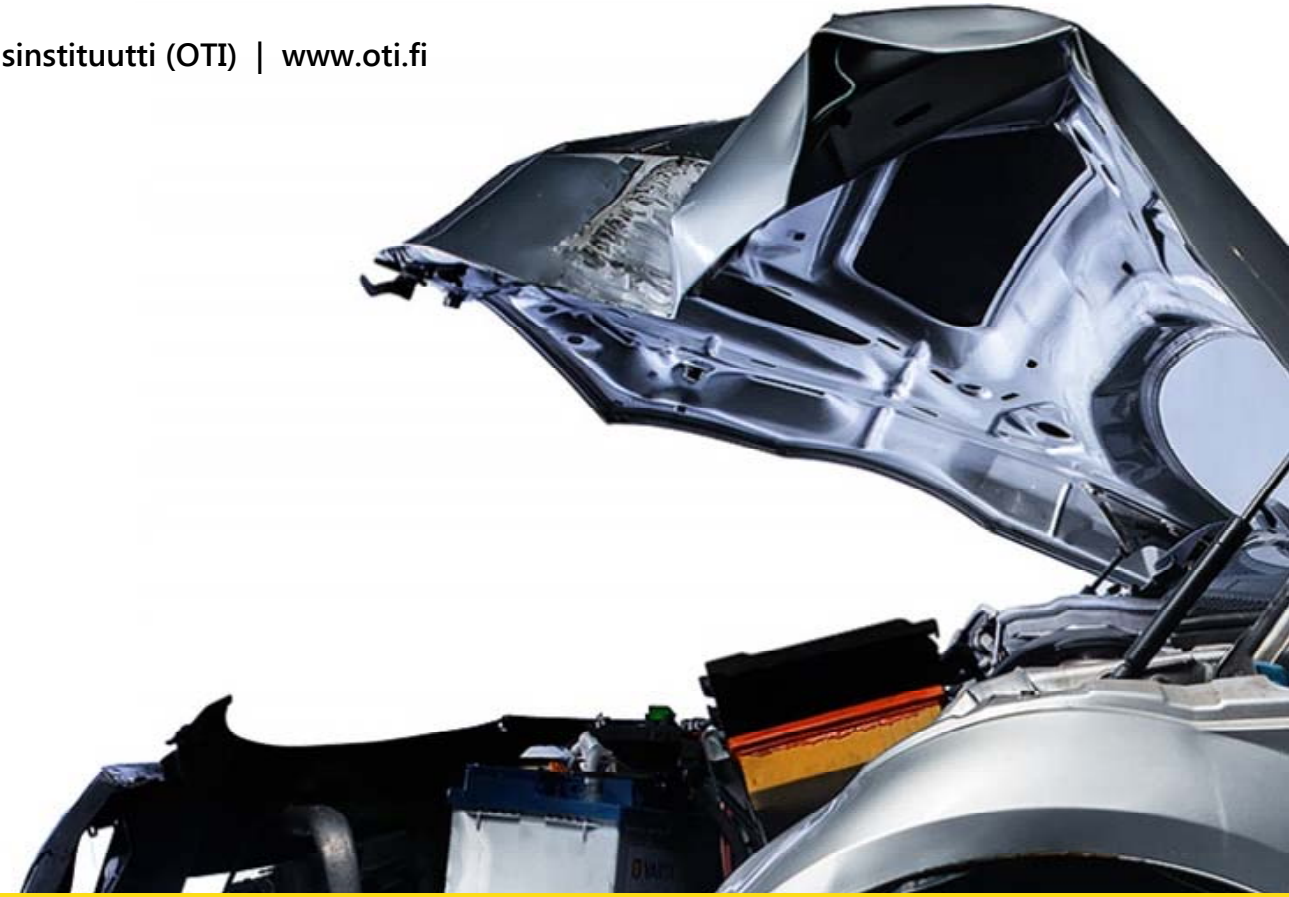
Ennakkoraportti 1/2017

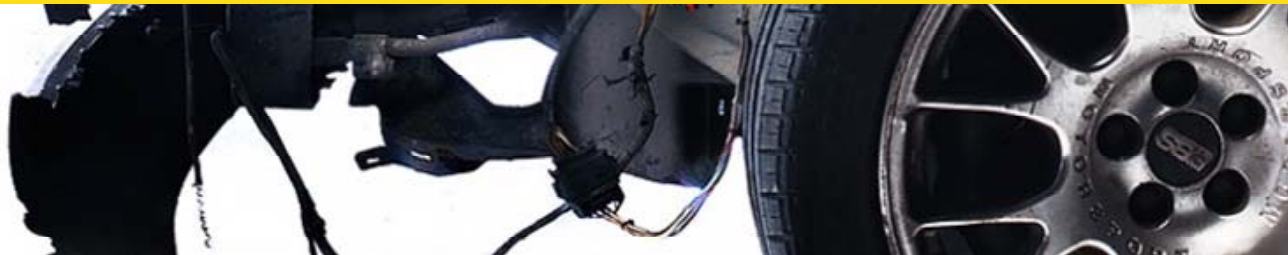
Tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet vuoden 2017 tammi–huhtikuussa

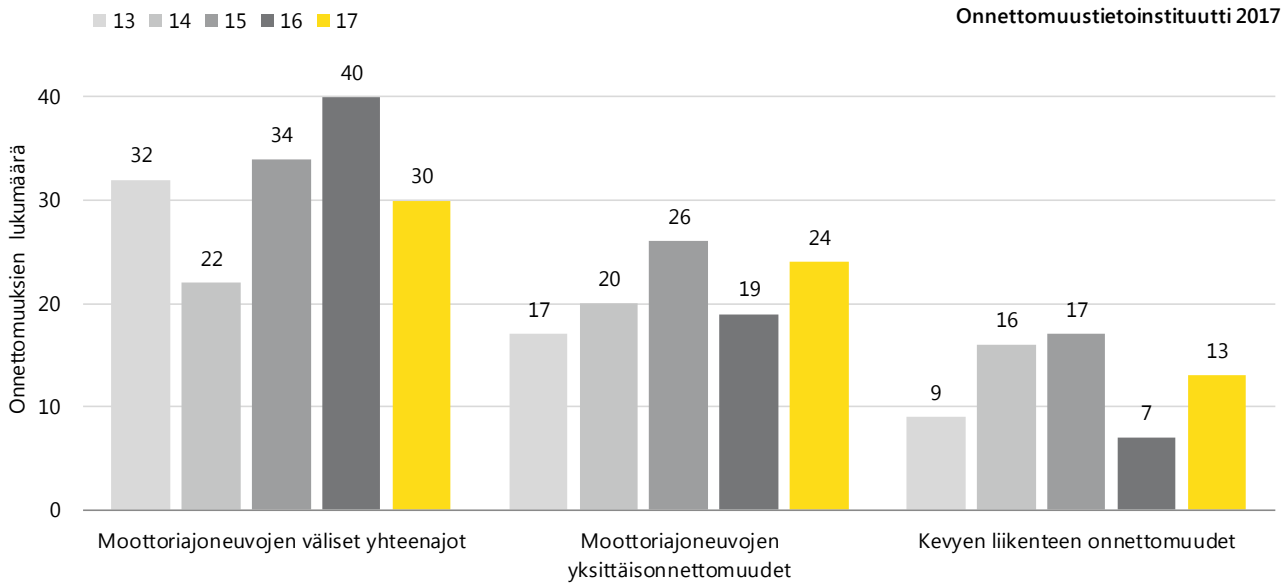
Onnettomuusinstituutti (OTI) | www.oti.fi



Aineisto

Raportin aineistona on käytetty liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimia kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia vuosina 2013–2017. Vuosien 2013–2015 aineisto on lopullinen, kun taas vuosien 2016–17 aineisto on tutkijalautakuntien välittömästi onnettomuuspaikkatutkinnan jälkeen ilmoittamia ennakkotietoja.





