

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat 18–24-vuotiaiden kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ja liikennevakuutuksesta korvatut 18–24-vuotiaiden liikennevahingot

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) | www.oti.fi

Aineisto

Raportissa on tarkasteltu nuorten eli 18–24-vuotiaiden osallisuutta liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2015–2019 tutkimissa kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa sekä liikennevakuutuksesta vuosina 2015–2019 korvatuissa vahingoissa.

Raportissa esitetyt prosenttiosuudet on laskettu tiedossa olevista tapauksista.



Sisällysluettelo

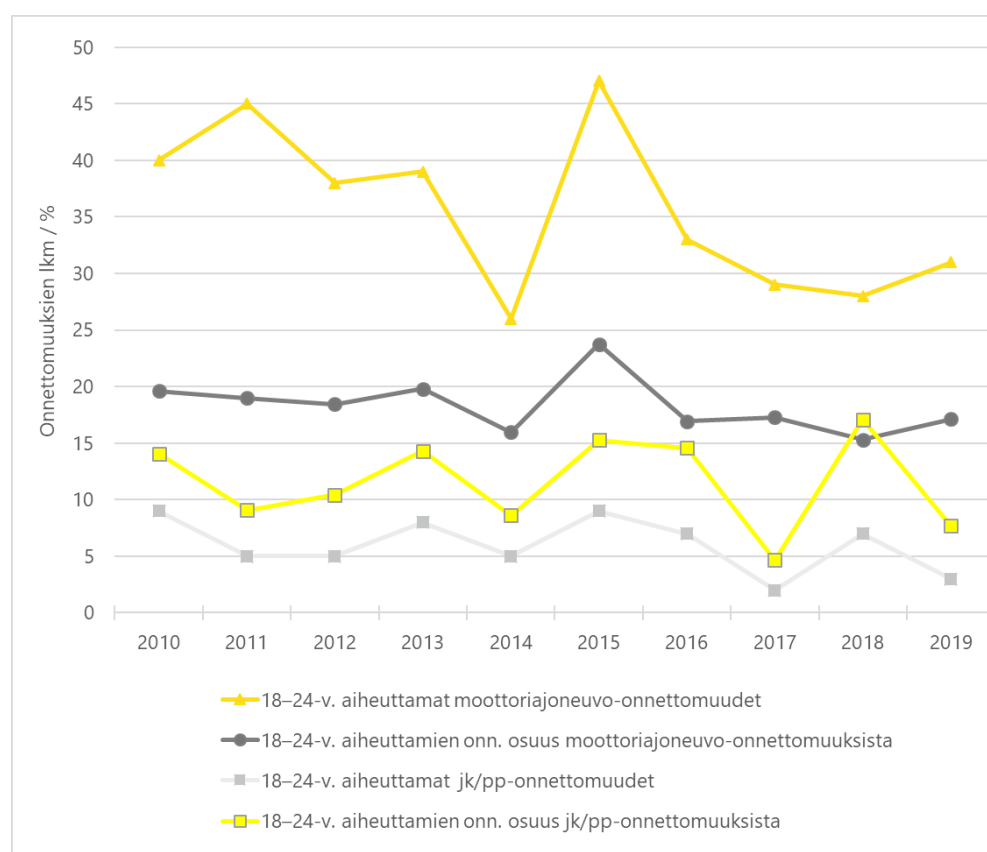
1	Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet nuorten onnettomuudet	3
1.1	18–24-vuotiaiden liikenneonnettomuudet vuosina 2010–2019.....	3
1.2	18–24-vuotiaiden aiheuttamat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2015–2019 (Taulukko 1)	4
1.2.1	Onnettomuuden tyyppi, tapahtumapaikka ja ajoneuvolaji (Taulukko 2).....	4
1.2.2	Tapahtuma-aika ja olosuhteet (Taulukot 3 ja 4)	6
1.2.3	Kuljettajien ikä, sukupuoli, ajo-oikeus ja -kokemus	7
1.2.4	Matkustajat ja matkan tarkoitus.....	7
1.2.5	Turvalaitteiden käyttö.....	7
1.2.6	Kuljettajien päihteiden käyttö ja ylinopeus.....	8
1.2.7	Onnettomuuksissa mukana olleiden henkilöautojen ikä ja renkaat	9
1.2.8	Kuljettajien välittömät riskitekijät	9
1.2.9	Kuljettajien taustariskit (Taulukko 7)	10
1.2.10	Turvallisuuden parannusehdotukset (Taulukko 8).....	11
1.3	18–24-vuotiaiden aiheuttamat jalankulku- ja polkupyöräonnettomuudet vuosina 2015–2019.	13
2	Liikennevakuutuksesta korvatut nuorten aiheuttamat liikennevahingot	14
3	Yhteenveto	16

1 Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet nuorten onnettomuudet

1.1 18–24-vuotiaiden liikenneonnettomuudet vuosina 2010–2019

Nuoret, 18–24-vuotiaat, kuljettajat aiheuttivat vuosina 2010–2019 kaikkiaan 356 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Jos verrataan vuosien 2010–2014 ja 2015–2019 keskiarvoja, on aiheutettujen moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä vähentynyt kymmenessä vuodessa kymmenyksen (Kuva 1). Viime vuosina nuorten myönteinen kehitys on pysähtynyt paikalleen ja onnettomuuksia on tapahtunut vuosittain keskimäärin 30.

Nuorten aiheuttamien kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien osuus kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista on pysynyt vuosien 2010–2019 aikana varsin samana (noin viidennes) lukuun ottamatta viimeistä neljää vuotta, jolloin se on ollut hieman pienempi osuus kuin edeltävinä vuosina. Kuolemaan johtaneista jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksista nuoret ovat aiheuttaneet viimeisen kymmenen vuoden aikana keskimäärin 12 % aiheutettujen onnettomuuksien määrän vaihdeltaessa kahden ja yhdeksän onnettomuuden välillä. Vuosina 2010–2019 nuoria, 18–24-vuotiaita, kuoli moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa 360 ja jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa 26.



Kuva 1 Nuorten, 18–24-vuotiaiden, aiheuttamat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet sekä jalankulku- ja polkupyöräonnettomuudet osuuksineen vuosina 2010–2019.

Tästä eteenpäin raportissa tarkastellaan nuorten vuosina 2015–2019 aiheuttamia kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia. Joidenkin lukujen osalta on esitetty vertailuna tiedot myös vanhempien kuljettajien osalta. Vertailuryhmänä toimii 25–64-vuotiaat kuljettajat (n=512).

