

TYÖMATKATURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN JA HALLINTA



Ylinen Eemeli

Laurea-ammattikorkeakoulu
Laurea Leppävaara

Työmatkaturvallisuuden kehittäminen ja hallinta

Eemeli Ylinen
Turvallisuusalan koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Toukokuu 2010

Eemeli Ylinen

Työmatkaturvallisuuden kehittäminen ja hallinta

Vuosi 2010 Sivumäärä 46

Työtapaturmat aiheuttavat yrityksille huomattavia kuluja. Osa näistä kuluista näkyy suoraan yrityksen tuloksessa ja osa kuluista on niin sanottuja piilokuluja. Työtapaturmia varten yritysten täytyy ottaa lakisääteinen tapaturmavakuutus. Yritykset voivat varautua työtapaturmiin ennalta ja tehokkaasti usein eri keinoin.

Opinnäytetyö keskittyy kodin ja työpaikan välisen matkan riskeihin ja turvallisuuden parantamiseen, työmatkaturvallisuuteen. Tämän opinnäytetyön tarkoitus on kertoa mitä työmatkaturvallisuus on, sekä tutkia, mitä työmatkaturvallisuuden parantamiseksi on tehty, sekä ennen kaikkea miten työmatkaturvallisuutta voidaan parantaa.

Opinnäytetyö on toteutettu kirjallisen aineiston, kerättyjen tilastojen ja asiantuntijahaastattelujen avulla. Aluksi opinnäytetyössä selvitetään miten aihetta on käsitelty aikaisemmin ja mitä toimenpiteitä on jo tehty. Kootun aineiston ja asiantuntijoiden haastattelujen avulla suunnitellaan keinoja, miten työmatkalla sattuneita tapaturmia tai niiden vaikutuksia voidaan vähentää.

Opinnäytetyön tuloksena on koottu työmatkojen turvallisuuden parantamiseksi riskienhallintaliitteistö, jota työsuojelun ammattilaiset voivat käyttää työmatkaturvallisuuden hallinnassa. Liitteistöön on koottu työmatkaturvallisuuden hallintaan ja parantamiseen löydetyt menetelmät.

Asiasanat: riski, riskienhallinta, työsuojelu, työturvallisuus, työmatkaturvallisuus

Eemeli Ylinen

Work traffic related accidents - Development and control

Year	2010	Pages	46
------	------	-------	----

Workplace accidents cause remarkable expenses to the companies' economy. Some of these expenses can be seen directly in the company's budget and some of them cannot be directly defined as relating to accidents. According the Finnish legislation the companies have to take out work related accident insurance. Companies can prepare for the accidents in advance and effectively in many different ways.

This thesis focuses on the risks and safety issues while travelling the distance between home and workplace and it is called work related traffic safety. The purpose of the thesis is to find out what work related traffic safety means and study the ways to improve safety in it. The thesis will try to discover how safety awareness can be increased and by what means the number of work related accidents can be decreased.

The thesis has been completed by using secondary literature and official work related accidents statistics and by interviewing safety experts in the field of workplace accidents. The first section of the thesis describes how the subject has been processed earlier and what measures have been taken. After the data has been collected, it will be used to develop new ways to control and decrease the effects of the work related traffic accidents.

As a result of this thesis, a risk management form to control work related traffic risks has been created. Occupational health and safety professionals can use the risk management form to control the risks and effects of the accidents that happened while travelling the distance between home and workplace. All the usable data and means found concerning work related traffic safety have been collected in the risk management form

Key words: risk, risk management, occupational health and safety, work-related traffic accidents

Sisällys

1	Johdanto.....	7
2	Työn tausta ja tarkoitus	8
	2.1 Keskeisimmät käsitteet	8
	2.2 Aiheen rajaus	9
3	Yritysturvallisuus	10
4	Työturvallisuus ja työsuojelu	11
	4.1 Työturvallisuuteen ja työsuojeluun vaikuttavat lait, asetukset ja viranomaisten ohjeet sekä tutkimukset	11
	4.1.1 Euroopan unionin lainsäädäntö	11
	4.1.2 Työsuojelun valvonta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminta	12
	4.1.3 Tapaturmavakuutuslaki 20.8.1948/608	12
	4.2 Työmatkaturvallisuuteen liittyvät tutkimukset	13
	4.3 Työturvallisuuteen liittyvät viranomaiset, yhdistykset ja foorumit.....	14
	4.4 Yhteenveto lakien ja tutkimusten osalta	14
5	Työmatkaturvallisuus.....	15
	5.1 Työmatkaturvallisuuteen liittyvää tilastotietoa	16
	5.2 Vaikutuskeinoja työmatkaturvallisuuden parantamiseksi	16
	5.2.1 Työmatkan riskienkartoitus.....	17
	5.2.2 Toimenpidekortit.....	18
	5.2.3 Koulutus.....	18
	5.2.4 Johtaminen ja toimintatapoihin vaikuttaminen	18
6	Tutkimusmenetelmät.....	19
	6.1 Kirjallisuus.....	19
	6.2 Tilastot ja tilastotiedon kerääminen	20
	6.3 Teemahaastattelu.....	20
	6.3.1 Haastattelut	21
	6.3.2 Haastateltavien taustat	21
	6.3.3 Haastatteluiden tuloksista.....	22
7	Työtapaturmien taloudelliset vaikutukset.....	22
8	Tutkimustulokset	24
	8.1 Työmatkatapaturmien sattumisesta	25
	8.2 Työmatkatapaturmien tilastotiedoista havaittua	25
	8.3 Työmatkaturvallisuuden parantamismahdollisuuksia	27
9	Johtopäätökset	28
10	Työn arviointi ja jatkotutkimusmahdollisuudet	29
	Lähteet	31
	Taulukkoluettelo	32

Kuvaluettelo	32
Liitteet.....	33
Liite 1. Haastattelulomake	34
Liite 2. Työmatkojen turvallisuustoiminnan aloittaminen.....	37
Liite 3. Esimerkki kysymyksiä työntekijöille suunnattavasta kyselystä.....	38
Liite 4. Työmatkatapaturma- / vaaratilanneilmoitus lomake.....	40
Liite 5 Kysely työntekijöiden kokemasta työmatkaturvallisuudesta, kulkumuodoista ja heidän havaitsemista riskeistä.....	41
Liite 6. Työmatkan riskienkartoitukseen soveltuva itsarviointi - lomake	42
Liite 7. Esimerkkejä keinoista parantaa työmatkan turvallisuutta.....	44
Liite 8. Kuuden koon -työmatkatapaturmien ehkäisymalli	46

1 Johdanto

Työssä tapahtuvat onnettomuudet ja tapaturmat aiheuttavat merkittävän kuluuerän yrityksen talouteen. On laskettu, että työssä sattuneiden onnettomuuksien kokonaiskustannukset aiheuttavat kansantaloudelle noin miljardi euroa vuodessa. Työssä tapahtuvat onnettomuudet ja tapaturmat ovat jo pitkään olleet työsuojelun ammattilaisten seurannassa ja toimenpiteiden kohteena. Työsuojelun ammattilaisille on omia foorumeita ja yhdistyksiä, joissa saa tietoja ja ideoita toimintamalleista erilaisiin työturvallisuuteen liittyviin ongelmiin.

Työtapaturmia on tutkittu paljon ja aineistoa on koottu erittäin tarkasti. Nykyisin saadaan hyvin tarkkaa tietoa, missä vaiheessa työtä tai työvaihetta työtapaturmia sattuu. Tässä opinnäytetyössä keskitytään työtapaturmien osalta ehkä vähiten tutkittuun osa-alueeseen, työmatkaturvallisuuteen. Työmatkaturvallisuus on haasteellinen käsite, koska se keskittyy kodin ja työpaikan väliselle matkalle. Työmatkat kuuluvat työnantajan lakisääteiseen tapaturmavakuutukseen, joten siitäkin aiheutuu sekä suoria että epäsuoria kuluja yrityksen tulokseen.

Tämän opinnäytetyön tarkoitus on selvittää, miten työmatkaturvallisuuteen voi ja miten siihen tulee suhtautua. Ajatukset on saatu pääasiassa tekijän kokemuksesta ja vakuutusyhtiön riskienhallinnan ammattilaisia haastatteleamalla. Tämän opinnäytetyön asiantuntijoina ovat vaikuttaneet suurten vakuutusyhtiöiden riskipäälliköt ja -asiantuntijat sekä erään suuren yrityksen työsuojelupäällikkö.

Teoriaosuudessa käsitellään työmatkaturvallisuutta kirjallisten teosten, tehtyjen tutkimuksien ja julkistettujen tilastojen näkökulmasta. Haastattelujen osalta opinnäytetyö kertoo yksittäisten riskienhallintaan erikoistuneiden ihmisten mielipiteitä ja ajatuksia työmatkaturvallisuuden vaikuttamisesta ja vaikuttamisen vaikeudesta.

Tästä opinnäytetyöstä on hyötyä työturvallisuuden parissa työskentelevien ja siitä kiinnostuneiden parissa. Opinnäytetyön tarkoituksena on herättää työturvallisuuden ja työsuojelun ammattilaisia puuttumaan aktiivisesti tähänkin työturvallisuuden osa-alueeseen. Tekijän oma mielipide on, että työmatkaturvallisuuteen ei ole puututtu tarpeeksi, koska se koetaan ns. ”harmaaksi alueeksi”, johon työnantajan on hankala vaikuttaa. Keinoja kuitenkin on ja työtä tehdään koko ajan. Kuitenkin käsite työmatkaturvallisuus tulee kovin harvoin ilmi.

2 Työn tausta ja tarkoitus

Tämän opinnäytetyön aiheen valinnan ratkaisi tekijän oma työkokemus aiheeseen liittyen sekä kokemus tutkitun tiedon puutteesta. Opintoihin liittyvän työharjoittelun aikana sain tehtäväkseni kehittää erilaisia malleja työmatkaturvallisuuden parantamiseksi. Työtä tehdessäni huomasin, että työmatkaturvallisuuteen liittyvää tietoa löytyi paljon. Tietoa etsiessäni kuitenkin havaitsin, että tieto oli hajallaan, tutkittua tietoa olikin hyvin vähän ja kaikkea ei välttämättä osannut mieltää työmatkaturvallisuuteen liittyväksi. Tätä sekamelskaa kypsytytellessä, mieleeni tuli keskittää ajatukset työmatkaturvallisuuteen ja etsiä asiasta lisäinformaatiota. Tällä tiellä olen nyt ja kädessäsi on ensimmäinen ainoastaan työmatkaturvallisuuteen keskittyvä opinnäytetyö.

Opinnäytetyön tarkoituksena on löytää olemassa olevaa hiljaista tietoa ja selvittää jo tehtyjä työmatkaturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Tutkimuksen kohteena on erilaiset työturvallisuuteen liittyvät tilastot, työturvallisuustutkimukset ja tehdyt toimenpiteet, joista työsuojeluun keskittyneet riskienhallinnan ammattilaiset ovat haastatteluissa minulle kertoneet. Työn alussa en odota löytäväni juurikaan uutta tietoa, mutta kun koko työmatkaturvallisuuden tietoaaineisto on kerätty ja analysoitu, niin uskon sen tuottavan myös uutta tietoa ja uusia menetelmiä työmatkaturvallisuuden kehittämiseksi.

Opinnäytetyössä tutkitaan mitä ja miten työmatkaturvallisuuteen voi, ja miten siihen on kannattavaa panostaa yksilön tai yrityksen johdon näkökulmista. Teoriaosuudessa työtapaturmia käydään läpi esimerkiksi yrityksen talouteen vaikuttavina lukuina ja sitä kautta aiheetta lähestyen haetaan perusteet panostaa taloudellisesti työmatkoilla tapahtuviin työtapaturmiin. Työssä tutkitaan myös vaikutusmahdollisuuksia yksilöön vaikuttamisen näkökulmasta, koska työmatkoilla yksittäistä työntekijää ei ohjaa tai valvo kukaan. Turvallisen toiminnan on lähettävän yksilön omasta halusta toimia turvallisesti.

Työn tarkoituksena ei ole estää kaikkia työmatkatapaturmia, eikä ottaa kantaa kaikkiin mahdollisiin työmatkoilla käytettäviin kulkutyyppeihin. Pääasiassa opinnäytetyössä keskitytään työmatkaan, joka on tehty jalan, polkupyörällä, autolla tai julkisilla kulkuneuvoilla. Työhön liitettyä riskikartoitusmallia voi kuitenkin käyttää mihin tahansa kulkemismuotoon.

2.1 Keskeisimmät käsitteet

Tämän työn keskeisiä käsitteitä ovat riski, riskienhallinta, tapaturma, työmatka, työmatkaturvallisuus sekä työtapaturma. Nämä käsitteet on tärkeää selvittää ennen opinnäytetyön laajempaa tutkimista.

