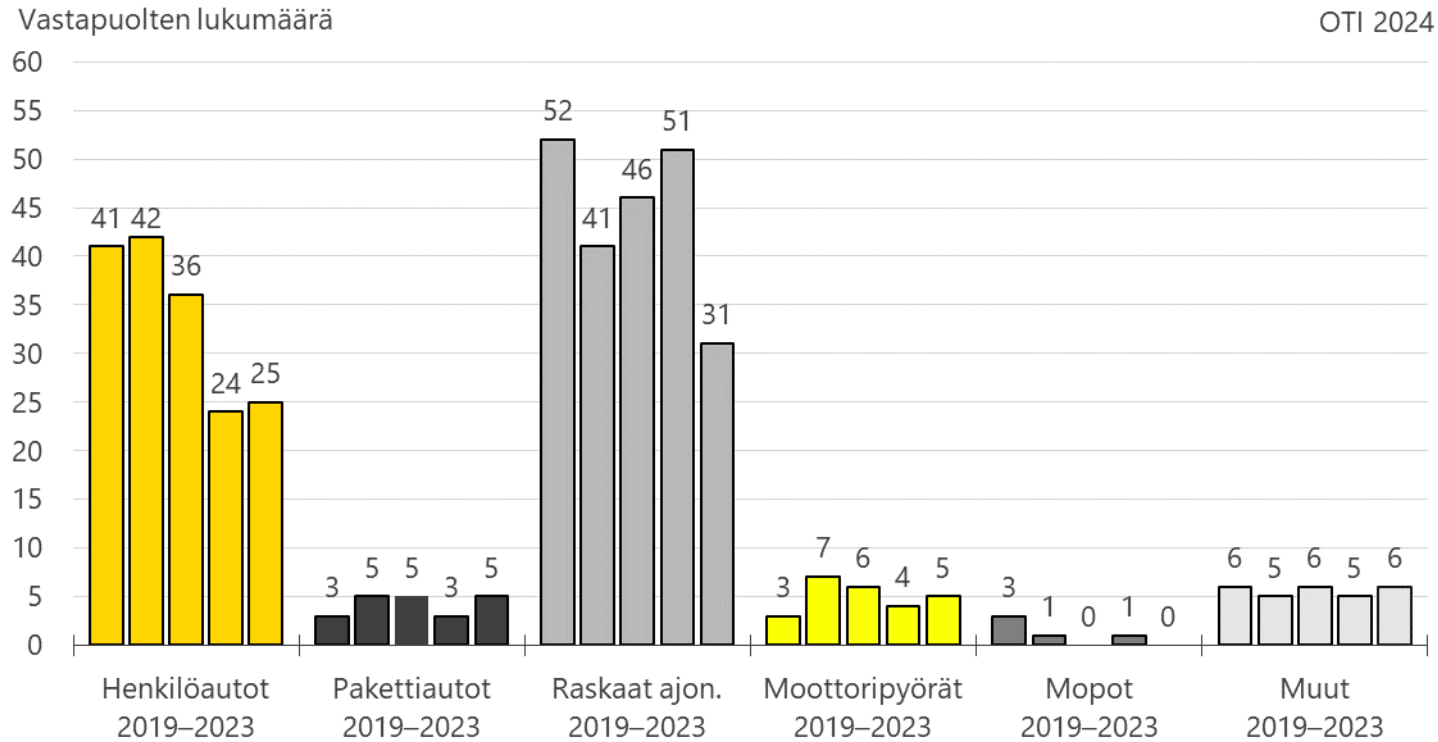
2.3 Henkilöautoilijoiden aiheuttamia onnettomuuksia viidennes vähemmän

Ajoneuvoittain tarkasteltuna vuoden 2023 moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrän pienentyminen selittyy henkilöauton kuljettajien aiheuttamien onnettomuuksien vähentymisellä: henkilöautoilijoiden aiheuttamia onnettomuuksia tapahtui viidennes (18 %) vähemmän kuin vuonna 2022 (kuvio 4). Raskaiden ajoneuvojen näkökulmasta vuosi 2023 oli historiallisen hyvä: raskaiden ajoneuvojen kuljettajien aiheuttamia onnettomuuksia oli vain kaksi. Yleisesti ottaen muiden kuin henkilöauton kuljettajien aiheuttamia onnettomuuksia on vuosittain vähän, minkä vuoksi onnettomuusmääriä tarkasteltaessa on muistettava, että satunnaisvaihtelun merkitys pienissä onnettomuusmäärissä on suuri ja pienet tilastomuutokset selittyvät satunnaisvaihtelulla.



