

MÖNKIJÄT JA MOOTTORIKELKAT
OHJELMAPALVELUISSA,
TURVALLISUUSSUUNNITELMAN
LAATIMINEN

Case: Q-LINK Oy

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU
Matkailun koulutusohjelma
Kokous-, kongressi- ja kannustematkailu sekä
tapahtumamarkkinointi
Opinnäytetyö
Kevät 2007
Esa Niskanen

Lahden ammattikorkeakoulu
Matkailun koulutusohjelma

ESA NISKANEN:

Mönkijät ja moottorikelkat
ohjelmapalveluissa
Case: Q-Link Oy

Kokous-, kongressi- ja kannustematkailun sekä tapahtumamarkkinoinnin opinnäytetyö, 33 sivua, 21 liitesivua

Kevät 2007

TIIVISTELMÄ

Tämä toiminnallinen opinnäytetyö käsittelee ohjelmapalveluiden turvallisuutta käytettäessä mönkijöitä ja moottorikelkkoja osana ohjelmapalvelua.

Teoriaosassa käsitellään ohjelmapalveluiden turvallisuutta yleisesti, Kuluttajaviraston ohjeiden vaikutusta ohjelmapalveluiden turvallisuuteen, Matkailun ohjelmapalveluiden normiston vaikutusta ohjelmapalveluiden turvallisuuteen, ja tarkastellaan mönkijöitä ja moottorikelkkoja ohjelmapalvelukäytössä. Lisäksi tarkastellaan ympärivuotista ajokautta ja riskejä siirryttäessä ajoneuvon käytöstä toiseen. Tarkastelussa otetaan huomioon myös riskialttiit asiakasryhmät. Teoriaosassa käsitellään opinnäytetyöprosessin eri vaiheita.

Opinnäytetyön toiminnallisena osana on toimeksiantona tehty turvallisuussuunnitelma Q-Link Oy:n mönkijä- ja moottorikelkkasafareille. Turvallisuussuunnitelma on laadittu Kuluttajaviraston ohjeita noudattaen. Turvallisuussuunnitelmasta toivotaan olevan apua toimeksiantajayrityksen safariturvallisuuden ylläpitämisessä, parantamisessa ja uusien työntekijöiden perehdyttämisessä

Turvallisuussuunnitelman laadintaan haluttiin nimenomaan ulkopuolista näkökulmaa, ja siksi tämä opinnäytetyö on syntynyt. Turvallisuussuunnitelma toivottavasti myös herättää ajatuksia henkilöstössä, eikä siis pelkästään ohjeista.

Avainsanat: ohjelmapalvelu, turvallisuus, turvallisuussuunnitelma

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 OPINNÄYTETYÖN TAUSTAA	2
2.1 Opinnäytetyön lähtökohdat	2
2.2 Tavoite	2
2.3 Kohderyhmä ja työn merkitys kohderyhmälle	3
2.4 Opinnäytteen rajaukset	4
2.5 Työn rakenne	4
2.6 Opinnäytetyön käsitteistö	4
2.7 Toimeksiantaja, Q-Link Oy	6
2.7.1 Yleistä	6
2.7.2 Q-Link Oy:n mönkijäsafarit	7
2.7.3 Q-Link Oy:n moottorikelkkasafarit	8
3 OHJELMAPALVELUIDEN TURVALLISUUS	9
3.1 Yleistä	9
3.2 Fyysinen ja psyykinen turvallisuus	10
3.3 Kuluttajaviraston ohjeet ohjelmapalveluiden turvallisuuden edistämiseksi	11
3.4 Matkailun ohjelmapalveluiden normisto (Mono)	12
3.5 Mönkijät ja moottorikelkat ohjelmapalveluissa	12
3.6 Kauden vaihtuessa	14
3.7 Asiakasryhmät	14
3.8 Ohjelmapalveluiden turvallisuuteen vaikuttava lainsäädäntö	15
4 TURVALLISUUSUUNNITELMAN TOTEUTTAMINEN	17
4.1 Yleistä	17
4.2 Prosessi ja aikataulu	18
4.3 Tiedonhankinta	20
4.4 Kirjalliset lähteet	20
4.5 Henkilöstön haastattelut	21
4.6 Kartat	22
4.7 Reitin läpikäynti	22
4.8 Riskianalyysit	23

4.9 Suunnitelman ulkoasu	24
4.10 Suunnitelman sisältö	25
5 POHDINTA JA KEHITYSEHDOTUKSET	27
6 TYÖN ARVIOINTI JA LUOTETTAVUUS	29
LÄHTEET	32
LIITE	33

1 JOHDANTO

Tämä toiminnallinen opinnäytetyö käsittelee kaupallista safaritoimintaa ohjelmapalveluissa ja tällaisen toiminnan turvallisuutta asiakkaan, työntekijöiden ja kolmannen osapuolen näkökulmasta, huomioiden erityisesti mönkijät ja moottorikelkat.

Työ jakautuu kahteen osaan, joista raporttiosa käsittelee varsinaisen tuotoksen teoriapohjaa, esittelee toimeksiantajan, sekä valottaa työn toteutuksen eri vaiheita ja ohjelmapalveluiden turvallisuutta yleisesti. Lisäksi raporttiosassa pohditaan mönkijöiden ja moottorikelkkojen eroavaisuutta nimenomaan kaupallisessa safaritoiminnassa ja näihin liittyviä turvallisuuskäsitteitä erityisesti kauden vaihtuessa kesästä talveen tai päinvastoin ja otetaan huomioon myös ongelmalliset asiakasryhmät.

Ohjelmapalveluyritysten määrä on kasvanut tasaisesti ja viime vuosina ovat menestyneet erityisesti liikuntasektorin yritykset, sekä matkailua palveleva muu toiminta eli niin sanotut safariyritykset. Matkailun ohjelmapalveluyritysten määrä vuonna 2003 oli 1 758 yritystä, joiden yhteenlaskettu liikevaihto oli 439,4 miljoonaa euroa. Luku pitää sisällään kuitenkin muun muassa huvipuistot, eläintarhat, museot ja näyttelyt, ja rahassa mitattuna ohjelmapalvelujen tai safarien osuus on vain murto-osa edellä mainitusta. Turvallisuushallinnan merkitys osana tuotteen laatua on asia, johon asiakkaat ja matkanjärjestäjät kiinnittävät yhä enemmän huomiota. Turvallisuuden hallinta on asiakkaalle keskeinen osa laadukkaasti ja ammattimaisesti tuotettua ohjelmapalveluelämystä. (Matkailun ohjelmapalvelut toimialaraportti 12/2005.)

Tämän työn toinen osa sisältää opinnäytetyön produktin (ks. LIITE), joka on tämän työn toimeksiantajalle, Q-Link Oy:lle laadittu turvallisuussuunnitelma mönkijä- ja moottorikelkkasafareille. Turvallisuussuunnitelma on laadittu kuluttajaviraston ohjeita noudattaen.

Ohjelmapalveluiden turvallisuusasiat ovat viime aikoina olleet julkisuudessa esillä. Tunnetuin esimerkki lienee Tornion koiravaljakkoturmana tunnettu onnettomuus, joka tapahtui 26. joulukuuta 2005 Tornion pohjoispuolella Korpikylässä. Onnettomuudessa saivat surmansa koiravaljakkosafarille osallistuneet kaksi nuorta italialaisturistia, joiden reki jäi pikajunan veturin alle, ja siksi turvallisuusasioiden huomioon ottaminen ohjelmapalveluissa on nostettu esille myös eri medioissa ja on aiheena hyvinkin ajankohtainen.

2 OPINNÄYTETYÖN TAUSTAA

2.1 Opinnäytetyön lähtökohdat

Kevään 2006 lukukauden ollessa päättymäisillään etsiskelin mielenkiintoista ai-
hetta opinnäytettäni varten. Silmiini osui Lahden ammattikorkeakoulun matkailun
laitoksen ilmoitustaululta, toimeksiantojen kohdalta, ideaalinen toimeksianto.
Q-link Oy Vierumäeltä etsi opiskelijaa laatimaan turvallisuussuunnitelman moot-
torikelkka- ja mönkijäsafareille.

Aiemmin opinnoissani olin Levillä työharjoittelun kautta päässyt safarioppaan
tehtäviin ja toiminut niissä myöhemminkin, joten koin aiheen tutuksi ja toimek-
siannon mielenkiintoiseksi sekä ajankohtaiseksi. Halusin opinnäytetyön aiheeksi
nimenomaan jonkin yrityksen toimeksiannon, koska koin, että saisin opinnäyte-
työprosessista tällä tavalla enemmän irti.

2.2 Tavoite

Tavoitteena on tuottaa toimeksiantajayritykselle, Q-Link Oy:lle, turvallisuussuun-
nitelmä, joka koskee mönkijä- ja moottorikelkkasafareita Vierumäellä, Suomen
urheiluopiston maastossa. Tutkimuksen produktina syntyi turvallisuussuunnitelma
toimeksiantajayrityksen käyttöön.

Kuluttajaviraston ohjeiden mukaan elinkeinonharjoittajan tulee laatia kirjallinen turvallisuusasiakirja, ja koko yritystä koskevaan turvallisuusasiakirjaan tulee liittää erilliset turvallisuussuunnitelmat yksittäisistä suorituspaikoista ja toiminnoista.

Raporttiosion tavoitteena on kuvata opinnäytetyöprosessia yksityiskohtaisesti, esitellen teoriapohjan, jota apuna käyttäen itse turvallisuussuunnitelma on rakennettu, ja kertoa opinnäytetyön eri vaiheista ja siihen liittyvistä tekijöistä, toimeksiantajasta, aikataulusta ja kehitysehdotuksista.

Opinnäytetyön tavoitteena on myös antaa alalle jotain uutta tai ainakin herätellä ajattelemaan syntyneiden rutiinien perusteita. Ohjelmapalveluiden turvallisuutta olisi myös alan ammattilaisten hyvä miettiä aika ajoin, jotta tuttuja rutiineja voitaisiin ehkä muuttaa tai kyseenalaistaa, ennen kuin johdanto-kappaleessa esitellyn kaltaista onnettomuutta, tai muuta siihen verrattavaa, tai lievempääkin ehtii tapahtua.

Oma, henkilökohtainen tavoitteeni opinnäytetyön suhteen on kehittää ammatillista osaamistani ja kehittää asiantuntemusta ohjelmapalveluiden suhteen. Tämä jo siksi, että olen kiinnostunut alasta, ja opiskelujen ollessa jo loppuillaan on ajankohtaista ajatella myös työelämään siirtymistä.

2.3 Kohderyhmä ja työn merkitys kohderyhmälle

Toiminnallisesta opinnäytetyöstä syntyvä tuotos eli turvallisuussuunnitelma on tarkoitettu toimeksiantajayrityksen henkilöstön käyttöön, hyödyttäen yrityksen henkilöstöä ja johtoa, auttaen uusien työntekijöiden perehdyttämisessä, sekä vanhempien työntekijöiden muistinvirkistykseksi. Turvallisuussuunnitelma on tarkoitettu myös valvovan viranomaisen käyttöön.

Opinnäytetyö kokonaisuudessaan on toki merkityksellinen myös kirjoittajalle tutkinnon loppuun saattamiseksi, ammatillisuuden kehittämiseksi, ja asiantuntijuuden vahvistamiseksi. Turvallisuussuunnitelma puolestaan on työkalu, jonka tarkoituk-

sena on muistuttaa sen käyttäjiä toimintaan liittyvistä turvallisuusriskeistä ja ennaltaehkäistä niitä.

2.4 Opinnäytteen rajaukset

Opinnäyte rajattiin niin, että siitä syntyvä produktio vastaa kuluttajaviraston ohjeita ohjelmapalveluiden turvallisuudesta. Opinnäytteessä on myös pohdittu sitä, kuinka samankaltaisia moottorikelkka- ja mönkijäaktiviteetit ovat toisiinsa verrattuina ja nimenomaan turvallisuusnäkökohtien osalta.

Opinnäytetyön teoreettisena viitekehyksenä toimii ohjelmapalveluiden turvallisuus. Ohjelmapalveluiden turvallisuus rajaa mielestäni hyvin aihealueen sopivan kokoiseksi kokonaisuudeksi, jotta opinnäytetyö ei sisällöltään paisu liikaa.

2.5 Työn rakenne

Työ on rakennettu siten, että raporttiosa käsittelee tietoperustaa, esittelee toimiesiantajayrityksen ja pohtii eri lähteiden valossa ohjelmapalveluiden turvallisuutta sekä mönkijä – ja moottorikelkkasafareiden eroavaisuuksia ja yhtäläisyyksiä turvallisuusnäkökohtien valossa. Tässä osiossa myös kerrotaan koko prosessin etenemisestä ja sen eri vaiheista ja arvioidaan työn luotettavuutta. Lisäksi annetaan kehitysehdotuksia, ja arvioidaan työn onnistumista.

Toinen osio on liitteenä oleva varsinainen tuotos, eli itse turvallisuussuunnitelma (ks. LIITE), jonka rakenne soveltaen noudattelee kuluttajaviraston ohjeita ohjelmapalveluista.

2.6 Opinnäytetyön käsitteistö

Tässä opinnäytetyössä ja sen liitteenä olevassa turvallisuussuunnitelmassa esiintyy seuraavia käsitteitä, jotka on selitetty alla.

Moottorikelkkasafari: Moottorikelkkasafari on yli kolme tuntia kestävä opastettu moottorikelkkamatka. Moottorikelkkaretki on 1-3 tuntia kestävä opastettu moottorikelkalla ajaminen (Mono 2002). Tämän työn yhteydessä puhutaan molemmista edellä mainituista moottorikelkkasafareina alalla vakiintuneen tavan mukaan.

Ohjattu ohjelmalvelu: Kuluttajalle tarjottava palvelu, joka suoritetaan esim. ohjaajan, oppaan tai muun vastaavan valvonnassa, ohjauksessa tai seurannassa (Kuluttajavirasto 9/2003).

Riski: Vaarallisen tapahtuman todennäköisyys ja seurausten vakavuus (Kuluttajavirasto 9/2003).

Riskien arviointi: Laaja-alaista ja järjestelmällistä vaarojen ja terveyshaittojen tunnistamista sekä niiden merkitysten arvioimista turvallisuudelle, terveydelle ja omaisuudelle. Tavoitteena on parantaa turvallisuutta (Kuluttajavirasto 9/2003.)

Toiminnanharjoittaja: Yksityinen henkilö, yritys, yhdistys, kerho, kunnan nuorisotoimi, seurakunta jne., joka elinkeinotoimintaan liittyen (esim. maksua vastaan tai kylkiäisenä) tarjoaa palvelua kuluttajille (Kuluttajavirasto 9/2003).

Turvallisuus: Toiminta on turvallista, jos siihen liittyvät riskit ovat hyväksyttäviä. Turvallisuudella tarkoitetaan kokonaisvaltaista fyysistä ja psyykkistä turvallisuutta niin, ettei kenellekään aiheudu loukkaantumista tai vammautumista eikä horjuteta tarpeettomasti psyykkistä tasapainoa (Kuluttajavirasto 9/2003.)

Turvallisuusasiakirja: Toiminnanharjoittajan laatima kirjallinen asiakirja, jossa on määritelty ohjelmalvelun toimintaan ja turvallisuuteen liittyviä asioita, esimerkiksi henkilöstön tehtävänjako, riskien arviointi, turvallisuussuunnitelma, avunhälyttämisjärjestelyt erilaisiin onnettomuus-, vaara- ja vahinkotilanteisiin (Kuluttajavirasto 9/2003).

Turvallisuussuunnitelma: Toiminnanharjoittajan laatimat ohjeet yksittäisten toimintojen ja suorituspaiikkojen turvalliseen toimintaan (Kuluttajavirasto 9/2003).

Selvennyksen vuoksi todettakoon, että ero turvallisuussuunnitelman ja pelastussuunnitelman välillä on pääasiassa siinä, että pelastussuunnitelman ohjeet koskevat toimintaa onnettomuustilanteessa. Turvallisuussuunnitelman sisältää toimintaohjeet onnettomuustilanteessa, mutta sen lisäksi suunnitelmassa käsitellään yksittäisiä toimintoja ja suorituspaikkoja ja kerrotaan riskejä ennaltaehkäisevistä toimenpiteistä.

