



SAVONIA

POLKUPYÖRÄILIJÖIDEN YKSITTÄISTAPATURMAT – Kuopiossa, Mikkelissä ja Joensuussa tapahtuneet pyöräilytapaturmat

Itä-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi 23.5.2019

Johanna Savolainen



- Pyöräilyä pyritään edistämään voimakkaasti valtion toimesta
 - Ø Pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuuksien kasvattaminen 30 %:ista 38 %:iin
 - Ø 450 miljoonaa matkaa enemmän verrattuna nykyhetkeen
- Pyöräilytapaturmista suurin osa tapahtuu pyöräilijän kaatuessa yksin, ilman toista osapuolta (= yksittäistapaturma)
 - Ø Poliisia ei useinkaan ole tarve kutsua paikalle, jolloin kyseiset tapaturmat eivät päädy virallisiin rekistereihin ja tilastoihin
 - Ø Tilastot antavat vääristyneen kuvan pyöräilyn liikenneturvallisuudesta, mikä heikentää samalla liikenneturvallisuustyön tehokkuutta
- Työlle on tarvetta, sillä pyöräilijöiden yksittäistapaturmista ei ole riittävästi tietoa saatavilla



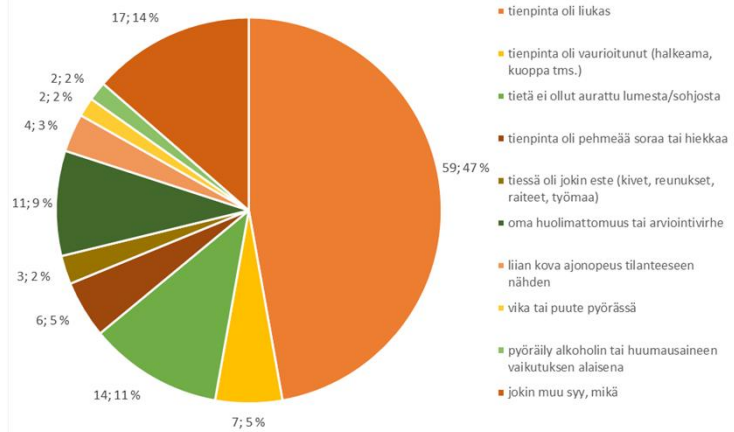
- Tarkoituksena oli tutkia Itä-Suomen alueella Kuopion, Mikkelin ja Joensuun kaupungeissa tapahtuneita pyöräilijöiden yksittäistapaturmia
- Tavoitteena oli tarkastella tapaturmien piirteitä sekä kaatumiseen johtaneita syitä
- Lisäksi haluttiin selvittää, oliko tapauksissa joitakin yhdistäviä tekijöitä, joilla saattoi olla vaikutusta tapaturmissa
- Lopputulokseksi pyrittiin saamaan käsitys siitä, miksi pyöräilijöiden yksittäistapaturmia tapahtuu ja miten niitä voitaisiin tehokkaimmin ehkäistä
- Työn tilaajana toimi Pohjois-Savon ELY-keskus



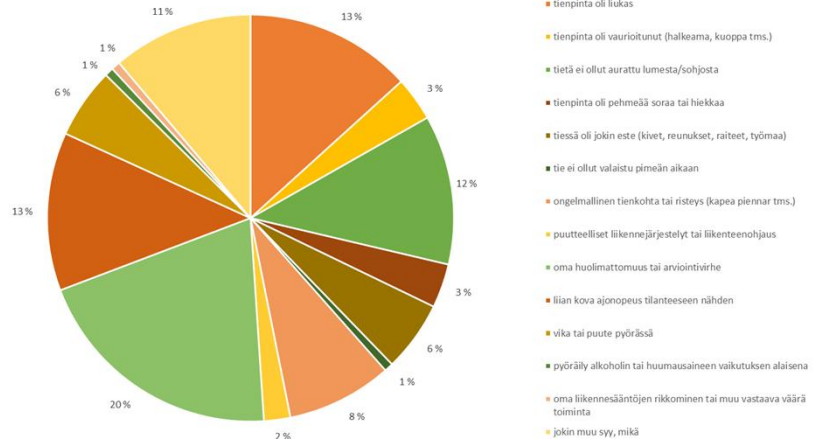
- Aineisto kerättiin sähköisen kyselylomakkeen avulla
- Kysely koostui 22 kysymyksestä
 - Ø Taustatiedot (esim. ikä, pyöräilyn aktiivisuus)
 - Ø Tapaturmaa koskevat tiedot (esim. ajankohta, syyt, vammat)
 - Ø Kartta
 - Ø Avoimet kysymykset (esim. kuinka ehkäistä tapaturmia)
- Kyselyä markkinoitiin mm. ELY-keskuksen, paikallislehtien ja pyöräilyseurojen kautta
- Vastauksia saatiin yhteensä 794
 - Ø Karttavastauksia n. 500 (Joensuu: 298, Kuopio: 125, Mikkeli: 56)
 - Ø Ei-vastaukset hyödyllisiä avointen kysymysten osalta
- Aineistoa tarkasteltiin kaupungeittain