1.2 18–24-vuotiaiden aiheuttamat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2015–2019 (Taulukko 1)

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat tutkineet vuosina 2015–2019 yhteensä 925 moottoriajoneuvossa olleen kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Nuori, 18–24-vuotias, kuljettaja oli onnettomuuden aiheuttaja 168 onnettomuudessa (18 %). Nuorista aiheuttajakuljettajista 85 % (n=143) oli miehiä ja 15 % (n=25) naisia. Tutkituissa onnettomuuksissa oli mukana kaikkiaan 1 473 kuljettajaa, joista nuoria oli 235 kpl (16 %).

Nuorten aiheuttamissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa kuoli 196 henkilöä, joista 78 % (n= 152) oli 18–24-vuotiaita.

Taulukko 1 Nuorten, 18–24-vuotiaiden, aiheuttamat kuolemaan johtaneet onnettomuudet ja kuolleiden nuorten lukumäärät sekä osuudet vuosina 2015–2019.

18–24-v. aiheuttamat onnettomuudet ja niiden osuus kunkin vuoden onnettomuuksista										
	2015		2016		2017		2018		2019	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuudet	47	24	33	17	29	17	28	15	31	17
Jalankulku- ja pyöräonnettomuudet	9	15	7	15	2	5	7	17	3	8
YHTEENSÄ	56	22	40	16	31	15	35	16	34	15

Kuolleet 18–24-v. ja heidän osuus kunakin vuonna kuolleista										
	2015		2016		2017		2018		2019	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvoissa	46	21	36	17	30	16	26	13	30	15
Jalankulkijat ja polkupyöräilijät	3	5	3	6	1	2	5	12	1	3
YHTEENSÄ	49	17	39	15	31	14	31	13	31	13

1.2.1 Onnettomuuden tyyppi, tapahtumapaikka ja ajoneuvolaji (Taulukko 2)

Yleisimmät onnettomuustyyppit nuorten aiheuttamissa onnettomuuksissa olivat tieltä suistuminen (44 %, n=74) ja vastakkaisiin suuntiin ajaneiden kohtaamisonnettomuus (42 %, n=70). Nämä onnettomuustyyppit olivat yleisimmät myös 25–64-vuotiailla kuljettajilla.

Taulukko 2 Nuorten, 18–24-vuotiaiden, aiheuttamat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet onnettomuustyypeittäin vuosina 2015–2019.

18–24-v. moottoriajoneuvo-onnettomuudet	Yhteenajon aiheuttajana		Yksittäis-onnettomuus		Yhteensä	
	N	%	N	%	N	%
Samat ajosuunnat 00–09	8	9	.	.	8	5
Samat ajosuunnat, kääntyminen 10–19	4	4	.	.	4	2
Vastakkaiset ajosuunnat, kohtaaminen 20–29	70	75	.	.	70	42
Vastakkaiset ajosuunnat, kääntyminen 30–39	2	2	.	.	2	1
Risteävät ajosuunnat 40–49	5	5	.	.	5	3
Risteävät ajosuunnat, kääntyminen 50–59	1	1	.	.	1	.
Tieltä suistuminen 80–89	2	2	72	96	74	44
Muu vahinko 90–99	1	1	3	4	4	2
YHTEENSÄ	93	100	75	100	168	100

Yksittäisonnettomuudet

- Tutkituista nuorten aiheuttamista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista yksittäisonnettomuuksia oli 75 (45 %).
- Suurin osa yksittäisonnettomuuksista oli tieltä suistumisia (96 %, n=72).
- Nuorten kuljettajien yksittäisonnettomuuksista suurin osa tapahtui haja-asutusalueella (71 %, n=53).
- Yksittäisonnettomuuksia tapahtui eniten yhdysteillä (41 %, n=31).

Yhteenajot

- Tutkituista nuorten aiheuttamista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 93 (55 %) oli yhteenajoja.
- Suurin osa yhteenajoista oli vastakkaisiin ajosuuntiin ajaneiden kohtaamisonnettomuuksia (75 %, n=70). Risteävien ajosuuntien onnettomuuksia oli 6 % (n=6).
- Yhteenajoja tapahtui eniten valtateillä (48 %, n=45).
- Suurin osa nuorten kuljettajien aiheuttamista yhteenajoista tapahtui haja-asutusalueella (82 %, n=76).

- Miehillä suistumisonnettomuudet olivat naisia yleisempiä (48 % onnettomuuksista vs. 24 % onnettomuuksista). Naiset vastaavasti olivat suhteellisesti useammin kohtaamisonnettomuuden aiheuttajana (68 % onnettomuuksista vs. 37 % onnettomuuksista).
- Nuorten onnettomuuksista 48 % (n=80) tapahtui valta- ja kantateillä, 40 % (n=67) seutu- ja yhdysteillä ja 8 % (n=13) kaduilla.
- Onnettomuuksista joka viides (22 %, n=37) tapahtui tiellä, jonka nopeusrajoitus oli 100–120 km/h ja 62 % (n=104) tiellä, jonka nopeusrajoitus oli 60–80 km/h.
- Nuorten aiheuttamista onnettomuuksista 85 % (n=143) ajettiin henkilö- tai pakettiautolla. 25–64-vuotiailla vastaava osuus oli 77 %. 2-pyöräisellä moottoriajoneuvolla 18–24-vuotiaista kuljettajista liikkui 9 % (n=15) ja raskaalla ajoneuvolla 6 % (n=10).

1.2.2 Tapahtuma-aika ja olosuhteet (Taulukot 3 ja 4)

- Tutkijalautakuntien tutkimista 18–24-vuotiaiden aiheuttamista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 39 % (n=65) tapahtui klo 00.01–06.00 välisenä aikana. Reilu puolet (55 %, n=93) onnettomuuksista tapahtui viikonloppuna (pe–su). 25–64-vuotiailla vastaavat osuudet olivat 15 % ja 42 %. Kaikkiaan nuorten onnettomuuksista 40 % (n=67) tapahtui perjantain klo 18 ja sunnuntain klo 06 välillä. 25–64-vuotiailla vastaava osuus oli 23 %.
- Nuorten onnettomuuksista 40 % (n=67) tapahtui päivänvalossa, 16 % (n=27) hämärän ja 44 % (n=74) pimeään aikaan. 25–64-vuotiaiden onnettomuuksista pienempi osa tapahtui pimeällä (25 %). Tämä on ymmärrettävää ottaen huomioon, että nuorten onnettomuuksista suurempi osa tapahtui ajallisesti yöaikaan.
- Nuorten aiheuttamat onnettomuudet jakautuivat melko tasaisesti vuodenaikojen kesken lukuun ottamatta talviaikaa, jolloin onnettomuuksien osuus oli selvästi pienempi. Onnettomuuksista 29 % (n=49) tapahtui kesällä, 28 % (n=47) syksyllä, 27 % (n=45) keväällä ja 16 % (n=27) talvella.
- Onnettomuuksista 63 % (n=105) tapahtui kuivalla kesä- tai talvikelillä, vetisellä tai märällä kelillä tapahtui 18 % (n=30) ja lumisella tai jäisellä kelillä 19 % (n=32). 25–64-vuotiailla sekä vuodenaikavaihtelu että eri kelityyppien osuudet olivat hyvin samanlaiset.

