

TIELIIKENTEEN ITSEMURHAT, SAIRAUSSKOHTAUKSET JA NIIDEN TILASTOINTI

Alkoholin ohella itsemurha on Suomessa työikäisten yleinen kuolinsyy. Itsemurhan teki vuonna 2009 hieman yli 1000 ihmistä. Tieliikenteessä moottoriajoneuvolla ajettuja itsemurhakolareita tilastoidaan vuosittain noin 20. Itsemurhan tekijät ovat tyypillisesti 25–35 -vuotiaita miehiä. Tämän lisäksi noin 50–60 ihmistä hyppää vuosittain rekan tai junan eteen.

Tilastotietoja tieliikenteessä tehdyistä itsemurhista saadaan kuolemansyytilastosta, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tilastosta sekä erillisestä Turun yliopistossa tehtävästä moottoriliikennettä koskevasta itsemurhatutkimuksesta.

Tieliikenteessä sattuu myös vuosittain keskimäärin 26 sairauskohtauksesta aiheutuvaa kuolonkolaria. Sairauskohtauksen saaneiden moottoriajoneuvon kuljettajien keski-ikä on 64 vuotta ja he ovat lähes kaikki miehiä. Tilastotietoja sairauskohtauksista saadaan liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien kautta.

Liikenneturvan mielestä Suomen viralliseen tieliikenneonnettomuustilastoon tulisi jatkossa lisätä tieto siitä, kuinka moni tieliikennekuolema on itsemurha ja kuinka moni on sairauskohtaus.

Tieliikenneonnettomuustilastossa itsemurhia ei erotella tieliikennekuolemista

Tieliikenneonnettomuustilastoja varten Tilastokeskus saa poliisiasiain tietojärjestelmään (PATJA) tallennetut tieliikenneonnettomuustiedot poliisilta. Tilastokeskus täydentää vuosiaineistoa kuolemansyyt - tilaston tiedoilla kuolleista, Liikenneviraston tiedoilla onnettomuuden tapahtumapaikasta, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tiedoilla kuolemaan johtaneista rattijuopumusonnettomuuksista sekä Liikenteen turvallisuusviraston ajokortti- ja moottoriajoneuvotiedoilla.

Tieliikenneonnettomuudeksi määritellään henkilö- tai omaisuusvahinkoon johtanut tapahtuma, joka on sattunut tieliikenneläin mukaan yleiselle liikenteelle tarkoitetulla tai yleisesti liikenteeseen käytetyllä alueella, ja jossa on osallisena ainakin yksi liikkuva ajoneuvo. Tieliikenneläissa määriteltyjen ajoneuvojen lisäksi onnettomuuteen osallisiksi kulkuneuvoiksi luetaan myös raitiovaunu sekä juna tasoristeysonnettomuuksissa. Jalankulkijan kaatuminen ei ole liikenneonnettomuus, polkupyörällä (=ajoneuvo) kaatuminen on. Onnettomuudessa kuolleeksi määritellään henkilö, joka on kuollut onnettomuuden seurauksena 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta.

Itsemurhat sisältyvät edellä mainittujen määritelmien perusteella tieliikennekuolemien tilastoon. Ne ovat tieliikenneonnettomuudessa tapahtuneita kuolemia ja henkilö on kuollut onnettomuudessa saamaansa vammaan.

Kuolemansyyt -tilasto

Kuolemansyytilaston julkaisemista varten Tilastokeskukselle tulee tietoja oikeuslääkäriltä. Oikeuslääkäri saa tutkintailmoituksen poliisilta, johon on kirjattu onnettomuustapahtuman kulku. Lisäksi oikeuslääkärillä on käytössään potilaan sairauskertomus päätelmän tekemiseksi.

