



Onnettomuustietoinstituutti

Onnettomuustietoa tiiviisti 1/2026

Moottorikelkkaonnettomuudet vuosina 2015–2024

Tämä julkaisu perustuu liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimiin vuosina 2015–2024 tapahtuneisiin kuolemaan johtaneisiin moottorikelkkaonnettomuuksiin sekä vuosina 2015–2024 tapahtuneisiin liikennevakuutuksesta korvattuihin moottorikelkkavahinkoihin.

Tarkastelua varten tutkijalautakunta-aineistosta poistettiin sairauskohtausonnettomuudet.

Prosenttiosuudet on laskettu tiedossa olevista tapauksista.

Onnettomuustietoinstituutti (OTI)
tietopalvelu@oti.fi
Tietopalvelu arkisin: 040 450 4666

Päähavainnot kuolemaan johtaneista moottorikelkkaonnettomuuksista

- 1** Kuolemaan johtaneet moottorikelkkaonnettomuudet tapahtuivat usein tutussa ympäristössä ja jäällä. Hukkumisonnettomuuksien osuus oli suuri.
- 2** Muualla kuin jäällä tapahtuneissa onnettomuuksissa kelkalla ajettiin tyypillisesti kaarteessa ulos ja törmättiin puuhun tai muuhun esteeseen.
- 3** Kuljettajista lähes puolet ajoi onnettomuuden tapahtuessa alkoholin vaikutuksen alaisena.



Kuolemaan johtaneet moottorikelkkaonnettomuudet

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat yhteensä 70 vuosina 2015–2024 tapahtunutta kuolemaan johtanutta moottorikelkkaonnettomuutta (kuvio 1). Onnettomuuksissa kuoli 75 kelkkailijaa, joista 65 oli kuljettajia ja kymmenen matkustajia.

Yhtä onnettomuutta lukuun ottamatta kaikki moottorikelkkaonnettomuudet olivat yksittäisonnettomuuksia eli moottorikelkkailija oli onnettomuuden ainoa osallinen. Yksi onnettomuuksista oli moottorikelkkailijan yhteenlörmäys raskaan ajoneuvon kanssa.

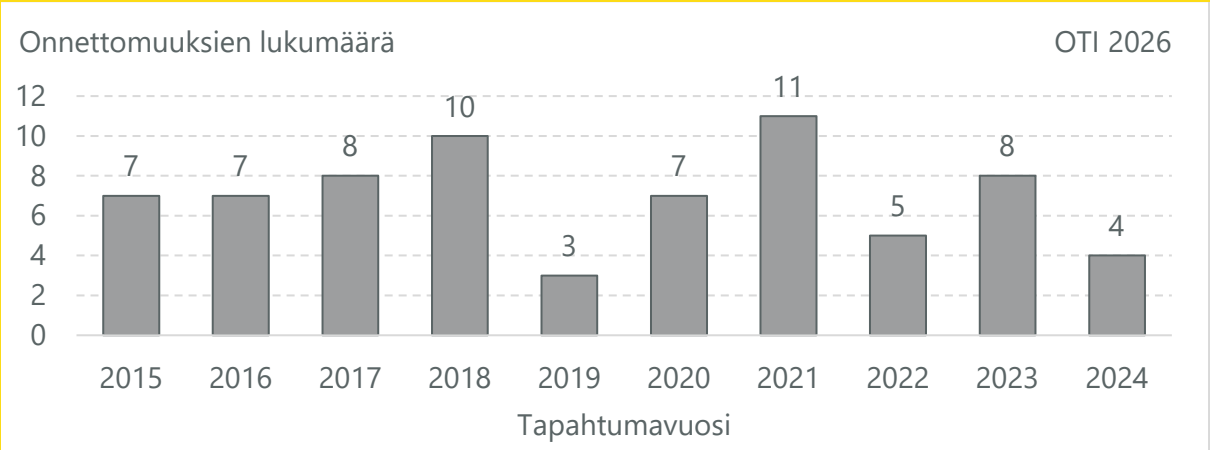
Ajankohta ja olosuhteet

Moottorikelkkaonnettomuudet painottuivat kevätkaudelle (kuvio 2). Onnettomuuksista yli puolet (52 %, n=33) tapahtui pimeään tai hämärään aikaan.

