

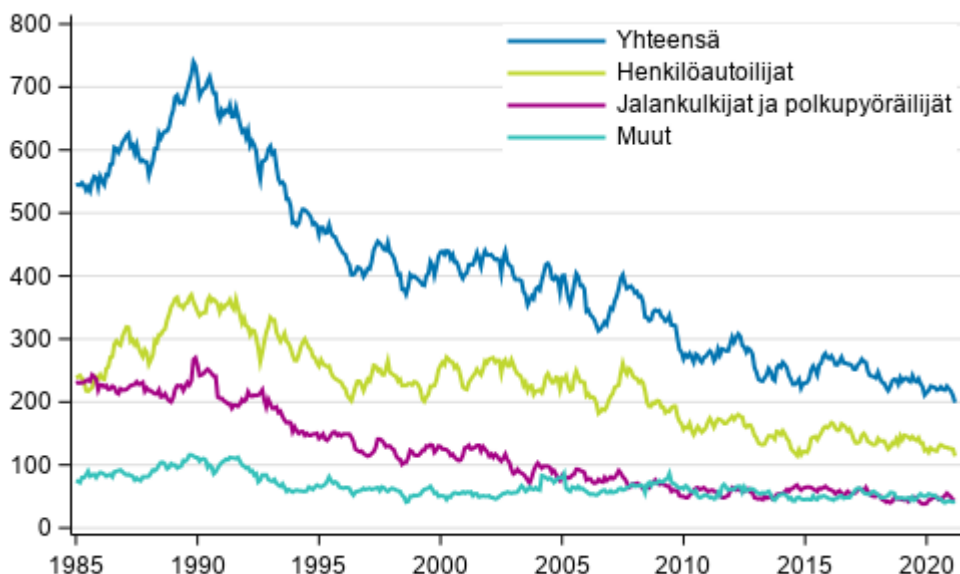
Tieliikenneonnettomuustilasto

2021, maaliskuu

Tieliikenteessä kuoli 10 ihmistä maaliskuussa

Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan tieliikenteessä sattui maaliskuussa 138 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Niissä kuoli 10 ja loukkaantui 175 ihmistä. Kuolleita oli 10 vähemmän ja loukkaantuneita 95 vähemmän kuin vuoden 2020 maaliskuussa. Tietoja on verrattu edellisvuoden vastaaviin ennakkotietoihin.

Tieliikenteessä kuolleet 1/1985 - 3/2021. 12 viime kuukauden aikana kuolleet kuukausittain



Kuolleista 6 oli liikkeellä henkilöautolla ja 1 pakettiautolla. Jalankulkijoita kuoli 2. Lisäksi kuoli yksi muu tienkäyttäjä. Surmansa saaneista oli miehiä 8 ja naisia 2.

Tammi-maaliskuussa tapahtui kaikkiaan 486 henkilövahinkoon johtanutta tieliikenneonnettomuutta. Onnettomuuksissa kuoli 34 ja loukkaantui 595 ihmistä. Kuolleita oli 20 vähemmän ja loukkaantuneita 358 vähemmän kuin vuoden 2020 vastaavana aikana. Surmansa saaneista oli liikkeellä henkilöautolla 23,

5 pakettiautolla ja 1 kuorma-autolla. Jalankulkijoita kuoli 3 ja polkupyöräilijöitä 1. Lisäksi kuoli yksi muu tienkäyttäjä.

Sisällys

Taulukot

Liitetaulukot

Liitetaulukko 1. Henkilövahinkoon johtaneet alkoholionnettomuudet, tammi - maaliskuu	4
Liitetaulukko 2. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet.....	5
Liitetaulukko 3. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet, tammi - maaliskuu.....	5

Kuviot

Liitekuviot

Liitekuvio 1. Tieliikenteessä kuolleet onnettomuustyyppin mukaan, tammi - maaliskuussa.....	6
Liitekuvio 2. Tieliikenteessä kuolleet tienkäyttäjärühmän mukaan, tammi - maaliskuussa.....	6
Laatuseloste: Tieliikenneonnettomuustilasto.....	7

Liitetaulukot

Liitetaulukko 1. Henkilövahinkoon johtaneet alkoholionnettomuudet, tammi - maaliskuu

