

Työmatkatapaturmissa liikkumisvalinnoilla on väliä

64

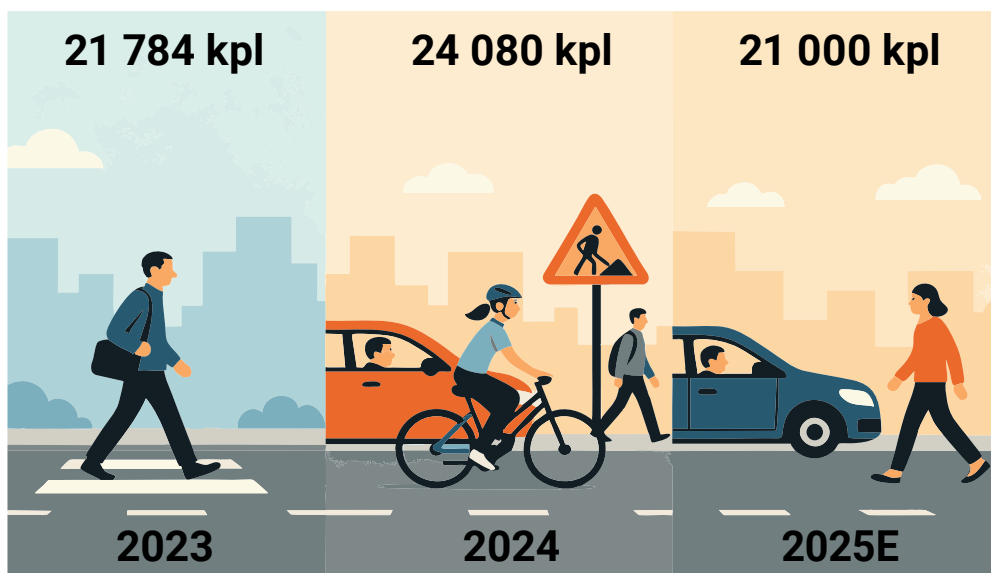
Tapaturmavakuutuskeskuksen analyysija 27.11.2025

Työmatkatapaturmissa liikkumisvalinnoilla on väliä

Työmatkatapaturmia sattuu Suomessa vuosittain yli 20 000. Suurin osa niistä on jalankulkijoiden liukastumisia tai kaatumisia. Työmatkan liikkumisvalinnoilla on väliä – tapaturmat ja niiden torjuntakeinot ovat erilaisia eri liikkumistavoilla. Keskimäärin yksi sadasta työntekijästä loukkaantuu työmatkalla vuosittain. Tapaturmia sattuu erityisesti, kun lämpötila on nollan tienoilla.

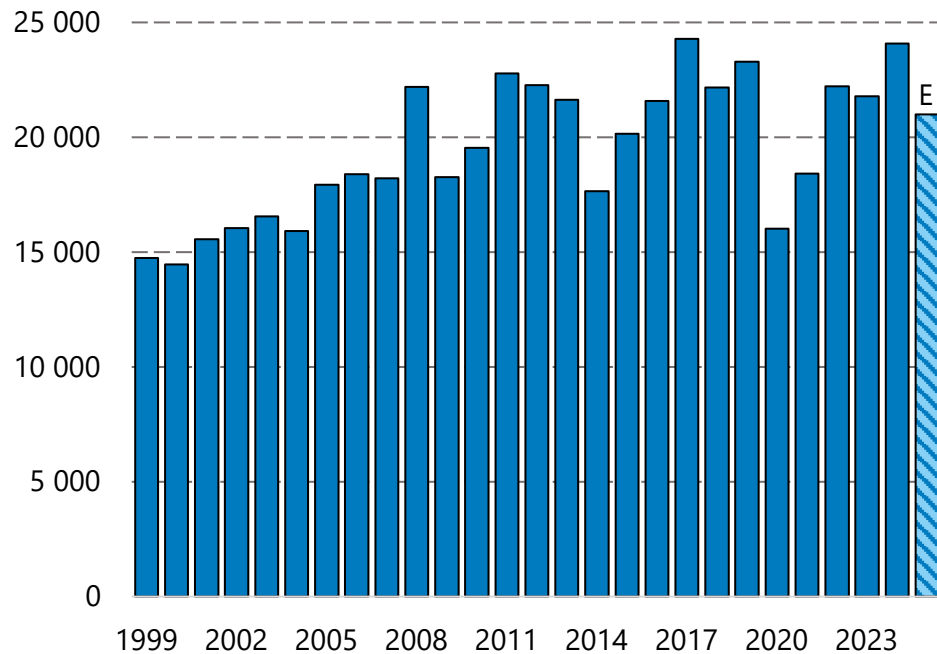
Teksti: Marja Kaari ja Janne Sysi-Aho, Tapaturmavakuutuskeskus

Työmatkatapaturmia



Vuonna 2024 palkansaajille sattui yhteensä 24 080 työmatkatapaturmaa, kun vuotta aiemmin niitä sattui 21 784. Korkea määrä johtui erityisesti kevätkauden 2024 liukkaista keleistä, suurin osa työmatkatapaturmista on kaatumisia. Vuodelle 2025 ennustetaan noin 21 000 kodin ja työpaikan välisellä matkalla sattunutta tapaturmaa (kuva 1). Keskimäärin työmatkatapaturmia sattuu noin yksi jokaista sataa työntekijää kohden vuodessa.