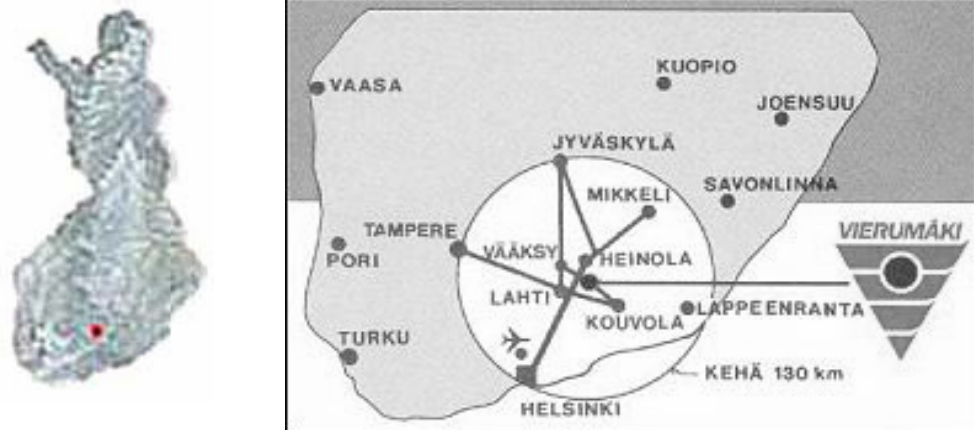
Vaara: Tekijä tai olosuhde, joka voi saada aikaan fyysisesti, psyykkisesti tai taloudellisesti haitallisen tapahtuman (Kuluttajavirasto 9/2003).

2.7 Toimeksiantaja, Q-Link Oy

2.7.1 Yleistä

Työn toimeksiantajana on ollut Vierumäellä, Suomen urheiluopiston alueella toimiva Q-Link Oy. Yritys on toiminut vuodesta 1993, ja se tarjoaa asiakkailleen erilaisia ohjelmapalveluita, kuten moottorikelkka- ja mönkijäsafareita sekä savusaunapalveluita. Toimeksiantajayritys tekee yhteistyötä Vierumäki Country Clubin (VCC) ja Suomen urheiluopiston kanssa, jolloin kaikki alueen palvelut ovat varattavissa heidän toimipisteestään. Kyseessä on pieni yritys, joka käyttää kausiluontoista työvoimaa, joten työhön perehdyttämisessä turvallisuussuunnitelmalla voi olla paljonkin merkitystä (Laine 23.5.2006).

Suomen urheiluopisto sijaitsee Vierumäellä, Etelä-Suomessa noin 130 kilometriä Helsingistä pohjoiseen (ks. KUVIO 1). Yhteydet urheiluopistolle ovat varsin hyvät, johtuen sen sijainnista E4-valtatien läheisyydessä.



KUVIO 1. Vierumäen sijainti

Suomen urheiluopisto on yksi maamme monipuolisimmista vapaa-ajan keskuksistä, ja alueella on monenlaista toimintaa ja liikettä. Alueella voi harrastaa erilaisia aktiviteettejä, kuten yleisurheilua, golfausta, ratsastusta, ja näiden lisäksi yritykset käyttävät alueen mahdollisuuksia muun muassa kokoustensa yhteydessä. Alue myös kasvaa jatkuvasti uusien golfkenttien ja loma-asutuksen rakentamisen myötä. Jo näistä edellä mainituista tekijöistä johtuen turvallisuussuunnittelu on olennaista toimeksiantajayritykselle ja vaatii erityistä huomiota. Toimeksiantajayrityksellä on myös erityinen huoli maineestaan, koska osa Suomen urheiluopiston käyttäjistä ei mielellään hyväksyisi ”ylimääräisten” moottoriajoneuvojen käyttöä alueella, ja näin ollen he ovat hyvin tarkkoja seuraamaan toimeksiantajayrityksen tekemisiä, vaikka alueella ja sen läheisyydessä on paljon myös tiellä liikkuvaa, raskasta liikennettä (Laine 23.5.2006).

2.7.2 Q-Link Oy:n mönkijäsafarit

Toimeksiantajayritys Q-Link Oy järjestää lumettomana aikana Vierumäellä, Suomen urheiluopiston lähimaastoissa ohjattuja mönkijäsafareita. Safareiden kesto vaihtelee yhdestä ja puolesta tunnista kahteen ja puoleen tuntiin, riippuen ryhmän

koosta, ajokokemuksesta ja vallitsevista keliolosuhteista, kokonaismatkan ollessa kuitenkin noin 25 kilometriä.

Mönkijäsafari käyttää hyväkseen alueella risteileviä hiekkateitä ja metsäpolkuja kierrellen pääosin Suomen urheiluopiston itä- ja pohjoispuolella. Mönkijäsafarit sisältävät aina oppaan palvelut, tarvittavat ajovarusteet, evästaun, polttoaineet ja vakuutukset. Mönkijäsafarilla käytetään myös ajoharjoittelurataa, jossa asiakas voi valvotuissa ja turvallisissa olosuhteissa ajaa hieman vauhdikkaammin. Osallistujien maksimimäärä mönkijäsafarilla on 10 henkilöä, mikä johtuu suoraan käytössä olevien mönkijöiden määrästä. Lisätietoja mönkijäsafareista löytyy liitteenä olevasta turvallisuussuunnitelmasta (ks. LIITE, 10-15).

2.7.3 Q-Link Oy:n moottorikelkkasafarit

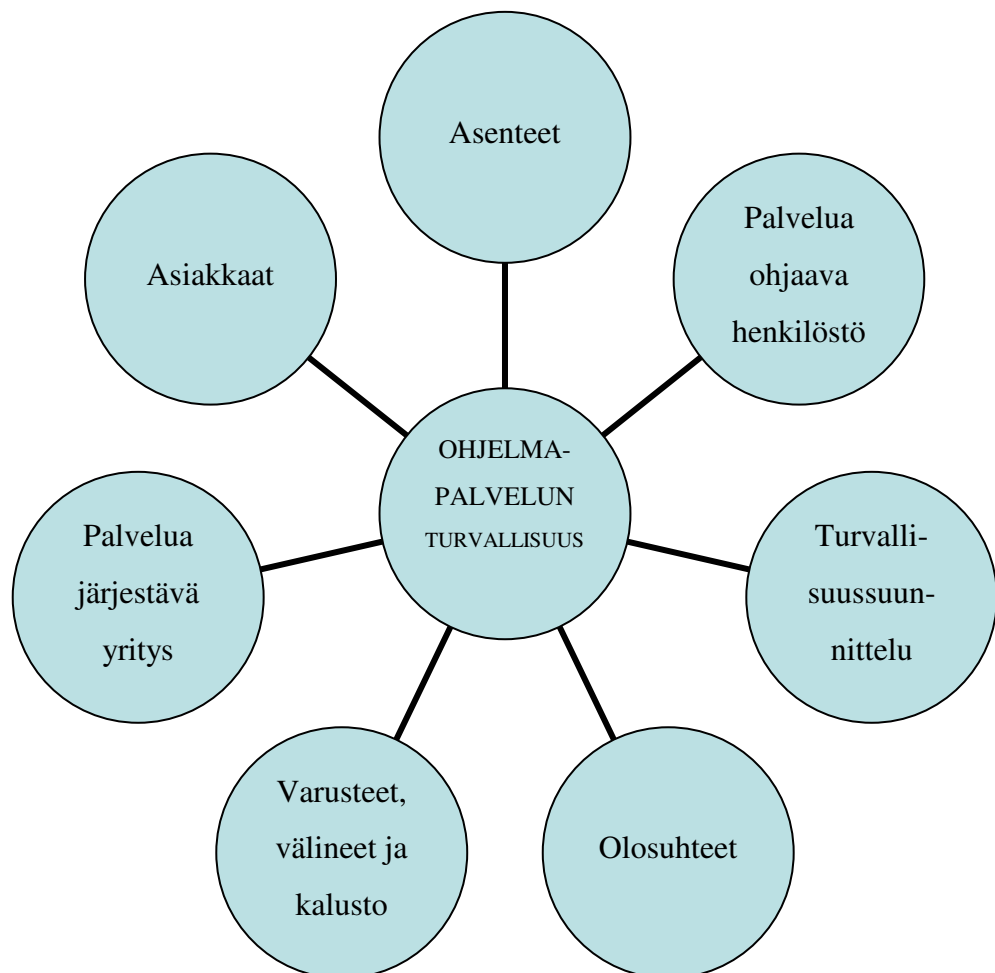
Ohjattuja moottorikelkkasafareita toimeksiantajayritys järjestää lumisena aikana vesistöjen jääpeitteen ollessa riittävän vahva kantamaan moottorikelkkojen painon. Myös lunta täytyy olla riittävästi, jottei käytettävä kalusto hajoaisi ennen aikaisesti. Kelirikon aikana ei myöskään ajeta juuri turvallisuussyistä, koska vähän lumen aikana moottorikelkan hallinta on kokemattomalle kuljettajalle vaikeaa, ja jopa vaarallista esillä olevien lumettomien paikkojen, sekä mahdollisten kivien ja kantojen takia.

Moottorikelkkasafareiden kesto vaihtelee yhdestä ja puolesta tunnista kahteen ja puoleen tuntiin, riippuen ryhmän koosta, ajokokemuksesta ja vallitsevista keliolosuhteista, kokonaismatkan ollessa kuitenkin noin 25 kilometriä. Käytettävä reitti on yksityiskäytössä hyödyntäen sorateiden ja metsäpolkujen pohjia. Reitti on poljettu kovaksi moottorikelkalla ja tasoitettu moottorikelkan perässä vedettävällä lanalla. Osallistujien maksimimäärä moottorikelkkasafarille on 24 henkilöä, johdun käytettävän kaluston määrästä. Safari sisältää aina oppaan palvelut, ajovarusteet, eväät, polttoaineet ja vakuutukset. Lisätietoja moottorikelkkasafareista löytyy liitteenä olevasta turvallisuussuunnitelmasta (ks. LIITE, 16-21).

3 OHJELMAPALVELUIDEN TURVALLISUUS

3.1 Yleistä

Matkailun ohjelmapalveluiden turvallisuuteen vaikuttavat monet eri tekijät (ks. KUVIO 2). Ohjelmapalvelua tarjoavan yrityksen ja sen henkilöstön asenteet, toiminta ja osaaminen, sekä asiakkaiden asenteet ja halu toimia turvallisesti ovat tärkeimpiä turvallisuustekijöitä, joita yrityksen turvallisuussuunnittelu ja turvallisuusvaatimusten mukaiset välineet, laitteet ja varusteet täydentävät. (Verhelä & Lackman 2003, 49)



KUVIO 2. Ohjelmapalvelun turvallisuuteen vaikuttavat tekijät (Verhelä ym. 2003)

Ohjelmapalveluissa käytetään yleisesti ottaen paljon niin sanottua keikkatyövoimaa, jolloin, työhön ja turvallisuusasioihin perehdyttämisen tarve on usein toistuvaa, ja turvallisuussuunnitelmalla voi olla erittäin suuri rooli kiireisen sesongin aikana. Työntekijän tullessa vetämään yritykseen ainoastaan yksittäistä safaria tai työskennellessään yrityksessä satunnaisesti, vaikka vain muutamia kertoja vuodessa, on tärkeää, että käytettävissä on turvallisuusasioiden kertaukseen soveltuva aineisto. Kiireisen sesongin aikana yrityksen oma henkilökunta on todennäköisesti aivan liian kiireistä perehdyttämään tulokasta riittävän syvällisesti. Toimeksiantajayrityksen turvallisuussuunnitelma onkin osittain laadittu myös tästä syystä.

Matkailun ohjelmapalveluyritysten toiminnassa on keskeistä analysoida työprosessi, joilla saattaa olla vaikutusta asiakkaiden turvallisuuteen ja näin voidaan ennakoida riskienhallintaa. Usein riskit liitetään pelkästään toiminnallisiin aktiviteetteihin, mutta luonnossa tapahtuvien ohjelmapalveluiden osalta on kysymys myös ateriapalveluista ja elintarvikehygieniasta. (Matkailun ohjelmapalvelut toimialaraportti 12/2005)

3.2 Fyysinen ja psyykinen turvallisuus

Eräs Suomeen suuntautuvan matkailun tärkeimmistä myyntiargumenteista on maamme turvallisuus, mikä on ymmärrettävää, koska maailmalla matkustaminen ei välttämättä ole aina niin turvallista luonnonmullistusten, sotien ja viime aikoina myös terrorismin pelon takia (Verhelä ym. 2003, 50). Pelkästään maan tai maanosan turvallisuus ei luonnollisestikaan vielä riitä, vaan kulloisenkin aktiviteetin fyysiseen turvallisuuteen vaikuttavat myös muut ulkoiset tekijät, kuten ympäristö, luonto, vaarojen määrä, sekä osallistujien koulutus, taidot ja välineet (Morgan & Dimmock 2006).

Psyykinen turvallisuus eli asiakkaan kokema turvallisuuden tunne liittyy olennaisesti ohjelmapalveluihin, koska asiakkaat hakevat ohjelmapalveluista jännitystä ja haluavat kokeilla rajojaan. Asiakkaat hakevat jännitystä, joka syntyy esimerkiksi

vauhdin tunteesta tai ennen kokemattomista asioista, mutta kontrollin puutetta tai vaaran tunnetta ohjelmapalveluun ei saisi liittyä. (Verhelä ym. 2003, 52.)

Tutkimukset ovat osoittaneet, että optinen, psykologinen kokemus eri ohjelmapalveluissa syntyy silloin, kun osallistuja on kykyjensä rajoilla, havaitsee riskit ja voittaa haasteen (Morgan ym. 2006). Usein myös jätetään liian vähälle huomiolle niin sanottu henkinen turvallisuus, eli esimerkiksi ei riittävästi huomioida ryhmän luomia osallistumispaineita yksittäistä osallistujaa kohtaan, ja ohjelmapalveluun osallistumisen vapaaehtoisuus saattaa unohtua.

3.3 Kuluttajaviraston ohjeet ohjelmapalveluiden turvallisuuden edistämiseksi

Kuluttajavirasto on laatinut ohjeet ohjelmapalveluiden turvallisuuden edistämiseksi, ja nämä ohjeet on julkaistu syyskuussa 2003. Ohjeiden tarkoituksena on tuoteturvallisuuslain perusteella määrittää ohjelmapalveluiden turvallisuutta koskevat vähimmäisvaatimukset, lisätä ohjelmapalveluiden turvallisuutta ja tehostaa tuoteturvallisuuslain mukaista valvontaa sekä ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja tapaturmia (Kuluttajavirasto 9/2003).

Kuluttajaviraston ohjeet on laadittu yhteistyössä eri tahojen, kuten Espoon aluepelastuslaitoksen, If Vahinkovakuutusyhtiö Oy:n, Matkailun edistämiskeskuksen ja Matkailun ohjelmapalveluiden normisto (MoNo) – hankkeen, opetushallituksen, opetusministeriön, SETLA:n (Seikkailun- ja elämystoimialan turvallisuus ja laatu), sisäasiainministeriön pelastusosaston, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön työsuojeluosaston, Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliiton ja elinkeinonharjoittajien edustajien kanssa (Kuluttajavirasto 9/2003).

Koska kuluttajaviraston ohjeet ovat varsin yleisluontoiset ja tarkoitettu käytäntöön sovellettaviksi, on tässä opinnäytetyössä tehty omia ratkaisuja ohjeiden täytäntöön panemiseksi. Opinnäytetyön produkti, turvallisuussuunnitelma, on rakennettu ohjeiden perustalle, ja turvallisuussuunnitelma noudattelee hyvin pitkälle Kuluttajaviraston ohjeiden rakennetta, joka löytyy Kuluttajaviraston ohjeet ohjelmapalve-

luiden turvallisuuden edistämiseksi opasvihkosesta turvallisuussuunnitelma-kohdasta. (Kuluttajavirasto 9/2003, 7.)

Kuluttajavirasto on myös laatinut erilaisia, tarkempia lajikohtaisia turvallisuusohjeita. Tällaisia ohjeita on laadittu muun muassa hiihtokeskuksille ja karting-radoille, mutta ei ainakaan toistaiseksi mönkijä- tai moottorikelkkailukäyttöön.

