

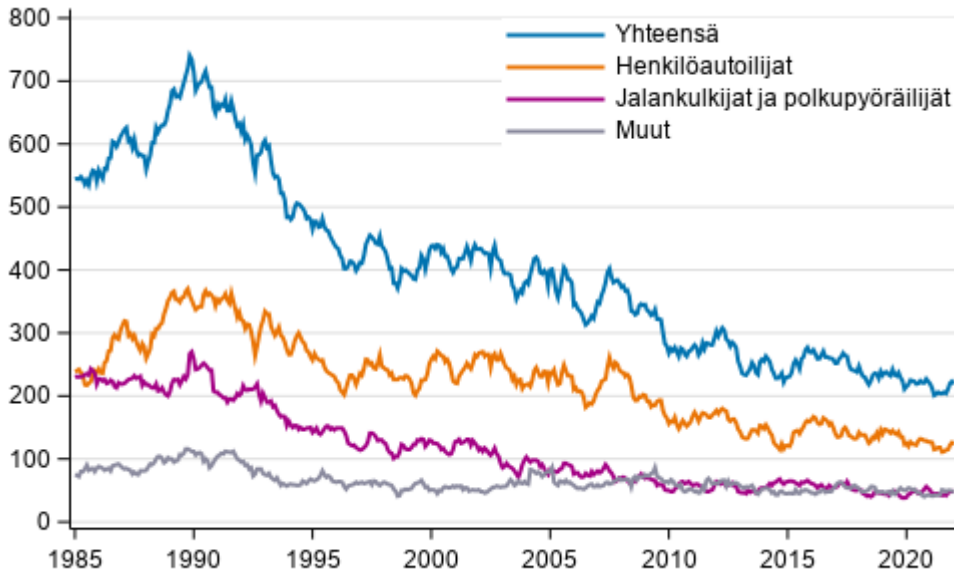
Tieliikenneonnettomuustilasto

2022, tammikuu

Tieliikenteessä kuoli 10 ihmistä tammikuussa

Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan tieliikenteessä sattui 200 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta tammikuussa 2022. Niissä kuoli 10 ja loukkaantui 245 ihmistä. Kuolleita oli 4 vähemmän ja loukkaantuneita 11 vähemmän kuin vuoden 2021 tammikuussa. Tietoja on verrattu edellisvuoden vastaaviin ennakkotietoihin.

Tieliikenteessä 12 viime kuukauden aikana kuolleet, 1/1985 - 1/2022 ennakkotiedot kuukausittain



Kuolleista 8 oli liikkeellä henkilöautolla. Jalankulkijoita kuoli 2. Surmansa saaneista oli miehiä 8 ja naisia 2.

Sisällys

Taulukot

Liitetaulukot

Liitetaulukko 1. Henkilövahinkoon johtaneet alkoholionnettomuudet alueittain tammikuussa 2022 ja vertailuajankohdan vastaava ennakkotieto.....	3
Liitetaulukko 2. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet alueittain tammikuussa 2022 ja vertailuajankohdan vastaava ennakkotieto.....	4
Liitetaulukko 3. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet sukupuolen ja iän mukaan tammikuussa 2022 ja vertailuajankohdan vastaava ennakkotieto.....	4

Kuviot

Liitekuviot

Liitekuvio 1. Tieliikenteessä kuolleet onnettomuustyyppin mukaan tammikuussa 2022 ja vertailuajankohdan vastaava ennakkotieto.....	5
Liitekuvio 2. Tieliikenteessä kuolleet tienkäyttäjärühmän mukaan tammikuussa 2022 ja vertailuajankohdan vastaava ennakkotieto.....	5
Laatuseloste: Tieliikenneonnettomuustilasto.....	6

Liitetaulukot

Liitetaulukko 1. Henkilövahinkoon johtaneet alkoholionnettomuudet alueittain tammikuussa 2022 ja vertailuajankohdan vastaava ennakkotieto