Kuva 1: Palkansaajien työmatkatapaturmien lukumäärä vuosina 1999-2024 ja ennuste vuodelle 2025.



Työmatkatapaturmien määrä vaihtelee vuosittain, mutta trendi mukaillee palkansaajien työtuntien lukumäärän kehitystä. Vuonna 2024 palkansaajien työmatkatapaturmien taajuus oli 6,8 työmatkatapaturmaa per miljoona työtuntia. Vuoden 2024 taajuus oli korkein sitten vuoden 2017, jolloin taajuus oli 7. Alhaisimmillaan taajuus oli vuonna 2020 pandemian aikana (4,6). Huomattavaa on, että työtuntien määrä ei ole optimaalinen vertailutieto suhdeluvun laskemiseksi. Käyttökelpoisempi olisi esimerkiksi työmatkojen määrä tai liikutut kilometrit kulkutavoittain jaoteltuna, mutta sen laskemiseksi ei kerätä kattavia vertailutietoja.

Vuonna 2024 työmatkatapaturmissa loukkaantui eniten palvelu- ja myyntityöntekijöitä (27 %), asiantuntijoita (19 %), erityisasiantuntijoita (18 %) sekä toimisto- ja asiakaspalvelutyöntekijöitä (10 %). Loukkaantuneista 65 % oli naisia, kun taas työpaikkatapaturmissa naisten osuus oli 44 %.

Työmatkatapaturmat liikkumistavoittain

Työmatkatapaturmista merkittävä osa on jalankulun tapaturmia. Vuonna 2024 työmatkatapaturmista 60 % sattui jalan liikkuesssa, 23 % pyöräillessä ja 12 % autoillessa. Osa työntekijöistä voi valita liikkumistapansa useammasta eri vaihtoehdoista, kun taas toisille esimerkiksi henkilöauto on ainoa mahdollinen vaihtoehto työmatkalle. Liikkumistavan valintaan vaikuttavat mm. työajat, matkan pituus, sijainti, julkisen liikenteen tarjonta sekä omat liikkumismielitymukset.

Jalankulkijoille sattui vuonna 2024 yhteensä 14 378 työmatkatapaturmaa, joista 94 % oli kaatumisia tai liukastumisia. Useimmiten vammoja tuli alaraajoihin (38 %) tai yläraajoihin (25 %). Loukkaantuneista 70 % oli naisia.

Polkupyöräilijöille sattui viime vuonna 5 433 työmatkatapaturmaa, joista 81 % oli kaatumisia tai liukastumisia, 12 % yhteentörmäyksiä toisen ajoneuvon kanssa ja 4 % polkupyörän ulosajoja tai kaatumisia. Sähköavusteisella polkupyörällä sattuneet tapaturmat tilastoituvat myös polkupyörällä sattuneiksi.

Vuonna 2024 polkupyörällä sattuneista työmatkatapaturmista 6 % johti pään alueen vammoihin. Pään alueen vammojen osuus on laske-

nut vuodesta 2020; vuosina 2015–2020 niiden osuus oli 7–8 % kaikista työmatkapyöräilytapaturmista. Tapaturmatilastoissa ei valitettavasti ole tietoa siitä, kuinka moni loukkaantuneista käytti kypärää. Työmatkapyöräilyn turvallisuutta on pohdittu blogitekstissä: [Asiantuntija pohtii: Polkupyörällä sattuneet työmatkatapaturmat nousussa - kannattaako fillaroida töihin? | Työtapaturmatieto.](#)

