

7.3 Liikennerikosten aiheuttamat vahingot

Rattijuopumusvahingot

Taulukko 29 Rattijuopumusonnettomuuksissa¹ kuolleet ja loukkaantuneet vuosina 1997–2005

		1997	1999	2001	2003	2004	2005	2006
Rattijuopumusonnettomuuksissa	N	89	83	82	67	84	89	88
kuolleet	%	100	100	100	100	100	100	100
Näistä:	N	56	52	52	49	56	65	63
-rattijuoppo itse	%	63	63	63	73	67	73	72
-rattijuopon matkustaja	N	21	21	24	11	22	16	22
	%	24	25	29	16	26	18	25
-sivullinen	N	12	10	6	7	6	8	3
	%	13	12	7	10	7	9	3
Rattijuopumusonnettomuuksissa	N	975	948	999	1 127	1 216	1 129	1 001
loukkaantuneet	%	100	100	100	100	100	100	100
Näistä:	N	490	484	515	627	639	624	581
-rattijuoppo itse	%	50	51	52	56	53	55	58
-rattijuopon matkustaja	N	297	290	297	331	377	336	278
	%	30	31	30	29	31	30	28
-sivullinen	N	188	174	187	169	200	169	142
	%	19	18	19	15	16	15	14

Laskettu Tilastokeskuksen luvuista.

¹ Moottoriajoneuvon kuljettaja oli alkoholin vaikutuksen alainen.

Vuosina 2005 ja 2006 rattijuopumusonnettomuuksissa kuoli suunnilleen sama määrä ihmisiä. Loukkaantuneiden määrä sen sijaan väheni noin kymmenyksen vuonna 2006 edellisestä vuodesta. Loukkaantuneiden tilastollisen määrän kasvuun ovat aiempina vuosina vaikuttaneet tilastoinnissa suoritettut tarkennukset (Tieliikenneonnettomuudet 2003). Loukkaantuneiden määrän äkillinen kasvu vuonna 1995 johtuu myös onnettomuustilastoinnin tiedonkeruussa tapahtuneista muutoksista. Niiden seurauksena on todennäköistä, että aikaisemmin tilastoimatta jääneet lievät loukkaantumiset tulevat nyt tilastoiduksi.

Liikenneturvan tilastojen mukaan vuoden 2007 ensimmäisellä puoliskolla rattijuopumustapauksissa on kuollut 12 ihmistä ja loukkaantunut 75 ihmistä enemmän kuin edellisen vuoden vastaavana ajankohtana.

Rattijuopumustapauksissa kuoli vuosittain yli sata ihmistä vuosina 1989–1994. Yhtä huono tilanne oli vuosina 1971–1977. Myös rattijuopumustapauksissa loukkaantuneiden määrät olivat näinä vuosina suuremmat kuin muulloin. 1970-luvun tilanteessa voidaan nähdä yhteys keskioluen vapautumiseen ja alkoholin kulutuksen selvään kasvuun. 1980-luvun lopulle puolestaan ajoittuvat alkoholilainsäädännön erilaiset lievennykset. Viimeaikainen rattijuopu-

muskuolleisuuden kasvu saattaa puolestaan olla osin seurausta alkoholin maahantuontirajoitusten muuttumisesta ja alkoholiveron laskusta.

Onnettomuuksissa, joissa joku osallinen oli lääkkeiden tai muiden huumaintien aineiden vaikutuksen alaisena, kuoli 16 (7 vuonna 2005) ja loukkaantui 99 (79 vuonna 2005) ihmistä vuonna 2006.

Sivulliset vahingoittuvat rattijuopumusonnettomuuksissa selvästi harvemmin kuin rattijuoppo itse tai hänen matkustajansa. Vuosittain noin joka kymmenes rattijuopumusonnettomuuksissa kuollut ja joka kuudes loukkaantunut on joku muu kuin rattijuoppo itse tai hänen matkustajansa.

Vuonna 2006 rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden osuus oli 26 prosenttia (23 % vuonna 2005) ja loukkaantuneiden osuus 12 prosenttia (13 % vuonna 2005) kaikista samana vuonna tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista.

