

Toni Lähderinne

**ROVANIEMEN KAUPUNGIN JA LAPIN ELY-KESKUKSEN
LIIKKUMISEN OHJAUSSUUNNITELMA**

**ROVANIEMEN KAUPUNGIN JA LAPIN ELY-KESKUKSEN
LIKKUMISEN OHJAUSSUUNNITELMA**

Toni Lähderinne
Opinnäytetyö
Kevät 2015
Rakennustekniikan koulutusohjelma
Oulun ammattikorkeakoulu

TIIVISTELMÄ

Oulun ammattikorkeakoulu
Rakennustekniikka, yhdyskuntatekniikka

Tekijä: Toni Lähderinne

Opinnäytetyön nimi: Rovaniemen kaupungin ja Lapin ELY-keskuksen liikkumisen ohjaussuunnitelma

Työn ohjaaja(t): Vesa Verronen, Ramboll Finland Oy,
Terttu Sipilä, lehtori, OAMK

Työn valmistumislukukausi ja -vuosi: 4/2015 Sivumäärä: 54 + 42 liitettä

Tämän Insinöörityön tavoitteena oli selvittää Rovaniemen kaupungin ja Lapin ELY-keskuksen työntekijöiden työmatkaliikkumista ja tarkastella mahdollisia kehitystoimenpiteitä, joilla kestävästä liikkumisesta voitaisiin kehittää työmatkaliikkumisessa. Lisäksi tavoitteena oli perehtyä liikkumisen ohjaukseen.

Työssä laadittiin Rovaniemen kaupungille ja Lapin ELY-keskukselle kysely Webropol-ohjelmalla. Kyselyssä tutkittiin työntekijöiden työmatkaliikkumistapoja, pysäköintipaikkojen riittävyyttä, työasointimatkoja sekä syitä, miksi kestäviä liikkumismuotoja ei käytetä. Lisäksi tutkittiin, millä kehitystoimenpiteillä kestävien liikkumismuotojen käyttöä lisättäisiin.

Työssä saatiin selvitettyä parhaimmat työmatkaliikkumisen kehitystoimenpiteet. Näitä olivat katettujen runkolukittujen pyöräpaikkojen rakentaminen, pyörähuollon tarjoaminen työntekijöille, kävely- ja pyöräteiden kunnossapidon parantaminen ja viihtyisämpien sosiaalilojen tarjoaminen työntekijöille. Näin työntekijät suosisivat enemmän kestäviä liikkumismuotoja.

Työ toimii työkaluna ja mallina siitä, miten työmatkaliikkumisen mahdollisuuksia voi tutkia. Lisäksi se osoittaa, miten työmatkaliikkumista voi kehittää. Työn pohjaa ja tuloksia voivat hyödyntää saman alueen muut työnantajat kehittäessään työmatkaliikkumista omalla työpaikallaan.

Asiasanat: kestävä liikkuminen, liikkumisen ohjaussuunnitelma, työmatkaliikkuminen

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ	3
1 JOHDANTO	5
2 KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KEHITYS LIIKENTEESSÄ	6
2.1 Tausta ja tarkoitus	6
2.2 Terveysvaikutukset	7
2.3 Tykytoiminta	8
2.4 Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ja hyödyt	10
2.4.1 Ekologisuus ja ympäristöystävällisyys	11
2.4.2 Liikkumisen ohjauksella saavutettavat hyödyt	13
3 KYSELY LIIKKUMISEN OHJAUKSESTA	15
3.1 Vastaajien asuinpaikat, työskentely toimipisteet ja työaika	15
3.2 Pysäköintiolosuhteet ja etätyöt	18
3.3 Työmatkalla käytetyt liikkumistavat ja työmatkan pituus	21
3.4 Työasiointimatkat ja niiden kehittäminen	27
3.5 Kehittämistoimenpiteet ja kimpampakyydit	33
4 KEHITTÄMISTOIMENPITEET JA VAIKUTUKSET	39
4.1 Koko kaupunkia koskevat ratkaisut	39
4.1.1 Tärkeät toimenpiteet	39
4.1.2 Muut suositeltavat toimenpiteet	42
4.2 Rovaniemen kaupungintalo ja Lapin ELY-keskus	44
4.2.1 Tärkeät toimenpiteet	44
4.2.2 Muut suositeltavat toimenpiteet	49
5 YHTEENVETO	51
LÄHTEET	53
LIITE 1 KYSELY LIIKKUMISEN OHJAUKSESTA	55
LIITE 2 LIIKKUMISEN OHJAUSSUUNNITELMA	64

1 JOHDANTO

Tämän työn tavoitteena on luoda Rovaniemen kaupungintalolle ja Lapin ELY-keskukselle liikkumisen ohjaussuunnitelma, jonka avulla lisätään kestävien liikkumismuotojen käyttöä työmatkalla.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa käsitellään muun muassa kestävästä liikkumisesta taustaa, tarkoitusta ja terveystaikutuksia. Lisäksi tarkastellaan työtoimintaa ja liikkumisen ohjauksella saavutettavaa yhteiskuntataloudellista hyötyä.

Työssä käytetään tutkimusmenetelmänä kyselyä, joka luodaan Webropol-ohjelmalla. Kyselyssä tutkitaan työmatkaliikkumisen nykytilannetta Rovaniemellä ja selvitetään työntekijöiden mielipiteitä mahdollisista kehitystoimenpiteistä.

Lisäksi tavoitteena on selvittää Rovaniemen kaupungin ja Lapin ELY-keskuksen työntekijöiden työmatkaliikkumiseen käyttämät kulkumuodot ja se, miten niitä voisi kehittää enemmän kestävästä liikkumisesta suuntaan.

2 KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KEHITYS LIIKENTEESSÄ

Kestävällä kehityksellä ja liikkumisella edistetään ympäristöllistä, taloudellista sekä sosiaalista hyvinvointia maailmanlaajuisesti. Se on yhteistyötä, jolla pyritään ohjaamaan ja edistämään muutosta yhteiskunnassa. Kestävän kehityksen tavoitteina on erityisesti edistää luonnonvarojen ja energian säästeliästä käyttöä, hillitä ilmastonmuutosta ja turvata hyvät elämisen mahdollisuudet nykyisille että tuleville sukupolville. (1.)

Kestävää liikkumista voidaan edistää esimerkiksi seuraavilla toimenpiteillä:

- Liikkumisentarve minimoidaan (työpaikan sijainti asuinpaikkaan nähden, etätoilla).
- Korvataan autoilua muilla kulkumuodoilla (esim. kävely, pyöräily, julkinen liikenne).
- Pyritään lisäämään autojen yhteiskäyttöä (esim. kimppakyydeillä). (2, s. 8.)

Kestävän liikkumisen kannalta ongelmallisin liikkumismuoto on yksityisautoilu. Auton käyttäjälle tulisi tarjota erilaisia vaihtoehtoja, joiden avulla olisi helppoa korvata oman auton omistaminen, kuten hyvät julkisen liikenteen yhteydet. Kestävällä liikkumisella on mahdollista saavuttaa kansanterveydellisiä etuja, kun autoilua korvataan kävelyllä ja pyöräilyllä. Autoilun korvaaminen kävelyllä ja pyöräilyllä vaatii hyvin hoidetut kevyenliikenteen väylät. Väylien tulee olla hyvin valaistuja ja merkittyjä. Lisäksi niiden tulee muodostaa hyvä ja toimiva kävely- ja pyöräilyreittiverkosto. (1; 2, s. 8; 3.)

2.1 Tausta ja tarkoitus

Ihmiset liikkuvat jatkuvasti yhä enemmän. Lisäksi tavaroiden kuljettaminen on koko ajan tarpeellisempaa. 1900-luvun alussa eurooppalaiset liikkuvat päivässä

keskimäärin kilometrin, kun tänä päivänä liikutaan n. 40 – 50 kilometriä päivässä. Aikaa liikkumiseen käytetään edelleen noin tunti päivässä, joten nykyään liikutaan entistä nopeammin ja pidemmälle. (3.)

Nykyään liikenne muodostuu pääasiassa yksityisautoilusta sekä tavaraliikenteestä. Yksityisautoiluun kuuluu työ- ja koulumatkat, harrastuksiin kulkeminen, vapaa-ajan matkat jne. Esimerkiksi työmatkojen pituudet ovat lähes kaksinkertaistuneet viimeisen kahden vuosikymmenen aikana. Liikkumisesta suurin osa tapahtuu henkilöautoilla, vaikka joukkoliikenne sekä sen yhteydet ovat kehittyneet ja aikataulujen löytäminen on tehty yhä helpommaksi esimerkiksi erilaisilla nettipalveluilla. Silti suomalaisten joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn käytön osuudet vähenevät jatkuvasti. (3; 4.)

Liikkumisen vähentäminen henkilöautoilla ja joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn osuuksien kasvattaminen ovat tärkeitä haasteita koko maailmassa. Liikenteen kasvulla on useita haitallisia vaikutuksia yhteiskuntaan, ihmisiin ja ympäristöön. (3; 4.)

2.2 Terveysvaikutukset

Liikunnalla on mahdollista saavuttaa helposti huomattaviakin terveydellisiä hyötyjä, koska liikunnalla on tärkeä rooli työ- ja toimintakykyä huonontavien sairauksien ehkäisyssä. Liikunta parantaa ihmisen fyysistä sekä psyykkistä kuntoa ja vähentää työntekijöiden sairastumista. Liikunnan terveyshyödyistä merkittävä osa on mahdollista saavuttaa helposti toteuttavalla liikunnalla, kuten kävely ja pyöräily. (5; 6.)

Säännöllisestä liikunnasta on terveyshyötyjä. Liikunta vahvistaa lihaksia ja luita sekä vähentää ylimääräisen rasvan määrää kehossa. Liikunta parantaa kehon tuntea, kuntoa ja itsetuntoa. Lisäksi se kohentaa mielialaa, hyvinvointia ja elämänhallintaa. Liikunta myös antaa lisää voimia arkeen sekä parantaa fyy-

sistä ja psyykkistä jaksamista. Säännöllisellä liikunnalla voi myös helpottaa masennuksen ja ahdistuneisuuden oireita ja hidastaa toimintakyvyn heikkenemistä. Lisäksi se auttaa hallitsemaan työstressiä, mikä näkyy vähäisempinä sairauspoissaoloina. (5; 7.)

Terveysliikunnan suositeltu annos on työkäisillä vähintään 30 minuuttia päivässä 4-7 päivänä viikossa. Esimerkiksi 15 minuutin säännöllinen liikunta päivittäin aamuin illoin auttaa ylläpitämään fyysistä kuntoa sekä parantaa terveyttä ja hyvinvointia. Ihmisen päivittäisestä liikunnantarpeesta olisi siis mahdollista täyttää osa työmatkaliikuntana kävellen tai pyöräillen työmatkat. (6.)

2.3 Tykytoiminta

Työkykyä ylläpitävällä toiminnalla eli tykytoiminnalla pyritään edistämään henkilöstön ja työyhteisön hyvinvointia. Se on työpaikan toimintaa, joka toteutetaan yhteistyössä työnantajan sekä henkilöstön kesken. Tykytoiminnassa pyritään yhdessä tukemaan ja edistämään jokaisen työelämässä olevan työuraa sen kaikissa vaiheissa. Tutkimusten mukaan tykytoiminta oikein toteutettuna tukee työkyvyn säilymistä ja ennen kaikkea työssä jaksamista. Se myös kehittää henkilöstön terveyttä, työhyvinvointia, työilmapiiriä sekä työmotivaatiota. (8.)

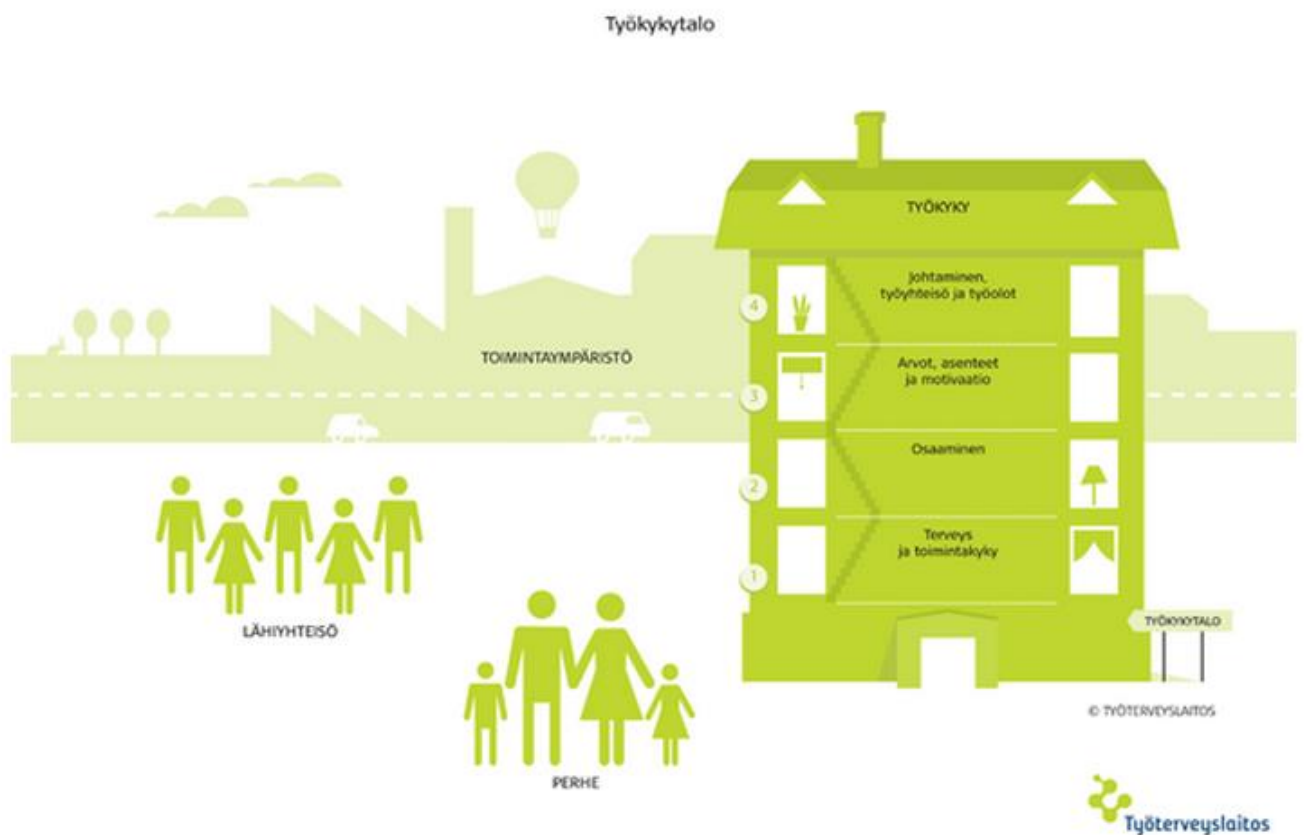
Seuraavassa on lueteltu tykytoiminnan keskeisiä käytännön toimenpiteet ja hyödyt:

- Edistää työkykyä ja työilmapiiriä.
- Kehittää työmotivaatiota ja työympäristöä.
- Työntekijän terveyden, työhyvinvoinnin ja ammatillisen osaamisen parantaminen. (8.)

Tykytoiminnan edellytyksenä ja toiminnan perusteena on, että työnantaja sekä henkilöstö työskentelevät yhteistyössä ja aktiivisesti osallistuvat sekä sitoutuvat

tykytoimintaan. Tärkeää on myös antaa kaikille mahdollisuus osallistua ja vaikuttaa tykytoiminnan suunnitteluun. Kuvassa 1 on esitetty työkykytalo, jolla voidaan kuvata, mitä työkyky on. (8.)

Mitä työkyky on:



KUVA 1. Työkykytalo-kuva (9)

Työkykyä voisi kuvata talon muodossa, jossa olisi yhteensä neljä kerrosta. Ylin kerros kuvaisi työoloja ja itse työtä sekä johtamista. Kolme alimmaista kerrosta kuvaisivat henkilön omia henkilökohtaisia voimavaroja ja asenteita. (9.)

Terveys ja toimintakyky ovat ihmisen tärkeimpiä voimavaroja. Ne löytyvät alimmasta kerroksesta, joka on talon eli työkyvyn perusta. Osaaminen on seuraavassa kerroksessa ja sen muodostavat peruskoulutus sekä ammatilliset taidot ja tiedot. Osaamista tulisi päivittää nykyään jatkuvasti, koska sen merkitys on korostunut viime vuosina ja uusia vaatimuksia työkykyyn ja osaamiseen liittyen syntyy jatkuvasti. (9.)

Kolmannessa kerroksessa työelämä ja oma elämä kohtaavat, sillä siellä ovat arvot, asenteet ja motivaatio. Tässä kerroksessa muun elämän ja työelämän yhteensovittaminen tapahtuu. Omat asenteet ja motivaatio työntekoon vaikuttavat merkittävästi työkykyyn. Mikäli työ on sopivan haasteellista ja mielekäästä, se vahvistaa työkykyä, kun taas se heikkenee, jos työ kuuluu elämään vain pakollisena osana eikä se vastaa omia odotuksia. Neljännessä kerroksessa ovat johtaminen, työyhteisö ja työolot, eli se kuvaa työpaikkaa konkreettisesti. (9.)

Työkykytaloissa kaikki kerrokset tukevat toisiaan, minkä avulla työkykytalo pysyy pystyssä. Esimerkiksi jos neljäs kerros eli ihmisen työtä vastaava kerros alkaa käydä liian raskaaksi, se heijastuu alimpiin kerroksiin. Mikäli työkyky on hyvä, alimmat kolme kerrosta kestävät neljännen painon ja työkykytalo kestää rasituksen. (9.)

2.4 Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ja hyödyt

Liikenteen haittavaikutukset ihmisiin sekä ympäristöön ovat merkittäviä. Suurimman osan liikenteen haitoista aiheuttaa tieliikenne. Liikenteen aiheuttamat melu, saasteet, päästöt, liikenneruuhkat ja onnettomuudet esimerkiksi maksavat noin yhden bruttokansantuloosentien verran Euroopan unionille vuosittain. (10.)

Maailmanlaajuisesti liikenteen pahin vaikutus on ilmastonmuutos. Se aiheuttaa ilmastonmuutokseen vaikuttavista hiilidioksidipäästöistä noin kolmanneksen ja Suomessakin viidenneksen. (10.)

Lisäksi liikennevälineistä pääsee haitallisia aineita ympäristöön. Ne aiheuttavat kiusaa ruuhkauttamalla etenkin kaupunkien keskustat sekä niiden sisääntulo- ja kehätiet. Liikenneluuhkien vuoksi EU:n alueella tuhlautuu vuosittain noin 100 miljardia euroa. (10.)

Liikenneluuhkien syntymistä pyritään välttämään hyvällä liikennesuunnittelulla. Liikennesuunnittelussa käytettyjä ratkaisuja ovat tien kapasiteetin kasvattaminen ja se, että pyritään lisäämään ihmisten vaihtoehtoisten kulkumuotojen käyttöä, kuten kevyen liikenteen, kimpakyytien ja julkisen liikenteen. (11.)

2.4.1 Ekologisuus ja ympäristöystävällisyys

Ajoneuvojen pakokaasupäästö määriä on pyritty pienentämään jo 1970-luvulta lähtien. Terveydelle haitallisten päästöjen määrää onkin onnistuttu vähentämään tuntuvasti, mutta liikennemäärien lisääntyminen hidastaa pakokaasupäästöjen kokonaismäärän pienenemistä. Ajoneuvojen päästöistä tekee erityisen haitallisia se, että ne pääsevät ilmaan korkeudelta, josta ihmiset hengittävät. (10; 12.)

Suurin ongelma ovat hiilidioksidipäästöt (CO₂), joita ei ole saatu pienennettyä muiden päästöjen ohella. Taulukosta 1 ja 2 nähdään, että vuosina 2010 - 2013 on kuitenkin tapahtunut hienoinen käänne (-4,3 %), vaikka liikenteen määrät pysyivät jokseenkin samalla tasolla. Hiilidioksidipäästöjen väheneminen johtui lähinnä polttoaineiden bio-osuuksista ja myös henkilöautojen energiatehokkuuden parantumisesta. (12; 13.)

TAULUKKO 1. Suomen tieliikenteen vuotuiset päästöt vuosina 1990 - 2103 (12)

Päästöläji	Suomen tieliikenteen vuotuiset päästöt, 1000 t/a						Muutos 1990- 2013, %
	1990	2000	2005	2010	2011	2013	
CO ₂	10 900	10 900	11 800	11 700	11 400	11 200	2,8 %
CO	470	333	244	177	166	72,5	-84,6 %
HC	68	42	29	20	19	9,8	-85,6 %
NO _x	134	78	57	43	41	39	-70,9 %
Hiukkaset	7,9	4,2	2,9	2,4	2,3	1,4	-82,3 %
SO ₂	5,3	0,2	0,1	0,1	0,1	<0,1	-99,1 %

TAULUKKO 2. Suomen tieliikenteen päästöt vuonna 2012 LIISA 2012 –laskentajärjestelmän mukaan (12)

	Suomen tieliikenteen päästöt vuonna 2012 [t]									Suorte [Mkn/a]
	CO	HC	NO _x	Hiuk.	CH ₄	N ₂ O	SO ₂	CO ₂	Polltoneste	
Kadut	65 940	9 258	12 508	829	339	190	26	4 175 436	1 435 126	61
Maantiet	91 096	8 437	26 250	1 353	710	331	45	7 067 595	2 422 490	104
Yhteensä	157 036	17 695	38 759	2 181	1 049	521	72	11 243 032	3 857 615	165
Henkilöautot ei kat	37 176	3 979	3 515	14	338	16	2	310 322	108 672	4,7
Henkilöautot kat	83 010	5 295	7 129	25	289	120	20	3 591 446	1 257 691	54
Henkilöautot diesel	10 726	1 356	6 572	945	36	178	19	2 840 667	963 378	41,2
Pakettiautot ei kat	2 087	209	117	0,67	15	0,8	0,11	19 202	6 724	0,29
Pakettiautot kat	115	7,2	6,9	0,029	0,92	0,92	0,04	6 972	2 442	0,10
Pakettiautot diesel	3 332	607	3 205	551	13	82	7,6	1 115 074	378 164	16,2
Linja-autot	988	485	3 100	103	31	20	3,3	477 802	162 041	6,9
Kuorma-autot ip	1 986	1 241	5 427	228	60	43	7,0	1 028 707	348 874	14,9
Kuorma-autot peräv	2 305	1 349	9 410	295	84	59	12	1 739 780	599 687	25,2
Moottoripyörät	12 613	1 572	269	14	136	1,5	0,53	93 892	32 880	1,41
Mopedit	2 499	1 595	8,7	6,1	47	0,47	0,11	20 167	7 062	0,30

Maailmanlaajuisesti liikenteestä aiheutuvat päästöt vaikuttavat pahiten ilmastonmuutokseen. Myös teollisuusmaiden ilmansaasteista yli puolet aiheutuu liikenteestä, kun Suomessa liikenteen aiheuttama osuus päästöistä on tätä vain hieman pienempi. (13.)

Suomessa jopa kaksi miljoonaa asukasta kärsii ajoittain ilmansaasteiden aiheuttamien pienhiukkasten ja muiden ilmassa leijuvien epäpuhtauksien oireista hengitysteissä. Pyöräily ja kävely ovat hyviä vaihtoehtoja myös ympäristön kannalta, koska niistä ei synny ollenkaan hiilidioksidi- tai muita päästöjä. (13; 14.)

2.4.2 Liikkumisen ohjauksella saavutettavat hyödyt

Kävelyn ja pyöräily on ympäristön kannalta paras ja edullisin tapa liikkua. Suurissa kaupungeissa pyöräily on usein nopein tapa liikkua alle seitsemän kilometrin matkalla liikennoruuhkien takia. Kävely ja pyöräily ovat myös edullisia vaihtoehtoja, koska ei tarvitse ostaa polttoainetta, matkalippua tai maksaa pysäköintimaksuja. (14.)