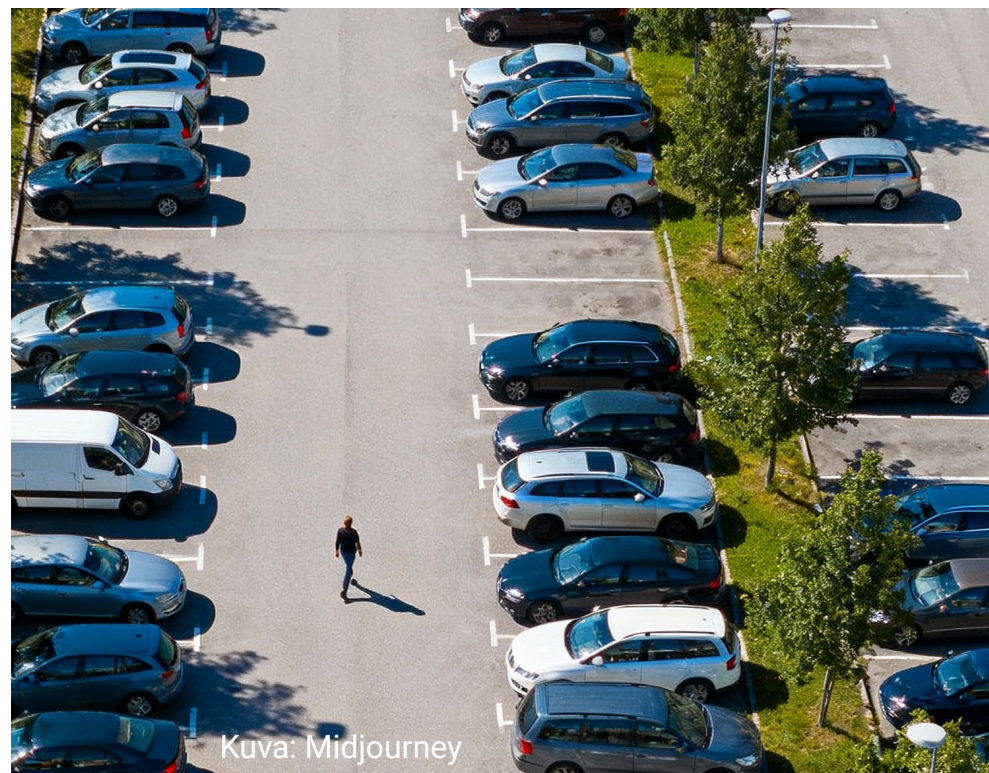
Mopoilla ja moottoripyörillä sattui yhteensä 373 työmatkatapaturmaa vuonna 2024. Yleisimmät tapaturman sattumistavat olivat kaatuminen (54 %), ajoneuvon ulosajo tai kaatuminen (19 %) ja yhteentörmäys (19 %).

Henkilöautoilijoille sattui vuonna 2024 yhteensä 2 800 työmatkatapaturmaa. Tapaturmista noin puolet oli yhteentörmäyksiä auton kanssa (49 %) ja 21 % ajoneuvojen ulosajoja. Julkisen liikenteen käyttäjille ja raskaan kaluston kuljettajille sattui 526 työmatkatapaturmaa, joista suurin osa oli henkilön kaatumisia tai liukastumisia.

On huomioitava, että, kun autolla työmatkansa liikkunut henkilö kaatuu esimerkiksi parkkipaikalla tai pihalla, merkitään liikkumistavaksi jalankulku. Ohjeistuksesta huolimatta osa työmatkatapaturmista on merkitty kaatumisiksi henkilöautolla. Vuoden 2022 jalankulun työmatkatapaturmien vahinkokuvausteksteissä (tuoreimmat käytettävissä olevat kattavat tiedot) oli auto-alkuisia mainintoja 2 132 kappaletta, vaikka laskentaan ei otettu mukaan mainintoja autotiestä. Vertailun vuoksi erilaisia piha-alkuisia mainintoja oli vastaavasti 1202 ja parkkeeraukseen liittyviä mainintoja 1 125 kappaletta. Lukumääristä voi hahmottaa, että osa jalankulun tapaturmista on ainakin osan työmat-

kaansa autoilla liikkuvien kaatumisia pihoilla ja parkkipaikoilla. Autolla liikkuvankin on siis hyvä muistaa sään mukaiset jalkineet ja muu varautuminen liukkaisiin pintoihin kävellessä.

Sähköpotkulautailijoiden työmatkatapaturmat tilastoidaan erikseen vuodesta 2025 alkaen, tähän saakka olemme arvioineet näiden vahinkojen määrää vahinkokuvaustekstien avulla. Sähköpotkulautojen ja skuuttien mainintoja oli vuoden 2022 sanallisissa vahinkokuvausteksteissä yhteensä 323 työmatkatapaturman kuvauksessa. Aihetta on avattu lisää blogitekstissä: [Asiantuntija pohtii: Etätö on yleistynyt, mutta vähenevätkö työmatkatapaturmat? | Työtapaturmatieto.](#)



Kuva: Midjourney

Nollan asteen tienoilla sattuu paljon jalankulun tapaturmia

Sään vaikutus työmatkatapaturmiin on merkittävä. Eniten tapaturmia sattuu, kun lämpötila on nollan asteen tuntumassa ja sulamisesta tai jäätymisestä aiheutuu liukkautta (kuva 2). Jopa 57 % työmatkatapaturmista sattuu keskilämpötilan ollessa -5°C ja $+5^{\circ}\text{C}$ välillä.

Suurin osa nollan asteen vuorokausikeskilämpötilassa sattuvista työmatkatapaturmista on jalankulun tapaturmia. Polkupyöräilijöiden tapaturmissa näkyy kaksi huippua: nollakelit ja lämpimät $16\text{--}22^{\circ}\text{C}$ päivät, jolloin pyöräily on yleisempää. Tässä $16\text{--}22^{\circ}\text{C}$ korostumassa on paljon myös mopolla ja moottoripyörällä liikkuvien tapaturmia. Hyvällä säällä myös ajonopeudet voivat olla suurempia, mikä lisää tapaturmien vaaraa äkkitilanteissa.

