



Onnettomuustietoinstituutti

Onnettomuustietoa tiiviisti 2/2021

Sairasautojen onnettomuudet vuosina 2010–2019

Tämä julkaisu perustuu liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2010–2019 tutkimiin kuolemaan johtaneisiin sairausauto-onnettomuuksiin sekä vakuutusyhtiöiden liikennevakuutuksesta vuosina 2010–2019 korvaamiin sairausautojen liikennevahinkoihin.

Päähavainnot kuolemaan johtaneista sairausauto-onnettomuuksista

- 1** Kymmenen vuoden aikana tapahtui seitsemän kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Näistä kuudessa sairausauto oli onnettomuushetkellä hälytysajossa.
- 2** Sairausauto-onnettomuutta edelsi useimmiten onnettomuuden osallisten havaintovirhe tai virheellinen arvio liikennetilanteesta ja muiden tienkäyttäjien toiminnasta.
- 3** Tutkijalautakuntien mukaan sairausauto-onnettomuuksien ehkäisemiseksi tulisi ensihoitoyksiköiden ajokoulutusta lisätä sekä kehittää.



Kuolemaan johtaneet sairausauto-onnettomuudet vuosina 2010–2019

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2010–2019 kaikkiaan seitsemän kuolemaan johtanutta onnettomuutta, jossa osallisena oli sairausauto. Kaikki tutkitut onnettomuudet olivat moottoriajoneuvojen välisiä yhteenajoja. Onnettomuuksista kolme oli sairausauton kuljettajan aiheuttamia. Kuudessa onnettomuudessa sairausauto oli onnettomuushetkellä hälytysajossa. Viidessä onnettomuudessa kyydissä oli potilas.

Sairausauto-onnettomuuksissa kuoli yhteensä kymmenen henkilöä, joista kaksi sairausautossa. Vammautuneita oli yhteensä 13.

Onnettomuustyyppi, tapahtuma-aika ja olosuhteet

Tutkituista sairausauto-onnettomuuksista kaksi oli kohtaamisonnettomuuksia, kolme risteämisonnettomuuksia ja loput muita onnettomuuksia. Kohtaamisonnettomuuksissa osalliset tulivat vastakkaisista ajosuunnista ja risteämisonnettomuuksissa risteävistä ajosuunnista. Onnettomuuksista kolme tapahtui loka–maaliskuussa. Yhdessä talviajan onnettomuuksista liukas keli vaikutti onnettomuuden tapahtumiseen. Kaikista onnettomuuksista yksi tapahtui pimeään aikaan ja kuusi päivänvalossa.

Riskit sairausauto-onnettomuuksissa

Sairausauton kuljettajan näkökulmasta onnettomuutta edelsi useimmiten ennakointi- tai arviointivirhe: kuljettaja arvioi esimerkiksi muiden tienkäyttäjien aikeet väärin tai lähti ohitukseen paikassa, jossa näkyvyys oli rajoittunut. Joissain tilanteissa sairausauton kuljettaja ei havainnut lainkaan toista osallista tai tilanne tuli niin yllättäen, ettei mitään ollut enää tehtävissä onnettomuuden estämiseksi. Sairausauton kuljettajan toimintaan vaikutti usein kiireellinen hälytysajo.

Muiden kuin sairausauton kuljettajien näkökulmasta onnettomuutta edelsi tyypillisimmin havaintovirhe tai riittämätön toiminta-aika onnettomuuden estämiseksi. Havaintojen tekoa heikensivät muun muassa sää- ja valoisuusolosuhteet sekä tieympäristön näkemäesteet. Etenkin liittymissä tapahtuneissa onnettomuuksissa lähestyvän sairausauton ennakoimista vaikeutti se, ettei sairausautossa ollut hälytysääni käytössä tai toisen moottoriajoneuvon kuljettaja kuunteli radiota kovalla äänellä.

7

Kymmenen vuoden aikana tapahtui seitsemän sairausauto-onnettomuutta. Onnettomuusmäärässä ei ole tapahtunut muutoksia 2000-luvulla.



Parannusehdotukset sairasauto-onnettomuuksissa

Tutkijalautakunnat esittivät tutkimiensä sairausauto-onnettomuuksien perusteella, että liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulisi ensihoitoyksiköiden hälytys- ja enakoivan ajon koulutusta lisätä sekä kehittää järjestelmällisemmäksi. Viime kädessä työnantajan tulisi varmistaa henkilöstön riittävä osaaminen ja kokemus hälytysajosta. Koulutukseen tulisi kuulua säännölliset kertauskurssit.