Kävely ja pyöräily käyvät erinomaisesta hyötyliikunnasta ja, kun nämä yhdistää työmatkaan niin työntekijän terveydentila ja hyvinvointi paranevat. Tästä hyötyy myös työnantaja, koska työntekijän sairastumiset vähenevät, suorituskyky paranee. Lisäksi työnantaja parantaa oman ja yrityksensä imagoa kannustamalla työntekijöitä tekemään työmatkansa pyöräilemällä sekä kävelemällä. (14; 15, s. 15.)

Liikkumisen ohjauksella saavutettavat ympäristöhyödyt kohdistuvat koko yhteiskunnalle. Siitä on myös hyötyä yksilöillekin, kuten työnantaja voi saada hyötyä esimerkiksi parkkipaikka tarpeen pienenemisen myötä. Lisäksi liikkumisen ohjauksella on mahdollista ehkäistä kävelijöiden turvattomuuden tunnetta. Usein katu tai alue koetaan turvalliseksi, jos siellä on riittävästi muita ihmisiä. (15, s. 16-17.)

Työmatkaliikkumisen ohjauksella osalle työntekijöistä tulee aikasäästöä, kun työmatka kuljetaan kävellen tai pyöräillen niin ylimääräiselle liikunnalle työpäivän jälkeen ei ole enää välttämättä tarvetta. Näin jää enemmän aikaa esimerkiksi harrastuksille ja perheelle. Joukkoliikenteen käytössä ajan taas voi käyttää hyödyksi muun muassa lukemalla. Polkupyörää käyttämällä aikasäästöä voi

myös saavuttaa, sillä usein se on nopeampi vaihtoehto kuin henkilöauto varsinkin lyhyillä matkoilla sekä liikennesuuhkien aikaan. (16, s. 48.)

3 KYSELY LIKKUMISEN OHJAUksesta

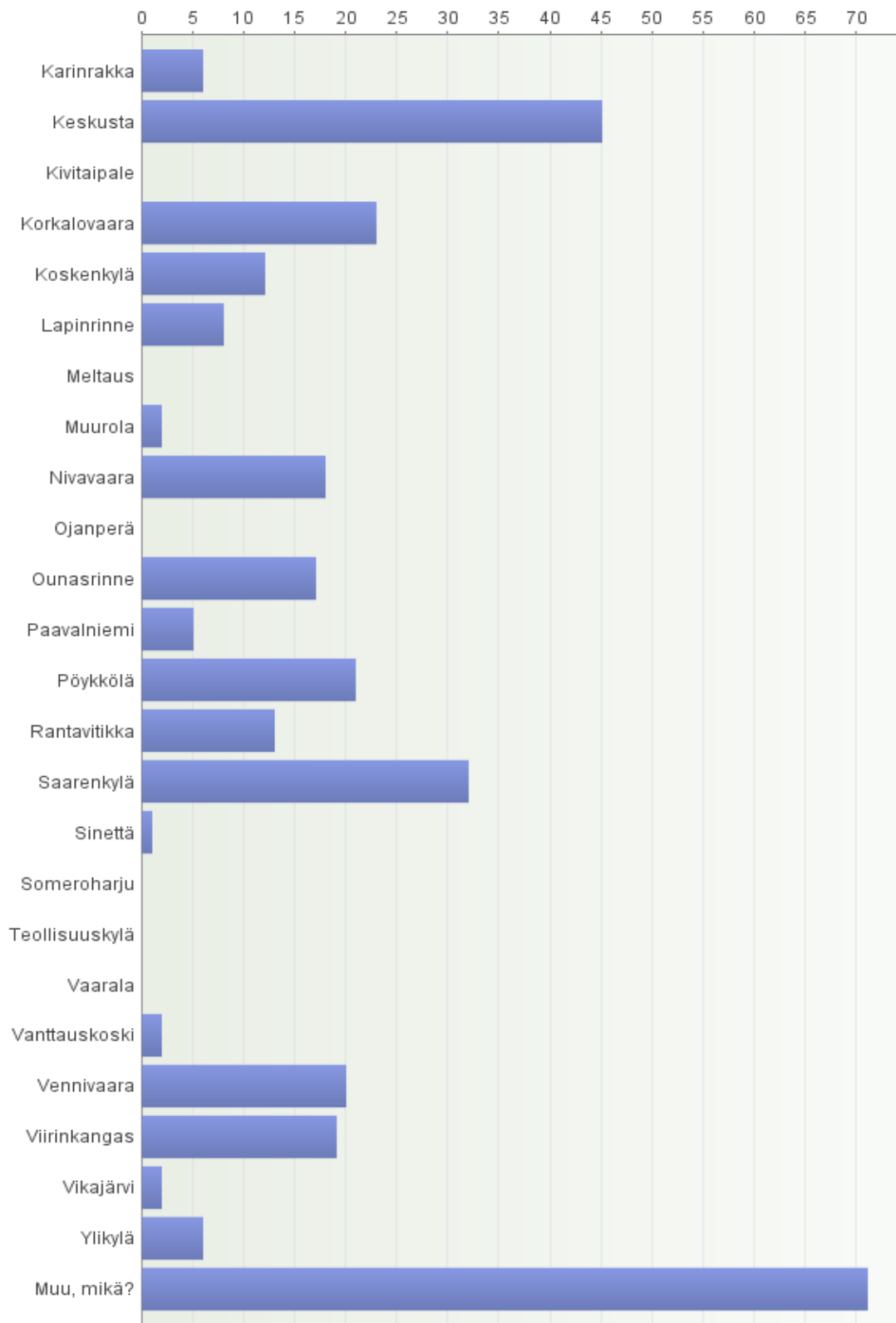
Liikkumisen ohjauksensuunnitelmaa varten valmisteltiin kysely, jonka avulla kartoitettiin Rovaniemen kaupungin ja Lapin ELY-keskuksen henkilökunnan työhön kulkemismuotoja ja seikkoja, joilla työmatkoja voisi kehittää ympäristöystävällisempään ja enemmän kestäväen liikkumisen suuntaan. Kysely toteutettiin Webropol-kyselynä. Siinä tarkasteltiin erityisesti autojen ja pyörien pysäköinti mahdollisuuksia, julkisen liikenteen toimivuutta sekä sosiaalisia ja pukeutumistiloja. Lisäksi tutkittiin asiat, jotka vaikuttavat yksittäisen työntekijän valintoihin työmatkalle ja joilla työntekijän liikkumistapoja voisi kehittää kestävimiksi.

Webropol-kysely pyrittiin valmistamaan siten, että se ei olisi liian pitkä ja siihen olisi nopea vastata, mutta samalla kysely olisi tarpeeksi kattava, jotta keskeiset ongelmakohdat saataisiin kartoitettua. Kyselyssä on 29 kysymystä ja se voidaan jakaa kuuteen eri osuuteen. Kysymyksissä 1 – 4 käsiteltiin työntekijän asuinpaikkaa, työskentelytoimipistettä ja työaika. Kysymyksillä 5 – 9 kartoitettiin pysäköintiolosuhteita sekä etätö mahdollisuuksia. Kysymykset 10 – 17 käsitelivät työmatkan pituutta ja liikkumismuotoja. Kysymykset 18 – 23 koskivat työasiointimatkoja ja sitä, miten niitä voisi kehittää kestävämmän liikkumisen suuntaan. Kysymyksissä 24 – 29 tutkittiin kehittämistoimenpiteitä ja kimpakkyytien mahdollisuutta.

Liikkumisen ohjausta käsitelleeseen Webropol-kyselyyn vastasi 324 työntekijää. Se vastaa yleistä kyselyjen vastausprosenttia, joka on noin 10 – 15 %. Voidaan olettaa, että vastaukset kuvaavat hyvin työmatkaliikkumisen nykytilannetta Rovaniemen kaupungintalolla sekä Lapin ELY-keskuksella.

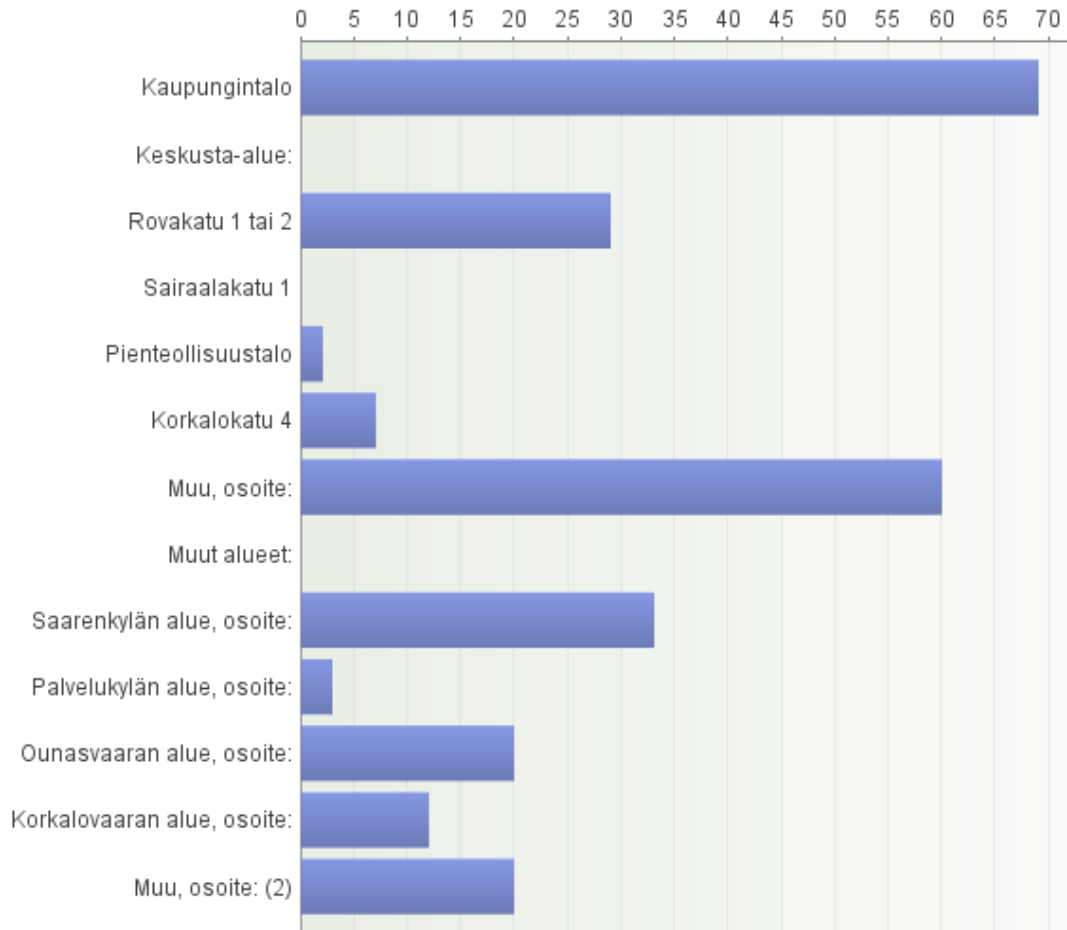
3.1 Vastaaajien asuinpaikat, työskentely toimipisteet ja työaika

Kyselyn ensimmäisessä kysymyksessä käsiteltiin vastaajien asuinpaikkoja. Tulokset käyvät ilmi kuvasta 2.



KUVA 2. Vastaajien asuinpaikat

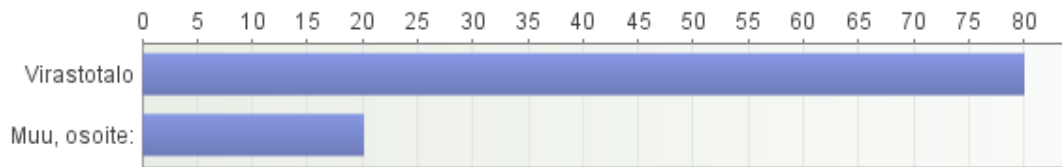
Kysymyksessä kaksi kysyttiin työntekijän toimipistettä. Kysymys oli suunnattu Rovaniemen kaupungin työntekijöille. Eri toimipisteet ja vastaukset on esitetty kuvassa 3.



KUVA 3. Kaupungintalon toimipisteet

Valtaosa vastaajista työskentelee Rovaniemen kaupungintalolla. Lisäksi Rovakatu 1 ja 2 sijaitsevat tien toisella puolella kaupungintaloa, joten mahdolliset kehittämistoimenpiteet mahdollisesti vaikuttavat myös heidän töihin liikkumistapoihinsa.

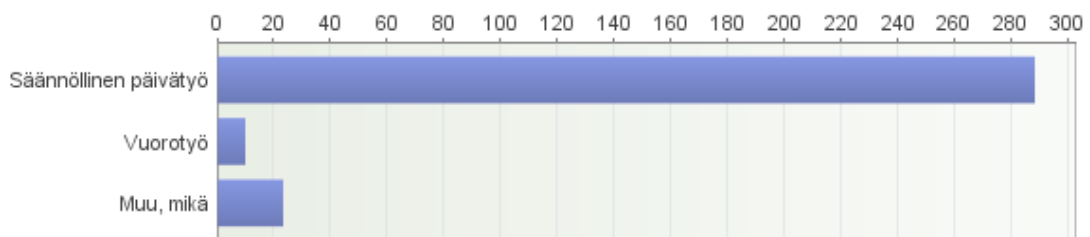
Kysymyksessä kolme kysyttiin, missä toimipisteessä Lapin ELY-keskuksen työntekijät työskentelevät. Jakauma on esitetty kuvassa 4.



KUVA 4. ELY-keskuksen toimipisteet

Lapin ELY-keskuksen virastotalo ja Rovaniemen kaupungintalo sijaitsevat myös lähekkäin ja työntekijät jakavat osittain saman pysäköintialueen.

Kysymyksessä neljä kysyttiin työntekijän työaikaa. Vastaukset on esitetty kuvassa 5.

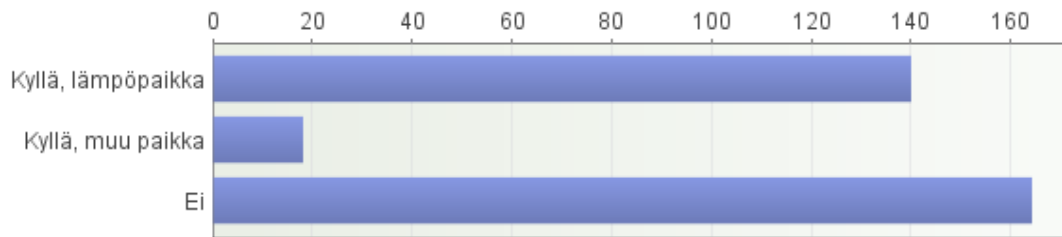


KUVA 5. Vastaajien työajat

Vastauksista selkeästi voidaan huomata, että valtaosa vastaajista työskentelee säännöllisessä päivätyössä. Säännöllisen päivätyön alkamis- ja päättymisajan kohdat ovat usein hyvin samoja. Tämän takia autopaikkojen mahdollinen riittävyys on haaste. Toisaalta tämä myös mahdollistaisi julkisen liikenteen etujen käytön paremmin hyväksi.

3.2 Pysäköintiolosuhteet ja etätyöt

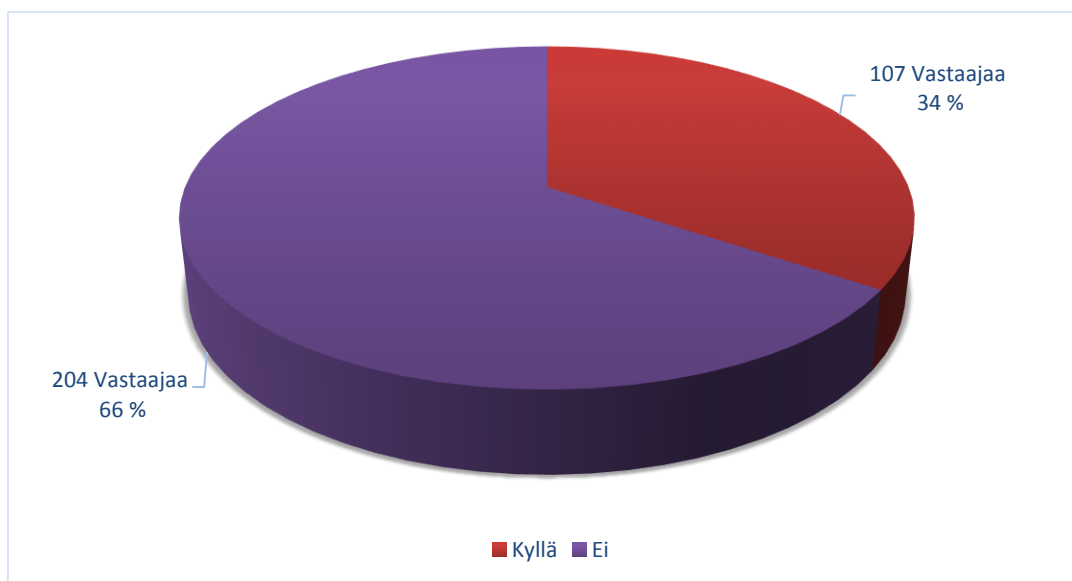
Kysymyksessä viisi kysyttiin, onko työntekijällä pysäköintioikeutta työpaikalla. Jakauma on esitetty kuvassa 6.



KUVA 6. Pysäköintioikeus

Vastaajista noin puolella on pysäköintioikeus työpaikalla.

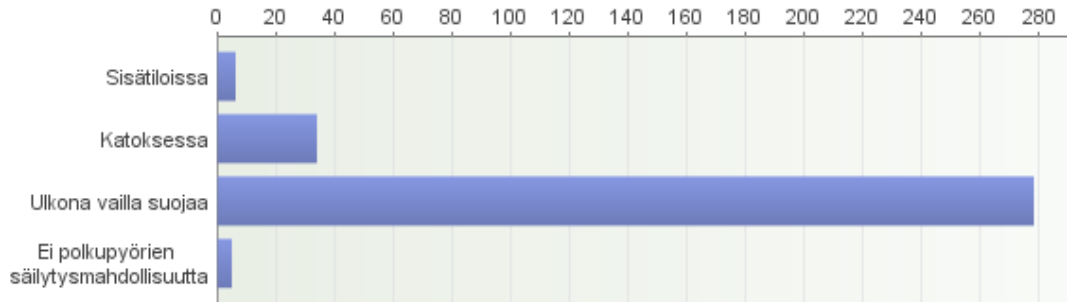
Kysymyksessä kuusi kysyttiin, onko työntekijöiden mielestä toimipisteessä riittävästi autoaikoja. Jakauma on esitetty kuvassa 7.



KUVA 7. Pysäköintipaikkojen riittävyys

Vastauksista voidaan selkeästi huomata, että pysäköintipaikkoja ei työntekijöiden mielestä ole tarpeeksi työpaikalla.

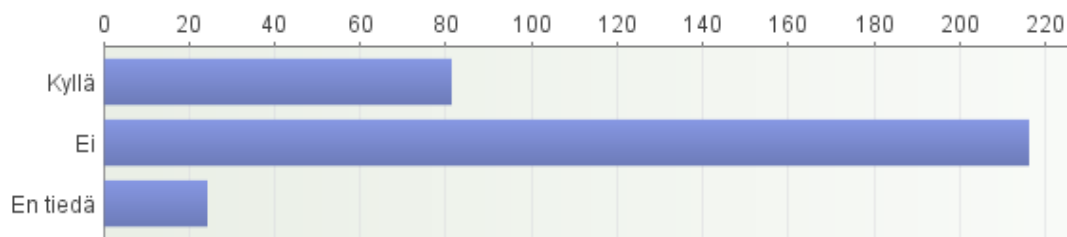
Kysymyksessä seitsemän pyydettiin valitsemaan vaihtoehto, joka kuvaa parhaiten työntekijöiden ja asiakkaiden polkupyörien säilytysmahdollisuuksia toimipisteessä. Eri vastaukset on esitetty kuvassa 8.



KUVA 8. Polkupyörän säilytysmahdollisuus

Tuloksista havaitaan, että vastaajista 275 vastaajan polkupyörän säilytysmahdollisuus oli ulkona ja ilman suojaa.

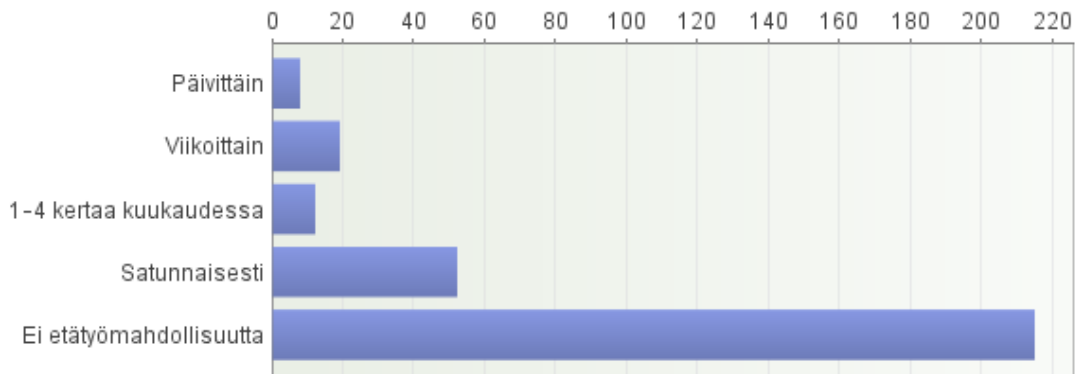
Kysymyksessä kahdeksan selvitettiin vastaajien etätyömahdollisuuksia. Vastauksen jakauma on esitetty kuvassa 9.



KUVA 9. Etätyömahdollisuus

Vastaajista 214 vastasi, ettei heillä ole etätyömahdollisuutta. Lisäksi 24 vastaajaa ei tiedä etätyömahdollisuudesta.

Kysymyksessä yhdeksän kysyttiin, kuinka usein vastaaja tekee etätöitä. Eri vastaukset on esitetty kuvassa 10.

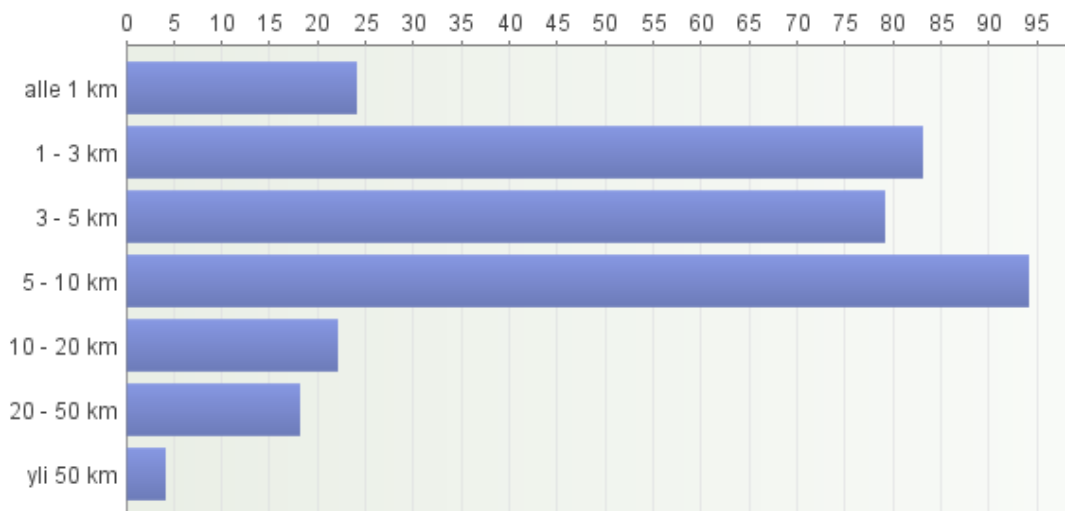


KUVA 10. Kuinka usein teet etätöitä

Kohdasta kahdeksan jo selvisikin, että 214 vastaajista ei ole etätyömahdollisuutta. Valtaosa vastaajista, joilla on mahdollisuus tehdä etätöitä käyttävät sitä vain satunnaisesti.