Riskin määritelmän mukaan riski viittaa tappioon tai vahingon vaaraan. Riski on ei-toivotun tapahtuman todennäköisyyden ja tapahtuman kustannusten tulo. (Leppänen 2006, s.31).

Riskienhallinta koostuu järjestelmällisestä toiminnasta, joka sisältää riskien arvioinnin sekä tarvittavien toimenpiteiden suunnittelun, toteutuksen ja seurannan. Riskienhallinnan avulla on tarkoitus löytää toimintaa uhkaavia asioita ja varautua niihin joko poistamalla, vähentämällä tai hyväksymällä uhkan aiheuttamia seurauksia.

Tapaturma on äkillinen, odottamaton, ulkoapäin tuleva, tahaton ja aiheuttaa vamman tai sairauden. (Tapaturmavakuutuslaitoksen kalvosarja, 2010).

Tapaturmataajuus on tapaturmien määrän arviointiin käytetty vertailuluku. Tapaturmataajuus on tapaturmien lukumäärä miljoonaa tehtyä työtuntia kohden.

Työliikennetapaturma on tapaturma, joka työaikana on sattunut työpaikan ulkopuolella liikuttaessa

Työmatkan määrittäminen on tärkeä. Tässä opinnäytetyössä työmatkan määrittelyssä käytetään tapaturmavakuutuslain 20.8.1948/608 mukaista määritelmää, jonka mukaan työmatka on lyhin reitti kodin ja työpaikan välillä. Työmatkalla voi käydä päivähoidopaikassa tai ruokakaupassa.

Työmatkatapaturma on tapaturma, joka on sattunut matkalla asunnosta työpaikalle tai päinvastoin.

Työtapaturma on työaikana sattunut tapaturma.

Vakavalla tapaturmalla tarkoitetaan tapaturmaa, jonka seurauksena on ollut vähintään 30 päivän työkyvyttömyys.

2.2 Aiheen rajaus

Opinnäytetyö käsittelee työmatkaturvallisuutta matkustettaessa jalan, pyörällä, autolla tai julkisilla kulkuneuvoilla. Työmatkaturvallisuus on ennen ja jälkeen työajan tehtävää matkustamista kodin ja työpaikan välillä.

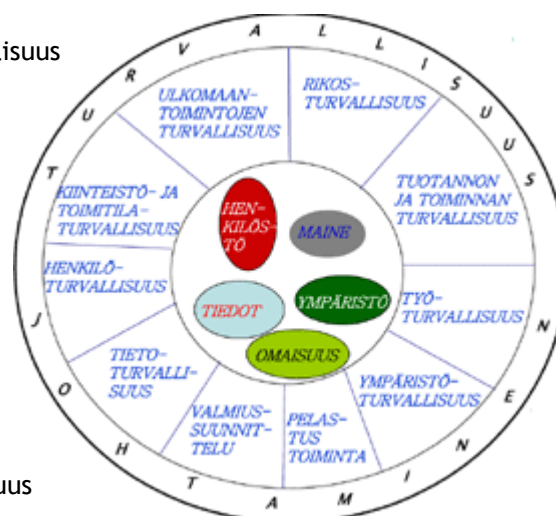
Opinnäytetyöhön ei kuulu työasiointimatkat, jotka oman määritelmänsä mukaan ovat työaikana tehtyjä matkoja. Tutkimuksen tuloksena tehtyä riskikartoitusta voi käyttää myös työasointimatkojen arvioimisen apuna tai muistilistana. Rajaus on tehty lähinnä käsitteiden määrittä-

sellisistä syistä ja siitä tosiasiaista, että työasiointimatkojen turvallisuus kuuluu enemmän yrityksen matkustusohjesäännön tai matkustusturvallisuusohjeistuksen piiriin. Työasiointimatkoihin kuuluvat esimerkiksi lento- ja laivamatkat. Opinnäytetyöhön käytettävissä olevan ajan ja työasiointimatkan määrittelyn hankaluuden vuoksi, aihe on rajattu koskemaan vain työmatkaa kodin ja työpaikan välillä.

3 Yritysturvallisuus

Yritysturvallisuus on jaettu kymmeneen alla lueteltuun osa-alueeseen.

- Tuotannon ja toiminnan turvallisuus
- Työturvallisuus
- Ympäristöturvallisuus
- Pelastustoiminta
- Valmiussuunnittelu
- Tietoturvallisuus
- Rikosturvallisuus
- Henkilöturvallisuus
- Toimitilaturvallisuus
- Ulkomaantoimintojen turvallisuus



Kuva 1. Turvallisuusjohtaminen ja yritysturvallisuuden osa-alueet (Yritysturvallisuus EK Oy, 2009)

Turvallisuusjohtaminen on kokonaisvaltaista, niin lakisääteisen kuin omaehtoisen turvallisuuden hallintaa, jossa yhdistyy sekä menetelmien ja toimintatapojen että ihmisten johtaminen. (Työsuojeluoppaita ja ohjeita 35. 2002, 8-9). Menetelminä ovat esimerkiksi erilaiset riskienhallintamenetelmät, toiminnan mittaaminen sekä koulutus. Ihmisten johtamisella tarkoitetaan motivointia, osaamisen vahvistamista ja osallistumiseen kannustamista.

Opinnäytetyön aiheena oleva työmatkaturvallisuus kuuluu osana työturvallisuuteen sekä henkilöturvallisuuteen. Työturvallisuudella ja henkilöturvallisuudella on niin monta liittymäkohdtaa, joten tarkempaa rajausta yritysturvallisuuden osa-alueisiin ei tarvitse tehdä.

Henkilöturvallisuuteen lasketaan kuuluvaksi työntekijöiden suojaaminen rikoksilta ja onnettomuuksilta, liiketoiminnan suojaaminen estämällä rikollisen aineksen soluttautuminen yritykseen, avainhenkilöiden suojaaminen, liiketoiminnalle kriittisten henkilöresurssien varmenta-

minen. Työturvallisuus sisältää turvallisen työympäristön ja työntekijöiden hyvinvoinnin sekä riskien ennaltaehkäisyn ja hyvä yrityskuvan. (Yritysturvallisuus EK Oy. 2009)

4 Työturvallisuus ja työsuojelu

Työnantajalla on yleinen velvollisuus huolehtia työhön liittyvien vaaratekijöiden ja niiden vaikutusten poistamisesta. Huolehtimisvelvoite tarkoittaa työnantajan velvollisuutta selvittää ja tunnistaa työhön liittyvät vaarat sekä ehkäistä niiden seurauksia tarpeellisilla toimenpiteillä. Velvoitteen mukaan työnantajan on perehdyttävä omalle alalle luonteenomaisiin vaaratilanteisiin sekä varauduttava ennaltaehkäiseviin toimenpiteisiin. Työnantajan huolehtimisvelvoite koskee työstä, työolosuhteista sekä muista työympäristöstä johtuvien, turvallisuutta vaarantavien seikkojen huomioimisen. (Leppänen, 2006. s.219)

Tässä kappaleessa työtapaturmia käsitellään lakien ja asetusten sekä tehtyjen tutkimusten näkökulmasta. Aluksi käydään läpi aiheeseen liittyvät lait sekä aiheesta tehtyihin tutkimuksiin ja ohjeistuksiin. Työtapaturmia koskevan lainsäädännön kautta tutustutaan työnantajan vastuuseen ja myös perustellaan työmatkaturvallisuuden kuuluminen työtapaturmaksi. Lakien ja tutkimusten käsittelyn jälkeen käsitellään työnantajan vastuuta työmatkoilla sattuviin tapaturmiin.

4.1 Työturvallisuuteen ja työsuojeluun vaikuttavat lait, asetukset ja viranomaisten ohjeet sekä tutkimukset

Vuonna 2002 uudistettu työturvallisuuslain tarkoituksena on parantaa työympäristöä ja työolosuhteita työntekijöiden työkyvyn turvaamiseksi ja ylläpitämiseksi. Lain tarkoituksena on kirjattu myös työtapaturmien, ammattitautien ja muiden työstä ja työympäristöstä johtuvien tekijöiden, jotka voivat vaarantaa työntekijöiden fyysisen ja henkisen terveyden, torjuminen ja ennalta ehkäiseminen.

Työturvallisuuslainsäädäntö ohjaa lakisääteistä työturvallisuustoimintaa. Useassa laissa on määritelty vähimmäisrajat työturvallisuustoiminnan järjestämiseksi. Nämä vähimmäisrajat koskevat esimerkiksi koulutusta, ammattitaitoa sekä laitteiden teknisiä vaatimuksia.

4.1.1 Euroopan unionin lainsäädäntö

Euroopan unioni on säätänyt työturvallisuutta koskevia asetuksia ja direktiivejä, joita jäsenvaltioiden on noudatettava. Asetukset sitovat kaikkia jäsenmaita ja ovat voimassa sellaisenaan. Euroopan unionin asetukset ja direktiivit syrjäyttävät jäsenvaltioiden kansallisen lainsäädännön heti voimaan tultuaan. EU:n toimivaltaan liittyvät työpaikkoja koskevat työsuoje-

luasiat sekä koneiden, suojainten ja kemikaalien työturvallisuuteen liittyvät asiat. EU:ssa säädetään työoloja koskevia vähimmäisdirektiivejä. (Työterveyslaitos. 2009. s.30).

Euroopan unioni on säätänyt useita työsuojeluun liittyviä direktiivejä. Näitä ovat esimerkiksi työsuojelun puitedirektiivi sekä erilaiset tuotedirektiivit. Työsuojelun puitedirektiivi on perusta Suomen kansalliselle työturvallisuuslaille. Euroopan unionilla ei ole yhteistä lainsäädäntöä viranomaistoiminnasta, menettelytavoista tai valtuuksista, vaan jokainen jäsenmaa saa päättää näistä kansallisesti.

4.1.2 Työsuojelun valvonta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminta

Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta määrittää viranomaisien, työnantajan ja työntekijöiden velvollisuudet ja vastuut ja tehtävät työsuojelun järjestämisessä. Lain tarkoituksena on varmistaa työsuojelua koskevien säännösten noudattaminen sekä parantaa työympäristöä ja työolosuhteita työsuojelun viranomaisvalvonnan sekä työnantajan ja työntekijöiden yhteistoiminnan avulla (Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 44/2006)

Laissa määritellään tarkasti työsuojeluviranomaisten toimintavaltuudet ja velvollisuudet sekä työnantajan tiedonantovelvoite viranomaisille ja työntekijöille. Laissa määritellään henkilöstöä edustavien, vaaleilla valittavien työsuojeluvaltuutettujen tehtävät ja velvollisuudet. Lain 31§ mukaan työsuojeluvaltuutetun tehtäviin kuuluu tuntee oman työympäristön turvallisuuden ja terveyteen liittyviin tehtäviin kuuluvat riskit sekä osallistua yhteistoimintaan ja kiinnittää huomiota oma-aloitteisesti työn turvallisuutta ja terveellisyttä edistäviin seikkoihin. (Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 44/2006)

4.1.3 Tapaturmavakuutuslaki 20.8.1948/608

Tapaturmavakuutuslain 4§ mukaan tapaturma, joka on sattunut matkalla asunnosta työpaikalle tai päinvastoin on työtapaturma. Tämä lainkohta yksiselitteisesti määrittelee työmatkalla sattuneen tapaturman työtapaturmaksi sekä työnantajan vastuun käsitellä asia samalla tavoin kuin muutkin työtapaturmat.

Tapaturmavakuutuslaki määrää työnantajan ottamaan vakuutuksen työtapaturmien ja ammatitautien varalle. Työtapaturmia varten työnantajien on maksettava lakisääteistä tapaturmavakuutusta kaikista teettämistään töistä, joiden kesto on vähintään 12 päivää kalenterivuonna. (Tapaturmavakuutuslaki 20.8.1948/608).

Lain 64g § 1. momentin mukaan työnantajan on huolehdittava siitä, että tapaturmien ehkäisyä sekä korvaus- ja vakuutusasian selvittämistä varten pidetään tapaturmaluettelo. Luetteloon merkitään vahingoittuneen työntekijän tiedot, tiedot työtapaturman sattumisajasta, työtapaturmaan johtaneista olosuhteista ja syistä, työn laadusta, työtapaturman aiheuttamista vammoista ja sairauksista ja, jos se on mahdollista, vähintään kahden tapaturman sattumapaikalla olleen henkilön nimi ja osoitetiedot sekä muut edellä mainittuja tarkoituksia varten välttämättömät tiedot. (Tapaturmavakuutuslaki 20.8.1948/608)

Jos työnantaja ei ole hoitanut vakuutusmaksua, niin työtapaturman aiheuttamat kustannukset korvaa Tapaturmavakuutusten liitto. Tapaturmavakuutusten liitto perii tapaturmasta aiheutuneet kulut työnantajalta. Tapaturmavakuutuksesta korvataan työntekijälle työ tai työmatkalla sattuneet tapaturmat ja työstä johtuvat ammattitaudit. (Tapaturmavakuutuslaki 20.8.1948/608)

4.2 Työmatkaturvallisuuden liittyvät tutkimukset

Työmatkaturvallisuudesta on löydettävissä joitakin tutkimuksia. Kuitenkin pelkkää työmatkaturvallisuutta koskevaa tutkittua tietoa löytyi vähän, vaikka aihetta sivuttiin useissa tutkimuksissa. Esimerkiksi liikenneturvallisuutta koskevista tutkimuksista löytyi työmatkoja koskevaa aineistoa osana laajempaa kokonaisuutta. Tutkimuksia etsiessä huomiota kiinnitti tutkijoiden vähyys. Samat tekijät olivat mukana useissa tutkimuksissa. Lisäksi on todettava se tosiasia, että löydetty tutkimustieto oli joiltain osin vanhentunutta tai sen käyttö kehittyneemmässä nykymaailmassa on kyseenalaista. Ei ole järkevää verrata 70 - tai 80-luvulla tehtyjä tutkimuksia tai tilastoja 2010-lukuun. Lähes kaikki osatekijät ovat muuttuneet kahdenkymmenen vuoden aikana. Työmatkojen määrä on moninkertaistunut, tieverkko on parantunut, lainsäädäntö on muuttunut ja turvallisuutta parantavat laitteet ovat kehittyneet.

