



Ennakkoraportti

**2021**

Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet vuonna 2021

**Onnettomuustietoinstituutti, [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 vuosina 2017–2021. Vuosien 2017–2020 aineisto on lopullinen, kun taas vuoden 2021 tiedot ovat 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 täysin yhteneviä Tilastokeskuksen julkaisemien lukujen kanssa. Niissä liikennekuolemaksi lasketaan menehtyminen 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta, kun taas sairauskohtaukseen kuolleet eivät sisälly lukuihin. OTI-vuosiraportissa 2020 sairauskohtausonnettomuudet on tarkasteltu muista onnettomuuksista erikseen omassa luvussaan, eikä ennakkoraportin sisältö ole näin ollen suoraan vertailukelpoinen myöskään vuosiraportin 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

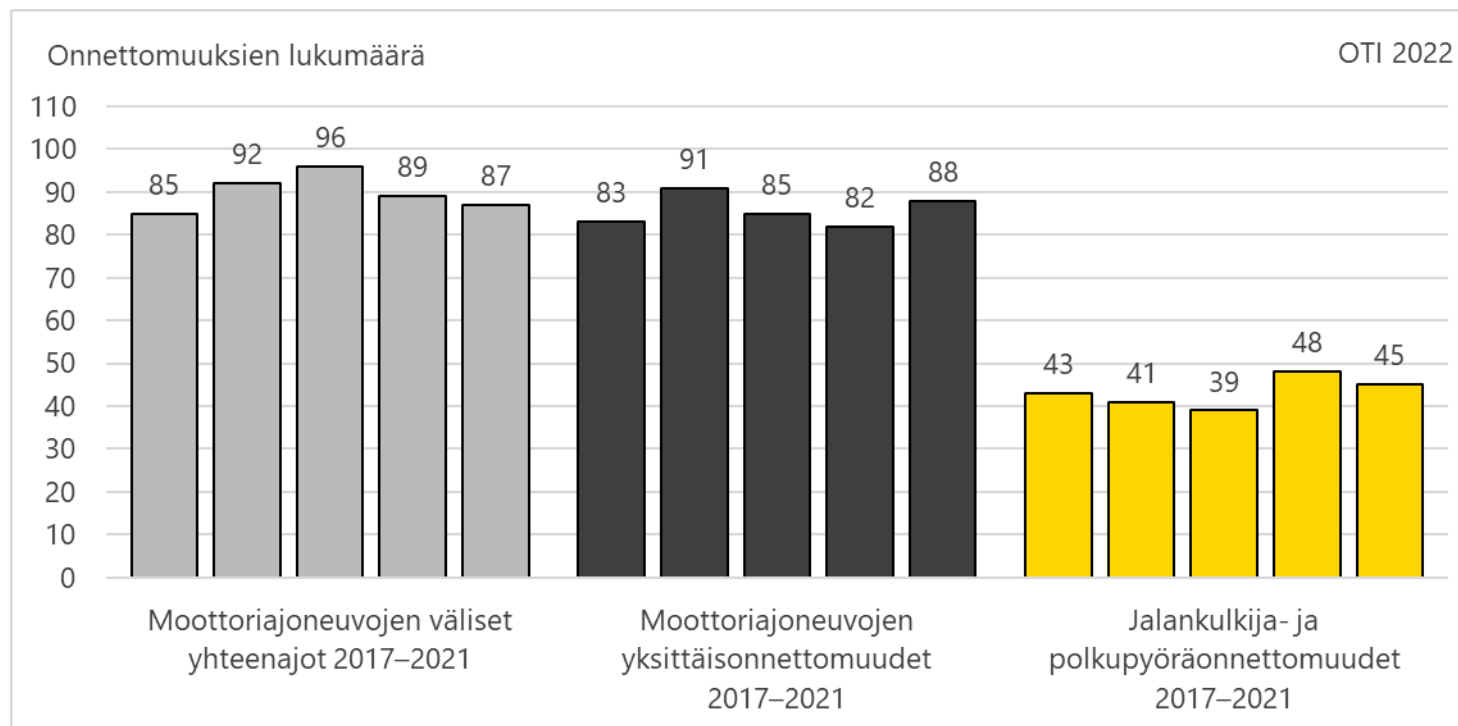
Kuvioiden data [Excel-tiedostona](#).

Raporttiin voi viitata seuraavasti:

Salenius S. 2022. OTI-ennakkoraportti 2021. Onnettomuustietoinstituutti OTI. Helsinki. ISBN 978-952-5834-62-8.

# 1 Moottoriajoneuvo-onnettomuudet lisääntyivät

Vuonna 2021 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnille tuli tutkittavaksi kaikkiaan 220 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli 236 henkilöä (kuvio 1, taulukko 1). Onnettomuuksia oli yksi ja kuolleita kaksi enemmän kuin edeltävänä vuonna (kuvio 1, taulukot 1 ja 2). Moottoriajoneuvoille tapahtuneista onnettomuuksista hieman yli puolet eli 88 oli yksittäisonnettomuuksia (taulukko 3). Yhteenajoja oli 87. Tutkittavia jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli kaikkiaan 45. Yhdessä tässä raportissa pyöräilyonnettomuutena käsitellyssä onnettomuudessa kuoli sähköpotkulautailija ja yhdessä rakennetun kevyt sähköajoneuvon kuljettaja. Heidät molemmat on laskettu mukaan polkupyöräilijöihin niin kuvioissa kuin taulukoissa.



