

**TYÖPAIKAN LIIKKUMISEN OHJAUS - LIIKKUMISKYSELY VR
GROUPISSA**



Ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Tulevaisuuden liikennejärjestelmät, Riihimäki

Syksy 2021

Jukka Kajava

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tuottaa nykytilan kuvaus VR Groupin henkilöstön työmatkaliikkumisesta sekä kuvaus työpaikan liikkumisen ohjauksen työkaluista ja tavoista. Lisäksi arvioidaan liikkumisen ohjauksella saavutettavissa olevaa liikkumisen muutosta VR:n työntekijöiden työmatkaliikenteessä. Opinnäytetyö tehdään VR Groupille. Työ toteutetaan aineisto- ja kyselytutkimuksena.

Aineistotutkimuksessa käsitellään liikkumisen ohjauksen käsitettä, sen organisoitumista Euroopassa ja Suomessa sekä sitä, kuinka liikkumisen ohjaus on osana liikennepolitiikkaa. Lisäksi luodaan katsaus sekä yleisiin, että työpaikan liikkumisen ohjauksen keinoihin ja vaikutusten arviointiin. Kyselytutkimuksella halutaan selvittää työmatkaliikkumisen nykytilaa VR:llä ja arvioida työpaikan liikkumisen ohjauksen vaikutuksia kulkutapaan.

Liikkumisen ohjausta on Suomessa valtiollisella tasolla tehty organisoidusti vuodesta 2010. Koska työpaikat tuottavat erityisesti aamu- ja iltaruuhkan aikaan liikkumistarvetta, myös työpaikoilla liikkumisen ohjaus on viime vuosina otettu konkreettisten toimenpiteiden valikoimaan yritysten vastuullisuus- ja ympäristötyössä. Henkilöliikennetutkimuksen 2016 mukaan, työmatkoista 64 % tehdään henkilöauton kuljettajana.

Erilaiset tuet ja kannustimet ovat tehokkaita työkaluja työnantajien liikkumisen ohjaukseen. Suomalaisissa yrityksissä on käytössä kestävän liikkumisen työsuhde-etuina muun muassa työsuhdematkalippuja, työsuhdepolkupyöriä, sähköautojen latauspisteitä ja palkkioita kävellen tai polkupyörällä tehdystä työmatkasta. Vuoden 2021 alussa useiden kestävän liikkumisen työsuhde-etujen verotusta kevennettiin joko toistaiseksi tai määräajaksi.

Kyselytutkimukseen osallistuneista VR Groupin henkilöstöstä kestäviä kulkutapoja pääsääntöisenä kulkutapana työmatkoillaan käyttää 44 % kaikista vastaajista. Henkilöautoa työmatkoihinsa käyttää hieman yli puolet vastaajista, heistä 43 % ilmoittaa pääasialliseksi työmatkan kulkutavaksi auton. Vastaajista 25 % on valmis luopumaan todennäköisesti tai melko todennäköisesti oman auton käytöstä työmatkoillaan seuraavan viiden vuoden kuluessa.

Jos kyselyyn vastanneet VR Groupin työntekijät saisivat liikkumisen palveluita työsuhde-etuina, se kannustaisi luopumaan oman auton käytöstä erittäin tai melko todennäköisesti 44 % vastaajista.

The aim of this thesis is to produce a description of the current status of commuting within VR Group employees and a description of the tools and methods of workplace mobility management. In addition, the change in mobility that can be achieved through mobility management in VR's employees' commuting is assessed. The thesis is done for VR Group. The work is carried out as a literature and questionnaire survey.

The literature research deals with the concept of mobility management, its organization in Europe and Finland, and how mobility management is part of the transportation policy. In addition, an overview of both general and workplace mobility management tools and impact assessments will be provided in the survey. The aim of the survey is to find out the current status of commuting at VR and to assess the effects of workplace mobility management on the mode of travel.

Mobility management has been organized in Finland governmentally since 2010. As workplaces produce the need to move, especially during the morning and evening rush hours, mobility management has also been included in the range of concrete measures in companies' responsibility and sustainability work during recent years. According to the 2016 Passenger Transport Survey, 64% of commuting is carried as a car driver.

Various types of subsidies and incentives are effective tools to guide the movement of employees. Finnish companies use travel tickets for commute based on employment, company bicycles, electric car charging points and commissions for commuting on foot or by bicycle. At the beginning of 2021, the taxation of several sustainable mobility employment benefits was reduced either for the time being or for a limited period.

44% of all VR Group employee survey respondents use sustainable mode of transport as their main way of commuting. Slightly more than half of the respondents use a personal car for their commute, 43% of them report the car as the main mode of commuting. 25% of respondents are ready to give up or most likely to give up using their own car on their commute within the next five years.

If all the employees of VR Group who responded to the survey received mobility services as employment benefits, it would very likely or most likely encourage up to 44% of respondents to give up using their own car.

Sisälllys

1	Johdanto	1
2	Tutkimus	2
2.1	Tutkimuksen tavoitteet ja työn rajaus	2
2.2	Tutkimuskysymykset	2
3	Liikkumisen ohjaus	3
3.1	Liikkumisen ohjaus käsitteenä	3
3.2	Liikkumisen ohjauksen organisoituminen ja roolit	4
3.3	Liikkumisen ohjaus osana liikennepolitiikkaa	7
3.4	Liikkumisen ohjauksen keinoja	10
3.5	Työpaikan liikkumisen ohjaus	11
3.6	Liikkumisen ohjauksen vaikutusten arviointi	16
3.7	Liikkumisen ohjauksen vaikutusten arviointeja - Yritys caset	21
3.7.1	Kangasalan kaupungin liikennesuunnittelun hyödyt	23
3.7.2	Liikkumisen ohjauksen käyttö Lillestrømin osaamiskeskuksessa	26
4	VR Group	27
4.1	VR Matkustajaliikenne	29
4.2	VR Transpoint	29
4.3	Junaliikennöinti	30
5	Liikkumiskysely VR Groupissa	30
5.1	Taustatietoja	31
5.2	Työmatkat	33
5.2.1	Toimihenkilöt ja johtajat	34
5.2.2	Veturinkuljettajat, kaukoliikenteen konduktöörit, vaihtotyönjohtajat ja palveluneuvojat	35
5.3	Valmius kestävään työmatkaliikkumiseen	35
5.3.1	Erot valmiudessa kestävään työmatkaliikkumiseen eri ammattiryhmissä	42
5.4	Koronapandemian vaikutukset työmatkaliikkumiseen	45
6	Johtopäätökset	46
6.1	Nykytila	46
6.2	Arvio liikkumisen ohjauksella saavutettavasta kulkutapojen muutoksesta ..	48

6.3	Lopuksi	53
	Lähteet.....	54

Liitteet

Liite 1	Perusraportti – Työmatkojen liikkumiskysely VR Groupissa
---------	--

1 Johdanto

Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä syntyy noin 20 prosenttia liikenteessä, josta tieliikenteen osuus on runsaat 90 prosenttia. Merkittävin tieliikenteen päästöjen aiheuttaja on henkilöautoliikenne, joka aiheuttaa noin 60 prosenttia tieliikenteen päästöistä.

Euroopan unionin tavoitteena vähentää hiilidioksidipäästöjä 40 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Sanna Marinin hallitus on sitoutunut tavoitteeseen, jossa liikenteen päästöt puolitetaan samalla vertailujaksolla. Pidemmän aikavälin tavoitteena on, että liikenne on nollapäästöinen vuoteen 2045 mennessä.

Teknologian tutkimuskeskus VTT laatiman ennusteen mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voidaan vähentää nykyisillä toimenpiteillä yhteensä noin 37 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Siksi liikenteen päästöjen puolittamiseen tarvitaan vielä monia uusia toimenpiteitä.

Työpaikat tuottavat liikkumistarvetta. Työmatkaliikennettä on erityisesti aamu- ja iltaruuhkan aikaan. Henkilöliikennetutkimuksen 2016 mukaan, työmatkoista 64 % tehdään henkilöauton kuljettajana. Työnantajilla onkin keskeinen rooli liikenteen haittavaikutusten torjunnassa liikkumisen ohjauksen avulla.

VR Groupin visio ja vastuullisuusohjelma on päivitetty vuonna 2020.

Ympäristövastuullisuuslupauksen mukaisesti, VR pienentää liikenteen ympäristövaikutuksia ja yhteiskunnan hiilijalanjälkeä. VR:n Visio 2030 mukaan se on vastuullisen liiketoiminnan edelläkävijä, joka vauhdittaa yhteiskunnan siirtymistä ympäristöystävällisiin liikennemuotoihin.

Opinnäytetyö tehtiin VR Groupille. Sen tavoitteena on tuottaa nykytilan kuvaus VR:n henkilöstön työmatkaliikkumisesta sekä kuvaus työpaikan liikkumisen ohjauksen työkaluista ja tavoista. Tavoitteena on myös arvioida liikkumisen ohjauksella saavutettavissa olevaa liikkumisen muutosta VR:n työntekijöiden työmatkaliikenteessä.

2 Tutkimus

Tämä opinnäytetyö on tutkimuspainotteinen, jossa tehdään aineistotutkimusta teorian osalta sekä empiiristä tutkimusta kyselytutkimuksen muodossa. Tutkimuksen teoreettisena viitekehystenä käytetään liikkumisen ohjauksen yleisiä määrittelyjä, Suomen ja kansainvälisten liikennepolitiikkojen tavoitteita liikkumisen ohjaukselle sekä tutkittuja vaikutusten arviointeja liikkumisen ohjauksen hankkeissa. Selvitettäessä työpaikan työmatkaliikkumisen nykytilaa VR:llä ja arvioitaessa liikkumisen ohjauksen vaikutusta, tehdään VR Groupin rajatulle henkilöstölle liikkumiskysely.

2.1 Tutkimuksen tavoitteet ja työn rajaus

Tutkimuksen tavoitteena on tuottaa nykytilan kuvaus VR:n henkilöstön työmatkaliikkumisesta sekä kuvaus työpaikan liikkumisen ohjauksen työkaluista ja tavoista. Tavoitteena on myös arvioida liikkumisen ohjauksella saavutettavissa olevaa liikkumisen muutosta VR:n työntekijöiden työmatkaliikenteessä. Tilaajan toiveena on saada kuvaus siitä, kuinka yrityksen nykyiset panostukset esimerkiksi fasiliteetteihin ja matkustusetuun koetaan ja kuinka ne vaikuttavat henkilöstön kulkutapojen valintaan työmatkoilla.

Työ rajataan koskemaan kodin ja työpaikan välistä työmatkaliikennettä. Työasiamatkat rajataan työn ulkopuolella. Työssä ei käsitellä liikkumisympäristöä, vaikka sen selkeydellä ja turvallisuudella on osuutensa tehtyihin kulkutapavalintoihin. VR:n henkilöstölle tehtävä liikkumiskysely kohdistetaan työntekijöille, jotka työskentelevät paikkakunnilla, joissa on toimiva joukkoliikenne.

2.2 Tutkimuskysymykset

Opinnäytetyön tutkimuskysymykset ovat:

- Mikä estää käyttämästä joukkoliikennettä tai muita kestäviä kulkutapoja?
- Mikä kannustaisi valitsemaan kestäväen kulkutavan?

- Millainen kulkutapojen muutos VR:n työntekijöiden työmatkaliikenteessä on saavutettavissa liikkumisen ohjauksella?

3 Liikkumisen ohjaus

Tässä luvussa tarkastellaan liikkumisen ohjaamista käsitteenä sekä sitä, kuinka se on osana Suomen sekä Euroopan unionin liikennepolitiikkaa. Lisäksi luvussa käsitellään liikkumisen ohjauksen välineitä yleisesti, sekä työpaikkojen ja organisaatioiden näkökulmasta. Luvun lopussa tarkastellaan myös liikkumisen ohjauksen vaikuttavuutta kulkutapoihin aiemmin tehtyjen tutkimusten pohjalta.

3.1 Liikkumisen ohjaus käsitteenä

Liikkumisen ohjaus (eng. Mobility Management) on yksi liikenteen kysynnän hallinnan keino. Muita liikenteen kysynnän hallinnan keinoja ovat mm. maankäytön suunnittelu, infrastruktuurin ja palvelujen tarjonta, hinnoittelu ja sääntely. (Motiva Oy, 2020 a)

Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on kestävän liikkumisen edistäminen. Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan liikkumista jalan tai käyttämällä polkupyörää, joukkoliikennettä tai muita liikenteen palveluita ja vastaavasti yksin omalla autolla ajamisen vähentämistä. (Liikennevirasto, 2018 a) Liikkumisen ohjaus on yksi kestävän kehityksen väline, jolla pyritään ratkaisemaan liikenteen aiheuttamia kestävyysongelmia. (EPOMM, 2013) Kestävän liikkumisen edistämässä tavoitteena on vähentää liikenteen ja liikkumisen haitallisia ympäristövaikutuksia, päästöjä, ruuhkaantumista ja energian kulutusta sekä edistää lihasvoimaisen liikkumisen positiivisia terveysvaikutuksia. (Liikennevirasto, 2012)

Kuva 1. Liikenteen kysynnän hallinnan keinoja



Liikkumisen ohjauksen ytimessä ovat niin sanotut pehmeät toimenpiteet. Näitä ovat esimerkiksi tiedotus ja viestintä, palveluiden järjestäminen ja eri toimijoiden koordinoitimet, joilla pyritään muuttamaan matkustajien asenteita ja käyttäytymistä. Pehmeillä toimenpiteillä voidaan parantaa niin sanottujen kovien toimenpiteiden tehokkuutta, joita ovat esimerkiksi uudet joukkoliikenteen linjat, jalankulku- ja pyöräilyväylät tai liityntäpaikoitusalueet. Pehmeät liikkumisen ohjauksen toimenpiteet eivät välttämättä vaadi suuria taloudellisia investointeja, mutta niillä voi olla korkea hyöty-kustannussuhde. (EPOMM, 2020 a)

3.2 Liikkumisen ohjauksen organisoituminen ja roolit

Vuonna 1986 Alankomaissa otettiin käyttöön amerikkalainen liikenteen kysynnän hallinnan käsite Transport Demand Management (TDM). Tuolloin tehtiin ensimmäiset liikkumisen ohjaamisen aloitteet autojen käytön vähentämiseksi työmatkoilla ja työasiamatkoilla. Painopiste oli alueellisissa toimissa yhteistyössä valtion virastojen ja yritysten kanssa. Tavoitteena oli vähentää lyhyiden yksin henkilöautolla tehtyjen matkojen määrää 20 %. Kun toimenpiteissä onnistuttiin vähentämään automatkoja 20–30 %, saavutettiin Alankomaissa

kansallista huomiota ja liikkumisen ohjaus tuli osaksi liikenteen rakennesuunnitelmaa vuonna 1990. (EPOMM, 2013)

Liikkumisen hallinta levisi Alankomaista muihin Euroopan maihin. Vuonna 1991 Saksa aloitti kestävän liikenteen tietokeskuksilla Hamelnissa ja Frankfurtissa, tiedottaen matkailijoita kestävästä liikenteestä. Tiedotuksella saatiin kasvua julkiseen liikenteeseen. Samoihin aikoihin Ranska aloitti liikkumisen ohjaamisen muun muassa multimodaalisten matkatietojen julkaisemisella. 90-luvun puolivälissä liikkumisen ohjaus alkoi myös Yhdistyneessä kuningaskunnassa. Vuonna 1995 jotkut työnantajat, valtion virastot ja sairaalat aloittivat yrityksen liikennesuunnittelun. (EPOMM, 2013)

2000 luvun alussa liikkumisen ohjauksen puolestapuhujia tuli esimerkiksi Ruotsiin, Suomeen, Italiaan, Espanjaan ja Itävaltaan. Vuonna 2004 liikkumisen ohjauksen näkemyksiä suunnattiin itään, Euroopan unionin uusiin jäsenvaltioihin. (EPOMM, 2013) Suomessa liikkumisen ohjauksen kansallinen koordinointi on aloitettu vuonna 2010 entisen Liikenneviraston, nykyisen Väyläviraston toimesta. (Gaia Group Oy, 2015)

Suomessa liikkumisen ohjauksessa eri viranomaisilla ja toimijoilla on erilaisia rooleja. Viimeisen reilun kymmenen vuoden aikana liikenteen hallintoalalla virastojen nimet sekä osin roolit ja tehtävät ovat muuttuneet pariinkin otteeseen. Siksi useissa liikkumisen ohjauksen rooleja sivuavissa julkaisuissa tieto on vanhentunutta, vaikka julkaisu ei kovin vanha olisikaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön rooli on ohjaava ja strateginen, se muun muassa valmistelee toimialaansa liittyvät poliittiset ja strategiset linjaukset ja lainsäädännön. (Liikennevirasto, 2018 a)

Väyläviraston rooli on edistää liikkumisen ohjauksen toimintatapoja ja näkökulmia muun muassa osana liikennejärjestelmätyötä ja maankäyttöön liittyviä tehtäviä. Viraston työn tavoitteena on edesauttaa toimivia matkaketjuja ja turvata päivittäinen liikennöitävyys liikenneverkolla. Se muun muassa edistää kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita alueellisissa ja seudullisissa liikennejärjestelmäsuunnitteluissa ja ohjaa ELY-keskuksia kävely- ja pyöräteiden rakentamisessa ja kunnossapidossa. (Väylävirasto, 2021)

Liikkumisen ohjauksen kansallisen koordinoinnin vastuu on viimeisimmän virastouudistuksen myötä siirtynyt Väylävirastolta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille. Traficom tilaa työn valtion omistamalta Motiva Oy:ltä. Viraston keskeisin työkalu on liikkumisen ohjaustyöhön myönnettävät valtionavustukset. Se myös toimeksi antaa ja rahoittaa selvityksiä ja katsauksia, jotka tukevat ja suuntaavat käytännön työtä. Traficom esimerkiksi kartoittaa suomalaisten liikkumista noin kuuden vuoden välein toteutettavalla henkilöliikennetutkimuksella ja vuonna 2020 virasto julkaisi Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset -selvityksen palvelemaan liikennejärjestelmäsuunnittelua kaikilla tasoilla. (Traficom, 2021 a)

Motiva Oy on valtion omistama kestävän kehityksen yhtiö. Se koordinoi muun muassa viisaan liikkumisen verkoston VILIn toimintaa, hoitaa Euroopan Liikkujan viikon valtakunnallisen koordinoinnin ja viestinnän, tukee viranomaisia liikkumisen ohjauksen valtionavustusprosessissa sekä ohjaa työpaikkoja liikkumisen ohjauksen koordinoinnissa. Motiva ylläpitää myös Fiksusti töihin -sivustoa. (Liikennevirasto, 2018 a)

Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksilla on merkittävä osa liikenneinfran hallinnasta ja liikennejärjestelmätyöstä. ELY keskusten toiminnassa liikkumisen ohjaus on osana liikennejärjestelmän kehittämistä ja liikenneturvallisuustyötä. Alueellisesti ELY keskusten rooli liikkumisen ohjauksessa vaihtelee, mutta usealla seudulla ELY keskuksella on ollut merkittävä rooli liikkumisen ohjauksen työn aloittamisessa. Pienissä kunnissa liikenneturvallisuuteen keskittyvät hankkeet ovat olleet keskeisimpiä liikkumisen ohjauksen muotoja, joita ELY-keskukset ovat johtaneet. (Liikennevirasto, 2018 a)

Muut valtionhallinnon yksiköt toteuttavat myös kestävään liikkumiseen liittyviä tavoitteita toiminnassaan. Näitä ovat esimerkiksi ympäristöministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö sekä sosiaali- ja terveysministeriö. Kestävän liikkumisen tavoitteita toteutetaan esimerkiksi erilaisten rahoitusmallien ja hankkeiden kautta. (Liikennevirasto, 2018 a)

Kunnilla ja kaupungeilla on monipuoliset mahdollisuudet kestävän liikkumisen edistämiseen. Esimerkiksi kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin kehittäminen, liityntäpysäköintipaikat ja

pysäköintipoliittiset keinot kaavoituksessa ja pysäköinnin hinnoittelussa, ovat hyviä keinoja edistää kestävästä liikkumisesta. Kunnat ja kaupungit voivat myös vaikuttaa liikkumissuunnittelulla, ohjauksella ja joukkoliikenteen tarjonnalla siihen, miten kunnassa liikutaan. Suurena työnantajana kunnat ja kaupungit voivat toimia esimerkkinä työpaikan liikkumisen ohjaamisesta muille alueen työnantajille. (Motiva Oy, 2020 b)

Eurooppalaisella tasolla liikkumisen ohjausta tekee mm. EPOMM (European Platform on Mobility Management). Se on Euroopan maiden hallitusten verkosto, joka on organisoitu kansainväliseksi voittoa tavoittelemattomaksi organisaatioksi. Maiden hallituksia foorumissa edustaa liikkumisen ohjauksesta vastaava ministeri. Suomi oli yksi seitsemästä EPOMM:n jäsenmaasta vuosina 2011–2020. Tällä hetkellä jäsenmaita on kuusi, jotka ovat Itävalta, Belgia , Ranska , Saksa , Alankomaat ja Portugali. Jäsenmaiden lisäksi EPOMM:ssa on 15 kumppanimaata, joista Suomi on nyt yksi. EPOMM:n hallintoa johtaa hallitus, jossa jokaisesta jäsenmaasta on edustaja. Suomen ollessa EPOMM:n jäsenmaa, edustaja hallitukseen tuli Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista. EPOMM:n kansallisena kontaktipisteenä Suomessa toimii Motiva Oy. (EPOMM, 2020 b) (EPOMM, 2021 a) (Valonia Oy, 2012) EPOMM:n tavoitteena on olla EU:n toimielimille, kansallisille hallituksille, kaupungeille ja alueille eräänlainen tietokeskus, kun ne tarvitsevat neuvoja ja käytännön asiantuntemusta liikkumisen ohjauksesta ja sen integroinnista kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmiin sekä kansallisiin ja eurooppalaisiin liikkumisstrategioihin. EPOMM järjestää vuosittain liikkumisen ohjausta käsittelevän eurooppalaisen konferenssin (ECOMM), joka kokoaa yhteen toimijoita, päätöksentekijöitä ja esimerkkejä innovatiivisista parhaista käytännöistä kaikkialta Euroopasta sekä maailmanlaajuisista aloitteista. (EPOMM, 2013)

3.3 Liikkumisen ohjaus osana liikennepolitiikkaa

Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä syntyy noin 20 prosenttia liikenteessä, siitä tieliikenteen osuus on runsaat 90 prosenttia. Merkittävin tieliikenteen päästöjen aiheuttaja on henkilöautoliikenne, joka aiheuttaa noin 60 prosenttia tieliikenteen päästöistä. (Konttinen, 2019)

Euroopan unionin tavoitteena vähentää hiilidioksidipäästöjä 40 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Sanna Marinin hallitus (2019 -) on sitoutunut tavoitteeseen, jossa liikenteen päästöt puolitetaan samalla vertailujaksolla. Pidemmällä aikavälillä on tavoitteena, että liikenne on nollapäästöinen vuoteen 2045 mennessä. (Konttinen, 2019)

Teknologian tutkimuskeskus VTT on laatinut ennusteen, jonka mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voidaan vähentää nykyisillä toimenpiteillä yhteensä noin 37 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Siksi liikenteen päästöjen puolittamiseen tarvitaan vielä monia uusia toimenpiteitä. (Valtioneuvosto, 2020)

Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteenlasketun matkasuoritteen tulisi kasvaa selvästi. Valtioneuvosto hyväksyi vuonna 2018 Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman, jonka tavoitteena on, että jalankulun ja pyöräilyn määrä kasvaa vuoteen 2030 mennessä 30 prosenttia verrattuna vuoden 2018 tasoon. (Valtioneuvosto, 2019) Vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksen mukaan kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus kotimaanmatkojen matkasuoritteesta oli 15 prosenttia ja matkoista 37 prosenttia. (Liikennevirasto, 2018 b)

Kuva 2. Joukkoliikenteen kulkuneuvoja



Yhtenä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteena on innostaa ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään informaatio-ohjauksen ja valistuksen kautta. Liikkumisen ohjaustoimintaa jatketaan sekä valtakunnallisesti että seututasolla. Toimenpiteinä on mainittu muun muassa erilaisten kampanjoiden ja tilaisuuksien järjestäminen sekä huolehtiminen, että liikkumisen ohjaus ja sen rahoitus maakunnissa säilyy korkealla tasolla (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018) Myös muihin erilaisiin poliittisiin ohjelmiin ja linjauksiin on kirjattu liikkumisen ohjausta tukevia tavoitteita. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (Kaisu) on esimerkiksi linjattu, että liikenteen kysynnän hallinnalla ja kulkutapojen muuttamisella voidaan vähentää noin miljoona ekvivalenttitonnia hiilidioksidipäästöjä. Tästä päästövähennyksestä ei ole kirjattu numeerista tavoitetta liikkumisen ohjaukselle, mutta sillä voi olla merkittävä rooli tavoitteeseen pääsemisessä. Muita liikkumisen ohjausta tukevia tavoitteita on kirjattu myös ilmasto- ja ympäristötavoitteisiin, terveyden ja hyvinvoinnin edistämiseen sekä yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen ja digitaalisuuteen liittyviin linjauksiin. (Liikennevirasto, 2018 a)

Euroopan komission strategian yhtenä painopistealueena 2019–2024 on Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (Green Deal) ja sen yhtenä politiikan alana kestävä liikkuminen. Komission uutena kunnianhimoisena tavoitteena kestävä liikunnan strategiansa on saavuttaa liikenteessä 90 % päästövähennys vuoteen 2050 mennessä. Vihreän kehityksen ohjelmassa on 82 käytännön toimenpidettä muun muassa päästöjen vähentämiseen, kaupunkien ruuhkautumisen hillitsemiseen ja joukkoliikenteen parantamiseen. Tehokkaampaa ja puhtaampaa liikkumista tavoitellaan myös liikkumisen automatisoinnilla ja ohjausjärjestelmillä sekä kehittämällä älykkäitä sovelluksia ja MaaS-ratkaisuja. (European commission, 2021)

Euroopan unionin käynnistämiä ja rahoittamia liikenteen ja liikkumisen ohjaamisen tutkimuksia ja projekteja on tehty eri tutkimuksen puiteohjelmissa (FP4, FP5, FP6, FP7 ja Horizon 2020). Keskeisiä, vuosituhaten vaihteessa tehtyjä hankkeita ovat muun muassa MOMENTUM, MOSAIC, INPHORMM ja MOST. Esimerkiksi MOST-projektissa kehitettiin MOST-seuranta- ja arviointityökalu. Se tarjosi erilaisia arviointimenetelmiä, tavoitteita ja tasoja liikkumisen ohjauksen vaikutusten arviointiin. (TRIMS, 2021) MAX-hanke (2006–2009) oli laaja liikkumisen ohjausta koskeva tutkimushanke EU: n kuudennessa puiteohjelmassa.

