



Tammi–elokuun ennakkotiedot

# 2021

Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet

**Onnettomustietoinstituutti, [www.oti.fi](http://www.oti.fi)**

Raportin on laatinut Salla Salenius.



## Määritelmiä

Alla olevat määritelmät ovat erityisesti tässä raportissa käytettyjä. Lisää määritelmiä [www.oti.fi/maaritelmat](http://www.oti.fi/maaritelmat).

**Kohtaamisonnettomuus:** onnettomuus, jossa ajoneuvot saapuivat vastakkaisista ajosuunnista (onnettomuustyyppit 20–39).

**Yhteenajo:** onnettomuus, jossa oli mukana vähintään kaksi osallista.

**Yksittäisonnettomuus:** onnettomuus, jossa oli mukana vain yksi osallinen. Näihin lasketaan mukaan myös eläinonnettomuudet.

## Aineisto

Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet vuosien 2017–2021 tammi–elokuussa. Vuosien 2017–2019 aineisto on lopullinen, kun taas vuosien 2020 ja 2021 aineisto on tutkijalautakuntien välittömästi onnettomuuspaikkatutkinnan jälkeen ilmoittamia ennakkotietoja.

Tutkintaan otetaan pääsääntöisesti onnettomuudet, joissa kuolema tapahtuu kolmen päivän kuluessa onnettomuudesta. Tiedot sisältävät myös tieliikenteessä sairauskohtaukseen kuolleet. Tehtyjen rajausten vuoksi luvut eivät ole yhteneviä Tilastokeskuksen julkaisemien lukujen kanssa. Niissä liikennekuolemaksi lasketaan menehtyminen 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta, mutta sairauskohtaukseen kuolleet eivät sisälly lukuihin.

## 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](http://www.oti.fi).

Lisätietoja:

Onnettomuustietoinstituutti OTI  
Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki  
Viestintä, p. 040 450 4700  
[tietopalvelu@oti.fi](mailto:tietopalvelu@oti.fi)

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan johtaja Kalle Parkkari  
[kalle.parkkari@oti.fi](mailto:kalle.parkkari@oti.fi), puh. 040 450 4627

Liikenneturvallisuustutkija  
Salla Salenius  
[salla.salenius@oti.fi](mailto:salla.salenius@oti.fi), puh. 040 922 0804

Kuvioiden data [Excel-tiedostona](#).

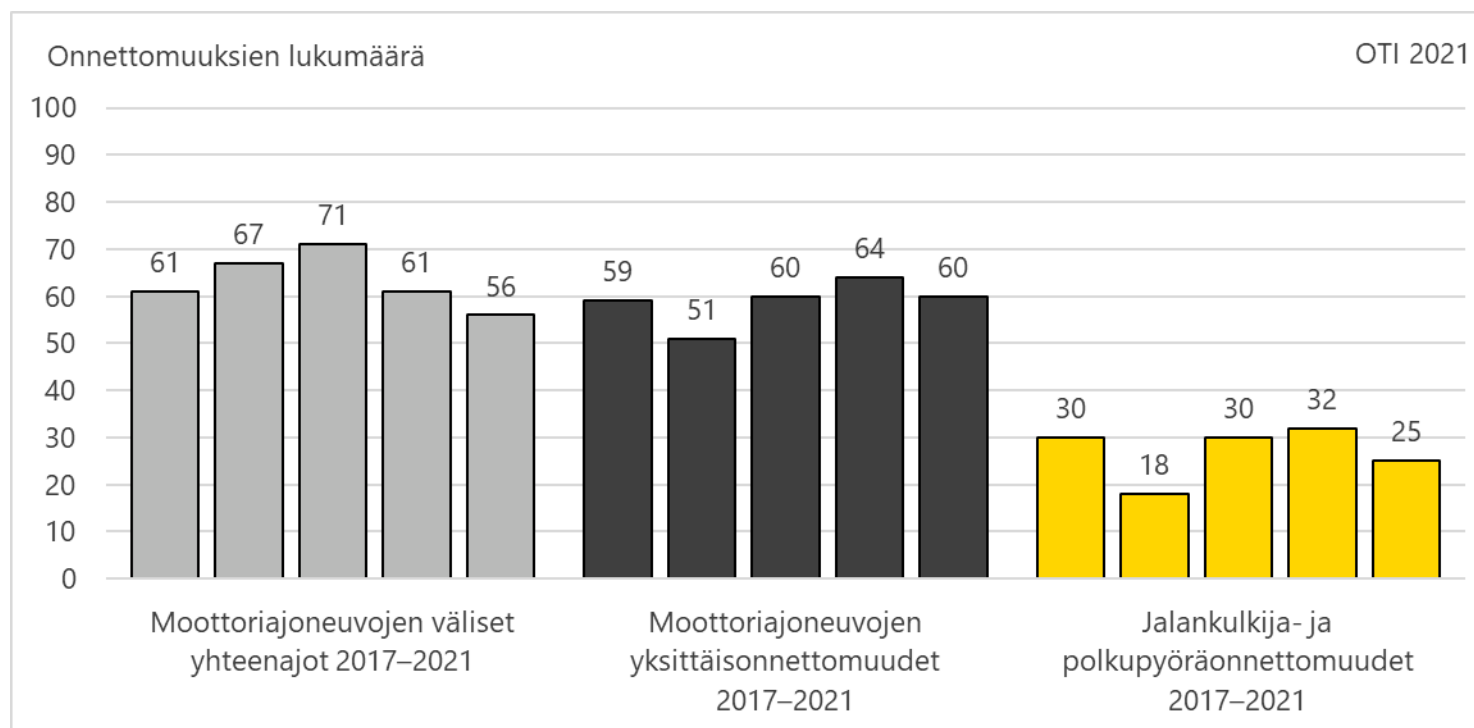
Raporttiin voi viitata seuraavasti:

Salenius S. 2021. OTI-ennakkoraportti 2/2021. Onnettomuustietoinstituutti OTI. Helsinki. ISBN 978-952-5834-74-1.

# 1 Tammi–elokuun onnettomuusmäärät

Tammi–elokuussa vuonna 2021 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnille tuli tutkittavaksi kaikkiaan 141 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli 157 henkilöä (kuvio 1, taulukot 1 ja 2). Onnettomuuksia oli kaikkiaan 16 ja kuolleita 12 vähemmän kuin edeltävänä vuonna vastaavana ajanjaksona.

Moottoriajoneuvoille tapahtuneista onnettomuuksista hieman yli puolet eli 60 oli yksittäisonnettomuuksia (taulukko 3). Yhteenajaja oli 56. Tutkittavia jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli kaikkiaan 25. Yhdessä tässä raportissa pyöräilyonnettomuutena käsitellyssä onnettomuudessa kuoli sähköpotkulautailija. Sähköpotkulautailija on laskettu mukaan polkupyöräilijöihin niin kuvioissa kuin taulukoissa.



Kuvio 1. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet sekä jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneet onnettomuudet tammi–elokuussa vuosina 2017–2021 (ennakkotieto vuosilta 2020 ja 2021). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvojen välisistä yhteenajoista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat. Vuonna 2021 yhdessä tässä raportissa pyöräilyonnettomuutena käsitellyssä onnettomuudessa kuoli sähköpotkulautailija.

Taulukko 1. Tutkittaviksi tulleiden onnettomuuksien lukumäärät ja suhteelliset osuudet tammi–elokuussa vuosina 2017–2021 (ennakkotieto vuosilta 2020 ja 2021). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvojen välisistä yhteenajoista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat. Vuonna 2021 yhdessä tässä raportissa pyöräilyonnettomuutena käsitellyssä onnettomuudessa kuoli sähköpotkulautailija.

Tutkitut onnettomuudet	2017		2018		2019		2020		2021	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuudet	120	80	118	87	131	81	125	80	116	82
Jalankulkijaonnettomuudet	18	12	9	7	8	5	15	10	12	9
Polkupyöräonnettomuudet	12	8	9	7	22	14	17	11	13	9
<b>YHTEENSÄ</b>	150	100	136	100	161	100	157	100	141	100

Taulukko 2. Tutkittaviksi tulleissa onnettomuuksissa kuolleiden lukumäärät ja suhteelliset osuudet tammi–elokuussa vuosina 2017–2021 (ennakkotieto vuosilta 2020 ja 2021). Huom. Vuonna 2021 yhdessä tässä raportissa pyöräilyonnettomuutena käsitellyssä onnettomuudessa kuoli sähköpotkulautailija.

Kuolleet	2017		2018		2019		2020		2021	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvoissa	130	81	133	88	142	82	136	80	132	84
Jalankulkijat	18	11	9	6	9	5	15	9	12	8
Polkupyöräilijät	12	8	9	6	22	13	18	11	13	8
<b>YHTEENSÄ</b>	160	100	151	100	173	100	169	100	157	100

Taulukko 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet tammi–elokuussa vuosina 2017–2021 (ennakkotieto vuosilta 2020 ja 2021). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvojen välisistä yhteenajoista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat.

Tutkitut moottoriajoneuvo-onnettomuudet	2017	2018	2019	2020	2021
Yhteenajot	61	67	71	61	56
Yksittäisonnettomuudet	59	51	60	64	60
<b>YHTEENSÄ</b>	120	118	131	125	116