Tutkijalautakuntien mukaan sairausautojen potilastilojen turvallisuutta tulisi parantaa kehittämällä muun muassa turvavöitä sekä varmistamalla hoitovaroitusten riittävä kiinnitys. Kuten muissakin ajoneuvoissa, tulisi sairausautoissakin hyödyntää enemmän kuljettajaa tukevia ajoneuvojärjestelmiä, kuten automaattista hätäjarrutusta.

Muille kuin sairausauton kuljettajille tutkijalautakunnat toivoivat muun muassa lisää tiedotusta hälytysajoneuvojen erityisasemasta liikenteessä. Suuntamerkin riittävän aikaisen käytön merkitystä tulisi myös korostaa. Tieympäristön näkökulmasta tulisi huolehtia riittävästä näkemistä poistamalla esimerkiksi kasvillisuuden luomat näkemäesteet.



Liikennevakuutuksesta korvatut sairasantovahingot

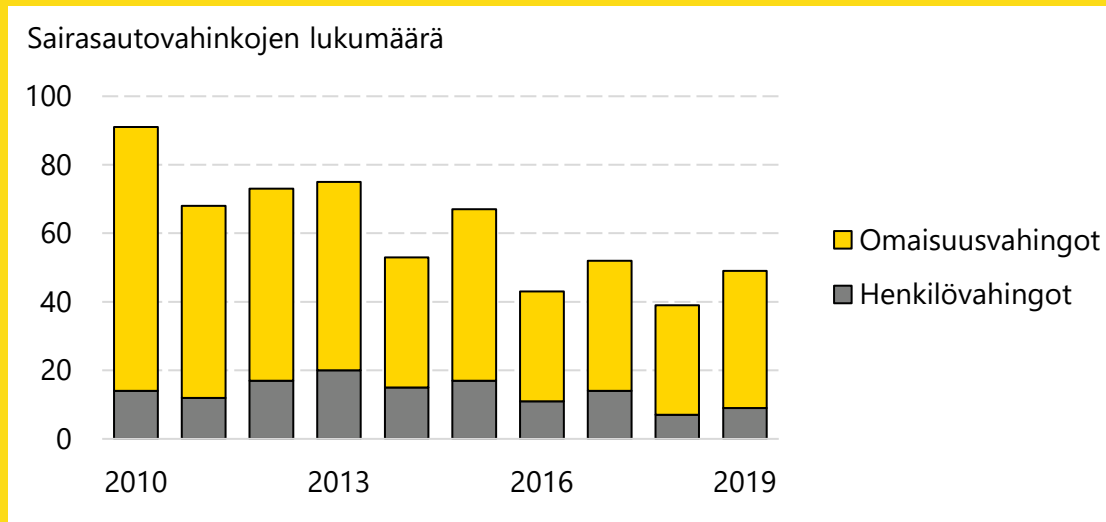
Vuosina 2010–2019 liikennevakuutuksesta korvattiin kaikkiaan 1 086 sellaista liikennevahinkoa, jossa vähintään yhtenä osallisena oli saira-auto. Näistä vahingoista 44 % tapahtui pysäköinti- tai piha-alueilla. Tästä eteenpäin tarkastelu ei sisällä pysäköinti- ja piha-alueilla tapahtuneita liikennevahinkoja.

Muista kuin pysäköinti- tai piha-alueilla tapahtuneista sairasantovahingoista omaisuusvahinkoja oli 78 % ja henkilövahinkoja 22 % (kuvio 1). Henkilövahingoissa kuoli kahdeksan ja vammautui 225 henkilöä.

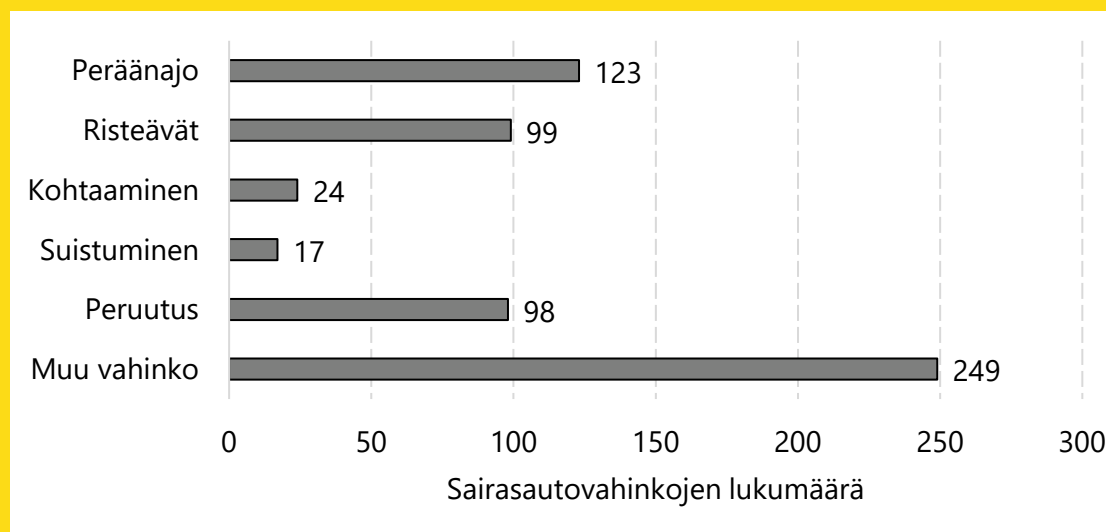
Suurin osa (89 %) kaikista korvatuista sairasantovahingoista oli kahden tai useamman ajoneuvon välistä yhteenajoja. Vahingoista 11 % oli sairasantojen yksittäisvahinkoja eli vahinkoja, joissa saira-auto oli vahingon ainoa osallinen. Kaikista korvatuista vahingoista 71 % oli sairasanton kuljettajan aiheuttamia.