Tapaturmaan johtanut pääasiallinen syy

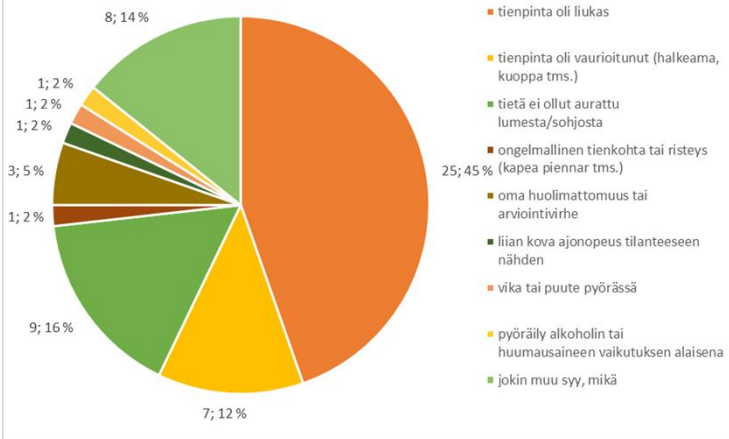


Tapaturmaan johtanut toissijainen syy

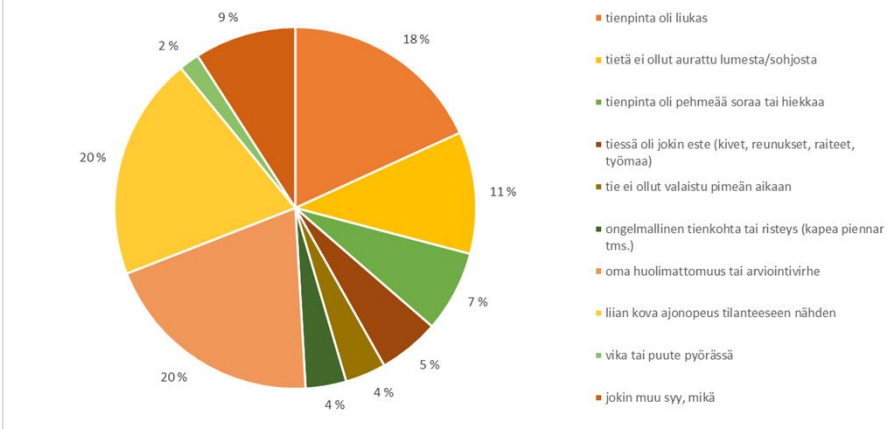




Tapaturmaan johtanut pääasiallinen syy

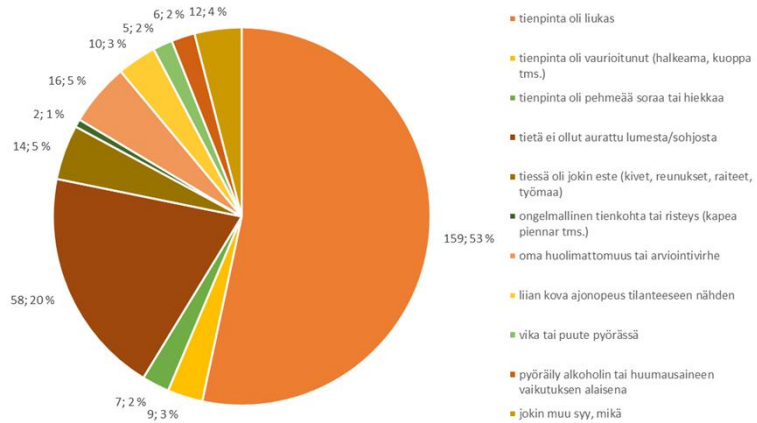


Tapaturmaan johtanut toissijainen syy

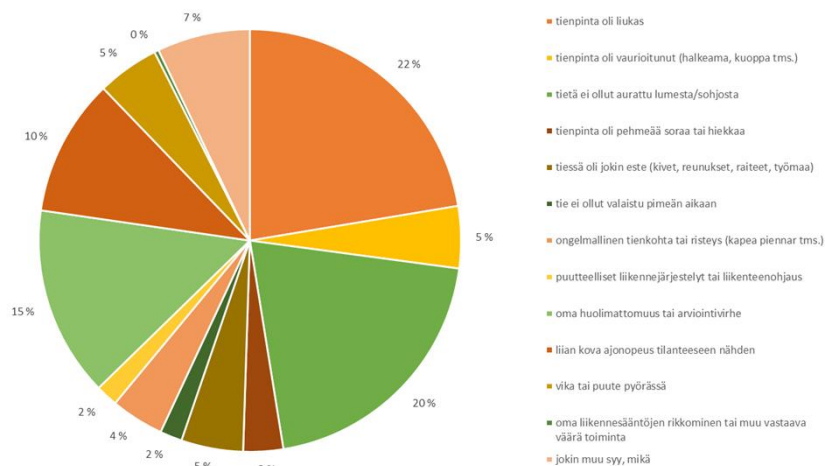




Tapaturmaan johtanut pääasiainen syy



Tapaturmaan johtanut toissijainen syy





- Eniten kaaduttiin arkipäivisin työ- ja opiskelumatkoilla joko aamulla tai päivällä
- Suurin osa tapaturmista tapahtui syksy- ja talvisaikaan, jolloin sääolosuhteet ovat usein haasteellisia pyöräilylle
- Pääasiallisina tapaturman syinä korostuivat tien kunnossapitoon liittyvät asiat
- Oma käyttäytyminen liikenteessä korostui enemmän tapaturmaan johtaneena toissijaisena syynä
- Noin puolelle aiheutui jonkinasteisia vammoja
 - Ø Vakavilta vammoilta vältyttiin
 - Ø Vammoiksi lueteltiin mm. ruhjeet, lihaskivut, pienet murtumat ja lievät aivotärähdykset
 - Ø Vammoja eniten alaraajoihin, mutta runsaasti myös hartianseudulle ja yläraajoihin
 - Ø Pään kohdistuneita vammoja sai vain kymmenesosa kaikista kaatuneista



- Kypärää käytettiin tapaturman sattumishetkellä vaihdellen (Kuopio: 82 %, Mikkelä: 70 %, Joensuu: 46 %); kaikissa kaupungeissa naiset olivat tunnollisempia kypärän käyttäjiä kuin miehet
- Vastaajien mielestä parhaiten pyöräilijöiden tapaturmia voidaan estää panostamalla teiden kunnossapitoon
- Toinen tärkeä keino on pyöräilijöiden oma liikennekäyttäytyminen sekä asianmukainen pyöräilyvarustus