## 2 Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet

### 2.1 Suistumisonnettomuuksia eniten

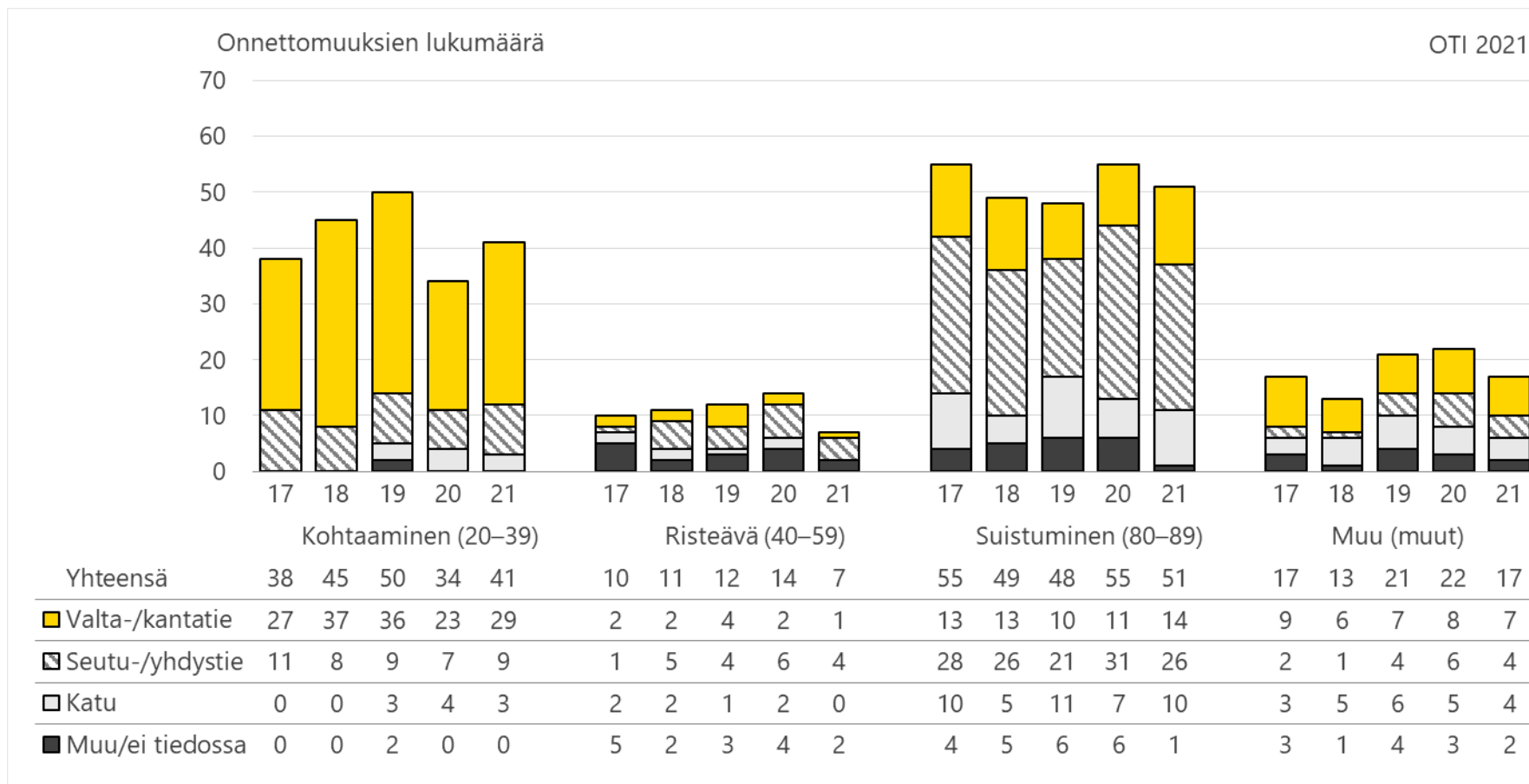
Aiempien vuosien tapaan vuoden 2021 tammi–elokuussa yleisin onnettomuustyyppi oli suistumisonnettomuudet (kuvio 2). Vaikka suistumiset vähenivät vuoteen 2020 verrattuna, oli niiden määrä (51 kpl) edeltäviin vuosiin nähden kaikkiaan varsin tyypillinen.

Selvin ero viime vuoteen oli risteävistä ajosuunnista saapuneiden osapuolten välisten yhteenajojen määrässä: onnettomuuksien määrä puolittui ollen samalla pienin viiden vuoden tarkastelujaksolla (7 kpl). Risteävien ajosuuntien onnettomuuksista neljä oli tasoristeysonnettomuuksia.

Muista onnettomuustyypeistä poiketen kohtaamisonnettomuuksien määrä kasvoi vuodesta 2020: kohtaamisonnettomuuksia oli seitsemän enemmän. Kuten tyypillistä, kohtaamisonnettomuudet keskittyivät ylemmälle tieverkolle, jonka yksiajorataiset ja kaksikaistaiset tiet yleensä korostuvat kuolemaan johtaneissa yhteenajoissa esimerkiksi suuren liikennesuoritteen sekä ajosuuntien erottelemattomuuden vuoksi. Suistumiset tapahtuvat sitä vastoin useimmiten alemmalla tieverkolla.

Eläinonnettomuuksia oli kaksi.





