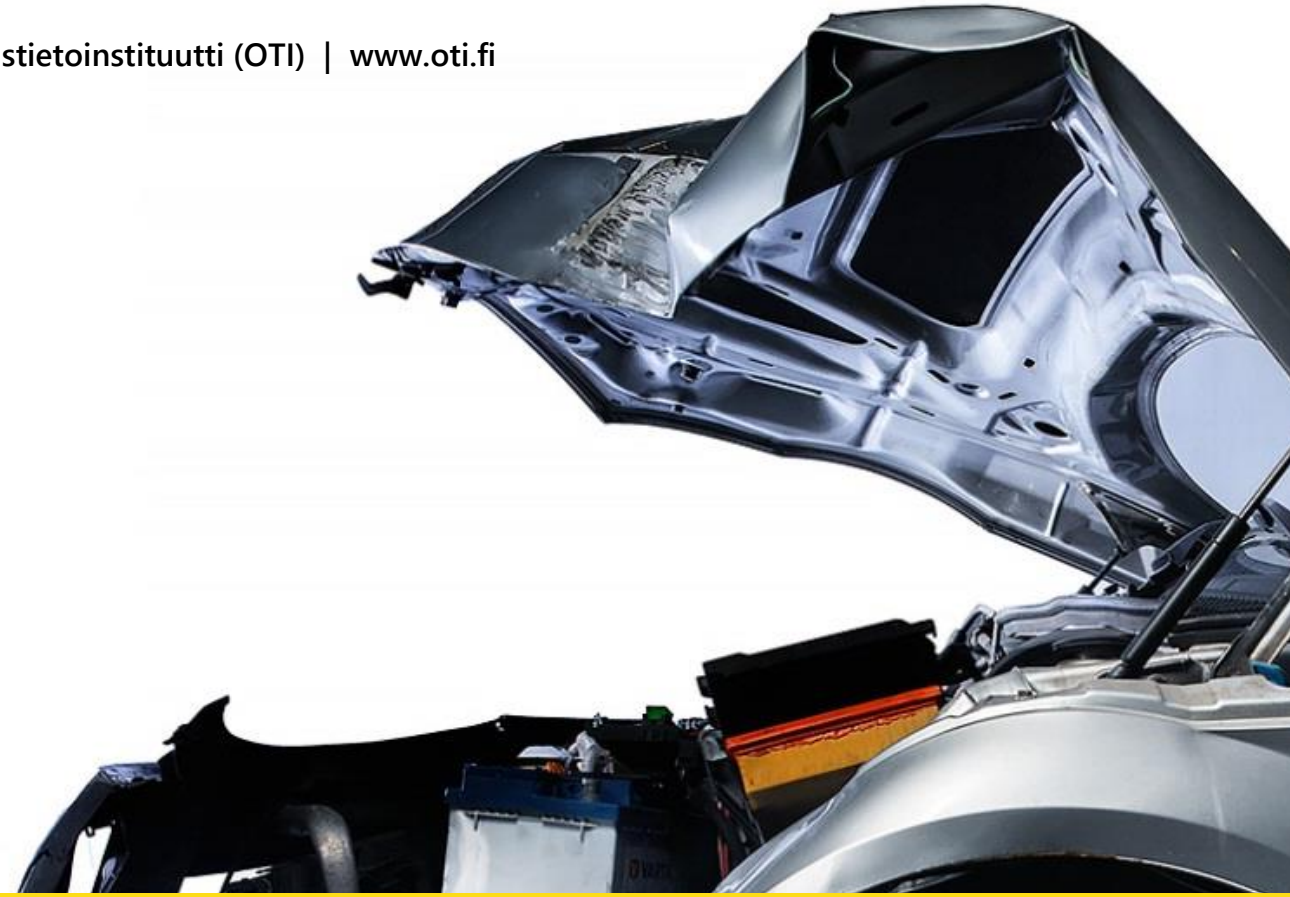
Ennakkoraportti

2/2018

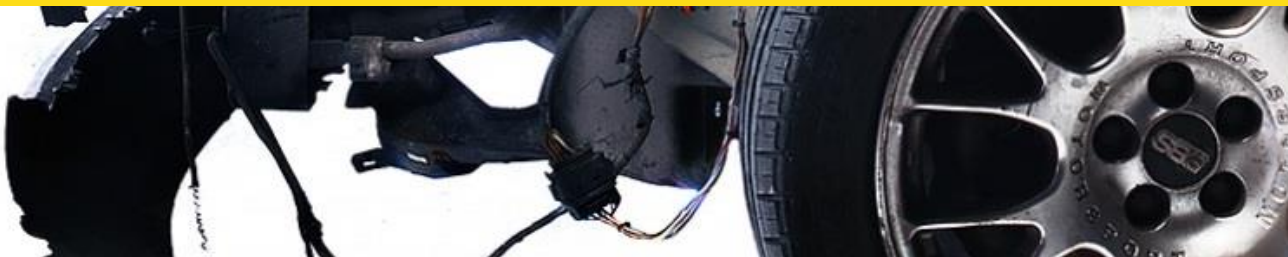
Tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet vuoden 2018 tammi–elokuussa

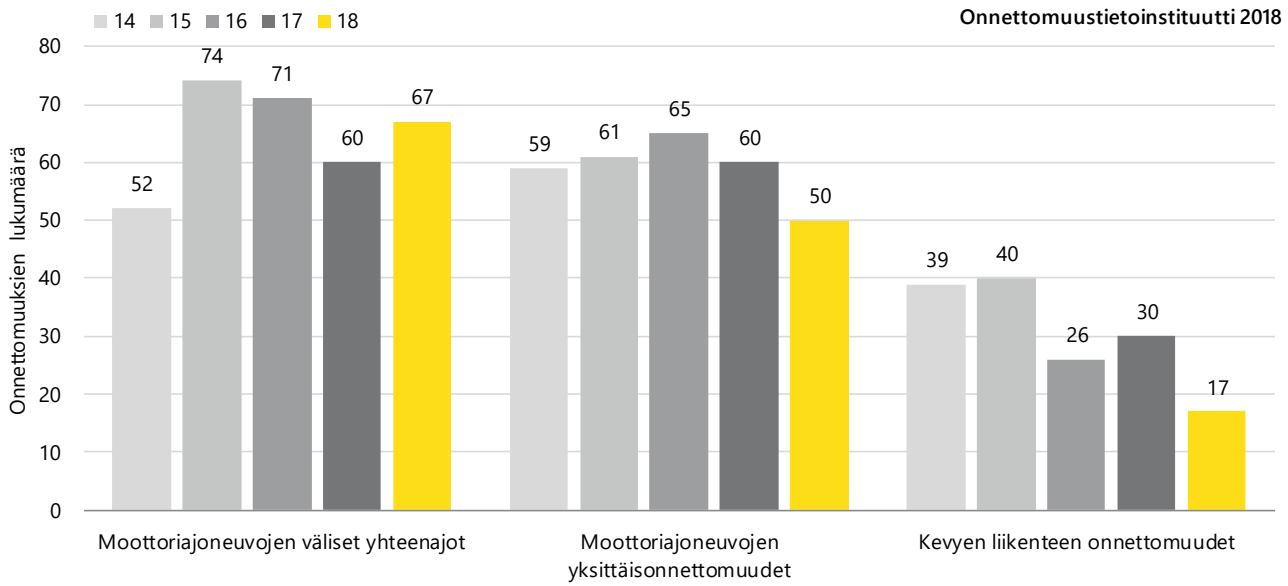
Onnettomuustietoinstituutti (OTI) | www.oti.fi



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–elokuussa 2018 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnille tuli tutkittavaksi yhteensä 134 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli 149 henkilöä (kuvio 1, taulukko 1). Onnettomuuksia oli 16 viime vuotta vähemmän ja kuolleita 11 vähemmän. Onnettomuusmäärä on tutkintahistorian pienin.

Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia selvästi viime vuotta vähemmän

Tammi–elokuussa 2018 oli jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien yhteismäärä oli pienin viiteen vuoteen, ja vaikka onnettomuuksia oli vain yhdeksän aikaisempaa ennätysvuotta 2016 vähemmän, suhteellinen vähenemä on suuri. Toisaalta vuoden ennätyshyvä tulos kokonaisonnettomuusmäärän osalta johtuu myös juuri siitä, että jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia on ollut selvästi aikaisempaa vähemmän, sillä moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä on melko tavanomainen.