- Myös rakennetulla liikenneympäristöllä on tärkeä rooli tapaturmissa



- Kyselyyn vastanneiden suuri määrä kertoo pyöräilijöiden yksittäistapaturmia tapahtuvan runsaasti
- Tilastokeskuksen tilastoissa tapaturmat painottuneet kesällä ja syksyille, tässä tutkimuksessa syksyille ja talvelle
 - Ø Lumettomaan aikaan pyöräillään enemmän kuin talvella
 - Ø Tilastokeskuksen tilastoista puuttuu yksittäistapaturmat
 - Ø Onko tutkimuksen ajankohdalla vaikutusta?
- Suurimmassa osassa kaatumisista ei aiheudu sairaalakäyntiä vaativia vammoja, eikä vammat ole useinkaan kovin vakavia
 - Ø Tämä vahvistaa tapaturmatilastojen puutteellisuuden, sillä tapaturmista ei jää tietoja edes sairaaloiden rekistereihin
- Alkoholitapausten määrä ei tässä korostunut, vaikka suurin osa alkoholin vaikutuksen alaisena tapahtuneista tapaturmista on yksittäistapaturmia



- Tavoiteltaessa pyöräilyn määrän ja kulkutapaosuuden kasvua, lisäävät ne painetta liikenneturvallisuuustyöhön
 - Ø Tapaturmien todellisesta määrästä pitäisi saada kattavammin tietoa → lisää tutkimusta aiheesta
 - Ø Mm. infra, kaupunkirakenne, teiden kunnossapito ja valistustyö keskeisiä keinoja liikenneturvallisuuuden parantamisessa
- Tuloksia ei voida yleistää, mutta niiden avulla saadaan jonkinlainen kuva siitä, miksi tapaturmia tapahtuu ja mistä syystä sekä miten vakavista tapaturmista ylipäänsä on kyse
- Tulosten hyödyntäminen mm. teiden kunnossapidon parantamisessa ja liikenneturvallisuuustyössä

Kiitos!