Taulukko 3 Nuorten, 18–24-vuotiaiden, aiheuttamat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet viikonpäivän ja tapahtuma-ajan mukaan vuosina 2015–2019.

18–24-v. aiheuttamat moottoriajoneuvo-onnettomuudet	Tapahtuma-aika				
	Viikonpäivä	00.01–06.00	06.01–12.00	12.01–18.00	18.01–24.00
Maanantai	4	6	3	1	14
Tiistai	7	2	5	3	17
Keskiviikko	3	4	3	5	15
Torstai	7	7	8	7	29
Perjantai	1	3	5	10	19
Lauantai	25	6	3	5	39
Sunnuntai	18	2	5	10	35
YHTEENSÄ	65	30	32	41	168

Taulukko 4 Nuorten, 18–24-vuotiaiden, aiheuttamat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet kelityypin ja vuodenajan mukaan vuosina 2015–2019.

18–24-v. aiheuttamat moottoriajoneuvo-onnettomuudet	Vuodenaika				
	Kelityyppi	Talvi	Kevät	Kesä	Syksy
Kuiva keli (<0 tai >0 °C)	4	28	45	28	105
Vetinen keli	4	10	4	12	30
Luminen, jäinen	18	7	0	7	32
Muu/ei tiedossa	1	0	0	0	1
YHTEENSÄ	27	45	49	47	168

1.2.3 Kuljettajien ikä, sukupuoli, ajo-oikeus ja -kokemus

- 18–24-vuotiaista kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien aiheuttajakuljettajista 85 % (n=143) oli miehiä ja 15 % (n=25) naisia. 25–64-vuotiailla miesten osuus oli 87 %.
- Nuorien aiheuttajakuljettajien joukossa korostuivat kaikista nuorimmat kuljettajat. Kahden nuorimman ikäluokan, 18–19-vuotiaiden, kuljettajien osuus oli 42 % (n=70).
- Nuorista aiheuttajakuljettajista hieman yli puolella (53 %) oli taustalla aiempia liikenne rikkomuksia. Mieskuljettajista 59 %:lla (n=74) oli aiempia liikenne rikkomuksia ja naisista viidellä kuljettajalla.
- Aiheuttajakuljettajista 86 %:lla (n=142) oli onnettomuuden tapahtuessa onnettomuusajoneuvon ajamiseen riittävä ja voimassa oleva ajo-oikeus. Lopuilla kuljettajilla ajokortti ei ollut riittävä, heillä oli väliaikainen tai määräaikainen ajokielto, ajo-oikeus oli rauennut tai he eivät koskaan olleet omistaneet ajokorttia.
- Onnettomuuspaikka oli suurimmalle osalle nuorista tuttu (90 %, n=114 tuntenut paikan vähintään vuoden) ja suurin osa (83 %, n=108) oli ajanut paikan ohi vähintään kuukausittain.

1.2.4 Matkustajat ja matkan tarkoitus

- Kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttaneista 18–24-vuotiaista 68 % (n=115) ajoi yksin. 25–64-vuotiaista yksin ajoi 79 %. Kavereiden kanssa ajaminen korostui nuorilla selvästi vanhempia kuljettajia enemmän. Nuorten matkustajat olivat tyypillisesti kavereita tai muita samanikäisiä henkilöitä (72 % matkustajista) ja yleensä kyydissä oli enemmän kuin yksi kaveri (47 % tapauksista, joissa mukana oli kaveri tai muita samanikäisiä henkilöitä). Vain 8 % tapauksista, joissa kyydissä oli matkustajia, matkustajat olivat perheenjäseniä. 25–64-vuotiailla mukana oleva matkustaja/matkustajat olivat todennäköisimmin perheenjäseniä (42 % matkustajista, kavereiden tai muiden samanikäisten henkilöiden osuus oli 31 % matkustajista).
- Nuorista aiheuttajakuljettajista 49 % oli onnettomuushetkellä vapaa-ajanmatkalla, kun taas 23 % oli työ- tai opiskelumatkalla. Loput olivat asiointi- tai muulla matkalla.

1.2.5 Turvalaitteiden käyttö

- Vuosina 2015–2019 kaikista 163 kuolemaan johtaneessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa mukana olleesta nuoresta henkilöauton kuljettajasta 44 % (n=68) ei käyttänyt turvavyötä. Turvavyötä käyttämättömien osuus korostui etenkin aiheuttajakuljettajilla, joista puolet (n=66) ei käyttänyt turvavyötä. Yhteenajojen vastapuolena olleista nuorista kuljettajista (n=24) kaksi ei käyttänyt turvavyötä. Vanhempien aiheuttajakuljettajien ikäryhmässä turvavyön käyttämättömyys oli yhtä yleistä kuin nuoremmilla.
- Henkilöautoissa kuolleista 142 nuoresta 54 % (n= 72) ei käyttänyt turvavyötä. Kuolleista kuljettajista 52 % ei käyttänyt turvavyötä (Taulukko 5). Yleisintä turvavyön käyttämättömyys oli takamatkustajilla, joista 89 % ei käyttänyt turvavyötä.
- Tutkijalautakuntien arvioiden mukaan turvavyön käyttö olisi voinut pelastaa viiden vuoden tarkastelujakson aikana joka kolmannen turvavyöttömän eli 22 yhteensä nuorta (17 kuljettajaa ja viisi matkustajaa).

Taulukko 5 Nuorten, 18–24-vuotiaiden, henkilöautossa kuolleiden istumapaikka, turvavyön käyttö ja vyön arvioitu vaikutus vuosina 2015–2019.

