



## Työmatka

Maassamme tehdään päivittäin yli kaksi miljoonaa edestakaista työmatkaa. Näistä kodin ja työpaikan välisistä matkoista neljä viidesosa kuljetaan henkilöautolla, joko sitä itse ajaen tai sillä matkustaen. Lisäksi työmatkoja taitetaan kävellen ja pyöräillen sekä joukkoliikenteellä.

Kevytliikenteen osuus työmatkoista on vuosi vuodelta vähentynyt. Kävely ja pyöräily olisivat kuitenkin halpoja, terveellisiä, mieltä virkistäviä ja saasteettomia kulkumuotoja, kunhan turvallisuus otetaan riittävästi huomioon.

Keskimääräinen kotimaassa tehdyn työmatkan pituus on 13 kilometriä. Matkan taittamiseen kuluu aikaa noin puoli tuntia. Käytännössä yksittäisten työmatkojen pituudet ja niihin käytetty aika vaihtelevat paljon. Pisimmät matkat tehdään junalla, bussilla tai autolla ja lyhimät pyörällä tai kävellen.

### Tyypillinen työmatka

- keskimääräinen pituus 13 kilometriä
- matka-aika keskimäärin puoli tuntia
- lähtö töihin klo 7-9
- töistä paluu klo 15-17
- usein ruuhka-aikana
- tavallisimmin henkilöautolla



## Työasiamatka

Joka neljäs työntekijä liikkuu päivittäin työajalla myös työasioden vuoksi. Näitä työasiamatkoja taitetaan henkilöauton lisäksi usein myös pakettiautolla.

Työasiamatkat ovat pisimpiä suomalaisten tekemistä päivittäisistä matkoista. Niitä tehdään eniten keskellä viikkoa tiistaista torstaihin. Eniten liikkuvat yrittäjät, johtavassa asemassa olevat ja ylemmät toimihenkilöt. Miehet liikkuvat työaikana enemmän kuin naiset.

Toimialojen ja ammattiryhmien välillä on suuria eroja työaikaisen liikkumisen määrässä. Suomessa on arvioitu, että päivittäin noin 600 000 työssäkäyvää tekee työasiamatkoja.

### Tyypillinen työasiamatka

- matkan keskipituus 32 km
- eniten matkoja keskellä viikkoa tiistaista torstaihin
- eniten liikkuvat yrittäjät
- miehet liikkuvat naisia enemmän
- tavallisimmin henkilöautolla



# TILASTOKATSAUS

## Työliikenteen henkilövahingot vuosina 2001 - 2007

Simo Salminen

Työliikenne koostuu työmatkoista ja työasiamatkoista. **Työmatka** on kodin ja työpaikan välistä liikennöintiä. **Työasiamatka** on puolestaan työaikana, työnantajan asialla tapahtuvaa liikkumista. Esimerkiksi asiakaskäynnit ja kokousmatkat ovat työasiamatkoja. Laajasti ottaen työliikenteeseen voidaan lukea myös ammattiliikenteessä kuljetut matkat.

Työmatkaan kuluu keskimäärin puoli tuntia yhteen suuntaan eli työmatkoihin käytetään noin tunti päivittäin. Työasiamatkoista ei ole saatavissa samanlaista aikatieta, mutta on todennäköistä, että niiden kesto vaihtelee huomattavasti enemmän kuin työmatkojen.

### Suurin osa työmatkatapaturmista kevyessä liikenteessä

Vuosittain sattuu noin 15 000 - 20 000 työmatkatapaturmaa ja niissä kuolee 20 - 40 ihmistä. Kolme neljästä työmatkatapaturmasta sattuu kävelijöille tai pyöräilijöille. Varsinkin yli 50-vuotiaat naiset ovat vaarassa joutua työmatkatapaturmaan.

### Työmatkatapaturmat maksavat paljon

Esimerkki tyypillisen työmatkatapaturman kustannuksista: 54-vuotias naissuunnittelija liukastui ja kaatui työmatkalla niin, että hänen vasen käntensä murtui. Seurauksena oli 59 sairauspäivää. Tapaturman kustannukset työnantajalle olivat yli 11 000 euroa, josta tapaturmavakuutus kattoi

runsaan kolmanneksen. Sairauskulojen lisäksi kustannuksia syntyi sijaisen palkkaamisesta ja perehdyttämisestä sekä tuotannon viivästymisestä.

### Työmatka on työpäivän vaarallisin-aikaa. Riski vaihtelee toimialoittain.

Työmatka on työpäivän vaarallisinta aikaa, sillä työmatkalla sattuu keskimäärin 23 tapaturmaa miljoonaa työmatkoilla käytettyä tuntia kohti. Vastaavasti työpaikoilla sattuu 17 tapaturmaa. Tapaturmariski työpaikoilla vaihtelee kuitenkin toimialoittain huomattavasti. Vaarallisimmilla toimialoilla sattuu työpaikoilla useammin tapaturmia kuin työmatkoilla. Toimistotöissä työmatkat ovat suurin vaaratekijä.

### Työasiamatkalla loukkaantuu toimihenkilömies

Työasiamatkoilla sattuneiden onnettomuuksien määrät eivät näy suoraan mistään tilastosta, mikä vaikeuttaa tilastotarkastelua. Lähes kaikki (96 %) työasiamatkat tehdään autolla, joten onnettomuudet ovat useimmiten autokolareita. Niissä loukkaantuu tavallisesti toimihenkilömies.