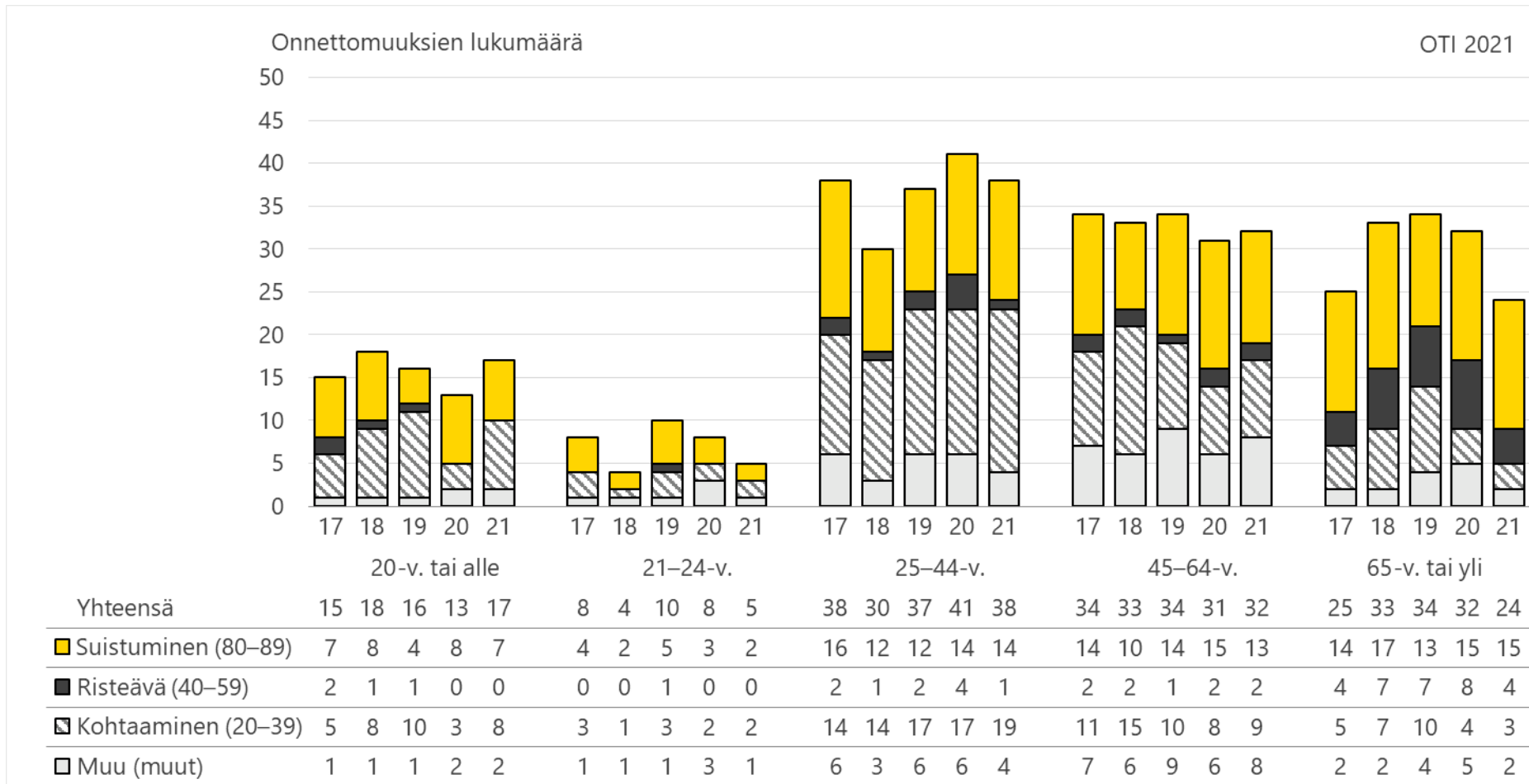
Kuvio 2. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet tammi–elokuussa vuosina 2017–2021: tien luokka ja onnettomuustyyppi (suluissa onnettomuustyyppinumerointi, ennakkotieto vuosilta 2020 ja 2021). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat.

## 2.2 Yli 64-vuotiaiden moottoriajoneuvo-onnettomuudet vähenivät

Kaikkein vanhinta kuljettajajäryhmää lukuun ottamatta eri ikäluokkien onnettomuusmäärät pysyivät varsin samoilla tasoilla aiempiin vuosiin verrattuna (kuvio 3). Yli 64-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamia onnettomuuksia tapahtui kahdeksan vähemmän kuin vuonna 2020 onnettomuusmäärän (24 kpl) ollessa samalla pienin viiden vuoden tarkastelujaksolla. Vanhimman ikäryhmän myönteinen tulos selittyy hyvällä alkuvuodella: tammi–huhtikuussa tapahtui seitsemän onnettomuutta, kun taas kesän onnettomuusmäärä (17 kpl) oli hyvin tavanomainen.

Vaikka kaikkein nuorimman ikäryhmän kokonaisonnettomuusmäärässä ei ilmennyt suuria muutoksia, oli kesä (touko–elokuu) alle 21-vuotiaiden kuljettajien näkökulmasta heikoin viiden vuoden tarkastelujaksolla. Kesäkuukausina tapahtui 14 onnettomuutta, mikä on kuusi enemmän kuin vuonna 2020. Tilastoja tarkasteltaessa on kuitenkin huomattava, että satunnaisvaihtelun merkitys pienissä onnettomuusmäärissä on suuri ja pienet tilastomuutokset selittyvät satunnaisvaihtelulla.