Henkilöautoissa kuolleiden istumapaikka ja turvavyön käyttö

Henkilöautoissa kuolleiden 18–24-vuotiaiden määrä	142
kuolleista kuljettajia	111
- kuljettajista ilman turvavyötä	55
- kuljettajista ilman turvavyötä %*	52 %
kuolleista etumatkustajia	19
- etumatkustajista ilman turvavyötä	8
- etumatkustajista ilman turvavyötä %*	44 %
kuolleista takamatkustajia	11
- takamatkustajista ilman turvavyötä	8
- takamatkustajista ilman turvavyötä %*	89 %

Turvavyö olisi voinut pelastaa turvavyöttömistä*

kuljettajista	17
kuljettajista %	31 %
matkustajista	5
matkustajista %	36 %

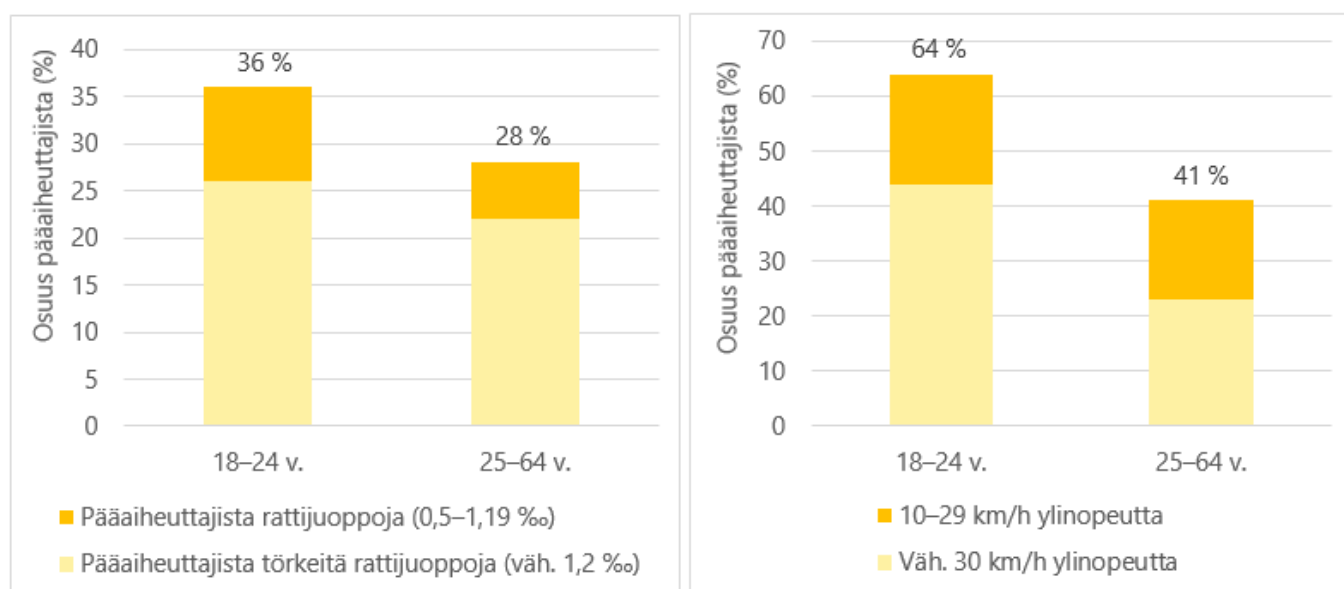
*Tapauksia, joissa turvavyön käytöstä ei ole tietoa tai sen vaikutusta ei ole arvioitu, ei ole huomioitu.

1.2.6 Kuljettajien päihteiden käyttö ja ylinopeus

- Nuorista kuoleman johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 36 % (n=59) ajoi onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena (vähintään 0,50 ‰). Mieskuljettajista rattijuoppoja oli 40 % (n=55) ja naisista neljä kuljettajaa. Kaikista rattijuopumuksista törkeiden rattijuopumusten (yli 1,2 ‰) osuus oli 71 % (n=42). 25–64-vuotiaista aiheuttajakuljettajista rattijuoppojen osuus oli hieman nuoria pienempi (28 %). Törkeiden rattijuopumusten osuus vanhemmassa ikäluokassa oli 80 % rattijuopumuksista.
- Rattijuopumukseen ja erityisesti törkeään rattijuopumukseen syyllistyneitä kuljettajia oli paljon etenkin yksittäisonnettomuuksissa, joissa rattijuoppojen osuus oli 55 % ja näistä törkeitä 78 %. Yhteenajoen aiheuttajista rattijuoppojen osuus 21 % ja näistä törkeitä 56 %.
- Nuorista aiheuttajakuljettajista 16 % (n=26) ajoi huumeiden vaikutuksen alaisena. 25–64-vuotiaista aiheuttajakuljettajista huumeiden vaikutuksen alaisena ajoi 10 %.
- Aiheuttajakuljettajista 64 % (n=101) ajoi onnettomuushetkellä vähintään 10 km/h ylinopeutta. Erytisen yleistä ylinopeudella ajaminen oli nuorilla miehillä, joista 68 % (n=92) ajoi vähintään 10 km/h

ylinopeutta. Nuorista naiskuljettajista vähintään 10 km/h ylinopeutta ajoi 36 % (n=9). Suurin osa (69 %) yli 10 km/h ylinopeutta ajaneista ajoi yli 30 km/h ylinopeutta. Ylinopeutta ajaminen oli yleisempää nuorten aiheuttamissa yksittäisonnettomuuksissa kuin nuorten aiheuttamissa yhteenajoissa (51 % vs. 80 % kuljettajista). 25–64-vuotiaista aiheuttajakuljettajista 41 % ajoi vähintään 10 km/h ylinopeutta. Yli 30 km/h ylinopeutta ajaneiden osuus ylinopeutta ajaneista oli 56 %.

- Alkoholien vaikutuksen alaisena ajaminen oli nuorilla yleisempää silloin, kun kyydissä oli matkustaja/matkustajia (46 % vs. 32 %).
- Niiden pääaiheuttajana olleiden nuorten henkilöauton kuljettajien osuus, jotka rikkoivat samanaikaisesti useaa sääntöä (olivat humalassa tai huumeissa, ajoivat vähintään 10 km/h ylinopeutta, eivätkä käyttäneet turvavyötä), oli vuosina 2015–2019 keskimäärin 27 %. Vastaavasti niiden kuljettajien, jotka eivät rikkoneet yhtäkään edellä mainituista säännöistä, osuus oli keskimäärin 22 %. Vanhemmassa ikäryhmässä useaa sääntöä rikkoneiden osuus oli pienempi (16 %) kuin nuorilla ja vastaavasti sääntöjä noudattaneiden osuus suurempi (35 %).



Kuva 2 Nuorten, 18–24-vuotiaiden, aiheuttamat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2015–2019 – rattijuopumus ja ylinopeudet.

1.2.7 Onnettomuuksissa mukana olleiden henkilöautojen ikä ja renkaat

- Tutkijalautakuntien tutkimissa onnettomuuksissa aiheuttajana olleiden nuorten kuljettajien henkilöautojen keski-ikä oli 17 vuotta. Autoista 64 % oli vähintään 15 vuotta vanhoja. Vanhemmalla ikäluokalla henkilöautojen keski-ikä oli hieman alhaisempi (14 vuotta), ja yli 15 vuotta vanhojen autojen osuus oli 45 %.
- Joka kolmannen nuoren autossa (35 %, n=45) oli kuluneet renkaat (urasyvyys alle 4 mm). Vanhempien kuljettajien autoista joka viidennessä (21 %) oli kuluneita renkaita.
- Sellaisia teknisiä vikoja (muuta kuin rengasvikoja), jotka vaikuttivat onnettomuuden syntyyn, löytyi pääaiheuttajana olleista ajoneuvoista vain muutamassa yksittäisessä tapauksessa.

