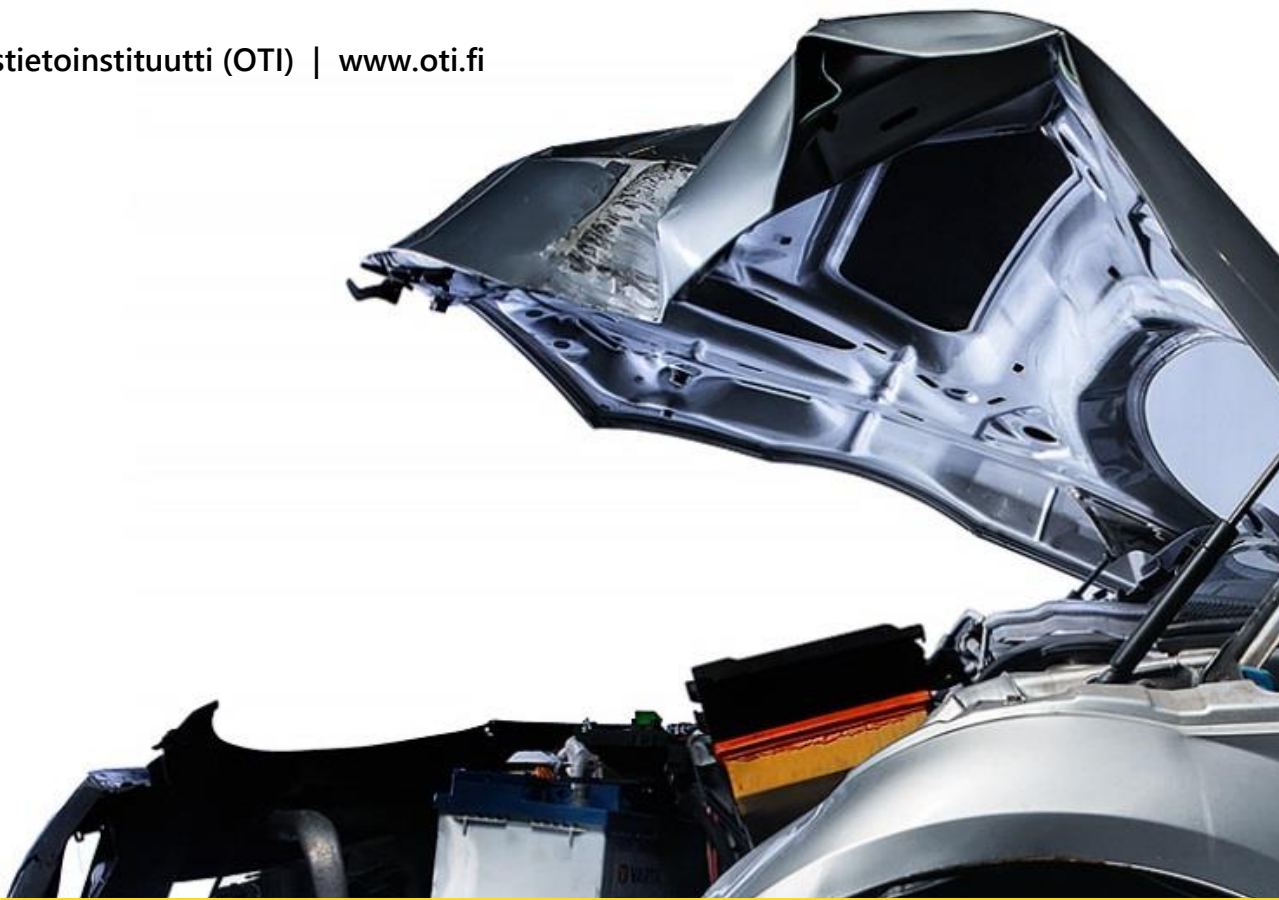


Ennakkoraportti

3/2018

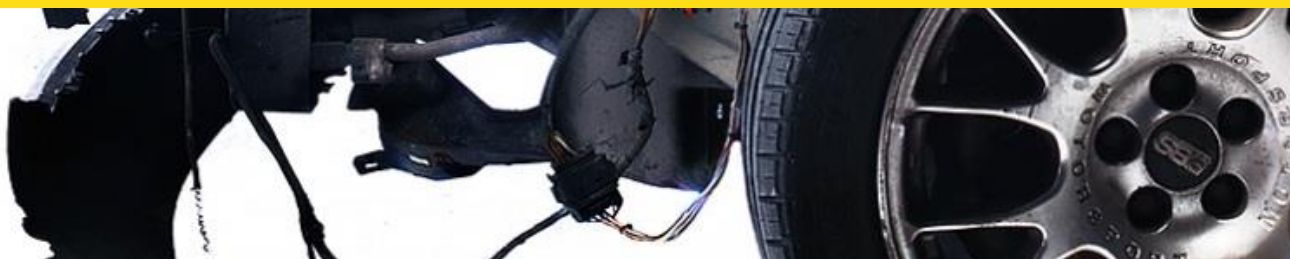
Tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet vuonna 2018

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) | www.oti.fi



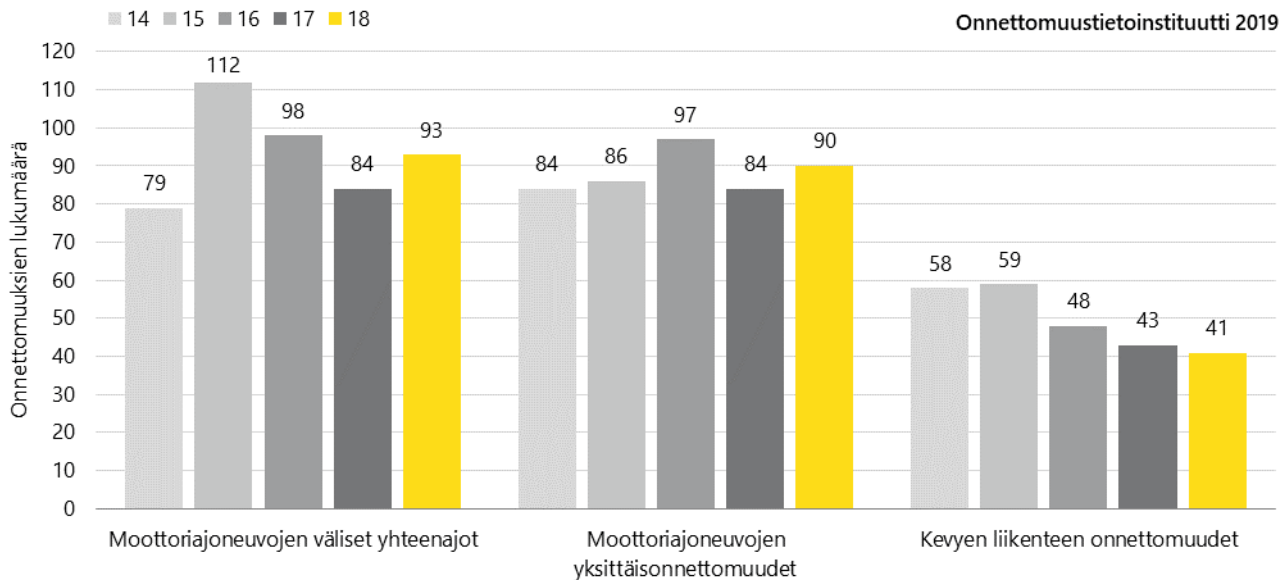
Aineisto

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



Onnettomuusmäärässä kasvua

Vuonna 2018 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikkiaan 224 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli 246 henkilöä (kuvio 1, taulukko 1). Onnettomuuksia oli 13 ja kuolleita 18 enemmän kuin edeltävänä vuonna. Onnettomuusmäärän kasvu johtui moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrän lisääntymisestä.



