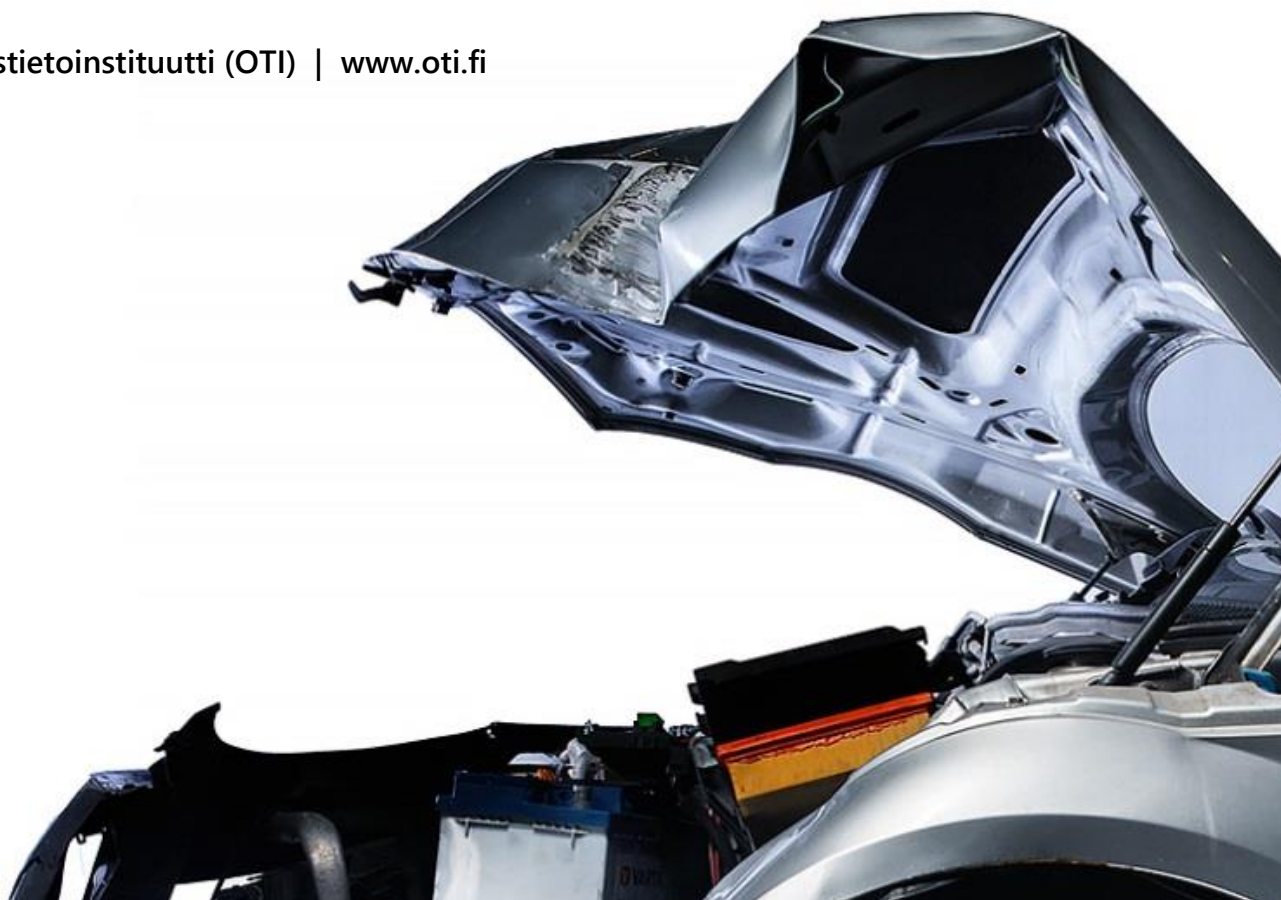


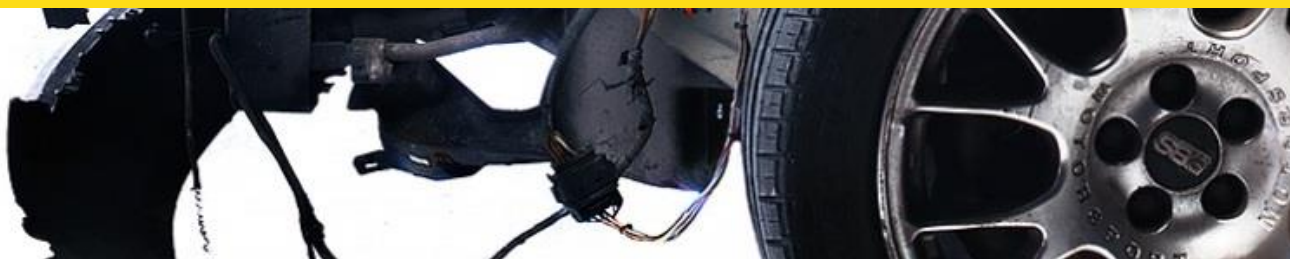
Tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet vuoden 2020 tammi–huhtikuussa

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) | [www.oti.fi](http://www.oti.fi)



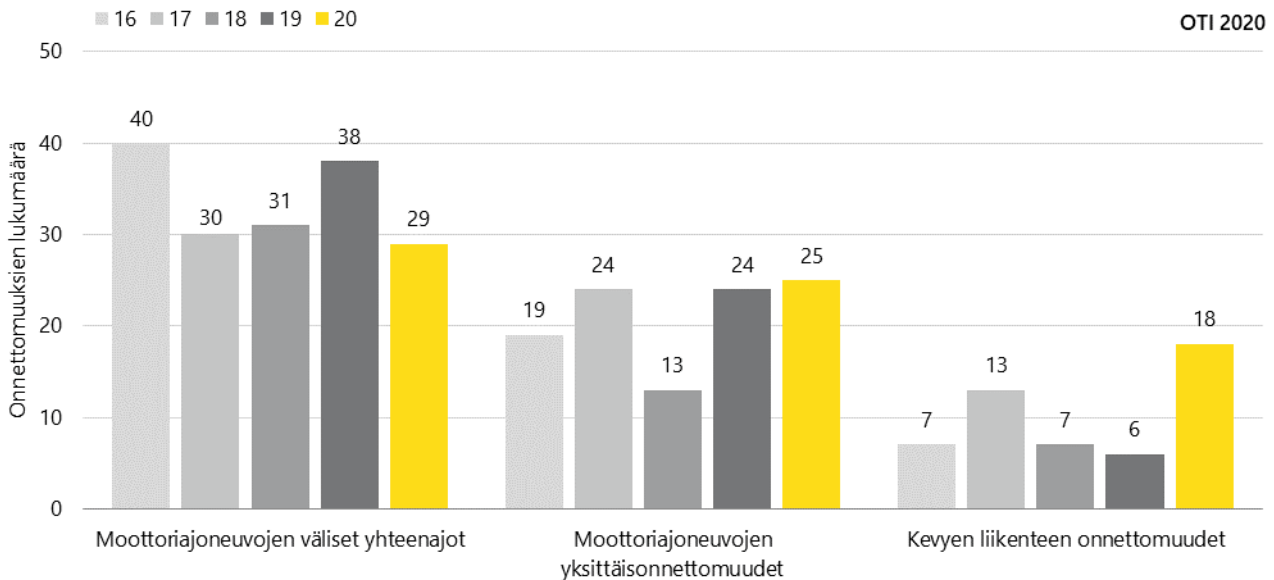
### Aineisto

Raportin aineistona on käytetty liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimia kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia vuosina 2016–2020. Vuosien 2016–2018 aineisto on lopullinen, kun taas vuosien 2019 ja 2020 tiedot ovat tutkijalautakuntien välittömästi onnettomuuspaikkatutkinnan jälkeen ilmoittamia ennakkotietoja.