Kuvio 1. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet sekä kevyen liikenteen onnettomuudet vuosilta 2013–17. (Ennakkotieto vuosilta 2016 ja 2017)

Onnettomuusmäärät

Tammi–huhtikuussa 2017 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnille tuli tutkittavaksi yhteensä 67 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli 70 henkilöä (kuvio 1, taulukko 1). Onnettomuuksia oli yksi viime vuotta enemmän, mutta onnettomuudet vaativat kaksi kuolonuhria vähemmän. Sekä onnettomuuksien että kuolleiden määrä oli viiden viime vuoden vaihteluvälin keskivaiheilla.

Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia viime vuotta enemmän

Vuosi 2016 oli jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien yhteismäärältään pienin viiteen vuoteen, joten tämän alkuvuoden viime vuotta huonompi tulos oli osittain ennakoitavissa. Satunnaisvaihtelusta ja pienestä onnettomuusmäärästä johtuen suhteellisesti laskettu vaihtelu eri vuosien välillä on suurta, eikä luvuista tule tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä.

Taulukko 1. Tutkittavaksi tulleiden onnettomuuksien ja niissä kuolleiden lukumäärät ja suhteelliset osuudet vuosina 2013–17. (Ennakkotieto vuosilta 2016 ja 2017)

Tutkitut onnettomuudet	2013		2014		2015		2016		2017	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuudet	49	84	42	72	60	78	59	89	54	81
Jalankulkijaonnettomuudet	6	10	8	14	13	17	4	6	10	15
Polkupyöräonnettomuudet	3	5	8	14	4	5	3	5	3	4
YHTEENSÄ	**58**	**100**	**58**	**100**	**77**	**100**	**66**	**100**	**67**	**100**

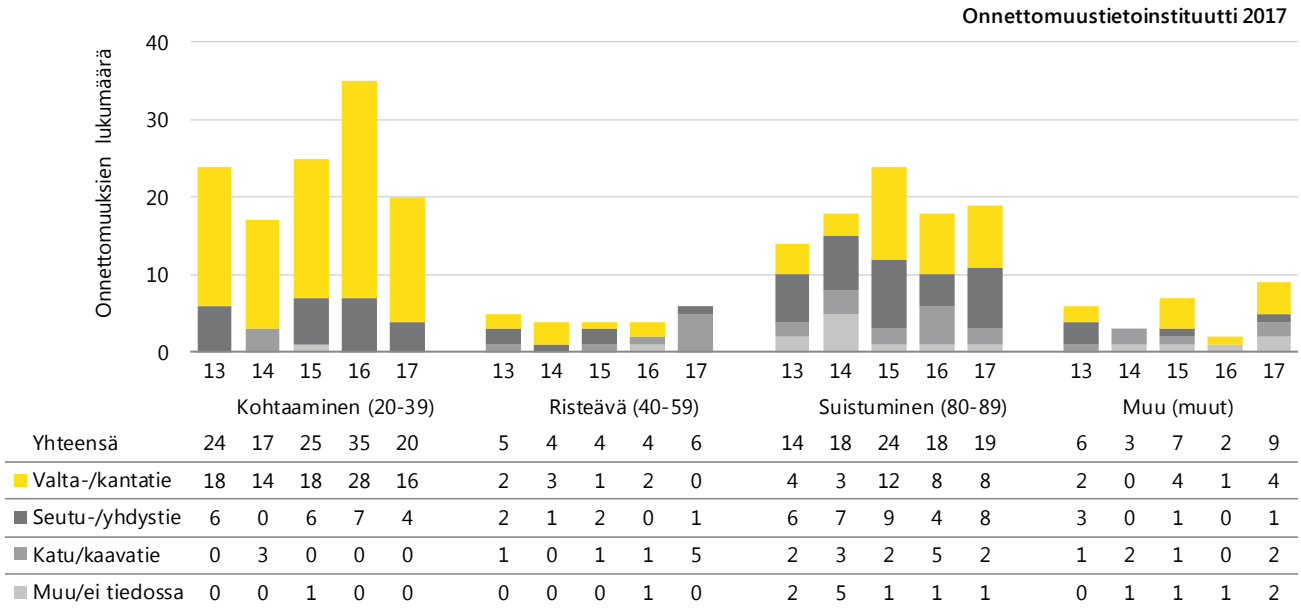
Kuolleet	2013		2014		2015		2016		2017	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa	53	85	44	73	63	79	65	90	57	81
Jalankulkijat	6	10	8	13	13	16	4	6	10	14
Polkupyöräilijät	3	5	8	13	4	5	3	4	3	4
YHTEENSÄ	**62**	**100**	**60**	**100**	**80**	**100**	**72**	**100**	**70**	**100**