Kuvio 1. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet sekä keven liikenteen onnettomuudet vuosina 2014–2018. (Ennakkotieto vuodelta 2018)

Jalankulkuonnettomuuksien määrä jatkoi vähentymistään

Toisin kuin moottoriajoneuvo-onnettomuuksien keven liikenteen onnettomuuksien määrä jatkoi aiempien vuosien tapaan vähenemistään: vuonna 2018 tutkittujen jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien yhteismäärä oli 41, mikä on kaksi onnettomuutta vähemmän kuin edellisvuonna. Myönteisen kehityksen syynä oli jalankulkuonnettomuuksien vähentyminen viidellä onnettomuudella.

Taulukko 1. Tutkijalautakuntien tutkimien onnettomuuksien ja niissä kuolleiden lukumäärät sekä suhteelliset osuudet vuosina 2014–2018. (Ennakkotieto vuodelta 2018)

Tutkitut onnettomuudet	2014		2015		2016		2017		2018	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuudet	163	74	198	77	195	80	168	80	183	82
Jalankulkijaonnettomuudet	29	13	30	12	26	11	27	12	22	10
Polkupyöräonnettomuudet	29	13	29	11	22	9	16	8	19	8
YHTEENSÄ	221	100	257	100	243	100	211	100	224	100

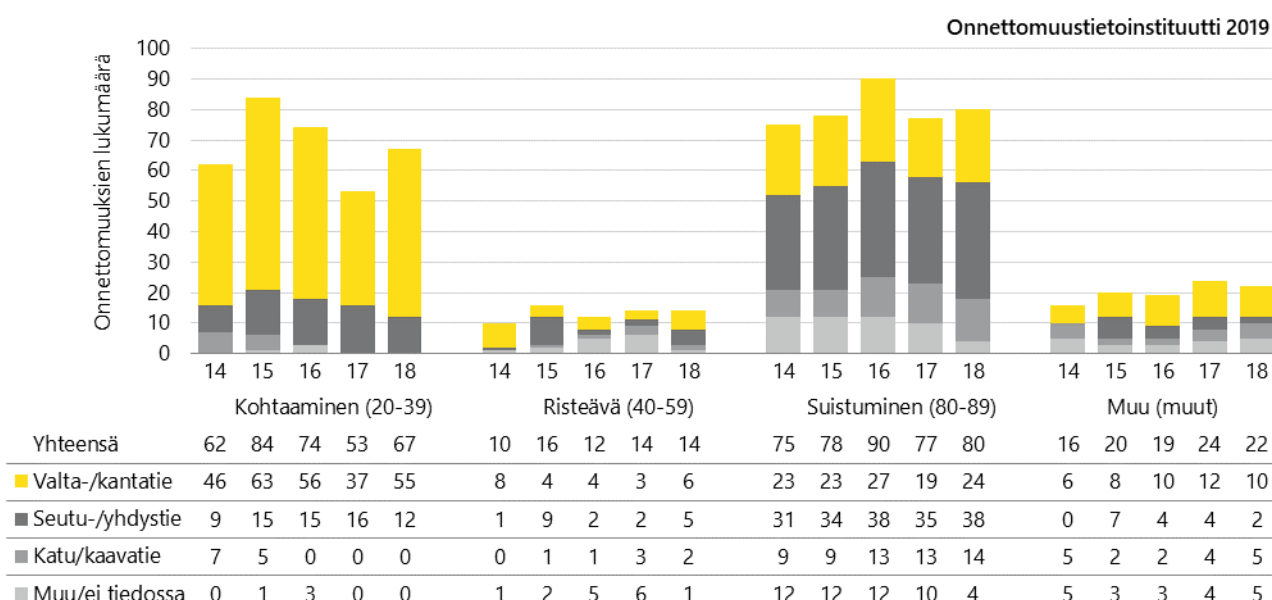
Kuolleet	2014		2015		2016		2017		2018	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa	183	76	222	79	214	82	185	82	205	83
Jalankulkijat	30	12	30	11	26	10	27	11	22	9
Polkupyöräilijät	29	12	29	10	22	8	16	7	19	8
YHTEENSÄ	242	100	281	100	262	100	228	100	246	100

Kohtaamisonnettomuuksia liki kolmannes enemmän kuin edellisvuonna

Vuoden viimeinen kolmannes ei enää muuttanut moottoriajoneuvo-onnettomuuksien onnettomuustyyppijakaumaa merkittävästi, joten suistumiset jäivät vuoden yleisimmäksi onnettomuustyyppiksi (kuvio 2). Suistumisonnettomuuksia oli kolme enemmän kuin vuonna 2017.

