

SISÄLLYSLUETTELO

Sisällysluettelo	10
1 Johdanto	13
1.1 Tausta	13
1.2 Tavoitteet ja aineiston hankinta	14
1.3 Työssä käytettyjä termejä	16
2 Liikkumisen ohjaus	18
2.1 Konseptin kuvaus	18
2.2 Liikkumisen ohjauksen organisointimahdollisuuksia Suomessa.....	19
2.3 Työmatkaliikenteen hallinnan haasteita	20
3 Työmatkaliikenteeseen liittyvät säädökset ja käytännöt Suomessa	23
3.1 Taloudelliset ohjauskeinot	23
3.1.1 Työsuhdeautot	23
3.1.2 Työsuhdejoukkoliikenneliput ja työsuhdepyörät.....	23
3.1.3 Asunnon ja työpaikan välisten matkakulujen verovähennysoikeudet	24
3.1.4 Työasiamatkojen kilometrikorvaukset.....	24
3.1.5 Kimppakyydit	25
3.1.6 Yhteiskuljetus	25
3.1.7 Autojen yhteiskäyttö	25
3.1.8 Etätyö ja työ työmatkalla	26
3.2 Työpaikkakiinteistöjä koskevat ohjauskeinot.....	26
3.2.1 Autojen pysäköintipaikat työpaikalla ja liityntäpysäköinnissä	26
3.2.2 Pyöräpysäköinti	27
3.2.3 Sosiaalitulat	27
4 Työmatkaliikenne ja ohjauskeinojen mahdollisuudet kohdetyöpaikoilla.....	28
4.1 Työmatkaliikenteen nykytila ja -käytännöt	28
4.2 Työmatkaliikenteen muutosmahdollisuudet.....	30
4.2.1 Taloudellisten ohjauskeinojen hyväksyttävyys	33
4.2.2 Kiinteistöjen olosuhteiden nykytila ja kehittäminen	35
4.2.3 Muut ohjauskeinot	38

5	Uuden liikkumiskulttuurin edistäminen työpaikoilla	42
5.1	Toimintalinjoja hallitumpaan liikkumiskulttuuriin	42
5.2	Työmatkaliikenteen suunnitelmien käytännön keinoja.....	43
5.2.1	Työnantajan keinot	43
	Työmatkaliikenteen suunnitelmien laadinta	43
	Kiinteistöjen olosuhteiden arvioinnit	44
	Työmatkaliikennekyselyjen järjestäminen	44
	Paikkatietoanalyysien hyödyntäminen ohjauskeinojen arvioinnissa	44
	Kulkumuotovaihtoehtoista tiedottaminen	45
	Keskustelu ja aloitteiden teko	45
	Sosiaalitulojen saneeraus	45
	Pyöräpysäköintijärjestelyjen kehittäminen	45
	Autopaikat tarveharkinnan mukaan ja maksullisiksi	45
	Autojen yhteiskäytön edistäminen	47
	Etätöiden ja joustotyön edistäminen	47
	Työsuhdeautojen vähentäminen ja hankintojen ohjaaminen	47
	Sähköiset neuvottelumenetelmät	47
	Tukea työmatkaliikunnan varustehankintoihin	48
	Työpaikan autot ja pyörät työasiamatkoille	48
	Taksin käyttö	48
	Työsuhdelipun käyttöönotto	49
	”Työ työmatkalla työajaksi”- periaate	49
5.2.2	Julkishallinnon keinot	49
	Työsuhdelipun ja –pyörän verotusarvo	49
	Pyöräpaikkojen miniminormit	50
	Autopaikkojen maksiminormit	50
	Kilometrikorvausten alentaminen	50
	Autopaikat liityntäpysäköintipaikoilla	50
	Työpaikkojen yhteiskampanja työmatkaliikenteen suunnitelmien laatimiseksi	51
	Sosiaalituloille lakisääteinen laatutasovaatimus	51
	Työmatkaliikenteen suunnitelma rakennusluvassa	51
5.3	Keinojen valinta ja vaikutusmekanismit	51
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	56
7	LÄHTEET	57
8	LIITTEET	58

1 JOHDANTO

1.1 Tausta

Kestäviä liikennemuotoja – kuten kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä - edistämällä voidaan vähentää liikenteen ympäristö- ja terveyshaittoja. Etenkin kävelyn ja pyöräilyn tiedetään tuottavan myös huomattavia kansanterveydellisiä hyötyjä. Suurimmat hyödyt saadaan, kun kävely tai pyöräily on melko säännöllistä, esimerkiksi osa päivittäistä työ-, koulu- tai opiskelumatkaa. Myös ns. pätkäliikunta, esimerkiksi lyhytkin kävely tai pyöräily joukkoliikennepysäkeille, on hyödyllistä terveyden kannalta.

Suomalaisten päivittäisten työmatkojen pituus on yhä kasvamassa. Kun keskimääräinen työmatkan pituus vuonna 1997 oli linnuntietä 9,6 km, on sen vuonna 2010 ennustettu olevan jo 11,4 km. (Ympäristöministeriö 2001). Pisimpiä työmatkoja tehdään pääkaupunkiseudulla. Koko Suomessa kaikista työmatkoista tehtiin vuonna 1998 henkilöautolla noin 60 %. Joukkoliikenteen osuus työmatkoilla on suurin pääkaupunkiseudulla. (Liikenneministeriö 1999). Henkilöautoliikenteen lisääntyessä ja matkojen pidentyessä kasvavat myös liikenteen päästöt. Liikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöistä on jo noin viidesosa, häkäpäästöistä lähes puolet ja typenoksideista kolmanneksen.

Työmatkat edustavat noin viidennestä henkilöliikenteen matkoista. Vaikka suurin osa kaikista matkoista onkin vapaa-ajan matkoja on työmatkaliikenteen hallinnalle kuitenkin hyvät mahdollisuudet. Työmatkat ovat usein toistuvia ja suuntautuvat samaan kohteeseen ja suuri osa työmatkoista tehdään kaupunkiseuduilla, joilla on parhaat edellytykset joukkoliikenteen, kimpakyytien ja myös pyöräilyn ja kävelyn hyödyntämiseen.

Suomessa kaupunkiliikenteeseen liittyvät asiat ovat perinteisesti olleet julkisen vallan vastuulla eikä koko aihetta ole mielletty liikennettä synnyttävien kohteiden, kuten työpaikkojen asiaksi. Työmatkaliikenteeseen liittyvät toimenpiteet ovat työnantajien taholta usein rajoittuneet autopaikkojen tarjontaan, työsuhteautoihin sekä tietyissä tapauksissa esim. työsuojelutyössä liikenneturvallisuusvalistukseen. Vapaa-ajan pyöräilyyn tai kävelyyn on saatettu kannustaa osana työkykyä ylläpitävää TYKY-työtä tai satunnaisina kampanjoina, työnantajan tai työntekijöiden itsensä aloitteellisuuden mukaan.

Työpaikoilla on kuitenkin hyvät mahdollisuudet vaikuttaa aktiivisesti henkilöstön työmatkoihin ja liikkumiseen työpäivän aikana. Työntekijät ovat usein myös halukkaita muuttamaan kulkutapojaan. Kolmessa Helsingin keskustan työpaikassa (Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, Enso ja Helsingin energia) vuonna 1997 tehdyn kyselyn mukaan puolet autoilijoista halusi lisätä omaa joukkoliikenteen käyttöä ja kolmannes oli halukas pyöräilemään useammin työmatkojaan. Vastajaat ehdottivat työsuhdelippuja ja parempia pyörätieyhteyksiä, jotka heidän mukaansa lisääisivät joukkoliikenteen ja pyöräilyn suosiota. Työntekijät toivoivat parempia suihku- ja vaatteidenvaihtotiloja sekä pyörien pysäköintimahdollisuuksia. Kaupungin toivottiin myös parantavan keskustan pyöräteitä. (Helsingin kaupunki 1997).

Myös etätöiden on arvioitu vähentävän liikenteen päästöjä. Jos 450 000 suomalaista tekisi etätöitä kerran viikossa ajettaisiin vuodessa 470 miljoonaa kilometriä vähemmän. (Helsingin Sanomat 2001 a)

Työmatkaliikenteen ohjaus- ja suunnittelujärjestelmiä (englanniksi ns. Company Mobility Management-CMM, Green Commuter Plan-GCP, Transport Demand Management-TDM) alettiin laatia useissa Euroopan maissa 1990-luvulla. Ohjelmia ovat laatineet mm. useat monikansalliset yritykset. Ohjelmissa on korostettu työmatkaliikenteen hal-

linnan myönteisiä vaikutuksia työpaikoille. Henkilöautoilun osuuden vähetessä on mahdollista pienentää pysäköintipaikkojen tuomia kustannuksia ja edistää kävelyä ja pyöräilyä lisäämällä työntekijöiden terveyttä ja työvirettä. Hyvät joukkoliikenneyhteydet ja joukkoliikenteen käyttöön rohkaiseminen ovat tulevaisuudessa yhä tärkeämpiä työpaikkojen kilpailutekijöitä. Esillä ovat olleet myös kimpapakyytien ja etätöy lisääminen.

Monet yhteiskunnalliset reunaehdot, kuten lait, säädökset ja rakennusmääräykset säätelevät työnantajien mahdollisuuksia vaikuttaa työhön liittyvään liikenteeseen. Yhteiskunnan ohjaus koskee esimerkiksi työsuhdeautoja ja kilometrikorvauksia. Viime vuosina on puhuttu paljon myös joukkoliikenteen työsuhdelipusta, vaikka niiden käyttö on toistaiseksi vähäistä. Työnantajien aktiivisuutta asiassa on toivottu mm. Kansallisessa Ilmastostrategiassa, jossa työpaikkojen liikennesuunnitelmien laadinta on mainittu erääksi keinoksi vähentää liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä.

Yrityksissä on viime vuosina ryhdytty laatu- ja ympäristöasioiden ohella korostamaan yhteiskunnallista vastuuta. Perinteistä työnantajan vastuualuetta laajemmalle ulottuvana työpaikan koko liikkumiskulttuurin uudelleenarviointi on omiaan osoittamaan tällaista vastuunottoa. Työmatkaliikenteeseen liittyvät asiat ovat olleet aktiivisen kehittämisen kohteena myös EU-tasolla. Etenkin taloudelliset ohjauskeinot, kuten työsuhdeautojen verotuskohtelu, on nostettu tärkeäksi keinoksi työmatkaliikenteen hallinnassa. EU-projekteista MOST, MOMENTUM JA MOSAIC ovat käsitelleet aihetta. Ruotsin tielaitos on toteuttanut vertailun työmatkaliikennettä ohjaavista lainsäädännöllisistä ratkaisuksista Alankomaiden ja Ruotsin välillä sekä selvittänyt työnantajien mahdollisuuksia työmatkaliikenteen hallinnassa. (Vägverket 2001 a, b, c). Suomessa LYYLI-tutkimusohjelma on lisännyt tietoa erilaisista keinoista edistää ympäristövaikutuksiltaan edullista yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää.

Ruotsissa lainsäädännön esteiden on nähty liittyvän etenkin luontaisetujen verotusta sekä julkisia hankintoja sääteleviin määräyksiin. Työsuhdelipun verokohtelun on laskettu aiheuttavan huomattavaa hallinnollista työtä työnantajalle ja autopaikkojen verottomuutta ja maksuttomuutta on pidetty ristiriitaisena. Julkisissa hankinnoissa puolestaan on usein hankalaa asettaa ympäristövaatimuksia vaikkapa tavaraliikenteen hoidolle. (Vägverket 2001 b).

1.2 Tavoitteet ja aineiston hankinta

Tämä selvitys on jatkoa LYYLI-tutkimusohjelman Liikettä Työmatkaan!-hankkeelle, jossa selvitettiin työmatkojen kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia yhdeksällä työpaikalla (Virrankoski & Vähä-Rahka 1999). Tässä lähinnä työntekijöiden näkökulmasta tehdyssä selvityksessä nousi esille monia verotukseen ja lainsäädäntöön liittyviä säädöksiä ja ohjeita, joilla saattaa olla vaikutusta kulkumuodon valintaan työmatkoilla ja jotka ohjaavat työnantajien toimintamahdollisuuksia. Nyt käsillä olevassa työssä keino-tarkasteluun on otettu mukaan myös joukkoliikenne, kimpppydyt, etätö ja muut henkilöauton käytön vaihtoehdot. Vastakkainasettelua kestävä kehityksen mukaisten kulkumuotojen välillä haluttiin välttää. Näkökulmaa on tässä työssä laajennettu myös työasiamatkoihin.

Tämän työn keskeisinä tavoitteina on:

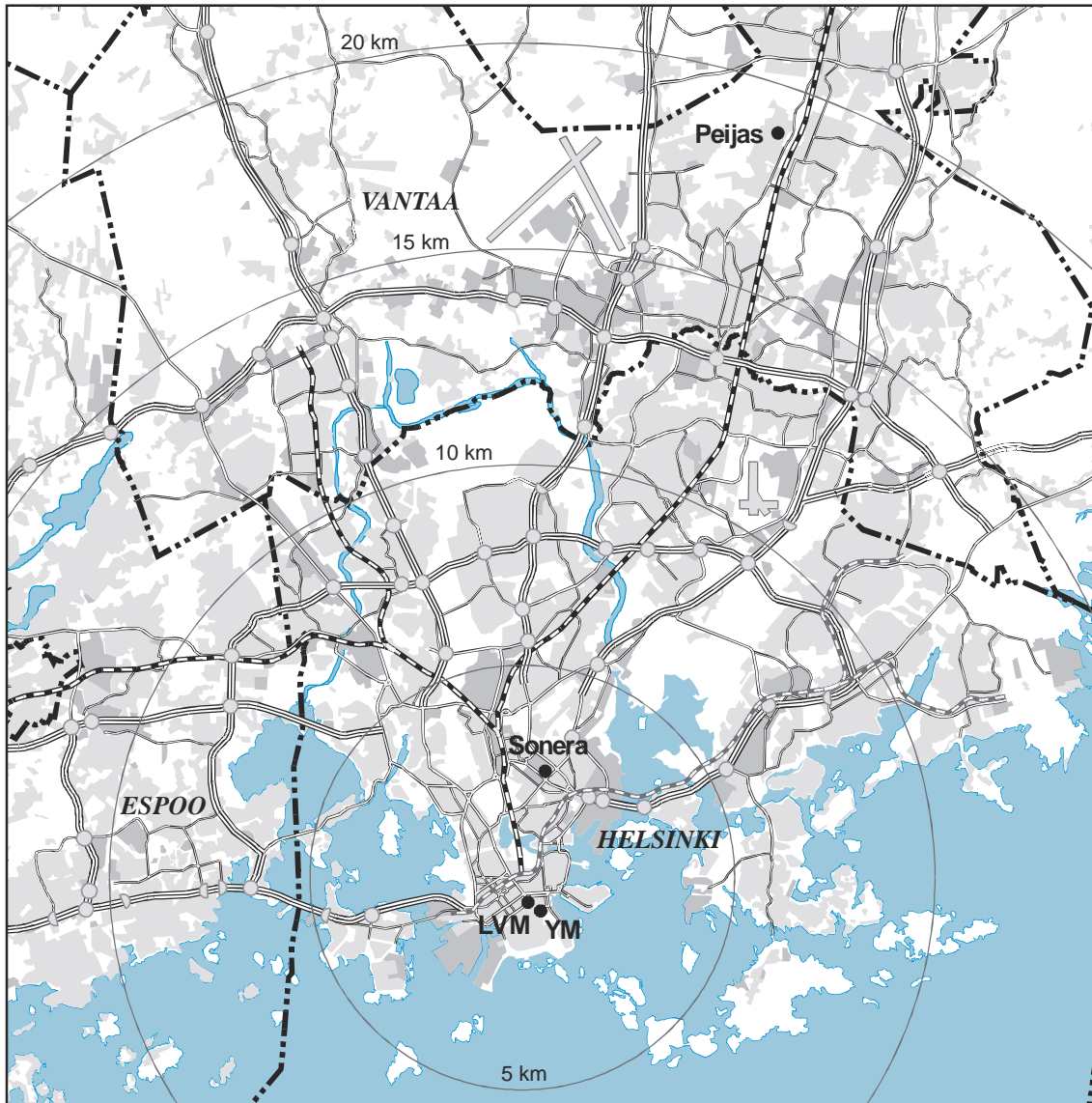
- a) selvittää ne yhteiskunnalliset ja taloudelliset reunaehdot, jotka säätelevät työnantajien mahdollisuuksia vaikuttaa työmatkaliikenteeseen,
- b) tuoda esille kansainvälisiä esimerkkejä työmatkaliikenteen ohjausjärjestelmien soveltamisesta,
- c) hahmotella työmatkaliikenteen ohjausjärjestelmän soveltamismahdollisuuksia Suomessa selvittämällä vaikuttavat nykykäytännöt ja työntekijöiden ja työnantajien näkemykset eri kehittämismahdollisuuksista neljällä kohdetyöpaikalla sekä
- d) laatia saatujen tulosten pohjalta ehdotus työmatkaliikenteen ohjausjärjestelmän soveltamiseksi Suomessa ja samalla vakiinnuttaa alan terminologia Suomeen.