Sen tarkoitus oli standardoida liikkumisen ohjausta ja se käsitteli niin laadunhallintaa, kampanjointia, vaikutusten arviointia, mallinnusta kuin maankäytön suunnittelua. Hanke tuotti useita työkaluja ja palveluita, joita EPOMM ylläpitää ja jakaa. (MAX-hanke, 2009)

3.4 Liikkumisen ohjauksen keinoja

Liikkumisen ohjausta voidaan pitää omana liikenteen kysynnän hallinnan keinona tai keinojoukkona. Asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen on tärkeä liikenteen kysynnän hallinnan keino. Aina liikkumistottumusten muuttamisen esteenä ei ole palvelun huono laatu – usein kyse on siitä, etteivät ihmiset vain tule ajatelleeksi tai kokeilleeksi uusia tapoja liikkua. Tietoa vaihtoehtoisista tavoista liikkua voidaan tarjota sähköisesti, asemilla, pysäkeillä, lehdistä, palvelupisteissä ja myös suoraan kotiin postitettuna. Raja liikkumisen ohjauksen ja muiden liikennepolitiikan keinojen välillä ei kuitenkaan ole tarkka, sillä liikkumisen ohjaukseen liittyy usein esimerkiksi matkustussääntöjen luominen ja pysäköinnin ohjaus sekä hinnoittelu työpaikalla. (Motiva Oy, 2020 a)

Motiva Oy:ssä on määritelty liikkumisen ohjauksen keskeisiä keinoja seuraavasti:

- Liikkumisen suunnittelu, liikkumissuunnitelmat organisaatioissa (työpaikat, koulut)
- Liikkumisen ratkaisut tuodaan sinne, mistä matkat alkavat (asuminen, palvelut, tapahtumat, jne.)
- Viestintä ja neuvonta (uudet asukkaat, perheet, opiskelijat, työpaikat, jne.)
- Tietoa tarjolla eri vaihtoehtoista helposti (reittioppaat, laskurit, esitteet, jne.)
- Kampanjat, kokeilut, valmennukset (Liikkujan viikko, Pyörällä töihin -päivä, testimatkustajat jne.) (Motiva Oy, 2020 b)

Liikkumisen suunnittelua tehdään monella eri tasolla. Liikkujaa lähemmäksi tulevat kuntien, kaupunkien ja esimerkiksi ELY-keskusten liikkumisen suunnitelmat, jotka usein yhdistävät niin maankäytön, liikenneverkon kuin joukkoliikenteen suunnittelun kestävästi liikkumisen ohjelmaksi. (Motiva Oy, 2020 c) Työpaikkojen ja muiden organisaatioiden liikkumissuunnittelussa muun muassa selvitetään henkilöstön työmatkojen kulutavat ja

tunnistetaan mahdollisuuksia, joilla organisaatio voi edistää kestävästä liikkumisesta ja parantaa liikkumisen turvallisuutta. (fiksustitoin.fi, 2020 a)

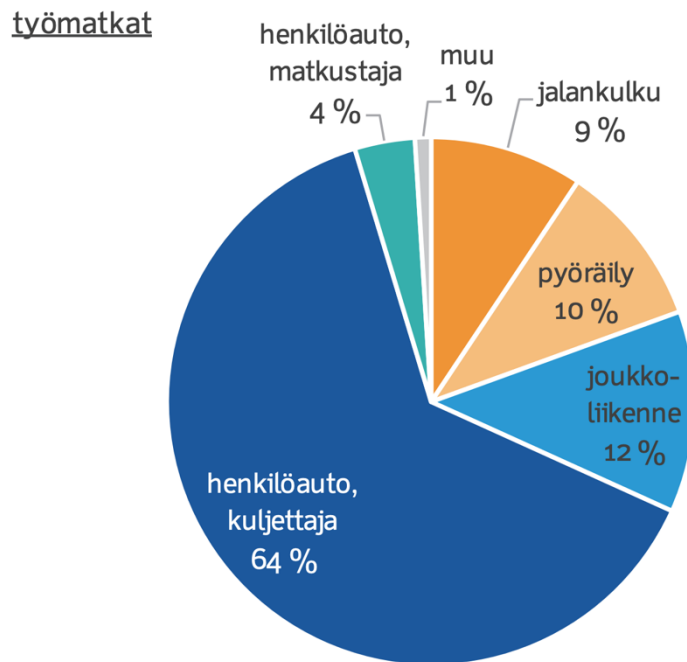
Viestinnällä, neuvonnalla ja erilaisilla kampanjoilla pyritään muuttamaan liikkumiseen liittyviä asenteita, jotta saataisiin aikaan vapaaehtoisia ja pysyviä muutoksia matkustustottumuksiin. (Motiva Oy, 2006)

Jotta kestävästä liikkumisesta edistämistä onnistutaan, on liikkumisen ohjaamisen kampanjoissa keskityttävä sosiaaliseen motivaatioon ja kestävästä liikennekäyttäytymisen normalisointiin. Viime vuosina keskustelu ja tietoisuus ilmastonmuutoksesta on lisääntynyt runsaasti. Sen hyödyntäminen kampanjoissa voi osaltaan lisätä sosiaalista motivaatiota kestävien kulkutapojen käyttöön. (Hiselius & Rosqvist, 2015)

3.5 Työpaikan liikkumisen ohjaus

Työpaikat tuottavat liikkumistarvetta. Työmatkaliikennettä on erityisesti aamu- ja iltaruuhkan aikaan. Henkilöliikennetutkimuksen 2016 mukaan, työmatkoista 64 % tehdään henkilöauton kuljettajana. Työmatkojen kulkutapojen jakautuminen on esitetty kuvassa 3 sivulla 12. (Liikennevirasto, 2018 b) Työnantajilla onkin keskeinen rooli liikenteen haittavaikutusten torjunnassa liikkumisen ohjauksen avulla. Työnantajan kannalta työntekijöiden matkustuskäyttäytymisen muutoksella on monia myönteisiä vaikutuksia. Näitä ovat esimerkiksi tyytyväinen ja hyvinvoiva henkilökunta, säästöjä sairauspoissaoloista ja työterveyskuluista, parkkipaikkojen tarpeen pieneneminen ja matkustuskulujen väheneminen, konkreetia työpaikan yhteiskuntavastuutyöhön sekä myönteiset imago-vaikutukset työnantajana ja yhteistyökumppanina. Jotta työpaikat kiinnostuisivat henkilökuntansa liikkumisen ohjauksesta, on tärkeää, että tuloksia voidaan mitata ja myös taloudelliset vaikutukset arvioida. (Motiva Oy, 2006) (Valpastin Oy, 2017)

Kuva 3. Työmatkojen kulkutavat (Liikennevirasto, 2018 b)



Liikkumisen ohjauksen toimet työpaikalla aloitetaan yleensä liikkumissuunnitelman laatimisella. Liikkumissuunnitelman yhteydessä tehdään liikkumiskysely, jolla selvitetään kuinka työntekijät kulkevat työmatkansa ja mitkä heidän valmiutensa olisi siirtyä kestäviin kulkutapoihin. Jo suunnitelman laatimisella voidaan herätellä työntekijöitä ajattelemaan päivittäisiä liikkumisvalintoja ja -vaihtoehtoja. Suunnitelmaan kerätään vaihtoehtoja mahdollisuuksista, joilla kestävää liikkumista työmatkoilla voidaan lisätä sekä listataan työpaikan tilat, kuten sosiaalitalat ja auto- ja pyöräpysäköintipaikat. Jotta liikkumisen ohjaukselle saadaan vaikuttavuutta, tulisi liikkumissuunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet viedä osaksi työpaikan käytäntöjä ja strategiaa. (fiksustitoin.fi, 2020 a)

Työntekijöiden motivaatiota ja asenteita liikkumistottumusten muutokseen voidaan vahvistaa erilaisin viestinnän keinoin ja neuvonnalla. Liikkumisen ohjauksen niin sanotut pehmeät keinot perustuvat vapaaehtoisuuteen. Työntekijöille kestäviä liikkumismahdollisuuksia voidaan viestiä ja niiden pariin houkuttaa markkinoinnilla esimerkiksi työpaikan intranetissä, infotauluilla, julisteilla tai esitteillä. Liikkumisen palvelujen tulisi olla käyttäjille mahdollisimman mieluisia ja helppokäyttöisiä. Konkreettista tietoa sekä

henkilökohtaista neuvontaa kestävästä liikkumisesta on tärkeä olla helposti saatavilla.

(Motiva Oy, 2018)

Kampanjat ja kilpailut ovat tärkeä ja tehokas väline houkutella työntekijöitä kokeilemaan kestäviä kulkutapoja. Työpaikkojen omien kampanjoiden ja kilpailujen lisäksi on vuosittain useita valtakunnallisia kestävä liikunnan kampanjoita, joihin yritykset ja organisaatiot voivat osallistua ja käyttää omassa liikunnan ohjauksessaan. Näitä ovat esimerkiksi HSL:n ja Traficom:n kävelykilometrikisa, Pyöräilykuntien verkosto ry:n pyöräilyviikko ja kilometrikisat sekä Motiva Oy:n koordinoima Euroopan liikkujan viikko ja auton vapaapäivä.

Pelillistäminen voi olla ”kukuttava” tapa saada aikaan sitoutumista pysyviin muutoksiin. Pelillistämistä yleensä sovelletaan alueilla, joissa ihmisillä on vaikeuksia sitoutua pitkän aikavälin tavoitteisiin tai joissa raha ei riitä motivaattoriksi. (Aamulehti, 2019) Myös erilaiset toiminnot ja tempaukset kestävästi liikkuvien työntekijöiden kanssa kannustavat liikkujia jatkamaan ja voivat houkutella myös uusia liikkujia mukaan. Tällaisia voisivat olla esimerkiksi työmatkapyöräilijöiden ja -kävelijöiden yhteiset aamiaiset tai pyörähuolto keväisin ja syksyisin.

Erilaiset tuet ja kannustimet ovat tehokkaita työkaluja työnantajien liikunnan ohjaukseen. HSL:n keräämien liikkumiskylyjen vastausten perusteella yli 80 % toivoo työnantajalta tukea kestäväan liikkumiseen. (HSL, 2016) Tuilla ja kannustimilla myös viestitään henkilökunnalle, asiakkaille ja muille sidosryhmille yrityksen arvoista ja asenteista kestäväan liikunnan edistämiseksi. Suomalaisissa yrityksissä on käytössä kestäväan liikunnan työsuhde-etuina muun muassa työsuhdematkalippuja, työsuhdepolkupyörä, sähköautojen latauspisteitä ja palkkioita kävellen tai polkupyörällä tehdystä työmatkasta. Työsuhde-etuina nämä ovat työntekijöille verotettavaa tukea. Vuoden 2021 alussa kuitenkin useita kestäväan liikunnan työsuhde-etujen verotusta kevennettiin joko toistaiseksi tai määräajaksi. Taulukossa 1, sivulla 14 on listattuna joitakin työsuhde-etuja ja niiden verotuskäytäntöjä vuonna 2021 verohallinnon ohjeiden mukaisesti. (vero.fi, 2021)

Joukkoliikenteen työsuhdematkalippu on työnantajan tarjoama joukkoliikennelipun maksuväline, joka on hankittavissa yleensä suoraan matkakorttina paikalliselta

joukkoliikennetoimijalta. Myös valtakunnallisesti toimivia sähköisiä työsuhdelippuratkaisuja välittävät useat luontaisetusovelluksien palveluntarjoajat, kuten Eazybreak, Edenred, Epassi ja Smartum. Työnantaja voi maksaa joukkoliikennelipun kokonaan tai vain osan siitä. Se voi olla palkan lisä, tai osa lipun hinnasta voidaan periä työntekijän palkasta. (fiksustitoin.fi, 2020 b)

Taulukko 1. Työsuhde-etujen verotuskäytännöt 2021

Työsuhde-etu	Verotuskäytäntö 2021
Työsuhdematkalippu	Työnantajan työntekijälleen antama enintään 3 400 euron arvoinen joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten on verovapaata tuloa. Säännös koskee yleisesti käytössä olevaa säännöllistä henkilöliikennettä, kaupunkipyöriä ja niin sanottuja reittitakseja. Soveltamisalan ulkopuolelle jää julkisesta liikenteestä lentoliikenne ja tilausliikenne, kuten normaali taksiliikenne. Työsuhdematkalippuetu vaikuttaa asunnon ja työpaikan välisten matkojen perusteella tehtävään matkakuluvähennykseen. Palkansaajalle ei synny vähennettäviä matkakustannuksia siltä osin kuin hän on saanut verovapaan lippuedun.
Polkupyöräetu	Työnantajan työntekijälleen antama enintään 1 200 euron arvoinen polkupyöräetu on verovapaata tuloa (TVL 64 §:n 4 momentti). Työsuhdematkalipun ja polkupyöräedun verovapaa enimmäismäärä on kuitenkin yhteensä 3 400 euroa eli verovapaa polkupyöräetu vähennetään työsuhdematkalipun verovapaasta enimmäismäärästä. Polkupyöräedun arvo määräytyy käyvän arvon periaatteen mukaisesti.
Sähköauton latausetu	Tuloverolain 64 a §:n 2 momentissa säädetään työnantajan tarjoaman sähköauton latausedun väliaikaisesta vapauttamisesta verosta vuosina 2021-2025. Veronalaista tuloa ei synny työnantajan kustantaessa työntekijän oman auton tai auton käyttöedun perusteena olevan auton lataamisen työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä. Latausedun verovapaus koskee kaikkia autoja, joita ladataan sähköllä eli säännöksen soveltumisen kannalta ei ole merkitystä ladataanko täyssähköautoa vai ladattavaa hybridi-autoa.
Palkkiot kestävän liikumisen kulkutavoista	Ansiotuloverotuksen mukaan

Työpaikkojen liikkumisen ohjauksen onnistumisen edellytyksenä on usein, että toimintatavat kestävän työmatkaliikkumisen edistämiseksi ovat työnantaja- ja työntekijäosapuolten yhteisesti hyväksymiä. Alankomaat tunnetaan liikkumisen ohjauksen edelläkävijämaana ja siellä onkin saavutettu erinomaisia tuloksia työmarkkinajärjestöjen, viranomaisten ja talouselämän yhteistyön avulla. Liikkumisen ohjauksen elementtejä on sisällytetty työehtosopimukseen ja se on kannustanut työnantajia tekemään vapaaehtoisuuteen perustuvia alueellisia sopimuksia kestävän liikkumisen edistämiseksi. (Liikennevirasto, 2017)

Liikennevirastolla oli vuonna 2017 tutkimushanke, jossa se selvitti työmarkkinajärjestöjen roolia työmatkaliikkumisen ohjauksen liittyvissä asioissa. Tutkimuksessa tarkasteltiin työmatkaliikkumiseen liittyviä työsuhte-etuja kuten työsuhdematkalippua, autoetua, pysäköintietua ja pysäköintiin liittyviä muita käytäntöjä, työmatkaliikunnan taloudellisia kannusteita, työajalla matkustamisen käytäntöjä, joustavia työkäytäntöjä sekä työpaikkakiinteistöjen olosuhteita. (Liikennevirasto, 2017)

Tutkimukseen osallistui 16 työmarkkinajärjestöä, kuusi keskusjärjestöä, viisi työntekijöiden jäsenjärjestöä ja viisi työnantajien jäsenjärjestöä. Heillä oli kiinnostusta edistää liikkumisen ohjauksen tavoitteita. Osa järjestöistä oli myös kiinnostuneista sidosryhmäyhteistyön tiivistämisestä, työmatkaliikkumisen kampanjoinnista tai työmatkaliikkumisen teeman huomioimisesta työhyvinvoinnin kampanjoissa.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry selvitti vuonna 2019 ilmastotoimien vaikutusta työhön ja työntekijöiden asemaan. Selvityksessään se haastatteli jäsenliittojaan ja kysyi niiden arvioita ilmastomuutoksen hillintätoimien työelämävaikutuksista ja näkemyksiä ay-liikkeen roolista ilmastomuutoksen hillinnässä ja mahdollisuuksista lisätä työntekijöiden osallisuutta ilmastopolitiikassa. Eräs liitto on yhdessä työnantajan kanssa kehittänyt kannusteita ympäristöystävälliseen työmatkustukseen ja osalla liitoista oli aikeita ottaa ilmastonäkökulmia tes-neuvotteluihin esimerkiksi työmatkustamisen ja etätyön osa-alueilta. (SAK ry, 2019)

3.6 Liikkumisen ohjauksen vaikutusten arviointi

Liikkumisen ohjauksella pyritään lisäämään liikkujien tietoisuutta ja osaamista kestävästä liikkumisesta sekä vaikuttamaan heidän asenteisiinsa ja käyttäytymiseensä.

Käyttäytymismuutokset vaativat aikaa. Useiden käyttäytymisteorioiden mukaan käyttäytymismuutokset voidaan jakaa vaiheisiin, jolloin muutos tapahtuu vaiheittain. Suomalaisessa liikkumisen ohjauksen vaikutusten arvioinneissa muutosvaiheita on jaettu neliportaiseen muutosprosessiin, jossa vaiheet ovat tietoisuus, osaaminen, asenteet ja toiminta. Kuten yksilöt, myös heidän käyttäytymismuutoksen prosessinsa on yksilöllinen. Vaiheet voivat tapahtua eri järjestyksessä tai niiden kesto vaihdella. Jos käyttäytymismuutos tapahtuu vaiheittain, myös liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä voi olla vaikutusta, vaikka varsinainen käyttäytymismuutos ei vielä olisi toteutunutkaan. Liikkumisen ohjauksella voidaan vaikuttaa jokaiseen käyttäytymismuutoksen vaiheeseen lisäämällä liikkujien tietoisuutta ja osaamista kestävästä liikkumisesta sekä vaikuttamalla asenteisiin. Liikkumisen ohjaamisella voidaan myös koordinoita liikkumisen palveluita, jotka edesauttavat liikkujan kestävästä liikkumisesta, eli toiminnan vaihetta. Nämä vaiheet ovat tärkeitä tunnistaa liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä suunniteltaessa ja vaikutuksia arvioitaessa. (Liikennevirasto, 2012)

Kuva 4. Käyttäytymismuutoksen vaiheet



Toinen muutosprosessin kuvaamiseen käytetty malli on myös neliportainen MaxSem, joka on eurooppalaisessa MAX-hankkeessa vuosina 2006–2009 muodostettu teoreettinen malli. MaxSem -malli niin ikään jakaa käyttäytymismuutoksen neljään vaiheeseen ja pyrkii

selittämään yksilön valmiutta muuttaa liikkumistottumuksiaan. Malli on validoitu kulttuurienvälisessä kyselyssä, johon osallistui autokuljettajia seitsemästä Euroopan maasta. MaxSem-mallin neljä vaihetta ovat suunnittelun esiaste, suunnittelu, valmistautuminen/toiminta sekä toiminnan ylläpito. (MAX-hanke, 2009)

Kuva 5. Neljä MaxSem vaihetta (MAX-hanke, 2009)



- Vaihe 1. Suunnittelun esiaste

Liikkujat tekevät yleensä suurimman osan matkoistaan henkilöautolla ja ovat melko tyytyväisiä kulkutapaansa autonkuljettajina, eikä heillä tässä vaiheessa ole toiveita tai halua vaihtaa kulkutapaa. He voivat myös kokea, että se olisi mahdotonta. Tässä vaiheessa liikkumisen ohjauksen tavoitteena on saada liikkujat tietoiseksi auton käytön kielteisistä seurauksista ympäristöön tai omaan terveyteen ja saada heidät ajattelemaan mahdollista muutosta.

- Vaihe 2. Suunnittelu

Myös tässä vaiheessa olevat liikkujat tekevät yleensä suurimman osan matkoistaan autolla, mutta he eivät ole tyytyväisinä nykyiseen matkakäyttäytymiseensä kuten vaiheen 1 liikkujat. Vaiheen 2 liikkujat haluavat vähentää auton käyttöään ja vaihtaa liikkumisen toiseen kulkutapaan. He ovat kuitenkin epävarmoja siitä, mitä kulkutapaa käyttäisivät tai heillä ei ole vielä tarpeeksi rohkeutta tehdä muutosta. Tässä vaiheessa liikkumisen ohjauksen tavoitteena on lisätä tietoisuutta vaihtoehtoisista mahdollisuuksista ja esitellä uusia houkuttelevia kulkutapoja. Koska suhtautuminen eri vaihtoehtoihin, kuten kävelyyn ja pyöräilyyn on oleellista tässä vaiheessa, niin niiden eduista kertominen erilaisilla positiivisilla viesteillä on tärkeää.

- Vaihe 3. Valmistautuminen / toiminta

Tässäkin vaiheessa olevat liikkujat tekevät tyypillisesti suurimman osan matkoistaan autolla. He ovat jo päättäneet, mihin kulkutapaan he aikovat siirtyä osassa tai kaikissa matkoissaan. Rohkeutta kulkutavan muutokseen jo on ja uutta kulkutapaa on ehkä jo kokeiltukin joillain matkoilla. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on saada nämä liikkujat kokeilemaan uutta kulkutapaa ja helpottaa uuden käyttäytymismallin ylläpitämistä. Tässä vaiheessa liikkujille on tärkeää tarjota tarkempia tietoja julkisen liikenteen linjoista, aikatauluista ja lippuvaihtoehdoista, sekä pyöräilyreiteistä ja tapahtumista, jotka tarjoavat kannustimia, kuten ilmaisia joukkoliikenteen lippuja, pyörähuoltoa sekä muita kestävään liikkumiseen kannustavia etuja.

- Vaihe 4. Toiminnan ylläpito

Tämän vaiheen henkilöt tekevät tyypillisesti suurimman osan matkoistaan tai kaikki matkansa muilla vaihtoehdoilla kuin autolla (joukkoliikenne, kävely, pyöräily jne.). He eivät joko omista autoa, auto ei ole heidän käytettävissään tai he omistavat auton, mutta tarkoituksella käyttävät sitä hyvin harvoin. Tässä vaiheessa liikkumisen ohjauksen tavoitteena on palkita uuden kulkutavan käytöstä ja pyrkiä estämään palaaminen takaisin auton käyttöön. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet voisivat olla kannustimia tai palkintoja, lisätiedon jakamista muista kestävästä kulkutavoista esimerkiksi esittelemällä erilaisia joukkoliikenteen kausilipputuotteita tai pitämällä kiitoskampanjoita kestävästi liikkujille. (MAX-hanke, 2009)

MaxSem mallilla voidaan selittää käyttäytymismuutoksen prosessia, mutta sen avulla voidaan myös valita ja kehittää toimenpiteitä eri muutosvaiheessa oleville liikkujille sekä arvioida heidän etenemistään vaiheiden välillä. Mallin käytön helpottamiseksi kehitettiin kuusi väittämää, joiden avulla voidaan määritellä missä vaiheessa vastaaja on. MaxSem malli ja kysymykset ovat integroituna MaxSumoon ja MaxEvaan jolloin niitä voidaan käyttää kattavasti liikkumisen ohjauksen vaikutusten arvioinnissa. (MAX-hanke, 2009)

MaxSumo ja MaxEva ovat niin ikään Max-hankkeessa luotuja työkaluja liikkumisen ohjauksen vaikutusten arviointiin. MaxSumo perustuu aiempiin eurooppalaisiin hankkeisiin ja ruotsalaiseen Sumo-työkaluun. Sen avulla voi suunnitella, seurata ja arvioida tehokkaasti käyttäytymismuutokseen tähtääviä liikkumisen ohjauksen hankkeita ja ohjelmia. MaxSumo

arvioi projektin prosessia, liikkumiskäyttämisen muutosta sekä asenteiden muutosta erilaisiin kulkutapavaihtoehtoihin. Asenteiden muutosten arviointiin se käyttää MaxSemin vaihemallia. (MAX-hanke, 2009)

MaxEva on interaktiivinen tietokanta liikkumisen ohjausprojektien arviointitietojen tallentamiseen. Tallennettava tieto luodaan käyttämällä MaxSumoa projektin arviointiin. MaxEvassa on yksinkertaiset taulukot ja laatikot täytettäväksi ja se sisältää lisätietoja liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden arvioinnista. MaxEvan tarkoituksena on ollut, että se kerää ajan mittaan tietoja useista liikkumisen ohjauksen projekteista ja niin siitä muodostuu luotettava tietokanta, jota voidaan käyttää määriteltäessä liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä odotettavissa olevia vaikutuksia. MaxEvan avulla voidaan myös tunnistaa keskeisiä tulosindikaattoreita, joiden perusteella päättäjät voivat priorisoida liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä ja panostuksia niihin. (MAX-hanke, 2009)

Max-hankkeessa luodut työkalut ovat ladattavissa EPOMM:n verkkosivustolta 15 eurooppalaisella kielellä. (EPOMM, 2021 b) Suomenkieliset taulukot ja suomalaisiin käytäntöihin sopivat ohjeet jakelee Motiva Oy verkkosivuillaan. (Motiva Oy, 2021 a)

MaxSumo työkalussa liikkumisen ohjauksen hankkeen seuranta ja vaikutusten arviointi sisältää seuraavat vaiheet (Motiva Oy, 2021 b) :

1. Määritetään hankkeen tavoitteet
2. Määritetään hankkeen kohderyhmä
3. Määritetään hankkeen aikana toteutettavat toimenpiteet ja toivottu käyttäytymis-/kulkutapamuutos
4. Asetetaan tavoitteet ja määritetään seurantamittarit eri tarkastelutasoille
5. Määritetään seurannan tiedonkeruumenetelmät ja ajoitus
6. Seurataan hanketta valituilla tarkastelutasoilla laaditun suunnitelman mukaisesti
7. Arvioidaan hankkeen vaikutuksia ja pyritään selittämään havaittuja muutoksia

Liikkumisen ohjauksen ylätasoinen tavoitteet ovat kansallisia tavoitteita kuten päästövähennys- ja energiatehokkuustavoitteita. Yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia voi kuitenkin olla vaikea yleistää kansalliselle tasolle, sillä toimenpiteet ovat usein suunnattu rajatulle

ryhmälle, esimerkiksi tietyn yrityksen työntekijöihin ja vaikutukset kohdistuvat ainoastaan tietyille matkoille, kuten työmatkatkoille. Siksi tarvitaan hankkeiden systemaattista seuranta, jotta tietoa eri toimenpiteiden vaikutuksista voidaan kartuttaa. (Liikennevirasto, 2012)

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä taas tavoitellaan kulkutapamuutosta kestäviin kulkutapoihin. Siten keskeisimmät seurattavat mittarit ovat kulkutapajakauma ja kulkutapamuutokset. Niiden avulla voidaan määrällisesti arvioida vaikutuksia esimerkiksi päästöihin, energiankulutukseen sekä terveyteen ja turvallisuuteen. (Liikennevirasto, 2012)

Liikkumisen ohjauksen ja yksittäisten hankkeiden vaikutuksia voidaan tarkastella eri tasoilla aina kansainväliseltä tasolta yksilötasolle. Liikenneviraston teettämässä Liikkumisen ohjauksen seuranta ja vaikutusten arvioinnin esiselvityksessä vuonna 2012 muodostettiin työpajatyöskentelyn perusteella esimerkkejä liikkumisen ohjauksen tarkastelutasoista, toimijoista sekä seurannan ja vaikutusten arvioinnin mittareista ja menetelmistä. Ne ovat esitetty taulukossa 2 sivulla 21.

Taulukko 2. Jäsentely liikkumisen ohjauksen tarkastelutasoista sekä esimerkeistä, seurantamittareista ja menetelmistä (Liikennevirasto, 2012)

	Tarkastelutasot	Tavoitteet	Mittari	Menetelmät
Strateginen tarkastelutaso	Kansainvälinen	päästötavoitteet, energiatehokkus- ja energiansäästötavoitteet	päästövähennä, energiasäästö	laskennallinen tarkastelu muiden tasojen tulosten pohjalta
	Kansallinen <i>vaikutukset eivät pelkää liikunnan ohjauksen toimenpiteistä</i>	päästötavoitteet, terveys, turvallisuus, kustannukset	kuljutapajakauma, kuljutapamuutokset	Henkilöliikennetutkimus, muut kyselytutkimukset
	Seudullinen <i>vaikutukset eivät pelkää liikunnan ohjauksen toimenpiteistä</i>	päästötavoitteet, terveys, turvallisuus, kustannukset, ympäristön viihtyvyys	kuljutapajakauma, kuljutapamuutokset	liikennetutkimukset, laskennat, asukaskyselyt
Hankekohtainen tarkastelutaso	Työpaikat, organisaatiot <i>liikemissuunnitelmat</i>	kustannukset, terveysvaikutukset, imago	kuljutapajakauma, kuljutapamuutokset, sairauspoissaolot, kustannusten seuranta (kustannukset / säästöt)	henkilöstökyselyt, työhyvinvointikyselyt, ympäristöjärjestelmät, laskurit
	Koulut, oppilaitokset <i>liikemissuunnitelmat</i>	terveys, kasvatus	kuljutapajakauma, kuljutapamuutokset	kyselyt
	Asuinalueet <i>kohdennettu markkinointi</i>	ympäristön viihtyvyys, imago, kustannukset	kuljutapajakauma, kuljutapamuutokset	laskurit, haastattelut ja kyselyt ympäristöjärjestelmät
	Kauppakeskukset	kustannukset, imago	kuljutapajakauma, kuljutapamuutokset	ympäristöjärjestelmät
	Yksilöt	terveys, kustannukset, päästöt	kustannusten seuranta (kustannukset / säästöt)	laskurit

3.7 Liikkumisen ohjauksen vaikutusten arviointeja - Yritys caset

Tässä kappaleessa tarkastellaan kahta yrityksissä ja organisaatioissa tehtyä liikkumisen ohjaamisen hanketta ja niiden vaikutusten arviointeja. Ensimmäinen tarkasteltava hanke on suomalainen Työpaikan liikkemissuunnittelun hyödyt euroina -hanke, jossa mukana olivat Kangasalan kaupunki ja Elisa Oyj ja toinen norjalainen Liikkumisen ohjauksen käyttö yksityisautojen käytön vähentämiseksi -tutkimus, jossa mukana oli Lillestrømin osaamiskeskuksen kuusi erikseen nimeämätöntä jäsenyritystä.