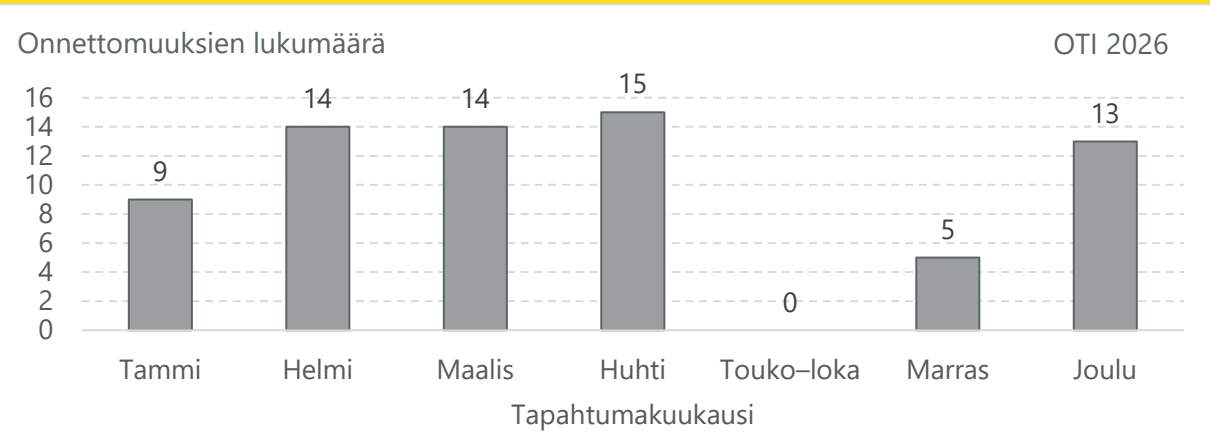
Onnettomuuspaikka oli usein kuljettajille tuttu. Suurin osa (78 %, n=47) aiheuttajakuljettajista oli tuntenut onnettomuuspaikan yli viisi vuotta.

Maakunnittain tarkasteltuna eniten onnettomuuksia (34 %, n=24) tapahtui Lapissa, joka erottui selvästi muista alueista. Itä-Suomen maakunnissa sekä Pohjanmaalla ja Pohjois-Pohjanmaalla onnettomuuksia oli 5–8 kpl kussakin maakunnassa. Keski-Suomessa 4 kpl. Lopuissa maakunnissa onnettomuuksia tapahtui 1–2 kpl.

Kuolemaan johtaneiden moottorikelkkaonnettomuuksien määrät ja tapahtumakuukaudet



Kuvio 1. Kuolemaan johtaneet moottorikelkkaonnettomuudet vuosina 2015–2024: tapahtumavuosi.



Kuvio 2. Kuolemaan johtaneet moottorikelkkaonnettomuudet vuosina 2015–2024: tapahtumakuukausi.

Kuolemaan johtaneet moottorikelkkaonnettomuudet

Tapahtumapaikka

Onnettomuuksista suuri osa (56 %, n=39) tapahtui jäällä.

Jäällä tapahtuneista onnettomuuksista enemmistö oli hukkumisonnettomuuksia (hukkumisonnettomuuksia 31, hukkuneita 36). Tyypillisesti näissä onnettomuuksissa moottorikelkka vajosi veteen jään pettäessä alta tai kuljettajan ajaessa sulaan. Onnettomuuksille oli tunnusomaista eksyminen tai tutulta reitiltä harhautuminen. Reilu puolet (56 %) hukkumisonnettomuuksista tapahtui pimeään tai hämärän aikaan. Aineistossa oli myös useita onnettomuuksia, joissa jäältä rantaan ajettaessa törmättiin esimerkiksi rantakivikkoon. Näissä yhtenä taustatekijänä oli huono näkyvyys.

Muut kuin jäällä tapahtuneet onnettomuudet tapahtuivat moottoriliikenteelle tarkoitettulla tiellä (n=8), virallisella kelkkareitillä (n=10), ajouralla maastossa (n=5) ja muualla maastossa (n=8). Näissä onnettomuuksissa oli tyypillistä reitiltä suistuminen ja törmäminen ympäristön esteisiin, yleisimmin puihin.

Matkan tarkoitus

Onnettomuuteen joutuneista kelkkailijoista suurin osa (88 %, n=60) oli vapaa-ajan matkalla. Vapaa-ajan matkat liittyivät mm. mökkimatkoihin, huviajeluun ja kalastukseen.