Kohdetyöpaikoiksi valittiin neljä liikenteellisesti eri tavoin sijaitsevaa työpaikkaa (kuva 1), jotka edustavat sekä julkista että yksityistä sektoria. Valituista työpaikoista liikenne- ja viestintäministeriö sekä ympäristöministeriö ovat suuria julkisia toimistotyöpaikkoja Helsingin ydinkeskustassa. Sonera on osin yksityisomistuksessa oleva tietoliikennealan suuryritys, josta lähempään tarkasteluun valittiin Pasilan-Vallilan alueella olevat kiinteistöt. Peijaksen sairaala on pääradan varrella Vantaalla sijaitseva suuri naisvaltainen työpaikka, jossa tehdään suurimmalta osin epäsäännöllistä vuorotyötä.

Kohdetyöpaikoilla tehtiin työmatkaliikenteen nykytilaa sekä erilaisten ohjauskeinojen hyväksyttävyyttä ja tehokkuutta arvioiva kyselytutkimus kevään ja syksyn 2001 aikana (lomakemalli liitteenä 1). Soneralla kysely tehtiin sähköisessä muodossa intranetin avulla ja muilla työpaikoilla kirjallisena kyselynä. Lisäksi kaikilla työpaikoilla tehtiin kiinteistöjä koskevat auditoinnit (lomakemalli liitteenä 2), joissa selvitettiin mm. autojen ja polkupyörien pysäköintimahdollisuudet sekä työmatkaliikuntaa tukevien sosiaalitulojen määrä ja laatu.

Kunkin työpaikan yhdyshenkilön kanssa keskusteltiin ennen kyselyn ja auditointien laatimista, jotta kullakin työpaikalla voitiin keskittyä olennaisimpiin seikkoihin. Siksi kyselylomakkeet ovat työpaikoittain hieman erilaiset esimerkiksi työsuhdeautojen, autojen ja etätöihin liittyvien kysymysten osalta. Aineistonhankinnan keinona oli myös työpaikkojen yhdyshenkilöiden ja ohjausryhmän jäsenten välillä pidetty ryhmäkeskustelu marraskuussa 2001. Kirjallisuudesta hyödynnettiin kansainvälisiä ja kotimaisia aihepiiriin liittyviä julkaisuja. Tärkeä osa aineistoa ovat olleet lisäksi ohjausryhmän kokouksissa käyty monipuoliset keskustelut ja niistä laaditut muistiot.

Kuva 1. Hanketyöpaikat ja niiden liikenteellinen sijainti pääkaupunkiseudulla.



1.3 Työssä käytettyjä termejä

Kodin ja työpaikan välisistä sekä työpäivän aikana tehtävistä matkoista on käytössä useita termejä riippuen niiden käyttöyhteydestä. Verotuksen matkakustannuksiin liittyvät termit eroavat jonkin verran liikennealalla käytettävästä termistöstä sekä arkikielessä yleistyneistä käsitteistä. Seuraavassa on kuvattu, millaisissa merkityksissä aihepiirin keskeisiä termejä on käytetty tässä työssä.

Työmatka

Tässä työssä kodin ja työpaikan välinen matka. Verotuksen sanastossa työmatka tarkoittaa matkaa erityiselle paikalle, jossa työtä tehdään, esimerkiksi kokoukseen.

Työasiamatka

Tässä työssä kodin tai työpaikan sekä työhön liittyvän asiointikohteen välinen matka, kuten käynti kokouksessa tai työtehtävissä koti- tai ulkomailla.

Erityinen työntekemispaikka

Verotuksessa vastaa työhön liittyvää matkakohdetta, joka ei ole sama kuin normaali työpaikka (vrt. työasiamatkan kohde).

Toissijainen työpaikka

Verotuksessa työntekopaikka, joka työntekijällä on saman työnantajan palveluksessa jossakin ja jossa säännöllisesti työskennellään esim. päivä viikossa. (Veronmaksajain keskusliitto 1999)

Etätyö, joustotyö

Tässä työssä etätyöllä tarkoitetaan kokonaista kotona tehtävää työpäivää, jolloin ei synny erillistä matkaa kodista työpaikalle tai työasiakohteeseen. Etätyöllä ei siis tarkoiteta ylitöitä kotona tavanomaisen työajan jälkeen. Joustotyö-termiä on tässä yhteydessä käsitelty yleisterminä, joka kuvaa työntekijän mahdollisuutta suorittaa työhön liittyviä tehtäviä myös muualla kuin varsinaisella työpaikalla ja yleensäkin soveltaa normaalista työajasta yksilön tarpeen mukaan joustavia työaikajärjestelyjä.

2 LIKKUMISEN OHJAUS

2.1 Konseptin kuvaus

Liikkumisen ohjaus (englanniksi Mobility Management) on 1990-luvulla yleistynyt lähestymistapa sellaisiin eri toimijoiden käytettävissä oleviin keinoihin, joilla voidaan yhteistyössä vaikuttaa matkojen määriin, niiden suuntautumiseen ja kulkutapoihin. Liikkumisen ohjaus liittyy sekä tavara- että henkilöliikenteeseen. Keskeistä liikkumisen ohjaustyössä on kokonaisvaltainen käsitys liikenteestä, kestävän kehityksen korostaminen ja keinot vähentää riippuvuutta autoliikenteestä. Tavoitteena ja ajattelutapana on henkilöautolle vaihtoehtoisten liikkumistapojen esille tuominen, ei niinkään yksityisautoilun vastustaminen, vaikka autoliikenteen aiheuttamat ympäristöongelmat ovatkin vahvasti liikkumisen ohjausajattelun taustalla.

Liikkumisen ohjauksella pyritään vaikuttamaan liikkumista koskevaan päätöksentekoon ja etsimään keinoja, joilla voidaan tukea ympäristöystävällisiä kulkumuotoja suosivaa liikennekäyttäytymistä ja asenteita. Keinot liittyvät usein tiedotukseen, tiedonvaihtoon ja yhteistyöhön eri tahojen kesken. Liikkumisen ohjausta soveltavat liikennettä synnyttävät kohteet (työpaikat, koulut, tapahtumajärjestäjät, sairaalat tms.) ja keskeistä on olemassa olevan liikennejärjestelmän käytön tehostaminen. Vaikka liikkumisen ohjauksen edistäminen ei yleensä vaadi suuria investointeja, voivat sen taloudellisetkin vaikutukset olla merkittäviä.

Liikkumisen ohjauskäsitteen tunnusomaisia piirteitä ovat seuraavat:

- Liikkumisen ohjaus rohkaisee yksilöitä, työpaikkoja ja yhteisöjä tyydyttämään liikennetarpeensa olemassa olevan liikennejärjestelmän mahdollisimman tehokkaalla ja integroivalla käytöllä.
- Liikkumisen ohjaus on pääsääntöisesti tiedonvaihtoon ja yhteistyöhön perustuva lähestymistapa, jonka voi käynnistää melko nopeasti ja pienin kustannuksin. Sillä on yhtymäkohtia myös muuhun kuin liikenteeseen ja se liittyy myös liikennesuunnitteluprosessiin.
- Liikkumisen ohjaus liittyy sekä henkilö- että tavaraliikenteeseen.
- Henkilöliikenteessä liikkumisen ohjauksella tavoitellaan henkilöautomatkojen määrän, matkan pituuden sekä käytön tarpeen vähentämistä. Sillä tuetaan matkojen suunnittelua ja vaikutetaan ympäristöystävällisempään kulkumuotojakaumaan, jossa mm. joukkoliikenteellä, kimpakyydillä, pyöräilyllä ja kävelyllä on entistä suurempi rooli.
- Tavaraliikenteessä liikkumisen ohjauksen sovelluksilla tavoitellaan tavaravirtojen parempaa suunnittelua (logistiikkaa) ja pyritään vähentämään tavaraliikenteen kielteisiä ympäristövaikutuksia etenkin kaupunkiympäristössä.
- Liikkumisen ohjaus -ohjelmien tuottamien palvelujen käyttö on vapaaehtoista loppukäyttäjille.
- Liikkumisen ohjauksella ei ensisijaisesti tavoitella suuria infrastruktuurimuutoksia tai muutoksia liikenteen tarjonnassa. Tällaisiakin tavoitteita voi kuitenkin olla mukana kokonaisuudessa.

Liikkumisen ohjaustyön laajentaminen työpaikkojen kehittämisprojektiksi tuli Yhdysvalloissa ajankohtaiseksi 1970-luvun öljykriisin aikana. Alunperin työ lähti liikkeelle

tarpeesta alentaa liikkumisen kustannuksia, mutta 1990-luvulle tultaessa yhä keskeisemmiksi nousi huoli ympäristön hyvinvoinnista. Yhdysvalloissa ns. ”Regulation 15” piti sisällään ajatuksen, että kaikkien yli 100 työntekijän yritysten pitäisi vähentää liikennepäästöjään. Tällöin ryhdyttiin puhumaan Yhdysvalloissa ns. Transport Demand Management –konseptista (TDM). Alankomaissa ajattelutapa omaksuttiin 1980-luvulla. Siellä ryhdyttiin puhumaan liikkumisen ohjauksesta Mobility Management – käsitteen avulla ja sovelluksen kohteena olivat erityisesti työpaikat. (Svenska Kommunförbundet 2001).

Iso-Britanniassa laadittuja sovelluksia ovat olleet ns. työpaikkojen liikennesuunnitelmat (Green Commuter Plan GCP). Heathrowin lentokentän liikennesuunnitelma 50 000 työntekijän työpaikalle on ollut eräs tehokkaimmista hankkeista. Työntekijöille kehitettiin atk-pohjainen kimpakyytipörssi, bussilinjat suunniteltiin sopimaan paremmin työmatkaliikenteeseen ja lisättiin sekä työntekijöiden että lentomatrustajien tietoa autoilun vaihtoehtoista. Iso-Britanniassa liikkumisen ohjausjärjestelmiä on laadittu myös kouluihin. (Svenska Kommunförbundet 2001).

Saksassa ja Itävallassa on perustettu alueellisia liikkumisen ohjauskeskuksia (Mobilitätszentrum), joista sekä yksityishenkilöt että työpaikkojen edustajat saavat tietoa henkilöautolle vaihtoehtoisista kulkutavoista. Saksassa näitä keskuksia on jo noin 30 kpl. Tanskassa on toteutettu useita joukkoliikenteen ja pyörän käyttöön rohkaisevia työmatkaliikennekampanjoita sekä kiinnitetty huomiota tavaraliikenteen logistiikkaan. Asuntoalueiden autoriippuvuuden vähentäminen on ollut etenkin Ruotsissa vahvasti esillä, tunnetuimpia kokeiluja on uuden Lundbyn asuntoalueen toteuttaminen Göteborgissa. (EPOMM 2001).

Liikkumisen ohjausjärjestelmien eurooppalaisena yhteistyöverkostona toimii EPOMM-hanke (European Platform on Mobility Management). EPOMM:in muodostaa kuusi jäsenmaata (Italia, Ruotsi, Alankomaat, Iso-Britannia, Ranska sekä Flanderin maakunta Belgiassa). Kussakin maassa on oma kansallinen koordinaattorinsa, jonka tehtävänä on mm. jakaa tietoa liikkumisen ohjaushankkeista omille yhteistyökumppaneineen, aktioida liikkumisen ohjaustyötä omassa kotimaassaan ja toimia alan kansallisena tietopankkina. Alun perin EU-rahoituksella toiminut hanke on sittemmin vakinaistettu ja toimii kansallisten hallitusten tuella. Tavoitteena on lisätä jäsenmaita ja laajentaa kansainvälistä yhteistyötä. EPOMM on mukana järjestämässä vuosittaista ECOMM-konferenssia (European Conference on Mobility Management) sekä julkaisee muutaman kerran vuodessa ilmestyvää tiedotuslehteä. (www.epomm.org).

2.2 Liikkumisen ohjaustyön organisointimahdollisuuksia Suomessa

Kunnan tai seudun roolina voi olla innostaa eri tahoja liikkumisen ohjausjärjestelmien kehittämiseen luomalla yhteistyöverkostoja, markkinoimalla asiaa ja tiedottamalla liikenteeseen liittyvistä vaihtoehtoista. Myös liikennettä synnyttävissä kohteissa, esim. työpaikoilla tarvitaan liikenteen vastuuhenkilö. Tällaisen nimeämistä on edellytetty joissakin maissa suurimmilla työpaikoilla, joissa yhdyshenkilöä on kutsuttu mm. nimellä liikkumisen ohjaaja (englanniksi Mobility Advisor).

Suomessa vastuuhenkilö, liikkumisen ohjaaja, voisi olla paitsi kunnan tai kuntayhtymän myös vaikkapa lääninhallituksen liikenneosaston tai maakunnan liiton palkkaama. Pääkaupunkiseudulla liikkumisen ohjaaja voisi luontevimmin työskennellä YTV:llä. Kuntien energiansäästötoimistot ja paikallisen kestävän kehityksen (ns. Paikallissagenda 21)

työtä tekevät pysyväisluonteiset toimistot voivat olla sopivia paikkoja. Monissa niistä onkin ollut liikenteen vastuuhenkilöitä, ja esimerkiksi Varsinais-Suomessa on toteutettu työmatkapyöräilykampanja. Aihepiiriä voidaan käsitellä myös seudullisen liikennejärjestelmäsunnittelun osaprojektina, kuten on menetelty YTV:n Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsunnitelma-työn yhteydessä.

Työpaikalla liikkumisen ohjauksesta vastaavan koordinaattorin vastuulla voi olla monia toimenpiteitä henkilökohtaisesta työntekijöiden liikenneneuvonnasta aina koko yrityksen liikennejärjestelmän rakentamiseen ja ylläpitoon. Aihe sopii ja siitä saatavat edut ulottuvat monelle toimialalle. Sen voi liittää luontevasti yrityksen laatu- ja ympäristöjärjestelmään, jolloin työpaikan omasta aloitteesta lähtevät sisäiset auditoinnit takaisivat järjestelmän jatkuvan kehittämisen. Tärkeintä on, että liikkumisen ohjaustyössä ymmärretään poikkihallinnollisuus ja että johto on sitoutunut työhön.

