

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2014–2018
tutkimat kuolemaan johtaneet onnettomuudet

www.oti.fi



Raportissa on tarkasteltu liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2014–2018 tutkimia kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia, joissa moottoriajoneuvon kuljettaja, polkupyöräilijä tai jalankulkija on ollut alkoholin, huumeaineiden tai ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden vaikutuksen alainen.

Onnettomuustietoinstituutti (OTI)

Raportin on laatinut Esa Rätty.



Sisällysluettelo

Johdanto	3
1 Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet.....	4
1.1 Alkoholirattijuopumusonnettomuudet ja niissä kuolleet.....	4
1.1.1 Promillemäärät ja muut ajokykyyn vaikuttaneet aineet.....	5
1.1.2 Rattijuoppojen ikä ja sukupuoli.....	5
1.1.3 Turvalaitteiden käyttö rattijuoppojen ajoneuvoissa.....	6
1.1.4 Rattijuoppojen ajoneuvot.....	6
1.1.5 Rattijuoppojen ajo-oikeus ja aikaisemmat rangaistukset	6
1.1.6 Henkilöautojen matkustajat rattijuoppojen kyydissä	6
1.1.7 Rattijuoppojen aiheuttamien onnettomuuksien ajankohdat.....	6
1.1.8 Rattijuoppojen ylinopeus.....	7
1.1.9 Rattijuopumusonnettomuudet ja niissä kuolleet 2000-luvulla	8
1.2 Huumeonnettomuudet ja niissä kuolleet	9
1.2.1 Huumekuljettajat ja heidän turvalaitteiden käyttö	9
1.2.2 Huumekuljettajien ajoneuvot.....	10
1.2.3 Huumekuljettajien ajo-oikeus ja aikaisemmat rangaistukset	10
1.2.4 Huumeonnettomuuksien ajankohdat	10
1.2.5 Huumekuljettajien ylinopeus.....	10
1.3 Ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden vaikutuksen alaiset kuljettajat	11
2 Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet – päihdeonnettomuuksien yhteenveto....	12
3 Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet	14
3.1 Päihtyneiden moottoriajoneuvonkuljettajien aiheuttamat jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet	14
3.2 Päihtyneiden jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet	14
4 Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toteamia riskitekijöitä ja turvallisuuden parannusehdotuksia päihdekuljettajien aiheuttamissa onnettomuuksissa	15
4.1 Riskitekijät	15
4.2 Parannusehdotukset	15
5 Yhteenveto	16
Määritelmiä:.....	17

OTI-päihderaportti 2014-2018

Johdanto

Raportissa on tarkasteltu liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2014–2018 tutkimia kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia, joissa moottoriajoneuvon kuljettaja, polkupyöräilijä tai jalankulkija on ollut alkoholin, huumausaineiden tai ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden vaikutuksen alainen.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat tutkineet vuosina 2014–2018 yhteensä 1 156 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli yhteensä 1 259 ihmistä. Kuolleista 1 009 oli moottoriajoneuvojen kuljettajia tai matkustajia, 135 jalankulkijoita ja 115 polkupyöräilijöitä.

Kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien 907 aiheuttajakuljettajasta 837:n osalta tiedetään, ajoivatko he alkoholin, huumausaineiden tai ajokykyyn vaikuttaneiden lääkkeiden alaisena. Näistä kuljettajista kolmannes (n=280) ajoi jonkin edellä mainitun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena. Suurin osa päihtyneistä kuljettajista liikkui henkilöautolla. Päihtyneiden kuljettajien aiheuttamissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa kuoli 320 moottoriajoneuvojen kuljettajaa ja matkustajaa. Onnettomuuksissa kuoli yleensä päihtyneiden vaikutuksen alaisena ollut kuljettaja.

Vuosina 2014–2018 tutkijalautakunnat tutkivat 249 jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Onnettomuuksissa kuoli 250 jalankulkijaa ja polkupyöräilijää, joista 43 (17 %) liikkui päihtyneenä alkoholin, huumeiden tai ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden vaikutuksen alaisena (25 jalankulkijaa ja 18 polkupyöräilijää). Polkupyöräilyonnettomuuksista 46 oli yksittäisonnettomuuksia, joista 13:ssa pyöräilijä oli päihtynyt. Päihtyneen jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 30:ssa oli vastaavasti osallisena myös moottoriajoneuvo. Näistä tapauksista 19:ssä (63 %) päihtynyt jalankulkija tai polkupyöräilijä oli tutkijalautakuntien mukaan onnettomuuden pääaiheuttaja.

Jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneissa 250 onnettomuudessa oli kaikkiaan osallisena 201 moottoriajoneuvon kuljettajaa (111 aiheuttajaa ja 90 vastapuolta). Aiheuttajista 94 kuljettajan kohdalla tiedetään, ajoivatko he jonkin päihteen vaikutuksen alaisena; heistä viisi (5 %) ajoi päihtyneiden vaikutuksen alaisena. Vastapuolena olleista 81 kuljettajan kohdalla tiedetään, ajoivatko he jonkin päihteen vaikutuksen alaisena; heistä yksi ajoi päihtyneiden vaikutuksen alaisena. Päihtyneiden moottoriajoneuvokuljettajien aiheuttamissa onnettomuuksissa kuoli neljä jalankulkijaa ja yksi polkupyöräilijä.

Kaikki tässä raportissa esitetyt prosenttiluvut on laskettu tiedossa olevista tapauksista. Esimerkiksi alkoholirattijuoppojen osuus on laskettu niistä kuljettajista, joiden veren alkoholipitoisuus on tiedossa. Turvavyön käyttöön liittyvät osuudet on vastaavasti laskettu niistä henkilöistä, joiden turvavyön käytöstä tai käyttämättömyydestä on tieto olemassa.

1 Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet

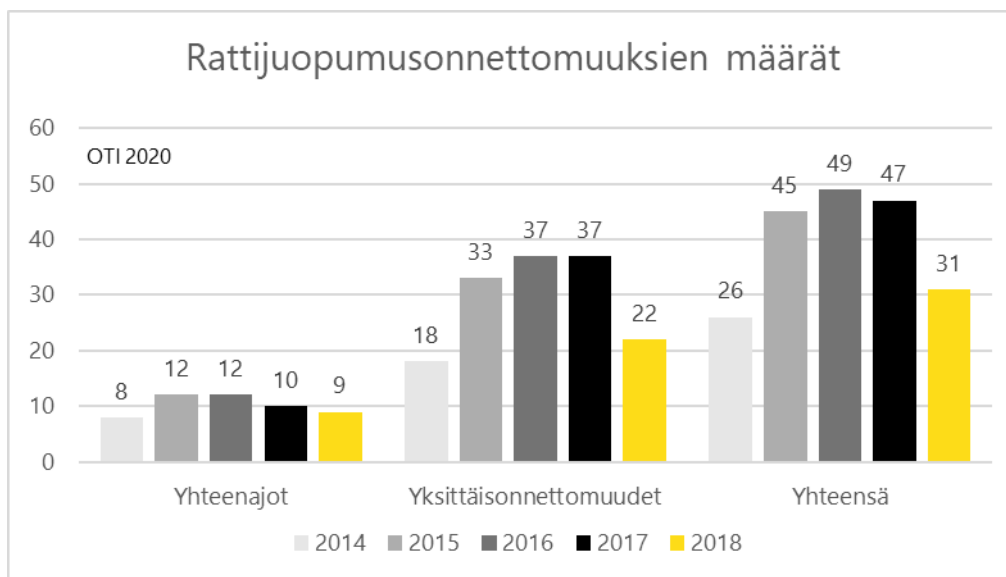
Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2014–2018 yhteensä 907 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Onnettomuuksissa kuoli 820 moottoriajoneuvon kuljettajaa ja 189 matkustajaa. Onnettomuuksista 428 oli yksittäisonnettomuuksia, 466 yhteenajoja ja 13 eläinonnettomuuksia.