Kohtaamisonnettomuuksien määrän lisääntyminen selittää vuoden 2018 kokonaisonnettomuusmäärän kasvua: vuoteen 2017 verrattuna kohtaamisonnettomuudet lisääntyivät 14 onnettomuudella eli miltei kolmanneksella. Onnettomuudet lisääntyivät ainoastaan ylemmän tieverkon valta- ja kantateillä, missä niitä muutenkin tapahtui eniten. Vastaavasti suistumisia tapahtui lähinnä alemmalla tieverkolla. Eri onnettomuustyyppien jakautuminen tieluokkien kesken toistuu melko tarkasti vuodesta toiseen.

Lukumääriltään vähäisemmät risteysonnettomuudet ja muut onnettomuudet ovat pysyneet viime vuodet hyvin samoissa lukemissa: vuonna 2018 risteysonnettomuuksien määrä pysyi täysin samana kuin edellisvuonna. Näiden onnettomuuksien osalta altistus kasvaa vuosi vuodelta, sillä kyseiset onnettomuustyyppit ovat tyypillisiä iäkkäille kuljettajille ja iäkkäiden kuljettajien lukumäärä tulee yhä kasvamaan lähivuosina (kuvio 2).

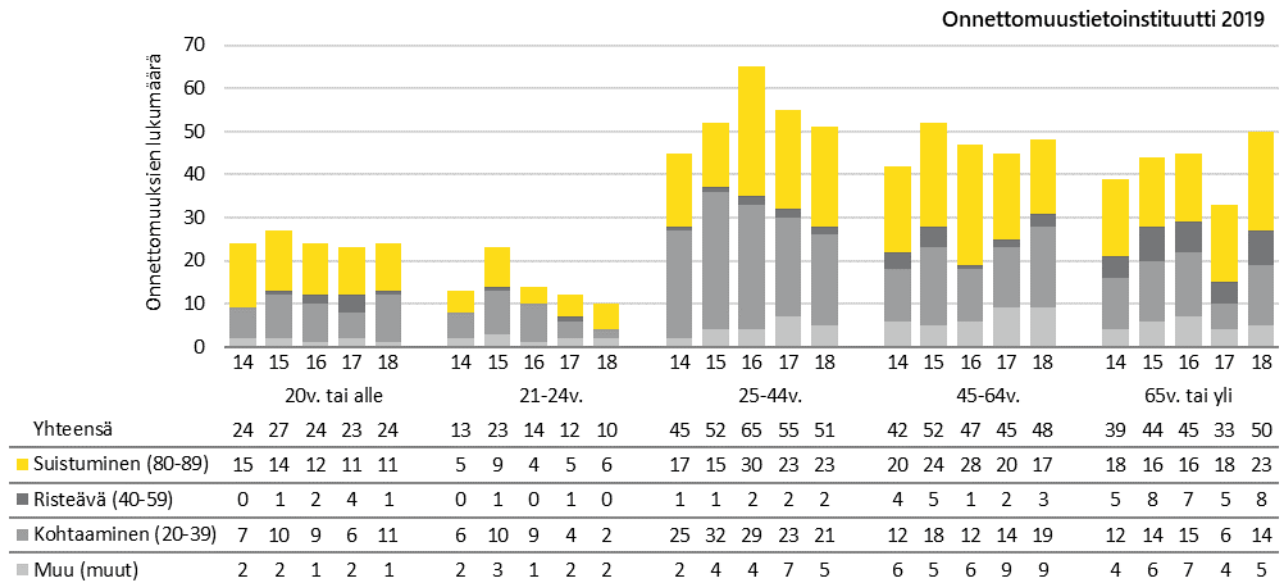


Kuvio 2. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2014–2018: tien luokka ja onnettomuustyyppi. Suluissa onnettomuustyyppinumerointi. (Ennakkotieto vuodelta 2018)