Tampereen teknillisessä yliopistossa on 2003 tehty tutkimus työ- ja työasiointimatkojen turvallisuus- ja ympäristöriskien hallinnasta yrityksissä ja organisaatioissa. Tutkimuksessa on käsitelty aihetta laajasti erilaisista näkökulmista. Tutkimuksessa esitellään riskienkartoitusmenetelmiä ja erilaisia toimenpidemahdollisuuksia työmatkalla sattuneiden tapaturmien vähentämiseksi. Toimenpiteet on tutkimuksessa esitelty toimenpidekortteina ja ne on järjestetty selkeisiin kokonaisuuksiin. Näitä kokonaisuuksia ovat johtaminen, seurantajärjestelmät, työn organisointimallit, riskikartoitukset, yritysautoilu, vuoropuhelu viranomaisten kanssa, ohjaavat ja kannustavat toimenpiteet, tiedottaminen ja koulutus sekä ajoneuvoliikenteen vähentäminen. Toimenpidekortit ovat toimineet tärkeinä lähteinä opinnäytetyötä tehdessä. (Pöllänen & Lind & Kalenoja & Mäkelä. 2003.)

4.3 Työturvallisuuteen liittyvät viranomaiset, yhdistykset ja foorumit

Tässä opinnäytetyössä työmatkatapaturmia ei ole käsitelty yhdistysten tai erilaisten foorumeiden aineistojen perusteella. Opinnäytettä tehdessä olen tutustunut useisiin erilaisiin kampanjoihin, jotka pääosin ovat keskittyneet liikenteessä sattuneiden onnettomuuksien tai liukauden aiheuttamien tapaturmien vähentämiseen.

Työsuojelutyötä tekevät kaikki työmarkkinaosapuolet, Työterveyslaitos, Työturvallisuuskeskus, Valtionteknillinen tutkimuskeskus, säteilyturvakeskus, turvatekniikan keskus ja valtionkonttori. (Työterveyslaitos. 2009. s.29). Työsuojelupäälliköt ry sekä lukuisat kaupalliset toimijat tekevät työturvallisuuteen liittyvää koulutus ja valistustyötä. Aineistoa kerätessä löytyi useita eri lähteitä, joista löytyi myös työmatkaturvallisuuteen liittyvää tietoa. Suuri osa kaupallisista toimijoista ja yhdistyksistä oli rajoittanut aineiston saatavuutta koskemaan vain jäseniään tai asiakkaitaan. Olisi ollut mielenkiintoista verrata näitä aineistoja tutkimuksiin, mutta se osoittautui mahdottomaksi toteuttaa. Työsuojeluviranomaisten aineistot ovat julkisia ja täten kaikkien käytössä. Opinnäytetyössä on käytetty apuna viranomaislähteitä, kuten esimerkiksi työterveyslaitoksen julkaisuja ja internet sivuja.

4.4 Yhteenveto lakien ja tutkimusten osalta

Mikään laki suoraan ei sisällä työnantajan velvoitetta kartoittaa tai hallita työmatkalla esiintyviä riskejä. Laki määrää, että työnantajan on kerättävä tarkkaa tietoa sattuneista työtapa-turmista ja tehtävä ilmoitus kaikista vakavista työtapa-turmista, joten tietoa työmatkoilla sattuneista tapaturmista on saatavilla. Aiheesta on kerätty systemaattisesti tilastotietoa jo kauan ja siitä voi selkeästi sekä kiistattomasti voidaan havaita työmatkaturvallisuudessa esiintyvät muutokset.

Työmatkoilla sattuneista tapaturmista aiheutuvien kulujen osalta en ole opinnäytetyön teon aikana löytänyt tarpeeksi tietoa. Olen valinnut opinnäytetyön näkökulmaksi tarkastella työmatkatapaturmia yrityksen tunnuslukujen kautta. Näitä lukuja en ole löytänyt valmiina mistään lähteestä tai löytänyt henkilöä, joka asian lukuina osaisi kertoa. Kuitenkin on niin, että työmatkoilla sattuvat tapaturmat on selkeästi erotettavissa muista työtapa-turmista. Tästä johdettuna tapaturmatilastoista voidaan laskea suhdeluku, jota apuna käyttäen päästään hyvin lähelle todellisia kustannuksia, jotka yritykset maksavat työmatkatapaturmien aiheuttamista kuluista.

Työmatkaturvallisuuden kustannusten suuri osuus on huomattu ainakin vakuutusyhtiöissä, joissa käytössä on ajantasaisin tilastotieto työtapa-turmista. Vakuutusyhtiöt ovat alkaneet kiinnittää entistä enemmän huomiota työmatkalla sattuneisiin tapaturmiin. Erilaiset työtur-

vallisuuteen keskittyvät yhdistykset ja foorumit ovat huomioineet toiminnassaan työmatkaturmat. Yhdistysten toimintaan tai foorumeiden sisältöön ei kuitenkaan pääse tutustumaan kovin helposti. Opinnäytetyön prosessin aikana yllätyin, miten passiivisia toimijoita yhdistyksistä löytyy. Oletusarvona minulla oli, että aktiivisuutta olisi voinut olla enemmän. Olivathan he vapaaehtoisesti jo perustaneet yhdistyksensäkin ja toiminnan aikana varmasti huomanneet työtapaturmien aiheuttaman kulurakenteen yrityksen taloudessa.

5 Työmatkaturvallisuus

Työmatka on matka kodin ja työpaikan välillä. Vakuutusyhtiön määritelmän mukaan työmatkaan kuuluu matka kodin ja työpaikan välillä mukaan lukien pienet pysähdykset. Näitä pysähdyksiä voi olla esimerkiksi huoltamokäynti tai lasten hakeminen päivähoidosta. Matkaan ei kuulu kaupassa käynti tai muu siihen verrattava pysähdys. Käytännössä kaupassa käynnin seurauksena työmatka katkeaa kaupan pysäköintipaikalle, eikä jatku siitä vaikka matka suuntautuisikin kaupasta kotiin. (Jalonen. 2010)



Kuva 2. Työmatkan määrittelmä lakisääteisen tapaturmavakuutuksen määritelmän mukaan (Tapaturmavakuutuslaitos. 2010).

Työmatka voidaan tehdä jalan, pyörällä, julkisilla kulkuneuvoilla tai moottoriajoneuvoilla. Tässä opinnäytetyössä moottoriajoneuvoksi lasketaan auto, mopo sekä moottoripyörä. Pois jäävät esimerkiksi lentäen tai vesillä tehdyt työmatkat.

Työmatkan määrittely on tärkeää, koska työmatkalla sattunut tapaturma kuuluu työnantajan lakisääteisen tapaturmavakuutuksen piiriin. Tapahtuneet tapaturmat ja niiden kustannukset vaikuttavat pitkällä aikavälillä yrityksen vakuutusmaksuihin ja tätä kautta aiheuttavat lisäkuuluja yritykselle. Vapaa-ajalla sattunut tapaturma korvataan muiden vakuutusten puuttuessa suoraan yhteiskunnan varoista. Työnantajat saavat verovähennysoikeuden vapaaehtoisesta vapaa-ajan tapaturmavakuutuksesta.

Työmatkatapaturmien määrä on noussut selvästi kymmenen viime vuoden aikana. Vuonna 2005 korvattiin lähes 18000 työmatkatapaturmaa. Lukumääräisesti kasvu oli noin 200 työmatkatapaturmaa enemmän kuin vuotta aiemmin. Kymmenen vuotta sitten korvattavien työmatkatapaturmien lukumäärä oli noin 12000 vuodessa. (Kautiala. 2008. s.31)

5.1 Työmatkaturvallisuuden liittyvää tilastotietoa

Työmatka on työpäivän vaarallisin osa, koska riski joutua liikenneonnettomuuteen on suurempi kuin riski joutua työtapaturmaan. Jokainen työssäkäyvä joutuu osallistumaan liikenteeseen ainakin matkalla kotoa työpaikalle ja takaisin kotiin. Työmatkalla tai työn aikana matkaavia on arvioitu olevan ainakin 600 000 kulkijaa päivittäin. Lisäksi liikenteessä tapahtuvat onnettomuudet ovat seurauksiltaan vakavampia. Työliikenteessä sattuu noin puolet kaikista kuolemaan johtaneista työtapaturmista. Amerikkalaisilla tutkimuksilla on todettu liikenteessä aiheutuvien työliikenneonnettomuudet aiheuttavat 2-6 kertaa suuremmat kustannukset loukkaantumisen vakavuuden takia kuin muut työpaikkatapaturmat. (Tiirikainen. 2009 s.106)

Laskelmien mukaan työtapaturmat aiheuttavat Suomessa vuosittain ainakin 1 miljardin euron kustannukset kansantaloudelle. Summa on lähes 1 % Suomen Bruttokansantuotteesta. Iso osa menoista syntyy työkyvyttömyyden aiheuttaman menetetyn tuotannon muodossa. (Kautiala. 2008. s.31). Työtapaturmista aiheutuu kustannuksia yhteiskunnalle, yrityksille ja tapaturmien uhreille, omaisille ja sivullisille.

Tieto sattuneista tapaturmista on kaiken tapaturmien ehkäisytyön onnistumisen edellytys. Tilastojen ongelmana kuitenkin on se, ettei niistä saada riittävän yksityiskohtaista tietoa tapaturmista. Yksityiskohtaisempia tietoja voi saada esimerkiksi viranomaisten kuten poliisin tutkimustiedoista tai vakuutusyhtiöiden korvaustiedoista. (Tiirikainen. 2009. s 20).

Työmatkalla sattuneet tapaturmat saadaan erotettua muista työtapaturmista hoidon yhteydessä. Työterveyden käyttämissä lomakkeissa on kohta, johon merkitään tapaturman sattuminen työssä tai työmatkalla. Nämä tiedot tilastoidaan vuosittain julkaistavaan tilastoon. Tilastoa ylläpitää tapaturmavakuutusten liitto.

5.2 Vaikutuskeinoja työmatkaturvallisuuden parantamiseksi

Työmatkalla tapahtuviin tapaturmiin on vaikea puuttua, koska se ei ole työaikaa ja puuttuminen matkustamiseen tai matkustusmuotoon voidaan kokea puuttumisena työntekijöiden yksityisyyteen. Työnantajalla ei ole minkäänlaista käskyvaltaa tai -oikeutta työmatkaan. Työnantaja ei voi edellyttää jotain tiettyä kulkumuotoa eikä kieltää käyttämästä vaarallistakaan matkustusmuotoa.

Työnantajan vaikutusmahdollisuudet ovat siis rajatut, mutta niitä kuitenkin on. Työnantaja voi tiedotuksen, koulutuksen ja laitehankinnoin vaikuttaa työntekijöiden käyttäytymiseen ja kannustaa työntekijöitä liikkumaan turvallisemmin. Keinot joilla voi vaikuttaa työntekijöiden asenteisiin ja käytökseen ovat jo olleet esillä turvallisuusasioissa suurimmassa osassa yrityksiä. Työmatkaturvallisuuden parantamisesta on tehtävä työntekijöiden oma asia ja heidät on vastuutettava itse pitämään huolta turvallisista menetelmistä. Tässä kuten muussakin turvallisuuden kehittämisessä johdon esimerkki ja sitoutuminen on avaintekijä onnistumisessa.

Tämän kappaleen alaluvuissa käsitellään joitakin menetelmiä, joita käyttämällä työmatkalla olevat riskit saadaan selvitettyä ja niiden seurausten vaikutuksia vähennettyä.