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	111	74	135	77	136	84	120	80	117	87
Jalankulkijaonnettomuudet	16	11	21	12	11	7	18	12	8	6
Polkupyöräonnettomuudet	23	15	19	11	15	9	12	8	9	7
YHTEENSÄ	**150**	**100**	**175**	**100**	**162**	**100**	**150**	**100**	**134**	**100**

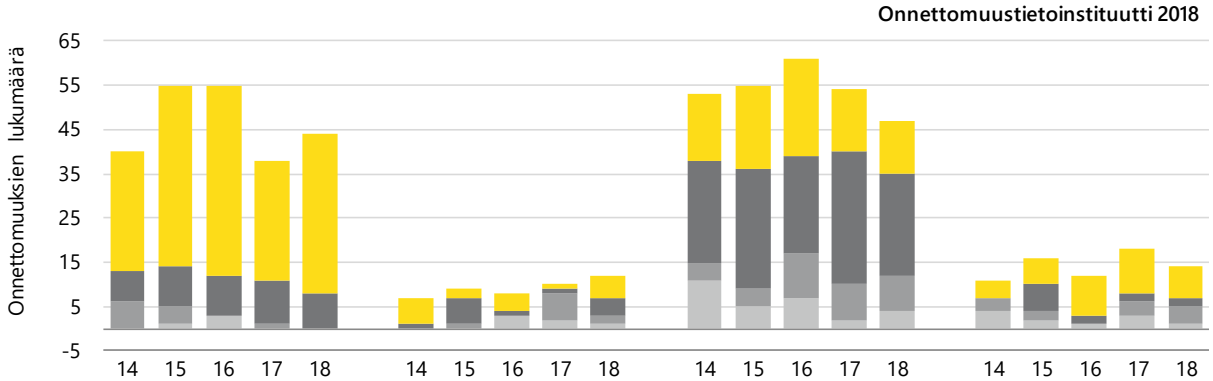
Kuolleet	2014		2015		2016		2017		2018	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa	120	75	145	78	148	85	130	81	132	89
Jalankulkijat	17	11	21	11	11	6	18	11	8	5
Polkupyöräilijät	23	14	19	10	15	9	12	8	9	6
YHTEENSÄ	**160**	**100**	**185**	**100**	**174**	**100**	**160**	**100**	**149**	**100**

Suistumisonnettomuuksia eniten

Vuoden 2018 toinen kolmannes muutti onnettomuustyyppien jakaumaa oletetusti, ja suistumiset nousivat yleisimmäksi onnettomuustyypiksi. Suistumisten määrä oli kuitenkin pienin viiteen vuoteen.

Kohtaamisonnettomuuksia oli kuusi viime vuotta enemmän, ja kohtaamisonnettomuudet sattuivat varsin korostetusti ylemmällä tieverkolla. Vastaavasti suistumiset tapahtuivat lähinnä alemmalla tieverkolla. Sama jako tien luokkien osalta toistuu melko tarkasti vuodesta toiseen.

Lukumääriltään melko marginaaliset risteysonnettomuudet ja muut onnettomuudet ovat vaihdelleet viime vuodet hyvin samoissa lukemissa. Näiden onnettomuuksien osalta altistus kasvaa vuosi vuodelta, sillä kyseiset onnettomuustyypit ovat hyvin tyypillisiä iäkkäille kuljettajilla ja iäkkäiden kuljettajien lukumäärä kasvaa edelleen lähivuosina (kuvio 2).