1.1 Alkoholirattijuopumusonnettomuudet ja niissä kuolleet

Tässä luvussa tarkastellaan niitä kuolemaan johtaneita moottoriajoneuvo-onnettomuuksia, joissa kuljettajalla oli alkoholia veressä vähintään 0,5 ‰. Alkoholin lisäksi kuljettaja on saattanut olla myös muiden päihteiden vaikutuksen alainen, ks. luku 1.1.5.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2014–2018 yhteensä 198 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta, joissa aiheuttajakuljettajalla oli veressä alkoholia vähintään 0,5 ‰. Tämä on 24 % kaikista¹ tutkituista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista. Yhteenajo-onnettomuuksissa vastapuolina olleista 447 kuljettajasta yhdelläkään ei ollut veressä rattijuopumusrajan ylittävää määrää alkoholia, yksi oli ns. maistellut (0,2-0,49 ‰).

Rattijuoppojen aiheuttamista 198 onnettomuudesta 74 % (n=147) oli yksittäisonnettomuuksia ja 26 % (n=51) yhteenajoja (Kuva 1.). Onnettomuustyypeittäin tarkasteltuna onnettomuuksista 73 % (n=145) oli tieltä suistumisia, 45 (23 %) kohtaamisonnettomuuksia ja loput 4 % (n=8) oli pääosin luokkaan ”muut” kuuluvia onnettomuuksia, kuten törmäyksiä esteisiin tai kumoonajoja ajoradalla.



Kuva 1. Rattijuoppojen aiheuttamien kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien vuosittaiset määrät 2014–2018.

Rattijuoppojen aiheuttamista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 12 % (n=27) tapahtui taajamissa, 10 % (n=23) taajaman lähialueilla ja 78 % (n=172) haja-asutusalueilla. Haja-asutusalueiden onnettomuuksista 44 % (n=75) tapahtui valta- ja kantateillä, 41 % (n=70) seutu- ja yhdysteillä, 15 % (n=25) yksityisteillä ja -alueilla ja 1 % (n=2) muilla alueilla.

¹ Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2014–2018 kaikkiaan 907 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta, joista 69 aiheuttajakuljettajan kohdalla ei tiedetä, ajoiko hän alkoholin vaikutuksen alaisena.

Rattijuoppojen aiheuttamissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa kuoli vuosina 2014–2018 yhteensä 231 henkilöä. Kuolleista 75 % (n=174) oli juopuneita kuljettajia, 19 % (n=44) oli matkustajana rattijuopon kydyssä ja 6 % (n=13) kuoli yhteenajoissa vastapuolina olleissa ajoneuvossa.

1.1.1 Promillemäärät ja muut ajokykyyn vaikuttaneet aineet

Suurimmalla osalla (80 %, n=158) niistä kuljettajista, jotka aiheuttivat kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden alkoholin vaikutuksen alaisena, veren alkoholipitoisuus ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan (1,2 ‰) (Taulukko 1). Vuosina 2014–2018 kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien aiheuttajakuljettajista 13 oli puolestaan ns. maistelleita (veren alkoholipitoisuus 0,20–0,49 ‰).

Taulukko 1. Alkoholin vaikutuksena alaisena ajaneiden aiheuttajakuljettajien promillemäärät kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vuosina 2014–2018.

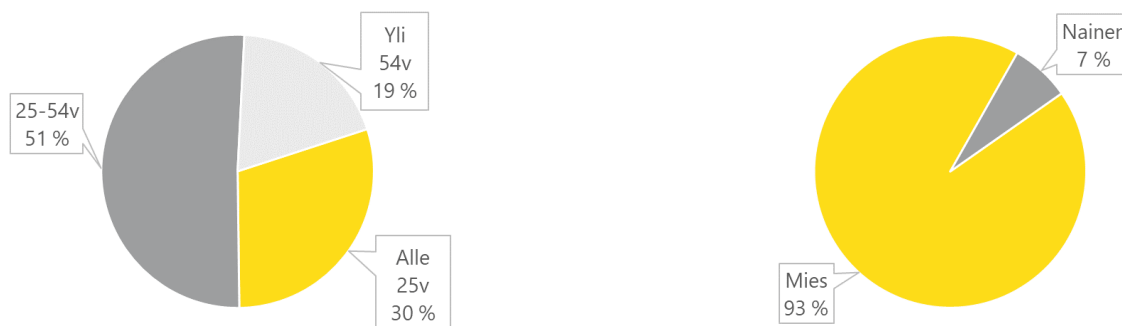
	2014		2015		2016		2017		2018		Yhteensä	
Alkoholipitoisuus promilleina	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0,50-1,19	4	15	8	18	12	24	9	19	7	23	40	20
1,20-1,99	13	50	20	44	17	35	19	40	14	45	83	42
2,00 ja yli	9	35	17	38	20	41	19	40	10	32	75	38
Yhteensä	26	100	45	100	49	100	47	100	31	100	198	100

Alkoholirattijuopoista 80 % (n=157) ajoi yksinomaan alkoholin vaikutuksen alaisena, kun taas joka viidennellä (n=40) oli veressään alkoholin lisäksi myös jotain muuta ajokykyyn vaikuttavaa ainetta. Kuljettajista 14 ajoi alkoholin lisäksi vain huumeiden vaikutuksen alaisena, kun taas 17:llä oli alkoholin lisäksi veressään vain ajokykyyn vaikuttavia lääkkeitä (katso myös Luvusta 2 löytyvää taulukkoa 2). Yhdeksän aiheuttajakuljettajaa ajoi niin alkoholin ja huumeiden kuin ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden vaikutuksen alaisena.

1.1.2 Rattijuoppojen ikä ja sukupuoli

Moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttaneista rattijuopoista 93 % (n=184) oli miehiä ja 7 % (n=14) naisia. Kuljettajista 30 % (n=59) oli alle 25-vuotiaita, 51 % (n=101) 25–54-vuotiaita ja 19 % (n=38) oli vähintään 55-vuotiaita (Kuva 2.).

Miehistä 82 % (n=150) ja naisista 57 % (n=8) ajoi vähintään 1,2 ‰ humalassa eli ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan.



Kuva 2. Moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttaneiden rattijuoppojen ikä- ja sukupuolijakaumat vuosina 2014–2018.