Suistumisonnettomuuksia niukasti eniten

Koko kalenterivuoden 2016 yleisin onnettomuustyyppi oli suistuminen, ja suistumiset olivat yleisiä myös tammi-huhtikuussa 2017. Suistumisonnettomuudet ovat yleisiä kesällä, mutta viime vuonna suistumisia tapahtui aikaisempaa enemmän myös loppuvuonna. 2017 alkuvuodesta suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien osuudet olivat miltei tasoissa

Yksiajorataisilla ja kaksikaistaisilla valtateillä yhdistyvät korkea nopeusrajoitus ja yhteentörmäyksen riski, koska ajosuuntia ei pääsääntöisesti ole eroteltu rakenteellisesti esimerkiksi keskikaiteella toisistaan. Riskin ja liikennesuoritteen määrän takia valta- ja kantatiet korostuvat kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa.

Alkuvuonna oli risteysonnettomuuksia niukasti aikaisempia vuosia enemmän, ja ne sattuivat yhtä lukuun ottamatta katuverkolla tai kaavateillä (kuvio 2).



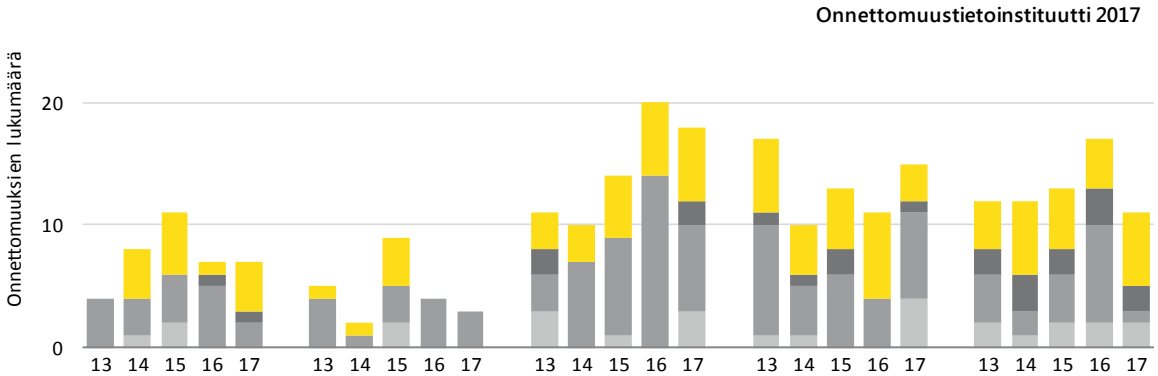
	Kohtaaminen (20-39)					Risteävä (40-59)					Suistuminen (80-89)					Muu (muut)				
	13	14	15	16	17	13	14	15	16	17	13	14	15	16	17	13	14	15	16	17
Yhteensä	24	17	25	35	20	5	4	4	4	6	14	18	24	18	19	6	3	7	2	9
Valta-/kantatie	18	14	18	28	16	2	3	1	2	0	4	3	12	8	8	2	0	4	1	4
Seutu-/yhdystie	6	0	6	7	4	2	1	2	0	1	6	7	9	4	8	3	0	1	0	1
Katu/kaavatie	0	3	0	0	0	1	0	1	1	5	2	3	2	5	2	1	2	1	0	2
Muu/ei tiedossa	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	5	1	1	1	0	1	1	1	2