5.2.1 Työmatkan riskienkartoitus

Työmatkalla kohdattavia riskejä voidaan kartoittaa erilaisin riskikartoitusmenetelmin tai henkilökunnalle suunnattujen kyselyiden avulla. Suurin asiantuntemus omaa työmatkaansa ajatellen on jokaiselle työntekijällä itsellään. Kouluttamalla työntekijä havaitsemaan vaaranpaikat työmatkallaan voidaan myös olettaa hänen riskitietoisuutensa lisääntyvän ja tätä kautta myös vähentävän omaa riskikäyttäytymistään. (Karkinen. 2010).

Liitteenä on koottu luetteloon erilaisia riskejä, joita työmatkoilla on havaittu. Luetteloa voidaan käyttää apuna järjestettäessä kyselyä tai riskikartoitusta työntekijöiden työmatkoista. Luetteloon merkitään riskikartoitusmalleista tyypillinen riskin todennäköisyys-seuraus taulukko. Seurauksiltaan vakavien ja todennäköisten riskien seuraukset poistamalla vähennetään työmatkatapaturmien määrää ja vakavuutta.

Työntekijöille esitettävät kysymykset voivat seuraavanlaisia.

Onko työmatkalla vaaranpaikkoja,

- Joissa liikkuminen tuottaa vaikeuksia ja pelottaa?
- Joissa sattuu läheltä piti - tilanteita?
- Joissa sattuu kaatumisia?
- Joissa sattuu onnettomuuksia?
- Joissa ei uskalla liikkua lainkaan?

Liitteenä on myös työmatkaturvallisuuden hallintaan keskittyvä kuuden koon hallintamalli. Malli on mukailtu Mannerheimin lastensuojeluliiton kouluun ja lastentarhan turvallisuutta parantavasta mallista.

5.2.2 Toimenpidekortit

Toimenpidekortteihin idea tuli Tampereella tehdystä työmatkaturvallisuuteen liittyvästä tutkimuksesta. Liitteenä on koottu erilaisia toimenpidekortteja liittyen eri työmatkojen kulkemismuotoihin. Toimenpidekortteja on jalan, pyörällä, autolla sekä julkisilla kulkuneuvoilla tehtäviä työmatkoja varten. Toimenpidekorttien tarkoitus on koota yhteen tarpeellinen tieto koskien kutakin kulkemistapaa.

Toimenpidekorttien järjestys vastaa suoraan Tampereella tehdyn tutkimuksen korttien järjestystä. Korttien sisältö ei ole suoraan samanlainen, vaan jokaisen kortin sisältö on tarkennettu koskemaan vain ja ainoastaan työmatkojen turvallisuutta. Toimenpidekortteihin on koottu toimenpiteitä ja muuta asiasisältöä haastattelujen, kirjallisten lähteiden sekä aikaisemmin toteutettujen kampanjoiden avulla.

5.2.3 Koulutus

Koulutus on mainittava omana kokonaisuutenaan. Työturvallisuuden kehittämisessä avainsanoja ovat koulutus, ammattimaisuus ja pätevyys. (Kautiala. 2008. s20). Koulutuksen avulla saadaan aktivoitua työntekijöitä toimimaan turvallisemmin. Koulutus voi olla ns. luentomaista tai koulutus voidaan viedä esimerkiksi ajoharjoitteluradalle, jossa opetellaan liikenteessä sattuvia poikkeustilanteita varten. Koulutusta voi tiedotuksen avulla hyödyntää laajemmin esimerkiksi kertomalla siitä sisäisessä tiedotteessa tai työpaikan omassa lehdessä.

Ihmisellä on taipumus käytökseen, jossa hänen käytöksensä olisi turvallista sekä liikenteessä että työpaikalla. Työturvallisuuteen panostetaan valistuksen lisäksi erilaisin vakiintunein käytännöin ja turvallisuussäännöin. Jos liikenteen turvallisuus olisi yhtä tärkeää kuin se miten työturvallisuuteen työpaikoilla siihen suhtaudutaan, liikenteessä tapahtuvien tapaturmien määrä olisi huomattavasti pienempi. Jos liikenneturvallisuus olisi tärkeä osa yrityksen turvallisuusajattelua, paranisi liikenneturvallisuuskin huomattavasti. (Kautiala. 2008. s.34).

Koulutus on kuitenkin vain yksi tapa saada tietoa ihmisille. Se ei kuitenkaan yksistään ole riittävä tapa.

5.2.4 Johtaminen ja toimintatapoihin vaikuttaminen

Yritysten turvallisuussuunnitelmat ovat arkipäivää ja käytössä lähes kaikissa yrityksissä. Niihin voisi lisätä yrityksen tai yksilön nollavision tapaturmista, johon myös työmatka kuuluu. Useissa yrityksissä työntekijöillä on henkilökohtaisia kehittämissuunnitelmia, johon voisi lisätä tur-

vallisuuteen liittyvät asiat. Työnantajan osuus on ratkaiseva. Yrityksen turvallisuuskulttuuri ja sen kehittäminen eivät ole vain kustannuksia ja välttämätön paha. Se voi tuoda yritykselle arvostusta ja positiivista imagoa, joka taas motivoi työntekijöitä. (Kautiala. 2008 s. 19-20).

Toimintalinjojen määrittelyn avulla saadaan tietoa siitä, miten matkanteko on järjestettävä parhaan mahdollisen liikenneturvallisuustason saavuttamiseksi. Työnantajan velvollisuuteen kuuluu huolehtia siitä, että työntekijät ovat tietoisia toimintalinjoista ja niiden tarkoituksista. (Kautiala. 2008. s20). Joissain yrityksessä on käytetty kannustusmenetelmänä palkintoa tapaturmattomasta ajasta. Myös tapaturmattomista työmatkoistakin voi palkita henkilöstöä.

Työnantajalla on useita keinoja vaikuttaa henkilöstön kulkutapavalintoihin. Pysäköintijärjestelyn, joukkoliikennelippujen sekä peseytymis- ja vaatteiden vaihtamiseen tarkoitettujen tilojen avulla työnantaja voi tukea joukkoliikenteen käyttöä sekä pyöräilyä. Työpaikalla opittu ennakoiva toiminta liikenteessä on työntekijän sovellettavissa myös vapaa-aikana. (Kautiala. 2008. s19 -20).

6 Tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyössä tutkittiin keinoja vaikuttaa työmatkaturvallisuuteen sekä etsittiin jo käytössä olevia menetelmiä ja käytäntöjä. Tutkimuksen aineisto koottiin käyttämällä lähdekirjallisuutta, tapaturmatilastoja ja haastattelemalla asiantuntijoita.

Tapaturmatilastoiksi valikoitui tapaturmavakuutuslaitoksen Työtapaturmat ja ammattitaudit tilastojulkaisu 2009. (Tapaturmavakuutustenliitto. 2010). Valinta oli perusteltua, koska tilasto on julkinen ja se käsittelee aihetta kattavasti. Lähdekirjallisuuden osuus opinnäytetyössä keskittyy eniten liitteenä oleviin työmatkaturvallisuuden hallintamallien esimerkkeihin.

6.1 Kirjallisuus

Kirjallisuutta työtapaturmista löytyi paljon. Työmatkaturvallisuuteen keskittyvää aineistoa taas ei ollut helppo löytää. Lähdeaineistoa kootessani huomasin, että aihetta ei ole juurikaan tutkittu omana kokonaisuutenaan.

Aiheeseen liittyvän kirjallisuuden etsimiseen sain apua alan oikealta asiantuntijalta. Hän on ammatiltaan vakuutusyhtiön informaattikko ja hänen kauttaan sain paljon lisäaineistoa, joka muuten olisi jäänyt löytymättä. Työmatkaturvallisuuteen liittyvää kirjallisuutta oli määrällisesti vähän. Informaatikon tietojenhaun avulla sain koottua aihetta kattavasti käsittelevää kirjallisuutta ja artikkeleita.

6.2 Tilastot ja tilastotiedon kerääminen

Tapaturmavakuutusten liitto (TVL) julkaisee vuosittain katsauksen korvattuihin työtapaturmiin ja ammattitauteihin sattumisvuosittain. (Tapaturmavakuutustenliitto, 2010). Tässä opinäytetyössä on käytetty tilastoja ajalta 1996-2006. Nämä tilastot on koottu Työtapaturmat ja ammattitaudit 2009 julkaisusta. Työmatkalla sattuneet tapaturmat eritellään heti hoidon alussa merkitsemällä lomakkeeseen sattumispaikaksi joko työssä tai työmatkalla. Tilastot ovat koottu maksetuista korvauksista, joten ne julkaistaan noin kahden vuoden viiveen kanssa. Yksittäistä yritystä koskevan ajantasaisen tiedon voi saada suoraan vakuutusyhtiöltä. Vakuutusyhtiöt voivat toimittaa tiettyä yritystä koskevan työtapaturmatilaston esimerkiksi kuukausittain.

Tapaturmavakuutuslaitoksen tiedoista löytyy tiedot työmatkatapaturmien sattumisajoista, maantieteellisestä sijainnista ja tilastoja yhdistelmällä voi löytää todennäköisimmän työmatkatapaturman uhriksi joutuvan kuvauksenkin. Tässä kappaleessa käydään läpi tilastoja juuri edellä mainittujen kriteereiden osalta.

6.3 Teemahaastattelu

Teemahaastattelu on lomake- ja avoimen haastattelun välimuoto. (Hirsjärvi S, 2005. s.197) Olen valinnut teemahaastattelun käytettäväksi haastattelumenetelmäksi, koska se sopii parhaiten haastattelun tavoitteisiin. Haastattelun avulla on tarkoitus saada aiheeseen liittyvää erikoistietoa sekä selvittää mikä työmatkaturvallisuuden parantamisessa koetaan tärkeänä tai haasteena.

Teemahaastatteluun valitaan kahdesta kolmeen asiantuntijaa, joilla voidaan arvioida olevan asiantuntemusta ja perehtyneisyyttä työmatkaturvallisuuteen. Haastateltavat on valittu laajasta joukosta työturvallisuuden osaajista. Näitä asiantuntijoita haastatellaan ja haastattelujen perusteella valitaan opinäytetyössä käsiteltävät työmatkaturvallisuutta parantavat toimenpiteet. Haastatteluiden avulla selvitetään myös aiheen tiimoilta aiemmin tehtyjä tutkimuksia, taulukoita ja toimenpidesuosituksia. Haastattelun lopuksi haastateltavaa pyydetään kertomaan tietoja yrityksistä, joissa aiheeseen liittyen on jo tehty toimenpiteitä. Haastattelun tärkeimpänä tavoitteena on siis saada tietoa juuri sieltä, missä aihetta on käsitelty ja missä aiheen ongelmallisuus on huomioitu. Tavoitteena on siis saada erilaiset etukäteen koottu toimenpiteet tärkeysjärjestykseen ja varmistaa, että opinäytetyössä huomioidaan kaikki tarpeelliset asiat.

6.3.1 Haastattelut

Haastattelu valittiin tutkimusmenetelmäksi, kun havaittiin tutkimustiedon rajallinen saataavuus. Täysin selvää oli, että työmatkaturvallisuuden parissa tehdään paljon asiantuntemusta vaativaa työtä. Ongelmaksi nousi näiden asiantuntijoiden löytäminen. Pitkällisen etsinnän jälkeen löytyi henkilöitä, jotka ovat työssään keskittyneet työmatkaturvallisuuden systemaattiseen kehittämiseen. Haastateltavat henkilöt on siis valittu sillä oletuksella, että heillä on asiantuntemusta työmatkaturvallisuudesta ja ajantasaisista tiedoista työmatkatapaturmien synty-miseen vaikuttaneista syistä ja keinoista vaikuttaa niihin. Haastateltaviksi valikoitui kahden eri vakuutusyhtiön asiantuntijaa; riskipäällikkö ja vakuutusinsinööri sekä ison yrityksen työ-suojelupäällikkö.

Haastattelujen kysymyksistä koottiin kysymyslomake, joka lähetettiin etukäteen haastatelta-ville. Haastattelukysymykset koskivat haastateltavan tietoja, työmatkaturvallisuuden määri-telmiä sekä kysymyksiä keinoista vaikuttaa työmatkaturvallisuuteen. Kysymysten perään lii-tettiin lista erilaisista keinoista, joita voidaan käyttää työmatkaturvallisuuden parantamisessa ja pyydettiin haastateltavia arvioimaan näitä. Tulosten perusteella osa listatuista vaikutus-menetelmistä lisättiin liitteenä olevaan työmatkaturvallisuuden riskienhallintamalliin ja osa jätettiin pois. Haastatteluissa käytetty kysymyslomake on liitteenä yksi.

Haastattelujen lisäksi sain järjestettyä keskustelutuokion Tapiola - ryhmän informaation kanssa. Tämän keskustelun tuloksena sain paljon apua työmatkaturvallisuuteen liittyvien läh-teiden ja artikkeleiden haussa.

