**LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS**
**Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT** **18.5.2015**

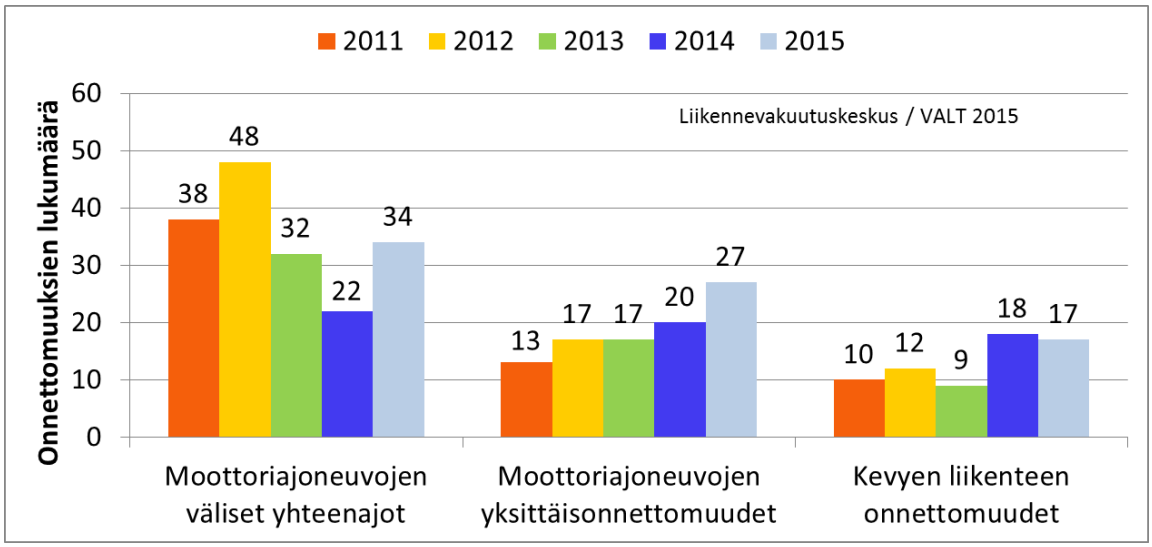
# VALT-ENNAKKORAPORTTI I/15, tammi-huhtikuu 2015

## Tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet

25 000 LIIKENNEKUOLEMAA VÄLTETTÄVISSÄ
Tieliikenneturvallisuutta koskeva eurooppalainen peruskirja

### Aineisto

Raportin aineistona on käytetty liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimia kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia vuosina 2011–2015. Vuosien 2011–2013 aineisto on lopullinen, kun taas vuosien 2014 ja 2015 aineisto on tutkijalautakuntien välittömästi onnettomuuspaikkatutkinnan jälkeen ilmoittamia ennakkotietoja.




Kuvio 1. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet sekä kevyen liikenteen onnettomuudet vuosina 2011–15. (Ennakkotieto vuosilta 2014 ja 2015)

### Onnettomuuksia eniten viiteen vuoteen

Tammi-huhtikuussa 2015 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnille tuli tutkittavaksi yhteensä 78 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli 81 henkilöä *(kuvio 1, taulukko 1)*. Huonon vuoden alun taustalla on keskimääräistä suurempi onnettomuusmäärä sekä moottoriajoneuvojen että pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden osalta. Yksittäisistä kuukausista huhtikuu oli kirkkaasti edellisvuosia huonompi. Toukokuun alkuun mennessä on kuollut kaikkiaan 19 henkilöä enemmän kuin vuotta aikaisemmin.

### Myös jalankulkuonnettomuudet viiden vuoden huipussa

Ensimmäisen vuosikolmanneksen onnettomuusmäärät ovat tilastolliselta kannalta niin pieniä, että lukujen perusteella voidaan lähinnä tehdä toteamuksia. Kevyen liikenteen onnettomuuksien osalta ikävä toteamus on, että alkuvuoden onnettomuusmäärät ovat viime vuoden tasolla, joka on selvästi muutamaa aikaisempaa vuotta korkeampi.