Yli 64-vuotiaiden onnettomuuksia eniten viiteen vuoteen

Yli 64-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamat onnettomuudet lisääntyivät vuonna 2018 merkittävästi: edellisvuoteen verrattuna heille tapahtui puolet enemmän onnettomuuksia onnettomuusmäärän (50 kpl) ollessa suurin viiteen vuoteen (kuvio 3). Onnettomuuksien lisääntyminen näkyi erityisesti kohtaamisonnettomuuksissa, joita tapahtui kahdeksan enemmän kuin vuonna 2017.

Nuorempien kuljettajien vuoden 2018 onnettomuustilannetta voidaan pitää hyvänä: 21–24-vuotiaiden aiheuttamien onnettomuuksien määrä jatkoi vähenemistään ja heidän onnettomuusmääränsä oli tarkastelujakson pienin. Alle 20-vuotiaiden onnettomuuksien kokonaismäärässä ei tapahtunut suuria muutoksia aiempiin vuosiin verrattuna, joskin kohtaamisonnettomuuksien määrä kasvoi ja risteysonnettomuudet vähenivät vuoteen 2017 verrattuna.

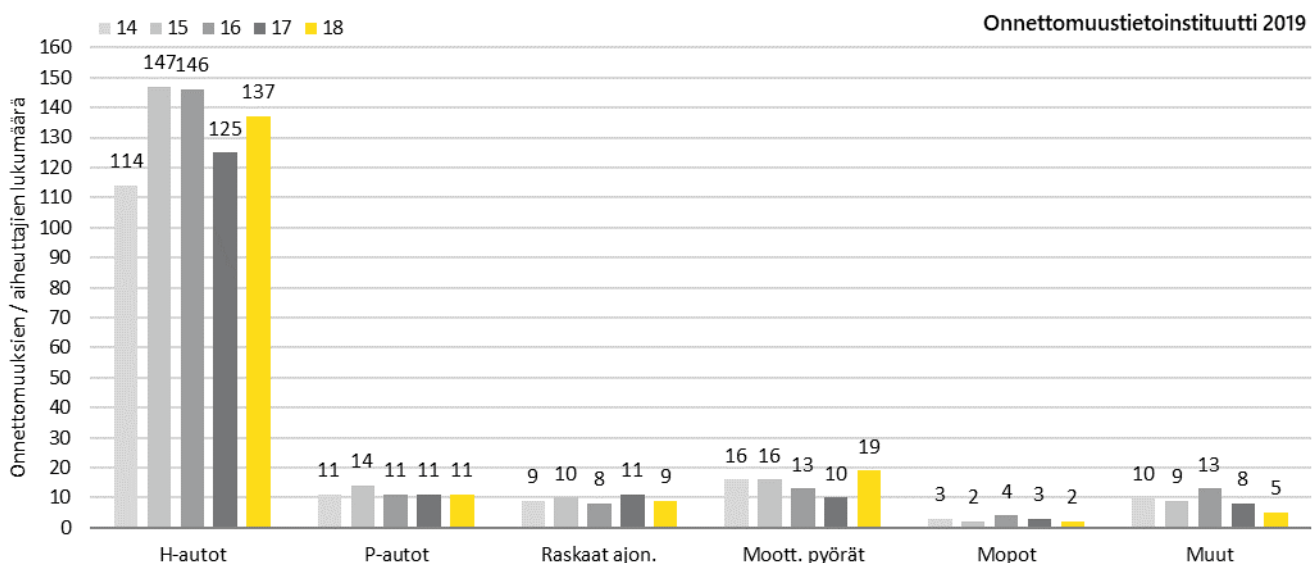


Kuvio 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2014–2018: aiheuttajakuljettajan ikä ja onnettomuustyyppi. Suluissa onnettomuustyyppinumerointi. (Ennakkotieto vuodelta 2018)

