Ennakkoraportti 1/2018

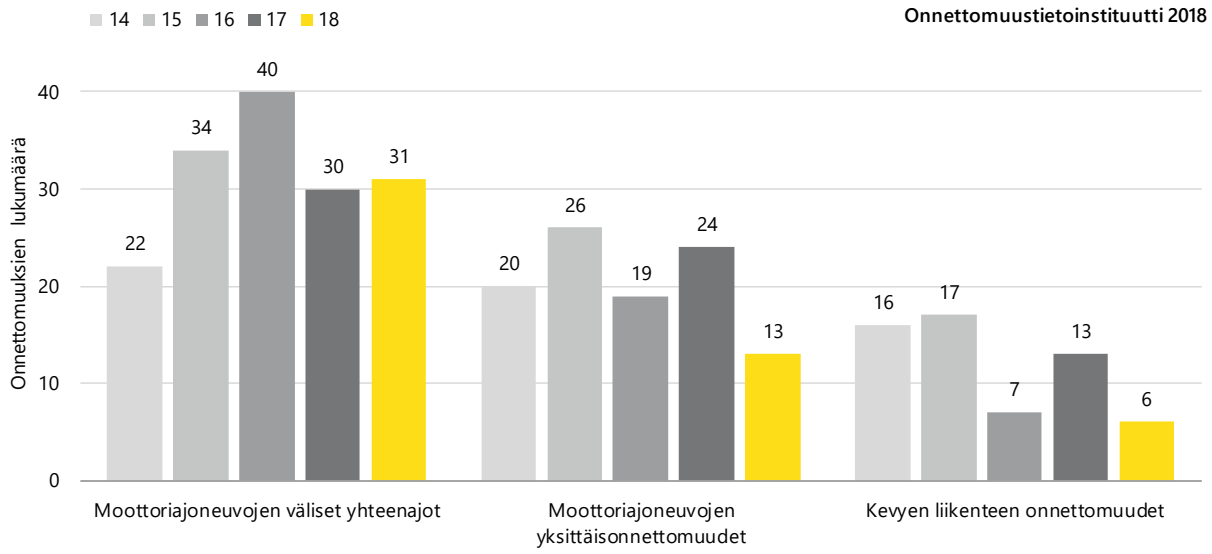
Tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet vuoden 2018 tammi–huhtikuussa

Onnettomuusinstituutti (OTI) | www.oti.fi



Aineisto

Raportin aineistona on käytetty liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimia kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia vuosina 2014–2018. Vuosien 2014–2016 aineisto on lopullinen, kun taas vuosien 2017–18 aineisto on tutkijalautakuntien välittömästi onnettomuuspaikkatutkinnan jälkeen ilmoittamia ennakkotietoja.



Kuvio 1. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet sekä kevyen liikenteen onnettomuudet tarkastelujakson aikana vuosina 2014–18. (Ennakkotieto vuosilta 2017 ja 2018)

Onnettomuusmäärät

Tammi–huhtikuussa 2018 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnille tuli tutkittavaksi yhteensä 50 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli 57 henkilöä (kuvio 1, taulukko 1). Onnettomuuksia oli 17 viime vuotta vähemmät, ja onnettomuudet vaativat 13 kuolonuhria vähemmän. Sekä onnettomuuksien että kuolleiden määrä oli pienin koko tutkintahistoriassa.

Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia vähiten viiteen vuoteen

Vuosi 2017 oli jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien yhteismäärältään pienin viiteen vuoteen (2013–2017), vaikka tämä ei vielä alkuvuoden luvuista näykään. Tammi–huhtikuun osalta puolestaan vuosi 2018 näyttää parhaalta tähän asti, joten vuodesta 2016 alkanut jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien hyvä suhdanne jatkuu toistaiseksi.