3.3 Työmatkalla käytetyt liikumistavat ja työmatkan pituus

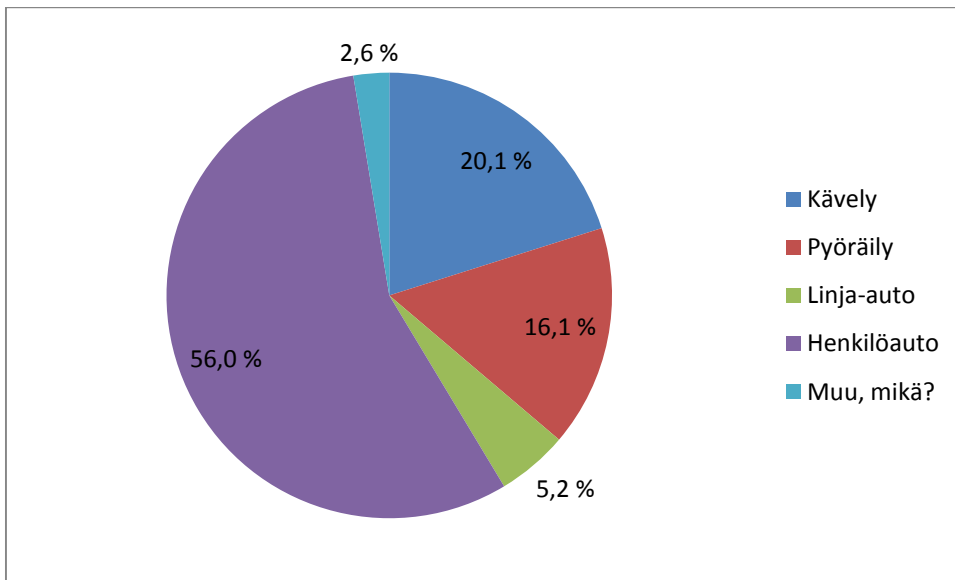
Kysymyksessä kymmenen kysyttiin työntekijän työmatkan pituutta. Kysymyksessä annettiin seitsemän eri vaihtoehtoa työmatkan pituudelle, näistä ensimmäinen oli alle 1 km:n matka ja viimeinen yli 50 kilometriä. Eri työmatkojen jakauma on esitetty kuvassa 11.



KUVA 11. Työmatkojen pituudet

Tuloksista voidaan havaita, että työntekijöiden asuinpaikat sijaitsevat suhteellisen lyhyen matkan päässä työpaikasta. Muutamien työntekijöiden työmatkan pituus on jopa yli 50 kilometriä. Alle kymmenen kilometrin säteellä työpaikasta asuu 86,3 % työntekijöistä.

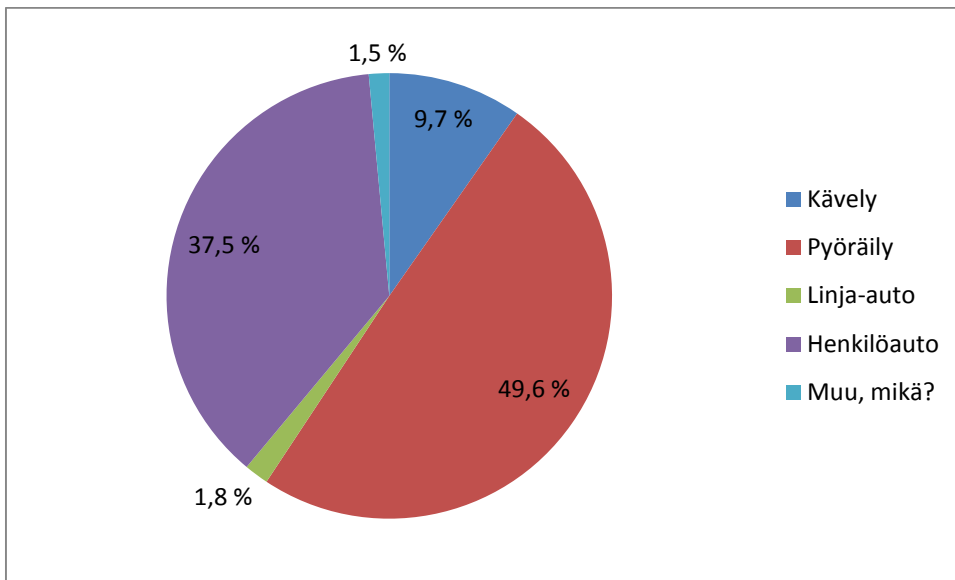
Kysymyksessä yksitoista kysyttiin työntekijöiden pääasiallista kulkutapaa työmatkalla talvisin. Eri kulkutapojen osuudet talvisin on esitetty kuvassa 12.



KUVA 12. Työntekijöiden työmatkalla talvisin käyttämät kulkutavat

Kuvasta voidaan havaita selkeästi, että talvikaudella 56 % vastaajista kulkee pääasiassa töihin henkilöautolla. Suhteellisen lyhyiden työmatkojen ansiosta kävelyn ja pyöräilyn osuus on 36,2 %.

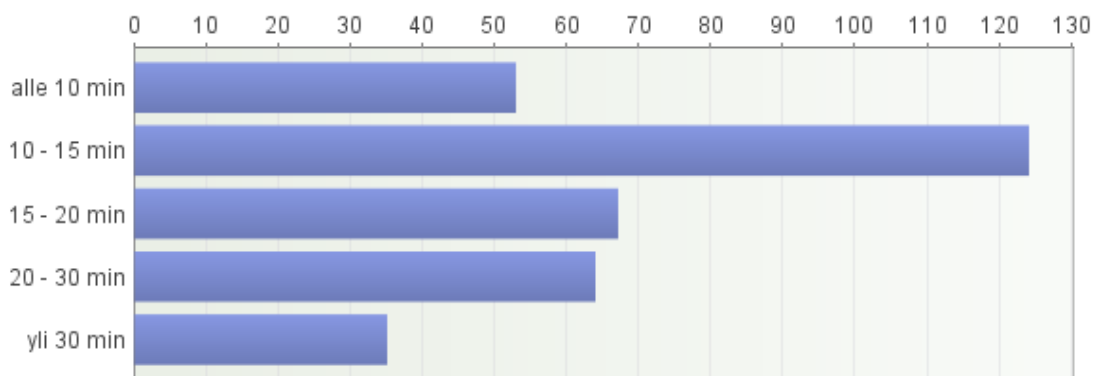
Kysymyksessä kaksitoista kysyttiin työntekijöiden pääasiallista kulkutapaa työmatkalla kesäisin. Kysymykset oli syytä eritellä kesä ja talvikausiin, koska voidaan olettaa, että vuodenaikojen sää erot voivat vaikuttaa merkittävästi eri kulkutapojen osuuksiin. Eri kulkutapojen osuudet kesällä on esitetty kuvassa 13.



KUVA 13. Työntekijöiden työmatkalla kesäisin käyttämät kulkutavat

Kuvasta voidaan havaita selkeästi, että kesäisin 49,6 % vastaajista kulkee pääasiassa töihin pyörällä. Suhteellisen lyhyiden työmatkojen ansiosta kävelyn ja pyöräilyn osuus on yhteensä 59,3 %

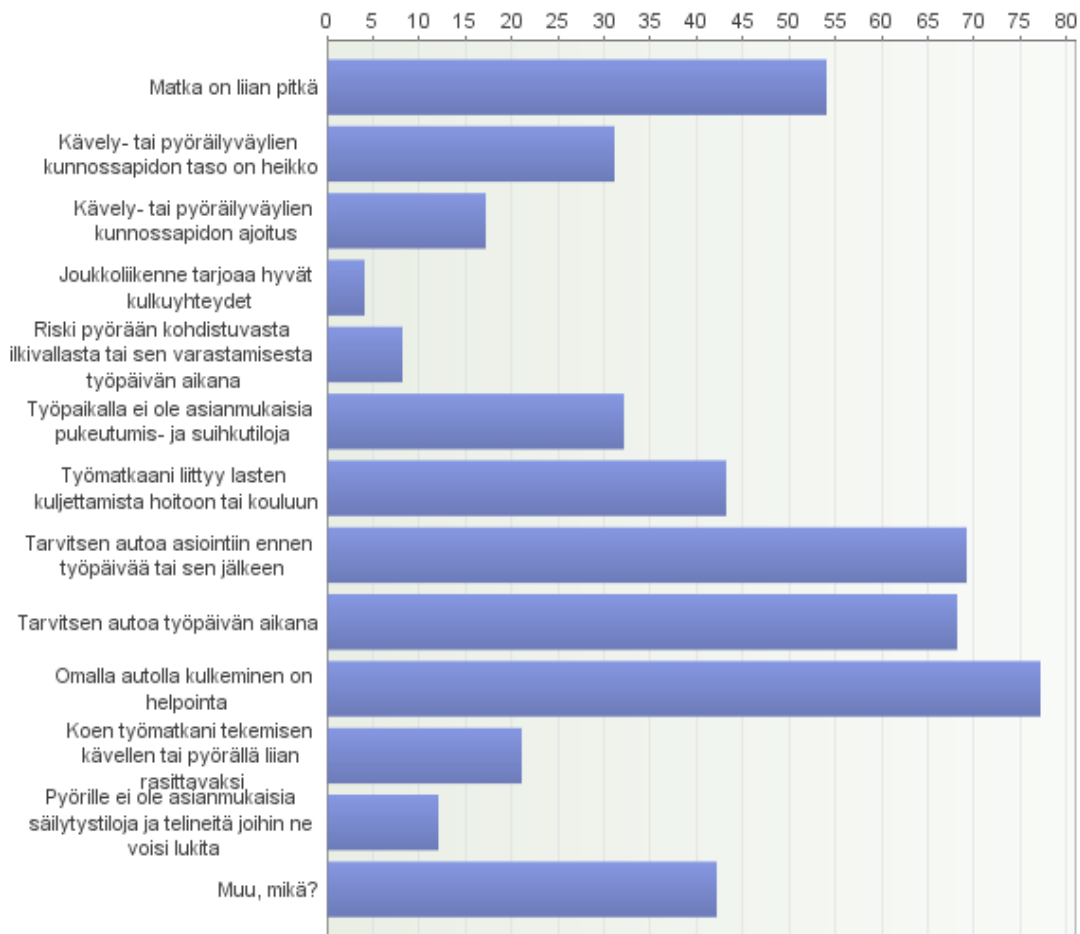
Kysymyksessä kolmetoista kysyttiin vastaajien työmatkan kestoa. Eri kestot on eritelty kuvassa 14.



KUVA 14. Työmatkan kesto

Työmatkojen kesto on suhteellisen lyhyt valtaosalla vastaajista. Jopa 51,5 % vastaajista työmatkaan kuluu aikaa alle 15 minuuttia.

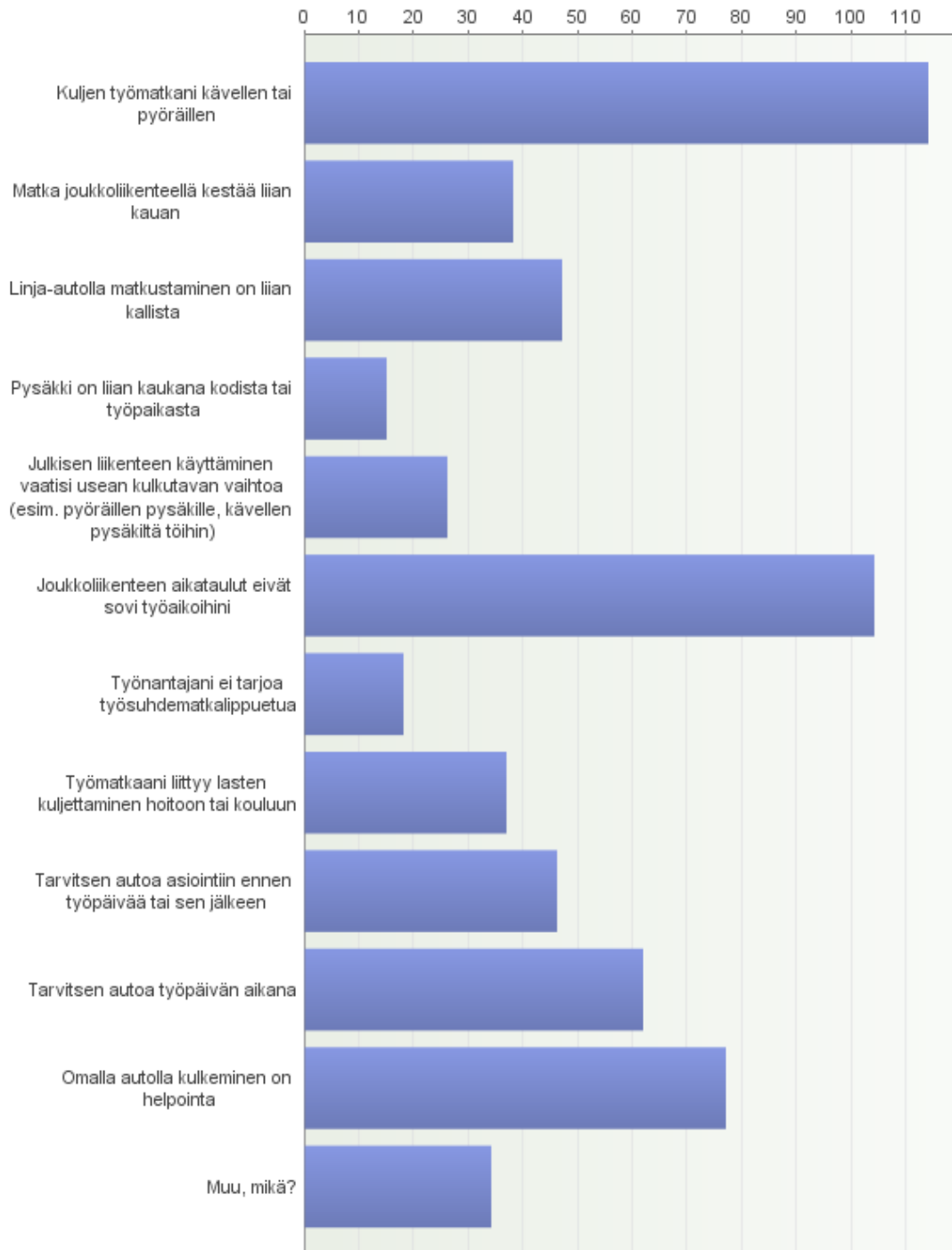
Kysymyksessä neljästoista kysyttiin työntekijöiden keskeisiä syitä siihen, miksi he eivät kulje kävellen tai pyöräillen työmatkoja. Vastaukset on esitetty kuvassa 15.



KUVA 15. Työntekijöiden esittämät syyt siihen, miksi he eivät kulje työmatkaa kävellen tai pyöräillen

Kuvasta 15 voidaan havaita suurimmat syyt siihen, miksi vastaajat eivät kävele tai pyöräile työmatkaansa. Niitä ovat muun muassa seuraavat: Matka on liian pitkä, Henkilöautolla kulkeminen on helpointa, Vastaaja tarvitsee autoa työpäivän aikana ja ennen tai jälkeen työpäivän.

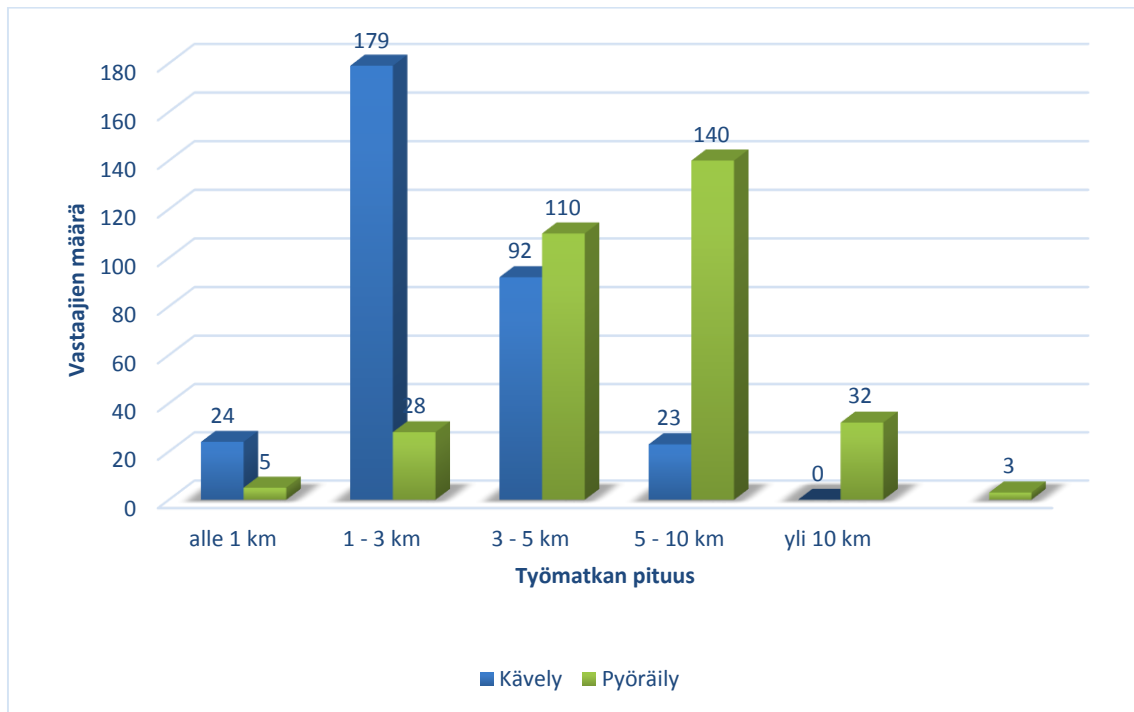
Kysymyksessä viisitoista kysyttiin työntekijöiden keskeisiä syitä siihen, miksi he eivät kulje joukkoliikenteellä työmatkoja. Vastaukset on esitetty kuvassa 16.



KUVA 16. Työntekijöiden esittämät syyt siihen, miksi he eivät kulje työmatkaa joukkoliikenteellä

Kuvasta 16 voidaan havaita suurimmat syyt siihen, miksi vastaajat kulje joukkoliikenteellä työmatkaansa. Suurin osa vastaajista vastasi kulkevansa työmatkan kävellyn ja pyöräillen. Myöskin joukkoliikenteen aikataulut eivät sovi työaikoihin ja oman auton helppous olivat painavia syitä. Lisäksi edelleen useat valitsivat syyksi sen, että tarvitsevat autoa työpäivän aikana.

Kysymyksessä kuusitoista ja seitsemäntoista kysyttiin, kuinka pitkän työmatkan työntekijä olisi valmis kulkemaan kävellen ja pyöräillen. Vastaukset ja eri työmatkan pituudet on esitetty kuvassa 17.



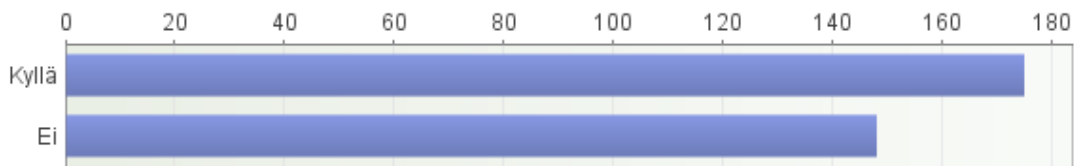
KUVA 17. Työmatkan pituus, jonka työntekijä olisi valmis kulkemaan kävellen tai pyöräillen

Kuvasta nähdään, että vastaajista 63,8 % vastasi olevansa valmis kulkemaan 0 - 3 km:n työmatkan kävellen. Tämän lisäksi 28,9 % kävelisi alle 5 km:n matkan. Vastaajista 45,0 % vastasi että voisi kulkea 0 – 5 km:n työmatkan pyörällä. Lisäksi 140 vastaajaa voisi pyöräillä alle 10 km:n työmatkan. Voidaan havaita, että työntekijät olivat valmiita tekemään selvästi pitempi matkoja pyöräillen kuin

kävellen, sillä vastaajien joukosta löytyi joitakin työntekijöitä, jotka olivat valmiit pyöräilemään jopa yli 10 km:n pituisen työmatkan.

3.4 Työasiointimatkat ja niiden kehittäminen

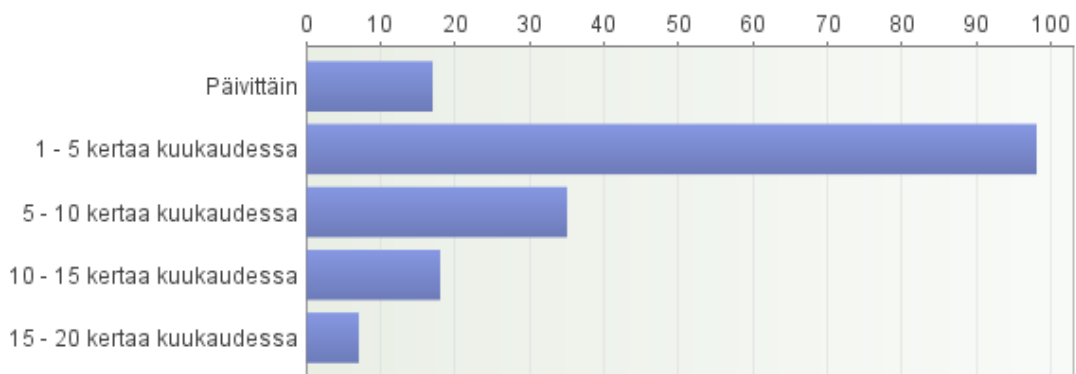
Kysymyksessä kahdeksantoista kysyttiin, tekeekö työntekijä työasiointimatkoja. Vastaukset on esitetty kuvassa 18.



KUVA 18. Työntekijöiden tekemät työasiointimatkat

Kyselyn vastaajista 53,8 % eli 172 vastaajaa ilmoitti tekevänsä työasiointimatkoja.

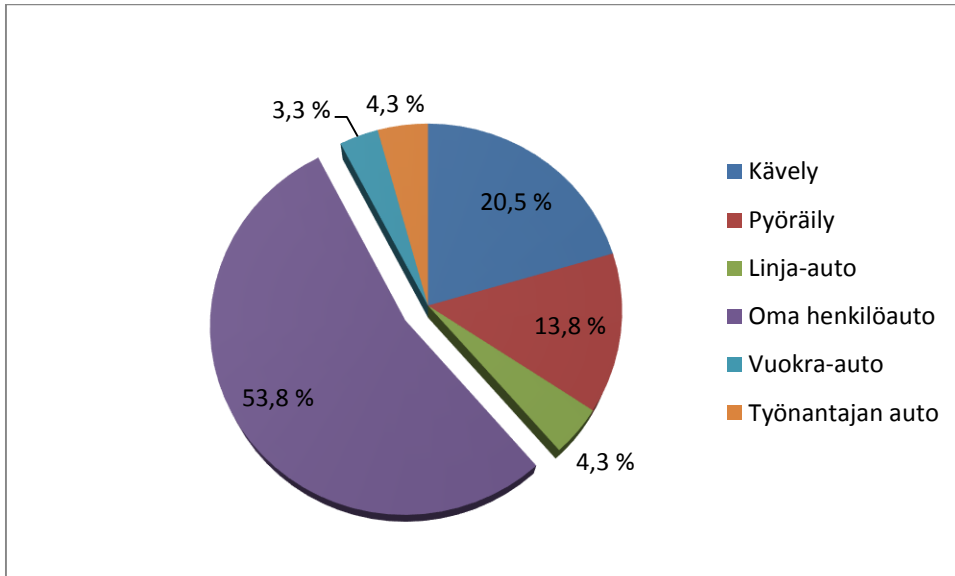
Kysymyksessä yhdeksäntoista kysyttiin, kuinka usein työntekijä tekee työasiointimatkoja. Vastaukset on esitetty kuvassa 19.



KUVA 19. Työasiointimatkojen yleisyys

Vastaajista suurin osa tekee työasiointimatkoja 1 – 5 kertaa kuukaudessa.

