

---

# KESTÄVÄN TYÖMATKALIIKKUMISEN EDISTÄMINEN

Case: Pyörällä töihin -kilpailu



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Kestävän kehityksen koulutusohjelma

Forssa, kevät 2016

Hanna-Leena Intovuori

---

FORSSA

Kestävän kehityksen koulutusohjelma

---

<b>Tekijä</b>	Hanna-Leena Intovuori	<b>Vuosi</b> 2016
<b>Työn nimi</b>	Kestävän työmatkaliikkumisen edistäminen Case: Pyörällä töihin -kilpailu	

---

## TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön toimeksiantajana oli Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus, Valonia. Organisaation toiminnan tavoitteena on auttaa Varsinais-Suomen kuntia, yrityksiä sekä asukkaita pienentämään hiilijalanjälkeään sekä parantamaan ekotehokkuuttaan ja ympäristövastuullisuuttaan.

Opinnäytetyön tutkimusosion tarkoituksena oli tuottaa kehitysehdotuksia Valonian järjestämästä Pyörällä töihin -kilpailusta sekä selvittää, miten kestävää työmatkaliikkumista voidaan edistää vuoden 2015 Pyörällä töihin -kilpailuun osallistuneissa työpaikoissa. Tutkimus toteutettiin tammikuussa 2016 verkkokyselynä. Kyselyn kohderyhmänä olivat Pyörällä töihin -kilpailuun osallistuneiden työpaikkojen työntekijät. Kyselyyn vastasi 472 henkilöä. Kyselyn vastaanotti 176 työpaikkaa, joista 126 työpaikkaa osallistui kyselyyn. Kyselyn vastausprosentti oli siten noin 76 prosenttia.

Vastaajien määrän olisi pitänyt olla korkeampi, jotta tuloksista olisi voitu tehdä luotettavampia ja yleistettävämpiä johtopäätöksiä. Tuloksista voidaan kuitenkin päätellä, että kestävää työmatkaliikkumista voitaisiin edistää vastaajien keskuudessa eniten työsuhdematkalipulla, liukuvalla työajalla sekä toimivilla ja asianmukaisilla henkilöstötiloilla. Tuloksista nousi esille monia Pyörällä töihin -kilpailun kehitysehdotuksia. Ehdotukset koskivat muun muassa tiedottamista, kilpailuaikaa, kilpailun ajankohtaa sekä palkitsemiskäytäntöjä. Tulosten pohjalta kilpailua aiotaan uudistaa tulevina vuosina.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa käsitellään liikenteen aiheuttamia haitallisia vaikutuksia, liikkumisen ohjausta sekä kestävän liikkumisen edistämiskeinoja ja niistä saatavia hyötyjä. Pyörällä töihin -kilpailu toimii viitekehyksessä esimerkkinä seututasolla toteutettavasta liikkumisen ohjaustyöstä.

**Avainsanat** Kestävä liikkuminen, Pyörällä töihin -kilpailu, liikkumisen ohjaus

**Sivut** 48 s. + liitteet 25 s.

FORSSA

Degree Programme in Sustainable Development

---

<b>Author</b>	Hanna-Leena Intovuori	<b>Year</b> 2016
<b>Subject of Bachelor's thesis</b>	Contributing sustainable commuting Case: Bike to work competition	

---

ABSTRACT

The client of this thesis was Valonia, Service Centre for Sustainable Development and Energy of Southwest Finland. The goal of the company's operations is to help municipalities, companies and residents in Southwest Finland to reduce the carbon footprint, improve eco-effectivity and environmental responsibility.

The purpose of this thesis was to produce development proposals regarding the Bike to work competition and research how to promote sustainable commuting in workplaces that took part in the Bike to work competition 2015. The empirical study was conducted in January, 2016 as a web survey. The target group of the survey was employees whose workplace had participated in the competition. The total amount of received answers was 472. The survey was sent to 176 workplaces and 126 workplaces had participated in the survey. The response rate was about 76 per cent.

The number of respondents should have been higher so that the results could have been made more reliable and generalizable conclusions. However based on the research results it can be concluded that an employer-subsidized commuter ticket, flextime and a practical and appropriate staff area would contribute to sustainable commuting most. Many development proposals came up regarding the Bike to work competition. The proposals were related to the information, the date of the competition, the time of the competition and compensation practices. Based on the results the competition will be reformed in the coming years.

In the theoretical frame of reference, harmful impacts of traffic, Finnish commuting, mobility management, sustainable commuting and their benefits are discussed. In the theoretical frame, the Bike to work competition is an example of regionally implemented mobility management.

**Keywords** Sustainable commuting, Bike to work competition, Mobility Management

**Pages** 48 p. + appendices 25 p.

## KESKEISET KÄSITTEET

Kestävä liikkuminen	Ympäristön ja yhteiskunnan kannalta edullisten liikkumistapojen, kuten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosimista.
Kestävä työmatkaliikkuminen	Kestävän liikkumisen suosimista työ- ja työasiamatkoilla.
Liikkumisen ohjaus	Liikenteen kysynnän hallinnan keino, jonka avulla edistetään kestävästä liikkumisesta muun muassa neuvonnalla, markkinoinnilla sekä kestävien kulkutapojen käyttöä ja yhdistämistä helpottavien palveluiden koordinoinnilla ja kehittämisellä.
Pyörällä töihin -kilpailu	Valonian järjestämä kestävästä työmatkaliikkumiseen kannustava kilpailu, joka on tarkoitettu kaikille Varsinais-Suomessa sijaitseville työpaikoille. Kilpailussa työmatkat taitetaan pyöräillen, kävellen tai muulla lihasvoimalla.
Työmatka	Kodin ja työpaikan välinen matka.
Työasiamatka	Työhön liittyvä asiointimatka, kuten käynti työpaikalta tai suoraan kodista kokouksessa tai asiakasyrityksessä.
Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus	Kuuden vuoden välein toteutettava tutkimus, jossa kerätään valtakunnallisesti tietoa suomalaisten liikkumisesta.
Joukkoliikenne	Henkilöiden kuljettamista suurille ihmismääriä suunnitelluilla liikennevälineillä, kuten junilla, linja-autoilla, raitiovaunuilla ja metrojunilla. Suomessa joukkoliikenne perustuu pääosin linja-autoliikenteeseen.
Kevyt liikenne	Lihaskäytön kulkemista juoksemalla, kävelemällä, polkupyörällä, potkukelkalla, potkupyörällä, rollaattorilla, pyörätuolilla, suksilla tai rullaluistimilla.
Matkasuorite/henkilösuorite	Henkilön tekemien matkojen pituus määrättyinä ajanjaksona, esimerkiksi vuorokaudessa kuljetut kilometrit henkilöä kohden (km/vrk/hlö).

# SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	LIIKENTEEN VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖÖN JA IHMISIIN .....	2
2.1	Liikenteen päästöt .....	2
2.2	Energiankulutus.....	3
2.3	Liikennemelu.....	4
2.4	Luonnonvarojen kuluminen ja monimuotoisuuden heikkeneminen .....	4
2.5	Liikenneonnettomuudet.....	4
2.6	Terveyshaitat .....	5
3	LIKKUMISEN OHJAUS.....	5
3.1	Liikkumisen ohjauksen organisoituminen .....	6
3.2	Case: Pyörällä töihin -kilpailu.....	7
4	KESTÄVÄ LIKKUMINEN.....	9
4.1	Kävely ja pyöräily .....	9
4.2	Joukkoliikenne .....	10
5	KESTÄVÄN LIKKUMISEN EDISTÄMINEN TYÖPAIKOILLA .....	10
5.1	Työnantajan keinot .....	11
5.1.1	Työsuhdematkalippu .....	11
5.1.2	Etätyö ja liukuva työaika .....	12
5.1.3	Kimppakyytipörssi .....	12
5.1.4	Yhteiskäyttöautot.....	12
5.1.5	Työsuhde- ja yhteiskäyttöpolkupyörät .....	13
5.1.6	Taloudellinen ajaminen .....	13
5.1.7	Henkilöstötilat ja pyöräpysäköintipaikat .....	14
5.1.8	Autojen pysäköintipaikkojen tarveharkinta ja maksullisuus .....	15
5.2	Kestävästä työmatkaliikkumisesta koituvat hyödyt .....	15
6	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	16
6.1	Tutkimuksen käytännön toteutus .....	16
6.2	Työmatkaliikkumiskysely .....	17
6.3	Aineiston analysointi.....	18
6.4	Tutkimuksen luotettavuuden ja pätevyyden arviointi .....	18
7	TULOKSET .....	19
7.1	Taustatiedot .....	19
7.2	Työmatkaliikkuminen .....	20
7.3	Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet .....	23
7.3.1	Etätyö ja liukuva työaika .....	23
7.3.2	Henkilöstötilat ja pyöräpysäköinti.....	24
7.3.3	Taloudellinen ajotapa .....	24
7.3.4	Työasiamatkat.....	25
7.3.5	Työmatkat .....	26
7.4	Kestävä työmatkaliikkuminen.....	28
7.5	Pyörällä töihin -kilpailu.....	29

---

8	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	34
8.1	Kestävän työmatkaliikkumisen edistäminen .....	35
8.2	Kehitysehdotuksia toimeksiantajalle .....	37
9	YHTEENVETO .....	39
10	POHDINTA .....	41
	LÄHTEET .....	43

Liite 1	Työmatkaliikkumiskyselyn saate
Liite 2	Työmatkaliikkumiskysely
Liite 3	Työmatkaliikkumiskyselyn tulokset

## 1 JOHDANTO

Liikkumisesta eri toimintojen välillä on tullut merkittävä osa ihmisten jokapäiväistä elämää (Hällström n.d, 5). Ihmisten liikkumisen myötä henkilöliikenteen suoritteet ovat kasvaneet Suomessa vuosi vuodelta ja niiden ennustetaan yhä kasvavan. Henkilöliikenteessä auton osuus on merkittävä, sillä henkilökilometreistä auton osuus on vaihdellut 85–87 prosentin välillä viimeisten 15 vuoden aikana. (Ristikartano, Iikkanen, Tervonen & Lapp 2014, 3.) Kasvava autoliikenne lisää muun muassa energiankulutusta, kasvihuonekaasuja, pakokaasupäästöjä, melua, terveysongelmia sekä luonnonvarojen kulutusta (Asikainen 2006, 47–48).

Vuonna 2009 liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisessa ohjelmassa asetettiin tavoitteiksi kasvattaa pyöräilyn, kävelyn ja joukkoliikenteen yhteistä kulkutapaosuutta 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Haasteena kestävien kulkutapojen lisäämiselle on pitkien työmatkojen yleistymisen sekä matkasuoritteiden kasvu. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011, 4, 12–13.) Kehityksen taustalla vaikuttavat kaupungistuminen sekä muuttoliikenteen kohdistuminen kaupunkien reuna-alueille ja kehyskuntiin, kauas palveluista ja työpaikoista (Varsinais-Suomen liitto 2007, 16).

Yksilöiden ja yritysten tekemillä liikkumiseen liittyvillä valinnoilla on tärkeä merkitys liikenteen haitallisten vaikutusten vähentämisen kannalta. Työ- ja työasiamatkat edustavat merkittävää osaa henkilöliikenteen matkasuoritteesta. Lisäksi työmatkaliikenteen ympäristövaikutukset ovat muita matkaryhmiä suurempia, sillä työmatkat ovat tyypillisesti lyhytmatkaisia sekä ruuhka-aikoihin ja taajamiin sijoittuvia. Liikenteen aiheuttamien haittojen vähentämiseksi yritysten tulisi kantaa vastuuta aiheuttamastaan liikenteestä. (Sala, Karasmaa & Ernvall 2005, 9, 10, 24.)

Tämän opinnäytetyön toimeksiantaja on Varsinais-Suomen kestävä kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus, Valonia, jonka toiminnan tarkoituksena on muun muassa edistää kestävästä liikkumisesta tiedottamalla sekä järjestämällä kilpailuja, kampanjoita ja tapahtumia (Valonia 2015). Opinnäytetyön tavoitteena on tuottaa toimeksiantajalle kehitysehdotuksia Pyörällä töihin -kilpailusta sekä selvittää, miten kestävästä työmatkaliikkumisesta voidaan edistää vuoden 2015 Pyörällä töihin -kilpailuun osallistuneissa työpaikoissa. Toimeksiannon pohjalta luotiin työmatkaliikkumiskysely, joka toteutettiin verkkokyselynä Webropol-ohjelmalla. Tutkimusstrategiana käytettiin Survey-tutkimusta ja aineisto käsiteltiin kvantitatiivisesti. Tuloksia on havainnollistettu erilaisten kaavioiden avulla ja analysoinnin apuna on käytetty Webropol-ohjelmaa.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa tarkastellaan liikenteen aiheuttamia haitallisia vaikutuksia, liikkumisen ohjausta sekä kestävästä työmatkaliikkumisen edistämiskeinoja työpaikoilla. Valonian järjestämä Pyörällä töihin -kilpailu toimii viitekehyksessä esimerkkinä alueellisesti toteutettavasta liikkumisen ohjauksesta.

## 2 LIIKENTEEN VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖÖN JA IHMISIIN

Liikenteellä on monia positiivisia vaikutuksia, sen avulla ihmiset, yritykset ja alueet ovat kosketuksissa toisensa kanssa. Liikenteen avulla täytetään sosiaalisia tarpeita sekä saadaan palvelut, kauppa ja elinkeinoelämä toimimaan. (Ympäristöministeriö 2013.) Myönteisten vaikutusten lisäksi on tiedostettava, että kasvavalla liikenteellä on monia haitallisia vaikutuksia sekä ympäristöön että ihmisiin. Liikenteen haitallisia vaikutuksia ovat muun muassa ilmanlaadun heikkeneminen, vaikutukset ilmastonmuutokseen, melu, liikenneonnettomuudet, ruuhkautuminen sekä lisääntyvä luonnonvarojen ja energiankulutus. Suurin osa liikenteen haitoista aiheutuu tieliikenteestä. Vaikutukset näkyvät sekä paikallisina, alueellisina että globaaleina ongelmina. (Motiva 2015a.)

### 2.1 Liikenteen päästöt

Liikenteen päästöjä ilmaan ovat muun muassa hiilidioksidi, hiilimonoksidi eli häkä, typenoksidit, rikkidioksidi, hiilivedyt, otsoni ja metaani (Hällström n.d, 8). Liikenteen päästöistä suurin osa syntyy tieliikenteestä. Tieliikenne aiheuttaa noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä, joista henkilöautoliikenteen osuus on noin 60 prosenttia. Liikenteen osuus kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidennes. (Trafi n.d.) Liikenne lisää kasvihuonekaasuista erityisesti ilmakehän hiilidioksidia. Hiilidioksidipäästöillä ei ole välittömiä vaikutuksia terveyteen, mutta ne vaikuttavat ilmastonmuutokseen voimistaen kasvihuoneilmiötä. (Hällström n.d, 8.) Maailmanlaajuiseen ilmastonmuutokseen vaikuttavista hiilidioksidipäästöistä noin kolmannes aiheutuu liikenteestä (Motiva 2015a).

Uusien bensiinikäyttöisten autojen katalysaattorit puhdistavat pakokaasuista typen oksideja, häkää, hiilivetyjä ja hiukkasia. Katalysaattorit eivät kuitenkaan tehoa hiilidioksidipäästöihin, vaan niihin voidaan vaikuttaa polttoaineen kulutusta vähentämällä, esimerkiksi valitsemalla vähemmän kuluttavia moottoreita, suosimalla taloudellista ajotapaa sekä lisäämällä ajoneuvojen käyttöastetta. (Hällström n.d, 12, 8.)

Taulukossa 1 (s. 3) on vertailtu henkilöauton, linja-auton, pyöräilyn ja kävelyn hiilidioksidipäästöjä. Taulukkoon on laskettu viiden kilometrin matkalla syntyvät hiilidioksidipäästöt sekä vuoden hiilidioksidikertymä. Taulukko on koottu Helsingin seudun liikenteen sivulla ilmoitetuista hiilidioksidipäästöarvoista: henkilöauto 171 g/henkilökilometriä ja linja-auto 73 g/henkilökilometriä. Päästölaskelmissa on otettu huomioon polttoaineenkulutuksesta syntyneet päästöt ja arvot on laskettu henkilöä kohden. Lisäksi on huomioitu linja-autojen keskimääräinen käyttöaste, joka on pääkaupunkiseudulla noin 13 matkustajaa. (Helsingin Seudun liikenne n.d.)

Taulukossa 1 nähdään, että liikenteen hiilidioksidipäästöt vähenevät, kun matkat kuljetaan yksityisautoilun sijaan linja-autolla, pyöräillen tai kävelen. Riittävän käyttöasteen saavutettua linja-auto on merkittävästi henkilöautoa ekologisempi vaihtoehto, vaikka se ei olekaan kevyen liikenteen tavoin päästötön kulkumuoto. (Sala ym. 2005, 15.) Henkilöauton hiilidioksi-

dipäästöt vähenevät, jos henkilöautossa on enemmän kuin yksi henkilö. Tällöin henkilökohtainen hiilidioksidipäästö saadaan jakamalla taulukossa näkyvä hiilidioksidiarvo matkustajien määrällä. (Helsingin Seudun liikenne n.d.)

Taulukko 1. Eri kulkumuotojen hiilidioksidipäästöt viiden kilometrin matkalla sekä vuoden hiilidioksidipäästöt viiden kilometrin edestakaisella matkalla (Helsingin seudun liikenne n.d.)

Kulkumuoto	Päästö	Työmatkan päästöt vuodessa*
Yksin henkilöautolla	0,855 kg	376,1 kg
Linja-autolla	0,365 kg	160,6 kg
Pyöräillen tai kävellen	0 kg	0 kg

\*Vuoden päästöt viiden kilometrin edestakaiselle työmatkalle, 220 työpäivää vuodessa

Päästöjen terveysvaikutusten kannalta haitallisimpia päästöjä ovat hiukkaset, typenoksidit, hiilivedyt ja otsoni. Kaupunkiseuduilla ilmanlaadulle, kuten hiukkas- ja typpioksidipitoisuuksille asetetut ohjearvot saattavat ylittyä silloin tällöin, esimerkiksi työmatkaliikenteen ruuhka-aikoina. (Valonia 2008.) Päästöjen aiheuttamat terveysvaikutukset korostuvat yleensä kaupungeissa ja asutuskeskuksissa, jonne liikenne ja ihmiset ovat keskittyneet. ”Ilmansaasteet aiheuttavat Suomessa vuosittain 200–400 ennaenaikaista kuolemaa, 30 000 astmaoireiden pahentumista ja 30 000–40 000 lasten hengitystieinfektiota.” (Hällström n.d, 8.)

Pienhiukkaset ovat terveydelle vaarallisimpia, sillä ne kulkeutuvat keuhkoihin asti ja voivat aiheuttaa muun muassa sydän- ja keuhkosairauksia. Hiukaspäästöt koostuvat päästöjen hiilihiukkasista sekä tiestä irtoavista hiukkasista. Hiukkasten lisäksi autoliikenne lisää katupölyn määrää ilmassa. Pienetkin määrät katupölyä aiheuttavat hengitysoireita, erityisesti herkille henkilöille, kuten astmaatikoille, lapsille, vanhuksille sekä keuhko- ja sydänsairaille. Liikenteen epäpuhtauksien haitallisuutta pahentaa se, että ne syntyvät hengitysilman korkeudella. Myös typenoksidit ärsyttävät hengitysteitä ja herkistävät hengitysteiden infektioille. Pakokaasupäästöjen alueelliset vaikutukset saattavat ilmetä jopa tuhansien kilometrien päässä päästölähteestä. Laajalla alueella esiintyviä vaikutuksia ovat muun muassa happamat sateet ja rehevöityminen. (Valonia 2008.)

## 2.2 Energiankulutus

Liikenteen osuus Suomen energiankulutuksesta oli vuonna 2013 noin 16,5 prosenttia. Liikenteen käyttämä osuus öljyllä tuotetusta energiasta on noin 40 prosenttia. (Motiva 2015b.) Öljyvarojen vähenemisen sekä öljyn hinnan nousun vuoksi öljyenergian varaan ei voida rakentaa pitkän aikavälin tulevaisuutta. Öljy riippuvuudesta on päästävä eroon myös sen ilmastonmuutosta aiheuttavien vaikutusten vuoksi. (Mäntynen 2012, 10.)

Liikennemuotoa ei voida suoraan leimata ympäristölle haitalliseksi tai hyväksi vaihtoehdoksi, sillä moottoriajoneuvojen energiankulutus riippuu matkustajamäärästä. Henkilöautossa on kuitenkin usein ainoastaan kuljettaja, mikä on tehoton tapa liikkua energiatalouden kannalta. (Mäntynen 2012, 35, 10.)

Autoistuminen eli kasvava autonomistus on ollut merkittävin muutos kuluneen vuosikymmenen aikana. Erityisesti kotitalouksissa on yhä useammin kaksi autoa. Autoistumisen myötä autoa kohti ajatut kilometrit ovat vähentyneet ja auton täyttöaste pienentynyt. (Liikennevirasto 2012, 12.) Suomessa henkilöautoissa on keskimäärin noin 1,7 matkustajaa ja työmatkaliikenteessä vain noin 1,1 matkustajaa henkilöautoa kohden (Möttönen 2012, 33).

Energiatehokkuuden kannalta myös joukkoliikenteessä on tärkeää pyrkiä riittävään täyttöasteeseen. Kaupunkiseuduilla linja-autossa on keskimäärin 18 matkustajaa, mikä tekee siitä henkilöautoa merkittävästi ympäristöystävällisemmän vaihtoehdon. (Mäntynen 2012, 35.)

### 2.3 Liikennemelu

Liikenne on pahin ympäristömelun aiheuttaja. Liikenteestä aiheutuva melu heikentää viihtyisyyttä, vaikeuttaa keskittymistä ja häiritsee puheviestintää. Lisäksi jatkuva melulle altistuminen voi aiheuttaa kuulon heikentymistä, sydämen rytmihäiriöitä ja verenpaineen kohoamista. (Hällström n.d, 9.) Paikoissa, joissa liikennemelu ylittää jatkuvasti valtioneuvoston hyväksymän ohjearvon 55 desibeliä, asuu lähes 900 000 ihmistä. Liikennemelua pyritään vähentämään melusteillä, meluvalleilla, nopeusrajoituksilla sekä muuttamalla tien päällysteen koostumusta. Liikennemelun vähentäminen on osoittautunut kuitenkin haasteeksi, sillä liikennemäärät ovat kasvaneet merkittävästi, samalla kun meluongelmaa on yritetty ratkaista. (Valonia 2008.)

### 2.4 Luonnonvarojen kuluminen ja monimuotoisuuden heikkeneminen

Liikenneväylien rakentaminen ja ylläpitäminen kuluttavat suurimman osan luonnonvaroja liikenteen osalta. Lisäksi syntyy suuria määriä jätettä, kuten ylijäämämaata, purettuja päällysteitä, betonirakenteita ja hiekoitushiekkaa. (Asikainen 2006, 48.) Liikenteen kysyntään vastataan rakentamalla uusia liikenneväyliä ja kehittämällä vanhaa tieinfrastruktuuria. Tämä kuitenkin johtaa kasvavaan henkilöauton käyttöön, eikä tuo pysyvää ratkaisua esimerkiksi liikenneuhkiin. (Sala ym. 2005, 10.) Liikenneväylät tarvitsevat kaupungeissa paljon tilaa, joka on poissa muilta toiminnoilta, kuten virkistämisympäristöiltä ja asumiselta. Lisäksi ne vähentävät eläimille ja kasveille suotuisia elinympäristöjä. Liikenneväylät voivat myös estää eläinten liikkumista ja johtaa populaatioiden geneettiseen eriytymiseen. (Motiva 2015a.)

### 2.5 Liikenneonnettomuudet

Liikenteessä loukkaantuu Suomessa vuosittain noin 6 000–7 000 ihmistä ja kuolee noin 250–300 ihmistä (Motiva 2015a). Henkilöauton käyttäjällä on pienempi riski joutua onnettomuuden uhriksi kuin kävelijällä tai pyöräilijällä. Kevyen liikenteen kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat kuitenkin vähentyneet vuosien saatossa, mikä saattaa osaltaan selittyä taajamien alennetuilla nopeusrajoituksilla. Liikenneonnettomuudet vaikuttavat ihmisten turvallisuudentunteeseen. Ihmiset suosivat kevyen liikenteen sijasta muita

kulikutapoja, jos kevyen liikenteen olosuhteet koetaan turvattomiksi. (Sala ym. 2005, 16.)

## 2.6 Terveyshaitat

Auton käytön lisääntyessä lyhyiden työ-, koulu- ja asiointimatkojen käveleminen tai pyöräileminen on vähentynyt 30 vuodessa. Liikunnan vähentymisen seurauksena ylipainoisuus, sydän- ja verisuonitaudit, aikuisiän diabetes ja tuki- ja liikuntaelimistön sairaudet ovat lisääntyneet. (Motiva 2015a.) Yksilöille koituvien vaikutusten lisäksi vähäinen liikunta aiheuttaa myös yhteiskunnalle kuluja. ”Riittämättömän liikunnan on arvioitu lisäävän terveydenhoidon menoja vuodessa 100–200 miljoonaa euroa. Lisäksi lisääntyneet poissaolot ja työn tuottavuuden lasku lisäävät välillisiä kustannuksia.” (Liikennevirasto 2012, 12.)

## 3 LIIKKUMISEN OHJAUS

Liikkumisen ohjaus on liikenteen kysynnän hallinnan keino, jonka tarkoituksena on kannustaa ihmisiä suosimaan henkilöautolle vaihtoehtoisia kestäviä kulikutapoja (Sala ym. 2005, 11). Tavoite pyritään saavuttamaan pääasiassa tiedollisen ohjauksen sekä markkinoinnin avulla. Liikkumisen ohjauksen keinoihin lukeutuu myös kestävien kulikutapojen käyttöä ja yhdistämistä helpottavien palveluiden koordinointi ja kehittäminen. Keskeisiä liikkumisen ohjauksen keinoja ovat esimerkiksi neuvonta, kampanjat, tapahtumat ja työpaikkojen liikkumissuunnitelmat. (Motiva 2015c.)

Liikkumisen ohjauksen keinoilla vähennetään liikenteen aiheuttamia haittoja, saadaan aikaan taloudellisia säästöjä sekä edistetään ihmisten turvallisuutta, terveyttä ja tasa-arvoa. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet ovat usein pieniä, yksinkertaisia ja edullisia, mutta niiden avulla yksilöille, yrityksille ja yhteiskunnalle voi koitua merkittäviä ympäristö- ja terveyshyötyjä sekä taloudellisia säästöjä. Esimerkiksi työpaikoilla toteutetulla liikkumisen ohjauksella on onnistuttu vähentämään yksityisautoilun osuutta 10–30 prosenttia työpaikkaa kohden. (Sala ym. 2005, 5, 12; Motiva 2015c.)

Liikkumisen ohjauksen toteuttaminen kuuluu julkisen sektorin vastuulle samoin kuin esimerkiksi maankäytön suunnittelu ja liikenneinfrastruktuurin kehittäminen ja ylläpito. Julkinen sektori tuottaa itse osan liikkumisen ohjauksen palveluista, mutta keskeisenä tavoitteena on saada eri toimijat, kuten esimerkiksi työpaikat vaikuttamaan työntekijöidensä liikkumisvalintoihin. (Motiva 2015c.)

Toimiva liikkumisen ohjaus edellyttää useiden eri tahojen toimintaa sekä yhteistyötä niiden välillä. Yhteiskunta, valtionviranomaiset, kunnat ja järjestöt toimivat ohjauksen tukijoina ja velvoittajina. (Sala ym. 2005, 12.) Liikkumisen ohjaustyötä toteutetaan valtakunnallisella tasolla sekä seutu- ja paikallistasolla. Seututasolla liikkumisen ohjaustyötä koordinoi Varsinais-Suomessa Valonia (Descombes, Vaahtera, Raivio, Päivänen, Järvinen

& Engström 2015, 20). Seuraavassa luvussa käsitellään tarkemmin liikkumisen ohjauksen toimijoita sekä vastuualueita.

### 3.1 Liikkumisen ohjauksen organisoituminen

Valtakunnallisesti koordinoitua liikkumisen ohjauksen työtä on tehty Suomessa vuodesta 2010 lähtien. Taulukossa 2 (s. 7) on esitetty liikkumisen ohjauksen pääasialliset toimijat sekä heidän vastuunsa Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriölle kuuluu strateginen vastuu liikkumisen ohjauksen organisoinnista. Liikennevirasto vastaa liikkumisen ohjauksen toteuttamisesta ja rahoituksesta liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta. (Descombes ym. 2015, 17-18.) Lisäksi ”Liikennevirasto toteuttaa erillisiä T&K-hankkeita ja alueellisia sekä paikallisia liikkumisen ohjauksen kehittämishankkeita, joita on tuettu vuodesta 2012 alkaen liikkumisen ohjauksen valtionavustuksilla” (Descombes ym. 2015, 22).

Valtion omistama asiantuntijayritys Motiva koordinoi liikenneviraston toimeksiannosta valtakunnallista liikkumisen ohjaustyötä sekä ylläpitää liikkumisen ohjauksen valtakunnallista LIVE-verkosta (Descombes ym. 2015, 19). Verkosto on vapaaehtoinen yhteistyöfoorumi, jonka tavoitteena on lisätä yhteistyötä, toimintaa ja tiedonvaihtoa liikkumisen ohjauksen parissa toimivien intressiryhmien kesken (Valonia 2010).

Liikenne- ja viestintäministeriön johtama Viisaan liikkumisen koordinoitiryhmä, VILI vastaa liikkumisen ohjauksen työn strategisesta ohjauksesta. VILI-ryhmän jäseniä ovat liikenne- ja viestintäministeriö, liikennevirasto, ympäristöministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Trafi, Liikenneturva, Pyöräilykuntien verkosto, Kuntaliitto sekä Kunnossa kaiken ikää -ohjelma. (Descombes ym. 2015, 18.)

ELY-keskuksilla ei ole virallista roolia liikkumisen ohjauksen organisoimisessa, vaan ELYissä liikkumisen ohjaus on lähinnä pyritty liittämään osaksi liikenneturvallisuustyötä ja liikennejärjestelmätyötä (Descombes ym. 2015, 19).

Seudullista liikkumisen ohjaustyötä toteutetaan käytännössä muun muassa tiedotuksen ja neuvonnan sekä erilaisten kampanjoiden avulla. Liikkumisen ohjauksen käytännön toteutuksesta vastaa Helsingin seudulla Helsingin seudun liikenne (HSL), Tampereen seudulla Ekokumppanit Oy ja Varsinais-Suomessa Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus, Valonia. (Descombes ym. 2015, 20.) Valonian järjestämä Pyörällä töihin -kilpailu on seututasolla toteutettavaa liikkumisen ohjaustyötä.