1.1.3 Turvalaitteiden käyttö rattijuoppojen ajoneuvoissa

Turvalaitteiden käyttämättömyys korostuu rattijuopumusonnettomuuksissa. Moottoriajoneuvoja kuljettaneista rattijuopoista turvavyötä tai asiallisesti kiinnitettyä kypärää käytti 30 % kuljettajista (n=58). Henkilöautolla ajaneista 156 rattijuoposta turvavyötä käytti 31 % (n=46) ja heidän 78 matkustajasta 43 % (n=33).

1.1.4 Rattijuoppojen ajoneuvot

Rattijuopoista 78 % (n=155) ajoi henkilöautolla, 7 % (n=13) moottoripyörällä, 4 % (n=8) mopoautoilla, mönkijöillä tai vastaavilla, 3 % (n=6) pakettiautolla, 4 % (n=7) traktorilla tai työkoneella, 2 % (n=5) moottorikelkalla, 1 % (n=2) mopolla ja 1 % (n=2) kuorma-autolla.

Ajoneuvoista 6 % (n=11) oli anastettuja, kun taas 12 % (n=24) oli luvallisesti lainattuja tai vuokrattuja.

1.1.5 Rattijuoppojen ajo-oikeus ja aikaisemmat rangaistukset

Rattijuopoista 82 %:lla (n=164) oli onnettomuushetkellä voimassa oleva ajokortti, joskaan osalla heistä (n=4) ajo-oikeus ei riittänyt kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen. Ajokiellossa tai muusta syystä vailla ajo-oikeutta oli 15 % (n=29) rattijuoppoa. Heistä kolmen ajo-oikeus oli rauennut ja seitsemällä (4 %) ei ollut koskaan ollut ajokorttia.

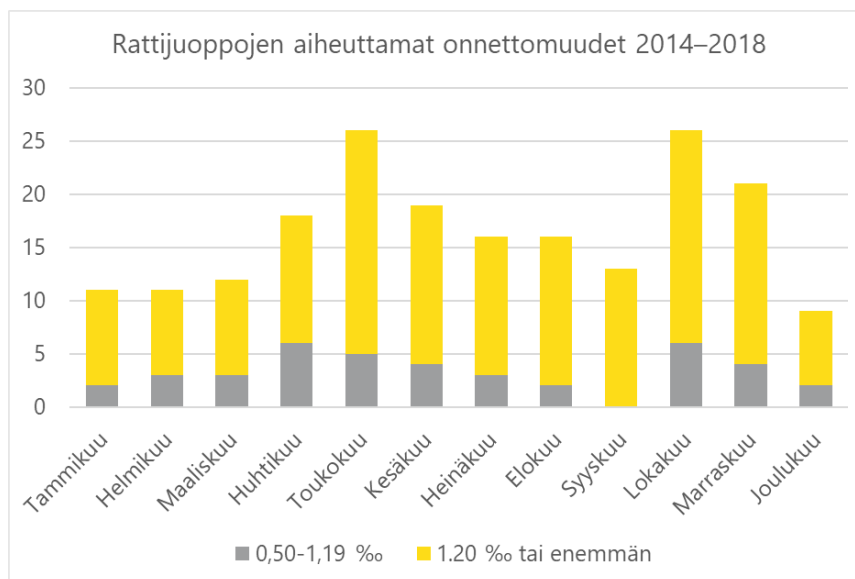
Rattijuopoista 38 % (n=68) oli saanut onnettomuutta edeltävänä viiden vuoden ajanjaksona vähintään yhden rangaistuksen rattijuopumuksesta. Vastaavasti kaikki liikenne rikkeet huomioiden, rattijuopoista 69 % (n=125) oli saanut vähintään yhden rangaistuksen jostain liikenne rikkomuksesta tai -rikoksesta ja 13 %:lla (n=26) vähintään viisi rangaistusta.

1.1.6 Henkilöautojen matkustajat rattijuoppojen kyydissä

Henkilöautoa kuljettaneista rattijuopoista 70 % (n=109) ajoi yksinään, kun taas 30 %:lla (n=46) oli kyydissä vähintään yksi matkustaja (28:lla oli kyydissä yksi matkustaja ja 18:lla oli vähintään kaksi matkustajaa). Rattijuoppojen kuljettamien henkilöautojen kyydissä oli yhteensä 78 matkustajaa, joista 39 (50 %) kuoli onnettomuuksissa.

1.1.7 Rattijuoppojen aiheuttamien onnettomuuksien ajankohdat

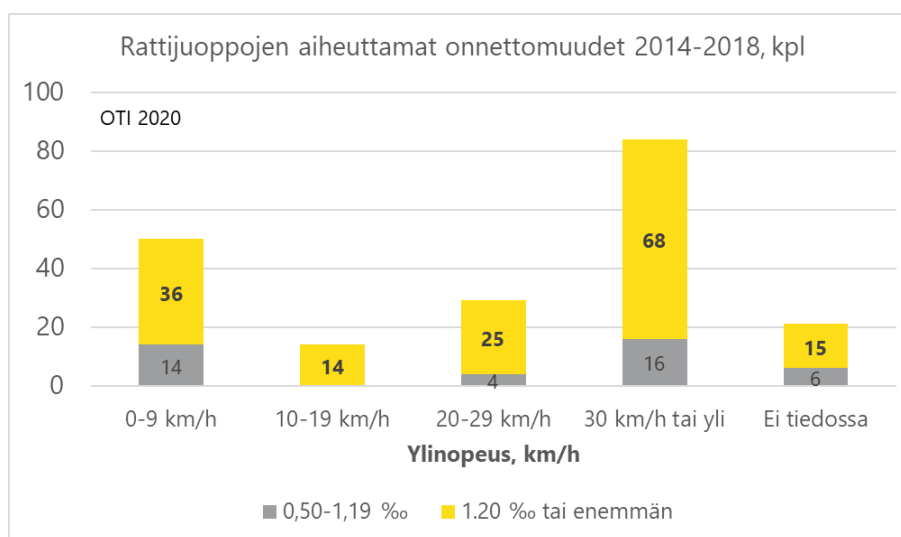
Rattijuopumusonnettomuudet painottuivat viikonloppuihin sekä iltaan ja yöhön. Rattijuoppojen aiheuttamista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista puolet (48 %) tapahtui perjantai-illan klo 18 ja sunnuntaiaamun klo 6 välisenä aikana. Kuukausittain tarkasteltuna rattijuoppojen aiheuttamia moottoriajoneuvo-onnettomuuksia tapahtui eniten huhti-kesäkuussa ja loka-marraskuussa (Kuva 3).



Kuva 3. Rattijuoppojen aiheuttamat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet kuukausittain 2014–2018.

1.1.8 Rattijuoppojen ylinopeus

Rattijuopoista 72 % (n=127) ajoi onnettomuushetkellä vähintään 10 km/h ylinopeutta ja 47 % (n=84) ylitti tien nopeusrajoituksen vähintään 30 km/h:lla (Kuva 4). 21 rattijuopon ajonopeus ei ole tiedossa.

