



OTI-Päihderaportti

2021

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2015–2019 tutkimat kuolemaan johtaneet onnettomuudet

Raportti ei sisällä kuljettajan saamasta sairauskohtauksesta aiheutuneita onnettomuuksia.

www.oti.fi

Onnettomuustietoinstituutti

Raportin on laatinut Esa Rätty



Määritelmiä

Lisää määritelmiä www.oti.fi/maaritelmat

Alkoholionnettomuus

Onnettomuus, jonka aiheuttanut henkilö oli onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alainen (vähintään 0,5 promillea). Henkilö saattoi olla samanaikaisesti myös muiden päihteiden vaikutuksen alainen.

Huumeonnettomuus

Onnettomuus, jonka aiheuttanut henkilö oli onnettomuushetkellä vähintään yhden huumeaineen vaikutuksen alainen. Henkilö saattoi olla samanaikaisesti myös muiden päihteiden vaikutuksen alainen.

Lääkeonnettomuus

Onnettomuus, jonka aiheuttanut henkilö oli onnettomuushetkellä vähintään yhden ajokykyyn mahdollisesti vaikuttaneen lääkeaineen vaikutuksen alainen. Henkilö saattoi olla samanaikaisesti myös muiden päihteiden vaikutuksen alainen.

Aineisto

Raportissa on tarkasteltu sellaisia liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2015–2019 tutkimia kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia, joissa moottoriajoneuvon kuljettaja, polkupyöräilijä tai jalankulkija oli alkoholin, huumeaineen tai ajokykyyn mahdollisesti vaikuttaneen lääkeaineen vaikutuksen alainen.

Tarkastelua varten lautakunta-aineistosta poistettiin kuljettajan saamasta sairauskohtauksesta aiheutuneet onnettomuudet.

Onnettomuustietoinstituutti (OTI)

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.

Lisätietoja:

Onnettomuustietoinstituutti OTI
Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki
Viestintä, p. 040 450 4700
tietopalvelu@oti.fi

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., 2021. OTI-Päihderaportti 2021. Onnettomuustietoinstituutti OTI, ISBN 978-952-5834-68-0. Helsinki.

Sisällysluettelo

1	Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet	5		
1.1	Alkoholionnettomuudet.....	5		
1.1.1	Promillemäärät ja muut ajokykyyn vaikuttaneet aineet.....	6		
1.1.2	Kuljettajien ikä ja sukupuoli.....	7		
1.1.3	Kuljettajien ajo-oikeus ja aikaisemmat rangaistukset.....	7		
1.1.4	Ajoneuvot.....	7		
1.1.5	Henkilöautojen matkustajat	7		
1.1.6	Turvalaitteiden käyttö ajoneuvoissa.....	7		
1.1.7	Onnettomuuksien ajankohdat.....	7		
1.1.8	Ylinopeudet	9		
1.1.9	Alkoholionnettomuudet ja niissä kuolleet 2000-luvulla.....	10		
1.2	Huumeonnettomuudet	12		
1.2.1	Huumeonnettomuudet 2000-luvulla	12		
1.3	Huumeonnettomuudet, joissa ei alkoholia.....	14		
1.3.1	Kuljettajien ikä ja sukupuoli huumeonnettomuuksissa.....	14		
1.3.2	Ajoneuvot ja turvalaitteiden käyttö	14		
1.3.3	Kuljettajien ajo-oikeus ja aikaisemmat rangaistukset.....	14		
1.3.4	Huumeonnettomuuksien ajankohdat.....	15		
1.3.5	Ylinopeudet huumeonnettomuuksissa	15		
1.4	Lääkeonnettomuudet.....	15		
1.5	Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet – päihdeonnettomuuksien yhteenveto.....	16		
2	Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet.....	19		
2.1	Moottoriajoneuvonkuljettajien päihtymys.....	19		
2.2	Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden päihtymys	19		
3	Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tunnistamia riskitekijöitä ja turvallisuuden parannusehdotuksia.....	20		
3.1	Riskitekijät	20		
3.2	Parannusehdotukset.....	20		
4	Yhteenveto	21		

Kuvioluettelo

Kuvio 1. Alkoholionnettomuuksien määrät vuosina 2015–2019.....	5
Kuvio 2. Alkoholionnettomuuksien aiheuttajien sukupuoli- ja ikäjakaumat vuosina 2015–2019.....	7
Kuvio 3. Alkoholionnettomuuksien määrät kuukausittain vuosina 2015–2019.....	7
Kuvio 4. Alkoholionnettomuuksien aiheuttajien määrät ylinopeuden ja promillemäärän mukaan vuosina 2015–2019.....	9
Kuvio 5. Alkoholionnettomuuksien vuosittaiset määrät ja alkoholionnettomuuksien osuudet kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuosina 2000–2019.	10
Kuvio 6. Alkoholionnettomuuksissa kuolleet vuosina 2000–2019.....	11
Kuvio 7. Huumeonnettomuuksien vuosittaiset määrät ja huumeonnettomuuksien osuudet kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuosina 2000–2019.	13
Kuvio 8. Huumeonnettomuuksien aiheuttajien (alkoholi alle 0,5 promillea) ikä- ja sukupuolijakaumat vuosina 2015–2019.....	14
Kuvio 9. Päihteiden sekakäyttö alkoholionnettomuuksissa vuosina 2015–2019.	18
Kuvio 10. Päihteiden sekakäyttö huumeonnettomuuksissa vuosina 2015–2019.....	18

Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Alkoholionnettomuuksien aiheuttajien promillemäärät vuosina 2015–2019.....	6
Taulukko 2. Alkoholionnettomuuksien määrät kuukausittain vuosina 2015–2019.....	7
Taulukko 3. Alkoholionnettomuuksien aiheuttajien määrät ylinopeuden ja promillemäärän mukaan vuosina 2015–2019.....	9
Taulukko 4. Alkoholionnettomuuksien vuosittaiset määrät ja alkoholionnettomuuksien osuudet kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuosina 2000–2019.	10
Taulukko 5. Alkoholionnettomuuksissa kuolleet vuosina 2000–2019.....	11
Taulukko 6. Huumeonnettomuuksien vuosittaiset määrät ja huumeonnettomuuksien osuudet kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuosina 2000–2019.	13
Taulukko 7. Kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vuosina 2015–2019 esiintyneet päihdetyypit.....	17

Johdanto

Raportissa on tarkasteltu sellaisia liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimia kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia, joissa moottoriajoneuvon kuljettaja, polkupyöräilijä tai jalankulkija oli alkoholin, huumausaineen tai ajokykyyn mahdollisesti vaikuttaneen lääkeaineen vaikutuksen alainen. Henkilö saattoi olla samanaikaisesti myös useamman päihteen vaikutuksen alainen.

Raportti ei sisällä kuljettajan saamista sairauskohtauksesta aiheutuneita onnettomuuksia.

Raportti keskittyy vuosina 2015–2019 tutkittujen onnettomuuksien tarkasteluun. Luvussa 1.1.9 esitetään alkoholionnettomuuksien ja niissä kuolleiden määrän kehitystä 2000-luvulla.

Sairauskohtauksista aiheutuneet onnettomuudet pois lukien, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2015–2019 yhteensä 989 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli yhteensä 1 089 ihmistä. Kuolleista 885 oli moottoriajoneuvojen kuljettajia tai matkustajia, 118 jalankulkijoita ja 86 polkupyöräilijöitä.

Kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien aiheuttajista 38 % (n=281) ajoi päihtyneenä. Onnettomuuksissa kuolleista polkupyöräilijöistä 19 % (n=15) ja jalankulkijoista 21 % (n=21) liikkui päihtyneinä. Päihtyneiden moottoriajoneuvonkuljettajien aiheuttamissa onnettomuuksissa kuoli neljä jalankulkijaa ja yksi polkupyöräilijä.

Kaikista kuljettajista, polkupyöräilijöistä ja jalankulkijoista ei ollut saatavilla päihdetietoja. Raporttia lukiessa on huomattava, että tämä vaikutti myös esitettyjen prosenttiosuuksien laskentaan. Moottoriajoneuvo-onnettomuuksien 788 aiheuttajasta päihteesiin liittyvät tiedot olivat olemassa 748 aiheuttajasta. Onnettomuuksissa kuoli 86 polkupyöräilijää, heistä 77:n päihteesiin liittyvät tiedot olivat olemassa. Vastaavasti, kuolleista 118 jalankulkijasta 98:n päihteesiin liittyvät tiedot olivat olemassa.

Prosenttilukujen laskennasta

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

Sairauskohtausonnettomuudet

Tarkastelua varten tutkijalautakunta-aineistosta poistettiin onnettomuudet, jotka olivat aiheutuneet kuljettajan saamista sairauskohtauksesta. Vuosien 2015–2019 tutkijalautakunta-aineistosta poistui siten 166 sairauskohtauksista aiheutunutta onnettomuutta.

1 Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2015–2019 tutkimista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 38 % oli päihtyneiden kuljettajien aiheuttamia. Päihtyneistä kuljettajista joka neljäs (27 %) oli useamman kuin yhden päihteen samanaikaisen vaikutuksen alainen. Moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 26 % oli alkoholionnettomuuksia, 10 % huumeonnettomuuksia ja 11 % lääkeonnettomuuksia (katso myös määritelmät).

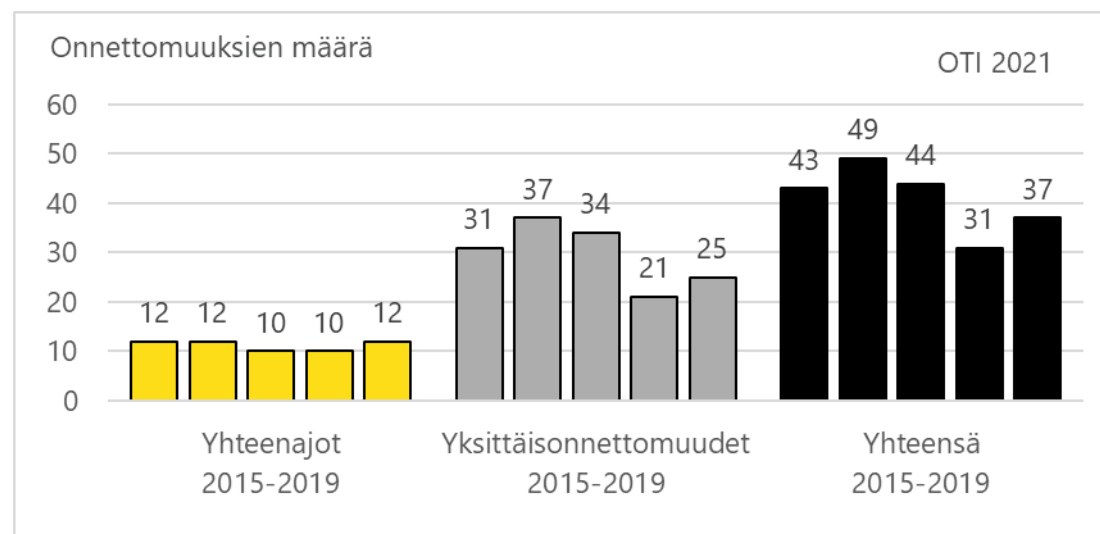
1.1 Alkoholionnettomuudet

Tässä luvussa on tarkasteltu alkoholionnettomuuksia eli alkoholin vaikutuksen alaisena olleiden (alkoholia vähintään 0,5 promillea) kuljettajien aiheuttamia kuolemaan johtaneita moottoriajoneuvo-

onnettomuuksia. Alkoholin lisäksi kuljettajalla saattoi olla veressään jotain muuta ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta päihdettä.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2015–2019 tutkimista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 26 % (n=204) oli alkoholionnettomuuksia.

Alkoholionnettomuuksista 73 % (n=148) oli yksittäisonnettomuuksia ja 27 % (n=56) oli yhteenajoja (Kuvio 1). Onnettomuustyypeittäin tarkasteltuna alkoholionnettomuuksista 72 % (n=146) oli tieltä suistumisia, 23 % (n=46) kohtaamisonnettomuuksia ja 5 % (n=12) muita onnettomuuksia, kuten törmäyksiä esteisiin tai kumoonajoja ajoradalla.



Kuvio 1. Alkoholionnettomuuksien määrät vuosina 2015–2019.

Huomio 1:

Kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien aiheuttajista 40:n alkoholitieto puuttui. Näin ollen tarkastelu perustuu 748 kuljettajaan, joiden alkoholitieto oli saatavissa.

Huomio 2:

Yhteenajo-onnettomuuksissa vastapuolina olleista 548 kuljettajasta yhdelläkään ei ollut veressä rattijuopumusrajan ylittävää määrää alkoholia. Yksi kuljettaja oli ns. maistellut (0,2–0,49 promillea).

Alkoholionnettomuudet

Alkoholionnettomuuksissa kuoli vuosina 2015–2019 yhteensä 235 henkilöä. Kuolleista 76 % (n=179) oli alkoholin vaikutuksen alaisia kuljettajia, 17 % (n=40) oli matkustajina alkoholin vaikutuksen alaisen kuljettajan ajoneuvossa, kun taas 7 % (n=16) kuoli yhteenajoissa vastapuolina olleissa ajoneuvossa.

Alkoholionnettomuuksista 77 % (n=158) tapahtui haja-asutusalueilla ja 23 % (n=46) taajamissa tai taajamien lähialueilla. Haja-asutusalueiden onnettomuuksista 42 % (n=67) tapahtui valta- ja kantateillä, 45 % (n=71) seutu- ja yhdysteillä, 11 % (n=17) yksityisteillä tai -alueilla ja 2 % (n=3) muilla alueilla.

1.1.1 Promillemäärät ja muut ajokykyyn vaikuttaneet aineet

Suurimmalla osalla (78 %, n=160) alkoholionnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista veren alkoholipitoisuus ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan (1,2 promillea) (Taulukko 1).

Alkoholin vaikutuksen alaisista kuljettajista 22 %:lla (n=45) oli veressään alkoholin lisäksi myös jotain muuta ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta päihdettä. Kuljettajista 6 %:lla (n=12) oli veressään alkoholia ja huumausainetta. 10 %:lla (n=20) oli veressään alkoholia sekä ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta. Kuljettajista 6 %:lla (n=13) oli veressään samanaikaisesti alkoholia, huumausainetta ja ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta. Lisää tietoa päihteiden sekakäytöstä löytyy luvusta 1.5.