Liikkumisen ohjaus toteutuu paikallisella tasolla lähinnä osana liikenneturvallisuustyötä ja toiminta nojaa pitkälti valtionavustuksiin. Liikkumisen ohjauksen toteutumisen haasteena saattaa pienissä kunnissa olla liikkumisen ohjauksen ajureina toimivien ongelmien (esim. ruuhkautuminen ja parkkipaikkojen puute) sekä yksityisautoilulle vaihtoehtoisten kulkutapojen, kuten joukkoliikenteen puuttuminen. (Descombes ym. 2015, 21.)

Taulukko 2. Descombes, L., Vaahtera, A., Raivio, T., Päivänen, J., Järvinen, S. & Engström, A. Liikkumisen ohjausta tekevät toimijat ja heidän roolinsa. Viitattu 10.12.2015. Saatavilla <http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/24218/Liikkumisen+ohjauksen+loppuraportti/3544dff9-5bf1-4a36-997d-764898238132>

Toimijat	Vastuu/rooli liikkumisen ohjauksessa
Liikenne- ja viestintäministeriö	Toimeksiantaja, strateginen vastuu
Liikennevirasto	Operatiivinen vastuu ja ohjaus, rahoitus, vastaa Motivan toiminnasta
VILI-koordinaatioryhmä (LVM, LIVI, YM, OKM, STM, TEM, Trafi, Pyöräilykuntien verkosto, Liikenneturva, Kuntaliitto, kunnossa kaiken ikää -ohjelma)	Tavoite: Vastaa strategisesta ohjauksesta (Toteutunut: keskittynyt tiedonvaihtoon ja eri hallinnonalojen keskinäiseen koordinointiin. Lisäksi sen piirissä on valmisteltu myös liikkumisen ohjaustyön linjauksia)
Motiva	Valtakunnallinen koordinointi ja tuki Liikenneviraston toimeksiannosta. Tehtäviin kuuluu mm. liikkumisen ohjauksen valtakunnallisen LIVE-verkoston ylläpito.
ELY-keskukset	Ei virallista vastuuta. Jotkin ELYt ovat pyrkineet integroimaan LO:n osaksi liikenneturvallisuuustyötä ja liikennejärjestelmätyötä.
Seututaso (HSL, VALONIA, Ekokumppanit, JAPA ry)	Käytännön toteutus
Paikallistaso ( T&K-ohjelmien hankkeet ja valtionavustuksista käynnistyvät työt)	Käytännön toteutus

Liikennevirasto liittyi vuonna 2011 Euroopassa liikkumisen ohjausta koordinoivan EPOMM:n (European Platform on Mobility Management) jäseneksi. Kontaktina EPOMM:iin toimii Motiva ja kansallinen LIVE-verkosto. EPOMM:n hallituksessa Suomen edustajana on liikenneviraston edustaja. (Valonia 2010; Descombes ym. 2015, 18.) EPOMM:iin kuuluu yhteensä 11 virallista jäsenmaata. EPOMM:n tavoitteina on muun muassa markkinoida ja edistää liikkumisen ohjausta Euroopassa, tukea Euroopan maiden välillä tapahtuvaa liikkumisen ohjaukseen liittyvää yhteistyötä sekä toimia liikkumisen ohjauksen asiantuntijana. (EPOMM n.d.a; EPOMM n.d.b.)

### 3.2 Case: Pyörällä töihin -kilpailu

Valonian järjestämä Pyörällä töihin -kilpailu toimii opinnäytetyössä esimerkkinä seututasolla toteutettavasta liikkumisen ohjaustyöstä. Kilpailun tavoitteena on edistää kestävästä työmatkaliikkumista Varsinais-Suomessa. Kilpailua on järjestetty jo vuodesta 1998 lähtien ja sen kohderyhmänä ovat kaikki Varsinais-Suomessa sijaitsevat työpaikat: yksityiset yritykset, kuntien toimipisteet sekä osastot. Kilpailuun osallistuu vuosittain keskimäärin noin 250 työpaikkaa ja noin 2 000 henkilöä, noin kahdeksastatoista eri Varsinais-Suomen kunnasta. (Pyörällä töihin -kilpailun loppuraportti 2015.)

Kilpailussa työmatkat kuljetaan pyöräillen, kävellen tai muulla lihasvoimalla. Aikaisemmin kilpailuun oli mahdollista osallistua vain pyöräillen, mutta vuonna 2004 mukaan otettiin kaikki moottorittomat liikkumismuodot. Vuonna 2015 kilpailussa oli uutta se, että työntekijöitä kannustettiin yhdistämään työmatkalla kestäviä kulkutapoja itselle sopivalla tavalla, esimerkiksi yhdistämällä pyöräily tai kävely joukkoliikenteeseen. Matkakettujen tarkoituksena oli, että yhä useampi voisi osallistua kilpailuun liikkumalla edes osan työmatkastaan lihasvoimin. Kilpailu järjestetään yleensä

toukokuussa, mutta vuonna 2015 kilpailu järjestettiin aikaisemmista vuosista poiketen syys–lokakuun vaihteessa 31.8.–7.9. (Pyörällä töihin -kilpailun loppuraportti 2014; Pyörällä töihin -kilpailun loppuraportti 2015.)

Kilpailusta tiedottaminen tapahtuu pääasiassa postitse sekä sähköpostilla. Muita viestintäkanavia ovat facebook, twitter, erilaiset tapahtumat, julkisten tilojen ilmoitustaulut sekä kuntien tapahtumakalenterit ja tiedotuslehdet. Vuonna 2015 kilpailun tulokset lähetettiin sähköpostitse kaikille osallistuneille työpaikoille. Lisäksi voittaja työpaikat ja kolme parhaiten sijoittunutta kuntaa julkaistiin Turun Sanomissa. (Pyörällä töihin -kilpailun loppuraportti 2015.)

Kilpailussa työpaikat jaetaan työntekijöiden lukumäärän mukaan neljään eri sarjaan. Sarjat ovat 1–4, 5–20, 21–100 ja yli 100 työntekijää. Vuonna 2015 jokaisesta sarjasta voitti työpaikka, jossa työntekijöiden lukumäärään suhteutettuna kuljettiin eniten työmatkakilometrejä lihasvoimin. Työmatkan pituuteen perustuva laskutapa otettiin ensimmäistä kertaa käyttöön vuonna 2015. Aikaisemmin jokaisesta sarjasta voitti työpaikka, jossa kuljettiin eniten työmatkoja kilpailuviikon aikana työntekijöiden lukumäärään suhteutettuna. Työpaikkojen lisäksi valitaan voittaja kunta, jolle kertyy eniten kuljettuja työmatkakilometrejä asukasmäärään suhteutettuna. (Pyörällä töihin -kilpailun loppuraportti 2015.)

Vuonna 2015 kilpailuun osallistui 180 työpaikkaa kahdeksastatoista eri kunnasta. Sarjaan 1–4 työntekijää osallistui 20 työpaikkaa, sarjaan 5–20 työntekijää osallistui 75 työpaikkaa, sarjaan 21–100 osallistui 73 työpaikkaa ja sarjaan yli 100 työntekijää osallistui 12 työpaikkaa. Ensimmäistä kertaa mukana olleita työpaikkoja oli 45 kappaletta. Kaikkiaan kilpailuun osallistui 1 446 henkilöä ja kilpailun aikana kertyi yhteensä 52 173 kilometriä. (Pyörällä töihin -kilpailun loppuraportti 2015.)

Kilpailun palkinnot tulevat lahjoituksina yhteistyökumppaneilta. Vuonna 2015 palkintoina kilpailussa olivat Felt QX65 -hybridipyörä sekä neljä pyöränhuoltolahjakorttia. Palkinnot arvottiin voittajatyöpaikkojen kilpailuun osallistuneiden työntekijöiden sekä kaikkien osallistuneiden kesken. Lisäksi kunkin sarjan kolmelle parhaalle työpaikalle sekä aktiivisimmalle kunnalle annettiin kunniakirjat. Palkinnot jaettiin voittajille järjestetyssä palkintojenjakotilaisuudessa. (Pyörällä töihin -kilpailun loppuraportti 2015.)

Kilpailuun osallistutaan merkkamalla työmatkoilta kertyneet kilometrit työntekijää kohden pdf- tai paperilomakkeeseen. Kilometrit on mahdollista merkata enintään viiden päivän ajalta, kun koko kilpailun kesto on kahdeksan päivää. Tällä tavoin on pyritty huomioimaan vuorotyötä tekevät työntekijät. Kilpailussa on aikaisempina vuosina kokeiltu pdf- ja paperilomakkeen lisäksi sähköistä osallistumisjärjestelmää. Sovelluksen toimivuudessa ilmeni kuitenkin ongelmia ja sen käyttämisestä luovuttiin Valonian organisaatiouudistusten myötä. (Pyörällä töihin -kilpailun loppuraportti 2015; Väisänen, haastattelu 16.3.2016.)

## 4 KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan ympäristöystävällisten liikkumistapojen, kuten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosimista yksityisautoilun sijaan (Valonia 2015). Vuosina 2010 ja 2011 toteutetun valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan henkilöauto on ylivoimaisesti käytetyin liikenneväline Suomessa, sillä sen osuus vuorokauden matkasuoritteesta on noin 72 % henkilöä kohden. Lisäksi se on yleisin kulkuväline lyhyillä 1–3 ja 3–5 kilometrin matkoilla, joista suurin osa olisi mahdollista tehdä kävellen tai pyörällä. Henkilöauton osuus 1–3 kilometrin pituisilla matkoilla on noin 53 % ja 3–5 kilometrin pituisilla matkoilla osuus on noin 65 %. (Liikennevirasto 2012b, 31, 36; Liikenne- ja viestintäministeriö 2011, 12.) Autoilun suosioon voidaan vaikuttaa muun muassa hyvin järjestetyllä joukkoliikenteellä sekä huomioimalla kävelyn ja pyöräilyn tarpeet (Asikainen 2006, 50).

### 4.1 Kävely ja pyöräily

Matkan pituudella on keskeinen vaikutus kuluttavan valintaan. Kävely on suosituin kulutapa alle 1 kilometrin pituisilla matkoilla, joista yli 60 % tehdään kävellen. Pyöräilyä suositaan eniten 0,5–3 kilometrin matkoilla, joista pyöräilyn osuus on noin 16 %. Suomessa keskimääräinen kävelymatkan pituus on noin 2 kilometriä ja pyöräilymatkan noin 3 kilometriä. Erityisesti pyöräilylle, mutta myös kävelylle on tyypillistä suuret kausivaihtelut. Talvella kävely on suositumpaa kun taas kesällä pyöräilymäärät ovat selvästi talvea suuremmat. (Liikennevirasto 2012a, 16.)

Suurin potentiaali kevyen liikenteen lisäämiselle on lyhyillä matkoilla, jotka tällä hetkellä tehdään henkilöautolla. Lyhyillä matkoilla pyöräily ja kävely ovat nopeutensa puolesta kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Pyöräilyn ja kävelyn suosiminen auton sijaan edellyttääkin muutosta ennen kaikkea asenteissa ja elämäntavoissa. (Liikennevirasto 2012a, 19.)

Ikäryhmistä työikäiset 18–64-vuotiaat tekevät vähiten jalankulku- ja pyörämatkoja ja kulkevat eniten autolla. Kaikkein eniten auton käyttöön ovat sitoutuneita 34–54-vuotiaat. Etenkin perhe-elämä ja siihen liittyvä asiointi sekä työelämä vaativat tältä ikäryhmältä liikkumista. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011, 13; Liikennevirasto 2012a, 20.)

Kevyen liikenteen edistäminen on ekologisesti ja sosiaalisesti kestävä, sillä lihasvoimin liikkuminen vähentää liikenteen ympäristövaikutuksia ja vaikuttaa myönteisesti terveyteen (Asikainen 2006, 51). Kehityssuuntana on jo pitkään ollut matkojen keskipituuksien kasvu ja pitkien työmatkojen yleistymisen. Pyöräilyn ja kävelyn edistämisen edellytyksenä onkin tämän kehityksen hillitseminen ja työpaikkojen ja asumisen ohjaaminen lähemmäs toisiaan. Lisäksi kasvavilla kaupunkiseuduilla pitäisi onnistua luomaan jalan ja pyörällä liikkumista tukevaa jalankulku- ja pyöräilykaupunkirakennetta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011, 13.)

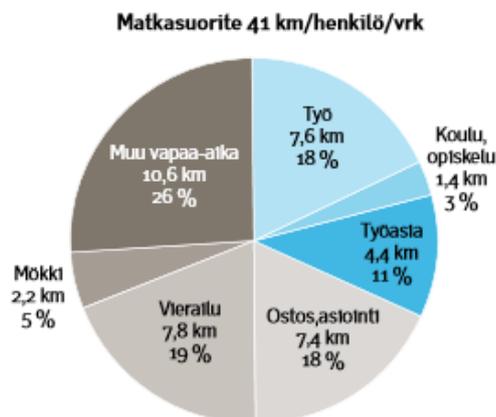
## 4.2 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteelle on hyvät toimintaedellytykset kaupunkiseuduilla, jonne väestö on keskittynyt. Suuremmissa kaupungeissa, joissa kysyntäpohja on riittävä, voidaan saada aikaan korkea palvelutaso joukkoliikenteelle. Joukkoliikenteen käyttö on suuremmissa kaupungeissa hyvin perusteltua yhteiskunnan kannalta, sillä se vähentää henkilöauton käyttöä ja investointitarvetta liikenneväyliin. Lisäksi joukkoliikenne vähentää liikenteen ympäristökuormitusta, tehostaa energian ja tilan käyttöä, vähentää ruuhkia, parantaa liikenneturvallisuutta sekä lisää sosiaalista tasa-arvoa muun muassa turvaamalla liikkumismahdollisuudet niille, joilla ei ole mahdollisuutta auton käyttöön. (Mäntynen 2012, 45; Asikainen 2006, 50.)

Matkaketjuilla eli yhdistämällä joukkoliikenne ja kävely tai pyöräily voitaisiin korvata suurilla kaupunkiseuduilla pidemmät automatkat. Joukkoliikenteen käyttäminen edellyttää hyvää jalankulkuyhteyttä pysäkille tai asemalle, sillä kävely on joukkoliikennematkojen tärkein liityntäkulkutapa. Liityntäpyöräilyllä pystytään puolestaan laajentamaan joukkoliikenteen vaikutusaluetta kävelyetäisyyden ulkopuolelle. Joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä voidaan käyttää myös rinnakkain, vaihdellen kulkutapoja matkan tarkoituksen, sään tai vuodenajan mukaan. Joukko- ja kevyt liikenne yhdessä muodostavatkin kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle. (Liikennevirasto 2012a, 41.)

## 5 KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN TYÖPAIKOILLA

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2010–2011) mukaan työ- ja työasiamatkat muodostavat yhteenlaskettuina suurimman matkaryhmän suomalaisten vuorokauden matkasuoritteesta. Kodin ja työpaikan välisten matkojen ja työasiointimatkojen yhteenlaskettu osuus suomalaisten vuorokauden matkasuoritteesta on noin 29 % henkilöä kohden (kuvio 1).



Kuvio 1. Liikennevirasto. Kotimaan matkojen matkasuorite, osuudet matkan tarkoituksen mukaan. Viitattu 4.3.2016. Saatavilla [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/Ir\\_2012\\_henkiloliikennetutkimus\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/Ir_2012_henkiloliikennetutkimus_web.pdf)

Kulkumuodoista henkilöauto on käytetyin työ- ja työasiamatkoilla, sen osuus päivittäisestä työmatkasuoritteesta on noin 76 % ja työasiamatkasuoritteesta noin 45 % henkilö kohden. Joukkoliikenteen osuus päivittäisestä työmatkasuoritteesta on noin 15 % ja työasiamatkasuoritteesta noin 18 % henkilöä kohden. Kevyen liikenteen osuus päivittäisestä työmatkasuoritteesta on vain noin 3 % ja työasiamatkasuoritteesta 0 % henkilöä kohden. Joukkoliikenne sisältää linja-auton, metron, raitiovaunun ja junan matkasuorite osuudet. (Liikennevirasto 2012b, 25, 34).

Työpaikkojen katsotaan olevan yhä enemmän vastuussa työntekijöiden liikkumistapojen kehittämisessä, sillä työpaikat aiheuttavat merkittävän osan päivittäisestä matkasuoritteesta. Työpaikoilla on hyvät mahdollisuudet vaikuttaa työntekijöiden liikkumistapoihin, sillä työmatkaliikenteelle ominainen toistuvuus ja sama määränpää luovat sen hallinnalle hyvät edellytykset. Lisäksi suurin osa työmatkoista tehdään kaupunkiseuduilla, joissa on hyvät edellytykset hyödyntää kestäviä kulkumuotoja. (Mustonen 2011, 21.)

Kestävän liikkumisen edistäminen voidaan ottaa työpaikoilla osaksi työkykyä ylläpitävää toimintaa, ympäristöohjelmaa sekä laatu- ja ympäristöjärjestelmiä. Kestävää liikkumista voidaan edistää työpaikoilla myös erilaisilla työnantajan tarjoamilla ohjauskeinoilla, joita ovat esimerkiksi sosiaalitoimen parantaminen, etätömahdollisuuksien lisääminen tai polkupyörän tarjoaminen työsuhte-etuna. (Sala ym. 2005, 14, 13.)

## 5.1 Työnantajan keinot

Työmatkaliikenteeseen liittyvät keinot ovat usein rajoittuneet työpaikoilla ainoastaan autojen pysäköinnin järjestämiseen, työsuhteautoihin sekä työkykyä ylläpitävään TYKY-toimintaan. Työpaikoilla olisi kuitenkin hyvät mahdollisuudet vaikuttaa henkilöstön liikkumiseen monilla muilla eri keinoilla. (Sala ym. 2005, 22.)

Työpaikoilla toteutettavien keinojen tavoitteena on vähentää yksityisautoilun osuutta liikenteessä tekemällä kestävästä kulkutavoista kilpailukykyisiä, realistisia sekä pysyviä vaihtoehtoja autoilulle (Kiiskilä, Koskinen & Vähä-Rahka 2002, 89). Auton käytön vähentämisen lisäksi, toimenpiteiden tarkoituksena voi olla myös auton käytön tehostaminen, esimerkiksi kimppakyytien, taloudellisen ajo-opetuksen tai yhteiskäyttöautojen avulla (Sala ym. 2005, 21). Seuraavissa luvuissa käsitellään työpaikoilla toteutettavia kestävästä liikkumista edistäviä toimenpiteitä.

### 5.1.1 Työsuhdematkalippu

Joukkoliikenteen työsuhdematkalippu on työnantajan joko kokonaan tai osittain työntekijälle maksama joukkoliikenteenlippu, joka on tarkoitettu kodin ja työpaikan välisiä matkoja varten. Työsuhdematkalipun tarkoituksena on vähentää yksityisautoilua ja vastaavasti lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Työsuhdematkalippu on työsuhteauton tavoin luontaisesti työnantajan muuna kuin rahana suorittama korvaus työntekijälle. Työsuhdematkalippu on osittain työntekijälle verovapaata tuloa. (Mustonen 2011, 34.)

”Työnantajan työntekijälleen antama enintään 300 euron arvoinen joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten on verovapaata tuloa. Lisäksi matkalippu on verovapaata tuloa 750 euroa ylittävältä osalta 3 400 euroon asti.” (Tuloverolaki 1535/1992 64.2. §.) Säännös koskee säännöllisesti liikennöivää henkilöliikennettä. Soveltamisalan ulkopuolelle jää lentoliikenne sekä tilausliikenne, kuten normaali taksiliikenne. (Verohallinto 2013.)

### 5.1.2 Etätyö ja liukuva työaika

Työnantaja voi vähentää työmatkoja kokonaisuudessaan mahdollistamalla työntekijöilleen etätöiden tekemisen. Etätöillä tarkoitetaan työtehtävien suorittamista työpaikan ulkopuolella, esimerkiksi kotona, junassa tai kesämökillä, jolloin ei synny erillisiä työ- tai työasiamatkoja. (Mustonen 2011, 29.) Etätöissä noudatetaan työsopimuslakia ja työsuhdelainsäädännön määräyksiä. Etätöiden tekeminen edellyttää ajasta ja paikasta riippumattomia työjärjestelyitä, mahdollisuutta käyttää tietotekniikkaa sekä työtehtäviä, jotka vaativat vähän henkilökohtaista kanssakäymistä. Suomessa etätyö perustuu vapaaehtoisuuteen sekä työnantajan ja työntekijän keskenään tekemiin sopimuksiin. (Sala ym. 2005, 3.)

Liukuvalla työajalla tarkoitetaan työntekijän mahdollisuutta sopia työajasta työnantajan kanssa siten, että työntekijä voi sovituisissa rajoissa päättää työpäivänsä alkamis- ja päättymisajan (Sala ym. 2005, 3). Liukuva työaika on mahdollista työpaikoilla, joissa työtehtävät eivät ole riippuvaisia määrätystä työajasta. Liukuvan työajan käyttö työpaikalla voi helpottaa esimerkiksi joukkoliikenteen tai kimppekyytien käyttöä, kun työntekijät voivat suunnitella työmatkojen aikataulun vapaammin. (Mustonen 2011, 30.)

### 5.1.3 Kimppakyytipörssi

Kimppakyytipörssillä tarkoitetaan työnantajan esimerkiksi työpaikan verkkosivuille perustamaa sivustoa, jonne työntekijät voivat merkata työmatkansa lähtöpaikan, ajan sekä matkareitin. Tarjolla on myös valtakunnallisia kimppekyytipörsssejä, joita työnantajat voivat halutessaan hyödyntää. Työpaikoille kimppekyytipalveluita tarjoavia yrityksiä ovat Ridefy, GreenRiders ja Kyydit.net. (Mustonen 2011, 34; Hänninen 2015.)

Kimppakyyti on yksityisautoilua taloudellisempi ja ympäristöystävällisempi tapa liikkua, jos joukkoliikenteen tai kevyen liikenteen kulkuvälineitä ei voida käyttää. Kimppakyyti tehostaa auton käyttöastetta ja vähentää autoa kohden syntyviä päästöjä. Työnantaja voi kannustaa kimppekyyteihin tarjoamalla kimppekyydillä kulkeville pysäköintietuuksia tai varmistamalla töihin pääseminen tai kotiinkuljetus esimerkiksi taksilla, jos alkuperäinen kyyti peruuntuu. (Mustonen 2011, 34; Kalenoja & Taskinen 2006, 19.)

### 5.1.4 Yhteiskäyttöautot

Työnantaja voi hankkia työasiamatkoja varten yrityksen yhteiskäyttöön auton. Yhteiskäyttöauton hankinnalla yritys voi vähentää yksityisautoilua,

sillä työntekijöiden ei tarvitse ainoastaan työasiamatkoja varten tulla omalla autolla töihin tai työntekijällä ei välttämättä ole tällöin edes tarvetta omistaa autoa. Tällöin voidaan säästää kiinteistökuluissa, kun yrityksen parkkipaikojen tarve vähenee. (Mustonen 2011, 33.)

Auton yhteiskäytöllä tarkoitetaan myös auton vuokrausta. Autoja voidaan vuokrata yhteiskäyttöpalvelujen kautta, jotka soveltuvat myös yritysten käyttöön. Tavallinen autonvuokraus ja yhteiskäyttöautojen vuokraus eroavat toisistaan siten, että yhteiskäyttöpalveluun rekisteröitynyt asiakas saa auton käyttöönsä lyhyeksi ajaksi, useista noutopisteistä, mihin vuorokauden aikaan tahansa. Lisäksi asiakas rekisteröityy yhteiskäyttöpalveluun, joten yksittäisestä käyttökerrasta ei tehdä sopimusta. Asiakas maksaa yhteiskäyttöauton käytöstä sekä kiinteän kuukausimaksun, että kustakin varauksesta käytetyn ajan ja ajettujen kilometrien mukaan. Suomessa yhteiskäyttöautojen käyttäjämäärät ovat melko vähäisiä verrattuna Länsi-Euroopan maihin, joissa yhteiskäyttöautojen käyttö on kasvanut voimakkaasti jo 1990-luvulta lähtien. (Motiva 2015d.) Suomessa yhteiskäyttöautoja tarjoavia yrityksiä ovat muun muassa City Car Club, Smart Travel, Ekorent, Weegos, Kortteliauto ja 24Rent (Trafi 2015, 7).

#### 5.1.5 Työsuhde- ja yhteiskäyttöpolkupyörät

Työnantaja voi tarjota työntekijälle työsuhdepolkupyörän, joka on työsuhdeautoa huomattavasti ympäristöystävällisempi ja taloudellisesti kannattavampi vaihtoehto. Lyhyiden työasioiden hoitamiseen voidaan hankkia työntekijöiden käyttöön myös yhteiskäyttöpolkupyörä korvaamaan henkilöautolla tehtyjä matkoja. (Suomen Työsuhdepyörä n.d; Mustonen 2011, 36.)

Yritys voi hankkia polkupyörän työsuhdepyörä välittävältä palveluntarjoalta. Suomessa työsuhdepyörä välittää muun muassa Suomen Työsuhdepyörä Oy. Työsuhdepyörää hankittaessa yritys tekee leasing-sopimuksen palveluntarjoajan kanssa. Sopimus kattaa pyörän lisäksi määräaikaishuollot. Sopimuskauden päätyttyä työntekijä voi edullisesti lunastaa työsuhdepyörän omakseen tai palauttaa sen takaisin. (Suomen Työsuhdepyörä n.d.)

#### 5.1.6 Taloudellinen ajaminen

Taloudellinen ajaminen tarkoittaa liikkumisen energiatehokkuuden parantamista, johon kuulu taloudellinen ajotapa sekä polttoainetta säästävän ajoneuvon hankkiminen. Energiatehokkuutta voidaan parantaa myös säännöllisillä rengaspaineiden mittauksilla sekä polttoaineen säästämistä edistävillä lisälaitteilla, kuten kulutusmittareilla, ajotietokoneilla, ajonopeuden säätimillä sekä nopeus- ja kierrosrajoittimilla. Taloudellinen ajaminen vähentää polttoaineen kulutuksen lisäksi myös liikenteen päästöjä, meluhaittoja, ajoneuvojen korjaus- ja huoltokustannuksia sekä liikenneonnettomuuksia. (Pyrrö 2006, 6, 15.)

Taloudellisella ajotavalla tarkoitetaan ennakoivaa ajotapaa, jossa ”vältetään ruuhkia ja turhia pysähdyksiä, käytetään suurinta nopeuteen ja liikenneti-

lanteeseen sopivaa vaihdetta, hyödynnetään hidastuksissa moottorijarrutusta ja ajetaan tasaisella kaasulla.” Taloudellisella ajotavalla pyritään vähentämään polttoaineenkulutusta sekä päästöjä. Polttoaineen kulutusta voidaan vähentää lisäksi esilämmittämällä moottori alle +5 asteenlämpötiloissa. (Mustonen 2011, 33.)

Työnantaja voi edistää taloudellista ajamista tarjoamalla työntekijöille mahdollisuuden osallistua taloudellisen ajotavan opetukseen tai jakamalla työntekijöille tietoa taloudellisen ajamisen hyödyistä. Työnantaja voi ottaa taloudellisen ajamisen huomioon myös työsuhde- ja yhteiskäyttöautojen valinnassa sekä lisälaittehankinnoissa. (Mustonen 2011, 33.)

### 5.1.7 Henkilöstötilat ja pyöräpysäköintipaikat

Työnantajan tarjoamalla asianmukaisilla ja toimivilla henkilöstötiloilla voidaan kannustaa työntekijöitä liikkumaan työ- ja työasiamatkat henkilöauton sijaan pyörällä tai kävellen (Mustonen 2011, 38). Työpaikan henkilöstötilojen järjestämisen perustana toimii työturvallisuuslaki, joka asettaa yleisvaatimukset henkilöstötilojen järjestämiselle kaikilla toimialoilla. Työturvallisuuslain (738/2002 48.1 §) mukaan ”työpaikalla tai sen välittömässä läheisyydessä on työntekijöiden käytettävissä oltava työn luonne ja kesto sekä työntekijöiden lukumäärä huomioon ottaen riittävät ja asianmukaisesti varustetut peseytymis-, pukeutumis- ja vaatteiden säilytystilat, ruokailu-, lepo- ja käymälätilat sekä muut henkilöstötilat.”

Työturvallisuuslain pohjalta on asetettu tarkempia säädöksiä sekä erityissäädöksiä tietyistä toimialoista ja töistä. Lisäksi monissa työehtosopimuksissa on asetettu vaatimuksia henkilöstötiloista. (Niskanen ym. 2010, 4, 3.) Työnantaja voi kuitenkin järjestää työturvallisuuslakia sekä alemman asteisia säädöksiä ja vaatimuksia kattavammat henkilöstötilat työpaikallaan. Hyvin järjestetyillä suihku- ja vaatteidenvaihtotiloilla sekä vaatteiden ja varusteiden säilytystiloilla on suuri merkitys työmatkansa pyörällä ja kävellen tekeville. (Mustonen 2011, 38.)

Pyöräilyn houkuttelevuutta lisää työpaikalla myös hyvin järjestetty pyörien pysäköinti. Pyöräpysäköintipaikan tulisi olla turvallinen, sillä pyöriin kohdistunut ilkivalta ja pyörien varastaminen heikentävät pyöräilyn houkuttelevuutta. Hyvin järjestetty pyöräpysäköintipaikka on esimerkiksi valvottu sisätila, jossa on runkolukittavat pyörätelineet. Pyöräparkit olisi hyvä sijoittaa lähelle työpaikan sisäänkäyntejä sekä peseytymis- ja pukeutumistiloja. Lisäksi pyöräpysäköintialue tulisi suunnitella siten, että pyöräpaikkoja voidaan halutessa lisätä. (Mustonen 2011, 39.)

Päätösvalta vaikuttaa työpaikan henkilöstötiloihin sekä pyöräpysäköintipaikkojen sijoittamiseen on pääasiassa kiinteistön omistajalla. Työnantaja voi kuitenkin ehdottaa toimenpiteiden toteuttamista kiinteistön omistajalle, jos työnantaja on kiinteistössä vuokralaisena. (Mustonen 2011, 39.)