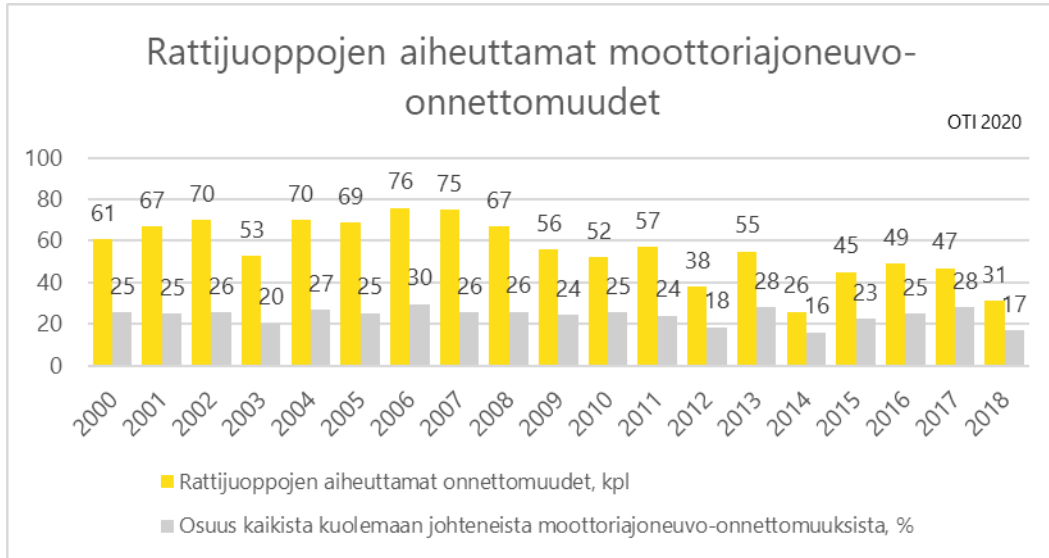


Kuva 4. Moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttaneiden rattijuoppojen ylinopeudet ja promillemäärät vuosina 2014–2018.

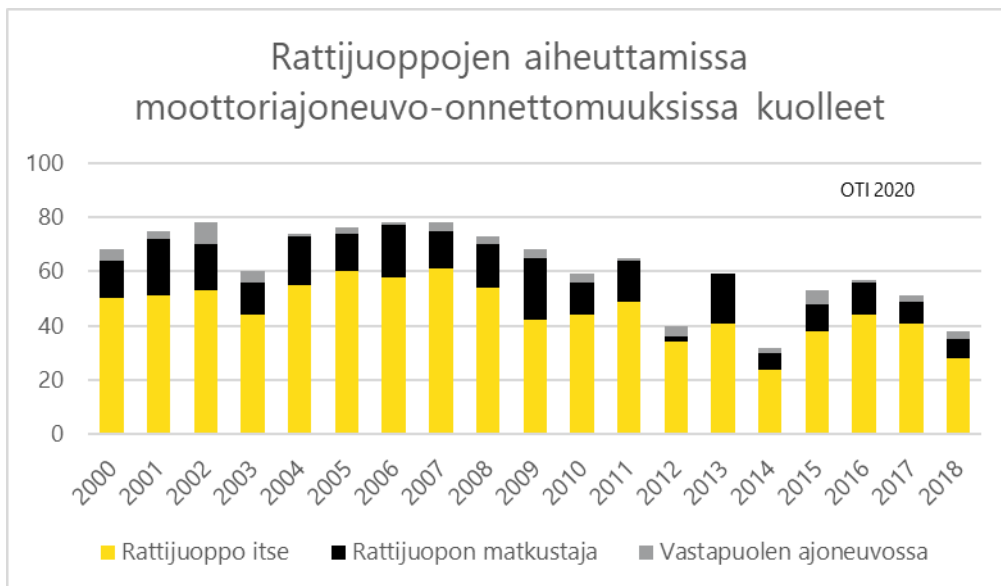
1.1.9 Rattijuopumusonnettomuudet ja niissä kuolleet 2000-luvulla

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat tutkineet vuosina 2000–2018 yhteensä 1 064 rattijuopon aiheuttamaa moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Onnettomuuksissa on kuollut 1 182 henkilöä, joista suurin osa on ollut rattijuoppoja kuljettajia (Kuvat 5 ja 6).

Rattijuopumusonnettomuuksien määrä on vähentynyt kymmenen vuoden takaisesta. Onnettomuuksien määrät olivat poikkeuksellisen pieniä vuosina 2012, 2014 ja 2018. Vuonna 2018 rattijuopumusonnettomuuksien osuus kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli 17 %.



Kuva 5. Rattijuoppojen aiheuttamat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2000–2018.



Kuva 6. Rattijuoppojen aiheuttamissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa kuolleet vuosina 2000–2018.

1.2 Huumeonnettomuudet ja niissä kuolleet

Tässä luvussa tarkastellaan niitä kuolemaan johtaneita moottoriajoneuvo-onnettomuuksia, joissa kuljettajalla oli veressä huumausainetta. Huumeiden lisäksi kuljettaja on saattanut olla myös muiden päihteiden vaikutuksen alainen, ks. luku 2.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2014–2018 yhteensä 80 huumeiden vaikutuksen alaisen kuljettajan aiheuttamaa kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Onnettomuuksissa kuoli 88 henkilöä. Huumeiden vaikutuksen alainen kuljettaja ei ollut yhdessäkään yhteenajo-onnettomuudessa ns. syyttömänä vastapuolena. Edellisenä viisivuotiskausena (2009–2013) huumeiden vaikutuksen alaisia aiheuttajakuljettajia oli 58.

Huumeikuljettajista 32 ajoi yksinomaan huumausaineiden vaikutuksen alaisena (sis. kaksi ns. maistissa (0,20–0,49 ‰) ollutta kuljettajaa). Huumeikuljettajista 23:llä oli puolestaan veressä huumausaineen lisäksi ainakin alkoholia (nämä tapaukset sisältyvät myös raportin alkupuolella esitettyihin alkoholirattijuoppoihin) ja 34:llä oli vähintään ajokykyyn vaikuttavaa lääkettä (Luku 2: Taulukko 2 ja Kuva 9). Kaikkiaan neljä huumeikuljettajaa ajoi ns. maistissa (0,20–0,49 ‰).

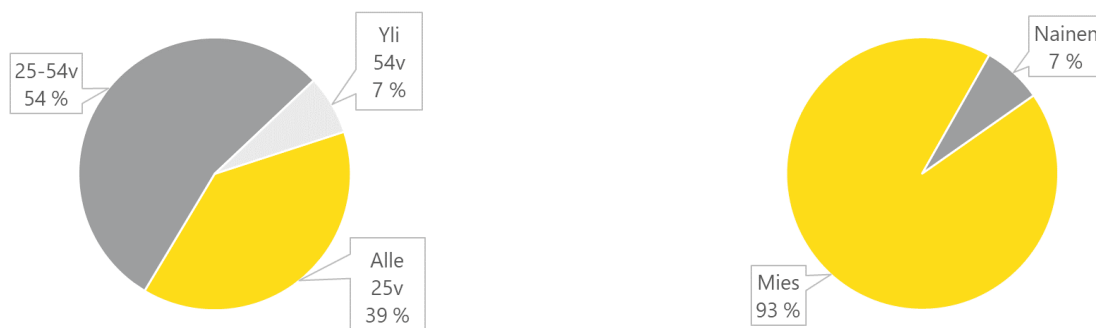
Huumeikuljettajien ja alkoholirattijuoppojen aiheuttamien onnettomuuksien erojen selvittämiseksi on **seuraavaksi tarkasteltu vain niitä kuolemaan johtaneita moottoriajoneuvo-onnettomuuksia, joiden aiheuttajana ollut huumeikuljettaja ei ajanut alkoholin vaikutuksen alaisena.**