3.4 Matkailun ohjelmapalveluiden normisto (Mono)

Matkailualan yrittäjät, viranomaiset, kouluttajat, ja muut toimialan sidosryhmistä kootut työryhmät ovat tuottaneet eri matkailun ohjelmapalveluiden tuoteryhmille yleisesti hyväksytyt ohjeistukset. Nämä ohjeistukset on toimitettu sekä MoNo-raportiksi että tuoteryhmäkohtaisiksi Mono-käsikirjoiksi. Mono-käsikirjat toimivat eri tuoteryhmien käytännöllisinä oppaina ja työvälineinä. (Mono 2002)

Tässä opinnäytetyössä on sovellettu erityisesti Mono-käsikirjojen A-osiota, tai raporttia 1, joka käsittelee moottorikelkkailua kaupallisena ohjelmapalvelutuotteena. Mono-raporttia on päivitetty vuonna 2004, jolloin siihen lisättiin kalastuspalveluita ja kulttuurimatkoja käsittelevät osiot, mutta ainakaan toistaiseksi Mono-raportin kohdalla ei ole käsitelty mönkijöitä, ja näin ollen moottorikelkkailuraporttia sovelletaan tässä työssä myös toimintaan mönkijöiden kanssa.

Kuluttajaviraston ohjeista ohjelmapalveluiden turvallisuuden edistämiseksi löytyi turvallisuussuunnitelman rakenne sekä yleisiä ohjeita. Tarkempia ohjeita suunnitelmalla rakennettaessa haettiin MoNo-raportista, täydentäen omilla ja toimeksiantajayrityksen henkilöstön kokemuksilla.

3.5 Mönkijät ja moottorikelkat ohjelmapalveluissa

Ajaminen mönkijällä verrattuna moottorikelkkaan, tai päinvastoin, on hyvin samankaltaista. Hallintalaitteet, käyttäytyminen ja ajotekniikka ovat samankaltaisia

vaikka käyttöolosuhteet ovatkin erilaiset. Hyvin usein moottorikelkkailua harjoitellaankin kesäaikana mönkijöillä, esimerkiksi kilpamoottorikelkkailijoiden toimesta. Lisäksi mönkijöistäkin on mahdollista saada talvikelpoisia tela-ajoneuvoja vaihtamalla pyörien tilalle telastot, jolloin kyseinen ajoneuvo muuttuu entistä lähemmäs moottorikelkkaa. Myöskään voimansiirron suhteen ei eroavaisuuksia ole vaan molemmat kulkuneuvot käyttävät automaattivaihteistoa, ja ylimääräistä huomiota vaativaa vaihteiston käyttöä ei siis ole. Joissain tapauksissa myös mönkijän valmistaja ja moottorikelkan valmistaja kuuluvat samaan konserniin, ja konsernin laitteissa on havaittavissa yhdennäköisyyttä, ja voi myös huomata käytetyn paljon samoja osia.

Tämän opinnäytetyön toimeksiantajayritys, Q-Link Oy, käyttää ohjelmapalveluisaan ympärivuotisesti moottoriajoneuvoja, kuten mönkijöitä ja moottorikelkkoja. Kuluttajaviraston ohjeissa painotetaan, että laadittaessa suorituspaikkakohtaisia ohjeita tulee erityisesti kiinnittää huomiota muun muassa toimintoihin, joissa käytetään moottoriajoneuvoja, ja vaarana on esimerkiksi liikenneonnettomuuksiin tai törmäämiseen liittyvät riskit (Kuluttajavirasto 9/2003).

Asiakkaiden ohjeistus molemmilla safareilla on myös hyvin samantapaista. Asiakkaille etsitään kulloiseenkin tarkoitukseen sopivat varusteet, jonka jälkeen ollaan valmiita ajo-opastukseen. Asiakkaat pyydetään ajoneuvon ympärille, siten, että ainakin kuljettajat näkevät ja kuulevat ohjeistuksen. Jos kyseessä on suurempi ryhmä, ja näin ollen oppaitakin useampi, voidaan ohjeistus suorittaa kahdessa eri pisteessä, jolla varmistetaan, että kaikki varmasti kuulevat ja näkevät.

Kiireisinä aikoina safarikalusto voi olla jatkuvassa käytössä, joten kaluston kunnan tarkkailu ja huollot ovat tärkeitä. Päivittäinen tarkkailu tapahtuukin yleensä siten, että ennen safarille lähtöä opas tai oppaat ajavat kaluston valmiiksi riviin, ja näin voidaan samalla todeta mahdolliset viat tai häiriöt. Kaluston rikkoutuminen kesken safaria on kuitenkin aina ikävää, ja asiakkaiden reaktiot vaihtelevat laidasta laitaan, toisten ollessa pahoillaan rikkoutumisesta, kun taas toiset vaativat hetimiten korvauksia. Kaluston rikkoutuminen kesken safaria aiheuttaa aina päänvaivaa myös oppaalle.

3.6 Kauden vaihtuessa

Moottoriajoneuvoilla operoiminen on toimeksiantajayrityksessä ympärivuotista, ja yrityksen tulisikin kiinnittää erityistä huomiota ajokauden vaihtuessa mönkijöistä moottorikelkkoihin, tai päinvastoin. Kulloisenkin ajokauden aikana muodostuneet rutiinit eivät aina sellaisenaan sovellukaan toisen aktiviteetin vetämiseen.

Tämän opinnäytetyön produktina syntynyt turvallisuussuunnitelma on toivottavasti hyvä kertauksen apuväline kauden vaihtuessa, jolloin siirrytään ajoneuvosta toiseen. Moottorikelkkailu- ja mönkijäkauden välissä on usein myös hiljaista aikaa, jolloin safareja ei välttämättä ajeta kummallakaan kalustolla keliolosuhteista johtuen. Tällainen tauko saattaa myös aiheuttaa joidenkin asioiden unohtamista.

3.7 Asiakasryhmät

Asiakasryhmät voivat erota toisistaan monella tavoin. Asiakkaat hakevat ohjelmapalveluilta erilaisia asioita mielihalujensa ja tarpeidensa mukaan. Asiakkaiden odotukset vaihtelevat riippuen siitä, onko heillä aiempaa kokemusta ohjelmapalvelusta tai yrityksestä. Myös asiakkaiden käsitykset ja ennakoasenteet vaikuttavat asiakkaiden ajatusmaailmaan, eikä palvelun tuottaja voi mitenkään vaikuttaa tällaiseen. Asiakkaiden asenteet ja käsitykset voivat vaihdella esimerkiksi matkakohteen, poliittisten mielipiteiden, kulttuurin, tai palveluiden ja niiden hintojen suhteen (Verhelä ym. 2003, 27).

Q-Link Oy:n asiakkaista suurin osa on yritysryhmiä, jotka usein koostuvat suomalaisesta isäntäporukasta ja heidän vieraistaan, jotka usein ovat heidän yhteistyökumppaneitaan. Suurin osa yrityksistä tulee pääkaupunkiseudulta, mutta toki asiakkaita tulee myös muualta Suomesta. Asiakasryhmissä on usein mukana myös ulkomaalaisia, joten opastus tulee osata hoitaa suomen lisäksi vähintään myös englanniksi. Asiakasryhmistä kaikkein riskialteimpia ovat suomalaiset keski-ikäiset mieshenkilöt, joiden luulot omista ajotaidoista ovat usein hyvinkin vääristyneitä (Laine 23.5.2006).

Hyvin usein vaikuttaakin siltä, että suomalaisille luonto itsessään ei vielä anna sisältöä safaripalveluille, vaan he usein haluavat nimenomaan päästä ajamaan, ja mielellään kovaa. Ulkomaalaiset puolestaan ovat enemmän haltioissaan ympäröivästä luonnosta ja moottorikelkalla tai mönkijällä ajaminen on vain keino päästä helposti luontoon. Täytyy kuitenkin olla varovainen tehtäessä tällaisia yleistyksiä, koska poikkeuksia toki löytyy aina.

Toimeksiantajayrityksessä on asiakkaille tehty hyvin selväksi jo safaripalvelua tiedusteltaessa tai varauksen yhteydessä, että kyseessä ei ole mikään kovavauhtinen kilvanajo, eivätkä Q-Link Oy:n safaripalvelut sovellu vauhdinnälkäisille, vaan safarilla edetään rauhallisesti turvallisuusnäkökohdat huomioiden.

3.8 Ohjelmapalveluiden turvallisuuteen vaikuttava lainsäädäntö

Turvallisuussuunnitelman laadinnassa on otettu huomioon seuraavia lakeja ja asetuksia. Suunnitelmaa laadittaessa ei jokaista lakipykälää tarvitse kuitenkaan erikseen etsiä, ja lukea, vaan Kuluttajaviraston ohjeet ohjelmapalveluista sisältävät varsin kattavasti tiedot ohjelmapalveluiden turvallisuutta koskevista laeista ja asetuksista.

Ohjelmapalveluiden turvallisuuteen vaikuttavista laeista keskeisin lienee tuoteturvallisuuslaki (2/2004). Ohjelmapalvelu tai siihen osallistuminen ei saa olla tuoteturvallisuuslain 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla vaarallista ohjelmapalveluun osallistuvan kuluttajan terveydelle tai omaisuudelle. Ohjelmapalvelusta ei myöskään saa olla haittaa kolmansille osapuolille, toisin sanoen sivullisille, eli esimerkiksi hiihtäjille. Tuoteturvallisuuslain 3 §:n mukaan toiminnanharjoittaja vastaa koko ohjelmapalvelun turvallisuudesta koko sen keston ajan.

Toiminnanharjoittajan on etukäteen määriteltävä ohjelmapalveluun osallistuvien asiakkaiden enimmäismäärä sekä hankittava turvallisuuden kannalta tarpeelliset tiedot ryhmän ikäjakaumasta, allergioista, sekä muista kunto- ja taito-, tai muista rajoituksista. Ohjelmapalvelun on oltava turvallista joka hetki, ottaen huomioon

osallistujaryhmän ja osallistujien lukumäärän, sekä vallitsevat maasto-, ympäristö- ja sääolosuhteet. Pääsääntöisesti tämä koskettaa yli neljä tuntia kestäviä, vaativia aktiviteettejä.

Tuoteturvallisuuslain tarkoituksena on ehkäistä kuluttajapalvelusten aiheuttamia terveys- ja omaisuusvaaroja, ja lakia sovelletaan yleislakina kulutustavaroihin ja – palveluihin, jollei niistä muissa laeissa ole annettu suuremman turvallisuustason edellyttäviä määräyksiä. Kuluttajavirasto puolestaan valvoo, että elinkeinonharjoittajat noudattavat tuoteturvallisuuslakia.

Pelastuslain (468/2003) mukaan toiminnanharjoittaja on velvollinen toiminnassaan ja sen suunnittelussa ennalta ehkäisemään vaaratilanteiden syntymistä, varautumaan henkilöiden, omaisuuden ja ympäristön suojaamiseen vaaratilanteissa, sekä varautumaan niihin pelastustoimenpiteisiin, joihin omatoimisesti kykenee.

Työntekijöiden turvallisuuteen vaikuttaa työturvallisuuslaki (738/2003), jonka tarkoituksena on puolestaan parantaa työympäristöä ja työolosuhteita työntekijöiden työkyvyn turvaamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä ennalta ehkäistä ja torjua työtapaturmia, ammattitauteja ja muita työstä ja työympäristöstä johtuvia työntekijöiden fyysisen ja henkisen terveyden haittoja.

Työntekijöiden turvallisuuteen liittyvät useat samat asiat kuin asiakkaidenkin turvallisuuteen, mutta työntekijöiden tärkeimmät turvallisuustekijät liittyvät näiden omaan ammattitaitoon ja ennakointikykyyn. Samaten työsuorituksissa käytettävillä koneilla ja laitteilla on suuri vaikutus työntekijöiden turvallisuuteen. Työntekijöiden turvallisuutta pystytäänkin parantamaan eri keinoin, kuten esimerkiksi riskikartoituksella, ohjauksella ja koulutuksella.

Muita moottoriajoneuvojen käyttöä ohjelmalveluissa koskettavia lakeja ovat muun muassa maastoliikennelaki (1710/1995) ja maastoliikenneasetus (10/1996) sekä valtioneuvoston päätös koneiden turvallisuudesta (1314/1994), valtioneuvoston päätös koneiden ja muiden työvälineiden hankinnasta, turvallisesta käytöstä ja tarkastamisesta (856/1998), sekä valtioneuvoston asetus työssä käytettävien

koneiden ja muiden työvälineiden hankinnasta, turvallisesta käytöstä ja tarkastamisesta annetun valtioneuvoston päätöksen muuttamisesta (437/2003).

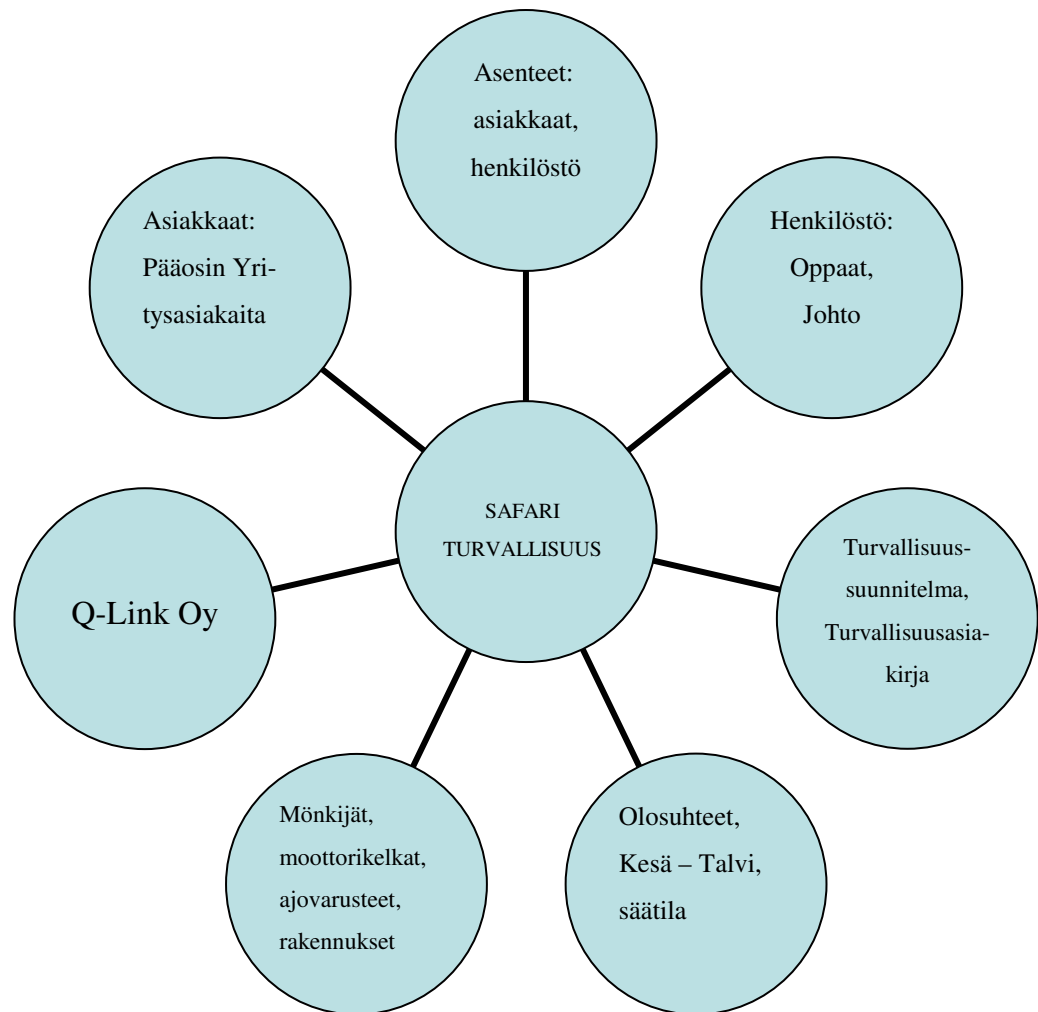
4 TURVALLISUUSUUNNITELMAN TOTEUTTAMINEN

4.1 Yleistä

Q-Link Oy:n safareiden turvallisuuteen vaikuttavat monet eri tekijät (ks. KUVIO 3). Yrityksen työntekijöiden ja johdon asenteet, yhdessä kulloisenkin asiakasryhmän kanssa, eli yhteinen halu toimia turvallisesti on keskeisessä asemassa. Kulloisetkin toimintatavat sekä henkilöstön kokonaisvaltainen osaaminen ovat samaten tärkeitä turvallisen toiminnan läpiviemiseksi. Lisäksi ulkoisilla puitteilla ja niiden kunnolla, eli tässä tapauksessa käytettävillä ajoneuvoilla, ajovarusteilla ja toimintaympäristöllä, kuten esimerkiksi taukopaikoilla on vaikutuksensa safariturvallisuuteen. Sääolot eivät vaikuta Q-Link Oy:n safarien järjestämiseen, mutta poikkeavan sääntilan vallitessa toimintatapoja muutetaan turvallisuussyistä. Oppaiden pätevyydellä ja osaamisella on kokonaisvaltainen vaikutus safariturvallisuuteen kokonaisuudessaan.