### 5.1.8 Autojen pysäköintipaikkojen tarveharkinta ja maksullisuus

Työnantaja voi vähentää yksityisautoilua työmatkoilla perimällä työpaikan autopaikasta pysäköintimaksuja tai rajoittamalla pysäköintiä auton käytön tarpeellisuuden mukaan. Työnantaja voi priorisoida työntekijöiden pysäköinnin tarpeellisuutta ja kannustaa kestävien liikennemuotojen käyttämiseen, esimerkiksi tarjoamalla kimpapakyytiläisille tai autojen yhteiskäyttöpalveluita käyttäville edullisemmän tai ilmaisen pysäköinnin. Työnantajan perusteina ilmaiselle pysäköinnille voivat olla myös pitkä työmatka, yksityisauton käyttöä vaativa toimenkuva työpaikalla tai työntekijän tarve yhdistää työmatkaan muita matkoja. (Kiiskilä ym. 2002, 90–91.)

Autojen pysäköinnin rajoittaminen ja maksullisuus ovat muista keinoista poiketen rajoittavia keinoja. Keinot voivat aiheuttaa työntekijöissä vastarintaa tai jopa vähentää työpaikan houkuttelevuutta. Rajoittaville toimenpiteille tulisikin tarjota samanaikaisesti korvaavia toimenpiteitä, sillä liikkumista ei ole tarkoitus hankaloittaa, vaan tarjota työntekijöille liikkumiseen liittyviä uusia mahdollisuuksia. (Sala ym. 2005, 22.)

## 5.2 Kestävästä työmatkaliikkumisesta koituvat hyödyt

Kestävän työmatkaliikkumisen edistämisestä koituu hyötyjä niin työntekijälle, työnantajalle kuin yhteiskunnallekin. Kukin tahoista tavoittelee kuitenkin erilaisia hyötyjä. Yhteiskunta pyrkii päätöksillään tyypillisesti yhteiskunnan hyvinvoinnin edistämiseen, yritys tavoittelee taloudellisia säästöjä ja yksityinen ihminen pykii lisäämään omaa hyötyään. Yritysten ja työntekijöiden motivoinnin kannalta on tärkeää tiedostaa, mitä hyötyjä kestävästä liikkumisesta edistämällä voidaan saavuttaa ja, mille tahoille hyödyt koituvat. (Sala ym. 2005, 5, 14.)

Työmatkojen kulkeminen kävellen tai pyöräillen on kätevä tapa huolehtia kunnosta. Jo 15 minuutin kävely tai pyöräily kaksi kertaa päivässä riittää peruskunnan ylläpitämiseksi. (Asikainen 2006, 51.) Liikunta auttaa lisäksi painonhallinnassa, edistää hengitys- ja verenkiertoelimistön kuntoa sekä sydämen, verisuonten ja keuhkojen terveyttä (UKK-instituutti 2015).

Työntekijöiden terveydentilan kohentuessa työntekijöiden työsuoritukset paranevat ja työpoissaolot vähenevät. Lisäksi julkiselle terveydenhuollolle sekä työnantajalle koituu säästöjä, kun sairaslomat ja työterveydenhuollon kulut pienenevät. (Sala ym. 2005, 15, 17.)

Kuljetavan vaihtaminen yksityisautoilusta kävelyyn, pyöräilyyn, kimpapakyyteihin tai joukkoliikenteeseen tuo työntekijälle suoria taloudellisia säästöjä. Myös työnantaja hyötyy taloudellisesti, esimerkiksi paikoitustarpeiden vähentyessä. Kestävän liikkumisen edistäminen tuottaa yhteiskunnalle taloudellisia säästöjä, kun liikennepalveluiden käyttöä tehostetaan, eikä uutta liikenneinfrastruktuuria tai parkkipaikkoja tarvitse rakentaa. (Sala ym. 2005, 18.)

Pyöräilyn edistämällä voidaan vaikuttaa liikenneonnettomuuksien määrään, sillä pyöräilyn lisääminen on todettu vähentävän yksittäisen pyöräilijän onnettomuusriskiä. Tämä selittyy sillä, että suuremmassa joukossa pyöräilevän on epätodennäköisempää joutua onnettomuuteen. Lisäksi pyöräilijöiden käytös muuttuu ennustettavaksi autoilijoiden silmissä, kun pyöräilijöitä on paljon. (Luukkonen & Vaismaa 2013, 10.)

Yksilöille, yrityksille ja yhteiskunnalle koituvien hyötyjen lisäksi kestävän työmatkaliikkumisen edistäminen vähentää liikenteen ympäristövaikutuksia. Kestävien kulkutapojen suosiminen pienentää ja hillitsee liikennemääriä ja niiden kasvua. Tämä puolestaan vähentää ruuhkia sekä uusien liikenneväylien rakentamista, jolloin maa-alaa ja luonnonvaroja säästyy. Liikennemäärien väheneminen parantaa myös ilmanlaatua, alentaa melutasoa sekä vähentää liikenteen päästöjä ja energiankulutusta. (Sala ym. 2005, 15–16.)

## 6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tutkimuksen tavoitteena oli tehdä toimeksiantajalle kehitysehdotuksia Pyörällä töihin -kilpailusta sekä selvittää, miten kestävä työmatkaliikkumista voidaan edistää vuoden 2015 Pyörällä töihin -kilpailuun osallistuneissa työpaikoissa. Tutkimusongelmien valinta perustui Valonialla suoritettuun harjoittelujaksoon Pyörällä töihin -kilpailun parissa sekä toimeksiantajan halun uudistaa kilpailua. Kilpailua koskevien kehitysehdotusten tekeminen vaikutti kuitenkin liian suppealta aiheelta, joten työssä päätettiin tutkia lisäksi kestävän työmatkaliikkumisen edistämismahdollisuuksia kilpailuun osallistuneissa työpaikoissa.

Opinnäytetyön tutkimusstrategiana käytettiin Survey-tutkimusta. Survey-tutkimuksella tarkoitetaan aineiston keräämistä standardoidusti kohdehenkilöiltä. Standardoituus tarkoittaa sitä, että tutkittavia asioita kysytään kaikilta vastaajilta täsmälleen samalla tavalla. Survey-tutkimukselle on tyypillistä aineiston kerääminen kyselyn avulla sekä aineiston käsitteleminen kvantitatiivisesti eli määrällisesti. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007, 188–189.)

Survey-tutkimuksessa kohderyhmänä on tyypillisesti otos tietystä perusjoukosta eli tutkimuksen kohteesta (Hirsjärvi ym. 2007, 188). Perusjoukon pienen koon vuoksi kysely oli kuitenkin mielekkäämpää toteuttaa kokonaistutkimuksen avulla. Kokonaistutkimuksella tarkoitetaan tutkimusta, jossa kysely lähetetään koko perusjoukolle, kuten tässä opinnäytetyössä vuoden 2015 Pyörällä töihin -kilpailuun osallistuneille työpaikoille (Jyväskylän yliopisto 2015a). Kilpailuun osallistui kaiken kaikkiaan 180 työpaikkaa.

### 6.1 Tutkimuksen käytännön toteutus

Tutkimuksen aineistonkeruumenetelmäksi valittiin kysely, koska se mahdollisti laajan tutkimusaineiston keräämisen: useiden henkilöiden osallistumisen tutkimukseen sekä mahdollisuuden kysyä monia asioita (Hirsjärvi ym. 2007, 190).

Kysely toteutettiin verkkokyselynä Webropol-työkalulla. Ensimmäinen versio kyselystä ja saateviestistä lähetettiin Word-tiedostona toimeksiantajalle joulukuussa 2015. Kyselyssä ilmenneet epäselvyydet korjattiin ja saateviestiä tiivistettiin. Tammikuun alussa kysely siirrettiin Webropol-ohjelmaan, jonka jälkeen kysely ja saatekirje käytiin läpi palaverissa toimeksiantajan kanssa. Kyselystä sekä saateviestistä löytyi vielä epäselvyyksiä, jotka korjattiin. Lopullinen versio kyselystä oli valmiina kyselyn lähettämistä edeltävänä päivänä 19.1.2016.

Kyselyyn oli mahdollista vastata 20.1.–7.2.2016. Linkki kyselylomakkeeseen lähetettiin sähköpostitse kilpailuun osallistuneiden työpaikkojen yhteyshenkilöille. Kilpailun yhteyshenkilöillä tarkoitetaan kilpailuun osallistuneiden työpaikkojen työntekijöitä, jotka olivat merkanneet kilpailun osallistumislomakkeeseen nimensä ja sähköpostiosoitteensa. Jokaista kilpailuun osallistunutta työpaikkaa kohden oli yksi yhteyshenkilö. Yhteyshenkilöitä pyydettiin välittämään kyselyä eteenpäin muille työntekijöille, koska tutkimuksen onnistumisen edellytyksenä oli saada kyselyyn mahdollisimman paljon vastaajia. Pyörällä töihin -kilpailun aikana elo–syyskuussa 2015 yhteyshenkilöiden sähköpostiosoitteet vietiin osallistumislomakkeista Excel-taulukkoihin. Valmiiksi kerätyt sähköpostilistat nopeuttivat opinnäyte-työprosessin etenemistä.

Kyselyn saateviesti (liite 1) liitettiin sähköpostikenttään. Saateviestissä kerrottiin kyselyn tarkoituksesta, mihin asti kyselyyn on mahdollista osallistua ja kiitettiin kyselyyn vastaamisesta. Saateviestin tarkoituksena oli välittää tietoa kyselyn tärkeydestä ja rohkaista vastamaan. Vastausprosentin kasvattamiseksi, vastaamatta jättäneitä muistutettiin kyselystä kahdesti, viikon välein. Kyselyssä vastaajia pyydettiin ilmoittamaan työpaikkansa, jotta kyselyn aikana pystyttiin selvittämään, mitkä työpaikoista olivat osallistuneet kyselyyn.

Kilpailuun osallistuneista 180 työpaikasta, kysely lähetettiin 176 työpaikkaan. Se, että kyselyä ei lähetetty kaikille kilpailuun osallistuneille työpaikoille johtui siitä, että osallistumislomakkeeseen ei ollut nimetty yhteyshenkilöä tai sähköpostiosoite puuttui lomakkeesta. Kilpailuun osallistui myös työn toimeksiantaja, jolle ei kilpailun järjestäjänä lähetetty kyselyä. Toimeksiantajan mielipiteitä kilpailun uudistamisesta selvitettiin erikseen kyselystä saatujen tulosten pohjalta. Toimeksiantajan näkemyksiä kilpailun kehitysehdotuksista esitetään työn lopussa, luvussa 9.

## 6.2 Työmatkaliikkumiskysely

Työmatkaliikkumiskysely (liite 2) koostuu monivalintaan- ja asteikkoihin perustuvista kysymyksistä sekä avoimista kysymyksistä. Kaiken kaikkiaan lomakkeessa on 29 kysymystä. Osa kysymyksistä laadittiin siten, että mahdollisuus vastata kysymykseen riippuu vastaajasta. Esimerkiksi osa kysymyksistä on osoitettu pääasiassa autolla liikkuville tai Pyörällä töihin -kilpailuun osallistuneille. Kyselyyn oli mahdollisuus siis vastata myös niillä, jotka eivät osallistuneet kilpailuun.

Kysely jaettiin neljään eri osa-alueeseen, joita olivat taustatiedot, työmatkaliikkuminen, työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet, kestävä työmatkaliikkuminen sekä Pyörällä töihin -kilpailu. Ensimmäisessä osiossa *taustatiedot* kartoitettiin vastaajien perustietoja. Seuraavassa osiossa *työmatkaliikkuminen* selvitettiin vastaajien työmatkaliikkumistapoja, työmatkojen pituuksia sekä vaihtoehtoja auton käytölle. *Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet* osiossa keskityttiin pääasiassa kestävä liikkuksen edistämiskeinoihin. Osiossa *kestävä työmatkaliikkuminen* selvitettiin vastaajien asenteita kestävä liikkuksen edistämistä sekä siitä koituvia hyötyjä kohtaan. *Pyörällä töihin -kilpailu* osiossa selvitettiin muun muassa vastaajien mielipiteitä kilpailusta kehitysehdotuksia varten. Tutkimuksen tulokset esitetään osa-alueittain luvussa 7.

### 6.3 Aineiston analysointi

Laajan tutkimusaineiston vuoksi aineisto käsiteltiin kvantitatiivisesti eli määrällisesti. Kvantitatiivisella tutkimusaineiston analyysillä pyritään numeroiden ja tilastojen avulla selvittämään ilmiöiden välisiä yhteyksiä, syyseuraussuhteita sekä niiden yleisyyttä ja esiintymistä. (Jyväskylän yliopisto 2015b.) Tuloksia analysoitiin käytännössä kuvioden sekä numeroiden avulla, lukuun ottamatta avoimista kysymyksistä saatuja vastauksia.

Ennen analysointia määrällinen aineisto on koodattava. Koodauksella tarkoitetaan vastausten muuttamista tilastollisesti analysoitavaan muotoon. (Jyväskylän yliopisto 2003, 2, 5.) Monivalintaan- ja asteikkoihin perustuvia kysymyksiä ei tarvinnut koodata, sillä Webropol-ohjelma muodosti vastauksista suoraan numeerista ja graafista materiaalia.

Avoimien kysymysten vastaukset tuli käsitellä erikseen. Avoimien vastausten koodaaminen tapahtui etsimällä yhtenäisyyksiä eri vastaajien mielipiteiden välillä ja lajittelemalla samansuuntaiset vastaukset eri osa-alueisiin. Esimerkiksi kysymyksen ”Miten työpaikallasi voitaisiin motivoida työntekijöitä osallistumaan kilpailuun?” vastaukset luokiteltiin ehdotettujen motivointikeinojen alle, joita olivat esimerkiksi palkitseminen, tiedottaminen ja kannustaminen. Koodaaminen helpotti avoimen aineiston analysointia, kun pystyttiin helposti selvittämään, mitkä näkemyksistä nousivat useimmiten esille vastauksista.

### 6.4 Tutkimuksen luotettavuuden ja pätevyyden arviointi

Tutkimuksen luotettavuuden ja pätevyyden arviointiin liittyviä käsitteitä ovat reliaabelius ja validius. Reliaabelius tarkoittaa tutkimuksen toistettavuutta, sekä sen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia vastauksia. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että tutkimusta uusittaessa, sen pitäisi samoissa olosuhteissa toteutettuna antaa samat tulokset. (Hiltunen 2009.) Tutkimuksesta pyrittiin saamaan reliaabeli eli luotettava tekemällä kysymyksistä vastaajille mahdollisimman helposti ymmärrettäviä ja yksiselitteisiä. Tutkimuksen luotettavuutta parannettiin käymällä kyselyä läpi toimeksiantajan kanssa. Kyselyn toimivuutta kokeiltiin Webropol-ohjelmalla testivastausten avulla. Lisäksi kyselyä kokeili yksi henkilö.

Kyselytutkimukseen liittyy kuitenkin jo itsessään heikkouksia, jotka vaikuttavat tutkimuksen luotettavuuteen. Kyselyllä kerättyä aineistoa pidetäänkin yleensä pinnallisena ja teoreettisesti vaatimattomana. Kyselyn haittoina ovat muun muassa vastaajien mahdollinen epärehellisyys, kysymysten ymmärtäminen väärin sekä kato eli vastaamatta jättäminen. (Hirsjärvi ym. 2006, 190.)

Validius eli pätevyys tarkoittaa tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä on tarkoitus mitata. Tutkimuksen kannalta oikean kohderyhmän ja kysymysten valitseminen tekevät tutkimuksesta pätevän. Tulos on lisäksi pätevä, jos saatu tieto vastaa vallalla olevaa teoriaa tai pystyy tarkentamaan sitä. (Hiltunen 2009.) Tutkimuksen pätevyyttä pyrittiin parantamaan välittämällä kyselyä mahdollisimman monelle työntekijälle, sillä pelkän yhteyshenkilön mielipide yhtä työpaikkaa kohden ei olisi antanut riittävän pätevää vastausta tutkimusongelmiin. Lisäksi kysymykset pyrittiin laatimaan siten, että niiden avulla saataisiin vastaukset tutkimusongelmiin. Tutkimuksen tulosten luotettavuutta ja pätevyyttä pohditaan tarkemmin luvuissa 8 ja 10.

## 7 TULOKSET

Kaikista kyselyn vastaanottaneista työpaikoista (176) kyselyyn osallistui 126 työpaikkaa. Kyselyn vastausprosentti oli siten noin 76 prosenttia. Vastausprosentti olisi ollut huomattavasti pienempi, jos se olisi laskettu työpaikkojen sijaan työntekijöiden lukumäärän mukaan. Kyselyyn vastasi yhteensä 472 henkilöä, kun kaikkien kilpailuun osallistuneiden työpaikkojen työntekijöiden määrä on yhteensä noin 7 346. Kyselyyn vastasi henkilöitä myös kohderyhmän ulkopuolisista työpaikoista, sillä kyselyä välitettiin eteenpäin työpaikkoihin, jotka eivät olleet osallistuneet vuoden 2015 Pyörällä töihin -kilpailuun. Näitä työpaikkoja ei huomioitu vastausprosentissa. Vastauksia kertyi yhteensä seitsemästätoista eri varsinaissuomalaisesta kunnasta, kun kilpailuun osallistui kaiken kaikkiaan 18 kuntaa. Tuloksissa on kerrottu vastaajien määrä kysymystä kohden, mikäli kysymys on osoitettu vain tietylle osalle vastaajista tai vastaajia on vähemmän kuin 472 henkilöä. Tulokset on nähtävissä kokonaisuudessaan liitteessä 3.

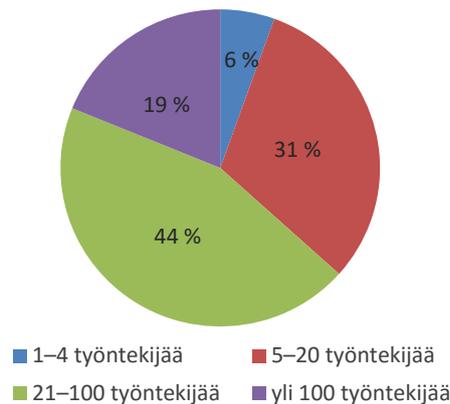
### 7.1 Taustatiedot

Ensimmäisessä osa-alueessa kysyttiin vastaajien sukupuolta, ikää, työpaikkaa, työpaikan osoitetta sekä työpaikan kokoa. Kyselyyn vastanneista runsas enemmistö oli naisia. Vastanneista naisia oli noin 83 % ja miehiä vain noin 16 %. Vastaajista 0,42 % ei ilmoittanut sukupuoltaan.

Vastaajia osallistui kyselyyn lähes kaikista ikäluokista, lukuun ottamatta ikäluokkaa alle 18-vuotiaat. Eniten eli noin 55 % vastaajista oli ikäluokasta 35–54-vuotiaat. Toiseksi eniten vastaajia (28 %) oli ikäluokasta 55–64-vuotiaat. Kolmanneksi eniten (17 %) vastaajia oli ikäluokasta 18–34-vuotiaat. Vain 1 % vastaajista oli ikäluokasta 65 vuotta täyttäneet.

Kyselyssä selvitettiin vastaajien työpaikan koko sen mukaan, mihin Pyörällä töihin -kilpailusarjaan työpaikka kuului (kuvio 2). Vastaajia saatiin eniten sarjoista 5–20 ja 21–100 työntekijää. Tulos vastaa hyvin kilpailuun osallistuneita työpaikkoja, sillä myös kilpailuun osallistui työpaikkoja eniten näistä sarjoista. Kyselyyn saatiin vähiten vastaajia sarjasta 1–4 työntekijää. Sarjasta osallistui kyselyyn kuitenkin eniten työpaikkoja muihin sarjoihin verrattuna. Sarjan 20 työpaikasta jopa 15 työpaikkaan osallistui kyselyyn. Sarjasta yli 100 työntekijää kilpailuun osallistui vähiten työpaikkoja, mutta vastaajista jopa 19 % oli tuosta sarjasta. Vastauksia saatiin siis paljon suurista työpaikoista, joissa mahdollisia vastaajia oli paljon.

Työntekijöiden lukumäärä työpaikallasi?



Kuvio 2. Työpaikan koko.

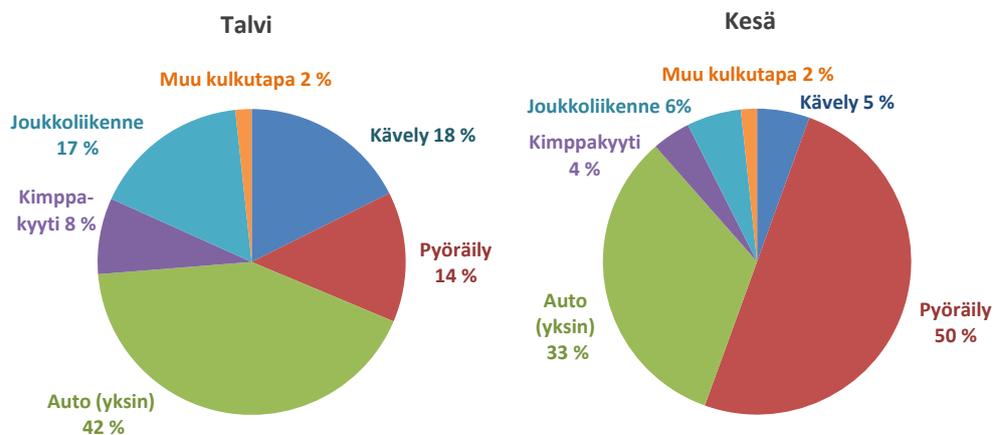
## 7.2 Työmatkaliikkuminen

Kyselyn toisessa osa-alueessa selvitettiin vastaajien yhdensuuntaisen työmatkan pituutta, pääasiallisia kulkutapoja työmatkoilla sekä vaihtoehtoisia kulkutapoja yksityisautoilulle. Työmatkojen pituuksissa oli vastaajien kesken melko vähän hajontaa, lukuun ottamatta alle 1 kilometrin työmatkaa, jonka vain 5 % vastaajista ilmoitti työmatkansa pituudeksi. Yleisimmät kodin ja työpaikan väliset matkat olivat pituudeltaan yli 10 kilometriä ja 5–10 kilometriä. Vastaajista 35 % ilmoitti työmatkansa pituudeksi yli 10 kilometriä ja 24 % ilmoitti työmatkansa pituudeksi 5–10 kilometriä. Vastaajista noin 16 %:lla työmatkan pituus oli 3–5 kilometriä ja noin 20 %:lla vastaajista 1–3 kilometriä.

Kyselyssä kulkutapoihin liittyvät kysymykset eroteltiin vuodenaikojen mukaan, talvikauteen (lokakuu–maaliskuu) ja kesäkauteen (huhtikuu–syyskuu). Kuvioissa 3 ja 4 (s. 21) tarkastellaan vastaajien pääasiallisia kulkutapoja talvella ja kesällä. Vastausten perusteella yksityisautoilu on selvästi suosituin kulkutapa talvella, sillä vastaajista noin 42 % valitsee talvella kulkuvälineeksi auton. Kesällä pyöräily siirtyy vallitsevaksi kulkutavaksi, sen määrän lähes nelinkertaistuessa talveen verrattuna. Kesällä pyöräilijöiden osuus kasvaa 36 %:lla ja autoilun osuus puolestaan vähenee vain 9 %:lla. Pyöräilyn osuuden kasvu ei siis yksistään johdu auton käytön vähenemi-

sestä, vaan siihen vaikuttavat myös erityisesti kävelijöiden ja joukkoliikenteen käyttäjien, mutta myös kimpakyytiläisten osuuden väheneminen kesällä. Kävelijöiden määrä vähenee kesällä jopa 13 %:lla, joukkoliikenteen käyttäjien määrä noin 10 %:lla ja kimpakyytiläisten määrä noin 4 %:lla. Tuloksissa kimpakyyti tarkoittaa perheen jäsenen tai perheen ulkopuolisen kanssa kuljettua työmatkaa.

Vaihtoehtoon ”muu kulkutapa” sisältyy kesällä kolme moottoripyöräilijää/mopoilijaa, kaksi juoksijaa, yksi etätyöntekijä sekä yksi vaihtelevasti autolla ja kimpakyydillä kulkeva. Talvella ”muu kulkutapa” sisältää juoksijan, etätyöntekijän sekä kuusi henkilöä, jotka käyttävät työmatkoilla kulkutapoja vaihtelevasti, esimerkiksi kulkien aamulla linja-autolla ja iltopäivällä kävelemällä. Joukkoliikenteeseen sisältyy linja-autolla kulkevien lisäksi yksi junalla matkustava sekä kesällä että talvella.



Kuvio 3. Työmatkojen pääasialliset kulkutavat talvella.

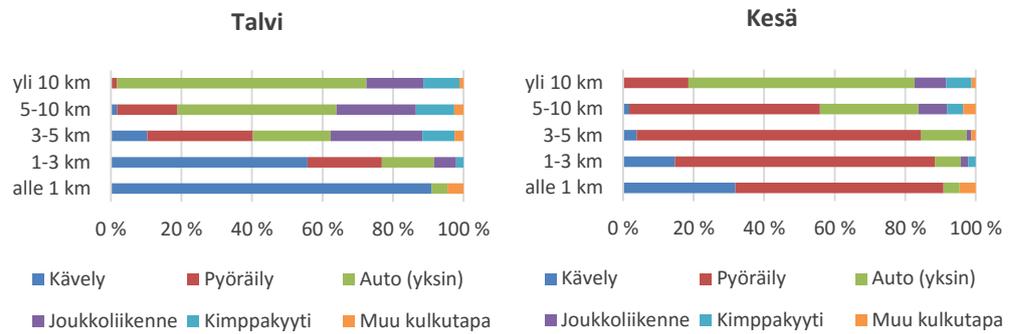
Kuvio 4. Työmatkojen pääasialliset kulkutavat kesällä.

Tutkimuksessa tarkasteltiin lisäksi työmatkojen pituuden vaikutusta kulkutavan valintaan talvella ja kesällä. Kuvioissa 5 ja 6 (s. 22) nähdään, että matkan pituus vaikuttaa selvästi kulkutavan valintaan molempina vuodenaikoina. Mitä pidemmästä työmatkasta on kyse, sitä useammin kulkuvälineeksi valitaan auto pyöräilyn tai kävelyn sijaan.

Talvella kävely on selvästi vallitsevassa roolissa 3 kilometriin saakka. Pyöräilyn, autoilun ja joukkoliikenteen osuus alkaa kuitenkin kasvamaan 1–3 kilometrin pituisilla matkoilla. Kävelyn osuus laskee merkittävästi 3–5 kilometrin matkoilla, jolloin erityisesti joukkoliikenteen käyttäjien, mutta myös yksityisautoilijoiden, kimpakyytiläisten ja pyöräilijöiden osuus kasvaa. Talvella auto on käytetyin kulkuväline 5–10 ja yli 10 kilometrin matkoilla, kun se kesällä on vallitseva kulkumuoto vasta yli 10 kilometrin matkoilla. Joukkoliikenteen käyttäjien ja kimpakyytiläisten osuus ei juurikaan muutu talvella 3–5, 5–10 ja yli 10 kilometrin matkoilla. Joukkoliikenteen käyttö kokee kuitenkin pienen notkahduksen yli 10 kilometrin matkoilla.

Kesällä pyöräily on selvästi vallitsevassa roolissa alle yhden, 1–3 ja 3–5 kilometrin matkoilla. Erityisesti autoilijoiden, mutta myös joukkoliikenteen

käyttäjien ja kimppekyytiläisten osuus alkaa näkyvämmiin kasvaa 3–5 ja 5–10 kilometrin matkoilla. Vasta yli 10 kilometrin matkoilla auto on selvästi eniten käytetyin kulkutapa.

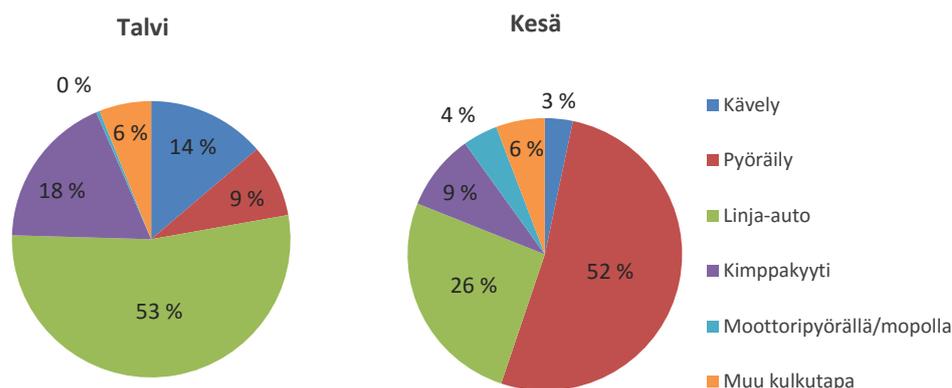


Kuvio 5. Työmatkojen jakautuminen pituuden ja pääasiallisen kulkutavan mukaan talvella.

Kuvio 6. Työmatkojen jakautuminen pituuden ja pääasiallisen kulkutavan mukaan kesällä.

Kyselyssä vastaajilta tiedusteltiin myös, millä kulkutavalla työmatkat kuljettaisiin ensisijaisesti, jos oman auton käyttö ei olisi mahdollista. Kysymykset osoitettiin vastaajille, jotka kulkevat työmatkansa pääasiassa autolla. Talvikautta koskevaan kysymykseen vastasi 249 henkilöä ja kesäkautta koskevaan kysymykseen 244 henkilöä.

Kuviosta 7 (s. 23) nähdään, että talvella noin puolet vastaajista kulkisi työmatkansa mieluiten linja-autolla. Toiseksi suosituin kulkutapa olisi kimppekyyti ja kolmanneksi suosituin kävely. Kimppakyytiä ja kävelyä suositettiin kuitenkin huomattavasti linja-autoa vähemmän. Kesällä (kuvio 8, s. 23) vastaajista noin puolet kulkisi mieluiten pyörällä. Toiseksi suosituin vaihtoehto oli linja-auto. Muut vaihtoehtoista saivat selvästi vähemmän kannatusta. Tulosten mukaan pyöräily näyttäisi siis olevan suosituin kulkutapa kesällä ja linja-auto talvella, jos vastaajilla ei olisi mahdollisuutta oman auton käyttöön. Kysymys oli kuitenkin kuvitteellinen, joten auton käyttö saattaa olla vastaajille välttämätöntä olosuhteista johtuen. Vaihtoehdossa ”muu kulkutapa” kulkuvälineiksi ehdotettiin taksia, venettä sekä linja-auton ja pyöräilyn yhdistämistä.