Taulukko 1. Tutkittavaksi tulleiden onnettomuuksien ja niissä kuolleiden lukumäärät ja suhteelliset osuudet vuosina 2011–2015. (Ennakkotieto vuosilta 2014 ja 2015)

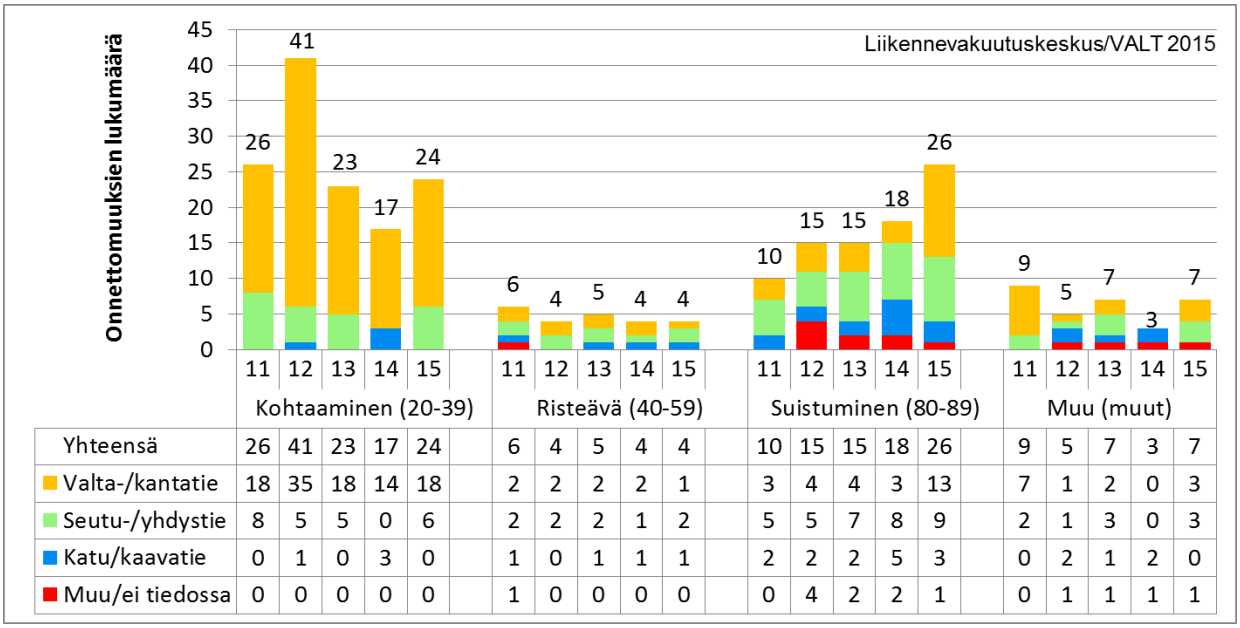
| | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **TUTKITUT ONNETTOMUUDET** | **N** | *%* | **N** | *%* | **N** | *%* | **N** | *%* | **N** | *%* |
| Moottoriajoneuvo-onnettomuudet | 51 | *84* | 65 | *84* | 49 | *84* | 42 | *70* | 61 | *78* |
| Jalankulkijaonnettomuudet | 8 | *13* | 10 | *13* | 6 | *10* | 10 | *17* | 13 | *17* |
| Polkupyöräonnettomuudet | 2 | *3* | 2 | *3* | 3 | *5* | 8 | *13* | 4 | *5* |
| **YHTEENSÄ** | **61** | **100** | **77** | **100** | **58** | **100** | **60** | **100** | **78** | **100** |

| | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **KUOLLEET** | **N** | *%* | **N** | *%* | **N** | *%* | **N** | *%* | **N** | *%* |
| Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa | 60 | *86* | 72 | *86* | 53 | *85* | 44 | *71* | 64 | *79* |
| Jalankulkijat | 8 | *11* | 10 | *12* | 6 | *10* | 10 | *16* | 13 | *16* |
| Polkupyöräilijät | 2 | *3* | 2 | *2* | 3 | *5* | 8 | *13* | 4 | *5* |
| **YHTEENSÄ** | **70** | **100** | **84** | **100** | **62** | **100** | **62** | **100** | **81** | **100** |