Lainatuilla (omistaja ei mukana) tai vuokratuilla kelkoilla ajettuja onnettomuuksia oli 14. Onnettomuuksista neljä tapahtui ohjatuilla safareilla.



Kuolemaan johtaneet moottorikelkkaonnettomuudet

Kuljettajan ikä, matkustajat

Aiheuttajina olleista moottorikelkkailijoista 13 % oli 24-vuotiaita tai sitä nuorempia, 24 % oli 25–44-vuotiaita, 36 % oli 45–64-vuotiaita ja 27 % yli 64-vuotiaita (kuvio 3). Aiheuttajakuljettajista 94 % oli miehiä.

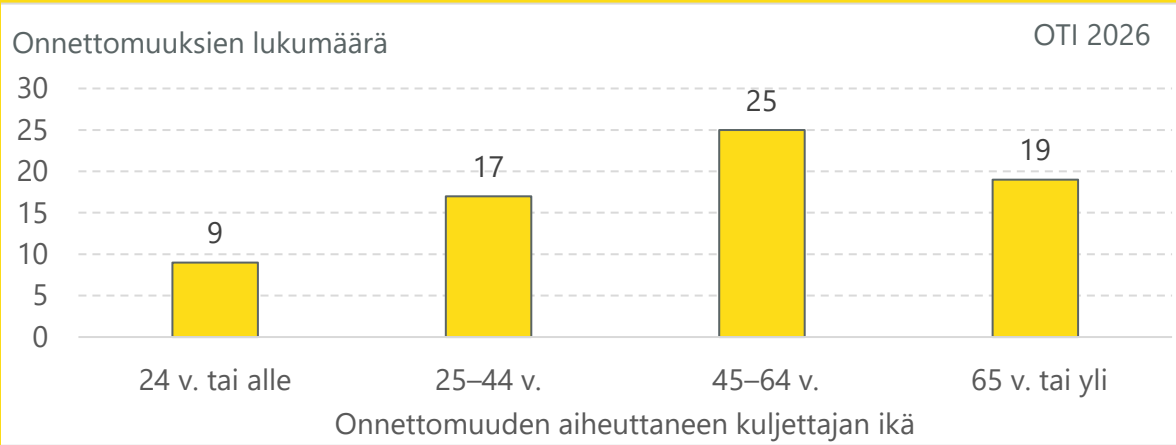
Moottorikelkkaonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 79 %:lla (n=55) ei ollut kyydissä matkustajia. Kuljettajista 15:llä oli matkustaja/matkustajia.

Alkoholi

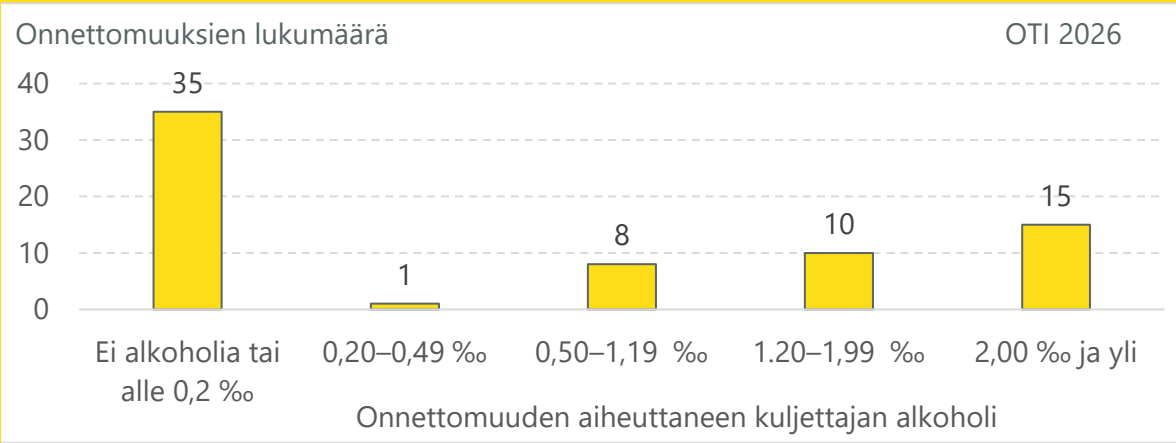
Moottorikelkkaonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista lähes puolet (48 %, n=33) ajoi alkoholin vaikutuksen alaisena (vähintään 0,5 promillea) (kuvio 4). Päihtyneistä kuljettajista suurin osa (76 %) ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan.