Euroopan unionin alueelta kerättyjen tietojen (Eurocare 2003) mukaan alkoholin osuus oli kuoleman aiheuttaneissa onnettomuuksissa (suluissa selviytysajankohta ja rangaistava promillemäärä):

- Espanja	29 %	(1998; 0,8 ‰; alkoholin osuus kaikkiaan 41 %, jos vähänkin alkoholia veressä)
- Suomi	22 %	(2002; 0,5 ‰)
- Tanska	20 %	(1995; 0,5 ‰)
- Ranska	19 %	(1998; 0,5 ‰)
- Iso-Britannia	19 %	(1998; 0,8 ‰)
- Ruotsi	18 %	(1998; 0,2 ‰; alkoholitapausten osuus laskettu, jos vähänkin alkoholia veressä)
- Saksa	17 %	(1997; 0,5 ‰; alkoholitapausten osuus laskettu vähintään 0,3 ‰ tapauksista)
- Belgia	9 %	(1998; 0,5 ‰)
- Itävalta	9 %	(1998; 0,5 ‰)
- Hollanti	8 %	(1998; 0,5 ‰; alkoholitapausten osuus laskettu, jos vähänkin alkoholia veressä)

Suomessa rattijuopumusonnettomuuksia on noin viidennes kaikista kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista. Eurooppalaisessa vertailussa kuolemaan johtaneiden rattijuopumusonnettomuuksien osuus onnettomuuksista on suurempi Suomessa kuin useimmissa vertailumaissa. On kuitenkin huomattava, että esim. Belgiassa, Espanjassa ja Ranskassa sattuu kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia asukasta kohti laskettuna lähes kaksi kertaa enemmän kuin Suomessa. Näin ollen asukaslukuun suhteutettuna näiden maiden kuolemaan johtaneiden rattijuopumusonnettomuuksien määrä on todennäköisesti Ranskan osalta suurempi kuin Suomessa, ja Espanjassa vielä yllä olevaa ver-

tailutietoa selvästikin suurempi. Muissa vertailumaissa asukasmäärään suhteutettujen liikenteessä kuolleiden määrät ovat sitä vastoin suunnilleen samalla tasolla.

Kuolemaan johtaneissa rattijuopumusvahingoissa rattijuopot ovat pääosin yli 1,2 promillen humalatilassa (liikennevahinkojen tutkijalautakuntien selvitysten mukaan 78 % vuonna 2005 ja 75 % vuonna 2005; keskimäärin 82 % vuosina 2002–2006). Useiden tutkimusten (ks. Mäki 1983; Peltoniemi 1991) perusteella näyttää siltä, että kuljettajan onnettomuuteen joutumisen todennäköisyys kasvaa jyrkästi veren alkoholipitoisuuden ylitettyä 0,8 promillen rajan.

Erillisselvityksen (Salusjärvi 2004) mukaan maistelleille (veren alkoholipitoisuus alle 0,5 promillea) sattui 51 kuolemaan johtanutta onnettomuutta vuosina 1990–2002. Tällaisiin kuolonkolareihin joutuivat suhteellisesti eniten alle 20-vuotiaat. Selvityksen tekijän mielestä tulokset puoltavat erityisesti nuorten kuljettajien promillerajan laskemista 0,2 promilleen.

Liikenteen eri vaaratekijöiden vertailussa Salusjärvi (1991) arvioi, että yhden promillen humalatiila ja 20 km/h ylinopeus nostavat onnettomuusriskiä yhtä paljon, kymmenkertaiseksi. Ratsiatutkimusten perusteella taas tiedetään, että vahvassa humalatilassa ajaminen on paljon harvinaisempaa kuin lievästi päihtyneenä ajaminen. Hurjastelu ja tolkuton riskinotto yhdessä juopumuksen kanssa johtavatkin kaikkein pahimpiin seurauksiin (Rajalin 2004).