Maakunta	2021	2020	keskiarvo 2017-2019
Uusimaa	8	13	15
Varsinais-Suomi	1	10	5
Satakunta	2	4	5
Kanta-Häme	1	2	2
Pirkanmaa	2	3	4
Päijät-Häme	3	6	2
Kymenlaakso	1	5	4
Etelä-Karjala	2	1	2
Etelä-Savo	1	2	2
Pohjois-Savo	5	2	1
Pohjois-Karjala	0	2	2
Keski-Suomi	2	5	4
Etelä-Pohjanmaa	1	3	3
Pohjanmaa	2	1	1
Keski-Pohjanmaa	1	1	1
Pohjois-Pohjanmaa	3	7	3
Kainuu	0	1	0
Lappi	0	2	2
Ahvenanmaa	0	0	0
Yhteensä	35	70	58

Liitetaulukko 2. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet

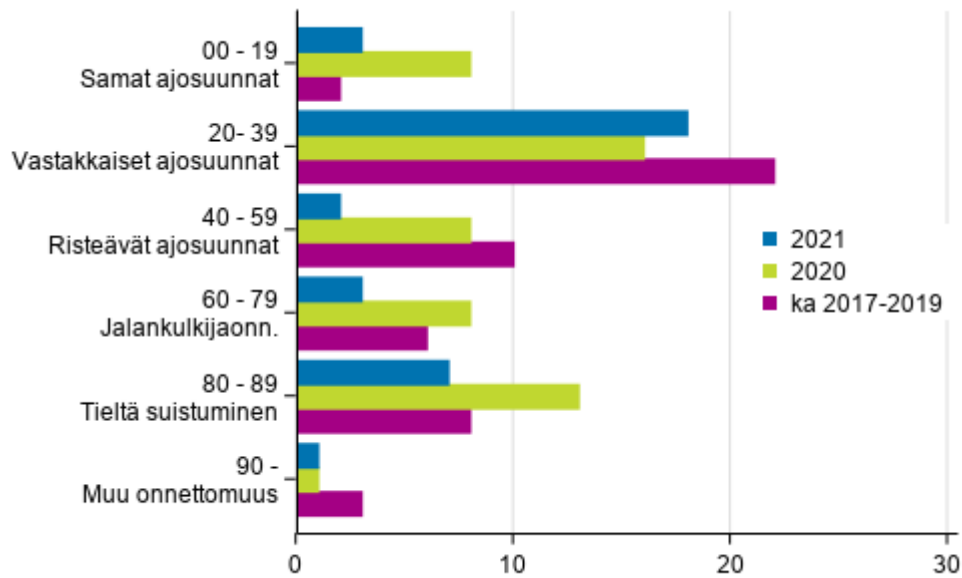
Alue	kuolleet 3/2021	kuolleet 3/2020	loukkaantuneet 3/2021	loukkaantuneet 3/2020	kuolleet 1- 3/2021	kuolleet 1 - 3/2020	loukkaantuneet 1 - 3/2021	loukkaantuneet 1 - 3/2020
Uusimaa	1	0	46	58	4	8	161	222
Helsinki	0	0	14	27	0	0	48	80
Espoo	0	0	15	2	0	0	27	15
Vantaa	0	0	6	6	0	2	38	39
Varsinais-Suomi	0	0	16	29	1	2	36	117
Turku	0	0	8	8	0	0	16	46
Satakunta	1	0	8	24	4	4	32	75
Kanta-Häme	0	1	15	17	0	1	34	33
Pirkanmaa	1	1	16	22	2	4	44	74
Tampere	1	0	5	4	1	0	16	21
Päijät-Häme	0	3	3	13	0	4	31	47
Lahti	0	1	1	6	0	2	13	22
Kymenlaakso	0	0	11	6	0	0	27	36
Etelä-Karjala	0	0	3	4	0	2	11	14
Etelä-Savo	0	1	3	6	0	3	15	23
Pohjois-Savo	0	1	11	15	1	2	26	43
Kuopio	0	1	3	10	1	1	12	25
Pohjois-Karjala	0	1	2	6	1	2	19	13
Keski-Suomi	2	1	6	13	4	1	28	44
Jyväskylä	1	0	3	3	1	0	11	12
Etelä-Pohjanmaa	2	1	9	11	5	3	28	48
Pohjanmaa	0	1	0	9	0	4	14	29
Keski-Pohjanmaa	0	2	3	6	1	2	8	19
Pohjois-Pohjanmaa	3	4	6	11	8	4	37	57
Oulu	0	2	4	3	0	2	12	17
Kainuu	0	0	4	7	1	1	10	14
Lappi	0	3	10	9	2	7	22	34
Ahvenanmaa	0	0	3	4	0	0	12	11
Koko maa	10	20	175	270	34	54	595	953