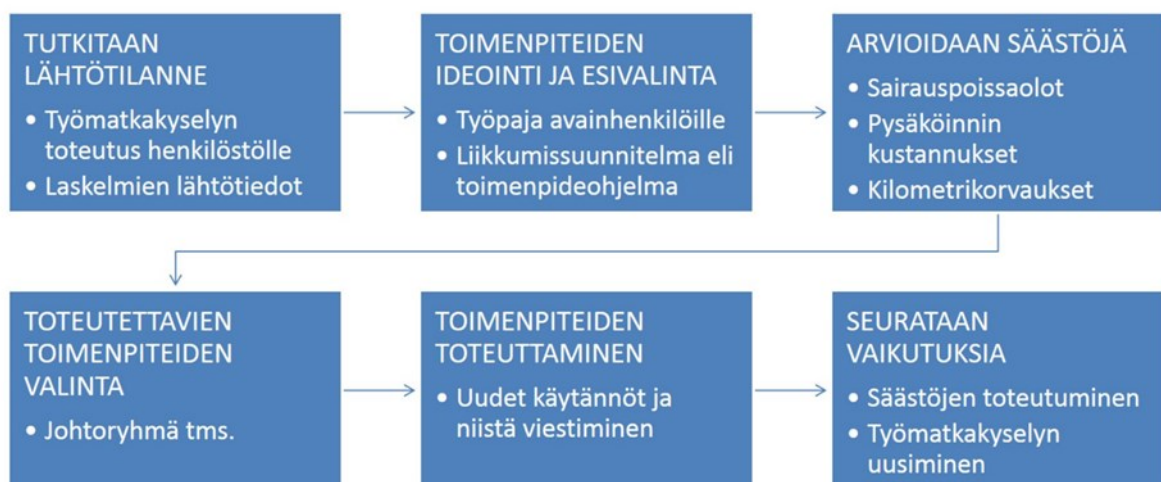
Koska työpaikkojen liikkumisen ohjauksen vaikuttavuustietoja ei juuri ole kerätty yhtenäiseen tietokantaan, tarkasteluun valittiin hankkeita, joissa on arvioitu niin taloudellisia, terveydellisiä, kuin kuljutavan muutokseen tähtäävien toimien vaikutuksia.

Työpaikan liikkumissuunnittelun hyödyt euroina -hanke on Valpastin Oy:n toteuttama hanke yhdessä Kangasalan kaupungin ja Elisa Oyj:n kanssa. Vuonna 2017 toteutetussa hankkeessa työpaikoille tehtiin liikkumiskyselyt ja liikkumissuunnitelmat. Työmatkakyselyjen tulosten pohjalta työpajoissa ideoitiin toimenpiteitä, joilla kestävästä liikkumisesta työpaikoilla voidaan tukea. Ideoiden pohjalta laadittiin liikkumissuunnitelmat ja arvoitiin millaisia säästöjä valituilla toimenpiteillä potentiaalisesti voisi olla. Laskelmien pohjana käytettiin:

- työpaikoilta saatuja lähtötietoja kuten sairauspoissaolojen määriä ja hintoja sekä pysäköinnin kustannuksia
- työmatkakyselyn tuloksia kulkutavasta, muutospotentiaalista ja terveystiikunnan määrästä
- yleisesti tunnettuja tietoja sairauspoissaolojen keskimääräisistä hinnoista
- eri tahojen arvioita siitä, miten erilaisilla toimenpiteillä voidaan vähentää sairauspoissaolojen kustannuksia. (Valpastin Oy, 2017)

Hankkeen laskelmissa tarkasteltiin kutakin toimenpidettä itsenäisenä, mutta tekijät suosittelivat, että käytännön työssä eri toimenpiteitä toteutetaan samanaikaisesti. Kuvassa 6 sivulla 22 on esitelty Työpaikan liikkumissuunnittelun hyödyt euroina -hankkeen prosessin vaiheet.

Kuva 6. Työpaikan liikkumissuunnittelun hyödyt euroina hankkeen prosessin vaiheet (Valpastin Oy, 2017)



Tässä työssä tarkastellaan vain selvityksen Kangasalan kaupungin osuutta, sillä Elisa Oyj:n liikkumissuunnitelma ja toimenpideohjelma eivät olleet julkisia, eikä selvityksessä siten esitetty kuin liikkumiskyselyn tulokset ja lyhyesti laskelma toimenpiteiden euromääräisistä kustannuksista ja säästöistä.

3.7.1 Kangasalan kaupungin liikennesuunnittelun hyödyt

Kangasalan kaupungin liikkumissuunnitelmaan valittiin viisi eri toimenpidettä, joiden euromääräisiä kustannuksia ja säästöjä arvioitiin. Toimenpiteet olivat:

- 20 asiointipyörää työasiamatkoihin
- 65 joukkoliikenteen asiointilippua työasiamatkoihin
- 20 asiointiautoa työasiamatkoihin
- joukkoliikenteen työsuhdelippu koko henkilöstölle
- pysäköinti maksulliseksi

Kustannusten ja säästöjen laskemisesta katsotaan tarkemmin asiointipyöriä ja työsuhdelippua.

Asiointipyörät

Asiointipyöriä tarjotaan henkilöstön käyttöön lyhyille asiointimatkoille työpäivän aikana. Laskelmassa on oletettu, että asiointipyörillä tehtäisiin keskimäärin neljän kilometrin edestakaisia matkoja. Pyörän hankintahinnaksi lisävarusteineen on laskettu 650 € ja kahteen vuosittaiseen huoltoon 200 €. Käyttöäksi on laskettu kolme vuotta, jolloin vuosikustannukseksi tulee 416 €. Kahdellakymmenellä pyörällä vuosikustannus on 8 320 €.

Työmatkakyselyn vastaajista työasiointimatkoja tekee omalla tai työsuhdeautolla lähes päivittäin (3 kertaa viikossa) 41 % vastaajista, vähintään kerran viikossa 11 % vastaajista ja 1–3 kertaa kuukaudessa 13 % vastaajista. Laskennallisesti työntekijöiden arkipäivisin omalla tai työsuhdeautolla tekemien matkojen määrä on 547 työasiamatkaa vuodessa. Näistä matkoista kilometrikorvauksia maksetaan 10 km keskipituuden mukaan 560 675 € vuodessa.

Arvion mukaan jokaista työasiointipyörää käytettäisiin vähintään 10 kertaa viikossa neljän kilometrin matkalle, jolloin kilometrikorvauksissa säästettäisiin 5 685 € vuodessa. Välillisinä kustannuksina on laskettu pysäköintipaikkojen tarpeen vähentymisestä 1 000 € vuodessa ja sairauspoissaolojen vähenemisestä 1 575 € vuodessa. Sairauspoissaolojen vähenemisen arvion taustana on käytetty suomalaisen aineiston pohjalta tehtyä analyysiä, jonka mukaan korkeintaan kerran viikossa liikuntaa harrastavilla on sairauspoissaolopäiviä vuodessa 4,5 päivää enemmän kuin niillä, jotka harrastavat liikuntaa kahdesta kolmeen kertaa viikossa.

Laskelman mukaan taloudellista säästöä työasiapyörillä ei saavutettaisi, vaan kulut pysyisivät lähes samansuuruisina, +60 € vuodessa. Myönteisiä vaikutuksia voisi sen sijaan tulla kulkutapaan, sillä työmatkakyselyn vastaajista henkilöautolla työmatkansa kulkevista 45 % ilmoitti työmatkaliikunnan esteeksi sen, että tarvitsee autoa työpäivänä aikana. Muutoksia kulkutapaan ei selvityksessä kuitenkaan arvioitu.

Työsuhdematkalippu

Hankkeen laskelmissa työsuhdematkalippua tarjotaan kaikille Kangasalan kaupungin työntekijöille. Työmatkakyselyssä 29 prosenttia vastaajista käyttäisi työsuhdematkalippua, jos sellainen olisi tarjolla. Koko Kangasalan henkilöstöön suhteutettuna, työsuhdematkalipun tällöin ottaisi käyttöönsä 580 henkilöä.

Laskelmat on tehty sekä 104,50 € vuosittaisella tuella, että selvityksen teko hetkellä voimassa olleella verovapaalla 300 € vuosittaisella maksimituella. Verovapaasta edusta ei muodostu työnantajalle sivukuluja. Kangasalla seudullinen 3 vyöhykkeen vuosilippu maksaa 505 € ja 2 vyöhykkeen sisäisen alueen vuosilippu 355 €. Kangasalan kaupungin vuosikustannukset 104,50 € tuella olisivat 60 610 € ja 300 € tuella 174 000 €.

Kulkutapavaikutuksena työsuhdematkalippueta lisäisi joukkoliikenteen käyttöä työmatkoilla, vähentäisi autoilua, mutta voisi joissain tapauksissa vähentää myös pyörällä tai jalan tehtävien matkojen osuutta. Työmatkakyselyssä autoilijoista 19 % kertoi ottavansa työsuhdematkalipun käyttöönsä, jos sellainen olisi tarjolla. Tämä on 10,7 % kaikista kyselyyn vastanneista. Koko henkilöstöön suhteutettuna autoilijoista työsuhdematkalipun ottaisi käyttöönsä noin 215 autoilijaa.

Työmatkakyselyn autoilijoista 39 % käyttää työnantajan tarjoamaa ilmaista pysäköintipaikkaa. Laskelmassa yhden pysäköintipaikan kustannus työnantajalle on noin 500 € vuodessa. Jos työsuhdematkalipun käyttöönsä ottavista autoilijoista 39 % ei enää käyttäisi pysäköintipaikkaa, työnantaja tarvitsisi 84 paikkaa vähemmän ja se toisi 42 000 € vuosittaisen säästön.

Työmatkakyselyssä autoilijoista 23 % kertoi, että työmatka olisi mahdollista tehdä myös joukkoliikenteellä. Kun taas 19 % autoilijoista ottaisi työsuhdematkalipun käyttöönsä, jos sellainen olisi tarjolla, niin työsuhdematkalipun avulla muutospotentialia saataisiin melko hyvin käyttöön.

Joukkoliikenteen käyttämisellä ajatellaan olevan myös terveysvaikutuksia, kun huomioidaan kävely- tai pyöräilymatkat bussipysäkille. Päivässä kertyy helposti riittävänä pidetty määrä terveysliikuntaa, joka edellä mainitun suomalaisen analyysin mukaan vähentäisi keskimäärin 4,5 päivää sairauspoissaoloja vuodessa.

Autoilijoista 27 % vastasi, ettei ole liikkunut talvisin terveysliikuntasuosituksen mukaista 2,5 tuntia viikossa viimeisen 12 kuukauden aikana. Kaikista vastaajista näiden osuus on 15 %, jolloin koko henkilöstöön suhteutettuna riittämättömästi liikkuvien henkilöiden määrä olisi 300 henkilöä. Jos heistä 19 % ottaisi työsuhdematkalipun käyttöönsä, voisi heille kertyä arkipäivisin 30 minuuttia terveysliikuntaa ja näin saataisiin 57 henkilöä liikkumaan terveytensä kannalta riittävästi. Säästö sairauspoissaoloissa keskimääräisen 350 € sairaspäiväkustannuksen mukaan laskettuna olisi 89 775 € vuodessa.

Selvityksen laskelmassa työsuhdematkalipun välilliset säästöt syntyisivät parkkipaikkojen ja sairauspoissaolojen kustannusten laskusta. Ne tekisivät yhteensä 113 775 € vuosittaiset säästöt, jolloin työnantajalle 104,50 € vuosittaisella työsuhdematkalipun tuella tulisi säästöä

71 165 € vuodessa ja 300 € vuosittaisella tuella maksettavaa jäisi 42 225 € vuodessa.

3.7.2 Liikkumisen ohjauksen käyttö Lillestrømin osaamiskeskuksessa

CICERO, Center for International Climate Research on Oslossa sijaitseva Kansainvälisen ilmastotutkimuksen keskus. Se on Norjan poikkitieteellinen ilmastotutkimuslaitos, jonka tutkijat Silje H. Tørnblad, Steffen Kallbekken, Kristine Korneliussen ja Torben K. Mideksa vuonna 2014 julkaisivat Liikkumisen ohjauksen käyttö yksityisautojen käytön vähentämiseksi -tutkimuksen. Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan tutkimuksessa havaittuja vaikutuksia kulkutapaan liikkumisen ohjauksen välineillä.

Liikkumisen ohjauksen käyttö yksityisautojen käytön vähentämiseksi -tutkimuksessa oli mukana Lillestrømin osaamiskeskuksen kuusi erikseen nimeämätöntä jäsenyritystä. Tutkimukseen osallistuneet yritykset sijaitsivat noin 1 km² alueella ja niissä työskenteli yhteensä noin 2000 työntekijää. Lillestrøm sijaitsee noin 20 kilometrin päässä Norjan pääkaupungista Oslost. Osaamiskeskukselle on hyvät joukkoliikenteen yhteydet. Sekä Oslo, että Lillestrøm ovat tärkeitä liikenteen solmukohtia bussi- ja junaliikenteelle. Tutkimuksen aikaan joukkoliikenneyhtiö Ruterin mukaan bussien kapasiteetti oli lähes käyttämätön. Kaikkien tutkimukseen osallistuvien yritysten toimistoilta on helppo pääsy ilmaiselle pysäköintialueelle.

Tutkimuksen osallistujat jaettiin kahteen ryhmään. Toiselle ryhmälle annettiin yksilöityä tietoa bussiliikenteestä, työpaikkaa lähellä olevista bussipysäkeistä, eri lippuvaihtoehdoista ja niiden hinnoista sekä neuvoja kuinka löytää tietoa internetistä ja älypuhelinsovelluksista. Toinen tutkimusryhmä sai saman yksilöidyn tietopaketin lisäksi myös seitsemän päivän ilmaisen joukkoliikennelipun. Käytössä oli myös kontrolliryhmä, johon tutkimusryhmien tuloksia verrattiin.

Tutkimuksessa tehtiin kolme kyselyä marraskuun 2011 ja toukokuun 2012 aikana. Ensimmäinen kysely tehtiin neljä viikkoa ennen toimenpiteitä, toinen viisi viikkoa toimenpidejakson jälkeen sekä kolmas kysely viisi kuukautta toimenpiteiden jälkeen. Kyselyillä haluttiin ensisijaisesti selvittää saavutettuja muutoksia kulkutapojen valinnassa. Tutkimuksessa epävarmuustekijöihin on kiinnitetty paljon huomiota ja olosuhteisiin liittyvät

tekijät, kuten vuodenajan vaihtelut on pyritty karsimaan. Tutkimuksessa tehdyissä kyselyissä kysyttiin kaksi pääkysymystä:

- Mitä kulkutapaa käytit viimeksi työmatkallasi? Jos käytit useampaa kuin yhtä, merkitse kaikki.
- Jos käytit kahta tai useampaa kulkutapaa, millä kuljit pisimmän matkan (km)?

Toimenpidejakson jälkeen tehdyissä seurantakyselyissä kysyttiin lisäksi kaksi lisäkysymystä siitä, onko vastaajan asuinpaikka tai työpaikka muuttanut kyselykauden aikana, sekä ilmaisen joukkoliikennelipun saaneilta onko matkalippua käytetty.

Tulosten mukaan tutkimusryhmässä, jolle jaettiin yksilöity tietopaketti, autolla kulkevien osuus laski pitkällä aikavälillä, eli kolmanteen kyselyyn mennessä, 68,1 prosentista 60 prosenttiin ja tietopaketin sekä ilmaisen joukkoliikennelipun saaneilla 67,3 prosentista 60,5 prosenttiin. Kontrolliryhmän muutos oli 60,3 prosentista 57,4 prosenttiin.

Tutkimusryhmä piti muutosta kulkutapoihin vähäisenä, eivätkä he havainneet tietopohjaisen liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä merkittäviä vaikutuksia kulkutapaan. Selittäviksi tekijöiksi mainittiin muun muassa se, että tutkimukseen osallistuvilla työpaikoilla oli runsaasti ilmaisia parkkipaikkoja tarjolla, toisaalta taas Norjan ankarat talvet eivät houkuttele kävelyyn, pyöräilyyn tai joukkoliikenteen käyttöön. Norjan auto- ja polttoaineverotus on korkealla tasolla, joten se ohjaa jo osaltaan luopumaan henkilöauton käytöstä. Tutkimusryhmä päättelikin, että auton käytölle on muita syitä kuin tiedon puute. Tutkimuksen aikaan tietoa oli jo helposti saatavilla. Julkisen liikenteen yrityksillä oli verkkosivut ja ilmaisia joukkoliikenteen sovelluksia älypuhelimisiin. Tästä syystä pelkällä tiedon jakamisella ei saavutettu merkittävää ohjausvaikutusta. (Tørnblad;Kallbekken;Korneliussen;& Mideksa, 2014)

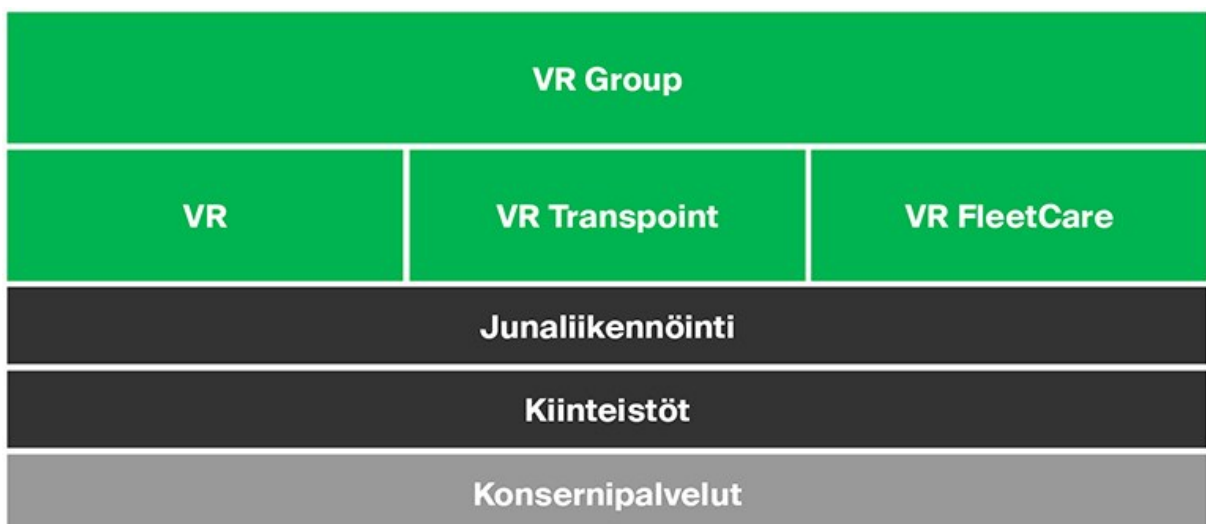
4 VR Group

VR Group on Suomen valtion kokonaan omistama palveluyritys, jonka toimialaan kuuluu henkilö- ja tavaraliikenne rautateilla ja maanteilla sekä raidekaluston kunnossapito. Sen

liikevaihto on vuosittain noin miljardi euroa ja työntekijöitä on noin 5 800 henkilöä. VR Groupin liiketoimintojen markkina-alueet ovat pääasiassa Suomessa ja Venäjällä. Omistajan päätösvaltaa käyttää valtioneuvoston kansliaan kuuluva omistajaohjausyksikkö. (VR Group, 2020 a)

VR Groupin emoyhtiö on VR-Yhtymä Oy. Konserniin kuuluu lisäksi kuusi täysin omistettua tytäryhtiötä sekä 3 osakkuusyhtiötä. (VR Group, 2020 b) VR-Yhtymä Oy:n pääliiketoiminnot ovat VR Matkustajaliikenne, tavaraliikenteestä vastaava VR Transpoint, raidekaluston kunnossapidosta vastaava VR FleetCare sekä kiinteistöyksikkö. Lisäksi sisäisiä tukitoimintoyksiköjä ovat junaliikennöinti ja konsernipalvelut. Junaliikennöinti vastaa vetureiden ajamisesta matkustajaliikenteen ja VR Transpointin tarpeisiin sekä junaliikennettä ohjaavan operaatiokeskuksen toiminnasta. Keskitetyt konsernipalvelutoiminnot työskentelevät yhteistyössä kaikkien liiketoimintojen kanssa. (VR Group, 2020 c) Tämän luvun seuraavissa kohdissa on esitelty tarkemmin niitä rautatieliikenteen liiketoimintoja, joiden henkilöstöä on tutkimuksen kohderyhmässä.

Kuva 7. VR Groupin liiketoiminnot (VR Group, 2020 c)



VR Groupin visio ja vastuullisuusohjelma on päivitetty vuonna 2020. Vastuullisuuden osa-alueille on laadittu vastuullisuusohjelman puitteissa tavoitetilat sekä niihin liittyvät vastuullisuuslupaukset. Ympäristövastuullisuuslupauksen mukaisesti, VR pienentää liikenteen ympäristövaikutuksia ja yhteiskunnan hiilijalanjälkeä. VR:n Visio 2030 sanoo mm.

että: ”Olemme vastuullisen liiketoiminnan edelläkävijä, joka vauhdittaa yhteiskunnan siirtymistä ympäristöystävällisiin liikennemuotoihin. Pienennämme yhteiskunnan hiilijalanjälkeä ja hiilineutraalista toiminnasta on tullut meille arkea. Olemme hyvässä vauhdissa kohti toimintamme hiileneutraalisuutta” (VR Group, 2020 d)

4.1 VR Matkustajaliikenne

VR eli VR Matkustajaliikenne hoitaa joukkoliikenteen palveluja junilla kauko- ja lähijunaliikenteessä sekä Pohjolan Liikenteen linja-autoilla. Ravintolapalveluista kaukojunissa vastaa matkustajaliikenteeseen kuuluva Vecra Oy. Sillä on ravintola- ja kahvilatoimintaa myös rautatieasemilla. Päivittäin ajetaan noin 250 kaukojunavuoroa ja yli 100 lähijunavuoroa. Matkustajaliikenne jakaantuu kaukoliikenteen palveluyksikköön, lähiliikenneyksikköön, kaupalliseen yksikköön, suunnitteluyksikköön ja Pohjolan Liikenne Oy:n. Vecran henkilöstö työskentelee kaukoliikenteen palveluyksikön alaisuudessa.

Kaukoliikenteen palveluyksikössä työskentelee noin 1000 työntekijää eri toimipisteissä ympäri Suomea. He toimivat kaukoliikennekonduktöörin, junatarjoilijan, ravintolatyöntekijän, varastotyöntekijän ja palveluneuvojan, asiakasneuvojan, asiantuntijan ja esimiehen ammateissa. Palveluyksikön suurimmat ammattiryhmät ovat konduktöörin ja junatarjoilijoiden ammatit. He tekevät epäsäännöllistä vuorotyötä vuoden jokaisena päivänä. (VR Group, 2021 a)

4.2 VR Transpoint

VR Transpoint tarjoaa rautatielogistiikan sekä kotimaan ja kansainvälisen maantielogiikan palveluja. Rautateitse ja maanteitse kuljetetaan muun muassa metsä-, metalli-, kemian- ja rakennusteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita. Toiminta keskittyy Suomeen ja Venäjänliikenteeseen. Maantielogiikassa operoidaan myös Baltiassa ja muualla Itä-Euroopassa. Suomen rautateillä kulkee noin 300 VR Transpointin tavarajunaa päivässä.

Rautatielogistiikka on jaettu palvelutuotannon, myynnin ja markkinoinnin sekä suunnittelun ja ohjauksen yksiköihin. Palvelutuotannossa työskentelee noin 860 työntekijää eripuolella

Suomea. Suurin ammattiryhmä on ratapihatyöntekijät, joiden ammattinimekkeinä on vaihtotyönjohtaja tai konduktööri. Ratapihatyöntekijät tekevät vuorotyötä vuoden jokaisena päivänä. (VR Group, 2021 b)

4.3 Junaliikennöinti

Junaliikennöinti on VR:n sisäinen tuotantoyksikkö, joka vastaa päivittäin yhteensä 550 henkilökaukojunan ja tavarajunan kuljettamisesta sekä vetovoimasta. Junaliikennöinnissä työskentelee reilu 1000 työntekijää. Veturinkuljettajatoimintojen ja vetureiden omistajatehtävien lisäksi junaliikennöinti vastaa vetureiden ja veturinkuljettajien käytönsuunnittelusta sekä operaatiokeskuksen toiminnasta.

Operaatiokeskus seuraa ja koordinoi VR:n rautatieliikennettä. Se johtaa junaliikenteen häiriötilanteiden hoitoa yhdessä Väyläviraston, Fintrafficin ja muiden yhteistyökumppaneiden kanssa. Operaatiokeskuksessa myös hoidetaan kalusto- ja henkilöstöressurssien ohjausta, täsmällisyyden johtamista sekä vastataan liikenneinformaation tuottamisesta.

Vetopalvelut -yksikössä työskentelee junaliikennöinnin suurin ammattiryhmä veturinkuljettajat. Vetopalvelun työpisteitä on ympäri rataverkkoa. Veturinkuljettajat tekevät epäsäännöllistä vuorotyötä vuoden jokaisena päivänä. (VR Group, 2021 c)

5 Liikkumiskysely VR Groupissa

Liikkumiskysely tehtiin 1517 VR Groupin työntekijälle marraskuussa 2020. Kysely toteutettiin verkkokyselynä Webropol-sovelluksella, johon vastaajat kutsuttiin sähköpostikutsuilla. Vastaajat rajattiin VR Henkilöliikenteen, VR Transpointin, Junaliikennöinnin sekä konsernipalveluiden työntekijöihin, jotka työskentelevät VR Groupin pääkonttorissa tai Helsingin, Turun, Kouvolan, Tampereen, ja Oulun työpisteissä. Vastaajan työskentelypaikkakuntaa ei kyselyssä kysytty. Vastauksia kyselyyn saatiin 588, jolloin vastausprosentiksi tuli 38,8 %. Kyselyn mallina käytettiin Liikenneviraston vuonna 2018

Motiva Oy:llä ja Aula Researchilla teettämää kestävän liikkumisen kyselyä soveltuvin osin. (Liikennevirasto, 2018 c)

Kyselyn aikaan koronapandemia erilaisine rajoituksineen ja suosituksineen oli ollut Suomessa kahdeksan kuukautta. Tästä johtuen kyselyn saatteessa vastaajia pyydettiin vastaamaan kysymyksiin koronaa edeltäneen tilanteen mukaan. Kyselyyn lisättiin myös kysymys korona-ajan vaikutuksista työmatkaliikkumiseen, sekä vastaajan oma arvio siitä, onko mahdolliset muutokset pysyviä.

Tässä luvussa kyselyn tulokset on esitelty pääpiirteittäin. Koko kysely ilman avoimia vastauksia on tämän opinnäytetyön liitteessä 1.

5.1 Taustatietoja

Vastaajista 71 % oli miehiä, 28 % naisia ja 1 % muu/ei vastausta. VR Groupin koko henkilöstön sukupuolijakauma on miehiä 81,5 % ja naisia 18,5 %, joten naiset ovat vastanneet kyselyyn hieman aktiivisemmin. Kyselyssä edustettujen suurien ammattiryhmien sukupuolijakauma on koko VR Groupia vieläkin miesvaltaisempi. Vaihtotyönjohtajista miehiä on 98,7 %, naisia 1,3 % ja veturinkuljettajista miehiä on 95,1 % ja naisia 4,9 %.

Toimihenkilöinä työskenteleviä oli vastaajista 39 %, He työskentelevät eri liiketoimintayksiköissä VR Groupin pääkonttorilla sekä esimiestehtävissä Helsingin, Turun, Kouvolan, Tampereen, ja Oulun työpisteissä. Toimihenkilöistä 15 % tekee vuorotyötä lähinnä erilaisissa ympärivuorokautisissa ohjaustehtävissä. Valtaosa toimihenkilöistä työskentelee säännöllisessä tai liukuvassa toimistotyöajassa.

Veturinkuljettajia vastaajien joukossa oli 27 %, Kaukoliikenteen konduktöörejä 12 %, vaihtotyönjohtajia 7 % ja palveluneuvojia 2 %. Näissä ammateissa (48 % vastaajista) tehdään vuorotyötä ja heistä suurin osa tekee epäsäännöllistä vuorotyötä.