Kuvio 4. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2019–2023: aiheuttajan ajoneuvo. Aiheuttajissa ovat mukana myös yksittäisonnettomuudet (ennakkotieto vuodelta 2023). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat.

Onnettomuuksien vastapuolten näkökulmasta suurin muutos edellisvuoteen nähden tapahtui vastapuolena olleiden raskaiden ajoneuvojen määrässä, joka väheni 20:llä vuoteen 2022 verrattuna (kuvio 5). Kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa oli vastapuolena kaikkiaan 31 raskasta ajoneuvoa. Vastapuolena olleita henkilöautoja oli 25.



Kuvio 5. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2019–2023: yhteenajon vastapuolen laji (ennakkotieto vuodelta 2023). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat.

3 Jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneet onnettomuudet

3.1 Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia enemmän kuin vuonna 2022

Jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksien kokonaismäärä kasvoi edellisvuodesta kuudella tutkittujen jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien määrän ollessa vuonna 2023 kaikkiaan 43. Polkupyöräonnettomuuksia tapahtui neljä ja jalankulkuonnettomuuksia kaksi enemmän kuin vuonna 2022. Niin jalankulkijoiden kuin pyöräilijöiden näkökulmasta onnettomuusmäärät olivat kuitenkin viiden vuoden tarkastelujaksolla tavanomaisella tasolla.

Vuonna 2023 jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksissa menehtyi 20 jalankulkijaa, 22 pyöräilijää sekä yksi kevyellä sähköajoneuvolla kulkenut. (Viimeksi mainittu on laskettu mukaan polkupyöräilijöihin niin kuvioissa kuin taulukoissa.)

3.2 Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden onnettomuuksissa korostuivat vanhimmat tienkäyttäjät