Huomio

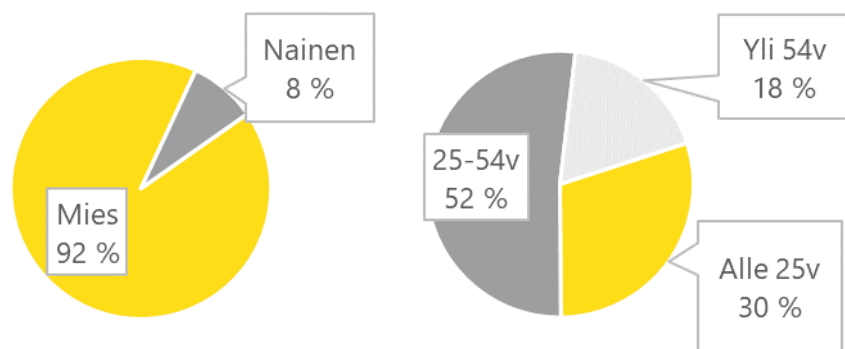
Vuosina 2015–2019 tutkittujen kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien aiheuttajista 13:lla veren alkoholipitoisuus oli 0,20–0,49 promillea.

Taulukko 1. Alkoholionnettomuuksien aiheuttajien promillemäärät vuosina 2015–2019.

Promillemäärä	2015		2016		2017		2018		2019		Yhteensä	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
0,50-1,19 promillea	7	16	12	24	7	16	6	19	12	32	44	22
1,20-1,99 promillea	20	47	17	35	19	43	14	45	16	43	86	42
2,00 promillea tai enemmän	16	37	20	41	18	41	11	35	9	24	74	36
Yhteensä	43	100	49	100	44	100	31	100	37	100	204	100

1.1.2 Kuljettajien ikä ja sukupuoli

Alkoholin vaikutuksen alaisista kuljettajista 92 % (n=187) oli miehiä ja 8 % (n=17) naisia. Miehistä 80 % (n=149) ja naisista 65 % (n=11) ajoi vähintään 1,2 promillen humalassa eli ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan. Kuljettajista 30 % (n=61) oli alle 25-vuotiaita, 52 % (n=106) oli 25–54-vuotiaita ja 18 % (n=37) oli vähintään 55-vuotiaita (Kuvio 2).



Kuvio 2. Alkoholionnettomuuksien aiheuttajien sukupuoli- ja ikäjakaumat vuosina 2015–2019.

1.1.3 Kuljettajien ajo-oikeus ja aikaisemmat rangaistukset

Alkoholin vaikutuksen alaisista kuljettajista 85 %:lla (n=170) oli onnettomuushetkellä voimassa oleva ajokortti, joskaan osalla heistä (n=5) ajo-oikeus ei riittänyt kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen. Ajokiellossa tai muusta syystä vailla ajo-oikeutta oli kuljettajista 15 % (n=29). Heistä neljän ajo-oikeus oli rauennut ja kuudella (3 %) ei ollut koskaan ollut ajokorttia.

Alkoholin vaikutuksen alaisista kuljettajista 36 % (n=66) oli saanut onnettomuutta edeltävänä viiden vuoden ajanjaksona vähintään yhden rangaistuksen rattijuopumuksesta. Kaikki liikenne riketyypit huomioiden, kuljettajista 72 % (n=131) oli saanut vähintään yhden rangaistuksen jostain liikenne rikkomuksesta tai -rikoksesta ja 15 %:lla (n=27) oli vähintään viisi rangaistusta.

1.1.4 Ajoneuvot

Alkoholin vaikutuksen alaisista kuljettajista 80 % (n=163) ajoi henkilöautolla, 6 % (n=13) moottoripyörällä, 4 % (n=9) traktorilla tai työkonella ja 10 % (n=19) muilla ajoneuvoilla.

Ajoneuvoista 4 % (n=9) oli anastettuja, kun taas 12 % (n=25) oli luvallisesti lainattuja tai vuokrattuja.

1.1.5 Henkilöautojen matkustajat

Henkilöautolla ajaneista 163 alkoholin vaikutuksen alaisesta kuljettajasta 72 % (n=117) ajoi yksinään, kun taas 28 %:lla (n=46) oli kyydissään vähintään yksi matkustaja. Alkoholin vaikutuksen alaisten kuljettajien henkilöautoissa oli kyydissä yhteensä 78 matkustajaa, joista 47 % (n=37) kuoli onnettomuuksissa.

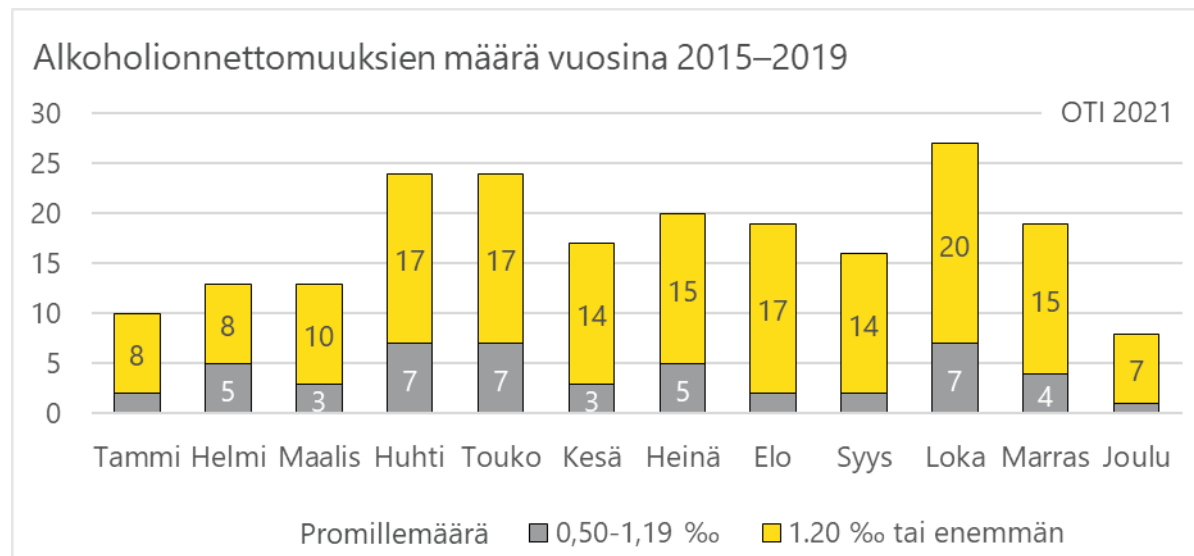
1.1.6 Turvalaitteiden käyttö ajoneuvoissa

Turvalaitteiden käyttämättömyys korostui alkoholionnettomuuksissa. Alkoholin vaikutuksen alaisista kuljettajista 31 % (n=62) käytti turvavyötä tai asianmukaisesti kiinnitettyä kypärää. Henkilöautojen 163 kuljettajasta turvavyötä käytti 32 % (n=51) ja heidän 78 matkustajastaan 45 % (n=34). Neljän kuljettajan ja kahden matkustajan turvavyön käyttö ei ole tiedossa.

Alkoholionnettomuudet

1.1.7 Onnettomuuksien ajankohdat

Alkoholionnettomuudet painottuivat viikonloppuihin sekä iltaan ja yöhön. Onnettomuuksista lähes puolet (46 %, n=93) tapahtui perjantai-illan klo 18 ja sunnuntiaamun klo 6 välisenä aikana. Kuukausittain tarkasteltuna alkoholionnettomuuksia tapahtui eniten huhti–toukokuussa ja lokakuussa (Kuvio 3 ja Taulukko 2).