Yritysjohdon ja erilaisissa yksiköiden päällikkötehtävissä työskenteleviä oli 13 % kaikista vastaajista. Heistä pääosa työskentelee säännöllisessä tai liukuvassa toimistotyöajassa. Vuorotyötä ilmoitti tekevänsä 13 % johtaja tai päällikkötehtävässä työskentelevää.

Kaikkiaan säännöllistä tai liukuvaa toimistotyöaika teki 46 %, epäsäännöllistä vuorotyötä 50 % ja säännöllistä vuorotyötä 4 % vastaajista. Kysymykseen työn luonteesta tullessiin vastauksiin on havaittavissa, että kysymys on osin ymmärretty eri tavalla kuin se oli kysymystä luodessa tarkoitettu. Vastaajista 58 % kertoi työskentelevänsä työpaikalla yhdessä toimipisteessä. Liikuvaa työtä ilmoitti tekevänsä 24 %, usein eri toimipisteissä tekeviä oli 6 % ja etätyötä tekeviä 12 % vastaajista. Kaukoliikenteen konduktööreistä ja veturinkuljettajista 41 % vastasi työskentelevänsä yhdessä toimipisteessä tai usein eri toimipisteissä. Näillä työntekijöillä pääsääntöisesti työt alkavat yhdeltä toimipisteeltä, mutta työvuoron aikana voidaan käydä muissakin toimipisteissä. Varsinainen työ kuitenkin on liikkuvaa työtä suurimmalla osalla konduktööreistä ja veturinkuljettajista.

Vastaajista 90 % oli kotitaloudessaan auto. Kysymykseen tärkeimmistä syistä omistaa auto, oli mahdollisuus valita useampi vaihtoehto. Kysymyksessä oli 528 vastaajaa ja 2286 vastausta. Tärkeimpiä syitä auton omistamiselle olivat ostomatkat (66 %), vapaa-ajan vierailumatkat (61 %), työmatkat (58 %) ja harrastusmatkat (55 %). Vaihtoehtojen jakautuminen on esitetty taulukossa 3 sivulla 32.

Taulukko 3. Tärkeimmät syyt henkilöauton omistamiseen

	n	Prosentti
Ostomatkat	350	66 %
Vapaa-ajan vierailumatkat	323	61 %
Työmatkat	307	58 %
Harrastusmatkat	291	55 %
Mökki matkat	221	42 %
Lasten kuljettaminen	216	41 %
Tarvitsen autoa niin usein, että muuta vaihtoehtoa ei ole	188	36 %
Lomamatkat	174	33 %
Tarvitsen autoa lyhyellä varoitusajalla	124	23 %
Työasiamatkat	48	9 %
Jokin muu, mikä?	44	8 %

5.2 Työmatkat

VR Groupin henkilöstön työmatkat ovat keskimääräisesti hieman pidempiä kuin Liikenneviraston vuonna 2018 teettämässä valtakunnallisessa kestävästä liikkumisesta kyselyssä vastaajien ilmoittamat työmatkat. (Liikennevirasto, 2018 c) Taulukossa 4 sivulla 33 on vertailtu työmatkojen pituuksia näiden kahden kyselyn välillä. Valtakunnallisen kyselyn vastaajista 56 % asui 10 km etäisyydellä työpaikastaan, kun vastaavasti VR Groupin työntekijöistä 10 km etäisyys oli 35 % vastaajista. Yli 20 km päästä töihin kulkee 39 % VR Groupin työntekijöistä, kun taas valtakunnallisen kyselyn vastaajista 24 %.

Taulukko 4. Työmatkojen pituuksien vertailu

Työmatka	VR Group	Työmatka	Valtakunnallinen kysely
0 - 5 km	19 %	0 - 6 km	40 %
5 - 10 km	16 %	6 - 10 km	16 %
10 - 15 km	16 %	10 - 15 km	11 %
15 - 20 km	10 %	15 - 20 km	9 %
yli 20 km	39 %	yli 20 km	24 %

Hieman yli puolet kyselyyn vastanneista VR Groupin työntekijöistä käyttää työmatkaansa henkilöautoa. Vastaajista 43 % ilmoittaa pääasialliseksi työmatkan kulkutavaksi auton. Useampaa kulkutapaa työmatkallaan käyttää 6 % vastaajista. Heistä 71 % kulkee osan matkastaan autolla. Vastaajista 4 % kertoi käyttävänsä kulkutapoja vaihtelevasti ja heistä 83 % käyttää ajoittain myös henkilöautoa. Taksia vaihtelevasti eri kulkutapoja käyttävistä käytti 4 %. Jotain muuta kulkutapaa ilmoitti käyttävänsä 2 % vastaajista. Kysymyksen avoimista vastauksista kävi kuitenkin ilmi, että vastaukset kuuluivat joko useamman kulkutavan käyttäjiin, tai kulkutapoja vaihtelevasti käyttäviin, jolloin useamman kulkutavan käyttäjiä on 7 % vastaajista ja kulkutapoja vaihtelevasti käyttäviä 5 % vastaajista.

Kestäviä kulkutapoja pääsääntöisenä kulkutapana työmatkoillaan käyttää 44 % kaikista vastaajista. Heistä junaa käyttää 24 %, bussia tai muuta joukkoliikennettä 6 %, polkupyörää 9 % ja kävelyä 5 % vastaajista. Kaikki useampaa kulkutapaa käyttävistä vastaajista (7 %) käyttää kestävä kulkutapaa osaan työmatkastaan. Junaa käyttää näistä 100 % lisäksi bussia ja

muuta joukkoliikennettä 18 %, polkupyörää 18 % ja kävelyä 29 %. Vaihtelevasti eri kulkutapoja käytävistä (5 %) junaa käyttää 30 %, bussia ja muuta joukkoliikennettä 43 %, polkupyörää 70 % ja kävelyä 30 %. Pääsääntöisesti etätöitä ilmoitti tekevänsä reilu 1 % vastaajista.

Taulukko 5. Työmatkojen pääasialliset kulkutavat

Pääasiallinen kulkutapa	Prosentti
Henkilöauto	43 %
Juna	24 %
Bussit tai muu joukkoliikenne	6 %
Polkupyörä	9 %
Kävely	5 %
Käytän useampaa kulkuvälinettä saman työmatkan aikana	6 %
Käytän vaihtelevasti useampaa kulkuvälinettä eri päivinä	4 %
Teen pääsääntöisesti etätöitä	1 %
Yhteiskäyttöauto	0 %
Taksi	0 %
Jokin muu, mikä?	2 %

5.2.1 Toimihenkilöt ja johtajat

Ristiintaulukoidessa eri ammattiryhmien ja työaikamuotojen tekijöiden työmatkoja, toimihenkilöiden ja johtajien työmatkat ovat keskimäärin pidempiä kuin työmatkat kokonaisuutena. Heistä 46 % työmatka on yli 20 km ja alle 10 km työmatka 32 %.

Kestäviä kulkutapoja pääasiallisena kulkutapana käyttää 58 %. Toimihenkilöistä ja johtajista junaa käyttää 39 %, bussia tai muuta joukkoliikennettä 7 %, polkupyörää 7 % ja kävelyä 5 % vastaajista. Useampaa kulkutapaa työmatkalla heistä kertoi käyttävänsä 9 % ja vaihtelevasti eri kulkutapoja 2 %. Useampaa kulkutapaa työmatkalla käyttävät kulkivat kaikki junalla osan työmatkastaan. Lisäksi 21 % kulki bussilla tai muulla joukkoliikenteellä, 21 % polkupyörällä ja 34 % kävellen. Vaihtelevasti eri kulkutapoja käytävistä (2 %) junaa käyttää 29 %, bussia tai muuta joukkoliikennettä 71 %, polkupyörää 71 % ja kävelyä 29 %.

Toimihenkilöistä ja johtajista 25 % ilmoittaa pääasialliseksi työmatkan kulkutavaksi henkilöauton. Useampaa kulkutapaa työmatkalla käyttävistä (9 %) autoa käyttää 66 % ja vaihtelevasti eri kulkutapoja käyttävistä (2 %) henkilöautoa käyttää 71 %.

5.2.2 Veturinkuljettajat, kaukoliikenteen konduktöörit, vaihtotyönjohtajat ja palveluneuvojat

Vuorotyötä tekevien ammattiryhmien työmatkat ovat keskimäärin toimihenkilöiden työmatkoja lyhyempiä. Alle 10 km työmatka on 38 % vastaajista ja yli 20 km 31 % vastaajista.

Vuorotyötä tekevistä henkilöautoa pääasiallisena työmatkojen kulkutapana käyttää 63 % vastaajista. Useampaa kulkutapaa työmatkalla heistä kertoi käyttävänsä 1 % ja vaihtelevasti eri kulkutapoja 6 %. Useampaa kulkutapaa käyttävistä vastaajista kaikki käyttivät osaan matkasta myös henkilöautoa. Vaihtelevasti eri kulkutapoja käyttäviä oli 6 % vastaajista. Heistä 88 % kulki välillä työmatkan myös henkilöautolla ja taksilla 6 %.

Kestäviä kulkutapoja pääasiallisena kulkutapanaan käyttää 29 % vuorotyötä tekevistä työntekijöistä. Heistä junaa käyttää 8 %, bussia ja muuta joukkoliikennettä 4 %, polkupyörää 12 % ja kävelyä 5 %. Useampaa kulkutapaa käyttävistä vastaajista (1 %) kaikki käyttivät osaan työmatkastaan junaa. Vaihtelevasti eri kulkutapoja käyttävistä vastaajista (6 %) junaa käytti 31 %, bussia ja muuta joukkoliikennettä 31 %, polkupyörää 69 % ja kävelyä 31 %.

5.3 Valmius kestävään työmatkaliikkumiseen

Yleisesti kestävään liikkumiseen suhtautumista kartoitettiin yhdeksällä eri väittämällä, joista kaikki itseensä sopivat vaihtoehdot sai valita. Taulukossa 6 sivulla 36 on esitettyinä väittämät ja niihin tulleet vastaukset. Suosituimmat vaihtoehdot olivat automatkojen ketjuttaminen, johon pyrki 50 % autolla kulkevista. Kävelemään pyrki 45 %, pyöräilemään 32 % ja joukkoliikenteellä kulkemaan 30 % vastaajista aina kun se on mahdollista. Turhia matkoja pyrki vähentämään 40 % ja autoilua vähentämään 22 % vastaajista.

Kiinnostusta kestävimpien kulkutapojen ja keinojen käyttämiseen työmatkoilla sekä etätöiden tekemiseen, kartoitettiin kysymällä mitkä kulkutavoista ja keinoista koetaan mielenkiintoisimpana. Kysymykseen sai valita useamman vaihtoehdon. Vastaajista 50 % piti mielenkiintoisimpana kestäväenä kulkutapana joukkoliikennettä ja 48 % polkupyöräilyä. Sekä työmatkan taittamista sähköavusteisella polkupyörällä, että etätöiden tekemistä piti mielenkiintoisena, molempia 39 % vastaajista. Kaikki vaihtoehdot ja vastausosuudet niihin löytyvät taulukosta 7 sivulla 37.

Taulukko 6. Suhtautuminen kestävään liikkumiseen

Mitkä seuraavista väittämistä sopivat sinuun? Voit valita kaikki sopivat vaihtoehdot	Prosentti
Pyrin kävelemään aina kun mahdollista	45 %
Pyrin vähentämään turhia matkoja	40 %
Pyrin ketjuttamaan automatkojani aina kun mahdollista (esim. työmatkalla poiketaan myös kaupassa)	50 %
Pyrin käyttämään joukkoliikennettä aina kun mahdollista	30 %
Pyrin pyörilemään aina kun mahdollista	32 %
Pyrin vähentämään autoilua	22 %
Pyrin pienentämään autoiluni aiheuttamia ympäristövaikutuksia	19 %
Pyrin sopimaan kimpakyydistä aina kun mahdollista	8 %
Ei mikään näistä / eivät ole mahdollisia minulle	9 %

Taulukko 7. Mielenkiinto työmatkojen kestäviin kulkutapoihin ja keinoihin

Pohtiessasi kestäväää liikkumista työmatkoilla, mitkä seuraavista kulkutavoista ja keinoista olisivat sinusta kaikkein mielenkiintoisimpia? Voit valita useampia vaihtoehtoja.	Prosentti
Polkupyörät	48 %
Kävely	30 %
Joukkoliikenne	50 %
Etätyöt	39 %
Sähköavusteiset polkupyörät	39 %
Sähköautot tai ladattavat hybridit	37 %
Kimppakyydit	5 %
Liikkumisen uudet palvelut, MaaS, (esimerkiksi erilaiset matkaketjut)	4 %
Yhteiskäyttöautot	5 %
Liityntäpysäköinnin hyödyntäminen	13 %
Kevyet sähköiset ajoneuvot (esim. sähköpotkulauta)	13 %
Taksit	3 %
Jokin muu, mikä?	2 %
Ei mikään näistä / eivät ole mahdollisia minulle	4 %

Kysyttäessä työmatkan olosuhteisiin liittyvien tekijöiden houkuttelevuutta kestävien kulkutapojen käyttöön työmatkoilla, väittämiin vastattiin vaihtoehdoilla: kyllä, ei, asia on jo hyvällä mallilla ja en osaa sanoa. Joukkoliikenteen yhteyksiä piti hyvänä 38 %, kävely- ja pyöräilyolosuhteita 48 % ja liityntäpysäköintimahdollisuuksia 26 % vastaajista. Mikäli työmatkan olosuhteet olisivat paremmat kodin ja työpaikan välillä, 45 % vastaajista kokisi joukkoliikenteen parempien yhteyksien, 26 % kävely ja pyöräily olosuhteiden sekä 26 % liityntäpysäköintimahdollisuuksien houkuttelevan käyttämään kestävämpiä kulkutapoja työmatkustamisessa. Kaikki vastausosuudet löytyvät taulukosta 8 sivulta 38.

Taulukko 8. Työmatkan olosuhteiden houkuttelevuus kestävien kulkutapojen käyttöön työmatkoilla

Mitkä työmatkan olosuhteisiin liittyvät tekijät houkuttelisivat sinua liikkumaan kestävämmiin työpaikalle	Kyllä	Ei	Asia on jo hyvällä mallilla	En osaa sanoa
Paremmat joukkoliikenteen yhteydet kodin ja työpaikan välille	45 %	12 %	38 %	5 %
Paremmat kävely- ja /tai pyöräilyolosuhteet	26 %	20 %	48 %	6 %
Paremmat liityntäpysäköintimahdollisuudet joukkoliikenteen asemien läheisyyteen	26 %	28 %	26 %	20 %

Työpaikan olosuhteisiin liittyvien tekijöiden houkuttelevuutta kestävien kulkutapojen käyttöön työmatkoilla selvitettiin myös väittämillä, joihin vastattiin vaihtoehdoilla: kyllä, ei, asia on jo hyvällä mallilla ja en osaa sanoa. Vastaajista 39 % oli tyytyväisiä työpaikan siisteihin ja riittäviin suihku-, pukeutumis- ja säilytystiloihin, 36 % liukuvaan työaikaan ja 32 % joukkoliikenteen työsuhdematkalippuun, joka VR Groupissa tarkoittaa vapaata matkustusoikeutta kotimaan junissa. Houkuttelevuutta kestävien kulkutapojen käyttöön työmatkoilla lisäisi työnantajan tarjoama taloudellinen kannuste kävelyn ja pyöräilyyn 55 %:lla, työmatkaliikkujien vaatteiden vaihtamisen ja suihkussa käymisen sisällyttäminen työaikaan 48 %:lla, verotuksellinen tuki kävelyn ja pyöräilyyn 45 %:lla ja työnantajan tarjoama työsuhdepyörä 42 %:lla vastaajista.

Vastaajista 74 % ei kokenut houkuttelevuutta kestävään työmatkailuun lisäävänä auton pysäköinnin rajoittamisista, 69 % työpaikan omaa kimpakyytijärjestelmää, ja 59 % työnantajan järjestämiä tempauksia, kisoja tai tapahtumia. Kaikki vastausosuudet löytyvät taulukosta 9 sivulta 39.

Taulukko 9. Työpaikan olosuhteiden houkuttelevuus kestävien kulkutapojen käyttöön työmatkoilla

Mitkä työpaikan olosuhteisiin liittyvät tekijät houkuttelisivat sinua liikkumaan kestävämmiin työpaikalle?	Kyllä	Ei	Asia on jo hyvällä mallilla	En osaa sanoa
Työnantajan tarjoama taloudellinen kannuste kävelyyn / pyöräilyyn	55 %	28 %	7 %	11 %
Työsuhdematkalippu joukkoliikenteeseen	33 %	26 %	32 %	9 %
Verotuksellinen tuki kävelyyn tai pyöräilyyn	45 %	35 %	5 %	15 %
Työmatkaliikkujien vaatteiden vaihtaminen ja suihkussa käyminen sisältyy työaikaan	48 %	29 %	13 %	10 %
Työpaikan siistit ja riittävät suihku-, pukeutumis- ja säilytystilat	40 %	16 %	39 %	6 %
Työnantajan tarjoama työsuhdepyörä	42 %	40 %	3 %	16 %
Työmatkalla työskentely osaksi työaika	37 %	36 %	11 %	16 %
Liukuva työaika	21 %	29 %	36 %	14 %
Työnantajan järjestämät tempaukset, kisat tai tapahtumat (esim. Kilometrikisa tai Auton...	21 %	59 %	4 %	15 %
Riittävä informaatio kestävästä liikkumisesta (esimerkiksi joukkoliikenteen aikataulutieto...)	11 %	47 %	28 %	15 %
Oman auton käyttötarpeen vähentäminen työasiamatkoilla	14 %	39 %	23 %	24 %
Työpaikan oma kimppakyytijärjestelmä	10 %	69 %	4 %	17 %
Hyvä pyöräpysäköinti työpaikalla	35 %	27 %	30 %	8 %
Auton pysäköinnin rajoittaminen työpaikalla	7 %	74 %	8 %	12 %

Kestävän työmatkaliikkumisen tärkeimmäksi hyödyksi koettiin oman terveyden parantuminen, sitä piti tärkeimpänä hyötynä 85 % vastaajista, rahallista säästöä piti tärkeänä 62 % ja hiilidioksidipäästöjen vähenemistä 53 % vastaajista. Vastaajia pyydettiin valitsemaan kolme tärkeimpänä kokemaansa hyötyä. Jokin muu vaihtoehtoon vastattiin muun muassa fyysisen kunnon ja yleisen hyvinvoinnin parantuminen sekä liikkumisen ja kuntoilun

lisääntyminen ja niiden yhdistäminen työmatkaan. Kysymyksen kaikki vastausosuudet löytyvät taulukosta 10 sivulta 40.

Taulukko 10. Kestävän työmatkaliikkumisen tärkeimmiksi koetut hyödyt

Kestävän työmatkaliikkumisen tärkeimmät hyödyt ovat mielestäni (valitse kolme)	n	Prosentti
Oman terveyden parantuminen	501	85 %
Rahallinen säästö liikkumisessa	365	62 %
Hiilidioksidipäästöjen väheneminen	313	53 %
Työhyvinvoinnin lisääntyminen	219	37 %
Liikenteen sujuvuuden parantuminen	89	15 %
Työtehon lisääntyminen	58	10 %
Sairauspoissaolojen vähentyminen	78	13 %
Liikenneturvallisuuden parantuminen	46	8 %
Työpaikan imagon parantuminen	21	4 %
Jokin muu, mikä?	31	5 %
Ei mikään näistä / en koe asiassa olevan hyötyjä	40	7 %

Vastaajille esitettiin viisi väittämää, joilla kartoitettiin suhtautumista työpaikan liikkumisen ohjaukseen ja sen keinoihin. Lisäksi kysyttiin tyytyväisyyttä oman työmatkan olosuhteisiin. Väittämien kanssa saattoi olla täysin samaa mieltä, osittain samaa mieltä, osittain erimieltä tai täysin erimieltä. Jos väittämään ei ollut mielipidettä valittavana oli myös en osaa sanoa -vaihtoehto. Väittämät ja vastaukset on esitetty taulukossa 11 sivulla 41.

Taulukko 11. Väittämiä työpaikan liikkumisen ohjauksesta

Miten suhtaudut seuraaviin väittämiin?	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Osittain erimielä	Täysin erimielä	En osaa sanoa
Mielestäni ei ole työnantajan asia vaikuttaa liikkumiseen kodin ja työpaikan välillä	14 %	28 %	38 %	18 %	2 %
Työpaikallani on kestäväään liikkumiseen kannustava ilmapiiri, ohjeet ja säännöt	13 %	35 %	22 %	19 %	12 %
Olen tyytyväinen työmatkani olosuhteisiin	34 %	44 %	17 %	4 %	1 %
Toivoisin saavani työnantajaltani enemmän tietoa ja tukea kestäväään liikkumiseen	10 %	27 %	24 %	23 %	17 %
Jos saisin liikkumisen uusia palveluita työsuhde-etuna, se kannustaisi minua luopumaan oman auton käytöstä.	14 %	30 %	14 %	18 %	24 %

Luopumista oman auton käytöstä työmatkaliikenteessä seuraavan viiden vuoden aikana piti erittäin tai melko todennäköisenä 25 % vastaajista ja melko tai erittäin epätodennäköisenä 50 % vastaajista. Autoa työmatkoihin ei kyselyn aikana käyttänyt 25 % vastaajista.

Kysymyksen vastausosuudet ovat esitettyinä taulukossa 12 sivulla 41.

Taulukko 12. Oman auton käytöstä luopuminen

Miten todennäköisenä pidät, että seuraavan viiden vuoden aikana luopuisit oman auton käytöstä työmatkoihin ja siirtyisit käyttämään kestäviä kulkutapoja mm. kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikennettä tai muita liikennepalveluja?	Erittäin todennäköisenä	Melko todennäköisenä	Melko epätodennäköisenä	Erittäin epätodennäköisenä	En käytä omaa autoa työmatkoihin
	9 %	16 %	21 %	29 %	25 %

Jos työntekijät saisivat liikkumisen palveluita työsuhde-etuna, se kannustaisi luopumaan oman auton käytöstä erittäin tai melko todennäköisesti 44 % vastaajista. Suurissa ammattiryhmissä vaihtotyönjohtajista 60 % ja veturinkuljettajista 49 % piti liikkumisen palvelua työsuhde-etuna kannustavana auton käytöstä luopumiseen.

Haasteita kestävien kulkutapojen käyttöön koki 45 % vastaajista. Kysymykseen millaisia haasteita koet, sai vastata avoimella vastauksella. Vastauksia tuli 251 kappaletta. Avoimissa vastauksissa 27 % haasteena oli puuttuva tai vaillinainen joukkoliikenneyhteys, 25 %

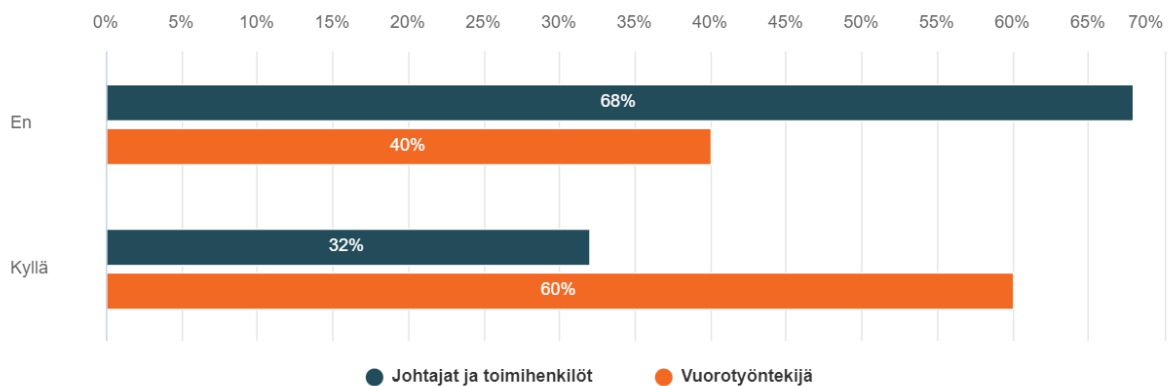
vuorotyö tai epäsäännöllinen työaika, 15 % pitkä työmatka, 13 % mukavuustekijät, kuten sääolosuhteet tai koettu vaiva, 8 % ajan käyttö ja 4 % perheen matkojen ketjuttaminen. Yskittäisiä vastauksissa tuli esiin myös liikkumisen turvallisuus sekä työmatkan, että työpaikan infran puutteet.

Monissa vastauksissa haasteet liittyvät toisiinsa. Esimerkiksi vuorotyötä tekevällä joukkoliikenne mahdollisuutta ei ole yöaikaan tai pitkän työmatkan omaavalla joukkoliikenneyhteys puuttuu ja kävelyyn sekä pyöräilyyn työmatka on liian pitkä.

5.3.1 Erot valmiudessa kestävään työmatkaliikkumiseen eri ammattiryhmissä

Ristiintaulukoidessa toimihenkilöiden ja johtajien sekä vuorotyötä tekevien valmiutta kestävään työmatkaliikkumiseen, voidaan havaita sekä työajan, että työnluonteen vaikutuksia vastauksiin. Osassa väitteistä tai kysymyksistä erot eivät ole kovin suuria. Vuorotyötä tekevästä 60 % koki haasteita kestävien liikkumismuotojen käytössä työmatkoilla, kun toimihenkilöistä haasteita koki 32 %.

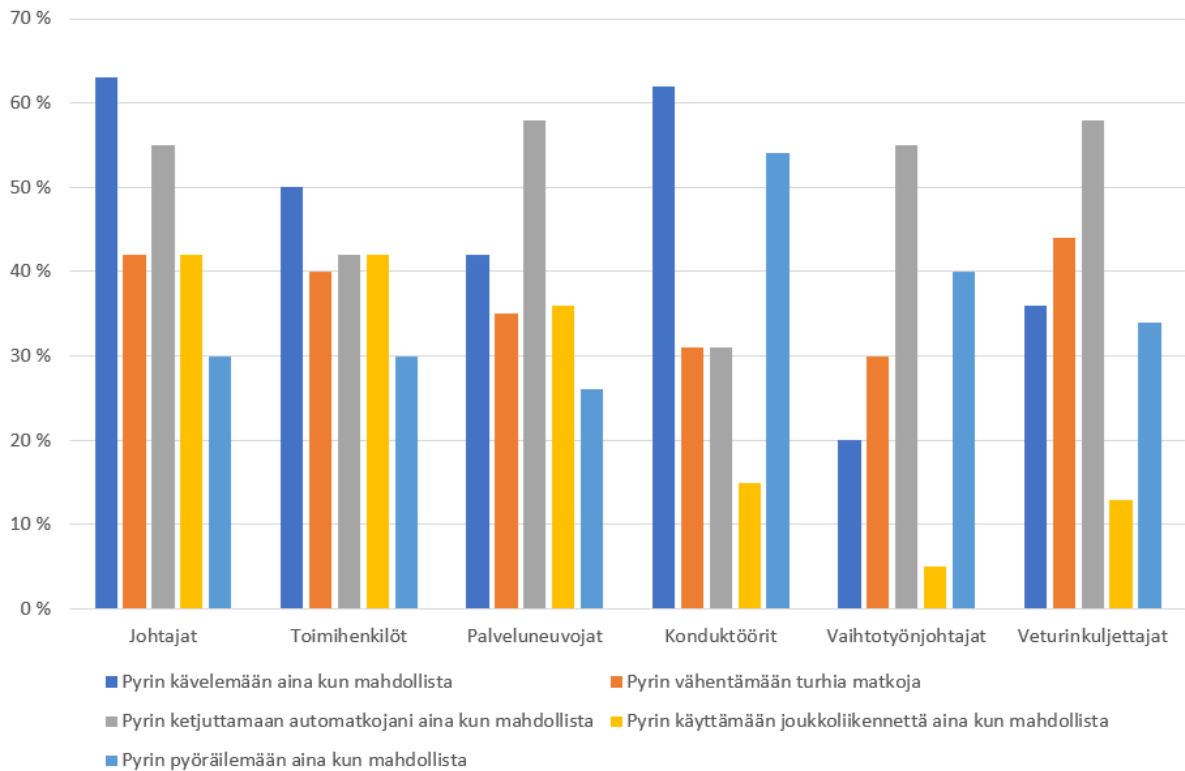
Kuva 8. Koetko haasteita kestävien kulkutapojen käytössä työmatkoillasi?