2.3 Työmatkaliikenteen hallinnan haasteita

Nottinghamissa tehdyn kyselytutkimuksen mukaan työnantajat eivät juurikaan kiinnitä huomiota työntekijöidensä työmatkoihin. Lähes ainoa tapa työmatkoihin liittyvä toimenpide on autopaikkojen tarjoaminen. Työnantajilla ei yleensä ole tietoa työntekijöidensä matkan pituudesta tai kulkumuotojakaumasta tai matkoihin liittyvistä ongelmista tai toiveista. Työnantajan ”puuttuminen” työntekijöidensä työmatkoihin vaatii usein asian tärkeyden osoittamista laskelmin ja korostamalla monia yritys- ja yhteiskuntataloudellisia vuorovaikutusketjuja, joita syntyy kun yksin autoilua vähennetään. (Nottingham City Council & University of Westminster 1997)

Vuonna 1998 tehtiin Englannin liikenne- ja ympäristöministeriön (DETR) toimeksiantona tutkimus vihreiden työmatkasuunnitelmien (Green Commuter Plan) kustannuksista ja hyödyistä. Tutkimus tehtiin kirjallisuuden avulla sekä haastatteleamalla 26 eri työpaikan edustajia. Osalla työpaikkoja oli työmatkasuunnitelmia. Saatua aineistoa analysoitiin myös alan asiantuntijoiden keskuudessa järjestetyissä workshoppeissa. Tutkimuksen pääkohteena olivat matkat kodin ja työpaikan välillä sekä työasiamatkat.

Selvityksen mukaan työmatkasuunnitelmien taustalla oli seuraavia tekijöitä:

- Ulkoinen hallinnollinen paine, kuten kunnallisen suunnittelujärjestelmän vaatimukset.
- Kiinteistöhallinnon paineet, kuten pysäköintipaikkojen saatavuus työpaikalla.
- Imago, etenkin ympäristöystävällisyys.
- Halu olla johtava esimerkki, varsinkin julkishallinnossa tärkeä tekijä.
- Halu työntekijöiden tasavertaiseen kohteluun liikenneasioissa.

Tutkimuksen mukaan taloudelliset toimenpiteet (joukkoliikenneliput, pysäköintimaksut tms.) ovat tärkeitä työmatkasuunnitelmien tehon maksimoimiseksi. Yksittäiset, (kampanjat, tiedotteet yms.) keinot eivät sinänsä ole tehokkaita, mutta ovat kokonaisuuden kannalta tärkeitä. Suurimmat muutokset kulkumuotojakaumaan on saavutettu, kun ohjelma on koostunut useista toimenpiteistä, sekä kannustimista että rajoituksista ja erilaisista taloudellisten ja ei-taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönotosta.

Pääasialliset hyödyt, joita työmatkasuunnitelmilla toivottiin saavutettavan olivat:

- Työntekijöiden liikennekulujen alentuminen.
- Työnantajan säästöt liikenteelle tarjottavissa palveluissa, kuten autopaikoissa.
- Olemassa olevien työnantajan tarjoaminen liikennepalvelujen, kuten työbussien tehokkaampi käyttö.
- Työtehon paraneminen ja poissaolojen väheneminen.
- Työntekijöiden terveyden kohentuminen kävelyn ja pyöräilyn myötä.

Työmatkasuunnitelmilla ei ole tarkkaa mallia vaan toteutustapa on muovautunut kunkin työpaikan lähtötilanteesta käsin ja niistä ongelmista, joihin työmatkasuunnitelman avulla on etsitty ratkaisuja. Koska ohjelmat ovat painotuksiltaan erilaisia, on niiden hyötyjen osoittaminen hankalaa. Hyötyjä ja kustannuksia pyrittiin edellä mainitussa hankkeessa arvioimaan mm. seuraavilla laskennallisilla menetelmillä:

- Autopaikkojen kustannukset.
- Joukkoliikenne-etuuden kustannukset.
- Pysäköintimaksut.
- Kilometrikorvausten kulut ja säästöt uudelleenjärjestelyistä.
- Videoneuvottelujen kustannukset ja taloudelliset hyödyt.

Suurimpia esteitä työmatkasuunnitelmien toteuttamiselle ovat olleet työpaikkojen johdon autoilumyönteiset asenteet ja halu säilyttää perinteiset toimintamallit. Työnantajien oma tietämys uusista, usein nykyistä monimutkaisemmista toimenpiteistä on puutteellista. Työnantajat myös arastelevat puuttua autoilun etuihin ja kokevat asian markkinoinnin vaikeaksi peläten henkilöstön vastarintaa ja ongelmia työvoiman saannissa.

Työmatkasuunnitelmiin on harvoin budjetoitu lisämäärärahaa vaan työtä on tehty olemassa olevien budjettien puitteissa, hyvin alhaisin kustannuksin. Työmatkasuunnitelma on näin ollen vain uutena hallinnollisena taakkana, jo totuttujen autopaikkakustannusten lisänä. Pidemmän aikavälin hyötyjä ja säästöjä ei osata arvioida.

Edellä mainittuja ongelmien välttämiseksi tutkimus päätyi suosittelemaan seuraavaa:

- Varmista johdon sitoutuminen. Tämä nopeuttaa toimenpiteitä merkittävästi ja helpottaa osastojen välistä yhteistyötä.
- Tiedosta, että muutokset käyttäytymisessä ovat jatkuva prosessi. Kehitä monipuolinen toimenpidepaketti, jonka voi toteuttaa 3-5 vuoden aikana.
- Keskustele henkilöstön kanssa, jotta löydät tehokkaimmat markkinointistrategiat ja myönteisen lähestymistavan. Heidän osallistumisensa prosessiin rohkaisee kulkutapamuutoksiin tehokkaasti.
- Strategian käyttöönoton on sovittava työpaikan luonteeseen ja kulttuuriin.

Suurin osa työmatkasuunnitelmista on laadittu ratkaisemaan kiinteistöön, etenkin autopaikkojen kasvavaan tarpeeseen liittyviä ongelmia. Suuri osa toimenpiteistä on tehty melko pienin kustannuksin. Iso-Britanniassa työmatkasuunnitelmat ovat vielä sen verran uutta, ettei vuonna 1998 tehtyä tutkimusta varten ollut käytettävissä laskelmia ohjelmien todellisista hyödyistä ja kustannuksista. Työmatkasuunnitelmille nähdään kui-

tenkin erittäin paljon tilausta, joten sen markkinointia pitää jatkaa. Ympäristö- ja terveysetuja ja ruuhkien vähentämisen etuja pitää korostaa. Julkinen sektori on imagoon liittyvistä ja poliittisista syistä ollut aiheen edistämisessä aktiivisempi kuin yksityiset työpaikat. Tutkimuksessa pidetään erittäin tärkeänä, että lainsäädäntö ja viranomaiset rohkaisevat yksityistä sektoria työmatkasuunnitelmien tekemiseen. Yksityisen sektorin tärkeitä yhteistyökumppaneita ovat paikallisviranomaiset, joukkoliikenneoperaattorit ja muut liikennepalveluiden tuottajat. Työnantajille sekä liikenne- ja suunnitteluviranomaisille on tuotettava oppaita ohjelmien hyödyistä sekä prosessin etenemisestä. (DETR 1998)

Suomessa liikkumisen ohjausjärjestelmien lähtökohdat ja sitä kautta myös käytännön keinot on määriteltävä omista lähtökohdista. Aivan Helsingin keskustaa ja vilkkaimpia väyliä lukuun ottamatta ruuhkat eivät välttämättä ole suomalaisten työpaikkojen keskeisin ja pakottavin syy liikkumiskulttuurin uudelleenarviointiin. Vahvemmat vaikuttimet saattavat liittyä autojen pysäköintitilan puutteeseen tai työterveyteen ja haluun kohdella eri kulkumuotojen käyttäjiä tasavertaisesti. Myös ajan säästö ja liikenneturvallisuus saattavat olla vahva motivaatio liikkumisen hallintaan. Yhteiskunnallisesti keskeinen lähtökohta on liikenteen ilmastostrategian toteuttaminen vähentämällä polttoaineen kulutusta ja sitä kautta kasvihuonekaasupäästöjä. Lähtökohdat onkin tunnettava paitsi koko yhteiskunnassa myös yksittäisillä työpaikoilla ennen kuin toimenpiteiden toteuttamiseen ryhdytään.

3 TYÖMATKALIIKENTEeseen LIITTYVÄT SÄÄDÖKSET JA KÄYTÄNNÖT SUOMESSA

3.1 Taloudelliset ohjauskeinot

Lainsäädäntö sekä esimerkiksi verotusta ja rakentamista koskevat ohjeet ja määräykset määrittelevät sen liikkumavaran, joka työnantajilla on työmatkaliikenteen hallinnassa. Työmatkaliikenteen ohjauksen kannalta olisi tärkeää, että ohjeet kohtelevat eri kulkumuotojen käyttäjiä tasavertaisesti ja eivät ohjaa liikennemäärien kasvuun. Parhaimmassa tapauksessa yhteiskunta voi myös tukea kestävästä kehityksestä mukaista liikkumista esimerkiksi verotuksen ja lainsäädännön keinoin. Seuraavassa on esitelty keskeisimpiä, yksittäisten työntekijöiden liikkumiseen suoraan tai välillisesti vaikuttavia yhteiskunnallisia ohjauskeinoja.

3.1.1 Työsuhdeautot

Kun palkansaajalla tai hänen perheellään on käytössä yksityisajoissa työnantajan henkilö- tai pakettiauto, saatu etu katsotaan autoetuksi. Autoetu voidaan jakaa auton käyttöetuun ja vapaaseen autoetuun. Käyttöautoetu on kyseessä silloin, kun työntekijällä on käytössä työsuhdeauto, josta hän itse maksaa polttoainekulut (19 198 kpl Suomessa vuonna 2000). Mikäli työnantaja maksaa kaikki auton kulut, myös polttoainekulut, puhutaan vapaasta autoedusta (57 238 kpl Suomessa vuonna 2000).

Työsuhdeauto on työntekijälle veronalainen luontoisetu. Luontoisetujen laskentaperusteista määrätään verohallinnon luontoisetupäätöksessä.² Työsuhdeauton verotusarvo voidaan korottaa, jos autolla vuoden aikana ajettujen yksityisajojen määrä ylittää 18 000 kilometriä tai jos kuljettamisesta huolehtii työnantajan palkkaama kuljettaja. Autoedun verotusarvo voidaan laskea, mikäli kalenterivuoden aikana ajettujen työajojen määrä nousee yli 30 000 kilometrin.

Nykyinen verotuskäytäntö on rakennettu sillä periaatteella, ettei kukaan joutuisi maksamaan veroa työntekoon käytetyistä autokuluista. Toisaalta kenellekään ei myöskään ole tarkoitus antaa verotonta hyötyä.

3.1.2 Työsuhdejoukkoliikenneliput ja työsuhdepyörät

Työsuhdejoukkoliikennelippu ja työsuhdepyörät ovat veronalaisia etuja, joiden arvoa Verohallitus ei ole vahvistanut ja joiden verotusarvo on siksi 100 % todellisesta hinnasta. Joukkoliikennelipun ja työntekijän omistukseen annettavan polkupyörän verotusarvo on sama kuin hankintahinta. Luontoisetuna annettavan polkupyöräedun verotusarvo lasjetaan hankintahinnan ja oletetun käyttöiän perusteella.

Työnantaja maksaa erikseen matkakorvauksen joukkoliikennelipusta, jos lippua käytetään työasiamatkaan. Jos sen sijaan työntekijällä on kuukausilippu, ei hän saa erillistä korvausta siitä, että käyttää lippua työasiamatkoilla. Tästä ei toisaalta synny hänelle ylimääräistä kuluakaan.

² Tässä raportissa esitettävät laskentaperusteet ovat verohallituksen päätöksestä (2963/32/2000) vuodelta 2001 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista.

3.1.3 Asunnon ja työpaikan välisten matkakulujen verovähennysoikeudet

Asunnon ja työpaikan välisten matkakulujen vähennysoikeudesta säädetään tuloverolaissa (1535/1992) ja verohallituksen päätöksessä matkakuluvähennysten määrästä³. Palkansaajalla on oikeus vähentää tulon hankkimisesta johtuvina menoina päivittäiset matkakustannukset kotoa työpaikalle ja takaisin kerran päivässä halvimman kulkuneuvon kustannusten mukaan laskettuna (poikkeuksiakin on). Korvausten perusteluna on lähinnä työvoiman liikkuvuuden turvaaminen ja hyöty kohdistuu useimmiten haja-asutusalueille.

Matkakustannuksia saa vuodesta 2000 alkaen vähentää enintään 28 000 markkaa ja vain siltä osin, kun kustannukset ylittävät 3 000 markan omavastuuosuuden. Maksimivähennyksen saamiseksi vaaditaan siis matkakustannuksia 31 000 markan edestä ja toisaalta vähennyksiä pääsee tekemään vasta kun kustannukset ylittävät omavastuuosuuden.

Lähtökohtaisesti halvimpana pidetään julkisia kulkuneuvoja. Oma auto on halvin kulkuneuvo käytännössä vain silloin, kun muuta kulkuneuvoa ei voida syystä tai toisesta käyttää (esim. ei julkista kulkuneuvoa käytössä, odotusaika yli 2 tuntia, kävelymatka julkisen kulkuneuvon reitin varteen yli 3 km) tai kun esteenä on sairaus (esim. invaliditeetti, liikuntavamma). Jos oma auto todetaan perustellusti halvimmaksi kulkuneuvoksi, on vähennyksen suuruus 1,16 markkaa kilometriltä. Korvaus pysyy samana huolimatta siitä, matkustaako kyydissä muita henkilöitä vai ei. Kun työntekijällä on käytössään asunnon ja työpaikan välisissä matkoissa luontoisetuauto, hän saa vähentää matkakustannukset vain halvimman kulkuneuvon mukaan. Mikäli luontoisetuautoa pidetään halvimpana kulkuneuvona, on vähennys 98 penniä kilometriltä. Liikenne- ja viestintäministeriössä laaditussa selvityksessä (Helsingin sanomat 2001b) on arvioitu, että yli 75 kilometriä ylittävien työmatkojen joukkoliikennetuki ei kannata ja että näin pitkiä työmatkoja ei pitäisi tukea yhteiskunnan toimesta.

Työntekijä voi käyttää asunnon ja työpaikan välisiin matkoihin muitakin kulkuneuvoja kuin omaa autoa tai julkista kulkuneuvoa. Polkupyörää käyttävä saa esimerkiksi vähentää 3 000 markan omavastuun jälkeen 400 markkaa. Tällä on merkitystä vain siinä tapauksessa, että polkupyörää käytetään työmatkaketjun osana esim. joukkoliikenteen liittämätkoilla.

3.1.4 Työasiamatkojen kilometrikorvaukset

Työasiamatkalla tarkoitetaan matkaa, jonka työntekijä (verovelvollinen) tekee tilapäisesti työhön kuuluvien tehtävien suorittamiseksi erityiselle työntekemispaikalle. Myös työasiamatkojen verovähennysoikeuksista määrätään tuloverolaissa (1535/1992) ja verohallituksen päätöksessä matkakuluvähennysten määrästä. Lain tarkoituksena ei ole synnyttää kenellekään verotonta hyötyä vaan puhtaasti korvata työasiamatkasta työntekijälle aiheutuneet kulut.