**Suistumisonnettomuudet kasvu-uralla**

Onnettomuudet lisääntyivät onnettomuustyypeittäin melko tasaisesti (*kuvio 2)*. Suistumisonnettomuuksia oli kuitenkin keskimääräistä enemmän, ja niissä korostuivat ajoneuvon hallinnan menetykset. Tilannetta selittävät osittain vaihtelevat ja haastavat ajokelit mutta myös vanha autokanta. Ajonvakautuksesta olisi ollut apua paitsi useammassa suistumisonnettomuudessa myös osassa kohtaamisonnettomuuksia.

Alkuvuodelle poikkeuksellista on valta- ja kantateiden merkittävä osuus myös suistumisonnettomuuksissa, sillä tyypillisesti suistumisonnettomuudet tapahtuvat alemmalla tieverkolla. Suomen ylemmän tieverkon yksiajorataiset ja kaksikaistaiset tiet ovat jatkuva ongelmalähde yleensä kohtaamisonnettomuuksien takia, koska ajosuuntia ei ole erotettu toisistaan rakenteellisesti, esimerkiksi keskikaiteella.



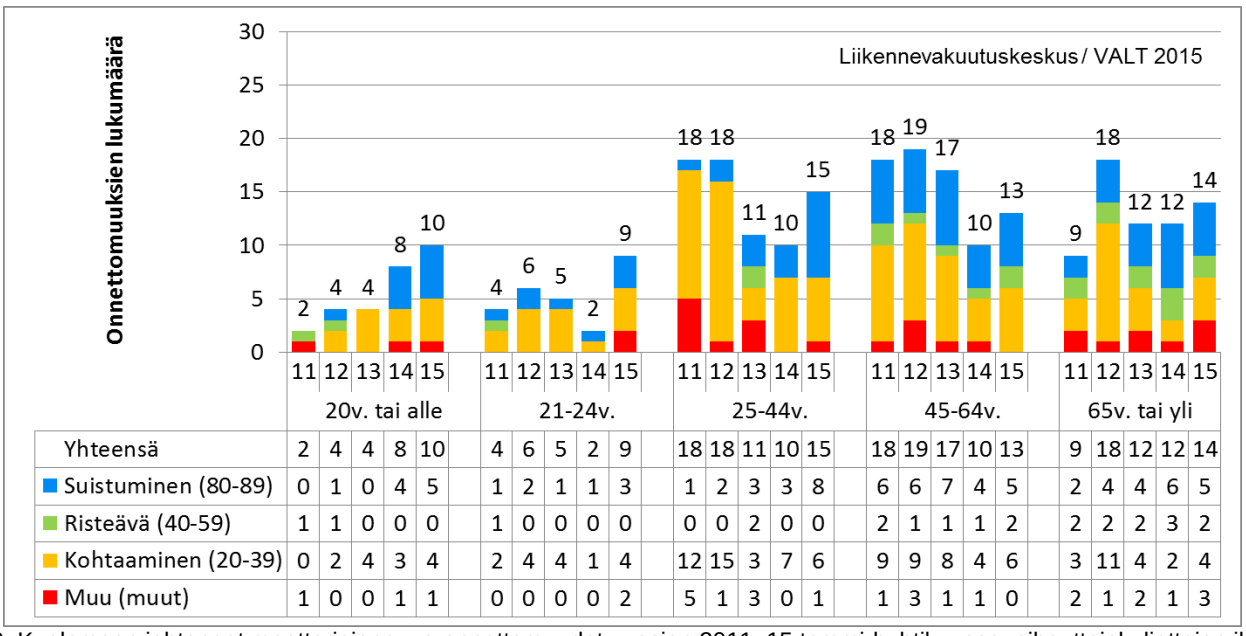

| | Kohtaaminen (20-39) | | | | | Risteävä (40-59) | | | | | Suistuminen (80-89) | | | | | Muu (muut) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Yhteensä | 26 | 41 | 23 | 17 | 24 | 6 | 4 | 5 | 4 | 4 | 10 | 15 | 15 | 18 | 26 | 9 | 5 | 7 | 3 | 7 |
| Valta-/kantatie | 18 | 35 | 18 | 14 | 18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 4 | 4 | 3 | 13 | 7 | 1 | 2 | 0 | 3 |
| Seutu-/yhdystie | 8 | 5 | 5 | 0 | 6 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 5 | 5 | 7 | 8 | 9 | 2 | 1 | 3 | 0 | 3 |
| Katu/kaavatie | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 5 | 3 | 0 | 2 | 1 | 2 | 0 |
| Muu/ei tiedossa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |

Kuvio 2. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosien 2011–15 tammi-huhtikuussa: tien luokka ja onnettomuustyyppi. Suluissa onnettomuustyyppinumerointi. (Ennakkotieto vuosilta 2014 ja 2015)

**Nuorten onnettomuudet lisääntyivät**

Vuoden alku on ollut monessa mielessä taantumista vanhojen liikenneturvallisuusongelmien suuntaan, mistä yhtenä esimerkkinä ovat nuorten onnettomuudet.

Nuorten osuus liikenneonnettomuuksien aiheuttajista on näyttänyt monta vuotta kohtalaisen hyvältä, mutta vuoden 2015 alussa erityisesti 21-24-vuotiaiden aiheuttamat moottoriajoneuvo-onnettomuudet heilahtivat vaihteluvälinsä huonompaan äärilaitaan. Lukumäärät ovat sinänsä pieniä, joten satunnaisvaihtelun vaikutus on toki tässä vaiheessa suuri.




| | 20v. tai alle | | | | | 21-24v. | | | | | 25-44v. | | | | | 45-64v. | | | | | 65v. tai yli | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Yhteensä | 2 | 4 | 4 | 8 | 10 | 4 | 6 | 5 | 2 | 9 | 18 | 18 | 11 | 10 | 15 | 18 | 19 | 17 | 10 | 13 | 9 | 18 | 12 | 12 | 14 |
| Suistuminen (80-89) | 0 | 1 | 0 | 4 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 3 | 8 | 6 | 6 | 7 | 4 | 5 | 2 | 4 | 4 | 6 | 5 |
| Risteävä (40-59) | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 |
| Kohtaaminen (20-39) | 0 | 2 | 4 | 3 | 4 | 2 | 4 | 4 | 1 | 4 | 12 | 15 | 3 | 7 | 6 | 9 | 9 | 8 | 4 | 6 | 3 | 11 | 4 | 2 | 4 |
| Muu (muut) | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 1 | 3 | 0 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 |

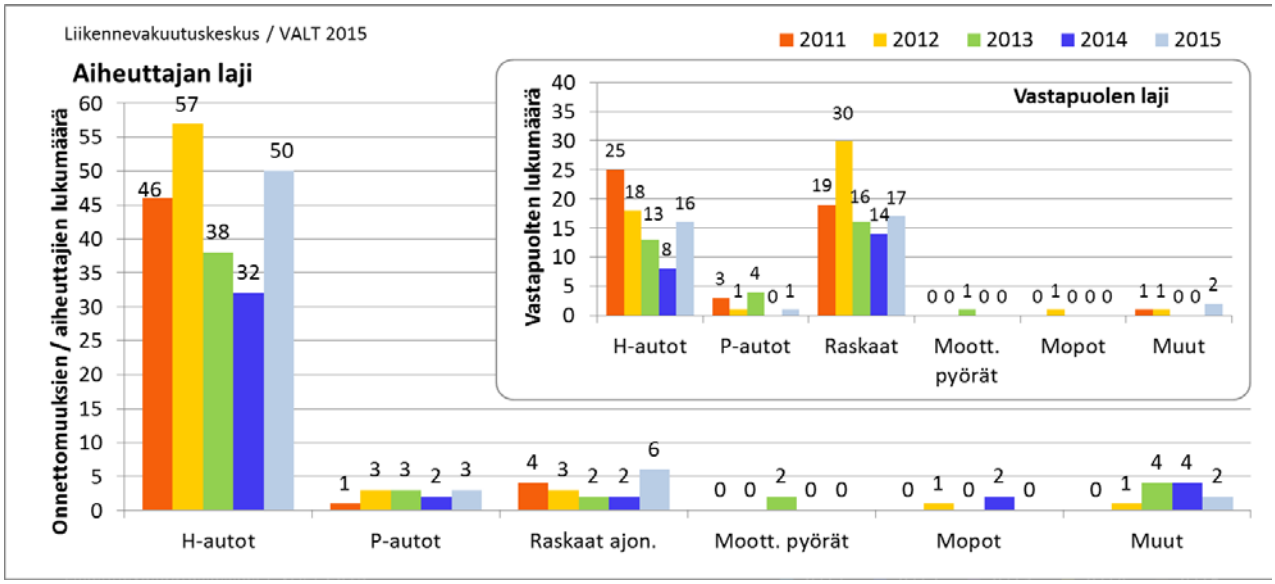
Kuvio 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosien 2011–15 tammi-huhtikuussa: aiheuttajakuljettajan ikä ja onnettomuustyyppi. Suluissa onnettomuustyyppinumerointi. (Ennakkotieto vuosilta 2014 ja 2015)