Turvallisuussuunnitelma toteutettiin yhteistyössä Q-Link Oy:n henkilöstön kanssa, ja suunnitelman rakenteen pohjana käytettiin Kuluttajaviraston ohjeita ohjelmopalveluiden turvallisuuden edistämiseksi. Kuluttajaviraston ohjeet ohjelmopalveluiden turvallisuuden edistämiseksi sisältävät kappaleen, jossa kuvataan, mitä kaikkea turvallisuussuunnitelman tulisi sisältää.

Kyseistä kappaletta apuna käyttäen oli helppo rakentaa turvallisuussuunnitelman alustava sisällysluettelo ja hahmottaa käsiteltävät aihealueet. Valmiiseen runkoon oli myöhemmin helppo lisätä tekstiä, sitä mukaa kuin sitä syntyi.



KUVIO 3. Q-Link Oy:n safariturvallisuuden osa-alueet.

4.2 Prosessi ja aikataulu

Varsinaisen prosessin aloitin huhtikuussa 2006 kevätlukukauden ollessa loppuillaan, jolloin neuvottelin ensimmäisen kerran tätä työtä ohjanneen opettajan kanssa opilaitoksen opinnäytetyö-ilmoitustaululla olevasta toimeksiannosta ja sen eri toteutusmahdollisuuksista ja edellytyksistäni prosessin läpiviemiseksi. Olennaistahan tämän työn toteuttamisessa oli nimenomaan aikaisempi kokemukseni käsiteltävästä aihepiiristä.

Tämän jälkeen otin yhteyttä toimeksiantajayritykseen ja sovimme ensimmäisestä tapaamisesta, joka toteutui myöhemmin samana keväänä, toukokuussa 2006.

Tuolloin haastattelin yrityksen toimitusjohtajaa ja tutustuimme yhdessä käytettäviin toimitiloihin ja Vierumäen urheiluopiston ympäristöön. Työtä ohjaava opettaja oli myös mukana ensimmäisellä vierailulla. Toukokuussa 2006 sain valmiiksi opin- näytetyön aiheanalyysin, jonka ohjaava opettaja hyväksyi ja valtuutti jatkamaan työtä eteenpäin.

Kesän aikana keräsin mahdollista lähdeaineistoa tulevaa työtä silmällä pitäen ja kirjoitin myös oppinnäytetyön toteuttamisessa välttämättömän toimintasuunnitelman. Toimintasuunnitelmasta löytyi jo varsinaisen turvallisuussuunnitelman alus- tava sisällysluettelo, mikä osaltaan selkeytti ajatuksia ja sai keskittymään oleelli- seen. Kesän 2006 aikana valmistui myös molempien safarien riskianalyysi (ks. LIITE, 15 & 21), jossa apuna käytin jo olemassa olevaa toimeksiantajayrityksen turvallisuusasiakirjaa.

Syyskuussa 2006, uuden lukukauden alkaessa tapasin toistamiseen yrityksen edustajia ja olin mukana ohjatulla mönkijäsafarilla. Tuolloin safarille osallistui nelihenkinen seurue, jonka jäsenistä kaksi oli suomalaisia ja kaksi heidän vieraanaan ollutta norjalaista henkilöä.

Safarilla käytettiin normaalia mönkijäsafarin reittiä (ks. LIITE, 11). Vieraiden saavuttua otimme oppaan kanssa heidät vastaan ja lähdimme yhdessä varusteiden vaihtoon. Tämän jälkeen siirryimme lähtöpaikalle ajo-opastusta varten.

Ajo-opastus hoitui sekä suomeksi että ruotsiksi, ja jokainen ryhmän jäsen sai ajaa pienen lenkin kokeillakseen mönkijän käyttäytymistä. Ohjeistuksen jälkeen siir- ryimme maastoon, kävimme kääntymässä Lepolan tukkikämpällä ja palasimme samaa reittiä takaisin pitämään evästaukoa kodalle. Safarin päätteeksi kävimme vielä ajoharjoitteluradalla, jossa asiakkaat saivat valvotuissa olosuhteissa ajaa hieman vauhdikkaammin.

Lokakuussa 2006 hankin Lahden maanmittaustoimistosta safarialueen karttapohjan digitaalisessa muodossa ja luvat sen käyttämiseen ja julkaisemiseen. Samaten lo-

kakuun alussa tapasin vielä yrityksen ohjelmapalveluisännän ja laadimme yhdessä sekä mönkijä että moottorikelkkasafarien reittikuvaukset karttoja apuna käyttäen. Lokakuun loppupuolella turvallisuussuunnitelma alkoi olla kokonaisuudessaan valmis, ja lähetin sen sähköpostitse toimeksiantajayritykseen kommentoitavaksi ja korjauksia varten.

Marraskuun 2006 alkupuolella, noin kaksi viikkoa turvallisuussuunnitelman lähettämisen jälkeen, suunnitelma palasi kierrokseltaan kommenttien ja muutosten kera. Tämän jälkeen muotoilin turvallisuussuunnitelman henkilöstön antamaa palautetta vastaavaksi, jolloin se sai lopullisen asunsa.

4.3 Tiedonhankinta

Tärkeimpiä tiedon lähteitä olivat yrityksen henkilöstön haastattelut. Lisäksi oma kokemus vastaavanlaisissa tehtävissä antoi hyvän pohjan työn toteuttamiselle ja omakohtaista tietoa aihepiiristä.

Aikaisemmin, ennen työn aloittamista olin työskennellyt Levillä moottorikelkkasafarioppaana talvina 2005 ja 2006, yhteensä noin kolmen kuukauden ajan, erimittaisina pätkinä ja useina eri ajankohtina. Olen kuitenkin työskennellyt eri vuodenaikoina, ja näin ollut tekemisissä erilaisten asiakasryhmien kanssa aina ulkomaalaisista jouluturisteista, yritysmaailman edustajiin. Mönkijäsafareita en ole koskaan vetänyt, mutta mönkijöillä olen toki ajanut. Olen myös suorittanut liikenneturvan järjestämisen moottorikelkkailun turvallisen ajamisen kurssin.

4.4 Kirjalliset lähteet

Kirjalliset lähteet, kuten Kuluttajaviraston ohjeet ohjelmapalveluille tilasin Kuluttajaviraston internetsivuilta, ja ohjevihkonen saapui postissa noin viikko tilauksen tekemisen jälkeen. Matkailun ohjelmapalvelujen raportti (MoNo) oli puolestaan ladattavissa internetistä. Kauppa – ja teollisuusministeriön ohjelmapalvelut toimialaraportti on kokonaisuudessaan tulostettavissa (Kauppa- ja teollisuusministeriön

toimialaraportit) internetsivuilta. Kyseinen sivusto vaati rekisteröitymisen palvelun käyttämiseksi.

Kesällä 2006 etsin ja löysin lähdekirjallisuutta Rovaniemen ammattikorkeakoulun kirjastosta, mutta varsinaisesti käytin näitä teoksia vasta syksyllä, lainaten ne Lahdesta, Fellmannin tietokeskuksesta. Muita käytettäviä kirjallisia lähteitä ovat Matkailun ohjelmalvelut, Tutki ja kirjoita, Tourism in turbulent times ja Lahden ammattikorkeakoulun opinnäytetyöohje.

4.5 Henkilöstön haastattelut

Tutkimustarkoituksia varten haastattelu on ymmärrettävä systemaattisena tiedonkeruun muotona. Haastattelulla on tavoitteet, ja sen avulla pyritään saamaan mahdollisimman päteviä ja luotettavia tietoja. Tätä opinnäytetyötä varten tehdyt haastattelut olivat varsin avoimia, koska avoimessa haastattelussa haastattelija selvittelee haastateltavan mielipiteitä, ajatuksia ja käsityksiä sen mukaan kuin ne tulevat aidosti vastaan keskustelun edetessä (Hirsjärvi & Remes 2000, 204).

Henkilöstön haastattelemisen hoitui siten, että toukokuussa 2006 haastattelin Q-Link Oy:n toimitusjohtajaa Johanna Lainetta. Myöhemmin syksyllä, mönkijäsafarin yhteydessä haastattelin Timo Vainikkaa, joka toimi oppaana kyseisellä safarilla. Reittikuvausten laatimisen yhteydessä pääsin vielä keskustelemaan tarkemmin käytettävistä reiteistä Pasi Hyttisen kanssa, joka toimii yrityksen ohjelmalveluisäntänä.

Toimeksiantajayrityksen toimitusjohtajan haastattelun taltion nauhurilla digitaaliseen muotoon, ja haastatteluun olikin helppo palata myöhemmin tätä työtä kirjoittaessa. Näin varmistin, että mahdollisesti jotain unohtaessani, oli minulla mahdollisuus palata ikään kuin takaisin haastatteluhetkeen. Haastattelua varten en laatinut minkäänlaista kysymysrunkoa, tai yrittänyt perinteistä kysymys-vastaus tekniikkaa, vaan kyseessä oli avoin keskustelunomainen haastattelu, joka vain noudatti tiettyä toimeksiantajayrityksen safareihin liittyvää teemaa. Muut haastattelut jäivät va-

paamuotoisemmiksi, eikä niitä taltioitu ääniraidalle. Henkilöstön haastatteluista kävi hyvin ilmi, että kaikki tiedostavat safareihin liittyvät riskit.

4.6 Kartat

Turvallisuussuunnitelmassa käytettävän karttapohjan ja sen julkaisuluvan hankin Lahden maanmittaustoimistosta. Aluksi etsiskelin mahdollista karttapohjaa internetistä, muun muassa kansalaisen karttapaikasta, mutta tarkoituksiin sopivan kartan rajaus ja julkaisulupa-asiat aiheuttivat päänvaivaa, joten päätin jo aikaisessa vaiheessa kääntyä ammattilaisten puoleen. Lahden maanmittaustoimistossa asioitaessa oli helppo ystävällisen virkailijan kanssa rajata tarvittava karttalehti oikean kokoiseksi. Kävin maanmittaustoimistossa parikin kertaa ja kävimme asiaani hoitaneen virkailijan kanssa sähköpostikeskustelua muun muassa lähetettävän kartan tiedostomuodosta, koska ensimmäisen karttaversioon liittäminen turvallisuussuunnitelmaan oli ongelmallista.

Karttalehden rajauksessa ideana oli, että reitti näkyisi kokonaisuudessaan ja kartasta saataisiin silti mahdollisimman tarkka. Turvallisuussuunnitelman luettavuuden kannalta oli oleellista, että kartta mahtui kätevästi A4 -kokoiselle tai sitä pienemmälle paperiarkille. Kartta lähetettiin maanmittaustoimistosta sähköpostilla, jonka jälkeen piirsin karttapohjan päälle Microsoft Wordilla safarireitit ja pelastuspisteet. Kustannuksia kartan julkaisuluvasta koitui toimeksiantajayritykselle noin 40 euroa. Karttapohjan lupanumero on HÄME/523/06.

4.7 Reitin läpikäynti

Karttaan merkitty reitti ja maasto tulivat tutuiksi mönkijäsafarille osallistumisen yhteydessä ja myöhemmin reittikuvauksia laadittaessa. Tulevaisuudessa reitti saattaa vaihdella varsinkin alkuosan suhteen, koska alueella rakennetaan paljon esimerkiksi loma-asuntoja ja golfkenttiä. Maanomistajien luvat reittien käyttämiseen ovat olennaisia toiminnan jatkuvuuden kannalta, koska jokamiehenoikeudet

eivät kosketa moottoriajoneuvoja, ja alueen maanomistajilla saattaakin tulevaisuudessa olla vaikutuksensa käytettäviin reitteihin.

Koska maasto ja käytettävä reitti eivät olleet minulle entuudestaan tuttuja ja reittiin tutustumiseen oli varattu ainoastaan yksi mönkijäsafarilla mukana olo, päätin myös videoida reitin safarin aikana. Ennen safarille lähtöä kiinnitin digitaalikameran väliaikaisesti mönkijän keularakenteisiin, ja videoin kyseisen mönkijäsafarin lähes kokonaisuudessaan tallentaen sen digitaalisessa muodossa. Tällä toimenpiteellä varmistin, että karttapohjiin reittiä piirrettäessä ja reittikuvauksia laadittaessa oli mahdollista palata ikään kuin takaisin safarille.

Moottorikelkkasafarille en luonnollisestikaan päässyt osallistumaan, mutta käytettävä reitti on pääosin sama, joten emme katsoneet tarpeelliseksi odottaa talven tuloa. Lisäksi opinnäytetyöprosessi olisi tuolloin venynyt ainakin vuoden mittaiseksi, mikä tuskin olisi ollut tarkoituksenmukaista.

4.8 Riskianalyysit

Kuluttajaviraston ohjeiden mukaan turvallisuussuunnitelman osana tulee arvioida riskit eri toiminnoissa ja suorituspaikoilla. Riskien arvioinnin avulla voidaan suunnitelmallisesti ennaltaehkäistä mahdollisten tapaturmien ja onnettomuuksien syntyminen. Riskien arvioinnissa tulee tunnistaa mitä vaaroja toimintaan liittyy, missä tilanteissa ja millaisia tapaturmia tai onnettomuuksia toiminnassa voi sattua. Tämän jälkeen tulee arvioida vaaran esiintymisen todennäköisyys ja seuraus. Sen jälkeen tulee kirjata toimenpiteet vaarojen poistamiseksi, riskien pienentämiseksi tai tapaturmien ja onnettomuuksien ennaltaehkäisemiseksi. Riskien arvioinnin voi hoitaa joko ulkopuolinen ammattilainen tai toiminnanharjoittaja itse. (Kuluttajavirasto 9/2003, 7)

Sekä mönkijä- että moottorikelkkasafarin riskianalyysit on laadittu yhteistyössä Q-Link Oy:n henkilöstön kanssa. Riskianalyysit on laadittu siten, että ensiksi on kartoitettu mahdolliset vaaratilanteet ja arvioitu kokemukseräisesti kulloisenkin

vaaratilanteen todennäköisyys asteikolla 1,2 ja 3, jolloin 1 on epätodennäköinen, 2 mahdollinen ja 3 todennäköinen. Tämän jälkeen arvioitiin kunkin vaaratilanteen mahdolliset seuraukset ja arvotettiin fyysisten seurausten vakavuus asteikolla 1-3, jolloin 1 on vähäinen, 2 haitallinen ja 3 vakava. Henkisiä seurauksia, kuten mielihäpeä ei arvotettu, koska mielihäpeä on kuitenkin aina henkilökohtaista kullekin asiakkaalle, ja siksi käytännössä mahdotonta arvottaa. Riskianalyysissä painotettiin enemmänkin fyysisiä seikkoja. Seurausten arvottamisen jälkeen mietittiin erilaisia toimenpide-ehdotuksia, joilla kyseinen vaaratilanne olisi todennäköisesti vältettävissä. Lopuksi laskettiin riskikertoimia (todennäköisyys x vakavuus) ja merkittiin myös riskikertoimet riskianalyysiin. Riskikertoimen arvo voi olla yhdestä kuuteen, jolloin kuusi(6) on jo erittäin vakava.