1.2.8 Kuljettajien välittömät riskitekijät

Kuolemaan johtaneen onnettomuuden ajaneilla nuorilla tyypillisin (38 %, n=64) välitön riskitekijä oli ajoneuvon käsittelyvirhe tai virheellinen ajotoiminto, joita ovat esimerkiksi liian äkillinen ja voimakas ohjausliike tai virheellinen ajolinja (Taulukko 6). Myös 25–64-vuotiailla tyypillisin (28 %) välitön riski oli

ajoneuvon käsittelyvirhe tai virheellinen ajotoiminto, mutta vanhemmalla ikäluokalla korostuivat nuoria enemmän myös osallisen toimintakyvyn muutokset, kuten sairauskohtaukset ja nukahtamiset (näiden osuus oli 19 %).

Taulukko 6 Nuorten aiheuttajakuljettajien välittömät riskit tutkijalautakuntien vuosina 2015–2019 tutkimissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa.

Välitön riski

	N	%
Osallisen toimintakyvyn muutos	10	6
Osallisen havaintovirheet	15	9
Osallisen ennakointi- ja arviointivirheet	32	19
Ajoneuvon käsittelyvirheet tai ajotoiminnot	64	38
Ajoi tietoisesti tilanteeseen	34	20
Muut tapahtumat	13	8
YHTEENSÄ	168	100

1.2.9 Kuljettajien taustariskit (Taulukko 7)

- Tutkijalautakuntien mukaan yleisin onnettomuuden taustalla vaikuttanut riskitekijä liittyi nuoren kuljettajan tilaan tai toimintaan. Näitä tekijöitä olivat esimerkiksi päihteiden vaikutuksen alaisena ajaminen, väsymys sekä vähäinen ajokokemus. Kuljettajan puutteelliset ajotaidot mainittiin taustariskinä joka kolmannessa (34 %) onnettomuudessa. Taitamattomuus liittyi tyypillisimmin juuri vähäiseen ajokokemukseen, mutta myös onnettomuusajoneuvoon tai onnettomuushetkellä vallinneisiin ajo-olosuhteisiin tottumattomuuteen. Kuljettajan välinpitämätön asenne liikenneturvallisuutta kohtaan mainittiin erikseen kaikkiaan joka kolmannen (31 %) onnettomuuden yhteydessä. Suurimmassa osassa tapauksia kyseessä oli yleinen piittaamattomuus liikennesäännöistä.
- Jokin tieympäristöön liittyvä taustariski mainittiin kaikkiaan 67 %:ssa onnettomuuksista. Käytännössä miltei aina kyseessä oli mahdollisuus ajautua/ajaa vastakkaiselle ajokaistalle eli ajosuuntien erottelemattomuus.
- Ennakointiin ja liikennetilanteeseen liittyvä taustariski tarkoitti useimmiten ylinopeudella tai liian suurella tilannenopeudella ajamista ja se ilmeni kaikkiaan 61 %:ssa onnettomuuksista.
- Turvalaitteiden ja ajoneuvon törmäysturvallisuuden näkökulmasta tyypillisin taustariski oli turvavyön käyttämättömyys. Nuorten kuljettajien käytössä ollutta suhteellisen vanhaa ajoneuvokantaa heijastaa se, että kahdeksassa prosentissa tapauksia mainittiin puutteet ajoneuvon matkustajakehikon kestävyudessa, eikä nuorten ajoneuvoissa ollut useasti myöskään ajamista tukevia aktiivisia ajoneuvojärjestelmiä, kuten ajonvakautusta tai kaistavahtia.
- Onnettomuushetken ajomatkaan liittyvistä riskitekijöistä tutkijalautakunnat mainitsivat tuttuun ympäristöön luottamisen lisäksi usein tekijöitä, jotka liittyivät ajamiseen sosiaalisena tilanteena. Tällaisia riskitekijöitä olivat esimerkiksi juopunut matkaseura sekä ajotaidon osoittamisen tarve.

Taulukko 7 Tutkijalautakuntien tunnistamia taustariskejä 18–24-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa.

Kuljettajien taustariskejä	Osuus kaikista onnettomuuksista (%)
Kuljettajan tilaan ja toimintaan vaikuttavat tekijät	
- päihteeet	
- vähäinen ajokokemus	90 %
- vireystilan lasku	
- mielentila	
- itsetuhoisuus	
Tieympäristö	
- mahdollisuus ajautua/ajaa vastakkaiselle ajokaistalle (esim. ei keskikaidetta)	67 %
Ennakointi ja liikennetilanne	
- ylinopeus	61 %
- liian suuri tilannenopeus (tilanteeseen tai olosuhteisiin)	
Turvallitteet ja ajoneuvon törmäysturvallisuus	52 %
- turvavyötä ei käytetty	
Ajoneuvon ajo-ominaisuudet	
- ei ajonvakautuslaitteistoa	45 %
- kuluneita renkaita	
Matkaan liittyvät riskitekijät	26 %
- tuttuun ympäristöön luottaminen	
Keli ja olosuhteet	24 %
- pimeys	

1.2.10 Turvallisuuden parannusehdotukset (Taulukko 8)

- Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat esittivät tutkimiansa nuorten kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien perusteella, että liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulisi yhä useampiin ajoneuvoihin saada kuljettajaa tukevia ajoneuvojärjestelmiä, kuten ajonvakautusjärjestelmä, kaistavahti ja älykäs nopeusrajoitin. Aktiivisten turvalaitteiden lisääntymistä edesauttaisi ajoneuvokannan uudistumisen tukeminen, mikä samalla toisi liikenteeseen myös rakenteellisesti vankempia ja turvallisempia ajoneuvoja. Passiivisen turvallisuuden näkökulmasta lautakunnat ehdottivat myös muun muassa turvavöiden kehittämistä sellaisiksi, että niiden toiminta olisi joko kokonaan automaattista tai käyttö olisi yhteydessä ajoneuvon kulkemaan nopeuteen.
- Lautakunnat pitivät lisäksi tärkeänä sitä, että kuljettajien ajokunnon valvontaa liikenteessä tehostettaisiin erityisesti päihtymyksen osalta. Ajokunnon varmistamiseksi ajoneuvoihin tulisi lisäksi ottaa käyttöön alkolukot. Onnettomuuksien ennalta ehkäisemiseksi tutkijalautakunnat esittivät myös mielenterveyspalveluiden kehittämistä, millä käytännössä tarkoitettiin muun muassa nuorten ohjaamista mielenterveyttä tukevaan hoitoon sekä hoidon/kuntoutuksen kehittämistä. Kuljettajien

riittävän ajoterveyden varmistamiseksi tulisi tulevaisuudessa pyrkiä tunnistamaan yhä paremmin ajokykyyn vaikuttavia sairauksia sekä lääkkeitä ja kehittää entisestään esimerkiksi liikennelääkärijärjestelmää.