Vakuutusyhtiöiden korvaamista liikennevahingoista 7 - 10 % sattui työmatkoilla ja 3 - 4 % työasiamatkoilla. Näin ollen työliikenteen osuus liikenneonnettomuuksista on selvästi vähäisempi kuin työliikenteen osuus työtapaturmista.

## Riskinä kiire, väsymys, mieltä painavat työasiat ja ruuhkat

Kiire on työliikenteen suurin riskitekijä. Kun perille on päästävää tiettyyn aikaan, syntyy helposti paine ehtiä ajoissa paikalle. Täyden työpäivän jälkeen kuljettaja voi olla väsynyt kotimatalla. Lisäksi mielessä pyörivät työasiat heikentävät liikenteeseen keskittymistä. Usein työliikenteessä liikutaan ruuhka-aikana, mikä kuljettajien mielestä on myös yksi vaaratekijä liikenteessä. (Salminen & Lähdeniemi 2002).

## Suuret törmäysvoimat, suuret kustannukset

Työliikenneonnettomuudet ovat usein seurauksiltaan vakavampia kuin työpaikkatapaturmat. Yhdysvalloissa on laskettu, että työliikenneonnettomuudet aiheuttavat 2 - 6 kertaa suuremmat kustannukset kuin työpaikoilla sattuneet tapaturmat. Tämä johtuu siitä, että liikenteessä törmäysvoimat ovat suurempia kuin työpaikoilla sattuneissa tapaturmissa.

## Lähteet:

**Qvist, E., Väyrynen, S. & Härönoja, R.** Terästehtaan henkilöstön työ- sekä koti- ja vapaa-ajan tapaturmat. Työ ja ihminen 2004, 18, 2, 257 - 268.

**Räty, E. & Nystén, E.** Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2006. Liikennevakuutuskeskus, Espoo 2007.

**Salminen, S. & Lähdeniemi, E.** Tapaturmataajuus kuvaa onnettomuusriskiä. Työ Terveys Turvallisuus 2001, 31, 12, 27.

**Salminen, S. & Lähdeniemi, E.** Työaikaisen liikenteen yleisyys ja riskit. Työ ja ihminen 2002, 16, 1, 72 - 82.

**Tapaturmavakuutuslaitosten Liitto.** Työtapaturmat ja ammattitaudit. Tilastovuodet 1996 - 2006. Helsinki, 2008.

**Varonen, U.** Mekaanisen metsäteollisuuden työpaikka- ja työmatkatapaturmat. Työ ja ihminen 1997, 11, 3, 151 - 160.

**Yrjämä, L. & Ollanketo, A.(toim.)** Henkilöstön koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ja niiden torjunnan merkitys työyhteisössä: Tapausesimerkeistä kohti yleistettävää tietoa. KOTVA-hankkeen loppuraportti. Työtieteen hankeraportteja, No. 25, Oulun yliopistopaino, Oulu 2007.

Suomessa sosiaali- ja terveysministeriö on laskenut, että vuonna 2000 kaikkien työtapaturmien kustannukset yhteiskunnalle olivat 454 miljoonaa euroa. Tästä summasta tarkemmin erittelemätön osa johtuu työliikenneonnettomuuksista.

## Vahinkojen tilastoinnissa eroja

Oheisissa taulukoissa on kymmenkertainen ero palkansaajien työtapaturmina ilmoittamien työmatkatapaturmien ja liikennevahinkoina ilmoitettujen työmatkatapaturmien määrien välillä vuonna 2006. Tämä johtuu siitä, että tiedot työtapaturmista ja liikennevahingoista kerätään eri tavoilla. **Työtapaturmiksi** kirjataan kaikki neljän tai useamman päivän poissaoloon johtaneet vahingot, myös kävelijöille ja pyöräilijöille sattuneet onnettomuudet. **Liikennevahingoksi** taas kirjataan vain onnettomuudet, joissa yhtenä osapuolena on moottoriajoneuvo. Liikennevahinkotilastot perustuvat moottoriajoneuvojen vakuutuksiin, joista liikennevahingot korvataan.

## Palkansaajien työmatkatapaturmat ja niissä kuolleet 2001 - 2006

Vuosi	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Onnettom.	15 564	16 040	16 541	15 903	17 936	18 282
Kuolleet	42	28	22	20	31	16

## Palkansaajien työmatkatapaturmat liikkumistavan mukaan 2003 - 2006

Vuosi	Jalan	Polkupyörällä	Henkilöautolla	Muut
2003	9 829	3 820	2 123	682
2004	9 156	3 702	2 337	624
2005	10 269	3 901	2 810	851
2006	10 238	4 040	2 919	1 085

## Työmatkojen ja työasiamatkojen osuus liikennevakuutuksesta korvatuista vahingoista 2000 - 2007

Vuosi	Työasiamatka		Työmatka		Työmatka		Työmatka	
	Vahingoittuneet	Kuolleet	Vahingoittuneet	Kuolleet	Vahingoittuneet	Kuolleet	Vahingoittuneet	Kuolleet
	%	N	%	N	%	N	%	N
2004	4,4	638	5,2	14	10,6	1545	5,2	14
2005	4,2	825	8,0	21	8,3	1640	6,9	18
2006	3,7	771	3,1	8	8,7	1823	4,3	11
2007	3,1	655	2,1	6	7,9	1695	7,7	22