Liitetaulukko 3. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet, tammi - maaliskuu

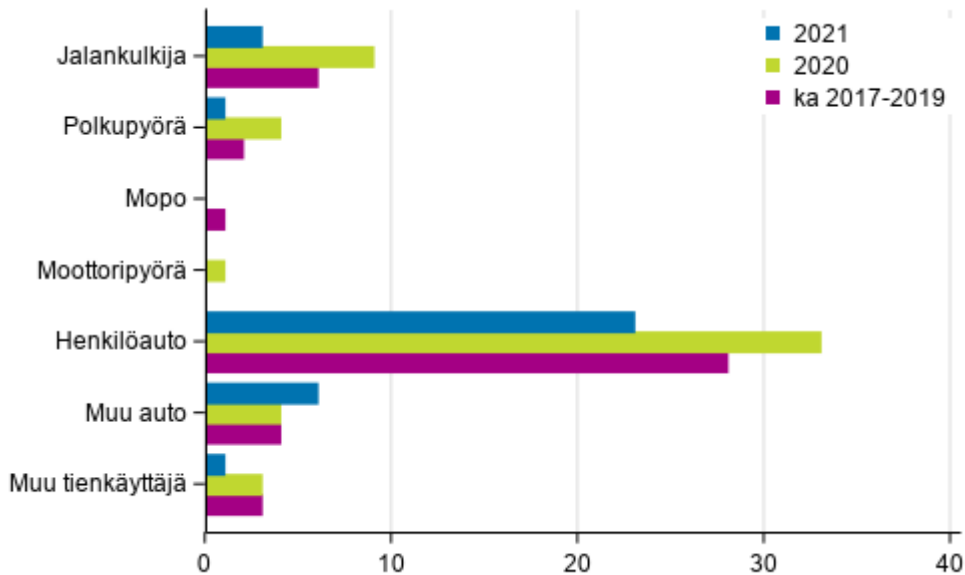
Ikä	Miehet 2021	Miehet 2020	Miehet keskiarvo 2017-2019	Naiset 2021	Naiset 2020	Naiset keskiarvo 2017-2019
0-5	0	0	1	0	0	1
6-9	0	0	0	0	0	0
10-17	0	2	2	0	0	0
18-20	4	1	2	0	1	0
21-24	0	1	2	1	0	1
25-34	4	8	3	1	1	2
35-64	12	13	11	3	4	5
65-74	3	8	4	4	4	2
75-	2	9	5	0	2	3
Yhteensä	25	42	28	9	12	14

Liitekuviot

Liitekuvio 1. Tieliikenteessä kuolleet onnettomuustyyppin mukaan, tammi - maaliskuussa



Liitekuvio 2. Tieliikenteessä kuolleet tienkäyttäjärühmän mukaan, tammi - maaliskuussa



Laatuseloste: Tieliikenneonnettomuustilasto

1. Tilastotietojen relevanssi

Tieliikenneonnettomuudeksi katsotaan henkilö- tai omaisuusvahinkoon johtanut tapahtuma, joka on sattunut tieliikennelain mukaan yleiselle liikenteelle tarkoitettulla tai yleisesti liikenteeseen käytetyllä alueella ja jossa on osallisena ainakin yksi liikkuva kulkuneuvo. Tieliikennelaisissa määriteltyjen ajoneuvojen lisäksi osallisiksi kulkuneuvoiksi luetaan myös raitiovaunu sekä juna tasoristeysonnettomuuksissa. Jalankulkijan kaatuminen ei ole liikenneonnettomuus, polkupyörällä (=ajoneuvo) kaatuminen on.

Tieliikenneonnettomuustilasto palvelee liikenneturvallisuustilanteen seurantaan kansallisesti ja kansainvälisesti. Tilaston tietoja käytetään muun muassa liikenneturvallisuustoimenpiteiden ja liikennesuunnittelun perusteena. Valtakunnallisella tasolla käyttäjiä ovat ministeriöt, keskusvirastot ja liikennealan järjestöt, paikallisella tasolla lähinnä kunnat. Kansainvälisesti tiedot toimitetaan muun muassa YK:n Euroopan talouskomissiolle (ECE), OECD:n tieliikenne- ja liikenneonnettomuustietokantaan (IRTAD) sekä Euroopan unionin tieliikenneonnettomuustietokantaan CARE:en, joka perustuu ministerineuvoston päätökseen (93/704/EC).