6.3.2 Haastateltavien taustat

Vakuutusyhtiöiden asiantuntijoiden käyttäminen asiantuntijoina on perusteltua, koska he työssään käsittelevät sattuneiden työmatkatapaturmien syitä ja seurauksia sekä auttavat asiakasyrityksiään löytämään keinoja vähentää sattuneiden tapausten määrää. Vakuutusyhtiöt auttavat asiakasyrityksiään selvittämään syitä sattuneissa tapauksissa ja löytämään keinoja estää tapausten toistuminen.

Haastatellun työsuojelupäällikön valinta haastateltavaksi oli onnekas sattuma. Etsiessäni va-kuutusyhtiöiden riskienhallinnan asiantuntijoita kyseinen työsuojelupäällikkö nimettiin ja suositeltiin ottamaan yhteyttä häneen. Haastateltu työsuojelupäällikkö osasi kertoa tarkasti oman yrityksensä sattuneista työmatkatapaturmista ja vaikutuskeinoista, joilla henkilöstön asenteisiin ja käyttäytymiseen pystyy vaikuttamaan. Työsuojelupäällikkö kertoi haastattelun aikana yrityksessä tehdyistä toimenpiteistä ja niiden vaikutuksista. Hän osasi lisäksi verrata ja

laittaa paremmuusjärjestykseen erilaisia kehitysehdotuksia, joita aineistoa kerätessä oli listattu.

Haastateltavana olivat riskienhallinnan asiantuntija Kaj Hilden, Lähivakuutus-ryhmä; riskipäällikkö Petri Karkinen, Tapiola-ryhmä sekä työsuojelupäällikkö Anne-Maija Jalonen, Tapiola-ryhmä.

6.3.3 Haastatteluiden tuloksista

Asiantuntijahaastatteluista saatuja tietoja käytetään pääasiassa muodostettaessa liitteenä olevia työmatkaturvallisuuden hallintaan, seurantaan ja kehittämiseen liittyviä dokumentteja. Asiantuntijoiden tiedoilla täydennettiin myös sellaisia tietoja, jotka olivat opinnäytetyön tekemisen kannalta tärkeitä ja niihin ei kirjallisista lähteistä saanut tietoa. Esimerkkinä tällaisista tiedoista olivat työtaturmien ja työmatkataturmien suhde sekä työmatkaturvallisuuden parantamiseksi tehtyjen toimenpiteiden seurannan järjestäminen.

Haastattelujen aikana kävi ilmi, että kaikki osallistujat olivat samaa mieltä työmatkaturvallisuuden puuttumisen hankaluudesta ja vähäisyydestä sekä siitä että työmatka on työpäivän vaarallisin vaihe. Kaikki olivat yhtä mieltä aiheen tärkeydestä ja siitä tosiasiaista, että työnantaja ei suoranaisesti koe työmatkaturvallisuutta omaan vastuualueeseensa kuuluvaksi. Haastattelujen aikana kerrottiin, että työmatkan sisällyttäminen lakisääteiseen tapaturmavakuutukseen piiriin on yritetty poistaa. Käytännössä tämä tarkoittaisi työmatkoilla sattuvien tapaturmien siirtymistä muiden vakuutusmuotojen piiriin. Petri Karkinen (2010) kertoi lakisääteisen tapaturmavakuutuksen olevan osa sosiaaliturvaa ja sen vuoksi sitä on vaikea muuttaa.

Työmatkaturvallisuuden kehittäminen koettiin tärkeäksi. Kehittämisen keinoina tärkeinä koettiin oikeanlainen tiedotus, säännöllinen koulutus, konkreettisten tekeminen ja tulosten seuraaminen. Jokainen haastateltava piti tärkeänä nykytilan tuntemista ennen kehitystyön aloittamista. Nykytilan kartoituksen avulla tehtävät toimenpiteet saadaan kohdennettua oikein ja juuri yrityksen toimintaan ja toimintamalleihin sopivaksi. Ei siis ole kannattavaa kouluttaa turvallista ajotapaa henkilöautolla, jos henkilöautoa ei käytetä työmatkan tekemiseen.

7 Työtaturmien taloudelliset vaikutukset

Taloudellinen ajattelu on yksi työsuojelu toiminnan motivointitekijöitä. Työympäristön puutteet aiheuttavat kustannuksia. Työkykyinen ja terve henkilöstö varmistaa osaltaan jatkuvuuden perustan työpaikalla. Työtaturmat, ammattitaudit ja työperäiset sairaudet rasittavat työpaikan tulosta. (Työterveyslaitos. 2009. s.31). Työtaturmien seurauksia ovat eripituiset sairauspoissaolot, työkyvyn heikkenemisestä aiheutuvat eläkkeelle jäämiset ja pahimmissa

tapauksessa kuolema. (Pöllänen. 2003. s.32). Työtapaturmista aiheutuu kuluja, jotka suoraan eivät kohdistu työtaturman kohteeksi joutuneeseen työntekijään, eikä niistä saada korvausta tapaturmavakuutuksesta. Näitä kuluja ovat esimerkiksi sijaisen palkkaamisen, työn perehdytyksen ja työn uudelleenjärjestämisestä aiheutuneet kulut. Vakuutusyhtiö korvaa kaikista työtaturmasta aiheutuneista kuluista noin ¼. (Karkinen. 2010).



Kuva 3. Malli työtaturmien aiheuttamien kustannusten ja seurausten vaikutuksesta (Vakuutusyhtiö IF. Häkkinen. K. 2010)

Korvauksia voidaan tapaturmavakuutuslain nojalla maksaa

- Sairaanhoidokuluista
- Päivärahaa ja mahdollisesti tapaturmaeläkettä ansiomenetykskorvauksena
- Mahdollista kuntoutuslain mukaista korvausta
- Lääkinnällinen kuntoutus
- Asunnon muutostöiden aiheuttamia kustannuksia
- Uudelleenkoulutus tai muu ammatillinen koulutus
- Pysyvän haitan korvausta
- Haittalisää / vaatelisää

(Hilden. 2010)

Tapaturman vakuutus	euroa/tapaus (Suuruusluokka)
Poissaolo alle 3 päivää	250
Poissaolo 3-30 päivää	2 500
Poissaolo yli 30 päivää	10 000
Pysyvä työkyvyttömyys (eläke)	168 000
Kuolemaan johtanut tapaturma	?

Taulukko 1. Euroopan työterveys- ja työturvallisuusvirasto on arvioinut työtapaturman keskimääräiset kustannukset poissaolon pituuden mukaan. (Tiirikainen. 2009. s. 42).

Kuvitteellinen esimerkkitapaus työmatkalla sattuneesta liikennevahingosta.

Henkilö on ajanut mopolla päin samaan suuntaan ajanutta traktoria saaden vaikeita murtumia alaraajoihinsa ja keskivaikean aivovamman. Esimerkin mopoilijaan työmatkatapaturmaan kohdistuneet laskennalliset kulut ovat.

- Ansiomenetyks 250 000
- Haittaraha 65 000
- Haittalisä 165 000
- Vaatelisä 20 000

Arvioitu kokonaiskustannus työmatkatapaturmasta on 500 000 euroa. Arvioituihin kustannuksiin voi tulla muutoksia ja arvioinnissa ei oteta kaikkia kuluja, esimerkiksi kuntoutusta ei tässä vaiheessa oteta huomioon lainkaan. (Hilden. 2010)

8 Tutkimustulokset

Tässä luvussa käydään tilastotietojen avulla läpi mitä työmatkatapaturmat ovat sekä missä ja miten ne sattuvat. Tiedot on saatu pääasiassa lähdeaineistosta ja tapaturmavakuutuslaitoksen ylläpitämistä taulukoista.

Työmatkatapaturmista yli puolet sattui kuljettaessa jalan. Vuonna 2005 tapausten määrä oli noin 10 000. Toiseksi eniten työmatkatapaturmia kirjattiin pyörällä tehdyistä työmatkoista. Yleisimmät syyt työmatkatapaturmaan ovat liukastuminen tai kompastuminen jalan liikuttaessa sekä yhteentörmäys autoa ajettaessa. (Kautiala. 2008. s.31). Tilastoista katsottuna Suomessa työliikenteessä loukkaantuu todennäköisimmin keski-ikäinen toimihenkilömies. (Salmi-
nen & Lähdeniemi. 1/2002 s.72).

8.1 Työmatkatapaturmien sattumisesta

Työmatkatapaturmista yli puolet sattui kuljettaessa jalan. Vuonna 2005 tapausten määrä oli noin 10 000. Toiseksi eniten työmatkatapaturmia kirjattiin pyörällä tehdyistä työmatkoista. Yleisimmät syyt työmatkatapaturmaan ovat liukastuminen tai kompastuminen jalan liikuttaessa sekä yhteentörmäys autoa ajettaessa. (Kautiala. 2008. s.31).

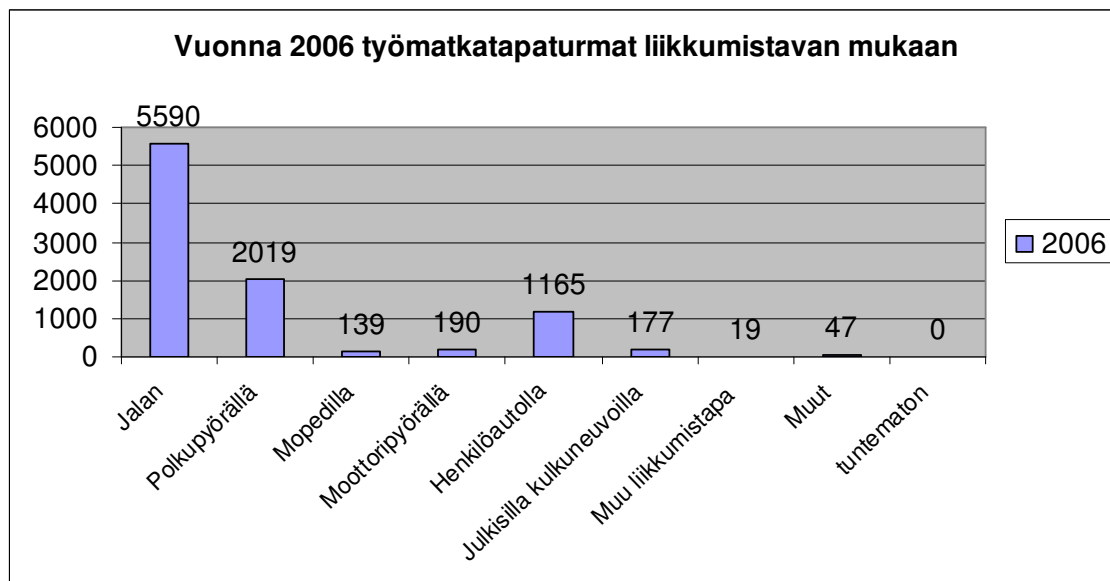
Joukkoliikenne on usein turvallisin ja samalla ympäristöystävällisin vaihtoehto. Polkupyöräilyyn liittyy enemmän riskejä, mutta pyöräilijä voi itse vaikuttaa niiden vähentämiseen. Pyöräilykypärä, ajovalot, heijastimet sekä nastarenkaat talvisin pienentävät loukkaantumiseriskiä merkittävästi. Jalankulkijoille heijastin antaa suojaa pimeällä ja liukuesteet liukkailla keleillä. (Kautiala. 2008. s20).

Kiire on liikenteessä kaikkein suurin onnettomuusriskiä lisäävä tekijä. Väsymys on toiseksi tärkein riskitekijä. Muita huomattavia riskitekijöitä ovat matkapuhelimenkäyttö, lääkkeiden käyttö ja terveysongelmat. (Salminen & Lähdeniemi. 1/2002 s. 79)

8.2 Työmatkatapaturmien tilastotiedoista havaittua

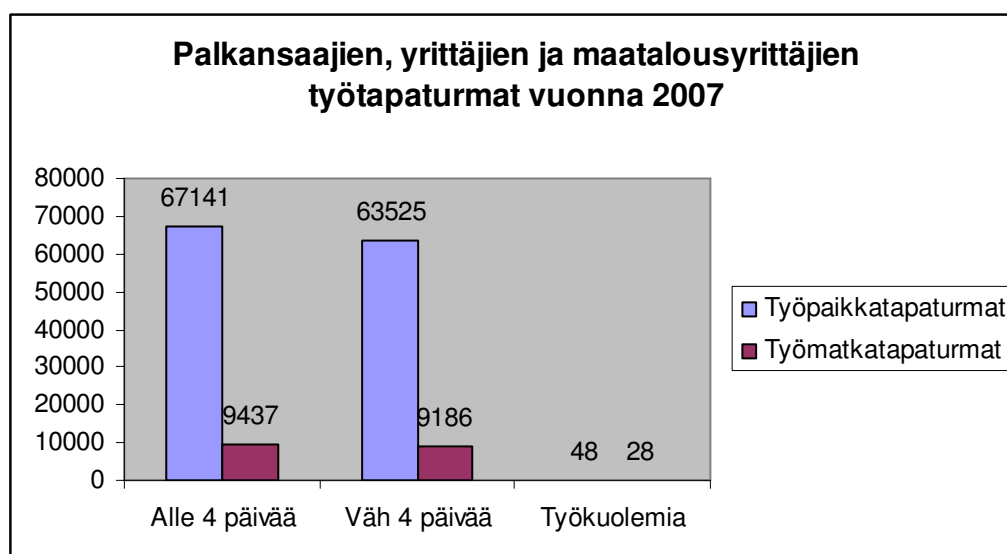
Tapaturmavakuutuslaitostenliiton julkaisusta on saatavissa tarkkaa tietoa käsitellyistä vakuustapahtumista. Tässä kappaleessa tapaturmia käydään läpi julkisten tilastojen tietojen avulla. Tilastojen tulkintaan on vakuutusyhtiön julkaisussa olemassa kattavat ohjeet ja opinnäytetyössä käytettävien taulukoiden tiedot on kopioitu suoraan näistä taulukoista. Kaikkien taulukoiden tiedot ovat peräisin työtapaturmat ja ammattitaudit 2009-tilastojulkaisusta

Tässä opinnäytetyössä ei ole tarkoitus käsitellä taulukoita kattavasti, vaan näyttää esimerkein millaista tietoa on helposti saatavilla. Taulukoiden vuodet on valittu täysin satunnaisesti väliltä 1996-2006. Työsuojelun ammattilaisten kannattaa käyttää oman yrityksen tietoja kertoessaan työmatkatapaturmista. (Karkinen. 2010).