Muut liikennevahingot

Kaikkien liikennekuolemien (ml. liikennejuopumusonnettomuudet) määrä (336 henkilöä vuonna 2006) on noin kymmenesosan pienempi kuin edellisellä vuonna (379 kuollutta vuonna 2005). Liikennekuolemantapausten määrä on vähentynyt jo selvästi alemmalle tasolle kuin 1980-luvulla keskimäärin (594 tapausta vuodessa; vuosina 1965–1973 noin 1 000 kuollutta vuosittain). Tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä (8 580 vuonna 2006) väheni 5 prosentilla edellisestä vuodesta. Loukkaantuneiden määrä on alhaisempi kuin loukkaantuneiden määrän vuosittainen keskiarvo edellisinä kolmena vuosikymmenenä (esim. 1980-luvulla keskimäärin 9 962 tapausta vuosittain). Loukkaantuneiden määrän lisääntyminen vuonna 1995 johtuu mitä ilmeisimmin tapausten tiedonkeruussa tapahtuneesta muutoksesta. On todennäköistä, että tilastoon tulee nyt aikaisempaa enemmän lieviä loukkaantumisia (ks. Tieliikenneonnettomuudet 1997). Yhtä vähän tieliikenteessä kuolleita ja loukkaantuneita oli viimeksi 1950-luvulla.

Liikenneturvallisuus näyttäisi heikentyneen kuluvan vuoden ensimmäisellä vuosipuoliskolla selvästi. Liikenneturvan keräämien tilastojen mukaan tammi-kesäkuussa 2007 kuoli 46 prosenttia ja loukkaantui 6 prosenttia enemmän ihmisiä kuin vastaavana aikana vuonna 2006.

Vuonna 2006 liikennekuoleman uhreista runsas viidennes (23 %) ja loukkaantuneista vajaa viidennes (18 %) oli jalankulkijoita ja polkupyöräilijöitä. Vuoden 2006 kuolonuhreista yli puolet (60 %) samoin kuin loukkaantuneistakin (56 %) oli henkilöauton kuljettaja tai matkustaja. Runsas viidennes (21 %) vuonna 2006 liikenteessä surmansa saaneista oli täyttänyt 65 vuotta.

Taulukko 30 Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet vuosina 1997–2006¹

	1997	1999	2001	2003	2005	2006
Liikennekuolemantapaukset ³ (absoluuttiluvut)	438	431	433	379 ²	379 ²	336 ³
Liikenteessä loukkaantuneet ⁴ (absoluuttiluvut)	8 957 ²	9 052 ²	8 411 ²	9 088 ²	8 983 ²	8 580 ³
Kuolemantuottamus (RL 21:8–9) liikenne rikoksen yhteydessä ⁵	200	186	188	189	167	122
Vammantuottamus (RL 21:10–11) liikenne rikoksen yhteydessä ⁵	1 128	1 026	1 036	1 085	1 180	1 172

Laskettu Tilastokeskuksen luvuista.

¹ Tilastasarjan parittomat vuodet 1998, 2000, 2001 ja 2002 on esitetty Rikollisuustilanne 2005 vuosikirjassa.

² Tilastointitavan muutoksesta johtuen luku ei ole täysin vertailukelpoinen edellisiin vuosiin verrattuna.

³ Tilastointitavan muutoksesta johtuen luku ei ole täysin vertailukelpoinen edellisiin vuosiin verrattuna. Kuolleiden ja loukkaantuneiden luku on ennakkotieto.

⁴ Sisältää myös liikennejuopumusonnettomuudet.

⁵ Ei sisällä liikennejuopumusrikoksia.

1960-luvun lopun ja 1970-luvun alun tasosta liikenneturvallisuus on parantunut 1980-luvun alkuun tultaessa huomattavasti. Kuolemantapaukset ja loukkaantumiset liikenteessä putosivat tuossa ajassa noin puoleen. 1980-luvun ensimmäisellä puoliskolla liikenneturvallisuuksien tilanne on pysynyt suhteellisen muuttumattomana. Sen jälkeen polttoaineen voimakas hinnanlasku yhdessä autokannan nopean kasvun kanssa ovat nopeasti lisänneet liikennemääriä (vuodesta 1986 vuoteen 2006 liikennesuorite kasvoi 61 % ja autokanta 59 %). Tämä näkyy liikennekuolemien ja -loukkaantumisten sekä liikenne rikosten lisäyksenä vuoteen 1990 saakka, jonka jälkeen onnettomuudet ovat vähentyneet. Viime vuosina liikennekuolemien ja liikenteessä loukkaantuneiden määrät eivät kuitenkaan enää ole merkittävästi vähentyneet.