Kuvio 2. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2013–17: tien luokka ja onnettomuustyyppi. Suluissa onnettomuustyyppinumerointi. (Ennakkotieto vuosilta 2016 ja 2017)

Onnettomuuden aiheuttajien ikäjakaumassa ei suurta muutosta

Alkuvuoden perusteella vuodet 2016 ja 17 eivät eroa sanottavasti aiheuttajakuljettajien ikäjakauman osalta. Ikätarkastelua hankaloittaa se, että ajokortin omaavien ikäluokkien koot vaihtelevat ja siten myös eri-ikäisten kuljettajien jakauma muuttuu vuodesta toiseen. Tämä huomioiden nuorten aiheuttamien onnettomuuksien määrän tulisi vähentyä ja iäkkäämpien aiheuttamien kasvaa.

Tulevan kesäkauden vaikutus tullee näkymään nuorimpien kuljettajien suistumisonnettomuuksien lisääntymisenä, mikäli aikaisempien vuosien vuosikierto toistuu. Nuorten onnettomuuksissa suistumisen taustalla on yleensä kuljettajan riskinotto, kun taas iäkkäimmillä kuljettajilla suistumisen taustalla on monesti sairaskohtaus (kuvio 3).



	20v. tai alle					21-24v.					25-44v.					45-64v.					65v. tai yli				
	13	14	15	16	17	13	14	15	16	17	13	14	15	16	17	13	14	15	16	17	13	14	15	16	17
Yhteensä	4	8	11	7	7	5	2	9	4	3	11	10	14	20	18	17	10	13	11	15	12	12	13	17	11
Suistuminen (80-89)	0	4	5	1	4	1	1	4	0	0	3	3	5	6	6	6	4	5	7	3	4	6	5	4	6
Risteävä (40-59)	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	1	1	2	0	1	2	3	2	3	2
Kohtaaminen (20-39)	4	3	4	5	2	4	1	3	4	3	3	7	8	14	7	9	4	6	4	7	4	2	4	8	1
Muu (muut)	0	1	2	0	0	0	0	2	0	0	3	0	1	0	3	1	1	0	0	4	2	1	2	2	2

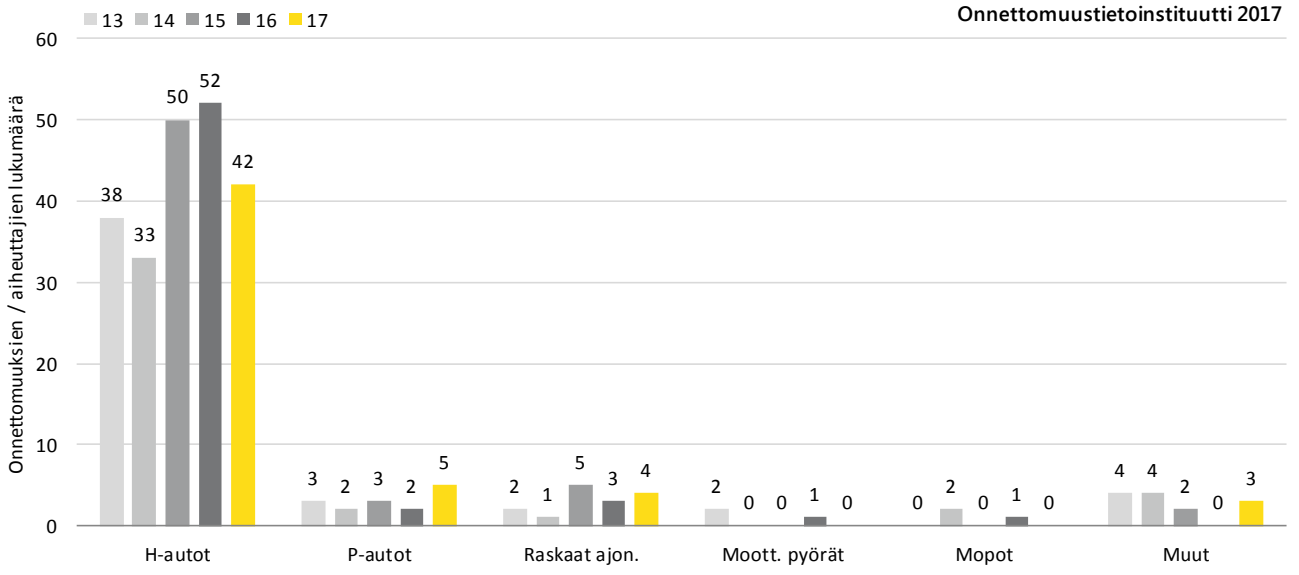
Kuvio 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2013–17: aiheuttajakuljettajan ikä ja onnettomuustyyppi. Suluissa onnettomuustyyppinumerointi. (Ennakkotieto vuosilta 2016 ja 2017)