Kuvio 1. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen väliset yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet sekä jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuudet vuosina 2017–2021 (ennakkotieto vuodelta 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 ja yhdessä rakennetun kevyt sähköajoneuvon kuljettaja.

Taulukko 1. Tutkittujen onnettomuuksien lukumäärät ja suhteelliset osuudet vuosina 2017–2021 (ennakkotieto vuodelta 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 ja yhdessä rakennetun kevyt sähköajoneuvon kuljettaja.

Tutkitut onnettomuudet	2017		2018		2019		2020		2021	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvo-onnettomuudet	168	80	183	82	181	82	171	78	175	80
Jalankulkijaonnettomuudet	27	13	22	10	12	5	21	10	22	10
Polkupyöräonnettomuudet	16	8	19	8	27	12	27	12	23	10
<b>YHTEENSÄ</b>	211	100	224	100	220	100	219	100	220	100

Taulukko 2. Tutkituissa onnettomuuksissa kuolleiden lukumäärät ja suhteelliset osuudet vuosina 2017–2021 (ennakkotieto vuodelta 2021). Huom. Vuonna 2021 yhdessä tässä raportissa pyöräilyonnettomuutena käsitellyssä onnettomuudessa kuoli sähköpotkulautailija ja yhdessä rakennetun kevyt sähköajoneuvon kuljettaja.

Kuolleet	2017		2018		2019		2020		2021	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Moottoriajoneuvoissa	185	81	205	83	197	83	185	79	191	81
Jalankulkijat	27	12	22	9	13	5	21	9	22	9
Polkupyöräilijät	16	7	19	8	27	11	28	12	23	10
<b>YHTEENSÄ</b>	228	100	246	100	237	100	234	100	236	100

Taulukko 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet vuosina 2017–2021 (ennakkotieto vuodelta 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	85	92	96	89	87
Yksittäisonnettomuudet	83	91	85	82	88
<b>YHTEENSÄ</b>	168	183	181	171	175

## 2 Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet

### 2.1 Suistumisonnettomuuksia eniten

Aiempien vuosien tapaan vuoden 2021 yleisin onnettomuustyyppi oli suistumisonnettomuudet (kuvio 2). Vaikka suistumisten määrä (77 kpl) oli edeltäviin vuosiin nähden kaikkiaan tavanomainen, jakoutuivat onnettomuudet tieverkolle hieman poikkeavasti: Suistumisonnettomuuksia tapahtuu tyypillisesti eniten alemman tieverkon seutu- ja yhdysteillä, joiden osuus vuonna 2021 oli kuitenkin pienin (44 %) viiteen vuoteen. Yli viidennes suistumisista tapahtui sitä vastoin kaduilla, joiden suistumisonnettomuusmäärä miltei kaksinkertaistui vuodesta 2020. Suistumiset lisääntyivät myös ylemmällä tieverkolla.

Yksi suistumisonnettomuuksien suurta määrää selittävä tekijä on ajon aikana saadut sairauskohtaukset: vuosina 2017–2020 tutkijalautakuntien tutkimista suistumisonnettomuuksista neljännes oli sairauskohtausonnettomuuksia. Sairauskohtausonnettomuuksien osuus on suurin iäkkäillä kuljettajilla. OTI-vuosiraportissa 2020 sairauskohtausonnettomuudet on tarkasteltu erikseen omassa luvussaan, mutta tässä raportissa mahdolliset sairauskohtauksesta johtuneet kuolemat sisältyvät kaikkiin lukuihin, sillä niitä ei ole voitu luotettavasti erottaa muista tapauksista onnettomuustutkintojen ollessa kesken.