Työnantaja saa korvata työasiamatkasta aiheutuneet matkakustannukset verovapaasti todellisten kustannusten suuruisina. Mitään vaatimusta halvimman kulkuneuvon tai matkustamisluokan käyttämisestä ei ole. Työntekijälle maksetaan verotonta kilometrikorvausta hänen käyttäessään omaa autoaan työajoissa. Yksityisaloilla korvauksen suu-

³ Tässä raportissa esitettävät laskentaperusteet ovat verohallituksen päätöksestä (2800/32/2001) matkakuluvähennyksen määrästä vuodelta 2001 toimitettavassa verotuksessa.

ruus kaikilta työajokilometreiltä on 2,25 mk. Mikäli palkansaajan omistamassa tai hallitsemassa kulkuneuvossa matkustaa muita henkilöitä, joiden kuljetus on työnantajan asiana, korotetaan korvausten enimmäismääriä 6 penniä kilometriltä kutakin mukana seuraavaa henkilöä kohden. Jos työntekijällä on luontaisetuna auton käyttöetu, maksetaan työajoista korvausta 59 penniä kilometriltä. Polkupyörää käytettäessä korvauksen suuruus on 46 penniä kilometriltä.

Jos työnantaja ei jostain syystä ole maksanut kilometrikorvausta matkasta, jonka palkansaaja on tehnyt omalla autollaan, saa työntekijä vähentää kustannukset omassa verotuksessaan tulonhankkimismenoina.

3.1.5 Kimppakyydit

Kimppakyydillä (englanniksi Car Pooling) tarkoitetaan kahden tai useamman samaan tai eri talouteen kuuluvan ihmisen matkustamista yhdessä henkilöautolla. Perimmäisenä tarkoituksena on nostaa henkilöauton käyttöastetta ja vähentää kokonaissuoritetta. Kimppakyydin etuina pidetään yleisesti syntyvän liikenteen vähenemistä ja tätä kautta muiden haittojen kuten päästöjen vähentymistä. Kimppakyytejä pidetään myös potentiaalisena keinona vähentää liikkumisesta aiheutuvia kustannuksia ja pysäköintitilan tarvetta. Kimppakyyti kuuluu henkilöliikennelain⁴ alaisuuteen. Lain mukaan henkilöiden kuljettaminen tiellä korvausta vastaan on luvanvaraista toimintaa. Rahakorvauksen periminen ja maksaminen kimppakyydistä ei siten ole lain mukaan sallittua. Korvaukseksi ei kuitenkaan katsota sitä, jos kyydit hoidetaan vuorotteluperiaatteella.

3.1.6 Yhteiskuljetus

Yhteiskuljetuksella tarkoitetaan työnantajan järjestämää kuljetusta kodin ja työpaikan välillä. Tuloverolain (1535/1992) mukaan yhteiskuljetus on verovapaa etu. Rajoituksena on, että edun pitää olla kaikkien kuljetusta haluavien käytettävissä ja sen on oltava tavanomainen ja kohtuullinen.

3.1.7 Autojen yhteiskäyttö

Autojen yhteiskäytöllä (englanniksi Car Sharing) tarkoitetaan menettelyä, jossa järjestelmään liittyneet jäsenet saavat varata auton käyttöönsä haluamakseen ajaksi. Tarjolla on useita automalleja, joista jäsen voi valita kulloiseenkin käyttöön sopivimman mallin. Autot noudetaan ja palautetaan sovituilta paikoilta. Jäsen maksaa auton käytöstä kilometriperusteisesti. Yhteiskäyttöauto voi olla myös luontoisetuna. Autoedun arvo laskeaan tällöin satunnaisen käytön mukaan.

Autojen yhteiskäyttö on julkisen ja yksityisen liikenteen välimuoto. Kun yksi auto on monen henkilön ja yrityksen yhteiskäytössä, kiinteät kustannukset jakaantuvat laajemmalle käyttäjäjoukolle ja näin laskevat autoilun kokonaiskustannuksia. Yhteisauton käyttöä järjestävä yritys hoitaa autojen hankinnan, huollot, vakuutukset, verot, polttoainekustannukset sekä laskutuksen. Käytännössä yhteiskäyttöauto on nykyisellään yksityisauton omistamisen vaihtoehto niille, jotka eivät käytä autoa päivittäisiin matkoihin.

Yhteisautoilun kustannukset koostuvat jäsenmaksusta, vuosimaksusta ja käyttökohtaisesta tunti- ja kilometrikorvauksesta, josta käyttäjille lähetetään kuukausittain lasku.

⁴ Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (343/1991).

Kansainvälisten laskelmien mukaan yhteiskäyttö on omaan autoon verrattuna edullista silloin, kun vuosittaisia ajokilometrejä kertyy noin 12 000 tai vähemmän. Yhteiskäyttö-auto-konseptin tarkoituksena ei ole korvata julkista liikennettä, vaan pikemminkin täydentää kuluttajan liikkumisvaihtoehtoja.

3.1.8 Etätö ja työ työmatkalla

Etätö on työtä, joka voitaisiin tehdä työpaikalla, mutta tehdään joko kotona, liikkuvassa työssä, työ- tai työasiamatkalla tai erityisessä etätoimistossa. Fyysisen liikkumisen tilalle tulevat tällöin tieto- ja teletekniset yhteydet. Olennaista etätölle on, että työhön sisältyy mahdollisuus työskennellä riippumatta ajasta ja paikasta. Etätöksi soveltuu kaikki tietotyö, jossa ei ole paljon tarvetta henkilökohtaiseen kanssakäymiseen. Etätöyön käyttöönotto edellyttää riittävää teknologian tasoa ja hajautettua tietoliikenneinfrastruktuuria.

Työsuhteessa tehtävään etätööhön sovelletaan työsopimuslakia. Suomessa on yleisesti pyritty siihen, että etätö kaikissa muodoissaan perustuu työntekijän ja työnantajan osalta vapaaehtoisuuteen ja keskinäisiin sopimuksiin. Etätöyön aloittamisesta voidaan sopia joko kirjallisesti tai suullisesti. Etätöitä koskevat pääsääntöisesti kaikki työlainsäädännön määräykset; työsuhdeturva, työterveyshuoltolaki, tapaturmavakuutuslaki, sairausajan palkka, vuosilomalaki, työturvallisuuslaki, työttömyysturvalaki ja eläketurva.

Työntekijä saa vähentää verotuksessa kotona olevan työhuoneen kustannukset omista tuloistaan tulonhankkimisvähennyksenä verohallituksen yhtenäistämisohjelmien⁵ mukaisesti. Kun suurin osa työtä tehdään työpaikalla ja vain osa työtä tehdään muualla, työ kuuluu työaikalain (605/1996) piiriin. Lain määritelmän mukaan työajaksi luetaan työhön käytetty aika sekä aika, jonka työntekijä on velvollinen olemaan työpaikalla työnantajan käytettävissä. Matkaan käytettyä aikaa ei lueta nykyisellään työaikaan, ellei sitä samalla ole pidettävänä työsuorituksena. Työaikalakia noudatetaan myös silloin, kun työ suoritetaan kodin ulkopuolella, esimerkiksi etätökeskuksessa tai työmatkalla. Kotona työskentelevää etätötyöntekijää työaikalaki ei koske eikä hän siksi ole oikeutettu esimerkiksi ylityökorvauksiin.

3.2 Työpaikkakiinteistöjä koskevat ohjaukset

3.2.1 Autojen pysäköintipaikat työpaikalla ja liityntäpysäköinnissä

Työntekijöille tarjotaan usein ilmainen tai edullinen mahdollisuus auton pysäköintiin työpaikan läheisyydessä. Työpaikan kiinteistöön kuuluvat pysäköintipaikat voivat sijaita myös jossain toisessa, lähellä sijaitsevassa kiinteistössä. Pysäköintimahdollisuuden järjestäminen on kiinteistöön kuuluva velvoite.

Valtakunnallisella tasolla pysäköintipaikkojen järjestämistä ohjaa maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999). Käytännössä pysäköinnin järjestämisestä päätetään kuitenkin kuntakohtaisessa asemakaavatasoisen maankäytön suunnittelussa. Pysäköintinormit ovat usein asemakaavakohtaisia enimmäis- tai vähimmäisnormeja, joista kukin kunta päättää omien kehittämistavoitteidensa perusteella.

⁵ Tätä kirjoitettaessa viimeisin: Verohallituksen yhtenäistämisohjeet vuodelta 2000 toimitettavaa verotusta varten (Ohje Dnro 3530/32/2000).

Autopaikkojen laskennallista tarvetta ei ole tarkoitus ohjata sitovin normein vaan pysäköinnin järjestämiseen liittyvä päätöksenteko jätetään kunnille. Pysäköinnin järjestämistä pidetään yleisesti maankäyttöön liittyvänä suunnitteluna, joka kuuluu kuntien vastuulle. Lisäksi maankäytön suunnittelu on luonteeltaan niin tilanne- ja olosuhderiippuvaista, että valtakunnallisten ohjenormien asettaminen olisi hyvin vaikeaa. Helsingin keskustassa pysäköinnin kuukausimaksut vaihtelevat kadunvarsipaikan ja pysäköintilaitoksen välillä noin 200–2 300 mk välillä. Jos yrityksellä on kadunvarsipaikalla käytettävä yrityspysäköintitunnus on kustannus kuukautta kohden keskimäärin 125 mk/kk. Maksu peritään tavallisesti vuosimaksuna joka on keskimäärin 1 500 mk. Suuri osa kuukausikustannuksista on kuitenkin muutama sata markkaa. Jo Espoon Tapiolassa kustannukset ovat huomattavasti pienemmät, yleisimmin 100 mk/kk.

Jos työnantaja tarjoaa työntekijän käyttöön pysäköintipaikan muualla kuin työpaikka-kiinteistön osana, esimerkiksi liityntäpysäköintialueella, on kyseessä työntekijän saama veronalainen etu.

3.2.2 Pyöräpysäköinti

Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999) kehottaa alueiden käytön suunnittelussa erityisesti kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen. Pyörien pysäköintipaikkojen määrä ja laatu ovat tällaisten olosuhteiden yksi osatekijä.

Ohjeistus pyöräpysäköintitilojen järjestämiseksi kiinteistöissä esitetään Rakennustietosäätiön RT-korteissa. Ohjeiden mukaan pyörien pysäköintiin tulee varata tilaa niin, että pysäköintipaikkoja on yksi paikka 2 - 5 työntekijää kohti pyörien käytön yleisyyden mukaan. Lisäksi korteissa kehoitetaan suunnittelemaan polkupyöräpysäköintialueiden tilavaraukset riittävän väljiksi, jolloin pyöräpaikkoja voidaan lisätä tarpeen mukaan. Pyöräpaikat tulee sijoittaa työntekijöiden käyttämien sisäänkäyntien lähelle sekä siten, että ne ovat katetussa ja valvotussa paikassa lähellä suihku- ja vaatteidenvaihtotiloja.

Pyöräpaikkojen määrää ohjataan periaatteessa käytön yleisyydestä tehtyjen arvioiden perusteella. Päätösvalta asiassa on rakennuttajilla ja kiinteistöjen haltijoilla, jotka voivat oman harkintansa mukaan lisätä pyöräpaikkojen tarjontaa.

3.2.3 Sosiaalitilat

Työpaikkojen sosiaalituloista ja niiden puitteista määrätään työturvallisuuslaissa (299/1958). Laki lähtee työturvallisuuden edistämisestä eikä sillä ole suoraa kytkentää työmatkojen kulkumuodonvalintaan. Kuitenkin kunnolliset peseytymis- ja vaatteiden säilytystilat ovat perusehto monelle hiemankin pidempää matkaa pyöräilevälle tai kävelvälle.

Työturvallisuuslaki velvoittaa, että työpaikalla on työntekijöiden lukumäärään, työn laatuun tai erityisiin olosuhteisiin nähden riittävästi kunnollista pesuvettä, peseytymislaitteita sekä mahdollisesti vaatteiden kuivatukseen tarkoitettuja tiloja. Päätösvalta asiassa on rakennuttajilla ja kiinteistöjen haltijoilla, jotka voivat harkinnan mukaan parantaa sosiaalitulojen tasoa. Jos työ niin edellyttää, on tilojen oltava riittävällä tasolla.

4 TYÖMATKALIIKENNE JA OHJAUSKEINOJEN MAHDOLLISUUDET KOHDETYÖPAIKOILLA

4.1 Työmatkaliikenteen nykytila ja -käytännöt

Neljällä pääkaupunkiseudun työpaikalla tehdyissä kyselytutkimuksissa oli tavoitteena selvittää paitsi työmatkaliikenteen nykytila (matkojen pituudet, kulkutavat ja muut perusmuuttajat) myös arvioida liikkumiseen vaikuttavien erilaisten ohjauskeinojen hyväksyttävyyttä työntekijöiden keskuudessa. Ohjauskeinoiksi määriteltiin sekä taloudellisia että työpaikkakiinteistöjä koskevia keinoja. Saatujen tietojen avulla arvioitiin miten paljon työntekijöillä on halua muuttaa kulkutapojaan, mitkä keinot ovat todennäköisesti tehokkaimpia sekä hyväksyttävimpiä. Lisäksi arvioitiin miten työpaikkakiinteistöjen nykytila ja työpaikan sijainti vaikuttavat liikkumiseen, etenkin eri kulkumuotojen käyttömahdollisuuksiin ja houkuttelevuuteen. Työpaikan johdon hallinto- ja ympäristöjohdolle suunnatun ryhmäkeskustelun tavoitteena oli lisäksi arvioida työnantajien halukkuutta erilaisten ohjauskeinojen käyttöön.

Kohdetyöpaikkojen sijainti sekä työpaikan toimiala määrittelevät liikkumisen perusrakenteen. Seuraavassa on esitetty työpaikkojen perustiedot sijainnin, kulkuyhteyksien ja keskeisempien liikenteeseen vaikuttavien muiden muuttujien suhteen (taulukot 1, 2 ja 3).

Liikenne- ja viestintäministeriö

Työntekijöitä: n. 180

Sijainti: Helsingin ydinkeskusta (Eteläesplanadi 16-18)

Autopaikkoja työntekijöiden käytössä: 7

Liikenneyhteydet: Erittäin hyvät joukkoliikenneyhteydet kaikilla julkisen liikenteen muodoilla. Kävelymatka Helsingin päärautatieasemalta ja metrolta noin 500 m. Pyöräiteitä on aivan ydinkeskustassa vähän, mikä saattaa vähentää työmatkapyöräilijän turvallisuudentunnetta. Autolla keskustassa on etenkin aamu- ja iltaruuhkan aikaan hidasta liikkua ja ilman työnantajan kustantamaa tai tukemaa autopaikkaa pysäköintikustannukset nousevat päivittäin huomattaviksi.

Ympäristöministeriö:

Työntekijöitä: n. 320

Sijainti: Helsingin ydinkeskusta, Kasarmikatu 25

Autopaikkoja työntekijöiden käytössä: 0

Liikenneyhteydet: Kuten liikenne- ja viestintäministeriössä; sijaitsevat vierekkäisissä kortteleissa.

Peijaksen sairaala

Työntekijöitä: 1 000–1 100

Sijainti: Rekolassa Pohjois-Vantaalla pääradan varrella, noin 400 m Rekolan asemalta länteen.

Autopaikkoja: 427, joista osaa käyttävät potilaat ja vierailijat. Lisäksi 20 paikkaa varattu päivystäjille yms.

Liikenneyhteydet: Paikallisjunat pysähtyvät Rekolan asemalla aamuyön muutaman tunnin taukoa lukuun ottamatta arkisin 20 ja viikonloppuisin 30 minuutin välein. Tiheitä bussiyhteyksiä on moniin suuntiin, mutta nämä palvelevat huonommin ruuhka-aikojen ulkopuolella. Autolla nopeat ja pääkaupunkiseudun oloissa varsin ruuhkattomat yhteydet. Kevyen liikenteen yhteydet ovat hyvät.

Sonera (Pasila-Vallilan alue):

Työntekijöitä: vajaat 5 000

Sijainti: Helsinki, noin 3 km keskustasta pohjoiseen Pasilan aseman itäpuolella.

Autopaikkoja: Soneralla on tällä alueella kaikkiaan 1 500–2 000 paikkaa. Henkilökohdainen paikka on runsaalla 200 työntekijällä; näistä osaa koskee erityinen kännykällä toimiva varausjärjestelmä.