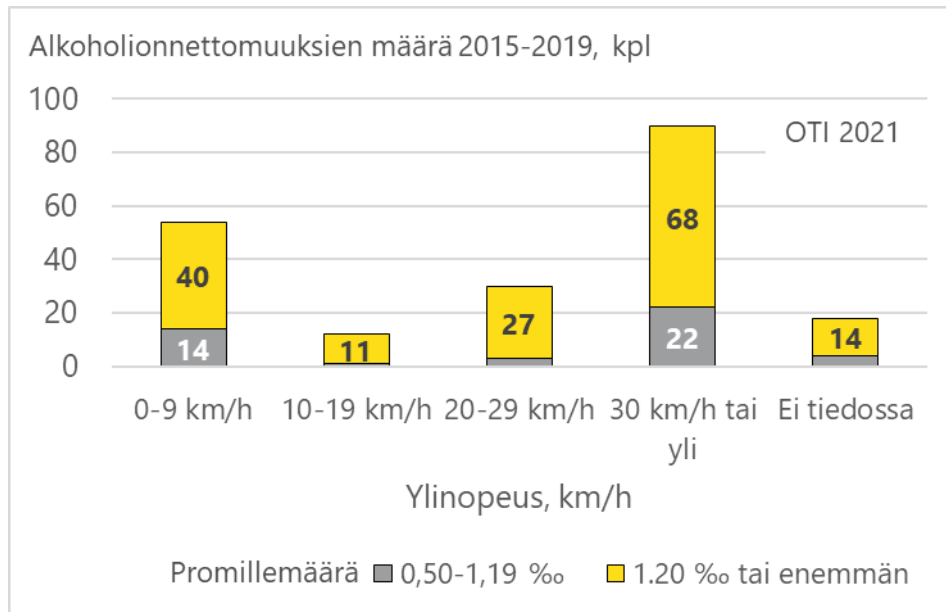
Kuvio 3. Alkoholionnettomuuksien määrät kuukausittain vuosina 2015–2019.

Taulukko 2. Alkoholionnettomuuksien määrät kuukausittain vuosina 2015–2019.

Promillemäärä	Tammi	Helmi	Maalis	Huhti	Touko	Kesä	Heinä	Elo	Syys	Loka	Marras	Joulu	Yhteensä
0,50–1,19 promillea	2	5	3	7	7	2	4	2	2	7	2	1	44
1,20 promillea tai enemmän	8	8	10	17	17	14	15	16	14	19	15	7	160
Yhteensä	10	13	13	24	24	16	19	18	16	26	17	8	204

1.1.8 Ylinopeudet

Alkoholionnettomuuksissa esiintyneet ylinopeudet olivat tyypillisesti suuria. Alkoholionnettomuuksien aiheuttajista 48 % (n=90) ylitti tien nopeusrajoituksen vähintään 30 km/h:lla. Vähintään 10 km/h ylinopeutta ajoi aiheuttajista kaikkiaan 71 % (n=132). (Kuvio 4 ja Taulukko 3). 18 aiheuttajan ajonopeus ei ole tiedossa.



Taulukko 3. Alkoholionnettomuuksien aiheuttajien määrät ylinopeuden ja promillemäärän mukaan vuosina 2015–2019.

Ylinopeus	0,50-1,19 ‰	1,20 ‰ tai enemmän	Yhteensä
0-9 km/h	14	40	54
10-19 km/h	1	11	12
20-29 km/h	3	27	30
30 km/h tai yli	22	68	90
Ei tiedossa	4	14	18
Yhteensä	44	160	204

Kuvio 4. Alkoholionnettomuuksien aiheuttajien määrät ylinopeuden ja promillemäärän mukaan vuosina 2015–2019.

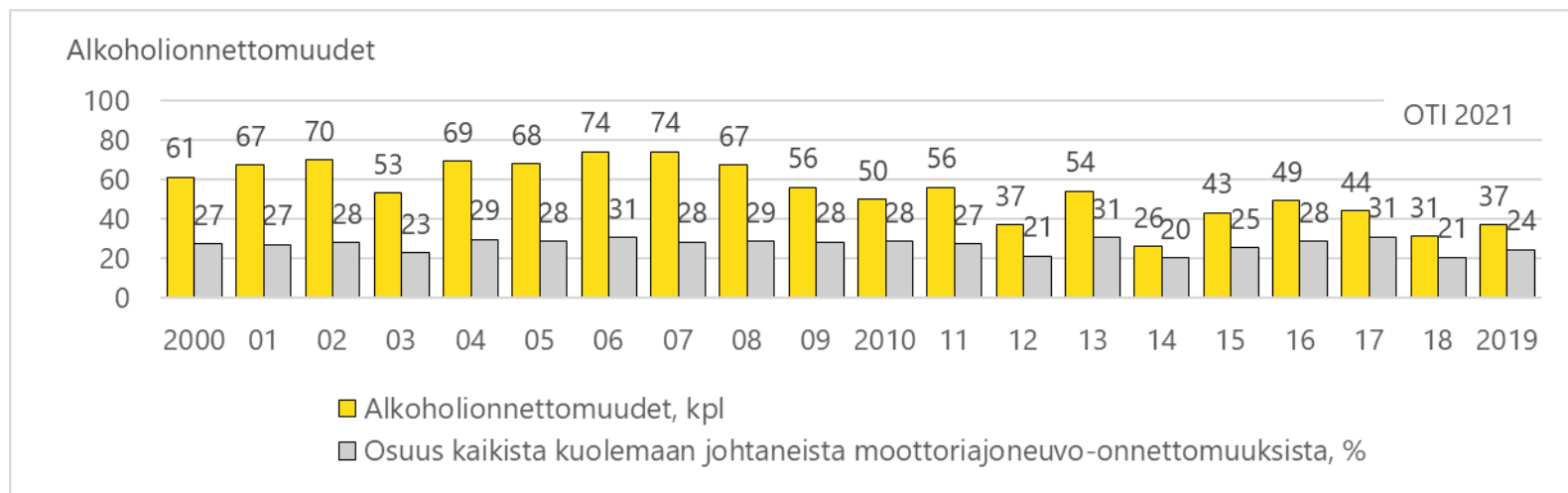
Alkoholionnettomuudet

1.1.9 Alkoholionnettomuudet ja niissä kuolleet 2000-luvulla

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2000–2019 yhteensä 1 086 alkoholin vaikutuksen alaisen kuljettajan aiheuttamaa kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. 2010-luvulla alkoholionnettomuuksien määrä vähentyi edellisestä vuosikymmenestä. Vuonna 2019 alkoholionnettomuuksien osuus kaikista kuolemaan

johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli 24 % (Kuvio 5 ja Taulukko 4).

Alkoholionnettomuuksissa kuoli vuosina 2000–2019 yhteensä 1 208 henkilöä, joista suurin osa oli alkoholin vaikutuksen alaisia kuljettajia (Kuvio 6 ja Taulukko 5).