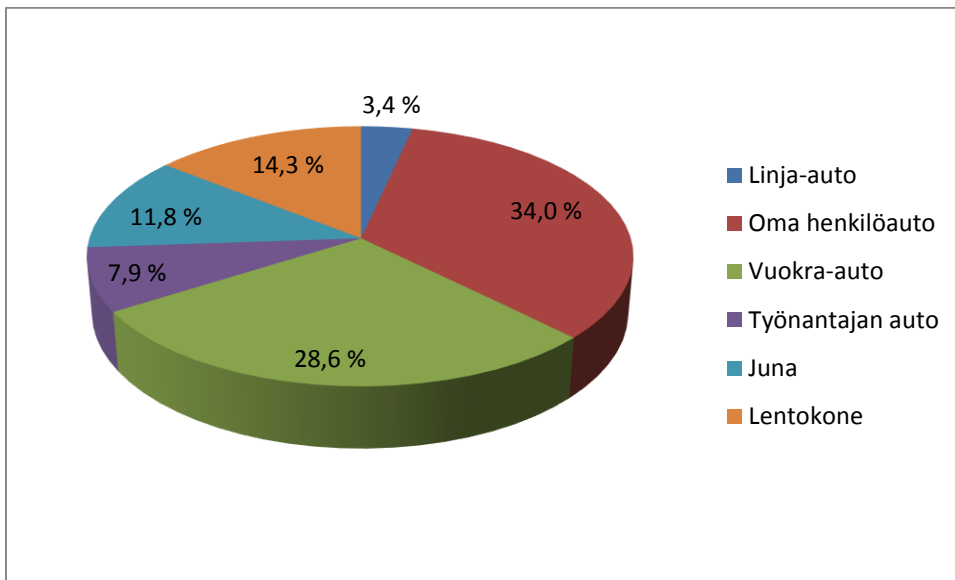
Kysymyksessä kaksikymmentä kysyttiin vastaajien pääasiassa käyttämää kulkutapaa työasiointimatkoilla Rovaniemellä. Vastaukset on esitetty kuvassa 20.



KUVA 20. Työasiointimatkojen kulkutapa Rovaniemellä

Kuvasta voidaan havaita selkeästi, että 53,8 % vastaajista käyttää työasiointimatkoilla omaa henkilöautoa. Lisäksi kävelyn osuus oli 20,5 % ja pyöräilyn 13,8 %.

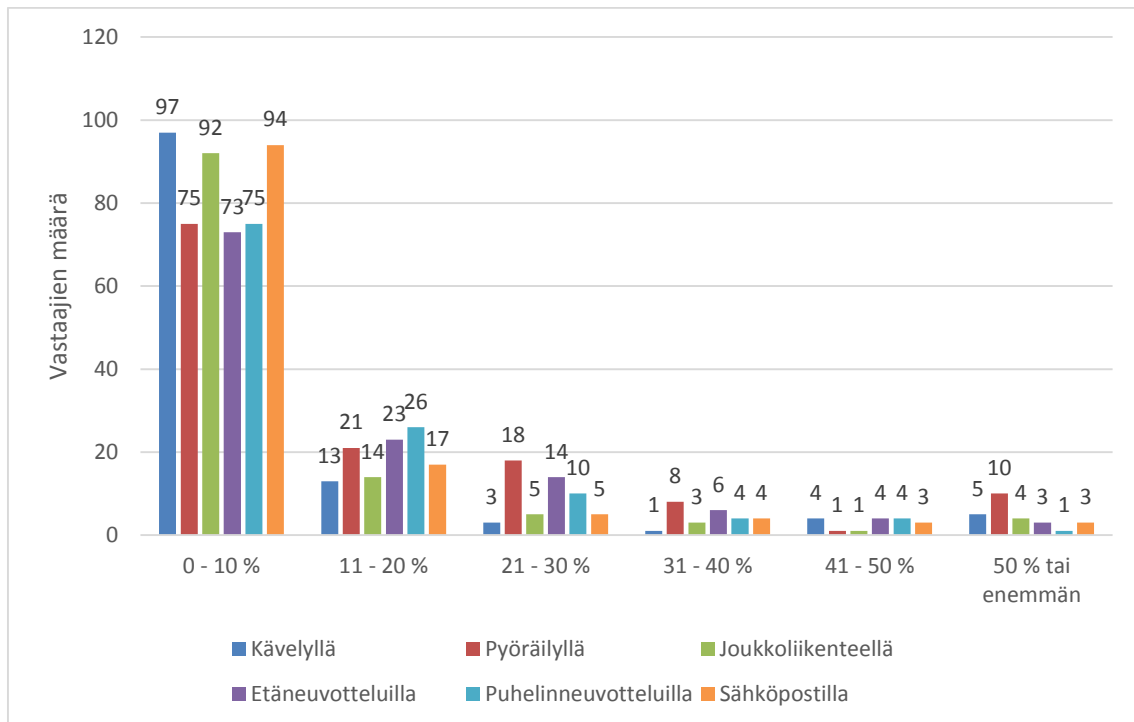
Kysymyksessä kaksikymmentäyksi kysyttiin vastaajien pääasiassa käyttämää kulkutapaa pidemmällä työasiointimatkoilla. Vastaukset on esitetty kuvassa 21.



KUVA 21. Kulkutapa pidemmillä työasiointimatkoilla

Kuvasta voidaan havaita, että 34,0 % vastaajista kulkee työasiointimatkat omalla henkilöautolla. Lisäksi vuokra-auton osuus oli 28,6 % ja työnantajan auton 7,9 %, joten henkilöauton käyttö osuus on yhteensä 70,5 % pidemmillä työasiointimatkoilla.

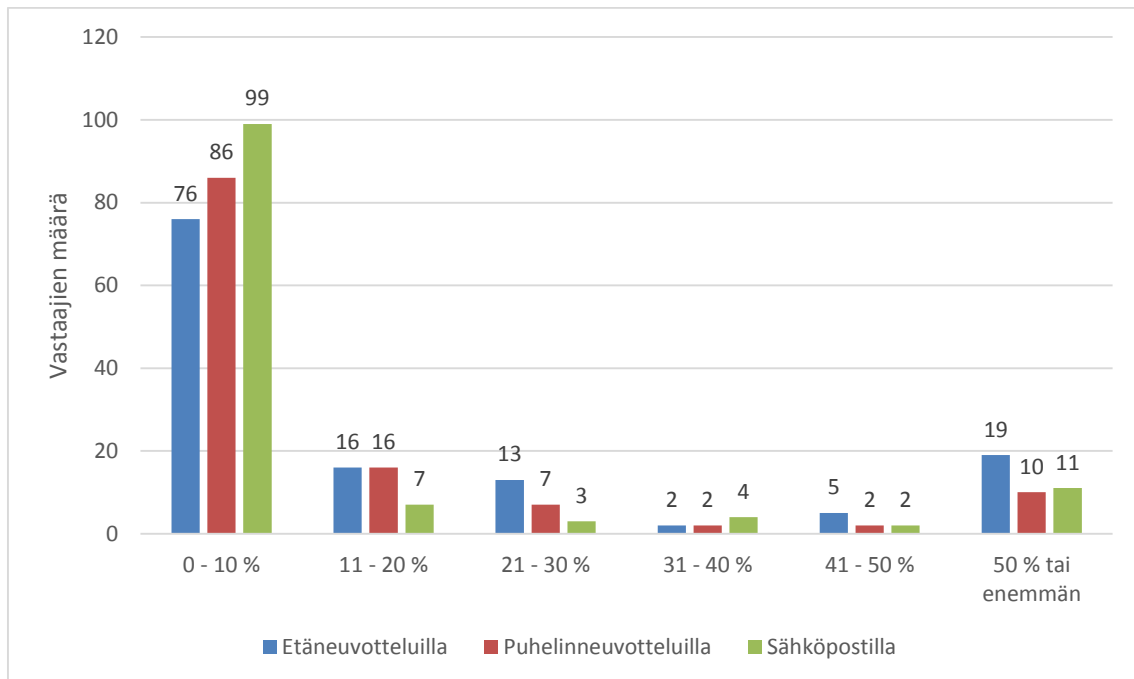
Kysymyksessä kaksikymmentäkaksi pyydettiin vastaajia arvioimaan, kuinka suuren osuuden henkilöautoilla tehtävistä työasiointimatkoista voisi korvata esimerkiksi eri kulkumuodoilla. Vaihtoehdot ja vastaukset on esitetty kuvassa 22.



KUVA 22. Arvio siitä, kuinka paljon autolla tehtävistä työasiointimatkoista voi korvata kysymyksessä annetuilla vaihtoehdoilla

Kysymyksessä kahdeksantoista 172 vastaajaa ilmoitti tekevänsä työasiointimatkoja. Kuvasta voidaan havaita, että yli puolet vastaajista voisi korvata henkilöautolla tehtäviä työasiointimatkoja edellä mainituilla toimenpiteillä 0 – 10 %.

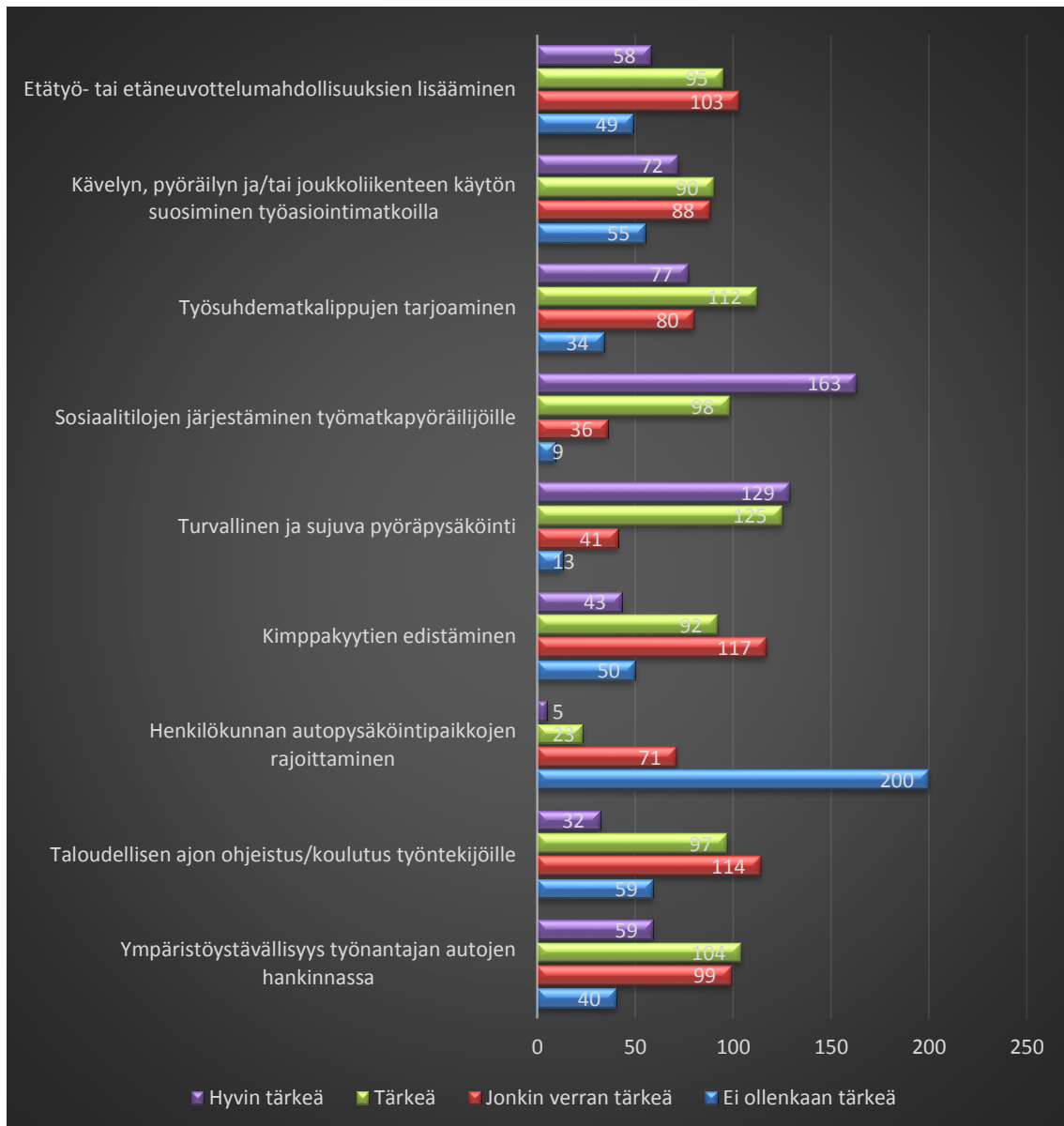
Kysymyksessä kaksikymmentäkolme pyydettiin vastaajia arvioimaan, kuinka suuren osuuden junalla ja lentokoneella tehtävistä työasiointimatkoista voisi korvata esimerkiksi etäneuvotteluilla. Vaihtoehdot ja vastaukset on esitetty kuvassa 23.



KUVA 23. Arvio siitä, kuinka paljon junalla ja lentokoneella tehtävistä työasiointimatkoista voi korvata kysymyksessä annetuilla vaihtoehdoilla

Kuvasta voidaan havaita, että suuri osa vastaajista voisi korvata junalla tai lentokoneella tehtävistä työasiointimatkoista edellä mainituilla toimenpiteillä 0 – 10 %.

Kysymyksessä kaksikymmentäneljä pyydettiin vastaajia arvioimaan, kuinka tärkeänä työntekijä pitää seuraavien liikkumisen ohjauksellisten tekijöiden toteuttamista työpaikalla. Vaihtoehdot ja vastaukset on esitetty kuvassa 24.

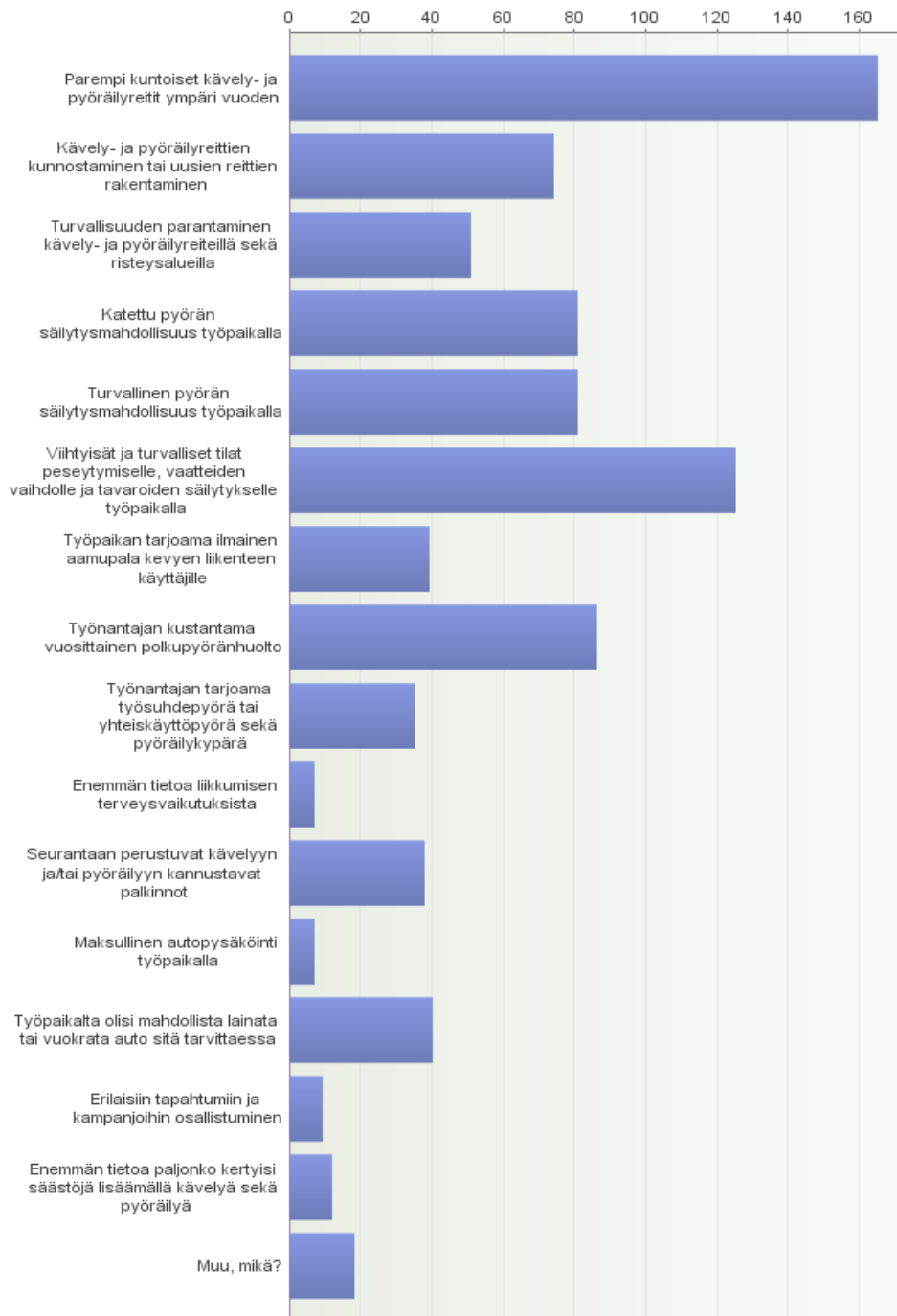


KUVA 24. Työpaikan liikkumisenohjauksellisten tekijöiden toteutumisen tärkeys työntekijälle

Kuvasta 24 voidaan havaita, että tärkeinä pidettyjä toimenpiteitä ovat Sosiaalitoimien järjestäminen pyöräilijöille sekä Turvallinen ja sujuva pyöräpysäköinti. Lisäksi Kävelyn ja pyöräilyn ja Joukkoliikenteen käytön suosimista työasiointimatkoilla pidettiin tärkeänä. Myös etätyö- ja etäneuvottelumahdollisuuksien lisäämistä pidettiin tärkeänä.

3.5 Kehittämistoimenpiteet ja kimpakyydit

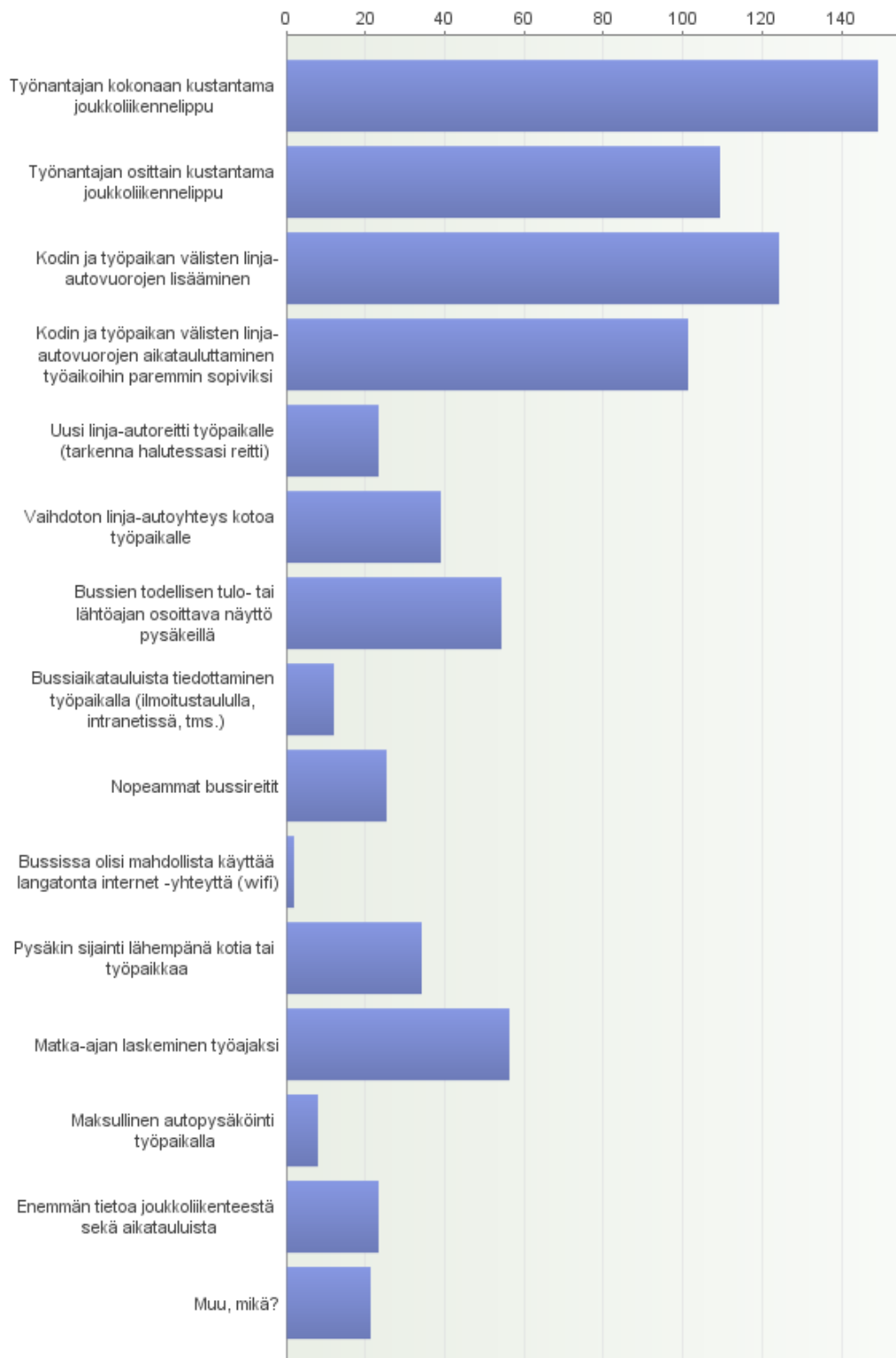
Kysymyksessä kaksikymmentäviisi pyydettiin vastaajia valitsemaan kehitystoimenpiteitä, jotka kannustaisivat lisäämään kävelyä ja pyöräilyä työmatkoilla. Vastaajat saivat valita kolme vaihtoehtoa. Vaihtoehdot ja vastaukset on esitetty kuvassa 25.



KUVA 25. Kehitystoimenpiteet, jotka kannustaisivat työntekijää lisäämään kävelyä ja pyöräilyä työmatkoilla

Kuvasta 25 voidaan havaita, että valtaosa vastaajista valitsi vaihtoehdot Parempi kuntoiset kävely- ja pyöräreitit ympäri vuoden, Viihtyisät ja turvalliset tilat peseytymiselle, Vaatteiden vaihdolle ja tavaroiden säilytykselle, Turvallinen ja katettu pyörän säilytysmahdollisuuden työpaikalla sekä Työnantajan kustantama vuosittainen polkupyörähuolto.

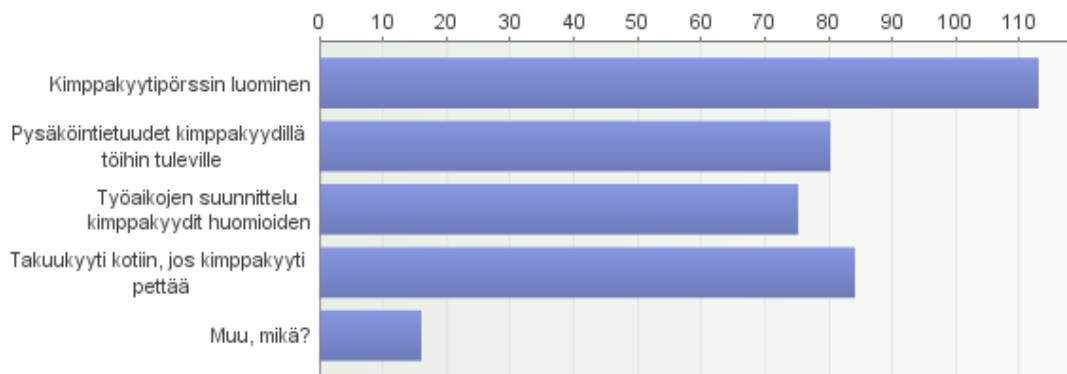
Kysymyksessä kaksikymmentäkuusi pyydettiin vastaajia valitsemaan keinoja, jotka kannustaisivat lisäämään joukkoliikenteen käyttöä työmatkoilla. Vastaajat saivat valita kolme vaihtoehtoa. Vaihtoehdot ja vastaukset on esitetty kuvassa 26.



KUVA 26. Kehitystoimenpiteet, jotka kannustaisivat työntekijää lisäämään joukkoliikenteen käyttöä työmatkoilla

Kuvasta voidaan havaita, että muutama parannusehdotus nousi selvästi ylitse muiden. Selkeästi suosituin ratkaisu oli työnantajan kokonaan tai osittain kustantama joukkoliikennelippu, jotka yhdessä ovat 32,9 % vastauksista. Seuraavaksi suosituimmat vastaukset olivat kodin ja työpaikan välisten linja-autovuorojen lisääminen (16,0 %) ja kodin ja työpaikan välisten linja-autovuorojen aika-
tauluttaminen paremmin sopivaksi (13,0 %).