### Moottoriajoneuvo-onnettomuuksia vähemmän kuin edellisvuonna

Tammi–huhtikuussa vuonna 2020 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnille tuli tutkittavaksi kaikkiaan 72 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli 78 henkilöä (kuvio 1, taulukko 1). Onnettomuuksia oli neljä ja kuolleita viisi enemmän kuin edeltävänä vuonna samana aikana. Onnettomuusmäärän lisääntyminen johtui jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien määrän kasvusta.



**Kuvio 1.** Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet sekä kevyen liikenteen onnettomuudet tammi–huhtikuussa vuosina 2016–2020 (ennakkotieto vuosilta 2019 ja 2020).

### Jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksia eniten viiteen vuoteen

Vuosi 2019 oli jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien kokonaismäärältään pienin viiteen vuoteen (2015–2019). Tammi–huhtikuun osalta vuoden 2020 alku näyttää kuitenkin kääntäneen myönteisen kehityssuunnan: Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnille tuli tutkittavaksi kaikkiaan 18 jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Edellisvuoden tammi–huhtikuuhun verrattuna niin jalankulkijoita kuin pyöräilijöitä kuoli kuusi enemmän. Pyöräilijöitä kuoli tarkastelujaksolla eniten viiteen vuoteen.

**Taulukko 1.** Tutkijalautakuntien tutkimien onnettomuuksien ja niissä kuolleiden lukumäärät sekä suhteelliset osuudet tammi–huhtikuussa vuosina 2016–2020 (ennakkotieto vuosilta 2019 ja 2020).

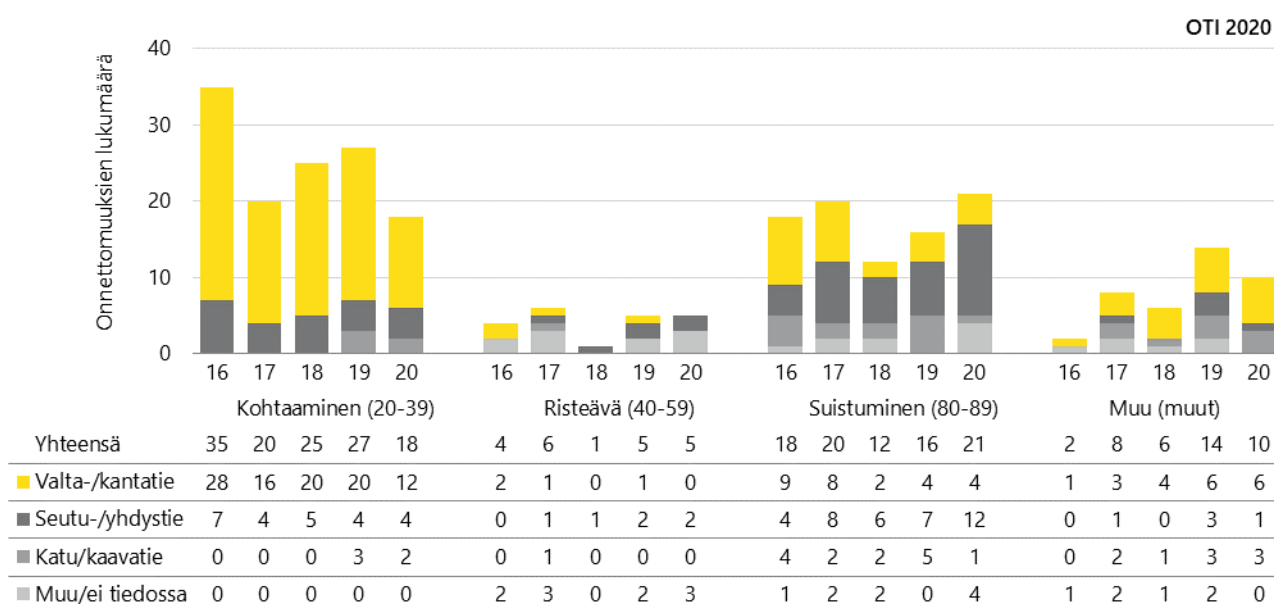
Tutkitut onnettomuudet	2016		2017		2018		2019		2020	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuudet	59	89	54	81	44	86	62	91	54	75
Jalankulkijaonnettomuudet	4	6	10	15	7	14	4	6	10	14
Polkupyöräonnettomuudet	3	5	3	4	0	0	2	3	8	11
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>66</b>	<b>100</b>	<b>67</b>	<b>100</b>	<b>51</b>	<b>100</b>	<b>68</b>	<b>100</b>	<b>72</b>	<b>100</b>

