



Kestävä kehitys ja kustannustehokkuus osana henkilöstön matkustamista

Maarit Hallikainen

Kaupan ja kulttuurin toimialan opinnäytetyö
Liiketalouden koulutusohjelma
Tradenomi

TORNIO 2013

TIIVISTELMÄ

KEMI-TORNION AMMATTIKORKEAKOULU

Koulutusohjelma: Liiketalouden koulutusohjelma
Opinnäytetyön tekijä: Maarit Hallikainen
Opinnäytetyön nimi: Kestävä kehitys ja kustannustehokkuus osana henkilöstön matkustamista
Sivuja (joista liitesivuja): 57 (6)
Päiväys: 16.12.2013
Opinnäytetyön ohjaaja: Katja Hietala
<p>Opinnäytetyön aiheena on tutkia henkilöstön työhön liittyvää matkustamista kestävästä kehityksen sekä kustannustehokkuuden näkökulmasta. Tutkimuksessa tarkastellaan kestävästä kehitystä sekä kustannustehokkuutta tukevia toimintatapoja sekä niiden edistämistä henkilöstön matkustamisessa. Lisäksi opinnäytetyössä selvitetään Ammattiopisto Lappian sekä Kemi-Tornion ammattikorkeakoulun verovapaiden matkakustannusten korvauksia sekä kustannusrakennetta vuosina 2010–2012 tehtyjen virantoimitusmatkojen osalta. Opinnäytetyö on hankkeistettu Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappian toimesta.</p> <p>Tutkimus pohjautuu ensisijaisesti kvantitatiiviseen tutkimusmenetelmään, mutta tutkimusta täydentävänä menetelmänä käytettiin myös kvalitatiivista tutkimusta. Opinnäytetyön teoriaosuus pohjautuu kestävästä kehitystä, kustannustehokkuutta ja työhön liittyvää matkustamista käsittelevään kirjallisuuteen sekä aihetta käsitteleviin julkaisuihin ja tutkimuksiin. Tärkeässä osassa ovat myös kuntasektoria koskevat sopimukset, säännökset sekä organisaation sisäiset ohjeistukset. Opinnäytetyön empiirinen osuus pohjautuu virantoimitusmatkojen kustannuskehityksen sekä kustannusrakenteen osalta matkanhallintajärjestelmän sähköisiin dokumentteihin. Kestävästä kehitystä sekä kustannustehokkuutta koskeva aineisto on kerätty matkanhallintajärjestelmän dokumenttien lisäksi aihetta koskevalla kyselyllä. Kysely kohdistettiin ammattiopiston sekä ammattikorkeakoulun henkilöstölle, joilla on oikeudet matkalaskujen sekä virkamatkamääräyksien hyväksymiseen.</p> <p>Tutkimus osoitti, että matkakustannusten korvausten sekä kustannusrakenteen osalta vertailuajanjakson aikana esiintyi huomattavia muutoksia. Matkustuskustannuksiin ovat vaikuttaneet osittain verovapaiden matkakustannusten korvausten euromääräiset muutokset sekä talouteen liittyvät säästötavoitteet. Lapin korkeakoulukonserniin sekä vuoden 2014 alussa toimintansa aloittavaan Lapin ammattikorkeakouluun liittyvä yhteistyö on lisännyt merkittävästi Rovaniemelle tapahtuvaa matkustamista. Toimeksiantajaorganisaatiossa kestävästä kehityksen periaatteet sekä kustannustehokkuus matkustamisessa on huomioitu usein eri tavoin. Yleisimmät kestävästä kehitystä sekä kustannustehokkuutta tukevat toimintatavat olivat yhteiskuljetukset eli kimpapakyydit sekä etäyhteyksien käyttö. Tutkimuksen mukaan kestävästä kehitystä ja kustannustehokkuutta matkustamisessa voidaan edistää kimppakyydeillä, etätyöllä ja etäkokouksilla, matkustamalla harkitusti sekä julkisten kulkuneuvojen käytöllä. Tehostetumpi tekniikan hyödyntäminen matkustamisen korvaamiseksi sekä yhteiskuljetusten järjestämiseksi ovat merkittäviä tutkimuksessa esille nousseita kehitysehdotuksia.</p>
Asiasanat: kestävä kehitys, kustannustehokkuus, työmatkat, virkamatkat, matkakustannukset

ABSTRACT

KEMI-TORNIO UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Degree programme: Business management
Author: Maarit Hallikainen
Thesis title: Sustainable development and cost efficiency as a part of personnel travelling
Pages (of which appendixes): 57 (6)
Date: 16.12.2013
Thesis instructor: Katja Hietala
<p>The objective of this thesis is to study personnel's duty travels from the point of view of sustainable development and cost efficiency. This research deals with the means of supporting sustainable development and cost efficiency together with the ways of promoting the use of these means from the point of view of personnel's duty travels. This research also aims to look into the tax-free reimbursement of travelling expenses and the cost structure of duty travels in Vocational College Lappia and Kemi-Tornio University of Applied Sciences during the period of 2010–2012. The thesis is commissioned by Kemi-Tornionlaakso Municipal Education and Training Consortium Lappia.</p> <p>The research is quantitative in nature, including qualitative research as a supplementing research method. The theoretical framework is based on literature, publications and research with a focus on sustainable development, cost efficiency and work related travelling. Collective agreements and legal provisions of the municipality sector and organization internal instructions are also an important part of the theoretical framework. The empirical part analyzes documentation on the development of travel costs when performing official duties and the analysis of cost structure draws from electronic travel expense reports. The data on sustainable development and cost efficiency are collected from travel expense reports and through a questionnaire survey among employees with rights to approve travel expense reports and official journey commissions.</p> <p>The research results reveal considerable changes in the reimbursement of travelling expenses and cost structure during the period under research in this thesis. The travel expenses were influenced by the changes given in euros in the tax free reimbursement of travelling expenses and the saving targets related to finances. The cooperation with Lapland University Consortium and Lapland University of Applied Sciences starting operations at the beginning of 2014 has substantially added duty travelling to Rovaniemi. Sustainable development and cost efficiency in duty travelling are taken into account in many ways in the organization researched in this thesis. This research indicates that sustainable development and cost efficiency in duty travelling are advanced by car pools, virtual work, virtual meetings, well-planned duty travels, and use of public transport. Increasing the utilization of technology to substitute physical travelling and arranging car pools are the two most significant development suggestions provided by this study.</p>
Keywords: sustainable development, cost efficiency, duty travel, official journey, travelling expenses

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ.....	2
ABSTRACT	3
SISÄLLYS	4
1.1 Tutkimuksen lähtökohdat	5
1.2 Opinnäytetyön tavoitteet ja rajaus.....	6
1.3 Tutkimusmenetelmät	7
1.4 Keskeiset käsitteet.....	8
1.5 Työhön liittyvä matkustaminen	10
2 MATKUSTAMISTA JA MATKAKUSTANNUSTEN KORVAUKSIA KOSKEVAT SOPIMUKSET , SÄÄNNÖKSET JA OHJEISTUKSET KUNTASEKTORILLA.....	12
2.1 Kunnallinen yleinen virka- ja työehtosopimus	12
2.2 Työsopimuslaki ja työaikalaki	14
2.3 Verohallinnon säännökset.....	15
2.4 Toimeksiantajaorganisaation sisäinen matkustamista koskeva ohjeistus	16
3 KESTÄVÄ KEHITYS JA KUSTANNUSTEHOKKUUS OSANA TYÖHÖN LIITTYVÄÄ MATKUSTAMISTA	19
3.1 Liikkumisen ohjaus osana organisaation ympäristöjärjestelmää	19
3.2 Kestävää kehitystä ja kustannustehokkuutta tukevat toimintatavat.....	20
4 EMPIIRISEN TUTKIMUKSEN TOTEUTUS JA TULOKSET	24
4.1 Toimeksiantajan esittely	24
4.2 Tutkimuksen aineisto	25
4.3 Tutkimuksen analyysi.....	27
4.4 Virantoimitusmatkojen kustannuskehitys ja kustannusrakenne	28
4.5 Kestävä kehitys ja kustannustehokkuus virantoimitusmatkoilla	35
4.6 Kyselyn tulosten yhteenveto.....	36
5 JOHTOPÄÄTÖKSET, POHDINTA, LUOTETTAVUUS JA HYÖDYNNETTÄVYYS	45
5.1 Johtopäätökset ja pohdinta.....	45
5.2 Tutkimuksen luotettavuus.....	48
5.2 Tutkimuksen hyödynnettävyys	49
LÄHTEET	50
LIITTEET.....	52

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen lähtökohdat

Kestävän kehityksen haasteisiin vastaaminen näkyy uudentyyppisinä käytännön toimenpiteinä ja tavoitteina Suomessa julkishallinnon piirissä toimivissa organisaatioissa. Vuosituhannen vaihteessa EU:n viides ympäristöohjelma, opetushallituksen kestävän kehityksen ohjelma sekä opetussuunnitelmien perusteet velvoittivat oppilaitoksia huomioimaan kestävän kehityksen kaikessa toiminnassaan. Myös Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappiassa kestävä kehitys on huomioitu kuntayhtymän strategisissa valinnoissa ja näitä tukeva toiminta on linjattu KY Lappian kestävän kehityksen politiikalla. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2010, 3–4; Suomen ympäristöopisto Sykli 2005, 5–7.)

Vuonna 2010 Lappian yhtymähallituksen hyväksymä Kestävän kehityksen ohjelma 2010–2011 ohjaa oppilaitoskohtaisia kestävän kehityksen ohjelmia, jotka suunnitellaan ja toteutetaan yhdessä henkilökunnan, opiskelijoiden ja yhteistyökumppaneiden kanssa. Kestävät ratkaisut mahdollistavat eri sidosryhmien välisen vuoropuhelun, mikä edistää myös osaamisen kehittymistä. Ratkaisut on suunniteltu ja toteutettu asiakaslähtöisesti ja toimintaa kehitetään systemaattisesti arviointitulosten sekä saatujen palautteiden pohjalta. Yhteisiä tavoitteita tuetaan esimiestyöllä, viestintäpalveluiden kestävän kehityksen teemakampanjoilla, tiedottamisella ja kouluttamisella. Kestävän kehityksen ohjelma päivitetään vuosittain, jolloin valitaan myös yhteiset kehittämisteemat. Vuoden 2013 ohjelman teema on turvallisuus, jolla tuetaan sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2010, 3–4; Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2013.)

Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappiassa on tiedostettu, että kestävät ekologiset ratkaisut johtavat myös taloudellisesti kestäviin ratkaisuihin. Kustannustehokkuus ja ympäristötietoisuus ovat tärkeä osa Lappian strategisia tavoitteita voimavarojen ja talouden osalta. Henkilöstön matkustamisessa erityisesti taloudelliset näkökohdat ovat tärkeässä asemassa, sillä kunta-alalla sovellettava Kunnallinen yleinen työ- ja virkaehtosopimus velvoittaa tekemään virka- ja virantoimitusmatkat niin lyhyessä ajassa ja vähin kokonaiskustannuksin kuin mahdollista ottaen huomioon matkan ja hoidettavien tehtävien tarkoituksenmukainen suorittaminen. Tämä tarkoittaa matkustamiskustannus-

ten sekä työajan säästön huomioimista. Matkakustannusten korvaamisessa tulee myös huomioida, että kustannukset eivät ylitä kunnalle/kuntayhtymälle edullisimman tavan mukaista matkustamista. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2010, 4–13; KVTES 2012–2013 16:1.3 §.)

Liikenteen ympäristövaikutusten hallinnan ja erityisesti kasvihuonekaasujen vähentämistavoitteiden toteuttamisen kannalta organisaation ja yksilöiden tekemillä liikkumiseen liittyvillä valinnoilla on keskeinen merkitys. Kestävällä matkustuskäyttäytymisellä on monia myönteisiä vaikutuksia niin ympäristön kuin taloudenkin näkökulmasta. Huomioimalla matkustamisessa työ- ja virkaehtosopimuksen säännökset, kustannustehokkuus sekä kestävä kehitys tukevat toimintatavat, edistetään talouden tasapainoa ympäristövaikutukset huomioiden. Huomioitavaa on myös, että matkustamiselle voidaan löytää korvaavia vaihtoehtoja (Liikenne- ja viestintäministeriö 2006, 10.)

1.2 Opinnäytetyön tavoitteet ja rajaus

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää henkilöstön työhön liittyvää matkustamista kestävä kehityksen sekä kustannustehokkuuden näkökulmasta. Pääpaino tutkimuksessa on kustannustehokkuutta ja kestävä kehitys tukevilla toimintatavoilla sekä niiden edistämistä. Kestävä kehityksen ja kustannustehokkuuden osalta tutkimus on rajattu koskemaan Ammattiopisto Lappian sekä Kemi-Tornion ammattikorkeakoulun henkilöstöä, joilla on oikeudet matkalaskujen sekä matkasuunnitelmien (virkamattamääräysten) hyväksymiseen. Tutkimusjoukko käsittää kaikkiaan 41 henkilöä ja koostuu pääosin esimiesasemassa sekä erilaisissa hankkeissa toimivista henkilöistä.

Ilmiön laajemman tarkastelun tukemiseksi tutkimuksessa lisäksi selvitetään Ammattiopisto Lappian sekä Kemi-Tornion ammattikorkeakoulun päätoimisen henkilöstön verovapaiden matkakustannusten korvausten kustannuskehitystä sekä kustannusrakennetta vuosina 2010–2012 tehtyjen virantoimitusmatkojen osalta. Tutkimuskysymyksiä ovat:

- Millainen on päätoimisen henkilöstön verovapaita matkakustannusten korvauksia koskeva kustannuskehitys sekä kustannusrakenne koskien vuosina 2010–2012 tehtyjä virantoimitusmatkoja?

- Millaisia kestävän kehityksen periaatteita sekä kustannustehokkuutta tukevia toimintatapoja henkilöstön matkustamisessa on huomioitu?
- Millä tavoin kestävä kehitys sekä kustannustehokkuutta henkilöstön matkustamisessa voitaisiin edistää?

Verovapaiden matkakustannusten korvausten kustannuskehityksen ja kustannusrakenteen tutkimiseen perustuva aineisto pohjautuu matkanhallintajärjestelmän sisältämiin sähköisiin matkalaskuihin. Matkalaskuaineisto koskee päätoimisen henkilöstön vuosina 2010–2012 tekemiä virantoimitusmatkoja. Matkalaskuaineistoon perustuvaa tutkimustietoa on käytetty myös matkustamiseen liittyvän kestävän kehityksen sekä kustannustehokkuuden selvittämiseen virantoimitusmatkoilla.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyön tutkimustyö pohjautuu ensisijaisesti kvantitatiiviseen tutkimusmenetelmään, mutta tutkimusta täydentävänä menetelmänä käytettiin myös kvalitatiivista tutkimusta. Tutkimusmenetelmän valinta perustuu tutkimuksen tavoitteisiin, jotka kvantitatiivisen tutkimuksen keinoin ovat parhaiten saavutettavissa. Menetelmän valintaa tukee lisäksi numeerisen tiedon esittäminen, joka tutkimuksessa on merkittävässä asemassa.

Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus ovat lähestymistapoja, joita on vaikea tarkkarajaisesti erottaa toisistaan. Kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimusmenetelmä on tutkimustapa, jossa tietoa tarkastellaan numeerisesti. Kvantitatiivinen tutkimus antaa yleisen kuvan muuttujien välisistä suhteista ja eroista. Määrälliselle tutkimukselle tyyppillistä on kausaalisuhteiden (syy-seuraus suhteiden) etsiminen aineistosta ja niiden selittäminen. Tutkimuksen oletuksena on, että jokin taustalla oleva tekijä johtaa yleistettävästi tietynlaisiin seurauksiin. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 136; Vilka 2007, 13–23.)

Määrällisen tutkimuksen tarkoitus on selittää, kuvata, kartoittaa, vertailla tai ennustaa ihmistä koskevia asioita ja ominaisuuksia tai luontoa koskevia ilmiöitä. Tutkimuksen tavoitteita taas ovat tulosta ennakoivan tutkimusongelman muotoilu eli hypoteesi, teorian hyödyntäminen mittaamisessa sekä asioiden välisten erojen löytäminen ja eron selittäminen kausaalisuhteina. Opinnäytetyö perustuu selittävään tutkimukseen, jossa seli-

tyksen avulla annetaan tutkitusta asiasta perusteltua lisätietoa tai esitetään asian taustalla vaikuttavia syitä. Selittävän tutkimuksen tavoitteena on esittää asioiden välisiä syy-seuraussuhteita. (Vilka 2007, 18–19.)

Triangulaatiolla tarkoitetaan useamman tutkimusmenetelmän yhdistämistä tutkimuksessa. Triangulaatio on keino lisätä tutkimuksen luotettavuutta ja tarkastella ilmiötä monesta näkökulmasta. Opinnäytetyössä kvantitatiivista tutkimusta täydennettiin laadullisen tutkimuksen keinoin, jotta tutkimuksesta saatiin tietoa laaja-alaisemmin. Opinnäytetyön kvalitatiivinen osuus koskee tutkimusaineistoon perustuvaa tietoa kestävän kehityksen sekä kustannustehokkuuden huomioimisesta sekä edistämisestä. Laadullisessa tutkimuksessa aineisto ohjaa tutkimusta, joten siitä käytetäänkin nimitystä aineistolähtöinen tutkimus. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään tutkimaan kohdetta kokonaisvaltaisesti. Lähtökohtana kvalitatiivisessa tutkimuksessa on todellisen elämän kuvaaminen. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on pyrkimyksenä pikemmin löytää tai paljastaa tosiasioita kuin todentaa jo olemassa olevia väittämiä. Laadullisessa tutkimuksessa aineiston keruu ja analyysi tapahtuvat samanaikaisesti ja analyysin myötä käsitys sekä ymmärrys ilmiöstä kasvavat. Koska laadullisessa tutkimuksessa tiedonkeruu ja analyysi kytkeytyvät toisiinsa, on tiedonkeruuta tehtävä useista lähteistä usealla menetelmällä. (Hirsjärvi ym. 2009, 161; Kananen 2003, 50–138.)

1.4 Keskeiset käsitteet

Opinnäytetyössä verovapaiden matkakustannusten korvausten rinnalla keskeiseksi teemaksi nousee kestävä kehitys sekä kustannustehokkuus. Ammattikorkeakoulun opinnäytetöissä on kuntasektoria koskevia matkakustannusten korvauksia sekä henkilöstön matkustamista tutkittu myös aikaisemmin, esimerkiksi Kihniön kunnan sekä Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymän sosiaalipalvelujen tulosalueen osalta. Kuntasektoriin kohdistuvaa kestävä matkustamista on tutkittu kartoittamalla Turun kaupungin työntekijöiden henkilöliikennettä työasiamatkoilla.

Opinnäytetyön teoriaosuus pohjautuu kestävä kehitystä, kustannustehokkuutta ja työhön liittyvää matkustamista käsittelevään kirjallisuuteen sekä aihetta käsitteleviin julkaisuihin ja tutkimuksiin. Merkittävässä osassa ovat myös kuntasektoria koskevat sopimukset ja säännökset sekä toimeksiantajaorganisaation sisäinen matkustamista koskeva ohjeistus.

Työhön liittyvästä matkustamisesta puhutaan monilla eri käsitteillä, joista keskeisimpiä ovat työmatka ja työasiamatka/työasiointimatka. Työmatka tarkoittaa matkaa asunnolta työpaikalle ja päinvastoin. Työajalla tehtyä, työnantajan maksamaa, työhön liittyvää matkaa kutsutaan työasiamatkaksi tai työasiointimatkaksi. Työliikenne koostuu kodin ja työpaikan välisistä työmatkoista sekä työajalla tehtävistä työasiamatkoista. Työmatkaliikenne käsitteenä kattaa työpaikan ja kodin välisen liikenteen. Opinnäytetyössä keskeisenä tutkimuksen kohteena ovat työasiamatkat, joista kuntasektorilla käytetään nimitystä virka- ja virantoimitusmatka. (Liikenneturva 2002, 8; Työturvallisuuskeskus ja Liikenneturva 2009, 3.)