- Tieympäristön näkökulmasta tyypillisin parannusehdotus koski (keski)kaiteiden asentamista. Kaiteiden ohella ehdotettiin usein myös heräteviivojen tekemistä niin ajoradan reunaan kuin keskelle. Lautakunnat toivoivat myös, että tieympäristön pehmentämiseen kiinnitetään huomiota muun muassa puita tai kivikkoa raivaamalla sekä ojia ja penkereitä loiventamalla.
- Liikenneturvallisuuden parantamiseksi lautakunnat toivoivat yleisesti lisää valistusta ja tiedotusta etenkin ajo- ja liikkumiskuntoon sekä ikään ja vähäiseen ajokokemukseen liittyvistä riskitekijöistä. Tärkeitä teemoja ovat lisäksi ajonopeudet ja ajo-olosuhteet. Tutkijalautakunnat korostivat lisäksi niin itse kuljettajan kuin vanhempien vastuuta nuorten liikenneturvallisuudesta.
- Lautakunnat parantaisivat nuorten liikennekäyttäytymistä lisäämällä myös poliisin tekemää ajonopeuksien valvontaa.

Taulukko 8 Tutkijalautakuntien v. 2015–2019 esittämiä turvallisuuden parannusehdotuksia nuorten kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien ehkäisemiseksi.

Parannusehdotuksia

Kuljettajaa tukevat ajoneuvojärjestelmät

- ajonvakautusjärjestelmä
- kaistavahti
- älykäs nopeusavustin

Kuljettajan ajokyvyn ja -kunnan varmistaminen

- alkolukko
- liikennepäihtymysvalvonnan tehostaminen
- mielenterveyspalveluiden kehittäminen

Tieympäristön kehittäminen

- keskikaiteiden asennus; ajosuuntien erottelu

Ajoneuvojen passiivisen turvallisuuden kehittäminen

- ajoneuvokannan uusiutumisen tukeminen
- järjestelmä, joka rajoittaa ajoneuvon nopeutta, kun turvavyö ei ole kiinnitetty / automaattinen turvavyö

Valistus ja riskitekijöistä tiedottaminen

- sopivan ajonopeuden valinta
- henkilökohtaiset riskit (ikä, ajokokemus, ajoterveys jne.)
- ajo- ja liikkumiskuntoon liittyvät riskit (päihteet, väsymys, mielentila jne.)

Ajonopeuden valvonta

- nopeusvalvonnan kehittäminen ja tehostaminen

1.3 18–24-vuotiaiden aiheuttamat jalankulku- ja polkupyöräonnettomuudet vuosina 2015–2019

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat tutkineet vuosina 2015–2019 yhteensä 230 kuolemaan johtanutta jalankulku- ja pyöräilyonnettomuutta. Nuori, 18–24-vuotias, on ollut aiheuttajana näistä onnettomuuksista 28:ssa (12 %): moottoriajoneuvonkuljettajana 17 tapauksessa ja jalankulkijana tai polkupyöräilijänä 11 tapauksessa.

Moottoriajoneuvoa kuljettaneiden nuorten aiheuttamissa jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa on kuollut 18 jalankulkijaa tai pyöräilijää (8 % kaikista kuolleista jalankulkijoista ja pyöräilijöistä). Nuoria, 18–24-vuotiaita on vuosina 2015–2019 kuollut jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa 13. Suuressa osassa (85 %) näistä tapauksista nuori oli tutkijalautakuntien mukaan onnettomuuden aiheuttaja.

Niissä 17 tapauksesta, joissa jalankulku- tai pyöräilyonnettomuuden aiheuttajana oli nuori moottoriajoneuvonkuljettaja, 11 oli jalankulkijan ja kuusi pyöräilijän kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Jalankulkijaonnettomuuksista kolme tapahtui suojatiellä. Tutkijalautakuntien mukaan nuoren kuljettajan välittömänä riskinä oli tyypillisimmin (n=10) havaintovirhe. Neljässä tapauksessa kyseessä oli jokin ajoneuvon käsittelyvirhe tai virheellinen ajotoiminto.

Tutkijalautakuntien arvioiden mukaan tyypillisin (n=8) nuoren moottoriajoneuvonkuljettajan aiheuttaman onnettomuuden taustalla vaikuttanut riskitekijä oli nuoren vähäinen ajokokemus (Taulukko 9). Tämän lisäksi usein ilmeni myös ylinopeudella tai liian suurella tilannenopeudella ajamista sekä yleistä piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Kahdessa tapauksessa nuori kuljettaja ajoi alkoholin vaikutuksen alaisena (vähintään 0,5 ‰). Nuoren kuljettajan ajosuoritusta heikensi muutamassa tapauksessa lisäksi väsymys, kiireisyys sekä tuttuun ympäristöön ja isomman oikeuksiin luottaminen.

Taulukko 9 Tutkijalautakuntien tunnistamia taustariskejä 18–24-vuotiaan moottoriajoneuvon kuljettajien v. 2015–2019 aiheuttamissa jalankulkijan ja pyöräilijän kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa.

Moottoriajoneuvonkuljettajien taustariskejä

Vähäinen ajokokemus

Piittaamattomuus liikenneturvallisuutta kohtaan

Ennakointi ja liikennetilanne

- ylinopeus
- liian suuri tilannenopeus (tilanteeseen tai olosuhteisiin)

Kuljettajan tilaan ja toimintaan vaikuttavat tekijät

- alkoholi
- väsymys
- tuttuun ympäristöön luottaminen
- kiire

Onnettomuustutkintojen perusteella tutkijalautakunnat esittivät, että nuorten moottoriajoneuvon kuljettajien aiheuttamia jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia voitaisiin ehkäistä jatkossa muun muassa lisäämällä nuorten kuljettajien valistusta kuljettajan vastuusta ja varovaisuuden merkityksestä sekä lisäämällä tiedotusta muiden tienkäyttäjryhmien huomioimattomuuteen liittyvistä riskitekijöistä (Taulukko 10). Kuten kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien yhteydessä, myös jalankulku- ja pyöräilyturvallisuutta voitaisiin moottoriajoneuvojen näkökulmasta parantaa lisäksi erilaisilla kuljettajaa tukevilla aktiivisilla turvalaitteilla, kuten hätäjarrutusjärjestelmillä, kaistavahdeilla ja

älykkäillä nopeusrajoittimilla. Ajonopeuksien hillitsemiseksi tulisi lisäksi tehostaa nopeusvalvontaa. Tie- ja liikenneympäristön näkökulmasta tulisi huolehtia riittävästä näkemistä poistamalla muun muassa puiden tai kasvillisuuden luomat näkemäesteet. Lisäksi polkupyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvallisuutta voitaisiin tutkijalautakuntien mukaan parantaa asentamalla lisää liikennevaloja suojateiden yhteyteen.