Kuoleman todennut lääkäri kirjoittaa kuolintodistuksen, jossa yhtenä kuolinluokkana mainitaan itsemurha. Kuolintodistuksen kirjoittanut lääkäri toimittaa todistuksen Terveysten ja hyvinvoinnin laitokselle. Siellä oikeuslääkäri tarkistaa todistuksen oikeellisuuden ja kuolinsyytodistukset lähetetään sieltä Tilastokeskukselle. Tilastokeskus luokittelee kuolemansyytilastoa varten tapaukset ”uudelleen” tarkempiin kuolemansyylooppiin, kuten ajamalla tehdyt itsemurhat ja itsemurhat, joissa henkilö on jättäytynyt tai hypännyt liikkuvan ajoneuvon eteen. Luokittelu perustuu kuolintodistuksen kuolemanluokka tietoihin sekä tapahtumasta kuolintodistukseen kirjattuihin tietoihin.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tilasto

Tutkijalautakuntien tilasto perustuu Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien selvityksiin. Niissä tarkastellaan onnettomuuden kulkua, riskitekijöitä, seurauksia ja olosuhteita. Tutkintaa ohjaa Liikenneonnettomuuksien tutkintamenetelmä. Sen lähtökohtana on onnettomuuteen välittömästi ja taustalla vaikuttaneiden riskitekijöiden analyysi. Analyysissä pyritään luomaan mahdollisimman tarkka kuva siitä, kuinka onnettomuus tapahtui ja miksi.

Arvioinnissa käytetään poissulkevaa menetelmää eli rajataan ensin pois muut mahdolliset syyt onnettomuuteen

- **perustutkinta**
 - o ajoneuvo tutkitaan
 - näin saadaan selville, löytyykö ajoneuvosta vikoja, jotka olisivat voineet johtaa onnettomuuteen
 - o tiestö ja keliolosuhteet tutkitaan
 - esim. tapahtuiko onnettomuus suoralla vai kaarteessa, mikä oli onnettomuushetken keli, näkemät jne.
 - o potilastiedot tarkastetaan
 - löytyykö sairauksia ja jos löytyy, mitä ne ovat
 - o haastattelu, jossa kartoitetaan mm. väsymystä, sairauksia, mielentilaa
 - haastattelulomakkeessa on kohta, jossa kartoitetaan itsemurhan mahdollisuutta
- **analyysi**
 - Yllämainittujen tietojen pohjalta tutkijalautakunnan jäsenet arvioivat mahdollista itsemurhaa. Esim. kaarteessa tapahtunut vastaantulevan kaistalle siirtyminen on voinut tapahtua myös esim. nukahtamisesta tai tarkkaavuuden siirtymisestä muualle ajamisesta. Tällöin tärkeitä ovat taustatiedot esim. valvomisesta, syömisestä, ajolinjasta tms. Käytössä on myös omaisten kertoma taustatieto mielentilasta, aikaisemmista itsemurhayrityksistä, sairauskohtauksista mielenterveysongelmista jne. Lisäksi selvitetään, onko henkilö jättänyt jälkeensä kirjettä, jossa kertoo itsetuhosta.
 - o Mikäli tieto on varmaa, tutkijalautakunta voi määrittellä onnettomuuden johtuneen tahallisuudesta eri todennäköisyyksillä ja todeta sen itsemurhaksi.

Itsemurhatutkimuksista saatu tieto

Tutkijalautakuntien keräämien tietojen perusteella Turun yliopistossa on jo noin 40 vuoden aikana tehty tutkimusta moottoriajoneuvoilla tehdystä tieliikenteen itsemurhasta. Näissä tutkimuksissa itsemurhiksi luokitellaan ne tapaukset, jotka täyttävät samanaikaisesti kaksi kriteeriä. Ensinnäkin tapauksen täytyy ulkoiselta kulultaan näyttää siltä, että se on tehty tarkoituksella ja ajoneuvo on ollut kuljettajan hallinnassa törmäykseen saakka. Toiseksi kuljettajan taustatiedoista on löytnyt itsemurhaa tukevaa lisätietoa. Eli itsemurhiksi on luokiteltu vain ne tapaukset, jotka täyttivät nämä molemmat kriteerit (ulkoinen kulku ja taustatiedot).