Matkan luonteella on olennainen merkitys määriteltäessä oikeutta matkakustannusten korvauksiin sekä korvauksia koskevien säännösten soveltamiseen. Kunta-alalla työhön/työtehtäviin liittyvästä matkasta käytetään nimitystä virkamatka tai virantoimitusmatka. Virkamatka on kunnan/kuntayhtymän asianosaisen viranomaisen antamaan määräykseen perustuva matka, joka ei kuulu tavanomaiseen virkatoimintaan/työtehtäviin. Virantoimitusmatka puolestaan tarkoittaa viranhaltijan/työntekijän tavanomaiseen virkatoimintaan/työtehtäviin liittyvä matkaa. Virantoimitusmatkassa matkustaminen on virkatehtäviin/työtehtäviin liittyvänä tavanomaista eli päivittäistä, viikoittaista tai muuten toistuvaa ja matka tapahtuu virantoimituspaikkakunnalla tai virkapiirin alueella. (KVTES 2012–2013 16:1.1–2 §.)

Kestävä kehitys on maailmanlaajuisesti, alueellisesti sekä paikallisesti tapahtuvaa jatkuvaa ja ohjattua yhteiskunnallista muutosta, jonka päämääränä on turvata nykyisille ja tuleville sukupolville hyvät elämisen mahdollisuudet. Tämä tarkoittaa myös, että ympäristö, ihminen ja talous otetaan tasavertaisesti huomioon päätöksenteossa sekä toiminnassa. Kestävän kehityksen mukaisessa matkustamisessa tärkeään osaan nousevat ympäristövaikutusten huomioiminen sekä ympäristöystävälliset matkustusvalinnat. Myös matkustustarpeen vähentäminen tukee kestävä kehityksen periaatteita. (Valtion ympäristöhallinto 2013, hakupäivä 11.5.2013.)

Kustannustehokkuudella tarkoitetaan tuotosten tai erilaisten tuotosten yhdistelmien tuottamista minimikustannuksin. Julkisella sektorilla tuotokset voivat olla palvelusuoritteita tai niillä aikaansaatuja vaikutuksia. Kustannustehokkuutta mitattaessa selvitetään yksiköiden kustannukset suhteessa alhaisimpiin mahdollisiin kustannuksiin. Käytännössä täysimääräinen kustannustehokkuus arvioidaan vertailujoukon parhaimpien yksiköiden perusteella. Opinnäytetyössä kustannustehokkuutta tukevilla toimintatavoilla tarkoite-

taan niitä keinoja ja valintoja, joiden avulla voidaan vaikuttaa matkustamiseen liittyvien kustannusten alentamiseen. (Kangasharju 2008, 23; Loikkanen & Susiluoto 2005, 12–13.)

1.5 Työhön liittyvä matkustaminen

Työtehtävät edellyttävät monissa ammateissa liikkumista työpäivän aikana. Työaikaista liikennettä ovat ammattiliikenteen lisäksi esimerkiksi asiakkaan luokse, kenttätyöpisteisiin tai neuvotteluihin tehdyt matkat, työvälineiden tai materiaalin kuljetus. Nykypäivän tieto- ja viestintätekniikan kehittyminen ja lisääntyminen eivät toistaiseksi ole vähentäneet työaikana tapahtuvaa liikkumista. Uusien palvelualan yritysten lisääntymisen, työelämän erikoistumisen sekä toimintojen ulkoistamisen seurauksena liikkuvan työnosuus kasvaa. (Liikenneturva 2002, 12.)

Suomessa joka neljäs työntekijä liikkuu päivittäin työajalla työasioiden vuoksi. On arvioitu, että päivittäisiä työasiamatkoja maassamme tekee 600 000 työssäkäyvää. Työasiamatkat ovat pisimpiä Suomessa päivittäin tehdyistä matkoista. Liikenneviraston vuosina 2010–2011 tekemän tutkimuksen mukaan työhön liittyvä matkustaminen on aikaisempiin vuosiin verrattuna laskenut, mutta samalla työasiamatkat ovat keskimäärin entistä pidempiä (taulukko 1). Tyypillisen työasiamatkan keskipituus on 32 km, ja matka tehdään usein henkilöautolla tai pakettiautolla matkustaen. Työasiamatkoja tekevät eniten yrittäjät, johtavassa asemassa olevat sekä ylemmät toimihenkilöt. Sukupuolen mukaan arvioituna miehet liikkuvat työaikana naisia enemmän. Työasiamatkat ajoittuvat suurimmaksi osaksi keskelle viikkoa, tiistaista torstaihin. (Liikenneturva, hakupäivä 14.4.2013; Liikennevirasto 2012, 13–19.)

Taulukko 1. Matkan tarkoitus ja keskeiset liikkumisen tunnusluvut 1998–1999, 2004–2005 ja 2010–2011 kotimaanmatkoilla (Liikennevirasto 2012.)

	Matkaluku			Matkasuorite		
	1998 - 1999	2004 - 2005	2010 - 2011	1998 - 1999	2004 - 2005	2010 - 2011
työ	0,50	0,55	0,48	6,7	7,4	7,6
koulu, opiskelu	0,22	0,22	0,19	1,9	1,6	1,4
työasia	0,13	0,12	0,11	3,9	3,9	4,4
ostos, asiointi	0,76	0,77	1,01	5,3	5,8	7,4
vierailu	0,41	0,37	0,33	8,2	8,7	7,8
mökki	0,05	0,05	0,04	2,5	2,6	2,2
muu vapaa-aika	0,79	0,79	0,74	11,4	11,8	10,6
kaikki	2,86	2,86	2,89	39,8	41,8	41,4

Työasiamatka: työajalla tehty työasiamatka (työnantajan maksama työhön liittyvä matka)

Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)

Matkasuorite (km/hlö/vrk)

Alueelliset erot työaikana liikkumisessa ovat vähäisiä, mutta toimialojen ja ammattiryhmien välillä on suuriakin eroja. Kolmasosa kaivos- ja rakennusalan, maa- ja metsätyön sekä kaupallisen työn tekijöistä liikkuu työasioissa päivittäin. Vähiten työasiamatkoja tekevät teollisuustyöntekijät. Kaupallisen alan työntekijöistä liikkuvat eniten mainos- ja markkinointi-, kiinteistöjen myynti- sekä kauppaedustushenkilöstö. Kaivos- ja rakennustyössä eniten työasioissa liikkuva ammattikunta on maa- ja vesirakentajat. Maa- ja metsätaloudessa työskentelevistä ahkerimmin liikkuvat kalastajat, puisto- ja puutarhatyöntekijät sekä metsurit. (Liikenneturva 2002, 13.)

2 MATKUSTAMISTA JA MATKAKUSTANNUSTEN KORVAUKSIA KOSKEVAT SOPIMUKSET, SÄÄNNÖKSET JA OHJEISTUKSET KUNTASEKTORILLA

2.1 Kunnallinen yleinen virka- ja työehtosopimus

Monet yhteiskunnalliset reunaehdot, kuten lait ja säädökset säätelevät työnantajien mahdollisuuksia vaikuttaa työhön liittyvään liikenteeseen. Yhteiskunnan ohjaus koskee esimerkiksi kilometrikorvauksia, päivärahoja sekä muita matkakustannuksiin liittyviä korvauksia. Työnantaja voi korvata työntekijälle verovapaasti työn tekemisestä aiheutuneet välittömät kustannukset, kuten matkakustannukset. Työlainsäädännössä ei ole määräyksiä työn tekemisestä aiheutuneiden välittömien kustannusten korvaamisesta. Korvausten perusteista ja määristä sovitaan työehtosopimuksissa sekä työsopimuksissa, tai ne voivat perustua työpaikalla vallitsevaan käytäntöön. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2002, 14; Syvänperä & Turunen 2007, 83.)

Kunta-alalla maksettavista matkakustannusten korvauksista on säädetty Kunnallisessa virka- ja työehtosopimuksissa sekä erinäisin säännöksin myös muissa kunta-alaa koskevissa virka- ja työehtosopimuksissa. Koska toimeksiantajaorganisaation henkilöstöön sovelletaan matkakustannusten korvausten osalta Kunnallisen virka- ja työehtosopimuksen säännöksiä, ovat muut alaa koskevat sopimukset jätetty opinnäytetyössä lähemmän tarkastelun ulkopuolelle.

Matkakustannuksina pidetään niitä ylimääräisiä menoja, joita viranhaltijalla/työntekijällä on virka-/virantoimitusmatkan johdosta. Kunnallisen yleisen virka- ja työehtosopimuksen mukaiset matkakustannusten korvausmäärät tarkistetaan vuosittain, noudattaen soveltuvin osin myös verohallituksen päätöksiä. Hotellikorvausten enimmäismääriä koskevat tarkistukset tehdään soveltuvin osin valtion virkamiesten hotellikorvausten enimmäismääriä noudattaen. (KVTES 2012–2013 16:1.1 §; KVTES 2012–2013 Yleinen osa 7.5 §.)

Kustannustehokkuuden näkökulmasta voidaan pitää merkittävänä säädöksiä matkustamiseen liittyvien kustannusten sekä matkustamiseen käytetyn ajan huomioimisesta. Kunnallisen virka- ja työehtosopimuksen mukaan virka- ja virantoimitusmatka on tehtävä niin lyhyessä ajassa ja vähin kokonaiskustannuksin kuin mahdollista huomioiden matkan ja hoidettavien tehtävien tarkoituksenmukainen suorittaminen. Tällöin on otet-

tava huomioon matkakustannusten korvaus ja päiväraha sekä mahdollisesti saavutettu työajan säästö. Virka- ja virantoimitusmatkasta ei tule maksaa korvausta enempää kuin olisi maksettava, jos matka olisi tehty kuntayhtymälle edullisimmalla tavalla. Matkamääräyksen antaja toteaa tarvittaessa etukäteen, mikä on kussakin tapauksessa tarkoituksenmukaisin ja edullisin matkustustapa. Muussa tapauksessa matkalaskun hyväksyjä ratkaisee kyseisen asian jälkikäteen. Virka- ja virantoimitusmatkoille annettu oman auton käyttöluupa helpottaa tätä harkintaa etukäteiskannanottona. (KVTES 2012–2013 16:1.3 §.)

Matkaan käytettyä aikaa ei lueta työaikaan, ellei sitä ole samalla pidettävä työsuorituksena. Kulkeminen tai kuljetus toimivaltaisen viranomaisen tai esimiehen määräämästä lähtöpaikasta virka- tai työtehtävien suorituspaikkaan ja sieltä lähtöpaikkaan palaaminen kuitenkin luetaan työaikaan. Virantoimitusmatkojen osalta matkustaminen työpisteestä toiseen työpäivän aikana luetaan työajaksi edellyttäen, että matkustetaan kustannuksiltaan edullisimmalla tavalla suorinta ja nopeinta reittiä. (KVTES 2012–2013 16:4.2 §.)

Pysyväisluonteisen toimipaikan määrittäminen työntekijälle, on merkityksellinen matkakustannusten korvausten osalta. Pysyväisluonteisena toimipaikkana pidetään sitä toimipaikkaa, jossa viranhaltija/työntekijä vakituisesti työskentelee tai ellei tällaista ole, sitä, jossa hän useimmiten työskentelee, noutaa työmääräykset, säilyttää työvälineitään tai jota muilla vastaavilla perusteilla voidaan pitää hänen pääasiallisena toimipaikkanaan. Mikäli useat toimipaikat ovat samanarvoisia, pidetään näistä vain yhtä pysyväisluonteisena toimipaikkana. (KVTES 2012–2013 16:2.2 §.)

Virka- ja virantoimitusmatkoista aiheutuneista varsinaisista matkustamiskustannuksista maksetaan korvaus matkalipuista sekä paikka- ja makuupaikkalipuista, rahtimaksuista sekä muista niihin verrattavista välttämättömistä varsinaiseen matkustamiseen kuuluvista maksuista. Lentokentällä, rautatieasemalla ja hotellimajoituksen yhteydessä autosta perittävä seisontapaikkamaksu korvataan tosittien mukaisesti, kuitenkin enintään kolmelta päivältä matkaa kohden. Matkustamiskustannusten korvausten lisäksi henkilö voi olla oikeutettu virka- tai virantoimitusmatkoilta osapäivärahaan, kokopäivärahaan, ateriakorvaukseen, majoittumiskorvaukseen, yöpymisrahaan, yömatkarahaan tai kurssipäivärahaan. Edellä mainittujen korvausten saaminen edellyttää kuitenkin virka- ja työehtosopimuksessa mainittujen ehtojen täyttymistä. (KVTES 2012–2013 16:3.1–2 §.)

Ulkomaan matkojen osalta työntekijällä on virka- ja työehtosopimuksessa mainittujen ehtojen mukaisesti oikeus ulkomaan päivärahaan ja hotellikorvaukseen. Ulkomaan matkoista aiheutuneista kuluista korvataan lisäksi:

- viranomaismaksut
- passi- ja viisumimaksut sekä tarpeelliset lääke- ja rokotusmaksut
- taksin käyttö, milloin se on ilmeisen välttämätöntä, taloudellista tai olosuhteisiin nähden tarkoituksenmukaista
- matkatavaravakuutuksen vakuutusmaksu, kuitenkin enintään 840,94 euroa vakuutusmäärästä sekä kertamatkustajavakuutuksen vakuutusmaksun osalta enintään 50,46 euroa
- välttämättömät matkan järjestelyihin ja työasioihin liittyvät puhelin- ja telekopiokulut asiallisin perusteluin
- hotellimajoituksen tallelokerovuokra
- muut pakolliset edellä mainittuihin verrattavat kulut. (KVTES 2012–2013 16:21.4 §.)

Matkalasku tulee laatia kunnan/kuntayhtymän asianomaisen viranomaisen hyväksymälle matkalaskulomakkeelle. Matkalaskun tulee sisältää selvitys matkan tarkoituksesta, matkustustavasta, matkareitistä sekä saapumis- ja lähtemispäivämääristä kellonaikoinen kunkin paikkakunnan osalta. Tämän lisäksi laskussa on mainittava kenen määräyksestä tai minkä viranomaisen päätöksen perusteella virkamatka on tehty. Matkalaskuun tulee liittää tositteet syntyneistä kustannuksista, mikäli tosite on ollut saatavilla. Matkalasku tulee esittää viivytyksettä matkan päätyttyä. Matkalasku on pyrittävä esittämään kahden kuukauden kuluessa matkan päättymisestä laskun hyväksyjälle. Matkakustannusten korvaus maksetaan asianosaiselle kahden kuukauden kuluessa matkalaskun esittämisestä. (KVTES 2012–2013 16:23.1–2 §; KVTES 2012–2013 16:24.1–2 §.)

2.2 Työsopimuslaki ja työaikalaki

Tarkasteltaessa työsopimuslakia henkilöstön matkustamisen sekä matkakustannusten korvauksien näkökulmasta, keskeiseksi tekijäksi nousee työntekopaikan määrittäminen. Työsopimuslaissa on säädetty työnantajan velvollisuudesta antaa työntekijälle selvitys työnteon keskeisistä ehdoista kirjallisesti. Näihin ehtoihin sisältyy selvitys työntekopaikasta tai jos työntekijällä ei ole pääasiallista kiinteää työntekopaikkaa, selvitys niistä

periaatteista, joiden mukaan työntekijä työskentelee eri kohteissa. (Työsopimuslaki 26.1.2001/55 2:4 §.)

Työaikalaisissa keskeinen matkustamista koskeva säädös koskee matkaan käytettyä aikaa. Työaikalain mukaan matkaan käytettyä aikaa ei lueta työaikaan, ellei sitä samalla ole pidettävä työsuorituksena. Työmatkat asunnosta työpaikalle ja takaisin ovat työntekijän omaa aikaa, eli niitä ei lueta työajaksi. Kunnallisen yleisen virka- ja työehtosopimuksen mukaan työajaksi kuitenkin luetaan kulkeminen tai kuljetus toimivaltaisen viranomaisen tai esimiehen määräämästä lähtöpaikasta virka- tai työtehtävän suorituspaikkaan ja sieltä takaisin lähtöpaikkaan. (KVTES 2012–2013 3:4.2 §; Työaikalaki 9.8.1996/605 2:4 §.)

2.3 Verohallinnon säännökset

Verohallinnon säännökset määrittelevät, kuinka virka- ja työehtosopimusten mukaiset matkakustannusten korvaukset käsitellään verotuksen osalta. Ennakkoperintäasetus ja tuloverolaki sisältävät matkakustannusten korvaamiseen liittyviä ohjeita ja määräyksiä. Verohallitus määrittelee vuosittain enimmäismäärät verovapaille matkakustannuksille. Enimmäismäärän ylittävä osuus on saajalleen ennakonpidätyksen alaista tuloa. (Syvänperä ym. 2007, 83.)

Verotuksessa matkaa sekä työntekemispaikkaa koskevat käsitteet poikkeavat kunnallisessa virka- ja työehtosopimuksessa käytettävistä termeistä. Virka- ja virantoimitusmatkoja vastaavia käsitteitä verotuksessa ovat työmatka, kahden varsinaisen työpaikan välinen matka sekä matka toissijaiselle työpaikalle. Verotuksen käsitteestä varsinainen työpaikka käytetään Kunnallisessa yleisessä virka- ja työehtosopimuksessa nimitystä pysyväisluonteinen toimipaikka.

Opinnäytetyössä matkustamista koskevat kustannukset on rajattu koskemaan ainoastaan työmatkoja koskevia verovapaita matkakustannusten korvauksia. Verotuksessa työmatkalla tarkoitetaan matkaa, jonka palkansaaja tilapäisesti tekee työhön kuuluvien tehtävien suorittamiseksi erityiselle työntekemispaikalle varsinaisen työpaikan ulkopuolelle. Mikäli työn luonteen vuoksi palkansaajalla ei ole varsinaista työpaikkaa, työmatkana pidetään matkaa, jonka palkansaaja tilapäisesti tekee työn suorittamiseksi asunoltaan erityiselle työntekemispaikalle. Erityinen työntekemispaikka on paikka, jossa työntekijä

työskentelee tilapäisesti. Varsinaisella työpaikalla puolestaan tarkoitetaan paikkaa, jossa verovelvollinen työskentelee vakituisesti. Mikäli verovelvollisella työn liikkuvuuden vuoksi ei ole paikkaa, jossa hän vakituisesti työskentelee, pidetään varsinaisena työpaikkana paikkaa, josta hän hakee työmääräykset, säilyttää työssä käyttämiään asusteita, työvälineitä tai työaineita, taikka muuta työn tekemisen kannalta vastaavaa paikkaa. (Tuloverolaki 30.12.1992/1535 4:72 b. §; Verohallinto A144/200/2012 3 §; Verohallinto 502/31/2006.)

Kun työmatka suuntautuu erityiseen työntekemisaikapaikkaan, työnantaja voi korvata työntekijälle verovapaasti kaikki syntyneet matkakustannukset, majoituskustannukset sekä päivärahat. Erityisessä työntekemisaikapaikassa työskentelyn tilapäisyyttä arvioitaessa pääsääntönä pidetään kahden vuoden määräaika. Tilapäistä työskentelyä voi olla enintään kaksi vuotta samassa työntekemisaikapaikassa. Mikäli työskentely kestää pidempään, työntekijälle muodostuu työntekemisaikapaikalle varsinainen työpaikka. Pääsääntöä pidemmästä kolmen vuoden määräajasta sovelletaan ainoastaan silloin, jos kyse on työskentelystä rajatun ajan kestävässä työkohteessa, jolla suoritetaan luonteeltaan sellaista tilapäistä työtä, jonka suorittaminen työntekemisaikapaikalla päättyy, kun työ saadaan valmiiksi. Kahden vuoden ylittävältä ajalta matkakustannusten korvaukset ovat verovapaita ainoastaan silloin, kun verovelvollinen on työmatkan takia yöpynyt erityisen työntekemisaikapaikan sijainnin vuoksi tilapäisissä majoitustiloissa ja työ tehdään työntekemisaikapaikassa, joka on yli 100 kilometrin etäisyydellä verovelvollisen asunnosta ja varsinaisesta työpaikasta. (Syvänperä ym. 2007, 85; Tuloverolaki 30.12.1992/1535 4:72 a. §; Verohallinto 502/31/2006, hakupäivä 5.7.2013.)