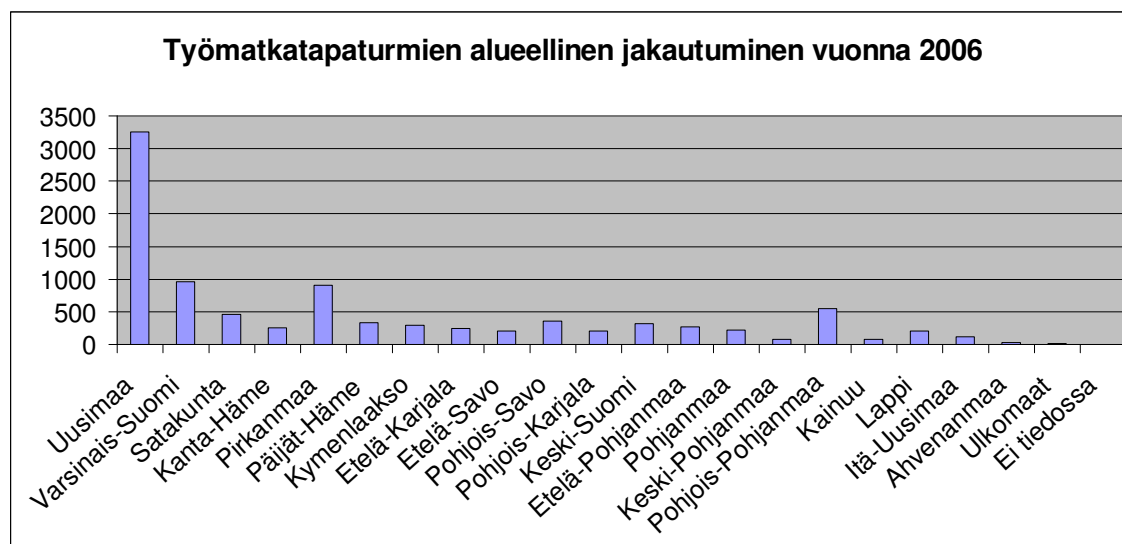
Taulukko 2. Vuonna 2006 sattuneet työmatkatapaturmat liikkumistavan mukaan (TVL. 2010)

Tilasto vuodelta 2006 kertoo, että eniten työmatkatapaturmia sattuu liikuttaessa jalan. Polkupyörällä sattuu toiseksi eniten. Taulukosta selviää helposti ”kolmen kärki” ja samalla voidaan todeta, että suurin osa työmatkoistakin tehdään näillä kulkumuodoilla. Taulukon tietoja voisi käyttää apuna suunniteltaessa minkä kulkumuodon turvallisuuteen kannattaisi panostaa. Kaikista tehokkain tapa selvittää työntekijöiden kulkumuoto, on järjestää kysely. Kyselyn tulosten perusteella turvallisuuskampanjat saadaan kohdennettua juuri oikeaan kulkumuotoon.



Taulukko 3. Palkansaajien, yrittäjien ja maatalousyrittäjien työtapaturmat vakavuuden mukaan vuonna 2007. (TVL. 2010)

Vuoden 2007 taulukosta saadaan erotuttua työpaikalla ja työmatkalla sattuneet tapaturmat sekä voidaan laskea edellä mainittujen suhde. Taulukkoa voisi käyttää perusteluna, kun halutaan panostaa työmatkaturvallisuuteen. Tämän taulukon lisäksi apuna voisi käyttää tilastotietoa sattuneiden työmatkatapaturmien suhteesta työtapaturmiin.



Taulukko 4 Työmatkatapaturmien alueellinen jakautuminen vuonna 2006. (TVL. 2010)

Taulukosta nähdään selvästi, että Uudellamaalla sattuu tilastollisesti eniten työmatkatapaturmia. Syitä voi olla monia. Uudellamaalla asuu enemmän ihmisiä. Alueella on myös suhteessa enemmän toimistotyössä olevia ihmisiä, jotka liikkuvat työmatkojaan jalan. Taulukosta johdettuna erilaisia kampanjoita kannattaisi järjestää Uudellamaalla. Esimerkiksi koko Suomen alueella toimiva yritys voisi kohdentaa tietoiskuja, kampanjoita ja koulutusta eniten Uudenmaan alueelle.

8.3 Työmatkaturvallisuuden parantamismahdollisuuksia

Työnantajan osuus on ratkaiseva. Yrityksen turvallisuuskulttuuri ja sen kehittäminen eivät ole vain kustannuksia ja välttämätön paha. Se voi tuoda yritykselle arvostusta ja positiivista imagoa, joka taas motivoi työntekijöitä. (Kautiala. 2008 s. 19). Työnantajalla on useita keinoja vaikuttaa henkilöstön kulkutapavalintoihin. Pysäköintijärjestelyn, joukkoliikennelippujen sekä peseytymis- ja vaatteiden vaihtamiseen tarkoitettujen tilojen avulla työnantaja voi tukea joukkoliikenteen käyttöä sekä pyöräilyä. (Kautiala. 2008. s20).

Työnantajan on oman esimerkin ja johtamisen kautta määritettävä yritykselle toimintalinjat työmatkojen toteutukseen. Toimintalinjat turvallisiin työmatkoihin sisältävät tietoa siitä,

miten matkanteko on järjestettävä parhaan mahdollisen liikenneturvallisuustason saavuttamiseksi. Työnantajan velvollisuuteen kuuluu huolehtia siitä, että työntekijät ovat tietoisia yrityksen toimintalinjoista ja niiden tarkoituksesta. (Kautiala. 2008. s20). Ajatuksena on että työntekijät valitsevat itse kulkutapansa, mutta työnantaja vaikuttaa valitun kulkumallin turvallisuuteen. Esimerkkinä voisi käyttää työnantajan antamaa pyöräilykypärää työmatkapyöräilijöille. Tilanteessa työntekijä on valinnut kulkumuodon, mutta työnantaja on kypärän hankkiessaan ilmaissut halun kypärän käyttämiselle.

Työnantaja voi luoda työpaikalle ilmapiirin, jolla kiirettä saadaan vähennettyä. Liukuva työaika voi poistaa kiireen ehtiä ajallaan työpaikalle. (Karkinen. 2010) Työnantaja voi halutesaan järjestää töitä siten, että työntekijöillä on mahdollisuus tehdä työnsä etätöinä.

Työturvallisuustoiminnan kautta liikenneturvallisuustietoutta saadaan jaettua suurimmalle osalle työikäistä väestöä. Perinteisen asennekasvatuksen lisäksi työpaikoilla annettavien ohjeiden avulla voidaan vahvistaa turvallista käyttäytymistä. Yrityksen turvallisuuskulttuurin ulottaminen työmatkaliikenteen alueelle luo yritykselle nollavision työmatkatapaturmiin. Nollavision toteutumista voisivat edesauttavat myös henkilökohtaiset turvallisuussuunnitelmat sekä konkreettiset toimintamallit, jossa myös seuranta on ohjeistettu. (Kautiala. Huhtikuu 2008).

Työnantaja voi tukea eri kulkumuotoja omien tarpeidensa mukaisesti. Joukkoliikennettä voi tukea työsuhdematkalipulla. Pyöräilyä voi tukea ostamalla pyöräilytarvikkeita tai jopa antaa työntekijälle työsuhdepolkupyörän, johon kuuluu huoltosopimus. Kävellessä työmatkansa taitavia voi tukea valvomalla katujen kunnossapitoa ja antamalla työntekijöille liukuesteitä jalkineisiin kiinnitettäväksi. Autoa työmatkoillaan käyttäviä voi tukea järjestämällä liukkaankelin ajokoulutusta tai hankkimalla yhteisostotarjouksen hyvästä talvirengasmallista. Tärkeintä kaikessa toiminnassa on tuoda selvästi esiin työnantajan halu tukea ja vaikuttaa turvalliseen liikkumiseen sekä puuttua epäkohtiin. Tällä tavoin toimien voidaan vaikuttaa työntekijän omaan turvallisuustietoisempaan ajatteluun sekä vähentää riskikäyttäytymistä.

9 Johtopäätökset

Työmatkatapaturmien vähentämisellä voidaan saavuttaa huomattavia säästöjä yrityksen taloudessa. Prosentuaalisesti työmatkoilla tapahtuu enemmän ja vakavampia työtapaturmia kuin työssä ja nämä luonnollisesti aiheuttavat suurempia kustannuksia. Työtapaturmien aiheuttamat kustannukset ovat kokonaisuudessaan ylimääräinen kuluerä yritykselle. Vähentämällä työssä ja työmatkalla sattuneita tapaturmia yritys hyötyy huomattavan paljon taloudellisesti sekä työyhteisön hyvinvoinnin kautta.

Työmatkaturvallisuuden parantaminen koetaan kuitenkin hankalaksi sen vuoksi, koska työmatka on ns. harmaata aluetta johon työnantajan on vaikea vaikuttaa. Kuitenkin työnantajan intresseissä on vähentää sattuneita tapaturmia ja tavoitella täysin tapaturmatonta työyhteisöä.

Työntekijöillä on työmatkoillaan vastuu omasta hengestä ja terveydestään. Parantamalla työntekijöiden riskitietoisuutta voidaan vähentää mahdollista riskikäyttäytymistä. Työmatkatapaturmia voidaan vähentää vastaavilla tavoilla kuin muitakin työtapaturmia. Työmatkan riskit tulee kartoittaa ja vakaviin ughiin puuttua. Sattuneet työmatkatapaturmat on tutkittava ja arvioitava voiko vastaaviin varautua ennalta. Työntekijöiden asenteisiin voidaan vaikuttaa tiedottamisen, koulutuksen ja perehdyttämisen kautta. Työntekijöitä voidaan palkita tapaturmattomista ajoista tai hyvistä työmatkaturvallisuutta parantavista ideoista. Vuoropuhelulla tiestöstä vastaavien kanssa voidaan vaikuttaa kunnossapitoon ja -aikatauluun.

Työmatkatapaturmien vähentämiseksi ei tarvitse keksiä tai kehittää uusia ja hienoja menetelmiä. Menetelmät ovat jo olemassa. Niitä täytyy muokata työmatkaturvallisuuteen sopiviksi. Pyörää ei siis tarvitse keksiä uudestaan. Esimerkiksi liikenneturvan kampanjoita voi käyttää lähes sellaisenaan autolla tehtävien työmatkojen turvallisuuden parantamiseksi. Liukkaudesta varoitetaan joka syksy. Samat liukuesteet kengissä ja nastarenkaat autoissa ovat käytössä työmatkoillakin. Vain kohderyhmä tarkentuu.

Työtä tulee tehdä pitkäjänteisesti ja muutoksen ei voi olettaa tapahtuvan hetkessä. Nykyisten tapaturmalukujen perusteella työtä on pitkäksi aikaa ihan tehtäväksi asti ja kaikkien osapuolten tulee osallistua.

10 Työn arviointi ja jatkotutkimusmahdollisuudet

Työmatkaturvallisuus ei ole virallinen käsite, joten sen määrittely ennen työn aloittamista oli tehtävä. Työmatkatapaturma oli yksiselitteinen ja sitä apuna käyttäen työmatkaturvallisuuskin tuli käsitteenä selvitettyä.

Alusta alkaen oli myös selvää, että työn aihe oli haastava ja rajaus oli tehtävä koskemaan vain työpaikan ja kodin välillä tapahtuvaa matkaa. Tässä suhteessa opinnäytetyö onnistui. Toinen tärkeä rajauksen tarve ilmeni, kun valitsin kulkemistyyppelijä. Opinnäytetyö rajattiin koskemaan liikkumista jalan, pyörällä, autolla tai julkisilla kulkuneuvoilla. Rajaus onnistui hyvin.