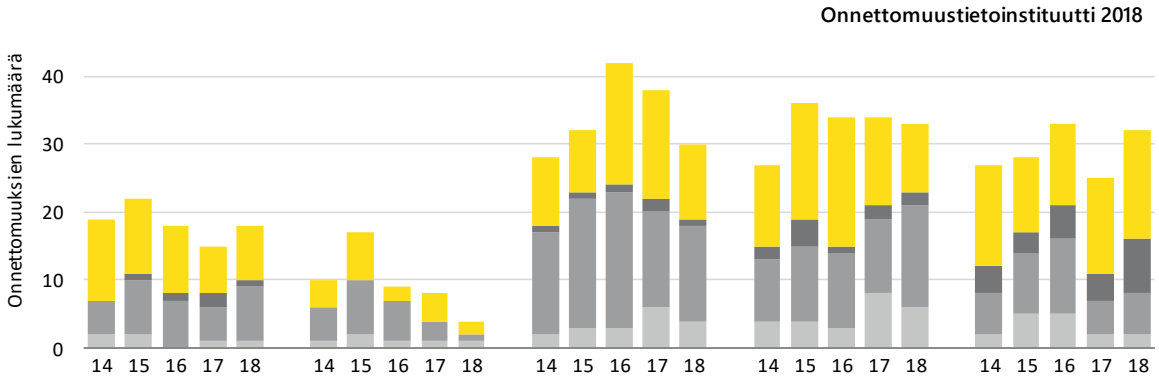
	Kohtaaminen (20-39)					Risteävä (40-59)					Suistuminen (80-89)					Muu (muut)				
	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18
Yhteensä	40	55	55	38	44	7	9	8	10	12	53	55	61	54	47	11	16	12	18	14
Valta-/kantatie	27	41	43	27	36	6	2	4	1	5	15	19	22	14	12	4	6	9	10	7
Seutu-/yhdystie	7	9	9	10	8	1	6	1	1	4	23	27	22	30	23	0	6	2	2	2
Katu/kaavatie	6	4	0	1	0	0	1	0	6	2	4	4	10	8	8	3	2	0	3	4
Muu/ei tiedossa	0	1	3	0	0	0	0	3	2	1	11	5	7	2	4	4	2	1	3	1

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

Nuorten moottoriajoneuvo-onnettomuudet pysyivät kurissa

Kuluvana vuonna onnettomuudet ovat vähentyneet nuorinta ja vanhinta kuljettajaikäryhmää lukuun ottamatta. 21–24-vuotiaiden osalta onnettomuusmäärät ovat historiallisen vähäisiä, sillä kyseisen ikäryhmän kuljettajat ovat aiheuttaneet vain neljä kuolemaan johtanutta onnettomuutta kuluvana vuonna.

Nuorimman kuljettajaryhmän osalta tulosta voidaan pitää silti hyvänä, koska onnettomuusmäärät olivat vain tavanomaista tasoa, vaikka kesä oli erittäin lämmin. Yleensä lämmin keli heijastuu myös päihteiden käyttöön, mikä puolestaan näkyy onnettomuuksissa. Tälläiset nuorten onnettomuudet ovat tyypillisesti suistumisia, mutta viime kesänä suistumisia oli jopa keskimääräistä vähemmän (kuvio 3).