Ennakkoperintälain mukaan palkansaajan on esitettävä erillinen selvitys matkasta aiheutuneiden kustannusten maksamista varten. Mikäli työnantaja ei käsittele työntekijälle matkasta aiheutuneita kustannuksia, työntekijällä on mahdollisuus vähentää ne itse omassa verotuksessaan. (Syvänperä ym. 2007, 84.)

2.4 Toimeksiantajaorganisaation sisäinen matkustamista koskeva ohjeistus

Vuonna 2009 Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappian yhtymähallitus hyväksyi matkustusohjeen, jolla pyritään selkiyttämään virka- ja virantoimitusmatkoihin liittyviä toimintatapoja sekä kunnallisen yleisen virka- ja työehtosopimuksen määräyksiä ja niiden soveltamista (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2009).

Vuonna 2009 kuntayhtymässä otettiin käyttöön myös sähköinen matkanhallintajärjestelmä Populus, jossa käsitellään henkilöstön virka- ja virantoimitusmatkoihin liittyvät asiat ja asiakirjat. Viran- ja toimenhaltijat laativat henkilökohtaiset matkaan liittyvät asiakirjat matkanhallintajärjestelmään, josta ne toimitetaan sähköisesti hyväksyttäväksi hyväksymisoikeudet omaaville henkilöille. Matkalaskujen osalta käsittelykierto tapahtuu laskun tarkastajan kautta hyväksyjälle. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2009.)

Virkamatkoista on aina laadittava virkamatkamääräys. Kuntayhtymässä virkamatkamääräyksen antamiseen ovat oikeutettuja yhtymävaltuusto, yhtymähallitus, kuntayhtymän johtaja, kuntayhtymän talousjohtaja, ammattikorkeakoulun ja ammattiopiston rehtorit sekä kotimaan matkojen osalta tulosityksiköiden johtajat. Yhtymähallitus voi anomuksesta myöntää viran- ja toimenhaltijoille, joiden työtehtäviin sisältyy keskimääräistä enemmän matkustamista, kotimaahan rajoittuvia virkamatkoja koskevan pysyvän matkamääräyksen kalenterivuodeksi kerrallaan. Esitykset kalenterivuoden voimassa olevista matkamääräyksistä tehdään kuntayhtymän johtajalle. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2009).

Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappian virkapiiriksi luetaan sen jäsenkuntien kattama alue sekä lisäksi asiointi Rovaniemellä. Pääsääntöisesti virka- ja virantoimitusmatka alkaa virkapaikalta ja päättyy virkapaikalle. Matka voidaan kuitenkin sopia alkavaksi kotoa ja päättyväksi kotiin, mikäli se kokonaiskustannukset huomioiden todetaan näin kuntayhtymälle edullisemmaksi. Kotoa alkavan virantoimitusmatkan matkakuja koskevasta matkalaskusta vähennetään aina päivittäistä työmatkaa vastaava kustannusosuus tai jos viran-/toimenhaltijalla on oikeus käyttää omaa autoa, päivittäistä työmatkaa vastaava kilometrimäärä. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2009).

Viran- ja toimenhaltijat voivat käyttää kuntayhtymän omistamia autoja virka- ja virantoimitusmatkoilla. Viran-/toimenhaltijalle voidaan perustellusti myöntää oikeus käyttää virka- ja virantoimitusmatkoilla omaa autoa. Oikeus oman auton käyttöön määritellään virkamatkamääräyksessä tai erillisellä viranhaltijapäätöksellä. Virkamatkaan kohdistuvaa korvausta oman auton käytöstä voidaan maksaa vain viran-/toimenhaltijalle, jolle oman auton käyttöoikeus on myönnetty. Virkapiirin alueella tapahtuviin virantoimitusmatkoihin omaa autoa voidaan käyttää ilman erillistä lupaa. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2009).

Matkustusohje sisältää myös toimintatapoja sisäisten koulutusten sekä matkaraporttien osalta. Matkustusohjeen mukaan kuntayhtymän sisäiset koulutukset katsotaan virantoi-
mitusmatkoiksi. Matkaraportit koskevat puolestaan virkamatkoja, jotka edellyttävät
matkaan liittyvää raportointia. Mikäli virkamatkamääräyksen antaja on edellyttänyt
matkaan liittyvää raportointia viran-/toimenhaltijalta, on raportti toimitettava sovittuun
määräpäivään mennessä. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2009).

3 KESTÄVÄ KEHITYS JA KUSTANNUSTEHOKKUUS OSANA TYÖHÖN LIITTYVÄÄ MATKUSTAMISTA

3.1 Liikkumisen ohjaus osana organisaation ympäristöjärjestelmää

Julkisten organisaatioiden tarve ottaa ympäristöasiat huomioon toiminnassaan on kasvamassa. Ympäristöasioiden järjestelmällinen hoitaminen on tarpeen jatkuvasti kehittyvän ympäristölainsäädännön vaatimuksien täyttämiseksi. Julkisen sektorin toiminnasta aiheutuvat ympäristövaikutukset liittyvät mm. matkustamiseen. Ympäristövaikutusten laaja-alaisuus ja kytkentöjen monimutkaisuus edellyttävät organisaation sisällä laajaa yhteistyötä ympäristönäkökohtien määrittelyssä sekä ympäristöjärjestelmien rakentamisessa. (Valtion ympäristöhallinto 2013, hakupäivä 7.4.2013.)

Kokonaisvaltainen ympäristöajattelu sisältää työmatkojen ja työaikaisen liikkumisen ympäristövaikutukset. Ympäristöjärjestelmä auttaa tunnistamaan ja vähentämään haitallisia ympäristövaikutuksia sekä säästämään kustannuksia. Yritysten ja julkisyhteisöjen ympäristöjärjestelmiin sisältyy tavoite toiminnan jatkuvasta parantamisesta ympäristöriskien vähentämisessä. Ympäristöjärjestelmät kattavat organisaation eri toimintojen ympäristövaikutusten hallinnan. (Pöllänen, Lind, Kalenoja & Mäkelä 2003, 13; Valtion ympäristöhallinto 2013, hakupäivä 7.4.2013.)

Työnantajan merkitys liikenteen ympäristövaikutusten vähentämisessä on huomattava, sillä merkittävä osuus liikennesuoritteesta liittyy tavalla tai toisella työhön. Työntekijöiden työasiamatkojen energiatehokkuuteen voidaan vaikuttaa liikkumisen ohjauksella. Liikkumisen ohjaus on ajattelutapa, joka on syntynyt kestävän kehityksen saavuttamisen sekä liikenteen monimutkaisten sidosten ja vaikutusten ongelmasta. Liikkumisen ohjauksen avulla pyritään tyydyttämään eri ryhmien liikkumistarpeet sosiaalisesti, ekologisesti ja taloudellisesti eli kestävän kehityksen mukaisesti. Liikkumisen ohjauksen (mobility management) avulla pyritään vaikuttamaan yksilöiden kulkutapavalintoihin ja ajotapoihin tavoitteena vähentää liikenteen ympäristövaikutuksia ja energiankulutusta. (Pöllänen ym. 10–46; Kiiskilä, Koskinen & Vähä-Rahka 2002, 13.)

Julkisen sektorin merkitys liikkumisen ohjauksessa on merkittävä, sillä valtio- ja kuntatyönantajat ovat maan suurimpia työnantajia ja voivat näin osaltaan toimia esimerkkinä myös muille työnantajaorganisaatioille. Liikkumisen ohjaus voi olla määrätietoista työ-

liikenteen sekä työmatkaliikenteen ohjausta, jolla pyritään vähentämään liikenteestä aiheutuvia ympäristövaikutuksia. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on sisällyttää työmatka- ja työasiointiliikenne organisaation ympäristöjärjestelmään ja lisätä työnantajan vaikutusmahdollisuuksia niiden ympäristövaikutusten vähentämisessä. Monilla organisaatioilla työmatka- tai työasiointiliikenne ei kuitenkaan vielä sisälly olemassa oleviin ympäristöjärjestelmiin, vaikka se saattaa olla eniten ympäristövaikutuksia tuottava toiminnan osatekijä. (Kalenoja & Liimatainen 2008, 28; Pöllänen ym. 2003, 45–46.)

3.2 Kestävää kehitystä ja kustannustehokkuutta tukevat toimintatavat

Työnantajaorganisaatiot voivat vaikuttaa monin tavoin työntekijöiden matkustusvalintoihin. Edistämällä kestäväää työliikennettä sekä kannustamalla työntekijöitä kestäviin matkustusvalintoihin, voidaan vähentää matkustamisen aiheuttamia päästöjä ja kustannuksia. Ajoneuvokaluston polttoaineenkulutuksen vähentäminen on ympäristövaikutuksia pienentävä toimenpide, josta on lisäksi taloudellista etua vähentyneiden polttoainekulujen myötä. Taloudellisen ajotavan omaksuminen on tehokas ja edullinen keino vaikuttaa autoilun energiatehokkuuteen ja kustannuksiin. Työnantaja voi tarjota taloudellisen ajotavan koulutusta työntekijöilleen, jotka käyttävät usein autoa työasioita hoitaessaan. Ruotsissa monet kunnat ovat saavuttaneet merkittäviä energiansäästötoimia taloudellisen ajotavan koulutuksen kautta. Taloudellisen ajotavan koulutusten pysyväisvaikutusten on todettu olevan 4–6 prosentin polttoaineenkulutuksen pieneneminen. (Kalenoja ym. 2008, 21–28; Motiva 2013, hakupäivä 5.4.2013; Pöllänen ym. 2003, 49.)

Automatkojen ketjutus tarkoittaa erillisten matkojen yhdistelemistä sekä eri kohteissa käynteihin liittyvää suunnittelua. Ketjutuksen avulla voidaan vähentää työhön liittyvää matkustamista, koska jokaisen työasian vuoksi ei tarvitse lähteä erikseen liikkeelle. Suunnittelemalla missä järjestyksessä eri kohteissa käydään päivän mittaan sekä ajoittamalla työasiamatkat esimerkiksi lounastauon yhteyteen voidaan vähentää ajokilometrejä sekä auton käytöstä aiheutuvia päästöjä. (Motiva 2012, hakupäivä 5.4.2013.)

Yhteiskuljetuksella eli ns. kimppakyydillä tarkoitetaan kahden tai useamman samaan tai eri talouteen kuuluvan ihmisen matkustamista yhdessä henkilöautolla. Kimppakyydin perimmäisenä tarkoituksena on nostaa henkilöauton käyttöastetta ja vähentää kokonaisuoritetta. Kimppakyydit soveltuvat erityisesti niille työpaikoille, joissa joukkoliikennepalvelut eivät ole kovin korkeatasoisia ja joissa työajat ovat selkeitä ja niissä on mah-

dollista joustaa liukuvan työajan mukaisesti. Pienillä työpaikoilla kimppakyydit yleensä syntyvät itseksensä, mutta suurilla työpaikoilla tiedon välittäminen kimppakyytiin halukkaista työntekijöistä on tarpeellista. Kimppakyytien välittömänä hyötynä on pysäköinti- paikkatarpeen väheneminen, joten erityisesti kaupunkikeskustoissa toimenpide voi tuoda helpotusta myös pysäköintijärjestelyihin. Työnantaja voi tukea kimppakyytejä esimerkiksi perustamalla kimppakyytipörssijä. Kimppakyytipörssi voi toimia sähköisenä palveluna intranetin kautta tai ilmoitustaulujen välityksellä. Kimppakyytipörssien kautta voidaan välittää tietoa kimppakyytiin halukkaista työntekijöistä. Kimppakyytipörssiin ilmoittautuneet voivat sopia keskenään ajoreiteistä, ajoaikatauluista ja ajovuoroista. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2002, 25; Pöllänen ym. 2003, 181.)

Ajoneuvojen hankinnassa tehtävillä valinnoilla voidaan vaikuttaa tehokkaasti sekä liikenteen turvallisuus- että ympäristökysymyksiin. Eri automerkkien ja -mallien välillä on suuriakin eroja polttoaineenkulutuksessa ja pakokaasupäästöissä. Työpaikkojen ajoneuvokannan ympäristö- ja turvallisuusominaisuuksia voidaan parantaa painottamalla autonhankinnassa polttoaineenkulutus- ja turvallisuustekijöitä. (Pöllänen ym. 2003, 55.)

Henkilöautoliikenteen aiheuttamat päästöt ovat kulkumuodoista suurimmat, varsinkin jos autossa on vain yksi tai kaksi matkustajaa. Joukkoliikenteen etuna ovat yksityisautoilua pienemmät päästöt matkustajaa kohti sekä tilansäästö, joka vähentää liikenteen ruuhkautumista. Joukkoliikenteen etuna on myös ajankäyttö, sillä työnantaja voi hyväksyä junassa tai linja-autossa tehtävän työmatkan työajaksi, mikäli työntekijä voi matkan aikana hoitaa työtehtäviään. Joukkoliikenteen vuoroväli, reittien yhdistävyys ja aikataulujen sopivuus työaikoihin vaikuttavat merkittävästi joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksiin työasiamatkoilla. Yhteistyöllä joukkoliikenteestä vastaavan liikennöitsijän tai palvelujen tuottamisesta vastaavan tahon kanssa voidaan parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja lisätä sen käyttöä myös työasiamatkoilla. Palvelutason paraneminen voi lyhentää työntekijöiden matka-aikaa ja vähentää odotusaikaa työaikana tehtävien matkojen osalta. (Pöllänen ym. 2003, 48; Työturvallisuuskeskus & Liikenneturva 2009, 19.)

Usein lyhyet työasointimatkat olisi mahdollista tehdä polkupyörällä, mikäli työntekijöillä olisi käytettävissään työasointiin tarkoitettuja pyöriä. Niin sanotuilla virkapyörillä voivat työasointimatkoillaan pyöräillä myös ne työntekijät, joilla ei ole mahdollisuutta kulkea työmatkaansa pyörällä. Pyörien käyttö työasointimatkoilla vähentää henkilöauton käytön tarvetta ja lisää työntekijöiden vireystilaa sekä saattaa myös nopeuttaa siirtymistä paikasta toiseen. (Pöllänen ym. 2003, 167.)

Etätyöllä tarkoitetaan työntekomuotoa, jossa työntekijä työskentelee kotonaan tai etätyöpisteessä varsinaisen työpaikkansa ulkopuolella osan työajastaan. Etätyö vähentää matkustamista olennaisesti ja myös työajan joustot voivat lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Suomessa etätyötä tekee keskimäärin runsaat sata tuhatta henkeä päivässä. Etätyön valitsevat usein henkilöt, joilla työmatka on tavanomaista pidempi ja jotka myös tekevät muita työhön liittyviä matkoja tavanomaista enemmän. Kokopäiväisenä etätyö vähentää liikkumista merkittävästi. Kuitenkin vasta 25 000 henkeä päivässä tekee Suomessa etätyötä kokopäiväisesti. Etätyön lisäksi etäpalvelujen käytöllä voidaan vähentää matkustamista ja sitä kautta liikenteestä aiheutuvia päästöjä. Tietotekniikka mahdollistaa yhä useamman asian hoitamisen puhelinta tai internet-yhteyttä käyttäen. (Liikennevirasto 2012, 15–66; Motiva Oy 2013, hakupäivä 5.4.2013; Pöllänen ym. 2003, 52.)

Työasiointimatkoja voidaan korvata videoneuvotteluiden sekä muiden tietoteknisten sovellusten avulla. Etäneuvottelujen vaikuttavuutta arvioitaessa keskeiseksi tekijäksi nousee matkoihin käytetyn ajan säästyminen varsinaiseen työhön. Siirtyminen paikasta toiseen saattaa viedä viikossa jopa useita tunteja. Etäneuvottelun avulla säästyy matka-aika asiakastyöhön sekä perustehtäviin. Lisäksi neuvottelujen sopiminen nopeutuu ja työ joustavoituu, koska matka-aikaa ei tarvitse ottaa aikatauluissa huomioon. Etäneuvottelun avulla voidaan asiantuntijaa konsultoida nopeasti. Asiantuntijat sekä yhteistyökumppanit voivat osallistua neuvotteluihin omista työpisteistään. Matkoihin käytetyn työajan lisäksi kustannussäästöjä syntyy matkakustannuksien vähenemisestä. (Syrjänen 2010, 35.)

Etäopetus tarjoaa joustavia ratkaisuja opettajille, joiden ei tarvitse välttämättä siirtyä koululta toiselle. Etäopetus säästää niin opettajien kuin opiskelijoidenkin aikaa sekä matkustuskuluja. Etäopetuksen tarkoituksena on antaa opiskelijoille mahdollisuus saada opetusta välimatkoista huolimatta. Myös virtuaalivierailut mahdollistavat tilanteet, jotka muuten saattaisivat jäädä toteutumatta. Oppilaitoksissa säästyy aikaa, koska luokan ei tarvitse lähteä fyysisesti paikan päälle tai vaihtoehtoisesti käyttää oppituntia asiantuntijan vierailuun. Virtuaalivierailut säästävät myös asiantuntijan aikaa ja kynnys lähteä mukaan voi mataloitua huomattavasti. (Syrjänen 2010, 66–67.)

Kestävän liikkumisen toimet työpaikalla voidaan koota matkustuspolitiikkaan ja liikkumiseen liittyvät ongelmat sekä kehitystarpeet voidaan käsitellä esimerkiksi kehityskeskusteluissa. Työpaikan matkustusohjeistuksessa voidaan antaa suosituksia matkustusmuodoista matkan luonteen, pituuden ja käytettävissä olevien vaihtoehtojen mukaan.

Kampanjoilla, tietoiskuilla sekä jatkuvalla tiedottamisella voidaan lisätä ja ylläpitää henkilöstön tietoisuutta ympäristöasioiden merkityksestä. Samalla tuodaan esille yksilötason vaikutusmahdollisuuksia liikkumisen riskeistä, eduista ja haitoista. Kiinnostus liikenteen ympäristövaikutusten vähentämiseen on lisääntynyt ympäristötietoisuuden kasvun myötä. Vaikka ympäristötietoisuus ei vielä vaikutakaan merkittävästi esimerkiksi kulkutavan valintaan, on sillä merkitystä liikkumiseen liittyvissä valinnoissa. Tieto liikenteen ympäristövaikutuksesta ja niihin vaikuttamisen keinoista lisää motivaatiota muuttaa matkustuskäyttäytymistä vähemmän ympäristöä kuormittavaksi. (Motiva Oy 2013, hakupäivä 5.4.2013; Pöllänen ym. 2003, 63–64.)