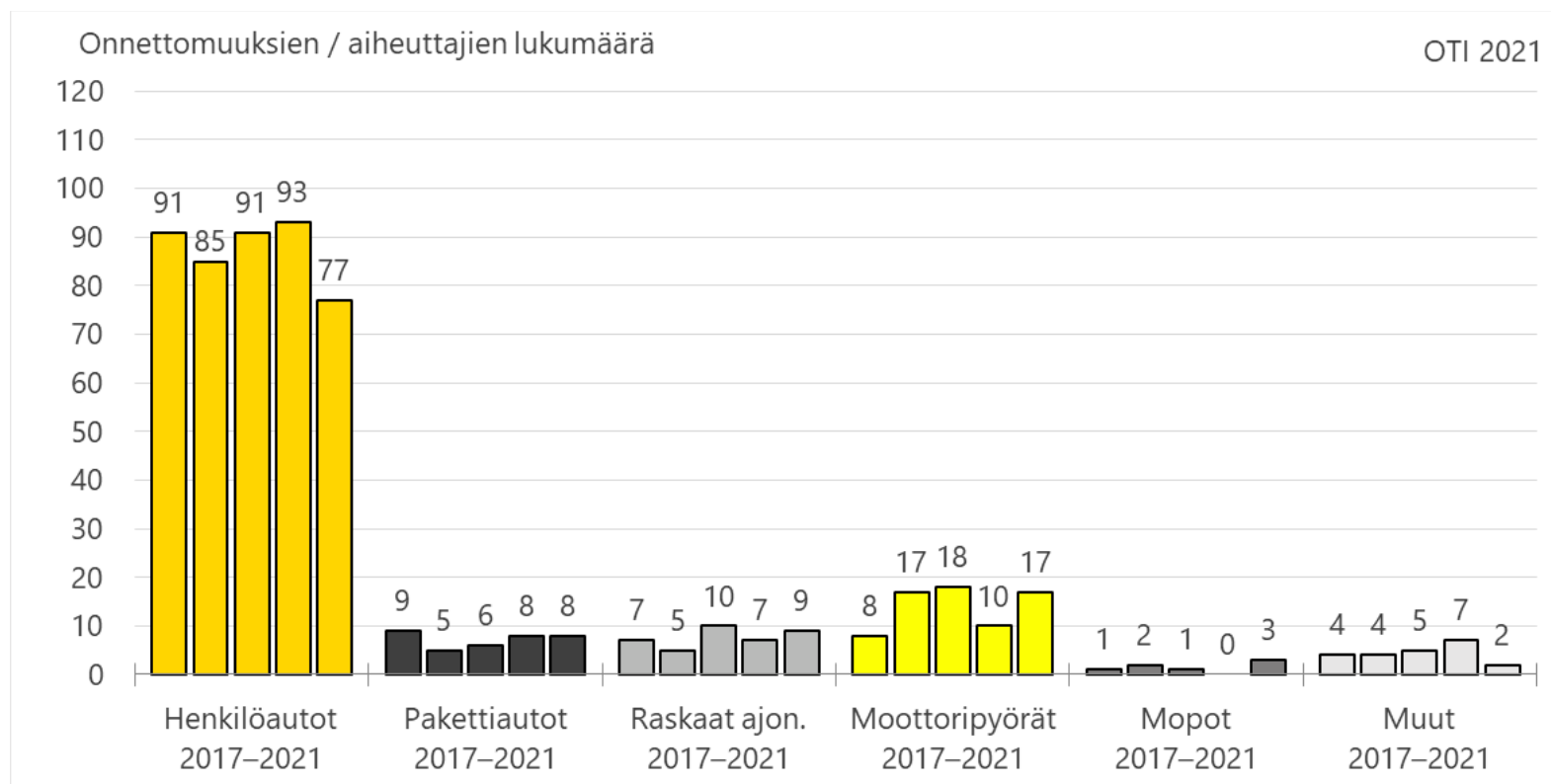


Kuvio 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2017–2021: aiheuttajakuljettajan ikä ja onnettomuustyyppi (suluissa onnettomuustyyppinumerointi, ennakkotieto vuosilta 2020 ja 2021). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat.