Riskianalyysijä laadittaessa ei käytetty suoraan mitään valmista mallia, vaan sovellettiin Valtion teknisen tutkimuskeskuksen kehittämää Hazscan analyysiä. Hazscan analyysissä kartoitetaan yleisimmät toimintaan liittyvät riskit ja tunnistetaan sekä inhimillisistä tekijöistä että laitteista johtuvat riskitekijät (VTT 2006). Tällaisen analyysin tarkoituksena onkin nimenomaan vaaratilanteiden ennaltaehkäisy. Ehdotus käytettävästä riskianalyysin mallista tuli toimeksiantajayritykseltä, ja tämän valinnan tarkoituksenmukaisuuteen oli helppo yhtyä.

4.9 Suunnitelman ulkoasu

Varsinaisen, liitteenä olevan turvallisuussuunnitelman ulkoasua ideoitaessa sain toimeksiantajalta varsin vapaat kädet. Oikeastaan ainoa vaatimus oli, että suunnitelma olisi A4-kokoluokkaa, jolloin se voitaisiin rei'ittää kansioon, helposti selailtavaksi ja luettavaksi.

Itse halusin käyttää turvallisuussuunnitelmassa mahdollisimman selkeää ja helposti ymmärrettävää kieltä ja tiivistä ilmaisua, jotta suunnitelmaa olisi helppo lukea myös kiireisinä aikoina, eikä suunnitelmassa olisi liiaksi tulkinnanvaraisia tai epäselviä kohtia (ks. LIITE).

4.10 Suunnitelman sisältö

Sisällöltään turvallisuussuunnitelma noudattelee Kuluttajaviraston ohjeita ohjelmapalveluiden turvallisuudesta. Turvallisuussuunnitelman pääkappaleet ovat johdanto, turvallisuusvastaavat ja yhteystiedot, siviili- ja pelastusajoneuvojen reitit suorituspaikoille, toimintaan liittyvät yleisimmät riskit, toiminta fyysisen vamman sattuessa, toiminta muissa onnettomuus- ja vahinkotilanteissa, yleisiä toimintaohjeita, toiminta onnettomuuden tai tapaturman jälkeen, riskianalyytit, sekä safari-kohtainen turvallisuus, jossa erillisinä osina käsitellään mönkijä- ja moottorikelkkasafaria. Osassa pääkappaleista on myös alaotsikoita, ja muutamilla alaotsikoilakin on vielä omat alaotsikkonsa.

Johdantoluku jakautuu kahteen alalukuun, jotka on otsikoitu sanoin lukijalle ja toiminnan kuvaus. Lukijalle tarkoitettu alaluku johdattelee turvallisuussuunnitelman lukijan aiheen pariin. Kappale kertoo hieman suunnitelman sisällöstä, sen olomassaolon syistä ja turvallisuuteen vaikuttavista asioista. Toiminnan kuvaus käsittelee Q-Link Oy:n toimintaa, toimintaympäristöä ja safarien kulkua yleisellä tasolla.

”Turvallisuusvastaavat ja yhteystiedot”-luku sisältää Q-Link Oy:n toimitusjohtajan nimen ja yhteystiedot sekä korostaa, että jokaisesta yksittäisestä safarista vastaa safarin vetäjä, pääopas.

”Siviili- ja pelastusajoneuvojen reitit suorituspaikoille” sisältää käytettävän reitin varrella olevat pelastuspisteet ja niiden koordinaatit. Moottorikelkkasafarin reitti kulkee kaikkien pelastuspisteiden kautta, kun taas mönkijäsafari käyttää puolestaan pelastuspisteitä A, B, C ja D (ks. LIITE, 11).

Neljäs luku, ”Toimintaan liittyvät yleisimmät riskit” käsittelee safareihin liittyviä tyypillisimpiä onnettomuuksia, joita ovat esimerkiksi puihin tai kiviin törmääminen, ajoneuvon kaatuminen tai peräänajo. Luvussa mainitaan myös tyypillisimmät riskit, jotka liittyvät teiden tai hiihtolatujen ylityksiin.

Viides luku on nimetty Kuluttajaviraston ohjeita ohjelmapalveluiden turvallisuuden edistämiseksi –ohjeen mukaan: ”Toiminta fyysisen vamman sattuessa”. Luku sisältää kaksi alalukua, jotka käsittelevät asiakkaan fyysistä vammaa ja oppaan fyysistä vammaa. Kappale esittelee ensiapuohjeita ja toimintaa onnettomuustilanteissa.

”Toiminta muissa onnettomuus- ja vahinkotilanteissa” käsittelee toimeksiantajayrityksen safaritoiminnan luonteen mukaisesti ainoastaan toimintaa tulipalon sattuessa.

”Yleisiä toimintaohjeita”-luku puolestaan sisältää lyhyet ohjeet oppaille tärkeistä, muistettavista asioista, kuten ensiapulaukun mukaan ottamisesta ja opasliivin päälle pukemisesta.

Luku kahdeksan, ”Toiminta onnettomuuden tai tapaturman jälkeen”, sisältää alaluvut raportointi, tiedottaminen, ja jälkihoito. Alaluvut sisältävät tarvittavat tiedot kustakin edellä mainitusta kohdasta.

Luvussa yhdeksän kerrotaan riskianalyyysien laadinnasta, riskikertoimesta, riskien todennäköisyydestä ja vakavuudesta.

Kymmenes luku, ”Safarikohtainen turvallisuus” on laajin kaikista luvuista. Se jakautuu kahteen alalukuun, jotka ovat mönkijäsafari ja moottorikelkkasafari. Kumpainenkin edellä mainittu alaluku jakaantuu vielä useisiin alalukuihin, jotka sisältävät samoja asioita soveltaen joko mönkijä- tai moottorikelkkasafarille.

Suunnitelman rakenne on hyvä ja toimiva siitä saadun palautteen perusteella. Mielestäni suunnitelmaa selkeyttää se, että suunnitelman rakenne on sama kuin kuluttajaviraston ohjeissa.

5 POHDINTA JA KEHITYSEHDOTUKSET

Tarkoitukseni oli tehdä turvallisuussuunnitelma mönkijä- ja moottorikelkkasafareille Q-Link Oy:n käyttöön. Kyseisen suunnitelman tarkoituksena on ennaltaehkäistä safareilla syntyviä vaaratilanteita ja antaa henkilöstölle ohjeita vaaratilanteita varten. Turvallisuussuunnitelman tarkoituksena on myös herättää ajatuksia henkilöstössä, eikä siis pelkästään ohjeistaa.

Kuluttajaviraston ohjeet ohjelmapalveluiden turvallisuudesta toimi lähtökohtana turvallisuussuunnitelmaa toteutettaessa. Työn painopistealueita olivat kuluttajaviraston ohjeiden mukaisen turvallisuussuunnitelman rakentaminen, sekä sesongin ja ajoneuvojen vaihtuminen, ja riskialttiin asiakastyypin huomioiminen toiminnassa. Turvallisuus on osa laatua ja asiakkaan kokemaa palvelua, ja asiakkaan tuntiessa ohjelmapalvelun turvalliseksi, voidaan palvelua pitää ainakin osittain onnistuneena.

Yrityksen ulkopuolelta turvallisuusasioita tarkastellen saadaan mahdollisesti objektiivisempi näkökulma, koska yrityksen oma henkilöstö voi sokeutua omille rutiineilleen. Yhteistyötä aloitettaessa keskusteltiin juuri tästä, ja toimeksiantaja halusikin nimenomaan ulkopuolista näkökulmaa. Opinnäytetyön tekeminen oli erittäin haastavaa, mutta myös antoisaa. Mielenkiintoisimpia osioita olivat toimintaan tutustuminen ja varsinaisen turvallisuussuunnitelman rakentaminen. Aikataulu piti hyvin.

Toimeksiantajayrityksessä, Q-Link Oy:ssä, on aina huolehdittu turvallisuusnäkökohdista, ja tämä tuli hyvin esille jo työtä aloitettaessa, ensimmäisen tapaamisen yhteydessä, sekä mönkijäsafarille osallistumisen aikana. Yritys tarjoaa safaripalvelujen lisäksi muun muassa savusaunapalveluja, joihin turvallisuussuunnitelma oli jo aikaisemmin laadittu Kuluttajaviraston ohjeiden mukaan. Safaritoimintaa käsittelevä turvallisuusasiakirja myös löytyi yrityksestä, ja tuosta asiakirjasta olikin paljon apua varsinaista turvallisuussuunnitelmaa laadittaessa.

Mitä sitten voitaisiin tehdä turvallisuussuunnitelman jälkeen? Ehdotukseni on laatia oppaan muistilista käytettäväksi ennen safaria ja safarin aikana. Oppaan muistilistan tulisi olla kompaktin kokoinen ja kosteutta kestävä, jotta se kestäisi ajan hammasta ja kulkisi kätevästi safareilla mukana ajohaalarin taskussa. Myös ajo-opastuksessa tarvittavat termit ja ajotekniikan kertomisessa käytettävä sanasto olisi mahdollista yhdistää oppaan muistilistaan ja kääntää nämä termit ja ohjeet muistilistaan myös englanniksi, ja muille mahdollisesti tarvittaville kielille. Henkilökohtaisesti minulla on vielä paljon parannettavaa muun muassa saksan ja ruotsin kielen käyttämisessä, ja safarin vetäminen esimerkiksi noilla kielillä voisi nopeasti helpottaa opettelemalla keskeinen, safarilla käytettävä sanasto. Ammatinaston hallitsemisen jälkeen kynnyks käyttää kieltä muutenkin varmasti alenee. Asiakkaiden ja oppaan välinen kommunikointi ja toistensa ymmärtäminen on kuitenkin keskeistä turvallisuuden kannalta.

Vallalla olevaa turvallisuussuunnittelutrendiä voidaan myös kyseenalaistaa, koska erilaisten dokumenttien laatiminen on raskasta ja aikaa vievää. Matkailun ohjelmalveluiden toiminnanharjoittajien tulee aina osoittaa turvallisuusosaamisensa käytännössä, ei niinkään paperilla (Morgan ym. 2006).

Suomen urheiluopiston jatkuvasti kasvaessa ja laajetessa turvallisuussuunnitelman päivittäminen ainakin reittikuvausten suhteen tulee ennemmin tai myöhemmin ajankohtaiseksi. Reittikuvausten päivittäminen jää yrityksen vastuulle, mutta sen ei pitäisi tuottaa ongelmia, koska luonnollisesti turvallisuussuunnitelma on toimitettu yritykseen myös sähköisessä muodossa ja on näin ollen helposti muokattavissa. Turvallisuussuunnitelma kokonaisuudessaan on tehty Microsoft Word –tekstinkäsittelyohjelmalla, joten ohjelmiston käytössä tai ohjelmiston saavutettavuudessa ei pitäisi olla ongelmia.

6 TYÖN ARVIOINTI JA LUOTETTAVUUS

Työ jakaantui kahteen osaan, joista turvallisuussuunnitelma laadittiin ennen tätä raporttiosiota. Mielestäni turvallisuussuunnitelma onnistui hyvin ja se on riittävä toimeksiantajayrityksen ja viranomaisten tarpeisiin.

Työtä aloitettaessa sovittiin, että turvallisuussuunnitelma olisi valmis joulukuksi 2006, joten koko prosessiin oli varattu aikaa kahdeksan kuukautta, mikä riitti hyvin stressivapaaseen työskentelyyn ja mahdollisti riittävän perehtymisen aihepiiriin. Vaikka toimeksiantaja ei ollut entuudestaan tuttu, työn aikana henkilöstö, toimitilat ja safaripalvelut tulivat tutuiksi ja kirjoittamiseen suodut vapaat kädet mahdollistivat jouhevan työskentelyn ja kirjoittamisprosessin.

Tiedon hankkiminen ei tuottanut juurikaan ongelmia, ja työtä tehdessä tärkeimmiksi tiedon lähteiksi muodostuivat toimeksiantajayrityksen henkilökunnan mielipiteet ja ideat, sekä kirjoittajan oma kokemus. Kirjallisista lähteistä ylivoimaisesti tärkeimmäksi ohjenuoraksi nousi jo alkumetreillä Kuluttajaviraston ohjeet ohjelmapalveluiden turvallisuuden edistämiseksi. Myös Matkailun ohjelmapalveluiden normisto (MoNo) –raportti oli keskeisessä asemassa työtä laadittaessa. Edellä mainitut lähteet kulkivat mukana koko työn ajan, mutta muita käytettyjä lähteitä käytettiin yleensä vain yksittäisissä kohdissa.

Itse turvallisuussuunnitelman kirjoittaminen oli erittäin mielenkiintoista ja antoisaa. Turvallisuussuunnitelman osalta työ sujui kivuttomasti, mutta tämän raporttiosion kanssa joutui painiskelemaan hieman enemmän, ja turvallisuussuunnitelman valmistumisen jälkeen kynnyks aloittaa raporttiosion kirjoittaminen oli korkealla. Kun viimein ryhdyin jatkamaan kirjoitustyötä, alkoi tekstiä syntyä kiitettävään tahtiin ja lähdeviittauksetkin löysivät paikkansa, vaikka etukäteen hieman epäilin osaamistani siltä osin.

Tämän työn laadinnassa on käytetty lukuisia lähteitä ja niiden luotettavuutta on myös hyvä pohtia ja miksei kyseenalaistaakin:

Suulliset lähteet eli haastattelut ovat mielestäni luotettavia. Toimeksiantajayrityksen toimitusjohtajan haastattelu oli ennakko-odotusten mukaisesti sen verran pitkä, että nauhurin käyttö osoittautui hyväksi ratkaisuksi. Myöhemmin opinnäytetyötä kirjoittaessa jouduin palaamaan takaisin ääninauhaan pariin otteeseen, yksityiskohtien tarkistamiseksi.

Kuluttajaviraston ohjeet ohjelmapalveluiden turvallisuuden edistämiseksi perustuvat lakeihin ja asetuksiin, joten lähteenä sen voi olettaa olevan luotettava.

Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy:n ja sen eri yhteistyökumppaneiden laatima Matkailun ohjelmapalveluiden normisto (MoNo) – raporttia voidaan myös pitää luotettavana ja tähän työhön soveltuvana, koska sen toteutukseen osallistuneiden tahojen kirjo on hyvin laaja ja kattava, sisältäen muun muassa viranomaisia, alalla toimivia yrittäjiä ja vakuutusyhtiöitä.

Vaikka matkailua ja turvallisuutta käsittelevää yleisluontoista kirjallisuutta onkin runsaasti saatavilla, ei varsinaisesti aihepiiriä koskevaa kirjallisuutta ole ainakaan vielä kirjoitettu, vaikka sitä toki monessa kirjallisessa lähteessä sivutaan. Kuluttajaviraston ohjeet ohjelmapalveluiden turvallisuudesta toimivat työn punaisena lankana ja niiden kautta oli helppo hahmottaa, mitä kaikkea turvallisuussuunnitelman tulee sisältää. Erittäin tärkeiksi lähteiksi nousivatkin toimeksiantajayrityksen henkilöstön haastattelut ja kirjoittajan omat kokemukset aihepiiristä.

Turvallisuussuunnitelma valmistui lokakuun 2006 loppupuolella. Työn luotettavuuteen vaikuttaa varmasti se, että ennen turvallisuussuunnitelman käyttöönottoa ja lopullista asua suunnitelman raakaversio kiersi toimeksiantajayrityksessä ja sen mönkijä- ja moottorikelkkasafarioppailla noin kahden viikon ajan, ja tällä varmistettiin, että turvallisuussuunnitelman loppukäyttäjät lukivat suunnitelman, kommentoivat sitä, ja heiltä saatiin tarvittavat korjaukset ja kehitysehdotukset ennen turvallisuussuunnitelman lopullisen asun päättämistä. Näin varmistettiin, että tämän työn produkti, turvallisuussuunnitelma, ei jäänyt käytännön elämästä vieraantuneiden teoreetikoiden pohdinnoiksi, ja oikeat käytännön ammattilaiset saivat sanoa sanottavansa.