4 EMPIIRISEN TUTKIMUKSEN TOTEUTUS JA TULOKSET

4.1 Toimeksiantajan esittely

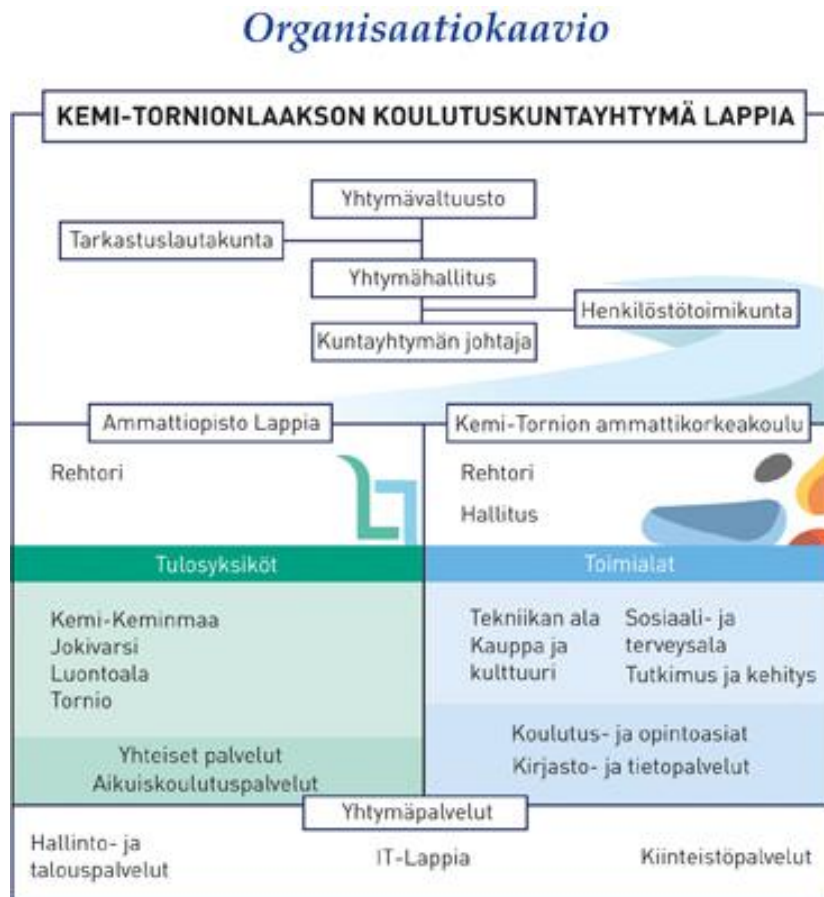
Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia. Koulutuskuntayhtymä syntyi 1.1.2007 Kemi-Tornion ammattikorkeakoulun kuntayhtymän ja Länsi-Lapin koulutuskuntayhtymän jäsenkuntien vuonna 2006 hyväksymän perussopimuksen mukaisesti. Yhtymän varsinainen toiminta alkoi 1.8.2007, jolloin Kemi-Tornion ammattikorkeakoulun kuntayhtymä ja Länsi-Lapin koulutuskuntayhtymä fuusioituivat Lappiaan. Kuntayhtymän kotipaikka on Tornio ja sen jäsenkuntiin kuuluvat Tornion lisäksi: Kemi, Keminmaa, Kolari, Muonio, Pello, Simo, Tervola ja Ylitornio. Kuntayhtymän toimipaikat sijaitsevat Ylitorniota lukuun ottamatta kaikissa jäsenkunnissa. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2012, hakupäivä 2.12.2012.)

Henkilöstöä Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappiassa on yhteensä noin 760. Päätoimisen henkilöstön osuus kokonaismäärästä on runsaat 740 henkilöä. Opiskelijoita ammattiopiston nuorisosteella oli vuonna 2012 keskimäärin 2468 ja aikuiskoulutuksessa opiskelijatyövuosia 1339. Ammattikorkeakoulun opiskelijamäärä vuonna 2012 oli runsaat 2700 opiskelijaa. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2012.)

Koulutuskuntayhtymän tehtävänä on ylläpitää Kemi-Tornion ammattikorkeakoulua ja Ammattiopisto Lappiaa. Kuntayhtymä järjestää ammatillista ja muuta toisen asteen koulutusta ja ammattikorkeakoulutusta siten kuin niistä voimassa olevassa lainsäädännössä säädetään sekä toimii alueellisena asiantuntijana ja aluevaikuttajana. Lisäksi kuntayhtymä toteuttaa koulutukseen ja toimialueen elinkeinoelämän ja julkishallinnon kehittämiseen liittyvää tutkimus- ja kehittämistoimintaa sekä työelämän kehittämis- ja palvelutehtäviä ja muuta toimialaansa kuuluvaa palvelutoimintaa. Kuntayhtymä voi ottaa myös hoidettavakseen yhtymävaltuuston päättämiä muitakin koulutukseen liittyviä tehtäviä ja perustaa niihin tarvittavat organisaatiot. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2012, hakupäivä 2.12.2012.)

Yhtymävaltuusto on kuntayhtymän korkein päätöksentekoeelin ja käyttää ylintä päätösvaltaa kuntayhtymän asioissa. Yhtymävaltuusto päättää kuntayhtymän asioista, jotka on

kuntalaissa säädetty valtuuston tehtäväksi. Koulutuskuntayhtymän organisaatiokaaviossa (kuvio 1) on nähtävissä päätöksenteosta vastaavat toimielimet sekä organisaatiokerkeä rakenne ammattiopiston, ammattikorkeakoulun ja yhtymäpalveluiden osalta. Vuoden 2014 alussa organisaatioon on tulossa rakenteellisia muutoksia Kemi-Tornion ammattikorkeakoulun ja Rovaniemen ammattikorkeakoulun yhdistyessä ja aloittaessa toiminnan osakeyhtiömuotoisena Lapin ammattikorkeakouluna.



Kuvio 1. Organisaatiokaavio (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2013)

4.2 Tutkimuksen aineisto

Verovapaiden matkakustannusten korvausten kustannusrakennetta sekä kustannuskehitystä tarkasteltaessa on tutkimuksen kohde rajattu koskemaan Ammattiopisto Lappian sekä Kemi-Tornion ammattikorkeakoulun päätoimisen henkilöstön tekemiä virantoimitusmatkoja vuosina 2010–2012. Kustannuksia koskeva materiaali on saatavilla sähköisessä muodossa matkanhallintajärjestelmän kautta.

Vuonna 2009 Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappiassa on otettu käyttöön sähköinen matkanhallintaa selkiyttävä tietojärjestelmä, Populus matkanhallintaohjelma. Kaikki päätoimisen henkilöstön virka- ja virantoimitusmatkoihin liittyvät asiat, asiakirjat sekä maksatus käsitellään kyseisessä tietojärjestelmässä. Poikkeuksena ovat lähdeveron piiriin kuuluvat henkilöt, joiden matkakustannusten korvaukset käsitellään kokonaisuudessaan palkanmaksuohjelman kautta. Toimintatapa perustuu lähdeveron piiriin kuuluvien henkilöiden ulkomaan päivärahoja koskeviin korvauksiin kotimaan päivärahan ylittävältä osuudelta sekä kilometrikorvauksiin, jotka ovat veronalaista tuloa ja niitä toimitetaan ennakonpidätys. Matkakustannuksia tutkittaessa kustannukset on rajattu koskemaan ainoastaan päätoimisen henkilöstön verovapaita matkakustannusten korvauksia. Matkakustannusten osittaisesta verollisuudesta johtuen, lähdeveron piiriin kuuluvat henkilöt on jätetty tutkimusjoukon ulkopuolelle. Tutkimusjoukon suuruus ammattiopistossa sekä ammattikorkeakoulussa oli vuoden 2010 virantoimitusmatkojen osalta yhteensä 375 henkilöä, vuonna 2011 351 henkilöä sekä vuonna 2012 330 henkilöä. (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2009.)

Kestävän kehityksen ja kustannustehokkuuden huomioimisesta sekä edistämisestä työhön liittyvässä matkustamisessa, on kerätty tietoa sähköisen kyselylomakkeen avulla sekä virantoimitusmatkoja koskevien matkalaskujen kautta. Matkalaskuja koskeva aineisto on toiminut myös kvantitatiivisen tutkimuksen lähtökohtana selvitetäessä verovapaiden matkakustannusten korvausten kustannuskehitystä sekä kustannusrakennetta vuosina 2010–2012.

Keskeisenä tiedonkeruumenetelmänä kestävää kehitystä ja kustannustehokkuutta tutkittaessa oli Webropol-ohjelmalla laadittu kyselylomake (liite 2). Lomaketta koskeva osoitelinkki lähetettiin sähköpostitse saatteineen (liite 1) kyselyn kohderyhmälle ja vastaus tapahtui 24.5.–7.6.2013 välisenä aikana. Ennen vastausajan päättymistä lähetettiin vielä kyselyä koskeva muistutusviesti sähköpostitse 3.6.2013. Kyselylomake sisälsi kaikkiaan yksitoista kysymystä ja ne olivat muodoltaan monivalintakysymyksiä, avoimia kysymyksiä sekä sekamuotoisia kysymyksiä. Osa kysymyksistä oli tarkoitettu pohdittavaksi henkilön vastaaman/vastaamien työyksiköiden näkökulmasta. Vastaajien valintaan käytettiin harkinnanvaraista otantaa, koska kysely haluttiin suunnata tietyille kohderyhmälle tutkimuksen aihetta koskevan asiantuntemuksen ja kokemuksen perusteella. Tutkimukseen sisältyvä kysely kohdistui ammattiopistossa sekä ammattikorkeakoulussa toimiville henkilöille, joilla on hyväksymisoikeudet matkalaskujen sekä matkasuunnitelmien hyväksymiseen. Tutkimusjoukko käsitti kaikkiaan 41 henkilöä. Kyse-

lyyn vastasi yhteensä 21 henkilöä, joten vastausprosentiksi muodostui 51,2 prosenttia. Kyselyyn vastaaminen tapahtui anonyymisti, jolloin tietoja vastaajien henkilöllisyydestä ei ollut nähtävissä.

4.3 Tutkimuksen analyysi

Ammattiopisto Lappian sekä Kemi-Tornion ammattikorkeakoulun päätoimisen henkilöstön matkustamiseen liittyvien kustannusten selvittämiseksi saatiin lisätietoa tutkittavan ilmiön laajuudesta sekä merkityksellisyydestä kustannusten näkökulmasta. Verovapaita matkakustannusten korvauksia koskeva tutkimustieto kerättiin matkanhallintajärjestelmän sisältämästä matkalaskuaineistosta koskien kuntayhtymän virkapiirin alueelle kohdistuvia matkoja. Käytännössä tämä tarkoittaa Tornion, Kemin, Keminmaan, Kolarin, Muonion, Pellon, Simon, Tervolan, Ylitornion sekä Rovaniemen alueella tehtyjä matkoja.

Matkalaskuaineisto käsitti kaikkiaan 5649 matkalaskua, joista ammattiopiston osuus oli 3237 matkalaskua ja ammattikorkeakoulun 2412. Osa matkalaskuista on tehty ajopäiväkirjan mukaisesti, joten matkalaskut voivat sisältää useita erillisiä matkoja. Tehtyjen matkojen määrä on näin ollen suurempi verrattuna matkalaskujen määrään.

Määrällisen tutkimuksen tavoitteena on perustella muuttujia koskevia väitteitä numeroiden sekä tilastollisten yhteyksien avulla ja tämä edellyttää tutkimusaineiston ryhmittelyä taulukon muotoon. Taulukosta käytetään nimitystä havaintomatriisi. Verovapaiden matkakustannusten korvausten kustannuskehitystä ja kustannusrakennetta tutkittaessa havaintomatriisi laadittiin matkanhallintajärjestelmästä kerättyjen matkalaskutietojen pohjalta Excel-tilin avulla. Myös kestävä kehitys sekä kustannustehokkuutta koskevan kyselyn tulokset taulukoitiin Webropol-ohjelman kautta Excel-muodossa. Tutkimusaineiston taulukointi ja analysointi edellyttävät, että muuttujille annetaan jokin arvo. Havaintomatriisin avulla tutkimusaineistosta saatua tietoa käsiteltiin numeroinnin avulla, jolloin erilaisten lukujen laskeminen aineistosta oli mahdollista. (Vilkkä 2005, 89–90.)

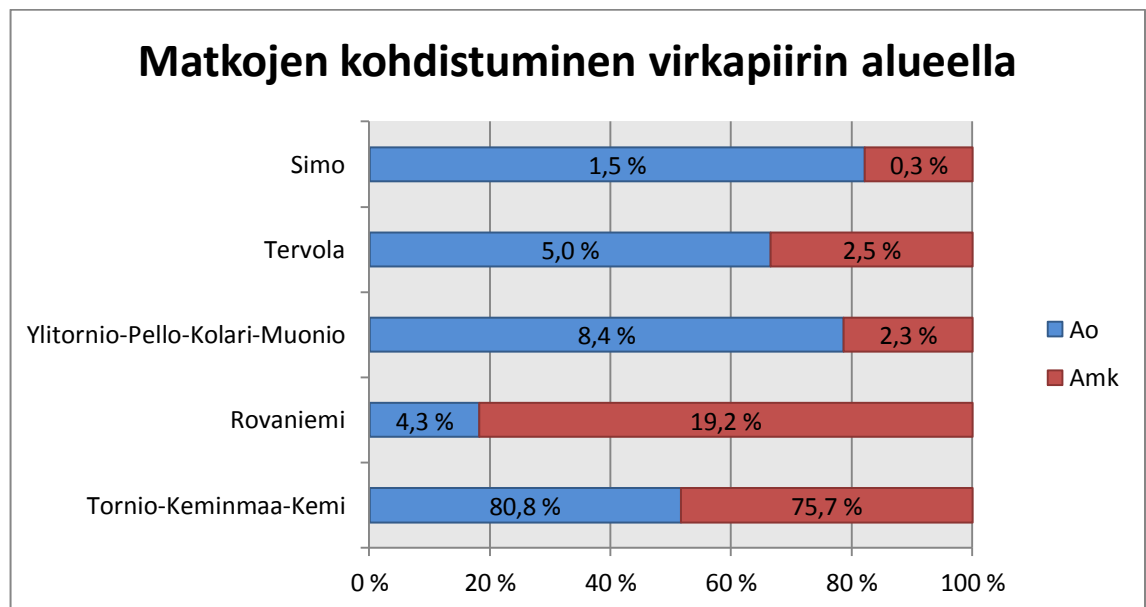
4.4 Virantoimitusmatkojen kustannuskehitys ja kustannusrakenne

Organisaation henkilöstömäärän voidaan arvioida merkittävästi vaikuttavan myös matkustus- sekä matkustuskustannusten määriin. Taulukosta 2 on nähtävillä ammattiopiston sekä ammattikorkeakoulun päätoimisen henkilöstön määrä vuosina 2010–2012 tulosyksiköittäin. Henkilöstömäärät perustuvat 31.12. tilanteeseen.

Taulukko 2. Päätoiminen henkilöstö tulosyksiköittäin, tilanne 31.12. mukaan (Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2012.)

Päätoiminen henkilöstö	v. 2010	v. 2011	v. 2012
Ao	403	391	395
Amk	291	271	267

Maantieteellisesti tarkasteltuna valtaosa ammattiopiston sekä ammattikorkeakoulun virantoimitusmatkoista kohdistuu Tornio – Keminmaa – Kemi -alueelle. Kuvio 2 kuvaa matkojen alueellista kohdistumista virkapiirin alueella. Tämä tarkoittaa alueen sisällä tapahtuvan tai alueelle kohdistuvan matkustamisen muilta virkapiirin alueilta.

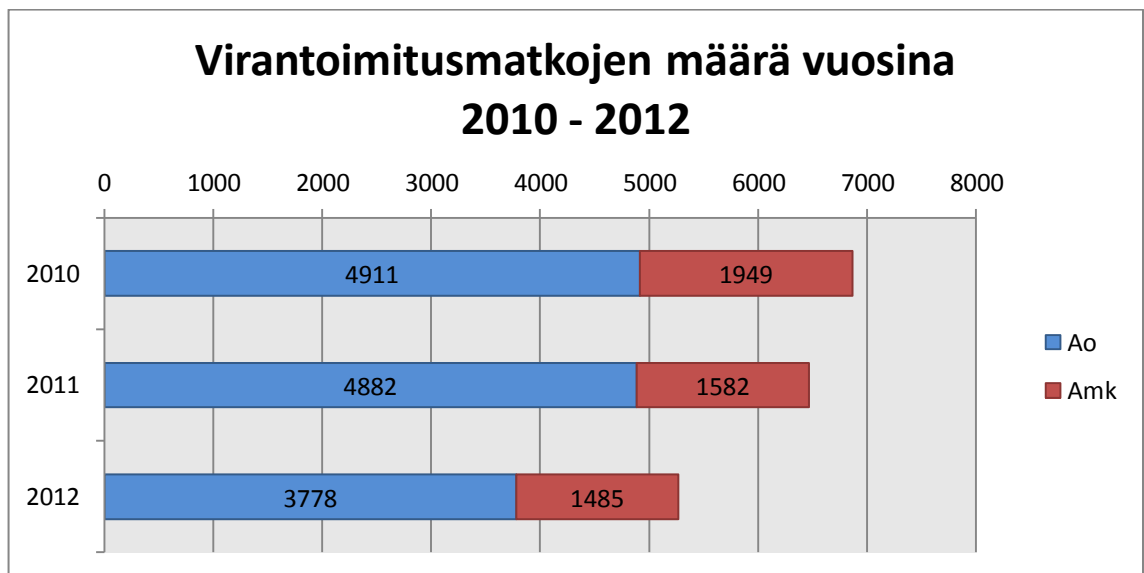


Kuvio 2. Matkojen kohdistuminen virkapiirin alueella

Kuviosta voidaan havaita, että lähes 81 prosenttia ammattiopiston ja 76 prosenttia ammattikorkeakoulun matkoista tapahtuu Tornio – Keminmaa – Kemi -alueella tai kohdistuu kyseiselle alueelle. Ammattiopiston muiden virkapiirien alueille kohdistuva matkus-

taminen sijoittuu suurimmaksi osaksi Jokivarsi-alueelle, käsittäen Ylitornion – Pellon - Kolarin sekä Muonion alueet. Tervolan ja Rovaniemen alueille kohdistuva matkustaminen ei määrällisesti paljoakaan poikkea toisistaan. Simon alueelle matkustaminen on vähäisintä. Ammattikorkeakoulun osalta Rovaniemi on toiseksi merkittävin alue matkojen kohdistumisessa. Lapin korkeakoulukonserniin sekä vuoden 2014 alussa toimintansa aloittavaan Lapin ammattikorkeakouluun liittyvä yhteistyö on lisännyt merkittävästi Rovaniemelle tapahtuvaa matkustamista. Muiden virkapiirien alueille ammattikorkeakoulun henkilöstön matkustaminen on vähäistä.

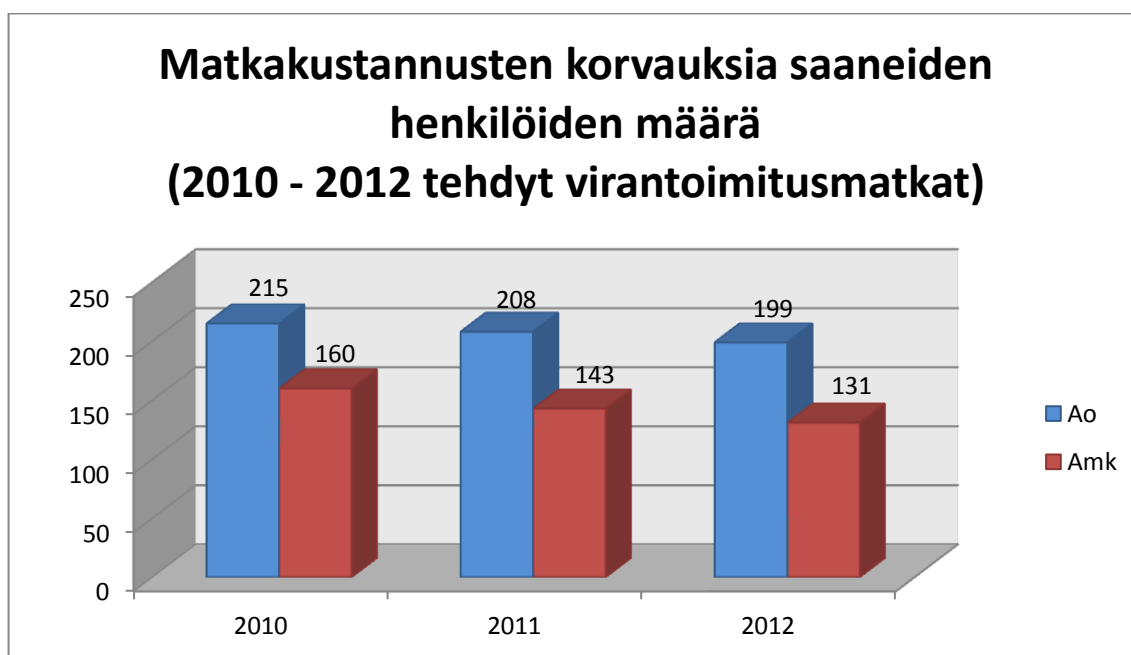
Kuviosta 3 on nähtävillä vuosina 2010–2012 tehtyjen virantoimitusmatkojen määrä, joista on maksettu verovapaita matkakustannusten korvauksia. Luvuista voidaan havaita, että virantoimitusmatkojen määrä on vähentynyt vuosittain molemmissa tulosityksiköissä. Vuonna 2010 ja 2011 ammattiopiston matkustusmäärät eivät paljoakaan poikkea toisistaan, mutta vuonna 2012 voidaan havaita jo merkittävää laskua, jolloin virantoimitusmatkojen määrä on laskenut noin 1100 matkalla edelliseen vuoteen verrattuna. Ammattikorkeakoulussa matkustusmäärä vuonna 2011 on laskenut lähes 370 matkalla vuoteen 2010 verrattuna. Vuonna 2012 matkustusmäärä on lähes 100 matkaa vähemmän kuin edellisenä vuonna. Suurin osa virantoimitusmatkoista liittyi opetukseen, kouluttamiseen, työssäoppimiseen/työharjoitteluun, näyttöihin sekä kokouksiin ja palavereihin.