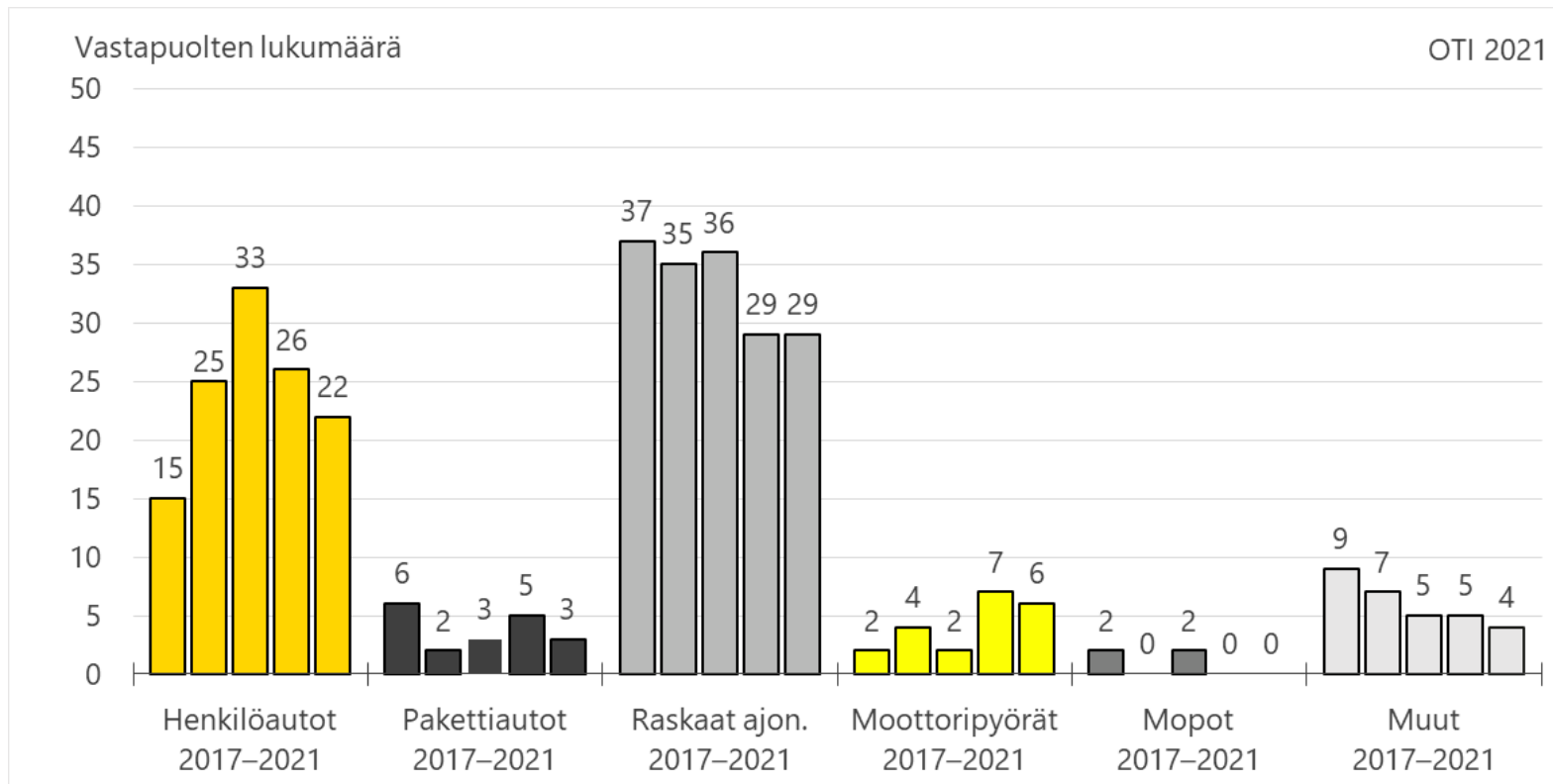
## 2.3 Kesä näkyi moottoripyöräonnettomuuksissa

Vuoden 2021 tammi–elokuun moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä oli varsin tavanomainen, mutta lämmin ja kuiva kesä–heinäkuu näkyi jonkin verran eri ajoneuvolajien suhteellisissa osuuksissa. Viime vuoteen nähden henkilöauton kuljettajan aiheuttamia onnettomuuksia oli 16 vähemmän, kun taas moottoripyöräilijöiden aiheuttamia seitsemän enemmän (kuvio 4). Kaiken kaikkiaan moottoripyöräonnettomuuksia eli onnettomuuksia, joissa vähintään yhtenä osallisena oli moottoripyöräilijä, tapahtui 21. Vaikka moottoripyöräonnettomuuksien ja etenkin aiheuttajina olleiden moottoripyöräilijöiden määrä kasvoi vuodesta 2020, eivät määrät kuitenkaan pidemmällä tarkastelujaksolla olleet mitenkään poikkeuksellisia, vaan edeltävää kesää 2020 voidaan pitää pikemminkin yksittäisenä hyvänä kesänä.



Kuvio 4. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet tammi–elokuussa vuosina 2017–2021: aiheuttajan ajoneuvo. Aiheuttajissa ovat mukana myös yksittäisonnettomuudet (ennakkotieto vuosilta 2020 ja 2021). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat.

Onnettomuuksien vastapuolten näkökulmasta ajoneuvolajien jakauma oli käytännössä sama kuin edellisvuonna. Määrällisesti suurin muutos tapahtui vastapuolena olleiden henkilöautojen määrässä, joka väheni neljällä (kuvio 5).



Kuvio 5. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2017–2021: yhteenajon vastapuolen laji (ennakkotieto vuosilta 2020 ja 2021). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat.