Taulukko 1. Tutkittavaksi tulleiden onnettomuuksien ja niissä kuolleiden lukumäärät ja suhteelliset osuudet tarkastelujakson aikana vuosina 2014–18. (Ennakkotieto vuosilta 2017 ja 2018)

Tutkitut onnettomuudet	2014		2015		2016		2017		2018	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuudet	42	72	60	78	59	89	54	81	44	88
Jalankulkijaonnettomuudet	8	14	13	17	4	6	10	15	6	12
Polkupyöräonnettomuudet	8	14	4	5	3	5	3	4	0	0
YHTEENSÄ	**58**	**100**	**77**	**100**	**66**	**100**	**67**	**100**	**50**	**100**

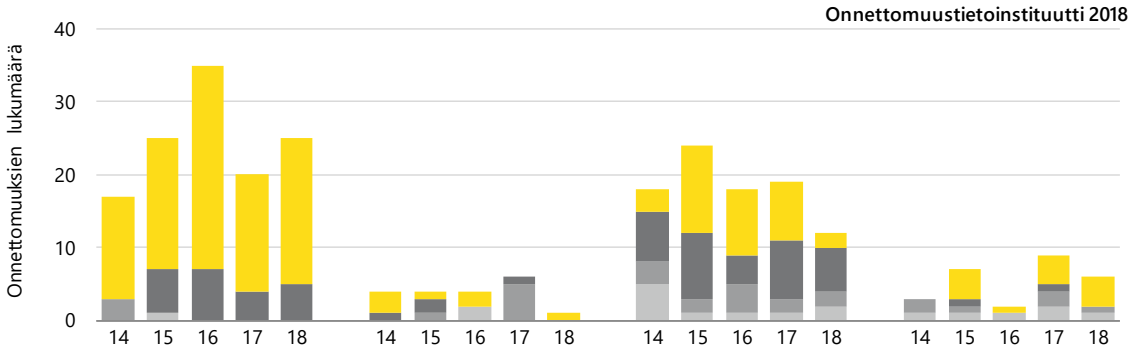
Kuolleet	2014		2015		2016		2017		2018	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa	44	73	63	79	65	90	57	81	51	89
Jalankulkijat	8	13	13	16	4	6	10	14	6	11
Polkupyöräilijät	8	13	4	5	3	4	3	4	0	0
YHTEENSÄ	**60**	**100**	**80**	**100**	**72**	**100**	**70**	**100**	**57**	**100**

Kohtaamisonnettomuuksia selvästi eniten

Alkuvuonna 2018 sattui 25 moottoriajoneuvojen kohtaamisonnettomuutta, ja kohtaamisonnettomuudet olivat selvästi yleisin onnettomuustyyppi. Vuoden loppuun mennessä kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksien määrä on tyypillisesti tasoissa, mutta alkuvuodesta suhde saattaa olla hyvinkin paljon epätasapainossa, kuten on tänäkin vuonna.

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 vain yksi risteysonnettomuus. Risteysonnettomuuksien trendi on ollut pitkään laskeva. (kuvio 2)



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

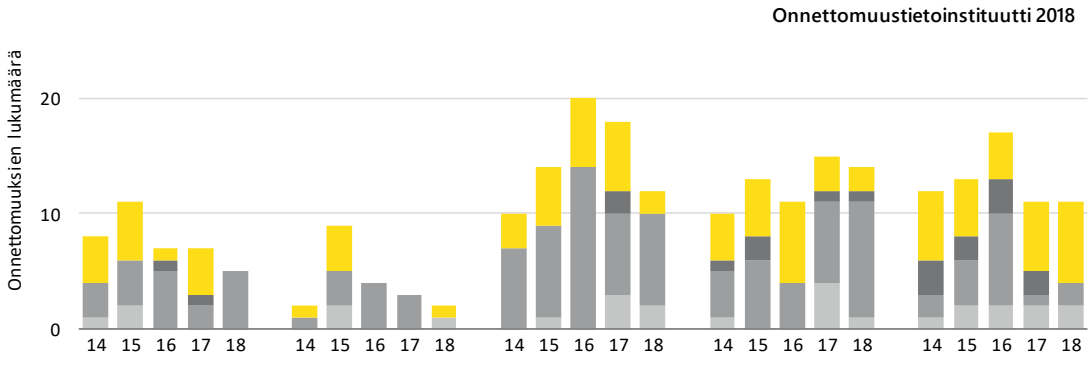
Kuvio 2. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet tarkastelujakson aikana vuosina 2014–18: tien luokka ja onnettomuustyyppi. Suluissa onnettomuustyyppinumerointi. (Ennakkotieto vuosilta 2017 ja 2018)

Vähän nuorten aiheuttamia moottoriajoneuvo-onnettomuuksia

Nuorten ikäluokkien koko sekä ajokortin ajaneiden osuus ikäluokasta laskevat, mikä vähentää osaltaan nuorten onnettomuuksia. Sekä alle 21-vuotiaiden että 21–24-vuotiaiden ikäryhmissä onnettomuuksia oli tammi–huhtikuussa 2018 vähiten viiteen viime vuoteen.