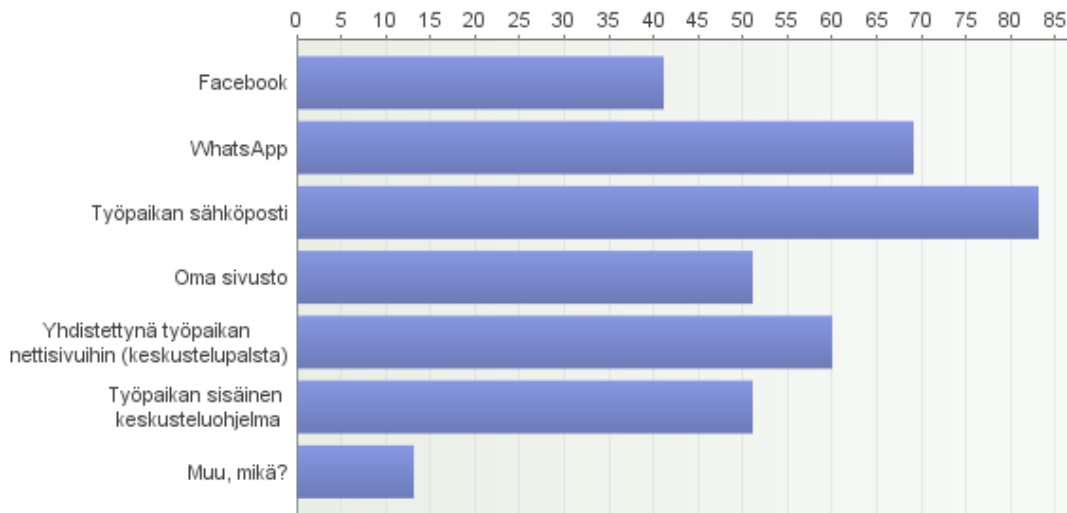
Kysymyksessä kaksikymmentäseitsemän pyydettiin vastaajia valitsemaan keinoja, jotka kannustaisivat lisäämään kimppekyytien käyttöä työmatkoilla. Vastaajat saivat valita kolme vaihtoehtoa. Vaihtoehdot ja vastaukset on esitetty kuvassa 27.



KUVA 27. Keinot kimppekyytien edistämiseen

Vastaajista jopa 111 vastasi kannattavansa kimppekyytipörssin luomista. Osuus on 34,2 % koko kyselyyn vastanneista. On kuitenkin otettava huomioon, että 84 vastaajaa valitsi vaihtoehdon takuukyyti kotiin, jos kimppekyyti pettää. Takuukyydin vaikutus on varsin suuri kimppekyytien lisäämiseen.

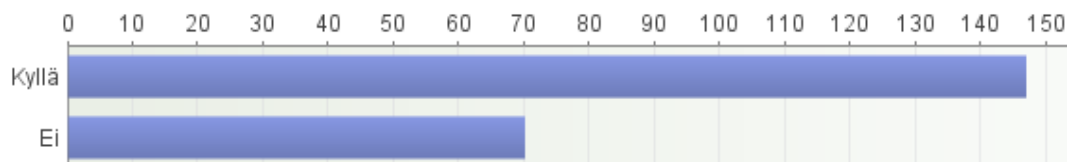
Kysymyksessä kaksikymmentäkahdeksan kysyttiin, mikä alusta olisi sopiva ja helppokäyttöinen kimppakyytipörssille. Vaihtoehdot ja vastaukset on esitetty kuvassa 28.



KUVA 28. Työntekijöiden vastaukset kimppakyytipörssille sopivasta alustasta

Selkeästi suosituin valinta oli työpaikan sähköposti. Seuraavaksi suosituin valinta olikin Whatsapp-mobiilisovellus, joka olisikin hyvä valinta sen helppokäyttöisyyden vuoksi. Myös työpaikan nettisivuille tehtävä keskustelupalsta sai kannatusta.

Kysymyksessä kaksikymmentäyhdeksän kysyttiin vastaajilta, että mikäli he kulkevat työmatkansa pääsääntöisesti yksin henkilöautolla, vähentyisikö henkilöauton käyttö työmatkoilla, jos edellä mainitsemat kehitystoimenpiteet toteutuisivat. Vastaukset on esitetty kuvassa 29.



KUVA 29. Työntekijöiden henkilöauton käytön vähentyminen

Kuvasta voidaan havaita, että 147 vastaajaa vastasi kyllä. Tämä tarkoittaa, että 68,0 % vähentäisi henkilöautoilua työmatkoilla, jos kyselyssä ehdotetut ratkaisut toteutuisivat.

4 KEHITTÄMISTOIMENPITEET JA VAIKUTUKSET

Kyselyn perusteella ja Rovaniemellä pidetyssä kokouksessa on laadittu erilaisia keinoja, joiden avulla työmatkaliikunnasta voitaisiin edistää enemmän kestävästi liikunnan suuntaan. Kokoukseen osallistui Rovaniemen kaupungintalon ja Lapin ELY-keskuksen henkilöstöä ja kokouksessa työstettiin tuloksien perusteella eri ratkaisuja.

Kehittämistoimenpiteet on lajiteltu tärkeisiin sekä suositeltaviin toimenpiteisiin ja lajittelussa on yleiset koko kaupungin asukkaita koskevat ratkaisut. Lisäksi on lajiteltu Rovaniemen kaupungintalolle ja Lapin ELY-keskukselle kohdistuvat keinot. Lajittelussa on otettu huomioon myös kävelyyn ja pyöräilyyn, joukkoliikenteeseen, pysäköintipaikkoihin, kimpapakyyteihin sekä etätöihin kohdistuvat kehitystoimenpiteet.

4.1 Koko kaupunkia koskevat ratkaisut

Tärkeimmät toimenpiteet ovat sellaisia, jotka ovat helppoja toteuttaa ja niiden lisääntyessä on suuri vaikutus kestäviin liikunnemuotojen kehityksessä työmatkaliikunnassa. Ratkaisut ovat sellaisia, joiden avulla voidaan parantaa työmatkaliikunnatilannetta merkittävästi suhteellisen pienellä panostuksella, joten Rovaniemen kaupungintalon ja Lapin ELY-keskuksen tulisi ehdottomasti toteuttaa ratkaisut.

4.1.1 Tärkeät toimenpiteet

Koko kaupungin asukkaisiin vaikuttavia kehitystoimenpide-ehdotuksia oli yhteensä kolme. Ne olivat bussien lippujärjestelmän kehittäminen, bussiaikataulujen päivittäminen selkeämmäksi internetiin ja lisäksi pysäkki-informaation kehittäminen.

Joukkoliikenne

Bussien lippujärjestelmän kehittämisessä ehdottomasti kiireellisin toimenpide on luoda kertalipuille bussin vaihto-oikeus. Tämä tarkoittaa sitä, että yksittäisellä kertalipulla olisi mahdollista vaihtaa bussia esimerkiksi tunnin ajan lipun ostohetkestä. Tämän hetkinen järjestelmä ei tue tätä mahdollisuutta. Vaihto-oikeus sekä helpottaisi lyhyen bussimatkan tekemistä. Se myös auttaisi jatkomatkan tekemisessä ja täten helpottaisi sekä alentaisi kynnystä bussien käyttöön.

Bussiaikataulujen päivittäminen selkeämmin internetiin -ratkaisu on tärkeä, sillä vapaapalautteesta poimittuna informaationa nykyinen sivusto on vaikea käyttää. Lisäksi sivustolta on hankala löytää tarvittava tieto bussien kulkemisesta. Aikataulujen lisäksi sivulle lisätään bussien reittikartta, josta näkee koko bussi linjaston sekä sen, miten reitit kulkevat ja missä pysäkit sijaitsevat. Toimenpide lisää bussien käyttöä, sillä jatkossa bussien aikataulut löytyisivät helpommin. Kuvassa 30 on Lapin ELY-keskuksen lähistöllä sijaitseva bussipysäkki.



KUVA 30. Lapin ELY-keskuksen lähistöllä oleva bussipysäkki

Pysäkki-informaation kehittäminen tarkoittaa, että pysäkeille tulevat bussin lähtöajan osoittavat näytöt, jotka toimivat reaaliajassa. Käytännössä pysäkeille tulee näyttö, josta näkee seuraavat tulevat bussit sekä kelloajat, jolloin bussit lähtevät pysäkiltä. Lisäksi olisi mahdollista kehittää mobiilisovellus, jonka avulla ihmiset näkisivät bussien lähtöajat pysäkeiltä. Sijoittamalla lähtöajan ilmoittavia näyttöjä pysäkeille kaupungin asukkaat saavat paremmin tietoa linja-autojen kulkemisesta. Kuvassa 31 on esimerkki bussin lähtöajan osoittavasta näytöstä, joka sijaitsee Oulussa Toripakalla.



KUVA 31. Bussin lähtöajan osoittava näyttö

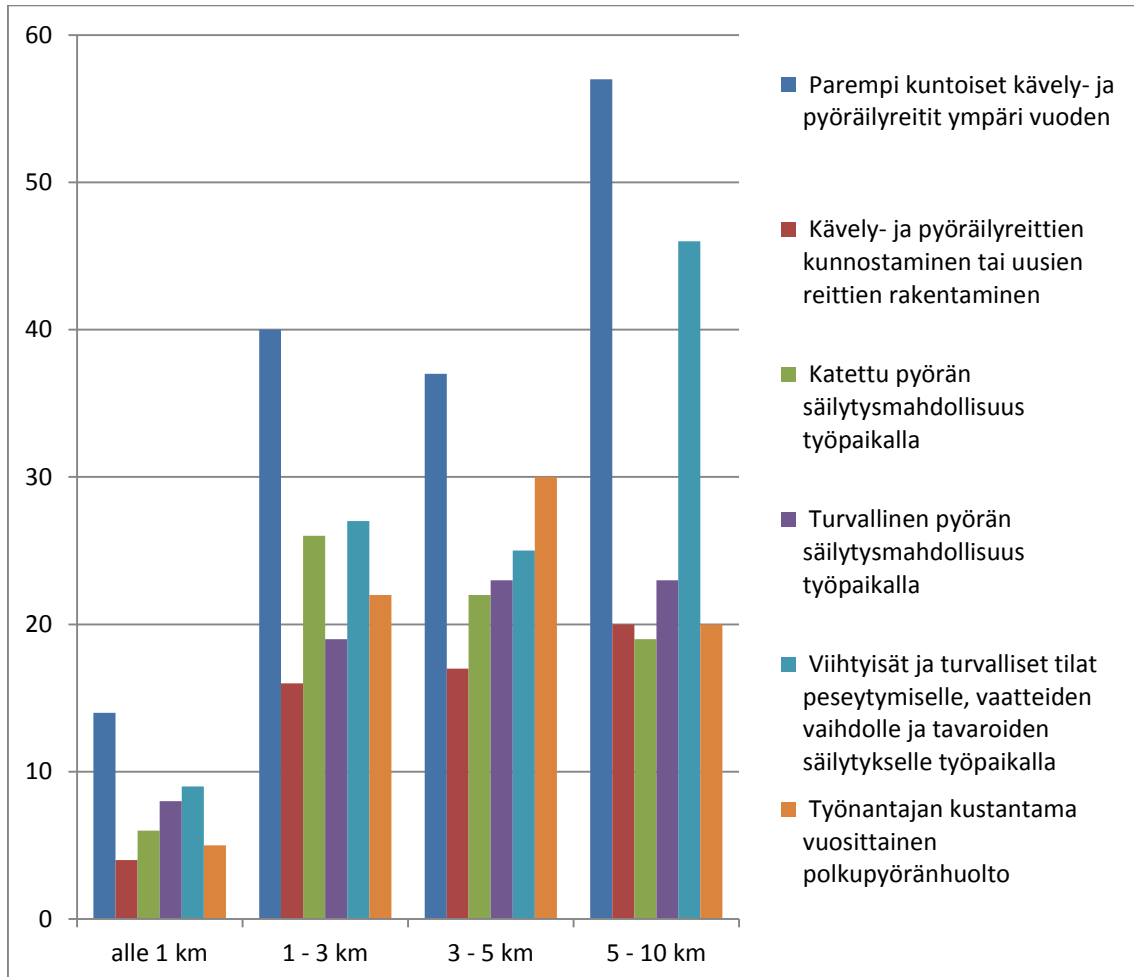
4.1.2 Muut suositeltavat toimenpiteet

Muita suositeltavia koko kaupungin asukkaisiin vaikuttavia kehitystoimenpiteitä olivat kevyen liikenteen väylien saattaminen parempaan kuntoon, kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito seuranta ja bussiyhteyksien kehittäminen. Nämä toimenpiteet eivät ole helppoja toteuttaa, mutta toteutuessaan vaikuttavat merkittävästi työmatkaliikkumiseen.

Kävely ja pyöräily

Kevyen liikenteen väylien parantaminen parempaan kuntoon kesäisin ja talvisin on suositeltava ratkaisu ja se on erityisen suositeltava jo yleisen turvallisuuden kannalta. Kyselyyn vastaajista suuri osa on sitä mieltä, että paremmilla kävely-

ja pyöräteillä on suuri tai kohtalaisen suuri vaikutus heidän kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen työmatkoilla. Kuvassa 32 on eritelty vastaajat, joiden työmatka on alle 10 kilometriä.



KUVA 32. Vastaajat joiden työmatka on alle 10 km

Kuvasta voidaan selkeästi havaita, että vaihtoehto parempi kuntoiset kävely- ja pyöräilyreitit oli selkeästi suosituin. Lisäksi paremmat kävely- ja pyöräilytiet lisäsivät hyötyliikuntaa työmatkoilla.

Keuyen liikenteen väylien talvikunnossapidosta reaaliaikainen tiedonsaanti -kehitystoimenpiteessä ihmiset voivat tarkistaa väylien kunnon etukäteen nettisivulta. Sivustolta käyttäjät näkevät ovatko väylät esimerkiksi aurattu. Teknologia

tälle toimenpiteelle on jo olemassa ja se voisi toimia mobiilissa sekä internetissä. Tämä keino tukisi talvipyöräilyä ja talvipyöräilijöitä.

Joukkoliikenne

Bussiyhteyksien kehittäminen tarkoittaa, että koko bussilinjastoa tulisi kehittää toimivammaksi. Reittien tulee palvella paremmin käyttäjiä ja lisäksi liikennöintiajan tulee olla pidempi. Mikäli liikennöintiäika jatkuu pidemmälle iltaan, se antaa mahdollisuuden esimerkiksi harrastuksissa kulkijoille käyttää joukkoliikennettä enemmän.

4.2 Rovaniemen kaupungintalo ja Lapin ELY-keskus

4.2.1 Tärkeät toimenpiteet

Rovaniemen kaupungintalolle ja Lapin ELY-keskukselle tärkeitä toimenpiteitä tuli yhteensä neljä kappaletta. Nämä ratkaisut tulisi toteuttaa molemmissa virastotaloissa. Niitä ovat pyörähuolto työntekijöille, bussien reaaliaikaisen lähtöajan osoittava näyttö virastotalon ala-aulaan, katetut pyöräpaikat ja paremmat sosiaalitilat.

Kävely ja pyöräily

Pyörähuolto työntekijöille -kehitystoimenpiteessä on erilaisia vaihtoehtoja, miten sen voi toteuttaa. Ensimmäinen on, että tehdään sopimus pyöräliikkeen tai korjaamon kanssa henkilökunta-alennuksesta pyörän huoltamiseen tai varusteista. Lisäksi olisi mahdollista rakentaa kannustava järjestelmä, jossa työntekijä hyötyisi sitä enemmän, mitä enemmän hän pyöräilee. Yksi vaihtoehto myös olisi, että pyörähuolto tulisi osaksi tykyä ja tykyseteli kävisi maksusta pyöräliikkeessä tai korjaamossa esimerkiksi uutta pyörää ostettaessa. Lisäksi ei pitäisi unohtaa kävelijöitä vaan alennuksen voisi myös saada urheiluliikkeestä esimerkiksi, jos

kävelijä haluaa käyttää etunsa uusiin kenkiin. Nämä ratkaisut lisäisivät varmasti innostusta kävelyyn ja pyöräilyyn. Näillä keinoilla Rovaniemen kaupunki ja Lapin ELY-keskus viestittävät, että se kannustaa työntekijöitä liikkumaan kestäväillä liikuntamuodoilla ja tukee näiden liikuntamuotojen käyttäjiä.

Seuraava parannusehdotus on katetut pyöräpaikat, jotka mahdollistavat runkolukituksen. Kuvasta 25 voidaan havaita, että Katettu ja turvallinen pyörän säilytysmahdollisuus -vaihtoehto saivat paljon kannatusta. Tämä tukee tämän ratkaisun toteuttamista. Lisäksi sähköpyöräily yleistyy koko ajan ja katetulla pyöräpaikalla voisi olla myös sähköpyörän lataus mahdollisuus. Kuvassa 33 on esimerkki mahdollisesta pyöräkatosvaihtoehdosta, jossa on mahdollisuus pyörän runkolukitukseen.



KUVA 33. Pyöräkatos, jossa on mahdollisuus runkolukitukseen (17)

Rovaniemen kaupungintalon katetut pyöräpaikat tulisivat molemmille sisäpihoille (kuvat 34 ja 35). Lisäksi järjestettäisiin työntekijöille mahdollinen kulku työpaikalle läheisistä ulko-ovista, eli tämän hetkiset kulkulätkät ja avaimet toimisivat myös näissä ovissa.



KUVA 34. Rovaniemen kaupungintalon sisäpiha



KUVA 35. Rovaniemen kaupungintalon toinen sisäpiha

Lapin ELY-keskuksen katettu pyöräpysäköintipaikka sijoitetaan virastotalon sisäpihalle, jossa on paljon avaraa tilaa puistossa (kuva 36). Henkilöstön mukaan puistoalue ei ole oikeastaan minkäänlaisessa käytössä, joten pyöräpysäköintipaikka sopisi hyvin tähän. Lisäksi se olisi mukavan lähellä sisäänkäyntiä.



KUVA 36. Lapin ELY-keskuksen sisäpiha

Katetut pyöräpaikat, joihin pyörän voi lukita rungosta, lisääisi turvallisuuden tunnetta. Lisäksi tieto siitä, että pyörää ei varasteta työpäivän aikana, lisääisi pyöräilyä työmatkaliikumisessa.

Seuraava parannusehdotus on paremmat sosiaalilat. Kuvasta 25 havaitaan, että kehitystoimenpide Viihtyisät ja turvalliset tilat peseytymiselle, vaatteiden vaihdolle ja tavaroiden säilytykselle työpaikalla sai paljon kannatusta. Lisäksi parempien sosiaalilojen myötä työntekijöiden olisi mahdollista tehdä aamutoimet ja peseytyä työpaikalla pitemmänkin pyöräilymatkan päätteeksi. Ratkaisu tukee kävelijöitä ja pyöräilijöitä ja lisääisi mahdollisuuksia aloittaa hyötyliikkinen töihin.

Joukkoliikenne

Bussien reaaliaikaisen lähtöajan osoittava näyttö tulisi sijoittaa kaupungintalon aulaan, ulko-ovien läheisyyteen ja mahdollisesti sosiaaliloihin. Näin työntekijät

saisivat helpommin ja paremmin bussien aikatauluista ja niiden liikkumisesta. Se luultavasti kasvattaisi kiinnostusta bussilla liikkumiseen työmatkalla. Aulassa ja ulko-ovien läheisyydessä olevat näytöt hyödyttäisivät niin virastotalon työntekijöitä kuin siellä vierailijoitakin.

4.2.2 Muut suositeltavat toimenpiteet

Muita suositeltavia kehitystoimenpiteitä Rovaniemen kaupungintalolle on yhteensä neljä kappaletta. Ne ovat Kimppakyytipörssin luominen, Etä- ja sekä videoneuvottelujen lisääminen, Työpaikalle sähköpyörän hankkiminen ja lisäksi Pysäköintilippujen ostomahdollisuus.

Kimppakyydit

Seuraava keino on kimppakyytipörssin luominen. Kuvasta 27 havaitaan, että kimppakyytipörssin luomiselle olisi edellytyksiä. Kuvasta 28 havaitaan, että työntekijät valitsivat kimppakyytipörssille alustaksi muun muassa Whatsapp-mobiilisovelluksen. Sovelluksen avulla olisi suhteellisen helppoa toteuttaa kimppakyytipörssi, sillä kyselyn perusteella se ilmeisesti on jo valmiiksi valtaosalla vastaajista. Kimppakyytipörssin luominen on mahdollista suhteellisen pienellä vaivalla ja se tukee työmatkaliikkumisen pois viemistä oman henkilöauton käytöstä. Sillä on myös suuri potentiaali työmatkaliikkumisen kehittämisessä.

Etä- ja videoneuvottelut

Etä- ja videoneuvottelujen käytön määrätietoiseen lisäämiseen tulee pyrkiä, kun kehitetään työasiointimatkoihin kuuluvaa liikkumista. Niille täytyy lisätä koulutusta ja ne ovat suhteellisen pienellä vaivalla toteuttavissa. Lisäksi ne vähentävät tulevaisuudessa merkittävästi varsinkin pitempien työasiointimatkojen tekemistä.

Kävely ja pyöräily

Työpaikalle sähköpyörä -toimenpiteessä molemmille virastotaloille hankittaisiin sähköpyörä lyhyiden työasiointimatkojen tekemiseen. Kuvassa 20 (sivulla 28) käy ilmi, että suhteellisen paljon työasiointimatkoista tehdään kävellen sekä pyöräillen. Samalla henkilöautoa työasiointimatalla käyttävät voivat valita sähköpyörän jatkossa lyhyille työasiointimatkoille. Jokin pyöräliike voisi myös sponsoroida sähköpyörän huoltoa ja tällä tavalla saada mainosta omalle liikkeelleen. Tämä kehitystoimenpide myös tukee sitä ajatusta, että työpaikka tukee kestävämpiä liikkumismuotoja. Samalla sähköpyörä tulee tutuksi työntekijöille ja mahdollisesti innostaa enemmän pyöräilyyn työmatkaliikkumisessa.

Pysäköintipaikat

Parkkipaikkalippujen ostomahdollisuus -ratkaisu olisi esimerkiksi kaupungintalolle varatuista pysäköintipaikoista kaksi varattu kokonaan tälle toimenpiteelle. Työntekijällä olisi mahdollista ostaa etukäteen parkkipaikkalippu päivälle, kun hän tietää tarvitsevänsä autoa. Lisäksi voisi olla myös mahdollista ostaa kuukausilippuja esimerkiksi talvikuukausille. Toimenpiteessä hinnoittelun tulisi olla kohtuullinen, jotta olisi hyödyllisempää ostaa satunnainen pysäköintipaikka, kun sitä tarvitsee eikä pitää normaalia pysäköintipaikkaa koko ajan. Tällä keinolla Rovaniemen kaupungintalo mahdollistaisi satunnaisen oman auton käyttötarpeen ja tukee kävelijöitä ja pyöräilijöitä.

5 YHTEENVETO

Tämän työn tavoitteena oli selvittää Rovaniemen kaupungin ja Lapin ELY-keskuksen työntekijöiden työmatkaliikkumiseen käyttämät kulkumuodot ja se, miten niitä voisi kehittää enemmän kestävästi liikuttamiseksi. Lisäksi tavoitteena oli luoda Rovaniemen kaupungintalolle ja Lapin ELY-keskukselle liikuttamisen ohjaussuunnitelma, jonka avulla lisätään kestävästi liikuttamismuotojen käyttöä työmatkalla.

Työn teoriaosuudessa esiteltiin kestävästi liikuttamisen ympäristö, terveys- ja hyödynäköhtia, liikuttamisen ohjauksen taustaa ja tarkoitusta. Lisäksi perehdyttiin tykytoimintaan ja yhteiskuntataloudellisiin hyötyihin.