Elektroniset lähteet, kuten Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen Hazscan - turvallisuusanalyysimenetelmä (VTT 2006) toimi soveltaen riskianalyyysien mallina, ja riskianalyyysien pitäisi näin ollen olla luotettavia. Turvallisuussuunnitelmasta löytyvien ensiapuohjeiden lähteinä käytettiin samoin elektronisia lähteitä ja ensiapuohjeiden lähteiden luotettavuus varmistettiin käyttämällä muun muassa tunnustettuja punaisen ristin ensiapuohjeita.

LÄHTEET

Kirjallisuus

Hirsjärvi, S. & Remes, P. 2000. Tutki ja kirjoita. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki.

Kuluttajaviraston ohje ohjelmapalveluiden turvallisuuden edistämiseksi 9/2003.

Lahden ammattikorkeakoulun opinnäytetyöohje. 2005. Lahti.

Matkailun ohjelmapalvelujen normisto (MoNo) –raportti, 2002. Imatran seudun kehitysyhtiö.

Matkailun ohjelmapalvelujen raportti 1, Moottorikelkkailu kaupallisena ohjelmapalveluna, 2002. Imatran seudun kehitysyhtiö.

Matkailun ohjelmapalvelut toimialaraportti. 2005. Kauppa- ja teollisuusministeriö. Edita publishing Oy.

Morgan, D. & Dimmock, K. 2006. Risk management in outdoor adventure tourism. Teoksessa *Tourism in turbulent times, towards safe experiences for visitors*. Elsevier, 175-182.

Tuoteturvallisuuslaki (914/86) ja lain muutos (593/93)

Verhelä, P. & Lackman, P. 2003. Matkailun ohjelmapalvelut. WSOY, Porvoo.

Elektroniset lähteet

Punainen risti. 2006. http://www.redcross.fi/ensiapu/ensiapuhjeet/fi_FI/index/, 31.10.2006

Suomen ensiapuopas. 2006. <http://www.ensiapuopas.com/>, 29.9.2006

VTT. 2006. Riskianalyysit <http://riskianalyysit.vtt.fi/indexdbae.html>, 30.10.2006

Q-Link Oy. 2006. Yritysesittely www.q-link.fi, 20.10.2006

Julkaisemattomat lähteet

Q-Link Oy. 2006. Turvallisuusasiakirja. Vierumäki: Q-Link Oy.

Haastattelut

Hyttinen, P. Ohjelmapalveluisäntä. Q-Link Oy. 19120 Vierumäki. Haastattelu 5.10.2006.

Laine, J. Toimitusjohtaja. Q-Link Oy. 19120 Vierumäki. Haastattelu 23.5.2006.

Vainikka, T. Opas. Q-Link Oy. 19120 Vierumäki. Haastattelu 12.9.2006.

LIITE

Turvallisuussuunnitelma



**Q-LINK OY:N TURVALLISUUSUUNNITELMA
MÖNKIJÄ- JA MOOTTORIKELKKASAFAREILLE**

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	4
1.1 LUKIJALLE	4
1.2 TOIMINNAN KUVAUS	4
2 TURVALLISUUSVASTAAVAT JA YHTEYSTIEDOT	5
3 SIVIILI- JA PELASTUSAJONEUVOJEN REITIT SUORITUSPAIKOILLE	5
4 TOIMINTAAN LIITTYVÄT YLEISIMMÄT RISKIT	6
5 TOIMINTA FYYSISEN VAMMAN SATTUESSA	7
5.1 ASIAKKAAN FYYSYINEN VAMMA	7
5.2 OPPAAN FYYSYINEN VAMMA	7
6 TOIMINTA MUISSA ONNETTOMUUS- JA VAHINKOTILANTEISSA	8
7 YLEISIÄ TOIMINTAOHJEITA	8
8 TOIMINTA ONNETTOMUUDEN TAI TAPATURMAN JÄLKEEN	8
8.1 RAPORTOINTI	8
8.2 TIEDOTTAMINEN	9
8.3 JÄLKIHOITO	9
9 RISKIANALYYSSIT	9
10 SAFARIKOHTAINEN TURVALLISUUS	10
10.1 MÖNKIJÄSAFARI	10
10.1.2 Reittiselostus	10
10.1.3 Kartta	11
10.1.4 Lähtö- ja paluupaikka	11
10.1.5 Ajomatka	12
10.1.6 Taukopaikat	12
10.1.7 Osallistujien enimmäismäärä	12
10.1.8 Toimintaan liittyvät rajoitukset	12
10.1.9 Oppaiden pätevyysvaatimukset	12
10.1.10 Oppaiden toiminta ennen safaria	13
10.1.11 Osallistujien perehdyttäminen ja opastaminen	13
10.1.12 Käytettävät varusteet	13
10.1.13 Koneet ja laitteet	13
10.1.14 Elintarvikkeiden kuljetus ja säilytys	14
10.1.15 Paloturvallisuus	14
10.1.17 Mönkijöiden tekniset tiedot	14
10.1.16 Riskianalyysi	15
10.2 MOOTTORIKELKKASAFARI	16
10.2.1 Reittiselostus	16
10.2.2 Kartta	17
10.2.3 Lähtö- ja paluupaikka	17
10.2.4 Ajomatka	18
10.2.5 Taukopaikat	18
10.2.6 Osallistujien enimmäismäärä	18
10.2.7 Toimintaan liittyvät rajoitukset	18
10.2.8 Oppaiden pätevyysvaatimukset	18
10.2.9 Oppaiden toiminta ennen safaria	19
10.2.10 Osallistujien perehdyttäminen ja opastaminen	19
10.2.11 Käytettävät varusteet	19
10.2.12 Koneet ja laitteet	20

10.2.13 Elintarvikkeiden kuljetus ja säilytys	20
10.2.14 Paloturvallisuus	20
10.2.15 Moottorikelkkojen tekniset tiedot	20
10.2.16 Riskianalyysi	21

1 JOHDANTO

1.1 LUKIJALLE

Hyvä lukija. Käsissäsi on Q-Link Oy:n mönkijä- ja moottorikelkkasafareja koskeva turvallisuussuunnitelma, joka on laadittu sinua varten. Suunnitelma antaa turvallisuusohjeita ennen safarille lähtöä, ja sen tarkoituksena on osaltaan ennaltaehkäistä asiakkaisiin, työntekijöihin ja kolmansiin osapuoliin kohdistuvia turvallisuusriskejä. Tunnistamalla toimintaan liittyvät riskit, sekä asiakas- ja turvallisuuslähtöisellä toiminnalla voidaan merkittävästi vaikuttaa safarien turvallisuuteen.

Tämä suunnitelma on laadittu kuluttajaviraston ohjeiden pohjalta, jotka on julkaistu syksyllä 2003. Kuluttajaviraston ohjeet ohjelmapalveluiden turvallisuudesta edellyttävät ohjelmapalveluyrityksiltä turvallisuusasiakirjaa yrityksen yleisistä turvallisuusasioista ja turvallisuussuunnitelmaa yksittäisille toiminnoille.

Tämän turvallisuussuunnitelman alussa käsitellään safareihin liittyviä yleisiä turvallisuusasioita, kuten vastuuhenkilöitä tai toimintaa onnettomuus tai vahinkotilanteissa. Turvallisuussuunnitelman loppuosassa käsitellään tarkemmin itse safareita, käyden läpi kohta kohdalta mm. varusteet, ajoreitit, asiakkaiden perehdyttäminen ja oppaan toiminta safarien aikana.

Voit lukea turvallisuussuunnitelmaa, joko normaalisti alusta loppuun, tai esimerkiksi safarikohtaisesti. Suunnitelmaan on hyvä palata aika ajoin kertauksen vuoksi, ja erityisesti kauden vaihtuessa moottorikelkkailusta mönkijöihin, tai päinvastoin. Hauskaa ja turvallista safaria.

1.2 TOIMINNAN KUVAUS

Safaritoiminta alkaa Q-Link Oy:n tai Vierumäen vastaanottotiloista, joihin asiakkaat saapuvat. Opas tai oppaat vastaanottavat asiakkaat ja ohjaavat heidät pukeutumistiloihin. Asiakkaille valitaan sopivat varusteet ja heille kerrotaan vastuu- ja vakuutusnäkökulmista.

Oikein varustautunut ryhmä siirtyy safarin aloituspaikalle, jossa safarin vetäjä opastaa kulloisenkin ajoneuvon hallintalaitteiden käytön, ajotekniikan ja safarinsäännöt, sekä muut ohjeet.

Safarit kestävät 1½ tunnista 2½ tuntiin riippuen ryhmän koosta, aikaisemmasta ajokokemuksesta sekä ajokelistä. Lisäksi safarit sisältävät evästauon, jonka jälkeen safari saapuu takaisin lähtöpaikalle.

2 TURVALLISUUSVASTAAVAT JA YHTEYSTIEDOT

Q-Link Oy:n palveluiden yleisestä turvallisuudesta, suunnittelusta ja ohjeistuksesta vastaa:

Toimitusjohtaja Johanna Laine

puh. 03-8424 5555 matkapuhelin 040-552 4853

sähköposti: johanna.laine@q-link.inet.fi

Jokaisen safarin turvallisuudesta erikseen vastaa safarin vetäjä, pääopas!

3 SIVIILI- JA PELASTUSAJONEUVOJEN REITIT SUORITUSPAIKOILLE

Alla on lueteltu safarireittien varrella sijaitsevat pelastuspisteet ja niiden koordinaatit. Koordinaatit perustuvat WGS-84 koordinaattijärjestelmään. Suomessa pelastuslaitos käyttää ns. KKJ koordinaattijärjestelmää, mutta pelastuslaitos voi kuitenkin muuntaa WGS-84 lukemat KKJ -muotoon.

Safareiden lähtöpaikka on Q-Link Oy:n toimipaikan viereinen metsä. Kaikki safarit alkavat ja päättyvät tähän pisteeseen, joka on myös PELASTUSPISTE A.

Sijainti: Q-Link Oy, 19120 Vierumäki
Pohjoinen leveys 61 astetta 06.552 minuuttia
Itäinen pituus 026 astetta 00.523 minuuttia

PELASTUSPISTE B

Sijainti: Ajotie kullaanlähteille
Pohjoinen leveys: 61 astetta 06.262 minuuttia
Itäinen pituus 026 astetta 02.162 minuuttia

PELASTUSPISTE C

Sijainti: Ajotie savusaunoille
Pohjoinen leveys 61 astetta 07.199 minuuttia
Itäinen pituus 026 astetta 01.411 minuuttia

PELASTUSPISTE D

Sijainti: Lepolan tukkikämpä
Pohjoinen leveys 61 astetta 08.239 minuuttia
Itäinen pituus 026 astetta 02.407 minuuttia

PELASTUSPISTE E

Sijainti: Ahvenlammen pohjoispuolen tie
Pohjoinen leveys 61 astetta 07.584 minuuttia
Itäinen pituus 026 astetta 00.089 minuuttia

PELASTUSPISTE F

Sijainti: 4142 tien ylityspaikka
Pohjoinen leveys 61 astetta 07.400 minuuttia
Itäinen pituus 025 astetta 58.359 minuuttia

Mönkijäsafarin reitin varrella sijaitsevat pelastuspisteet A, B, C ja D. Moottorikelkkasafarin reitti kulkee kaikkien pelastuspisteiden kautta. Pelastuspisteet sisältävä kartta löytyy sivuilta 11 ja 17. Onnettomuuden sattuessa opas ilmoittaa lähimmän pelastuspisteen hälytystä tehdessään.

4 TOIMINTAAN LIITTYVÄT YLEISIMMÄT RISKIT

Sekä moottorikelkka, että mönkijäsafareilla suurimmat riskit liittyvät itse ajamiseen. Erilaisia onnettomuuksia, kuten puihin tai kiviin törmäämistä, ajoneuvon kaatumista tai peräänajoja voidaan kuitenkin välttää oikealla ajo-opetuksella ennen safarille lähtöä ja aloittamalla safari hitaasti, ajovauhtia kun voi nostaa myöhemminkin. Kannattaa myös muistuttaa vakuutuksien omavastuuosuudesta. Edellä mainittuja riskejä voidaan vähentää pitämällä riittävää turvaväliä, pysymällä ajouralla ja noudattamalla ohituskieltoa.

Teiden ja hiihtolaturjen ylitykset ovat myös riskialttiita paikkoja, jolloin peräoppaan tehtävänä onkin varmistaa kaikkien turvallinen tien tai ladun ylitys.

Suurin osa safariryhmistä koostuu yritysasiakkaista, joihin kuuluu riskialttiita, suomalaisia, keski-ikäisiä miehiä!

5 TOIMINTA FYYSISEN VAMMAN SATTUESSA

5.1 ASIAKKAAN FYYSINEN VAMMA

Fyysisen vamman sattuessa tulee oppaan pysyä rauhallisena, tekemättä hätiköityjä päätöksiä.

1. Mene onnettomuuspaikalle, arvioi tilanne ja estä lisävahinkojen syntyminen
2. Arvioi ambulanssin tai muiden viranomaisten hälytystarve
3. Jos kyseessä on monivammainen potilas tai et tiedä vammojen vakavuutta, hälytä HETI apua toimintapaikalle
 - älä liikuta potilasta mikäli häntä sattuu selkään tai kaulan alueelle
 - muista turvata hengitys!

Soita 112 ja kerro nimesi

kerro mitä tapahtunut, montako potilasta

kerro tarkka osoite ja anna mahdolliset ajo- ohjeet

kuuntele ohjeita ja vastaa kysymyksiin

katkaise puhelu vasta luvan saatuasi

4. Jos kyse on lievemmistä vammoista, anna ensiapu ja hälytä apua tarvittaessa
5. Järjestä potilaalle tilanteen vaatima kuljetus
6. Jos mahdollista, vie ohjelmapalvelu loppuun mahdollisimman normaalisti
7. Keskustele asiasta asianomaisten halukkaiden kanssa
8. Raportoi tapahtuneesta esimiehellesi! Q-linkin toimisto 03- 8424 5555 tai Johanna 040- 552 4853

5.2 OPPAAN FYYSINEN VAMMA

1. Jos opas ei itse kykene hälyttämään apua, asiakas soittaa hätänumeroon 112
2. Muut oppaat / henkilökunta antavat ensiapua, kunnes pelastushenkilöstö saapuu paikalle.

Oppaan ammattitaitoon kuuluu työturvallisuusasioista huolehtiminen, ja näin ollen ei oppaan tulisikaan itsestään johtuen joutua onnettomuustilanteeseen.

6 TOIMINTA MUISSA ONNETTOMUUS- JA VAHINKOTILANTEISSA

Tulipalon sattuessa

1. Pelasta itsesi ja muut vaarassa olevat
2. Ilmoita yleiseen hätänumeroon 112
3. Rajoita palon leviäminen alkusammutustoimin
4. Järjestä opastus

Toimi tulipalon sattuessa harkiten!

Älä vaaranna itseäsi tai muita!

Noudata johtovastuussa olevan henkilön ohjeita!

7 YLEISIÄ TOIMINTAOHJEITA

- Tulenteko on sallittu vain siihen varatulla paikalla, esimerkiksi kodan tulipaikalla.
- Metsäpalovaroituksen aikana tulenteko vain pelastusviranomaisten luvalla.
- Ensiapulaukku aina mukaan safarille! Jos oppaita on useampia, kaikkien oppaiden tulee tietää ensiapulaukun sijainti safarin aikana.
- Oppaat pukevat huomioliivin päälleen jokaisen safarin ajaksi.

8 TOIMINTA ONNETTOMUUDEN TAI TAPATURMAN JÄLKEEN

8.1 RAPORTOINTI

Tapahtuneen raportointi esimiehelle

- tiedot vahingoittuneesta
- vahinkoon liittyvät tiedot (aika, paikka, vamman aiheuttaja)
- vamman laatu
- tiedot vahingon sattumisesta ja syistä
- tapahtuman jälkeiset parannus / korjaustoimenpiteet
- ONNETTOMUUS- KAAVAKKEEN TÄYTTÄMINEN

8.2 TIEDOTTAMINEN

tiedottaminen eteenpäin esim. viranomaisille tapahtuu Q-link Oy:n johdon toimesta

8.3 JÄLKIHOITO

- mikäli jatkohoitoa tarvitaan, on jonkun Q-linkin työntekijän tai hänen valtuuttaman henkilön lähdeävä asiakkaan mukaan
- keskustelu asiakkaan kanssa
- keskustelu henkilökunnan kesken
- mikäli onnettomuus on ollut vakava, asiakkaille ja henkilökunnalle järjestetään asiantuntevaa kriisiapua
- noin viikko tapahtuneen jälkeen Q-linkin johto ottaa yhteyttä asiakkaaseen

9 RISKIANALYYSIT

Safareiden riskianalyysit on laadittu siten, että ne koostuvat kuudesta osa-alueesta, jotka ovat vaaraa aiheuttava tilanne, todennäköisyys, seuraukset, vakavuus, toimenpide-ehdotukset ja riskikerroin

Vaaraa aiheuttava tilanne Tod.näk. Seuraukset Vakavuus Toimenpide-ehdotukset Riskikerroin

Todennäköisyyttä kuvaamaan on luotu kolminumeroinen asteikko, jossa

1 on epätodennäköinen, 2 mahdollinen, ja 3 todennäköinen.