Liikenneyhteydet: Joukkoliikenneyhteydet hyvät: 0,5–1 km Pasilan asemalta, jossa pysähtyvät kaikki paikallisjunat; 1–1,5 km metrolta; bussilinjoja on lähikaduilla runsaasti. Aamu- ja iltaruuhkat hidastavat autolla kulkemista selvästi.

Helsingin ydinkeskustassa sijaitsevilla ministeriöillä ei yleensä ole mahdollisuutta autopaikkaan. Helsingin ydinkeskustassa pysäköinti on hyvin kallista ja ylivoimaisesti suosituin kulkutapa onkin joukkoliikenne. Myös kävely ja pyöräily ovat näillä työpaikoilla suosittuja kulkutapoja, talvella pyöräilymäärät romahtavat.

Noin 40 % Peijaksen sairaalan työntekijöistä pyöräilee kesällä, mutta talvella kulkutapa vaihtuu joukkoliikenteeksi. Autoa käyttää kolmannes mutta myös auton käyttö vähenee talvella, jolloin noin joka neljäs kulkee matkansa omalla autolla. Kimppakyydit ovat suosittuja talviaikaan. Peijaksen sairaalassa työsuhdeautoja ei ole, mutta autopaikan saanti ei yleensä ole ongelma. Myös tulotasolla ja sukupuolijakaumalla on merkitystä kulkumuodon valintaan. Naisvaltaisessa Peijaksen sairaalassa tulotaso lienee alempi kuin esimerkiksi Soneralla ja auton käyttö vähäisempää, kuten yleensäkin naisten keskuudessa.

Soneralla autopaikat ja myös työsuhdeautot ovat muihin työpaikkoihin verrattuna huomattavasti yleisempiä ja suurimmalle osalle mahdollisia palkanlisä. Soneran työntekijöistä joka neljäs tekee työmatkansa autolla ympäri vuoden, joukkoliikenteen ollessa kuitenkin suosituin kulkutapa. Kesällä soneralaisista pyöräilee töihin joka viides ja joukkoliikenteen osuus laskee. Kimppakyydin, henkilöautoilun ja kävelyn suosiossa kausivaihtelua ei käytännössä ole.

Työmatkoista pisimmät ovat soneralaisilla, noin 22 km yhteen suuntaan. Peijakseen työmatkan pituus on keskimäärin 13 km. Pisimmät matkat tehdään kaikilla työpaikoilla

omalla autolla, lyhimmät kävelen. Joukkoliikennematkat ovat pituudeltaan suunnilleen samaa luokkaa kuin kimpakyydissä kuljettavat matkat.

Taulukko 1. Kyselyn perusjakaumat työpaikoittain.

	keski-ikä (vuotta)	sukupuolijakauma (M % / N %)	Vastaus %	vastauksia	työsuhdeauto %
LVM	42,4	46/54	64	106	0
YM	47,0	38/62	49	168	0
Sonera	36,6	51/49	-	673	10
Peijas	40,2	10/90	36	363	0

Taulukko 2. Työntekijöiden työmatkojen keskipituudet kulkumuodoittain (km).

	kävely	pyöräily	henkilö- auto	ha. kimppa	joukko- liikenne	yhdistelmä	matkan pituus (ka)
LVM	1,4	10,4	25,5	24,5	17,5	17	15,4
YM	1,8	6,7	36,5	16,3	21,5	15,9	16,3
Sonera	1,7	8,3	25,4	32,7	23,2	18,8	21,9
Peijas	2,2	6,1	21,8	13,5	16,8	17,1	12,9

Taulukko 3. Kulikutapajakaumat (%) työpaikoittain kesällä ja talvella. Kysymys: "Mikä on yleisin kulikutapasi työmatkalla (kulkutapa, jolla kuljet suurimman osan matkaa)? Rastita vain yksi vaihtoehto sekä kesä- että talvisarakkeesta."

	kävely		pyöräily		henkilöauto		ha. kimppa		joukko- liikenne		yhdistelmä	
	kesä	talvi	kesä	talvi	kesä	talvi	kesä	talvi	kesä	talvi	kesä	talvi
LVM	10	10	11	1	2	2	4	4	64	74	8	9
YM	14	14	12	4	1	1	2	2	57	64	13	14
Sonera	5	5	12	1	29	29	13	15	36	45	2	4
Peijas	6	9	40	3	33	26	4	11	14	45	4	7
Yhteensä	7	9	20	3	25	26	9	11	35	45	5	7

4.2 Työmatkaliikenteen muutosmahdollisuudet

Yksinautoilun vähentämisen keinoja arvioitiin vain Soneran ja Peijaksen kohteissa (taulukko 4), koska auton käyttö työmatkoilla on hyvin vähäistä Helsingin ydinkeskustassa sijaitsevilla ministeriöiden työpaikoilla. Ministeriössä on kuitenkin monia toimenpiteitä, joilla liikkuminen nykytavoilla saataisiin helpommaksi ja esimerkiksi lisättyä pyöräilyn tai etätöiden houkuttelevuutta.

Taulukko 4. Henkilöauton suosituimmat vaihtoehdot työmatkaliikennemuotona työpäi-koittain kesällä ja talvella. Kysymys: "Ellet kulkisi työmatkojasi henkilöautolla, mikä olisi ensisijainen vaihtoehto a) kesällä, b) talvella."

	kesä	%	talvi	%
	kulkumuoto		kulkumuoto	
Peijas	polkupyörä	29	juna	30
	juna	28	bussi	36
	yhdistelmä	20	yhdistelmä	20
Sonera	polkupyörä	17	juna	22
	juna	21	bussi	49
	bussi	38	raitiovaunu, metro	10

Suosituimmat yksityisautoilun vaihtoehdot ovat Peijaksessa kesällä pyöräily tai juna, talvella juna sekä bussi. Myös eri kulkumuotojen yhdistelmät saattaisivat korvata oman auton käyttöä. Soneran autoilijat valitsisivat vaihtoehdoksi todennäköisimmin junan tai bussin, talvella bussin huomattavasti junaan useammin.

Taulukko 5. Henkilöauton käytön perusteet Peijaksen ja Soneran vastaajien keskuudessa. Avovastaukset on ryhmitelty aihepiireittäin.

Kysymys: "Kuinka paljon seuraavat seikat vaikuttavat siihen, että käytät työmatkoillasi omaa tai työsuhdeautoa?"	ei vaikutusta		kohtalainen vaikutus		suuri vaikutus	
	Peijas %	Sonera %	Peijas %	Sonera %	Peijas %	Sonera %
Työpäivän aikana on usein työasioita, joihin tarvitsen autoa	83	56	9	30	8	14
Saan kilometrikorvauksia työaikana tekemistäni matkoista	95	83	5	13	0	4
Työni luonne (epäsäännölliset työajat, pitkät päivät tms.)	39	35	22	33	39	32
Lapset on vietävä autolla päiväkotiin, kouluun tms.	66	70	6	9	28	22
Käytän autoa asiointiin (ostokset yms.) työmatkan varrella	33	25	35	46	32	29
Auto on nopein kulkutapa	3	9	17	21	80	70
Auto on helpoin kulkutapa	5	4	18	22	76	74
Ei ole sopivaa joukkoliikenne-yhteyttä	22	43	28	33	49	24
Matka on liian pitkä käveltäväksi tai pyöräiltäväksi	26	27	17	13	57	60
Tottumus	45	32	32	42	23	25

Merkittävimmät syyt oman auton käyttöön työmatkoilla liittyvät auton käytön nopeuteen ja helppouteen (taulukko 5). Matkan pituus mainittiin liian pitkäksi kävelyyn tai pyöräilyyn yhtä usein sekä Peijaksessa että Sonerassa, vaikka soneralaiisten matkat ovat keskimäärin noin 10 km pidempiä kuin Peijaksessa työskentelevien. Peijaksessa puutteena ovat myös heikot joukkoliikenneyhteydet. Soneralla kilometrikorvauksen saannin vaikutus ei ole erityisen suuri syy oman auton käyttöön, mutta työn luonne ja auton käyttö työpäivän aikana houkuttavat oman auton käyttöön myös kodin ja työpaikan välillä. Peijaksen työntekijöillä työasiamatkoja on melko harvoin.

Sekä soneralaiisten että Peijaksen sairaalan työntekijöiden mielestä työnantaja voisi tukea työmatkaliikuntaa parhaiten järjestämällä kunnolliset sosiaalitulat sekä pyöräily- ja pyöräilymahdollisuudet. Peijaksessa nähtiin liukuvassa työajassa ja työvuorojärjestelyissä mahdollisuus työmatkaliikenteen hallintaan. Myös joukkoliikenneyhteyksien parantamista pidettiin tärkeänä asiana, johon työnantajalla on vastaajien mielestä mahdollisuus vaikuttaa. (Taulukot 6 a ja b)

Etenkin Sonerassa myös kimppakyytien edistäminen nähtiin työnantajalle mahdolliseksi ja työntekijöille houkuttelevaksi keinoksi. Eniten työnantajan nähtiin voivan vaikuttaa työmatkaliikenteeseen tukemalla joukkoliikennelipun hankintaa. Joka kymmenes kehittämisenäkökohtia kirjanneista oli sitä mieltä, että työnantaja ei voi vaikuttaa työmatkoihin mitenkään.

Taulukko 6 a. Työnantajan mahdollisuudet liikkumisen hallintaan Peijaksen sairaalassa. Kysymys: Miten työnantajasi voisi mielestäsi parhaiten edistää työmatkojen kulke- mista jalan, pyörällä, kimppakyydillä tai joukkoliikenteellä?

Aihepiiri	%	kpl
Kunnolliset sosiaalitulat ja pyöräpysäköinti	20 %	28
Pyöräilijöiden ja kävelijöiden palkitseminen	9 %	13
Liukuva työaika, työvuorojärjestelyt	23 %	33
Kimppakyytien edistäminen	6 %	9
Ei mitenkään	9 %	13
Tukea joukkoliikennelipun ostossa	8 %	11
Joukkoliikenneyhteyksien parantaminen	22 %	31

Taulukko 6 b. Työnantajan mahdollisuudet liikkumisen hallintaan Sonerassa. Kysymys: Miten työnantajasi voisi mielestäsi parhaiten edistää työmatkojen kulkemista jalan, pyörällä, kimppakyydillä tai joukkoliikenteellä?

Aihepiiri	osuus	kpl
Kunnolliset sosiaalitytöt ja pyöräsäilytyspaikat	15 %	62
Työsuhdepyörä tai muu pyöräilyvälinesponsorointi	8 %	34
Liukuva työaika	3 %	11
Kimppakyytimahdollisuuksia edistämällä	12 %	49
Ei mitenkään	11 %	46
Tukea joukkoliikennelipun ostossa	29 %	118
Liikennepolitiikan vaikuttaminen	1 %	5
Autoparkkipaikkoja vähentämällä tai poistamalla autoedun	1 %	6
Palkitseminen	1 %	4
Parempien joukkoliikenneyhteyksien ajaminen	7 %	30
Muu	3 %	14
Etätöiden edistäminen	5 %	19
Työpaikan siirto	2 %	9

Ryhmäkeskusteluissa korostettiin, että työpaikoilla otetaan halukkaimmin käyttöön lähinnä sellaisia keinoja, jotka hyödyttävät sekä työntekijää että työnantajaa. Työntekijöissä suurta vastustusta herättäviä keinoja ei haluta ottaa käyttöön, sillä työntekijät halutaan pitää uskollisina työnantajilleen eikä työmatkojen tekoa millään kulkumuodolla haluta vaikeuttaa. Nekin keinot, joilla olisi suurin merkitys liikenteen ja suorien säästöjen kannalta jäävät käyttämättä, jos niillä arvellaan olevan suuria vaikutuksia jollain muulla osa-alueella.

Työntekijät korostivat sosiaalitytoilla ja pyörien säilytyspaikoilla olevan suuri merkitys työmatkaliikunnan houkuttelevuudelle. Tätä melko helppoa ja edullista keinoa ei kannata jättää käyttämättä arvelemalla, että tosiasiasa nykyisetkään olosuhteet eivät kokonaan estä pyöräilyä ja kävelyä. Työmatkaliikenteen hallinnan haaste onkin löytää ne kaikkia osapuolia tyydyttävät keinot, jotka olisivat myös hyödyllisiä. Rajoitusten rinnalle pitää aina tarjota myös vaihtoehtoja, mieluummin useamman vaihtoehdon keinovalikoima.

4.2.1 Taloudellisten ohjauskeinojen hyväksyttävyyttä

Tehokkaimpia taloudellisia ohjauskeinoja näyttävät olevan autopaikkojen maksullisuus sekä joukkoliikennelipun hankinta työntekijälle nykyistä edullisemmin ehdoin. Jos autopaikan hinnaksi määriteltäisiin 100 mk/kk, vaikutus auton käytön vähenemiseen olisi vielä melko pieni verrattuna 400 markan kuukausihintaan. Työsuhdeauton hankintamahdollisuuden poisto saattaisi Soneralla vähentää muutaman kymmenen työntekijän sitoutumista työpaikkaan. Prosentuaalisesti työsuhdeauton hankintamahdollisuuden

poisto ei kuitenkaan näyttäisi olevan sellainen tekijä, joka saisi useita työntekijöitä harkitsemaan työpaikan vaihtoa.

Työmatkakustannusten verovähennysoikeuden poisto ei Soneran eikä Peijaksen työntekijöiden keskuudessa lisää työpaikan vaihtohalukkuutta kovin merkittävästi, vaikka lukumääräisesti kyse on kymmenistä työntekijöistä. Erityisen pitkää matkaa tekevillä ja näin verovähennysoikeuden piiriin kuuluvilla tämän ohjauksen merkittävyys on luonnollisesti suurempi kuin koko työntekijäjoukolla (taulukko 8). Työntekijöiden kannustaminen joukkoliikenteen käyttöön tai kävelyyn ja pyöräilyyn ei esim. kuukausittaisilla palkinnoilla tai lahjakorteilla myöskään näytä olevan erityisen tehokasta (taulukot 7 ja 9).

Taulukko 7. Työpaikan vaihtohalukkuus taloudellisista syistä Peijaksen ja Soneran vastaajien keskuudessa.

Kysymys : "Saisivatko seuraavat muutokset sinut harkitsemaan työpaikan vaihtoa?"	eivät saisi		mahdollisesti		saisivat varmasti	
	Peijas %	Sonera %	Peijas %	Sonera %	Peijas %	Sonera %
Työpaikan autopaikoista tehtäisiin maksullisia	48	51	32	34	20	15
Työpaikalla ei olisi tarjota autopaikkaa	34	38	36	38	30	24
Autoetuun ei olisi mahdollisuutta	100	70	0	22	0	8
Työmatkakustannusten verovähennysoikeutta heikennettäisiin merkittävästi	62	68	25	23	13	9
Työmatkakustannusten verovähennysoikeus poistettaisiin kokonaan	59	64	22	21	19	15

Taulukko 8. Työmatkakustannuksen muutoksen vaikutukset eri pituisilla työmatkoilla Peijaksen ja Soneran työntekijöiden keskuudessa.

Vastaajaryhmä		Muutos	eivät saisi	mahdollisesti	varmasti
Peijas	Matkan pituus alle 30 km	heikennys	67 %	25 %	8 %
		poisto	65 %	24 %	12 %
	Matkan pituus \geq 30 km	heikennys	35 %	26 %	39 %
		poisto	35 %	13 %	52 %
Sonera	Matkan pituus alle 30 km	heikennys	77 %	19 %	4 %
		poisto	76 %	17 %	7 %
	Matkan pituus \geq 30 km	heikennys	40 %	36 %	24 %
		poisto	28 %	34 %	38 %

Kysymys: "Saisivatko seuraavat muutokset sinut harkitsemaan työpaikan vaihtoa, mikäli työmatkakustannusten verovähennysoikeutta heikennettäisiin merkittävästi tai työmatkakustannusten verovähennysoikeus poistettaisiin kokonaan?"