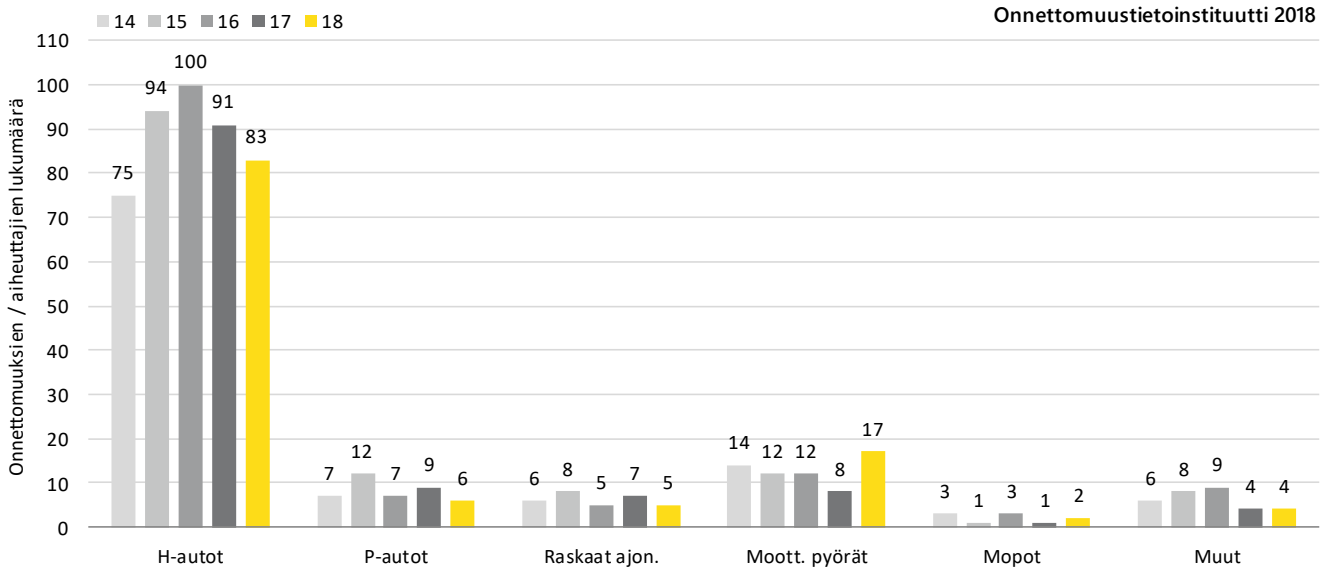
	20v. tai alle					21-24v.					25-44v.					45-64v.					65v. tai yli				
	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18
Yhteensä	19	22	18	15	18	10	17	9	8	4	28	32	42	38	30	27	36	34	34	33	27	28	33	25	32
Suistuminen (80-89)	12	11	10	7	8	4	7	2	4	2	10	9	18	16	11	12	17	19	13	10	15	11	12	14	16
Risteävä (40-59)	0	1	1	2	1						1	1	1	2	1	2	4	1	2	2	4	3	5	4	8
Kohtaaminen (20-39)	5	8	7	5	8	5	8	6	3	1	15	19	20	14	14	9	11	11	11	15	6	9	11	5	6
Muu (muut)	2	2	0	1	1	1	2	1	1	1	2	3	3	6	4	4	4	3	8	6	2	5	5	2	2

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

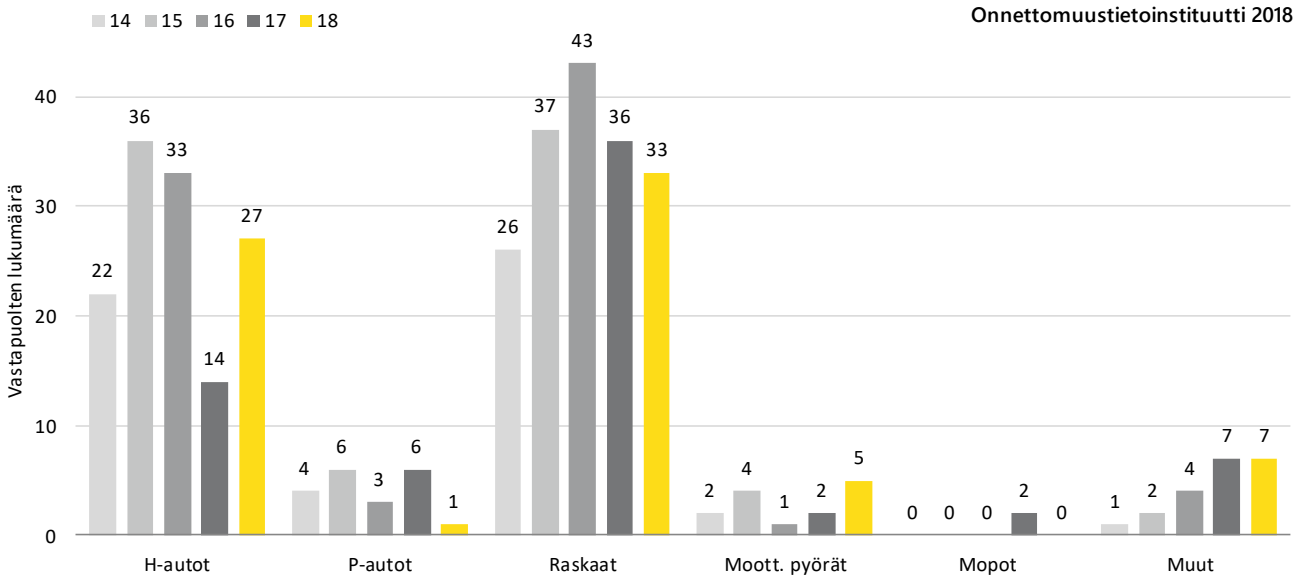
Kesä näkyi moottoripyöräonnettomuuksissa