Kuvio 7. Ensisijainen vaihtoehto yksityisautoilulle talvella. Vastaajien määrä: 246

Kuvio 8. Ensisijainen vaihtoehto yksityisautoilulle kesällä. Vastaajien määrä: 244

### 7.3 Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet

Kolmannen osa-alueen kysymykset pohjautuvat kestävästä työmatkaliikkumisen edistämisen ohjauskeinoihin. Kysymyksissä selvitettiin kestävästä työmatkaliikkumisen edistämiskeinojen tilaa työpaikoilla sekä vastaajien mielipiteitä siitä, millainen vaikutus keinoilla olisi työmatkaliikkumistapoihin.

#### 7.3.1 Etätyö ja liukuva työaika

Osa-alueen ensimmäiset kysymykset liittyivät etätyöhön ja liukuvaan työaikaan. Suurin osa eli noin 72 % vastaajista ilmoitti etätyön tekemisen olevan mahdotonta työn luonteen vuoksi. Vastaajista 14 % ilmoitti, ettei etätöitä tehdä, vaikka niiden tekeminen on mahdollista. Ainoastaan 9 % vastaajista tekee etätöitä. Vastaajista 4 % valitsi vaihtoehdon ”jokin muu syy, mikä?”. Suuressa osassa avoimia vastauksia etätyön kerrotaan olevan mahdollista, mutta etätyöhön ei kannusteta, se ei ole sallittua tai etätyö ei ole käytäntönä työpaikalla. Vastaajien etätyötä koskevat kommentit ovat seuraavat:

Olisi välillä mahdollista työtehtävien puolesta, mutta työnantaja ei kannusta etätöihin.

Teoriassa mahdollista, mutta koska kukaan ei käytä, en ole kehdannut käyttää.

Kyllä on mahdollista esim. 1 päivä viikossa, mutta ei sallittua.

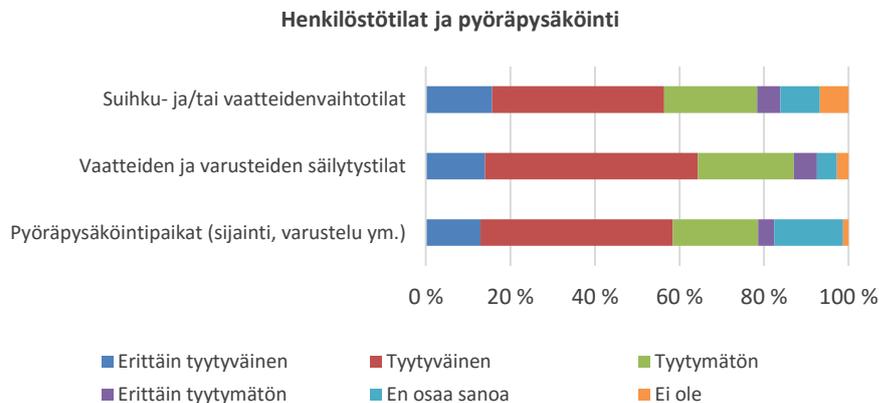
Työntekijöiltä, jotka eivät tee etätöitä, vaikka se olisi mahdollista, tiedusteltiin kiinnostusta etätyötä kohtaan. Vastaajista enemmistö eli noin 64 % kertoi olevansa kiinnostuneita etätyömahdollisuudesta. Kysymykseen vastasi yhteensä 245 henkilöä.

Liukuvaa työaika koskevassa kysymyksessä selvitettiin, onko vastaajien työtehtävissä mahdollista hyödyntää liukuvaa työaika. Vastaukset jakautuivat lähes tasan. Vastaajista 55 % ilmoitti, että työtehtävissä on mahdollista hyödyntää liukuvaa työaika ja loput vastaajista, noin 41 % ilmoitti, ettei liukuvaa työaika ole mahdollista toteuttaa työpaikalla.

### 7.3.2 Henkilöstötilat ja pyöräpysäköinti

Työpaikan henkilöstötiloja ja pyöräpysäköintiä koskevissa kysymyksissä vastaajat arvioivat niiden tilaa. Kysymykset koskivat työpaikan suihku- ja vaatteidenvaihtotiloja, varusteiden ja vaatteiden säilytystiloja sekä pyöräpysäköintiä. Kuviossa 9 nähdään, etteivät mielipiteet henkilöstötilojen sekä pyöräpysäköinnin olosuhteista juuri eroa toisistaan. Tuloksista voidaan päätellä, että olosuhteisiin ollaan yleisesti melko tyytyväisiä. Vastaajista noin puolet kertoi olevansa tyytyväisiä sekä henkilöstötiloihin että pyöräpysäköintiin. Vastaajista erittäin tyytyväisiä henkilöstötiloihin ja pyöräpysäköintiin oli noin 14 %. Tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä olosuhteisiin oli keskimäärin noin 27 % vastaajista.

Vastaajista jopa 16 % ei osannut kertoa mielipidettään pyöräpysäköintipaikoista, mikä saattaa johtua vastaajista, joilla ei ole kulkutapansa vuoksi tarvetta käyttää pyöräpysäköintipaikkoja. Vastaajista vain noin 1 %:lla ei ole työpaikallaan pyöräpysäköinnin mahdollisuutta, noin 8 %:lla ei ole työpaikallaan suihku- ja/tai vaatteidenvaihtotiloja ja noin 3 %:lla vastaajista ei ole työpaikallaan vaatteiden ja varusteiden säilytystiloja. Vastauksista ei kuitenkaan selviä, kuinka monessa työpaikassa ei ole henkilöstötiloja tai pyöräpysäköinti mahdollisuutta.



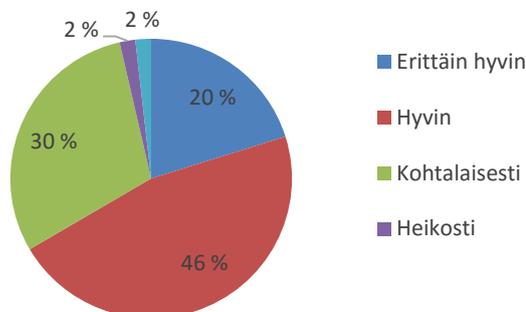
Kuvio 9. Tyytyväisyys henkilöstötilojen ja pyöräpysäköintipaikkojen olosuhteisiin.

### 7.3.3 Taloudellinen ajotapa

Taloudellista ajotapaa koskevissa kysymyksissä vastaajilta tiedusteltiin, miten hyvin taloudellinen ajotapa hallitaan sekä, ovatko vastaajat kiinnostuneita osallistumaan taloudellisen ajotavan opetukseen. Kuvioista 10 (s. 25) nähdään, että vastaajat hallitsevat hyvin taloudellisen ajotavan. Suurin osa

vastaajista hallitsee ajotavan hyvin ja vain pieni osa vastaajista hallitsee ajotavan heikosti tai ei tunne kyseistä ajotapaa. Kysymys oli osoitettu pääasiassa autolla kulkeville ja kysymykseen vastasi yhteensä 278 henkilöä.

**Jos kuljet työmatkasi pääsääntöisesti autolla, kuinka hyvin hallitset taloudellisen ajotavan?**



Kuvio 10. Taloudellisen ajotavan hallitseminen. Vastaajien määrä: 278

Taloudellisen ajotavan opetus ei herättänyt kovinkaan paljon kiinnostusta vastaajien keskuudessa. Enemmistö vastaajista eli noin 67 % ei ole kiinnostunut osallistumaan taloudellisen ajotavan opetukseen. Tämä saattaa johtua siitä, että edellisessä kysymyksessä vastaajista noin 66 % hallitsi taloudellisen ajotavan joko erittäin hyvin tai hyvin. Vastaajista noin 33 % kertoi olevansa kiinnostuneita opetuksesta. Kysymykseen vastasi 346 henkilöä, vaikka kysymys oli osoitettu kaikille vastaajille. Epävarmuus vastaamisesta saattoi johtua edellisestä kysymyksestä, joka oli osoitettu pääasiassa autolla kulkeville.

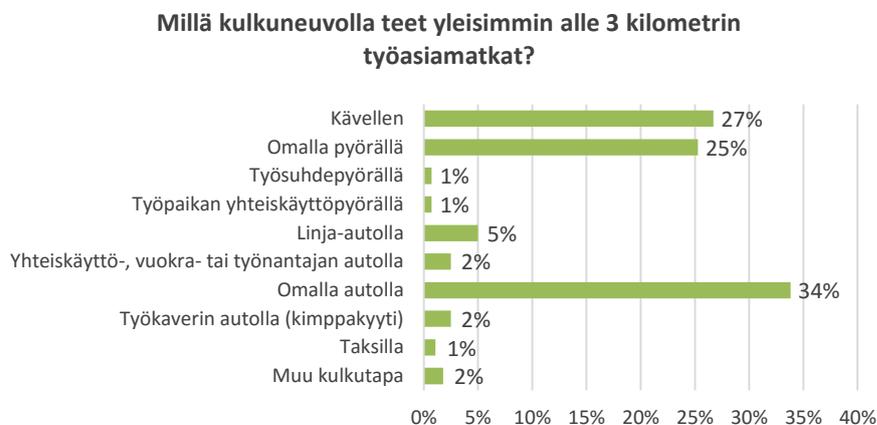
#### 7.3.4 Työasiamatkat

Työasiamatkoihin liittyvät kysymykset osoitettiin vastaajille, joiden työn toimenkuvaan kuuluvat työasiamatkat. Kaikista vastaajista noin 57 % (268) ilmoitti tekevänsä työasiamatkoja. Kyselyssä selvitettiin, millä kulkuneuvolla vastaajat kulkevat alle 3 kilometrin pituiset työmatkat. Kysymykseen vastasi 281 henkilöä, joten vastauksia saatiin myös henkilöiltä, jotka eivät tee työasiamatkoja. Kysymys koski alle 3 kilometrin työasiamatkoja, sillä lyhyet työasiamatkat ovat matkan pituuden puolesta mahdollisia tehdä auton sijaan esimerkiksi pyörällä tai kävellen.

Kuviossa 11 (s. 26) nähdään, että oma auto oli suosituin kulkuneuvo alle 3 kilometrin työasiamatkoilla. Toiseksi suosituin kulkuneuvo oli kävely ja kolmanneksi suosituin vaihtoehto oli oma polkupyörä. Näiden kolmen kulkuneuvon välillä ei kuitenkaan ollut paljon hajontaa. Muilla kulkuneuvoilla tehtiin sen sijaan selvästi harvemmin työasiamatkoja.

Osassa tapauksista alle 3 kilometrin työasiamatkat voitaisiin todennäköisesti tehdä oman auton sijaan kestävämmillä kulkutavoilla. Kulkuneuvon valintaan saattaa kuitenkin vaikuttaa matkan pituuden lisäksi myös muut seikat, esimerkiksi työasiamatkan tarkoitus saattaa vaatia auton käyttöä.

Avoimissa vastauksissa kaksi vastaajista ilmoitti tekevänsä pidempiä kuin 3 kilometrin pituisia työasiamatkoja ja kaksi vastaajista ilmoitti, kulkuneuvon valinnan riippuvan vuodenajasta. Kysymyksestä jäikin puuttumaan vaihtoehto niille, jotka eivät tee alle 3 kilometrin pituisia työasiamatkoja.



Kuvio 11. Yleisimmät kulkutavat alle kolmen kilometrin työasiamatkoilla. Vastaajien määrä: 281.

Kuviossa 12 esitetään, millainen vaikutus työpaikan yhteiskäyttöpyörällä ja työnantajan tarjoamalla bussikortilla olisi siihen, että työasiamatkat kuljettaisiin pyörällä tai joukkoliikenteellä auton sijaan. Kysymys osoitettiin vastaajille, jotka kulkevat työasiamatkat pääasiassa autolla. Kysymykseen vastasi 165 henkilöä. Kuviossa nähdään, että työnantajan tarjoama yhteiskäyttöpyörä arvioitiin hieman vaikuttavammaksi keinoksi edistää kestävästä liikumisesta työasiamatkoilla. Vastaajista noin 65 % arvioi, ettei työnantajan tarjoamalla bussikortilla ole vaikutusta kulkutapaan työasiamatkoilla ja noin 51 % arvioi, ettei yhteiskäyttöpyörällä ole vaikutusta kulkutapaan työasiamatkoilla.



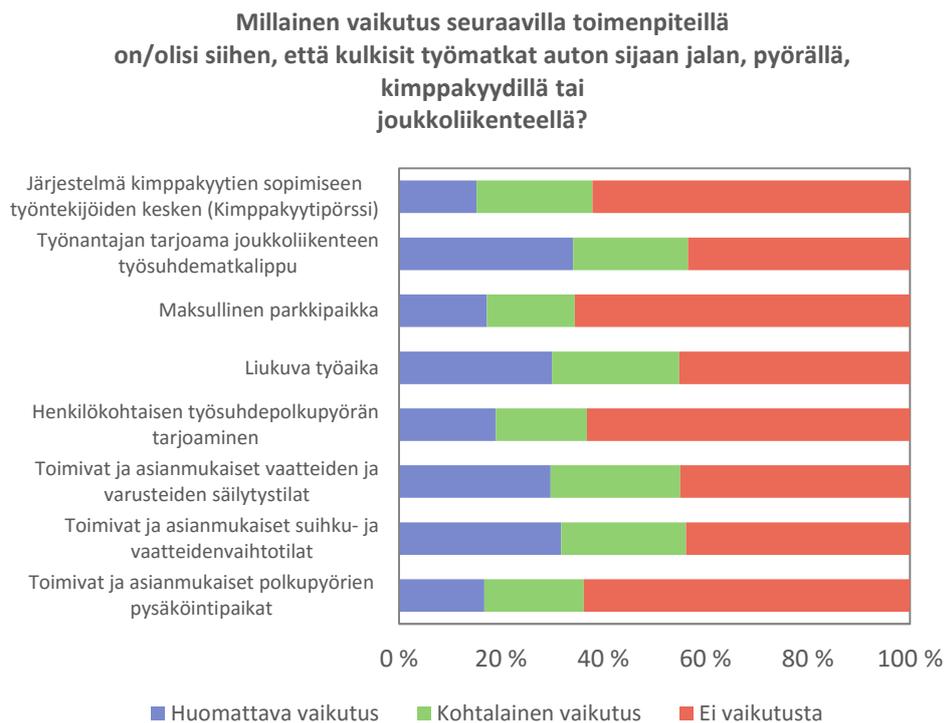
Kuvio 12. Kestävää työmatkaliikkumista edistävien toimenpiteiden vaikutus kulkutapoihin työasiamatkoilla. Vastaajien määrä: 165

### 7.3.5 Työmatkat

Kyselyssä vastaajia pyydettiin arvioimaan kestävästä työmatkaliikkumista edistävien toimenpiteiden vaikutusta kulkutapoihin työmatkoilla. Työmatkoja koskeva kysymys oli osoitettu pääasiassa autolla kulkeville. Kysymykseen vastasi 261 henkilöä.

Kuviossa 13 esitetään, miten kestävästä liikkumisesta edistävät toimenpiteet vaikuttaisivat siihen, että työmatkat kuljettaisiin auton sijaan kävellen, pyörällä, kimppakyydillä tai joukkoliikenteellä. Kimppakyytipörssin, maksullisen parkkipaikan, työsuhdepolkupyörän sekä toimivan ja asianmukaisen pyöräpysäköinnin (esim. runkolukittavat pyörätelineet ja sijainti lähellä työpaikan sisäänkäyntejä) välillä ei juurikaan ollut hajontaa ja ne saivat toimenpiteistä vähiten kannatusta. Maksullisella parkkipaikalla arvioitiin olevan vähiten vaikutusta kulkutavan valintaan. Vastaajista 66 % kulkisi työmatkat edelleen autolla huolimatta parkkipaikkojen maksullisuudesta. Maksullisen parkkipaikan käsitettä ei ole kuitenkaan tarkemmin selitetty, joten se on saattanut aiheuttaa epävarmuutta vastaajissa. Lisäksi maksullisuus saattaa rajoittavana toimenpiteenä herättää vastaajissa negatiivisuutta, jonka vuoksi keino ei ole saanut kannatusta.

Toimenpiteistä joukkoliikenteen työsuhdematkalippu, liukuva työaika, toimivat ja asianmukaiset suihku- ja vaatteidenvaihtotilat sekä vaatteiden ja varusteiden säilytystilat saivat eniten kannatusta. Toimenpiteistä joukkoliikenteen työsuhdematkalipun arvioitiin vaikuttavan eniten kestävästä kulkutavan valintaan. Ero liukuvaan työaikaan sekä toimiviin ja asianmukaisiin henkilöstötiloihin on kuitenkin pieni.



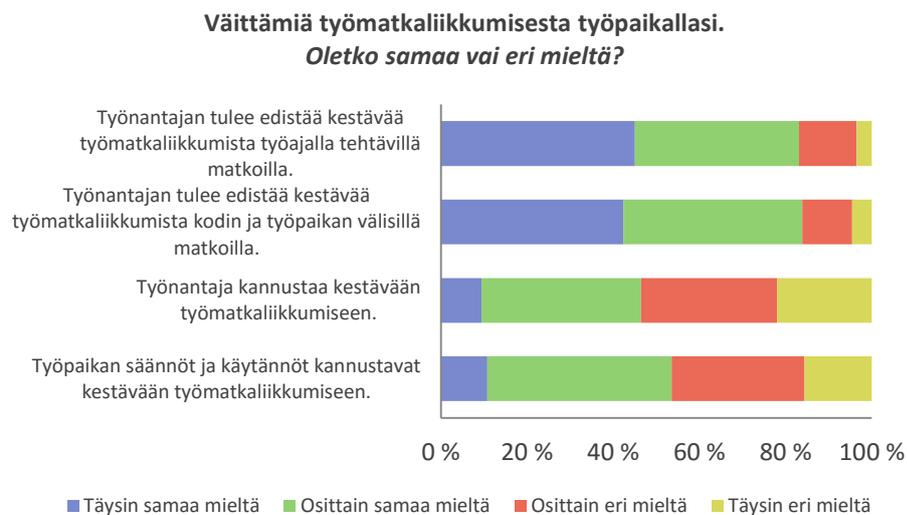
Kuvio 13. Kestävää liikkumista edistävien toimenpiteiden vaikutus kulkutapoihin työmatkoilla. Vastaajien määrä: 261

## 7.4 Kestävä työmatkaliikkuminen

Kyselyn neljännessä osa-alueessa selvitettiin, mitä mieltä vastaajat ovat kestävän työmatkaliikkumisen edistämisestä työpaikallaan sekä, miten tärkeinä vastaajat pitävät kestävästä liikkumisesta koituvia hyötyjä. Kysymykset osoitettiin kaikille vastaajille, mutta molempiin kysymyksiin vastaisi 461 henkilöä.

Kuviossa 14 nähdään, että työnantajan toimesta tapahtuvaa kestävän liikkumisen edistämistä pidettiin tärkeänä asiana. Vastaajista noin 83 % oli täysin samaa mieltä tai osittain samaa mieltä siitä, että työnantajan tulisi edistää kestäväää työmatkaliikkumista sekä työajalla tehtävillä matkoilla, että kodin ja työpaikan välisillä matkoilla.

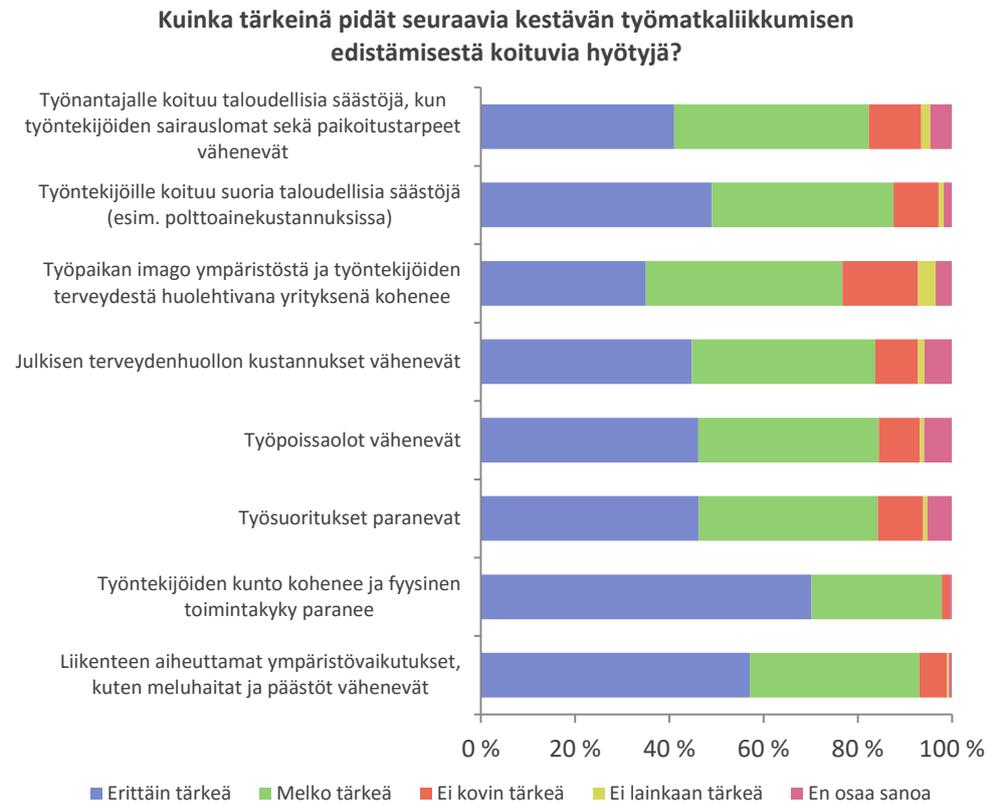
Mielipiteet hajaantuivat vastaajien kesken enemmän väittämässä *työnantaja kannustaa kestäväään työmatkaliikkumiseen sekä työpaikan säännöt ja käytännöt kannustavat kestäväään työmatkaliikkumiseen*. Noin puolet vastaajista oli väittämien kanssa eri mieltä ja noin puolet samaa mieltä. Vastaajista keskimäärin noin 46 % oli täysin tai osittain samaa mieltä väittämistä. Vastaajista pieni enemmistö (54 %) oli osittain tai täysin eri mieltä väittämistä. Työpaikan käytäntöjen ja sääntöjen koettiin kannustavan hieman työnantaja enemmän kestäväään työmatkaliikkumiseen.



Kuvio 14. Vastaajien suhtautuminen kestävän työmatkaliikkumisen edistämiseen työpaikallaan. Vastaajien määrä: 461

Kuviossa 15 (s. 29) tarkastellaan, miten tärkeinä vastaajat pitävät kestävästä työmatkaliikkumisesta koituvia hyötyjä. Kuvioista nähdään, että suurin osa vastaajista piti kaikkia mainittuja hyötyjä joko erittäin tai melko tärkeinä. Vastaajat pitivät tärkeimpänä hyötynä kunnon kohenemista ja fyysisen toimintakyvyn paranemista. Vastaajista 98 % piti kunnon kohenemista erittäin tai melko tärkeänä hyötynä. Toiseksi tärkeimpänä hyötyä pidettiin ympäristövaikutusten vähenemistä, jonka 93 % vastaajista arvioi erittäin tai melko tärkeäksi. Ympäristövaikutusten vähenemistä pidettiin taloudellisia hyötyjä

tärkeämpänä asiana. Vastaajista 88 % piti työntekijöille koituvia taloudellisia hyötyjä erittäin tai melko tärkeänä asiana. Työsuoritusten paranemista ja työpoissaolojen vähenemistä koskevissa mielipiteissä ei juuri ollut hajontaa ja ne arvioitiin neljänneksi tärkeimmiksi asioiksi. Työpaikalle koituvia taloudellisia ja imagollisia hyötyjä pidettiin vähiten tärkeimpinä hyötyinä. Julkisen terveydenhuollon kustannusten alenemista pidettiin hieman työpaikalle koituvia hyötyjä tärkeämpänä.



Kuvio 15. Kestävän työmatkaliikkumisen hyödyt. Vastaajien määrä: 461

## 7.5 Pyörällä töihin -kilpailu

Viimeinen osa-alue sisälsi Pyörällä töihin -kilpailuun liittyviä kysymyksiä. Osa-alueen kysymyksiin oli mahdollista vastata, vaikka ei ollut osallistunut kilpailuun. Kyselyyn vastasi melko tasapuolisesti kilpailuun osallistuneita sekä niitä, jotka eivät olleet osallistuneet kilpailuun. Vastaajista 45 % (212) ilmoitti osallistuneensa kilpailuun ja loput 55 % (260) vastaajista eivät olleet osallistuneet kilpailuun vuonna 2015. Osallistumattomien vastaajien pieni enemmistö saattoi johtua siitä, että kysely levisi myös työpaikkoihin, jotka eivät olleet osallistuneet kilpailuun.

Osa-alueen toisessa kysymyksessä selvitettiin, miksi työntekijät olivat osallistuneet kilpailuun. Kysymykseen vastasi 215 henkilöä eli osallistuneiden lisäksi kolme henkilöä, jotka eivät osallistuneet kilpailuun. Kuvioista 16 (s. 30) nähdään, että selvästi suurin osa eli noin 79 % vastaajista ilmoitti osallistuneensa kilpailuun, koska pyöräilee muutenkin. Seuraavaksi suosituimmat syyt osallistumiselle olivat työkaverien innostaminen mukaan sekä se,

että kilpailu innosti pyöräilemään tai kävelemään. Vain pienellä osalla vastaajista osallistumiseen vaikuttivat työnantajan kannustaminen sekä mahdollisuus osallistua, vaikka kulkee lihasvoimin vain osan työmatkasta. Muita vastaajien mainitsemia syitä ovat seuraavat:

Sai motivoitua työkavereita liikkumaan.

Hyvä kampanja.

Osallistunut jo usean vuoden ajan.

Oma terveys.



Kuvio 16. Osallistumiseen liittyviä syitä. Vastaajien määrä: 215

Osa-alueen kolmannessa kysymyksessä vastaajilta tiedusteltiin, onko kilpailu vaikuttanut osallistujien kulkutapatottumuksiin. Kysymykseen vastasi 292 henkilöä eli jopa 80 kilpailuun osallistumatonta henkilöä. Tämä saattoi kasvattaa erityisesti vastausten, ”en osaa sanoa” sekä ”kilpailu ei ole vaikuttanut millään tavoin kulkutapatottumuksiini” määrää. Ylimääräisillä vastaajilla ei ole kuitenkaan merkittävää vaikutusta tuloksiin. Suurella osalla vastaajista (76 %) kilpailu ei ole vaikuttanut millään tavoin kulkutapatottumuksiin. Vastaajista 10 % ei osannut sanoa, onko kilpailu vaikuttanut kulkutapatottumuksiin ja noin 9 % kertoi ajattelevansa enemmän kulkutapatottumuksiaan. Ainoastaan 4 % vastaajista ilmoitti lisänneensä pyöräilyn ja kävelyn osuutta työmatkoilla kilpailun jälkeen. Osa vastaajista perusteli vastaustaan kohdassa ”muuta, mitä?” seuraavasti:

Ei ole, sillä pyöräilen muutenkin tosi paljon

Ei ole, koska työmatkani on yhteen suuntaan yli 30 km, en voi pyöräillä ja vaarallinen työmatka reitti!!

Osa-alueen neljännessä kysymyksessä vastaajilla oli omin sanoin mahdollista kertoa näkemyksiään siitä, miten työpaikan sisällä voidaan motivoida työntekijöitä osallistumaan kilpailuun. Avoimeen kysymykseen vastasi 141 henkilöä. Useissa vastauksissa nousivat esille kuitenkin samat motivointikeinot. Useimmissa vastauksissa työpaikan sisäiseksi motivointikeinoksi mainittiin osallistujien palkitseminen erilaisilla konkreettisilla palkinnoilla. Palkinnoiksi ehdotettiin muun muassa rahaa, liikuntaseteleitä, polkupyörän huoltoa, pyöräilytarvikkeita, työsuhdematkalippua, työsuhdepyörää sekä aamiaistarjoilua. Osa vastaajista ehdotti palkitsemiskäytännöiksi palkintojen arpomista osallistujien kesken sekä työpaikan sisäistä kilpailua. Vastajaat toivoivat lisäksi, että yksittäiset hyvät suoritukset saisivat työpaikalla tunnustusta. Vastajaat kommentoivat palkitsemista muun muassa seuraavasti:

Työpaikka voisi jakaa jonkin oman pikku kannustin palkintonsa suurimmat kilometrit keränneille tai niille, jotka ovat tehneet suuren henkilökohtaisen harppauksen, esim. vannoutunut autoilija on ensi kertaa kävellyt työmatkansa.

Työnantaja voisi järjestää kilpailun työntekijöiden kesken, jossa olisi joku palkinto. Tällöin nekin, jotka eivät muuten kulje työmatkoja liikkuen, voisivat innostua liikkumaan.

Useiden vastaajien mielestä työnantajan tulisi kannustaa kilpailuun. Lisäksi kilpailusta pitäisi tiedottaa enemmän työpaikalla. Muutamissa vastauksissa kerrottiin joukkuehengen olevan hyvä motivointikeino. Vastauksissa nousivat esille myös kestävästä työmatkaliikkumisesta edistävät keinot, kuten työmatkan liittäminen osaksi työaika, suihku- ja vaatteidenvaihtotilojen saaminen työpaikalle, pyöräpysäköinnin parantaminen, varustehankintojen tukeminen sekä työsuhdepolkupyörä hankinta. Viidessä vastauksessa ehdotettiin motivointikeinoksi lainapyörän tarjoamista kilpailun ajaksi. Osa vastaajista oli myös sitä mieltä, ettei motivoinnista ole hyötyä työpaikalla. Syitä tähän olivat muun muassa liian pitkät työmatkat, puutteelliset joukkoliikenneyhteydet sekä se, ettei kulkutapoja haluta muuttaa. Vastaajien näkemykset motivointikeinoista ovat seuraavat:

Työnantaja voisi näyttää vaikka erilaisia tilastoja, miten pyöräily vaikuttaa positiivisesti työssä jaksamiseen, kunnon kohentamiseen, yleiseen hyvinvointiin, painonpudotukseen yms.