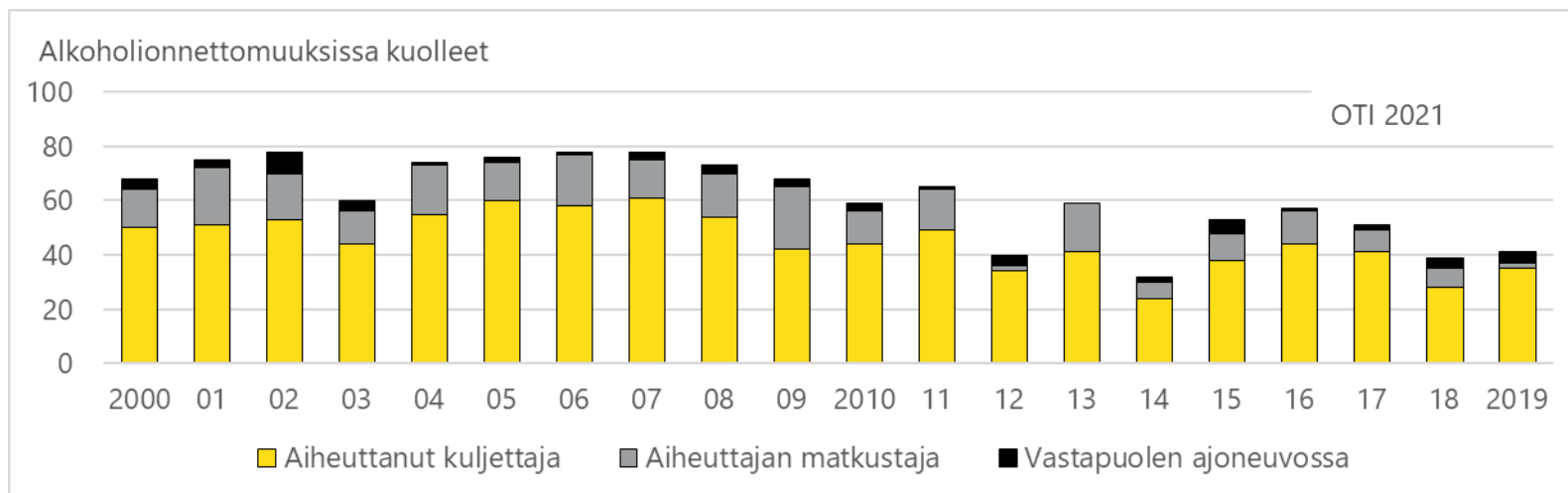


Kuvio 5. Alkoholionnettomuuksien vuosittaiset määrät ja alkoholionnettomuuksien osuudet kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuosina 2000–2019.

Taulukko 4. Alkoholionnettomuuksien vuosittaiset määrät ja alkoholionnettomuuksien osuudet kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuosina 2000–2019.

Alkoholionnettomuudet	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	2010	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Alkoholionnettomuudet, kpl	61	67	70	53	69	68	74	74	67	56	50	56	37	54	26	43	49	44	31	37
Osuus kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista, %	27	27	28	23	29	28	31	28	29	28	28	27	21	31	20	25	28	31	21	24

Alkoholionnettomuudet



Kuvio 6. Alkoholionnettomuuksissa kuolleet vuosina 2000–2019.

Taulukko 5. Alkoholionnettomuuksissa kuolleet vuosina 2000–2019.

Kuolleen istumapaikka	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	2010	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Aiheuttanut kuljettaja	50	51	53	44	54	59	56	60	54	42	42	48	33	40	24	35	44	38	27	35
Aiheuttajan matkustaja	14	21	17	12	18	14	19	14	16	23	12	15	2	18	6	11	12	8	7	2
Vastapuolen ajoneuvossa	4	3	8	4	1	2	1	3	3	3	3	1	4	0	2	5	1	2	4	4
Yhteensä	68	75	78	60	73	75	76	77	73	68	57	64	39	58	32	51	57	48	38	41

1.2 Huumeonnettomuudet

Tässä luvussa on tarkasteltu huumeonnettomuuksia eli huumausaineen vaikutuksen alaisena olleiden kuljettajien aiheuttamia kuolemaan johtaneita moottoriajoneuvo-onnettomuuksia. Huumausaineen lisäksi kuljettajalla saattoi olla veressään myös jotain muuta ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta päihdettä.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2015–2019 tutkimista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 10 % (n=76) oli huumeonnettomuuksia. Huumeonnettomuuksissa kuoli 82 henkilöä. Edellisenä viisivuotisjaksona (2010–2014) huumeonnettomuuksia oli 55.

Huumausaineen vaikutuksen alaisista 76 kuljettajasta 72 %:lla (n=55) oli huumausaineen lisäksi veressään myös jotain muuta päihdettä. Kuljettajista 16 %:lla (n=12) oli veressään huumausaineen lisäksi alkoholia ja 37 %:lla oli veressään huumausaineen lisäksi ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta. Viidellä huumausaineen vaikutuksen alaisella kuljettajalla oli veressään alkoholia 0,20–0,49 promillea. Lisää tietoa päihteiden sekakäytöstä löytyy luvusta 1.5.

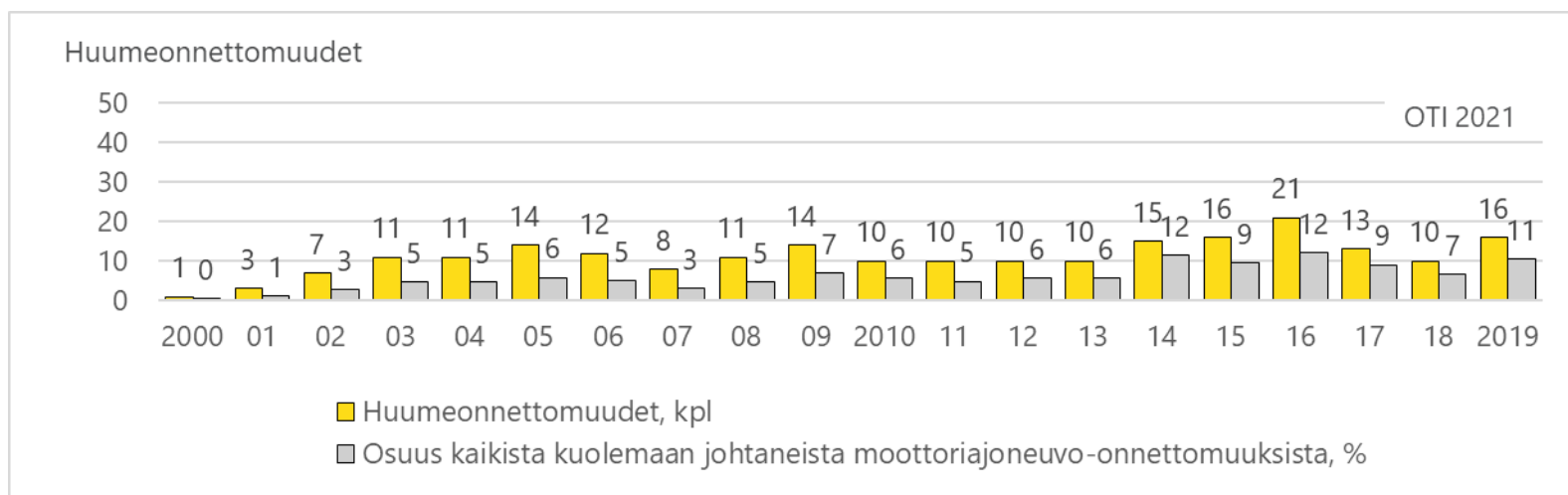
Huomio

Huumeonnettomuuksien aiheuttajien lisäksi aineistossa oli myös yksi yhteenajo-onnettomuudessa vastapuolena ollut kuljettaja, joka ajoi huumausaineen vaikutuksen alaisena.

1.2.1 Huumeonnettomuudet 2000-luvulla

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2000–2019 yhteensä 223 huumausaineen vaikutuksen alaisen kuljettajan aiheuttamaa kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Vuonna 2019 huumeonnettomuuksien osuus kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli 11 % (Kuvio 7 ja Taulukko 6).

Huumeonnettomuudet



Kuvio 7. Huumeonnettomuuksien vuosittaiset määrät ja huumeonnettomuuksien osuudet kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuosina 2000–2019.

Taulukko 6. Huumeonnettomuuksien vuosittaiset määrät ja huumeonnettomuuksien osuudet kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuosina 2000–2019.