Työssä käytettiin tutkimusmenetelmänä Webropol-pohjaista kyselyä, joka suunnattiin Rovaniemen kaupungin ja Lapin ELY-keskuksen työntekijöille. Kyselyssä tutkittiin muun muassa työntekijöiden työmatkan pituuksia, työasiointimatkoja, pysäköintipaikka tilannetta, työmatkalla käytettyä kulkumuotoa sekä syitä siihen, miksi kestäviä liikuttamismuotoja ei käytetä ja minkälaisilla kehitystoimenpiteillä kestävästi liikuttamismuotojen käyttöä lisättäisiin.

Kyselyyn osallistui 324 työntekijää, mikä hieman ylitti odotukset. Vastaajien määrä ja vapaapalaute viestii, että työmatkaliikkumisen kehittämistä pidetään nykyään tärkeänä asiana ja liikuttamismahdollisuuksiin halutaan vaikuttaa.

Kyselyssä havaittujen tietojen, Rovaniemen kaupungintalon ja Lapin ELY-keskuksen henkilöstön mielipiteiden perusteella laadittiin toimenpide-ehdotuksia, joiden avulla pyritään ohjaamaan työmatkaliikkumista enemmän kestävästi liikuttamismuotojen käyttöön. Toimenpide-ehdotukset jaettiin eri kategorioihin, kuten tärkeät ja suositeltavat toimenpiteet. Lisäksi keinot lajiteltiin vielä kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvät toimenpiteet sekä joukkoliikenteen toimenpiteet.

Tärkeimmät toimenpiteet olivat sellaisia, jotka olisivat helppoja toteuttaa ja niiden vaikutus kehittämällä olisi suuri vaikutus kestävästi liikuttamismuotojen

lisääntymiseen työmatkaliikumisessa. Koko kaupungin asukkaita koskevia tärkeitä toimenpide-ehdotuksia tuli yhteensä kolme. Ne olivat bussien lippujärjestelmän kehittäminen, bussiaikataulujen päivittäminen selkeämmäksi internetiin ja lisäksi pysäkki-informaation kehittäminen. Rovaniemen kaupungintaloa ja Lapin ELY-keskusta koskevia tärkeitä toimenpide-ehdotuksia oli neljä. Näitä olivat pyörähuolto työntekijöille, bussien reaaliaikaisen lähtöajan osoittava näyttö vierastalojen ala-aulaan, katetut pyöräpaikat ja paremmat sosiaalililat. Tärkeät toimenpide-ehdotukset Rovaniemen kaupungin talon ja Lapin ELY-keskuksen tulisi ehdottomasti toteuttaa.

Suositteluvia toimenpide-ehdotuksia oli seitsemän kappaletta. Ne olivat kevyen liikenteen väylien saattaminen parempaan kuntoon, kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito seuranta ja bussiyhteyksien kehittäminen. Muita keinoja olivat kimpakyytipörssin luominen, etä- ja videoneuvottelujen lisääminen, työpaikalle sähköpyörän hankkiminen ja pysäköintilippujen ostomahdollisuus. Nämä toimenpiteet täydentävät hyvin tärkeiden toimenpiteiden joukkoa ja ne Rovaniemen kaupungin ja Lapin ELY-keskuksen olisi hyvä toteuttaa tulevaisuudessa.

Tämä insinööri työ toimii jatkossa työkaluna ja mallina siitä, miten työmatkaliikumisen mahdollisuuksia voi tutkia ja, miten niitä voitaisiin tulevaisuudessa kehittää. Työ osoittaa esimerkkiä Rovaniemen kaupungin ja Lapin ELY-keskuksen halusta kehittää työmatkaliikumista. Työn pohjaa ja tuloksia voivat hyödyntää saman alueen työnantajat kehittäessään oman työpaikan työmatkaliikumista. Lisäksi työ näyttää esimerkkiä muille työpaikoille siitä, miten työmatkaliikumista voi kehittää tällä alueella ja myös koko Suomessa.

LÄHTEET

1. Liikennejärjestelmä ja ympäristö. 2013. Liikennevirasto. Saatavissa: http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ymparisto_turvallisuus/jarjestelma_ymparisto#.VSKuvvmUd1A. Hakupäivä 16.3.2015.
2. Taskinen, Johanna. 2008. Liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 27/2008.
3. Vaihtoehtoja liikkumiseen. 2011. Edu.fi. Saatavissa: http://www.edu.fi/yleissivistava_koulutus/aihekokonaisuudet/kestava_kehitys/teemoja/vaihtoehtoja_liikkumiseen. Hakupäivä 17.3.2015.
4. Liikennetarve. 2011. Edu.fi. Saatavissa: http://www.edu.fi/yleissivistava_koulutus/aihekokonaisuudet/kestava_kehitys/teemoja/vaihtoehtoja_liikkumiseen/liikennetarve. Hakupäivä 17.3.2015.
5. Liikunta työhyvinvoinnin tukena. 2011. Työterveyslaitos. Saatavissa: http://www.ttl.fi/fi/tyohyvinvointi/elintavat_ja_tyokyky/liikunta/Sivut/default.aspx. Hakupäivä 20.3.2015.
6. Liikunta. 2005. Terveyskirjasto. Saatavissa: http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=suo00014. Hakupäivä 20.3.2015.
7. Säännöllisen liikunnan terveysvaikutukset. Suomen sydänliitto ry. Saatavissa: <http://www.sydanliitto.fi/saannollisen-liikunnan-terveysvaikutukset#.VSvg3fmUd1A>. Hakupäivä 20.3.2015.
8. Tykytoiminta. 2014. Työterveyslaitos. Saatavissa: <http://www.ttl.fi/fi/tyohyvinvointi/tykytoiminta/Sivut/default.aspx>. Hakupäivä 25.3.2015.
9. Mitä työkyky on. 2014. Työterveyslaitos. Saatavissa: http://www.ttl.fi/fi/tyohyvinvointi/tykytoiminta/mita_on_tyokyky/sivut/default.aspx. Hakupäivä 25.3.2015.

10. Perustietoa liikenteestä ja ympäristöstä. 2015. Motiva. Saatavissa: [http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa liikenteesta ja ymparistosta/vaikutukset ihmisiin ja ymparistoon](http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa_liikenteesta_ja_ymparistosta/vaikutukset_ihmisiin_ja_ymparistoon). Hakupäivä 28.3.2015.
11. Liikenneuhka. 2015. Wikipedia. Saatavissa: <http://fi.wikipedia.org/wiki/Liikenneuhka>. Hakupäivä 28.3.2015.
12. Liikenteen energiankulutus ja pakokaasupäästöt. 2015. Motiva. Saatavissa: [http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa liikenteesta ja ymparistosta/liikenteen energiankulutus ja pakokaasupaastot](http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa_liikenteesta_ja_ymparistosta/liikenteen_energiankulutus_ja_pakokaasupaastot). Hakupäivä 3.4.2015.
13. Liikenteen ympäristövaikutukset. 2011. Edu.fi. Saatavissa: [http://www.edu.fi/yleissivistava_koulutus/aihekokonaisuudet/kestava kehitys/teemoja/vaihtoehtoja liikkumiseen/liikenteen ymparistovaikutukset](http://www.edu.fi/yleissivistava_koulutus/aihekokonaisuudet/kestava_kehitys/teemoja/vaihtoehtoja_liikkumiseen/liikenteen_ymparistovaikutukset). Hakupäivä 3.4.2015.
14. Kävely ja pyöräily. 2015. Motiva. Saatavissa: [http://www.motiva.fi/liikenne/kavely ja pyoraily](http://www.motiva.fi/liikenne/kavely_ja_pyoraily). Hakupäivä 4.4.2015.
15. Sala, Elina. 2005. Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 94/2005.
16. Pöllänen, Markus – Lind, Salla – Kalenoja, Hanna – Mäkelä, Tarja . 2003. Työ- ja työasiointimatkojen turvallisuus- ja ympäristöriskien hallinta yrityksissä ja organisaatioissa. Saatavissa: <http://www.tut.fi/vhttp://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/liityraportti.pdf>. Hakupäivä 6.4.2015-
17. Pyöräkatosmalli. 2013. WSP Finland Oy. Saatavissa: <http://openlightspots.com/spotsol/fi/content/py%C3%B6r%C3%A4katosmallin-valaistus>. Hakupäivä 25.5.2015.

LIITE 1 KYSELY LIIKKUMISEN OHJAUKSESTA

Rovaniemen kaupungin ja Lapin ELY-keskuksen liikkumisen ohjaussuunnitelma

Vastaajan taustatiedot

Kunta/asuinalue

- Karinrakka
- Keskusta
- Kivitaipale
- Korkalovaara
- Koskenkylä
- Lapinrinne
- Meltaus
- Muurola
- Nivavaara
- Ojanperä
- Ounasrinne
- Paavalniemi
- Pöykkölä
- Rantavitikka
- Saarenkylä
- Sinettä
- Someroharju
- Teollisuuskylä
- Vaarala
- Vanttauskoski
- Vennivaara
- Viirinkangas
- Vikajärvi
- Ytikylä
- Muu, mikä?

Toimipiste (Rovaniemen kaupunki)

- Kaupungintalo

Keskusta-alue:

- Rovakatu 1 tai 2
- Sairaalakatu 1
- Pienteollisuustalo
- Korkalokatu 4
- Muu, osoite:

Muut alueet:

- Saarenkylän alue, osoite:
- Palvelukylän alue, osoite:
- Ounasvaaran alue, osoite:
- Korkalovaaran alue, osoite:
- Muu, osoite:

Toimipiste (ELY-keskus)

- Virastotalo
- Muu, osoite:

Työaika

- Säännöllinen päivätyö
- Vuorotyö
- Muu, mikä

Liikkumisen ohjauksen nykytila

Onko sinulla pysäköintioikeutta työpaikalla?

- Kyllä, lämpöpaikka
- Kyllä, muu paikka
- Ei

Onko toimipisteessänne riittävästi autojen pysäköintipaikkoja?

Kyllä

Ei

Valitkaa, mikä seuraavista kuvaa parhaiten työntekijöiden ja asiakkaiden polkupyörien säilytysmahdollisuuksia toimipisteessänne.

- Sisätiloissa
- Katoksessa
- Ulkona vailla suojaa
- Ei polkupyörien säilytysmahdollisuutta

Onko sinulla mahdollisuutta tehdä etätöitä?

- Kyllä
- Ei
- En tiedä

Kuinka usein teet etätöitä?

- Päivittäin
- Viikoittain
- 1-4 kertaa kuukaudessa
- Satunnaisesti
- Ei etätöimahdollisuutta

Työmatka

Työmatkan pituus

- alle 1 km
- 1 - 3 km
- 3 - 5 km
- 5 - 10 km
- 10 - 20 km
- 20 - 50 km
- yli 50 km

Työmatkan pääasiallinen kulkutapa talvisin.

- Kävely
- Pyöräily
- Linja-auto
- Henkilöauto
- Muu, mikä?

Työmatkan pääasiallinen kulkutapa kesäisin.

- Kävely
- Pyöräily
- Linja-auto
- Henkilöauto
- Muu, mikä?

Työmatkan kesto käyttämälläne kulkutavalla.

- alle 10 min
- 10 - 15 min
- 15 - 20 min
- 20 - 30 min
- yli 30 min

Mikäli ette kulje työmatkoja kävellen tai pyörällä, mitkä ovat keskeisimmät syyt siihen?

Valitse 3 tärkeintä syytä.

- Matka on liian pitkä
- Kävely- tai pyöräilyväylien kunnossapidon taso on heikko
- Kävely- tai pyöräilyväylien kunnossapidon ajoitus
- Joukkoliikenne tarjoaa hyvät kulkuyhteydet
- Riski pyörään kohdistuvasta ilkeästä tai sen varastamisesta työpäivän aikana
- Työpaikalla ei ole asianmukaisia pukeutumis- ja suihkutiloja
- Työmatkaani liittyy lasten kuljettamista hoitoon tai kouluun
- Tarvitsen autoa asiointiin ennen työpäivää tai sen jälkeen
- Tarvitsen autoa työpäivän aikana
- Omalla autolla kulkeminen on helpointa
- Koen työmatkani tekemisen kävellen tai pyörällä liian rasittavaksi
- Pyörille ei ole asianmukaisia säilytystiloja ja telineitä joihin ne voisi lukita
- Muu, mikä?

Mikäli ette kulje työmatkoja joukkoliikenteellä, mitkä ovat keskeisimmät syyt siihen?

Valitse 3 tärkeintä syytä.

- Kuljen työmatkani kävellen tai pyöräillen
- Matka joukkoliikenteellä kestää liian kauan
- Linja-autolla matkustaminen on liian kallista
- Pysäkki on liian kaukana kodista tai työpaikasta
- Julkisen liikenteen käyttäminen vaatisi usean kulkutavan vaihtoa (esim. pyöräillen pysäkille, kävellen pysäkiltä töihin)
- Joukkoliikenteen aikataulut eivät sovi työaikoihini
- Työnantajani ei tarjoa työsuhdematkalippuetua
- Työmatkaani liittyy lasten kuljettaminen hoitoon tai kouluun
- Tarvitsen autoa asiointiin ennen työpäivää tai sen jälkeen
- Tarvitsen autoa työpäivän aikana
- Omalla autolla kulkeminen on helpointa
- Muu, mikä?

Kuinka pitkän työmatkan olisitte valmis kulkemaan kävellen?

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

Kuinka pitkän työmatkan olisitte valmis kulkemaan pyörällä?

- alle 1 km
- 1 - 3 km
- 3 - 5 km
- 5 - 10 km
- 10 - 20 km
- yli 20 km

Työasiointimatkat

Työaikana tehdyt matkat (mm. asiakaskäynnit, neuvottelumatkat)

Teetkö työasiointimatkoja?

- Kyllä
- Ei

Kuinka usein teet työasiointimatkoja?

- Päivittäin
- 1 - 5 kertaa kuukaudessa
- 5 - 10 kertaa kuukaudessa
- 10 - 15 kertaa kuukaudessa
- 15 - 20 kertaa kuukaudessa

Työasiointimatkojen pääasiallinen kulkutapa Rovaniemellä on

- Kävely
- Pyöräily
- Linja-auto
- Oma henkilöauto
- Vuokra-auto
- Työnantajan auto

Työasiointimatkojen pääasiallinen kulkutapa pidemmällä matkoilla on

- Linja-auto
- Oma henkilöauto
- Vuokra-auto
- Työnantajan auto
- Juna
- Lentokone

Jos teet työasiointimatkoja henkilöautolla, arvioi kuinka suuren osuuden henkilöautolla tekemistäsi työasiointimatkoista voisit korvata

	0 - 10 %	11 - 20 %	21 - 30 %	31 - 40 %	41 - 50 %	50 % tai enemmän
Kävelyllä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräilyllä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteellä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Etäneuvotteluilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Puhelinneuvotteluilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sähköpostilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Arvioi kuinka suuren osuuden junalla/lentokoneella tekemistäsi työasiointimatkoista voisit korvata

	0 - 10 %	11 - 20 %	21 - 30 %	31 - 40 %	41 - 50 %	50 % tai enemmän
Etäneuvotteluilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puhelinneuvotteluilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sähköpostilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kuinka tärkeänä pidätte seuraavien liikkumisen ohjauksellisten tekijöiden toteuttamista työpaikalla?

	Ei ollenkaan tärkeä	Jonkin verran tärkeä	Tärkeä	Hyvin tärkeä
Ympäristöystävällisyys työnantajan autojen hankinnassa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Taloudellisen ajon ohjeistus/koulutus työntekijöille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Henkilökunnan autopysäköintipaikkojen rajoittaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kimppakyytien edistäminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turvallinen ja sujuva pyöräpysäköinti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sosiaalitulojen järjestäminen työmatkapyöräilijöille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työsuhdematkalippujen tarjoaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kävelyn, pyöräilyn ja/tai joukkoliikenteen käytön suosiminen työasiointimatkoilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Etätö- tai etäneuvottelumahdollisuuksien lisääminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kehitystoimenpiteet

Valitkaa ne kehitystoimenpiteet, jotka kannustaisivat teitä lisäämään kävelyä ja pyöräilyä työmatkoilla.

Valitse 3 tärkeintä syytä.

- Parempi kuntoiset kävely- ja pyöräilyreitit ympäri vuoden
- Kävely- ja pyöräilyreittien kunnostaminen tai uusien reittien rakentaminen
- Turvallisuuden parantaminen kävely- ja pyöräilyreiteillä sekä risteysalueilla
- Katettu pyörän säilytysmahdollisuus työpaikalla
- Turvallinen pyörän säilytysmahdollisuus työpaikalla
- Viihtyisät ja turvalliset tilat peseytymiselle, vaatteiden vaihdolle ja tavaroiden säilytykselle työpaikalla
- Työpaikan tarjoama ilmainen aamupala kevyen liikenteen käyttäjille

- Työnantajan kustantama vuosittainen polkupyöränhuolto
- Työnantajan tarjoama työsuhdepyörä tai yhteiskäyttöpyörä sekä pyöräilykypäri
- Enemmän tietoa liikkumisen terveysvaikutuksista
- Seurantaan perustuvat kävelyyn ja/tai pyöräilyyn kannustavat palkinnot
- Maksullinen autopysäköinti työpaikalla
- Työpaikalta olisi mahdollista lainata tai vuokrata auto sitä tarvittaessa
- Erilaisiin tapahtumiin ja kampanjoihin osallistuminen
- Enemmän tietoa paljonko kertyisi säästöjä lisäämällä kävelyä sekä pyöräilyä
- Muu, mikä?

Valitkaa ne kehitystoimenpiteet, jotka kannustaisivat teitä lisäämään joukkoliikenteen käyttöä työmatkoilla.

Valitse 3 tärkeintä syytä.

- Työnantajan kokonaan kustantama joukkoliikennelippu
- Työnantajan osittain kustantama joukkoliikennelippu
- Kodin ja työpaikan välisten linja-autovuorojen lisääminen
- Kodin ja työpaikan välisten linja-autovuorojen aikatauluttaminen työaikoihin paremmin sopiviksi
- Uusi linja-autoreitti työpaikalle (tarkenna halutessasi reitti)
- Vaihdoton linja-autoyhteys kotoa työpaikalle
- Bussien todellisen tulo- tai lähtöajan osoittava näyttö pysäkeillä
- Bussiaikatauluista tiedottaminen työpaikalla (ilmoitustaululla, intranetissä, tms.)
- Nopeammat bussireitit
- Bussissa olisi mahdollista käyttää langatonta internet -yhteyttä (wifi)
- Pysäkin sijainti lähempänä kotia tai työpaikkaa
- Matka-ajan laskeminen työajaksi
- Maksullinen autopysäköinti työpaikalla
- Enemmän tietoa joukkoliikenteestä sekä aikatauluista
- Muu, mikä?

Valitkaa ne kehitystoimenpiteet, jotka kannustaisivat teitä lisäämään kimppakyytien käyttöä työmatkoilla.

- Kimppakyytipörssin luominen
- Pysäköintitiedut kimppakyydillä töihin tuleville
- Työaikojen suunnittelu kimppakyydit huomioiden
- Takuukyyti kotiin, jos kimppakyyti pettää
- Muu, mikä?

Mikä olisi sopiva ja helppokäyttöinen alusta kimpakyytipörssille?

- Facebook
- WhatsApp
- Työpaikan sähköposti
- Oma sivusto
- Yhdistettynä työpaikan nettisivuihin (keskustelupalsta)
- Työpaikan sisäinen keskusteluohjelma
- Muu, mikä?

Mikäli tällä hetkellä kuljette työmatkanne pääsääntöisesti yksin henkilöautolla, vähentäisittekö henkilöautoilua työmatkoilla, jos edellä valitsemanne kehitystoimenpiteet toteutuisivat?

- Kyllä
- Ei

Kiinnostus liikkumisen ohjauksen suunnitteluun ja palautteen mahdollisuus

Arvostamme palautetta, ajatuksia ja ideoita Rovaniemen seudun liikkumisen ohjaustyöstä (Vapaapalaute).

RAMBOLL

LIITE 2 LIIKKUMISEN OHJAUSUUNNITELMA

Rovaniemen kaupungin ja Lapin ELY-keskuksen liikkumisen ohjaussuunnitelma

KEHITTÄMISTOIMENPITEET



Työn tavoite

- ▼ Selvittää Rovaniemen kaupungin ja Lapin ELY-keskuksen työntekijöiden työmatkaliikkuamiseen käyttämät kulkumuodot ja se, miten niitä voisi kehittää enemmän kestävän liikkuksen suuntaan
- ▼ Lisäksi luoda liikkuksenohjaussuunnitelma, jonka avulla lisätään kestävien liikkuemuotojen käyttöä työmatkalla.

Työn toteutus

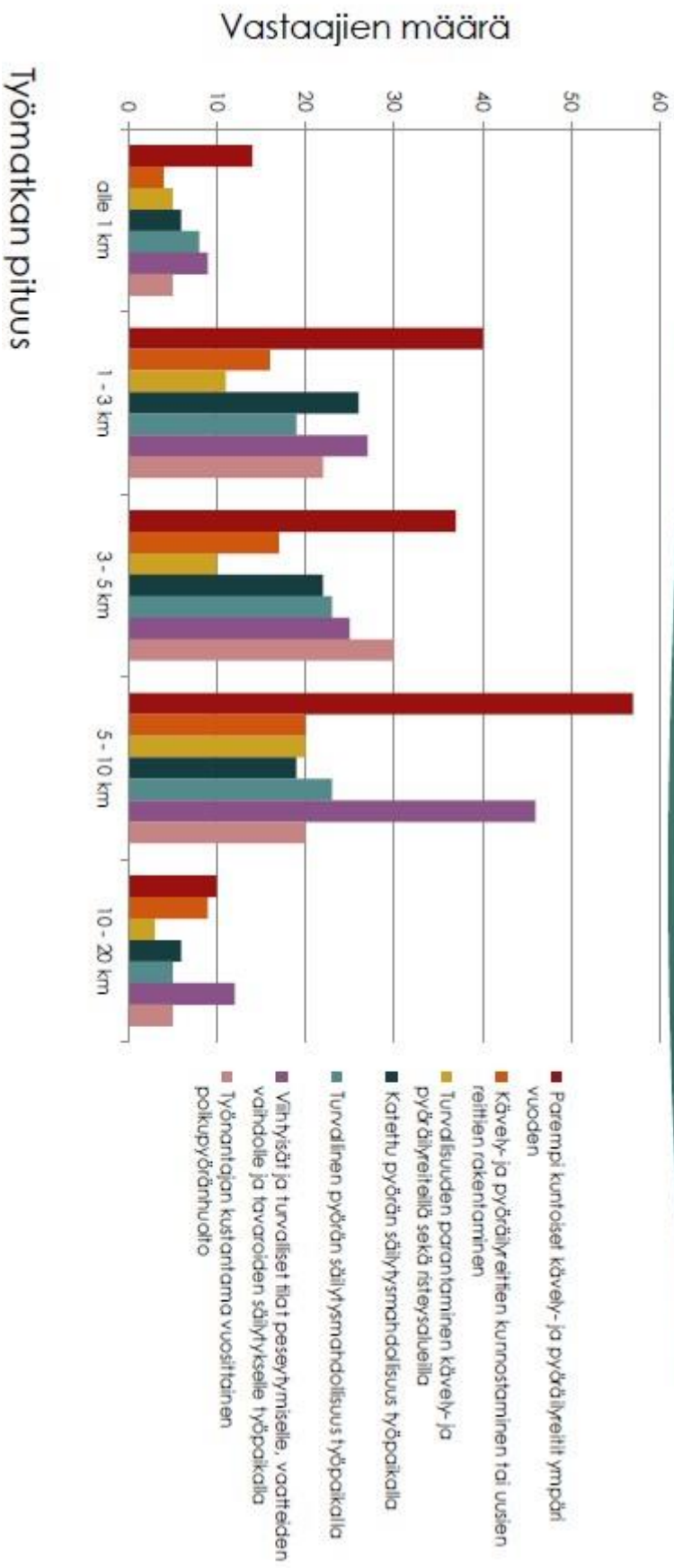
- ▶ Työssä käytettiin tutkimusmenetelmänä kyselyä, joka luotiin Webropol-ohjelmalla. Kyselyssä tutkittiin muun muassa:
 - ▶ Työmatkaliikkumisen nykytilannetta Rovaniemellä
 - ▶ Pysäköintipaikkojen riittävyttä
 - ▶ Työasiointimatkoja
 - ▶ Syitä miksi kestäviä liikkumismuotoja ei käytetä.
- ▶ Työntekijöiden mielipiteitä mahdollisista kehitystoimenpiteistä.