Moottorikelkkaonnettomuuksille oli tyypillistä, että alkoholia nauttineet henkilöt liikkuvat myöhään illalla melko lyhyitä matkoja paikoissa, joissa kiinnijäämisriski on pieni.

Kuolemaan johtaneen onnettomuuden aiheuttaneiden moottorikelkkailijoiden ikä ja alkoholi



Kuvio 3. Kuolemaan johtaneet moottorikelkkaonnettomuudet vuosina 2015–2024: aiheuttajakuljettajan ikä.



Kuvio 4. Kuolemaan johtaneet moottorikelkkaonnettomuudet vuosina 2015–2024: aiheuttajakuljettajan alkoholi (ei tiedossa n=1).

Turvalaitteet

Turvalaitteiden käyttö

Kuolleista 75 moottorikelkkailijasta 32:llä ei ollut suojakypärä käytössä. Kypärää käyttämättömistä kelkkailijoista neljä olisi tutkijalautakuntien arvioiden mukaan mahdollisesti pelastunut kuolemalta kypärää käyttämällä. Tyypillisesti hukkumistapauksissa kypärän käytöllä ei ole pelastavaa vaikutusta.

Jäänaskalien ja kelluntavälineiden käyttäminen jääalueella oli vähäistä. Hukkuneista vain muutamilla oli mukana jäänaskalit tai kelluntapuku. Joissain tapauksissa tutkijalautakunta totesi, että asianmukaiset pelastautumisvälineet olisivat pelastaneet kuolemalta.

Moottorikelkan ja -kelkkailijan varusteisiin liittyviä tutkijalautakuntien ehdottamia parannusehdotuksia

- Jäällä kelkkaillessa pelastusliivien ja kelluntapuvun käyttöä tulisi suositella tai velvoittaa.
- Moottorikelkkojen varustukseen tulisi kuulua jäänaskalit.
- Moottorikelkkoihin tulisi asentaa kelkan veteen joutuessa aktivoituva kelluke, joka estää kelkan uppoamisen.

- Tiedotusta turvavarusteiden, kuten kelluntahaalareiden ja jäänaskaleiden, merkityksestä jäällä liikuttaessa tulee jatkaa. Varusteiden avulla voi vaaraan joutuessaan pelastautua. Tiedotusta voisi toteuttaa esimerkiksi kalastuskuntien kautta tai poimimalla ajoneuvorekisteristä kaikki kelkkojen omistajat/haltijat ja kohdentamalla tiedotuskampanja heille.
- Moottorikelkkailijoita tulisi valistaa, että paukkuliivin lauettua on erittäin vaikea päästä jäälle. Moottorikelkkailijoiden tulisi käyttää kelluntapukua tai tavallista veneilyliiviä paukkuliivin sijaan.
- Moottorikelkkojen kuljettajien ja matkustajien tulisi käyttää törmäysvoimia vaimentavia ajovarusteita, kuten niskatuki ja kyljet suojaava rintapanssari.
- Moottorikelkat ja kypärät tulisi varustaa toisensa tunnistavalla teknisellä järjestelmällä, joka estää kelkan käynnistymisen tai rajoittaa sen nopeutta, ellei kuljettajalla ja matkustajalla ole kypärä käytössä.

Tutkijalautakuntien ehdottamia turvallisuuden parannusehdotuksia

Kuljettajaan liittyviä parannusehdotuksia

- Poliisin suorittamaa liikenne- ja maastoliikennevalvontaa tulee lisätä ja sen resurssit tulee turvata.
- Maastoliikennekulttuuriin tulisi saada muutosta tiedotuskampanjoilla, joissa käsiteltäisiin turvallista liikkumista ja alkoholitonta liikkumista.
- Koulutuksessa ja tiedotuksessa on korostettava suojakypärän ja erilaisten turvavarusteiden käytön tärkeyttä (myös tutussa ympäristössä lyhyilläkin matkoilla).
- Kuljettajia tulee tiedottaa tuttuun liikenneympäristöön liittyvästä vaaratilanteiden illuusiosta.
- Jäällä kulkijoita pitää ohjeistaa huomioimaan, että jääolosuhteet voivat muuttua hyvin lyhyessä ajassa.
- Kelkan ensihankkijalle tulisi antaa ajokoulutusta joko myyntipaikasta tai vuokraamosta.
- Moottorikelkan kuljettamiseen tulisi suorittaa ajokortti tai pakollinen käsittelykoe.