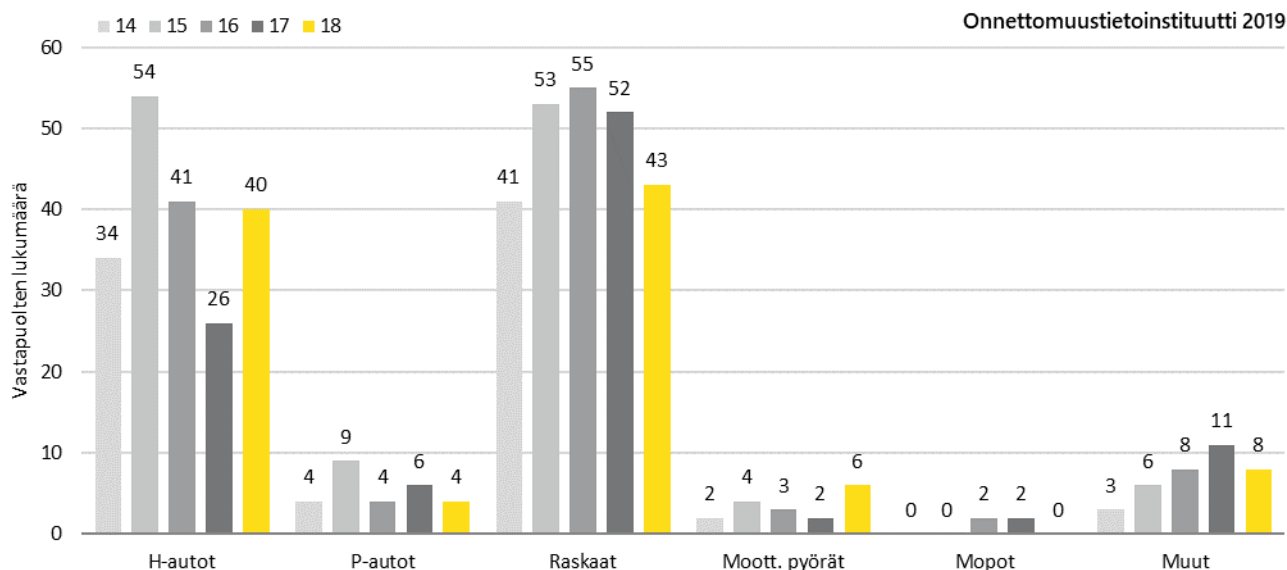
Henkilöauto-onnettomuudet lisääntyivät – raskaita ajoneuvoja aiempaa vähemmän

Vuonna 2018 moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä nousi hyvän edellisvuoden jälkeen, mutta jäi vielä selvästi vuosien 2015 ja 2016 onnettomuusmääristä. Henkilöauton kuljettajan aiheuttamia onnettomuuksia tapahtui 12 enemmän kuin vuonna 2017. Myös yhteenajoissa vastapuolena olleiden henkilöautojen määrä nousi palaten vuoden 2016 tasoon vuoden 2017 hyvän tuloksen jälkeen. Raskaiden ajoneuvojen määrä vastapuolena pieneni yhdeksällä onnettomuudella, mikä on selvästi vähemmän kuin aiempina vuosina.

Edellisvuoteen nähden moottoripyöräonnettomuudet lisääntyivät suhteellisesti eniten: moottoripyöräilijän aiheuttamia onnettomuuksia oli miltei kaksinkertaisesti ja kasvua näkyi myös vastapuolena olleiden moottoripyöräilijöiden määrässä (kuvio 4 ja 5).