Vuoden 2018 moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä on hyvin tavanomainen, mutta lämmin kesä näkyy jonkin verran eri ajoneuvolajien suhteellisissa osuuksissa. Viime vuoteen nähden henkilöauton kuljettajan aiheuttamia onnettomuuksia oli kahdeksan vähemmän, mutta moottoripyöräonnettomuuksia yhdeksän enemmän (kuvio 4).

Ajoneuvolajien jakauman osalta suurin muutos vuotta aikaisempaan on onnettomuuden vastapuolena olleiden henkilöautojen määrä. Viime vuonna henkilöautoja oli vastapuolena poikkeuksellisen vähän, mikä selittää osittain suhteellisen suuren nousun. Vastapuolena olleita henkilöautoja oli miltei kaksinkertainen määrä viime vuoden tammi–elokuuhun nähden (kuvio 5).



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

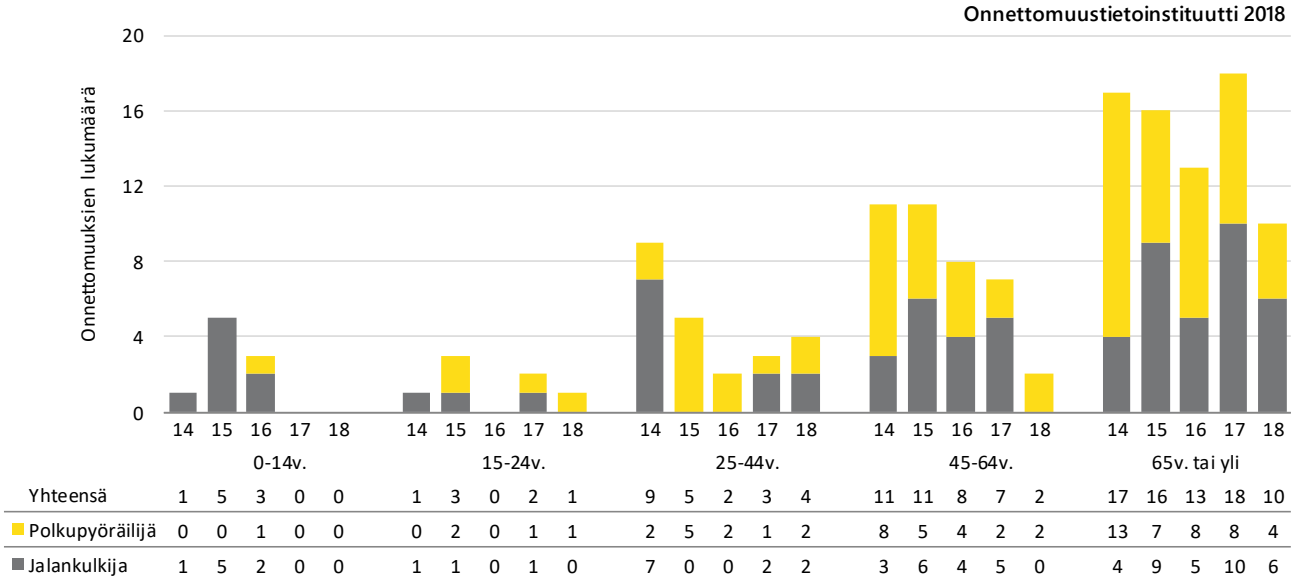


Kuvio 5. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet tarkastelujakson aikana vuosilta 2014–18: vastapuolen laji. (Ennakkotieto vuosilta 2017 ja 2018)

Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa menehtyi 17 henkilöä

Alkuvuoden 2018 jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa korostuu edelleen vanhin tienkäyttäjäluokka (yli 64-vuotiaat), mutta toisaalta onnettomuuksien määrä oli poikkeuksellisen vähäinen juuri kahdessa vanhimmassa ikäluokassa (yli 44-vuotiaat).