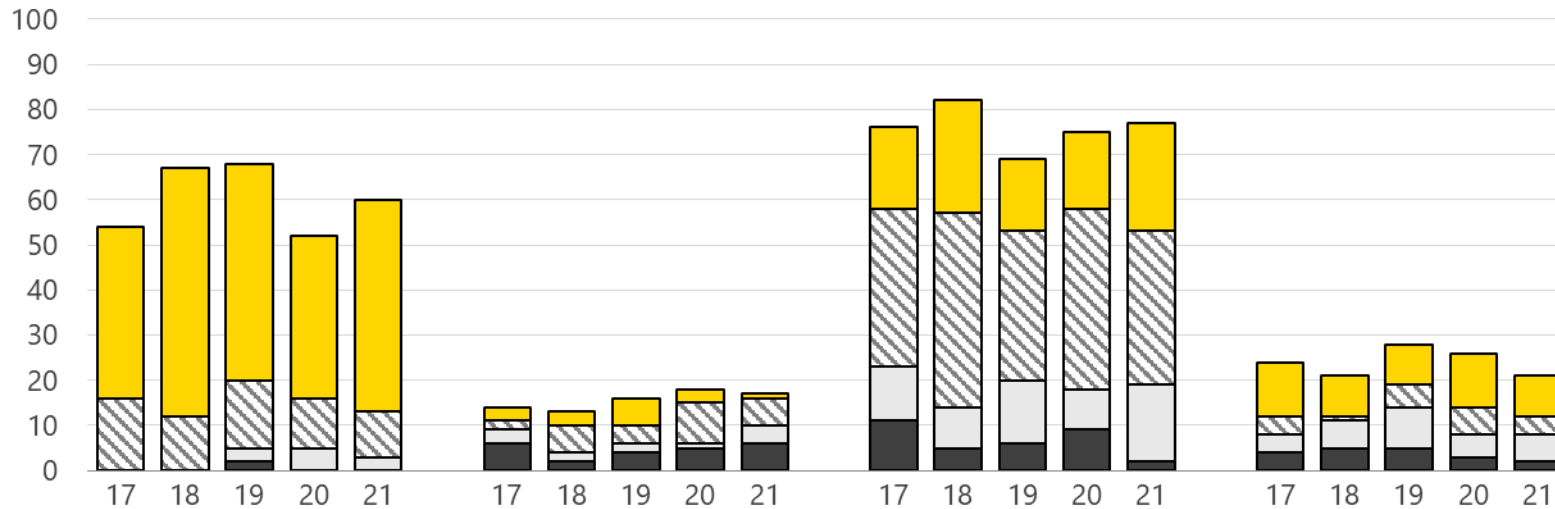
Vuonna 2021 selvin ero edeltävään vuoteen oli kohtaamisonnettomuuksien määrässä: onnettomuuksien määrä kasvoi hyvän edellisvuoden jälkeen kahdeksalla onnettomuudella. Kuten tyypillistä, kohtaamisonnettomuudet keskittyivät ylemmälle tieverkolle, jonka yksiajorataiset ja kaksikaistaiset tiet yleensä korostuvat kuolemaan johtaneissa yhteenajoissa esimerkiksi suuren liikennesuoritteen sekä ajosuuntien erottelemattomuuden vuoksi.

Risteävien ajosuuntien onnettomuuksista kuusi oli tasoristeysonnettomuuksia.

Eläinonnettomuuksia oli kaksi.

Onnettomuuksien lukumäärä

OTI 2022



	Kohtaaminen (20–39)					Risteävä (40–59)					Suistuminen (80–89)					Muu (muut)				
Yhteensä	17	18	19	20	21	17	18	19	20	21	17	18	19	20	21	17	18	19	20	21
Valta-/kantatie	38	55	48	36	47	3	3	6	3	1	18	25	16	17	24	12	9	9	12	9
Seutu-/yhdystie	16	12	15	11	10	2	6	4	9	6	35	43	33	40	34	4	1	5	6	4
Katu	0	0	3	5	3	3	2	2	1	4	12	9	14	9	17	4	6	9	5	6
Muu/ei tiedossa	0	0	2	0	0	6	2	4	5	6	11	5	6	9	2	4	5	5	3	2