Maakunta	2022	2021	keskiarvo 2018-2020
Uusimaa	1	4	5
Varsinais-Suomi	0	0	2
Satakunta	1	0	2
Kanta-Häme	0	0	1
Pirkanmaa	2	1	1
Päijät-Häme	1	2	2
Kymenlaakso	1	0	1
Etelä-Karjala	0	1	1
Etelä-Savo	0	1	1
Pohjois-Savo	0	3	0
Pohjois-Karjala	0	0	0
Keski-Suomi	1	1	2
Etelä-Pohjanmaa	1	0	1
Pohjanmaa	0	1	0
Keski-Pohjanmaa	0	1	0
Pohjois-Pohjanmaa	2	0	1
Kainuu	0	0	0
Lappi	1	0	0
Ahvenanmaa	1	0	0
Yhteensä	12	15	20

Liitetaulukko 2. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet alueittain tammikuussa 2022 ja vertailuajankohdan vastaava ennakkotieto

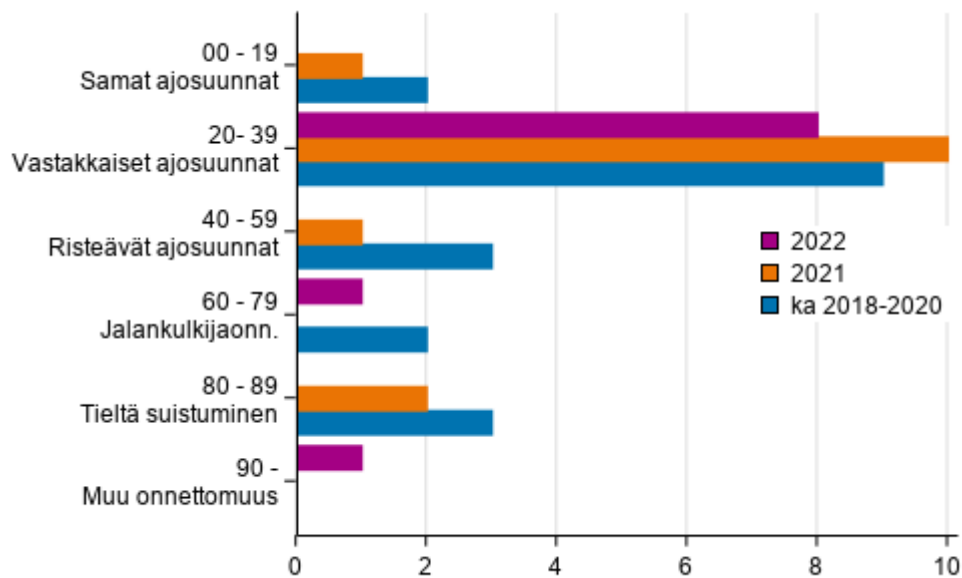
Alue	kuolleet 1/2022	kuolleet 1/2021	loukkaantuneet 1/2022	loukkaantuneet 1/2021
Uusimaa	2	2	68	68
Helsinki	0	0	18	20
Espoo	0	0	13	9
Vantaa	0	0	15	19
Varsinais-Suomi	1	1	25	15
Turku	0	0	4	6
Satakunta	0	2	17	13
Kanta-Häme	0	0	9	11
Pirkanmaa	0	1	10	19
Tampere	0	0	3	7
Päijät-Häme	0	0	12	13
Lahti	0	0	2	5
Kymenlaakso	0	0	15	11
Etelä-Karjala	0	0	2	2
Etelä-Savo	0	0	10	7
Pohjois-Savo	0	0	9	9
Kuopio	0	0	6	4
Pohjois-Karjala	1	0	15	9
Keski-Suomi	4	1	10	12
Jyväskylä	0	0	1	7
Etelä-Pohjanmaa	1	1	4	11
Pohjanmaa	0	0	7	11
Keski-Pohjanmaa	0	0	2	4
Pohjois-Pohjanmaa	1	3	15	22
Oulu	0	0	3	5
Kainuu	0	1	2	4
Lappi	0	2	11	9
Ahvenanmaa	0	0	2	6
Koko maa	10	14	245	256

Liitetaulukko 3. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet sukupuolen ja iän mukaan tammikuussa 2022 ja vertailuajankohdan vastaava ennakkotieto