Yleisesti kestävään liikkumiseen suhtautumista kartoitettiin yhdeksällä eri väittämällä, joista kaikki itseensä sopivat vaihtoehdot sai valita. Istumatyötä tekevät pyrkivät eniten kävelemään aina kun se on mahdollista, kun taas pyöräilyyn pyrkii eniten palveluneuvojat sekä vaihtotyönjohtajat, joiden työnkuvaan kuuluu paljon kävelyä. Joukkoliikennettä mahdollisuuksien mukaan pyrkii eniten käyttämään johtajat, toimihenkilöt ja

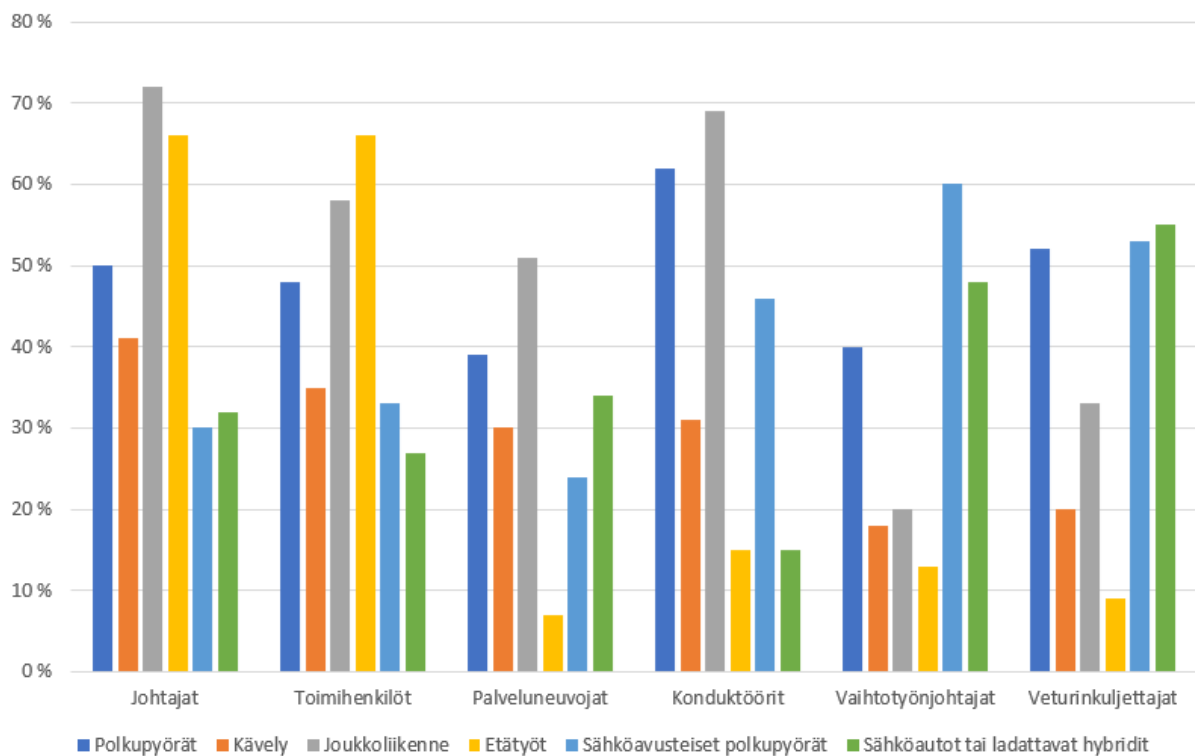
kaukoliikennekonduktöörit. Veturinkuljettajat puolestaan pyrkivät välttämään turhia matkoja ja ketjuttamaan automatkojaan aina kun se on mahdollista.

Kuva 9. Pyrkimykset kestävään liikkumiseen



Kestävistä kulkutavoista ja keinoista työmatkoilla toimihenkilöt, johtajat, kaukoliikenteen konduktöörit sekä palveluneuvoajat ovat kiinnostuneempia joukkoliikenteestä, kun taas veturinkuljettajia ja vaihtotyönjohtajia kiinnostaa enemmän sähköavusteiset polkupyörät sekä sähköautot ja ladattavat hybridit. Etätöitä mielenkiintoisena vaihtoehtona pitivät etenkin johtajat ja toimihenkilöt, joiden työnkuvaan ne soveltuvat.

Kuva 10. Mielenkiintoisin kestävä työmataliikkumisen kulkutapa tai keino



Joukkoliikenteen paremmat yhteydet houkuttelisivat kestävään työmataliikkumiseen eniten Kaukoliikenteen konduktöörejä (61 %), vaihtotyönjohtajia (55 %) ja johtajia (49 %). Olemassa oleviin yhteyksiin tyytyväisiä olivat palveluneuvojat (54 %), toimihenkilöt (53 %) ja johtajat (46 %). Nykyisiin työmataliansa kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin moni oli tyytyväinen. Hyvinä niitä piti 57 % toimihenkilöistä, 54 % palveluneuvojista ja 53 % johtajista.

Työpaikan olosuhteisiin liittyvistä tekijöistä työnantajan tarjoamaa taloudellista tukea kävelyyn ja pyöräilyyn piti houkuttelevampana vaihtotyönjohtajat (72 %), palveluneuvojat (61 %) ja veturinkuljettajat (58 %). Myös muissa ammattiryhmissä lähes puolet vastaajista, piti tukea kestävään liikkumiseen houkuttelevana tekijänä. Työsuhdematalalippua houkuttelevampana piti johtajat (43 %), kun taas nykytilaa hyvänä piti palveluneuvojat (69 %).

Vuorotyötä tekevät ammattiryhmät pitivät työmataliikkujien varusteiden vaihtamisen sisällyttämistä työaikaan, kestävään liikkumiseen houkuttelevana, kun taas toimihenkilöille ja johtajille se ei ollut niin houkutteleva tekijä.

Siistit ja riittävät sosiaalililat houkuttelisivat kestävään liikkumiseen palveluneuvojia (67 %), konduktöörejä (45 %) ja toimihenkilöitä (41 %). Sosiaaliloihin tyytyväisiä olivat vaihtotyönjohtajat (63 %), johtajat (47 %) ja veturinkuljettajat (42 %)

Työsuhdepolkupyörä kiinnostaa eniten vaihtotyönjohtajia (51 %), palveluneuvojia (50 %) ja veturinkuljettajia (49 %), kun taas työmatkalla työskentely osaksi työaika kiinnosti etenkin toimihenkilöitä (51 %). Liukuva työaika houkuttelisi kestävään liikkumiseen eniten palveluneuvojia (42 %), johtajat (69 %) ja toimihenkilöt (62 %) puolestaan pitivät asiaa jo hyvällä mallilla.

Työnantajan järjestämiä tempauksia, kisoja tai tapahtumia ei yleisesti pidetty kestävään liikkumiseen houkuttelevana. Johtajista, toimihenkilöistä ja veturinkuljettajista yli 60 % vastasi väittämään kielteisesti. Myönteisemmin väittämään suhtautui palveluneuvojat joista 46 % vastasi, että tempaukset, kisat ja tapahtumat voisi houkuttaa kestävään työmatkaliikkumiseen. Myöskään informaatiota kestävästä liikkumisesta kuten joukkoliikenteen aikatauluista, ei pidetty missään ammattiryhmässä erityisesti houkuttelevuutta lisäävänä, sen sijaan Palveluneuvojat (42 %), johtajat (40 %) ja toimihenkilöt (38 %) pitivät olemassa olevaa informaatiota hyvällä tasolla.

Työpaikan kimpakyytijärjestelmään tai oman auton pysäköinnin rajoittamiseen työpaikalla suhtauduttiin kielteisesti kaikissa ammattiryhmissä. Hyvää pyöräpysäköintiä kestävään liikkumiseen houkuttelevana piti etenkin palveluneuvojat (75 %), veturinkuljettajat (44 %) ja johtajat (41 %)

5.4 Koronapandemian vaikutukset työmatkaliikkumiseen

Puolet vastaajista on sitä mieltä, että koronapandemia on vaikuttanut heidän työmatkaliikkumiseensa. Muutos näkyy eniten toimistotyötä tekevien työmatkoissa. Johtajien ja toimihenkilöiden työmatkoihin pandemia on vaikuttanut 80 % vastaajista. Valtaosa, lähes 90 % muutoksesta johtuu etätööhön siirtymisestä. Palveluneuvojilla (46 %), konduktööreillä (22 %), veturinkuljettajilla (14 %) ja vaihtotyönjohtajilla (13 %) muutos

kuljutavassa koropandemian vuoksi on pienempi. Näissä ammattiryhmissä muutokset ovat pieniä lisäyksiä oman auton käytössä ja pyöräilyssä.

Johtajat (92 %) ja toimihenkilöt (84 %) uskovat, että koronapandemian aiheuttama kulkutapojen muutos on pysyvää. He uskovat tekevänsä jatkossakin enemmän etätöitä. Muissa ammattiryhmissä myös uskotaan, että kulkutapojen muutos on pysyvää. Etenkin oman auton käytön uskotaan jäävän kulkutavaksi pandemian jälkeenkin.

6 Johtopäätökset

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli tuottaa liikkumiskyselyn avulla nykytilan kuvaus VR Groupin henkilöstön työmatkaliikumisesta, selvittää millaisia haasteita kestävää työmatkaliikumiseen siirtymisessä koetaan ja millaisia työkaluja ja tapoja työnantajalla on kannustaa kestävään työmatkaliikumiseen. Tässä luvussa myös arvioidaan saavutettavissa olevaa kulkutapojen muutosta liikkumisen ohjauksen avulla.

Liikkumiskysely tehtiin, kun koronapandemia erilaisine rajoituksineen ja suosituksineen oli ollut Suomessa kahdeksan kuukautta. Kyselyyn pyydettiin vastaamaan kuitenkin koronaa edeltävän ajan mukaisesti. Kysely rajattiin paikkakunnille, joissa joukkoliikenne on toimivaa, sekä vain tiettyihin ammattiryhmiin. Koska VR Groupilla on toimintoja ja henkilökuntaa ympäri Suomea on johtopäätöksissä huomioitava, että eri ammattiryhmien vastaajien osuudet eivät kuvasta koko yrityksen ammattiryhmien jakaumaa. Lisäksi suuret työntekijäryhmät lähiliikenneyksiöstä ja kunnossapidosta oli rajattu kyselyn ulkopuolelle. Kyselyn tuloksia voi kuitenkin pitää suuntaa antavina. Huomioitava on myös, että toimivat työnantajan työkalut ja tavat liikkumisen ohjaamiseen voivat olla erilaisia eri paikkakunnilla.

6.1 Nykytila

Ympäristövastuullisuuslupauksensa mukaisesti VR Group pienentää liikenteen ympäristövaikutuksia ja yhteiskunnan hiilijalanjälkeä. Visio 2030 sanoo mm. että: ”Olemme vastuullisen liiketoiminnan edelläkävijä, joka vauhdittaa yhteiskunnan siirtymistä ympäristöystävällisiin liikennemuotoihin. Pienennämme yhteiskunnan hiilijalanjälkeä ja

hiilineutraalista toiminnasta on tullut meille arkea. Olemme hyvässä vauhdissa kohti toimintamme hiilinegatiivisuutta”. Ympäristövastuullisuus onkin päivittäisiä valintoja niin yrityksen kuin yksilönkin kohdalla.

Kaikista kyselyyn vastanneista 43 % käytti pääsääntöisesti työmatkoihinsa omaa autoa ja kun mukaan otetaan osan työmatkastaan autolla kulkevat sekä ajoittain autolla kulkevat, niin auton käyttäjiä on yli puolet vastanneista. Suurissa ammattiryhmissä pääsääntöisesti työmatkoihinsa autoa käyttävien osuus oli huomattavasti suurempi, 63 %. Yksilöitynä ammattiryhmittäin, vaihtotyönjohtajista 80 % ja veturinkuljettajista 69 % käyttää henkilöautoa työmatkoihinsa. Kun otetaan huomioon kyselyyn osallistuneiden isojen ammattiryhmien osuus 32,8 % koko VR Groupin henkilökunnasta, sekä kyselyn ulkopuolella olevat pienet paikkakunnat harvaan asutuilla alueilla ja muut isot ammattiryhmät, kuten asentajat ja Pohjolan liikenteen linja-autonkuljettajat, on oletettavaa, että oman auton käyttö työmatkoihin koko VR Groupissa on hieman suurempi kuin kyselyn kokonaistulos osoittaa.

Kaikkien kyselyyn vastanneiden työmatkoista tehdään kokonaan kestäväillä kulkutavoilla 44 %. Johtajien ja toimihenkilöiden työmatkojen kestävien kulkutapojen osuus on yli 60 % kun otetaan huomioon myös matkaketjut, joissa osa matkasta kuljetaan junalla ja kävellen. Tätä tulosta selittää osin VR:n pääkonttorin sijainti Pasilassa lähellä rautatieasemaa sekä johtajien ja toimihenkilöiden pitkä työmatka toisilta rautatiepaikkakunnilta. Toimihenkilöistä junaa käyttää 54 % ja johtajista 40 % vastaajista.

Työmatkan nykyisiin olosuhteisiin oltiin tyytyväisempiä toimistoaikaa tekevien työntekijöiden joukossa. Sekä joukkoliikenteen yhteyksiä että kävely- ja pyöräilyolosuhteita piti hyvinä yli puolet johtajista, toimihenkilöistä ja palveluneuvojista. Vuorotyötä tekevien tyytyväisyys näihin oli alhaisempaa.

Työpaikan nykyisistä olosuhteista tyytyväisimpiä oltiin siisteihin ja riittäviin suihku-
pukeutumis- ja säilytystiloihin. Tyytyväisimpiä niihin olivat vaihtotyönjohtajat (63 %), johtajat (47 %) ja veturinkuljettajat (42 %). Toimistotyötä tekevät olivat tyytyväisiä liukuvaan työaikaan, sitä piti hyvänä johtajista 69 % ja toimihenkilöistä 62 %. Joukkoliikenteen

työsuhdematkalippuun, joka tässä kyselyssä on yhdistetty vapaaseen matkustusoikeuteen junissa, on tyytyväisiä 32 % vastaajista. Suurin piirtein sama osuus ilmoittaa käyttävänsä junaa työmatkoihinsa. Pyöräpysäköinnin koki hyväksi 30 % vastaajista. Tyytyväisimpiä siihen olivat toimihenkilöt (39 %), johtajat (32 %) ja vaihtotyönjohtajat (28 %).

Haasteita kestävien kulkutapojen käyttöön koki 45 % vastaajista. Vuorotyötä tekevät suuret ammattiryhmät kokivat haasteita enemmän kuin toimihenkilöt. Vaihtotyönjohtajista 69 %, veturinkuljettajista 63 % ja kaukoliikenteen konduktööreistä 55 % ilmoitti kokevansa haasteita kestävien kulkutapojen käytössä. Yleisimmät haasteet ovat puuttuva tai vaillinainen joukkoliikenteen yhteys, epäsäännöllinen työaika ja pitkä työmatka. Usein haasteet liittyvät toisiinsa, esimerkiksi vuorotyötä tekevällä joukkoliikenteen käyttömahdollisuutta ei ole yöaikaan tai pitkän työmatkan omaavalla joukkoliikenneyhteys puuttuu ja kävelyyn sekä pyöräilyyn työmatka on liian pitkä.

Muutospotentiaalia kestävään työmatkaliikkumiseen kuitenkin on. Arviolta yli puolet koko VR Groupin henkilöstöstä käyttää työmatkoihinsa omaa autoa. Vaikka haasteet kestävien kulkutapojen käyttöön liittyvätkin pääsääntöisesti tekijöihin, joihin työnantaja ei voi vaikuttaa, voidaan muun muassa tukea autoilun muutosta kestävämpään suuntaan.

6.2 Arvio liikkumisen ohjauksella saavutettavasta kulkutapojen muutoksesta

Luopumista oman auton käytöstä työmatkaliikenteessä piti erittäin tai melko todennäköisenä 25 % vastaajista. Valmius luopumiseen on kuitenkin hieman alhaisempi isoilla ammattiryhmillä. Veturinkuljettajista 21 % ja vaihtotyönjohtajista 20 % piti erittäin tai melko todennäköisenä luopumista oman auton käytöstä työmatkaliikenteessä. Tämä on luontaista valmiutta, johon työpaikan liikkumisen ohjaus ei vielä ole vaikuttanut, mutta kehitystä kestävämpään työmatkaliikkumiseen voidaan vahvistaa erilaisilla liikkumisen ohjauksen välineillä. Jos työntekijät saisivat liikkumisen palveluita työsuhde-etuina, se kannustaisi luopumaan oman auton käytöstä erittäin tai melko todennäköisesti 44 % vastaajista.

Työpaikan olosuhteisiin liittyvistä tekijöistä, jotka houkuttelisivat kestäväään työmatkaliikkumiseen, suosituimpia vaihtoehtoja olivat työnantajan tarjoama taloudellinen kannuste kävelyyn ja pyöräilyyn (55 %), työmatkaliikkujien vaatteiden vaihtaminen ja suihkussa käyminen osaksi työaikaan (48 %) ja työnantajan tarjoama työsuhdepolkupyörä (42 %). Suosituimpina näitä vaihtoehtoja pitivät juuri veturinkuljettajat ja vaihtotyönjohtajat, joiden keskuudessa oman auton käyttö työmatkaliikenteessä oli suurinta.

Liikkumisen ohjauksen kampanjoihin, tapahtumiin ja kilpailuihin ei yleensä kyselyissä suhtauduta kovin kiinnostuneesti. Näihin myönteisesti suhtautui VR:n kyselyssä 21 % vastaajista ja Liikenneviraston vuonna 2018 teettämässä kyselyssä 25 % vastaajista. (Liikennevirasto, 2018 c)

Mielenkiintoisimpina kestävinä kulkutapoina työmatkaliikenteessä pidettiin joukkoliikennettä (50 %), polkupyöriä (48 %), sähköavusteisia polkupyöriä (39 %), etätöitä (39 %) sekä sähköautoja ja ladattavia hybridejä (37 %). Ammattiryhmät, jotka kokivat eniten haasteita kestävien kulkutapojen käytössä, pitivät mielenkiitoisina etenkin polkupyöriä, sähköavusteisia polkupyöriä sekä sähkö- ja hybridiautoja.

Haasteita kestävien kulkutapojen käyttöön koki 45 % vastaajista. Koettuja haasteita olivat mm. puuttuva tai vaillinainen joukkoliikenneyhteys (27 %), vuorotyö tai epäsäännöllinen työaika (25 %) ja pitkä työmatka (15 %).

Työtä vision 2030 tavoitteeseen yhteiskunnan ja sen mukana VR Groupin henkilöstön siirtämisessä ympäristöystävällisiin liikennemuotoihin siis vielä on jäljellä. 56 % kyselyyn vastanneista VR Groupin työntekijästä suhtautuu myönteisesti työnantajan vaikuttamisesta työmatkaliikkumiseen. Johtajista ja päälliköistä vaikuttamiseen myönteisesti suhtautuu lähes 66 % vastaajista. Tämä on huomattavasti korkeampi luku kuin Liikenneviraston vuonna 2016 teettämässä yrityspäätäjäkyselyssä, jossa yritysten johtajista myönteisesti työnantajan vaikuttamiseen suhtautui vain 34 % vastaajista. (Liikennevirasto, 2018 c)

Arvioitaessa saavutettavissa olevaa muutosta työmatkojen kulkutapaan VR Groupissa, on palattava liikkumisen ohjauksen tarkoitukseen. Liikkumisen ohjauksella pyritään lisäämään liikkujien tietoisuutta ja osaamista kestävästä liikkumisesta sekä vaikuttamaan heidän

asenteisiinsa ja käyttäytymiseensä. Kappaleessa 3.6 kuvatuissa käyttäytymismuutosten vaiheisiin: tietoisuus, osaaminen, asenteet ja toiminta, tulee varata aikaa, mutta huomioida myös se, että erilaisilla liikkumisen ohjauksen keinoilla muutosta voidaan vauhdittaa. Muutosta edesauttaa myös yleinen keskustelu mm. kestävästä liikkumisesta tai liikenteen ympäristö- ja ilmastovaikutuksista. Vuonna 2021 käyttäytymismuutoksen vaiheista tietoisuuden ja osaamisen tasot ovat yhteiskunnallisen keskustelun ja viestinnän ansiosta monen kohdalla jo saavutettu ja liikkumisen ohjauksen tulisikin vahvemmin kohdistua asenteisiin vaikuttamiseen ja kestävästä liikkumisesta ylläpitoon.

Tehdyn liikkumiskyselyn perusteella muutospotentialia kestävästä työmatkaliikkumiseen on, mutta suurin hyöty näyttäisi olevan saavutettavissa erilaisilla työsuhte-etuilla, jotka kannustavat liikkumaan kestävästi. Mikään etu tai tuki yksinään ei kuitenkaan kyselyn perusteella ole niin kiinnostava, että se riittäisi suuren muutoksen aikaan saamiseksi.

Vaikka liikkumisen ohjauksen kampanjoihin, tapahtumiin ja kilpailuihin ei suhtauduta kovin kiinnostuneesti, ne kuitenkin voivat olla hyviä sysäyksiä ja herättelijöitä kestävästä liikkumisesta käyttöön, jotka toimivat yhdessä muiden toimenpiteiden kanssa. Kappaleessa 3.7.2 esitellyssä Liikkumisen ohjauksen käyttö yksityisautojen käytön vähentämiseksi - tutkimuksessa Norjan Lillestrømin osaamiskeskuksessa havaittiin, ettei pelkästään tietopohjaisilla liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä saada merkittäviä vaikutuksia kulkutapoihin.

Kestäviä kulkutapoja käyttävien osuuden kasvattaminen 44 % ylöspäin VR Groupissa voisi onnistua parhaiten tukemalla niitä, jotka jo harkitsevat oman auton käytöstä luopumista työmatkoillaan. Moni autoilija, joka koki haasteita kestävässä työmatkaliikkumisessa, oli kuitenkin kiinnostunut sähkö- ja hybridi-autoista, jolloin myös heihin kohdistuva tuki voi saada työmatkoista kestävämpiä.

Toimivia työkaluja oman auton käytöstä luopumiseen voisivat olla suositut kannustimet. Yleensä työsuhte-etuja suunnitellessa pidetään huolta työntekijöiden tasapuolisesta kohtelusta. Jos kestävästä liikkumisesta tuetaan työsuhte-etuilla vaihtoehtoja voisi olla erilaisia. Kaikkia joukkoliikenteen työsuhdelippu ei hyödyttäisi, mutta 33 % vastaajista se houkuttelisi

luopumaan oman auton käytöstä. Niille, joilla joukkoliikenteen yhteydet eivät sovi työmatkaliikenteeseen, työmatka kuljetaan yleensä autolla tai polkupyörällä. Polkupyörällä kulkemista voidaan tukea hyvien sosiaalitulojen ja pyöränsäilytyspaikkojen lisäksi muun muassa työsuhdepyörillä, joita piti houkuttelevana 42 % vastaajista. Autoilijoita, jotka vuorotyön, pitkän matkan ja joukkoliikenteen puuttumisen vuoksi kokevat oman auton käytön ainoaksi tavaksi kulkea työmatkoja, tulisi kannustaa siirtymisessä kestävämpään autoiluun esimerkiksi sähkö- ja hybridautojen latausmahdollisuudella työpaikalla. Näihin vaihtoehtoihin myös Suomen hallitus on kohdistanut verohelpotuksia, joita on esiteltyinä luvussa 3.5. Työmatkaliikkumisen etujen tasapuolisuutta tarkastellessa, tulisikin katsoa kestävään työmatkaliikkumiseen siirtymisen kokonaisuutta. Kaikille sama kannustin tai tuki ei sovi, joitakin ne eivät edes kiinnosta, vaikka niitä saisi ja toisilla työnantajan tarjoama matkustusoikeus junissa jo toimii kestäväen työmatkaliikkumisen tukena.

Kyselyn perusteella valmiutta luopua oman autonkäytöstä on noin 25 % vastaajista ja halukkuutta siirtyä kestävämpään autoiluun 37 % vastaajista. Jos tätä valmiutta ja halukkuutta tuetaan, fossiililla polttoaineilla kulkevien autojen käyttö voisi arviolta vähentyä 25–35 %. Osa siirtymisestä tulee varmasti yhteiskunnallisen keskustelun, tietoisuuden ja asennemuutoksen myötä joka tapauksessa, mutta sitä voidaan vauhdittaa ja kasvattaa myös työnantajan liikkumisen ohjauksen keinoilla. Unohtaa ei pidä myöskään etätyön käyttöä, joka etenkin toimihenkilöiden osalta on mahdollista ja myös kyselyn mukaan haluttu työntekomalli.

Kun VR Groupin henkilöstöä arvioi edellä mainitun suomalaisen käyttäytymismuutoksen vaiheiden mukaan (kuva 11. s. 53), voi liikkumiskyselyn perusteella ajatella, että alimilla tietoisuuden ja osaamisen portailta on noin 24 % vastanneista. He eivät koe hyötyjä kestävässä liikkumisessa eivätkä näe minkään kestäväen kulkutavan sopivan heille. Myöskään valmiutta luopua oman auton käytöstä tai halukkuutta siirtyä kestävämpään autoiluun heillä ei ole. Vastaajista hieman yli puolet ilmoitti työmatkojensa pääasialliseksi tai työmatkan osan kulkuvälineeksi henkilöauton, heistä 25 % on valmiutta luopua oman auton käytöstä ja 37 % halukkuutta siirtyä kestävämpään autoiluun. Myönteinen asenne kestävään liikkumiseen on siis jo noin 32 % kaikista vastaajista. Kestävästi työmatkansa tällä hetkellä kulkee 44 % kyselyyn vastanneista, he ovat jo toiminnan tasolla kestävässä liikkumistottumuksiaan.

Kuva 11. Käyttäytymismuutoksen vaiheet



Liikkumiskyselyssä ei kysytty tarkkaa työmatkan pituutta, joten työmatkojen keskipituutta ei voida laskea. Kysely myöskin rajattiin vain tiettyihin paikkakuntiin ja ammattiryhmiin, joten seuraava laskelmaa ei voida pitää tutkimuksellisesti pätevänä. Saavutettavissa olevia päästövähennyksiä on kuitenkin mielenkiintoista laskea esimerkinomaisesti. Seuraavaksi esitetty laskelma on yksinkertainen, eikä siinä ole huomioitu muun muassa käytetyn joukkoliikenteen päästöjä tai sähköavusteisten kulkuneuvojen lataukseen käytetyn sähkön alkuperästä johtuvia päästöjä.

Kyselystä keskiarvojen mukaan johdettu työmatkojen yhdensuuntainen keskipituus on n. 15 km. Jos kyselyn perusteella yleistetään, että VR Groupin koko henkilöstöstä 43 % kulkee työmatkansa pääsääntöisesti autolla, saadaan verottajan käyttämällä 242 vuotuisella työpäivällä autolla kuljetuiksi työmatkoiksi 18 730 800 km vuodessa. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt olivat vuoden 2020 lopussa keskimäärin 153,5 g/km (Traficom, 2021b). VR Groupin henkilöstön työmatkaliikenteessä hiilidioksidipäästöjä syntyisi tällöin vuodessa n. 2,9 kt. Jos liikkumisen ohjauksen avulla auton käytöstä luopuminen ja autoilun sähköistyminen vähentäisi fossiilisilla polttoaineilla autoilevien osuutta 25 %, olisi vuotuiset päästöt työmatkaliikenteestä n. 2,2 kt. Jos vastaava siirtymä olisi yhteensä 35 % työmatkan autolla kulkevista työntekijöistä, työmatkaliikenteen vuotuiset päästöt laskisivat 1,9 kilotonniin. Suuruusluokassa 1 kt:n päästövähennys vastaisi lähes sadan suomalaisen vuotuisia päästöjä. Sitran mukaan suomalaisen päästöt ovat keskimäärin 10,3 tonnia vuodessa. (Sitra, 2018)

6.3 Lopuksi

Suhtautuminen kestävään liikkumiseen 2020-luvulla on myötätuulessa. Tietoisuus ilmastomuutoksesta on lisääntynyt ja yleinen asenneilmapiiri kestäviin valintoihin on muuttunut myönteisemmäksi. Muutos kestävään liikenteeseen on kuitenkin vielä hidasta ja siksi eri liikkumisen ohjauksen keinoja tarvitaan. Työpaikoilla, suurina liikkumistarpeen aiheuttajina, on myös syytä ottaa vastuuta liikkumisen ohjaamisessa.