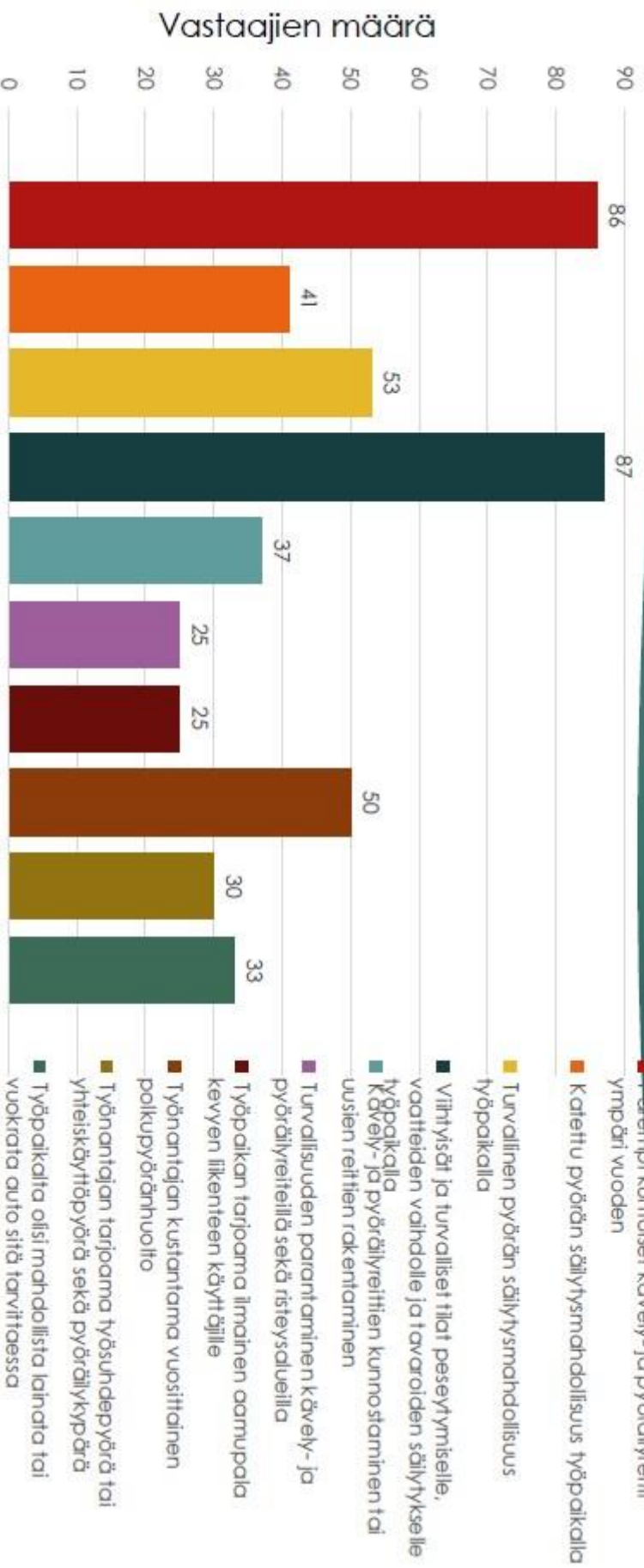
TUTKIMUSTULOKSIA: Työmatkat

▼ KÄVELY JA PYÖRÄILY



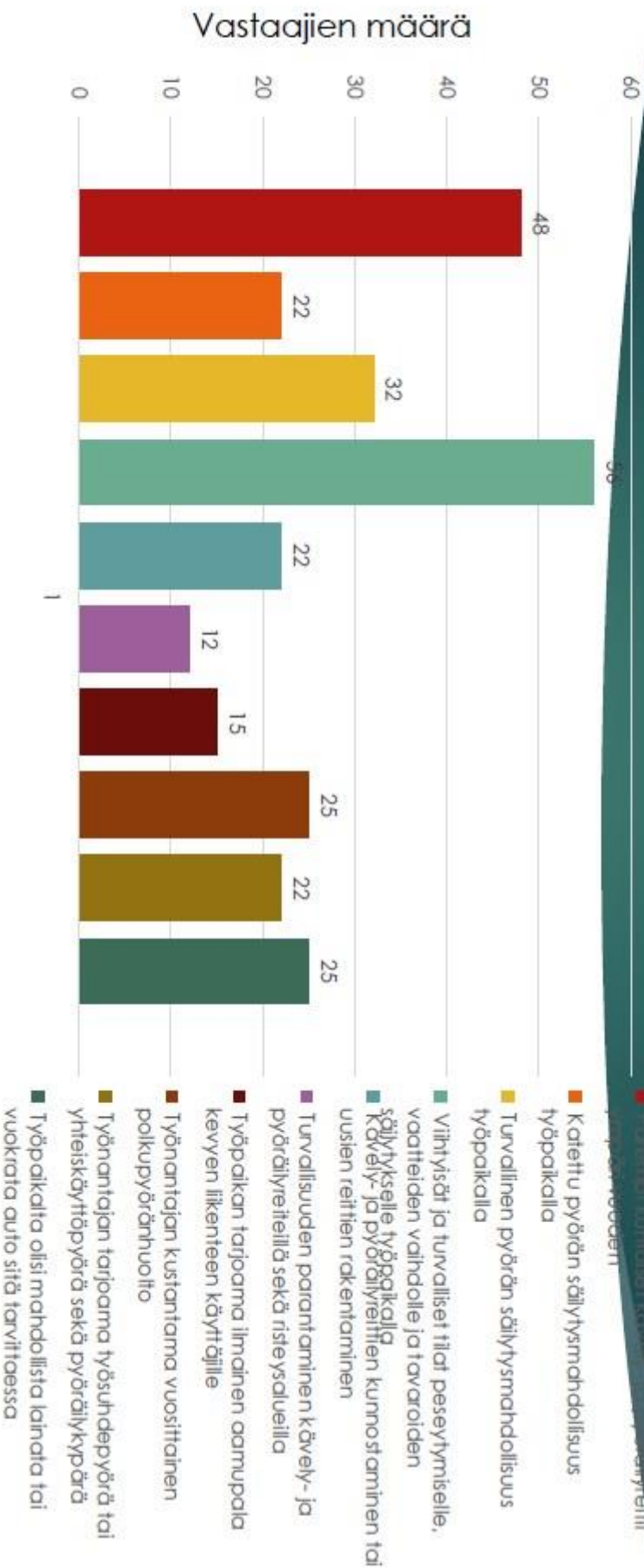
Mittä toimet kannustaisivat kävelyn ja pyöräilyyn.
 Lajittelu: Työmatkan pituuden perusteella
 Vastajat : 324

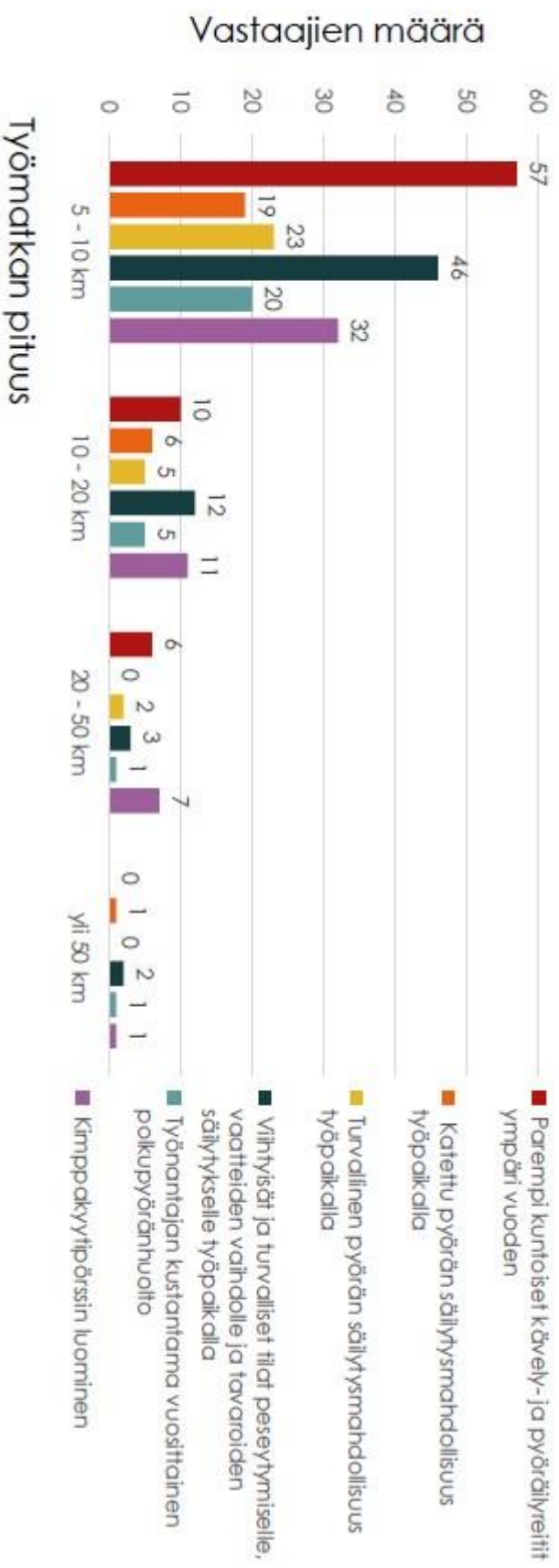




Mitkä toimet kannustaisivat kävelyn ja pyöräilyyn

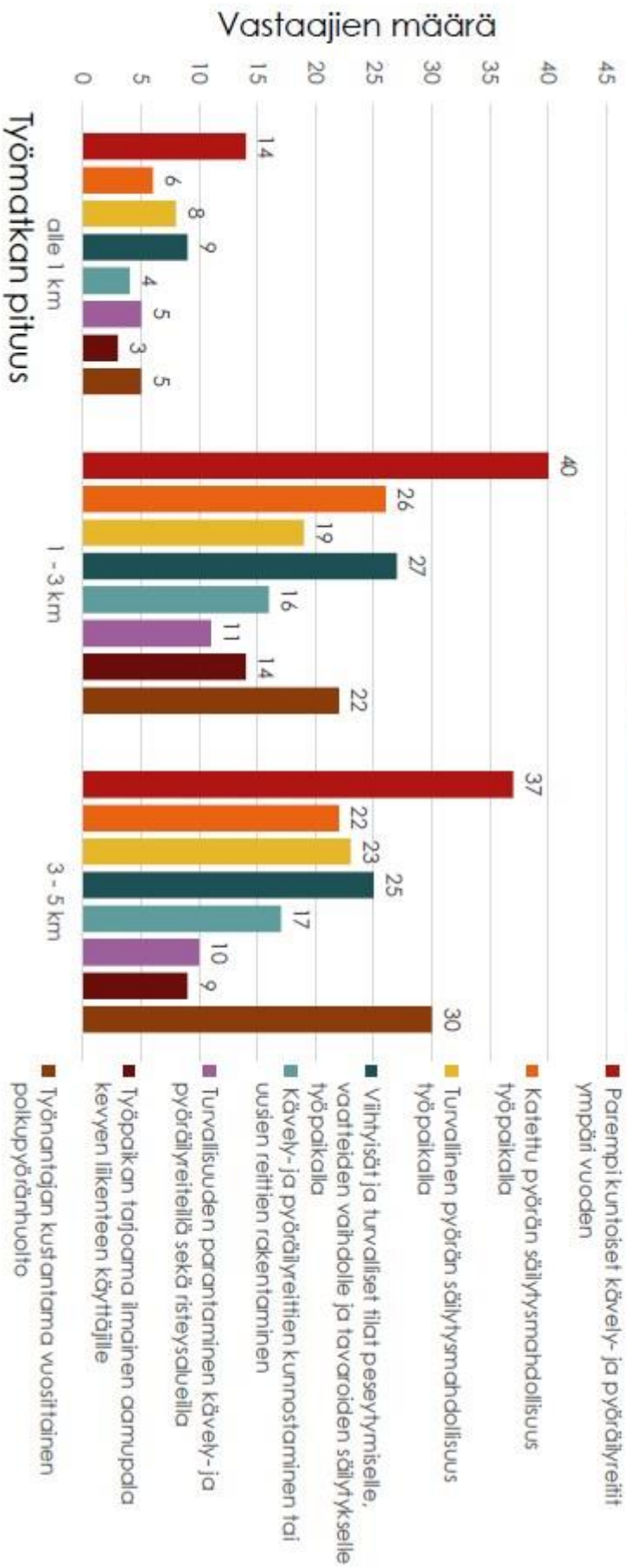
Lajittelu: Kesäisin henkilöautoa käyttävät
Vastaajat: Kyselystä 127/324





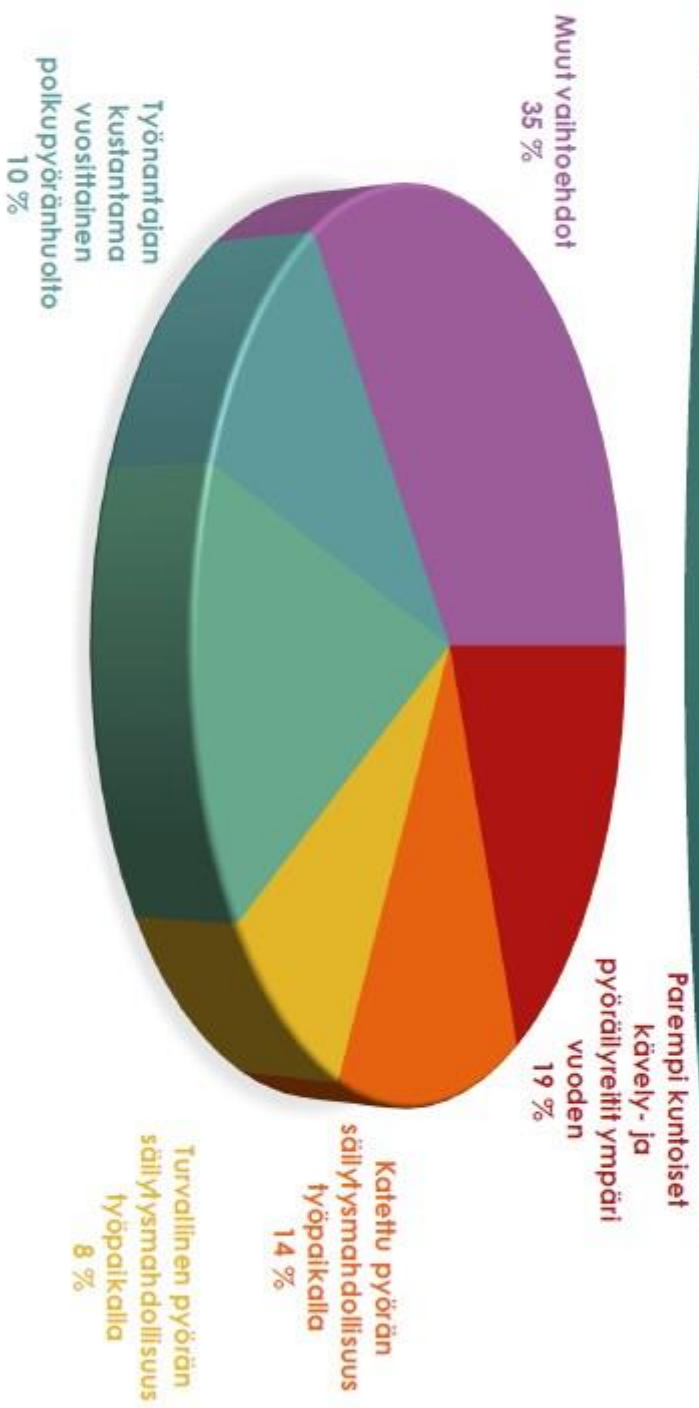
Mitkä toimet kannustaisivat kävelyn ja pyöräilyyn

Lajittelu: Vastaajat joiden työmatka alle 5 km.
Vastaajat: 183/324



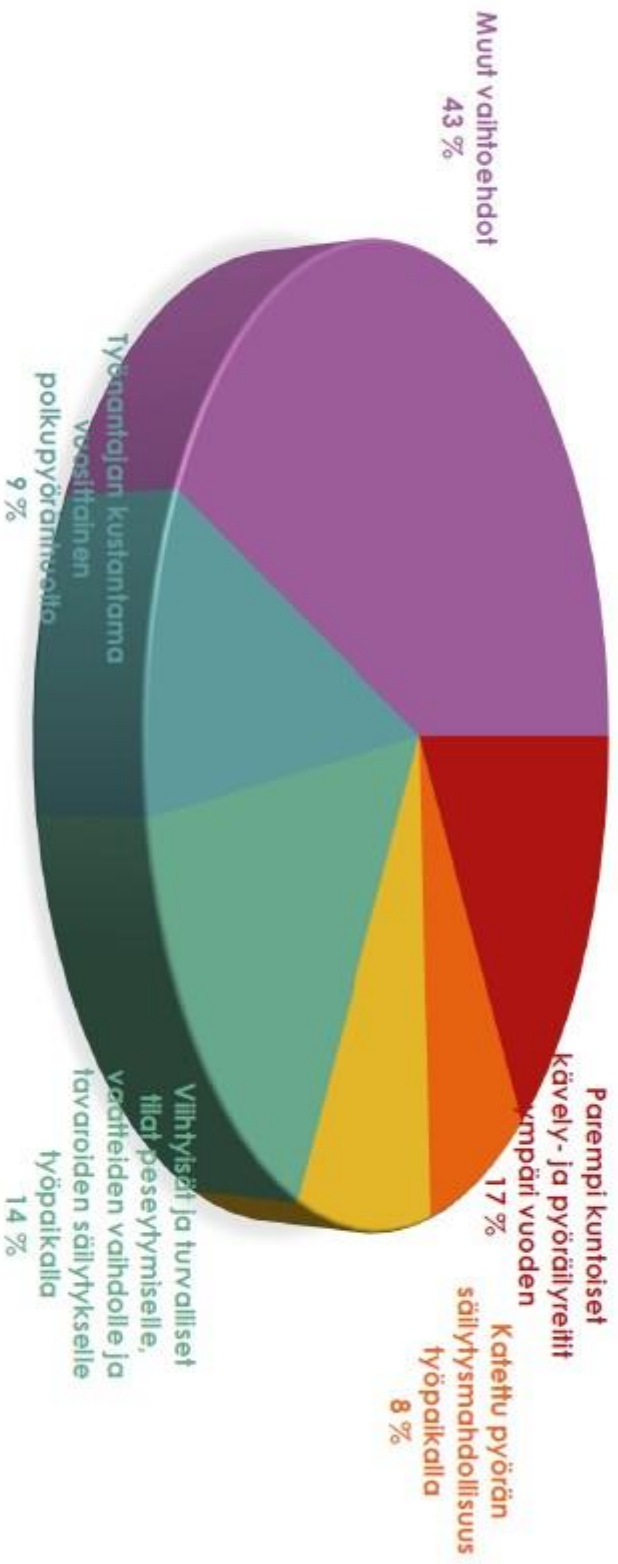
Mittä toimet kannustaisivat kävelyyn ja pyöräilyyn

Vastaajat: ELY-keskus 100 kpl

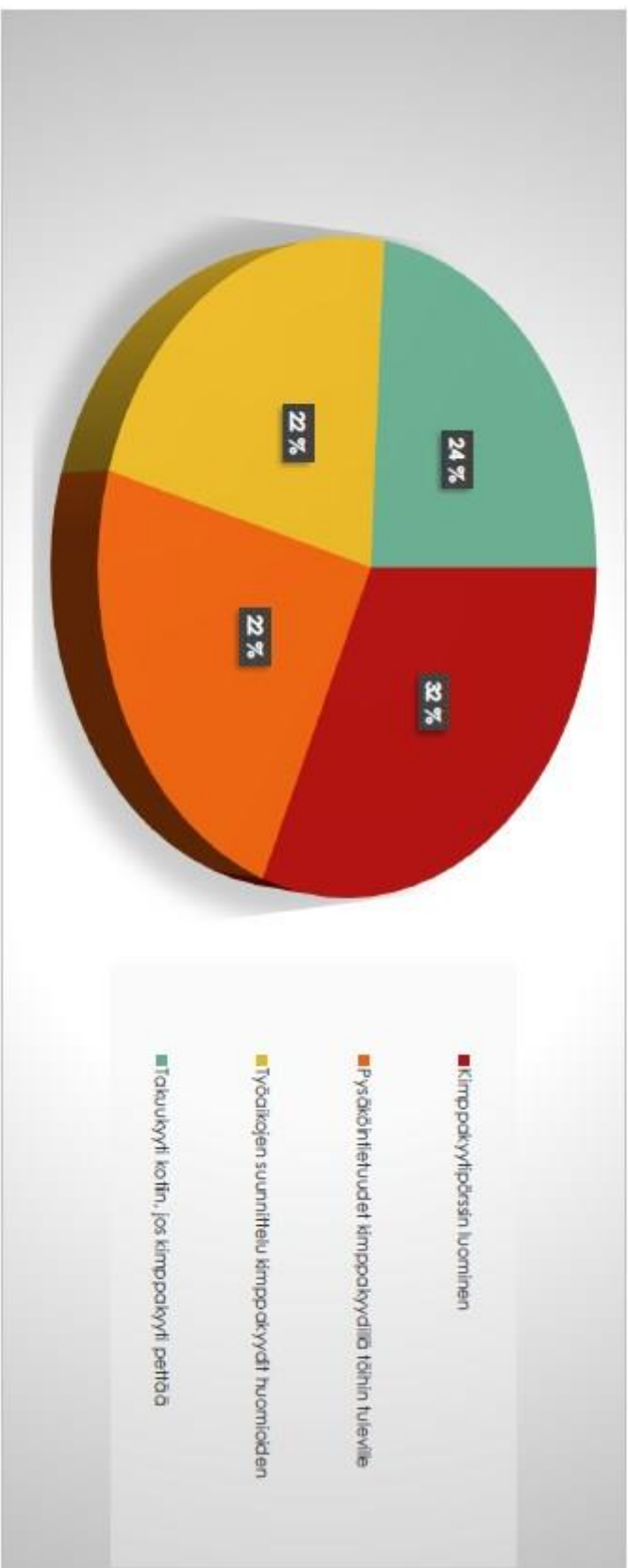


Mitkä toimet kannustaisivat kävelyyn ja pyöräilyyn

Vastaajat: kaupungintalo 69 kpl



Millä keinoilla edistettäisiin kimppakyytien käyttöä vastaajat: 364



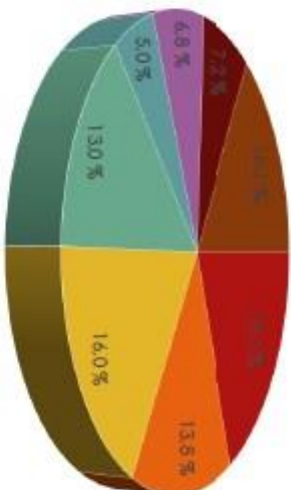
TUTKIMUSTULOKSIA: Työmatkat

▼ JOUKKOLIKENNE

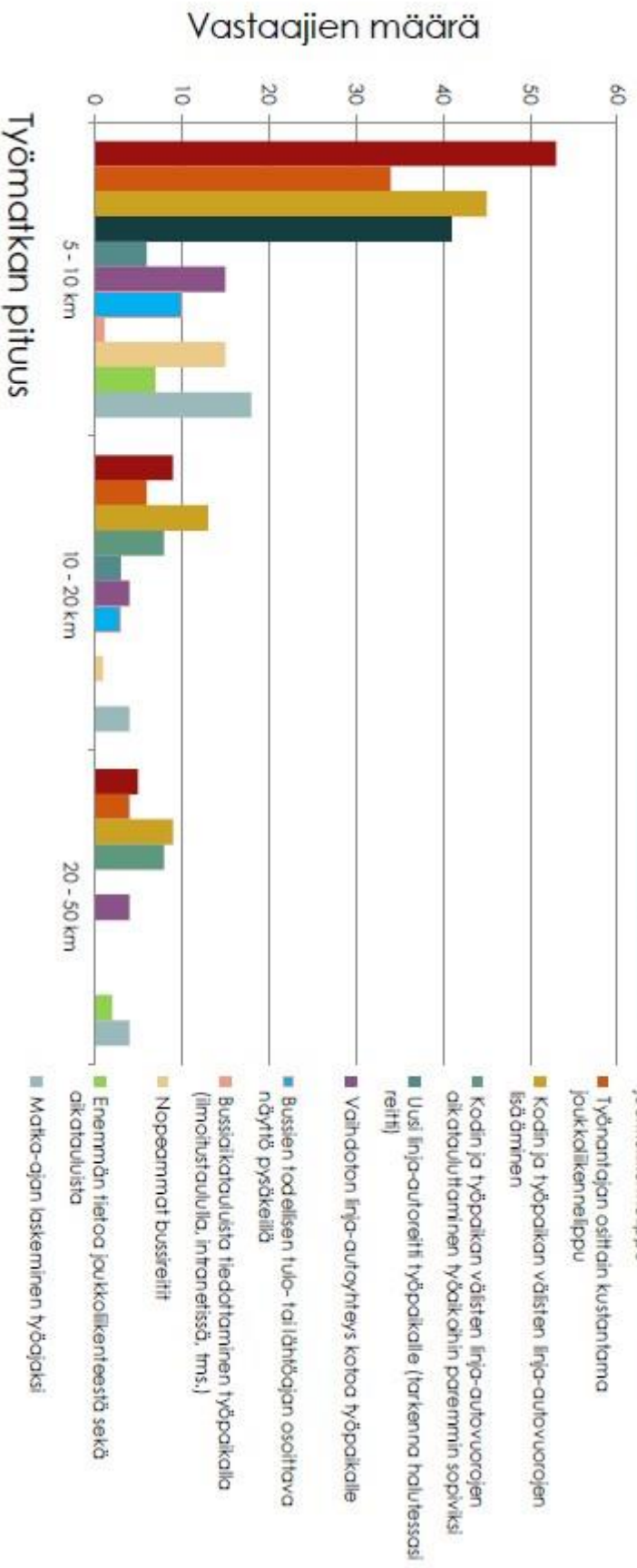
Mitköt toimet kannustaisivat joukko liikenteen käyttöön