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

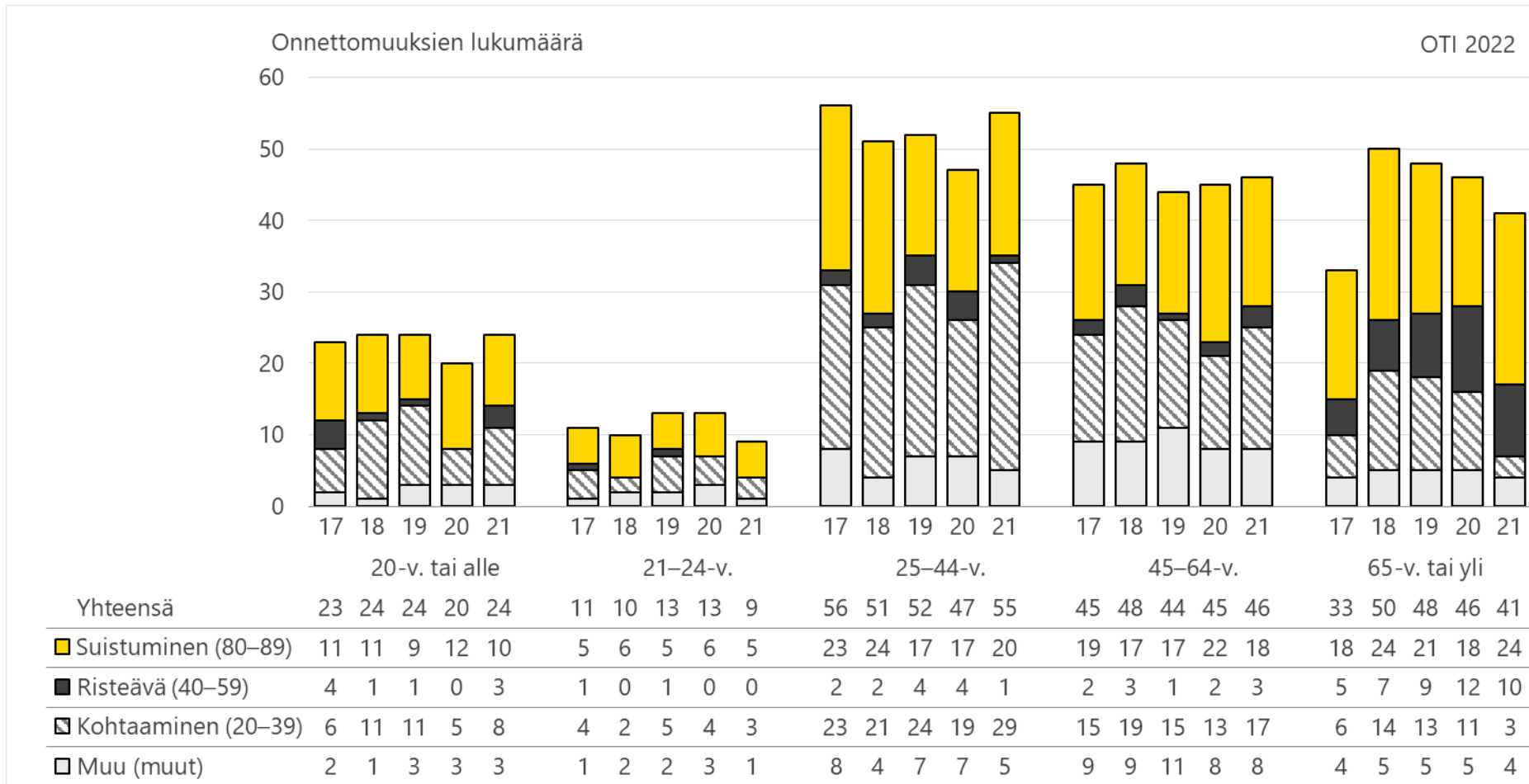
## 2.2 Yli 64-vuotiaiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä jatkoi vähentymistään

Ikäluokittain tarkasteltuna suurin onnettomuusmäärän muutos tapahtui 25–44-vuotiaiden ikäryhmässä: Vaikka 25–44-vuotiaiden aiheuttamien onnettomuuksien määrä (55 kpl) ei ollut viiden vuoden tarkastelujaksolla poikkeuksellinen, lisääntyivät tämän ikäluokan onnettomuudet vuoteen 2020 nähden kahdeksalla (kuvio 3). Kasvu johtui kohtaamisonnettomuuksien lisääntymisestä kymmenellä onnettomuudella. Aiheutettujen kohtaamisonnettomuuksien määrä kasvoi myös toisessa työkäisten eli 45–64-vuotiaiden kuljettajien ikäryhmässä. Tilastoja tarkasteltaessa on kuitenkin huomattava, että satunnaisvaihtelun merkitys pienissä onnettomuusmäärissä on suuri ja pienet tilastomuutokset selittyvät satunnaisvaihtelulla.

Kaikkein vanhimman kuljettajaikäryhmän osalta vuoden viimeinen kolmannes ei kääntänyt jo muutaman vuoden jatkunutta myönteistä kehityssuuntaa. Yli 64-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamia onnettomuuksia tapahtui viisi vähemmän kuin vuonna 2020. Vanhimman ikäryhmän myönteinen tulos selittyy hyvällä alkuvuodella: tammi–huhtikuussa tapahtui kahdeksan onnettomuutta, kun taas kesän (18 kpl) ja syksyn (15 kpl) onnettomuusmäärät olivat hyvin tavanomaisia. Toisin kuin muiden ikäluokkien iäkkäimpien kohtaamisonnettomuudet vähentyivät selvästi aiemmista vuosista.

Nuorten, alle 25-vuotiaiden, kuljettajien osalta loppuvuosi oli onnettomuusmäärältään hyvin tyyppillinen ja vuonna 2021 aiheutettujen onnettomuuksien kokonaismäärä oli heikosta kesästä huolimatta tismalleen sama kuin vuonna 2020. Myös pidemmällä viiden vuoden ajanjaksolla tarkasteltuna nuorten onnettomuusmäärän kehitys on pysähtynyt paikoilleen.