Kuvio 4. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2014–2018: aiheuttajan laji. Aiheuttajissa ovat mukana myös yksittäisonnettomuudet. (Ennakkotieto vuodelta 2018)

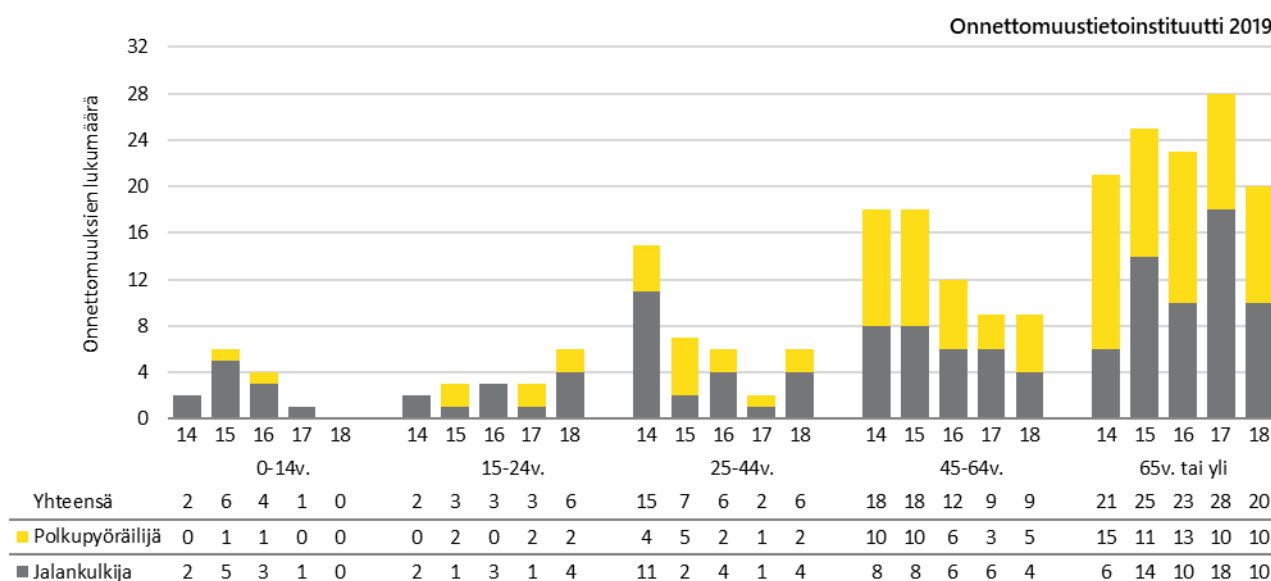


Kuvio 5. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2014–2018: yhteenajon vastapuolen laji. (Ennakkotieto vuodelta 2018)

Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa menehtyi 41 henkilöä

Vuonna 2018 tapahtuneissa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa korostui aiempaan tapaan vanhin tienkäyttäjärühmä (yli 64-vuotiaat) (kuvio 6). Heidän onnettomuusmääränsä oli kuitenkin pienin viiteen vuoteen. Läkäämpien liikkujien korostumista tilastoissa voidaan selittää muun muassa ikään liittyvällä kehon haurastumisella ja toimintakyvyn rajoitteilla.

Työikäisten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tieliikennekuolemat pysyivät viime vuosien tasolla. Onnettomuusmäärät ovat yleisesti niin pieniä, että pienet tilastomuutokset selittyvät satunnaisvaihtelulla. Myönteisenä tuloksena voidaan pitää sitä, ettei yksikään alle 15-vuotias jalankulkija tai pyöräilijä kuollut liikenteessä vuonna 2018.



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

Yhteenveto

Vielä elokuussa vuoden 2018 liikenneturvallisuutilanne näytti hyvältä: Kahden ensimmäisen vuosikolmanneksen aikana tutkittuja kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia oli vähemmän kuin yhtenäkkään aikaisempaa vuonna. Ero toistaiseksi parhaaseen vuoteen eli vuoteen 2017 oli 16 onnettomuutta. Hyvä tulos johtui poikkeuksellisen alhaisesta jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien määrästä. Loppuvuoden aikana tilanne kuitenkin muuttui: Moottoriajoneuvo onnettomuuksia tapahtui samaan tahtiin, mutta jalankulkuonnettomuuksia tapahtui enemmän kuin koko kuluneen vuoden aikana. Myös pyöräilyn kannalta loppuvuosi oli alkuvuotta selvästi heikompi. Lopulta koko vuonna tutkittujen onnettomuuksien määrä nousi 224 onnettomuuteen, mikä on 13 enemmän kuin edellisvuonna. Kuolleita oli kaikkiaan 246 eli 18 enemmän. Moottoriajoneuvo-onnettomuuksia tapahtui kaksi enemmän kuin vuonna 2017.