Neljä viidestä henkilöauto-onnettomuuksia

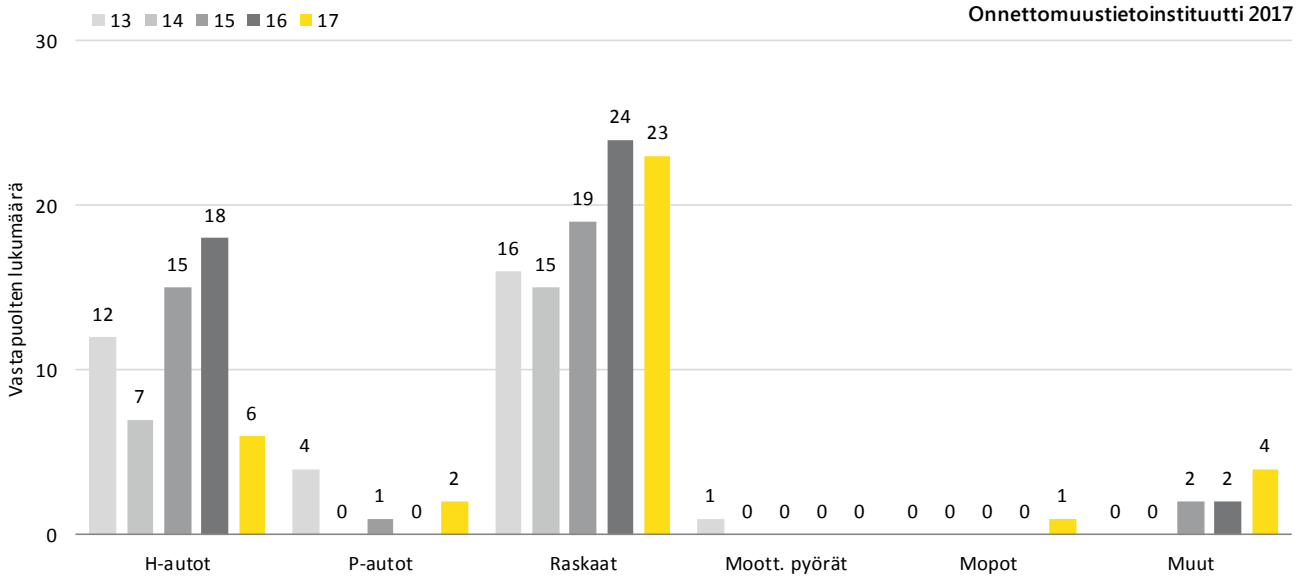
Suomen talven takia onnettomuuksissa osallisten ajoneuvolajien jakauma vaihtelee vuoden mittaan selvästi. Alkuvuoden onnettomuuksissa ei ollut aiheuttajana lainkaan moottoroituja kaksipyöräisiä, ja kaiken kaikkiaan osallisenakin oli vain yksi mopo.