Kun alkoholin vaikutuksen alaiset kuljettajat (23 kuljettajaa, joilla oli huumeen lisäksi vähintään 0,5 ‰ alkoholia veressä) poistettiin tarkastelusta, jäi jäljelle 57 huumeikuljettajien aiheuttamaa onnettomuutta. Näistä huumeikuljettajien aiheuttamista 57 moottoriajoneuvo-onnettomuudesta 51 % (n=29) oli yksittäisonnettomuuksia ja 49 % (n=28) yhteenajoa. Onnettomuuksista 72 % (n=41) tapahtui haja-asutusalueella. Onnettomuuksissa kuoli yhteensä 63 henkilöä. Kuolleista 50 oli huumeikuljettajia, 11 näiden matkustajia ja kaksi henkilöä kuoli yhteenajossa vastapuolena olleissa ajoneuvoissa.

1.2.1 Huumeikuljettajat ja heidän turvalaitteiden käyttö

Huumeikuljettajista 39 % (n=22) oli alle 25-vuotiaita, 54 % (n=31) oli 25-54-vuotiaita ja 7 % (n=4) oli vähintään 55-vuotiaita. Miehiä heistä oli 93 % (n=53) (Kuva 7.).

Turvavyötä tai asianmukaisesti kiinnitettyä kypärää käytti huumeikuljettajista 40 % (n=21). Henkilöautoa kuljettaneista huumeikuljettajista joka kolmas (n=47) käytti turvavyötä, kun taas heidän 20 matkustajastaan turvavyötä käytti 65 % (n=13).



Kuva 7. Moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttaneiden huumeikuljettajien ikä- ja sukupuolijakaumat vuosina 2014–2018.

1.2.2 Huumekuljettajien ajoneuvot

Huumekuljettajista 82 % (n=47) ajoi henkilöautolla, 14 % (n=8) moottoripyörällä ja loput 4 % (n=2) muilla ajoneuvoilla. Ajoneuvoista 5 % (n=3) oli anastettuja.

1.2.3 Huumekuljettajien ajo-oikeus ja aikaisemmat rangaistukset

Huumekuljettajista 64 %:lla (n=36) oli onnettomuushetkellä voimassa oleva ajokortti, joskaan osalla heistä (n=2) ajo-oikeus ei riittänyt kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen. Ajokiellossa tai muusta syystä vailla ajo-oikeutta oli huumekuljettajista kaikkiaan 36 % (n=20). Heistä kolmen ajo-oikeus oli rauennut ja kuudella ei ollut koskaan ollut ajokorttia.

Huumekuljettajista 38 %:lla (n=20) oli saanut onnettomuutta edeltävänä viiden vuoden ajanjaksona vähintään yhden rangaistuksen rattijuopumuksesta. *(Muistutus: Tässä tarkastellaan niitä huumekuljettajia, jotka eivät onnettomuushetkellä ajaneet alkoholin vaikutuksen alaisina).*

Vastaavasti kaikki liikenne rikkomukset huomioiden, 78 % huumekuljettajista (n=42) oli saanut vähintään yhden rangaistuksen jostain liikenne rikkomuksesta tai -rikoksesta ja 31 % (n=17) vähintään viisi rangaistusta.

1.2.4 Huumeonnettomuuksien ajankohdat

Huumeiden vaikutuksen alaisena olleiden kuljettajien aiheuttamista onnettomuuksista suurin osa 63 % (n=36) tapahtui huhti–syyskuussa. Viikonpäivittäin tarkasteltuna huumeonnettomuuksia tapahtui tasaisesti pitkin viikkoa, eikä viikonloppu ei näkynyt erityisenä piikkinä onnettomuuksissa. Vuorokaudenajoista eniten onnettomuuksia tapahtui iltapäivisin klo 12–18 välisenä aikana (30 %, n=17) ja puolen yön jälkeen klo 24–06 välisenä aikana (32 %, n=18). Onnettomuuksista 28 (49 %) tapahtui valoisaan aikaan.

1.2.5 Huumekuljettajien ylinopeus

Huumekuljettajista 32 (63 %) ajoi onnettomuushetkellä vähintään 10 km/h ylinopeutta ja 22 (43 %) ylitti tien nopeusrajoituksen vähintään 30 km/h:lla. Kuuden huumekuljettajan ajonopeus ei ole tiedossa.

1.3 Ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden vaikutuksen alaiset kuljettajat

Tässä luvussa tarkastellaan niitä kuolemaan johtaneita moottoriajoneuvo-onnettomuuksia, joissa kuljettajalla oli veressä ajokykyyn mahdollisesti vaikuttaneita lääkkeitä. Lääkkeiden lisäksi kuljettaja on saattanut olla myös muiden päihteiden vaikutuksen alainen, ks. luku 2.

Ajokykyyn vaikuttaneet lääkkeet ovat potentiaalisesti päihdyttäviä aineita varsinkin, jos niiden kanssa on käytetty samaan aikaan alkoholia tai huumaavia aineita.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2014–2018 yhteensä 76 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta, jossa aiheuttajakuljettaja ajoi ajokykyyn vaikuttavan lääkkeen vaikutuksen alaisena.

Yksinomaan ajokykyyn vaikuttaneen lääkkeen alaisena ajoi aiheuttajakuljettajista 30 % (n=23, sisältää myös kaksi ns. maistissa (0,20–0,49 ‰) ollutta joilla ei todettu muita päihkeitä). Heidän aiheuttamistaan onnettomuuksista 22 oli yhteenajoja. Onnettomuuksissa kuoli yhteensä 24 henkilöä. Kuolleista 21 oli yksinomaan ajokykyyn vaikuttaneen lääkkeen alaisena ajaneita kuljettajia, kun taas kolme henkilöä kuoli vastapuolen ajoneuvoissa.

Lääkeonnettomuuksien aiheuttajakuljettajista 26 ajoi lääkkeen lisäksi alkoholin vaikutuksen alaisena, kun taas 34 kuljettajaa oli huumausaineen vaikutuksen alaisia (Luku 2: Taulukko 2). Näiden lisäksi yhteensä neljä kuljettajaa ajoi ns. maistissa (0,20–0,49 ‰). Lääkekuljettajista kaikkiaan yhdeksän ajoi samanaikaisesti lääkkeiden, alkoholin ja huumeiden vaikutuksen alaisena.

2 Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet – päihdeonnettomuuksien yhteenveto

Vuosina 2014–2018 päihdekuljettajien (alkoholin, huumeiden tai ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden vaikutuksen alaiset) aiheuttamia kuolemaan johtaneita moottoriajoneuvo-onnettomuuksia tutkittiin kaikkiaan 280. Määrä vastaa kolmannelle kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista (31 % kaikista 907 aiheuttajakuljettajasta ja 33 % niistä 834 aiheuttajakuljettajasta, joiden päihhteet on tiedossa).