Vanhimmissakaan kuljettajien ikäluokissa aiheutettujen onnettomuuksien määrä ei ollut kasvussa, vaan onnettomuusmäärät pysyivät ennallaan viime vuoteen nähden. Tätäkin kehitystä voidaan pitää hyvänä, sillä näissä ikäluokissa kuljettajien määrä kasvaa tasaisesti toisin kuin nuoremmissa.

Pienten lukujen ja satunnaisvaihtelun oikullisuudesta kertoo muun muassa se, että alle 25-vuotiaiden seitsemästä onnettomuudesta vain yksi oli suistuminen, vaikka suistumisonnettomuudet yhdistetään stereotypisesti nuoriin kuljettajiin. Sen sijaan yli 64-vuotiaiden onnettomuuksista seitsemän yhdestätoista oli suistumisia. (kuvio 3)



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

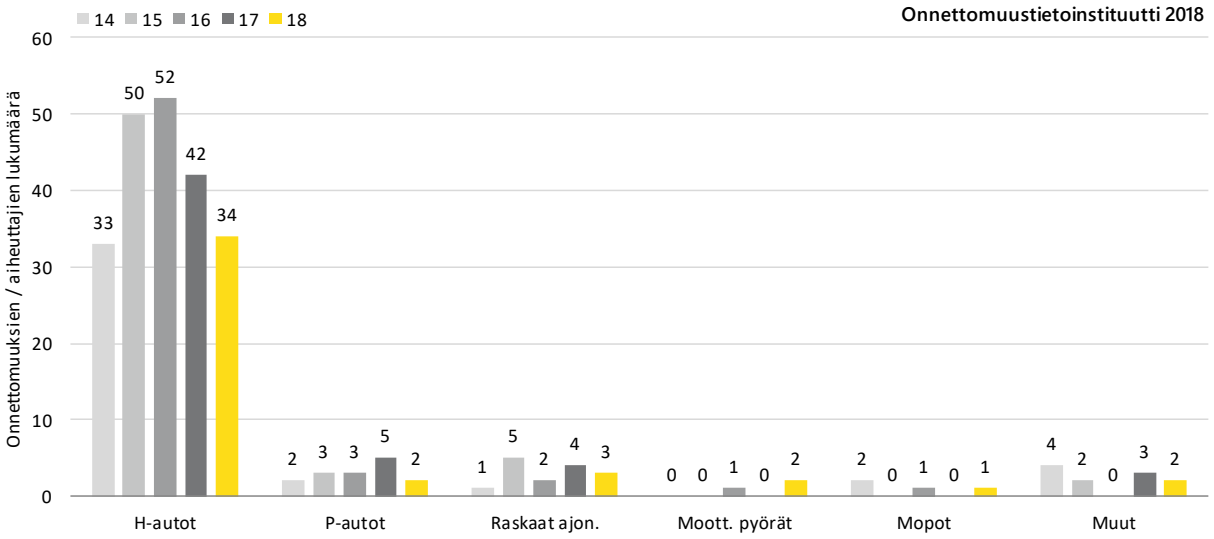
Kuvio 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet tarkastelujakson aikana vuosina 2014–18: aiheuttajakuljettajan ikä ja onnettomuustyyppi. Suluissa onnettomuustyyppinumerointi. (Ennakkotieto vuosilta 2017 ja 2018)