Liikenneturvallisuus on kokonaisuutena tarkastellen parantunut 1980-luvulla ja varsinkin 1990-luvun alkuvuosina 1970-lukuun verrattuna. Suotui-

san kehityksen voidaan arvella johtuvan paitsi tehostuneesta liikenteen valvonnasta myös muun muassa nopeusrajoituskokeiluista ja niitä seuranneista pysyvistä rajoituksista, turvavyöpakosta, ajovalojen käyttöpakosta, autojen rakenteen ja turvatasen kehittymisestä sekä teiden ja niiden kunnossapidon parantumisesta.

Ajoneuvojen liian suuret nopeudet aiheuttavat usein vaaratilanteita liikenteessä ja ne ovat liikennevahinkojen tutkijalautakuntien ja oikeusministeriön ylinopeustyöryhmän mukaan olleetkin liikennevahinkojen merkittävin yksittäinen syy. Suuret nopeudet johtavat onnettomuusalttiuden kasvun lisäksi vakavimpien onnettomuuksien suhteellisen osuuden lisääntymiseen.

Ylinopeutta ajava syyllistyy Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen selvitysten mukaan usein myös muiden liikennesääntöjen rikkomiseen. Ylinopeustyöryhmä (Takala ym. 1988) arvioi, että keskimäärin joka toinen henkilöauto ylittää 80 km/h nopeusalueella tämän nopeuden. Erään ruotsalaisen selvityksen mukaan Ruotsissa nykyisin käytettyjen keskinopeuksien alentuminen 2 km/h vähentäisi kuolemaan johtaneita onnettomuuksia 10 prosenttia. Tämän perusteella ylinopeustyöryhmä laski, että Suomessa säästyisi vuosittain 100–150 ihmishenkeä, jos 90–100 prosenttia autoilijoista noudattaisi voimassa olevia nopeusrajoituksia. Tielaitoksen julkaisemien aikasarjojen ja selvitysten mukaan tieliikenteen keskinopeudet ovat 1980-luvun jälkipuoliskolla vuosittain jonkin verran nousseet ja jatkaneet hienoista nousuaan myös 1990-luvulla. Sitä vastoin nopeuksien suuret ylitykset (vähintään 20 km/h yli sallitun 80 km/h- ja 100 km/h -rajoitusalueilla) ovat 1990-luvun alkuvuosina hieman vähentyneet. Poliisin valvontatoimien keskittäminen reilua ylinopeutta ajaviin (ainakin 10–15 km/h yli sallitun nopeusrajoituksen) on puolestaan merkinnyt lievällä ylinopeudella ajamisen vakiintumista yleiseksi käytännöksi.

Yhteenveto

- Puolet poliisin tietoon tulleista rikoksista on liikenne rikoksia. Vuonna 2006 liikenne rikoksia oli noin 379 000 (liikennejuopumukset eivät ole tässä luvussa mukana).
- Liikenne rikosten autokantaan ja liikennemääriin suhteutettu määrä on viimeisen 20 vuoden kuluessa vähentynyt.
- Yli puolet liikenne rikoksista on nopeusrajoitusten rikkomisia.
- Liikenteessä kuoli 336 ihmistä vuonna 2006. Yhtä vähän liikenteessä kuolleita oli viimeksi 1940-luvulla. Liikennekuolemista runsas viidennes on rattijuopumustapauksia. Liikenneturvallisuus on kuitenkin huonontunut kuluvan vuoden ensimmäisellä puoliskolla.
- Rattijuopumuksia tuli poliisin tietoon vajaa 26 000 tapausta vuonna 2006.
- Rattijuopumuksen kasvu pysähtyi vuoden 2004 puolessa välissä ja on vähentynyt senkin jälkeen. Ennakkotietojen mukaan rattijuopumus on lisääntynyt vuoden 2007 ensimmäisellä neljänneksellä.
- Rattijuopumuksen määrä on edelleen runsaat 10 % pienempi kuin 1990-luvun alussa.
- Poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista 56 % oli törkeitä ja 14 % huume- ja sekakäyttötapauksia.
- Vuosittain suoritetuissa ratsiatutkimuksissa rattijuopumuksen määrä on pysynyt suunnilleen samalla tasolla jo 20 vuoden ajan.
- Ns. maistelleiden kuljettajien osuus on vuodesta 1997 alkaen kasvanut.
- Alkoholi ongelmaiset ja riskialtista elämäntapaa viettävät, säännöistä piittaamattomat kuljettajat ovat suurin ongelmaryhmä, joka syyllistyy toistuvasti rattijuopumusrikoksiin.