Taulukko 10 Tutkijalautakuntien esittämiä turvallisuuden parannusehdotuksia jalankulkijan ja pyöräilijän kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa, joissa 18–24-vuotias moottoriajoneuvon kuljettaja aiheuttajana v. 2015–2019.

Parannusehdotuksia

Valistus ja riskitekijöistä tiedottaminen

- kuljettajan vastuu ja varovaisuuden merkitys
- muiden tienkäyttäjien huomiointi

Kuljettajaa tukevat ajoneuvojärjestelmät

- hätäjarrustujärjestelmä
- kaistavahti
- älykäs nopeusrajoitin

Nopeusvalvonnan tehostaminen

Tie- ja liikenneympäristö

- näkemäesteiden poistaminen
- liikennevalojen asettaminen

2 Liikennevakuutuksesta korvatut nuorten aiheuttamat liikennevahingot

Vuosina 2015–2019 liikennevakuutuksesta korvattiin kaikkiaan 493 500 liikennevahinkoa, joista 18–24-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamien vahinkojen osuus oli 15 % (n=51 747). (Kuljettajan ikä ei ollut tiedossa 31 %:ssa korvatuista vahingoista). Nuorten aiheuttamien vahinkojen osuus on pysynyt muuttumattomana viimeisen kymmenen vuoden ajan. Kaikista henkilökorvauksiin johtaneiden vahinkojen uhreista nuoria oli 16 % (n=18 136).

Nuorten vuosina 2015–2019 aiheuttamista liikennevahingoista 78 % oli omaisuusvahinkoja ja 22 % henkilövahinkoja. 25–64-vuotiailla kuljettajilla henkilövahinkojen osuus oli vastaavana aikana 17 %.

Vahinkotyypeittäin tarkasteltuna yleisimmät vahinkotyytit kaikissa nuorten aiheuttamissa liikennevahingoissa olivat peruutusvahingot (28 %) ja peräänajot (22 %) (Taulukko 11). Kun huomioidaan vain henkilövahingot, yleisimmät vahinkotyytit olivat tieltä suistuminen (27 %) ja vastakkaisten ajosuuntien kohtaamisvahinko (21 %). Vanhemmilla, 25–64-vuotiailla, kuljettajilla kaikkien korvattujen vahinkojen vahinkotyyppijakauma oli käytännössä sama kuin nuorilla. Pelkästään henkilövahinkojen osalta vanhemmilla kuljettajilla oli sitä vastoin selvästi vähemmän suistumisia (14 %), luokan ”muut vahingot” osuuden ollessa puolestaan 35 %, kun se nuorilla oli 26 %. Vahinkojen tapahtumisajankohdan suhteen erot nuoremman ja vanhemman ikäryhmän osalta olivat muutoin vähäisiä, mutta nuorilla kuljettajilla korostui hieman enemmän perjantain klo 18 ja sunnuntain klo 6:n välillä ajettujen vahinkojen määrä (nuoret 19 %; vanhemmat 14 %).

Taulukko 11 Liikennevakuutuksesta korvatut 18–24-vuotiaiden aiheuttamat liikennevahingot v. 2015–2019 – vahinkojen ominaisuuksia.

Liikennevakuutuksesta korvatut 18–24-vuotiaiden aiheuttamat vahingot v. 2015–2019	Osuus nuorten vahingoista (%)
Kuljettajan sukupuoli	
nainen	35 %
mies	65 %
Yleisimmät onnettomuustypit	
peruutusvahinko	28 %
peräänajo	22 %
yhteenajo, risteävät ajosuunnat	9 %
muut	42 %
Ajankohta	
perjantai klo 18 – sunnuntai klo 6	19 %
maanantai–torstai	58 %
muut	22 %
Vahinkopaikka	
pysäköintialue tai vastaava	38 %
suora tie	27 %
risteys	19 %
muut	16 %

Vahingon aiheuttanut nuori kuljettaja oli tyypillisimmin liikkeellä henkilö- tai pakettiautolla: omaisuusvahinkojen aiheuttajista 90 % ja henkilövahinkojen aiheuttajista 81 %. Henkilövahinkojen aiheuttajissa korostuivat enemmän moottoripyörät ja mopot, joiden osuus oli yhteensä 12 %.

3 Yhteenveto

Nuoret, 18–24-vuotiaat, kuljettajat aiheuttivat vuosina 2015–2019 kaikkiaan 168 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Aiheuttajakuljettajien joukossa korostuivat kaikista nuorimmat ikäluokat: 18–19-vuotiaiden kuljettajien osuus aiheuttajista oli 42 %. Koko 2000-lukua tarkasteltaessa nuorten kuljettajien onnettomuudet ovat vähentyneet selvästi: 18–24-vuotiaat kuljettajat aiheuttivat vuosina 2010–2019 vuosittain keskimäärin 27 onnettomuutta vähemmän kuin edeltävänä vuosikymmenenä. Muutos onnettomuusmäärän tasossa tapahtui varsin nopeasti muutaman vuoden aikana, ja vastaavankaltainen ilmiö on havaittavissa myös kaikissa muissa ikäryhmissä kaikkein iäkkäimpiä, yli 64-vuotiaita, kuljettajia lukuun ottamatta.

Viime vuosina nuorten liikenneturvallisuuden myönteinen kehitys on pysähtynyt paikalleen. Nuorten aiheuttamien kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien osuus kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista on kuitenkin ollut hieman pienempi kuin edeltävinä vuosina (17 %). Vakuutusyhtiöiden vuosina 2015–2019 korvaamista liikennevahingoista 18–24-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamien vahinkojen osuus oli 15 %.

Nuorten aiheuttamissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa kuoli 196 henkilöä, joista 78 % oli 18–24-vuotiaita. Henkilöautoissa kuolleista 142 nuoresta hieman yli puolet ei käyttänyt turvavyötä. Tutkijalautakuntien arvioiden mukaan turvavyön käyttö olisi voinut pelastaa viiden vuoden aikana 22 turvavyötöntä nuorta. Nuorten aiheuttamia jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli vuosina 2015–2019 kaikkiaan 28. Näistä 17 tapauksessa nuori oli moottoriajoneuvonkuljettajana.

Yleisimmät onnettomuustyyppit nuorten aiheuttamissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa olivat tieltä suistuminen (44 %) ja vastakkaisiin suuntiin ajaneiden kohtaamisonnettomuus (42 %). Kuolemaan johtaneen onnettomuuden ajaneilla nuorilla tyypillisin välitön riskitekijä oli ajoneuvon käsittelyvirhe tai virheellinen ajotoiminto. Nuori oli useimmiten liikkeellä yksin, kun taas joka kolmannella oli matkustaja/matkustajia – tyypillisimmin kavereita – kyydissään.