Päihdekuljettajien aiheuttamissa onnettomuuksissa kuoli kaikkiaan 320 henkilöä. Kuolleista 248 oli aiheuttajana olleita päihdekuljettajia, 54 päihdekuljettajien ajoneuvoissa olleita matkustajia ja 18 oli yhteenajoissa vastapuolena olleissa ajoneuvoissa.

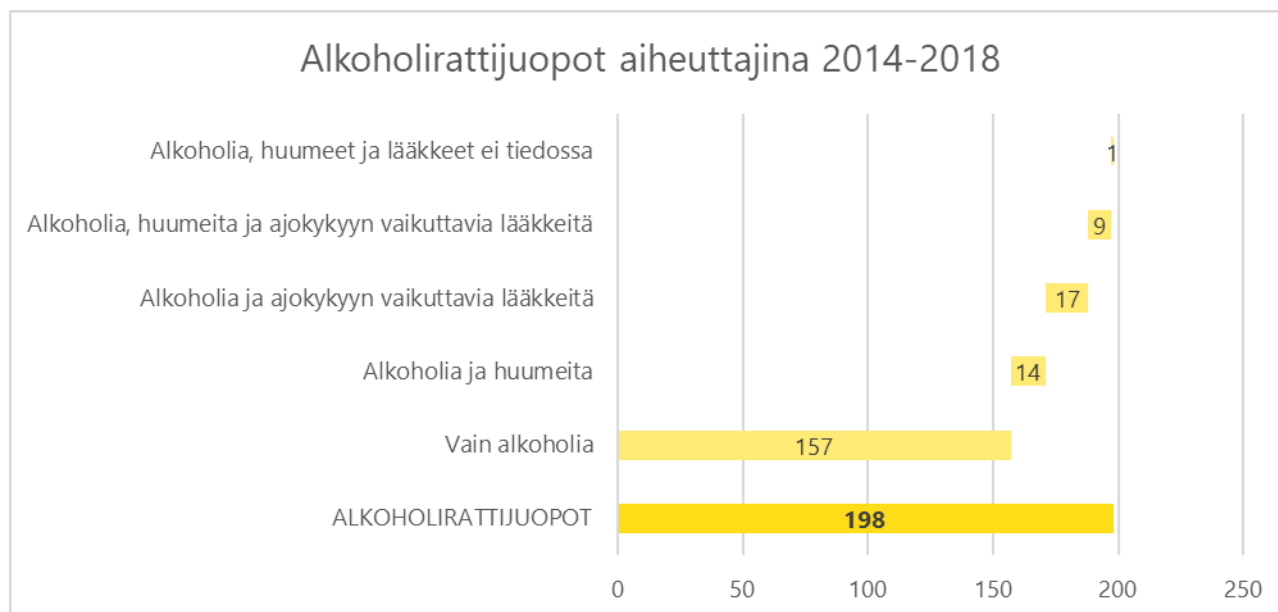
Päihdekuljettajista 198 ajoi ainakin alkoholin vaikutuksen alaisena, 80 ainakin huumausaineen vaikutuksen alaisena ja 76 ainakin ajokykyyn vaikuttavan lääkkeen vaikutuksen alaisena (Taulukko 2). Alkoholistuopista 80 % (n=157) ajoi yksinomaan alkoholin vaikutuksen alaisena (Kuva 8). Vastaavasti, huumeikuljettajista 40 % (n=32) ajoi yksinomaan huumausaineiden vaikutuksen alaisena (Kuva 9). Yhdeksän kuljettajaa ajoi lääkkeiden, alkoholin ja huumeiden vaikutuksen alaisena samanaikaisesti.

Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa aiheuttajana olleiden päihdekuljettajien henkilöautot (220 kpl) olivat keskimäärin 16 vuotta vanhoja². Päihdekuljettajien henkilöautoista noin 2 %:ssa oli onnettomuuden syntyyn vaikuttaneita teknisiä vikoja ja 8 % oli katsastamattomia.

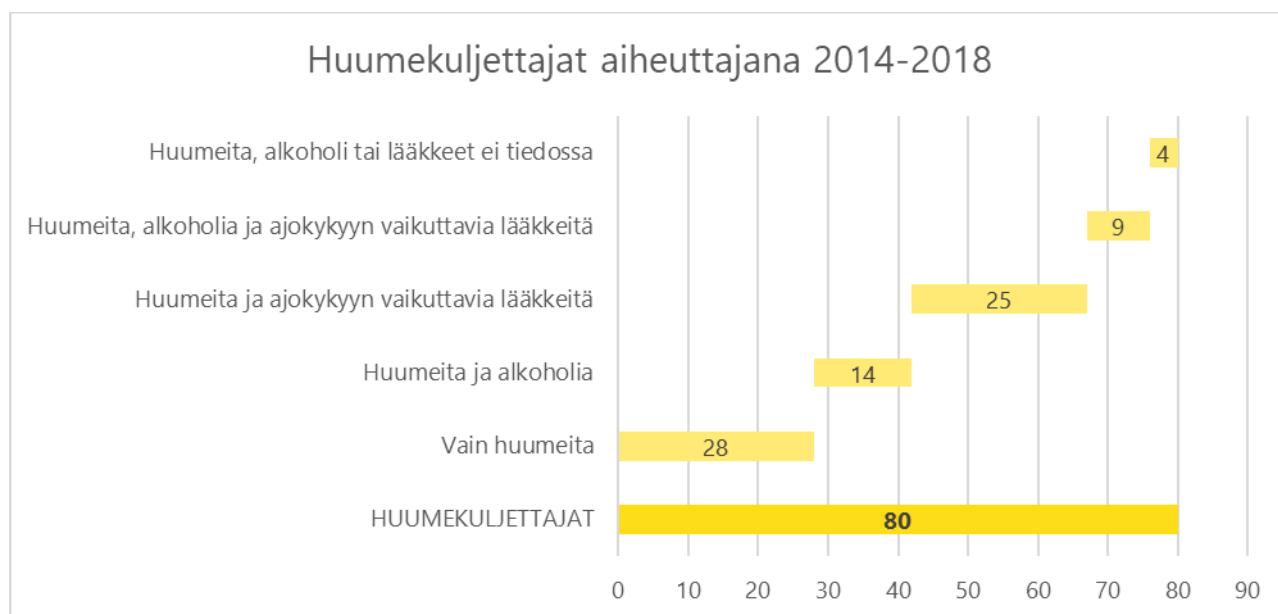
Taulukko 2. Päihdekuljettajien aiheuttamat kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2014–2018.

Kuolemaan johtaneet päihdeonnettomuudet	
1.1 Alkoholionnettomuudet	198
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä yksinomaan alkoholia	157
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä alkoholin lisäksi ainakin huumeita	23
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä alkoholin lisäksi ainakin ajokykyyn vaikuttavia lääkkeitä	26
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä alkoholin lisäksi huumeita ja ajokykyyn vaikuttavia lääkkeitä	9
1.2 Huumeonnettomuudet	80
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä yksinomaan huumeita	28
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä huumeiden lisäksi ainakin alkoholia	25
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä huumeiden lisäksi ainakin ajokykyyn vaikuttavia lääkkeitä	34
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä huumeiden lisäksi alkoholia ja ajokykyyn vaikuttavia lääkkeitä	9
1.3. Lääkeonnettomuudet	76
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä yksinomaan ajokykyyn vaikuttaneita lääkkeitä	23
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden lisäksi ainakin alkoholia	26
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden lisäksi ainakin huumeita	34
Onnettomuudet, joissa kuljettajan veressä ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden lisäksi alkoholia ja huumeita	9

² Vastaavana ajanjaksona kaikkien kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttajakuljettajien henkilöautojen (660 kpl) keskimääräinen ikä oli 14 vuotta. Näistä autoista 2 %:ssa oli onnettomuuden syntyyn vaikuttaneita teknisiä vikoja ja autoista 4 % oli katsastamattomia.