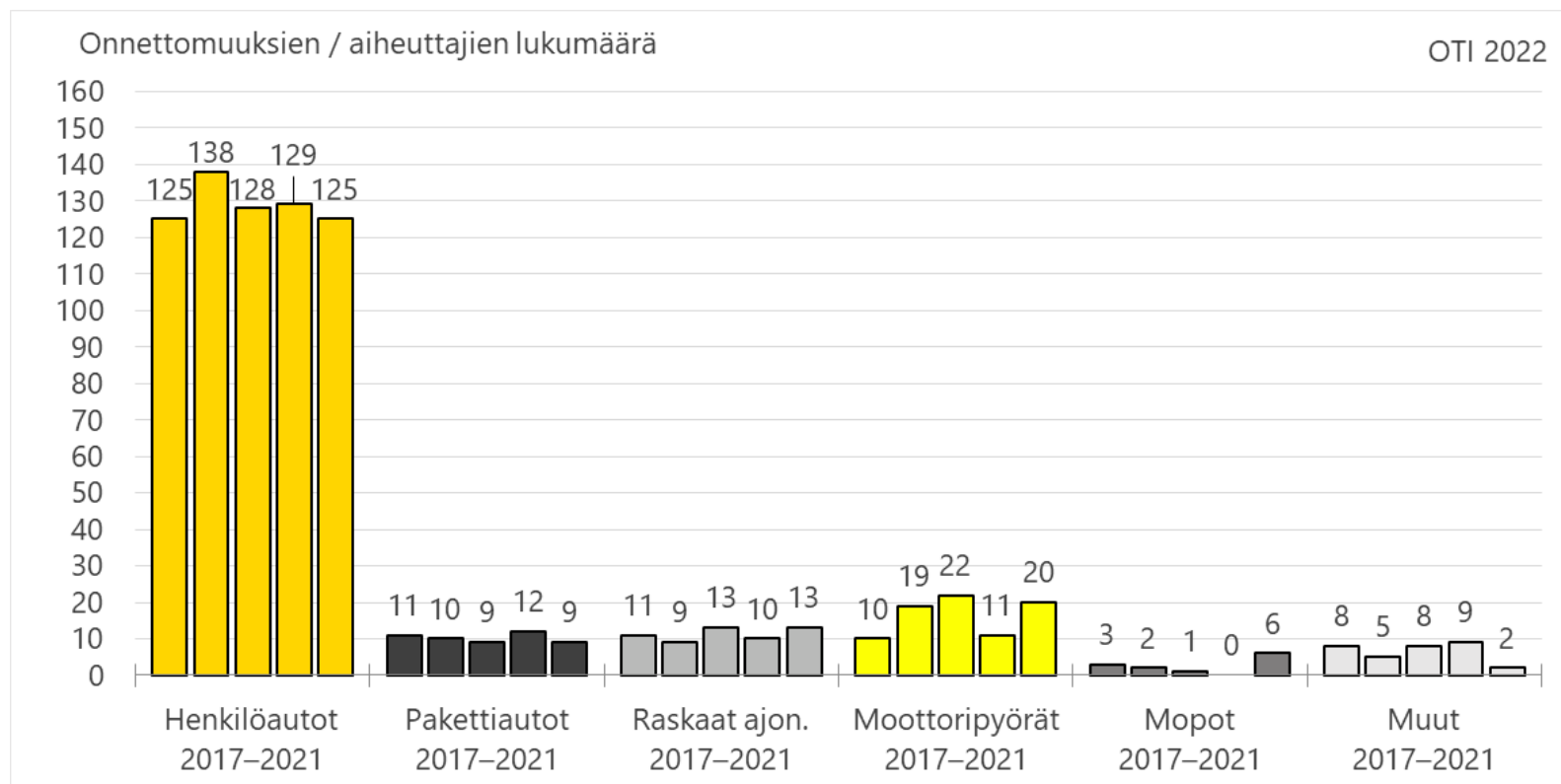


Kuvio 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2017–2021: aiheuttajakuljettajan ikä ja onnettomuustyyppi (suluissa onnettomuustyyppinumerointi, ennakkotieto vuodelta 2021). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo,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