Valoisana puolena voidaan pitää sitä, että nuorimpia lapsia ei ole kuollut tänä vuonna yhtään (kuvio 6). Toisaalta nuorten jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa loukkaantuneista valtaosa jää tilastoinnin ulkopuolelle, eikä kuolemien määrä kerro turvallisuustilanteesta kuin yhden puolen.



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

Yhteenveto

Ensimmäisen kahden vuosikolmanneksen aikana tutkittuja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on ollut vähemmän kuin yhtenäkään aikaisempana vuonna. Ero toistaiseksi parhaaseen vuoteen eli viime vuoteen on 16 onnettomuutta. Kuolleiden osalta ero ei ole yhtä suuri, mutta kuolleitakin on 11 viime vuotta vähemmän.

Toteutuneita onnettomuuslukuja voidaan pitää olosuhteisiin nähden hyvinä. Kuluvan vuoden kesä oli kutakuinkin täydellinen vastakohta viime kesälle, ja hellepäiviä oli runsaasti. Kuluvan vuoden kuukausista helmi- ja kesäkuu ovat olleet erityisen hyviä. Näinä kuukausina onnettomuuksia on ollut vähemmän kuin yhtenäkään edellisenä viitenä vuonna.

Sää vaikuttaa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa yleensä juuri päinvastaiseen suuntaan kuin lievissä peltikolareissa: mitä aurinkoisempi ja lämpimänpi kesäpäivä sen todennäköisempiä kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat. Tämä on ainakin aikaisempina vuosina johtunut ensisijaisesti sään yhteydestä päihteiden kulutukseen ja päihteiden käytöstä seuraavaan riskinottoon.

Toisaalta sää vaikuttaa joidenkin vahinkoalttiiden liikkumismuotojen, kuten kaksipyöräisten, liikennesuoritteeseen. Tämän kesän sää vaikuttaisi lisänneen moottoripyöräonnettomuuksia, mutta toisaalta moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä ei poikkea tavanomaisesta. Alle 25-kuljettajien aiheuttamia onnettomuuksia oli jopa keskimääräistä vähemmän.

Suhteuttamatta lukuja olosuhteisiin tämän vuoden tilanne on kuitenkin se, että moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa kuoli kaksi henkeä viime vuotta enemmän. Kuolleiden kokonaismäärän osalta hyvä tilanne johtuukin alhaisesta kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrästä. Tosin niiden onnettomuusmäärät ovat pieniä ja satunnaisvaihtelun merkitys on suuri.

Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrään on voinut vaikuttaa myös se, että kaikki onnettomuudet eivät välttämättä ole tulleet tutkijalautakuntien tietoon, tai onnettomuuden uhri on kuollut vasta päivien kuluttua sairaalassa. Esimerkiksi vanhuksen yksittäisonnettomuus pyörällä saattaa jäädä aluksi vain ensihoitohenkilökunnan ja terveydenhoidon tietoon, koska itse onnettomuus on voinut olla hyvin lievä, ja terveydentila on heikentynyt vasta sairaalassa.

Vaihtelevien satunnaistekijöiden lisäksi onnettomuusluvuissa pitäisi alkaa näkyä myös pidempiaikaisten tekijöiden vaikutus. Esimerkiksi henkilöautokannan hidas uusiutuminen todennäköisesti vähentää henkilöautossa kuolleiden määrää. Alkuvuoden onnettomuuksissa henkilöautossa kuolleiden suhteellinen osuus on aikaisempia vuosia pienempi.

Alueellisesta kehityksestä voidaan lähinnä todeta luvut, mutta sen suurempia johtopäätöksiä ei voida tehdä. Suurin muutos vuotta aikaisempaan on tapahtunut Uudellamaalla, jossa on ollut kymmenen kuolemaan johtanutta onnettomuutta viime vuotta vähemmän. Yleisestä laskusuhdanteesta huolimatta onnettomuusluvut heittelevät alueellisesti paljon, ja esimerkiksi Lapissa on tutkittu yhdeksän kuolemaan johtanutta onnettomuutta viime vuotta enemmän.

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 2/2017. Onnettomuustietoinstituutti OTI, Helsinki. ISBN 978-952-5834-85-7.