Vuoden 2017 tammi-huhtikuussa moottoriajoneuvo-onnettomuuksia oli viime vuoteen nähden viisi vähemmän. Jo tämänkin vuoksi henkilöauto-onnettomuuksia oli viime vuotta vähemmän, mutta tämän lisäksi aiheutetut onnettomuudet jakautuivat hiukan tasaisemmin eri ajoneuvolajien välille kuin kahtena aikaisempana vuotena.

Suurin muutos aikaisempaan oli onnettomuuden vastapuolena olleiden henkilöautojen määrä, joka oli selvästi paria aikaisempaa vuotta pienempi ja niukasti pienin viiteen vuoteen (kuviot 4 ja 5).



Kuvio 4. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosilta 2013–17: aiheuttajan laji. Aiheuttajissa ovat mukana myös yksittäisonnettomuudet. (Ennakkotieto vuosilta 2016 ja 2017)

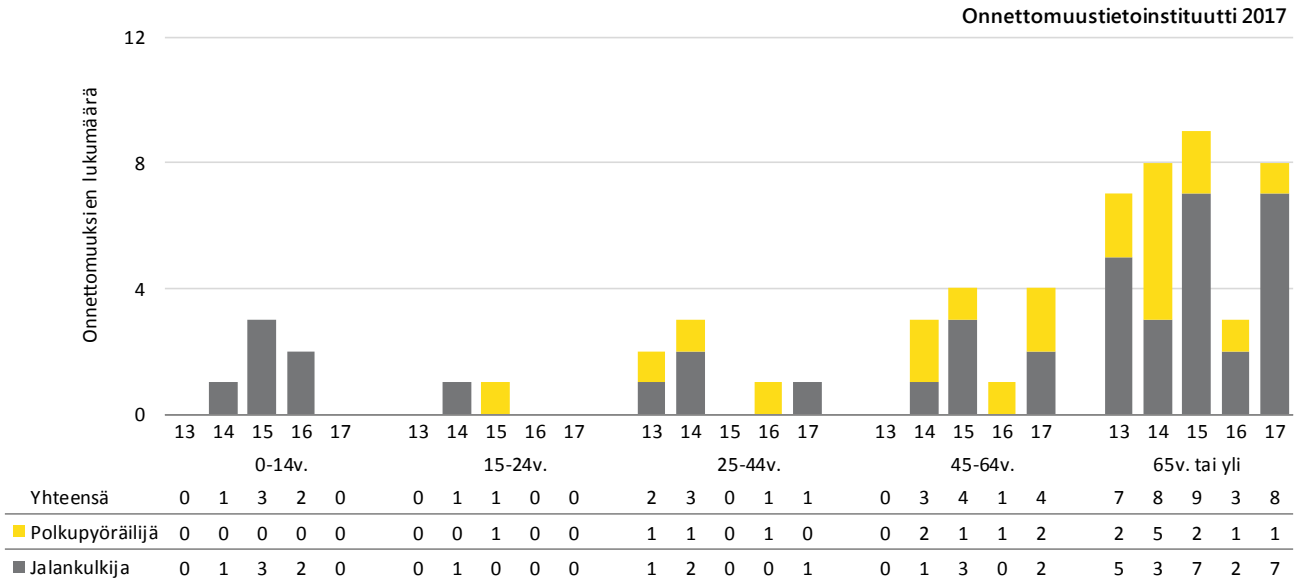


Kuvio 5. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosilta 2013–17: vastapuolen laji. (Ennakkotieto vuosilta 2016 ja 2017)

Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa menehtyi 13 henkilöä

Alkuvuoden 2017 kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä ei juuri poikkea aikaisemmasta vuodesta, koska moottoriajoneuvo-onnettomuuksien ja pyöräilijöiden sekä jalankulkijoiden onnettomuuksien määrät ovat muuttuneet ristiin. Alkuvuonna pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden onnettomuuksia on ollut kuusi kappaletta viime vuoden vastaavaa ajanjaksoa enemmän.