Tutkijalautakuntien ehdottamia turvallisuuden parannusehdotuksia

Moottorikelkkailureittiin/uraan liittyviä parannusehdotuksia

- Moottorikelkkareittien tekemistä, hallinnointia ja kunnossapittoa tulee kehittää luomalla selkeät valtakunnalliset ohjeet reittien geometriasta, liikenteen ohjauslaitteista ja laatuvaatimuksista.
- Moottorikelkkareitin ympäristön pehmentämiseen tulee kiinnittää huomiota. Kelkkareitin reunoilla tulisi olla törmäysesteistä vapaa ja riittävän leveä vyöhyke erityisesti reittien mutkapaikoissa.
- Kaarteiden havaittavuuteen tulee kiinnittää huomiota (optinen ohjaus, liikennemerkkit, ohjausaidat).
- Moottorikelkkareittien nopeusrajoitukset tulisi laskea puustoisilla ja mutkaisilla osuuksilla 30 km/h.
- Teiden ylityskohdat tulee rinnastaa liittymiin, joissa näkemät, odotusanteet ja liikennemerkkit ovat ohjeistetut.
- Ennen tienylityskohtaa tulee rakentaa shikaani, joka leikkaa nopeudet ennen liittymää.
- Moottorikelkkareitit tulisi merkitä jääalueelle.
- Vaarallisia herkästi sulavia salmikohtia tulisi merkitä merimerkein.

Moottorikelkkaan liittyviä parannusehdotuksia

- Alkulukko tulee ottaa käyttöön moottorikelkkoihin.
- Moottorikelkan matkustajan istuimista tulisi tehdä matalampia. Tällöin kelkan painopiste olisi alempana ja matkustaja ei vaikuttaisi kelkan käsittelyyn. Matkustaja pysyisi myös paremmin kyydissä yllättävissä tilanteissa.
- Moottorikelkat tulee varustaa onnettomuustilanteissa aktivoituvalla automaattisella hätäilmoitusjärjestelmällä.

Safaripalveluihin ja kelkkojen vuokraukseen liittyviä parannusehdotuksia

- Kokemattomien kelkkailijoiden tulisi käyttää koko ajotapahtumaan ainoastaan pienitehoista harjoitteluavainta.
- Ensimmäistä kertaa moottorikelkalla ajavan ei tulisi kuljettaa matkustajaa.
- Tehokkaita moottorikelkkoja ei tulisi vuokrata kokemattomille kuljettajille.
- Kokemattomat kelkkailijat tulisi ohjata turvallisille ja helpoille safari-reiteille.

Liikennevakuutuksesta korvatut moottorikelkkavahingot

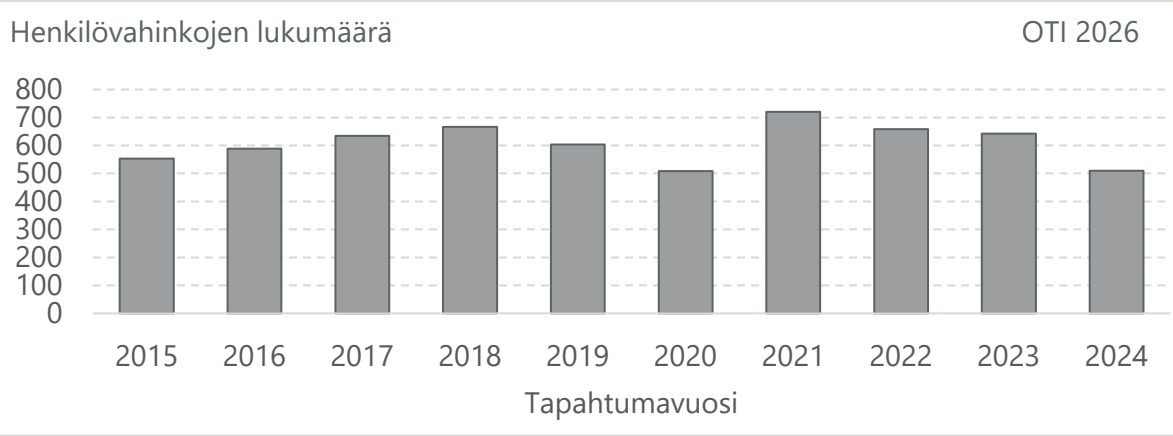
Vuosina 2015–2024 moottorikelkka oli osallisena 7 394 liikennevakuutuksesta korvatussa vahingossa. Näistä vahingoista valtaosa (n=7 239) oli moottorikelkkailijoiden aiheuttamia. Suurin osa kelkkailijoiden aiheuttamista vahingoista (81 %, n= 5 893) oli yksit-
täisvahinkoja. Yhteenajoissa vastapuolena oli yleisim-
min toinen kelkkailija (n=385), henkilöauto (n=533) tai
mönkijä (n=190).