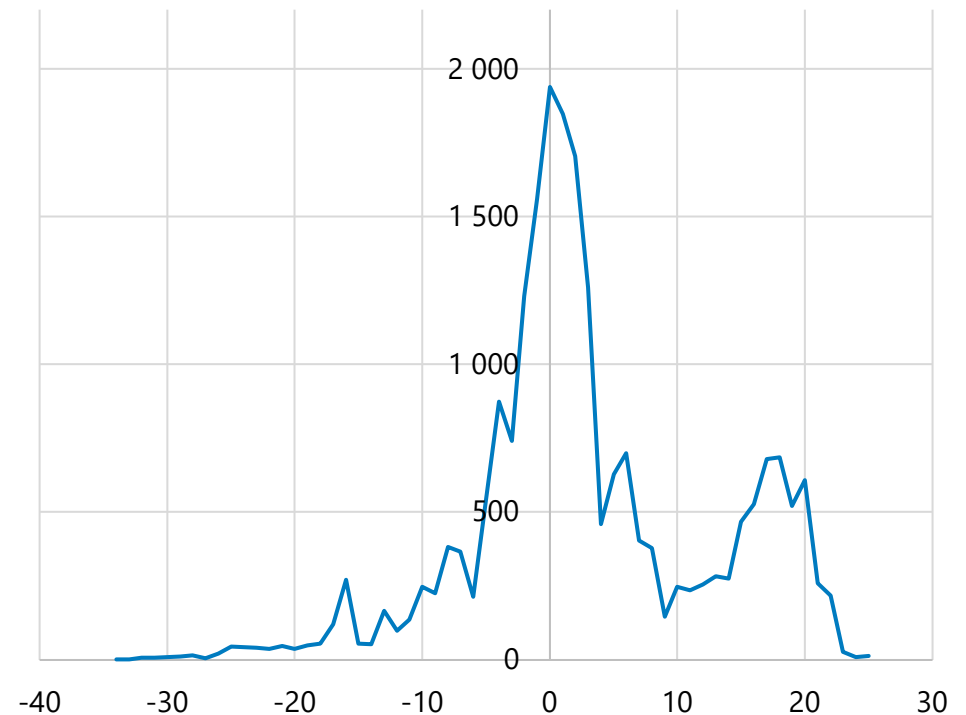
Ilmatieteen laitos varoittaa erittäin liukkaista jalankulkukeleistä. Tällaisia päiviä esiintyy vuodessa yleensä viidestä viiteentoista maakuntaa kohti. Erittäin liukas keli on silloin, kun:

- jään päälle sataa lunta
- jään päälle sataa vettä tai jään päälle sulaa vesikerros
- lumi on tamppaantunut liukkaaksi runsaan lumisateen jälkeen, kun lämpötila on ollut nollassa tai vähän pakkasen puolella tai
- kun loska on jäänyt liukkaaksi ja epätasaiseksi.

[Ilmatieteen laitoksen sivulla](#) olevat kuvat havainnollistavat erittäin liukkaan kelin muodostumista.

Työmatkatapaturmien lukumäärissä korostuvat yksittäiset liukkaat päivät. Esimerkiksi vuonna 2024 oli tammikuussa muutamia päiviä (12.1., 23.1 ja 29.1), jolloin sattui kunakin noin 400 palkansaajien työmatkatapaturmaa.

Kuva 2: Palkansaajien työmatkatapaturmat vuonna 2024 maakunnan keskuksen vuorokausikeskilämpötilan mukaan sattumispäivämäärällä. Kuvassa vaaka-akselilla on vuorokauden keskilämpötila. Paikkakuntakohtaisten vuorokauden keskilämpötilojen tietolähde: Ilmatieteenlaitoksen rajapinta.