Kuva 8. Yksinomaan alkoholin vaikutuksen alaisena ajaneiden aiheuttajakuljettajien ja päihteiden sekakäyttäjien määrät alkoholirattijuoppojen aiheuttamissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vuosina 2014–2018.



Kuva 9. Yksinomaan huumeiden vaikutuksen alaisena ajaneiden aiheuttajakuljettajien ja päihteiden sekakäyttäjien määrät huumeikuljettajien aiheuttamissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vuosina 2014–2018.

3 Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2014–2018 yhteensä 250 jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Onnettomuuksissa kuoli 115 polkupyöräilijää ja 135 jalankulkijaa. Polkupyöräilyonnettomuuksista 46 oli yksittäisonnettomuuksia. Onnettomuuksissa oli osallisena kaikkiaan 201 moottoriajoneuvon kuljettajaa, joista 111 (55 %) oli onnettomuuksissa aiheuttajana.

3.1 Päihtyneiden moottoriajoneuvonkuljettajien aiheuttamat jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet

Jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa aiheuttajana olleista moottoriajoneuvonkuljettajista viisi (5 %) ajoi päihteiden vaikutuksen alaisena: kahdella kuljettajalla oli veressä alkoholia, kahdella alkoholia ja lääkkeitä ja yhdellä vastaavasti huumeita sekä lääkkeitä. Lisäksi yksi alkoholin vaikutuksen alainen moottoriajoneuvonkuljettaja oli onnettomuudessa vastapuolena. Näiden lisäksi kahden moottoriajoneuvonkuljettajan veren alkoholipitoisuus oli onnettomuushetkellä välillä 0,2–0,49 ‰.

Päihtyneiden moottoriajoneuvonkuljettajien aiheuttamissa onnettomuuksissa kuoli vuosina 2014–2018 yhteensä neljä jalankulkijaa ja yksi polkupyöräilijä. Kaikki jalankulkijat kuolivat alkoholirattijuoppojen (väh. 0,5 ‰) aiheuttamissa onnettomuuksissa, kun taas polkupyöräilijä kuoli huumeikuljettajan aiheuttamassa onnettomuudessa. Kahdessa jalankulkijaonnettomuudessa myös jalankulkija oli alkoholin vaikutuksen alainen.

3.2 Päihtyneiden jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet

Tutkijalautakuntien tutkimissa onnettomuuksissa kuoli yhteensä 250 jalankulkijaa ja polkupyöräilijää. Heistä 43 (17 %) oli alkoholin vaikutuksen alaisena (25 jalankulkijaa ja 18 pyöräilijää). Kaikki alkoholin vaikutuksen alaiset jalankulkijat ja 5 polkupyöräilijää kuoli yhteenajoissa moottoriajoneuvojen kanssa. Alkoholin vaikutuksen alaisen 18 pyöräilijän onnettomuuksista 13 oli yksittäisonnettomuuksia: kaatumisia, törmäämisiä esteeseen tai ajoradalta suistumisia.

Niistä onnettomuuksista, joissa jalankulkija tai polkupyöräilijä oli alkoholin vaikutuksen alaisena, joka toinen (53 %, n=23) tapahtui perjantai-illan klo 18 ja sunnuntai-aamun klo 6 välisenä aikana. Taajamissa onnettomuuksista tapahtui 60 % (n=26). Onnettomuuksista 63 % (n=27) tapahtui touko-syyskuussa.

Alkoholin vaikutuksen alaisista 25 jalankulkijasta 20 % (n=5) oli 18-24-vuotiaita, 32 % (n=8) 25-44-vuotiaita ja 48 % (n=12) oli 45-64-vuotiaita. Alkoholin vaikutuksen alaisista 18 polkupyöräilijästä 33 % (n=6) oli 25-44-vuotiaita, 56 % (n=10) 45-64-vuotiaita ja kaksi yli 64-vuotiaita.

Onnettomuuksissa kuolleista 25 jalankulkijasta 22 oli ainoastaan alkoholin vaikutuksen alaisia, kun taas kolmella oli alkoholin lisäksi veressään myös muita päihteitä. Polkupyöräilijöistä kaikki 18 oli pelkästään alkoholin vaikutuksen alaisia. Niin jalankulkijat kuin pyöräilijät olivat tyypillisesti voimakkaasti päihtyneitä: 38:llä (88 %) veren alkoholipitoisuus oli vähintään 1,2 ‰.

4 Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toteamia riskitekijöitä ja turvallisuuden parannusehdotuksia päihdekuljettajien aiheuttamissa onnettomuuksissa

Liikenneonnettomuuksien tutkintaan kuuluu tutkintamenetelmän mukaisena osana onnettomuuden syntyyn ja seurauksien vakavuuteen vaikuttaneiden riskitekijöiden toteaminen. Onnettomuuksien taustalla vaikuttavat riskitekijät ovat jo ennen onnettomuustapahtumaa vallinneita, muuttuvia tai pysyviä tekijöitä, jotka voivat olla kuljettajaan, ajoneuvoon, ympäristöön tai liikenteen ohjausjärjestelmään liittyviä tekijöitä.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat esittävät myös turvallisuuden parannusehdotuksia. Turvallisuuden parannusehdotusten lähtökohtana ovat kaikki välittömät ja taustalla vaikuttaneet riskitekijät, joille kullekin pyritään löytämään estomahdollisuus.

4.1 Riskitekijät

Tyypillisimpiä liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toteamia riskitekijöitä päihdekuljettajien aiheuttamissa onnettomuuksissa olivat huumeiden, lääkkeiden ja alkoholin vaikutuksen lisäksi ylinopeus, turvavyön käyttämättömyys ja yleinen piittaamattomuus liikennesäännöistä.

Muita yleisiä inhimilliseen toimintaan liittyviä riskitekijöitä olivat mm. kuljettajan mielentilaan ja lääkitykseen liittyvät riskit, väsymys, ajokortittomuus, vähäinen ajokokemus sekä juopunut matkaseura.

Päihdekuljettajien ajoneuvoihin liittyviä yleisiä riskitekijöitä olivat erilaiset puutteet renkaissa. Liikenneympäristöön liittyvistä riskeistä tyypillisimpiä ovat keski- tai reunakaiteiden puute sekä kiinteät törmäyset (puut, pylvyt jne.).

4.2 Parannusehdotukset

Turvallisuuden parannusehdotuksissaan tutkijalautakunnat korostivat alkoholikon merkitystä rattijuopumuksen ennaltaehkäisyssä. Ehdotukset liittyivät usein myös liikennevalvontaan ja niissä painotettiin ylinopeus- ja liikennepäihitymisyvalvonnan yleistä tehostamista sekä alueellisen kohdentamisen kehittämistä.