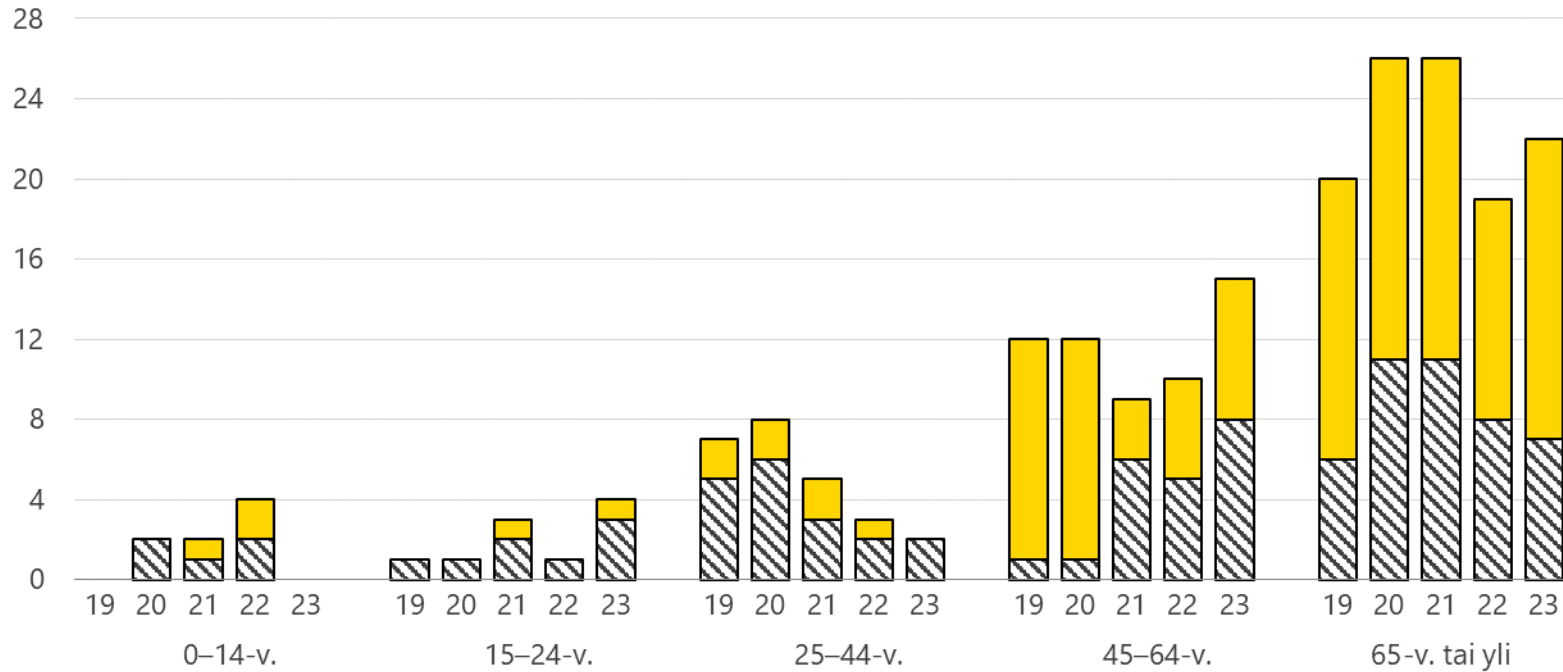
Vuonna 2023 tapahtuneissa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa korostuivat aiempien vuosien tapaan vanhimmat tienkäyttäjät (kuvio 6). Yli 64-vuotiaita polkupyöräilijöitä kuoli 15, joka on neljä enemmän kuin vuonna 2022. Jalankulkijoita kuoli seitsemän, joka on puolestaan yksi vähemmän kuin edellisvuonna. Iäkkäimpien liikkujien korostumista tilastoissa voidaan selittää muun muassa ikään liittyvällä kehon haurastumisella ja toimintakyvyn rajoitteilla.

Työikäisten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden suhteen vuoden 2023 liikenneturvallisuustilanne näytti samalta kuin moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa: nuorempien työikäisten eli 25–44-vuotiaiden onnettomuudet vähenivät, kun taas vanhempien eli 45–64-vuotiaiden lisääntyivät. Myönteisenä tuloksena voidaan pitää sitä, ettei yksikään 25–44-vuotias pyöräilijä kuollut tieliikenteessä.

Vuosi 2023 oli myönteinen myös alle 15-vuotiaille, joita ei menehtynyt polkupyöräilijöinä tai jalankulkijoina tieliikenteessä lainkaan. Onnettomuusmäärät ovat yleisesti niin pieniä, että pienet tilastomuutokset selittyvät satunnaisvaihtelulla. Lisäksi on huomioitava, että valtaosa loukkaantuneista jalankulkijoista ja pyöräilijöistä jää tilastoinnin ulkopuolelle, eikä kuolemien määrä kerro turvallisuustilanteesta kuin yhden puolen.

Kuolleiden lukumäärä

OTI 2024



Kuvio 6. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimissa onnettomuuksissa kuolleet jalankulkijat ja polkupyöräilijät vuosina 2019–2023; polkupyöräilijän/jalankulkijan ikä (ennakkotieto vuodelta 2023). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat. Vuosina 2021–2023 yhteensä viidessä tässä raportissa polkupyöräonnettomuudeksi tilastoidussa onnettomuudessa kuoli kevyellä sähköisellä liikkumisvälineellä kulkenut.