2. Tilastotutkimuksen menetelmäkuvaus

Tieliikenneonnettomuustilasto on kokonaistutkimus. Tilastokeskus saa poliisiasiain tietojärjestelmään (PATJA) tallennetut tieliikenneonnettomuustiedot poliisilta. Tiedot siirretään poliisilaitoksilta keskitettyyn rekisteriin, josta uudet tiedot muokataan ja siirretään Tilastokeskukseen 3 kertaa kuukaudessa. Jokaisen kuukauden aineistoa päivitetään vielä 3 kuukautta sen päättymisen jälkeen.

Tilastokeskus täydentää vuosiaineistoa kuolemansyytilaston tiedoilla kuolleista. Aineistoa täydennetään lisäksi Väyläviraston Digiroad-tietojärjestelmän tiedoilla tapahtumapaikasta, pelastustoimen resurssi- ja onnettomuustilasto PRONTO:n tiedoilla, oikeustilaston pakkokeinoaineistolla sekä liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tiedoilla kuolemaan johtaneista rattijuopumusonnettomuuksista. Lisäksi tieliikenneonnettomuusaineistoa täydennetään vuosittain Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n ajokortti- ja moottoriajoneuvotiedoilla. Terveystietojen ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) erikoissairaanhoidon ja perusterveydenhuollon avohoidon hoitoilmoitusrekistereiden ja The Association for the Advancement of Automotive Medicine EU-maille lisensoiman muunnostaulukon avulla saadaan tieto loukkaantumisen vakavuudesta.

3. Tietojen oikeellisuus ja tarkkuus

Julkaistuja tietoja voidaan pitää varsin luotettavina. Tilasto kattaa kuolemaan johtaneet onnettomuudet sataprosenttisesti. Peittävyys kontrolloidaan kuolinsyytödistysten avulla.

Peittävyys on tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden osalta noin 30 prosenttia. Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneissa polkupyöräilijöissä. Puutteellisuudet johtuvat siitä, etteivät onnettomuudet tule poliisin tietoon. Puuttavista loukkaantumisista johtaneista onnettomuuksista valtaosassa on vain lieviä loukkaantumisia, sillä tieliikennelaki velvoittaa ilmoittamaan onnettomuudesta poliisille vain, jos joku on loukkaantunut vakavasti.

4. Julkaistujen tietojen ajantasaisuus ja oikea-aikaisuus

Tieliikenneonnettomuustiedot julkaistaan ennakkollisina kuukausittain noin 3 viikkoa kuukauden päättymisen jälkeen. Vuosijulkaisu ilmestyy kerran vuodessa seuraavan vuoden tammikuussa. Tilaston tietoja on nähtävissä myös Tilastokeskuksen StatFin-tietokannassa.

5. Tietojen saatavuus ja läpinäkyvyys/selkeys

Tarkistetun aineiston pohjalta Tilastokeskus laatii kuukausi- ja vuositiedotteet, jotka ovat luettavissa Tilastokeskuksen Internet-sivuilla. Kuukausi- ja vuositiedot julkaistaan lisäksi Tilastokeskuksen ylläpitämässä tietokantapohjaisessa tilastopalvelussa.

Tieliikenneonnettomuusaineistoja voidaan luovuttaa tutkimuskäyttöön tai tilastollisia erityisselvityksiä varten ilman tunnistetietoja käyttö lupamenettelyn kautta. Tilastokeskus tekee myös tilauksesta asiakkaan tarpeiden mukaisia maksullisia selvityksiä.

6. Tilastojen vertailukelpoisuus

Vuosina 1931 - 1940 tilasto sisälsi vain onnettomuudet, joissa osallisena oli moottorikäyttöinen ajoneuvo. Huomattava muutos tilastoinnissa tapahtui 1978, jolloin loukkaantumiseksi ei katsottu enää mustelmia, naarmuja ym., joista ei aiheudu hoitoa. Määrittelymuutos vähensi loukkaantuneitten määrää lähes 30 prosenttia.

Kuolemansyytilastossa tieliikenteessä kuolleiden määrä on hieman tässä esitettyjä lukuja suurempi eri määrittelyjen takia: kuolemansyytilastossa mukana ovat muun muassa 30 vuorokauden jälkeen kuolleet.