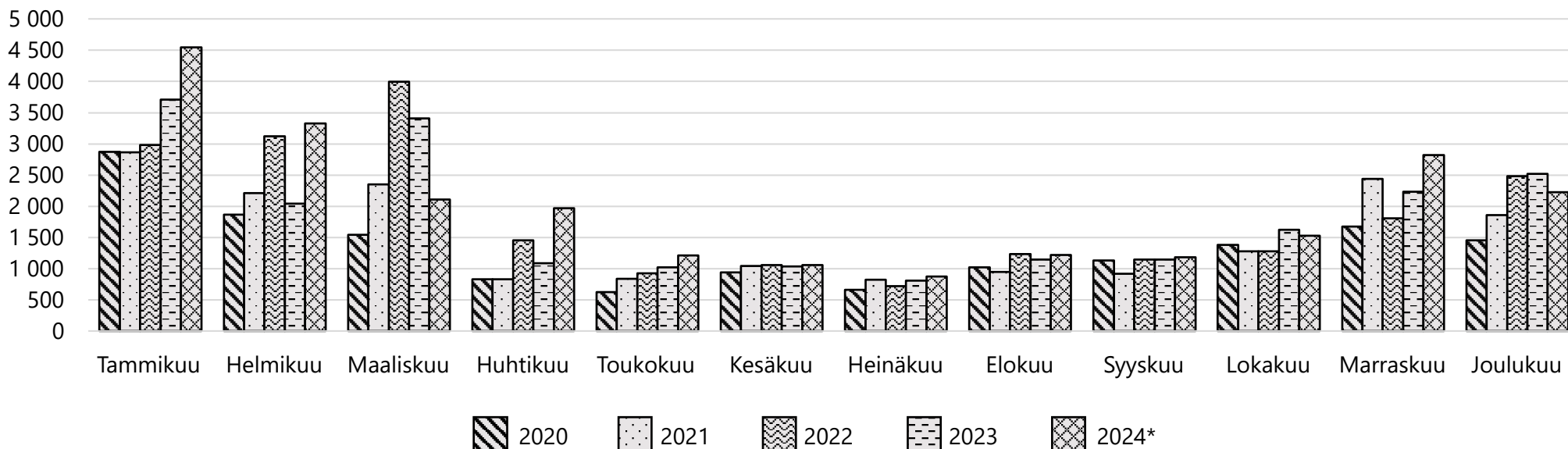


Työmatkatapaturmia eniten talvikuukausina ja viikon alussa

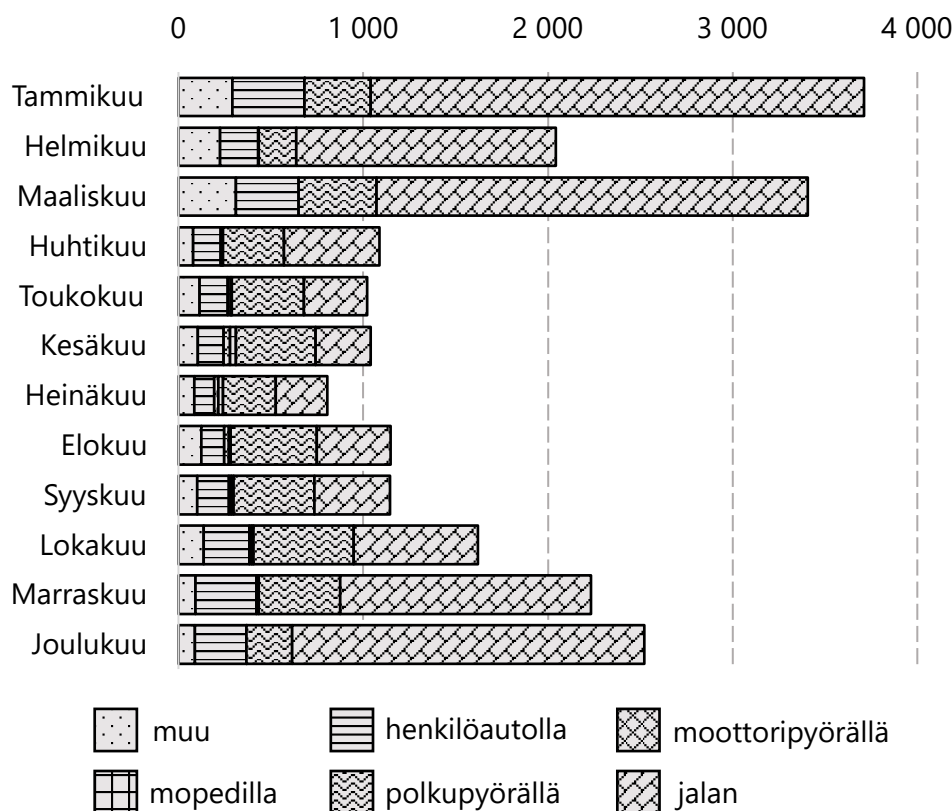
Vuonna 2024 työmatkatapaturmia sattui eniten tammi- ja helmikuussa (kuva 3). Talvikuukausina korostuvat jalankulun tapaturmat, kun taas kesällä ja syksyllä polkupyöräilytapaturmat. Liukkaat kelit ajoittuvat eri kuukausille maan etelä- ja pohjoisosissa sekä keväällä että loppusyksystä. Liukkauden ohella työmatkatapaturmien määrään vaikuttavat esimerkiksi pimeys, valaistus, liikennemäärät ja väylien kunnossapidon, kuten lumen- sekä liukkaudenpoiston ajoitus.

Palkansaajien työmatkatapaturmien kuukausijakauma on selvästi vuosikellomainen ja toistuu samantyyppisenä, vaikka yksittäisinä vuosina vaihtelu on huomattavaa. Tähän vaikuttaa erityisesti sään vuodenaikaisvaihtelu ja sen myötä erilaiset liikkumistapavalinnat sekä se osuuko sääilmiö arkipäivälle, viikonlopulle tai pyhäpäivälle (kuva 4). Auto saatetaan valita liukkaalla, kylmällä ja pimeällä, kun taas pyörä, mopo tai moottoripyörä mukavalla ajokelillä. Kesätyökuukaudet erottuvat myös liikkujien työmatkatapaturmien ikäjakaumassa, alle 20-vuotiaille sattuu työmatkatapaturmia eniten kesä-, heinä- ja elokuussa. Työmatkatapaturmia sattuu eniten alkuviikosta ja niiden määrä laskee keskimäärin viikon loppua kohden.