Opinnäytetyön alussa tavoitteena oli järjestää yrityksille kysely, jolla etsitään toimivia käytäntöjä työmatkaturvallisuuden parantamiseksi. Rajasin kyselyn pois tutkimuksesta ajanpuutteen ja kyselyluvan saamisen hankaluuden vuoksi. Koin, että kokoamani lista erään yhdistyk-

sen jäsenistä olisi edellyttänyt tutkimuslupaa yhdistykseltä. Lupaa tai vastausta pyyntöön ei tullut, joten kyselyn rajaaminen pois oli perusteltua. Kyselyn järjestäminen voi tulla kysymyseen kokonaan erillisenä tutkimuksena. Ajallisesti se voisi täyttää opinnäytetyön edellyttämän aikavaatimuksen.

Lisätutkimuksia aihetta sivuten tehdään jatkuvasti useiden eri tahojen toimesta. Erilaisia työtaturmiin liittyviä tilastoja kerätään systemaattisesti. Pelkästään työmatkaturvallisuutta koskevaa tutkimustietoa olisi hyvä saada lisää. Tärkeää olisi myös se, että tutkimuksia tehtäisiin säännöllisesti ja sitä kautta vertailukelpoista tutkimustietoa kehityksestä olisi saatavilla.

Lähteet

Hildén, K. 2010. Riskiasiantuntijan haastattelu. Lähivakuutus-ryhmä. Espoo

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 1997. Tutki ja kirjoita. 11. painos. Jyväskylä: Gummerus

Häkkinen, K [PDF-dokumentti]. Viitattu 14.5.2010.

<http://www.bulevardi.net/eoppiminen/materiaalit/H%C3%A4kkinen_K_030201_Tampere_FK.pdf>

Jalonen, A-M. 2010. Työsuojelupäällikön haastattelu. Tapiola-ryhmä. Espoo

Karkinen, P. 2010. Riskipäällikön haastattelu. Tapiola-ryhmä. Espoo

Kautiala, C. & Klang, J. & Levola, K & Tuomikoski, S. Huhtikuu 2008. Tiennäyttäjät - lehti. Arvon mekin ansaitsemme.

Kautiala, C. & Klang, J. & Levola, K & Tuomikoski, S. 2008. [PDF-dokumentti]. Arvon mekin ansaitsemme- liikenneturvallisuuksuustyöryhmän lopputyö.

Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 44/2006

Pöllänen, M. & Lind, S. & Kalenoja, H. & Mäkelä, T. 2003. Tutkimusraportti 50. Työ- ja työasiointimatkojen turvallisuus- ympäristöriskien hallinta yrityksissä ja organisaatioissa. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto.

Salminen, S. Lähdeniemi, E. 2002. Artikkelit. Työaikaisen liikenteen yleisyys ja riskit 1/2002.

Sosiaali- ja terveysministeriö. 2002. Turvallisuusjohtaminen - Työsuojeluoppaita 35. Tampere: PK-Paino

Tapaturmavakuutusliitto. 2010. [PDF-dokumentti]. Viitattu 15.4.2010.

<http://www.tvl.fi/www/page/tvl_www_8494>

Tapaturmavakuutuslaitosten kalvosarja, korvausosio. 2010. Koulutusaineisto.

Tapaturmavakuutuslaki 20.8.1948/608

Tiirikainen, K. 2009. Tapaturmat Suomessa. Helsinki: Edita.

Työterveyslaitos. 2009. Työsuojelun perusteet. Sastamala: Vammalan kirjapaino

Yritysturvallisuus EK. 2009. [www-dokumentti]. viitattu 2.5.2010].

<http://www.ek.fi/ytnk08/fi/Turvallisuuden_osa_alueet/henkiloturvallisuus.php>

Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Euroopan työterveys- ja työturvallisuusvirasto on arvioinut työtapaturman keskimääräiset kustannukset poissaolon pituuden mukaan. (Tiirikainen. 2009. s. 42).....	24
Taulukko 2. Vuonna 2006 sattuneet työmatkatapaturmat liikkumistavan mukaan (TVL. 2010)	26
Taulukko 3. Palkansaajien, yrittäjien ja maatalousyrittäjien työtapaturmat vakavuuden mukaan vuonna 2007. (TVL. 2010).....	26
Taulukko 4 Työmatkatapaturmien alueellinen jakautuminen vuonna 2006. (TVL. 2010)...	27

Kuvaluettelo

Kuva 1. Turvallisuusjohtaminen ja yritysturvallisuuden osa-alueet (Yritysturvallisuus EK Oy. 2009)	10
Kuva 2. Työmatkan määritelmä lakisääteisen tapaturmavakuutuksen määritelmän mukaan (Tapaturmavakuutuslaitos. 2010).	15
Kuva 3. Malli työtapaturmien aiheuttamien kustannusten ja seurausten vaikutuksesta	23

Liitteet

Liite 1. Haastattelulomake	34
Liite 2. Työmatkojen turvallisuustoiminnan aloittaminen	37
Liite 3. Esimerkki kysymyksiä työntekijöille suunnattavasta kyselystä.....	38
Liite 4. Työmatkatapaturma- / vaaratilanneilmoitus lomake.....	40
Liite 5 Kysely työntekijöiden kokemasta työmatkaturvallisuudesta, kulkumuodoista ja heidän havaitsemista riskeistä.....	41
Liite 6. Työmatkan riskienkartoitukseen soveltuva itsarviointi - lomake	42
Liite 7. Esimerkkejä keinoista parantaa työmatkan turvallisuutta.....	44
Liite 8. Kuuden koon -työmatkatapaturmien ehkäisymalli	46

Liite 1. Haastattelulomake

PERUSTIEDOT

Nimi

Tehtävä

Yritys

Yrityksen koko

Kokemus työturvallisuudesta vuosina

HAASTATTELUKYSYMYKSET

1. Mitä työmatkaturvallisuus tarkoittaa?
2. Työmatkatapaturmien vaikutukset ja kustannukset
 - Mitä vaikutuksia?
 - Miten suuri osuus kaikista tapaturmista on työmatkatapaturmia?
3. Koetko, että työmatkaturvallisuuteen on panostettu tarpeeksi?
 - Perustelu
4. Mikä on paras/ vaikuttavin tiedossasi oleva teko työmatkaturvallisuuden parantamiseksi?
 - Saa luetella useammankin vaihtoehdon
5. Mikä työmatkatapaturmien vähentämisessä on haastavinta?
6. Mikä on mielestäsi tehokkain tapa saada työmatkaturvallisuutta koskevaa tietoa välitetyksi yrityksen henkilökunnalle?
7. Opinnäytetyö koskee työmatkaturvallisuutta ja työmatkatapaturmien vähentämistä yrityksen näkökulmasta. Onko sinulla antaa ajatuksia miten voisit perustella työmatkaturvallisuuteen panostamisen yrityksen johdolle?
8. Osaatko verrata Suomen tilannetta muihin Pohjoismaihin tai Eurooppaan?
 - Onko tapaturmataajuus samanlainen?
 - Puututaanko työmatkatapaturmiin samalla tavoin?
 - Millainen taloudellinen vaikutus työtaturmilla on ulkomailla?
9. Tunnetko aiheesta tehtyjä tutkimuksia tai osaatko kertoa, mitä on tutkittu?
10. Olemmeko käsitelleet haastattelun aikana aihetta kattavasti kokonaisuuden kannalta?
 - Onko jotain mitä haluaisit asiantuntijaroolissa painottaa?
 - Asioita, tapoja tai menetelmiä joita opinnäytetyössä voisi hyödyntää tai jotka tulisi ottaa huomioon

Alla on listattuna asioita, jotka olen löytänyt kirjallisista lähteistä. Voitko arvioida asteikolla 1-5 onko niistä hyötyä työmatkaturvallisuuden parantamiseen tai työmatkatapaturmien vähentämiseen yrityksessä.

1. Arvioi asteikolla 1-5 onko asiasta hyötyä työmatkaturvallisuuden kehittämiseksi yrityksessä
1 ei käytössä - 5 huomattava merkitys

Jokaiseen kohtaan saa laittaa lisähuomautuksia tai perusteluja. Luetteloa ei ole järjestetty.

2. Valitse mielestäsi viisi tärkeintä/ vaikuttavinta kohtaa, jotka vaikuttavat työmatkaturvallisuuden parantamiseen. Vaihtoehtojen ei tarvitse olla alla olevasta listasta.

Liukuvan työajan käyttö osana työmatkaturvallisuutta (onko liu'un yhtenä syynä työmatkaturvallisuus?)	
Työmatkojen kulkutapojen seuraaminen	
Työmatkatapaturmien seuraaminen	
Riskikartoitus työmatkareiteille	
Riskikartoitus piha- ja pysäköinti alueille	
Työmatkalla sattuneiden läheltä piti -tapauksen seuraaminen	
Työmatkaturvallisuuden sisällyttäminen työhön perehdytykseen	
Työmatkaturvallisuuden käsittely säännöllisesti	
Turvallisuuteen huomiota valittaessa työsuhteajoneuvoja	
työsuhteajoneuvojen säännöllisten huoltojen seuraaminen	
Työsuhteajoneuvojen käyttäjien palaute kalustosta	
Työsuhteajoneuvojen navigointilaitteet	
Matkapuhelimen käytön vähentäminen/ kielto ajaessa	
Hands free	
Lämpöpistokepaikan tarjoaminen	
Henkilöstön kannustaminen työmatkakävelyyn ja -pyöräilyyn	
"Yrityspyörä" huoltosopimuksineen	
Yrityksen tuki pyöräilykypärän käyttöön (hankinta)	
Yrityksen tuki nastarenkaiden hankinnassa polkupyöriin	
Yrityksen tuki muiden pyöräilyvarusteiden hankinnassa Suojat, kantolaukut yms.	
Jalkineiden liukuesteet	
Yrityksen järjestämä liukkaan kelin ajokoulutus henkilöstölle	

Yrityksen järjestämä koulutus ennakoivasta ja taloudellisesta ajotavasta	
Henkilöstölle tarjottava ohje/ menetelmä työmatkaturvallisuuden arvioimiseksi	
Henkilöstölle tarjottava ohje/ menetelmää työmatkareittien valitsemiseksi	
Selvitys siitä, onko alueella mahdollista vaikuttaa julkisten liikennevälineiden reitteihin aikoihin yms.?	
Selvitys siitä, onko alueella mahdollista toimia vuorovaikutuksessa liikennesuunnittelusta päättävien kanssa?	
Selvitys siitä, onko alueella mahdollista toimia vuorovaikutuksessa kunnossapitotöistä vastaavien kanssa?	
Yritysten käyttämä työsuhdematkalippu	
Työmatkaturvallisuudesta tiedottaminen / tietoiskut	
Työmatkaturvallisuus koulutus / kampanjat	
Vaaratilanteista ilmoittaminen	

Liite 2. Työmatkojen turvallisuustoiminnan aloittaminen

Työmatkoilla esiintyy paljon erilaisia riskejä. Riskien määrää lisää lukuisat eri liikkumismallit. Alla on luetteloitu riskien esimerkkejä.

Nykytilakartoitus

Suunniteltaessa menetelmiä ja keinoja parantaa työmatkaturvallisuutta on tärkeää tietää, mitä ja missä mahdolliset vaaranpaikat ja riskit ovat. Ennen toimenpiteiden suunnittelua ja toteutusta kannattaa selvittää

- Mitä toimenpiteitä on jo tehty
- Sattuneet tapaturmat
- Tiedot työntekijöiden liikkumistavoista
- Tiedot vaaratilanteista ja menetelmistä vaaratilanteiden ilmoittamisesta

Kun ajantasainen tieto on kerätty, haetaan lisäselvitystyölle ja tarvittaville toimenpiteille hyväksyntä yrityksen johdolta. Riskikartoituksesta ja mahdollisesti tulevista toimenpiteistä on hyvä keskustella johdon tai sen edustajien kanssa. Näin varmistetaan työlle resurssit ja merkitys yrityksen toiminnalle.

Esittele asia johdolle lyhyesti

- Mihin ollaan puuttumassa
- Käytä oikeita esimerkkejä sattuneista tapauksista
- Esittele nykytila
- Painota mahdollisesti saatavaa taloudellista hyötyä ja imagoarvoa
- Tavoitetila, joka halutaan saavuttaa ja mitä vaikutuksia sillä on. Esimerkiksi taloudelliset säästöt, imagoarvo, henkiset vaikutukset.
- Esimerkkejä keinoista tavoitetilan saavuttamiseksi
- Kerro työmatkaturvallisuuden seurannasta ja siitä miten kehitystä mitataan
- Anna johdolle tilaa ja aikaa päättää asiasta

Johdon osuus on ratkaiseva. Johdon on sitouduttava ja toimittava esimerkkinä kaikessa toiminnassa.