Nuorista moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista reilu kolmannes ajoi onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena (vähintään 0,50 ‰). Rattijuopumukseen syyllistyneitä kuljettajia oli paljon etenkin yksittäisonnettomuuksissa. Alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen oli nuorilla yleisempää silloin, kun kyydissä oli matkustaja/matkustajia. Kuljettajista 16 % ajoi huumeiden vaikutuksen alaisena. Vähintään 10 km/h ylinopeutta nuorista aiheuttajakuljettajista ajoi puolestaan 64 %. Suurimmassa osassa näistä tapauksista kyseessä oli yli 30 km/h ylinopeus.

Niiden pääaiheuttajana olleiden nuorten henkilöauton kuljettajien osuus, jotka rikkoivat samanaikaisesti useaa sääntöä (olivat humalassa tai huumeissa, ajoivat vähintään 10 km/h ylinopeutta, eivätkä käyttäneet turvavyötä), oli vuosina 2015–2019 keskimäärin 27 %. Vastaavasti niiden kuljettajien, jotka eivät rikkoneet yhtäkään edellä mainituista säännöistä, osuus oli keskimäärin 22 %.

Päihteiden vaikutuksen alaisena ajamisen, ylinopeuden sekä turvalaitteiden käyttämättömyyden ohella tyypillisiä taustatekijöitä nuorten moottoriajoneuvo-onnettomuuksien taustalla olivat muun muassa vähäinen ajokokemus ja yleinen piittaamattomuus liikenneturvallisuutta sekä yhteiskunnan sääntöjä kohtaan. Välinpitämättömyyttä asennetta heijastelee se, että hieman yli puolella kuljettajista oli historiassaan aiempia liikenne rikkomuksia. Riskikäyttäytymiseen liikenteessä liittyi usein myös laajemmin vaikea elämäntilanne ja haasteet terveydentilassa, kuten mielenterveysongelmat. Tieympäristön näkökulmasta

tyypillisin taustariski oli ajosuuntien erottelemattomuus, mikä mahdollisti ajautumisen tai ajamisen vastaan tulleiden kaistalle. Usein ajoneuvoissa ei ollut myöskään kaistalla pysymistä tukevia ajoneuvojärjestelmiä, kuten ajonvakautusta tai kaistavahtia.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat esittivät tutkimiansa nuorten kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien pohjalta, että liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulisi käyttää useita eri keinoja aina käyttäytymiseen vaikuttamisesta mahdollisten onnettomuuksien seurausten lieventämiseen. Turvallisuutta tulisi lähestyä niin tienkäyttäjän, kulkuneuvon, ympäristön kuin lainsäädännön näkökulmasta.

Käyttäytymiseen vaikuttamisessa toimenpidevalikoimaan tulisi kuulua muun muassa valistus ja valvonta koskien ajo- ja liikkumiskuntoa sekä ajonopeuksia. Tiedotusta esimerkiksi erilaisiin ajo-olosuhteisiin sekä vähäiseen ajokokemukseen liittyvistä riskitekijöistä tulisi lisätä. Kuljettajien suoriutumista ajotehtävästä tulisi lautakuntien mukaan tukea erilaisin aktiivisin turvalaittein, kuten ajonvakautusjärjestelmä ja älykäs nopeusrajoitin. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että ajoneuvokannan uudistumista tulisi tukea, jolloin liikenteeseen saataisiin myös rakenteellisesti vankempia ja turvallisempia ajoneuvoja. Passiivisen turvallisuuden näkökulmasta lautakunnat ehdottivat myös muun muassa turvavöiden kehittämistä sellaisiksi, että niiden toiminta olisi joko kokonaan automaattista tai käyttö olisi yhteydessä ajoneuvon kulkemaan nopeuteen.

Viime kädessä mahdollisten kaistalta tai ajoradalta ajautumisen seurauksia tulisi pyrkiä lieventämään asentamalla keskikaiteita sekä pehmentämällä tieympäristöä muun muassa puita tai kivikkoa raivaamalla sekä oja ja penkereitä loiventamalla. Laajemmin tarkasteltuna on lisäksi hyvä huomioida, että liikkuminen ja liikenneturvallisuus eivät ole erillisiä muista elämän osa-alueista sektoreita ja ennalta ehkäisevää työtä tulisi tehdä myös muun muassa sosiaali- ja terveydenhuollon sekä kasvatuksen saralla. Monet toimenpiteistä eivät parantaisi ainoastaan nuorten vaan ihan kaikenikäisten liikenneturvallisuutta.



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:

Aiheuttaja: yhteenajo-onnettomuuden osallinen, jolla tutkijalautakunta arvioinut olleen merkittävämpi vaikutus onnettomuuden syntymiseen, tai yksittäisonnettomuuden kuljettaja.

Henkilövahinko: liikennevahinko, jonka yhteydessä vähintään yhden osallisena olleen henkilön saamat vammat ovat johtaneet liikennevakuutuksesta maksettuihin korvauksiin.

Omaisusvahinko: omaisuusvahinko on liikennevahinko, jonka johdosta ei ole maksettu korvausta henkilövahingosta. Pieni osa omaisuusvahingoista on pelkkiin järjestely- tai oikeuskuluihin johtaneita vahinkoja.

Osallinen: onnettomuudessa mukana ollut tienkäyttäjä (moottoriajoneuvon kuljettaja tai kevyen liikenteen osallinen, esimerkiksi polkupyöräilijä tai jalankulkija).

Taustariski: tekijä, joka selittää välittömän riskin syntyä. Esimerkkejä taustariskeistä: päihtymys ja ylinopeus.

Vastapuoli: osallinen, jonka merkityksen onnettomuuden syntymiseen tutkijalautakunta on arvioinut olleen vähäisempi kuin pääaiheuttajan (yhteenajon B-osallinen).

Välitön riskitekijä: tekijä, joka vaikuttaa aktiivisesti onnettomuuden syntymiseen ja selittää sen tapahtumista. Esimerkkejä välittömistä riskitekijöistä: nukahtaminen, ohjausvirhe ja havaintovirhe.

Lisää määritelmiä: www.oti.fi/termit

Raporttiin viittaaminen: Salenius S. ja Sihvola N. 2021. OTI-nuorisraportti 2021. Onnettomuustietoinstituutti OTI, Helsinki. ISBN 78-952-5834-58-1.

Lisätietoja

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

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

Liikenneturvallisuus-
tutkija
Salla Salenius
Salla.Salenius@oti.fi
p. 040 922 0804

Liikenneturvallisuustutkija
Niina Sihvola
Niina.Sihvola@oti.fi
p. 040 922 5544