4 Yhteenveto

Onnettomuuksien kokonaismäärän kannalta vuosi 2023 oli erityinen: tutkittuja kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia oli 184, joka on vähiten koko tutkintahistorian aikana. Myönteinen kehitys jatkui vuodesta 2022, jolloin onnettomuusmäärä jäi ensi kertaa alle 200:n. Vuoteen 2022 verrattuna tutkittujen onnettomuuksien kokonaismäärä väheni viidellä. Tutkituissa onnettomuuksissa kuoli kaikkiaan 192 henkilöä. (Lukuja tarkasteltaessa on syytä huomioida, että toisin kuin OTIn tuoreimmissa vuosiraporteissa tässä raportissa sairauskohtauksesta johtuneet kuolemat sisältyvät kaikkialla aineistoon.)

Onnettomuusmäärän vähenemä johtuu ensisijaisesti moottoriajoneuvojen välisten yhteenajojen määrän pienentymisestä. Yhteenajoja oli reilu viidennes (22 %) vähemmän kuin edeltävänä vuonna (65 kpl). Yhteenajoja ei ole tapahtunut yhtä vähän koskaan koko tutkintatoiminnan aloittamisvuoden 1984 jälkeen. Koska moottoriajoneuvojen väliset yhteenajot ovat tyypillisesti kohtaamisonnettomuuksia, joissa osapuolet saapuvat vastakkaisista ajosuunnista, selittää niiden määrän vähentyminen myös vuoden 2023 onnettomuustyyppijakauman muutoksia: kuluneen vuoden yleisin onnettomuustyyppi oli suistumisonnettomuudet kohtaamisonnettomuuksien määrän vähentyessä viidenneksen. Kohtaamisonnettomuuksia oli 50 ja suistumisonnettomuuksia 68.

Kohtaamisonnettomuuksien vähenemä on peräisin maanteiltä, joiden yksiajorataiset ja kaksikaistaiset tiet tyypillisesti korostuvat kuolemaan johtaneissa yhteenajoissa muun muassa suurten ajonopeuksien ja ajosuuntien erottelemattomuuden vuoksi. Kohtaamisonnettomuuksien vähentyminen heijastuu myös onnettomuuksien vastapuolina olleiden raskaiden ajoneuvojen määrään: kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa oli vastapuolena kaikkiaan 31 raskasta ajoneuvoa, kun vuonna 2022 vastaava määrä oli 51.

Ikäluokittain tarkasteltuna kohtaamisonnettomuudet vähentyivät erityisesti nuoremmilla työikäisillä eli 25–44-vuotiailla, mikä selittää tämän ikäryhmän edellisvuotta selvästi pienempää kokonaisonnettomuuksien määrää. 25–44-vuotiaiden aiheuttamia onnettomuuksia oli kolmannes vähemmän kuin edeltävänä vuonna onnettomuuksien vähentyessä toista vuotta peräkkäin. Onnettomuuslukujen valossa vuosi 2023 oli myönteinen myös alle 25-vuotiaille, joiden aiheuttamia moottoriajoneuvo-onnettomuuksia tapahtui vuonna 2023 yhteensä 30. Nuorten onnettomuusmäärä on pienin koko 2000-luvulla. Kaiken kaikkiaan on kuitenkin muistettava, että verrattain pienistä lukumääristä johtuen satunnaisvaihtelun osuus vuosittaisesta onnettomuusmäärien vaihtelusta on kohtalaisen suuri.

Satunnaisvaihtelun merkitys on suuri myös alueittain tarkasteltuna. Suurin muutos vuoden takaiseen tapahtui Satakunnassa, missä oli vuonna 2023 kahdeksan onnettomuutta ja yhdeksän kuollutta vähemmän. Sitä vastoin esimerkiksi Etelä-Karjalassa onnettomuudet lisääntyivät hyvän edellisvuoden jälkeen kuudella. Alueelliset luvut selviävät liitteestä.

Jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien näkökulmasta vuosi 2023 oli onnettomuuksien kokonaismäärän (43 kpl) suhteen varsin tavanomainen, vaikka vuoteen 2022 nähden niin jalankulku- kuin polkupyöräonnettomuuksien määrät hieman lisääntyivät.