Kuolleet	2016		2017		2018		2019		2020	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa	65	90	57	81	51	88	67	92	60	77
Jalankulkijat	4	6	10	14	7	12	4	5	10	13
Polkupyöräilijät	3	4	3	4	0	0	2	3	8	10
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>72</b>	<b>100</b>	<b>70</b>	<b>100</b>	<b>58</b>	<b>100</b>	<b>73</b>	<b>100</b>	<b>78</b>	<b>100</b>

## Suistumisonnettomuuksia eniten

Alkuvuoden 2020 yleisin onnettomuustyyppi oli edellisvuosista poiketen suistumisonnettomuudet, joita tapahtui kaikkiaan 21. Aiempiin vuosiin ja etenkin vuoteen 2019 verrattuna kohtaamisonnettomuuksia tapahtui tammi–huhtikuussa 2020 selvästi vähemmän, ja kohtaamisonnettomuuksien määrä alkuvuonna oli pienin viiteen vuoteen. Vähemmän oli peräisin ylempältä tieverkolta, jonka yksiajorataiset ja kaksikaistaiset tiet tyypillisesti korostuvat kuolemaan johtaneissa yhteenajoissa esimerkiksi suuren liikennesuoritteen sekä ajosuuntien erottelemattomuuden vuoksi.

Lukumääriltään vähäisemmät risteysonnettomuudet ja muut onnettomuudet ovat pysyneet viime vuodet melko samoissa lukemissa. Risteysonnettomuuksista yksi oli tasoristeysonnettomuus.



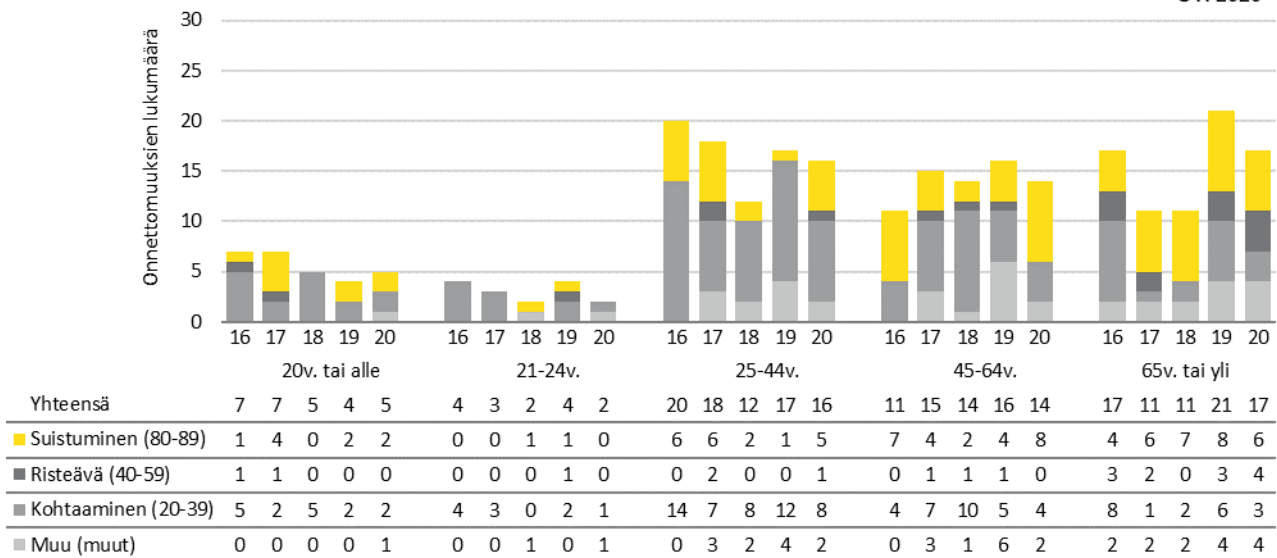
**Kuvio 2.** Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet tammi–huhtikuussa vuosina 2016–2020: tien luokka ja onnettomuustyyppi (suluissa onnettomuustyyppinumerointi, ennakkotieto vuosilta 2019 ja 2020).