**Pääosa henkilöauto-onnettomuuksia**

Henkilöauto-onnettomuudet muodostavat valtaosan moottoriajoneuvojen kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, joten onnettomuuksien määrän kasvu tarkoittaa miltei automaattisesti samaa henkilöauto-onnettomuuksille. Henkilöautojen määrä on lisääntynyt niin onnettomuuksien aiheuttajina kuin vastapuolina.

Raportin ajankohdan vuoksi on luontevaa, että esimerkiksi kaksipyöräisten onnettomuuksia ei käytännössä ole. Jo raportin ilmestymisajankohtana tilanne on kuitenkin muuttumassa, sillä kesän lähestyessä liikenteeseen otetaan yhä enemmän erilaisia liikennevälineitä. Toukokuussa on jo sattunut ensimmäiset moottoripyöräonnettomuudet, ja kasvukauden edetessä tiellä alkaa liikkua muun muassa erilaisia maatalouskoneita, mikä erityisesti mökkiläisten kannattaa huomioida.

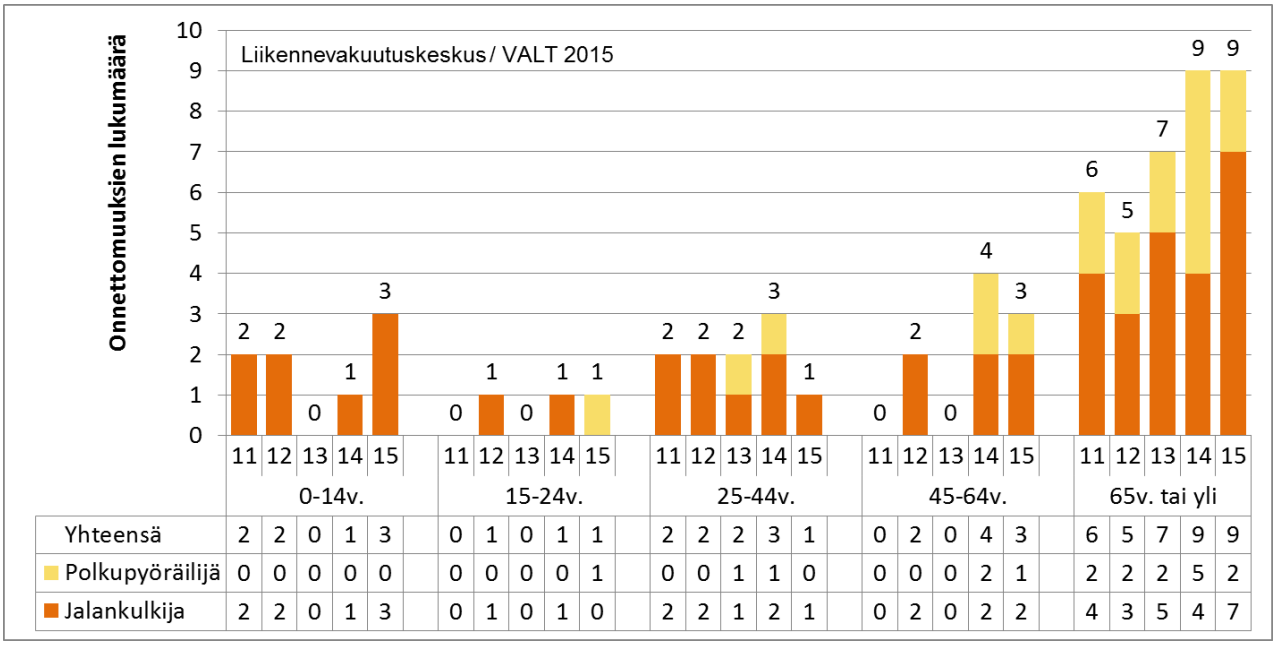
Onnettomuuksien vastapuolien kannalta myönteistä on raskaiden ajoneuvojen tilanne. Niiden määrä vastapuolina on pysynyt miltei ennallaan.