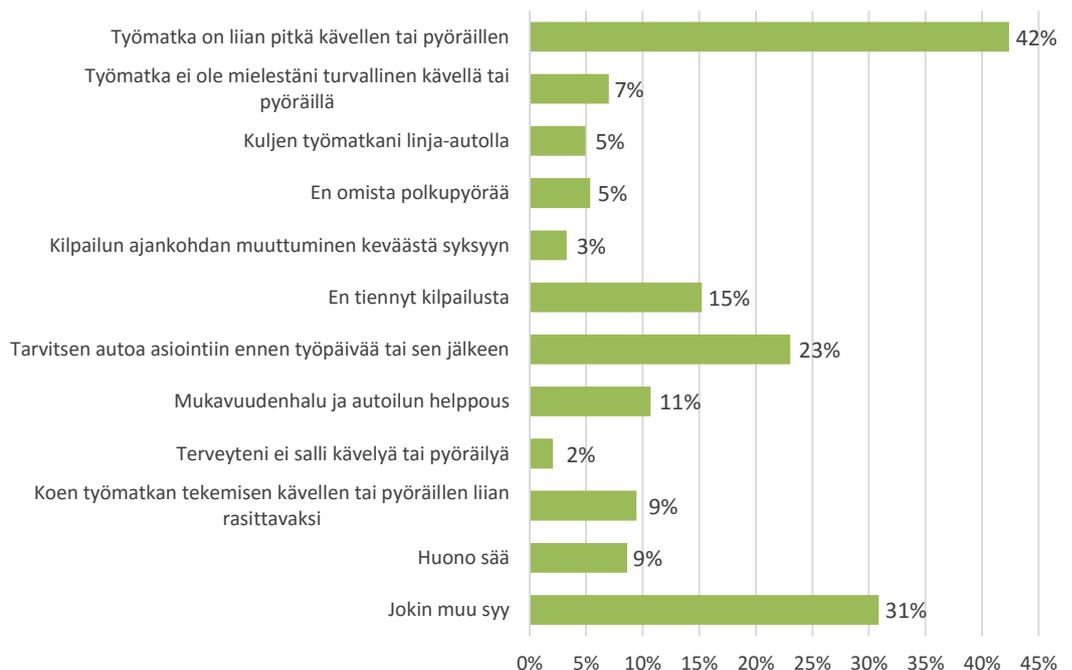
Joukkuehenki, me ollaan kovia pyöräilemään!

Käyttämällä jotain uutta ja mielenkiintoista seurantasovellusta esim. sportstracker, jolla ei ehkä pystyisi manipuloidaan tuloksia. Voisi olla myös avoin eli näkisi koko ajan kilpailijoiden tilanteet (edellyttäisi ehkä jotain lisäsovelluksia ohjelmaan), jos olisi ilmainen testiryhmä, niin saattaisi tulla pieni lisämotivaatio.

Meillä kilpailuun osallistuvat ne, jotka jo muutenkin liikkuvat työmatkoilla tai vapaa-ajalla. Pitäisi siis saada ne liikkumattomat jotenkin mukaan, mutta järkipuhe liikunnan terveellisyydestä ja ympäristöystävällisyydestä ei tunnu tarpeeksi motivoivan heitä.

Kuviossa 17 tarkastellaan syitä, miksi vastaajat eivät osallistuneet vuoden 2015 kilpailuun. Kysymykseen vastasi 243 henkilöä eli vastaajista 17 ei kertonut syytä osallistumattomuuteensa. Kuvioista nähdään, että pitkä työmatka oli suurin syy siihen, ettei kilpailuun osallistuttu. Toiseksi eniten valittiin avointa vaihtoehtoa ”jokin muu syy, mikä”, johon vastasi jopa 75 henkilöä. Suuressa osassa avoimia vastauksia osallistumattomuuden syyksi kerrottiin, ettei kilpailuun koettu tarvetta tai kiinnostusta osallistua, vaikka työmatkat kuljettaisiinkin pyörällä tai kävellen. Toinen useasti esille nousut syy oli auton tarvitseminen työpäivän aikana. Muita vastaajien mainitsemia syitä olivat muun muassa lyhyt työmatka, lasten kuljettaminen hoitoon, työskenteleminen kilpailun aikana eri työpaikassa sekä vähäinen osallistumismäärä omalla työpaikalla. Avoimen vaihtoehdon jälkeen kolmanneksi vaikuttavin syy osallistumattomuuteen oli auton tarvitseminen asiointiin ennen työpäivää tai sen jälkeen. Neljänneksi suosituin syy oli tietämättömyys kilpailusta. Osallistumattomuuteen vaikuttivat harvemmin työmatkan turvattomuus, linja-autolla kulkeminen, polkupyörän puuttuminen, ajankohdan muuttuminen syksyyn, autoilun helppous ja mukavuudenhalu, terveydentila, työmatkan rasittavuus sekä huono sää. Vastauksista voidaan päätellä monien syiden vaikuttavan osallistumiseen, sillä kaikki vaihtoehdot keräsivät vastauksia. Lisäksi annettiin runsaasti avoimia vastauksia valmiiden vaihtoehtojen rinnalle.

Jos et osallistunut kilpailuun, niin mitkä syyt siihen vaikuttivat?  
(Voit valita usean vaihtoehdoista)



Kuvio 17. Osallistumattomuuteen vaikuttavat syyt. Vastaajien määrä: 243

Kyselyn viimeinen kysymys oli avoin kysymys, jossa vastaajia pyydettiin antamaan palautetta kilpailusta. Kysymykseen vastasi 60 henkilöä. Eniten palautetta annettiin kilpailun ajankohdasta, säännöistä, tiedottamisesta sekä kilpailuajasta. Ajankohtaan liittyvissä kommentteissa vastaajat toivoivat kilpailun olevan toukokuun lopulla tai alkukesällä. Yhdessä vastauksista ajankohtaa perusteltiin sillä, että keväällä aloitettu pyöräily voi innostaa pyöräilemään aina syksyyn asti. Kilpailuaikaa koskevissa palautteissa, kaikki vastaajat olivat sitä mieltä, että kilpailuaika on liian lyhyt. Lisäksi kilpailuajan toivottiin palvelevan paremmin vuorotyöläisiä. Vuorotyön huomioimista kilpailuajassa perusteltiin seuraavasti:

Ajankohta olisi toukokuun loppupuoli ja kesto 2 viikkoa, koska vuorotyöläinen pitää vapaat myös viikolla, niin yksi viikko on liian lyhyt aika. Lisäksi parempi kuntoilla 2 viikkoa, se tekee vain hyvää. Tiedottaminen hyvissä ajoin, et ehtii kunostaa p-pyörän kuntoon ennen alkua.

Useissa palautteissa otettiin kantaa kilpailun sääntöihin. Vastaajat toivoivat kilpailun huomioivan niin sanotut ”superliikkujat” eli ne, jotka liikkuvat pitkiä matkoja lihasvoimin. Sääntöjen perustuessa työpaikan kokoon ja osallistujien määrään, yksittäiset hyvät suoritukset jäävät tällä hetkellä huomioimatta. Muutamilta vastaajilta saatiinkin kritiikkiä juuri siitä, että osallistuneiden työntekijöiden määrä on ratkaisevassa roolissa säännöissä. Kilpailun sääntöjä koskevat palautteet ovat seuraavat:

Kilpailussa voitaisiin jollain lailla huomioida ne, jotka muutenkin pyöräilevät ympäri vuoden kelistä piittaamatta. Ymmärrän, etteivät tarvitse enää motivointia pyöräilyyn, mutta jonkinlainen huomiointi olisi paikallaan hyvänä esimerkkinä toimimisesta :)

Kuljetun matkan pituus pitäisi huomioida. On aivan eri asia ajaa pyörällä töihin 25 km ja takaisin, kuin kulkea muutama kortteli. Nykyiset säännöt eivät noteeraa superliikkumista.

Työyhteisössämme on paljon henkilöitä, jotka asuvat pitkän matkan päässä ja joutuvat tämän takia käyttämään autoa. Huomio pitäisi olla niissä, jotka oikeasti voivat osallistua. Työyhteisön hlö-määrä ei kerro kaikkea.

Tiedottamiseen liittyvissä palautteissa toivottiin yleisesti parempaa markkinointia. Muutamassa vastauksessa mainittiin, että tiedotus tulisi aloittaa aikaisemmin. Yhdessä vastauksessa ehdotettiin parempaa tiedottamista palkinnoista, sillä se saattaa motivoida työntekijöitä osallistumaan kilpailuun. Tiedottamista kommentoitiin muun muassa seuraavasti:

Kilpailuajankohta pitäisi olla tiedossa useampi kuukausi etukäteen, jotta yrityksen sisällä ehditään motivoimaan porukkaa osallistumaan (pyörä hankinnat jne.)

Tiedottaminen voisi olla parempaa. Joku voisi tulla antamaan/innostamaan pienen briiffauksen aiheesta. Voisi olla koko kuukauden mittainen esim. toukokuu.

Neljässä kommentissa toivottiin pdf- ja paperilomakkeiden sijasta sähköistä osallistumisjärjestelmää. Vastauksissa toivottiin, että kuljettuja kilometrejä ei tarvitse itse arvioida, vaan järjestelmä laskisi työmatkojen pituudet. Kilpailuun kannustaminen ja motivoinnin lisääminen nousivat esille neljässä eri kommentissa. Yhdessä vastuksessa toivottiin esimerkiksi kannustavien vinkkien antamista kilpailuviikon aikana. Muita esille nousseita ehdotuksia olivat kilpailun uudistaminen, kilpailun yhdistäminen valtakunnallisen kilometrikisan kanssa sekä vapaa-ajalla kuljettujen matkojen laskeminen mukaan kilpailuun. Vastaajat antoivat palautetta kilpailusta seuraavasti:

Viikonloppu tai vapaa-ajan pyöräilyt mukaan kisaan. Nettipohjainen kilometrien täyttö, niin kuin haastepyöräilyssä, mutta niin että ohjelma laskee itse ajatut kilometrit, ei paperitäytettäviä.

Näitä kilometrejä kerätään jo ihan liian monessa paikassa, kun jokainen keksii omansa?!? LiIKU, haastepyöräily ja eri trackerisaitit jne. jne... Miksi ei keskitettäisi tämäkin kilpailu kilometrikisaan ja poimittaisi joukkueet sieltä sopivasti eri foorumeille? Joukkueisiin voi laittaa jonkun koodin että kuka tahansa ei liity joukkueeseen.

Kilpailu voisi muuttua, uudistua. Se on vähän jo tylsä. Mutta osallistumme silti. Olemme yleensä voittaneetkin.

## 8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Kyselyn vastausprosentti saatiin korkeaksi, sillä kyselyn vastaanottaneista 176 työpaikasta 126 työpaikkaa osallistui kyselyyn. Kyselyn vastausprosentti oli siten noin 76 %. Kyselyyn vastasi kaiken kaikkiaan 472 henkilöä. Vastaajien määrä jäi kuitenkin melko vaatimattomaksi, sillä kaikilla kilpailuun osallistuneiden työpaikkojen työntekijöillä (7 346) olisi ollut mahdollista vastata kyselyyn. Vastaajien määrään vaikutti se, että yhteyshenkilöitä pyydettiin välittämään viestiä eteenpäin työpaikoilla sen sijaan, että kysely olisi lähetetty esimerkiksi henkilökohtaisesti kaikille työntekijöille. Tämä olisi kuitenkin vaatinut huomattavasti enemmän resursseja. Yhteyshenkilöiden lisäksi kyselyyn vastasi 346 henkilöä.

Tulosten analysoinnin kannalta vastaajien määrä saatiin riittäväksi. Vastaajien määrän olisi pitänyt kuitenkin olla korkeampi työpaikkoja kohden, jotta tuloksista olisi voitu tehdä luotettavampia ja yleistettävämpiä päätelmiä. Lisäksi vastaajien määrä vaihtelee työpaikkakohtaisesti. Tutkimuksen tuloksia vääristää myös se, että kyselyä oli välitetty eteenpäin myös työpaikkoihin, jotka eivät olleet osallistuneet vuoden 2015 Pyörällä töihin -kilpailuun. Kyselyä välitettiin kohderyhmään kuulumattomille työpaikoille luultavasti sen vuoksi, että kysely oli tarkoitettu sekä kilpailuun osallistuneille että

osallistumattomille henkilöille. Saateviestissä olisi pitänyt kertoa tarkemmin, kenelle kysely on osoitettu, jotta kohderyhmä olisi pysynyt oikeana.

Tulosten pätevyyteen saattoi lisäksi vaikuttaa se, että kilpailuun osallistuneista 180 työpaikasta, kysely lähetettiin 176 työpaikalle. Varmuudella ei voida tietää, millainen merkitys kyselyn lähettämättä jättämisellä on ollut tuloksiin, koska ei tiedetä, kuinka moni työntekijöistä olisi vastannut kyselyyn. Pienellä vastausmäärällä ei luultavasti olisi ollut oleellista vaikutusta kokonaistuloksiin.

Tuloksia tarkastellessa joitakin huomiota herättäviä asioita nousi esille. Osa vastaajista kertoi omasta liikkumisestaan sekä kulkuvälineiden valintaan vaikuttavista syistä avoimissa vastauksissaan. Syitä haluttiin tuoda esille ehkä siitä syystä, että niitä ei kyselyssä huomioitu, lukuun ottamatta työ- ja työasiamatkan pituutta. Vaikuttavien tekijöiden huomiotta jättäminen saattoi aiheuttaa osassa vastaajissa turhautumista, sillä auton käyttö saattaa olla osalle vastaajista ainoa vaihtoehto olosuhteista johtuen. Eräs vastaaja pohti työmatkaliikkumistaan seuraavasti:

Työmatkani on 17 kilometriä. Mikäli minulla olisi kokoontaitettava kevyt polkupyörä, jonka voisin ottaa mukaan bussiin, voisin harkita joukkoliikenteen ja polkupyörän käyttöä. Mielellisesti pyöräilisin kyllä töihin ja siksi välillä harmittelen, että asun niin kaukana. Jos lähijunaliikenne olisi käytössä, käyttäisin sitä, koska se olisi huomattavasti bussia nopeampi. Oma auto taas on nopeampi kuin bussi, joten bussin käyttö ei ole mielekästä

Osassa kaikille vastaajille tarkoitetuissa kysymyksissä ilmeni katoa. Tällaisia kysymyksiä olivat vastaajien asenteisiin liittyvät kysymykset sekä avoimet kysymykset. Osa vastaajista saattoi pitää asenteisiin liittyviä kysymyksiä hankalina ja jättää sen vuoksi vastaamatta niihin. Kyselyssä oli kaksi avointa kysymystä, jotka keräsivät yhteensä noin 200 vastausta. Kysymyksiin saatiin kuitenkin kohtuullisesti vastaajia siihen nähden, että avoimiin kysymyksiin vastataan yleisesti heikommin kuin monivalintakysymyksiin. Lisäksi toinen avoimista kysymyksistä oli viimeisenä kysymyksenä, joten siihen ei luultavasti enää koettu tarvetta vastata kyselyn laajuuden vuoksi. Kadon lisäksi osaan kysymyksistä, jotka olivat osoitettu vain tietyille vastaajajoukolle, vastasi myös henkilöitä, joille kysymystä ei ollut tarkoitettu. Kysymyksissä olisikin pitänyt tarkemmin määritellä, kenelle kysymys on osoitettu. Ylimääräisiä vastauksia oli kuitenkin vähän, joten niillä ei ole merkittävää vaikutusta kokonaistuloksiin

## 8.1 Kestävän työmatkaliikkumisen edistäminen

Tutkimuksen yhtenä tavoitteena oli selvittää, miten kestävä työmatkaliikkumista voidaan edistää vuoden 2015 Pyörällä töihin -kilpailuun osallistuneissa työpaikoissa. Tutkimuksesta saadut tulokset ovat kuitenkin vain suuntaa antavia, sillä kysely pitäisi toteuttaa työpaikkakohtaisesti kaikille työntekijöille, jotta voitaisiin tehdä luotettavampia ja yleistettävämpiä johdopäätöksiä kestävä työmatkaliikkumisen edistämisestä työpaikoilla.

Tulosten perusteella vastaajat suhtautuvat myönteisesti työpaikoilla tapahtuvaan kestävästi liikkumiseen edistämiseen. Vastaajista suurin osa on sitä mieltä, että työnantajan tulisi edistää kestävästi liikkumista työ- ja työasiamatkoilla. Lisäksi työpaikoilla voitaisiin kannustaa enemmän kestävästi liikkumiseen, sillä noin puolet vastaajista kokee, ettei työpaikalla kannusteta riittävästi kestävästi liikkumiseen.

Kestävästi liikkumista edistäviä toimenpiteistä joukkoliikenteen työsuhdematkalipulla, liukuvalla työajalla, toimivilla ja asianmukaisilla suihku- ja vaatteidenvaihtotiloilla sekä vaatteiden ja varusteiden säilytystiloilla voitaisiin vastausten perusteella edistää eniten kestävästi liikkumista. Toimenpiteistä joukkoliikenteen työsuhdematkalippu koetaan vähentävän eniten oman auton käyttöä työmatkoilla. Työsuhdematkalipun suosio saattaa johtua vastaajien työmatkojen pituuksista, sillä yleisimmät työmatkojen pituudet ovat yli 10 ja 5–10 kilometriä. Työasiamatkoilla yhteiskäyttöpyörän koetaan vähentävän auton käyttöä hieman enemmän kuin työnantajan tarjoaman bussikortin. Vastaajista karkeasti arvioiden noin puolet ilmoitti, ettei työsuhdepyörällä tai bussikortilla ole vaikutusta kulkutapojen valintaan työasiamatkoilla.

Vastausten perusteella etätöiden lisäämiselle ei ole merkittävää potentiaalia, sillä vastaajista vain 14 % ilmoitti, ettei etätöitä tehdä, vaikka etätöiden tekeminen on mahdollista työpaikalla. Näistä vastaajista yli puolet on kiinnostuneita etätöiden mahdollisuudesta. Liukuvan työajan hyödyntäminen on mahdollista noin puolelle vastaajista. Kyselyssä ei kuitenkaan selvitetty, kuinka moni vastaajista hyödyntää tällä hetkellä liukuvaa työaika.

Vastausten perusteella henkilöstötiloihin ja pyöräpysäköintiin ollaan yleisesti melko tyytyväisiä. Parantamisen varaa kuitenkin löytyy, sillä keskimäärin noin 27 % vastaajista on henkilöstötiloihin ja pyöräpysäköintiin tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä. Vastausten perusteella taloudellinen ajotapa hallitaan hyvin, eikä sen opetuksesta olla erityisen kiinnostuneita. Vastaajista noin 33 % on kiinnostuneita taloudellisen ajotavan opetuksesta.

Kyselyssä vastaajia pyydettiin arvioimaan, miten tärkeinä he pitävät kestävästi liikkumisen edistämistä koituvia hyötyjä. Hyötyjen tiedostaminen on tärkeää, sillä ne motivoivat työntekijöitä suosimaan kestäviä kulkumuotoja ja edistävät siten kestävästi liikkumista. Tulosten perusteella työntekijöiden kunnan kohenemista ja fyysisen toimintakyvyn paranemista pidetään tärkeimpinä hyötyinä. Lisäksi työntekijöille koituvia taloudellisia hyötyjä pidetään tärkeinä. Tulos tukee hyvin väittämää, että yksityinen ihminen pyrkii toiminnallaan lisäämään omaa hyötyään. Jos kyselyn kohderyhmänä olisivat olleet työnantajat yritykselle koituvia taloudellisia ja imagollisia hyötyjä olisi pidetty todennäköisesti tärkeämpinä asioina. Vastausten perusteella työpaikoille koituvia hyötyjä pidetään vähiten tärkeinä asioina. Kestävästi liikkumisen näkökulmasta on positiivista, että vastaajat pitävät haitallisten ympäristövaikutusten vähenemistä hieman tärkeämpänä hyötynä kuin työntekijöille koituvia taloudellisia hyötyjä.

Kyselyssä selvitettiin myös vastaajien työmatkaliikkumistapoja. Kyselyn tuloksia on verrattu valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2010–2011) tuloksiin sekä kävelyn ja pyöräilyn valtakunnalliseen toimenpidesuunnitelmaan 2020. Kyselyn tuloksissa näkyvät erityisesti pyöräilylle, mutta myös kävelyllä tyypilliset kausivaihtelut. Kesällä pyöräily lähes nelinkertaistuu talveen verrattuna ja talvella kävelijöitä on puolestaan 13 % enemmän kuin talvella.

Suurin potentiaali pyöräilyn ja kävelyn lisäämiselle on yleensä lyhyillä matkoilla. Valtakunnallisen henkilöliikenne tutkimuksen mukaan kävely on selvästi suosituin kulkutapa alle 1 kilometrin matkoilla ja niistä 62 % tehdään kävellen (Liikenne – ja viestintäministeriö 2011, 12; Liikennevirasto 2012b, 36.) Kyselystä saadut tulokset tukevat osaltaan henkilöliikennetutkimuksen tuloksia, sillä vastausten perusteella kävely on ylivoimaisesti suosituin kulkutapa alle 1 kilometrin matkoilla talvella. Sen sijaan kesällä pyöräily siirtyy suosituimmaksi kulkutavaksi alle 1 kilometrin matkoilla.

Henkilöliikennetutkimuksen mukaan henkilöauto on yleisin kulkuväline lyhyillä 1–3 ja 3–5 kilometrin matkoilla (Liikennevirasto 2012b, 36). Kyselyn tulokset eivät tue tätä tietoa, vaan vastausten perusteella kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat henkilöautoa käytetympiä kulkutapoja 1–3 ja 3–5 kilometrin työmatkoilla sekä talvella että kesällä. Voidaan siis päätellä vastaajien liikkuvan työmatkansa tavallista kestävämmän, eikä merkittävää potentiaalia kestävien kulkumuotojen lisäämiselle ole lyhyillä matkoilla. Jos vastaajien määrä olisi saatu suuremmaksi, kyselyn tulokset olisivat saattaneet tukea paremmin henkilöliikennetutkimuksen tuloksia.

Vastausten perusteella suurempi potentiaali auton käytön vähentämiselle olisikin pidemmällä 5–10 sekä yli 10 kilometrin matkoilla. Tämä edellyttää kuitenkin hyvää joukkoliikennetarjontaa sekä toimivaa liityntäkävelyä tai pyöräilyä lähtöpaikasta määränpään (Liikennevirasto 2012a, 45).

Työasiamatkoja koskevan kysymyksen tulokset vastaavat enemmän valtakunnallisen henkilöliikennetutkimusta, sillä kyselyssä saatujen vastausten perusteella henkilöauto on yleisin kulkuväline alle 3 kilometrin työasiamatkoilla. Matkan pituuden puolesta pyöräilyä ja kävelyä voidaan lisätä vastaajien keskuudessa lyhyillä työasiamatkoilla. Vastaajilta ei kuitenkaan kysytty, miksi autoa käytetään työasiamatkoilla, joten ei voida tehdä suoraan johtopäätöstä siitä, voitaisiinko auton käyttöä vähentää työasiamatkoilla.

Kyselyssä selvitettiin myös, millä kulkutavoilla työmatkat kuljettaisiin ensisijaisesti, jos oman auton käyttö ei ole mahdollista. Tulosten perusteella kulkutavaksi valitaan talvella mieluiten linja-auto ja kesällä pyörä, jos mahdollisuutta auton käyttöön ei ole. Kysymys oli kuvitteellinen, joten auton käyttö saattaa olla olosuhteista johtuen vastaajille välttämätöntä.

## 8.2 Kehitysehdotuksia toimeksiantajalle

Työn toimeksiantajalle tehtiin kilpailuun liittyviä kehitysehdotuksia Pyörällä töihin -kilpailua koskevien tulosten pohjalta. Tulosten perusteella selvitetiin lisäksi, vaikuttaako kilpailu osallistujien liikkumistottumuksiin

sekä, mitkä tekijät vaikuttavat osallistumiseen. Tuloksista voidaan päätellä, ettei kilpailu juuri vaikuta osallistujien kulkutapatottumuksiin, sillä suurin osa vastaajista kulkee kilpailusta huolimatta työmatkansa lihasvoimin. Kilpailu vaikuttaa liikkumistottumuksiin kuitenkin pienellä osalla vastaajista. Vastaajista 4 % ilmoitti muuttaneensa kulkutapatottumuksiaan kilpailun jälkeen ja 9 % kertoi ajattelevansa kulkutapatottumuksiaan enemmän. Lisäksi 19 % vastaajista ilmoitti kilpailun innostavan pyöräilemään tai kävelemään.

Osallistumattomuuteen vaikuttavat monet syyt. Yleisin syy osallistumattomuuteen on pitkä työmatka. Pidempää työmatkaa kulkevat voitaisiin saada osallistumaan kilpailuun tuomalla viestinnässä enemmän esille matkakettuajatuista. Tämä edellyttää kuitenkin mahdollisuutta kulkea työmatkat joukkoliikenteellä sekä toimivaa liityntäpyöräilyä tai -kävelyä.

Työpaikoissa voitaisiin kilpailun avulla motivoida työntekijöitä kokeilemaan kestäviä kulkutapoja. Vastausten perusteella suosituimmaksi työpaikkojen sisäiseksi motivointikeinoksi nousi palkitseminen. Palkitsemiskäytännöiksi ehdotettiin arvontaa, hyvien suoritusten palkitsemista sekä kilpailun järjestämistä työpaikan sisällä. Yksittäisten suoritusten sijaan säännöt kannustavat tällä hetkellä kaikkia työntekijöitä liikkumaan kestävämmiin, sillä kilpailussa menestyvät parhaiten ne työpaikat, joista saadaan eniten osallistujia kaikkien työntekijöiden määrän nähden. Tätä sääntöä voitaisiin tuoda enemmän esille viestinnässä, koska se saattaisi innostaa työnantajia motivoimaan työntekijöitä osallistumaan kilpailuun.

Useissa vastauksissa toivottiin, että kilpailussa huomioitaisiin yksittäiset hyvät suoritukset. Suoritukset voitaisiin huomioida muuttamalla sääntöjä siten, että kisassa sijoittuminen ei perustuisi osallistuneiden työntekijöiden lukumäärään vaan yksittäisten osallistujien keräämiin kilometreihin. Yksittäisten suoritusten huomioiminen ei kuitenkaan palvelisi kilpailun tavoitetta edistää kestävästä työmatkaliikkumista työpaikoilla. Hyvät yksittäiset suoritukset voitaisiin kuitenkin palkita hyvin suoriutuneiden työpaikkojen rinnalla. Tällä tavoin palkitut superliikkujat voisivat innostaa esimerkiksi myös muita työntekijöitä liikkumaan kestävämmiin.

Useat vastaajat kertoivat, etteivät kokeneet tarvetta tai kiinnostusta osallistua kilpailuun, vaikka työmatkat kuljetaan lihasvoimin. Lisäksi osa vastaajista ilmoitti osallistumattomuutensa syyksi sen, ettei kukaan muu työntekijöistä osallistunut kilpailuun. Huomioimalla yksittäiset suoritukset voitaisiin useampi näistä henkilöistä saada osallistumaan kilpailuun. Toisaalta kilpailussa jokaisella osallistujalla on mahdollisuus voittaa, sillä osa palkinnoista arvotaan kaikkien osallistujien kesken. Yhdessä vastauksessa ehdotettiin niiden osallistujien palkitsemista, jotka muuttavat kulkutapatottumuksiaan kilpailun ajaksi. Ehdotus on hyvä ja tukisi hyvin kilpailun tavoitetta edistää kestävästä työmatkaliikkumista. Toisaalta ehdotus voisi olla hankalaa toteuttaa suuren osallistujamäärän vuoksi ja sopisikin paremmin työpaikkojen sisäiseksi motivointikeinoksi.

Muita vastauksissa esille nousseita kehitysehdotuksia olivat tiedottamisen aloittaminen aikaisemmin, sähköinen osallistumisjärjestelmä, pidempi kilpailuaika sekä kilpailun järjestäminen keväällä. Aikaisempaa tiedottamista

perusteltiin muun muassa siten, että kilpailusta ehdittäisiin tiedottamaan paremmin työpaikan sisällä ja työpaikan sisäiseen motivointiin jäisi enemmän aikaa. Sähköistä osallistumisjärjestelmää toivovat ehdottivat, että järjestelmä laskisi kuljetut kilometrit. Useat vastaajista toivoivat kilpailuajan olevan pidempi. Yhdessä vastauksista kilpailuajan pidentämistä perusteltiin sillä, ettei kaikilla vuorotyötä tekevillä ole mahdollisuutta kirjata tuloksia ylös viiden päivän ajalta, jos kilpailuaika on ainoastaan yhden viikon pituinen.

Muutamissa vastauksissa toivottiin kilpailun järjestämistä keväällä. Yksi vastaajista oli perustellut vastauksensa sillä, että keväällä oleva kilpailu voi innostaa jatkamaan pyöräilyä aina syksyyn asti. Toisaalta syksyllä oleva kilpailu saattaa pidentää pyöräilyaikaa pidemmälle talveen, jolloin pyöräilijöiden määrä vähenee muutenkin voimakkaasti. Pyöräilykauden jatkamisen motivoimiseksi palkintoina voisi olla esimerkiksi talvipyöräilyyn liittyviä varusteita.

## 9 YHTEENVETO

Opinnäytetyön tutkimusongelmana oli selvittää, miten kestävää työmatkaliikkumista voidaan edistää vuoden 2015 Pyörällä töihin -kilpailuun osallistuneissa työpaikoissa. Vastaajien määrän olisi pitänyt olla korkeampi, jotta tuloksista olisi voitu tehdä luotettavampia ja yleistettävämpiä johtopäätöksiä. Lisäksi vastaajien määrä vaihtelee työpaikkakohtaisesti.

Tulosten perusteella voidaan kuitenkin päätellä, että kestävää työmatkaliikkumista voitaisiin edistää vastaajien keskuudessa eniten työsuhdematkipulla, liukuvalla työajalla sekä toimivilla ja asianmukaisilla henkilöstötiloilla. Vastaajat suhtautuvat myönteisesti työpaikoilla tapahtuvaan kestäväen liikkumisen edistämiseen ja noin puolet vastaajista oli sitä mieltä, ettei työpaikoilla kannusteta riittävästi kestäväen liikkumiseen. Tuloksista voidaan päätellä, ettei lyhyillä matkoilla ole suurta potentiaalia kestäväen liikkumisen edistämiseen. Vastausten perusteella suurempi potentiaalia kestäväen liikkumisen edistämiseen olisi pidemmällä 5–10 sekä yli 10 kilometrin matkoilla sekä lyhyillä alle 3 kilometrin työasiamatkoilla, jotka nyt tehdään omalla autolla. Vastausten perusteella työasiamatkojen kulkutapamuutosta ei kuitenkaan edistä merkittävästi työnantajan tarjoama bussikortti tai yhteiskäyttöpyörä.