Kuvio 3. Virantoimitusmatkojen määrä vuosina 2010–2012

Verovapaita matkakustannusten korvauksia saaneiden henkilöiden määrä on myös laskusuuntainen vuodesta 2010 alkaen (kuvio 4). Vuosittaiset erot eivät kuitenkaan ole suuria tulosityksikkökohtaisesti tarkasteltuna. Ammattiopistossa matkakustannusten kor-

vauksia saaneiden henkilöiden määrä vuonna 2010 on ollut 215. Vuonna 2011 lukumäärä on laskenut 208 henkilöön ja vuonna 2012 henkilömäärä on ollut 199. Ammattikorkeakoulussa matkakustannusten korvauksia saaneita henkilöitä vuonna 2010 on ollut 160. Vuonna 2011 henkilömäärä on laskenut 143 henkilöön ja vuonna 2012 matkakustannusten korvauksia saaneita henkilöitä on ollut noin 130. Ammattiopistossa matkakustannusten korvauksia saaneet henkilöt ovat tehneet keskimäärin 22 virantoimitusmatkaa vuodessa. Ammattikorkeakoulussa vastaava luku on 12 virantoimitusmatkaa. Kyseiset virantoimitusmatkat käsittävät ainoastaan matkat, joista on maksettu matkakustannusten korvauksia.



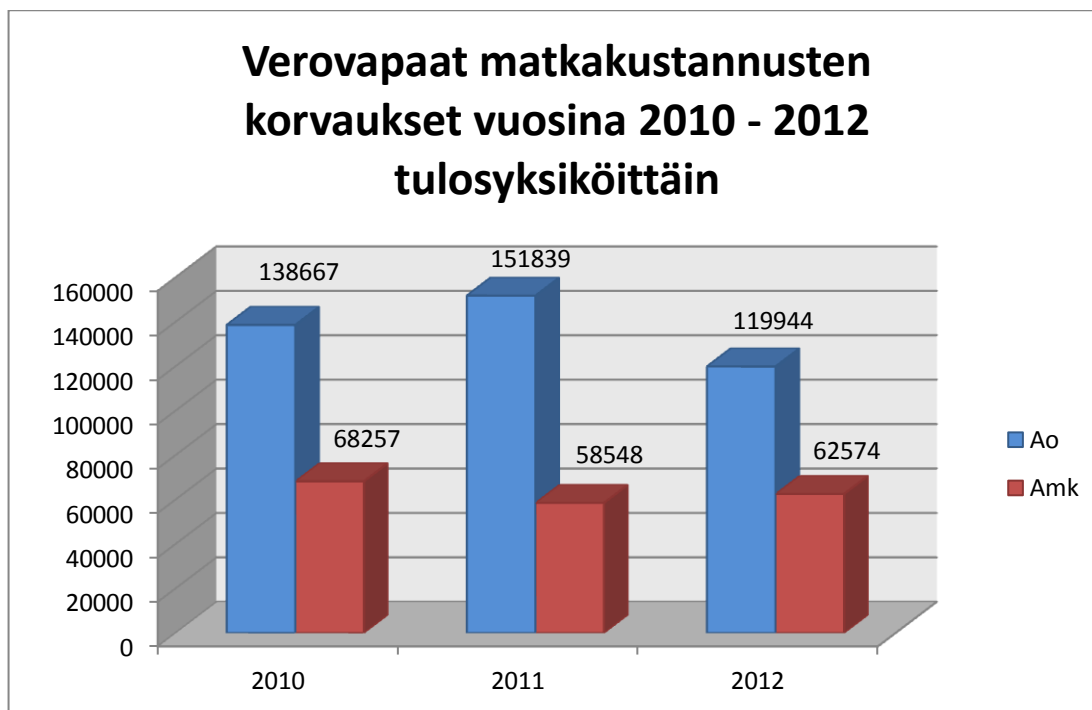
Kuvio 4. Verovapaita matkakustannusten korvauksia saaneiden henkilöiden määrä

Tutkimuksessa verovapaat matkakustannusten korvaukset koostuivat seuraavista kustannuseristä: kilometrikorvaukset, päivärahat, ateriakorvaukset sekä muut matkakulut. Muihin matkakuluihin sisältyvät linja-auto- sekä taksimaksut, junaliput, pysäköintimaksut, hotellikulut, yöpymisrahat ja yömatkarahat. Taulukko 3 sisältää tutkimuksen sisältämien verovapaiden matkakustannusten korvausten enimmäismäärät vuosina 2010–2012. Tiedot perustuvat verohallinnon päätökseen verovapaista matkakustannusten korvauksista.

Taulukko 3. Verovapaiden matkakustannusten korvausten enimmäismäärät vuosina 2010–2012

	2010	2011	2012
Km-korvaus 5000 ensimmäistä km, €/km (auto)	0,45	0,46	0,45
Km-korvaus yli 5000 km, €/km (auto)	0,40	0,41	0,40
Km-korvaus €/km (moottoripyörä)	0,33	0,33	0,34
Km-korvaus €/km (polkupyörä)	0,84	0,84	0,84
Lisämatkustaja €/km	0,03	0,03	0,03
Perävaunu €/km	0,07	0,07	0,07
Suurikokoiset / yli 80 kg koneet ja laitteet €/km	0,03	0,03	0,03
Kokopäiväraha €	36	34	36
Osapäiväraha €	16	16	16
Ateriakorvaus €	2,02	2,02	2,02
Yömatkaraha €	10	10	12
Yöpymisraha €	6,73	6,73	6,73

Vuosina 2010–2012 verovapaita matkakustannusten korvauksia on maksettu ammattipiiston osalta yhteensä 410450 euroa. Ammattikorkeakoulussa korvausten määrä on 189379 euroa. Kuviosta 5 voidaan havaita, kuinka kustannukset ovat jakautuneet vuositasolla tulosityksiköittäin. Ammattiopistossa vuonna 2010 verovapaiden matkakustannusten korvausten määrä on ollut 138667 euroa. Vuonna 2011 korvausten määrä on kasvanut lähes 10 prosenttia, kustannusosuuden ollessa noin 152000 euroa. Vuonna 2012 kokonaiskustannukset ovat olleet 119944 euroa, laskien 21 prosenttia edellisestä vuodesta. Ammattikorkeakoulussa kustannuskehitys on ollut päinvastainen ammattiopistoon verrattuna. Vuonna 2010 matkakustannusten korvausten määrä on ollut 68257 euroa. Vuonna 2011 korvausten määrä on laskenut 14 prosenttia, kokonaiskustannusten ollessa noin 58500 euroa. Vuonna 2012 kustannuksissa on tapahtunut lievää kasvua, kustannusosuuden noustessa 62574 euroon.

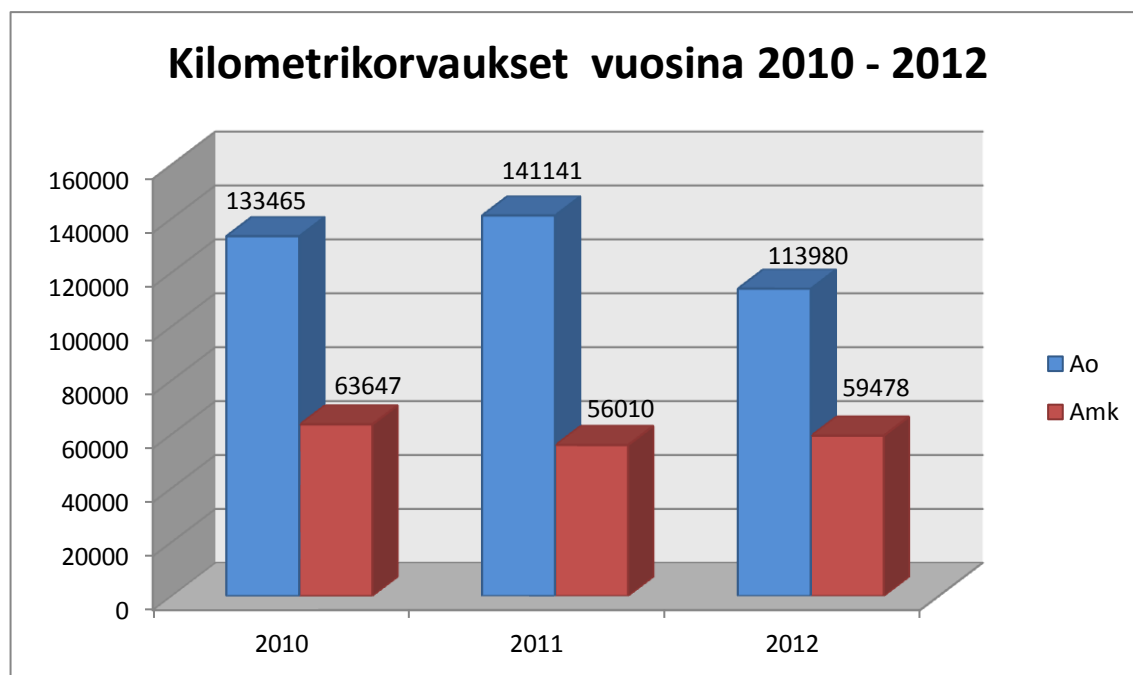


Kuvio 5. Verovapaat matkakustannusten korvaukset vuosina 2010 – 2012 tulosityksiköittäin

Verovapaat matkakustannusten korvaukset koostuvat seuraavista kustannuseristä: kilometrikorvaukset, päivärahat, ateriakorvaukset sekä muut matkakulut. Muihin matkakuuluihin sisältyvät linja-auto- sekä taksimaksut, junaliput, pysäköintimaksut, hotellikulut, yöpymisrahat ja yömatkarahat. Verovapaista matkakustannusten korvauksista suurin osa koostuu kilometrikorvauksista. Keskimäärin 95 prosenttia ammattiopiston sekä ammattikorkeakoulun verovapaista matkakustannusten korvauksista on kilometrikorvauksia. Tutkimuksessa kilometrikorvausten määrään sisältyy lisämatkustajista, perävauhasta sekä suurikokoisten / raskaiden koneiden ja laitteiden kuljettamisesta saadut korvaukset. Matkustustavat, joiden perusteella kilometrikorvauksia on maksettu, on tapahtunut henkilöautolla, moottoripyörällä sekä polkupyörällä.

Kuvio 6 kuvaa verovapaiden kilometrikorvausten määriä tulosityksiköittäin. Kuviosta voidaan havaita, että ammattiopistossa kilometrikorvausten määrä vuonna 2010 tehtyjen virantoimitusmatkojen osalta on ollut 133465 euroa. Vuonna 2011 kustannukset ovat nousseet 6 prosenttia, kokonaiskustannusten ollessa 141141 euroa. Vuonna 2012 kustannukset ovat laskeneet lähes viidenneksellä noin 114000 euroon. Ammattikorkeakoulussa vuonna 2010 kilometrikorvauksia koskevat kustannukset ovat olleet 63647 euroa. Vuonna 2011 kustannukset ovat laskeneet 12 prosenttia, kustannusosuuden ollessa noin 56000 euroa. Vuonna 2012 kilometrikorvauksissa on puolestaan tapahtunut lievää nousua (6 %), kustannusten noustessa 59478 euroon. Taulukko 4 sisältää vuosien 2010–

2012 kilometrikorvausten perusteena laskutettujen ajokilometriä määrittävien tulosyksiköittäin. Ammattiopistossa laskutettujen ajomatkojen pituus on keskimäärin 64 km ja Ammattikorkeakoulussa 87 km matkaa kohden.



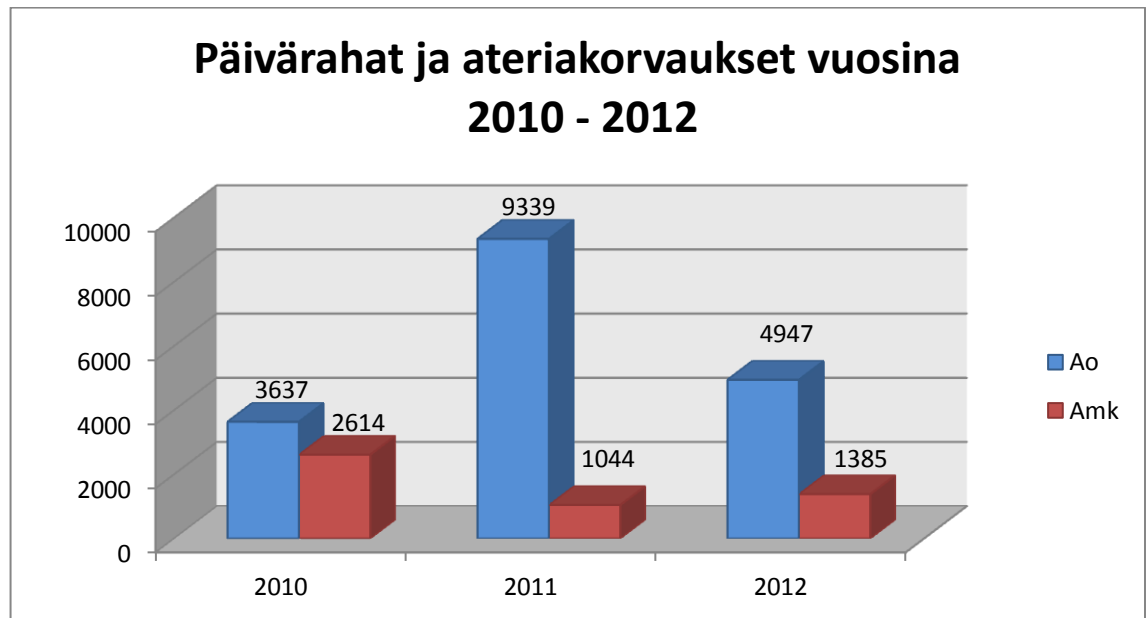
Kuvio 6. Kilometrikorvaukset vuosina 2010 – 2012 tulosyksiköittäin

Taulukko 4. Kilometrikorvausten perusteena laskutetut ajokilometrit vuosina 2010–2012 tulosyksiköittäin

	2010	2011	2012
Ao	300179	310358	256305
Amk	141603	123002	133876

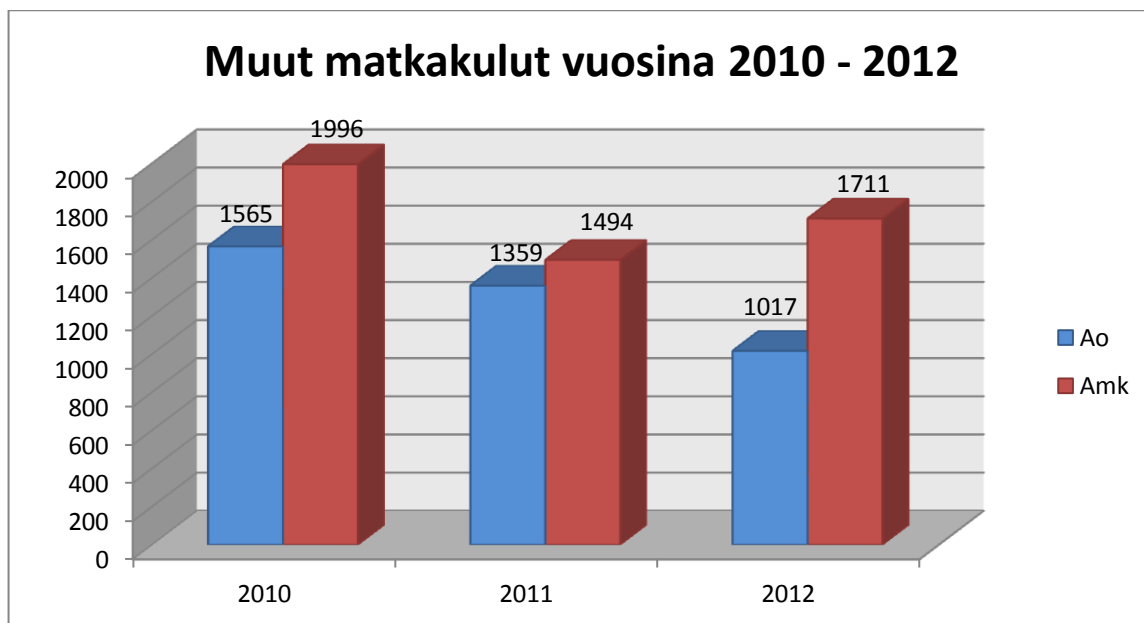
Kuvio 7 kuvaa maksettujen päivärahojen sekä ateriakorvausten yhteismäärän vuosina 2010–2012. Merkittävin osuus kustannuksista koostuu päivärahoista, jotka käsittävät osapäivärahat sekä kokopäivärahat. Kuvioista voidaan havaita, että vuonna 2010 päivärahojen sekä ateriakorvausten kustannusosuus ammattiopistossa on ollut 3637 euroa. Vuonna 2011 kustannuksissa on tapahtunut merkittävää kasvua, niiden noustessa 9339 euroon. Kustannusten nousun syynä voidaan pitää matkojen keston lisääntymistä, joka vaikuttaa myös päivärahojen kertymiseen. Suurin osa ammattiopiston päivärahoja ja ateriakorvauksia sisältävistä matkoista on Jokivarsi-alueelle kohdistuvia matkoja. Vuonna 2012 kustannukset ovat kääntyneet jyrkkään laskuun, pudoten 47 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Ammattikorkeakoulussa vuonna 2010 päivärahoja sekä ateriakorvauksia koskevat kustannukset ovat olleet noin 2600 euroa. Vuonna 2011 kus-

tannukset ovat pudonneet 60 prosenttia, kokonaiskustannusten ollessa 1044 euroa. Vuonna 2012 kustannukset ovat nousseet 33 prosenttia edellisestä vuodesta, mutta jäävät kuitenkin 1385 euron kustannusosuudella pienemmiksi kuin vuonna 2010. Suurin osa ammattikorkeakoulun päivärahoja ja ateriakorvauksia sisältävistä matkoista on suuntautunut Rovaniemen alueelle.



Kuvio 7. Päivärahat ja ateriakorvaukset vuosina 2010–2012 tulosyksiköittäin

Kuvio 8 kuvaa muiden matkakulujen kustannuskehitystä vuosina 2010–2012. Kustannukset käsittävät linja-auto- sekä taksimaksut, junaliput, pysäköintimaksut, hotellikulut, yöpymisrahat sekä yömatkarahat. Suurin osa kustannuksista koskee linja-automaksuja. Ammattiopiston osalta muita matkakuluja koskevat kustannukset ovat laskeneet vuodesta 2010 alkaen. Vuonna 2010 kustannukset ovat olleet 1565 euroa. Vuonna 2011 kustannukset ovat olleet noin 1360 euroa, pudoten 13 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Vuonna 2012 kustannukset ovat laskeneet neljänneksellä edellisestä vuodesta, kustannusosuuden ollessa noin 1000 euroa. Ammattikorkeakoulun osalta kustannukset ovat olleet 1996 euroa vuonna 2010. Vuonna 2011 kustannukset ovat laskeneet neljänneksellä, kokonaiskustannusten ollessa noin 1500 euroa. Vuonna 2012 kustannukset ovat nousseet edellisestä vuodesta noin 1700 euroon.



Kuvio 8. Muut matkakulut vuosina 2010–2012 tulosityksiköittäin

4.5 Kestävä kehitys ja kustannustehokkuus virantoimitusmatkoilla

Verovapaiden matkakustannusten korvausten kustannuskehityksen ja kustannusrakenteen tutkimiseen perustuvaa matkalaskuaineistoa hyödynnettiin myös matkustamiseen liittyvän kestävän kehityksen sekä kustannustehokkuuden selvittämiseen. Aiheeseen liittyvän kyselyn lisäksi matkalaskuihin perustuvasta tutkimusaineistosta etsittiin vastauksia siihen, millaisia kestävän kehityksen periaatteita sekä kustannustehokkuutta tukevia toimintatapoja matkustamisessa on huomioitu.