### Eri ikäryhmien onnettomuusmäärissä ei suuria muutoksia

Eri ikäryhmien onnettomuusmäärät pysyivät vuoden 2020 alussa varsin muuttumattomina aiempiin vuosiin verrattuna ja moottoriajoneuvo-onnettomuuksien kokonaismäärän vähenemä kertyi tasaisesti kaikista ikäluokista kaikkein nuorimpia kuljettajia lukuun ottamatta (kuvio 3). Alle 21-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamia onnettomuuksia oli yksi enemmän kuin vuoden 2019 tammi–huhtikuussa.

Tilastoja tarkasteltaessa on huomattava, että verrattain pienistä lukumääristä johtuen satunnaisvaihtelun osuus vuosittaisesta onnettomuusmäärien vaihtelusta on kohtalaisen suuri. 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 45–64-vuotiaiden onnettomuuksista yli puolet oli suistumisia.

OTI 2020



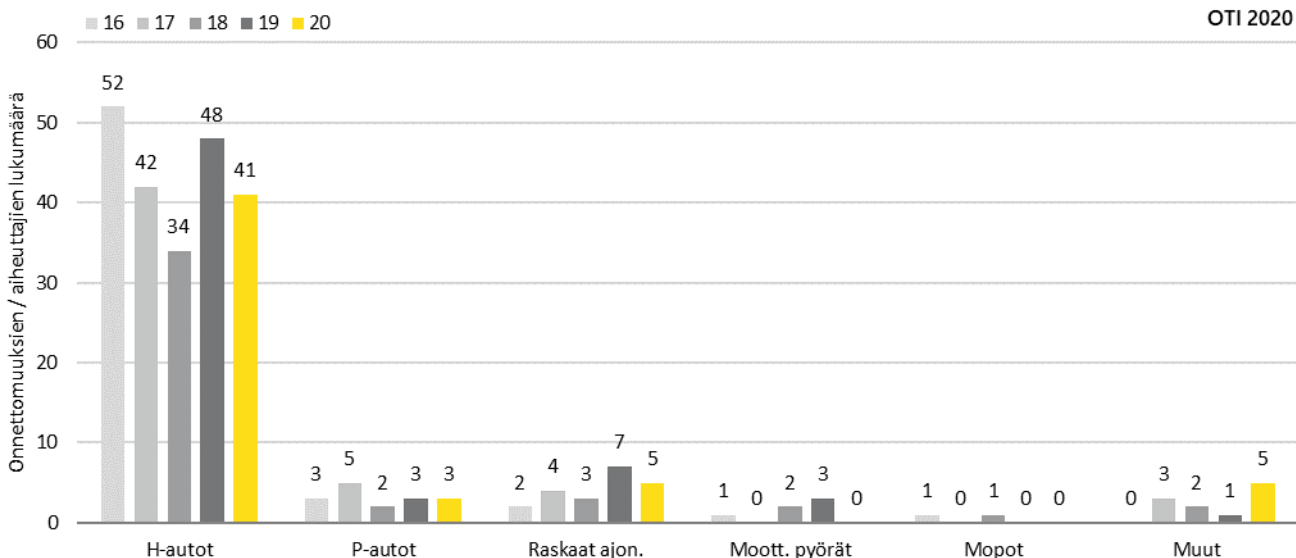
Kuvio 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet tammi–huhtikuussa vuosina 2016–2020: aiheuttajakuljettajan ikä ja onnettomuustyyppi (suluissa onnettomuustyyppinumerointi, ennakkotieto vuosilta 2019 ja 2020).