Taulukko 9. Auton käytön vähentämisen taloudelliset houkuttimet Peijaksen ja Soneran vastaajien keskuudessa.

Kysymys : "Luuletko, että vähentäisit oman auton käyttöä, jos tapahtuisi seuraavia muutoksia?"	en vähentäisi		saattaisin vähentää		vähentäisin	
	Peijas	Sonera	Peijas	Sonera	Peijas	Sonera
	%	%	%	%	%	%
Joutuisit luopumaan työsuhdeautosta	-	63	-	21	-	16
Autopaikan hinnaksi tulisi 100 mk/kk	62	56	25	31	13	13
Autopaikan hinnaksi tulisi 400 mk/kk	45	26	22	25	33	49
Jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä kulkevien työntekijöiden kesken arvotaisiin joka kuukausi n. 200 mk arvoinen palkinto (esim. lahjakortti)	71	77	19	18	10	5
Saisit joukkoliikenteen työsuhdelipun luontaisetuna (340 mk/kk hintainen YTV:n seutulippu tulisi tällä tavoin veroina maksamaan keskipalkkaiselle työntekijälle 115 mk/kk).	47	34	30	46	23	20
Saisit joukkoliikenteen työsuhdelipun luontaisetuna, mutta verotusta muutettaisiin siten, että äskeistä vastaavassa tapauksessa lipun todelliseksi hinnaksi työntekijälle tulisi 57,50 mk/kk.	41	22	24	37	35	41

4.2.2 Kiinteistöjen olosuhteiden nykytila ja kehittäminen

Kyselytulosten mukaan kiinteistön olosuhteita tai liikenteen palvelutasoa koskevista kehittämistoimista merkittävin työmatkaliikenteen ohjauskeino on joukkoliikenneyhteyksien parantaminen. Jonkin verran auton käyttöä saattaisivat etenkin Sonerassa vähentää myös sosiaalitulojen kohennukset. Pyörien pysäköintipaikkojen kohentaminen ei sinänsä näyttäisi suoraan houkuttelevan auton käytön vähentämiseen, vaikka asiassa muuten nähtiinkin parantamisen varaa. Kussakin työpaikkakiinteistössä tehdyt auditoinnit tukevat pitkälti kyselytuloksia (taulukot 10 ja 11).

Taulukko 10. Fyysisten olosuhteiden muuttumisen vaikutukset oman auton käyttöön Peijaksen ja Soneran työntekijöiden keskuudessa.

Kysymys: "Luuletko, että vähentäisit oman auton käyttöä, jos tapahtuisi seuraavia muutoksia?"	en vähentäisi		saattaisin vähentää		vähentäisin	
	Peijas %	Sonera %	Peijas %	Sonera %	Peijas %	Sonera %
Kevyen liikenteen olosuhteet matkan varrella paranisivat merkittävästi	73	74	16	18	11	8
Joukkoliikenneyhteydet työpaikalle olisivat selvästi nykyistä paremmat	16	22	36	40	48	38
Polkupyörän säilytysmahdollisuudet työpaikalla paranisivat merkittävästi	84	86	13	10	3	4
Työpaikan sosiaalityöt (suihkut, vaatteiden säilytys ja kuivatus) paranisivat merkittävästi	73	67	19	19	7	15

Helsingin ydinkeskustassa sijaitsevien liikenne- ja viestintäministeriön ja ympäristöministeriön suhteen kysymys autoilun vähentämisestä on jokseenkin turha, koska autopaikkoja ei käytännössä ole. Sen sijaan pyöräilyyn ja sosiaalityöihin liittyvien ratkaisujen suhteen kiinteistöt eroavat toisistaan huomattavasti. Ympäristöministeriö muutettua 1990-luvun lopulla uusiin tiloihin kiinnitettiin remontin yhteydessä huomiota suihkuihin ja vaatesäilytystiloihin sekä pyörien pysäköintiin. Tilat ovatkin hyvät ja märille vaatteille on jopa kuivatuskaappeja, mikä on Liikettä työmatkaan! –hankkeen tulosten mukaan harvinaista. Työntekijöiden käytössä on myös muutama virkapyörä. Polkupyörille ei ole lämmintä pysäköintitilaa, mikä saattaa rajoittaa talvipyöräilyä.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on selkeitä puutteita pyörien pysäköintitiloissa, suihkuissa ja vaatteiden säilytystiloissa ja tämä saattaa rajoittaa työmatkojen pyöräilyä. Monet ongelmista ovat suhteellisen yksinkertaisin toimenpitein ratkaistavissa. Osa kiinteistöistä on kuitenkin museoviraston suojelukohteena, mikä hankaloittaa esimerkiksi kiinteiden pyöräkatosten asentamista.

Soneran Pasilan-Vallilan alueella on yhteensä 1 500–2 000 autopaikkaa, siis noin joka kolmannella työntekijällä. Autopaikkojen tarjonta tuskin on ratkaiseva este auton käytölle. Koko alueen mittakaavassa ylitarjontaakaan ei ole. Suurin osa autopaikoista on parkkihalleissa, joissa on myös paljon pyörätelineitä. Parkkihalleissa pyörä on suojassa säältä ja varkailta, mutta haittoja saattavat olla parkkihallien ankeus, pelottavuus ja mahdollisesti hankalat portit, rampit ja muut reittitekijät. Pyörätelineitä on satunnaisesti myös sisäpihoilla.

Soneralla läpikäydyistä sosiaalityöistä osa oli aivan uusia ja korkeatasoisia, osa nuhjuisia ja huonossa kunnossa. Suihkujen ja kaappien määrä vaikutti riittävältä. Kiinteistövästään mukaan ainakin vaatekaappeja on toivottu lisää. Soneralla on myös erillisiä kuivatuskaappeja.

Soneran autopaikkojen varausjärjestelmä

Soneran Pasilan-Vallilan alueella on joidenkin kymmenien autopaikkojen osalta käytössä eräänlainen puolittainen nimikkopaikkajärjestelmä, jonka avulla paikan haltija voi varmistaa itselleen autopaikan päiväkohtaisesti. Paikka varataan soittamalla aamulla kännykällä tiettyyn numeroon, jolloin ao. henkilölle varatulla paikalla syttyy punainen valo. Valo ilmaisee, että paikan varannut henkilö on tulossa. Ellei varausta tehdä, paikalla palaa vihreä valo, jolloin kuka tahansa saa ottaa paikan käyttöönsä päiväksi.

Tällaisia varauspaikkoja on jaettu tiettyjen kriteerien mukaan. Kriteereitä ovat henkilön vakanssi, pienten lasten kuljetus ja kaukainen asuinpaikka.

Kiinteistövastaavan mukaan valojärjestelmä saatetaan joutua lähiaikoina ajamaan alas teknisistä syistä. Järjestelmä on sinänsä toiminut hyvin, joten siitä luopuminen olisi kiinteistövastaavan mielestä vahinko. Hän huomautti, että nimenomaan johtoportalla pitäisi olla valopaikat, sillä ne olisivat käytännössä hyvin usein yleisessä käytössä. Näin säästyisi tilaa ja rahaa.

Peijaksen sairaalalla on hieman yli 300 autopaikkaa, joita käyttävät noin tuhannen työntekijän lisäksi potilaat ja näiden omaiset. Kiinteistövastaavan mukaan autopaikoista on pulaa ja se saattaa rajoittaa jonkin verran töissä käyntiä autolla. Paikat ovat taivasalla eikä niitä erityisemmin valvota. Autoihin murtaudutaan silloin tällöin.

Pyörille on yhteensä 350 telinepaikkaa, joista vain pieni osa on sateelta suojassa. Auditointi ja keskustelut työntekijöiden kanssa osoittivat, että pyöräpaikkojen kysyntä ja tarjonta eivät täysin kohtaa: selvästi suosituin paikka sijaitsi mäen alla ja useimpien työntekijöiden tulosuunnassa. Ylämäki ja ylimääräinen kierros toiselle puolen sairaalaa eivät houkuttele pyörämatkan päätteeksi vaikka suurin osa telineistä sijaitseekin sillä puolella kiinteistöä. Peijaksessa suihkutiloja on runsaasti ja ne ovat asiallisessa kunnossa. Sairaalassa lähes joka työntekijälle on oma vaatekaappi.

Auditointien mukaan kiinteistöolosuhteet vaikeuttavat selvästi pyöräilyä liikenne- ja viestintäministeriöön mutta tuskin juurikaan muihin kiinteistöihin. Pieniä parannuksia erityisesti talvipyöräilyn ja varkauksien varalta voitaisiin tehdä myös Peijaksessa ja ympäristöministeriössä. Soneralla kyse lienee lähinnä tilojen kirjavasta tasosta.

Autopaikkojen puute ja keskustassa autoilun hitaus estävät käytännössä ministeriöihin autoilun kokonaan. Soneralla autopaikkojen määrä tuskin on varsinainen este autoiluun, toisin kuin Peijaksessa. Ainakin ruuhka-aikoina Soneran alueella paljon rajoittavampi tekijä autoiluun ovat liikenneyhteydet. Peijakseen on helpompi kulkea autolla. Kohdekiinteistöistä Peijakseen on selvästi huonoimmat joukkoliikenneyhteydet, mikä tietenkin korostaa hyvien pyöräilyolosuhteiden merkitystä ja toisaalta lisää autopaikkojen kysyntää.

Taulukko 11. Työpaikkojen kiinteistöjen olosuhteet, yhteenveto.

Symbolit:

+ = tarkasteltavan tekijän tila näytti helpottavan ja houkuttelevan kulkemista muulla tavalla kuin henkilöautolla

- = tarkasteltavan tekijän tila näytti vaikeuttavan kulkemista joukkoliikenteellä, jalan tai pyörällä; työmatkaliikenteen hallintaa ajatellen asia kaipaisi kohennusta

0 = tarkasteltavan tekijän tilalla ei näyttänyt olevan vaikutusta kulkutapavalintaan

		LVM	YM	Peijas	Sonera *
Pyöräpaikat	määrä	0	0	0	0
	laatu	-	0	0	0
Suihkut	määrä	0	0	+	0
	laatu	-	☹	0	0+
Vaatekaapit	määrä	-	0	+	0
	laatu	-	+	0	0
Varusteiden kuivatusmahdollisuudet		-	0	-	0
Joukkoliikenneyhteydet		+	+	-	+
Autopaikat		+	+	0	0
Voivatko nykyiset olot rajoittaa liikkumista?	Autolla?	+	+	0?	0
	Pyörällä?	-	0?	0?	0
	Joukkoliikenteellä?	+	+	-	+

* Soneran Pasilan-Vallilan alueella käytiin läpi vain osa kiinteistöistä.

4.2.3 Muut ohjausekeinot

Työpaikkojen omana toimivaltaan luettavista ohjausekeinoista merkittävimpiä ovat etätöiden salliminen ja tukeminen sekä kimpakyytien edistäminen (taulukko 12). Teknisten valmiuksien tukeminen työmatkalla tai työasiamatkalla tehtävää työtä varten on joustotyön edistämistä. Joustotyön edistämiseen on työpaikoilla jo tekniset valmiudet, mutta toimintatavat ja -ohjeet eivät välttämättä tue näiden mahdollisuuksien hyödyntämistä.

Taulukko 12. Toimintatapojen vaikutukset oman auton käyttöön Peijaksen ja Soneran vastaajien keskuudessa (* ei kysytty Peijaksessa, ** ei kysytty Sonerassa).

Kysymys: "Luuletko, että vähentäisit oman auton käyttöä, jos tapahtuisi seuraavia muutoksia?"	en vähentäisi		saattaisin vähentää		vähentäisin	
	Peijas	Sonera	Peijas	Sonera	Peijas	Sonera
	%	%	%	%	%	%
Työpaikalla olisi riittävä määrä autoja työasiamatkoja varten	86	72	6	20	8	8
Työpaikalla olisi riittävästi polkupyöriä työasiamatkoja varten	*	90	*	6	*	4
Kimppakyyti työtoverin kanssa järjestyi helposti	25	28	38	47	37	24
Työnantaja tarjoaisi käyttöösi kunnollisen polkupyörän	82	**	10	**	8	**
Saisit käyttöösi kannettavan tietokoneen joukkoliikennematkoille, ja matka-aikasi laskettaisiin työajaksi	78	57	9	17	13	25

Vaikka ministeriöiden työpaikoilla ei juuri olekaan mahdollisuuksia yksityisautoilun vähentämiseen, on näilläkin työpaikoilla paljon potentiaalia etätyön lisäämisessä. Tällä hetkellä etätyötä tekee näissä työpaikoissa vain pari prosenttia vastanneista, vaikka etätyöhalukkuutta on kahdella kolmesta vastaajasta. Soneralla etätyötä tekee joka viides, mutta etätyö kiinnostaa lähes kaikkia soneralaisia. Tässä yhteydessä on merkitystä etätyön määrittelyllä. Soneran kyselyssä kysymystä täsmennettiin määrittelemällä etätyöpäiväksi sellaista päivää, jolloin kodin ja työpaikan välistä matkaa ei tehdä lainkaan ja kysymyksenasettelu muuttui tältä osin (taulukot 13, 14 ja 15). Tällöin etätyötä eivät ole esimerkiksi ylityöt iltaisin tai viikonloppuisin kotipäätteen ääressä. Työn luonteesta johtuen ei etätyöhön liittyviä kysymyksiä kysytty Peijaksen työntekijöiltä. Sähköisten neuvottelumenetelmien käyttö lisättiin muita työpaikkoja myöhemmin tehtyyn Soneran kyselyyn.

Taulukko 13. Etätöiden yleisyys.

	Etätyötä tekee %	Etätyötä haluaisi tehdä %
YM	2	62
LVM	5	67
Sonera	21	87

Taulukko 14. Etätöiden esteet YM:n ja LVM:n vastaajien keskuudessa.

Kysymys: "Miten seuraavat seikat vaikuttavat sinun etätömahdollisuuksiisi?"	parantaa mahdollisuuksia		ei merkitystä		heikentää mahdollisuuksia	
	LVM %	YM %	LVM %	YM %	LVM %	YM %
Työtehtävät/työn luonne	34	16	17	19	49	64
Työnantajan suhtautuminen	30	20	26	48	44	31
Tarvittavat atk-työvälineet ja tietoliikenneyhteydet	48	25	25	28	27	47
Asumisolosuhteet (esim. työtilojen puute)	36	25	43	50	21	25

Ministeriöiden työpaikoilla etätötä rajoittavat lähinnä työtehtävät ja työn luonne sekä työnantajan suhtautuminen. Ympäristöministeriössä puutteita nähtiin myös tarvittavien ATK-työvälineiden saatavuudessa. Asumisolosuhteet rajoittavat etätötä myös jonkin verran.

Taulukko 15. Etätöiden esteet Sonerassa.

Kysymys: "Onko etätösi esteenä tällä hetkellä?"	ei este %	kohtal. este %	suuri este %
Työtehtävät/työn luonne	38	44	18
Työnantajan suhtautuminen	44	41	15
Tarvittavat ATK-työvälineet ja tietoliikenneyhteydet	48	30	22
Asumisolosuhteet	74	19	7
Huoli työyhteisöstä vieraantumisesta	53	36	11
Omat tottumukset	56	37	7

Soneralla etätöiden esteet liittyvät lähinnä työtehtävien ja työn luonteeseen sekä yllättäen ATK-työvälineiden ja tietoliikenneyhteyksien tuomiin rajoituksiin. Työnantajien suhtautuminen asiaan koettiin kuitenkin myönteiseksi eikä asumisolosuhteidenkaan katsottu olevan etätöiden este. Soneralaisista lähes puolet (44 %) toivoi teknisten valmiuksien ja välineiden parantamista; nopeampia yhteyksiä kotoa työpaikalle (adsl/isdn) sekä video- ja verkkokokousten laajempaa käyttöä. Lähes yhtä moni (38 %) mainitsi asenneilmapiirin kehittämisen ja etätöiden sisäisen markkinoinnin olevan tärkeää. Etäyhteyksien rakentamisen kokivat hankalaksi ne työntekijät, joilla ei teknistä koulutusta.