Virantoimitusmatkojen osalta kestävä kehitys sekä kustannustehokkuus oli huomioitu käyttämällä yhteiskuljetuksia, julkisia kulkuneuvoja, polkupyörää sekä kuntayhtymän autoja. Tämän lisäksi matkoja oli korvattu julkisten kulkuneuvojen mukaan vaikka matkustettaessa oli käytetty omaa autoa. Aineistosta voitiin myös havaita, että kuntayhtymän autojen käyttömahdollisuus oli usein huomioitu, mutta autojen käyttö ei aina ollut mahdollista varausten tai muiden syiden vuoksi.

Virantoimitusmatkojen osalta yhteiskuljetukset eli kimppekyydit olivat yleisin kestävä matkustamista ja kustannustehokkuutta tukeva toimintatapa. Ammattiopistossa keskimäärin 5 prosentissa matkoista, oli käytetty yhteiskuljetusta. Ammattikorkeakoulussa kimppekyytien käyttö oli keskimäärin 11 prosenttia. Luvut perustuvat matkustajan

omalla tai toisen henkilön autolla tapahtuneisiin yhteiskuljetuksiin. Kuntayhtymän autoilla tapahtuneet yhteiskuljetukset eivät sisälly lukuihin.

Julkisia kulkuneuvoja oli käytetty ammattiopistossa keskimäärin yhdessä prosentissa virantoimitusmatkoja. Ammattikorkeakoulussa julkisten käyttö oli hieman yleisempää. Keskimäärin 6 prosenttia matkoista oli tehty julkisilla kulkuneuvoilla. Vähäiseen käyttöasteeseen voidaan arvioida vaikuttavan virkapiirin alueen linja-auto- sekä junavuorojen tarjonta. Myös aikataulut voivat olla haasteellisia tehokkaan ajankäytön kannalta. Polkupyörän käyttö matkustusvälineenä oli erittäin vähäistä.

Kuntayhtymän autoja voidaan käyttää virka- ja virantoimitusmatkoilla. Autojen varauksissa otetaan usein huomioon matkojen pituus, jolloin pidemmille matkoille lähteville auton käyttötarve on ensisijainen. Yksiköissä ensisijainen tarve voidaan sopia varaajien kesken. Virantoimitusmatkoihin perustuvassa matkalaskuaineistossa kuntayhtymän autojen käyttö oli vähäistä. Mikäli matkoilla, joissa on käytetty kuntayhtymän autoja, ei ole syntynyt korvattavia matkakustannuksia, ei tarvetta matkalaskun tekemiseen synny. Tämän vuoksi virantoimitusmatkoissa kuntayhtymän autojen käyttö voidaan arvioida jääneen vähäiseksi.

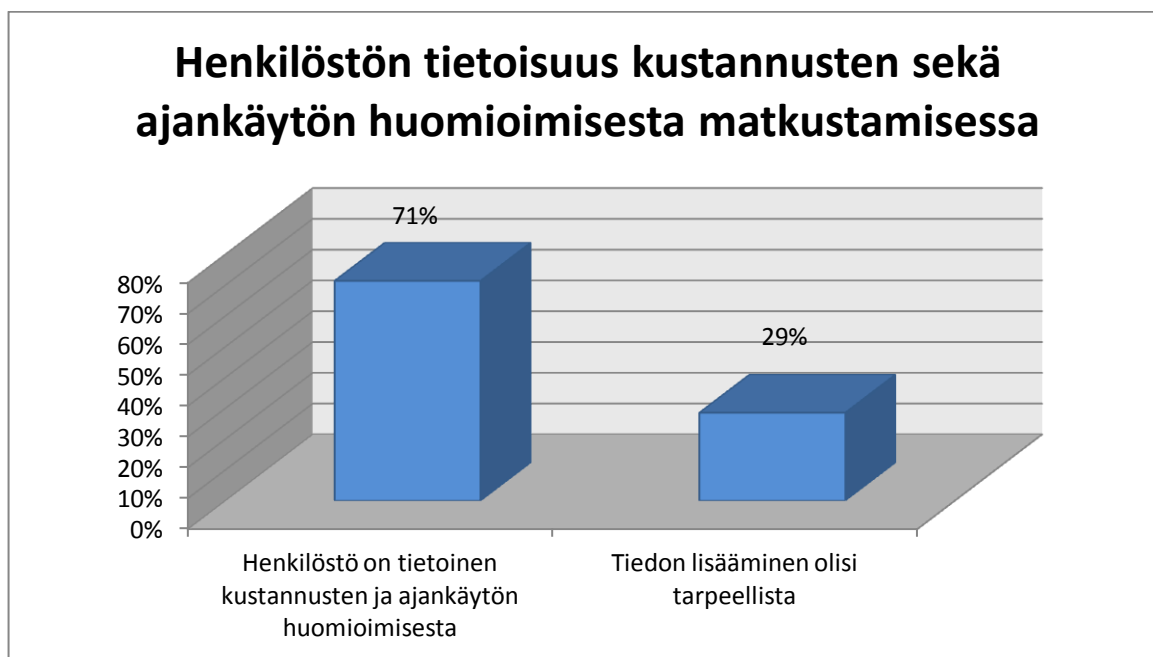
Kuntayhtymän matkustusohjeen mukaan omaa autoa voidaan käyttää virkapiirin alueella tapahtuviin virantoimitusmatkoihin ilman erillistä lupaa. Virantoimitusmatkat on kuitenkin tehtävä niin lyhyessä ajassa ja vähin kokonaiskustannuksin kuin mahdollista. Virantoimitusmatkojen osalta matkalaskun hyväksyjä ratkaisee aina kussakin tapauksessa tarkoituksenmukaisimman ja kuntayhtymälle edullisimman matkustustavan. Tutkimusaineistosta voitiinkin havaita, että joissakin tapauksissa matkat oli korvattu tai matkalaskun tekijä oli hakenut korvausta julkisen kulkuneuvon mukaan vaikka matkustettaessa oli käytetty omaa autoa. Oman auton käytölle oli myös esitetty perusteluita, jotka usein viittasivat ajankäyttöön, kokonaiskustannuksiin sekä julkisten kulkuneuvojen aikataulujen sopimattomuuteen. Kyseisissä tapauksissa korvaus oli maksettu oman auton käytön mukaisesti.

4.6 Kyselyn tulosten yhteenveto

Opinnäytetyöhön liittyvän kyselyn tarkoituksena oli kerätä tietoa kestävän kehityksen sekä kustannustehokkuuden huomioimisesta henkilöstön työhön liittyvässä matkustami-

sessä. Lisäksi kyselyn avulla haluttiin selvittää, millä tavoin kustannustehokkuutta ja kestävästä kehitystä matkustamisessa voitaisiin edistää. Opinnäytetyöhön liittyvään kyselyyn vastasi yhteensä 21 henkilöä, joten vastausprosentiksi muodostui 51,2 prosenttia. Kyselyyn vastaaminen tapahtui anonyymisti, jolloin tietoja vastaajien henkilöllisyydestä ei ollut nähtävissä.

Kuntasektorilla Kunnallisen yleisen virka- ja työehtosopimuksen säännökset velvoittavat matkustamiseen käytetyn ajan sekä kokonaiskustannusten huomioimista. Virka- ja työehtosopimukseen viitaten kyselyn alkuun oli sijoitettu informatiivista tietoa matkustamiseen liittyvistä säännöksistä, jotka ovat merkittäviä myös kustannustehokkuuden näkökulmasta. Jotta matkustamiseen liittyvä ajankäyttöä sekä kokonaiskustannuksia huomioitaisiin riittävästi, edellyttää se henkilöstön tietämystä matkustamiseen liittyvistä ohjeistuksista. Suurin osa kyselyyn vastaajista oli sitä mieltä, että yksikön henkilöstöllä on riittävästi tietoa virka- ja työehtosopimuksen mukaisesta kustannusten ja ajankäytön huomioimisesta (kuviot 9).



Kuvio 9. Henkilöstön tietoisuus kustannusten ja ajankäytön huomioimisesta

Vastaajista 29 prosenttia piti tiedon lisäämistä kustannusten ja ajankäytön huomioimisesta tarpeellisena ja heidän mukaansa tietoa voitaisiin lisätä:

- foorumin tai kalenterin kautta, josta olisi saatavilla tietoa yhteiskuljetusmahdollisuuksista
- järjestämällä yksikkökohtaisia infotilaisuuksia ja esitelmöintiä aiheesta

- lähettämällä henkilöstölle yleiset periaatteet toimintatavoista
- työntekijöiden perehdytyksen lisäksi läpikäymällä aiheeseen liittyviä asioita kehityskeskusteluissa
- edellyttämällä kustannusten arviointia matkasuunnitelmia laadittaessa ja ohjeistamalla asiaa esimerkkilaskelmien avulla
- vertailulaskelmilla koskien virtuaalitapaamisia.

Lisäksi vastauksissa nousi esille matkatoimistopalvelut, joiden sopimustoimittajana tällä hetkellä toimii Kaleva Travel Oy. Tietoa kaivattiin mahdollisuudesta tai luvasta ohittaa matkatoimistopalvelujen käyttö.

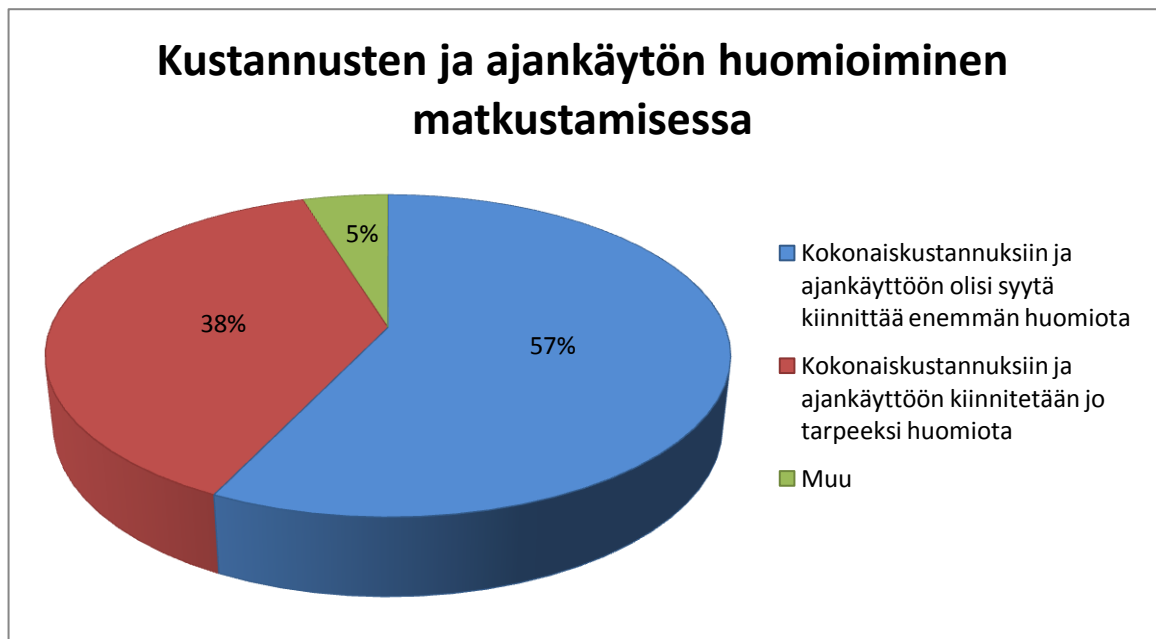
Matkustusohje sekä virka- ja työehtosopimuksen säännökset koskevat kaikkia kuntayhtymän työntekijöitä. Eri yksiköissä voi olla lisäksi omia matkustamiseen liittyviä ohjeistuksia sekä toimintatapoja. Työntekijöiden ohjeistaminen matkustamiseen liittyvistä käytännöistä sisältyy myös perehdyttämisohjelmaan. Tiedusteltaessa millä tavoin yksikön henkilöstöä on ohjeistettu huomioimaan matkustamiseen liittyviä kustannuksia ja/tai matkoihin käytettävää aikaa, ilmeni vastauksista useita erilaisia ohjeistuksia. Yleisimmät ohjeistukset kuitenkin koskivat kuntayhtymän auton käyttövelvoitetta / käyttöä mahdollisuuksien mukaan sekä edullisimman matkustustavan valintaa ajankäyttö huomioden. Lisäksi vastauksissa viitattiin matkustusohjeeseen, virka- ja työehtosopimuksen säännöksiin, opettajien kokonaistyöaikaan liittyviin ohjeistuksiin sekä hankkeisiin liittyvissä matkoissa EU:n säännöksiin.

Henkilöstöä on myös ohjeistettu huomioimaan matkalle lähtöajankohdassa tilaisuuden tai tapahtuman alkamisajankohta sekä varaamaan lentoliput heti, kun matka on hyväksytty. Yhteisissä tilaisuuksissa käytetään yhteiskyytejä, ylimääräistä yöpymistä pyritään välttämään, mutta vastauksissa tuotiin myös esille, että turvallisuutta on haluttu lisätä yöpymällä perillä. Matkustamista koskevat ohjeistukset: matkaan käytettyä aikaa ei lue- ta työajaksi sekä kotoa virantoimitusmatkalle lähdettäessä päivittäinen työmatka vähennetään kilometrimäärästä viittaavat matkustusohjeen sekä virka- ja työehtosopimuksen säännöksiin.

Henkilöstön ohjeistus on tapahtunut palavereissa, työaikasunnittelun yhteydessä, esimiehen toimesta sekä sähköpostiohjeistuksina. Vastauksista ainoastaan kolmessa tapauksessa mainittiin, että ohjeistus on ollut hyvin heikkoa tai sitä ei ole ollut lainkaan.

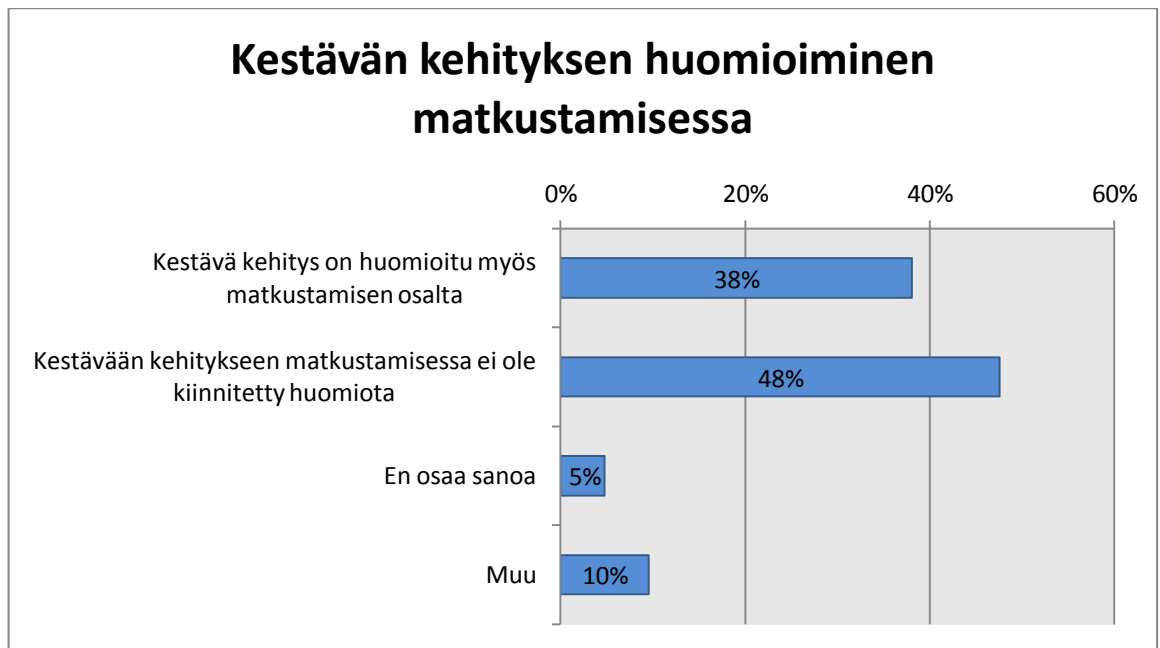
Ohjeistuksen lisäksi esille tuotiin välineistön hankinta verkossa tapahtuvien kokousten lisäämiseksi. Hankinta on osa energian säästöohjelmaa.

Vaikka suurin osa kyselyn vastaajista olikin sitä mieltä, että henkilöstö on tietoinen kustannusten ja ajankäytön huomioimisesta matkustamisessa, olisi 57 prosentin mukaan kustannuksiin ja ajankäyttöön syytä kiinnittää enemmän huomiota (kuvio 10). Esille nostettiin myös huomionarvoinen ajatus kestäväan kehitykseen liittyvästä tietoisuudesta: ”Puhutaan kestävästä kehityksestä, mutta tietääkö siitä oikein kukaan.”



Kuvio 10. Kustannusten ja ajankäytön huomioiminen matkustamisessa

Koska kestävä kehitys on käsitteenä laaja, kyselylomakkeessa oli tarpeellista avata aiheeseen liittyvää käsitettä kestävästä matkustamisesta. Kestävän kehityksen mukaisessa matkustamisessa tärkeään osaan nousevat ympäristövaikutusten huomioiminen sekä ympäristöystävälliset matkustusvalinnat. Myös matkustustarpeen vähentäminen tukee kestävän kehityksen periaatteita. Lähes puolet vastaajista (48 %) oli sitä mieltä, että kestäväan kehitykseen matkustamisessa ei omassa yksikössä ole kiinnitetty huomiota. Vastaajista 38 prosentin mukaan kestävä kehitys huomioitiin yksikössä myös matkustamisen osalta (kuvio11). Vastauksissa tuotiin lisäksi esille, että huomiota on kiinnitetty liian vähän, mutta kuitenkin jonkin verran. Huomiota oli myös kiinnitetty yhdistämällä matkoja.



Kuvio 11. Kestävän kehityksen huomioiminen matkustamisessa

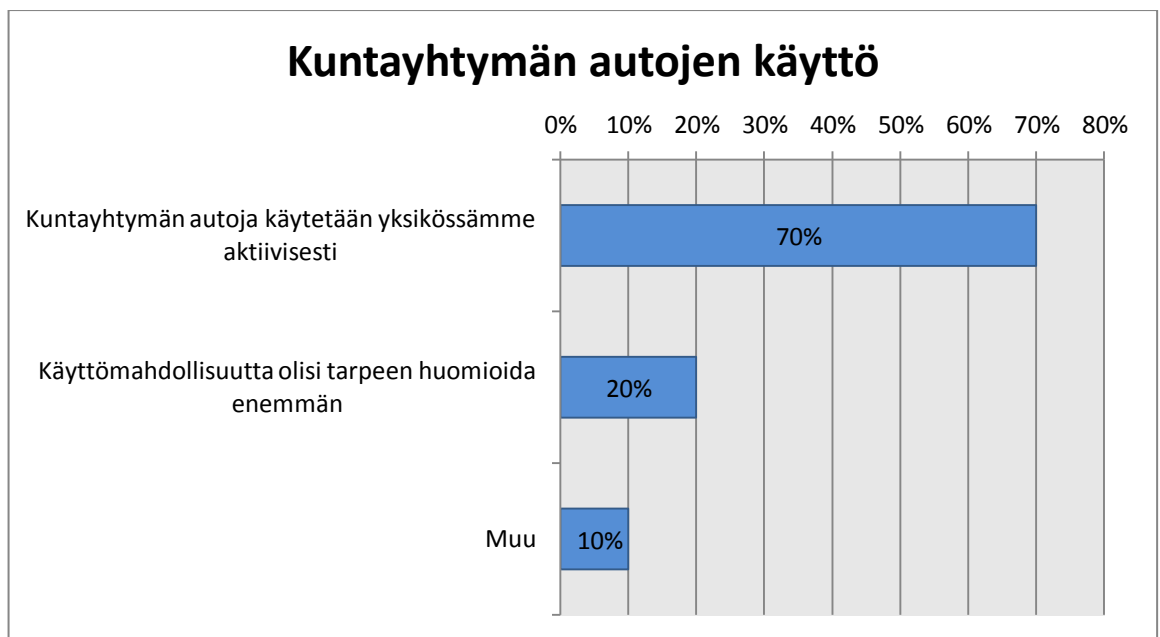
Jatkokysymyksenä vastaajille, joiden mukaan kestävä kehitys on huomioitu myös matkustamisen osalta, tiedusteltiin millä tavoin kestävä kehitys periaatteisiin on kiinnitetty huomiota. Puolet vastaajista mainitsi etäyhteyksien käytön sekä yhteiskuljetukset eli kimppakyydit. Etäyhteyksiä, kuten iLinciä, Skypeä ym. vastaavia järjestelmiä suositetaan kokousten järjestämisessä. Matkustamista on myös pystytty välttämään hoitamalla esimerkiksi arviokäyntejä verkon tai puhelimen välityksellä. Reilu kolmannes vastauksista sisälsi maininnan julkisten kulkuneuvojen käytöstä. Huomioitavaa oli myös työskentelyn järkevä suunnittelu eri toimipaikkojen välillä. Kesken päivän siirtymistä toimipaikasta toiseen pyritään välttämään ja työskentelypaikka voidaan suunnitella palaverien sijainnin mukaan. Vastauksissa tuotiin myös esille biokaasuauton käyttö sekä ohjeiden mukainen autojen huolto ja kunnossapito. Lisäksi esille nostettiin optimointi, joka vastaajan mukaan ei anna parasta tulosta mistään näkökulmasta.

Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti matkustamista voidaan korvata etänevottelumahdollisuuksien sekä muun tyyppisten tietoteknisten sovellusten kautta tapahtuvan yhteydenpidon avulla. Kyselyn vastaajista suurin osa (71 %) kuitenkin koki, että tietoteknisten sovellusten käyttö matkustamisen korvaamiseksi ei ole riittävän tehokasta. Lähes neljännes vastaajista piti tietoteknisten sovellusten käyttöä tehokkaana ja 5 prosenttia ei osannut sanoa käytetäänkö tietoteknisiä sovelluksia riittävän tehokkaasti.



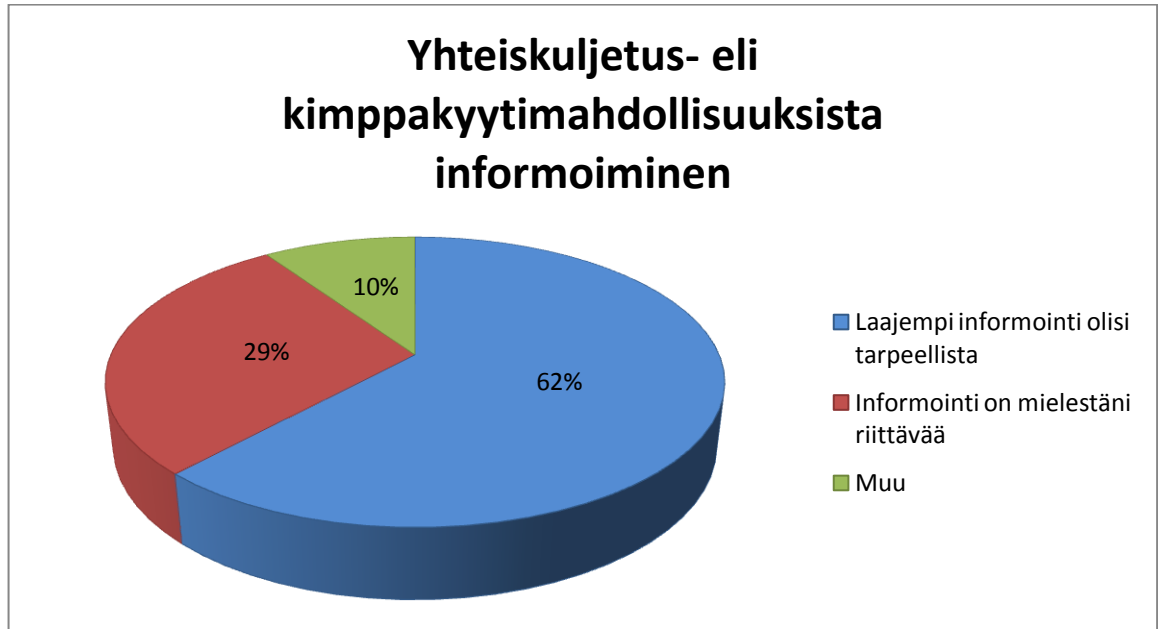
Kuvio 12. Tietoteknisten sovellusten käyttö matkustamisen korvaamiseksi

Työntekijöillä on mahdollisuus käyttää myös koulutuskuntayhtymän omistamia autoja virka- ja virantoimitusmatkoilla. Suurin osa vastaajista piti kuntayhtymän autojen käyttöä yksikössä aktiivisena (kuvio 13). Viidennes vastaajista koki, että kuntayhtymän autojen käyttömahdollisuutta olisi tarpeen huomioida enemmän. Vastauksista myös mainittiin, että autoja käytetään mahdollisuuksien mukaan. Henkilöstön informointia autojen varausmahdollisuuksista ja käytännöistä olisi mahdollisesti hyvä lisätä, sillä autojen varauskalenterin sijainti ei ole aina tiedossa.



Kuvio 13. Kuntayhtymän autojen käyttö

Informoimalla yhteiskuljetusmahdollisuuksista esimerkiksi sähköisen järjestelmän kautta, voidaan edistää henkilöstön yhteiskuljetusten eli kimppakyytien käyttöä. Vastaajista 62 prosenttia piti laajempaa informointia yhteiskuljetusmahdollisuuksista tarpeellisenä, kun taas nykyinen informointi oli 29 prosentin mielestä riittävää (kuvio 14). Rovaniemi-Kemi-Tornio välille toivottiin järjestelyjä yhteiskuljetusten onnistumiseksi.



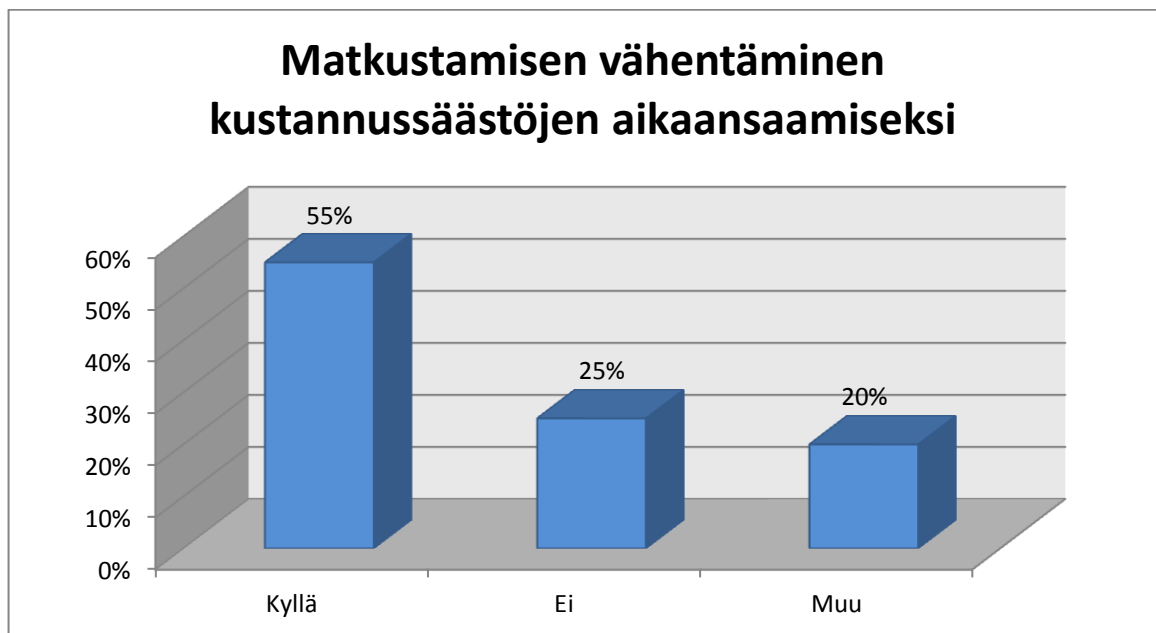
Kuvio 14. Yhteiskuljetus- eli kimppakyytimahdollisuuksista informoiminen

Opinnäytetyön yksi tutkimuskysymyksistä liittyy kestävän kehityksen ja kustannustehokkuuden edistämiseen. Tiedusteltaessa millä tavoin kestävää kehitystä ja kustannustehokkuutta henkilöstön matkustamisessa voitaisiin edistää, vastauksissa eniten nousivat esille yhteiskuljetukset, etätyö ja etäkokoukset, matkustaminen harkitusti sekä julkisten kulkuneuvojen käyttö. Kimppakyytien osalta tuotiin esille yhteisen kalenterin perustaminen sekä henkilöstön kalenterien avoimuus, jotta yhteiskyydeistä sopiminen helpotuisi. Myös johdon toivottiin suosivan yhteiskuljetuksia. Yhteiskuljetusta voisivat käyttää myös samaan suuntaan tai tilaisuuteen menevät henkilöt.

Etätyön ja etäkokousten osalta esille nousi työssäoppimisen valvonnan sekä ohjauksen verkkomahdollisuudet sekä virtuaalokokousten ottaminen käytännöksi. Hyvälaatuisia videoneuvottelulaitteita toivottiin lisättävän tai vastaavasti lisättävän opastusta nykyisten laitteiden käyttöön. Matkustamisen määrää voitaisiin myös vähentää lisäämällä harkintaa matkustamiseen sekä matkustamalla vain tarvittaessa. Kansainvälisyystoiminnan matkustamista toivottiin rajoitettavan. Projektitoiminnassa vastaajan mukaan kaikki haluavat minimoida matkakustannukset.

Julkisten kulkuneuvojen osalta toivottiin linja-autovuoroja enemmän välille Kemin keskukselta – Kivikangas autoilun vähentämiseksi. Oman auton käyttö todettiin olevan tällä hetkellä liian helppoa ja houkuttelevaa. Edellä mainittujen keinojen lisäksi kestävä kehitys ja kustannustehokkuutta voitaisiin edistää myös hankkimalla vähäkulutuksellisia ekoautoja. Esille nousi myös energialaskureiden käyttö hiilijalanjäljen laskemiseksi sekä kannustuskampanjat, joissa paras idea tai käytäntö palkitaan.

Matkustamisen vähentäminen on yksi keino saavuttaa organisaatiossa kustannussäästöjä. Yli puolet vastaajista (55 %) oli sitä mieltä, että henkilöstön matkustamista tulisi vähentää kustannussäästöjen aikaansaamiseksi (kuvio 15). Neljäsosa vastaajista ei kannattanut matkustamisen vähentämistä. Vastaajien mielestä matkustamisessa tulisi käyttää harkintaa, mutta verkostoituminen ja esilläolo koettiin kuitenkin tärkeäksi. Tämän lisäksi matkustaminen tulisi suunnitella hyvin ja matkustustarve koettiin ratkaisevaksi tekijäksi. Matkustamisen rajoittamisen vaikutuksia myös epäiltiin. Rajoittaminen koettiin asiaksi, josta tulisi keskustella henkilökohtaisesti, ei sähköpostin välityksellä.



Kuvio 15. Matkustamisen vähentäminen kustannussäästöjen aikaansaamiseksi

Kyselyn lopuksi vastaajien oli mahdollista lisätä aiheeseen liittyviä mielipiteitä sekä ajatuksia. Esille nousi seuraavia asioita:

- Koulutusten tulisi kehittää omaa yksikköä, joten koulutusmatkalle osallistuminen tulisi miettiä tarkkaan.
- LUC-toiminnan sekä Lapin ammattikorkeakoulun johdosta, liikenne välillä Tornio – Kemi – Rovaniemi tulee entisestään lisääntymään.

- Voitaisiin siirtyä järjestelmään, jossa käytetään vuokra-autoa, mikäli työnantajan autoa ei ole käytettävissä.
- Matkustamisen vähentäminen tarkoittaa opetushenkilöstön koulutukseen ja ammatilliseen verkostoitumiseen osallistumisen rajoittamista.
- Toimipaikan määräytyminen tulisi olla tasapuolista. Toimipaikka tulisi määritellä työn painopisteen mukaan.
- Ei ole hyväksi olla vain omassa yksikössä, sillä tapaamisia ja keskusteluja tarvitaan. Turhaan tai liikaa ei matkusteta.
- Aihe on hyvin valittu. Toivottavasti syntyy hyviä ehdotuksia aiheen tiimoilta.
- Lapissa julkisten kulkuneuvojen käyttö on usein mahdotonta, joten omiin tai talon autoihin joudutaan turvautumaan hyvin usein. Helsinkiin ja ulkomaille matkustettaessa lentäminen on usein ainoa järkevä vaihtoehto. Tämän vuoksi kestävä kehityksen periaatteita on vaikea ottaa huomioon.
- Henkilökunnalle tulisi järjestää ajokoulutusta, jossa huomioitaisiin ekologinen ajotapa sekä auton hallinta ääritilanteissa.
- Sopiva talon autojen määrä ja niiden ensisijainen käyttövelvoite vähentäisivät turhaa matkustamista ja poistaisi valvonnan tarpeen.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET, POHDINTA, LUOTETTAVUUS JA HYÖDYNNETTÄVYYS

5.1 Johtopäätökset ja pohdinta

Opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia kestävästä kehityksestä ja kustannustehokkuutta henkilöstön työhön liittyvässä matkustamisessa. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, millaisia kestävästä kehityksen periaatteita sekä kustannustehokkuutta tukevia toimintatapoja henkilöstön matkustamisessa on huomioitu sekä millä tavoin kestävästä kehityksestä ja kustannustehokkuutta henkilöstön matkustamisessa voitaisiin edistää. Lisäksi tutkimuksessa selvitettiin ammattiopiston sekä ammattikorkeakoulun päätoimisen henkilöstön verovapaiden matkakustannusten korvausten kustannuskehitystä sekä kustannusrakennetta vuosina 2010–2012 tehtyjen virantoimitusmatkojen osalta.

Työtehtävät edellyttävät monissa ammateissa liikkumista työpäivän aikana. Päivittäisiä työasiamatkoja maassamme tekee arviolta 600 000 työssäkävää. Myös toimeksiantajaorganisaatioissa osa virkatoiminnasta/työtehtävistä vaatii matkustamista. Vuosien 2010–2012 aikana keskimäärin 207 ammattiopiston ja 145 ammattikorkeakoulun päätoimista työntekijää teki tavanomaisiin virkatoimintaan/työtehtäviin liittyviä matkoja virkapiirin alueella. Työhön liittyvä matkustaminen liittyi usein opetukseen, kouluttamiseen, työsäöppimiseen/työharjoitteluun, näyttöihin sekä kokouksiin ja palavereihin. Suurin osa matkoista kohdistui Tornio – Keminmaa – Kemi -alueelle.

Tutkimuksessa voitiin havaita, että ammattiopistossa sekä ammattikorkeakoulussa virantoimitusmatkojen sekä matkakustannusten korvauksia saaneiden henkilöiden määrä on laskenut molempien tulosyksiköiden osalta vuodesta 2010 alkaen. Matkakustannusten korvausten sekä kustannusrakenteen osalta vertailuajanjakson aikana esiintyi huomattaviakin muutoksia. Erityisesti ammattiopiston osalta verovapaiden matkakustannusten korvausmäärissä on tapahtunut merkittävää vaihtelua vuosien 2010–2012 aikana. Vuonna 2010 tehtyjen virantoimitusmatkojen osalta matkakustannusten korvauksia maksettiin yhteensä 138667 euroa. Vertailuajanjakson korkeimmat kustannukset (151839 €) kohdistuivat vuoteen 2011, jolloin kustannukset nousivat lähes 10 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Matkustuskustannuksiin ovat vaikuttaneet osittain verovapaiden matkakustannusten euromääräiset muutokset. Etenkin kilometrikorvausten osalta tämän voidaan arvioida vaikuttaneen kustannusten kasvuun. Vuonna 2012 viran-

toimitusmatkoja koskevat matkakustannuksen korvaukset olivat 119944 euroa. Ammattiopistossa matkustaminen on ollut yksi talouteen liittyvistä säästämiskohteista ja tämän voidaan arvioida vaikuttaneen merkittävästi vuoden 2012 alentuneisiin kokonaiskustannuksiin.

Ammattikorkeakoulussa verovapaiden matkakustannusten korvausten kustannuskehitys oli ammattiopistoon verrattuna päinvastainen. Vuonna 2010 tehtyjen virantoimitusmatkojen osalta verovapaita matkakustannusten korvauksia maksettiin yhteensä 68257 euroa. Vuonna 2011 verovapaat matkakustannusten korvaukset olivat vertailuajanjakson alhaisimmat (58548 €) kustannusten laskiessa 14 prosenttia edellisvuodesta. Vuonna 2012 kustannuksissa tapahtui lievää kasvua niiden noustessa 62574 euroon. Kustannukset jäivät noususta huolimatta vuoden 2010 kustannuksia pienemmiksi. Lapin korkeakoulukonserniin sekä vuoden 2014 alussa toimintansa aloittavaan Lapin ammattikorkeakouluun liittyvä yhteistyö on lisännyt merkittävästi Rovaniemelle tapahtuvaa matkustamista. Kustannusten kasvun vuonna 2012 voidaan arvioida johtuvan Rovaniemelle kohdistuvien matkojen lisääntymisestä.

Tutkimuksessa verovapaat matkakustannusten korvaukset koostuivat seuraavista kustannuseristä: kilometrikorvaukset, päivärahat, ateriakorvaukset sekä muut matkakulut. Muihin matkakuluihin sisältyivät linja-auto- sekä taksimaksut, junaliput, pysäköintimaksut, hotellikulut, yöpymisrahat ja yömatkarahat. Verovapaista matkakustannusten korvauksista suurin osa koostuu kilometrikorvauksista. Keskimäärin 95 prosenttia ammattiopiston sekä ammattikorkeakoulun verovapaista matkakustannusten korvauksista oli kilometrikorvauksia. Päivärahojen sekä ateriakorvausten osuus kokonaiskustannuksista oli ammattiopistossa keskimäärin 4 prosenttia ja ammattikorkeakoulussa 2,5 prosenttia. Muiden matkakulujen kustannusosuus oli ammattiopistossa keskimäärin 1 prosentti ja ammattikorkeakoulussa 2,5 prosenttia.

Virantoimitusmatkoja koskevalla kustannus selvityksellä saatiin lisätietoa henkilöstön tavanomaisiin virkatoimintaan/työtehtäviin liittyvän matkustamisen laajuudesta sekä kustannusmerkityksestä. Kustannus selvityksen kautta voidaan hahmottaa myös kestävä kehityksen sekä kustannustehokkuuden merkitystä henkilöstön matkustamisessa. Verovapaiden matkakustannusten korvausten kustannuskehitystä sekä kustannusrakennetta tarkasteltiin ainoastaan virantoimitusmatkojen osalta, joten matkustamisen kokonaisvolyymien voidaan arvioida olevan huomattavasti suurempi. Näin myös kestävä kehityksen ja kustannustehokkuuden merkitys entisestään korostuu.

Kuntasektorilla Kunnallisen yleisen virka- ja työehtosopimuksen säännökset velvoittavat matkustamiseen käytetyn ajan sekä kokonaiskustannusten huomioimista. Jotta matkustamiseen liittyvä ajankäyttöä sekä kokonaiskustannuksia huomioitaisiin riittävästi, edellyttää se henkilöstön tietämystä matkustamiseen liittyvistä ohjeistuksista. Vaikka tutkimuksen mukaan suurin osa henkilöstöstä on tietoinen kustannusten ja ajankäytön huomioimisesta matkustamisessa, olisi kustannuksiin ja ajankäyttöön syytä kiinnittää enemmän huomiota. Tutkimuksessa ilmeni, että yleisimmät ohjeistukset henkilöstölle matkustamiseen liittyvien kustannusten sekä ajankäytön huomioimiseen koskivat kuntayhtymän autojen käyttövelvoitetta/käyttöä mahdollisuuksien mukaan sekä edullisimman matkustustavan valintaa ajankäyttö huomioiden.