Kuva 3: Palkansaajien työmatkatapaturmat kuukausittain, vuosina 2020–2024 (*huom. 2024 jakauma muuttuu vielä vähän aineiston kertyessä tilastoon).



Kuva 4. Palkansaajien työmatkatapaturmien liikkumistavat sattumiskuukauden mukaan 2023 (2024 sattumiskuukausijakauma ei ole tilastossa vielä valmis, mutta on vuotta 2023 selvästi alkuvuosipainotteisempi liukkausolosuhteiden vuoksi).



Vakavien työmatkatapaturmien osuus laskenut

Vakavien, yli 30 päivän työkyvyttömyyteen johtaneiden työmatkatapaturmien osuus on pitkällä aikavälillä laskenut, mutta vuosittainen vaihtelu on suurta. Vuonna 2023 vakavien työmatkatapaturmien osuus oli 9,9 %, kun vielä 2005 osuus oli 13,8 %. Vakavien työmatkatapaturmien lukumäärien kehitys on esitetty kuvassa 5. Vuonna 2023 työmatkoilla sattui 2 147 vakavaa tapaturmaa.

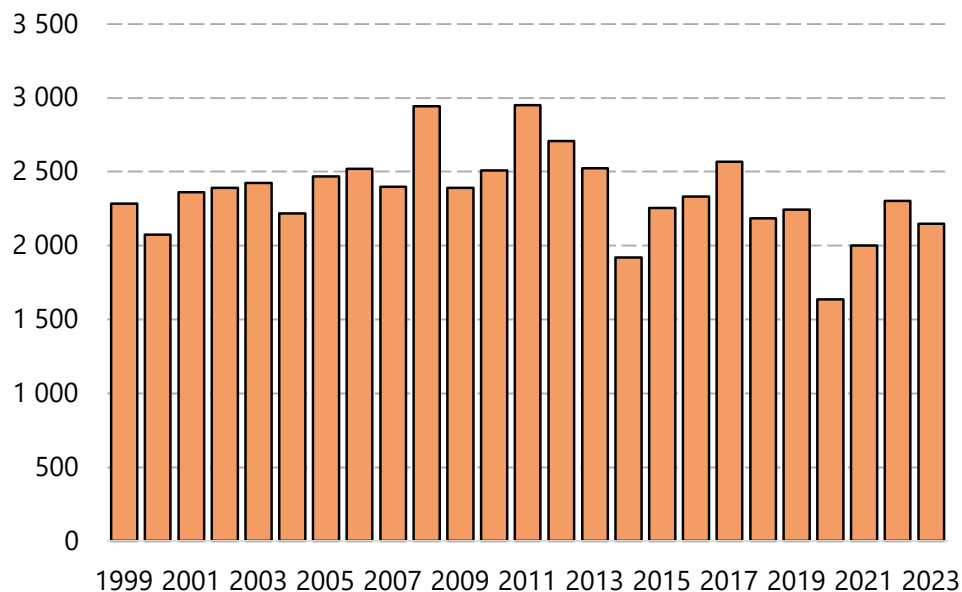
Työmatkatapaturmat ovat keskimäärin vakavampia kuin työpaikkatapaturmat. Vuonna 2023 työpaikkatapaturmista vakavia oli 6,5 %. Myös työpaikkatapaturmissa vakavien tapaturmien osuus on laskenut (vuonna 2005 osuus oli 8,1 %).

Vakavien työmatkatapaturmien osuus vaihtelee tapaturmatyypeittäin, liikkumistavoittain ja loukkaantuneen henkilön iän mukaan. Vanhemmille henkilöille sattunut tapaturma johtaa useammin pidempään toipumiseen.

Vuonna 2023 vakavista palkansaajien työmatkatapaturmista 59 % sattui jalankulkijoille, 23 % polkupyöräilijöille, 3 % mopoilijoille tai moottoripyöräilijöille ja 8 % henkilöautoilijoille. Vakavien tapaturmien osuus on suurin mopedilla tai moottoripyörällä sattuneissa työmatkatapaturmissa.

Vuosina 2014–2023 sattui yhteensä 92 palkansaajien kuolemaan johtanutta työmatkatapaturmaa. Niistä 60 sattui henkilöautolla liikkuneille, 14 polkupyöräilijöille, 8 jalankulkijoille ja 6 moottoripyöräilijöille. Kuolemaan johtaneista tapaturmista yli puolet oli yhteentörmäyksiä auton kanssa (51 onnettomuutta).

Kuva 5: Yli 30 päivän työkyvyttömyyteen johtaneiden työmatkatapaturmien määrän kehitys (vuoden 2024 osalta vakavuustiedot eivät ole vielä tilastossa vertailukelpoisia).