### Suurin osa onnettomuuksista henkilöauto-onnettomuuksia

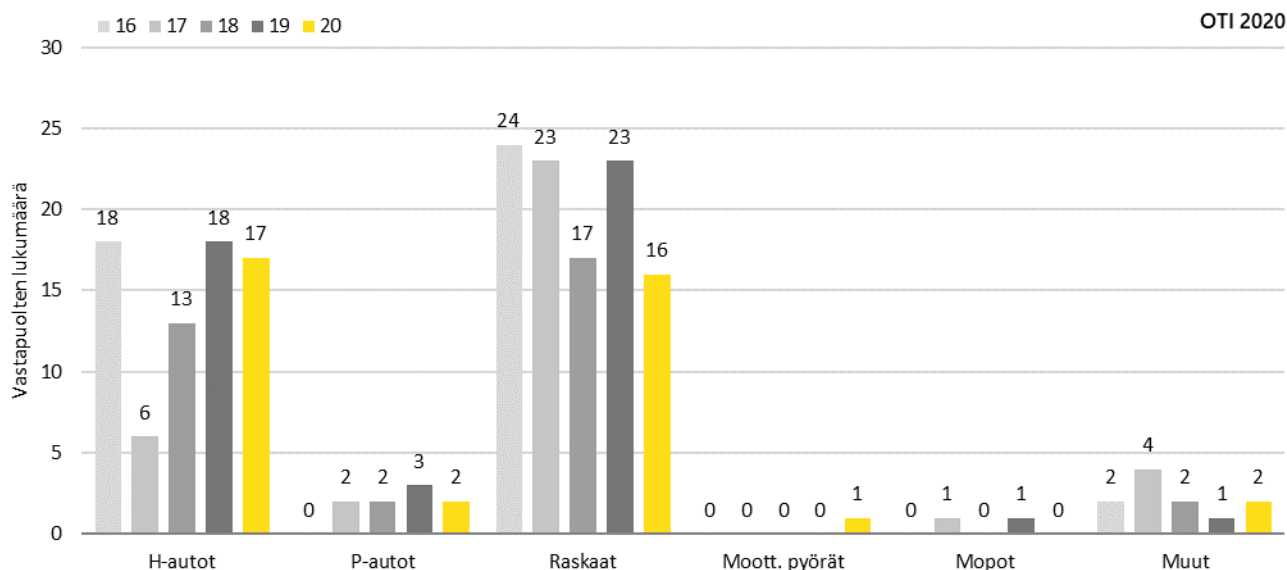
Suomen talven takia onnettomuuksissa osallisten ajoneuvolajien jakauma vaihtelee vuoden mittaan tyypillisesti selvästi. Alkuvuodesta pääosa onnettomuuksista on ollut henkilöauton kuljettajan aiheuttamia, kuten oli myös vuonna 2020. Vaikka talvi 2019–2020 oli suurimmassa osassa Suomea ennätysellisen lauha ja etelästä aina maan keskiosiin asti hyvin vähäluminen, ei alkuvuonna tapahtunut yhtään moottoripyörän tai mopon aiheuttamaa onnettomuutta. Yhdessä onnettomuudessa moottoripyörä oli vastapuolena.

Vuoden 2020 tammi–huhtikuussa tapahtui moottoriajoneuvo-onnettomuuksia viime vuoteen nähden kahdeksan vähemmän. Vähennemä johtui ensisijaisesti henkilöauton kuljettajien aiheuttamien onnettomuuksien vähentymisestä. Onnettomuuksien vastapuolten näkökulmasta eniten väheni raskaiden ajoneuvojen määrä.