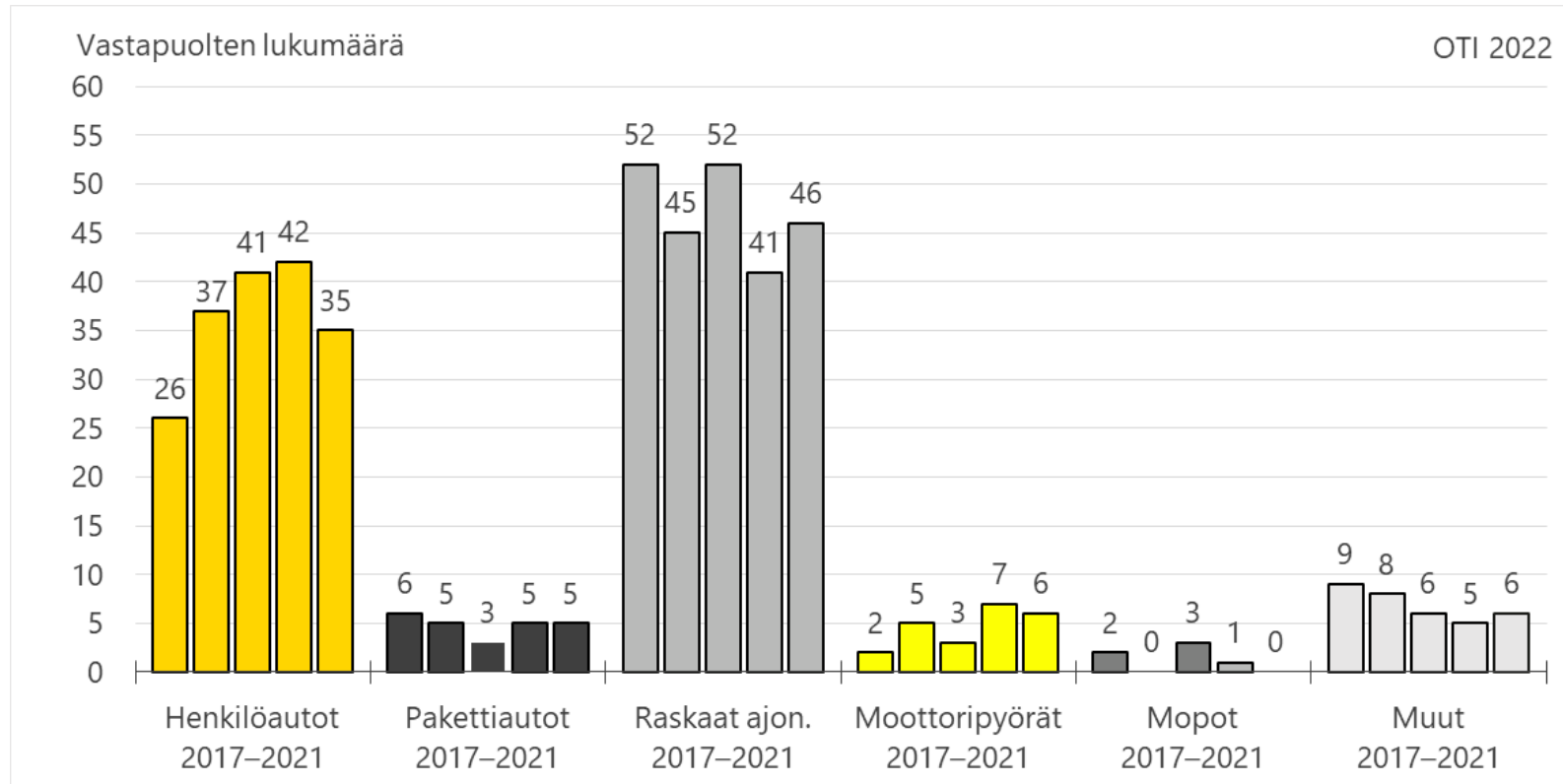
### 2.3 Moottoripyöräilijöiden aiheuttamien onnettomuuksien määrä kaksinkertaistui

Vuonna 2021 moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä kasvoi edellisvuodesta yksittäisonnettomuuksien osalta. Kasvu johtui ensisijaisesti moottoripyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksien lisääntymisestä. Moottoripyöräilijöiden aiheuttamia onnettomuuksia tapahtui kaikkiaan yhdeksän enemmän kuin vuonna 2020 (kuvio 4). Kaiken kaikkiaan moottoripyöräonnettomuuksia eli onnettomuuksia, joissa vähintään yhtenä osallisena oli moottoripyöräilijä, tapahtui 24. Vaikka moottoripyöräonnettomuuksien määrä kasvoi vuodesta 2020, ei se pidemmällä tarkastelujaksolla ollut mitenkään poikkeuksellinen, vaan edeltävää vuotta 2020 voidaan pitää pikemminkin yksittäisenä hyvänä vuotena. Moottoripyöräilijöiden aiheuttamien onnettomuuksien tavoin myös mopoilijoiden onnettomuusmäärä kasvoi vuonna 2021.



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

Onnettomuuksien vastapuolten näkökulmasta suurin muutos tapahtui henkilöautojen määrässä, joka pieneni seitsemällä vuodesta 2020 (kuvio 5).



Kuvio 5. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosina 2017–2021: yhteenajon vastapuolen laji (ennakkotieto vuodelta 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 pyöräilyonnettomuuksien määrissä ei suuria muutoksia