Poliisi siirtyi käyttämään uutta tietojärjestelmää vuonna 1995. Siihen siirtyminen on aiheuttanut ongelmia onnettomuus- ja loukkaantumislukujen vertailussa. Tiedonkeruussa tapahtunut muutos ei vaikuta vertailukelpoisuuteen kuolemantapausten osalta, jotka tarkistetaan edelleen myös kuolemansyytilastosta.

Vuonna 2003 Tilastokeskuksessa otettiin käyttöön tieliikenneonnettomuustietojen käsittelyyn uusi tietojärjestelmä. Nykyaikaisempi tietojärjestelmä on mahdollistanut onnettomuustietojen perusteellisemmän käsittelyn ja muiden aineistojen helpomman hyväksikäytön. Tarkempien tilastoperusteiden käyttöönotto on nostanut loukkaantuneiden lukumääriä noin 8 prosenttia. Kuolleiden lukumääriin uudistus ei ole vaikuttanut.

Joissain maissa käytetään tieliikennekuoleman määrittelyssä 30 vuorokauden rajasta poikkeavaa aikarajaa. Kaikissa maissa peittävyys kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta ei ole sataprosenttinen.

Vuoden 2007 alusta lähtien tieliikenneonnettomuustietoja on täydennetty kuukausittain liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien poliisijäsenten täyttämistä ennakkotietolomakkeista saaduilla tiedoilla. Tämä osaltaan parantaa ennakkotietoja erityisesti alkoholitapausten kirjaamisessa.

Onnettomuudet, jossa ajoneuvo on suistumisen seurauksena törmännyt vastaan tulevaan ajoneuvoon, on luokiteltu kohtaamisonnettomuuksiin suistumisonnettomuuksien sijaan vuodesta 2014 alkaen. Onnettomuustyyppitiedot eivät ole täysin vertailukelpoiset edellisiin vuosiin.

Vuonna 2015 saatiin käyttöön Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) erikoissairaanhoidon ja perusterveydenhuollon avohoidon hoitoilmoitusrekisterit ja The Association for the Advancement of Automotive Medicinen EU-maille lisensoima muunnostaulukko, jonka avulla on mahdollista muuntaa terveydenhuollossa asetetut diagnoosit liikenneonnettomuuksien vakavuusluokituksessa käytetyiksi AIS-arvoiksi (Abbreviated Injury Scale). Yhdistämällä hoitoilmoitusrekisteri sekä onnettomuusaineisto tuotetaan tieto vakavasti loukkaantuneiden määrästä vuositasolla.

7. Selkeys ja eheys/yhtenäisyys

Tilastokeskuksen laatiman tieliikenneonnettomuustilaston lisäksi Suomessa ilmestyy toinen eri perusteista lähtevä tilasto. Onnettomuustietoinstituutti OTI kokoaa oman tilastonsa onnettomuuksista, joista on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta. Aineisto perustuu lähinnä vakuutusenttäjien antamiin tietoihin. Omaisuusvahinkojen osalta on perusteltua käyttää OTI:n tilastoa, sillä se sisältää suuren osan niistä lievistä peltikolareista, jotka osalliset ilmoittavat vakuutusyhtiölle, mutta eivät poliisille.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet Suomessa. Tutkijalautakuntatyön tulokset kootaan vuosittain ilmestyviin raportteihin. Lisäksi tutkijalautakunta-aineistoista tehdään erillistutkimuksia.

Liikenneonnettomuustapauksia tilastoivat myös sairaalat ja terveyskeskukset, mutta kerättävät tiedot on tarkoitettu lähinnä terveydenhuoltoa varten, eikä niitä voi kunnolla käyttää liikenneturvallisuustyössä. Terveydenhuollon tietoja voidaan käyttää täydentävänä aineistona, koska niistä on saatavissa tietoa, joka jää muiden tilastojen ulkopuolelle, esimerkkinä tästä kevyessä liikenteessä loukkaantuneet henkilöt.

Lisätietoja

Mervi Härkönen 029 551 3254
Vastaava osastopäällikkö:
Hannele Orjala

liikenne.matkailu@tilastokeskus.fi
www.stat.fi

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilasto, Tilastokeskus

Asiakaspalaute: www.tilastokeskus.fi/palaute