Vastaajat: 324 kpl

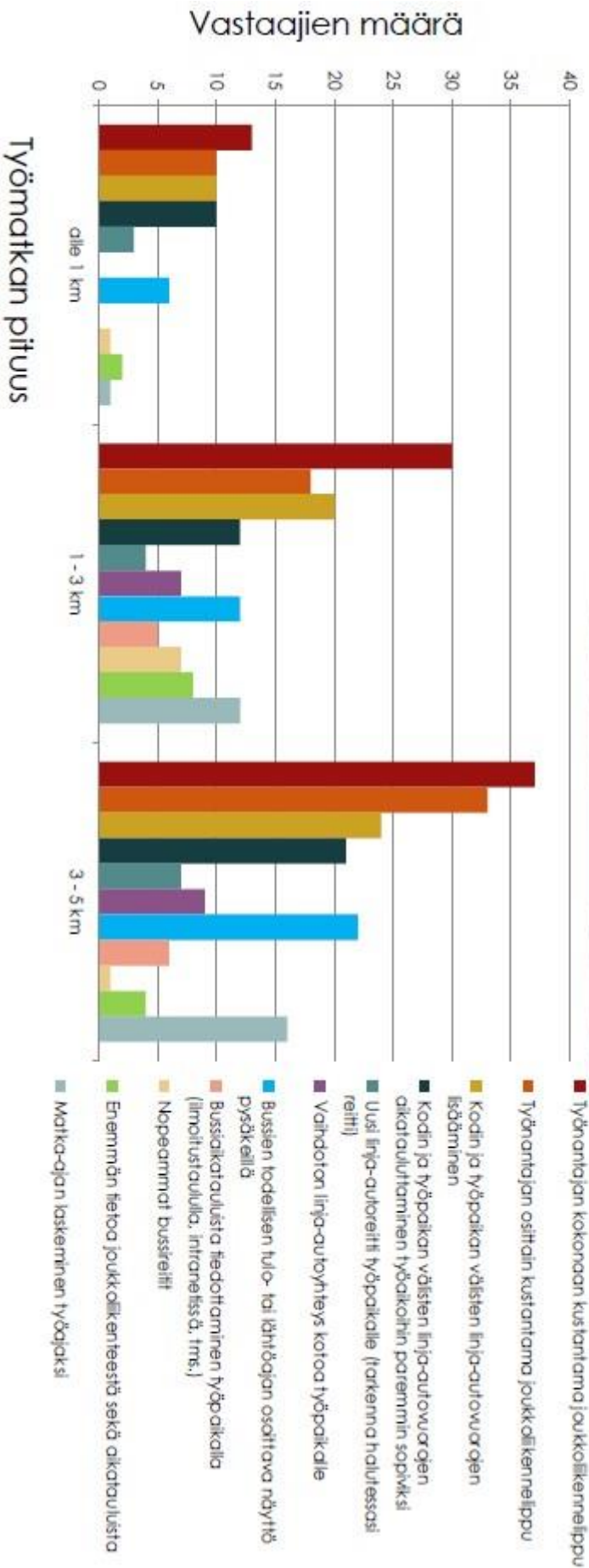
Kehitystoimenpiteet, jotka kannustaisivat lisäämään joukko liikenteen käyttöä työmatkoilla.



- Työntekijän kokonaan kustantama joukko liikenneilippu
- Työntekijän osittain kustantama joukko liikenneilippu
- Kodin ja työpaikan välisten linja-autovarojen lisääminen
- Vaihdoton linja-autoyhteys kotona työpaikalle
- Bussien todellisen tulo- tai lähtöajan osoittava näyttö pysäkeillä
- Matkakorjauksen laskeminen työajaksi
- Muut vaihtoehdot



Mitkä toimet kannustaisivat joukko liikenteen käyttöön
 Lajittelu: Vastaajat joiden työmatka alle 5 km.
 Vastaajat: 183/324

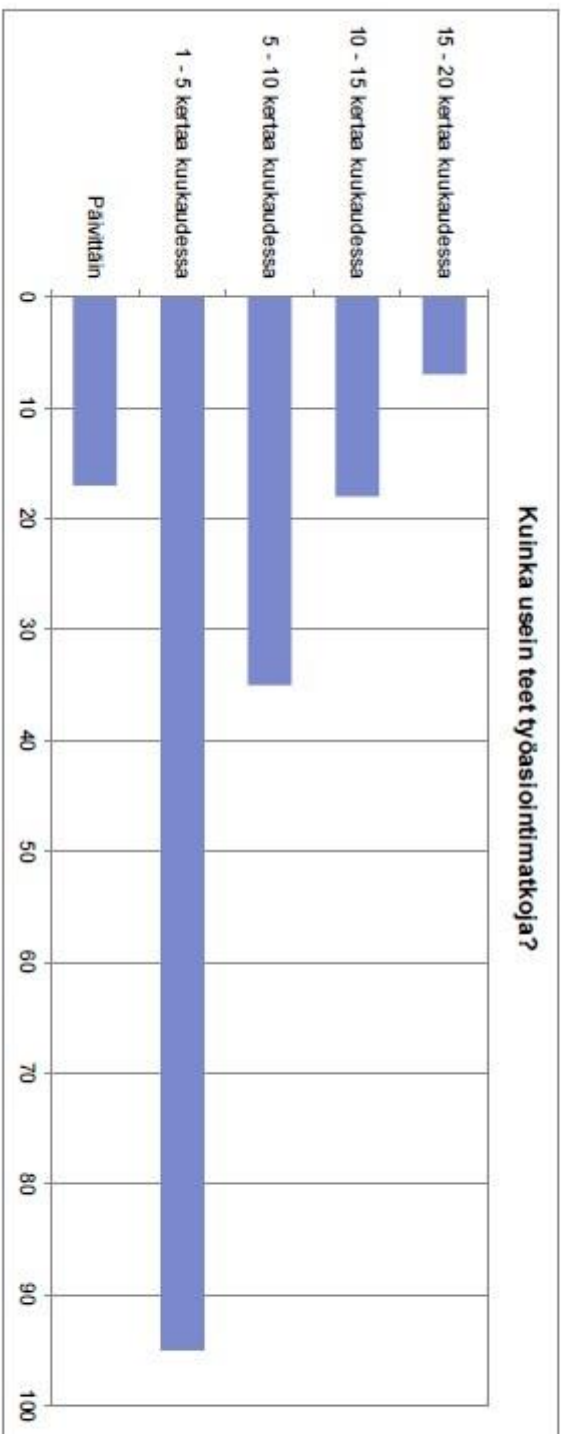


TUTKIMUSTULOKSIA: Työasiointimatkat



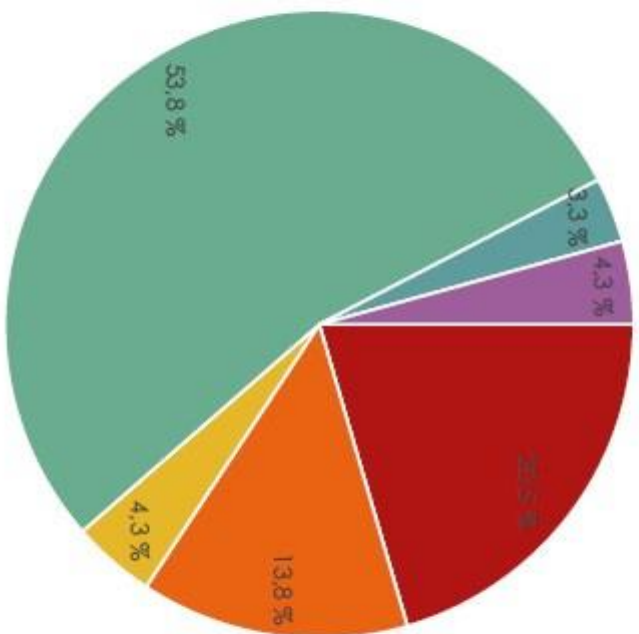
Työasiointimatkat

Lajittelu: Kuinka usein teet työasiointimatkoja
 Vastaajat: 210



Työasiointimatkat

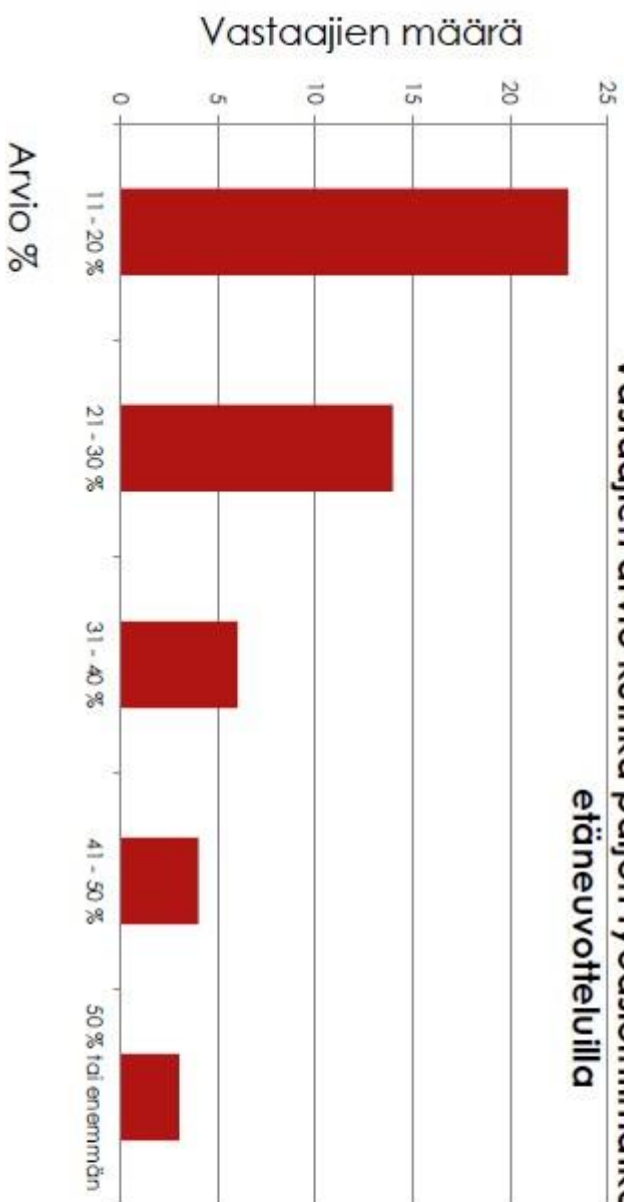
Lajittelu: Käytetty kulkumuoto työasiointimatkalla
Vastaajat: 210



- Kävely
- Pyöräily
- Linja-auto
- Oma henkilöauto
- Vuokra-auto
- Työnantajan auto

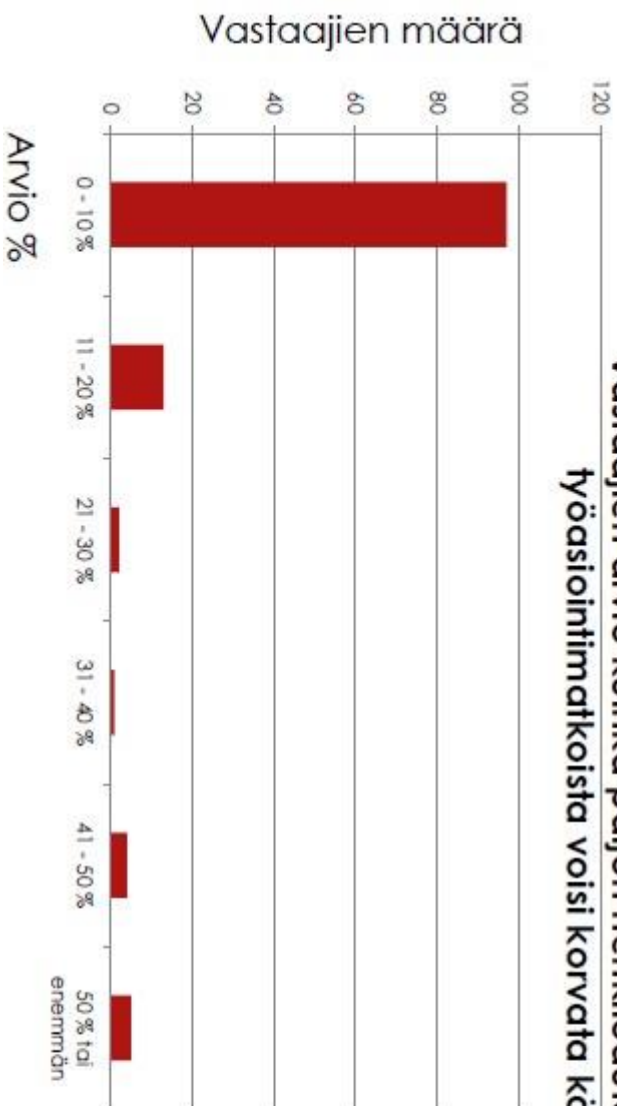
Työasiointimatkat
Lajittelu: Yli 5 työasiointimatkaa kuukaudessa
Vastaajat: 50

Vastaajien arvio kuinka paljon työasiointimatkoja voisi vähentää
etänevottelulla

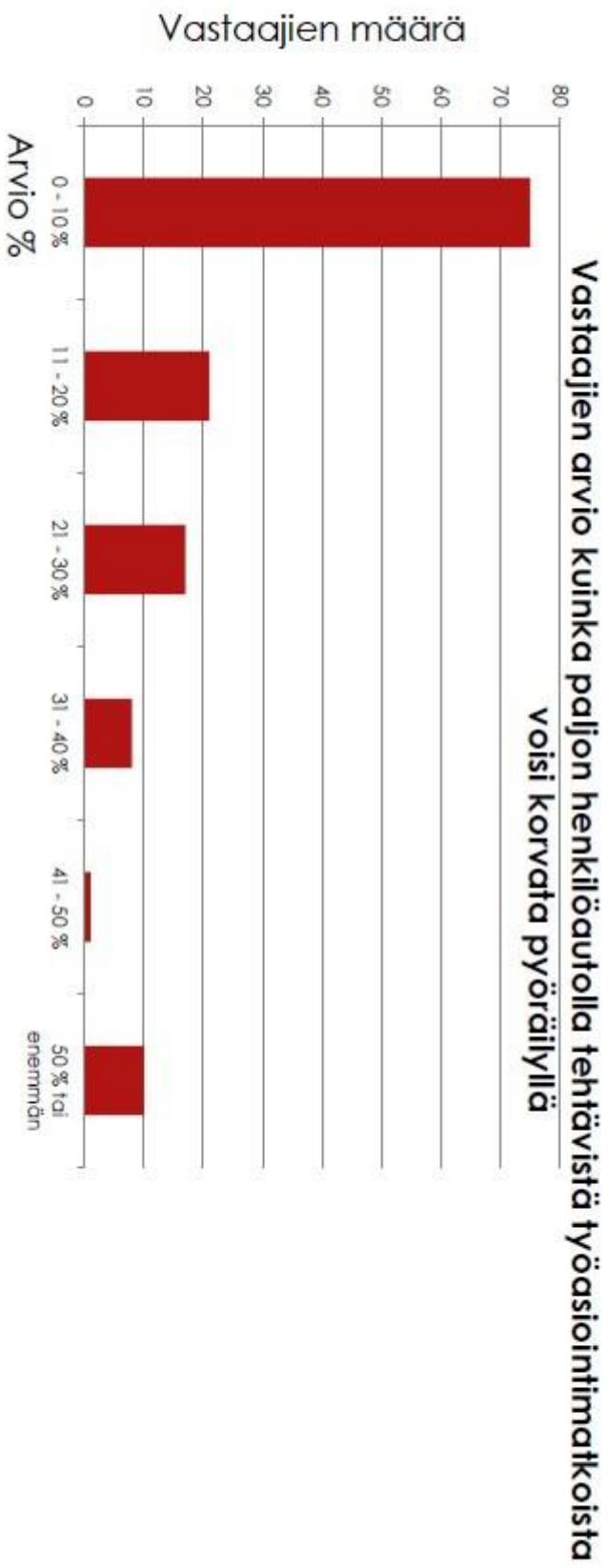


Työasiointimatkat
Lajittelu: Yli 5 työasiointimatkaa kuukaudessa
Vastaajat: 122

Vastaajien arvio kuinka paljon henkilöautolla tehtävistä
työasiointimatkoista voisi korvata kävelyllä



Työasiointimatkat
Lajittelu: Yli 5 työasiointimatkaa kuukaudessa
Vastaajat: 132



KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- ▶ Yleiset toimenpiteet
- ▶ ELY-keskuksen työntekijöiden liikkumista koskevat toimenpiteet
- ▶ Kaupungintalon työntekijöiden liikkumista koskevat toimenpiteet

Yleiset koko kaupunkia koskevat toimenpiteet

Tärkeimmät toimenpiteet

- ▶ Bussien lippujärjestelmän kehittäminen.
- ▶ Kiireellisimpänä toimenpiteenä yksittäiselle kertalipulle bussin vaihto-oikeus
- ▶ Lippu on voimassa tunnin ajan osto hetkestä
- ▶ Bussiaikataulut selkeämmin nettiin
 - ▶ Aikataulujen lisäksi selkeämpi reittikartta
 - ▶ Reittikartasta näkee koko bussilinjan kulkureitit
- ▶ Pysäkki-informaation kehittäminen, reaaliaikaiset lähtöajan osoittavat näytöt pysäkeille
 - ▶ Näyttöitä näkee seuraavat tulevat bussit ja niiden lähtöajat
 - ▶ Tulevaisuudessa mobiilisovellus josta näkee bussien pysäkit ja lähtöajat

Yleiset koko kaupunkia koskevat toimenpiteet

Muita toimenpiteitä

- ▶ Kevyen liikenteen väylät parempaan kuntoon
 - ▶ erityisesti 0 - 5km säteellä kaupungintalosta/Virastotalosta = keskustasta
- ▶ Kevyen liikenteen väylien talvikunnossapidosta reaaliaikainen tiedonsaanti, teknologia on jo olemassa
 - ▶ Kävelijät / pyöräilijät näkevät onko väylä aurattu
- ▶ Bussiyhteyksien kehittämisen, paremmat reitit, laajempi liikennöinti-aika
 - ▶ Linjaston reitit palvelemaan paremmin käyttäjiä

Tärkeät toimenpiteet ELY-keskus

- ▶ Sopimus pyöräliikkeen tai liikkeiden kanssa.
- ▶ Henkilökunta-alennuksesta pyörän huoltamisesta ja varusteista.
- ▶ Kävelijät saisi esimerkiksi uusista kengistä alennusta
- ▶ Pyörähuolto osaksi Tykyä.
- ▶ Tyky-seteli kävisi maksuna pyöräliikkeessä /-korjaamossa
- ▶ Bussien reaaliaikaisen lähtöajan osoittava näyttö
 - ▶ Virastotalon ala-aulaan
 - ▶ Mahdollisesti ulko-ovien läheisyyteen ja sosiaalitaloihin

Tärkeät toimenpiteet ELY-keskus

- ▶ Katetut runkolukituksen mahdollistavat pyöröpaikat Virastotalon sisäpihalle
 - ▶ Sähköpyörän latausmahdollisuus
- ▶ Paremmat sosiaalililat, vaatteiden kuivauspaikkoja ja -telineitä, kaappeja vaatteille.
 - ▶ Peseytymiseen mahdollisuus
 - ▶ Mahdollisuus hoitaa aamutoimet työpaikalla



ELY sisöpihalla tilaa



Muut toimenpiteet ELY-keskus

- ▶ Kimppakyytipörssin luominen
 - ▶ Alusta esim. WhatsApp
- ▶ Videoneuvottelujen käytön määrätietoinen lisääminen
 - ▶ Edellyttää koulutusta
 - ▶ Skype, Lync
- ▶ Työpaikalle sähköpöytä
 - ▶ Lyhyille työasiointimatkoille hyödyllinen

Tärkeitä toimenpiteitä kaupungintalo

- ▶ Sopimus pyöräliikkeen tai liikkeiden kanssa.
 - ▶ Henkilökunta-alennuksesta pyörän huoltamisesta ja varusteista.
 - ▶ Kävelijät saisi esimerkiksi uusista kengistä alennusta
 - ▶ Pyörähuolto osaksi Tykyä.
 - ▶ Tyky-seteli kävisi maksuna pyöräliikkeessä /-korjaamossa
- ▶ Bussien reaaliaikaisen lähtöajan osoittava näyttö
 - ▶ Virastotalon ala-aulaan
 - ▶ Mahdollisesti ulko-ovien läheisyyteen ja sosiaalitiloihin

Tärkeät toimenpiteet kauppungintalo

- ▶ Katetut runkolukituksen mahdollistavat pyöräpaikat Virastotalon sisäpihalle
 - ▶ Sähköpyörän latausmahdollisuus
- ▶ Paremmat sosiaalililat, vaatteiden kuivauspaikkoja ja –telineitä, kaappeja vaatteille.
 - ▶ Peseytymiseen mahdollisuus
 - ▶ Mahdollisuus hoitaa aamutoimet työpaikalla



Kaupungintalon sisäpihoilla tilaa



Muut toimenpiteet kaupungintalo

- ▶ Kämpätyyppöissäsi luontinen
 - ▶ Allista esim. Whatsapp
- ▶ Videoneuvottelujen käytön mahdollinen lisääminen
 - ▶ Edellyttää koulutusta
 - ▶ Skype, Lync
- ▶ Työpöytäkalie sähkötyöväline
 - ▶ Lyhyille työasiainmääräisille työvälineille
- ▶ Satunnaisen pankkipöytäkalipöytäkalie etukäteen otomääräisyyttä
 - ▶ Työntekijän on mahdollista ostaa pankkipöytäkalipöytäkalie, kun liialta tarkkavarmuutta on
 - ▶ Hinnoittelun kohtuullinen, jotta työntekijä ei enemminkin pidä omaa pankkipöytäkalie
 - ▶ Varataan esim. kaksitöytäkalie kokonaan
 - ▶ Uuden pystyy ostamaan etukäteen
 - ▶ Vuokravuokralle
 - ▶ Takuuvarauksella