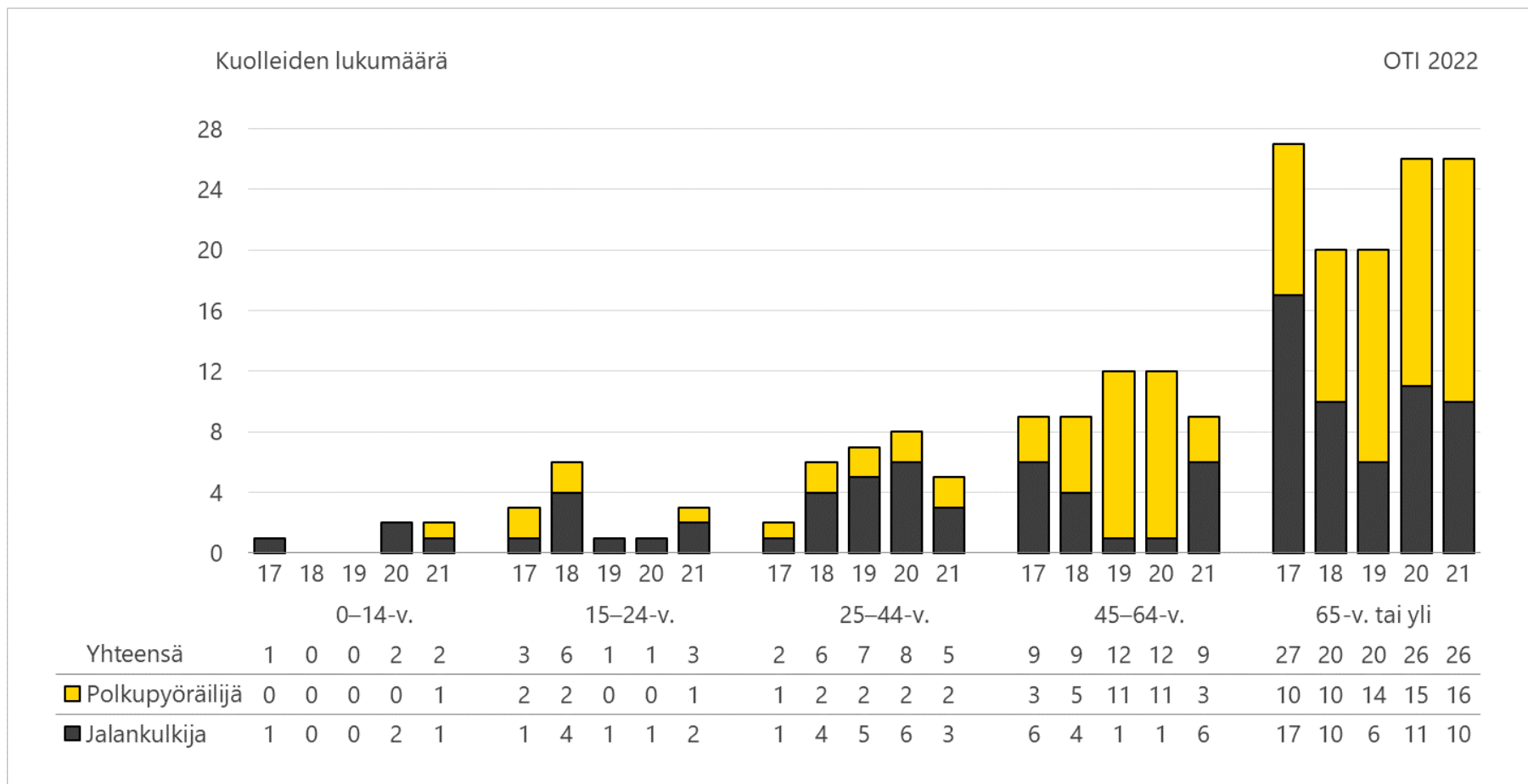
Jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksien kokonaismäärä vähentyi edellisvuodesta kolmella tutkittujen jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien määrän ollessa vuonna 2021 kaikkiaan 45. Onnettomuusmäärän pienentymisen syynä oli polkupyöräonnettomuuksien vähentyminen neljällä onnettomuudella. Jalankulkijan kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui yksi enemmän kuin vuonna 2020. Niin jalankulkijoiden kuin pyöräilijöiden näkökulmasta onnettomuusmäärät olivat kuitenkin viiden vuoden tarkastelujaksolla tavanomaisella tasolla.

Jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksissa menehtyi 22 jalankulkijaa, 21 pyöräilijää, yksi sähköpotkulautailija sekä yksi rakennetun kevyt sähköajoneuvon kuljettaja. (Sähköpotkulautailija ja kevyt sähköajoneuvon kuljettaja ovat laskettu tässä raportissa mukaan polkupyöräilijöihin niin kuvioissa kuin taulukoissa.)

### 3.2 Työikäisten polkupyöräilijöiden kuolemat vähenivät

Vuonna 2021 tapahtuneissa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa korostuivat aiempien vuosien tapaan vanhimmat tienkäyttäjät (yli 64-vuotiaat) (kuvio 6). Heidän onnettomuusmääränsä oli tismalleen sama (26 kpl) kuin vuotta aiemmin. Iäkkäimpien liikkujien korostumista tilastoissa voidaan selittää muun muassa ikään liittyvällä kehon haurastumisella ja toimintakyvyn rajoitteilla.

Niin nuorten kuin työikäisten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tieliikennekuolemat pysyivät viime vuosien tasolla. Ikäryhmittäin tarkasteltuna suurin muutos edellisvuoteen nähden tapahtui 45–64-vuotiaiden onnettomuuksissa, joissa kahtena aiempaan vuonna on menehtynyt pääasiassa pyöräilijöitä jakauman kääntyessä vuonna 2021 päälle: 45–64-vuotiaita pyöräilijöitä kuoli kolme, kun taas jalankulkijoita kuusi. Onnettomuusmäärät ovat yleisesti niin pieniä, että pienet tilastomuutokset selittyvät satunnaisvaihtelulla. Kaiken kaikkiaan on kuitenkin huomioitava, että valtaosa loukkaantuneista jalankulkijoista ja pyöräilijöistä jää tilastoinnin ulkopuolelle, eikä kuolemien määrä kerro turvallisuustilanteesta kuin yhden puolen.