Sähköisiä neuvottelumenetelmiä soneralaisista käyttää vajaa puolet (taulukko 16). Sähköisenä neuvottelumenetelmänä voidaan pitää myös esimerkiksi sähköpostia, jota todennäköisesti hyödyntävät kaikki. Jatkossa kannattaa selvittää, miten näiden ja muiden fyysisen liikenteen tarvetta vähentävien neuvottelumenetelmien käyttöä voitaisiin lisätä

ja kuinka paljon. Mielenkiintoista olisi myös tietää, miten paljon sähköisillä menetelmillä tosiasiaa voitaisiin vähentää liikennesuoritetta, ja kuinka paljon saavutettavista eduista koituisi vain työn tehostamiseen, eivät työmatkasuoritteiden vähentämiseen.

Taulukko 16. Sähköisten neuvottelumenetelmien käyttö Sonerassa.

<i>Kysymys: Käytätkö seuraavia neuvottelu-menetelmiä?"</i>	viikoittain	kuukausittain	harvemmin	ei koskaan
Verkkokokous (NetMeeting)	6%	6%	30%	58%
Videoneuvottelu	3%	10%	44%	43%
Puhelinneuvottelu	17%	22%	41%	20%

5 UUDEN LIKKUMISKULTTUURIN EDISTÄMINEN TYÖPAIKOILLA

Työmatkojen suuntaaminen ympäristöä vähemmän kuormittaviin ja terveyden ja talouden kannalta edullisimpiin kulkumuotoihin on viime kädessä työntekijöiden ratkaisujen varassa. Työnantajien ja julkishallinnon mahdollisena roolina on mahdollisuuksien ja kannustimien tarjoaminen sekä myös rajoitusten ja uusien pelisääntöjen luominen. Tehokkaimpina ja hyväksyttävimpinä voidaan pitää kokonaisratkaisuja, joihin sisältyy sekä kannustin (”porkkana”) toimia toivottavalla tavalla ja vastaavasti rajoite tai pakote (”keppi”) olla toimimatta ei-toivotulla tavalla.

Seuraavassa (luku 5.1) kuvataan kolme suhtautumistapaa tai toimintalinjaa työmatkaliikenteen hallintaan: ”strateginen tuki”, ”kannustinpolitiikka” ja ”rakenteelliset muutokset”. Toimintalinjat eroavat toisistaan yhteiskunnallisen syvyyden suhteen (mitä eri hallinnon aloja toimenpiteet koskevat) sekä toimenpiteiden velvoittavuuden ja keinojen käytäntöön viemisen keston suhteen. Luvussa 5.2 keinoja esitellään jaoteltuna (a) työnantajan ja (b) julkishallinnon käytettävissä oleviin keinoihin. Vastuut toimenpiteiden toteutuksesta ovat kuitenkin usein monisäikeisempiä eikä tiukkaa rajanvetoa vastuusuhteissa aina edes kannata tehdä. Luvussa 5.3 on arvioitu eri keinojen vaikutusmekanismeja.

5.1 Toimintalinjoja hallitumpaan liikkumiskulttuuriin

Strateginen tuki

Työmatkaliikenteen hallinnan ja sen eri keinojen edistämisen ensimmäinen askel on niiden ottaminen osaksi liikenne- ja työvoima-alan strategioita ja ohjelmia. Toimintalinjan haaste on liikkumisen hallinnan sisällyttäminen keskeisimpiin linjauksiin ja ohjelmiin, joita ovat esimerkiksi hallitusohjelma, valtioneuvoston kestävä kehitystä koskevat periaatepäätökset sekä liikenne- ja viestintäministeriön strategiset linjaukset (esim. *”Liikenteen toimintalinjat ympäristökysymyksissä”* ja *”Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025”*, *”Kohti kestävä ja terveellistä liikennettä”*).

Aihe on toistaiseksi ollut lähinnä ympäristösektorin intressissä. Liikkumisen ohjausjärjestelmiä on esimerkiksi esitetty toimintamallina, johon työpaikat voivat sitoutua osana Kioton ilmastopöytäkirjaan liittyvää Johannesburgin prosessia. Liikkumisen ohjausjärjestelmät ovat mukana myös kansallisessa ilmastostrategiassa eräänä keinona hillitä liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä. Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2000 laatimissa pyöräily- ja kävelypoliittisissa strategioissa on myös maininnat työmatkojen liikennesuunnitelma-pilottihankkeiden käynnistämisestä. Jatkossa olisi luontevaa, että aihepiiri otetaan mukaan myös muihin kuin liikenne- ja ympäristösektoreiden strategioihin.

Työpaikoilla työmatkaliikenteen strateginen tuki tarkoittaa lähinnä aihepiirin sisällyttämistä olemassa oleviin johtamisjärjestelmiin eli laatu- ja ympäristöjärjestelmiin sekä työkyvyn ylläpidon ohjelmiin. Aiheen edistämisen kannalta olisi erittäin tärkeää, että asia kytkettäisiin osaksi muita johtamisjärjestelmiä. Jos työ jää vain yhden sektorin (esim. työterveyshuolto tai ympäristötoimi) ja sen toimivallan vastuulle, on myös käytettävien keinojen valikoima suppea. Toisaalta työ ei etene ylhäältä tulevana käskytyksenä vaan tavoitteet ja käytännön keinot on hyväksyttävä laajasti koko organisaatiossa.

Kannustinpolitiikka

Kannustinpolitiikka on selvä työmatkaliikenteen hallinnan toimintastrategia, joka pysyy liikennesektorien sisäisenä, mutta liittyy läheisesti myös liikunta- ja ympäristösektorien tavoitteisiin. Kannustimiksi soveltuvat keinot eivät kuitenkaan puutu olemassa oleviin talous-, verotus- yms. rakenteisiin tai niitä toteuttaviin organisaatioihin. Vaikka julkinen valta tukee liikkumisen ohjausjärjestelmiä taloudellisesti ja aiheeseen liittyviä asioita käsitellään näkyvästi samojen otsikkojen alla, kannustimet korostavat kuitenkin vapaaehtoisuutta. Keinot toteutetaan lähinnä työpaikoilla ja ovat työpaikkojen oman aktiivisuuden varassa.

Kannustimet ovat lyhyen aikavälin melko suoria vaikutuskeinoja, joille on varsin helppo saada hyväksyntä. Niiden tehokkuus ei ole ainakaan yksittäisinä keinoina kovin suuri, mutta saattaa tukea huomattavasti yksittäisten työntekijöiden liikkumista. Kannustimet ovat myös imagomielessä toteuttamisen arvoisia. Keinot muokkaavat asenteita ja tuovat henkilöautolle vaihtoehtoiset liikkumismuodot mukaan työmatkaliikenteen kokonaisuuteen. Tämän linjan keinot ovat lähimpänä liikkumisen ohjauksen ideaa tiedonvaihdon, informaation ja kokeiluhankkeiden lisäämisestä. Esimerkkejä kannustimista ovat kampanjat, työsuhdeliput, kimpakyytiringit ja esimerkiksi etätönn salliminen. Työsuhdeauton tai autopaikan vaihtoehtona voi olla joitakin muitakin kuin liikenteeseen liittyviä kannustimia, vaikka työsuhdepuhelin tai kodinhoitopalvelut.

Rakenteelliset muutokset

Yhteiskunnan eri sektorien toimenpiteitä integroiva linja korostaa rakenteellisia muutoksia, jotka mahdollistavat mm. verotuksen perusteiden muuttamisen liikkumisen hallinnan vuoksi. Rakenteelliset muutokset ovat myös liikennealan ulkopuolelle suunnattuja toimia. Vastuu kuuluu myös valtiovarainministeriölle ja eduskunnalle sekä työmarkkinalaitoksille ja –järjestöille. Osin kysymykset saattavat olla EU:n laajuisia. Myös pakottavat ja velvoittavat keinot ovat mahdollisia, kun säädetään uusia lakeja ja määräyksiä.

Keinojen toteutuksesta vastaavat yhteiskunta ja työpaikat yhdessä. Toimintalinja perustuu siihen, että keinot koskettavat samalla kaikkia työpaikkoja. Yksittäiset työpaikat ovat harvoin halukkaita esimerkiksi pysäköintikäytäntöjen muutoksiin, mutta ohjauksen tullessa yhteiskunnan taholta se kohdistuu tasavertaisesti kaikkiin työpaikkoihin ja kilpailutilanne henkilöstön houkuttelusta esimerkiksi autopaikoin ja työsuhdeautoin. Rakenteellisia muutoksia olisivat työsuhdeautojen ja työsuhdelippujen verotusarvoihin kohdistuvat muutokset tai kilometrikorvausten tasoon puuttuminen.

5.2 Liikkumisen ohjauksen käytännön keinoja

5.2.1 Työnantajan keinot

➤ *Työmatkaliikenteen suunnitelmien laadinta*

Työmatkaliikenteen hallinnan edistämiseksi työpaikka tarvitsee selvän strategian työn läpiviemiselle. Työmatkaliikenteen suunnitelmassa on määriteltävä päämäärä ja välitavoitteet, vastuusuhteet, runko toimenpiteiksi sekä esitetty aikataulu ja tarvittavat resurssit työn läpiviemiselle. Ohjelmaa laadittaessa on tarpeen kirjata ne tavat, joilla ohjelman toteutumista ja vaikuttavuutta seurataan sekä miettiä mahdollisia

mittareita vaikuttavuuden arviointiin. Ohjelma on myös hyväksyttävä työpaikan johdolla. Liitteessä 1 esitetään malli työmatkaliikenteen suunnitelman rakenteesta.

Vaikutusmekanismi. Työ etenee loogisesti ja siihen on varattu riittävät resurssit. Kun kokonaistavoite on selkeä, eivät yksittäisten keinojen toteuttamisessa mahdollisesti esille tulevat ongelmat vie pohjaa koko työltä. Ohjelmalla voidaan varmistaa, ettei työ jää vain yhden aktiivisen tahon varaan.

➤ *Kiinteistöjen olosuhteiden arvioinnit*

Työpaikkakiinteistön olosuhteista työntekijöiden liikkumismahdollisuuksiin vaikuttavat etenkin autojen ja pyörien pysäköintitilat sekä sosiaalilat. Olosuhteet voivat olla merkittävä este tietyn kulkumuodon käytölle, joten pysäköinti- ja sosiaalilat on tarpeen arvioida eri kulkumuotojen käyttömahdollisuuksien kannalta. Pysäköintitilojen määrän ja sijainnin lisäksi kannattaa arvioida laatua; käytön helppoutta ja suojaa varkaita, säätä ja ilkivaltaa vastaan. Sosiaalituloissa suihkujen määrän ja sijainnin lisäksi kannattaa kiinnittää huomiota niiden siisteyteen sekä vaatteiden säilytys- ja kuivausmahdollisuuksiin.

Vaikutusmekanismi: Työnantaja saa todenmukaisen kuvan työpaikkakiinteistön olosuhteista työmatkaliikenteen kannalta ja voi kiinnittää asiaan huomiota. Tieto mahdollisista ongelmista on ensimmäinen edellytys sille, että kiinteistössä voidaan tehdä kulkumuotovalintaan vaikuttavia muutoksia.

➤ *Työmatkaliikennekyselyjen järjestäminen*

Ennen konkreettisia liikkumisen hallinnan toimenpiteitä tarvitaan perustietoa työmatkaliikenteen nykytilasta ja kehittämistarpeista sekä eri ohjauskeinojen hyväksyttävyydestä työntekijöiden keskuudessa. Kyselyt ovat samalla hyvä mahdollisuus informoida työntekijöitä asiasta. Esimerkki henkilöstön liikennekyselystä on tämän raportin liitteenä 2.

Vaikutusmekanismi: Työnantaja saa todenmukaisen kuvan työmatkaliikenteen hallinnan mahdollisuuksista. Tieto nykytilasta ja muutospotentiaalista on tarpeen ennen kuin työnantaja ryhtyy konkreettisiin toimenpiteisiin.

➤ *Paikkatietoanalyysien hyödyntäminen ohjauskeinojen arvioinnissa*

Työsuhejoukkoliikennelipun tarvetta voidaan arvioida paikkatietoanalyysin avulla. Potentiaalisten uusien joukkoliikenteen käyttäjien määrä voidaan arvioida työntekijöiden kotipaikkojen sijainnista, nykyisistä kulkutavoista ja olemassa olevista joukkoliikenneyhteyksistä. Samalla tavalla voidaan arvioida mahdollisuus kimpapakyyteihin ja myös pyöräilyyn. Analyysistä voi käydä ilmi, että liityntäpysäköintipaikkojen järjestäminen johonkin tiettyyn joukkoliikenneterminaaliin voi olla työmatkaliikenteen kannalta järkevää. Analyysien tulkinnessa kannattaa muistaa, että etenkin perheillä, joissa on pieniä lapsia, matkaketjut eivät muodostu vain kodin ja työpaikan välille. Analyyseissä onkin hyvä tunnistaa myös sellaisten työntekijöiden määrä, jotka kuljettavat melko säännöllisesti autolla lapsia kouluun tai päiväkotiin. Joukkoliikennelipun myöntämisessä on tehtävä helposti hyväksyttävät pelisäännöt eri paikkakunnilla asuvien työntekijöiden kesken.

Vaikutusmekanismi: Tieto eri ohjauskeinojen merkittävydestä ja vaikutuksista täsmentyy ja toimenpiteet voidaan suunnitella ja kohdistaa oikein.

➤ *Kulkumuotovaihtoehtoista tiedottaminen*

Työntekijöiden työhönoton yhteydessä ei ole yleensä tapana käsitellä liikenteeseen liittyviä kysymyksiä, kuten työsuhdelippua, joukkoliikenneyhteyksiä, kimpapakyyti-järjestelyjä, pyöräily-yhteyksiä tai sosiaalituloja.. Uudet työntekijät on perusteltua perehdyttää kaikkiin liikkumismahdollisuuksiin jo työsuhteen alussa, ennen kulkutapojen omaksumista. Eri liikkumistavoista ja niiden vaikutuksista voidaan informoida myös erilaisissa hallinnollisissa ohjeissa ja käytännöissä, jotka ovat kaikkien työntekijöiden käytössä.

Vaikutusmekanismi: Työntekijä saa tietoa liikkumismahdollisuuksistaan eikä kulkumuodon valintaa tarvitse tehdä puutteellisen informaation varassa. Tieto vaihtoehtoista on edellytys muutokselle.

➤ *Keskustelu ja aloitteiden teko*

Työnantajan rooliin sopii aktiivinen aloitteellisuus liikennepalvelujen ja –yhteyksien parantamiseksi. Keskustelu liikenneasioista työyhteisössä on omiaan tuomaan esiin parantamistarpeita ja ehdotuksia, joita työnantaja voi viedä eteenpäin kunnalle tai liikennöitsijälle. Keskustelua voidaan käydä sähköisillä keskustelupalstoilla tai erillisissä keskustelutilaisuuksissa.

Vaikutusmekanismi: Keskustelu liikenteen vaihtoehtoista edistää yhteistä pohdintaa generoiden uutta ajattelutapaa ja oivalluksia. Vuorovaikutus yhteisön sisällä heijastuu myös ulospäin ja lisää liikenteen toimijoille tehtävien aloitteiden vakuuttavuutta.