Tieliikenteen itsemurhien tilastointi Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa

Ruotsissa itsemurhat ovat aiemmin sisältyneet tieliikenneonnettomuustilastoon ja liikenteessä kuolleiden määriin samoin kuin Suomessa. Vuonna 2010 Ruotsissa poistettiin ensimmäistä kertaa itsemurhakuolemat (yhteensä 17) virallisen tilaston tieliikenteessä kuolleiden määrästä. Itsemurhien poistaminen tilastoista pohjautui asiantuntijaryhmän arvioon siitä, milloin kyseessä oli itsemurhan tekeminen liikenteessä ja milloin muu tieliikenneonnettomuus. Asiantuntijaryhmässä olivat edustettuina seuraavat tahot: Trafikverket, Transportstyrelsen, Rättsmedicinalverket ja VTI. Itsemurhia ei aiemmin ole arvioitu näin tiukoilla kriteereillä ja järjestelmällisesti, eikä niitä ole eroteltu tieliikennekuolemista. Ruotsissa on kuolemansyytilastojen perusteella arvioitu olevan noin 20 ajamalla tehtyä itsemurhaa vuodessa, mutta vuosittainen vaihtelu on ollut suurta.

Norjassa ja Tanskassa virallisesta tieliikenneonnettomuustilastosta poistetaan liikennekuolemien määrästä poliisin vahvistamat itsemurhatapaukset. Molemmissa maissa on käynnissä tutkijalautakunnan toimintaa vastaava analyysi tieliikennekuolemista. Tämän analyysin perusteella uskotaan löytyvän enemmän itsemurhatapauksia kuin poliisin ilmoituksissa. Norjassa poliisin vahvistamia itsemurhatapauksia on ollut noin viisi vuosittain.

Tautikuolemat ja sairauskohtaukset

Tilastokeskus poistaa tautikuolemat kuolinsyytodistusten perusteella tieliikenneonnettomuustilastoista. Näissä kuoleman syy on jokin muu kuin onnettomuudessa aiheutunut vamma. Tutkijalautakunnat tilastoivat tieliikenteessä sairauskohtauksissa kuolleet. Sairauskohtauksiin on kuollut vuosien 2005 – 2009 välisenä aikana keskimäärin 26 ihmistä vuosittain. Uudenmaan tutkijalautakunnan mukaan vuosien 2008 – 2009 kuolonkolareista joka viides aiheutui sairauskohtauksesta, useimmin sydänkohtauksesta.

Yhteenveto

Suomen tieliikenneonnettomuustilaston määritelmien mukaan tieliikenteessä tehdyt itsemurhat sisältyvät tieliikenteen kuolemanlukuihin. Ne ovat tieliikenneonnettomuudessa tapahtuneita kuolemia ja henkilö on kuollut onnettomuudessa saamaansa vammaan.

Tietoja itsemurhasta saadaan kuolemansyytilastoista, Liikenne onnettomuuksien tutkijalautakuntien tilastoista sekä erillisestä itsemurhatutkimuksesta, jossa tutkitaan moottoriajoneuvoilla tehtyjä itsemurhia.

Eri tavoin ja eri menetelmillä kerätty tieto tieliikenteen itsemurhista tuottaa eri määrän itsemurhatapauksia (ks. kuvio).

Suunnilleen yhtä paljon itsemurhatapauksia on raportoitu moottoriajoneuvoliikennettä koskevassa Turun yliopiston erillisessä itsemurhatutkimuksessa ja Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tilastoissa viime vuosilta; noin 20 tapausta vuodessa. Vuosittaisia eroja on aiheutunut lähinnä jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneista itsemurhista, jotka eivät sisälly erilliseen itsemurhatutkimukseen. Tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2000 - 2009 748 jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joista 51 (7 %) tutkijalautakunnat oli arvioinut itsemurhiksi. Vastapuolina oli 33 onnettomuudessa (65 %) raskasajoneuvo ja yhdeksässä onnettomuudessa juna tai raitiovaunu. Tutkijalautakunnat tutkivat vain ne raideliikenneonnettomuudet, joissa raideliikenne ja tieliikenne kohtaavat. Junan alle ”hyppäämisiä” tapahtuu Suomessa enemmän kuin edellä mainitut luvut kertovat.