Vakavuutta kuvaamaan on luotu kolminumeroinen asteikko, jossa

1 on vähäinen, 2 haitallinen ja 3 vakava.

Riskikerroin lasketaan kaavalla Todennäköisyys x Vakavuus, jolloin riskikerroin voi maksimissaan olla 6.

Varsinaiset safarikohtaiset riskianalyysit löytyvät myöhemmin tästä oppaasta sivuilta 15 ja 21.

10 SAFARIKOHTAINEN TURVALLISUUS

10.1 MÖNKIJÄSAFARI

10.1.2 Reittiselostus

safaritalo > metsikön läpi länteen > 4142 tien ylitys > kävelytien viertä länteen > tien ylitys > alikulkutunneli > polku Haikulansuon pohjoispuolta itään > hiihtoladun pohja, pohjoiseen kohti Rampsinrajaa > Rampsinrajaa kaakkoon 400m > risteyksestä pohjoiseen (PELASTUSPISTE B) 200m kaakkoon) > tiepohja kääntyy kohti länttä > tiepohjalta oikealle, kangasmaaston ylitys > soratietä luoteeseen 500 m > risteys (PELASTUSPISTE C) > pohjoiseen 300 m > risteys oikealle, (Taukopaikka Kota 300m) > jatketaan pohjoiseen 400m > Y-risteys, (HEINOLA-kyllti) > oikealle koilliseen 1,5 km > T-risteys, suoraan pohjoiseen 200m > Taukopaikka Lepolan Kämpä ja (PELASTUSPISTE D) > Kämpältä länteen 1km > risteys vasemmalle, etelään > 300m kaakkoon > T-risteys, kaakkoon, Suurimäen pohjoispuolta seurailen, kääntyen etelään Suurimäen itäpuolta seurailen >

Vaihtoehto 1: Suurimäen itäpuolta etelään kohti T-risteystä

Vaihtoehto 2: Suurimäen reitti (polku nousee länteen mäelle, ja kääntyy etelään päättyen T-risteykseen, valaistulle Ilves-ladun pohjalle, josta itään 100m, jonka jälkeen poistutaan latupohjalta vasemmalle, koilliseen 100m, kohdaten *vaihtoehto 1.*)

> 500m kaakkoon Y-risteys (HEINOLA-kyllti). > reitti palaa takaisin samaa kautta

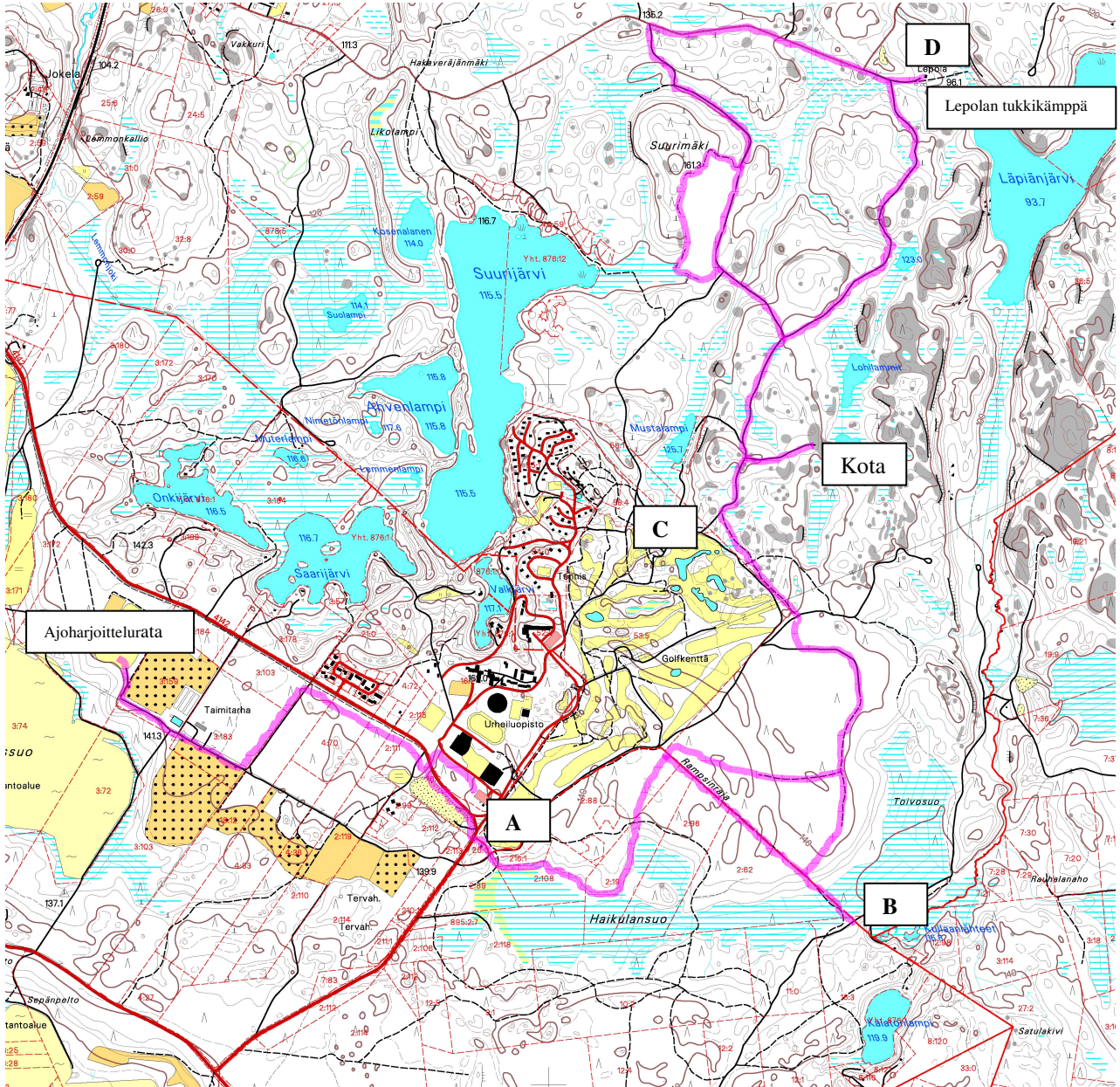
REITTI AJOHARJOITTELURADALLE

4142 tien eteläpuolen viertä luoteeseen 500m > käännetään vasemmalle > 400 m tien itäpuolen viertä etelään > käännetään oikealle > ajetaan suoraan taimitarhan ohi > Ajoharjoittelurata oikealla taimitarhan jälkeen

Reitti on vaativuudeltaan helppo, sisältäen sorateitä ja kangasmaastoa.

10.1.3 Kartta

Mönkijäsafarin reitti on merkitty karttaan violetilla värillä. Pelastuspisteet on merkitty kirjaimin A, B, C ja D. Lisäksi karttaan on merkitty Kota, Lepolan tukkikämpä ja Ajoharjoittelurata.



© Maanmittauslaitos lupa nro HÄME/523/06

10.1.4 Lähtö- ja paluupaikka

Safarin lähtö- ja paluupaikka on sama, Q-Link Oy:n toimiston viereinen metsikkö Vierumäellä, Suomen urheilupuiston läheisyydessä (PELASTUSPISTE A)

10.1.5 Ajomatka

Safarin ajomatka riippuu ryhmän vauhdista, ajokokemuksesta sekä sääolosuhteista, ollen yleensä noin 25 kilometriä. Käytössä oleva reitti on aina vakio, joten suuria heittoja matkan pituudessa ei yleensä ole.

10.1.6 Taukopaikat

Mönkijäsafarin taukopaikkana toimii Kota tai Lepolan tukkikämppä (PELASTUSPISTE D), kuitenkin yleensä Kota. ks. kartta, s. 11

10.1.7 Osallistujien enimmäismäärä

Osallistujien maksimimäärä mönkijäsafarilla on 10 henkilöä.

10.1.8 Toimintaan liittyvät rajoitukset

Kaikilla Q-Link Oy:n safareilla ehdoton promilleraja on nolla!

Mönkijäsafareille osallistuvien alaikäraja on 18 vuotta, jonka lisäksi vaaditaan vähintään B-luokan ajokortti. Täytyy myös huomioida, että mönkijöillä ajetaan vain yksi päällä. Sääolot eivät rajoita safarille lähtemistä, vaan ainoastaan toimintatapoja safarin aikana. Esimerkiksi rankkasateella, tai vankan sumun vallitessa on syytä alentaa nopeuksia. Asiakkaan liikuntarajoitteisuus, kehitysvamma tai erittäin heikko fyysinen kunto rajoittavat safarille osallistumista.

10.1.9 Oppaiden pätevyysvaatimukset

- vähintään EA1 tason ensiaputaidot
- riittävä englannin kielen taito
- ensisammutustaidot
- alueen ja reitin tuntemus
- tietämys eri ohjelmien sisällöstä sekä paikkojen toiminnasta
- kyky johtaa, ohjata sekä hallita ryhmää
- vuorovaikutustaitoja sekä kysyä sopeutua kulloisenkin ryhmän tarpeisiin, vaatimukseen ja kulttuuristaan

- hygieniapassi (suositus)

10.1.10 Oppaiden toiminta ennen safaria

Ennen safarille lähtöä tarvittava määrä mönkijöitä ajetaan valmiiksi jonoon, ja samalla on helppo todeta mahdolliset toimintahäiriöt esimerkiksi jarruissa, tai ohjauksessa. Tämän jälkeen opas hakee retken eväät Vierumäki Country Clubilta, sekä ottaa mukaansa ensiapulaukun Q-linkin toimistolta. Opas tapaa asiakkaat Vierumäki- hallin aulassa, jossa hän ottaa asiakkaat vastaan ja esittelee itsensä. Täältä siirrytään pukeutumistiloihin, jossa etsitään asiakkaille sopivat, lämpimät varusteet. Varustautumisen jälkeen siirrytään lähtöpaikalle

10.1.11 Osallistujien perehdyttäminen ja opastaminen

Lähtöpaikalla asiakkaita pyydetään kerääntymään mönkijän ympärille, jotta kaikki kuljettajat näkevät hallintalaitteiden esittelyn ja kuulevat ajo-ohjeet.

Asiakkaille esitellään hallintalaitteet ja **kerrotaan ajotekniikasta**, sekä **turvaväleistä**, **ohituskiellosta** ja **käsimerkeistä**. Ajotekniikassa korostetaan painonsiirron merkitystä mönkijän hallinnassa. Safarilla mönkijää ajetaan takavetoisena ja jarrutuksissa käytetään käsikäyttöistä jarrua. Esittelyn jälkeen jokainen saa vuorollaan ajaa pienen lenkin, kokeillen hallintalaitteiden toimintaa ja mönkijän käyttäytymistä. Tällä varmistetaan, että asiakas hallitsee mönkijän tarpeeksi hyvin lähteäkseen maastoon ja on muutenkin ns. safarikykyinen. Lisäksi kannattaa muistuttaa **vakuutuksien omavastuusuudesta** riskialttiin ajokäyttäytymisen hillitsemiseksi..

10.1.12 Käytettävät varusteet

Asiakkaat saavat talon puolesta ajohaalarit, kumisaappaat, hanskat, kypärähupun ja kypärän, sekä sadekelillä, sadetakin. Asiakkaita voidaan informoida pukemaan lämmintä vaatetta alle, jos safari tapahtuu syksyn aikana tai keli on muuten viileä.

Lisäksi opas ottaa mukaan ensiapulaukun, tulentekovälineet ja ladatun matkapuhelimen

10.1.13 Koneet ja laitteet

Mönkijät huolletaan säännöllisesti ja rikkonaisia laitteita ei käytetä, koska osittain rikkonainen, mutta silti ajokuntoinen mönkijä viestii asiakkaille muun muassa turvallisuusasioista välittämisen puutetta.

Ajovarusteet pestään riittävän usein ja esimerkiksi kypärähuput jokaisen käyttökerran jälkeen hygieniasyistä. Hansikkaat ja kengät desinfioidaan säännöllisesti siihen varatulla suihkeella. Myöskään rikkiäisiä ajovarusteita ei käytetä vaan ne korvataan uusilla. Kypärien visiirit vaihdetaan naarmuunnuttuaan uusiin.

10.1.14 Elintarvikkeiden kuljetus ja säilytys

Mukaan otettavat eväsleivät, kahvi, tee, maito, ym. noudetaan Vierumäki Country Clubilta ennen safarille lähtöä ja ne kuljetetaan taukopaikalle oppaan mönkijän kyydissä.

Alihankintana Vierumäki Country Clubilta hankitut ruokailut ovat kyseisen yhteistyökumppanin vastuulla.

10.1.15 Paloturvallisuus

Jos safarin aikana taukopaikalla tehdään tulet, vastaa tulen käsittelystä safariopas, ei asiakas. Tulia tehdessä on huomioitava sammutusveden saatavuus. Ennen taukopaikalta poistumista tulee huolehtia tulien huolellisesta sammuttamisesta.

10.1.17 Mönkijöiden tekniset tiedot

Mönkijän merkki, malli ja vuosimalli: Polaris Magnum 330 4x4, 2005

Moottori: 329cc 4-tahti

Jäähdytys: ilmajäähdytys (öljynlauhdutin ja tuuletin)

Voimansiirto: automaattinen variaattori, neliveto

Vaihteisto: hidas ja nopea eteen, peruutus

Käynnistys: sähkö

Jarrut: hydrauliset levyjarrut, käsi / jalkakäyttöiset

Renkaat edessä: 24x8-12

Renkaat takana: 24x11-12

Polttoainesäiliö: 12,3 l.

Paino: 289 kg

Mitat (Pituus x Leveys x Korkeus mm): 2057x1168x1168mm

Maavara (mm): 171mm

10.1.16 Riskianalyysi

Vaaraa aiheuttava tilanne	Todennäköisyys.	Seuraukset	Vakavuus	Toimenpide-ehdotukset	Riskikerroin
* peräänajo	2	mielipaha loukkaantuminen	2	hyvä ohjeistus turva etäisyyksistä	4
* tien ylitys	2	tapaturma kuolema	3	opas ohjaamaan tienlylykset	6
* kommunikointi	2	peräänajo eksyminen	2	opastus käsimerkkeihin	4
* eksyminen reitiltä	1	turvattomuuden tunne	1	opas pitää ryhmän kasassa koko ajan	1
* mönkijän kunto	1	mielipaha loukkaantuminen	1	säännölliset huollot vikojen korjaus heti	1
* kokematon kuljettaja	2	hallinnan menettäminen	2	perusteellinen ajokoulutus	4
* ajo humalassa	1	tapaturma kuolema	3	nollatoleranssi puhallutus tarvittaessa	3
* oppaan loukkaantuminen	1	turvattomuuden tunne	1	riskien arviointi	1
* reitin kunto	2	loukkaantuminen mielipaha	2	säännöllinen huolto	4
* ajovauhti	2	loukkaantuminen	3	hitain oppaan perään ajovauhdin tarkkailu(opas)	6
* tankkaus	1	tulipalo	3	oppaiden huolellisuus	3

Todennäköisyys: 1 epätodennäköinen 2 mahdollinen 3 todennäköinen

Vakavuus: 1 vähäinen 2 haitallinen 3 vakava

Riskikerroin: Todennäköisyys x Vakavuus

10.2 MOOTTORIKELKKASAFARI

10.2.1 Reittiselostus

safaritalo > metsikön läpi länteen > 4142 tien ylitys > Kiilukantietä 400m, etelään > T-risteys, vasemmalle, itään > reitti kulkee golfkentän reunaa seuraillen etelään 1km > 4142 tien alitus tunnelia pitkin > käännetään vasempaan > ajetaan tiensuuntaisesti koilliseen 400m > käännetään oikealle, golfkentälle > golfkentän huoltohallin tien ylitys > jatketaan itään 900m > ladun ylitys > jatketaan 300m > ladun ylitys > reitti jatkuu 900m itään > T-risteys, josta vasempaan > tiepohjaa koilliseen 600m (PELASTUSPISTE B) > latu-uraa vasempaan 300m, luoteeseen > poistutaan latu-uralta Rampsinrajalle >

Vaihtoehto 1: Rampsinrajaa 600m luoteeseen > Kelkkaura kääntyy 90 astetta oikealle > 20m pohjoiseen kankaan yli > Kelkkaura kääntyy 90 astetta oikealle, itään > 500m risteyskseen

Vaihtoehto 2: Rampsinrajalta pohjoiseen 300m > liittyen *vaihtoehto 1*

> pohjoiseen 1km > ura kääntyy oikealle, itään

Vaihtoehto 1: Läpiänjärven reitti.