## 3 Jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneet onnettomuudet

### 3.1 Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia viime vuotta vähemmän

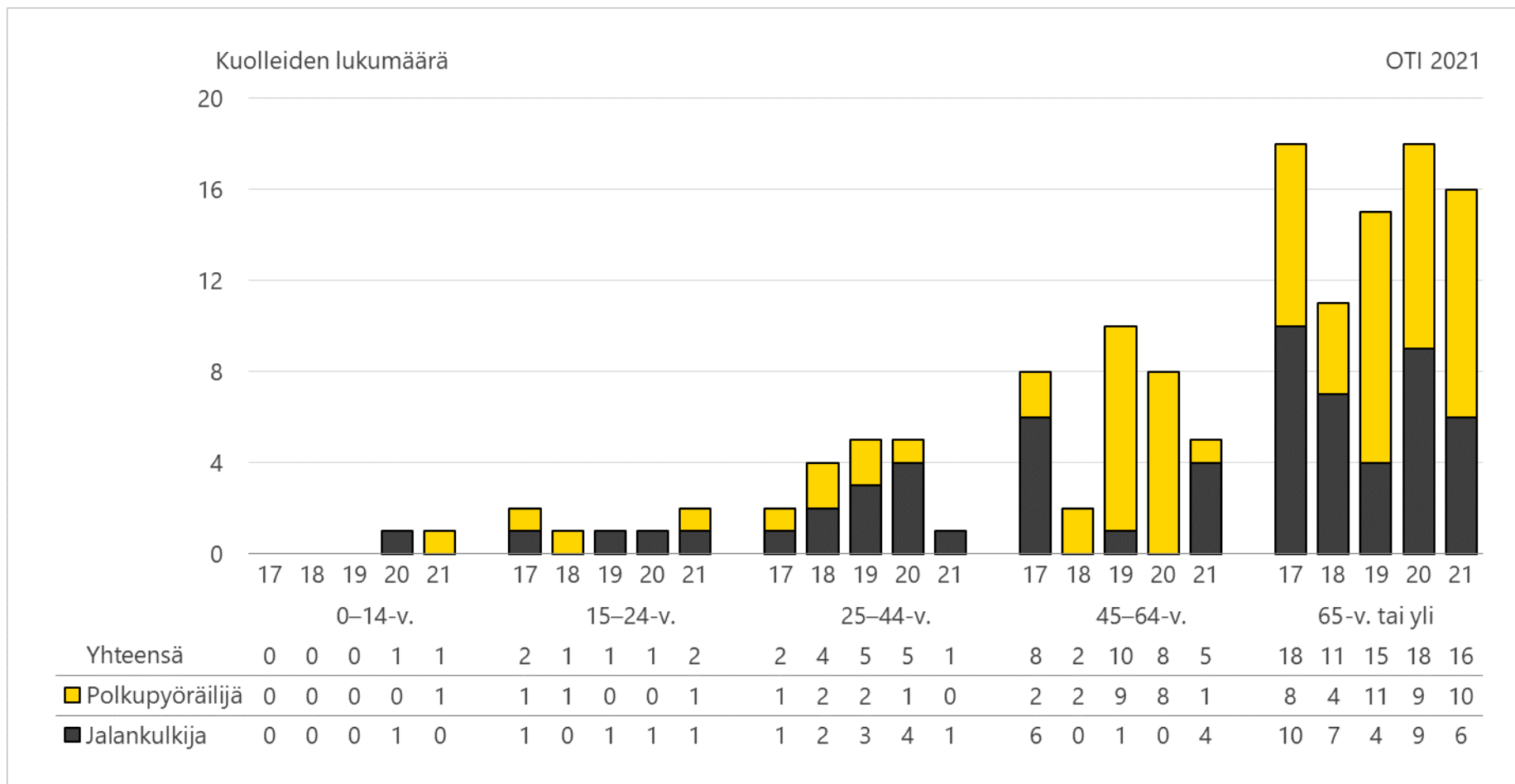
Jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksien yhteismäärä (25 kpl) väheni vuoden 2020 tammi–elokuuhun verrattuna seitsemällä onnettomuudella. Niin jalankulkijoiden kuin pyöräilijöiden näkökulmasta onnettomuusmäärät olivat kuitenkin viiden vuoden tarkastelujaksolla varsin tavanomaisella tasolla. Kesäkuukausina, touko–elokuussa, tutkijalautakunnille tuli tutkittavaksi kaikkiaan 16 jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Vuoden 2020 kesäkuukausiin nähden määrä oli kaksi enemmän.

Jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksissa menehtyi 12 jalankulkijaa, 12 pyöräilijää sekä yksi sähköpotkulautailija. (Sähköpotkulautailija on laskettu mukaan polkupyöräilijöihin niin kuvioissa kuin taulukoissa.)

### 3.2 Työikäisten jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemat vähenivät

Vuoden 2021 tammi–elokuussa tapahtuneissa jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa korostuivat aiempien vuosien tapaan vanhimmat tienkäyttäjät (yli 64-vuotiaat). Ikäryhmittäin suurin muutos edellisvuoteen nähden tapahtui työikäisten, 25–44-vuotiaiden, onnettomuuksissa: Tammi–elokuun onnettomuuksissa kuoli yksi 25–44-vuotias jalankulkija, eikä yhtään pyöräilijää. Vuonna 2020 menehtyneitä oli kaikkiaan viisi. 45–64-vuotiaiden ikäryhmässä kulunut vuosi on puolestaan ollut edeltäviin vuosiin nähden poikkeuksellinen siksi, että tänä vuonna onnettomuuksissa on kuollut enemmän jalankulkijoita kuin pyöräilijöitä. Kaiken kaikkiaan 45–64-vuotiaita menehtyi jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa kolme vähemmän kuin viime vuonna.