Joka viides ja yleisin sairasantovahinko oli peräänajo (kuvio 2). Toiseksi yleisin vahinkotyyppi oli peruutusvahinko, joita oli 16 % kaikista korvatuista sairasantovahingoista. Vastaavasti 16 prosentin vahingoista ajoneuvot saapuivat risteävistä ajosuunnista.

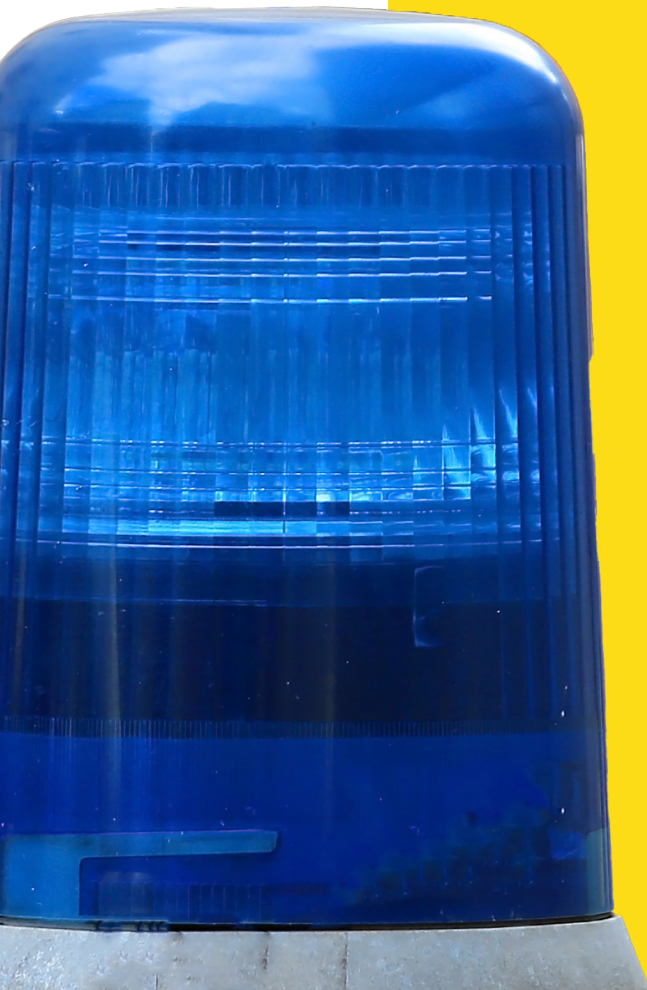
Sairasantovahinkojen määrät ja vahinkotyytit



Kuvio 1. Vuosina 2010–2019 liikennevakuutuksesta korvattujen sairasantovahinkojen määrät. (Ei sisällä piha- ja pysäköintialueiden vahinkoja.)



Kuvio 2. Vuosina 2010–2019 liikennevakuutuksesta korvatut sairasantovahingot vahinkotyyteittäin. (Ei sisällä piha- ja pysäköintialueiden vahinkoja.)

**Lisätietoa:**

Onnettomuustietoinstituutti (OTI)

tietopalvelu@oti.fi

Tietopalvelu arkisin: 040 450 4666

Liikennevakuutuksesta korvattuja sairausautovahinkoja voi tarkastella myös OTIn liikennevahinkoportaalissa www.oti.fi/Liikennevahinkoportti

Katso käytetyt määritelmät www.oti.fi/maaritelmat

Kuvioiden data [Excel-tiedostona](#).

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) tekee työtä ennaltaehkäistäkseen liikenneonnettomuuksia Suomessa. OTI koordinoi liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toimintaa ja hallinnoi tutkinnasta kerättyä tietoa muiden liikennevahinkotilastojensa lisäksi. Instituutti toimii erillisenä yksikkönä Liikennevakuutuskeskuksessa. www.oti.fi

ISBN: 978-952-5834-72-7