Edelleen neljä viidestä henkilöauto-onnettomuuksia

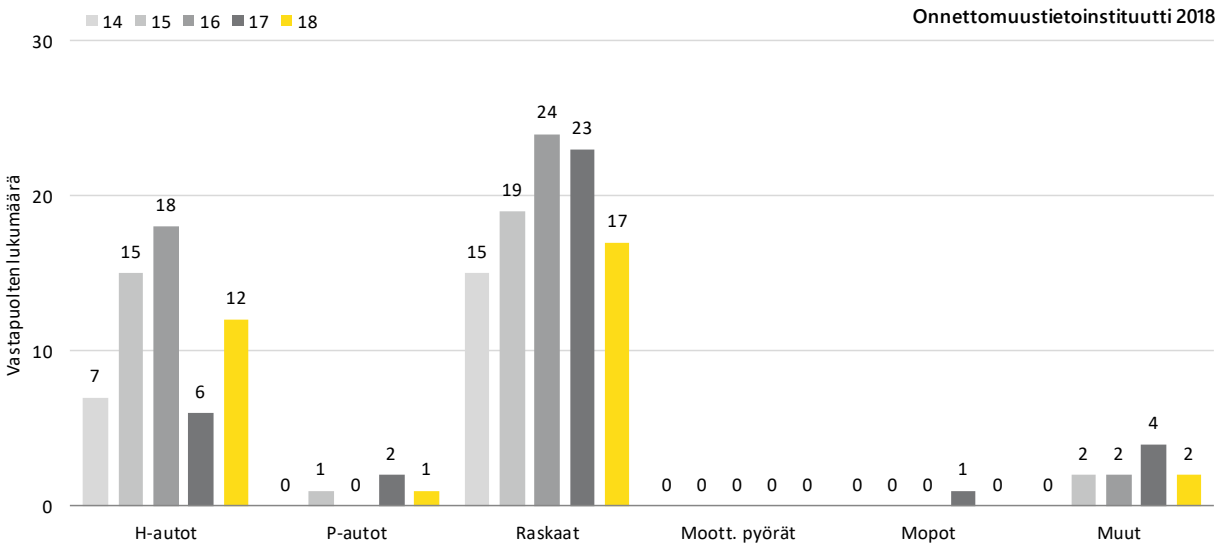
Suomen talven takia onnettomuuksissa osallisten ajoneuvolajien jakauma vaihtelee vuoden mittaan selvästi. Alkuvuodesta moottoroituja kaksipyörisiä ei ole onnettomuuksissa osallisena kuin yksittäisiä, ja pääosa onnettomuuksista on henkilöauton kuljettajan aiheuttamia.

Vuoden 2018 tammi-huhtikuussa oli moottoriajoneuvo-onnettomuuksia viime vuoteen nähden kymmenen vähemmän. Onnettomuuksien vähenemä jakautui hyvin loogisesti eri osallislajien kesken, ja henkilöauto-onnettomuuksia oli kahdeksan viime vuotta vähemmän.

Suurin muutos aikaisempaan oli onnettomuuden vastapuolena olleiden henkilöautojen määrä, joka heilahti selvästi viime vuodesta ylöspäin (kuviot 4 ja 5).



Kuvio 4. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet tarkastelujakson aikana vuosina 2014–18: aiheuttajan laji. Aiheuttajissa ovat mukana myös yksittäisonnettomuudet. (Ennakkotieto vuosilta 2017 ja 2018)

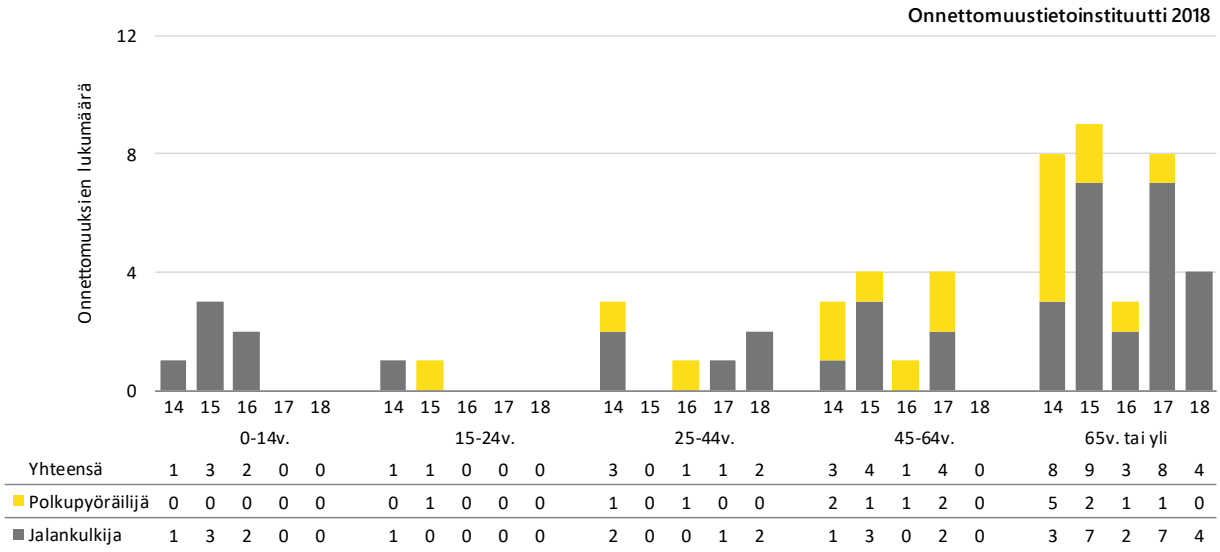


Kuvio 5. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet tarkastelujakson aikana vuosina 2014–18: vastapuolen laji. (Ennakkotieto vuosilta 2017 ja 2018)