Edellisvuotta suurempi moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä selittyy pitkälti kohtaamisonnettomuuksien lisääntymisenä – etenkin tienkäyttäjryhmien ääripäissä alle 20-vuotiaissa sekä yli 64-vuotiaissa. Suistumisonnettomuudet säilyi yleisimpänä onnettomuustyyppinä. Kaiken kaikkiaan yli 64-vuotiaiden kuljettajien vuosi oli heikoin viiteen vuoteen. Kun otetaan huomioon iäkkäämpien kuljettajien määrän kasvu viimeisen viiden vuoden aikana sekä onnettomuusmäärän pidempiaikainen kehitys, ei tulos ole yllättävä yksittäisen hyvän vuoden jälkeen. Nuorimpien tienkäyttäjryhmien moottoriajoneuvo-onnettomuuksien kokonaismäärässä ei tapahtunut suuria muutoksia kohtaamisonnettomuuksien lisääntymisestä huolimatta.

Vanhimman tienkäyttäjryhmän tilanteen heikentyessä moottoriajoneuvoliikenteessä näytti vuoden 2018 tilasto valoisammalta samanikäisten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden suhteen: heidän onnettomuusmääränsä oli pienin viiteen vuoteen. Sama koski alle 15-vuotiaita. Loppuvuonna tapahtuneista useista jalankulkuonnettomuuksista huolimatta kevyen liikenteen kokonaisionnettomuusmäärä jatkoi vähentymistään. On kuitenkin huomattava, että satunnaisvaihtelun merkitys suhteellisen pienissä onnettomuusmäärissä on suuri. Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrään on voinut vaikuttaa myös se, etteivät kaikki onnettomuudet välttämättä ole tulleet tutkijalautakuntien tietoon. Monen loukkaantumisen tiedetään jäävän kaikkien onnettomuustilastojen ulkopuolelle, eikä kuolemien määrä kerro turvallisuustilanteesta kuin yhden puolen.

Muiden kulkumuotojen osalta eniten onnettomuuksia tapahtui henkilöautoilijoille, joiden määrä niin onnettomuuksien aiheuttajina kuin vastapuolina nousi vuoden 2017 jälkeen. Moottoripyöräilijöiden määrä onnettomuuksissa kaksinkertaistui. Yhtenä syynä moottoripyöräonnettomuuksien lisääntymiseen voidaan pitää säiden puolesta hyvää ja lämmintä kesää, joka tyypillisesti heijastuu kaksipyöräisten liikennesuoritteeseen ja siten onnettomuusmääriin. Raskaiden ajoneuvojen näkökulmasta kulunut vuosi oli myönteinen: heidän aiheuttamia onnettomuuksia oli aiempaan tapaan suhteellisen vähän ja toisaalta he olivat onnettomuuden vastapuolena selvästi harvemmin kuin kolmena aiempaa vuonna.

Alueellisesti tarkasteltuna onnettomuusmäärä muuttui eniten Lapissa, missä tutkittiin vuonna 2018 seitsemän kuolemaan johtanutta onnettomuutta enemmän kuin vuonna 2017. Onnettomuudet vähenivät eniten Kanta-Hämeessä ja Helsingissä, joissa kummassakin tapahtui viisi onnettomuutta edellisvuotta vähemmän. Alueelliset luvut selviävät liitteestä.



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 3) 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 luokitellaan 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

Liikenneturvallisuustutkija
Salla Salenius
Salla.Salenius@oti.fi
p. 040 922 0804

Raporttiin voi viitata seuraavasti:
Salenius S., 2019. OTI-Ennakkoraportti 3/2018. Onnettomuustietoinstituutti OTI, Helsinki. ISBN 978-952-5834-90-1.