Tämä opinnäytetyö on ollut mielenkiintoinen sukellus liikkumisen ohjauksen historiasta aina nykyhetkeen. Euroopassa työtä on tehty jo pian 40 vuotta ja Suomessakin aktiivisesti yli 10 vuotta. Viime vuosina tehtävää on jaettu myös työnantajille. Haluan kiittää omaa työnantajaani mahdollisuudesta tutkia aihetta ja VR Groupin henkilöstön mielipiteitä kestävästä liikkumisesta. Toivon, että tästä työstä olisi hyötyä VR:lle, kun tavoitellemme vastuullisena toimijana yhteiskunnan siirtymistä ympäristöystävällisiin liikennemuotoihin.

Lähteet

- Aamulehti. (13. 5 2019). Juho Hamarilla, 35, on ikäisekseen poikkeukselliset tieteelliset meriitit - Maailman ensimmäinen pelillistämisen professori on nyt vuoden nuori tutkija. ss. <https://www.aamulehti.fi/tiedejateknologia/art-2000007596948.html>.
- EPOMM. (2013). *Mobility management: The smart way to sustainable mobility in European countries, regions and cities*. Noudettu osoitteesta <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1162281.pdf>
- EPOMM. (2020 a). *Mobility Management: a Definition*. Noudettu osoitteesta http://epomm.eu/sites/default/files/files/MMDefinition_english.doc
- EPOMM. (2020 b). *EPOMM - The European Platform on Mobility Management*. Noudettu osoitteesta <http://epomm.eu/index.php/>
- EPOMM. (2021 a). *EPOMM countries*. Noudettu osoitteesta <http://epomm.eu/index.php/countries>
- EPOMM. (2021 b). *Tools and Services*. Noudettu osoitteesta <http://epomm.eu/tools-services>
- European commission. (2021). *The European Commission's priorities*. Noudettu osoitteesta https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_19_6726
- fiksustitoin.fi. (2020 a). *Liikkumissuunnitelma*. Noudettu osoitteesta https://www.fiksustitoin.fi/vinkkeja_tyonantajille/liikkumissuunnitelma
- fiksustitoin.fi. (2020 b). *Joukkoliikenteen työsuhdematkalippu*. Noudettu osoitteesta https://www.fiksustitoin.fi/vinkkeja_tyonantajille/joukkoliikenteen_tyosuhdematkalippu
- Gaia Group Oy. (2015). *Liikkumisen ohjauksen työn 2010-2014 arviointi, loppuraportti*. Noudettu osoitteesta <https://vayla.fi/documents/20473/24218/Liikkumisen+ohjauksen+loppuraportti/3544dff9-5bf1-4a36-997d-764898238132>
- Hiselius, L. W.;& Rosqvist, L. S. (2015). *Mobility Management campaigns as part of the transition towards changing social norms on sustainable travel behavior*. Noudettu osoitteesta https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2019/08/hiselius___smidfelt_rosqvist_2015_mm_and_normer.pdf

- HSL. (2016). *Hyvää työmatkaa! Työpaikan viisaan liikkumisen käsikirja*. Noudettu osoitteesta https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/tyopaikan_viisaan_liikkumisen_kasik_2016_linkit.pdf
- Konttinen, J.-P. (2019). *Liikennepolitiikka ilmastopolitiikan välineenä - Tilastokeskuksen artikkeli 1.2.2019*. Noudettu osoitteesta <https://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2019/liikennepolitiikka-ilmastopolitiikan-valineena/>
- Liikennevirasto. (2012). *Liikkumisen ohjauksen seuranta ja vaikutusten arviointi - esiselvitys*. Noudettu osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lts_2012-40_liikkumisen_ohjauksen_web.pdf
- Liikennevirasto. (2017). *Kestävä työmatkaliikenne työmarkkinajärjestöjen näkökulmasta*. Noudettu osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2017-11_kestava_tyomatkaliikenne_web.pdf
- Liikennevirasto. (2018 a). *Liikkumisen ohjauksen toimintaympäristökartoitus*. Noudettu osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-54_liikkumisen_ohjauksen_web.pdf
- Liikennevirasto. (2018 b). *Henkilöliikennetutkimus 2016*. Noudettu osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-01_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf
- Liikennevirasto. (2018 c). *Kysely suomalaisten suhtautumisesta kestävän liikkumisen muotoihin ja työmatkaliikkumiseen*. Noudettu osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/raportti_2018_tyontekijakysely_web.pdf
- MAX-hanke. (2009). *Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies - Final report*. Noudettu osoitteesta https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20101004_164030_31012_MAX%20Final%20Report.pdf
- Motiva Oy. (2006). *Liikkumisen ohjaus - valintoja liikkumiskäyttäytymiseen*. Noudettu osoitteesta https://www.motiva.fi/files/1857/Liikkumisen_ohjaus_valintoja_liikkumiskayttaytymiseen.pdf
- Motiva Oy. (2018). *Viisaan liikkumisen viestintä strategia*. Noudettu osoitteesta https://www.motiva.fi/files/15093/Viisaan_liikkumisen_viestintastrategia_2018_finaali.pdf

Motiva Oy. (2020 a). *Liikkumisen ohjaus*. Noudettu osoitteesta

https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus

Motiva Oy. (2020 b). *Näin kestävän liikkumisen suunnitelmia on toteutettu eri kaupungeissa*.

Noudettu osoitteesta

https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus/viisaan_liikkumisen_verkosto_vili/ajankohtaista_vili-verkostolle/nain_kestavan_liikkumisen_suunnitelmia_on_toteutettu_eri_kaupungeissa.14988.news

Motiva Oy. (2020 c). *Näin kestävän liikkumisen suunnitelmia on toteutettu eri kaupungeissa*.

Noudettu osoitteesta

https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus/viisaan_liikkumisen_verkosto_vili/ajankohtaista_vili-verkostolle/nain_kestavan_liikkumisen_suunnitelmia_on_toteutettu_eri_kaupungeissa.14988.news

Motiva Oy. (2021 a). *Liikkumisen ohjauksen seuranta ja vaikutusten arviointi*. Noudettu osoitteesta

https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus/seuranta_ja_vaikutusten_arviointi

Motiva Oy. (2021 b). *MaxSumo: Liikkumisen ohjauksen hankkeen seuranta ja vaikutusten arviointi - Seuranta- ja vaikutusten arviointimenetelman käyttö*. Noudettu osoitteesta

https://www.motiva.fi/files/6497/Taulukko_1_ohjeistus.pdf

SAK ry. (2019). *Ilmastotoimien vaikutus työhön ja työntekijöiden asemaan*. Noudettu

osoitteesta <https://www.sak.fi/serve/ilmastotoimien-vaikutus-tyohon-ja-tyontekijoiden-asemaan>

Sitra. (2018). *Keskivertosuomalaisen hiilijalanjälki*. Noudettu osoitteesta

<https://media.sitra.fi/2018/02/19151659/2018-02-02-sitra-keskivertosuomalainen-graafit-web.pdf>

Traficom. (2021 a). *Liikennejärjestelmä*. Noudettu osoitteesta

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma>

TRIMS. (2021). *Mobility Management Strategies for the Next Decades*. Noudettu osoitteesta

<https://trimis.ec.europa.eu/project/mobility-management-strategies-next-decades>

- Tørnblad, S.;Kallbekken, S.;Korneliussen, K.;& Mideksa, T. (2014). *Using mobility management to reduce private car use: Results from a natural field experiment in Norway*. Noudettu osoitteesta <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0967070X13001789?token=FE517B00C868A9606569A172332D22F412DA23036BEFB5584092A63A23507AED688C0EF617E20D6B72CFA402F6378125>
- Valonia Oy. (2012). *Varsinais-Suomen Liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma 2012-2015*. Noudettu osoitteesta <https://www.valonia.fi/wp-content/uploads/2016/04/V-S-LO-suunnitelma-2012-2015.pdf>
- Valpastin Oy. (2017). *Työpaikan liikkumissuunnitelman hyödyt euroina*. Noudettu osoitteesta https://gallery.mailchimp.com/a2d28c67023fab77e3364153f/files/28b158c8-8f69-45cd-b144-79f0e72d82a6/Hy%C3%B6dyt_euroina_raportti_liitteineen_20.10.2017.01.pdf
- Valtioneuvosto. (2019). *Sanna Marinin hallituksen hallitusohjelma, liikenneverkon kehittäminen*. Noudettu osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/marinin-hallitus/hallitusohjelma/liikenneverkon-kehittaminen>
- Valtioneuvosto. (2020). *Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 22.4.2020: Tieliikenteen päästöt laskussa 2020-luvulla - uusia toimia tarvitaan yhä*. Noudettu osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/-/tieliikenteen-paastot-laskussa-2020-luvulla-uusia-toimia-tarvitaan-yha>
- vero.fi. (2021). *Luontoisedut verotuksessa*. Noudettu osoitteesta <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/47886/luontoisedut-verotuksessa6/>
- VR Group. (2020 a). *VR Group yrityksenä*. Noudettu osoitteesta <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/yrityksemme>
- VR Group. (2020 b). *Konsernin hallinto*. Noudettu osoitteesta <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/yrityksemme/hallinto/>
- VR Group. (2020 c). *Liiketoiminnot*. Noudettu osoitteesta <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/yrityksemme/liiketoiminnot/>
- VR Group. (2020 d). *Yhteisellä matkalla maailman parhaaksi – kurotamme korkealle vastuullisuus vahvuutenamme [intranet]*.

VR Group. (2021 a). *Matkustajaliikenne [intranet]*. Noudettu osoitteesta

<https://vrgroup.sharepoint.com/sites/matkustajaliikenne/SitePages/Matkustajaliikenteen-organisaatio.aspx>

VR Group. (2021 b). *VR Transpoint [intranet]*. Noudettu osoitteesta

<https://vrgroup.sharepoint.com/sites/VRTranspoint?e=1%3A45203e0771324c50854a1176e97cd194>

VR Group. (2021 c). *Junaliikennöinti [intranet]*. Noudettu osoitteesta

<https://vrgroup.sharepoint.com/sites/Junaliikenninti>

Väylävirasto. (2021). *Liikennejärjestelmä*. Noudettu osoitteesta

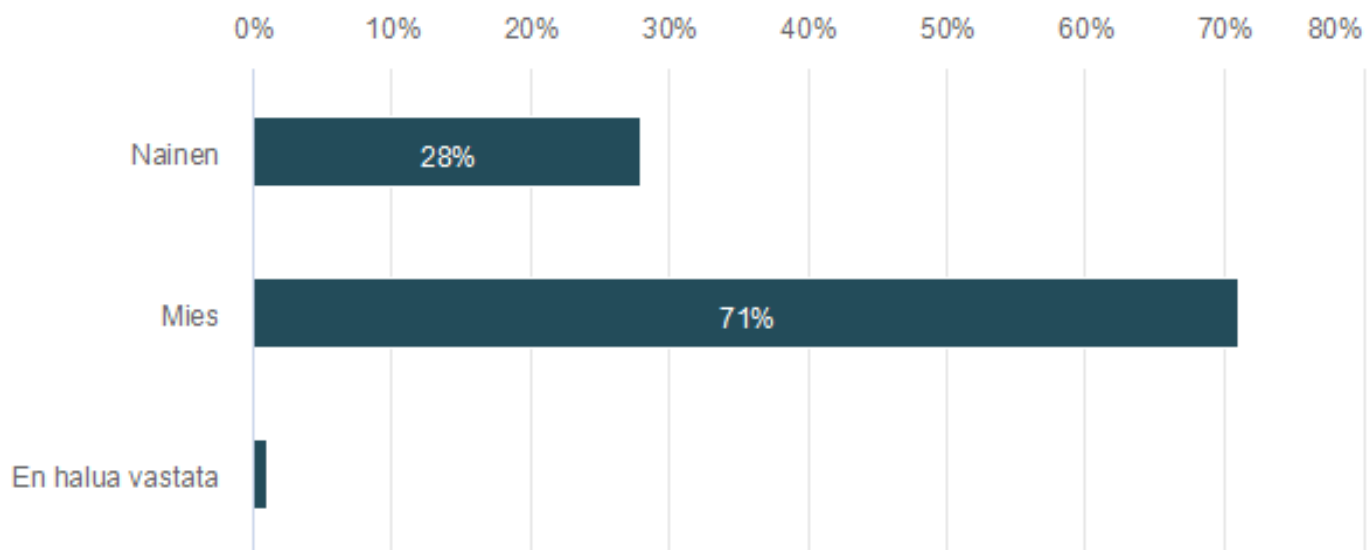
<https://vayla.fi/vaylista/liikennejarjestelma>

Liite 1: Perusraportti - Työmatkojen liikkumiskysely VR Groupissa

Vastaajien kokonaismäärä: 588

1. Sukupuoli

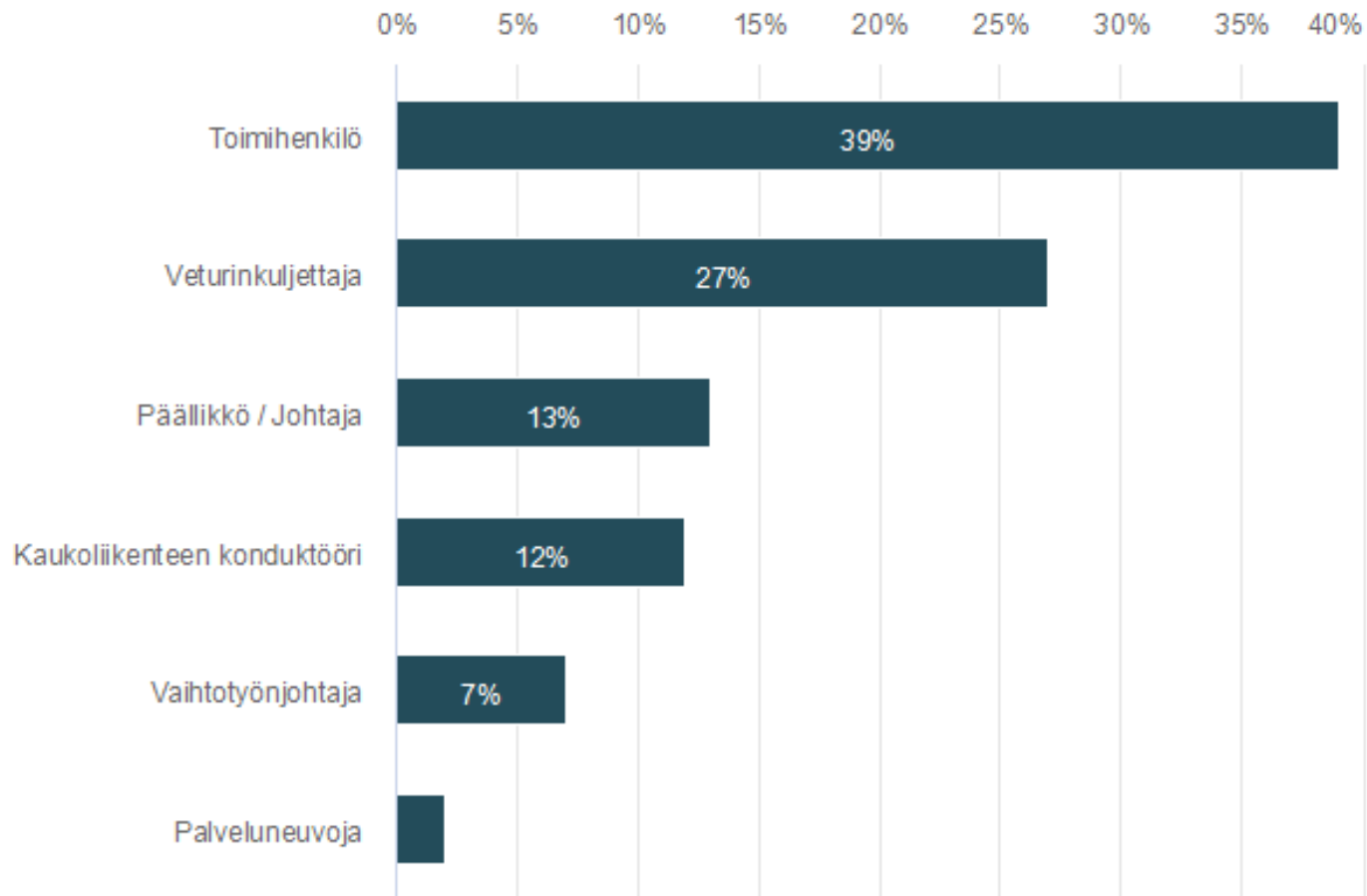
Vastaajien määrä: 588



	n	Prosentti
Nainen	164	27,9%
Mies	419	71,3%
En halua vastata	5	0,9%

2. Työtehtävä

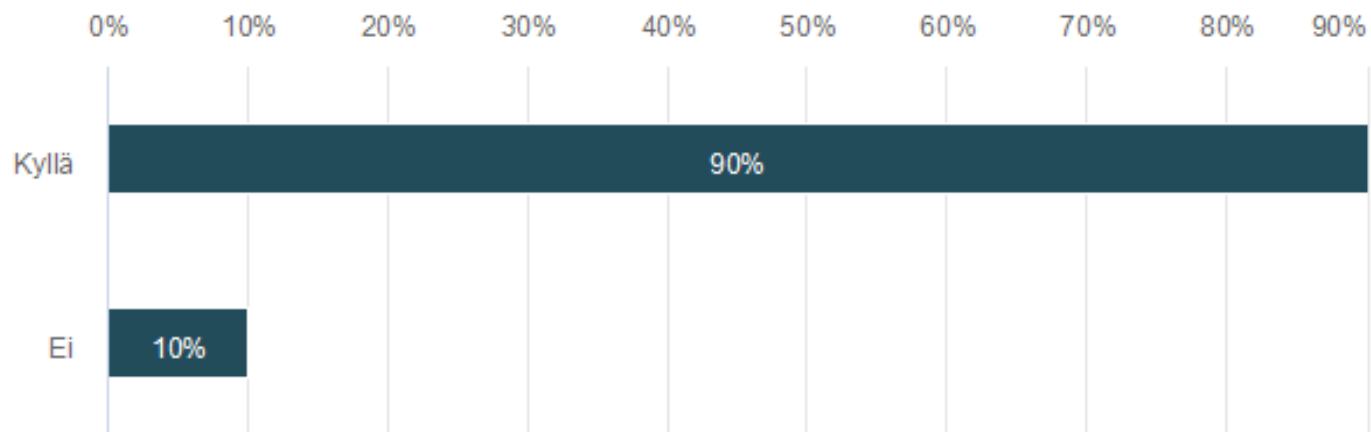
Vastaajien määrä: 586



	n	Prosentti
Kaukoliikenteen konduktööri	68	11,6%
Palveluneuvoja	13	2,2%
Vaihtotyönjohtaja	40	6,8%
Veturinkuljettaja	160	27,3%
Toimihenkilö	229	39,1%
Päällikkö / Johtaja	76	13,0%

3. Onko taloudessasi henkilöauto

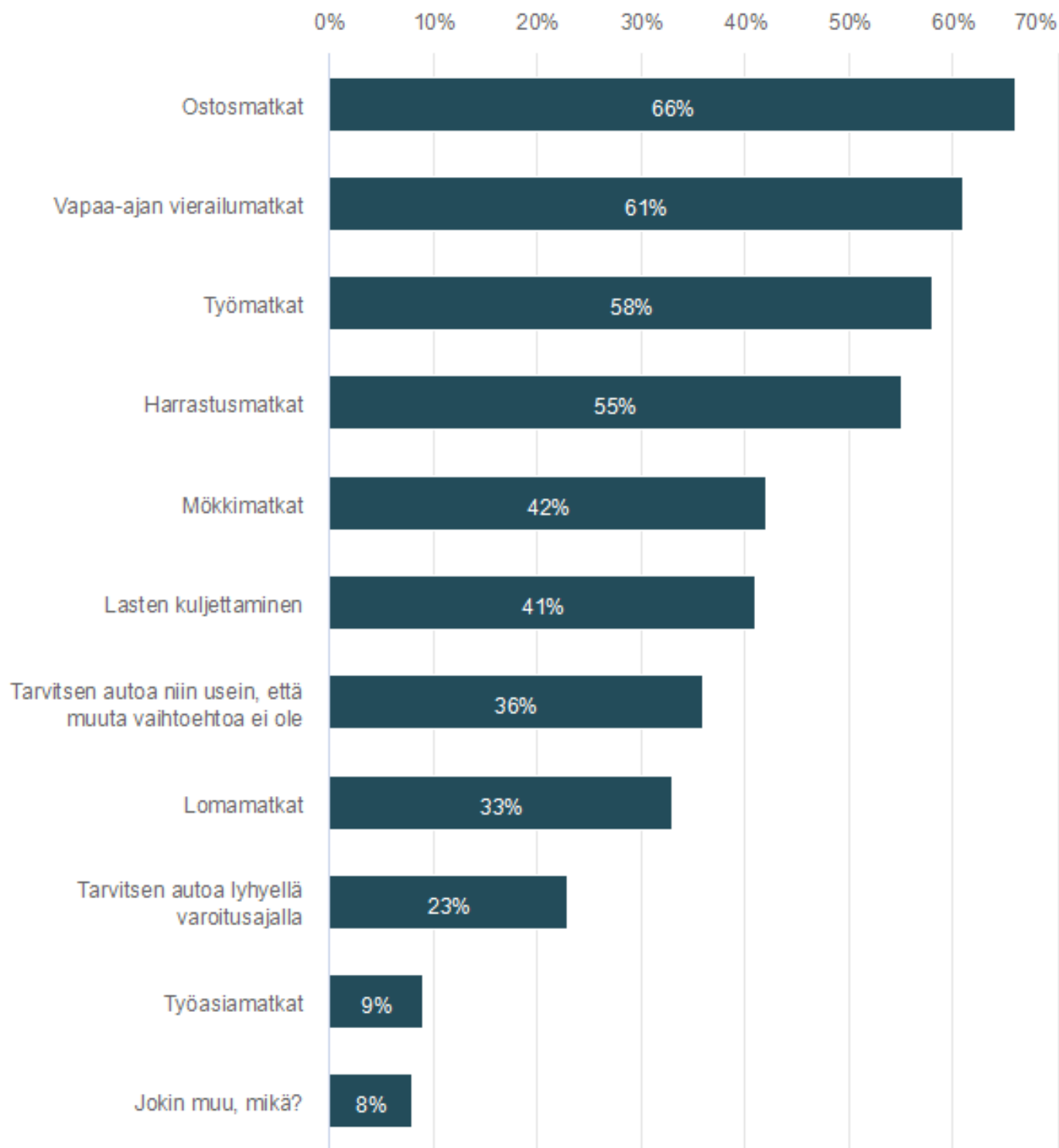
Vastajien määrä: 588



	n	Prosentti
Kyllä	529	90,0%
Ei	59	10,0%

4. Mitkä ovat omasta näkökulmastasi tärkeimpiä syitä siihen, että taloudessanne on henkilöauto? Voit valita useita:

Vastaajien määrä: 528, valittujen vastausten lukumäärä: 2286



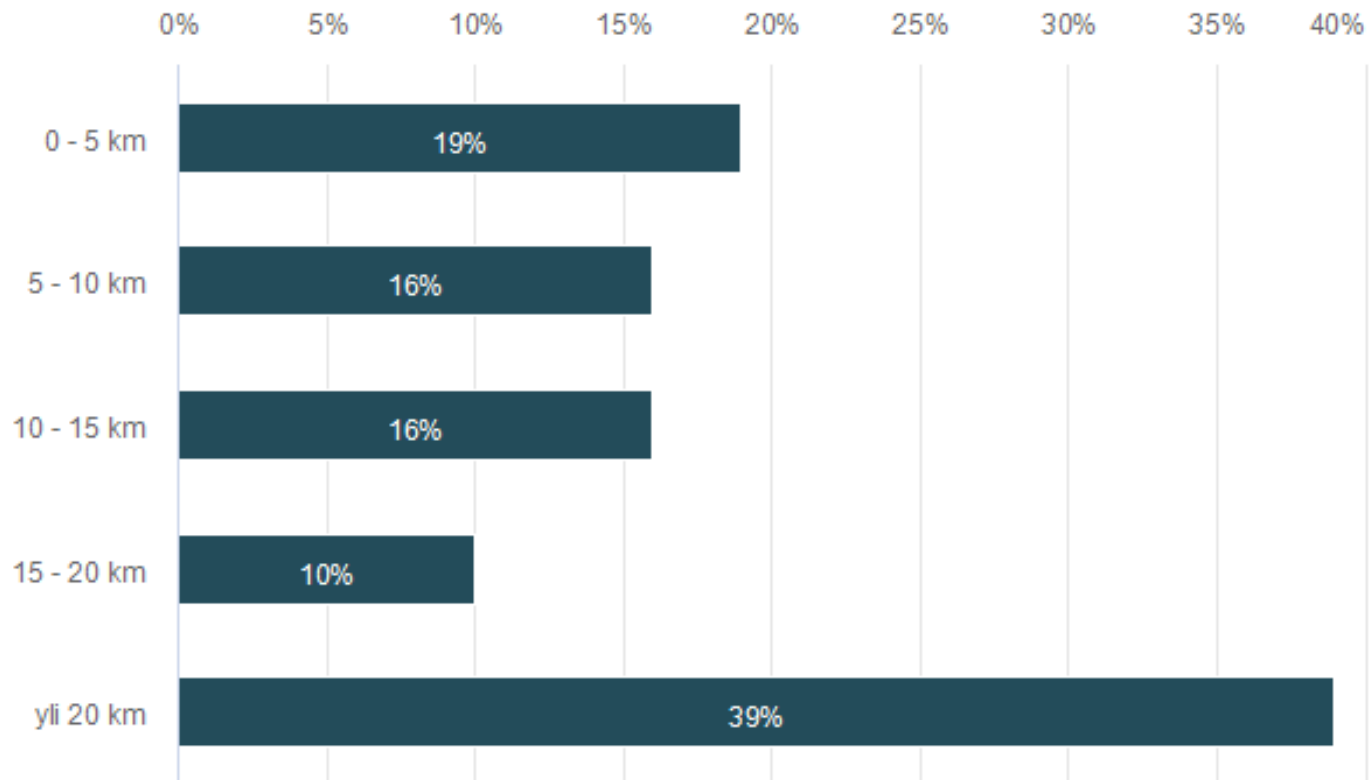
	n	Prosentti
Ostomatkat	350	66,3%
Työmatkat	307	58,1%
Vapaa-ajan vierailumatkat	323	61,2%
Mökkimatkat	221	41,9%
Harrastusmatkat	291	55,1%
Lomamatkat	174	33,0%
Lasten kuljettaminen	216	40,9%
Työasiamatkat	48	9,1%
Tarvitsen autoa lyhyellä varoitusajalla	124	23,5%
Tarvitsen autoa niin usein, että muuta vaihtoehtoa ei ole	188	35,6%
Jokin muu, mikä?	44	8,3%

Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot
Avoimet vastaukset anonymisoitu