Kuvio 4. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosien 2011–15 tammi-huhtikuussa: aiheuttajan (iso kuva) ja yhteenajon vastapuolen (pieni kuva) laji. Aiheuttajissa ovat mukana myös yksittäisonnettomuudet. (Ennakkotieto vuosilta 2014 ja 2015)

**Alkuvuonna menehtyi 17 kevyen liikenteen osallista**

Vuoden 2015 alku ei näytä juuri paremmalta kuin viime vuosi, joka oli kevyen liikenteen onnettomuuksien kannalta kaiken kaikkiaan huono. Alkavalla kesäkaudella pyöräily lisääntyy, joten tiellä liikkujilta vaaditaan yhä parempaa yhteispeliä.




| | 0-14v. | | | | | 15-24v. | | | | | 25-44v. | | | | | 45-64v. | | | | | 65v. tai yli | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Yhteensä | 2 | 2 | 0 | 1 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 0 | 2 | 0 | 4 | 3 | 6 | 5 | 7 | 9 | 9 |
| Polkupyöräilijä | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 5 | 2 |
| Jalankulkija | 2 | 2 | 0 | 1 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | 4 | 3 | 5 | 4 | 7 |

Kuvio 5. Kuolemaan johtaneet kevyen liikenteen onnettomuudet vuosien 2011–15 tammi-huhtikuussa: polkupyöräilijän/jalankulkijan ikä. Onnettomuudet on jaettu jk/pp-onnettomuuksiin menehtyneen osallisen mukaan. (Ennakkotieto vuosilta 2014 ja 2015)

**Yllätyksellinen alkuvuosi**
Vuoden 2014 liikenneturvallisuuskehitys oli hyvä, joten odotukset tälle vuodelle olivat valoisat. Alkuvuoden takapakkia voi vielä selittää tilastollisella vaihtelulla, ja vähäisen tapausmäärän takia raportissa voidaan lähinnä todeta, mitä on tapahtunut.

Kun kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tarkastellaan alueittain, satunnaisvaihtelun merkitys korostuu entisestään. Alkuvuonna kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on sattunut eniten Pirkanmaan maakunnan alueella (14 kuollutta) ja vähiten Pohjanmaalla, missä kukaan ei ole kuollut tieliikenneonnettomuudessa. Alueelliset luvut käyvät ilmi raportin liitteestä.

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien lisääntymiseen ei ole yhtä selittävää syytä. Aikaisempaan ja oletettuun kehitykseen nähden hieman yllätyksellistä oli, että henkilöauto-onnettomuuksien määrä ponnahti näinkin selvästi ylöspäin. Aikaisempaan nähden vastavirtaan kulkivat myös suistumisonnettomuuksien ja nuorten aiheuttamien moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrän kehitys.

Suistumisonnettomuuksien vähentymisen taustalla on vahvasti ollut ajonvakautus, joka puree erityisen tehokkaasti ajoneuvon hallinnan menetyksestä aiheutuneisiin onnettomuuksiin. Alkuvuoden henkilöauto-onnettomuuksissa ajonvakautuksesta ei kuitenkaan ollut juuri apua, sillä miltei 90 prosenttia onnettomuuden aiheuttaneista henkilöautoista kuului kannan vanhempaan puolikkaaseen eli oli mediaani-ikää vanhempi. Hyvin harvassa onnettomuusautossa oli ajonvakautus.