Jalankulkuonnettomuuksissa menehtyi 6 henkilöä, pyöräilijöitä ei kuollut lainkaan

Vuoden 2018 alku on ollut siinä mielessä poikkeuksellinen, että tutkituissa onnettomuuksissa ei ole lainkaan pyöräilijöiden kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Tilanne on siinä mielessä luonnollinen, että talven takia myös pyöräily on verrattain vähäistä sulaan kauteen nähden, vaikka talvipyöräily yleistyy.

Alkuvuoden onnettomuuksia katsottaessa suurin massa on iäkkäämmissä jalankulkijoissa. Tutkittujen onnettomuuksien perusteella kehon haurastumisen lisäksi liikuntakyvyn rajoitteet ovat yksi onnettomuuksille altistava tekijä. Huonosti liikkuva vanhus ei pysty esimerkiksi suojatiellä väistämään virheen tehnyttä autoilijaa. (kuvio 6)



Kuvio 6. Kuolemaan johtaneet jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet tarkastelujakson aikana vuosina 2014–18: polkupyöräilijän/jalankulkijan ikä. Onnettomuudet on jaettu jk/pp-onnettomuuksiin menehtyneen osallisen mukaan. (Ennakkotieto vuosilta 2017 ja 2018)

Yhteenveto

Alkuvuoden onnettomuusmäärät ovat niin pieniä, että niiden perusteella ei voida sanoa mitään varmaa trendeistä, vaan toteutuneet luvut voidaan vain todeta. Näiden lukujen osalta alkuvuosi vaikuttaa kuitenkin erittäin hyvältä: kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tutkittiin kaikkiaan 17 viime vuotta vähemmän.

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

Alkuvuosi 2018 on paras tähänastisessa tutkintahistoriassa oikeastaan samasta syystä kuin vuosi 2017 on paras kokonainen vuosi tähän asti: sekä moottoriajoneuvo- että jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien satunnaisvaihtelu on aallonpohjassa yhtä aikaa. Erityisen hyvä tilanne on jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien suhteen.

Vuoden 2017 alku ei näyttäytynyt erityisen hyvänä onnettomuuksien määrän suhteen, vaan vuosi 2014 on ollut tähän asti tammi-huhtikuun ajanjaksolla paras. Tämän vuoden neljänä ensimmäisenä kuukautena moottoriajoneuvo-onnettomuuksia oli vielä niukasti enemmän kuin 2014, mutta kevyen liikenteen onnettomuuksia oli ratkaisevasti vähemmän.

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

Vuoteen 2017 nähden selvin heilahdus moottoriajoneuvo-onnettomuuksien luvuissa oli henkilöautovastapuolien määrän nousu viiden vuoden keskiarvon tasolle. Tässäkin suhteessa kyse on tilanteen normalisoitumisesta yhden poikkeuksellisen hyvän vuoden jälkeen.

Onnettomuuden aiheuttaneen kuljettajan osalta näyttää edelleen siltä, että nuorten moottoriajoneuvon kuljettajien onnettomuudet vähenevät. Sekä alle 21-vuotiaiden että 20-24-vuotiaiden onnettomuuksia oli vähiten viiteen vuoteen. Iäkkäimpien kuljettajaryhmien osalta tilanne pysyi kutakuinkin muuttumattomana viime vuoteen nähden.

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.

Osittain talven vaikutuksesta alkuvuoden 2018 yksi erikoisuus on se, että tutkittujen onnettomuuksien joukossa ei ollut yhtään pyöräilijän kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Kuusi jalankulkuonnettomuutta on sekin erittäin hyvä tulos aikaisempiin vuosiin nähden.

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., 2018. OTI-Ennakkoraportti 1/2018. Onnettomuustietoinstituutti OTI, Helsinki. ISBN 978-952-5834-81-9.