5. Kuinka pitkä yhdensuuntainen työmatkasi on?

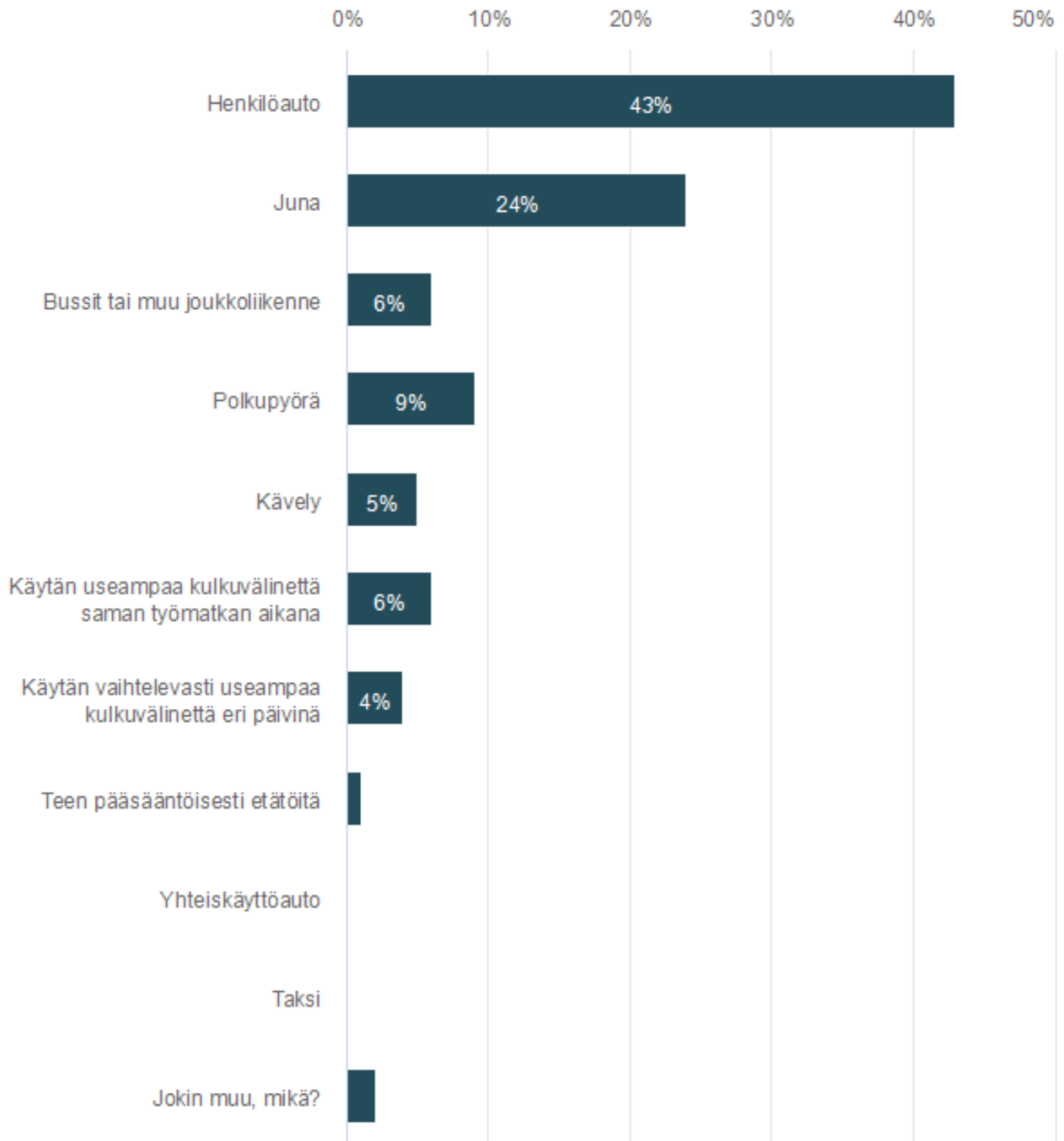
Vastaajien määrä: 588



	n	Prosentti
0 - 5 km	112	19,0%
5 - 10 km	94	16,0%
10 - 15 km	93	15,8%
15 - 20 km	61	10,4%
yli 20 km	228	38,8%

6. Mikä on pääsiällinen kulkuvälineesi työmatkoilla?

Vastaajien määrä: 588



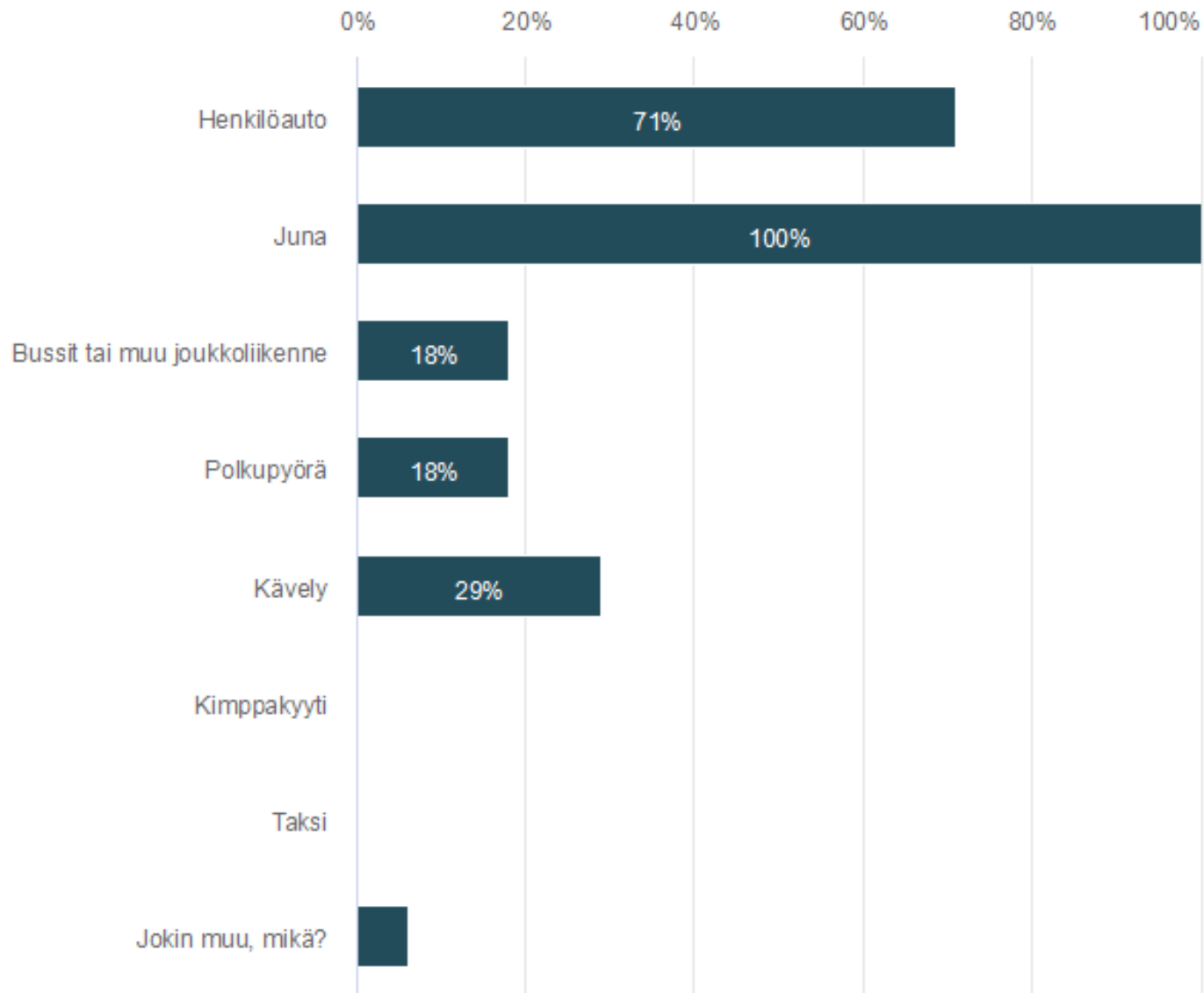
	n	Prosentti
Henkilöauto	251	42,7%
Juna	140	23,8%
Bussit tai muu joukkoliikenne	33	5,6%
Polkupyörä	56	9,5%
Kävely	28	4,8%
Käytän useampaa kulkuvälinettä saman työmatkan aikana	34	5,8%
Käytän vaihtelevasti useampaa kulkuvälinettä eri päivinä	23	3,9%
Teen pääsääntöisesti etätöitä	8	1,3%
Yhteiskäyttöauto	1	0,2%
Taksi	1	0,2%
Jokin muu, mikä?	13	2,2%

Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot
Avoimet vastaukset anonymisoitu?

7. Mitä kulkuvälineitä käytät? (voit valita useamman)

Vastaajien määrä: 34, valittujen vastausten lukumäärä: 82



	n	Prosentti
Henkilöauto	24	70,6%
Juna	34	100,0%
Bussit tai muu joukkoliikenne	6	17,6%
Polkupyörä	6	17,6%
Kävely	10	29,4%
Kimppakyyti	0	0,0%
Taksi	0	0,0%
Jokin muu, mikä?	2	5,9%

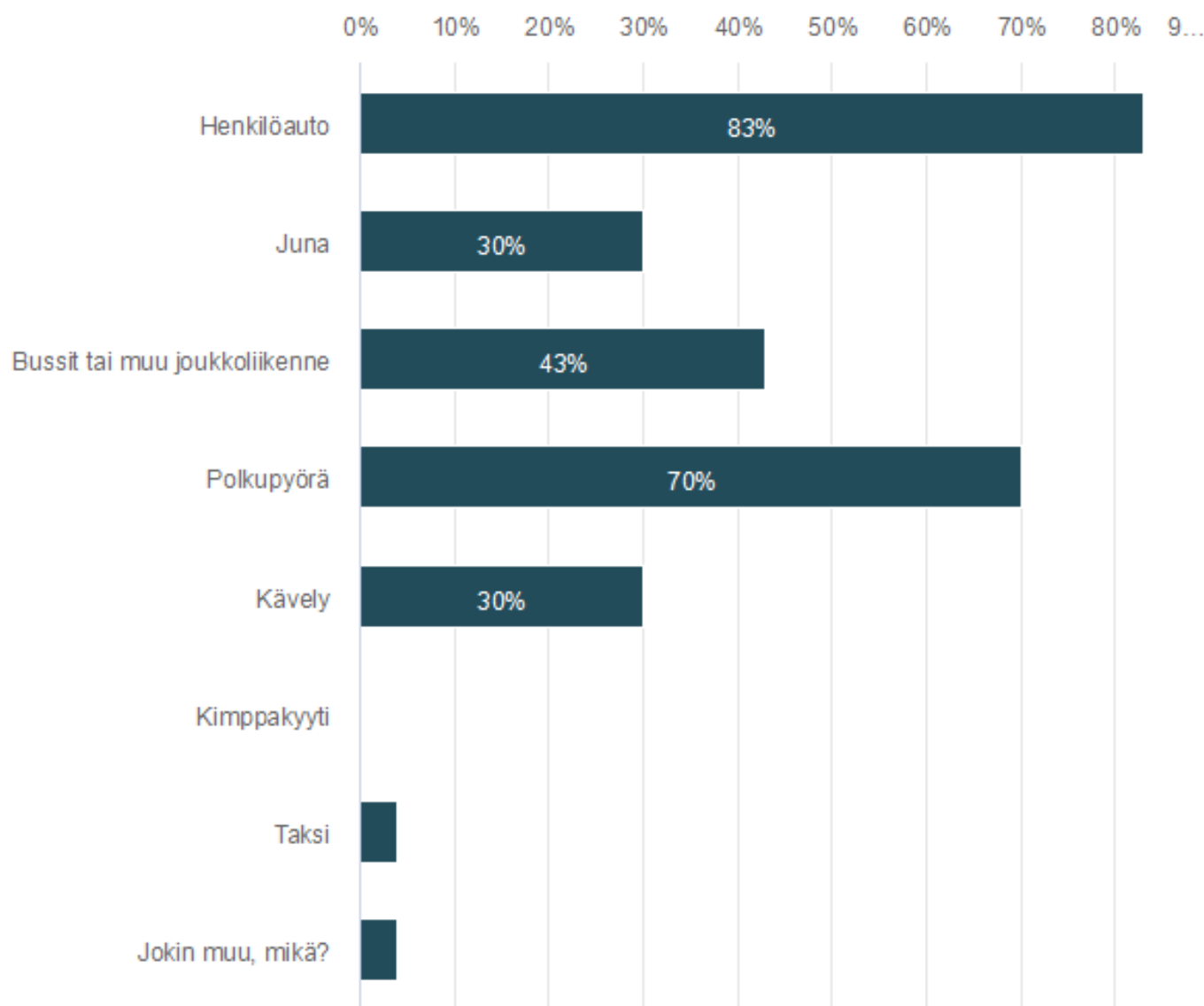
Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot

Avoimet vastaukset anonymisoitu

8. Mitä kulkuvälineitä käytät? (voit valita useamman)

Vastaajien määrä: 23, valittujen vastausten lukumäärä: 61



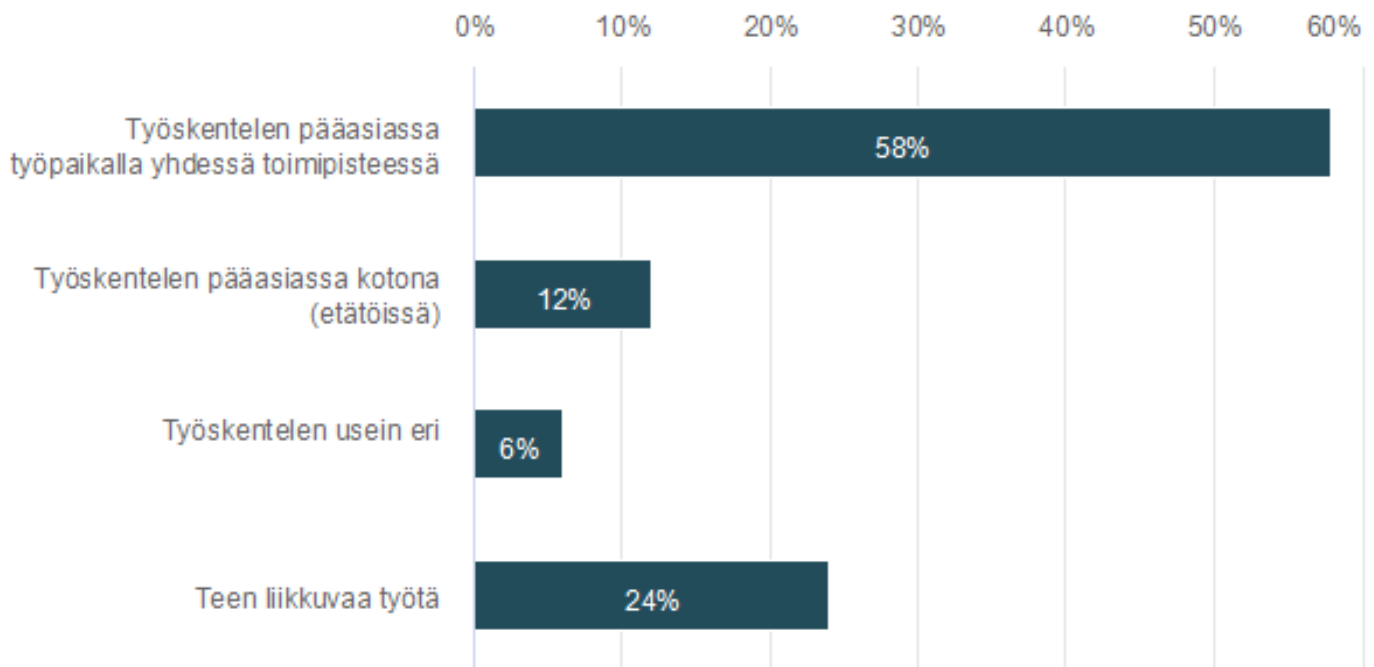
	n	Prosentti
Henkilöauto	19	82,6%
Juna	7	30,4%
Bussit tai muu joukkoliikenne	10	43,5%
Polkupyörä	16	69,6%
Kävely	7	30,4%
Kimppakyyti	0	0,0%
Taksi	1	4,3%
Jokin muu, mikä?	1	4,3%

Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot
Avoimet vastaukset anonymisoitu

9. Millainen on työsi luonne?

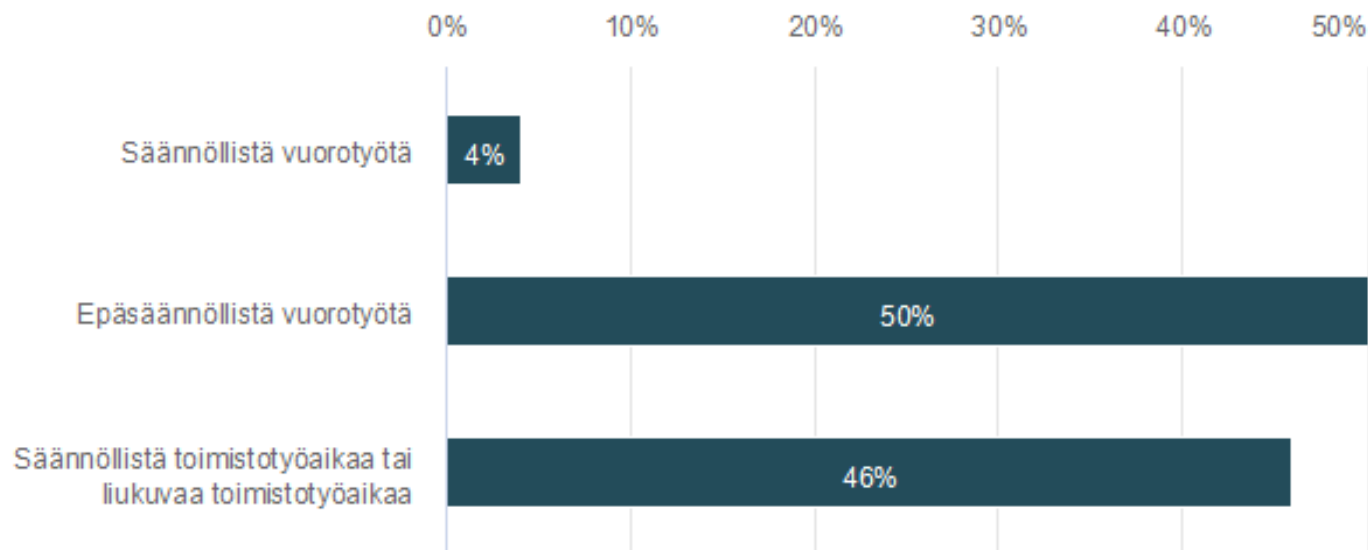
Vastaajien määrä: 585



	n	Prosentti
Työskentelen pääasiassa työpaikalla yhdessä toimipisteessä	342	58,5%
Työskentelen pääasiassa kotona (etätöissä)	68	11,6%
Työskentelen usein eri toimipisteissä	35	6,0%
Teen liikkuvaa työtä	140	23,9%

10. Millaista työaikaa teet?

Vastaajien määrä: 587



	n	Prosentti
Säännöllistä vuorotyötä	26	4,4%
Epäsäännöllistä vuorotyötä	292	49,8%
Säännöllistä toimistotyöaikaa tai liukuvaa toimistotyöaikaa	269	45,8%

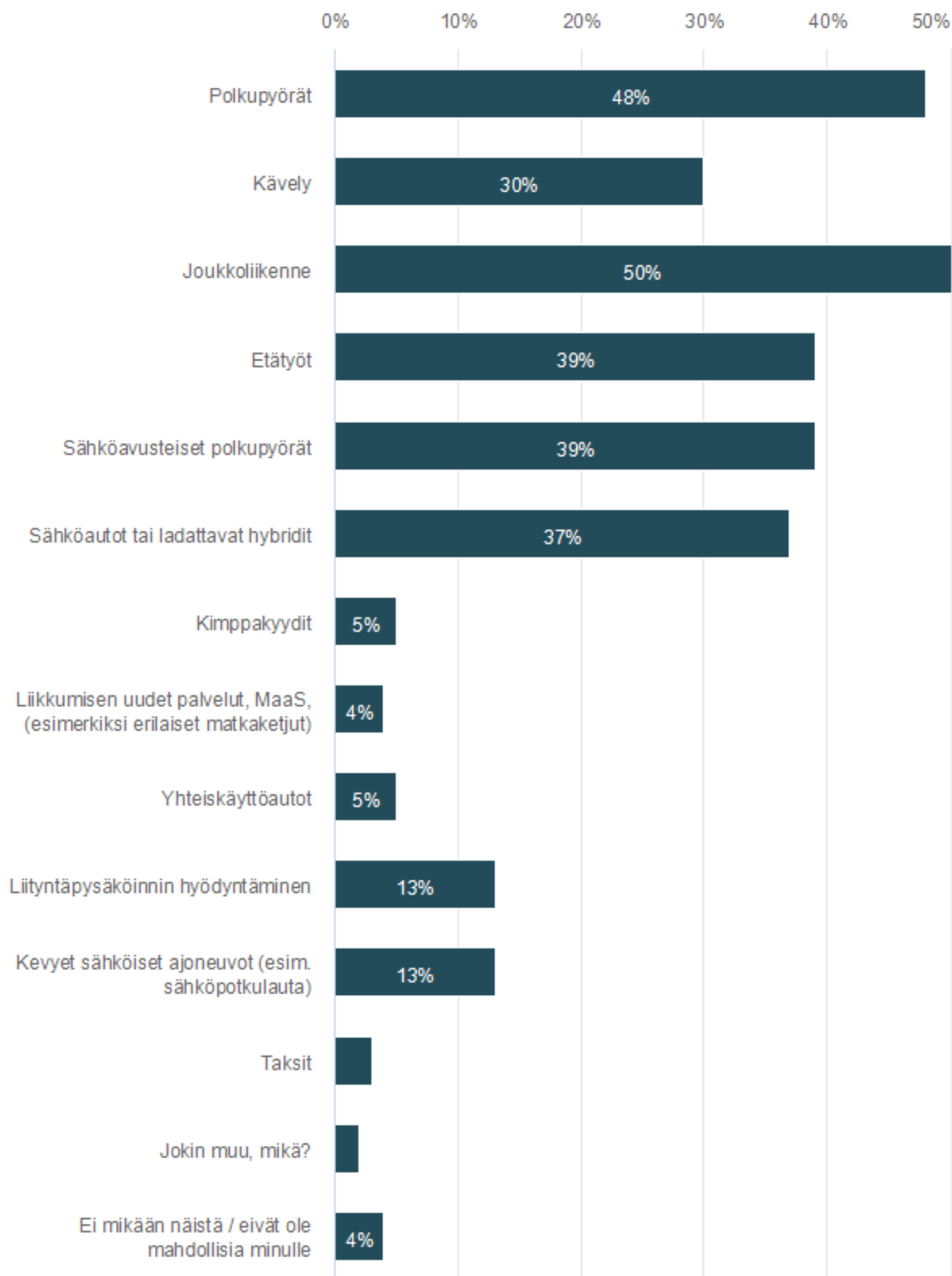
11. Mitkä seuraavista väittämistä sopivat sinuun? Voit valita kaikki sopivat vaihtoehdot

Vastaajien määrä: 586, valittujen vastausten lukumäärä: 1494



	n	Prosentti
Pyrin kävelemään aina kun mahdollista	266	45,4%
Pyrin vähentämään turhia matkoja	234	39,9%
Pyrin ketjuttamaan automatkojani aina kun mahdollista (esim. työmatkalla poiketaan myös kaupassa)	295	50,3%
Pyrin käyttämään joukkoliikennettä aina kun mahdollista	177	30,2%
Pyrin pyörilemään aina kun mahdollista	186	31,7%
Pyrin vähentämään autoilua	128	21,8%
Pyrin pienentämään autoiluni aiheuttamia ympäristövaikutuksia	111	18,9%
Pyrin sopimaan kimppakyydistä aina kun mahdollista	44	7,5%
Ei mikään näistä / eivät ole mahdollisia minulle	53	9,0%

12. Pohtiessasi kestävästä liikkumisesta työmatkoilla, mitkä seuraavista kulkutavoista ja keinoista olisivat sinusta kaikkein mielenkiintoisimpia? Voit valita useampia vaihtoehtoja.
Vastaajien määrä: 587, valittujen vastausten lukumäärä: 1714



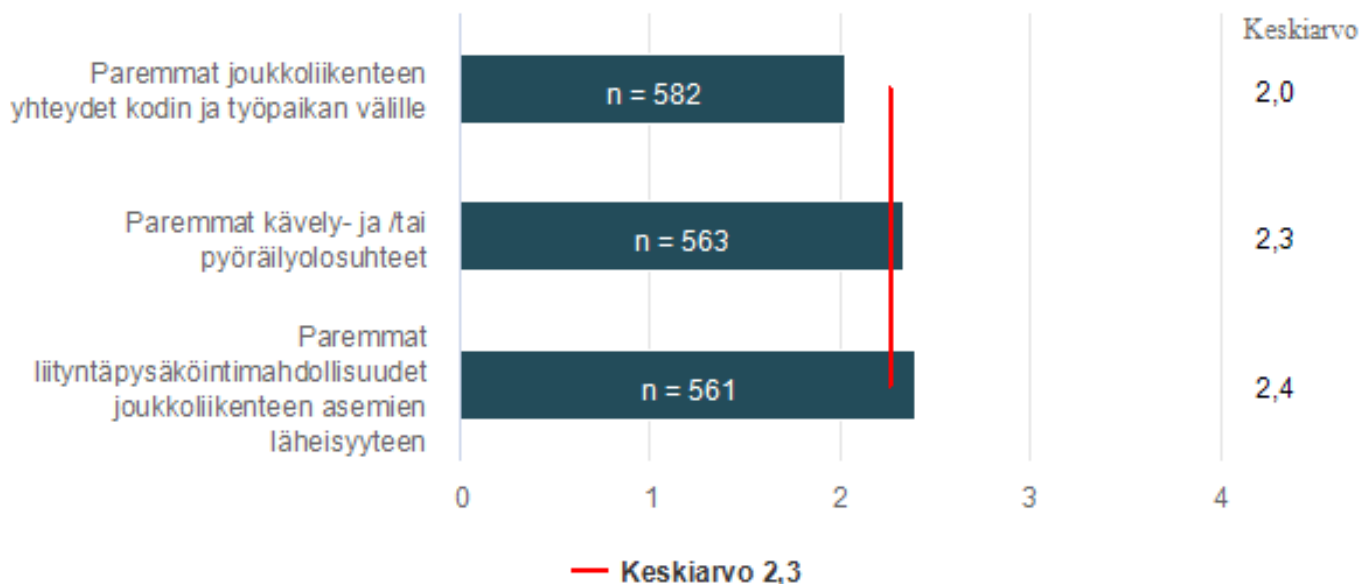
	n	Prosentti
Polkupyörät	282	48,0%
Kävely	175	29,8%
Joukkoliikenne	293	49,9%
Etätyöt	229	39,0%
Sähköavusteiset polkupyörät	228	38,8%
Sähköautot tai ladattavat hybridit	217	37,0%
Kimppakyydit	28	4,8%
Liikkumisen uudet palvelut, MaaS, (esimerkiksi erilaiset matkaketjut)	25	4,3%
Yhteiskäyttöautot	31	5,3%
Liityntäpysäköinnin hyödyntäminen	79	13,5%
Kevyet sähköiset ajoneuvot (esim. sähköpotkulauta)	74	12,6%
Taksit	15	2,6%
Jokin muu, mikä?	13	2,2%
Ei mikään näistä / eivät ole mahdollisia minulle	25	4,3%

Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot
Avoimet vastaukset anonymisoitu

13. Mitkä työmatkan olosuhteisiin liittyvät tekijät houkuttelisivat sinua liikkumaan kestävämmiin työpaikalle

Vastaajien määrä: 586



	Kyllä	Ei	Asia on jo hyvällä mallilla	En osaa sanoa	Keskiarvo	Mediaani
Paremmat joukkoliikenteen yhteydet kodin ja työpaikan välille	44,8%	12,4%	37,5%	5,3%	2,0	2,0
Paremmat kävely- ja /tai pyöräilyolosuhteet	26,3%	19,7%	47,6%	6,4%	2,3	3,0
Paremmat liityntäpysäköintimahdollisuudet joukkoliikenteen asemien läheisyyteen	25,8%	28,2%	26,2%	19,8%	2,4	2,0