Liite 3. Esimerkki kysymyksiä työntekijöille suunnattavasta kyselystä

Väite	Samaa mieltä	Eri mieltä	Muuta
	1	-----3-----	5
Johtaminen			
Työnantaja kannustaa minua liikkumaan turvallisesti	1	-----3-----	5
Työnantaja on kiinnostunut työmatkaliikenteen turvallisuuden kehittämisestä	1	-----3-----	5
Sattuneita työmatkatapaturmia käsitellään yrityksessä	1	-----3-----	5
Ilmoitettuja läheltä piti -tilanteita seurataan yrityksessä	1	-----3-----	5
Työnantaja on järjestänyt työpaikalle:	1	-----3-----	5
• Sosiaali- ja suihkutilat	1	-----3-----	5
• Pysäköintipaikat	1	-----3-----	5
• Lämpöpistokepaikan	1	-----3-----	5
• Autokatoksen	1	-----3-----	5
	1	-----3-----	5
Onko työnantajan asenne työmatkaturvallisuutta kohtaan kunnossa	1	-----3-----	5
Onko käytössä liukuva työaika	1	-----3-----	5
Asenne			
Suunnittelen reittini ennen töihin lähtöä	1	-----3-----	5
Tarkastan kelin ennen töihin lähtöä	1	-----3-----	5
Raportoin kaikki sattuneet läheltä piti -tilanteet	1	-----3-----	5
Työntekijöiden liikkuminen työmatkalla voi vaikuttaa yrityksen imagoon	1	-----3-----	5
Autoilu			
Tiedän perusasiat auton huoltamisesta	1	-----3-----	5
Olen tarkastanut rengaspaineet autostani	1	-----3-----	5
Ajoneuvoni renkaat ovat hyväkuntoiset	1	-----3-----	5
Ajotapani on taloudellinen	1	-----3-----	5
Olisin kiinnostunut osallistumaan työnantajan järjestämään liukkaan tai taloudellisen ajon koulutukseen	1	-----3-----	5
Huollan ajoneuvoni säännöllisesti	1	-----3-----	5
En käytä puhelinta ajon aikana	1	-----3-----	5
Minulla on hands free - laite	1	-----3-----	5
Joukkoliikenne			
Tukeeko työnantaja joukkoliikenteen käyttöä	1	-----3-----	5
Varaatko aikaa mahdollisiin aikataulumuutoksiin	1	-----3-----	5
Pyöräily			
Pyöräily säännöt ovat selkeitä	1	-----3-----	5
Käytän pyöräilykypärää	1	-----3-----	5
Huollan polkupyörän säännöllisesti	1	-----3-----	5

Jalankulku		
Valitsen jalkineeni kelin mukaisesti	1 -----3-----5	
Käytän tarvittaessa liukesteitä kengissäni	1 -----3-----5	
käytän heijastinta pimeällä	1 -----3-----5	

Liite 4. Työmatkatapaturma- / vaaratilanneilmoitus lomake

TYÖMATKATAPATURMA- / VAARATILANNEILMOITUS

Ympyröi vaihtoehto

Tapaturma Vaaratilanne Sattumispäivä _____

Ilmoittajan nimi _____

Yhteystiedot _____

Tapahtumapaikka _____

Mitä tapahtui?

Miksi tapaturma sattui tai mitä olisi voinut sattua? Kirjoita mahdollisimman tarkasti mitä, missä, milloin, tapahtuman kulku, edeltävät tapahtumat, aiheutuneen vamman laatu.

Miten vastaavanlainen tilanne voidaan estää jatkossa?

Palauta työpaikkasi työsuojelupäällikölle jatkotoimenpiteitä varten.

Liite 5 Kysely työntekijöiden kokemasta työmatkaturvallisuudesta, kulkumuodoista ja heidän havaitsemista riskeistä

1. Millä kulkumuodolla teet pääsääntöisesti työmatkasi?
2. Millä liikkumistavalla on sattunut eniten vaaratilanteita kodin ja työpaikan välisellä matkalla?
3. Huollatanko liikkumisvälineen säännöllisesti?
4. Onko työmatkallasi vaaranpaikkoja,
 - Joissa liikkuminen tuottaa vaikeuksia ja pelottaa?
 - Joissa sattuu läheltä piti - tilanteita?
 - Joissa sattuu kaatumisia?
 - Joissa sattuu onnettomuuksia?
 - Joissa ei uskalla liikkua lainkaan?
5. Suunnitteletko työmatkareittisi huomioiden turvallisuuden?
6. Tunnetko olosi turvalliseksi työmatkaliikenteessä?
7. Osaatko tehdä läheltä piti -ilmoituksen?
8. Onko yrityksellä yhtenäistä ohjetta työsuhteautojen käytössä?
9. Tiedotetaanko yrityksessä tietöistä, liikenneuhkista ja muista liikennettä haittaavista tekijöistä?
10. Oletko halukas vaihtamaan eniten käyttämäsi kulkemismuotoa työmatkalla?
11. Saatko tarpeeksi tietoa ja tukea turvalliseen työmatkaliikkumiseen työnantajaltasi?
12. Käsitelläänkö työmatkalla sattuneita onnettomuuksia ja läheltä piti -tilanteita tarpeeksi?
13. Olisitko kiinnostunut osallistumaan työnantajan järjestämään koulutukseen?

Kyselyyn voi liittää kartan työpaikan lähialueesta, johon työntekijät voivat merkitä vaaralliseksi kokemiaan paikkoja. Esimerkiksi vaarallinen tienylitys tai vakiintunut oikoreitti voi aiheuttaa vaaratilanteita, joihin kukaan ei ole osannut varautua. Jos alue on laaja, niin laittaa seinälle yhden ison kartan, johon työntekijät voivat merkitä vaaranpaikat esimerkiksi erivärisillä nuppineuloilla.

Liite 6. Työmatkan riskienkartoituksen soveltuva itsarviointi - lomake

Työmatkalla kohdattavista riskeistä ja vaaranpaikoista on hyvä kertoa eteenpäin työnantajalle. Täytä riskienkartoituslomake siltä osin, kun se koskee työmatkaasi. Muut kohdat voi jättää tyhjäksi. Arvioi alla luetellut työmatkaasi kohdistuvat riskit niiden todennäköisyyden ja seurausten vakavuuden perusteella. Ilmoita merkittävät ja sietämättömiksi kokemasi riskit viivytyksettä työsuojelusta vastaaville.

Todennäköisyys	Seuraukset		
	Vähäiset	Haitalliset	Vakavat
Epätodennäköinen	Merkityksetön riski	Vähäinen riski	Kohtalainen riski
Mahdollinen	Vähäinen riski	Kohtalainen riski	Merkittävä riski
Todennäköinen	Kohtalainen riski	Merkittävä riski	Sietämätön riski

	Riskin vaikutus
<u>Autoilu</u>	
• Risteykset	
• Liittymät	
• Pysäköintitilat	
• Ruuhkat ja liikenteen sujuvuus	
• Liikennekäyttäytyminen	
• Puhelimenkäyttö ajaessa	
• Muu toiminta ajaessa	
<u>Pyöräily</u>	
• Kypäränkäyttö	
• Risteykset	
• Pysäköintitilat	
• Liukkaus	
<u>Kävely</u>	
• Liukkaus	
• Risteykset	
• Suojatiet	
• Oikoreitit	

<u>Julkinen liikenne</u>	
• Kuljettajien liikennekäyttäytyminen	
• Pysäkeiden kunto	
• Aikataulujen paikkansa pitävyys	

Liite 7. Esimerkkejä keinoista parantaa työmatkan turvallisuutta

Johtaminen

- Työmatkojen kulkutapojen seuraaminen
- Työmatkatapaturmien seuraaminen
- Riskikartoitus työmatkareiteille
- Riskikartoitus piha- ja pysäköinti alueille
- Työmatkalla sattuneiden läheltä piti - tapausten seuraaminen
- Työmatkaturvallisuuden sisällyttäminen työhön perehdytykseen
- Liukuvan työajan käyttö osana työmatkaturvallisuutta (onko liu'un yhtenä syynä työmatkaturvallisuus?)
- Työmatkaturvallisuuden käsittely säännöllisesti
- Henkilöstölle tarjottava ohje/ menetelmä työmatkaturvallisuuden arvioimiseksi
- Henkilöstölle tarjottava ohje/ menetelmä työmatkareittien valitsemiseksi
- Selvitys siitä, onko alueella mahdollista toimia vuorovaikutuksessa liikennesuunnittelusta päättävien kanssa
- Selvitys siitä, onko alueella mahdollista toimia vuorovaikutuksessa kunnossapitotöistä vastaavien kanssa
- Työmatkaturvallisuudesta tiedottaminen / tietoiskut
- Työmatkaturvallisuus koulutus / kampanjat
- Vaaratilanteista ilmoittaminen

Asenteet

- Työmatkaturvallisuuden käsittely säännöllisesti
- Konkreettinen toiminta esitettyjen parannusehdotusten pohjalta
- Henkilöstölle tarjottava ohje/ menetelmä työmatkaturvallisuuden arvioimiseksi
- Henkilöstölle tarjottava ohje/ menetelmää työmatkareittien valitsemiseksi
- Työmatkaturvallisuudesta tiedottaminen / tietoiskut
- Työmatkaturvallisuus koulutus / kampanjat??
- Vaaratilanteista ilmoittaminen
- Selvitys siitä, onko alueella mahdollista vaikuttaa julkisten liikennevälineiden reitteihin aikoihin yms.
- Työmatkaliikunnan edistäminen pitämällä huolta tilojen järjestyksestä ja huollosta
- Tehtyjen toimenpiteiden näkyvyys ja tiedottaminen
- Vartiointi ja ilkvallan estäminen pysäköityihin kulkuneuvoihin

Pyöräily

- Henkilöstön kannustaminen työmatkapyöräilyyn
- Sosiaalitilojen järjestäminen, pukuhuoneet ja suihkutilat
- Polkupyörien pysäköintitilat ja niiden riittävyys
- ”Yrityspyörä” huoltosopimuksineen
- Yrityksen tuki pyöräilykypärän käyttöön (hankinta)
- Yrityksen tuki nastarenkaiden hankinnassa polkupyöriin
- Yrityksen tuki muiden pyöräilyvarusteiden hankinnassa
- Suojat, kantolaukut yms.
- Vartiointi ja ilkvallan estäminen

Kävely

- Henkilöstön kannustaminen työmatkakävelyyn
- Jalkineiden liukuesteet
- Koulutus ja kampanjat syksyisin

Julkiset kulkuneuvot

- Kannustaminen julkisten kulkuneuvojen käyttämiseen
- Yritysten käyttämä työsuhdematkalippu
- Selvitys siitä, onko alueella mahdollista vaikuttaa julkisten liikennevälineiden reitteihin aikoihin yms.

Autoilu

- Yrityksen järjestämä liukkaan kelin ajokoulutus henkilöstölle
- Yrityksen järjestämä koulutus ennakoidusta ja taloudellisesta ajotavasta
- Turvallisuuden huomiota valittaessa työsuhdejoneuvoja
- Työsuhdejoneuvojen säännöllisten huoltojen seuraaminen
- Työsuhdejoneuvojen käyttäjien palaute kalustosta
- Työsuhdejoneuvojen navigointilaitteet
- Matkapuhelimen käytön vähentäminen/ kielto ajaessa
- Hands free - ja bluetooth -laitteiden hankinta
- Lämpöpistokepaikan tarjoaminen
- Pysäköintipaikat tai parkkihallit

Liite 8. Kuuden koon -työmatkatapaturmien ehkäisymalli

Mannerheimin lastensuojeluliiton Lasten turvaksi 2007-2009-hankkeessa kehitettyyn kuuden koon -mallia soveltamalla saadaan hyvä ja toimiva muistilista myös työmatkaturvallisuuden hallintaan.

Kuuden koon -työmatkatapaturmien ehkäisymalli

Kartoita

Kartoitetaan säännöllisesti vaaranpaikat ja riskit työmatkalta

Korjaa

Korjaa puutteet ja riskitekijät

Kirjaa

Kirjaa kaikki läheltä piti-tilanteet ja työmatkatapaturmat. Näistä karttuvaa tietoa käytetään apuna kehitettäessä korjaavia toimenpiteitä. Päivitä tapaturmien ehkäisyyn liittyvät suunnitelmat

Kouluta

Kouluta henkilökunnalle tarvittavat tiedot ja taidot. Muista myös kerrata säännöllisesti.

Kasvata

Turvallisuuteen voidaan kasvattaa ja työyhteisöön voidaan luoda turvallisuuspainotteinen ajatusmaailma esimerkin ja toimivan turvallisuusjohtamisjärjestelmän avulla. Turvallisuus ei ole pelkkiä kieltoja

Kannusta

Kannusta henkilökuntaa kiinnittämään huomiota turvallisiin tapoihin ja menetelmiin. Palkitseminenkin on hyvä kannustuskeino