Toinen puoli asiasta on tuttuakin tutumpi turvalaitteiden käyttö. Alkuvuonna 2015 henkilöautossa kuolleista alle puolet käytti turvavyötä. Turvavyötä käyttämättömät eivät juuri koskaan hyödy uudenkaan auton turvarakenteista, sillä useimmiten he sinkoutuvat autosta ulos.

Viime vuosien hyvä turvallisuuskehitys on saavutettu nimenomaan kesäajan onnettomuuksia vähentämällä. Vaikka alkuvuoden onnettomuudet keskittyivät keskimääräistä enemmän ylemmälle tieverkolle, kesällä pikkuteiden ja katuverkon merkitys lisääntyy. Kesän onnettomuudet poikkeavat muutenkin ensimmäisestä vuosikolmanneksesta.

Kesällä esimerkiksi onnettomuuteen joutuneiden ajoneuvojen lajikirjo kasvaa, joten alkuvuoden tulokset ajoneuvojakauman suhteen eivät edusta koko vuotta hyvin. Kaksipyöräisten onnettomuudet lisääntyvät väistämättä sulan ja lämpimän kelin myötä, mutta tilanne olisi voinut olla monena vuonna huonompikin. Pitkään jatkunut talouden taantuma yhdessä ajokorttiuudistusten kanssa on näkynyt moottoroitujen kaksipyöräisten ensirekisteröinneissä.

**Määritelmiä**

Raportin aineisto: tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet, joihin sisältyvät myös sairauskohtaukseen kuolleet. Tutkintaan otetaan pääsääntöisesti onnettomuudet, joissa kuolema tapahtuu kolmen päivän kuluessa onnettomuudesta. Tehtyjen rajausten vuoksi luvut eivät ole yhteneviä Tilastokeskuksen julkaisemien lukujen kanssa. Näissä liikennekuolemaksi lasketaan menehtyminen 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta, mutta sairauskohtaukseen kuolleet eivät sisälly lukuihin.

Kuolemaan johtanut moottoriajoneuvo-onnettomuus: yhteenajo- tai yksittäisonnettomuus, jossa moottoriajoneuvossa ollut menehtyi.

Kuolemaan johtanut kevyen liikenteen onnettomuus: *joko* yhteenajo, jonka osapuolina ovat 1) jalankulkija/pyöräilijä ja moottoriajoneuvo 2) jalankulkija/pyöräilijä ja pyöräilijä *tai* pyöräilijän yksittäisonnettomuus, ja joissa kevyen liikenteen osallinen menehtyi. Jalankulkijoiden yksittäisonnettomuudet (esim. liukastumiset) eivät sisälly aineistoon.

Yhteenajo: onnettomuus, jossa on mukana vähintään kaksi osallista.

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

Osallinen: onnettomuudessa mukana ollut tienkäyttäjä (moottoriajoneuvon kuljettaja, polkupyöräilijä tai jalankulkija).

(Pää)aiheuttaja: osallinen, jolla tutkijalautakunta on arvioinut olleen merkittävämpi vaikutus onnettomuuden syntymiseen (yhteenajon A-osallinen [kuljettaja] tai yksittäisonnettomuuden kuljettaja). Huom! Pyöräilijän ja jalankulkijan välinen onnettomuus luokitetaan onnettomuudessa menehtyneen mukaan joko pyöräily- tai jalankulkijaonnettomuudeksi.

Vastapuoli: osallinen, jonka merkityksen onnettomuuden syntymiseen tutkijalautakunta on arvioinut olleen vähäisempi kuin pääaiheuttajan (yhteenajon B-osallinen).

**Lisätietoja**

Liikennevakuutuskeskus www.lvk.fi
Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT
Bulevardi 28, 00120 Helsinki

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan johtaja
Kalle Parkkari
Kalle.Parkkari@vakuutuskeskus.fi
040 450 4627

Yhteyspäällikkö
Tapio Koisaari
Tapio.Koisaari@vakuutuskeskus.fi
040 450 4782