Selkeästi tutkijalautakuntien tilastoja vähemmän itsemurhia tieliikenteessä on kirjattu kuolemansyytilastoon. Tämä saattaa johtua siitä, että oikeuslääkärit ovat varovaisia kirjaamaan tapauksen itsemurhaksi, varsinkin jos tietoja arvioinnin perustaksi ei ole riittävästi ja se vaikuttaa vakuutuksesta maksettaviin korvauksiin.

Itsemurhien lisäksi tieliikenteessä sattuu vuosittain tautikuolemia, jotka tyypillisesti ovat sairauskohtauksia. Tautikuolemat poistetaan tieliikenneonnettomuustilastosta. Kuolemansyynä ei ole näissä tapauksissa ollut liikenneonnettomuudessa syntynyt vamma.

Pohjoismaiden tieliikenteen kuolemanlukujen vertailu on vaikeaa, kun kirjaamiskäytännöt ovat erilaisia eri Pohjoismaissa. Jo nykyisin Tanska ja Norja ovat poistaneet vuosittaisista tieliikennekuolemista poliisin vahvistamat itsemurhatapaukset. Tämän lisäksi molemmissa maissa kehitellään syvätkäytännöksi tarkemman tiedon saamiseksi liikenneonnettomuuksien syistä ja myös itsemurhatapauksista.

Ruotsissa poistettiin vuonna 2010 ensimmäistä kertaa itsemurhatapaukset tieliikennekuolemien luvusta asiantuntijaryhmän tekemien arvioiden perusteella. Itsemurhiksi luokiteltiin 17 tapausta.

Liikenneturvan mielestä voitaisiin harkita menettelyä, jossa Suomen virallisessa tieliikenneonnettomuustilastossa ilmoitettaisiin tieliikenteessä kuolleiden määrän lisäksi myös tutkijalautakuntien keräämä tieto itsemurhien määristä. Tilastokeskus täydentää jo nykyisin vuositilastoa tutkijalautakuntien keräämällä tiedolla rattijuopumuskuolemista. Tällä tilastointimuutoksella voitaisiin verrata aiempaa paremmin tieliikennekuolemien kehitystä Suomessa ja Ruotsissa sekä lähiaikoina myös Tanskassa ja Norjassa.

Tieliikenneonnettomuustilastoa voisi Liikenneturvan mielestä täydentää myös tutkijalautakuntien tiedolla tieliikenteessä tapahtuneiden sairauskohtauksien määristä. Tieliikenteessä sattuneiden sairauskohtausten sisällyttäminen tieliikenneonnettomuustilastoon mahdollistaisi niiden kehityksen seurannan ja antaisi perusteita mm. ajoterveyden seurannan kehittämiseen. Myös tämä tieto on saatavilla liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tilastoista.

Lähteet:

Holopainen A. (2011) Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta/Itsemurhien arviointi tieliikenteessä. Muistio 4.8.2011

Holopainen A. Itsemurhat kevyessä liikenteessä. Sähköinen tiedonanto 1.9.2011.

Törmänen, M. (2011) Kuolinsyytilastotutkimuksen menetelmäkuvaus. Sähköinen tiedonanto 4.8.2011

Nordiskt vägforum, 2010

Hernetkoski, K. (2011) Sähköinen tiedonanto itsemurhiksi luokitelluista tapauksista 3.8.2011

Tervo, T. (2011) Milloin ajokortti pitäisi ottaa pois. Kommentti Helsingin sanomissa 30.7.2011

Officiell statistic om dödade och skadade i vägtrafiken, Sverige 2010

Parkkari, K. (2011) Moottoriajoneuvoissa kuolleiden onnettomuudet vuosilta 2005 – 2009, joissa välitön riski on ollut sairauskohtaus.