Kuvio 6. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimissa onnettomuuksissa kuolleet jalankulkijat ja polkupyöräilijät vuosina 2017–2021: polkupyöräilijän/jalankulkijan ikä (ennakkotieto vuodelta 2021). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvo-onnettomuudesta oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat. Vuonna 2021 yhdessä tässä raportissa pyöräilyonnettomuutena käsitellyssä onnettomuudessa kuoli sähköpotkulautailija ja yhdessä rakennetun kevyt sähköajoneuvon kuljettaja.

## 4 Yhteenveto

Onnettomuuksien kokonaismäärän kannalta vuosi 2021 ei ollut erityinen: Tutkittuja kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia oli 220 eli yksi enemmän kuin vuonna 2020 ja tismalleen sama määrä kuin vuonna 2019. Tutkituissa onnettomuuksissa kuoli kaikkiaan 236 henkilöä. (Lukuja tarkastellessa on syytä huomioida, että toisin kuin OTI-vuosiraportissa 2020 tässä raportissa sairauskohtauksesta johtuneet kuolemat sisältyvät kaikkialla aineistoon.) Onnettomuusmäärän kehitys on polkenut viime vuodet paikallaan ja vuonna 2017 saavutetusta ennätyksellisen vähäisestä onnettomuusmäärästä jäätiin yhdeksän onnettomuuden päähän. Moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrän lisääntymisestä huolimatta tutkittujen onnettomuuksien kokonaismäärän suhteellisen pientä kasvua edellisvuodesta selittää polkupyöräonnettomuuksien maltillinen vähentyminen.

Polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähentyivät vuoteen 2020 nähden neljällä onnettomuudella. Pyöräilijöiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien näkökulmasta miltei koko 2000-lukua on leimannut aaltomainen liike noin viiden vuoden sykleissä: pyöräilijöiden onnettomuudet ovat ensin laskeneet selvästi, pysytelleet sitten kaksi vuotta samalla tasolla palaten tämän jälkeen jälleen lähtöpisteeseensä. Viimeisen kymmenen vuoden aikana onnettomuusmäärän vaihteluväli on ollut 16–29. Vuonna 2021 pyöräilijöiden onnettomuuskehityksessä käännyttiin aallonharjan jälkeen taas laskuun onnettomuusmäärään ollessa 23. Yhdessä tässä raportissa pyöräilyonnettomuutena käsitellyssä onnettomuudessa kuoli sähköpotkulautailija ja yhdessä rakennetun kevyt sähköajoneuvon kuljettaja. Jalankulkijaonnettomuuksien määrässä ei tapahtunut juuri muutosta edellisvuoteen verrattuna. Vuonna 2021 niitä tutkittiin yhteensä 21.

Vuoteen 2020 nähden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä kasvoi kaikkiaan neljällä onnettomuudella, mikä johtui yksittäisonnettomuuksien määrän kasvusta. Verrattain pienistä lukumääristä johtuen satunnaisvaihtelun osuus vuosittaisesta onnettomuusmäärien vaihtelusta on kohtalaisen suuri, ja perättäisten vuosien erot voidaan lähinnä todeta. Onnettomuustyypeittäin eniten lisääntyivät kohtaamisonnettomuudet. Niiden määrä kasvoi etenkin 25–44-vuotiaiden kuljettajien joukossa. Ikäryhmittäin tarkasteltuna myönteisenä voidaan pitää sitä, että kaikkein iäkkäimpien eli yli 64-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamien onnettomuuksien määrä jatkoi neljättä vuotta vähentymistään – tämä siitä huolimatta, että iäkkäämpien kuljettajien määrä on kasvanut koko 2000-luvun. Nuorten, alle 25-vuotiaiden, kuljettajien onnettomuusmäärä ja onnettomuustyyppijakauma oli viiden vuoden tarkastalujaksolla hyvin tavanomainen.

Eniten onnettomuuksia tapahtui henkilöautoilijoille, joiden määrä niin onnettomuuksien aiheuttajina kuin vastapuolina kuitenkin laski vuodesta 2020. Moottoripyöräilijöiden määrä onnettomuuksissa sitä vastoin miltei kaksinkertaistui. Yhtenä syynä moottoripyöräonnettomuuksien lisääntymiseen voidaan pitää säiden puolesta hyvää ja lämmintä kesää, joka tyypillisesti heijastuu kaksipyöräisten liikennesuoritteeseen ja siten onnettomuusmääriin. Toisaalta, vuoden 2020 kesä- ja elokuu olivat myös keskimääräistä aurinkoisempia, mutta moottoripyöräilijät aiheuttivat silloin selvästi vähemmän onnettomuuksia, mikä osoittaa satunnaisvaihtelun merkityksen pienissä onnettomuusmäärissä.

Satunnaisvaihtelun merkitys on suuri myös alueittain tarkasteltuna. Hyvän viime vuoden takia suurin muutos vuoden takaiseen tapahtui Jokilaaksossa, missä oli vuonna 2021 kymmenen onnettomuutta ja 11 kuollutta enemmän. Onnettomuudet vähenivät eniten Lapissa, missä tapahtui kymmenen onnettomuutta edellisvuotta vähemmän. Alueelliset luvut selviävät liitteestä.