Vahingoista, joissa moottorikelkkailija oli osallisena
82 % (n=6 086) johti henkilövahinkokorvauksiin
(kuvio 5). Henkilövahinkokorvauksia maksettiin yhteen-
sä 6 387 moottorikelkkailijalle. Suurin osa vammautui
lievästi.

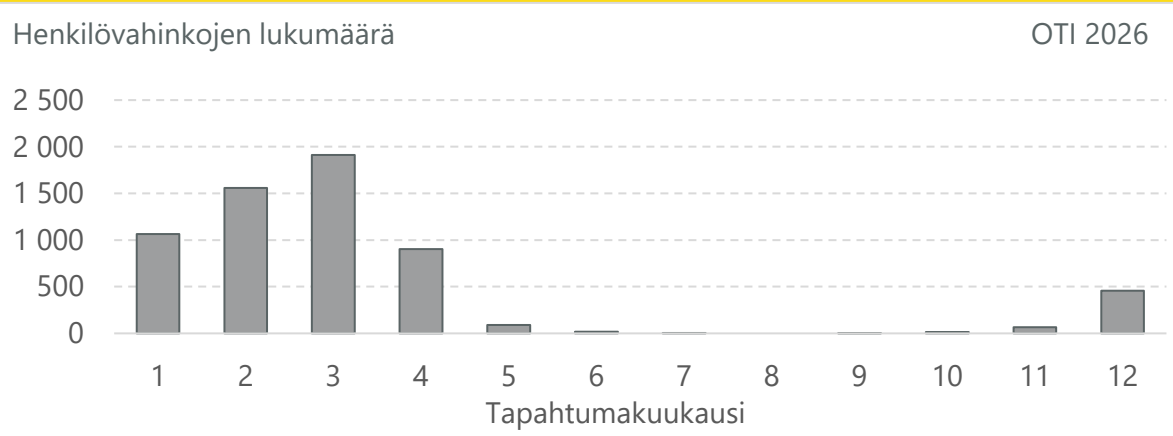
Henkilövahinkoon johtaneista moottorikelkkavahingois-
ta suurin osa tapahtui alkuvuodesta ja kevätkaudella.
Eniten vahinkoja tapahtui maaliskuussa
(31 %, n=1 911) (kuvio 6). Maakunnittain tarkasteltuna
eniten henkilövahinkoon johtaneita kelkkavahinkoja ta-
pahtui Lapissa (44 %, n=2 696) ja Pohjois-Pohjanmaal-
la (19 %, n=1 183). Nämä maakunnat erottuivat selvästi
muista alueista. Lopuissa maakunnissa vahinkoja
tapahtui alle 400 kpl.

Henkilövahinkoon johtaneen kelkkavahingon ai-
heuttaneista kuljettajista alle 25-vuotiaita oli 16 %,
25–44-vuotiaita 45 %, 45–64-vuotiaita 30 % ja vähin-
tään 65-vuotiaita 9 %.

Liikennevakuutuksesta korvatut moottorikelkkailijoiden henkilövahingot



Kuvio 5. Liikennevakuutuksesta korvatut moottorikelkkailijoiden henkilövahingot vuosi-
na 2015–2024: Tapahtumavuosi.



Kuvio 6. Liikennevakuutuksesta korvatut moottorikelkkailijoiden henkilövahingot vuosi-
na 2015–2024: Tapahtumakuukausi.

**Lisätietoa:**

Onnettomuustietoinstituutti (OTI)

tietopalvelu@oti.fi

Tietopalvelu arkisin: 040 450 4666

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

Katso käytetyt määritelmät: www.oti.fi/maaritelmat

Kuvioiden data: [Excel-tiedostona](#)

Raporttiin voi viitata seuraavasti: Sihvola N. 2026. Onnettomuustietoa tiiviisti 1/2026. Moottorikelkkaonnettomuudet vuosina 2015–2024. Onnettomuustietoinstituutti OTI. Helsinki

ISBN 978-952-7335-42-0

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