Onnettomuusmäärien kasvu kohdistuu yksinomaan vanhimpiin ikäluokkiin, joskin pidemmän aikavälin tarkastelussa voidaan huomata, että onnettomuusmäärät nousivat yhden hyvän vuoden jälkeen aikaisemmalle tasolleen (kuvio 6).



Kuvio 6. Kuolemaan johtaneet kevyen liikenteen onnettomuudet vuosina 2013–17: polkupyöräilijän/ jalankulkijan ikä. Onnettomuudet on jaettu jk/pp-onnettomuuksiin menehtyneen osallisen mukaan. (Ennakkotieto vuosilta 2016 ja 2017)

Yhteenveto

Alkuvuoden onnettomuusmäärät ovat niin pieniä, että niiden perusteella ei voida sanoa mitään varmaa trendeistä, vaan toteutuneet luvut voidaan vain todeta. Näiden lukujen osalta tilanne on hyvin aikaisempien vuosien kaltainen.

Alueellisten lukujen osalta satunnaisvaihtelun vaikutus on vielä voimakkaampi, mikä näkyy hyvin tänäkin vuonna. Poikkeuksellisen huonon viime vuoden takia suurin muutos vuoden takaiseen tapahtui Pohjois-Savossa, jossa oli tammi-huhtikuussa peräti seitsemän onnettomuutta ja kymmenen kuollutta vähemmän.

Kun alueelliset luvut lasketaan yhteen, satunnaisvaihtelu jonkin verran tasoittuu ja tänä alkuvuonna onnettomuuksien kokonaismäärä on hyvin viime vuoden tapainen. Moottoriajoneuvo-onnettomuuksia oli vähemmän, mutta jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien osalta hyvän vuoden 2016 jälkeen lisääntyneet kevyen liikenteen onnettomuudet tasasivat onnettomuuksien kokonaismäärän.

Henkilöauton kuljettajien aiheuttamat onnettomuudet muodostavat edelleen kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien pääjoukon, ja raskaan ajoneuvot ovat yleisin törmäyksen vastapuoli. Ajoneuvojen yhteentörmäykseen johtaneet onnettomuudet sattuivat ylemmällä tieverkolla.

Alkuvuoden onnettomuuksia tarkasteltaessa on huomattava, että esimerkiksi osallisten ajoneuvojen jakauma on riippuvainen vuodenajasta. Sulan kelin myötä yhä enemmän kaksipyöräisiä tulee liikenteeseen, minkä lisäksi liikkeellä ovat erilaiset maatalouskoneet ja mökeillä käytettävät huviajoneuvot.

Toisaalta onnettomuusluvuissa näkyvät onnettomuuteen joutumisen riskin lisäksi onnettomuuden seurauksiin vaikuttavat riskitekijät. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa yksi tälläinen on kehon haurastuminen iän myötä. Iäkäs henkilö kuolee törmäyksessä, jossa nuorempi jäisi vielä henkiin, jolloin kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tilastostossa iäkkäiden osuus korostuu.

Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa tilanne jonkin verran tasoittuu ja kääntyy toisinaan jopa nuorten tappioksi, sillä nuoret ajavat vanhimmalla autokalustolla. Näin heidän riskinsä kuolla onnettomuuden seurauksena korostuu esimerkiksi keski-ikäisiin verrattuna.

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) tekee työtä ennaltaehkäistäkseen liikenneonnettomuuksia Suomessa. OTI koordinoi liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toimintaa ja hallinnoi tutkinnasta kerättyä tietoa muiden liikennevahinkotilastojensa 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.

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
Onnettomuustietoinstituutti OTI
Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki
Viestintä, p. 040 450 4700

Liikenneturvallisuusjohtaja
Kalle Parkkari
Kalle.Parkkari@oti.fi
p. 040 450 4627

Yhteyspäällikkö
Tapio Koisaari
Tapio.Koisaari@oti.fi
p. 040 450 4782

Raporttiin voi viitata seuraavasti: Koisaari T., 2017. OTI-Ennakkoraportti 1/2017. Onnettomuustietoinstituutti OTI, Helsinki. ISBN 978-952-5834-63-5.