Toimeksiantajaorganisaatiossa kestävä kehityksen periaatteet sekä kustannustehokkuus matkustamisessa huomioitiin usein eri tavoin. Kestävään kehitykseen matkustamisessa ei kuitenkaan ole kiinnitetty vielä huomiota kaikissa työyksiköissä. Yleisimmät kestävä kehitystä sekä kustannustehokkuutta tukevat toimintatavat olivat yhteiskuljetukset eli kimpakyydit sekä etäyhteyksien käyttö. Etäyhteyksiä, kuten iLinciä, Skypeä ym. vastaavia järjestelmiä, suositaan erityisesti kokousten järjestämisessä. Matkustamista on pystytty välttämään hoitamalla arviokäyntejä verkon tai puhelimen välityksellä. Tutkimuksen mukaan tietoteknisten sovellusten käyttö matkustamisen korvaamiseksi ei kuitenkaan ole vielä riittävän tehokasta.

Julkisten kulkuneuvojen käyttö nousi myös esille kestävä matkustamista huomioivana tekijänä. Virkapiirin alueella julkisten kulkuneuvojen aikataulut voivat kuitenkin olla haasteellisia tehokkaan ajankäytön kannalta. Kestävä kehitystä sekä kustannustehokkuutta edistää myös työskentelyn järkevä suunnittelu eri toimipaikkojen välillä. Kesken päivän siirtymistä toimipaikasta toiseen pyritään välttämään ja työskentelypaikka voidaan suunnitella palaverien sijainnin mukaan.

Työntekijöillä on mahdollisuus käyttää koulutuskuntayhtymän omistamia autoja virka- ja virantoimitusmatkoilla. Kuntayhtymän autojen käyttö yksiköissä on yleensä aktiivista, mutta käyttömahdollisuutta olisi tarpeen huomioida enemmän. Henkilöstön informointia autojen varausmahdollisuuksista ja -käytännöistä olisi hyvä lisätä, sillä tutkimuksessa ilmeni, että autojen varauskalenterin sijainti ei ole kaikkien tiedossa.

Matkustamisen vähentäminen on yksi keino saavuttaa organisaatiossa kustannussäästöjä. Matkustamisessa tulisi käyttää harkintaa, mutta verkostoituminen ja esilläolo koettiin

kuitenkin tärkeäksi. Matkustaminen tulisi suunnitella hyvin ja matkustustarve koettiin ratkaisevaksi tekijäksi. Matkustamisen rajoittamisen vaikutuksia myös epäiltiin. Rajoittaminen koettiin asiaksi, josta tulisi keskustella henkilökohtaisesti.

Tutkimuksen mukaan kestävä kehitys ja kustannustehokkuutta voidaan edistää kimpakyydeillä, etätyöllä ja etäkokouksilla, matkustamalla harkitusti sekä julkisten kulkuneuvojen käytöllä. Laajempi informointi yhteiskuljetusmahdollisuuksista koettiin tarpeelliseksi. Informoimalla yhteiskuljetusmahdollisuuksista esimerkiksi sähköisen järjestelmän tai kalenterin kautta voitaisiin edistää henkilöstön yhteiskuljetusten eli kimpakyytien käyttöä. Henkilöstön kalenterien avoimuus helpottaisi myös yhteiskyydeistä sopimista. Etätyön ja etäkokousten osalta esille nousivat työssäoppimisen valvonnan sekä ohjauksen verkkomahdollisuudet sekä virtuaalokokousten ottaminen käytännöksi. Hyvälaatuisia videoneuvottelulaitteita toivottiin lisää tai vastaavasti lisättävän opastusta nykyisten laitteiden käyttöön. Matkustamisen määrää voitaisiin myös vähentää lisäämällä harkintaa matkustamiseen sekä matkustamalla vain tarvittaessa. Edellä mainittujen keinojen lisäksi kestävä kehitys ja kustannustehokkuutta voitaisiin edistää myös hankkimalla vähäkulutuksellisia ekoautoja.

5.2 Tutkimuksen luotettavuus

Määrällisessä tutkimuksessa luotettavuuden varmennuksessa käytetään käsitteitä reliabiliteetti ja validiteetti. Reliabiliteetilla tarkoitetaan tutkimustulosten pysyvyyttä eli tutkimuksen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Tutkimus on luotettava ja tarkka, kun toistetussa tutkimuksessa saadaan täsmälleen sama tulos tutkijasta riippumatta. Validiteetti tarkoittaa, että tutkitaan oikeita asioita. Validiteetti liittyy aina sovellusalueen teoriaan ja sen käsitteisiin. Tutkimuksen validiutta voidaan tarkentaa triangulaation avulla eli käyttämällä useita tutkimusmenetelmiä. Tutkimustulosten kokonaisluotettavuuteen on kiinnitetty huomiota läpi koko tutkimusprosessin aina tutkimuksen suunnittelusta alkaen. Validiteetin ja reliabiliteetin arvioimisen kannalta merkittäviä tekijöitä ovat tutkimustutkimusaineiston kerääminen, tutkimusjoukon valinta sekä kyselylomakkeen laadinta. Useamman tutkimusmenetelmän yhdistäminen samaan tutkimukseen on myös tutkimuksen luotettavuutta lisäävä tekijä. (Heikkilä 2008, 186; Hirsjärvi ym. 2009, 231; Kananen 2010, 128; Vilkkä 2007, 149.)

Matkakustannusten korvausten kustannuskehitystä sekä kustannusrakennetta selvittäessä tutkimusaineisto perustui matkanhallintajärjestelmän sähköisiin dokumentteihin. Aineiston käsittelyn haasteena oli virantoimitusmatkoja koskevien tietojen kerääminen, sillä järjestelmässä matkalaskujen luokitus virka- ja virantoimitusmatkoihin ei aina ole todenperäinen. Tieto perustuu usein matkalaskun laatijan käsitykseen matkan luonteesta. Aineistoa kerätessä jouduttiin näin arvioimaan matkan luonne matkalaskutietojen pohjalta. Matkan luonteen arvioiminen perustuu virka- ja työehtosopimuksen mukaiseen määrittelyyn virantoimitusmatkasta. Tutkimuksen kokonaisluotettavuutta lisää verovapaisten matkakustannusten korvausten kustannuskehityksen sekä kustannusrakenteen selvittämiseen perustuvan matkalaskuaineiston järjestelmällinen analysointi ja dokumentointi.

Kestävää kehitystä ja kustannustehokkuutta koskeva kysely kohdistui ammattiopistossa sekä ammattikorkeakoulussa toimiville henkilöille, joilla on oikeudet matkalaskujen sekä matkasuunnitelmien hyväksymiseen. Tutkimuslomakkeen huolellinen suunnittelu sekä tutkimusjoukon valinta tutkimuksen aihetta koskevan asiantuntemuksen ja kokemuksen perusteella ovat tutkimustulosten luotettavuuden kannalta merkittäviä.

5.2 Tutkimuksen hyödynnettävyys

Henkilöstön matkustamiseen liittyvää kestävästä kehitystä ja kustannustehokkuutta tutkitessa saavutettiin tutkimukselle asetetut tavoitteet ja tutkimus antoi vastaukset asetettuihin tutkimuskysymyksiin. Tutkimus antoi mielenkiintoista ja hyödyllistä tietoa matkustamiseen liittyvistä kustannuksista sekä keinoista kestävästä kehityksestä ja kustannustehokkuuden edistämiseen. Myös eri yksiköiden sisäiset käytänteet voivat herättää ajatuksia toimintatapojen yhtenäistämistä organisaatiossa.

Kustannussäästöjen merkitys koulutuskuntayhtymässä kasvaa tiukkenevien talousnäkökymien myötä ja matkustamisen suunnittelu sekä matkustustarpeen harkinta korostuu näin entisestään. Myös kestävätkä ratkaisut matkustamisessa on tärkeää huomioida. Tutkimuksessa esille nousseita keinoja kestävästä kehityksestä ja kustannustehokkuuden edistämiseksi voidaan hyödyntää koko organisaation toiminnassa. Tehostetumpi tekniikan hyödyntäminen matkustamisen korvaamiseksi on eräs merkittävästä esille nousseista asioista. Tekniikan hyödyntäminen myös yhteiskuljetusten järjestämiseksi on yksi huomion arvoisista kehitysehdotuksista ja olisi mielenkiintoinen jatkotutkimuksen aihe.

LÄHTEET

- Heikkilä, Tarja 2008. Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita Prima Oy.
- Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2009. Tutki ja kirjoita. 15., uudistettu painos. Helsinki: Tammi.
- Kalenoja, Hanna & Liimatainen, Heikki 2008. Julkisen sektorinmahdollisuudet vaikuttaa liikenteen energiatehokkuuteen. Hakupäivä 31.3.2013.
<http://www.motiva.fi/files/1858/Julkisen_sektorin_mahdollisuudet_vaikuttaa_liikenteen_energiatehokkuuteen.pdf>
- Kananen, Jorma 2010. Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja-sarja.
- Kangasharju, Aki 2008. Tuottavuus osana tuloksellisuutta. Suomen kuntaliitto. Hakupäivä 27.1.2013.
<<http://www.vatt.fi/file/personal/kangasharju/tuottavuus%20osana%20tuloksellisuutta.pdf>>
- Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2013 a.
<<http://www.kkylappia.fi/Suomeksi/Esittely/Organisaatio>>
- Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2013 b. Kestävän kehityksen ohjelma.
- Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2012. Hakupäivä 2.12.2012.
<<http://www.kkylappia.fi/Suomeksi/Etusivu.iw3>>
- Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2012. Henkilöstöraportti.
- Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2010. Kestävän kehityksen ohjelma.
- Kemi-Tornionlaakson koulutuskuntayhtymä Lappia 2009. Matkustusohje.
- Kiiskilä Kati & Koskinen Laura & Vähä-Rahka Maija 2002. Liikkumisen ohjaus ja sen soveltamismahdollisuudet Tampereen seudulla. Tampereen teknillinen korkeakoulu 2002.
- KT Kuntatyönantajat 2012. KVTES 2012 – 2013 Kunnallinen yleinen virka- ja työehtosopimus.1 painos. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy.
- Liikenne- ja viestintäministeriö 2006. Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet Suomessa.
<http://www.motiva.fi/files/1855/Tyomatkaliikkumisen_ohjauksen_mahdollisuudet_Suomessa.pdf>
- Liikenne- ja viestintäministeriö 2002. Hakupäivä 26.4.2013.
<http://www.lvm.fi/files/22_2002.pdf>
- Liikenneturva. Tilastokatsaus Työliikenteenhenkilövahingot vuosina 2001 – 2007.
<<http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Tyliikennetilasto.pdf>>
- Liikenneturva 2002. Työ ja liikenne. Opas työliikenteestä.
- Liikennevirasto 2012. Henkilöliikennetutkimus 2011-2012. Suomalaisten liikkuminen.
- Loikkanen, Heikki A. & Susiluoto, Ilkka 2005. Paljonko verorahoilla saa? Kuntien peruspalvelutarjonnan kustannustehokkuuden erot ja niitä selittävät tekijät vuosina 1994 – 2002. Kunnallisalan kehittämissäätiön tutkimusjulkaisut, nro 50.
- Motiva Oy 2013 a. Hakupäivä 14.4.2013.
<http://www.motiva.fi/liikenne/viisas_liikkuminen_tyopaikoilla/tyonantajan_keinoja>
- Motiva 2013 b. Hakupäivä 5.4.2013.
<http://www.motiva.fi/liikenne/henkiloautoilu/taloudellinen_ajotapa>
- Motiva 2013 c. Hakupäivä 5.4.2013.
<http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkujan_valinnat/etapalvelut_ja_etatyo>
- Motiva Oy 2012. Kulje viisaasti-työpaikalle-kotiin-työssä.

- Pöllänen, Markus & Lind, Salla & Kalenoja, Hanna & Mäkelä, Tarja 2003. Työ- ja työasiointimatkojen turvallisuus- ja ympäristöriskien hallinta yrityksissä ja organisaatioissa. Tampereen Teknillinen yliopisto 2003. Tutkimusraportti.
- Suomen ympäristöopisto Sykli 2005. Kestävä kehitys ammatillisissa oppilaitoksissa.
- Syrjänen, Milja (toim.) Asiantuntija-aikaa etäneuvotteluille. Tampereen kaupungin Tietotuotannon ja laadunarvioinnin julkaisusarja A 11/2010.
- Syvänperä, Outi & Turunen, Leena 2007. Palkkavuosi. Helsinki: Edita Prima Oy.
- Tuloverolaki 30.12.1992/1535.
<<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1992/19921535#L4P71>>
- Työaikalaki 9.8.1996/605.
<<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19960605>>
- Työsopimuslaki 26.1.2001/55.
<<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2001/20010055?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=ty%C3%B6sopimuslaki>>
- Työturvallisuus & Liikenneturva 2009. Turvallisesti työliikenteessä –Toimintamalleja ja vinkkejä työyhteisölle. 1. Painos 2009.
- Valtion ympäristöhallinto 2013 a. Hakupäivä 11.5.2013.
<<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=94236>>
- Valtion ympäristöhallinto 2013 b. Hakupäivä 7.4.2013.
<<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=30087>>
- Verohallinto 2012. Verohallinnon päätös verovapaista matkakustannusten korvauksista 2013. Hakupäivä 5.1.2013.
<[http://www.vero.fi/fi-http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/verohallinnon-paatokset/Verohallinnon_paatos_verovapaista_matkak\(25748\)](http://www.vero.fi/fi-http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/verohallinnon-paatokset/Verohallinnon_paatos_verovapaista_matkak(25748))>
- Verohallinto 2006. Työskentelyn tilapäisyydelle aikaraja tuloverolakiin. Diaarinumero 502/31/2006. Hakupäivä 5.7.2013.
<[http://www.vero.fi/fi-Fi/Syventavat_veroohjeet/Elinkeinoverotus/Tyoskentelyn-tila-paisyydelle_aikaraja_tu\(10094\)](http://www.vero.fi/fi-Fi/Syventavat_veroohjeet/Elinkeinoverotus/Tyoskentelyn-tila-paisyydelle_aikaraja_tu(10094))>
- Vilkkä, Hanna 2007. Tutki ja mittaa. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Vilkkä, Hanna 2005. Tutki ja kehitä. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

LIITTEET

- Liite 1 Saateviesti kyselylomakkeeseen
Liite 2 Kyselylomake

Liite 1

Hei!

Teen tradenomiopintojeni opinnäytetyönä tutkimusta kestävän kehityksen sekä kustannustehokkuuden huomioimisesta henkilöstön työhön liittyvässä matkustamisessa. Tutkimuksessa tärkeässä asemassa ovat kustannustehokkuuden sekä kestävän kehityksen periaatteiden edistäminen. Opinnäytetyössäni selvitetään myös Ammattiopisto Lappian sekä Kemi-Tornion ammattikorkeakoulun henkilöstön vuosina 2010–2012 tekemien virantoimitusmatkojen kustannusrakennetta sekä kustannuskehitystä verovapaiden matkakustannusten korvausten osalta. Opinnäytetyöni on hankkeistettu Lappian toimesta. Tutkimuksen aiheeseen liittyen olen laatinut oheisen sähköisen kyselylomakkeen, joka on suunnattu Ammattiopisto Lappian ja Kemi-Tornion ammattikorkeakoulun henkilöstölle, joilla on oikeudet matkalaskujen sekä matkasuunnitelmien hyväksymiseen. Kyselyyn vastaaminen tapahtuu anonymisti, eli tietoja vastaajan henkilöllisyydestä ei ole nähtävissä.

Kysely sisältää kaikkiaan yksitoista kysymystä, joista osa on monivalintakysymyksiä. Kysymyksiin vastaaminen ei vie aikaanne kovinkaan kauan. Pyydän vastaamaan kyselyyn 7.6.2013 mennessä, jolloin vastausaika päättyy.

Kiitän sydämellisesti yhteistyöstä ja vastauksistanne.

Linkki kyselylomakkeeseen:

<https://www.webpolsurveys.com/S/F2E655E9829CF979.par>

Ystävällisin terveisin: Maarit Hallikainen

Kestävän kehityksen ja kustannustehokkuuden huomioi- minen henkilöstön matkustamisessa

Kysymykset, jotka koskevat yksikkönne henkilöstöä, on tarkoitettu pohdit-
tavaksi vastaamanne/vastaamienne työyksiköiden näkökulmasta.

**Kunnallisen yleisen virka- ja työehtosopimuksen mukaan virka- ja vi-
rantoimitusmatka on tehtävä niin lyhyessä ajassa ja vähin kokonais-
kustannuksin kuin mahdollista ottaen huomioon matkan ja hoidettavi-
en tehtävien tarkoituksenmukainen suorittaminen.**

1. Onko yksikkönne henkilöstöllä mielestänne riittävästi tietoa virka- ja työ-
ehtosopimuksen mukaisesta kustannusten sekä ajankäytön huomioimisesta
matkustamisessa?

- Henkilöstö on tietoinen kustannusten ja ajankäytön huomioimisesta
- Tiedon lisääminen olisi tarpeellista
- En osaa sanoa
- Muu
- _____

2. Millä tavoin tietoa kustannusten sekä ajankäytön huomioimisesta voitaisiin mieles-
tänne lisätä?

3. Millä tavoin yksikössänne on ohjeistettu henkilöstöä huomioimaan matkustamiseen liittyviä kustannuksia ja/tai matkoihin käytettyä aikaa?

4. Pitäisikö mielestänne henkilöstön kiinnittää nykyistä enemmän huomiota matkustamiseen liittyviin kokonaiskustannuksiin sekä ajankäyttöön?

- Kokonaiskustannuksiin ja ajankäyttöön olisi syytä kiinnittää enemmän huomiota
- Kokonaiskustannuksiin ja ajankäyttöön kiinnitetään jo tarpeeksi huomiota
- Muu
-

Kestävän kehityksen mukaisessa matkustamisessa tärkeään osaan nousevat ympäristövaikutusten huomioiminen sekä ympäristöystävälliset matkustusvalinnat. Myös matkustustarpeen vähentäminen tukee kestävän kehityksen periaatteita.

5. Onko yksikössänne kiinnitetty huomiota kestävän kehityksen periaatteiden huomiointiin matkustamisessa?

- Kestävä kehitys on huomioitu myös matkustamisen osalta
- Kestävään kehitykseen matkustamisessa ei ole kiinnitetty huomiota
- En osaa sanoa
- Muu
-

6. Millä tavoin kestävän kehityksen periaatteisiin on kiinnitetty huomiota?

7. Käytetäänkö mielestänne etänevottelumahdollisuutta tai muun tyyppistä tietoteknisten sovellusten, kuten esimerkiksi iLincin kautta tapahtuvaa yhteydenpitoa riittävän tehokkaasti korvaamaan matkustamista?

- Tietoteknisiä sovelluksia käytetään tehokkaasti hyväksi
- Tietoteknisten sovellusten käyttö ei ole riittävän tehokasta
- En osaa sanoa

Muu

8. Huomioiko yksikkönne henkilöstö mielestänne riittävästi mahdollisuutta käyttää kuntayhtymän autoja?

- Kuntayhtymän autoja käytetään yksikössämme aktiivisesti
- Käyttömahdollisuutta olisi tarpeen huomioida enemmän
- En osaa sanoa

Muu

9. Tulisiko mielestänne virka- ja virantoimitusmatkoja koskevista yhteiskuljetus- eli ns. kimppakyytimahdollisuuksista informoida laajemmin esimerkiksi sähköisen järjestelmän kautta?

- Laajempi informointi olisi tarpeellista
- Informointi on mielestäni riittävää

Muu

10. Millä tavoin kestäväää kehitystä ja kustannustehokkuutta henkilöstön matkustamisessa voitaisiin mielestänne edistää?

11. Tulisiko mielestänne henkilöstön matkustamista vähentää kustannussäästöjen aikaansaamiseksi?

Kyllä

Ei

Muu

12. Mikäli haluatte vielä lisätä kyselyn aiheeseen liittyviä mielipiteitä tai ajatuksia, voitte kirjoittaa tähän.

Kiitos vastauksistanne!