Toinen opinnäytetyölle asetettu tutkimusongelma, koski Pyörällä töihin -kilpailun uudistamista. Kyselytutkimuksen avulla pyrittiin löytämään kehitysehdotuksia toimeksiantajalle. Vastausten perusteella koottuja kehitysehdotuksia ovat

- yksittäisten hyvien suoritusten palkitseminen
- tiedottamisen tehostaminen ja aloittaminen aikaisemmin
- työnantajien kannustaminen motivoimaan työntekijöitä osallistumaan kilpailuun
- sähköinen osallistumisjärjestelmä
- pidempi kilpailuaika

- kilpailun järjestäminen keväällä
- yhteistyö muiden pyöräilykilpailujen kanssa.

Tulosten analysoinnin jälkeen toimeksiantajan kanssa keskusteltiin saaduista tuloksista ja erityisesti siitä, miten kehitysehdotuksia hyödynnetään myöhemmin. Toimeksiantajan kanssa käydyssä keskustelussa tuli ilmi, että kilpailun viestintää koskevat kehitysehdotukset otetaan huomioon jo vuoden 2016 kilpailussa. Kilpailun viestintää tullaan tehostamaan muun muassa lähettämällä työpaikkojen yhteyshenkilöille erilaisia pyöräilyyn ja kävelyyn sekä matkaketjujen hyödyntämiseen kannustavia vinkkejä (Väisänen, haastattelu 16.3.2016).

Tiedottamisen aloittaminen aikaisemmin otetaan myös vakavaan harkintaan vuoden 2016 kilpailun viestinnässä. ”On todennäköistä, että keväällä kilpailusta lähetetään ennakkotiedote aiemmin osallistuneille työpaikoille ja siitä mainitaan esim. Valonian uutiskirjeissä ja verkkosivuilla. Mutta varsinaisesti viestintä aloitetaan kesälomakauden loputtua elokuun puolivälissä.” (Väisänen, Sähköpostiviesti 18.3.2016.)

Toimeksiantaja koki tärkeäksi, että kilpailuun motivoidaan myös työpaikoilla. Kestävän työmatkaliikkumisen lisäämisestä koituu hyötyä kuitenkin lopulta aina myös työpaikoille sekä työntekijöille. Jatkossa tulisikin pohtia enemmän keinoja, miten työnantajat saataisiin kannustettua motivoimaan työntekijöitä kilpailuun. Työpaikkoja voitaisiin kannustaa palkitsemiseen, esimerkiksi lahjoittamalla pieniä palkintoja työpaikoille, joilla työnantajat voisivat palkita esimerkiksi työpaikan ”superliikkujat” tai paatuneet autoilijat, jotka kulkevat työmatkansa kilpailun aikana kävellen tai pyöräillen. Kilpailuun käytettävät resurssit ovat kuitenkin rajalliset, joten olisi hyvä, jos myös työnantajat haluisivat omalta osaltaan edistää kestävästä liikkumisesta työpaikallaan palkitsemalla työntekijöitä hyvistä suorituksista. (Väisänen, haastattelu 16.3.2016.)

Tuloksisissa nousivat esille myös toiveet sähköisestä osallistumisjärjestelmästä, kilpailun järjestämisestä keväällä, pidemmästä kilpailuajasta sekä yhteistyön tekemisestä muiden pyöräilykilpailujen kanssa. Sähköistä osallistumisjärjestelmää on kokeiltu aikaisempina vuosina, mutta sovellus ei ollut riittävän toimiva ja sen käyttämisestä luovuttiin Valonian organisaatio-uudistusten myötä. Sähköinen osallistumisjärjestelmä edellyttäisi täysin uutta sovellusta, jota ei kustannussyistä ole ollut mahdollista hankkia. (Väisänen, haastattelu 16.3.2016.)

Vuoden 2016 kilpailu tullaan järjestämään syksyllä. Vielä ei tiedetä järjestetäänkö kilpailu tulevina vuosina keväällä. Syksyllä oleva kilpailu voi kuitenkin toimia kannustimena jatkaa pyöräilykautta pidemmälle syksyyn ja talveen. Vastauksissa toivottiin kilpailuajan olevan pidempi ja palvelevan siten paremmin vuorotyötä tekeviä. Kilpailuajan pidentämistä on pohdittu jo aikaisempina vuosina ja jatkossa kilpailuaikaa voitaisiin mahdollisesti pidentää, esimerkiksi kahden viikon pituiseksi. (Väisänen, haastattelu 16.3.2016.)

Vastauksissa nousi esille yhteistyön tekeminen muiden pyöräilykilpailujen, kuten kilometrikisan ja haastepyöräilyn kanssa. Väisäsen mukaan (haastattelu 16.3.2016) yhteistyö muiden pyöräilykilpailujen kanssa ei ole lainkaan poissuljettu ehdotus ja on positiivista huomata, että erilaiset pyöräilyn edistämiseen liittyvät kilpailut ovat lisääntyneet.

## 10 POHDINTA

Opinnäytetyön onnistumisen kannalta on tärkeää, että tutkimuksen tuloksilla saadaan vastaukset asetettuihin tutkimusongelmiin. Tutkimuksen tuloksilla ei täysin saatu vastausta tutkimusongelmaan *Miten kestävää työmatkaliikkumista voidaan edistää vuoden 2015 Pyörällä töihin -kilpailuun osallistuneissa työpaikoissa*, sillä kyselyyn ei saatu riittävästi vastaajia, jotta tuloksista olisi voitu tehdä luotettavampia ja yleistettävämpiä johtopäätöksiä. Lisäksi kysely olisi pitänyt toteuttaa työpaikkakohtaisesti kaikille työntekijöille, sillä kestävä liikunnan edistämistä tulisi tarkastella ensisijaisesti työpaikkakohtaisesti.

Tulosten pätevyydestä kertoo myös se, miten hyvin kyselystä saatu tieto vastaa vallalla olevaa teoriaa tai pystyy tarkentamaan sitä (Hiltunen 2009). Kyselystä saadut tulokset vastasivat melko hyvin sitä teoriaa, johon tuloksia verrattiin. Ainoastaan lyhyillä 1–3 ja 3–5 kilometrin työmatkoilla vastaajat liikkuvat henkilöliikennetutkimuksen tuloksiin verrattuna kestävämmiin. Jos kyselyyn olisi saatu enemmän vastaajia, tulokset olivat saattaneet tukea paremmin teoriaa.

Opinnäytetyössä onnistuttiin hyvin löytämään Pyörällä töihin -kilpailun kehitysehdotuksia sekä vastaamaan tutkimusongelmaan, *miten Pyörällä töihin -kilpailua voidaan uudistaa*. Tämä johtui osaltaan siitä, että kyselyn kohderyhmä soveltui paremmin kehitysehdotusten selvittämiseen. Toimeksiantaja oli tyytyväinen saatujen vastausten määriin sekä kehitysehdotuksiin. Erityisen tyytyväisiä oltiin kyselyn avoimien vastausten määriin.

Kyselylomakkeen laatiminen onnistui mielestäni hyvin ja toimeksiantajan kanssa tehtiin paljon yhteistyötä. Kyselystä ei juurikaan löytynyt korjattavaa myöhemmin. Ainoastaan, muutamassa kysymyksessä olisi pitänyt tarkemmin ilmoittaa kenelle kysymys oli osoitettu. Lisäksi työasiamatkojen kulkutapoja koskevassa kysymyksessä jäi puuttumaan vaihtoehto vastaajille, jotka eivät tee alle kolmen kilometrin pituisia työasiamatkoja.

Haastavinta työssä oli aiheen rajaaminen, etenkin kun opinnäytetyöllä oli kaksi erilaista tavoitetta. Onnistuin kuitenkin mielestäni löytämään viitekehyyseen oleelliset asiat, jotka tukevat molempia työn tavoitteita: kestävä liikunnan edistämistä työpaikoilla sekä Pyörällä töihin -kilpailun uudistamista. Lisäksi haastavaa oli järkevien johtopäätösten sekä yhteenvedon laatiminen, koska kyselyn tuloksia ei voitu työn tavoitteiden mukaisesti yleistää koskemaan kaikkia kilpailuun osallistuneita työpaikkoja.

Pysyin hyvin opinnäytetyön aikataulussa, ainoastaan kyselyn lähettäminen viivästy viikolla. Alun perin tarkoituksena oli kyselyn lisäksi haastatella

muutamaa kilpailuun osallistunutta työpaikkaa. Haastatteluita ei kuitenkaan toteutettu, sillä aikataulu olisi tällöin venynyt ja työn määrä olisi kasvanut liian suureksi. Haastattelut olisivat olleet järkevää toteuttaa, jos esimerkiksi kysely olisi koskenut vain kilpailun uudistamista ja kestävän liikkumisen edistämismahdollisuuksia olisi selvitetty haastateltavien työpaikkojen osalta.

Opinnäytetyöprosessi oli kaiken kaikkiaan opettavainen kokemus. Prosessi opetti ennen kaikkea tutkimuksen tekemisestä sekä kyselyn laatimisesta. Lisäksi opinnäytetyön aihe oli entuudestaan melko tuntematon, eikä kestävään liikkumista ole käsitelty oppitunneilla.

## LÄHTEET

Asikainen, H-M. 2006. Toimiston ympäristöasiat. Liikenne. Teoksessa Sarkkinen, S. (toim.) Ympäristövastuu työpaikalla. Säästää luonto ja rahaa. Helsinki: Edita Publishing Oy, 10–117.

Descombes, L., Vaahtera, A., Raivio, T., Päivänen, J., Järvinen, S. & Engström, A. Liikkumisen ohjauksen työn 2010–2014 arviointi. LOPPURAPORTTI. Helsinki: Gaia Group Oy. Viitattu 10.12.2015. <http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/24218/Liikkumisen+ohjauksen+loppuraportti/3544dff9-5bf1-4a36-997d-764898238132>

EPOMM. n.d.a. Otherview. Viitattu 10.12.2015. <http://www.epomm.eu/index.php?id=2663>

EPOMM. n.d.b. Our main goals are. Viitattu 11.12.2015. <http://www.epomm.eu/index.php>

Helsingin Seudun liikenne. n.d. Voin vähentää päästöjäni näin paljon. Viitattu 15.3.2016. [http://www.reittiopas.fi/co2Info/index.php?routeStart=Kamppi,%20Helsinki&routeEnd=Merituulentie%2030,%20Espoo&lengths=10.4:10.4:10.4:10.4:10.4&walks=0.6:0.6:0.6:0.6:0.6&emissions=0.72:0.72:0.72:0.72:0.72&absDistance=8.82&returnUrl=%2Ffi%2Findex.php%3Ffrom\\_in%3Dkamppi%26from%3D%26via\\_in%3D%26via%3D%26via\\_time%3D0%26to\\_in%3Dmerituulentie%2B30%252C%2Bes-poo%26to%3D%26hour%3D19%26minute%3D24%26timetype%3Darri-val%26day%3D%26month%3D%26year%3D%26cmar-gin%3D3%26wspeed%3D70%26met-hod%3D1%26stz%3D0%26mc1%3D0%26mc2%3D0%26mc3%3D0%26mc4%3D0%26mc5%3D0%26mc6%3D0%26mc0%3D0%26nroutes%3D5](http://www.reittiopas.fi/co2Info/index.php?routeStart=Kamppi,%20Helsinki&routeEnd=Merituulentie%2030,%20Espoo&lengths=10.4:10.4:10.4:10.4:10.4&walks=0.6:0.6:0.6:0.6:0.6&emissions=0.72:0.72:0.72:0.72:0.72&absDistance=8.82&returnUrl=%2Ffi%2Findex.php%3Ffrom_in%3Dkamppi%26from%3D%26via_in%3D%26via%3D%26via_time%3D0%26to_in%3Dmerituulentie%2B30%252C%2Bes-poo%26to%3D%26hour%3D19%26minute%3D24%26timetype%3Darri-val%26day%3D%26month%3D%26year%3D%26cmar-gin%3D3%26wspeed%3D70%26met-hod%3D1%26stz%3D0%26mc1%3D0%26mc2%3D0%26mc3%3D0%26mc4%3D0%26mc5%3D0%26mc6%3D0%26mc0%3D0%26nroutes%3D5)

Hiltunen, L. 2009. Validiteetti ja Reliabiliteetti. Viitattu 3.2.2016. [http://www.mit.jyu.fi/ope/kurssit/Graduryhma/PDFt/validius\\_ ja\\_reliabiliteetti.pdf](http://www.mit.jyu.fi/ope/kurssit/Graduryhma/PDFt/validius_ ja_reliabiliteetti.pdf)

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. 13., osin uud. p. Helsinki: Tammi.

Hällström, J. n.d. Arki, valinnat ja tulevaisuus. Kestävä liikkuminen. Helsinki: Suomen luonnonsuojeluliitto. Viitattu 4.3.2016. [http://www.motiva.fi/files/1995/Arki\\_valinnat\\_ja\\_tulevaisuus\\_-\\_Kestava\\_liikkuminen.pdf](http://www.motiva.fi/files/1995/Arki_valinnat_ja_tulevaisuus_-_Kestava_liikkuminen.pdf)

Hänninen, K. 2015. Kiinnostaako kimppakyyti? Saat sen suomalaissovelluksella. Kauppalehti. Viitattu 17.12.2015. <http://m.kauppalehti.fi/uutiset/kiinnostaako-kimppakyyti-saat-sen-suomalaissovelluksella/fSLrF8G4>

Jyväskylän yliopisto. 2015a. Kokonaistutkimus, otos ja harkinnanvarainen näyte. Viitattu 2.2.2016. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/aineistonhankintamenetelmat/kokonaistutkimus-otanta-ja-harkinnanvarainen-naeyte>

Jyväskylän yliopisto. 2015b. Määrällinen analyysi. Viitattu 3.2.2016. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/aineiston-analyysimenetelmat/maarallinen-analyysi>

Jyväskylän yliopisto. 2003. Koodaus. Viitattu 3.2.2016. <http://users.jyu.fi/~mmantys/250303.pdf>

Kalenoja, H. & Taskinen, J. 2006. Liikkumisen ohjaus - valintoja liikkumiskäyttäytymiseen. Viitattu 17.12.2015. [http://www.motiva.fi/files/1857/Liikkumisen\\_ohjaus\\_valintoja\\_liikkumiskayttaytymiseen.pdf](http://www.motiva.fi/files/1857/Liikkumisen_ohjaus_valintoja_liikkumiskayttaytymiseen.pdf)

Kauhanen, K. 2015. Motiva Oy. Valtionavustushankkeet 2015 ja Motivan koordinoitutyö. Viitattu 10.12.2015. [http://www.motiva.fi/files/10091/Valtionavustushankkeet\\_ja\\_Motivan\\_koordinointityo\\_2015.pdf](http://www.motiva.fi/files/10091/Valtionavustushankkeet_ja_Motivan_koordinointityo_2015.pdf)

Kiiskilä, K., Koskinen, L. & Vähä-Rahka, M. 2002. Liikkumisen ohjaus ja sen soveltamismahdollisuudet Tampereen seudulla. Tampereen teknillinen korkeakoulu. Viitattu 15.12.2015. [http://www.motiva.fi/files/1859/Liikkumisen\\_ohjaus\\_ja\\_sen\\_soveltamismahdollisuudet\\_Tampereen\\_seudulla.pdf](http://www.motiva.fi/files/1859/Liikkumisen_ohjaus_ja_sen_soveltamismahdollisuudet_Tampereen_seudulla.pdf)

Liikenne – ja viestintäministeriö. 2011. Kävelyn ja pyöräily valtakunnallinen strategia 2020. Ohjelmia ja strategioita 4/2011. Helsinki: Liikenne – ja viestintäministeriö. Viitattu 4.3.2016. [http://www.lvm.fi/documents/20181/814192/Ohjelmia+ja+strategioita+4-2011\\_K%C3%A4velyn+ja+py%C3%B6r%C3%A4ilyn+strategia+2020/1598cf68-2d3d-478e-8221-4185215c3f27?version=1.0](http://www.lvm.fi/documents/20181/814192/Ohjelmia+ja+strategioita+4-2011_K%C3%A4velyn+ja+py%C3%B6r%C3%A4ilyn+strategia+2020/1598cf68-2d3d-478e-8221-4185215c3f27?version=1.0)

Liikenne- ja viestintäministeriö 2009. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020. Ohjelmia ja strategioita 2/2009. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 23.3.2016. <http://www.lvm.fi/documents/20181/817515/Ohjelmia+ja+strategioita+2-2009/b91d90ae-b823-4930-b138-d918d8037561?version=1.0>

Liikennevirasto. 2012a. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012. Helsinki: Liikennevirasto. [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls\\_2012-02\\_kavelyn\\_ja\\_pyorailyn\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls_2012-02_kavelyn_ja_pyorailyn_web.pdf)

Liikennevirasto. 2012b. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Suomalaisten liikkuminen. Helsinki: Liikennevirasto. Viitattu 4.3.2016. [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr\\_2012\\_henkiloliikennetutkimus\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_henkiloliikennetutkimus_web.pdf)

Luukkonen, T. & Vaismaa, K. 2013. Pyöräilyn lisääntymisen yhteys turvallisuuteen. Liikenneturvan selvityksiä 1/2013. Helsinki: Liikenneturva. Viitattu 7.3.2016. [https://liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkitua/Tutkimukset/2013\\_safety\\_in\\_numbers.pdf](https://liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkitua/Tutkimukset/2013_safety_in_numbers.pdf)

Motiva. 2015a. Vaikutukset ihmisiin ja ympäristöön. Viitattu 6.3.2016. [http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa/liikenteesta\\_ja\\_ymparistosta/vaikutukset\\_ihmisiin\\_ja\\_ymparistoon](http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa/liikenteesta_ja_ymparistosta/vaikutukset_ihmisiin_ja_ymparistoon)

Motiva. 2015b. Liikenteen energiankulutus ja pakokaasupäästöt. Viitattu 1.12.2015. [http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa/liikenteesta\\_ja\\_ymparistosta/liikenteen\\_energiankulutus\\_ja\\_pakokaasupaastot](http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa/liikenteesta_ja_ymparistosta/liikenteen_energiankulutus_ja_pakokaasupaastot)

Motiva. 2015c. Liikkumisen ohjaus – Käsite, sisältö ja taustat. Viitattu 8.12.2015. [http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan\\_liikkumisen\\_edistaminen/viisaan\\_liikkumisen\\_edistamisesta/liikkumisen\\_ohjaus\\_kasite\\_sialto\\_ja\\_tausta](http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/viisaan_liikkumisen_edistamisesta/liikkumisen_ohjaus_kasite_sialto_ja_tausta)

Motiva. 2015d. Autojen yhteiskäyttö. Viitattu 30.1.2015. [http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan\\_liikkujan\\_valinnat/autojen\\_yhteiskaytto](http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkujan_valinnat/autojen_yhteiskaytto)

Mustonen, T. 2011. Kestävän liikkumisen edistäminen työpaikalla – työnantajan keinot. Itä-Suomen yliopisto. Historia- ja maantieteen laitos. Kandidaatintutkielma. Viitattu 15.12.2015. [http://www.motiva.fi/files/10206/Tainan\\_kandidaatintutkielma.pdf](http://www.motiva.fi/files/10206/Tainan_kandidaatintutkielma.pdf)

Mäntynen, J. 2012. Kaupunkiliikenteen kehittäminen: Näkökulmia päättäjille. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne.

Möttönen, R. 2012. Relative energy consumption of transport modes in Finland. Aalto University. Schools of Technology. Master thesis. Viitattu 7.12.2015. <http://lib.tkk.fi/Dipl/2012/urn100681.pdf>

Nikula, S. 2015. Yhteiskäyttöautot Suomessa. Helsinki: Trafi. Viitattu 30.1.2015. [http://www.motiva.fi/files/10634/Trafi\\_Yhteiskayttoautot\\_Suomessa.pdf](http://www.motiva.fi/files/10634/Trafi_Yhteiskayttoautot_Suomessa.pdf)

Niskanen, T. & Mäkinen, P. 2010. Henkilöstötilat. Opas henkilöstötilasäädösten soveltamisesta työpaikoilla. Helsinki: Työturvallisuuskeskus TTK. Viitattu 4.1.2015. <http://www.tyoturvallisuuskeskus.fi/files/1576/Henkilostotilat.pdf>

Pyörällä töihin –kilpailun loppuraportti. 2015. Valonia.

Pyörällä töihin –kilpailun loppuraportti. 2014. Valonia.

Pyrrö, S. 2006. Taloudellinen ajaminen-älykäs ajotapa Viitattu 18.12.2015. [http://www.motiva.fi/files/2130/Taloudellinen\\_ajaminen\\_-\\_alykas\\_ajotapa.pdf](http://www.motiva.fi/files/2130/Taloudellinen_ajaminen_-_alykas_ajotapa.pdf)

Ristikartano, J., Iikkanen, P., Tervonen, J. & Lapp, T. 2014. Valtakunnallinen tieliikenne-ennuste 2030. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 13/2014. Helsinki: Liikennevirasto. Viitattu 4.3.2016. [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts\\_2014-13\\_valtakunnallinen\\_tieliikenne-ennuste\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2014-13_valtakunnallinen_tieliikenne-ennuste_web.pdf)

Sala, E., Karasmaa, N. & Ernvall, T. 2005. Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 94/2005. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 4.3.2016. [http://www.lvm.fi/documents/20181/819315/Julkaisu+94\\_2005.pdf/6b498ea1-735c-4289-80a5-4447d2e0cbd6?version=1.0](http://www.lvm.fi/documents/20181/819315/Julkaisu+94_2005.pdf/6b498ea1-735c-4289-80a5-4447d2e0cbd6?version=1.0)

Suomen Työsuhdepyörä. n.d. Vastauksia usein kysytyihin kysymyksiin. Viitattu 30.12.2015. <http://www.tyosuhdepyora.fi/faq.html>

Trafi. n.d. Liikenteen päästöt ilmaan. Viitattu 1.12.2015. [http://www.trafi.fi/tietopalvelut/analyysitoiminta/indikaattorit/ymparistoindikaattorit/liikenteen\\_paastot\\_ilmaan](http://www.trafi.fi/tietopalvelut/analyysitoiminta/indikaattorit/ymparistoindikaattorit/liikenteen_paastot_ilmaan)

Tuloverolaki. nro 1535/1992. 30.12.1992. Viitattu 16.12.2015. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1992/19921535#L4P64>

Työturvallisuuslaki. nro 738/2002. 23.8.2002. Viitattu 4.1.2015. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20020738#L5P48>

UKK-instituutti. 2015. Liikuntapiirakka. Viitattu 9.3.2016. <http://www.ukkinstituutti.fi/liikuntapiirakka>

Valonia 2015. Liikkuminen. Viitattu 21.3.2016. <http://valonia.fi/fi/liikkuminen>

Valonia. 2008. Liikenteen ympäristövaikutukset. Viitattu 1.12.2015. <http://www.valonia.fi/fi/liikkuminen/liikenteen-ymparisto-vaikutukset>

Valonia. 2010. Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen verkosto, V-S LIVE. Viitattu 10.12.2015. <http://valonia.fi/fi/liikkuminen/liikkumisen-ohjaus/live-verkosto>

Varsinais-Suomen liitto. 2007. Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma LIIKENNESTRATEGIA 2030. Turku: Varsinais-Suomen liitto. Viitattu 4.3.2016. [http://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Tietopankki/Julkaisut/v-s\\_ljs\\_strategia\\_netti.pdf](http://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Tietopankki/Julkaisut/v-s_ljs_strategia_netti.pdf)

Verohallinto. 2013. Luontoisedut verotuksessa. Viitattu 16.12.2015. [https://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat\\_veroohjeet/Ennakkoperinta/Luontoisedut\\_verotuksessa%2830393%29#10%20Ty%C3%B6suhdematkalippu](https://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Ennakkoperinta/Luontoisedut_verotuksessa%2830393%29#10%20Ty%C3%B6suhdematkalippu)

Väisänen, P. 2012. Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma 2012–2015.

Väisänen, P. 18.3.2016. Pyörällä töihin -kilpailun kehitysehdotuksista. Vastanottaja Hanna-Leena Intovuori. [Sähköpostiviesti]. Viitattu 24.3.2016.

Ympäristöministeriö. 2013. Liikenne. Viitattu 7.3.2015. [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Liikenne](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Liikenne)

#### HAASTATTELUT

Väisänen, P. 2016. Kestävän liikkumisen asiantuntija. Valonia. Haastattelu 16.3.2016

## TYÖMATKALIIKKUMISKYSELYN SAATE

Työmatkaliikkumiskysely / Opinnäytetyö, Valonia

Hyvä kyselyn vastaanottaja,

Opiskelen Hämeen ammattikorkeakoulussa ympäristösuunnittelijaksi kestävän kehityksen koulutusohjelmassa. Teen opinnäytetyötäni kestävästä työmatkaliikkumisesta ja sen edistämisestä työpaikoilla. Työn toimeksiantajana toimii Valonia, Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus.

Opinnäytetyöhöni kuuluu kyselyn laatiminen, joka lähetetään Pyörällä töihin – kilpailuun osallistuneiden työpaikkojen yhteyshenkilöille. **Toivomme, että välitätte kyselyä eteenpäin myös työpaikkanne muille työntekijöille**, jotta aineistosta saadaan kattavampi. **Kyselyyn vastaaminen ei edellytä, että on osallistunut Pyörällä töihin -kilpailuun.**

Kyselystä saatavia tietoja käytetään ainoastaan opinnäytetyöraportissa, eivätkä vastaajien tiedot näy tuloksissa. **Vastaaminen vie aikaa noin 15–20 minuuttia.** Toivomme, että vastaatte mahdollisimman pian, kuitenkin **viimeistään 7.2.2016.** Olemme hyvin kiitollisia vastauksistanne ja **toivomme, että mahdollisimman moni vastaisi kyselyyn.**

**Kyselyyn pääset vastaamaan tästä linkistä:**

<https://www.webropolsurveys.com/S/11CEB25C23267EDD.par>

Vastaamalla kyselyyn autatte arvioimaan kestävän työmatkaliikkumisen nykytilaa ja sen edistämismahdollisuuksia työpaikoilla. Myös mielipiteenne Pyörällä töihin -kilpailusta on arvokasta, jotta kilpailua voidaan kehittää. Vastauksillanne on suuri merkitys myös omien opintojeni loppuunsaattamiseksi.

Kiitos vastauksista!

Ystävällisin terveisin,

Hanna-Leena Intovuori

Hämeen ammattikorkeakoulu, kestävän kehityksen koulutusohjelma

hanna-leena.intovuori@student.hamk.fi

p. 041 434 1355

Jaana Itälä-Laine, suunnittelupäällikkö

opinnäytetyön ohjaaja / Valonia

jaana.itala-laine@valonia.fi

p. 050 554 6145

## TYÖMATKALIIKKUMISKYSELY

### Työmatkaliikkumiskysely

Kyselyssä kodin ja työpaikan väliset matkat eli työmatkat ja kokous- ja koulutusmatkat sekä asiakaskäynnit eli työasiamatkat erotetaan toisistaan.

\* Tähdellä merkityt kysymykset ovat pakollisia

#### Taustatiedot

1. Sukupuoli \*

- Nainen  
 Mies  
 En halua vastata

2. Mihin seuraavista ikäryhmistä kuulut? \*

- alle 18 vuotta  
 18–34 vuotta  
 35–54 vuotta  
 55–64 vuotta  
 65 vuotta täyttäneet

3. Työpaikka ja osoite? \*

Tiedot eivät tule näkymään tuloksissa

---

---

---

4. Työntekijöiden lukumäärä työpaikallasi \*

- 1–4 työntekijää  
 5–20 työntekijää  
 21–100 työntekijää  
 yli 100 työntekijää

#### Työmatkaliikkuminen

5. Kuinka pitkä on yhdensuuntainen työmatkasi? \*

- alle 1 km
- 1–3 km
- 3–5 km
- 5–10 km
- yli 10 km

6. Mikä on pääasiallinen kulkutapa työmatkoillasi talvella (lokakuu-maaliskuu)? (Valitse yksi vaihtoehdoista) \*

- Kävely
- Pyöräily
- Auto (yksin)
- Kimppakyyti perheen jäsenen kanssa
- Kimppakyyti perheen ulkopuolisen kanssa
- Linja-auto
- Juna
- Moottoripyörä/mopo
- Muu, mikä?
- 

\_\_\_\_\_

7. Mikä on pääasiallinen kulkutapa työmatkoillasi kesällä (huhtikuu-syyskuu)? (Valitse yksi vaihtoehdoista) \*

- Kävely
- Pyöräily
- Auto (yksin)
- Kimppakyyti perheen jäsenen kanssa
- Kimppakyyti perheen ulkopuolisen kanssa
- Linja-auto
- Juna
- Moottoripyörä/mopo
- Muu, mikä?
- 

\_\_\_\_\_

8. Jos kuljet työmatkasi pääsääntöisesti yksin autolla, mitä seuraavista kulkumuodoista käyttäisit ensisijaisesti kesällä (huhtikuu-syyskuu), jos sinulla ei olisi mahdollisuutta henkilöauton käyttöön? (Valitse yksi vaihtoehdoista)

- Kävely
- Pyöräily
- Linja-auto
- Kimppakyyti perheen jäsenen kanssa



- Kimppakyyti perheen ulkopuolisen kanssa (esim. työkaveri)
- Juna
- Moottoripyörällä/mopolla
- Muulla, millä?
- 

\_\_\_\_\_

### Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet

Työmatkaliikkumisen ohjauksella tarkoitetaan työnantajan keinoja vaikuttaa työntekijöidensä liikkumistottumuksiin siten, että työmatkoilla suosittaisiin yksityisautoilun sijaan kestäviä liikennemuotoja, kuten pyöräilyä, kävelyä tai joukkoliikennettä.

### Etätö ja liukuva työaika

#### 10. Onko työtehtäväsi mahdollista tehdä etätöinä? \*

Etätöillä tarkoitetaan kokonaista työpaikan ulkopuolella tehtävää työpäivää, jolloin ei synny työmatkaa kodista työpaikalle tai työasiakohteeseen

- Kyllä on mahdollista ja teen etätöitä
- Kyllä on mahdollista, mutta en tee etätöitä
- Ei ole mahdollista työn luonteen vuoksi
- Jokin muu syy, mikä?
- 

\_\_\_\_\_

#### 11. Jos työtehtäväsi on mahdollista tehdä etätöinä, mutta et tee etätöitä, olisitko kiinnostunut etätömahdollisuudesta?