OTI 2020



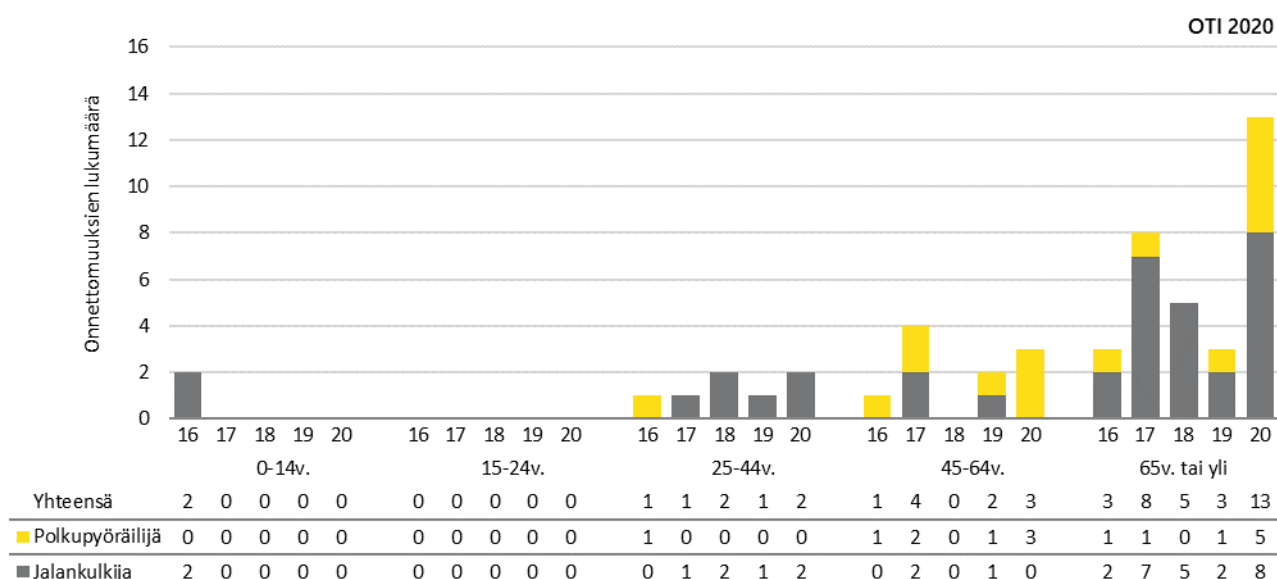
Kuvio 4. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet tammi–huhtikuussa vuosina 2016–2020: aiheuttajan laji. Aiheuttajissa ovat mukana myös yksittäisonnettomuudet (ennakkotieto vuosilta 2019 ja 2020)



Kuvio 5. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet tammi-huhtikuussa vuosina 2016–2020: yhteenajon vastapuolen laji (ennakkotieto vuosilta 2019 ja 2020).

### Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa menehtyi 18 henkilöä

Nuorimpien tienkäyttäjien myönteinen turvallisuustilanne jatkui vuodesta 2019: yksikään alle 25-vuotias polkupyöräilijä tai jalankulkija ei kuollut liikenteessä vuoden 2020 tammi-huhtikuussa (kuvio 6). Yli 65-vuotiaiden jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksia tapahtui sitä vastoin selvästi aiempien vuosien keskiarvoa enemmän onnettomuusmäärän ollessa suurin viiteen vuoteen. Muissa ikäryhmissä vastaavia muutoksia ei ilmennyt. On kuitenkin muistettava, että satunnaisvaihtelun merkitys pienissä onnettomuusmäärissä on suuri ja se saattaa heiluttaa tilastoa voimakkaasti tulevaisuudessa.



Kuvio 6. Kuolemaan johtaneet kevyen liikenteen onnettomuudet tammi-huhtikuussa vuosina 2016–2020: polkupyöräilijän/jalankulkijan ikä. Onnettomuudet on jaettu jk/pp-onnettomuuksiin menehtyneen osallisen mukaan (ennakkotieto vuosilta 2019 ja 2020).