Myönteisenä tuloksena voidaan pitää sitä, ettei yksikään alle 15-vuotias jalankulkija kuollut liikenteessä tammi–elokuussa. Kaiken kaikkiaan on kuitenkin huomioitava, että valtaosa loukkaantuneista jalankulkijoista ja pyöräilijöistä jää tilastoinnin ulkopuolelle, eikä kuolemien määrä kerro turvallisuustilanteesta kuin yhden puolen. Onnettomuusmäärät ovat lisäksi niin pieniä, että pienet muutokset selittyvät satunnaisvaihtelulla.



Kuvio 6. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimissa onnettomuuksissa kuolleet jalankulkijat ja polkupyöräilijät tammi–elokuussa vuosina 2017–2021: polkupyöräilijän/jalankulkijan ikä (ennakkotieto vuosilta 2020 ja 2021). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat. Vuonna 2021 yhdessä polkupyöräonnettomuudeksi tilastoidussa onnettomuudessa kuoli sähköpotkulautailija.

## 4 Yhteenveto

Vuoden 2021 tammi–elokuussa tutkijalautakunnille tuli tutkittavaksi kaikkiaan 116 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Vaikka onnettomuusmäärä oli varsin lähellä viiden vuoden tarkastelujakson keskiarvoa (122 kpl), oli se kuitenkin pienin viiteen vuoteen. Koko tutkintahistorian aikana puolestaan vain yhtenä vuonna moottoriajoneuvo-onnettomuuksia on ollut tammi–elokuussa kulunutta vuotta vähemmän. Vuonna 2011 onnettomuuksia tapahtui 111.

Vuoteen 2020 nähden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä väheni kaikkiaan yhdeksällä onnettomuudella: yksittäisonnettomuuksia tapahtui neljä ja yhteenajoja viisi vähemmän. Yhteenajojen näkökulmasta eniten vähenivät onnettomuudet, joissa osalliset saapuivat risteävistä ajosuunnista. Risteävien ajosuuntien onnettomuudet ovat tyypillisiä etenkin kaikkein iäkkäimmille kuljettajille, mutta tänä vuonna näitä onnettomuuksia tapahtui yli 64-vuotialle puolet vähemmän kuin edellisvuonna. Ikäluokittain tarkasteluna vanhimman kuljettajaryhmän aiheuttamat onnettomuudet vähenivät myös muiden onnettomuustyyppien osalta suistumisonnettomuuksia lukuun ottamatta. Iäkkäimpien kokonaisonnettomuusmäärän vähenemää voidaan pitää erityisen myönteisenä siitä näkökulmasta, että iäkkäiden kuljettajien lukumäärä on kasvanut tasaisesti koko 2000-luvun.

Yli 64-vuotiaista kuljettajista poiketen muiden ikäryhmien moottoriajoneuvo-onnettomuusmäärissä ei tapahtunut suuria muutoksia vuoteen 2020 verrattuna. Nuorten, alle 25-vuotiaiden kuljettajien osalta alkuvuosi näytti vielä myönteiseltä, mutta kesä käänsi tilanteen etenkin kaikkein nuorimpien osalta: alle 21-vuotiaat kuljettajat aiheuttivat touko–elokuussa eniten onnettomuuksia viiteen vuoteen (14 kpl). Kesän onnettomuuksista kuusi oli suistumisia, kuusi kohtaamisia ja loput muita onnettomuuksia. Ajoneuvolajeittain tarkasteltuna alle 21-vuotiaiden aiheuttamissa onnettomuuksissa korostuivat tänä kesänä moottoripyöräonnettomuudet, joita tapahtui viisi. Vuonna 2020 alle 21-vuotiaiden aiheuttamia moottoripyöräonnettomuuksia oli yksi.

Moottoripyöräilijöiden aiheuttamien onnettomuuksien määrä kasvoi myös muissa ikäryhmissä 25–44-vuotiaita lukuun ottamatta. Moottoripyöräonnettomuuksien määrässä näkyy todennäköisesti kuiva ja lämmin kesä, joka tyypillisesti vaikuttaa moottoripyöräliikennesuoritteeseen. Kaiken kaikkiaan on kuitenkin muistettava, että verrattain pienistä lukumääristä johtuen satunnaisvaihtelun osuus vuosittaisesta onnettomuusmäärien vaihtelusta on kohtalaisen suuri.

Satunnaisvaihtelun merkitys on suuri myös alueittain tarkasteltuna. Hyvän viime vuoden takia suurin muutos vuoden takaiseen tapahtui Jokilaaksossa, missä oli tammi–elokuussa kahdeksan onnettomuutta ja yhdeksän kuollutta enemmän. Onnettomuudet vähenivät eniten Uudellamaalla ja Lapissa, missä kummassakin tapahtui seitsemän onnettomuutta edellisvuotta vähemmän. Alueelliset luvut selviävät liitteestä.

Jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien näkökulmasta kulunut vuosi 2021 on ollut onnettomuuksien kokonaismäärän suhteen varsin tavanomainen, vaikka edellisvuoden tammi–elokuuhun verrattuna onnettomuuksia tapahtui kaikkiaan seitsemän vähemmän.