- Kyllä
- Ei

#### 12. Onko työtehtävissäsi mahdollista hyödyntää liukuvaa työaikaa? \*

Liukuvalla työajalla tarkoitetaan työntekijän mahdollisuutta sopia työajasta työnantajan kanssa siten, että työntekijä voi sovituiissa rajoissa päättää työpäivänsä alkamis- ja päättymisajan

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

### Henkilöstötilat

#### 13. Oletko tyytyväinen työpaikkasi suihku- ja/tai vaatteidenvaihtotiloihin? \*

- Erittäin tyytyväinen
- Tyytyväinen



- Tyytymätön
- Erittäin tyytymätön
- En osaa sanoa
- Työpaikallani ei ole suihku-ja/tai vaatteidenvaihtotiloja

14. Oletko tyytyväinen työpaikkasi vaatteiden ja varusteiden säilytystiloihin? \*

- Erittäin tyytyväinen
- Tyytyväinen
- Tyytymätön
- Erittäin tyytymätön
- En osaa sanoa
- Työpaikallani ei ole vaatteiden ja varusteiden säilytystiloja

### Pyöräpysäköinti

15. Oletko tyytyväinen työpaikkasi pyöräpysäköintipaikkoihin (esim. sijainti ja varustelu ym.)? \*

- Erittäin tyytyväinen
- Tyytyväinen
- Tyytymätön
- Erittäin tyytymätön
- En osaa sanoa
- Työpaikallani ei ole mahdollisuutta pyöräpysäköintiin

### Taloudellinen ajotapa

16. Jos kuljet työmatkasi pääsääntöisesti autolla, kuinka hyvin hallitset taloudellisen ajotavan?

- Erittäin hyvin
- Hyvin
- Kohtalaisesti
- Heikosti
- En tunne ajotapaa

17. Olisitko kiinnostunut osallistumaan taloudellisen ajotavan opetukseen?

- Kyllä
- En

## Työasiamatkat

Työasiamatkoilla tarkoitetaan työhön liittyviä asiointimatkoja, kuten kokous- ja koulutusmatkoja sekä asiakaskäyntejä.

18. Teetkö työasiamatkoja? (Jos et tee työasiamatkoja, voit siirtyä kysymykseen 21) \*

- Kyllä  
 En

19. Millä kulkuneuvolla teet yleisimmin alle 3 kilometrin työasiamatkat (Valitse yksi vaihtoehdoista)

- Kävelen  
 Omalla pyörällä  
 Työsuhdepyörällä  
 Työpaikan yhteiskäyttöpyörällä  
 Linja-autolla  
 Yhteiskäyttö-, vuokra- tai työnantajan autolla  
 Omalla autolla  
 Työsuhdeautolla  
 Työkaverin autolla (kimppakyyti)  
 Taksilla  
 Mopolla tai moottoripyörällä  
 Muulla kulkutavalla, millä?

20. Jos kuljet työasiamatkat pääsääntöisesti autolla, millainen vaikutus seuraavilla toimenpiteillä on/olisi siihen, että kulkisit työasiamatkat auton sijaan pyörällä tai joukkoliikenteellä?

	Huomattava vaiku- tus	Kohtalainen vaiku- tus	Ei vaiku- tusta
Työnantajan tarjoama bussikortti työntekijöiden yhteiskäyttöön	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työpaikan yhteiskäyttöpyörä työasiamatkoille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Työmatkat

Työmatkoilla tarkoitetaan kodin ja työpaikan välisiä matkoja

21. Jos kuljet työmatkat pääsääntöisesti autolla, millainen vaikutus seuraavilla toimenpiteillä on/olisi siihen, että kulkisit työmatkat auton sijaan jalan, pyörällä, kimpakyydillä tai joukkoliikenteellä?

	Huomattava vaikutus	Kohtalainen vaikutus	Ei vaikutusta
Toimivat ja asianmukaiset polkupyörien pysäköintipaikat (esim. runkolu-kittavat pyörätelineet ja sijainti lähellä työpaikan sisäänkäyntejä)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toimivat ja asianmukaiset suihku- ja vaatteidenvaihtotilat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toimivat ja asianmukaiset vaatteiden ja varusteiden säilytystilat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Henkilökohtaisen työsuhdepolkupyörän tarjoaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liukuva työaika	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maksullinen parkkipaikka	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työnantajan tarjoama joukkoliikenteen työsuhdematkalippu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Järjestelmä kimpakyytien sopimiseen työntekijöiden kesken (Kimppakyytipörssi)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

### Kestävä työmatkaliikkuminen

Kestävällä työmatkaliikkumisella tarkoitetaan ympäristön ja yhteiskunnan kannalta edullisten liikkumismuotojen, kuten pyöräilyn, kävelyn, kimpakyytien ja joukkoliikenteen käytön suosimista työmatkoilla.

22. Väittämiä työmatkaliikkumisesta työpaikallasi

Oletko samaa vai eri mieltä?

	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Osittain eri mieltä	Täysin eri mieltä
Työpaikan säännöt ja käytännöt kannustavat kestävään työmatkaliikkumiseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työnantaja kannustaa kestävään työmatkaliikkumiseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työnantajan tulee edistää kestävää työmatkaliikkumista kodin ja työpaikan välisillä matkoilla.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työnantajan tulee edistää kestävää työmatkaliikkumista työajalla tehtävillä matkoilla.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

23. Kuinka tärkeinä pidät seuraavia kestävä työmatkaliikkumisen edistämisestä koituvia hyötyjä?

	Erittäin tärkeä	Melko tärkeä	Ei kovin tärkeä	Ei lainkaan tärkeä	En osaa sanoa
Liikenteen aiheuttamat ympäristövaikutukset, kuten meluhaitat ja päästöt vähenevät	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työntekijöiden kunto kohenee ja fyysinen toimintakyky paranee	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työsuoritukset paranevat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työpoissaolot vähenevät	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Julkisen terveydenhuollon kustannukset vähenevät	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

- Työpaikan imago ympäristöstä ja työntekijöiden terveydestä huolehtivana yrityksenä kohenee
- Työntekijöille koituu suoria taloudellisia säästöjä (esim. polttoainekustannuksissa)
- Työnantajalle koituu taloudellisia säästöjä, kun työntekijöiden sairauslomat sekä paikoitustarpeet vähenevät

### Pyörällä töihin -kilpailu

24. Osallistuitko Valonian Pyörällä töihin-kilpailuun vuonna 2015? \*

- Kyllä
- En

25. Jos vastasit kyllä, mitkä tekijät vaikuttivat osallistumishalukkuuteesi? (Voit valita useamman vaihtoehdoista)

- Työkaverit innostivat mukaan
- Työnantaja kannusti osallistumaan
- Kilpailu innosti pyöräilemään/kävelemään
- Pyöräilen muutenkin, joten miksi en osallistuisi samalla kilpailuun
- Mahdollisuus osallistua, vaikka kulkee lihasvoimin vain osan matkasta (esim. kävely tai pyöräily bussipysäkiltä työpaikalle)
- Jokin muu syy, mikä?  
\_\_\_\_\_

26. Onko kilpailulla ollut vaikutusta kulkutapatottumuksiisi?

- Kyllä, olen lisännyt pyöräilyn ja kävelyn osuutta työmatkoilla kilpailun jälkeen
- Kyllä, olen miettinyt enemmän kulkutapatottumuksiani
- Kilpailu ei ole vaikuttanut millään tavoin kulkutapatottumuksiini
- En osaa sanoa
- Muuta, mitä?  
\_\_\_\_\_

27. Miten työpaikallasi voitaisiin motivoida työntekijöitä osallistumaan kilpailuun?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

28. Jos et osallistunut kilpailuun, niin mitkä syyt siihen vaikuttivat? (Voit valita useamman vaihtoehdoista)

- Työmatka on liian pitkä kävelen tai pyöräillen
- Työmatka ei ole mielestäni turvallinen kävellä tai pyöräillä

**29.** Voit halutessasi antaa palautetta kilpailusta (esim. kilpailun ajankohdasta, säännöistä, kilpailuajasta, tiedottamisesta, osallistumislomakkeesta jne.)

---

---

---

**Kiitos vastauksistasi!**



## TYÖMATKALIIKKUMISKYSELYN TULOKSET

## 1. Sukupuoli

Vastaajien määrä: 472

Nainen	394
Mies	76
En halua vastata	2

## 2. Mihin seuraavista ikäryhmistä kuulut?

Vastaajien määrä: 472

alle 18 vuotta	0
18–34 vuotta	79
35–54 vuotta	258
55–64 vuotta	131
65 vuotta täyttäneet	4

## 4. Työntekijöiden lukumäärä työpaikallasi

Vastaajien määrä: 472

1–4 työntekijää	26
5–20 työntekijää	147
21–100 työntekijää	210
yli 100 työntekijää	89

## 5. Kuinka pitkä on yhdensuuntainen työmatkasi?

Vastaajien määrä: 472

alle 1 km	22
1–3 km	95
3–5 km	77
5–10 km	111
yli 10 km	167

## 6. Mikä on pääasiallinen kulkutapa työmatkoillasi talvella (lokakuu-maaliskuu)? (Valitse yksi vaihtoehdoista)

Vastaajien määrä: 472

Kävely	83
Pyöräily	65
Auto (yksin)	200
Kimppakyyti perheen jäsenen kanssa	30
Kimppakyyti perheen ulkopuolisen kanssa	8
Linja-auto	77
Juna	1
Moottoripyörä/mopo	0
Muu, mikä?	8

## Avoimet vastaukset: Muu, mikä?

- Juoksu
- linja-auto tai oma auto

- aamulla bussi, iltapäivällä kävely
- Auto sekä linja-auto, vaihtelee päivittäin
- Linja-auto ja kävely
- Teen pääasiassa etätöitä kotonani
- auto ja kimppekyyti mahdollisuuksien mukaan
- Kävely töihin, autolla kotiin

**7. Mikä on pääasiallinen kulkutapa työmatkoillasi kesällä (huhtikuu-syyskuu)? (Valitse yksi vaihtoehdoista)**

Vastaajien määrä: 472

Kävely	26
Pyöräily	236
Auto (yksin)	156
Kimppakyyti perheen jäsenen kanssa	13
Kimppakyyti perheen ulkopuolisen kanssa	6
Linja-auto	26
Juna	1
Moottoripyörä/mopo	3
Muu, mikä?	5

**Avoimet vastaukset: Muu, mikä?**

- Juoksu
- Juoksu
- Teen pääasiassa etätöitä kotonani
- Ei kokemusta
- auto ja kimppekyyti mahdollisuuksien mukaan

**8. Jos kuljet työmatkasi pääsääntöisesti yksin autolla, mitä seuraavista kulkumuodoista käyttäisit ensisijaisesti kesällä (huhtikuu-syyskuu), jos sinulla ei olisi mahdollisuutta henkilöauton käyttöön? (Valitse yksi vaihtoehdoista)**

Vastaajien määrä: 244

Kävely	8
Pyöräily	126
Linja-auto	63
Kimppakyyti perheen jäsenen kanssa	8
Kimppakyyti perheen ulkopuolisen kanssa (esim. työ-kaveri)	15
Juna	0
Moottoripyörällä/mopolla	10
Muulla, millä?	14

**Avoimet vastaukset: Muulla, millä?**

- Yhdistetty pyöräily 8 km + linja-auto 16 km
- osan matkasta linja-autolla, osan polkupyörällä
- ?
- ei julkisia, ei kimppekyytimahdollisuutta
- asun syrjäseudulla; pyörä +linja-auto, mutta ei sovi työaikoihin
- Mopo
- ?
- oma auto
- En pääse tänne millään muulla (23km).Sivutietä n. 4km
- pakko olla oma auto kotihoidossa

- vene
- Taksi
- pakko olla auto työssä
- Pyöräilen sään salliessa.

**9. Jos kuljet työmatkasi pääsääntöisesti yksin autolla, mitä seuraavista kulkumuodoista käyttäisit ensisijaisesti talvella (lokakuu-maaliskuu), jos sinulla ei olisi mahdollisuutta henkilöauton käyttöön? (Valitse yksi vaihtoehtoista)**

Vastaajien määrä: 249

Kävely	34
Pyöräily	21
Linja-auto	132
Kimppakyyti perheen jäsenen kanssa	19
Kimppakyyti perheen ulkopuolisen kanssa (esim. työkaveri)	27
Juna	0
Moottoripyörällä/mopolla	1
Muulla, millä?	15

**Avoimet vastaukset: Muulla, millä?**

- ks. edellinen
- Asun niin syrjässä, ettei ole muita vaihtoehtoja kuin oma auto. Mikäli tulisin linja-autolla kävelisin ensin reilu 2 km, sen jälkeen kahdella bussilla. Matkaan menisi yli puolitoista tuntia. Omalla autolla 15 min ei julkisia, ei kimppakyytimahdollisuutta
- ks vastaus kohta 8
- Ei ole muuta mahdollisuutta
- oma auto
- Ks.edellä
- pakko olla oma auto kotihoidossa
- sitten pitää muuttaa keskustaan
- Isännän olisi sitten pakko kuskata, ei joukkoliikennemahd. eikä työkavereita naapurissa.
- Taksi
- pakko olla auto työssä
- ei ole muuta vaihtoehtoa

**10. Onko työtehtäväsi mahdollista tehdä etätöinä?**

Vastaajien määrä: 472

Kyllä on mahdollista ja teen etätöitä	42
Kyllä on mahdollista, mutta en tee etätöitä	68
Ei ole mahdollista työn luonteen vuoksi	342
Jokin muu syy, mikä?	20

**Avoimet vastaukset: Jokin muu syy, mikä?**

- ei ole keskusteltu vaihtoehdosta
- en halua eikä se kyllä kokonaan olisi mahdollistakaan
- teoriassa mahdollista, mutta koska kukaan ei käytä, en ole kehdannut käyttää
- Työt valmistellaan työpaikalla, näin meille sanottu.
- Olisi välillä mahdollista työtehtävien puolesta, mutta työnantaja ei kannusta etätöihin.
- Siihen ei kannusteta
- on mahdollista, en ole vielä tehnyt
- Kyllä on mahdollista esim. 1 päivä viikossa, mutta ei sallittua.
- Ei ole käytäntönä työpaikallani
- Ei ole mahdollista, vaikka työn luonne sen mahdollistaisi.
- ei, työnantaja ei mahdollista etätöitä

- Etätö ei ole mahdollista vaikka se ei ole työn luonteesta kiinni.
- Ei ole nettivalmiuksia laitettu
- Ei etätömahdollisuutta
- Pystyn ajoittain tekemään etätöitä
- Etätö ei ole sallittu
- Johdon linjaus on, ettei etätöitä tehdä
- ei ole mahdollista
- ei koska niin ei ole sovittu
- olisi mahdollista, mutta työantaja ei halua

**11. Jos työtehtäväsi on mahdollista tehdä etätöinä, mutta et tee etätöitä, olisitko kiinnostunut etätömahdollisuudesta?**

Vastaajien määrä: 245

Kyllä	158
Ei	87

**12. Onko työtehtävissäsi mahdollista hyödyntää liukuvaa työaikaa?**

Vastaajien määrä: 472

Kyllä	258
Ei	195
En osaa sanoa	19

**13. Oletko tyytyväinen työpaikkasi suihku-ja/tai vaatteidenvaihtoloihin?**

Vastaajien määrä: 472

Erittäin tyytyväinen	74
Tyytyväinen	192
Tyytymätön	104
Erittäin tyytymätön	26
En osaa sanoa	44
Työpaikallani ei ole suihku-ja/tai vaatteidenvaihtoloihin	32

**14. Oletko tyytyväinen työpaikkasi vaatteiden ja varusteiden säilytystiloihin?**

Vastaajien määrä: 472

Erittäin tyytyväinen	66
Tyytyväinen	238
Tyytymätön	107
Erittäin tyytymätön	26
En osaa sanoa	22
Työpaikallani ei ole vaatteiden ja varusteiden säilytystiloja	13

**15. Oletko tyytyväinen työpaikkasi pyöräpysäköintipaikkoihin (esim. sijainti ja varustelu ym.)?**

Vastaajien määrä: 472

Erittäin tyytyväinen	61
Tyytyväinen	215
Tyytymätön	95
Erittäin tyytymätön	18
En osaa sanoa	77
Työpaikallani ei ole mahdollisuutta pyöräpysäköintiin	6

**16. Jos kuljet työmatkasi pääsääntöisesti autolla, kuinka hyvin hallitset taloudellisen ajotavan?**

Vastaajien määrä: 278

Erittäin hyvin	56
Hyvin	129
Kohtalaisesti	83
Heikosti	5
En tunne ajotapaa	5

**17. Olisitko kiinnostunut osallistumaan taloudellisen ajotavan opetukseen?**

Vastaajien määrä: 346

Kyllä	114
En	232

**18. Teetkö työasiamatkoja? (Jos et tee työasiamatkoja, voit siirtyä kysymykseen 21)**

Vastaajien määrä: 472

Kyllä	268
En	204

**19. Millä kulkuneuvolla teet yleisimmin alle 3 kilometrin työasiamatkat (Valitse yksi vaihtoehtoista)**

Vastaajien määrä: 281

Kävellen	75
Omalla pyörällä	71
Työsuhdepyörällä	2
Työpaikan yhteiskäyttöpyörällä	2
Linja-autolla	14
Yhteiskäyttö-, vuokra- tai työnantajan autolla	7
Omalla autolla	95
Työsuhdeautolla	0
Työkaverin autolla (kimppakyyti)	7
Taksilla	3
Mopolla tai moottoripyörällä	0
Muulla kulkutavalla, millä?	5

**Avoimet vastaukset: Muulla kulkutavalla, millä?**

- Tarvittaessa auto ja tarvittaessa pyörä. Riippuu ihan vuodenajasta.
- en tee alle 3 km matkoja

- työasiamatkat ovat usein yli 3 km
- kesällä pyörällä, talvella linja-autolla
- Työpaikan autolla

**20. Jos kuljet työasiamatkat pääsääntöisesti autolla, millainen vaikutus seuraavilla toimenpiteillä on/olisi siihen, että kulkisit työasiamatkat auton sijaan pyörällä tai joukkoliikenteellä?**

Vastaajien määrä: 165

	Huomat- tava vai- kutus	Kohta- lainen vaikutus	Ei vaiku- tusta	Yhteensä	Kes- kiarvo
Työnantajan tarjoama bussikortti työnteki- jöiden yhteiskäyttöön	26	28	100	154	2,48
Työpaikan yhteiskäyttöpyörä työasiamat- koille	26	50	79	155	2,34
Yhteensä	52	78	179	309	2,41

**21. Jos kuljet työmatkat pääsääntöisesti autolla, millainen vaikutus seuraavilla toimenpiteillä on/olisi siihen, että kulkisit työmatkat auton sijaan jalan, pyörällä, kimpakyydillä tai joukkoliikenteellä?**

Vastaajien määrä: 261

	Huomat- tava vai- kutus	Kohta- lainen vaikutus	Ei vaiku- tusta	Yhteensä	Keskiarvo
Toimivat ja asianmukaiset polkupyörien pysäköintipaikat (esim. runkolukittavat pyörätelineet ja sijainti lähellä työpaikan si- säänkäyntejä)	43	50	164	257	2,47
Toimivat ja asianmukaiset suihku- ja vaate- teidenvaihtotilat	82	63	113	258	2,12
Toimivat ja asianmukaiset vaatteiden ja va- rusteiden säilytystilat	76	65	115	256	2,15
Henkilökohtaisen työsuohdepolkupyörän tarjoaminen	49	46	163	258	2,44
Liukuva työaika	77	64	116	257	2,15
Maksullinen parkkipaikka	43	43	164	250	2,48
Työnantajan tarjoama joukkoliikenteen työsuohdematkalippu	88	58	112	258	2,09
Järjestelmä kimpakyytien sopimiseen työntekijöiden kesken (Kimpakyyti- pörssi)	39	58	159	256	2,47
Yhteensä	497	447	1106	2050	2,3

**22. Väittämiä työmatkaliikkumisesta työpaikallasi**

*Oletko samaa vai eri mieltä?*

Vastaajien määrä: 461

	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Osittain eri mieltä	Täysin eri mieltä	Yhteensä	Keskiarvo
Työpaikan säännöt ja käytännöt kannustavat kestävään työmatkaliikkumiseen.	49	194	140	71	454	2,51
Työnantaja kannustaa kestävään työmatkaliikkumiseen.	43	169	144	100	456	2,66
Työnantajan tulee edistää kestävää työmatkaliikkumista kodin ja työpaikan välisillä matkoilla.	194	190	53	21	458	1,78
Työnantajan tulee edistää kestävää työmatkaliikkumista työajalla tehtävillä matkoilla.	205	173	61	16	455	1,75
Yhteensä	491	726	398	208	1823	2,18

**23. Kuinka tärkeinä pidät seuraavia kestävä työmatkaliikkumisen edistämisestä koituvia hyötyjä?**

Vastaajien määrä: 461

	Erittäin tärkeä	Melko tärkeä	Ei kovin tärkeä	Ei lainkaan tärkeä	En osaa sanoa	Yhteensä	Keskiarvo
Liikenteen aiheuttamat ympäristövaikutukset, kuten meluhaitat ja päästöt vähenevät	263	166	27	2	3	461	1,52
Työntekijöiden kunto kohenee ja fyysinen toimintakyky paranee	323	127	8	0	2	460	1,33
Työsuoritukset paranevat	212	174	44	4	24	458	1,81
Työpoissaolot vähenevät	211	175	40	4	27	457	1,82
Julkisen terveydenhuollon kustannukset vähenevät	206	179	42	6	27	460	1,85
Työpaikan imago ympäristöstä ja työntekijöiden terveydestä huolehtivana yrityksenä kohenee	161	192	74	17	16	460	1,99
Työntekijöille koituu suoria taloudellisia säästöjä (esim. polttoainekustannuksissa)	226	178	44	5	8	461	1,68
Työnantajalle koituu taloudellisia säästöjä, kun työntekijöiden sairauslomat sekä paikoitustarpeet vähenevät	188	189	51	9	21	458	1,88
Yhteensä	1790	1380	330	47	128	3675	1,73

**24. Osallistuitko Valonian Pyörällä töihin-kilpailuun vuonna 2015?**

Vastaajien määrä: 472

Kyllä	212
En	260

**25. Jos vastasit kyllä, mitkä tekijät vaikuttivat osallistumishalukkuuteesi? (Voit valita useamman vaihtoehdoista)**

Vastaajien määrä: 215

Työkaverit innostivat mukaan	45
Työnantaja kannusti osallistumaan	11
Kilpailu innosti pyöräilemään/kävelemään	40
Pyöräilen muutenkin, joten miksi en osallistuisi samalla kilpailuun	170
Mahdollisuus osallistua, vaikka kulkee lihasvoimin vain osan matkasta (esim. kävely tai pyöräily bussipysäkillä työpaikalle)	15
Jokin muu syy, mikä?	9

**Avoimet vastaukset: Jokin muu syy, mikä?**

- sai motivoitua työkavereita liikkumaan.
- Sain paperin eteen ja ilmeisesti osallistuin
- Hyvä kampanja
- osallistunut jo usean vuoden ajan
- työmatka 26 km
- Ehdotin työpaikallani tähän kilpailuun osallistumista.
- oma terveys
- Kokoan työkaverit mukaan kilpailuun

**26. Onko kilpailulla ollut vaikutusta kulkutapatottumuksiisi?**

Vastaajien määrä: 292

Kyllä, olen lisännyt pyöräilyn ja kävelyn osuutta työmatkoilla kilpailun jälkeen	11
Kyllä, olen miettinyt enemmän kulkutapatottumuksiani	26
Kilpailu ei ole vaikuttanut millään tavoin kulkutapatottumuksiini	221
En osaa sanoa	29
Muuta, mitä?	5

**Avoimet vastaukset: Muuta, mitä?**

- Ei ole, sillä pyöräilen muutenkin tosi paljon
- Olisi kiva osallistua, mutta pyöräilyreitini olisi erittäin vaarallinen, tästä syystä en ole osallistunut.
- Ei ole vaikuttanut
- Ei ole koska työmatkani on yhteen suuntaan yli30km en voi pyöräillä ja vaarallinen työmatka reitti!!

**27. Miten työpaikallasi voitaisiin motivoida työntekijöitä osallistumaan kilpailuun?**

Vastaajien määrä: 141

- Rahapalkinto. Yksittäisten suoritusten huomioiminen paremmin.

- Työpaikallani oli osallistujia ja minunkin oli tarkoitus osallistua, mutta henkilökohtaisista syistä se ei onnistunut tuolloin.

Palkitsemalla vaikka koko työyhteisö ja muutama yksilöpalkinto arpomalla esim. työsuhdematkalippu - mikä ei sinällään toisi kaupungille juurikaan kuluja, mutta olisi voittajalle iso asia.

Kilpailuajankohdan sijoittaminen "hyvään aikaan" esim. toukokuulle; ihmiset eivät ole vielä lomilla ja ilmat houkuttelisivat pyöräilyyn.

- Pyöräilyyn liittyvien tilpehöorien arvonta, extrabonus työmatkapyöräilijöille.
- Työpaikka voisi jakaa jonkin oman pikku kannustin palkintonsa suurimmat kilometrit keränneille tai niille, jotka ovat tehneet suuren henkilökohtaisen harppauksen esim. vannoutunut autoilija on ensi kertaa kävellyt työmatkansa.
- arpajaiset osallistujien kesken
- Palkintoja, työsuhdetpolkupyörä.
- Tarjoamalla viinaa osallistujille.
- Palkita parhaiten suoriutuneet
- Osallistuminen on ollut hyvää. Itsekin osallistuin vuonna 2014 ja kuljin koko kesän pyörällä, kun sain työkaverista pyöräilyseuraa osalle matkalle. Viime kesänä pyöräily kuitenkin unohtui, kun matkaseurana toimintanut työkaveri muutti toiselle paikkakunnalle.
- pidetään voittoputkea yllä!
- Kannuste tai palkinto pitäisi olla konkreettinen ja mahdollisuus saavuttaa. Jos osallistuminen on vähäistä toisilla työntekijöillä ja itsellä suurta, mahdollisuus saada jotain tunnustusta on poistunut kaikilta. Muissa maissa saa pienen rahallisen korvauksen esim. pyörän käyttämisestä työmatkoilla. Asia vaatii myös julkisuutta mm sanomalehti/muu media jotta arvostus nousee.
- esim voittajat pääsisivät syömään tai jokin konkreettinen palkinto.
- Jokin työpaikalla osallistuneiden kesken arvottava pieni palkinto. Yhteinen pyöräretki.
- Tempauksia, arvontoja osallistuneille viikon aikana ja niitä onkin järjestetty. Pitää kuitenkin vuosien myötä keksiä jotain uutta ja uudistua.
- Motivointi on jo parasta mahdollista. Ehkä työsuhdetpyörä olisi vielä hieno asia.
- Maksamalla kokonaan tai osittain esim. polkupyörän vuosihuolto. Tai jopa kaikki fillaroinnista koituvat kulut.
- palkinnoilla
- Jokin porkkana.
- aamiastarjoilu lihasvoimalla tuleville ( yli 5 km)
- Kannustepalkinnoilla, jotka tukisivat työmatkaliikkumista.
- Palkitsemalla jotenkin. Tosin valtaosalla yhdensuuntainen työmatka on jo niin pitkä (>15 km), ja julkisten kulkuvälineiden kanssa matkoihin menee niin paljon aikaa, että yksityisautoilu on oikeasti järkevin tapa työmatkoille.
- -
- Muistuttamalla yhteisissä tapaamisissa ja mainostamalla esim. kahvihuoneissa.
- Maaseudulla ei ole turvallisia pyöräteitä riittävästi, valaistuksesta puhumattakaan. Tässä kunnille haastetta.

Liikenne on erittäin vilkasta kapeilla teillä.

- hankala motivoida kun ihmiset tulevat monen kymmenen kilometrin päästä töihin, eikä julkisilla kulkeminen ole mahdollista.

lyhyen matkan kulkijat laiskoja, eivätkä siksi kävele /pyöräile. muutaman sain innostettua ja osallistumaan kilpailuun.

- Hankkimalla sähköavusteinen työmatkapolkupyörä!
- Johdon esimerkki ja johdon myöntämät kannustimet
- Paremmat palkinnot
- Työpaikan omalla pienimuotoisella kilpailulla ja kannustuspalkinnolla.
- Tiedotus voisi olla parempaa ja esimies voisi kannustaa tällaiseen toimintaan.
- Kertomalla asiasta enemmän ja keskustelemalla asiasta ja kannustamalla.
- Työnantajani voisi järjestää parempia pyöräparkkeja työpaikkani pihalle. Työnantaja voisi näyttää vaikka erilaisia tilastoja, miten pyöräily vaikuttaa positiivisesti työssä jaksamiseen, kunnan kohenemiseen, yleiseen hyvinvointiin, painonpudotukseen yms.
- Työajaksi osa työmatkaa, se aika joka on enemmän kuin autolla
- Kannustaa ja pienellä palkinnolla.
- Parempi tiedottaminen kilpailusta.
- Palkintoja ja kannustimia
- Joukkuehenki, me ollaan kovia pyöräilemään !
- liukuva työaika, "palkinto" liikkumisesta kilpailuun osallistuneille
- Enemmän palkintoja esim. ihan talokohtaiset palkinnot.