Tutkijalautakunnat pitivät tärkeänä myös valistamista ja tiedottamista alkoholin, huumeiden sekä lääkkeiden vaikutuksesta ajokykyyn. Lautakuntien mielestä alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen on ajoterveysongelma ja he ehdottivat siihen ratkaisuna hoitoon ohjausta sekä liikennelääkärijärjestelmän käyttöönottoa Suomessa. Toisaalta, lautakunnat kannattivat myös rangaistusten koventamista.

Ajoneuvoihin liittyvissä turvallisuusehdotuksissa tutkijalautakunnat pitivät etusijalla ajoneuvokannan uusiutumista edistäviä toimenpiteitä. Muita yleisimpiä ehdotuksia olivat kuljettajan ajosuorituksen tukemiseen liittyvät parannusehdotukset (esim. ajonvakautus) sekä ajo-oikeuden ja turvavyön käyttöä varmistaviin tekniikoihin liittyvät ehdotukset.

Liikenneympäristöön liittyvät turvallisuusehdotukset painoutuivat ajokaistalta pois ajautumisen estämiseen erilaisin kaidejärjestelyin (esim. keskikaide) sekä kiinteiden törmäyseteiden poistamiseen liikenneympäristöstä.

5 Yhteenveto

Vuosina 2014–2018 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat yhteensä 921 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta, mikä on 14 % vähemmän kuin edellisenä viisivuotiskautena 2009–2013. Rattijuopumusonnettomuuksien määrä väheni vastaavina vuosina 23 %. Huumeonnettomuuksien määrä sen sijaan kasvoi: vuosina 2009–2013 onnettomuuden aiheuttaneiden huumekuljettajien määrä oli 58, kun vuosina 2014–2018 vastaava määrä oli 80. Näistä 80 kuljettajasta 48 oli sekakäyttäjiä eli he olivat huumeiden lisäksi myös muiden päihteiden vaikutuksen alaisia. Huume- ja sekakäyttäjien onnettomuuserän kasvu kuvastanee huumeiden käytön lisääntymistä Suomessa. Myös poliisin tietoon tulleiden huumekuljettajien määrä on kasvanut.

Käytettyjen päihteiden kannalta erityyppisten päihdekuljettajien onnettomuusprofiilit erosivat jonkin verran toisistaan: Huumekuljettajien aiheuttamat onnettomuudet tapahtuivat tasaisesti pitkin viikkoa ja eri vuorokaudenaikoina (eniten kuitenkin iltapäivällä), kun taas alkoholirattijuoppojen onnettomuudet tapahtuivat useimmiten viikonloppuna ja yöaikaan. Huumekuljettajien onnettomuudet olivat useammin yhteenajoja muiden ajoneuvojen kanssa, kun taas alkoholirattijuoppojen onnettomuudet olivat tyypillisimmin yksittäisonnettomuuksia. Onnettomuuksien tapahtuma-ajat voivat osaltaan selittää onnettomuustyyppien erilaisuutta: iltapäivällä tiestöllä on enemmän muita liikkuja kuin yöllä, joten myös riski yhteenajoon on korkeampi.

Alkoholirattijuopuille ja huumekuljettajille oli yhteistä se, että valtaosa heistä oli miehiä ja suurin ikäryhmäluokka oli 25–54-vuotiaat. Rattijuoppojen onnettomuuksissa yli 55-vuotiaiden osuus on kuitenkin noussut 14:sta 19 %:iin, kun määrää verrataan aikaisempaan tarkasteluajanjaksoon 2009–2013. Valtaosa onnettomuudessa kuolleista oli päihdekuljettajan ajoneuvossa. Turvalaitteiden käyttämättömyys on useasti vaikuttanut päihdeonnettomuuksien vakavuuteen: 69 % henkilöautoa kuljettaneista rattijuopoista ja 67 % huumekuljettajista ei käyttänyt turvavyötä.

Ajokykyyn vaikuttavien lääkeaineiden alaisena ajaneet moottoriajoneuvon kuljettajat aiheuttivat hieman vähemmän onnettomuuksia kuin edellisenä viisivuotisjaksona 2009–2013. Erilaisten lääkeaineiden vaikutusta ajokykyyn on vaikea arvioida, ja aiheesta tulisikin tehdä erillinen tutkimus.

Tutkijalautakuntien mielestä alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen on ajoterveysongelma ja he ehdottivat siihen ratkaisuna hoitoon ohjausta sekä liikennelääkärijärjestelmän käyttöönottoa Suomessa. Tutkijalautakunnat pitivät myös alkolukon asentamista ajoneuvoihin edelleen tärkeänä estomahdollisuutena rattijuoppojen aiheuttamille onnettomuuksille.

Päihteet ovat liittyneet myös useisiin jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan liittyviin onnettomuuksiin. Tutkijalautakuntien tutkimissa onnettomuuksissa kuoli vuosina 2014–2018 yhteensä 250 jalankulkijaa ja polkupyöräilijää. Heistä 43 (17 %) oli alkoholin vaikutuksen alaisena (24 oli jalankulkijaa ja 18 polkupyöräilijää). Pyöräilijöiden onnettomuuksista 13 oli erityyppisiä yksittäisonnettomuuksia: kaatumisia, törmäämisiä esteeseen tai ajoradalta suistumisia.

Jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 111 aiheuttajana olleesta moottoriajoneuvonkuljettajasta viisi (5 %) ajoi päihteiden vaikutuksen alaisena. Päihtyneiden moottoriajoneuvonkuljettajien aiheuttamissa onnettomuuksissa kuoli viisi jalankulkijaa ja polkupyöräilijää. Heistä neljä kuoli alkoholirattijuoppojen (väh. 0,5 %) aiheuttamissa onnettomuuksissa.



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:

Osallinen: tieliikenteen onnettomuudessa mukana ollut tienkäyttäjä (moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja [tai moottorikäyttöinen ajoneuvo], polkupyöräilijä tai jalankulkija)

Rattijuoppo: kuljettaja, jonka veressä on ollut alkoholia vähintään 0,50 ‰

Vastapuoli: osallinen, jonka kanssa alkoholin vaikutuksen alainen kuljettaja on törmännyt

Keuyen liikenteen onnettomuus: yhteentörmäys tieliikenteessä, minkä seurauksena jalankulkija tai pyöräilijä on kuollut, tai kuolemaan johtanut polkupyöräilijän yksittäisonnettomuus

Moottoriajoneuvo-onnettomuus: kuolemaan johtanut yhteenajo- tai yksittäisonnettomuus, jossa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa mukana ollut henkilö on menehtynyt

Lisätietoja:

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

Liikenneonnettomuuksien
tutkinnan johtaja **Kalle Parkkari**
kalle.parkkari@oti.fi
puh. 040-450 4627

Liikenneturvallisuuspäällikkö
Esa Rätty
esa.ratty@oti.fi
puh. 040-922 1365

Raporttiin voi viitata seuraavasti:
Rätty, E., 2020. OTI -Päihderaportti 2020. Onnettomuustietoinstituutti OTI, ISBN 978-952-5834-95-6. Helsinki.