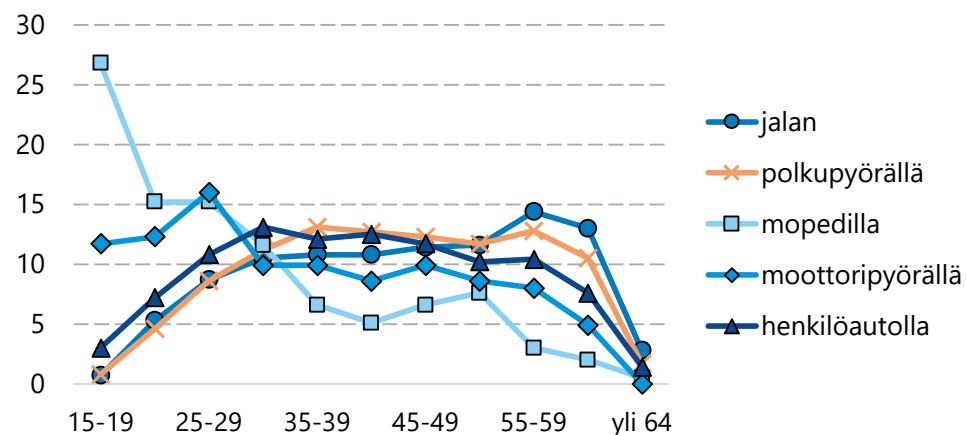


Liikkumistapavalinnoissa eroa ikäluokittain ja se näkyy tapaturmissa

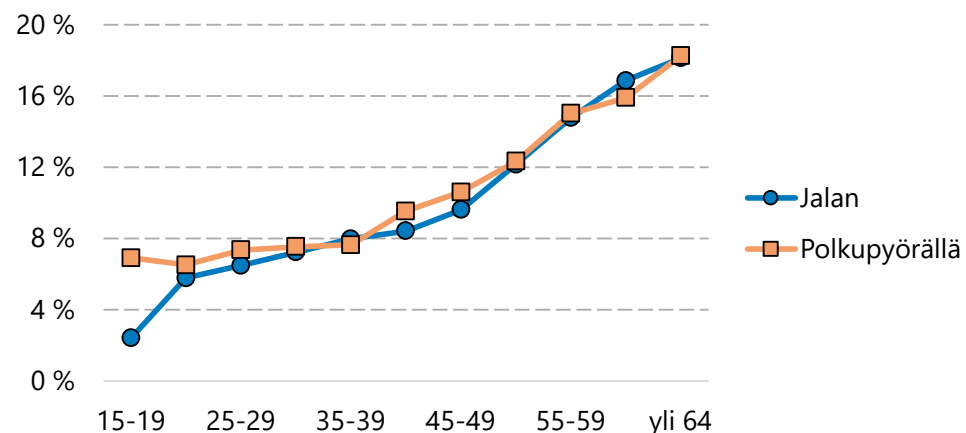
Työmatkatapaturmissa loukkaantuneiden ikäryhmäjakauma vaihtelee kulkutavan mukaan (kuva 6). Mopotapaturmat korostuvat 15–30-vuotiaiden ikäluokissa, painottuen nuorempiin. Moottoripyöräonnettomuudet ovat yleisimpiä 25–30-vuotiailla. Polkupyörällä loukkaantuu eniten 35–59-vuotiaita, kun taas jalankulkijoista eniten yli 55-vuotiaita. Alle 20-vuotiaille sattuu työmatkatapaturmia eniten kesäkuukausina,

mutta nuorten työmatkalla sattuvista tapaturmista ei välttämättä ilmoiteta koskaan vahinkoina, jos niistä selvittää pikku vaivalla tai jopa säikähdyksellä. Työmatkatapaturmista aiheutuvien pitkien työkyvyttömyyksien osuudet kasvavat vanhemmilla työntekijöillä (kuva 7).

Kuva 6: Palkansaajien työmatkatapaturmien liikkumistapajakaumat 2024 ikäryhmittäin (% valitut liikkumistavat).



Kuva 7: Vakavien yli 30 päivän työkyvyttömyyteen johtaneiden työmatkatapaturmien osuus jalan ja polkupyörällä (%) vuosina 2019–2023 ikäryhmittäin.



Pohdinta

Työmatkatapaturmat muodostavat merkittävän osan kaikista työtapa-turmista ja niiden ennaltaehkäisyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota. Työpaikkatapaturmien määrät ovat pitkällä aikavälillä laskeneet, mutta työmatkatapaturmissa vastaavaa kehitystä ei ole nähty. Etä- ja hybri-dityön yleistyminen ei ole laskenut tapaturmien määrää odote-tusti. Aihepiiriä on pohdittu aiemmassa kirjoituksessa: [Asiantuntija pohtii: Etätyö on yleistynyt, mutta vähenevätkö työmatkatapaturmat? | Työtapaturmatieto](#)