14. Mitkä työpaikan olosuhteisiin liittyvät tekijät houkuttelisivat sinua liikkumaan kestävämmiin työpaikalle?

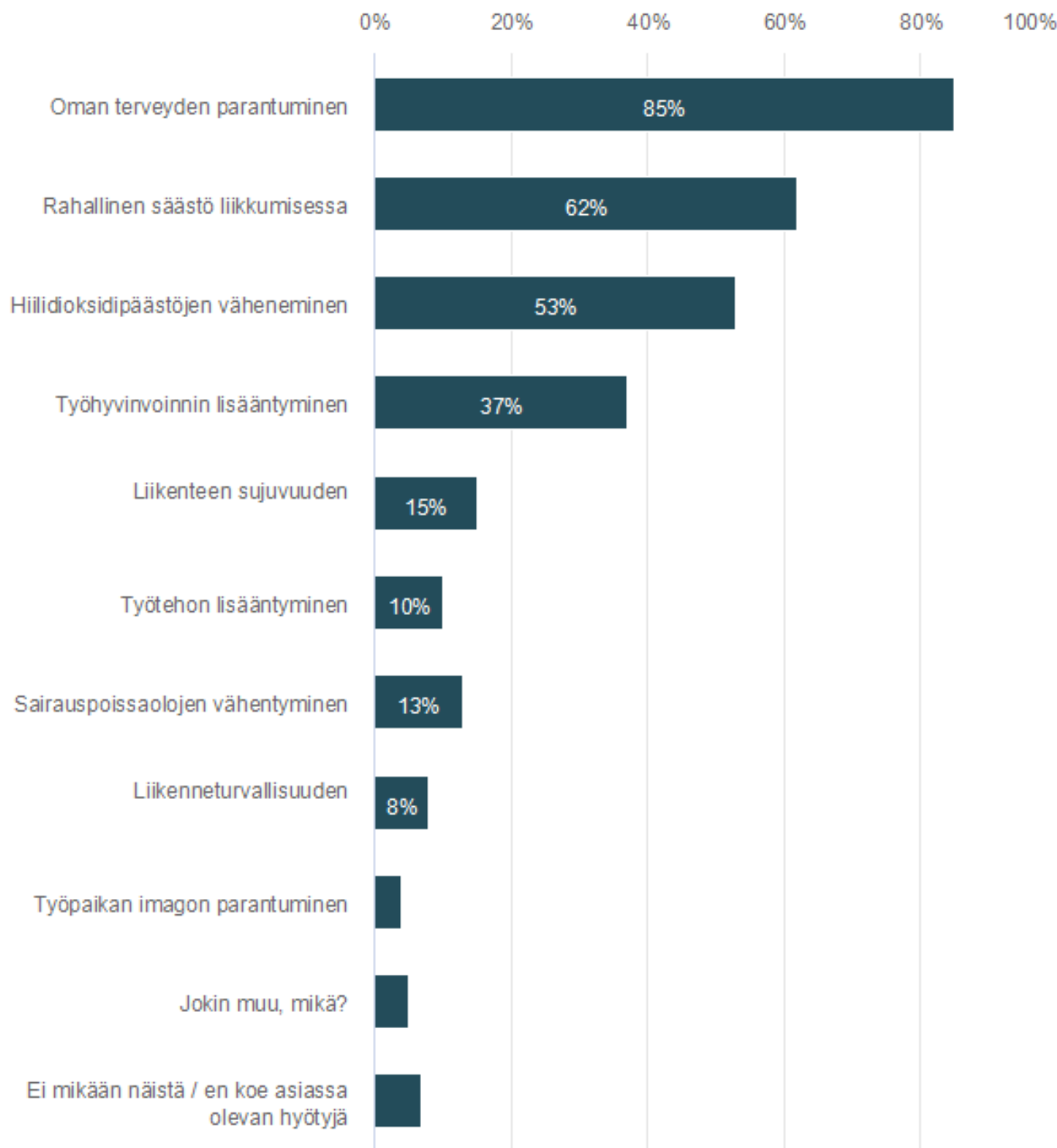
Vastaajien määrä: 583



	Kyllä	Ei	Asia on jo hyvällä mallilla	En osaa sanoa	Keskiarvo	Mediaani
Työnantajan tarjoama taloudellinen kannuste kävelyyn / pyöräilyyn	54,7%	27,9%	6,6%	10,8%	1,7	1,0
Työsuhdematkalippu joukkoliikenteeseen	32,9%	26,3%	31,5%	9,3%	2,2	2,0
Verotuksellinen tuki kävelyyn tai pyöräilyyn	44,9%	34,5%	5,4%	15,2%	1,9	2,0
Työmatkaliikkujien vaatteiden vaihtaminen ja suihkussa käyminen sisältyy työaikaan	48,4%	28,7%	12,5%	10,4%	1,8	2,0
Työpaikan siistit ja riittävät suihku-, pukeutumis- ja säilytystilat	40,6%	15,4%	38,4%	5,6%	2,1	2,0
Työnantajan tarjoama työsuhdepyörä	42,0%	39,7%	2,8%	15,5%	1,9	2,0
Työmatkalla työskentely osaksi työaikaa	37,0%	35,5%	11,4%	16,1%	2,1	2,0
Liukuva työaika	20,9%	29,3%	36,0%	13,8%	2,4	2,0
Työnantajan järjestämät tempaukset, kisat tai tapahtumat (esim. Kilometrikisa tai Auton...	20,9%	59,5%	4,4%	15,2%	2,1	2,0
Riittävä informaatio kestävästä liikkumisesta (esimerkiksi joukkoliikenteen aikataulutietoa...	11,0%	46,7%	27,8%	14,5%	2,5	2,0
Oman auton käyttötarpeen vähentäminen työasiamatkoilla	14,3%	38,6%	23,1%	24,0%	2,6	2,0
Työpaikan oma kimppakyytijärjestelmä	10,3%	68,9%	3,8%	17,0%	2,3	2,0
Hyvä pyöräpysäköinti työpaikalla	34,6%	27,3%	29,9%	8,2%	2,1	2,0
Auton pysäköinnin rajoittaminen työpaikalla	6,9%	74,0%	7,6%	11,5%	2,2	2,0

15. Kestävän työmatkaliikkumisen tärkeimmät hyödyt ovat mielestäni (valitse kolme tärkeintä)

Vastaaajien määrä: 587, valittujen vastausten lukumäärä: 1761



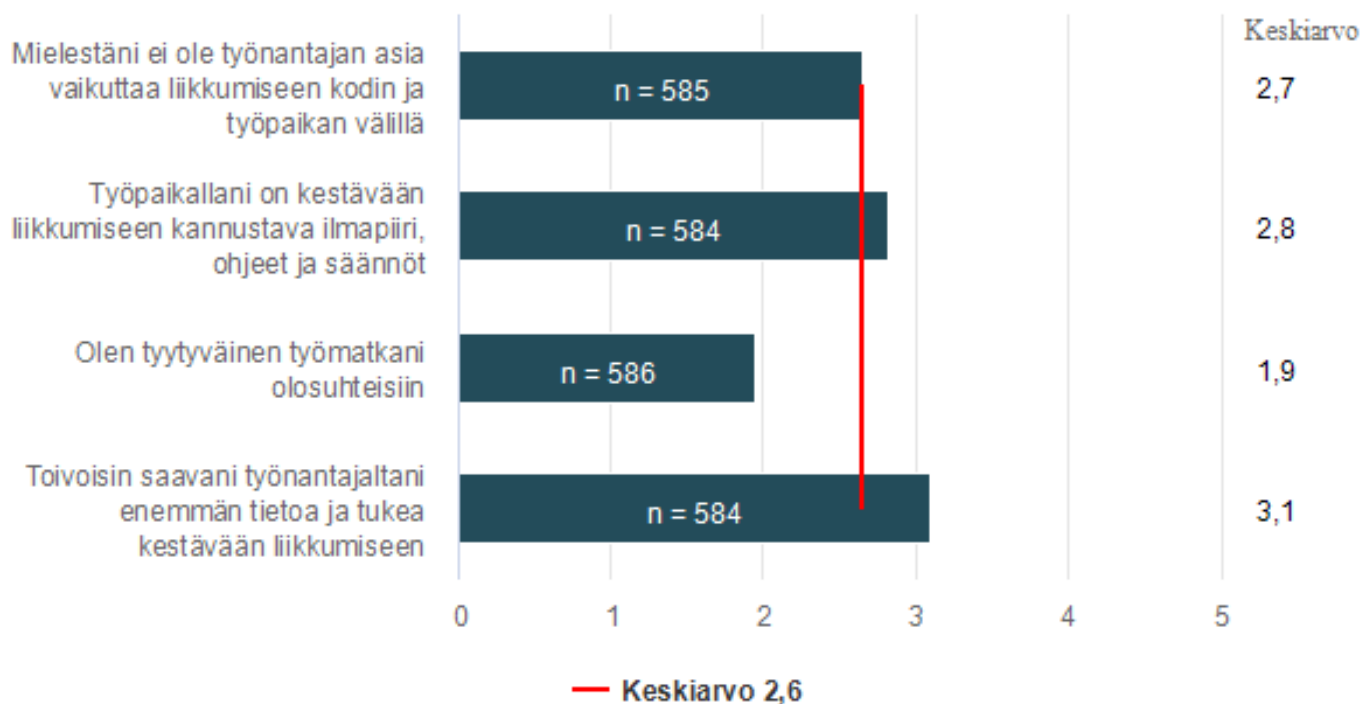
	n	Prosentti
Oman terveyden parantuminen	501	85,3%
Rahallinen säästö liikkumisessa	365	62,2%
Hiilidioksidipäästöjen väheneminen	313	53,3%
Työhyvinvoinnin lisääntyminen	219	37,3%
Liikenteen sujuvuuden parantuminen	89	15,2%
Työtehon lisääntyminen	58	9,9%
Sairauspoissaolojen vähentyminen	78	13,3%
Liikenneturvallisuuden parantuminen	46	7,8%
Työpaikan imagon parantuminen	21	3,6%
Jokin muu, mikä?	31	5,3%
Ei mikään näistä / en koe asiassa olevan hyötyjä	40	6,8%

Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot
Avoimet vastaukset anonymisoitu

16. Miten suhtaudut seuraaviin väittämiin?

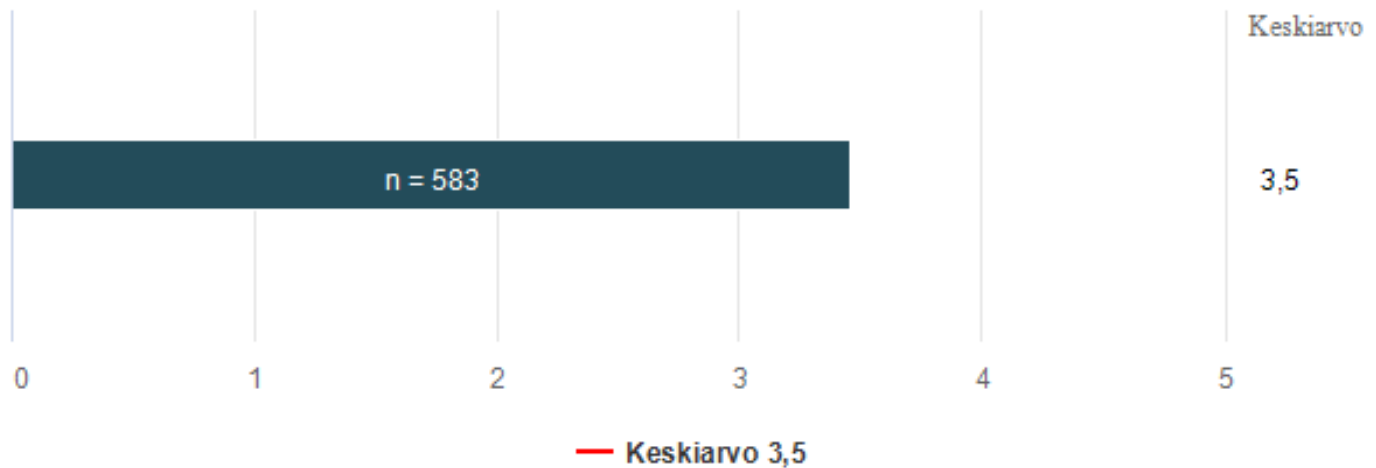
Vastaajien määrä: 587



	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Osittain erimielistä	Täysin erimielistä	En osaa sanoa	Keskiarvo	Mediaani
Mielestäni ei ole työnantajan asia vaikuttaa liikkumiseen kodin ja työpaikan välillä	14,0%	27,9%	38,3%	17,8%	2,0%	2,7	3,0
Työpaikallani on kestäväään liikkumiseen kannustava ilmapiiri, ohjeet ja säännöt	12,7%	34,6%	22,2%	18,5%	12,0%	2,8	3,0
Olen tyytyväinen työmatkani olosuhteisiin	34,0%	44,0%	16,9%	3,9%	1,2%	1,9	2,0
Toivoisin saavani työnantajaltani enemmän tietoa ja tukea kestäväään liikkumiseen	9,9%	26,6%	23,6%	23,3%	16,6%	3,1	3,0

17. Miten todennäköisenä pidät, että seuraavan viiden vuoden aikana luopuisit oman auton käytöstä työmatkoihin ja siirtyisit käyttämään kestäviä kulkutapoja mm. kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikennettä tai muita liikennepalveluita?

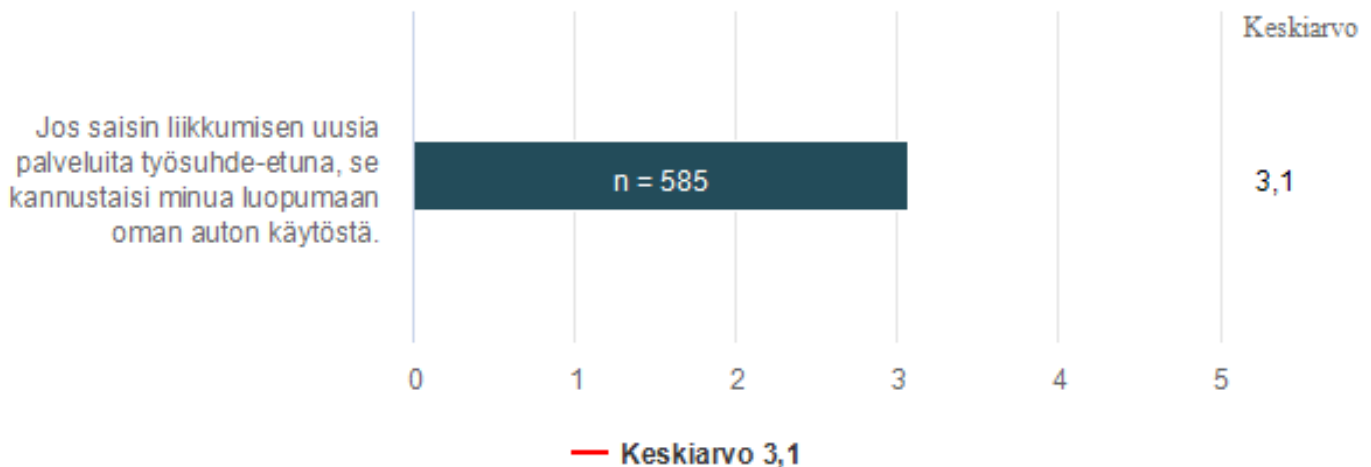
Vastaajien määrä: 583



	Erittäin todennäköisenä	Melko todennäköisenä	Melko epätodennäköisenä	Erittäin epätodennäköisenä	En käytä omaa autoa työmatkoihin	Keskiarvo	Mediaani
	8,9%	15,6%	21,4%	29,2%	24,9%	3,5	4,0

18. Miten suhtaudut seuraavaan väittämään?

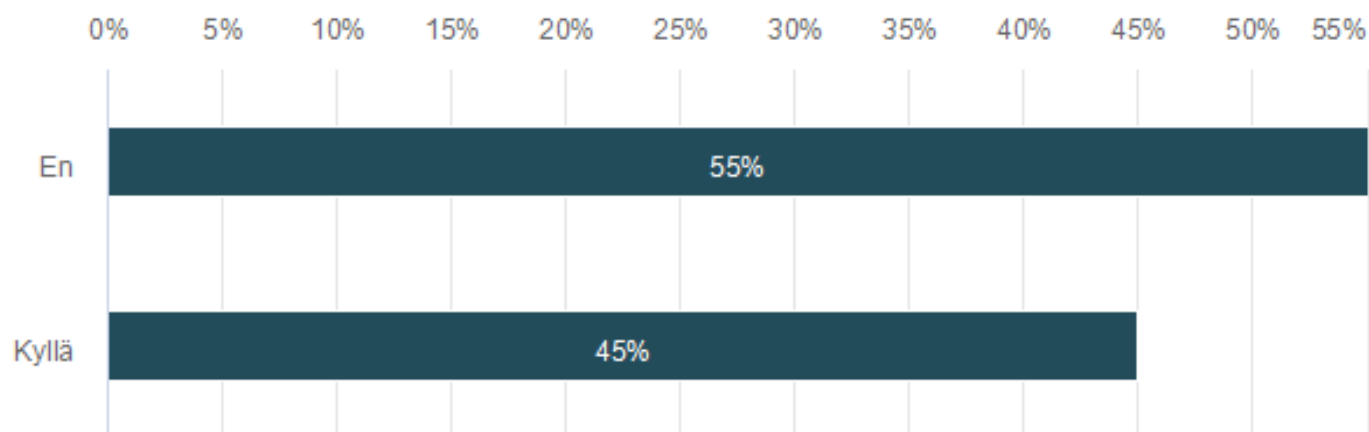
Vastaajien määrä: 585



	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Osittain eri mieltä	Täysin eri mieltä	En käytä omaa autoa työmatkoihin	Keskiarvo	Mediaani
Jos saisin liikkumisen uusia palveluita työsuhde-etuna, se kannustaisi minua luopumaan oman auton käytöstä.	13,5%	30,4%	14,4%	18,1%	23,6%	3,1	3,0

19. Koetko haasteita kestävien liikkumismuotojen käytössä työmatkoillasi?

Vastaajien määrä: 587



	n	Prosentti
En	322	54,9%
Kyllä	265	45,1%

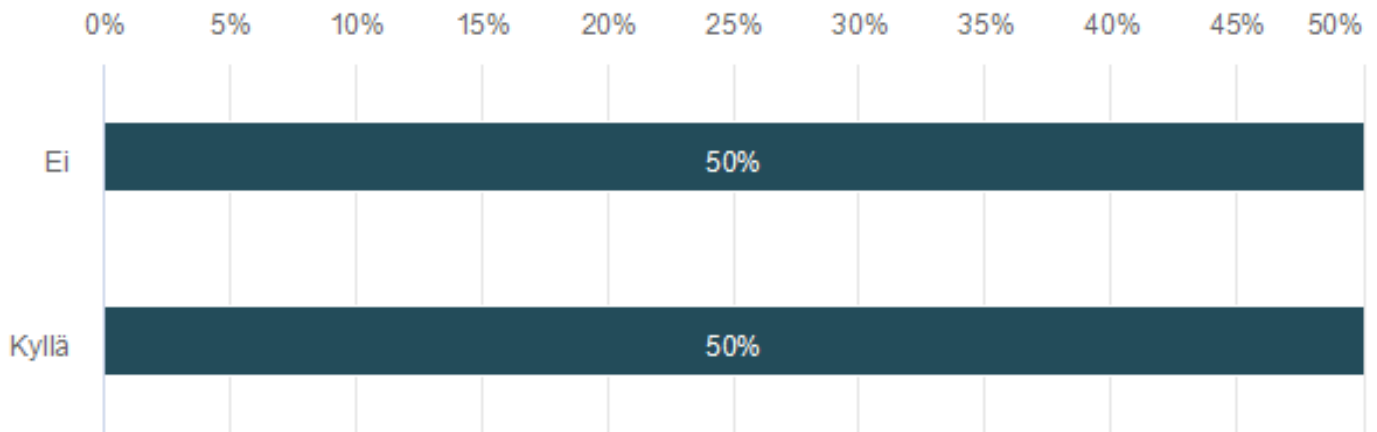
20. Millaisia haasteita koet?

Vastaajien määrä: 251

Avoimet vastaukset anonymisoitu

21. Onko koronapandemia vaikuttanut työmatkojesi kulkutapaan tai työn tekemiseen?

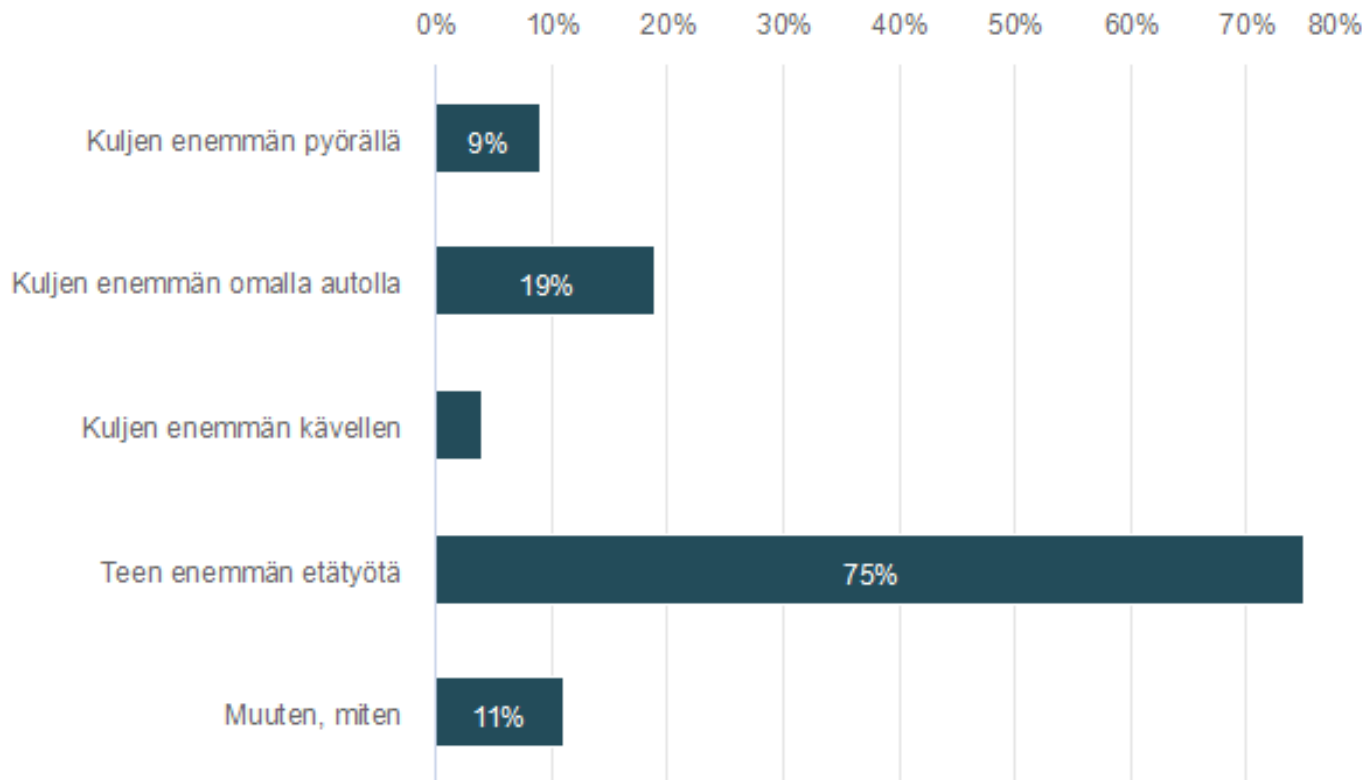
Vastaajien määrä: 588



	n	Prosentti
Ei	294	50,0%
Kyllä	294	50,0%

22. Miten?

Vastaajien määrä: 293, valittujen vastausten lukumäärä: 344



	n	Prosentti
Kuljen enemmän pyörällä	26	8,9%
Kuljen enemmän omalla autolla	55	18,8%
Kuljen enemmän kävellen	11	3,8%
Teen enemmän etätyötä	221	75,4%
Muuten, miten	31	10,6%

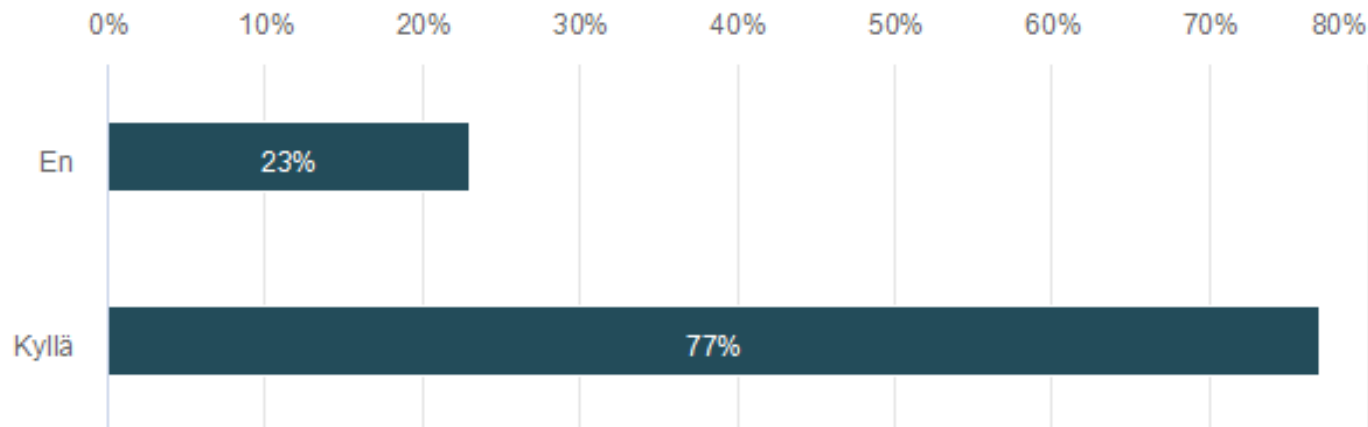
Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot

Avoimet vastaukset anonymisoitu

23. Uskotko, että korona-aika muuttaa pysyvästi kulkutapaasi tai lisää etätöiden tekemistä?

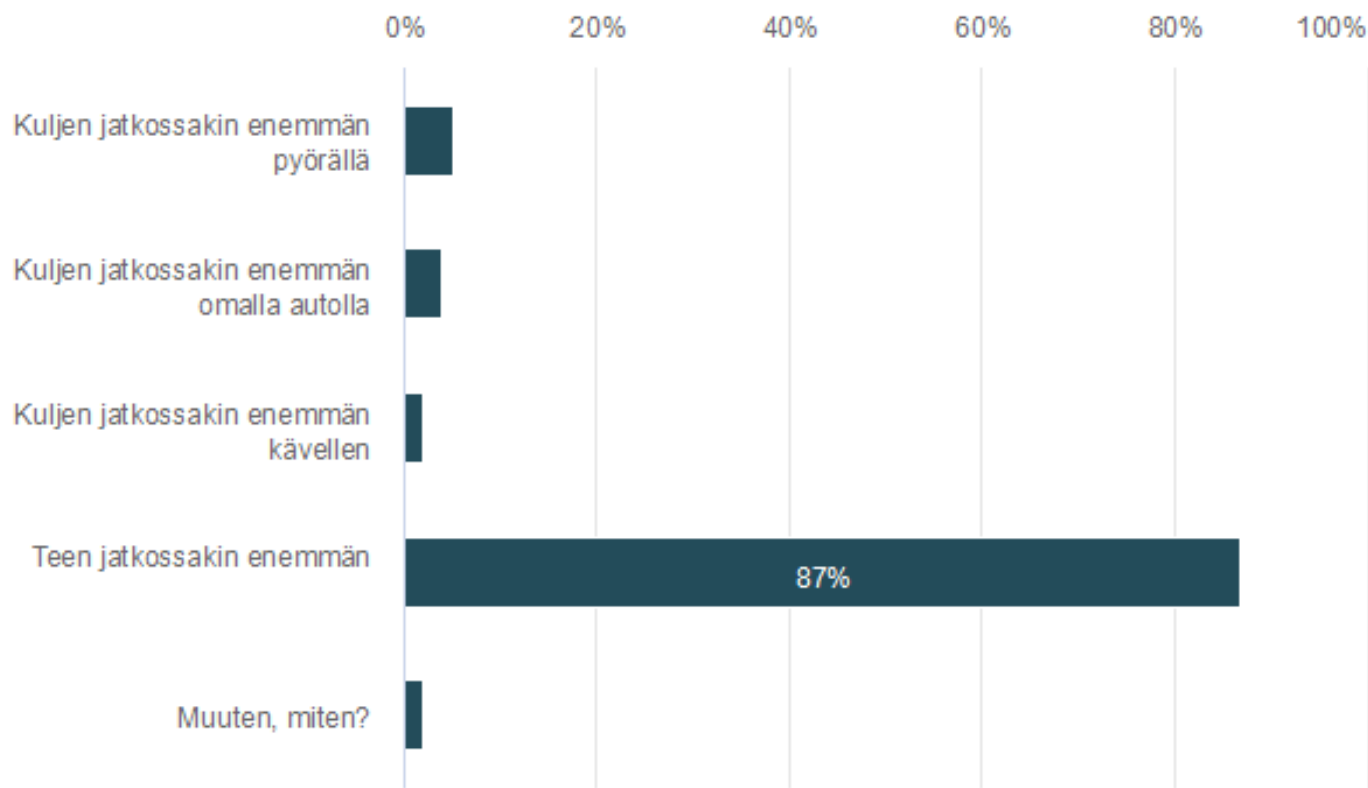
Vastaajien määrä: 294



	n	Prosentti
En	69	23,5%
Kyllä	225	76,5%

24. Miten?

Vastaajien määrä: 225



	n	Prosentti
Kuljen jatkossakin enemmän pyörällä	11	4,9%
Kuljen jatkossakin enemmän omalla autolla	9	4,0%
Kuljen jatkossakin enemmän kävellen	5	2,2%
Teen jatkossakin enemmän etätyötä	196	87,1%
Muuten, miten?	4	1,8%

Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot
Avoimet vastaukset anonymisoitu