> 300m itään > ladun ylitys > tiepohjaa pitkin kaakkoon, ladunviertä seuraillen 1km > 90 astetta vasemmalle, pohjoiseen > ura pohjoiseen Läpiänjärven etelärannalle 1,5 km > järven ylitys > pohjoisrannalta suoraan pohjoiseen 300m > 90 astetta vasempaan > 300 m länteen > Lepolan kämppä (PELASTUSPISTE D) > 200m länteen > käännetään vasemmalle, etelään 1,5 km > Y-risteys (Heinola-kylty) > vasemmalle, etelään 500m > risteys vasempaan, itään kodantielle > Taukopaikka Kota

Vaihtoehto 2: Suoraan kodalle.

luoteeseen 300m > ladun ylitys > luoteeseen 300 m > reitti kääntyy oikealle, pohjoiseen 300 m > risteys oikealle, itään kodantielle > Taukopaikka Kota

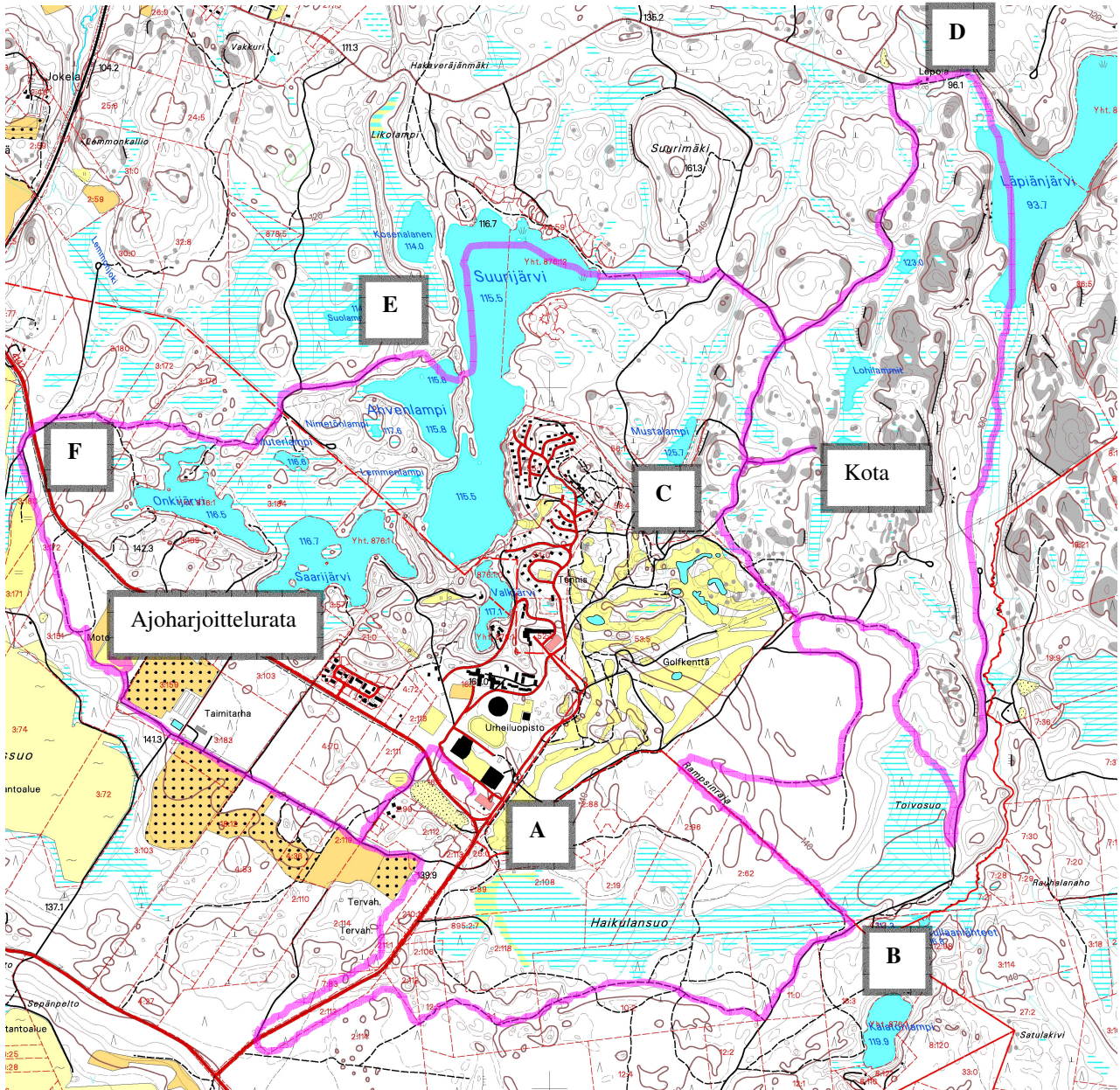
Tauon jälkeen,

kodalta jatketaan Y-risteykseen (Heinola kylty) > vasemmalle, luoteeseen 500 m > reitti kääntyy vasemmalle, länteen > jatketaan 200m > ladun ylitys > jatketaan länteen 500m, Suurijärven itärannalle > Suurijärven ylitys > Suurijärven ja Ahvenlammen välisen kannaksen ylitys > Ahvenlampea pitkin lammen pohjoisrannalle > nouseaan tiepohjalle > (PELASTUSPISTE E) > tiepohjaa 2 km länteen > 4142 tien ylitys > (PELASTUSPISTE F) > vasemmalle, etelään tien suuntaisesti 1km > ajoharjoittelurata > ajoharjoitteluradalta taimitarhan ohitse tieuraa pitkin kaakkoon 1 km > vasemmalle Kiilukantielle, pohjoiseen 400m > 4142 tien ylitys > takaisin safaritalolle

Reitti on auraamattomia tiepohjia ja metsätaipaleita, jotka on tampattu moottorikelkalla ja lanalla.

10.2.2 Kartta

Moottorikelkkasafarin reitti on merkitty karttaan violetilla värillä. Pelastuspisteet on merkitty kirjaimin A, B, C, D, E ja F. Lisäksi karttaan on merkitty Kota ja Ajoharjoittelurata. Lepolan tukkikämpä sijaitsee pelastuspisteen D kohdassa. Karttaan merkittyä reittiä kierretään vastapäivään.



© Maanmittauslaitos lupa nro HÄME/523/06

10.2.3 Lähtö- ja paluupaikka

Safarin lähtö- ja paluupaikka on Vierumäkihallin takana oleva kenttä. (PELASTUSPISTE A)

10.2.4 Ajomatka

Safarin ajomatka riippuu ryhmän vauhdista, ajokokemuksesta sekä sääolosuhteista, ollen yleensä noin 25 kilometriä. Käytössä oleva reitti on aina vakio, joten suuria heittoja matkan pituudessa ei yleensä ole.

10.2.5 Taukopaikat

Moottorikelkkasafarin taukopaikkana toimii Kota tai Lepolan tukkikämpä (PELASTUSPISTE D), kuitenkin yleensä Kota. ks. kartta, s.17

10.2.6 Osallistujien enimmäismäärä

Osallistujien maksimimäärä moottorikelkkasafarilla on 24 henkilöä. Moottorikelkkasafarilla tulisi olla aina 1 opas 6 asiakaskelkkaa kohden.

10.2.7 Toimintaan liittyvät rajoitukset

Kaikilla Q-Link Oy:n safareilla ehdoton promilleraja on nolla!

Moottorikelkan kuljettajan tulee olla vähintään 15-vuotias. Käytettävä reitti on yksityiskäytössä, joten T-luokan ajokortti ei ole tarpeen. Moottorikelkan matkustajan tulee olla iältään vähintään 7-vuotias ja kokonsa puolesta pystyä luontevasti istumaan moottorikelkan kyydissä, eli käsien tulee yltää kahvoille ja jalkojen astinlaudoille. Alle 18-vuotiaalla täytyy olla huoltajan suostumus safarille osallistumiseen. Sääolot eivät rajoita safarille lähtemistä, vaan ainoastaan toimintatapoja safarin aikana. Esimerkiksi kovalla pakkasella puetaan enemmän vaatteita, tai vankassa lumisateessa alennetaan ajonopeuksia. Asiakkaan liikuntarajoitteisuus, kehitysvamma tai erittäin heikko fyysinen kunto rajoittavat safarille osallistumista.

10.2.8 Oppaiden pätevyysvaatimukset

- vähintään EA1 tason ensiaputaidot
- riittävä englannin kielen taito
- ensisammutustaidot
- alueen ja reitin tuntemus

- tietämys eri ohjelmien sisällöstä sekä paikkojen toiminnasta
- kyky johtaa, ohjata sekä hallita ryhmää
- vuorovaikutustaitoja sekä kysyä sopeutua kulloisenkin ryhmän tarpeisiin, vaatimuksiin ja kulttuuritaustaan
- hygieniapassi (suositus)

10.2.9 Oppaiden toiminta ennen safaria

Ennen safarille lähtöä tarvittava määrä moottorikelkkoja puhdistetaan lumesta ja ajetaan valmiiksi jonoon. Samalla on helppo todeta mahdolliset toimintahäiriöt esimerkiksi kaasussa, jarruissa, tai ohjauksessa ja samalla käyttää moottorit lämpimiksi. Tämän jälkeen opas hakee retken eväät Vierumäki Country Clubilta, sekä ottaa mukaansa ensiapulaukun Q-linkin toimistolta.

Opas tapaa asiakkaat Vierumäki- hallin aulassa, jossa hän ottaa asiakkaat vastaan ja esittelee itsensä.

Täältä siirrytään pukeutumistiloihin, jossa etsitään asiakkaille sopivat, lämpimät varusteet.

Varustautumisen jälkeen siirrytään lähtöpaikalle

10.2.10 Osallistujien perehdyttäminen ja opastaminen

Lähtöpaikalla asiakkaita pyydetään kerääntymään moottorikelkan ympärille, jotta vähintään kaikki kuljettajat näkisivät hallintalaitteiden esittelyn ja kuulisivat ajo-ohjeet.

Asiakkaille esitellään kelkkojen hallintalaitteet ja kerrotaan **ajotekniikasta**, sekä **turvaväleistä**,

ohituskiellosta ja **käsimerkeistä**. Ajotekniikassa korostetaan **painonsiirron merkitystä**

moottorikelkan hallinnassa. Esittelyn jälkeen jokainen saa vuorollaan ajaa pienen lenkin, kokeillen hallintalaitteiden toimintaa ja moottorikelkan käyttäytymistä. Tällä varmistetaan, että asiakas hallitsee kelkan tarpeeksi hyvin lähteäkseen maastoon ja on muutenkin ns. safarikykyinen. Lisäksi kannattaa muistuttaa **vakuutuksien omavastuusuudesta** riskialttiin ajokäyttämisen hillitsemiseksi.

10.2.11 Käytettävät varusteet

Asiakkaat saavat talon puolesta kelkkahaalarit, lämpösaappaat, villasukat, hanskat, kypärähupun ja kypärän. Lisäksi asiakkaita kannattaa kehottaa ottamaan oma pipo tai lakki mukaan haalarin taskuun.

Asiakkaita voidaan informoida pukemaan lämmintä vaatetta alle, jos keli sitä erikseen vaatii.

Lisäksi opas ottaa mukaan ensiapulaukun, tulentekovälineet ja ladatun matkapuhelimen.

10.2.12 Koneet ja laitteet

Moottorikelkat huolletaan säännöllisesti ja rikkonaisia laitteita ei käytetä, koska osittain rikkonainen, mutta silti ajokuntoinen moottorikelkka viestii asiakkaille muun muassa turvallisuusasioista välittämisen puutetta. Ajovarusteet pestään riittävän usein ja esimerkiksi kypärähuput jokaisen käyttökerran jälkeen hygieniasyistä. Kengät ja hansikkaat desinfioidaan säännöllisesti siihen varatulla suiheella. Myöskään rikkonaisia ajovarusteita ei käytetä vaan ne korvataan uusilla. Kypärien visiirit vaihdetaan naarmuunuttuaan uusiin.

10.2.13 Elintarvikkeiden kuljetus ja säilytys

Mukaan otettavat makkarat, suklaat, kahvi, tee, maito, ym. noudetaan Vierumäki Country Clubilta ennen safarille lähtöä ja ne kuljetetaan taukopaikalle oppaan moottorikelkan kyydissä. Alihankintana Vierumäki Country Clubilta hankitut ruokailut ovat kyseisen yhteistyökumppanin vastuulla.

10.2.14 Paloturvallisuus

Jos safarin aikana taukopaikalla tehdään tulet, vastaa tulen käsittelystä safariopas, ei asiakas. Tulia tehdessä on huomioitava sammutusveden tai lumen saatavuus. Ennen taukopaikalta poistumista tulee huolehtia tulien huolellisesta sammuttamisesta.

10.2.15 Moottorikelkkojen tekniset tiedot

Moottorikelkkojen merkki, malli ja vuosimalli: Lynx, touring safari 400, vm. 2000

Moottori: Rotax 377

Kaasuttimet: 2 x VM30

Voimansiirto: automaattinen, variaattori, kytkin Bombardier Lite, sähköinen peruutusvaihde

Telamatto: 22.3/380 x 3454mm

Telasto: RCG1 LT

Joustomatka takana: 35 cm

Etujousitus: LVS

Joustomatka edessä: 25 cm

Raideväli: 1079 mm

10.2.16 Riskianalyysi

Vaaraa aiheuttava tilanne	Todennäköisyys.	Seuraukset	Vakavuus	Toimenpide-ehdotukset	Riskikerroin
* peräänajo	2	mielipaha loukkaantuminen	2	hyvä ohjeistus turva etäisyyksistä	4
* tien ylitys	2	tapaturma kuolema	3	opas ohjaamaan tienlitykset	6
* kommunikointi	2	peräänajo eksyminen	2	opastus käsimerkkeihin	4
* eksyminen reitiltä	1	turvattomuuden tunne	1	opas pitää ryhmän kasassa koko ajan	1
* moottorikelkan kunto	1	mielipaha loukkaantuminen	1	huollot säännöllisesti vikojen korjaus heti	1
* kokematon kuljettaja	2	hallinnan menettäminen	2	perusteellinen ajokoulutus	4
* hiihtolatuksen ylitys	2	tapaturma törmäys hiihtäjään	3	opas varmistaa, että jokainen pysähtyy	6
* ajo humalassa	1	tapaturma kuolema	3	nollatoleranssi, puhallutus tarvittaessa	3
* oppaan loukkaantuminen	1	turvattomuuden tunne	1	riskien arviointi	1
* reitin kunto	2	loukkaantuminen mielipaha	2	säännöllinen huolto	4
* ajovauhti	2	loukkaantuminen mielipaha	3	hitain oppaan perään	6
* tankkaustilanne	1	tulipalo	3	oppaiden huolellisuus	3

Todennäköisyys: 1 epätodennäköinen 2 mahdollinen 3 todennäköinen

Vakavuus: 1 vähäinen 2 haitallinen 3 vakava

Riskikerroin: Todennäköisyys x Vakavuus