Huumeonnettomuudet	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	2010	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Huumeonnettomuudet, kpl	1	3	7	11	11	14	12	8	11	14	10	10	10	10	15	16	21	13	10	16
Osuus kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista, %	0	1	3	5	5	6	5	3	5	7	6	5	6	6	12	9	12	9	7	11

1.3 Huumeonnettomuudet, joissa ei alkoholia

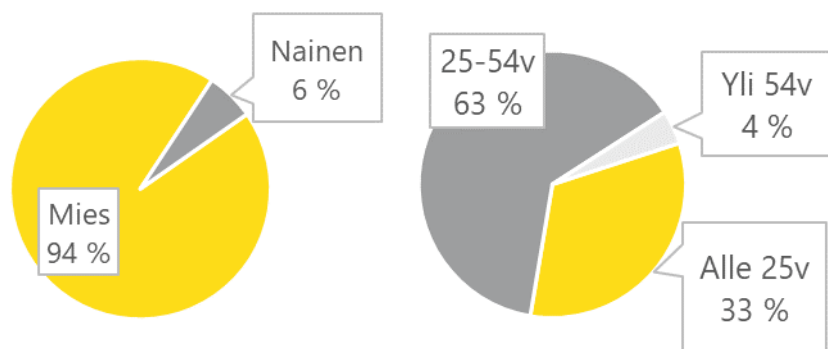
Tässä luvussa on tarkasteltu 49:ää huumeonnettomuutta, joiden aiheuttajilla oli veressään alle 0,5 promillea alkoholia. Huumausaineen lisäksi kuljettaja saattoi kuitenkin olla ajokykyyn mahdollisesti vaikuttaneen lääkeaineen vaikutuksen alainen.

Onnettomuuksista 56 % (n=28) oli yksittäisonnettomuuksia ja 44 % (n=21) oli yhteenajoja. Onnettomuuksista 66 % (n=33) tapahtui haja-asutusalueella.

Onnettomuuksissa kuoli yhteensä 53 henkilöä, joista 44 oli huumausaineen vaikutuksen alaisia kuljettajia ja 7 näiden matkustajia. Kaksi henkilöä kuoli yhteenajossa vastapuolena olleissa ajoneuvoissa.

1.3.1 Kuljettajien ikä ja sukupuoli

Huumausaineen vaikutuksen alaisista kuljettajista 33 % (n=16) oli alle 25-vuotiaita, 63 % (n=31) oli 25-54-vuotiaita ja 4 % (n=2) oli vähintään 55-vuotiaita. Kuljettajista 94 % (n=46) oli miehiä (Kuvio 8.).



Kuvio 8. Huumeonnettomuuksien aiheuttajien (alkoholi alle 0,5 promillea) ikä- ja sukupuolijakaumat vuosina 2015–2019.

1.3.2 Ajoneuvot ja turvalaitteiden käyttö

Huumausaineen vaikutuksen alaisista kuljettajista 80 % (n=39) ajoi henkilöautolla, 18 % (n=9) moottoripyörällä ja yksi mopolla. Kolme ajoneuvoa oli anastettuja.

Turvavyötä tai asianmukaisesti kiinnitettyä kypärää käytti kaikista huumausaineen vaikutuksen alaisista kuljettajista 34 % (n=15). Kuuden kuljettajan tiedot turvalaitteen käytöstä ovat puutteelliset. Henkilöautojen 39 kuljettajasta 23 % (n=9) käytti turvavyötä ja heidän autoissaan olleista 17 matkustajasta turvavyötä käytti 53 % (n=9).

1.3.3 Kuljettajien ajo-oikeus ja aikaisemmat rangaistukset

Huumausaineen vaikutuksen alaisista kuljettajista 54 %:lla (n=25) oli onnettomuushetkellä voimassa oleva ajokortti, joskaan kahdella heistä ajo-oikeus ei riittänyt kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen. Ajokiellossa tai muusta syystä vailla ajo-oikeutta oli kuljettajista 46 % (n=22). Heistä kolmen ajo-oikeus oli rauennut ja seitsemällä ei ollut koskaan ollut ajokorttia. Kahden kuljettajan ajo-oikeudesta ei ole tietoa.

Huumausaineen vaikutuksen alaisista kuljettajista 54 % (n=25) oli saanut onnettomuutta edeltävänä viiden vuoden ajanjaksona vähintään yhden rangaistuksen rattijuopumuksesta. Kolmen kuljettajan rangaistuksista ei ole tietoa. (Muistutus: Tässä tarkastellaan niitä huumausaineen vaikutuksen alaisia kuljettajia, joilla oli veressään alkoholia alle 0,5 promillea).

Vastaavasti kaikki liikenne rikkomukset huomioiden, huumausaineen vaikutuksen alaisista kuljettajista 83 % (n=39) oli saanut onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden aikana vähintään yhden rangaistuksen jostain liikenne rikkomuksesta tai -rikoksesta ja 36 % (n=16) vähintään viisi rangaistusta. Kolmen kuljettajan rangaistuksista ei ole tietoa.

1.3.4 Onnettomuuksien ajankohdat

Huumeonnettomuuksia tapahtui melko tasaisesti ympäri vuoden. Myös viikonpäivittäin tarkasteltuna huumeonnettomuuksia tapahtui tasaisesti pitkin viikkoa, eniten torstaisin ja lauantaisin. Onnettomuuksia tapahtui tasaisesti myös kaikkina vuorokaudenaikoina, lukuun ottamatta aamun tunteja klo 6–12, jolloin tapahtui vähiten onnettomuuksia. Onnettomuuksista 52 % (n=25) tapahtui valoisaan aikaan.

1.3.5 Ylinopeudet

Huumausaineen vaikutuksen alaisista kuljettajista 65 % (n=30) ajoi onnettomuushetkellä vähintään 10 km/h ylinopeutta. Kuljettajista 43 % (n=20) ylitti tien nopeusrajoituksen vähintään 30 km/h:lla. Neljän kuljettajan ajonopeus ei ole tiedossa.

1.4 Lääkeonnettomuudet

Tässä luvussa on tarkasteltu lääkeonnettomuuksia eli onnettomuuksia, joissa onnettomuuden aiheuttaneella kuljettajalla oli veressään vähintään yhtä ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta. Lääkeaineen lisäksi kuljettaja saattoi olla myös muiden päihteiden vaikutuksen alainen.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2015–2019 tutkimista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 11 % (n=87) oli lääkeonnettomuuksia. Onnettomuuksissa kuoli 97 henkilöä.

Lääkeonnettomuuksien aiheuttajista 29 %:lla (n=25) ei ollut lääkeaineen lisäksi veressään muita päihteitä. Lääkeonnettomuuksista 92 % (n=23) oli yhteenajoja. Onnettomuuksissa kuoli yhteensä 28 henkilöä. Kuolleista 23 oli lääkeaineen vaikutuksen alaisia kuljettajia ja kaksi heidän matkustajiaan. Kolme henkilöä kuoli yhteenajoissa vastapuolena olleissa ajoneuvoissa.

Lääkeonnettomuuksien aiheuttajista 71 %:lla (n=62) oli ajokykyyn mahdollisesti vaikuttaneen lääkeaineen lisäksi veressään myös jotain muuta päihdettä. Useat lääkkeet ovat potentiaalisesti ajokykyä heikentäviä aineita varsinkin, jos niiden kanssa on käytetty samaan aikaan alkoholia tai huumausainetta. Viidellä kuljettajalla oli veressään alkoholia 0,20–0,49 promillea. Lisää tietoa päihteiden sekakäytöstä löytyy luvusta 1.5.