- Kiinnostvat palkinnot / liikuntasetelit esim.
- Informoimalla.
- En osaa sanoa
- Samoin kuin ennenkin
- Tapahtumien markkinointia heti alkuvaiheessa
  - Yhteishengellä on merkitystä saada osallistujat mukaan
  - Vaatteiden vaihtotilat sekä jos mahdollista myös suihkut
- -
- Pääsisi vaikka kerran viikossa lähtemään sen verran aikaisemmin töistä mitä kotimatkapöyryäilyyn menee aikaa. Aikaa siihen yleensä kuitenkin menee enemmän kuin muilla kulkuvälineillä liikuttaessa.
- rahalla
- Hyvillä palkinnoilla.
- Aktiivisuuspalkintoja osastoittain
- Kaikki ne joille kulkeminen pyörällä on mahdollista ovat melkeinpä, käsittääknsi osallistuneet. Kyllä motivaatio yksilöstä itsestään lähtee. Työnantaja, kuten se on tehnytkin, informoi työntekijöitä kilpailusta.
- Jonkunlainen kaikkien kesken arvottava palkinto esim.
- Ei mitenkään, olen yrittäjä ja ainoa työpaikan työntekijä ; =)
- Ne kenellä on ollut mahdollisuus, ovat jo osallistuneet.
- Rahalla 100 € mm. Janne Niskan tapaan, jos pyöräilet työmatkat.
- Lähellä asuvat voisivat tulla myös pyörällä töihin, kannustusta :)
- Hyvillä palkinnoilla, kannustamalla.
- Jonkinmoinen palkkio lihasvoimalla liikkumisesta olisi paikallaan. Tuntuu kyllä, että autoilijoita paaptaan enemmän, esim. parkkipaikat mahdollisimman lähellä.
- Mainostusta ajoissa.
- Pitämällä asiaa esillä.
- Palkitseamalla
- sähköpostilla
- - Paremmat ja järkevämmät sijoitetut pyörätelineet saattaisivat motivoida työmatkapöyryäilyyn. Kilpailuun osallistumiseen ehkä joku työpaikan oma palkitsemiskäytäntö.
- Työpaikalla kyllä kannustetaan, kaikki suhtautuvat myönteisesti kilpailuun ja mahdollisimman moni osallistuu. Polviuongelmien vuoksi en itse ole pystynyt osallistumaan ja pienessä porukassa se vaikuttaa kokonaistulokseen.
- Työnantaja osallistuu itse ja kannustaa työntekijöitä osallistumaan.
  - Kilpailun päätteeksi työnantaja voi tarjota hedelmiä työntekijöille.
- Palkitseamalla
- Hyvillä palkinnoilla, työpaikkapyörillä, joustavalla työajalla...näillä ainakin
- Pitämällä kilpailua vielä enemmän esillä, parantamalla palkintoja ja luomalla sopivasti lisää yksiköiden välistä kilpailua.
- Kunnonkohentamisen merkeissä
- Kaikki "porkkanat", materiaaliset tai yhteisölliset (työpaikan yhteinen brunssi ym.) kannustimet motivoi.
- Lappu ilmestyy johonkin pöydäntulomalle
- Aloittaa kilpailu jo silloin kun pyöräilykausi alkaa eli toukokuussa
- ?
- Pyörällä töihin-kampanja on liian aikaisin. Esim. viime keväänä oli vielä niin kylmää, että en ollut aloittanut pyöräilykautta.
- Työsuhdepyörät!
- palkinto
- valistuksella, kilpailuilla, jakamalla pyöräilyyn tai kävelyyn liittyviä lahjoja, esim heijastinliivejä, taskulamppuja, heijastimia...
- Työnantaja voisi järjestää kilpailun työntekijöiden kesken, jossa olisi joku palkinto. Tällöin nekin, jotka eivät muuten kulje työmatkoja liikkuen, voisivat innostua liikkumaan.
- Olisi tarjolla esim. lainapyöriä
- YHTEISHENGEN KOHOTTAMINEN
- Ainakin lähellämpänä asuvia (työmatka max 2 km) voisi enemmän kannustaa edes viikon ajan kulkemaan töihin kävellen tai pyöräillen oman auton sijaan.
  - Osallistumislista on aina kahvihuoneemme ilmoitustaululla, mistä sen kyllä jokainen näkee, jos haluaa nähdä.
- Olisihan se mukava saada edes jokin kiitos osallistumisesta.
- En osaa sanoa.

- Toivottavasti ei mitenkään.

Itse koen kaikenlaisen työnantajalta/esimieheltä tulevan vihjailun liittyen vapaa-aikani käyttöön yksinomaan painostuksena.

Itse en pyöräile nyt, enkä tulevaisuudessa missään, missä joudun ajamaan muun liikenteen seassa. En, vaikka se olisi ainoa liikkumismuoto maailmassa ja vaikka muuten hyvin urheiluhenkinen olenkin. Pelkään pyöräilyä vuosia sitten tapahtuneen pyöräilyonnettomuuden vuoksi ja toivon, että tämän asian suhteen kaikenlaiset motivoijat ja ahdistelijat ymmärtävät jättää ainakin minut rauhaan.

- Pyöräilyinfoa.
- en osaa sanoa
- Arvotaan satanen tai pullo viinaa..
- kannustamalla
- Enemmän mainosta ja kannustusta
- Palkita työpaikalla niitä, jotka pyöräilevät töihin, jos se on kohtuullisesti mahdollista.
- Rehtorin / apulaisrehtorin esimerkki olisi tärkeä. Asiasta voitaisiin ehkä edes vähän puhua.
- Motivaatio heikkoa niillä joilla yli 20km.työmatka.  
työnantaja voisi palkita/ huomioida jotenkin niitä jotka huolehtivat terveydestään.
- tiedotus, sisäinen kilpailu työntekijöiden kesken jne...
- Kannustaa pyöräilyyn
- Työpaikan palkitseminen liikuntasetelillä..
- Kannustetaan jo nyt - en usko että millään tempulla se olisi nykyistä suurempi.
- Haastamalla ja innostamalla työkavereita liikkumaan ja osallistumaan kilpailuun.
- Vaikea näitä on saada mistään innostumaan jolleivät saa suoranaista hyötyä itselle.
- Ne,joilla on sopivan pituinen työmatka,kulkevat pääsääntöisesti pyörällä tai kävelen.
- Kannustaa työntekijöitä liikkumaan enemmän TYKY-setelien määrää lisää. Bonuspisteitä liikkuville työntekijöille
- palkkioita, kuten tupakoinnin lopettamisesta
- Kuuluisi osaksi työaika.
- kannusteita pikku palkintoina
- Jonkinlainen kannustus palkinto esimerkiksi tietystä määrästä pyöräiltyjä tai käveltyjä työmatkoja.
- ?
- lisäämällä tiedottamista kilpailusta
- Että auton käyttäminen lyhyille matkoille on turhaa.  
Hyötyliikunta on parempaa kuin autolla salille tai zumbaan meneminen.
- Eikä pelkästään kilpailuun, vaan jatkuvaan käytäntöön.

- kuntatyönantajalla kevyen liikenteen väylien kunnossapito edes lähelle samaa tasoa autoväylien kanssa = lumenau- raustiheys ja -tarkkuus.

-pyöränhankintaedut ja varustehankintojen tuenta.

-pyörien pysäköinnille katettu lukittava tila

- Työpaikka voisi enemmän muuttaa vanhoja ajattelutapojaan työajansuhteen.
- En tiedä
- Yrityksen ylin johto haastettaisiin sisäiseen kilpailuun muun työporukan kesken.
- Kun työmatka on yli 15 km niin ei oikein millään, sillä en ikinä lähtisi pyöräilemään sitä matkaa
- Käyttämällä jotain uutta ja mielenkiintoista seurantasovellusta esim sportstracker, jolla ei ehkä pystyisi manipuloimaan tuloksia. Voisi olla myös avoin eli näkisi koko ajan kilpailijoiden tilanteet (edellyttäisi ehkä jotain lisäsovelluksia ohjelmaan), jos olisi ilmainen testiryhmä, niin saattaisi tulla pieni lisämotivaatio.
- Tieto ilmoitustaululle, tiedotus tiimipalaverissa yms.
- -
- Innostamalla toinen toisiamme
- Miksi ei kerättäisi joukkue tänne <http://www.kilometrikisa.fi/?!>  
Käsittäakseni sinne voi kerätä joukkueen sekä yksiköittäin että koko TY. Tietääkseni jokainen voi kuulua useampaan joukkueeseen. (Täytyi tuonne kuitenkin kilometrit 'Myllyn Pyöräily' joukkueeseen, joten samalla vaivalla kilometrit menis toiseenkin joukkueeseen....)
- Edellämaintuttuja suihku- ja vaatesäilytystiloja riittävästi ja kuivatustiloja vaatteille....
- Kattamalla pyöräparkki.
- Ensinnäkin laajempi tiedottaminen, ja jos suinkin mahdollista, laajempi kirjo myös palkintopuolelle.
- Arvottaisiin pieni palkinto osallistujien kesken. Johtaja lähettäisi sähköpostiviestin alaisilleen ja innostaisi osallistumaan
- Muissakin toimipisteissä pitäisi olla innokas kannustaja, joka informoi henkilökuntaa.

- Lisäapua aamutöihin että ehtii kaikki työ tehdä mitä aamulla pitää ja ehtii suihkuun sekä vaihtaa vaatteet.
  - Jos kaikki saataisiin kimpassa osallistumaan. Toisaalta ymmärrän, ettei kukaan 30km työmatkainen oikein ole halukas.
  - useampi saisi pienen palkinnon kilpailun lopuksi
  - Tarjotaan p-pyörä lainaksi kamppanjan ajaksi.
  - Lähenpänä asujat pystyvät paremmin osallistumaan ja ne joilla ei lapset ole hoidossa. pienten lasten äideillä ei ole mahdollisuuksia tähän.
  - Motivointi on ollut riittävää. Auton käyttö on välttämätöntä huonojen liikenneyhteyksien takia, ei niinkään johdu työnantajasta.
  - Informaatiolla
  - Aikaisemmin tarjottiin ilmainen aamiainen ruokalassa, mutta se on jäänyt pois.  
Lahjoitetaan joku pyöräilytarvike.  
Lainataan pyörä.  
Ilmainen vapaapäivä.  
Kylpylälahjakortti, kuntosalilahjakortti.
  - Tiedottamalla asiasta, en ollut kuullutkaan tästä kilpailusta.
  - Työmatkani on pidentynyt 8km verrattuna viime vuoteen, joten nykyään pyörällä tuleminen kynnys on korkeampi. Tämä harmittaa.. Ennen kun työmatkaa oli 10km. Koitin pyöräillä kesä kautena töihin n. 1-2Kertaa viikossa. Liedon Yliskulmalla, jossa asun on myös huono julkinen liikenne. Aamuisin tulee vain 1 bussi keskustaan päin, joten sen käyttö on erittäin hankalaa. Julkisen liikenteen parantaminen ja jonkilainen porkkana esim. bussiliput motivoivat varmasti.
  - Palkinnoilla
  - Työpaikan "tarjoama" palkinto esim. eniten kilometrejä polkeneille tms.
  - Yleensä ei tarvitse motivoida. Kilpailuun osallistuminen on tapa.
  - Meillä on 4 työntekijää tiimissä joista 3 pyöräilee kesällä päivittäin, vain 1 ulkopaikkakuntalainen kulkee autolla / bussilla
  - Markkinointi
  - Enemmän palkintoja, jotka saisivat osua useammin eri kohteille/henkilöille.
  - Työpaikan sisäisesti voitaisiin palkita pienellä kannustus-palkinnolla.
  - Parempi tiedottaminen ja enemmän tsemppausta!
  - Osallistujien kesken voisi arpoa kannustavan palkinnon.  
houkuteltaisiin osallistumaan esim. osallistujien kesken tehtävällä jonkinlaisella arvonnalla firman sisällä.  
Mahdollisesti, jos olisi tarjolla vaikka lainapyörä, jos ei omista omaa ( mikä tosin ehkä aika harvinaista)
- Meillä kilpailuun osallistuvat ne, jotka jo muutenkin liikkuvat työmatkoilla tai vapaa-ajalla. Pitäisi siis saada ne liikkumattomat jotenkin mukaan, mutta järkipuhe liikunnan terveellisyydestä ja ympäristöystävällisyydestä ei tunnu tarpeeksi motivoivan heitä.

**28. Jos et osallistunut kilpailuun, niin mitkä syyt siihen vaikuttivat? (Voit valita useamman vaihtoehdoista)**

Vastaajien määrä: 243

Työmatka on liian pitkä kävellen tai pyöräillen	103
Työmatka ei ole mielestäni turvallinen kävellä tai pyöräillä	17
Kuljen työmatkani linja-autolla	12
En omista polkupyörää	13
Kilpailun ajankohdan muuttuminen kevästä syksyyn	8
En tiennyt kilpailusta	37
Tarvitsen autoa asiointiin ennen työpäivää tai sen jälkeen	56
Mukavuudenhalu ja autoilun helppous	26
Terveytteni ei salli kävelyä tai pyöräilyä	5
Koen työmatkan tekemisen kävellen tai pyöräillen liian rasittavaksi	23
Huono sää	21
Jokin muu syy, mikä?	75

## Avoimet vastaukset: Jokin muu syy, mikä?

- kilpailut eivät kiinnosta.
- En vielä työskennellyt tässä työpaikassa.
- Työpaikallani osallistuttiin osastoittain. Olen ainoa osastollani, joka ei kulje työmatkoja tms. omalla autolla.  
En koe osallistumistarvetta kilpailuun - pyöräilen ja liikun muutenkin omaksi ilokseni.
- Joudun liikkumaan työpäivän aikana omalla autolla
- Kilpailut on lapsellisia
- ks. ed. vastaus
- En ole kilpailuhenkinen
- Lapsien päiväkotiin vieminen
- tilapäinen poissaolo omalta työpaikalta ko. aikana
- Työpaikka = useita eri toimipisteitä, erittäin hankala organisoida.
- Työmatkani on lyhyt pyöräilemiseen. Haluan olla ulkoilmassa vähän pidemään eli siksi käyn kävellen töissä ympäri vuoden.
- En ole kilpailuhenkinen, vaikka aina kävelen tai pyöräilen.
- En ole kuullutkaan koko kilpailusta.
- Olin tuolloin vuorotteluvapalla
- Silloin oli lyhyt työmatka, mutta ei tullut kirjattua matkoja, ei kiinnostanut
- Paljon kantamuksia, mm. vaihtovaatteet, ulkoiluvälineet, oppimateriaalit
- ???
- Tällaiset kilpailut eivät ole minua varten
- Lapsen vieminen hoitoon aamuisin, ruokakuljetukset päivisin
- Olin sairas
- työmatka edestakaisin 74 kilometriä päivässä, ei joukkoliikennettä
- en ollut silloin vielä työsuhteessa nykyiseen työnantajaani
- laiskuus
- Kävelen ja pyöräilen muutenkin. En viittsinyt merkitä niitä.
- lasten kuljetus hoitoon, kouluun ennen työajan aloitusta/nouto päivällä.
- laiskuus
- työmatkani liian lyhyt, suorituksen kirjaaminen muutaman sadan metrin vuoksi
- Kuljetan samalla 3 lasta kouluun ja päiväkotiin.
- polven synnynäinen vika
- Työ edellyttää omaa autoa tehtävien hoidossa.
- tarvitsen autoa työpäivän aikana
- kyseisenä ajankohtana jouduin useimpina päivinä kulkemaan 25-45 km matkoja
- En vaan jaksanut kirjata ajatut kilometrit lomakkeelle.
- kylmyys keväällä.
- työpaikallani on vain 2 pyöräilijää
- lasten kuljetus onnistuu vain bussilla/autolla
- Vaikka kuulin kilpailusta ei ollut selkeyttä miten niitä km raportoin
- Pyöräilen töihin, mutta saan hyödyn siitä, enkä kilpailuun osallistumisesta. Ei motivoi.
- En halunut osallistua tänävuonna
- kilpailut ei kiinnosta, eikä varsinkaan, jos pitää kirjata jotain; sitä on työssä jo liikaakin
- en pidä kilpailuista
- lyhyt työmatka
- pyöräilen työmatkat mutta osallistuminen jäi silti tekemättä
- En vaan halunnut osallistua kilpailuun
- Äityislomalla
- En ollut töissä
- Liikun polkupyörällä kilpailuista ja teemaviikoista huolimatta, kohdan 23 syistä.
- Olin sairaana kilpailuviikolla.
- tarvitsen autoa työssäni
- En minä muista osallistuinko vai en, kävellen minä kuljen ne matkat joka tapauksessa
- työssäni on pakko käyttää autoa; ellei olisi, tulisin työpaikalle pyörällä
- Liian pitkä ja vaarallinen työmatkan reitti.
- en vain kiinnostunut osallistumaan...
- Surkeassa kunnossa oleva polkupyörä.
- Terveysteni takia voin pyöräillä jonkin verran, mutta en joka päivä, edes keväällä.
- Tiedotus kilpailusta tuli vain sähköpostitse eikä siitä keskusteltu työpaikalla.
- Tarvitsen työssäni oma-autoa päivittäin
- Tarvitsen autoa työpäivän aikana mm. kotikäynteihin Marttilaan ja Koskelle
- Olin silloin työtön

- en kannata kilpailua tällaisessa asiassa
- en vain osallistunut
- työnantaja velvoittaa oman auton käyttöön
- lyhyt matka
- Työmatkani on alle 500m.
- Pyöräilen joka tapauksessa ilman kilpailujakin
- Liian kylmää näin vanhalle
- Ei innostanut kirjata suorituksia, kuljen jatkuvasti ilman autoa, koska sitä ei ole.
- Silloisen työmatkan lyhyys 50 m
- Työmatkastani puolet on huonokuntoista hiekkatietä. Ei huvita polkea sitä pitkin.
- Osallistuin toiseen vastaavaan kilpailuun (kilometrikisa)
- perheessä pieni lapsi jonka pitää viedä hoitoon.
- olin ainoa pyöräilijä työttöimissäni,emme osallistuneet tiiminä.
- lyhyt työmatka
- lapsi pitää viedä/hakea päivähoidosta

## 29. Voit halutessasi antaa palautetta kilpailusta (esim. kilpailun ajankohdasta, säännöistä, kilpailuajasta, tiedottamisesta, osallistumislomakkeesta jne.)

Vastaajien määrä: 60

- Juoksu -vaihtoehti puuttuu kilpailusta. Kilpailusta pitäisi saada pisteitä eri tavalla, ja tarkempi kilometrijako eri osuuksien kesken. Esim. Pyöräily, luistelu yksi pistettä  
Rullaluistelu, rullahiihto, kävely 3 pistettä  
Juoksu, melonta 5 pistettä  
Uinti jos mahdollista 10 pistettä
- Työmatkani on 17 kilometriä. Mikäli minulla olisi kokoontaitettava kevyt polkupyörä, jonka voisin ottaa mukaan bussiin, voisin harkita joukkoliikenteen ja polkupyörän käyttöä. Mieluusti pyöräilisin kyllä töihin ja siksi välillä harmittelen, että asun niin kaukana. Jos lähijunaliikenne olisi käytössä, käyttäisin sitä, koska se olisi huomattavasti bussia nopeampi. Oma auto taas on nopeampi kuin bussi, joten bussin käyttö ei ole mielekäästä.
- Ks. edellä. Mahdollisuus saada kannustusta on liian pieni ja heikentää osallistumista.  
—
- Tärkein asia: Sähköinen toimiva osallistumisjärjestelmä, jolla tulokset voi kerätä helposti.  
Vrt. esim. Pyöräilykuntien verkoston kilometrikisa. Vinkkejä, miten viikon aikana voisi kannustaa ja tempaista.  
Osan matkaa huomiointi viime vuonna oli hyvä uudistus.
- Työyhteisössämme on paljon henkilöitä, jotka asuvat pitkän matkan päässä ja joutuvat tämän takia käyttämään autoa. Huomio pitäisi olla niissä, jotka oikeasti voivat osallistua. Työyhteisön hlö-määrä ei kerro kaikkea.
- Tiedottaminen pitäisi olla reilusti aikaisemmin. Lisäksi kohdennettu tiedotus niille jotka ovat aikaisemmin osallistunut. Ei ehdi selailulla Valonian sivuja jatkuvasti ja kampanja-aika saattaa mennä ohi.  
Osallistumislomake voisi olla suoraan sähköinen (verkkopohjainen).  
—
- Hyvä kilpailu
- Oli vaikea valita sopivaa työkaveriporukkaa kilpailuun, koska työntekijöitä on yli 100 mutta yksikössämme vain muutama. Olisi ollut mukavampaa, että esimies olisi esim. tiedottanut, millaisia kilpailuporukoita on muodostunut ja mihin pääsee mukaan. Nyt porukan muodostaminen oli omalla vastuulla ja aika epäselvääkin, koska emme tieneet, millaisia porukoita muilla oli.
- Viikonloppu tai vapaa-ajan pyöräilyt mukaan kisaan. Nettipohjainen kilometrien täyttö, niin kuin haastepyöräilyssä, mutta niin että ohjelma laskee itse ajatut kilometrit, ei paperitäytettäviä.
- No jos en tiedä koko kilpailun olemassaolosta niin tiedotus ei ole voinut olla kovin päätähuimaavaa?
- Sis oikeasti pitäisi voida ajatella , että elämää on muuallakin kuin asutuskeskustoissa. Turussa asuessani tein työmatkat pyörällä yht.16km/pvä mutta nyt matkaa tulisi yht.54km - hieman on pitkä.

- Huomautus kyselyyn liittyen: minulla ei ole ajokorttia eikä perheessä ole autoa. Kuljen työmatkat kävellen, mutta silloin tällöin myös linja-autolla (varsinkin huonolla säällä).
- Kilpailun ajankohta olisi paras aloittaa toukokuussa ( en tiedä onko näin?) kun illat ovat valosia. Itselläni ilta- vuoro päättyy klo 21 ( 23 km pyöräily työpäivän jälkeen ei oikein houkuttele)
- Ajankohtana alkukesä, ei liian aikainen "kevät", vaikka toisaalta keväästä voi saada potkua koko kesäksi aina syksyyn asti.
- Työmatkani on 25-45 km/suunta, lisäksi se sisältää viikottain 17-45 km:n siirtymisiä työpäivän aikana. Pyörällä/kävellen liikkuminen olisi mahdotonta ja julkisia ei tällä välin kulje.
- Erikokoiset työpaikat ovat siinä eriarvoisia.
- Kaikki ok
- Ehdotan että seuraava kisa pidetään tammikuussa.
- Hyvä kilpailu, sopiva aika ja ajankohta.
- Ihan ok &#128522;.
- -kilpailun aika pitempi kuin 1 vko, esim 3 kk
  - tiedottaa etukäteen, että ehti valmistautua
  - enemmän motivointia ja kannustusta
- Kilpailu voisi kestää pidemmän aikaa.
- Kysely ei selkeästi kaiva syitä autoilun. Joskus autovaihtoehdolle on hyvät järkeisyyt. Olen kahdessa työpaikassa ja vaihdan kesken päivää toiselle puolelle kaupunkia. Auto on ainut vaihtoehto tehdä se kohtuujassa, että kolmen lapsen äitinä ehdin myös kotiin ruuanlaittoon ja lasten harrastus asioihin. Liikun aktiivisesti ja mieluusti pyötäilisin, jos päivässä olisi muutama tunti lisää aikaa.
- Kuljetun matkan pituus pitäisi huomioida. On aivan eri asia ajaa pyörällä töihin 25 km ja takaisin, kuin kulkea muutama kortteli. Nykyiset säännöt eivät noteeraa superliikkumista.
- Kaikki kilpailuun liittyvä oli hyvin hoidettu.
- Itseäni kilpailu on innostanut, joskin työmatkani on aika lyhyt,mutta pyrin myös vapaa aikana liikkumaan ja ylläpitämään työhyvinvointiani
- Kuljen sillointällöin työmatkat pyörällä,työvuoroista ja ilmoista ja terveydestä riippuen. Aiemmassa työssäollessa polkupyörä oli työväline, työ atkat pyörällä ympäri vuoden.
- Syksyllä kuljen lasten kanssa työ/koulumatkat linja-autolla yhdessä, joten alkukesä olisi minun kannalta parempi vaihtoehto kilpailulle
- Tulkinnanvaraiset säännöt joiltain osin. Mutta eipähän tähän liian tosissaan tulekaan suhtautua.
- Minusta kilpailu on jo ihan hyvä, mutta ehkä työyhteisöä kilpailu kiinnostaisi, jos palkinnoista tiedotettaisiin enemmän / paremmin. Pelkkä oma hyvinvointi tai ilmastoasiat eivät meidän työpaikalla riitä joidenkin työntekijöiden syyksi.
- Kilpailussahan jää jälkeen oitis paikat,joissa osalla on hyvin lyhyet työmatkat ja taas ne jotka asuvat liian kaukana pyöräillekseen töihin.
- Palautetta kyselystä
  - työskentelen neljässä eri toimipisteessä, eikä tätä voinut ottaa huomioon vastatessa suihku- ja pukutiloja koskevaan kysymykseen (13-15): ne vaihtelevat paljon
  - työnantaja ei mielestäni juuri ota kantaa kestävään työmatkaliikkumiseen, tähän ei ollut vaihtoehtoa kysymyksessä 22
- Työmatkapyöräily, -kävely tvs. tai esim. joukkoliikenteen käyttö ovat erittäin hyviä asioita. Se on pitkillä työmatkoilla, kun lisäksi työpäivän jälkeen on välttämätön tarve käyttää omaa autoa, joskus täysin mahdotonta. Toivon, että tällaiset estävät tekijät huomioidaan myös tuloksia analysoidessa. En huomannut, että niistä olisi juurikaan kyselyä.

Esimerkiksi perheellisellä on vaikeaa käyttää linja-autoa, mikäli aamu alkaa lasten viemisellä hoitoon. Lap- sen päivästä tulee kohtuuttoman pitkiä tai päivähoidon puolesta vaikea järjestää. Kimppakyytejä on vielä vaikeampaa järjestää, jos työkavereillakin on epäsäännöllinen työaika. Ja tähän vielä liittyen, kun työpaikan henkilöstö tulee pitkälti eri suunnilta töihin, ei kimppakyyti olisi mitenkään järkevää.

Minua kiinnostaa näiden todellisten haasteiden mahdolliset ratkaisuehdotukset. Kyse lienee kuitenkin paljon isommista asioista kuin yksittäisen ihmisen valinnoista. Esimerkiksi julkista liikennettä ei voi käyttää, jos sitä on tarjolla harvakseltaan. Täytyisi ensin olla hyvät yhteydet niin voisi luopua autosta. Keskustassa asuminen isoissa kaupungeissa mahdollistaa siis huomattavasti paremmin julkisen liikenteen käytön.

Itse turkulaisena Turussa työskennellessäni en ole koskaan käyttänyt autoa. Kävelin ja pyöräilin ja huonoilla ilmoilla käytin linja-autoa. Tosin tämäkin riippuu paljolti myös muusta kuin yhteyksistä ja työmatkan pituudesta. Pienten lasten hoitoasiat vaikuttavat mielestäni aika paljon.

Jännä nähdä tuloksia!

- Oli ihan cool..Näppärä kirjautuminen ja reaaliaikaiset tiedot.. :):):)
- Tiedottaminen niin että kaikki huomaisivat sen. En oikeastan ole huomannut mitään puutteita, en muista pystyikö osallistumaan yksin vai pitikö olla ryhmä?
- Paremmiin järjestetty ja parempi markinoiti olisi jo hyvää alku. Vaikka tiesin kilpailusta työpaikassa ei ollut selkeästi ohjeita miten siihen raportoin kilometrit. Olisi kivaa jos tiedot voisi syötää vaikka googlemaps avulla niin että ei tarvitse arvioida kilometrit. Ovanko kaikki niin rehelliset?
- kilpailu ollut melko pitkään olemassa. Voisiko kisaa uudistaa jollain tapaa??? Uusia ideoita, haasteita, porkkanoita??
- KIVA jutu. Moni innostui osallistumaan !
- Voisi olla pitempikestoinenkin.
- Voisi olla pidempi jakso.
- Tiedottaminen voisi olla parempaa. Joku voisi tulla antamaan/innostamaan pienen briiffauksen aiheesta. Voisi olla koko kuukauden mittainen esim, toukokuu.
- Kilpailu oli hyvin järjestetty
- Jos pitää siirtyä pyörään, niin vaatii pitkän ajan kuntoutumiseen niin, että jaksaa työmatkan. Työaikakin saisi olla lyhyempi, ettei matkat vie liikaa työpäivästä.
- Kiva kilpailu, joskus olis kiva voittaakin jotain
- Työnantajien kanssa voisi neuvotella, että työmatkapyöräilijät saisivat vaikka lähteä 10 min aikaisemmin töistä, jos työtehtävät on tehty kuin että joutuu odottamaan kellokortin täyttymistä. Eli työajanlyhennyksellä kannustettaisiin aikaa vievään työmatkaliikkumiseen. Itselläni auton käytön ja pyöräilyyn käytetyn ajan erotus on n. 20min/ suunta. Eli 40min/ päivä kuluu enemmän aikaa kuin autolla.
- Kilpailusta voisi tiedottaa koko henkilöstölle, eikä pitää pienen "joukkueen" tietona.
- Kilpailuajankohta pitäisi olla tiedossa useampi kuukausi etukäteen, jotta yrityksen sisällä ehditään motivoimaan porukkaa osallistumaan (pyörä hankinnat jne.)
- Hyvin järjestetty kaikin puolin. Palkintojen jakoon ei välttämättä pääse kaikki työssäkäyvät mukaan.
- Kilpailu on hyvä idea. Lisää innostusta liikuntaan työmatkoilla.
- Kilpailu on usein ollut kovin aikaisin keväällä...toukokuun loppupuoli olisi minusta parempi ajankohta.
- Kilpailuaika on/oli aivan liian lyhyt!!!

<http://www.kilometrikisa.fi/> on niin paljon parempi. Miksi siihen ei kerättäisi joukkue/joukkueet?!!

Näitä kilometrejä kerätään jo ihan liian monessa paikassa, kun jokainen keksii omansa?!? LiiKU, haaste-pyöräily ja eri trackerisaitit jne, jne... Miksi ei keskitettäisi tämäkin kilpailu kilometrikisaan ja poimittaisi joukkueet sieltä sopivasti eri foorumeille? Joukkueisiin voi laittaa joku koodin että kuka tahansa ei liity joukkueeseen.

- Ok muutoin, tuosta 'herättelystä' yllä jo mainittu.
- Kilpailussa voitaisiin jollain lailla huomioida ne, jotka muutenkin pyöräilevät ympäri vuoden kelistä piittaamatta. Ymmärrän, etteivät tarvitse enää motivointia pyöräilyyn, mutta jonkinlainen huomiointi olisi paikallaan hyvänä esimerkkinä toimimisesta :)
- Ajankohta olisi toukokuun loppupuoli ja kesto 2viikkoa, koska vuorotyöläinen pitää vpeet myös viikolla, niin yksi viikko on liian lyhyt aika. Lisäksi parempi kuntoilla 2 viikkoa , se tekee vain hyvää. Tiedottaminen hyvissä ajoin , et ehtii kunnostaa p-pyörän kuntoon ennen alkua.
- Ajatu ja ajankohta olivat hyvät.
- Kilpailu voisi muuttua, uudistua. Se on vähän jo tylsä. Mutta osallistumme silti. Olemme yleensä voittaneetkin.
- Lämpimämpi ja sateettomampi ajankohta, ei kuitenkaan keskikesä, jolloin ollaan lomalla.
- Lomake ei oikein huomioi sitä, että moni kaupungin työntekijä tekee saman viikon aikana töitä eri toimipisteissä (tai asiakaskäynneillä), itsekin teen jatkuvasti töitä kahdessa eri toimipisteessä. Toiseen kävelen aina, toiseen menen lähes aina julkisilla paitsi joskus kesäisin kävelen kotiin.
- Kilpailuaika voisi olla pidempi. Tiedotusta enemmän, jotta saataisiin henkilöstö innostumaan. Hyvät palkinnot tietenkin!
- Kilpailu on kokonaisuudessaan hyvä juttu.