Työmatkatapaturmien taustalla vaikuttavat moninaiset tekijät: sääolo-suhteet, valon määrä, liikkumistapavalinnat, liikennemäärät, työssä käyvien ikärakenteen muutos, monet yksilölliset tekijät ja turvallisuus-toimenpiteet. Liukkaat kelit nollan asteen tienoilla lisäävät jalankulki-joiden ja pyöräilijöiden tapaturmariskiä huomattavasti. Myös kulkuta-van valinnalla on merkitystä; tapaturmat ja niiden torjuntakeinot ovat osin erilaisia eri liikkumistavoilla. Monien työmatka koostuu usean eri kulkutavan yhdistelmästä, jolloin ennaltaehkäisyyn tulee lisää haas-tetta. Erilaisissa töissä myös mahdollisuudet etätyön ja työaikajousto-jen hyödyntämiseen ovat hyvin erilaisia.

Työmatkatapaturmatilastot tarjoavat arvokasta taustatietoa työmatka-turvallisuuden kehittämiseksi. Valtakunnallinen tilastointi ei kuiten-kaan sisällä kaikkea sitä tietoa, joka olisi hyödyllistä toimenpiteiden kohdentamisessa. Tilastoista ei esimerkiksi saada tarkasti selville, millaisia turvallisuutta parantavia toimenpiteitä tai välineitä oli käy-tössä. Tilastot eivät myöskään sisällä tietoa sattumispaikan tarkasta

osoitteesta tai tapaturman kellonajasta. On kuitenkin perusteltua arvioida, että erityisesti liikenteen solmukohdat, asemat, pysäkit ja risteykset korostuvat tapaturmissa. Näissä paikoissa valaistuksen parantaminen sekä lumitöiden ja liukkaudentorjunnan oikea-aikaisuus edistävät turvallista työmatkaliikkumista. Samoin on tärkeää huolehtia työpaikkojen ja julkisten tilojen pihojen, pysäköintialueiden ja sisään-käyntien turvallisuudesta. Sujuvan ja turvallisen työmatkaliikkumisen perustana on turvallinen liikkumisympäristö, johon voidaan mm. suunnittelulla ja kunnossapidolla vaikuttaa.

Turvallisempaan työmatkaan on tarjolla monia ohjeita ja vinkkejä, joita löytyy esimerkiksi Liikenneturvan, Työturvallisuuskeskuksen ja Pysy pystyssä -kampanjan materiaaleista (linkit lopussa). Ilmatieteen laitoksen jalankulkusää puolestaan auttaa varautumaan erittäin liukkaisiin keleihin. Tuoretta tietoa työmatkavalintojen vaikutuksista työmatkatapaturmiin löytyy puolestaan Työterveyslaitoksen tutkimuk-sesta ”Terveelliset, turvalliset ja ilmastoystävälliset työmatkat”.

Työmatkaliikkuja voi tehdä monia turvallisuuttaan parantavia valintoja, kuten reitin ja aikataulun etukäteissuunnittelu, säähän ja liikkumista-paan sopivat varusteet, kunnossa olevat kulkuvälineet, heijastimet ja valaisimet. Mutta yksin liikkujan vastuulle ei työmatkatapaturmien torjuntaa voi jättää. Tarvitaan sekä yksilön, työpaikan että yhteiskun-nan toimia. Työpaikoilla on hyvä pohtia yhdessä, miten liikkumisen turvallisuutta voidaan parantaa. Tutkittua tietoa, vinkkejä ja toiminta-malleja on onneksi hyvin saatavilla!

Lähteet/linkit:

- Ilmatieteen laitos: [Liukkaus ja jalankulkusää](#)
- Työturvallisuuskeskus ja Liikenneturva (2022). Turvallisesti työliikenteessä – Toimintamalleja ja vinkkejä työyhteisöille. [Turvallisesti työliikenteessä - Toimintamalleja ja vinkkejä työyhteisöille - Työturvallisuuskeskus](#)
- Liikenneturva: Työkalut turvalliseen työmatkaliikenteeseen <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/tyomatkaliikenteen-tyokalut/>
- [Pysy pystyssä -kampanja](#)
- Kalliolahti E. ym. 2025. Terveelliset, turvalliset ja ilmastoystävälliset työmatkat: Mikä selittää työmatkavalintoja ja miten nämä valinnat heijastuvat työkykyyn, työhyvinvointiin ja työmatkatapaturmiin kuntatyöntekijöillä? <https://www.julkari.fi/handle/10024/151223>.

Lisätietoja:

Janne Sysi-Aho, janne.sysi-aho@tvk.fi

Marja Kaari, marja.kaari@tvk.fi

Tapaturmavakuutuskeskus, TVK

Tässä analyysiraportissa esitetään analyysin laatijoiden näkemys aiheesta.

Analyysi on laadittu marraskuussa 2025.

Julkaisun graafeissa esitetyt luvut löytyvät taulukkoliitteestä [Työtapa-turmatiedosta](#).



Kuva: Midjourney



Tapaturmavakuutuskeskus TVK, Itämerenkatu 11-13, 00180 Helsinki