1.5 Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet – päihdeonnettomuuksien yhteenveto

Päihtyneiden kuljettajien (kuljettajalla veressään alkoholia, huumausainetta tai ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta) aiheuttamia kuolemaan johtaneita moottoriajoneuvo-onnettomuuksia tutkittiin vuosina 2015–2019 kaikkiaan 281. Määrä vastaa reilua kolmannesta kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista (36 % kaikista 788 onnettomuudesta ja 38 % niistä 748 onnettomuudesta, joiden aiheuttajakuljettajista oli päihdetieto).

Päihtyneiden kuljettajien aiheuttamissa onnettomuuksissa kuoli kaikkiaan 319 henkilöä. Kuolleista 248 oli aiheuttajina olleita päihtyneitä kuljettajia ja 50 päihtyneiden kuljettajien ajoneuvoissa olleita matkustajia. Kuolleista 21 oli ollut yhteenajoissa vastapuolena olleissa ajoneuvoissa.

Päihtyneistä kuljettajista 73 % (n=204) ajoi vähintään alkoholin vaikutuksen alaisena, 27 % (n=76) vähintään huumausaineen vaikutuksen alaisena ja 31 % (n=87) vähintään ajokykyyn mahdollisesti vaikuttaneen lääkeaineen vaikutuksen alaisena. Kolmetoista kuljettajaa ajoi alkoholin, huumausaineen ja ajokykyyn mahdollisesti vaikuttaneen lääkeaineen samanaikaisen vaikutuksen alaisena. (Taulukko 7, Kuvio 9 ja Kuvio 10)

Taustatietoa

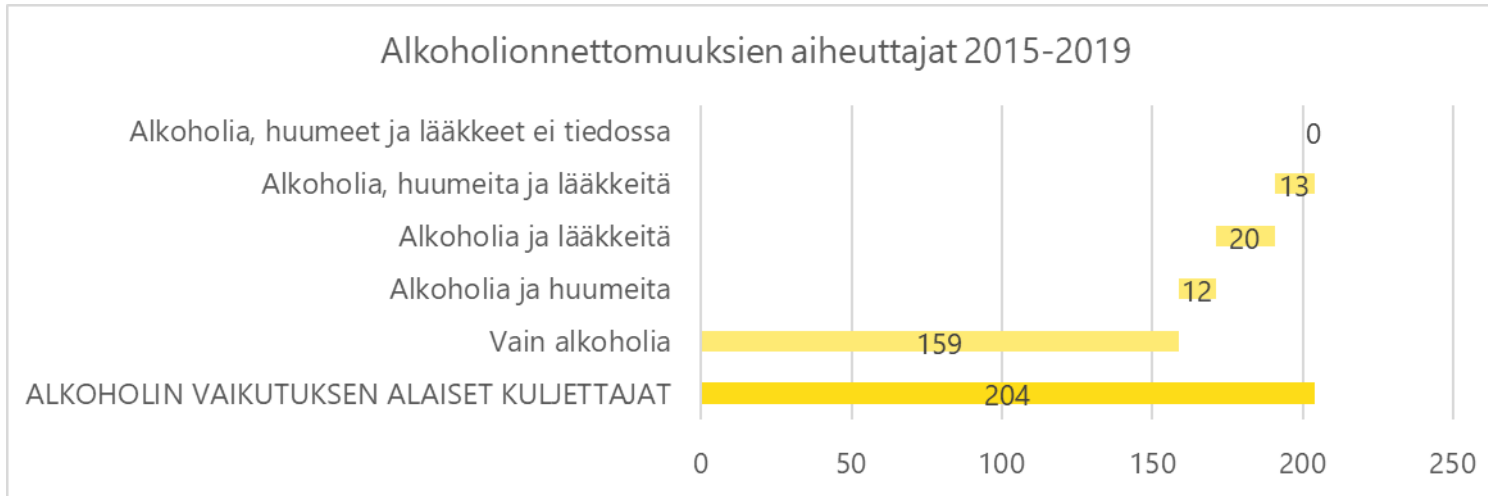
Päihtyneiden kuljettajien henkilöautot (n=227) olivat keskimäärin 16 vuotta vanhoja. Henkilöautoista neljässä oli muita kuin renkasiin liittyviä onnettomuuden syntyyn vaikuttaneita teknisiä vikoja. Autoista 8 % (n=16) oli katsastamattomia.

Selvien kuljettajien henkilöautot (n=318) olivat keskimäärin 14 vuotta vanhoja. Näistä autoista neljässä oli muita kuin renkasiin liittyviä onnettomuuden syntyyn vaikuttaneita teknisiä vikoja. Autoista 4 % (n=13) oli katsastamattomia.

Taulukko 7. Kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vuosina 2015–2019 esiintyneet päihdetyypit.

Kuolemaan johtaneiden päihdeonnettomuuksien aiheuttajat ja heillä esiintyneet päihdetyypit	Kpl
Alkoholionnettomuuksien aiheuttajat yhteensä	204
Alkoholia, ei muita päihteitä	159
Alkoholia ja huumausainetta	12
Alkoholia ja ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta	20
Alkoholia, huumausainetta ja ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta	13
Huumeonnettomuuksien aiheuttajat yhteensä	76
Huumausainetta, ei muita päihteitä	21
Huumausainetta ja alkoholia	12
Huumausainetta ja ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta	28
Huumausainetta, alkoholia ja ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta	13
Lääkeonnettomuuksien aiheuttajat yhteensä	87
Ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta, ei muita päihteitä	25
Ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta ja alkoholia	21
Ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta ja huumausainetta	28
Ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta lääkeainetta, alkoholia ja huumausainetta	13

Päihdeonnettomuuksien yhteenveto



Kuvio 9. Päihteiden sekakäyttö alkoholionnettomuuksissa vuosina 2015–2019.



Kuvio 10. Päihteiden sekakäyttö huumeonnettomuuksissa vuosina 2015–2019.

Kuvioihin 9 ja 10 liittyvä huomio:
Lääkkeillä tarkoitetaan kuljettajan ajokykyyn mahdollisesti vaikuttaneita lääkeaineita.

2 Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2015–2019 tutkimissa jalankulkija- ja pyöräilyonnettomuuksissa kuoli 86 polkupyöräilijää ja 118 jalankulkijaa. Onnettomuuksissa oli osallisena kaikkiaan 186 moottoriajoneuvon kuljettajaa, joista 54 % (n=100) oli onnettomuuksissa aiheuttajina. Polkupyöräilijöistä 17 % (n=15) kuoli yksittäisonnettomuudessa, kuten kumoonajossa tai esteeseen törmätessä.

2.1 Moottoriajoneuvonkuljettajien päihtymys

Jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa aiheuttajina olleista sadasta moottoriajoneuvonkuljettajasta viisi (5 %) ajoi päihteiden vaikutuksen alaisena. Heidän aiheuttamissaan onnettomuuksissa kuoli neljä jalankulkijaa ja yksi polkupyöräilijä. Kahdessa onnettomuudessa kuljettajan lisäksi myös jalankulkija oli alkoholin vaikutuksen alainen.

Viidestä päihtyneestä moottoriajoneuvonkuljettajasta neljällä oli veressään alkoholia, heistä kahdella oli veressään alkoholin lisäksi myös muita päihteitä. Yksi kuljettaja oli muiden päihteiden kuin alkoholin vaikutuksen alainen. Näiden lisäksi yhden kuljettajan veren alkoholipitoisuus oli onnettomuushetkellä välillä 0,2–0,49 promillea. Yksikään vastapuolena olleista 86 moottoriajoneuvonkuljettajasta ei ollut päihteiden vaikutuksen alainen.