## Yhteenveto

Alkuvuoden onnettomuusmäärät ovat niin pieniä, ettei niiden perusteella voida sanoa mitään varmaa trendeistä, vaan toteutuneet luvut voidaan vain todeta. Lukujen valossa alkuvuosi vaikuttaa kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien näkökulmasta edellisvuotta paremmalta: onnettomuuksia tutkittiin tammi-huhtikuussa kaikkiaan kahdeksan vähemmän kuin viime vuonna.

Moottoriajoneuvo-onnettomuuksien vähenemä selittyy pääasiassa kohtaamisonnettomuuksien pienemmällä määrällä, mikä heijastuu samalla myös vastapuolina olleiden raskaiden ajoneuvojen määrään. Kohtaamisonnettomuuksien vastapuolina tyyppillisten raskaiden ajoneuvojen määrä oli vuoden 2020 alussa selvästi edellisvuotta pienempi. Henkilöauton kuljettajien aiheuttamat onnettomuudet muodostivat edelleen kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien pääjoukon. Eri ikäryhmien onnettomuusmäärissä ei tapahtunut suuria muutoksia.

Kuukausittain tarkasteltuna moottoriajoneuvo-onnettomuuksia tapahtui eniten tammi- ja maaliskuussa onnettomuusmäärien (15 kpl ja 16 kpl) ollessa noina kuukausina hieman viiden vuoden keskiarvoja suuremmat. Huhtikuussa tapahtui 11 onnettomuutta, joka oli pienin määrä viiteen vuoteen. Ero edelliseen parhaaseen vuoteen (vuosi 2018) oli kuitenkin vain kaksi onnettomuutta. Vaikka vuoden 2020 kevättä on leimannut koronavirus ja sen vaikutus esimerkiksi liikennesuoritteeseen on maalishuhtikuussa ollut merkittävä, ei näiden onnettomuusmäärien pohjalta voida sanoa koronavirustilanteen kuitenkaan vaikuttaneen kaikkein vakavimpien eli kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrään. Pienet erot kuukausivaihtelussa voivat selittyä satunnaisvaihtelulla.

Alueellisten lukujen osalta satunnaisvaihtelun vaikutus on vielä koko maata voimakkaampi, mikä näkyy selvästi tänäkin vuonna. Hyvän viime vuoden takia suurin muutos vuoden takaiseen tapahtui Pirkanmaalla, missä oli alkuvuonna kuusi onnettomuutta ja seitsemän kuollutta enemmän. Onnettomuudet vähenivät eniten Uudellamaalla, missä tapahtui viisi onnettomuutta edellisvuotta vähemmän. Alueelliset luvut selviävät liitteestä.

Jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien näkökulmasta kulunut vuosi 2020 on ollut onnettomuuksien kokonaismäärän suhteen heikko. Edellisvuoden tammi-huhtikuuhun verrattuna onnettomuuksia tapahtui kaikkiaan 12 enemmän. Ikäryhmittäinen tarkastelu kuitenkin osoittaa, että tilanne ei ole sama kaikissa ikäluokissa: Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet lisääntyivät käytännössä ainoastaan yli 64-vuotiaiden ryhmässä muiden ikäryhmien onnettomuusmäärien pysyessä aiempien vuosien tasolla. Yli 64-vuotiaiden onnettomuuksia tapahtui alkuvuonna kymmenen enemmän kuin vuonna 2019. Yksikään alle 25-vuotias polkupyöräilijä tai jalankulkija ei kuollut.

Tutkittujen onnettomuuksien perusteella esimerkiksi liikuntakyvyn rajoitteet sekä heikentynyt havaitsemiskyky voivat altistaa iäkkäitä onnettomuuksille. Monimutkaisessa liikenneympäristössä ja vaaratilanteessa iäkäs henkilö saattaa reagoida nuorta hitaammin ja toisaalta, mahdollisen törmäyksen seuraukset ovat iän haurastamalle keholle tyyppillisesti vakavammat.





**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](http://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., 2020. OTI-ennakkoraportti  
1/2020. Onnettomuustietoinstituutti OTI,  
Helsinki. ISBN 978-952-5834-96-3.