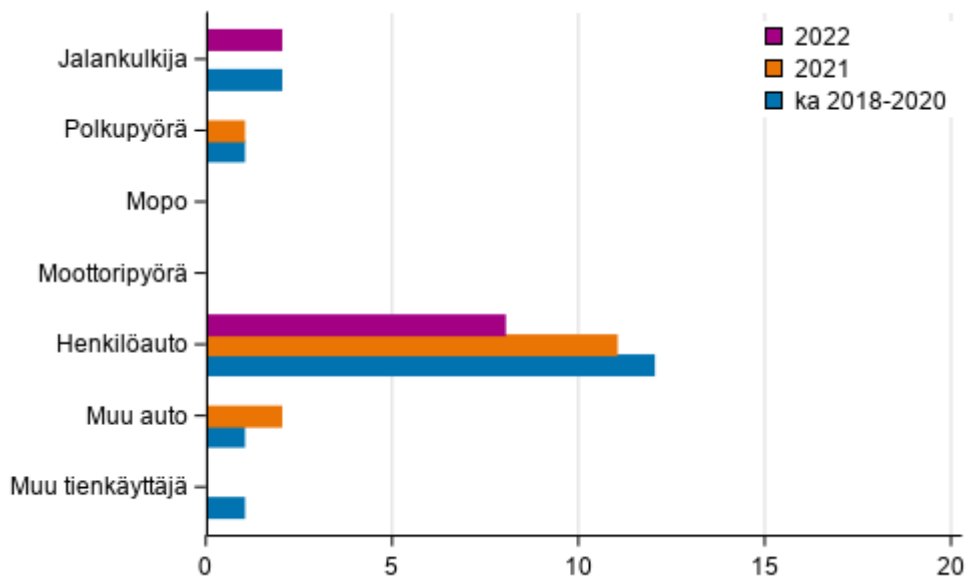
Ikä	Miehet 2022	Miehet 2021	Miehet keskiarvo 2018-2020	Naiset 2022	Naiset 2021	Naiset keskiarvo 2018-2020
0-5	0	0	1	0	0	0
6-9	0	0	0	0	0	0
10-17	0	0	0	0	0	0
18-20	0	1	0	0	0	0
21-24	2	0	0	0	1	0
25-34	0	2	2	0	0	1
35-64	3	3	2	1	2	1
65-74	2	2	2	0	2	1
75-	1	1	3	1	0	1
Yhteensä	8	9	11	2	5	5

Liitekuviot

Liitekuvio 1. Tieliikenteessä kuolleet onnettomuustyyppin mukaan tammikuussa 2022 ja vertailuajankohdan vastaava ennakkotieto



Liitekuvio 2. Tieliikenteessä kuolleet tienkäyttäjärühmän mukaan tammikuussa 2022 ja vertailuajankohdan vastaava ennakkotieto



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. Tieliikennelaissa 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 tieliikenneonnettomuudet sataprosenttisesti. Peittävyys kontrolloidaan kuolinsyytödistysten avulla.

Tilaston 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 loukkaantumisesta 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

Kansainvälisten suositusten mukaisesti tieliikenneonnettomuudessa kuolleeksi määritellään henkilö, joka on kuollut onnettomuuden seurauksena 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta, pois lukien sairaskohtauksiin kuolleet. Tilastokeskus ei poista tieliikenneonnettomuustilastosta tieliikenteen itsemurhia. Joissain maissa käytetään tieliikennekuoleman määrittelyssä 30 vuorokauden rajasta poikkeavaa aikarajaa. Kaikissa maissa peittävyys kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta ei ole sataprosenttinen.

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

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

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

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

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 kohtaamisoonnettomuuksiin suistumisoonnettomuuksien sijaan vuodesta 2014 alkaen. Onnettomuustyyppitiedot eivät ole täysin vertailukelpoiset edellisiin vuosiin.

Vuonna 2015 saatiin käyttöön Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) erikoissairaanhoidon ja perusterveydenhuollon avohoidon hoitoilmoitusrekisterit ja The Association for the Advancement of Automotive Medicine 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 vuositasona.

7. Selkeys ja eheys/yhtenäisyys

Tilastokeskuksen laatiman tieliikenneonnettomuustilaston lisäksi Suomessa ilmestyy samasta aiheesta toinen tilasto, joka lähtee eri perusteista. Onnettomuustietoinstituutti OTI kokoaa oman tilastonsa onnettomuuksista, joista on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta. Aineisto perustuu lähinnä vakuutusnottajien antamiin tietoihin. Omaisuusvahinkojen osalta on perusteltua käyttää OTI:n tilastoa, sillä se sisältää suuren osan niistä lievista 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. Terveystietojen käyttöä 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