2.2 Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden päihtymys

Onnettomuuksissa kuolleista 86 polkupyöräilijästä 77:n ja kuolleista 118 jalankulkijasta 98:n päihteisiin liittyvät tiedot olivat olemassa. Seuraavat tiedot on laskettu niistä jalankulkijoista ja polkupyöräilijöistä, joiden päihdetiedot olivat olemassa.

Onnettomuuksissa kuolleista 77 polkupyöräilijästä 19 % (n=15) ja kuolleista 98 jalankulkijasta 21 % (n=21) oli alkoholin vaikutuksen alaisena.

Alkoholin vaikutuksen alaisista 21 jalankulkijasta kahdella ja 15 polkupyöräilijästä yhdellä oli alkoholin lisäksi veressään myös muita päihteitä. Jalankulkijat ja pyöräilijät olivat tyypillisesti voimakkaasti päihtyneitä, heistä 92 %:lla (n=33) veren alkoholipitoisuus oli vähintään 1,2 promillea.

Alkoholin vaikutuksen alaisista 21 jalankulkijasta jokainen kuoli onnettomuudessa, jossa oli osallisena moottoriajoneuvo. Alkoholin vaikutuksen alaisista 15 pyöräilijästä seitsemän kuoli yhteenajoissa moottoriajoneuvojen kanssa, kun taas kahdeksan kuoli yksittäisonnettomuuksissa.

Niistä onnettomuuksista, joissa jalankulkija tai polkupyöräilijä oli alkoholin vaikutuksen alaisena, 56 % (n=20) tapahtui perjantai-illan klo 18 ja sunnuntaiaamun klo 6 välisenä aikana. Taajamissa onnettomuuksista tapahtui 58 % (n=21). Onnettomuuksista 69 % (n=25) tapahtui touko-syyskuussa.

Alkoholin vaikutuksen alaisista 21 jalankulkijasta 29 % (n=6) oli 18–24-vuotiaita, 33 % (n=7) 25–44-vuotiaita ja 38 % (n=8) oli 45–64-vuotiaita. Alkoholin vaikutuksen alaisista 15 polkupyöräilijästä 41 % (n=7) oli 25–44-vuotiaita, 41 % (n=7) 45–64-vuotiaita ja 18 % (n=3) yli 64-vuotiaita.

3 Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tunnistamia riskitekijöitä ja turvallisuuden parannusehdotuksia

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

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

3.1 Riskitekijät

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

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

Päihtyneiden kuljettajien ajoneuvoihin liittyviä yleisiä riskitekijöitä olivat erilaiset puutteet renkaissa. Liikenneympäristöön liittyvistä riskeistä tyypillisimpiä olivat keski- tai reunakaiteiden puute sekä tieympäristön kiinteät törmäyset (puut, pylväät jne.).

3.2 Parannusehdotukset

Turvallisuuden parannusehdotuksissaan tutkijalautakunnat korostivat alkolukon merkitystä alkoholionnettomuuksien ennaltaehkäisyssä. Ehdotukset liittyivät usein myös liikennevalvontaan ja niissä painotettiin ylinopeus- ja liikennepäihtymysvalvonnan yleistä tehostamista sekä valvonnan 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 kehittämistä Suomessa. 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.

Tie- ja liikenneympäristöön liittyvät turvallisuusehdotukset painottuivat ajokaistalta pois ajautumisen estämiseen erilaisin kaidejärjestelyin (esim. keskikaide), kiinteiden törmäyseteiden poistamiseen tieympäristöstä sekä liittymien, ramppien ja ojanpenkkojen muotojen loiventamiseen.

4 Raportin yhteenveto

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2015–2019 tutkimista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 38 % oli päihtyneiden kuljettajien aiheuttamia. Päihtyneistä kuljettajista joka neljäs (27 %) oli useamman kuin yhden päihteen samanaikaisen vaikutuksen alainen. Moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 26 % oli alkoholionnettomuuksia, 10 % huumeonnettomuuksia ja 11 % lääkeonnettomuuksia.

Vuosina 2015–2019 moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa aiheuttajina olleista alkoholin vaikutuksen alaisista kuljettajista 78 %:lla veren alkoholipitoisuus ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan. Kuljettajista 22 %:lla oli veressään alkoholin lisäksi myös jotain muuta ajokykyyn mahdollisesti vaikuttanutta päihdettä.

76 huumekuljettajasta 55 oli päihteen sekakäyttäjiä eli he olivat huumeiden lisäksi myös muiden päihteen vaikutuksen alaisia. Havainnot kuvastanevat huumeiden käytön lisääntymistä Suomessa. Myös poliisin tietoon tulleiden huumekuljettajien määrä on kasvanut.

Alkoholionnettomuudet tapahtuivat useimmiten viikonloppuisin ja öisin, ja ne olivat usein yksittäisonnettomuuksia. Huumeonnettomuuksia tapahtui melko tasaisesti kaikkina viikonpäivinä ja vuorokaudenaikoina, vähiten niitä kuitenkin tapahtui aamun tunteina. Huumeonnettomuudet olivat tyypillisemmin yhteenajoja kuin alkoholionnettomuudet. Onnettomuuksien tapahtuma-ajat voivat osaltaan selittää onnettomuustyyppien erilaisuutta: päiväaikaan tiestöllä on enemmän muita liikkujia kuin yöllä, joten myös riski yhteenajoon on korkeampi.

Alkoholin ja huumeaineen vaikutuksen alaisille kuljettajille oli yhteistä se, että valtaosa heistä oli miehiä ja suurin ikäryhmäluokka oli 25–54-vuotiaat. Alkoholionnettomuuksissa yli 55-vuotiaiden osuus oli kuitenkin noussut edellisen viisivuotiskauden 13 %:sta 18 %:iin.

Päihteen liittyivät myös useisiin jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneisiin onnettomuuksiin. Onnettomuuksissa kuolleista polkupyöräilijöistä 19 % (n=15) ja jalankulkijoista 21 % (n=21) liikkui alkoholin vaikutuksen alaisena. Alkoholin vaikutuksen alaisten pyöräilijöiden onnettomuuksista kymmenen oli erityyppisiä yksittäisonnettomuuksia: kaatumisia, törmäämisiä esteeseen tai ajoradalta suistumisia.

Jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa aiheuttajana olleista sadasta moottoriajoneuvonkuljettajasta viisi (5 %) ajoi päihteen vaikutuksen alaisena. Heidän aiheuttamissaan onnettomuuksissa kuoli neljä jalankulkijaa ja yksi polkupyöräilijä.

Päihdeonnettomuuksissa kuoli yleensä päihtynyt kuljettaja. Turvalaitteiden käyttämättömyys vaikutti useasti päihdeonnettomuuksien vakavuuteen.

Tutkijalautakuntien mielestä alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen on ennen kaikkea ajoterveysongelma, ja lautakunnat ehdottivat siihen ratkaisuna hoitoon ohjausta sekä liikennelääkärjärjestelmän käyttöönottoa Suomessa. Tutkijalautakunnat pitivät myös alkoholukon asentamista ajoneuvoihin edelleen tärkeänä.

On myös huomattava, että erilaisten lääkeaineiden mahdollista vaikutusta ajokykyyn on vaikea arvioida. Aiheesta tulisikin tehdä erillinen tutkimus.

Sairauskohtaustapaukset pois lukien, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2015–2019 yhteensä 788 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Tutkittujen onnettomuuksien kokonaismäärä oli 13 % pienempi kuin vuosina 2010–2014. Alkoholionnettomuuksien määrä oli 9 % pienempi, huumeonnettomuuksien määrä 38 % suurempi ja lääkeonnettomuuksien määrä 13 % suurempi.