➤ *Sosiaalitulojen saneeraus*

Mahdollisuus suihkuun ja vaatteiden säilytykseen sekä kuivaukseen riittävän lähellä työntekijän työpistettä on pysäköintimahdollisuuksien ohella pyöräilyn houkuttavuuteen vaikuttava tekijä. Muutosten tekeminen on viime kädessä kiinteistön omistajan vastuulla, mutta työnantaja voi vuokralaisena esittää toiveita ja ottaa asian esille ainakin uutta toimipaikkaa etsittäessä.

Vaikutusmekanismi: Pyöräilyn edellytykset paranevat ja polkupyörän käyttö työmatkoilla mahdollisesti kasvaa.

➤ *Pyöräpysäköintijärjestelyjen kehittäminen*

Työpaikan pyöräpysäköinnin olosuhteet vaikuttavat polkupyörän houkuttavuuteen työmatkan kulkumuotona. Olosuhteita parantaakseen kiinteistön omistava työnantaja voi esimerkiksi hankkia varkauksilta hyvin suojaavat, katokselliset telineet riittävän lähelle pääovea tai sallia pysäköinnin helposti saavutettavissa sisätiloissa. Vuokralla toimiva työnantaja voi ehdottaa kiinteistön omistajaa toteuttamaan vastaavat toimenpiteet.

Vaikutusmekanismi: Pyöräilyn edellytykset paranevat ja polkupyörän käyttö työmatkoilla voi kasvaa.

➤ *Autopaikat tarveharkinnan mukaan ja maksullisiksi*

Työnantaja voi periä työntekijältä maksua pysäköintipaikasta ja/tai käyttää tarveharkintaa paikan myöntämisessä. Autopaikkoja voitaisiin myöntää esimerkiksi vain pitkää työmatkaa tekeville tai niille, joilla ei ole kohtuullista mahdollisuutta joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöön ottaen huomioon mm. pienten lasten päiväkotij- ja koulukuljetukset tai työasiamatkat.

Autopaikkojen määrää ja maksullisuutta voidaan säädellä kausiluonteisesti, esimerkiksi vain pyöräilykauden aikana.

Työntekijöiden pysäköinnin rajoittaminen tuo asiakkaille lisää pysäköintitilaa. Yleensä autopaikkojen tarjoaminen työntekijöille on mielletty sellaiseksi perusoikeudeksi, jonka kiristämällä työnantaja voi katsoa menettävänsä houkuttelevuutta työmarkkinoilla. Keinoa onkin syytä käyttää yhdessä muihin kulkumuotoihin liittyvien houkuttimien kanssa.

Vaikutusmekanismi: Auton käyttö työmatkoilla hankaloituu ja/tai kallistuu niiden osalta, joille se ei ole ainoa järkevä vaihtoehto. Tämän seurauksena henkilöauton käyttö mahdollisesti vähenee. Työpaikan kustannukset autopaikkojen järjestämisestä pienenevät tai siirtyvät ainakin osittain työntekijän maksettaviksi.

Pysäköintipolitiikan malli

Tietoturva-alan yritys F-Securessa työmatkaliikkumisen hallinta tuli ajankohtaiseksi toimipaikan muuttaessa Espoosta Helsingin Ruoholahteen. Ruoholahti valittiin sijaintipaikaksi juuri hyvien liikenneyhteyksien vuoksi. Autopaikkojen määrä on keskustan tuntumassa kuitenkin rajoitettu ja yrityksessä lanseerattiin uudenlainen pysäköintipolitiikka. Autopaikan saa kuka tahansa yrityksen n. 250 työntekijästä mikäli maksaa siitä 500 mk/kk. Lisäksi on ns. vapaapaikkoja, joita on kolmenlaisia. Kotimaan myynnissä työskentelevillä on maksuttomat autopaikat, koska heidän katsotaan ehdottomasti tarvitsevan autoa tehtäviensä hoitamiseen. Tiimikohtaisia vapaapaikkoja on 8 kpl. Ne ovat tiimien käytössä ja tiimit päättävät sisällään, kuka niitä milloinkin käyttää. Kolmanneksi on henkilökohtaisia vapaapaikkoja, joita myönnetään seuraavin kriteerein:

- 1) Kimppakyytiläiset. Vapaapaikka myönnetään, jos autolla kulkee kuljettajan lisäksi vähintään kaksi muuta työntekijää.
- 2) Muut kriteerit. Vapaapaikka voidaan myöntää lisäksi seuraavin perustein:
 - a) työntekijän on kuljetettava lapsiaan kouluun, päivähoitoon tms.
 - b) työntekijä asuu erittäin kaukana tai hankalien joukkoliikenneyhteyksien päässä,
 - c) työntekijä on organisaatiossa alhaisessa asemassa eli käytännössä hänen palkkansa on pieni; tämän filosofian mukaan siis hyväpalkkaisella on varaa maksaa paikastaan.

Autopaikkoihin liittyvät periaatteet ovat herättäneet keskustelua. Toisaalta periaatteet on hyväksytty ja ymmärretty, mutta toisaalta on kritisoitu sitä, miksi omassa yrityksessä autoilua rajoitetaan kun sitä ei muualla tehdä. Työsuhdejoukkoliikennelipusta on myös keskusteltu mutta koettu, ettei nykyinen verotuskäytäntö kannusta siihen. Muutamat, hyvin lähellä työpaikkaa asuvat työntekijät ovat lisäksi kyselleet, mitä etuja he saavat koska eivät tarvitse autopaikkaa eivätkä joukkoliikennelippua.

➤ *Kimppakyytien edellytysten parantaminen*

Asioinnit työmatkalla ja lasten kuljetus ovat merkittäviä kimppakyytiä hankaloittavia tekijöitä. Kimppakyytien laajempi suosio edellyttäisi myös työaikojen selkiytymistä. Erilaiset työaikajärjestelmät ja työn alkamis- ja loppumisajat, työaikojen vaihtelu, ylityöt, liukumamahdollisuudet, vuorotyö jne. hankaloittavat kimppakyydin järjestämistä. Suurin osa ihmisistä ei voi vaikuttaa työvuoroihinsa niin, että he pystyisivät matkustamaan kimpassa työkaverin kanssa. Monella jo muutos tai jous-

ton mahdollisuus työajoissa voisi mahdollistaa kimppakyydin. Kimppakyytien järjestäminen vaatii työnantajalta etenkin perehtymistä työaikalain määräyksiin ja tuoverolain matkakustannusten korvaamiseen liittyviin säännöksiin.

Kimppakyytiin on mahdollista rohkaista esimerkiksi perustamalla ”kimppakyytirinki” työnantajan intranet-sivuille tai tiedottamalla asiasta muutoin. Työnantaja voi myös varata kimppakyytirinkien jäsenille autopaikat, jotka ovat vain rinkiin kuuluvien autojen käytössä.

Vaikutusmekanismi: Työntekijät saavat tietoa kimppakyytimahdollisuuksista sekä kannustimen kimppakyytien järjestämiseen ja niihin osallistumiseen. Tästä voi seurata kimppakyytien määrän kasvua, joka vähentää henkilöautoliikenteen suoritetta ja voi edelleen pitkällä aikavälillä johtaa esimerkiksi työpaikan pysäköintipaikkojen tarpeen pienenemiseen.

➤ *Autojen yhteiskäytön edistäminen (Car Sharing –toiminta)*

Työnantaja voi edistää autojen yhteiskäyttöä tiedottamalla tällaisesta mahdollisuudesta sekä esimerkiksi järjestämällä autopaikan yhteiskäyttöautojen käyttöön omista pysäköintitiloistaan. Tällöin auto on helpompi noutaa työpaikalta kuin kadunvarsi-paikasta, mutta muutkin yhteisomistusautorinkien autot ovat käytettävissä.

Työnantaja voi myös hankkia osuuden yhteisomistusautosta satunnaisille työntekijöiden työasiamatkoille, jolloin myös yritykselle koituu säästöä uuden auton hankintaan verrattuna.

Vaikutusmekanismi: Autojen yhteisomistamiseen siirtymisen kynnys mataloituu. Tämän seurauksena autojen yhteiskäyttäjien määrä mahdollisesti kasvaa ja pitkällä aikavälillä omistusautojen määrä vähenee.

➤ *Etätöiden ja joustotyön edistäminen*

Työnantaja voi edistää etätöitä ja työmatkalla tehtävää työtä sallimalla sen ja luomalla asiasta selvät pelisäännöt. Yksi harkittava asia on joukkoliikennevälineessä tehtävän työn laskeminen työajaksi. Työajoista on sovittava joustavasti kunkin työntekijän kohdalla erikseen.

Vaikutusmekanismi: Etätöiden lisääminen vähentää työmatkojen määrää kokonaisuudessaan. Sen sijaan ei ole selvää, lisääntyvätkö vastaavasti muut matkat, koska ”matkabudjetissa” vapautuu aikaa liikenteessä oloon.

➤ *Työsuhdeautojen vähentäminen ja hankintojen ohjaaminen*

Työsuhdeautojen myöntämisperusteita voidaan tiukentaa ja siirtyä enemmän tarveharkintaan työntekijän asemasta kertovan statusarvon sijasta. Tämän rinnalla ja tästä riippumatta työsuhdeautojen hankintaa voidaan ohjata vähän kuluttaviin automalleihin. Työsuhdeauton rinnalla voidaan tarjota työsuhdelippua.

Vaikutusmekanismi: Työsuhdeautojen määrän vähentäminen vähentää mitä todennäköisimmin myös autoilua. Autokannan ohjaaminen vähemmän polttoainetta kuluttaviin malleihin vähentää liikenteen energiankulutusta ja päästöjä.

➤ *Sähköiset neuvottelumenetelmät*

Työasiamatkaliikennettä vähentäviä keinoja ovat myös videoneuvottelut, verkkokokoukset (*Net Meetings*), sähköpostikeskustelut (chat) ja puhelinneuvottelut. Erityisen tehokkaita liikennesuoritteiden vähentäjiä nämä ovat kansainvälisissä neuvotteluissa.

Sähköiset neuvottelut eivät kokonaan korvaa fyysistä yhteyttä, mutta voivat tehostaa työtä ja vähentää liikennesuoritetta korvaamalla edes osan kokouksista. Aiheeseen liittyvät tekniset valmiudet ja koulutus ovat tarpeen työpaikoilla. Vaikka jotkin, etenkin palvelualan ammatit (terveydenhoitola tms.) eivät voi hyödyntää fyysistä liikkumista vähentäviä keinoja, se ei saisi estää näiden keinoja käyttöä muilla työpaikoilla.

Vaikutusmekanismi: Liikkumisen vähentyessä työnteko tehostuu ja liikenteen ympäristövaikutukset vähenevät. Liikkumisen kustannukset työnantajalle vähenevät.

➤ *Tukea työmatkaliikunnan varustehankintoihin*

Työnantaja voi esimerkiksi joululahjana tukea ilman veroseuraamuksia työntekijöiden varustehankintoja, jos lahjan arvo on alle 200 mk. Asian edistämisen kannalta olisi hyvä jos työmatkaliikunta voitaisiin lukea osaksi TYKY-työtä tai muuta työntekijöiden virkistykseen ja liikunnan tukemiseen liittyvää työtä.

Vaikutusmekanismi: Varustehankinnat markkinoivat ja kohottavat työmatkaliikunnan statusta ja houkuttelevat uusia käyttäjäryhmiä.

➤ *Työpaikan autot ja pyörät työasiamatkoille*

Työnantajan hallussa olevien autojen hyvä saatavuus työasiamatkoille vähentäisi tarvetta tulla omalla autolla töihin. Jos työpaikan autoja voisi vielä käyttää satunnaisilla yksityismatkoilla vähentäisi se jopa auton omistamisen tarvetta ja sitä kautta päivittäistä työmatka-autoilua ja autopaikan tarvetta työpaikalla.

Kun satunnaisille työasiamatkoille on käytettävissä työnantajan oma tai yhteisomistusauto voidaan vähentää autoliikennettä kodin ja työpaikan välillä. Samalla vähennetään myös kilometrikorvauksista tulevia kuluja työnantajalle. Auton voi saada käyttöönsä jo edellisenä päivän tai sen voi palauttaa seuraavana päivänä, jos työasiakäynti on kotimatkaan yhdistettävissä.

Lyhyet työasiamatkat voidaan hoitaa myös polkupyörillä (ns. virkapyörä), joita työnantaja voi varata työntekijöiden käyttöön työasiamatkoille. Myös pyöräilykypärä ja varalle sadeviitta on helppo järjestää.

Vaikutusmekanismi: Autopaikkatarve vähenee työpaikalla. Työntekijän tarve omaan tai perheen kakkosautoon vähenee.

➤ *Taksin käyttö*

Taksin käyttö työasiamatkalla voi olla työnantajalle huomattavasti edullisempaa kuin autopaikan kustantaminen, pysäköinnin maksaminen matkakohteessa ja kilometrikorvaukset. Perillä työntekijä ei kuluta aikaa pysäköintipaikan etsimiseen ja pysäköinnistä ei tarvitse maksaa. Taksimatkaa voidaan käyttää myös kimppakyydin varajärjestelmänä. Jos kimppakyytimahdollisuus jostain syystä pettää, voidaan työntekijälle sallia työnantajan korvaama taksimatkata kotiin. Tällöin on syytä rajata taksimatkojen määrä jollekin vuositasolle kimppakyytiä käyttävää kohden. Taksikorttia kontrolloidumpi järjestelmä on matkamääräysten hankinta, jolloin taksinkäyttölupaa saa kun osoittaa etukäteen mihin sitä tarvitsee.

Vaikutusmekanismi: Työntekijän tarve saapua autolla töihin työasiamatkojen vuoksi vähenee, jos taksi korvaa oman auton käytön. Työnantaja säästää pitkällä aikavälillä pysäköintimaksuissa.

➤ *Työsuhdelipun käyttöönotto*

Myönnetään mahdollisuus joukkoliikenteen työsuhdelippuun joko kaikille työntekijöille ja/tai niille, joilla talon ulkopuolisia matkoja. Tämä voidaan tarjota myös vaihtoehtona autopaikalle mm. uusille työntekijöille.

Vaikutusmekanismi: Joukkoliikenteen käytön houkuttelevuus paranee.

➤ *”Työ työmatkalla työajaksi”- periaate*

Työn tekemistä joukkoliikennematkalla (työmatka tai työasiamatka) voidaan tukea kannettavilla tietokoneilla ja kännyköillä, joiden ei edes tarvitse olla henkilökohtaisia. Lukemista vaativia töitä voi tehdä etenkin pidemmällä joukkoliikennematkoilla. On työntekijän etu, jos tehdyn työajan voi lukea työajaksi. Työnantajan etuna on, että joukkoliikenteessä osan ajasta voi käyttää työntekoon toisin kuin autolla ajettaessa. Kellokortin käyttö ei saisi olla tälle esteenä. Myös tietoturva-asiat pitää ottaa huomioon. Monissa uusimmissa kaukojunissa on varattavissa neuvotteluhuone, mahdollisuus saada tietokonepistoke ja mahdollisuus puhelujen hoitamiseen sille varatussa erillisessä tilassa.

Vaikutusmekanismi: Joukkoliikenteen käytön houkuttelevuus paranee työasiamatkoilla ja työntekijän liikkumavara oman ajan käytön suhteen lisääntyy.

5.2.2 Julkishallinnon keinot

➤ *Työsuhdelipun ja –pyörän verotusarvo*

Joukkoliikennelipun antamiselle muuta kuin täyttä arvoa vastaan verollisena ei sinänsä ole perusteita, koska se määrittellään vapaa-ajan matkan tukemiseksi. Mutta jos verrataan asiaa työsuhdeauton verokohteluun niin olisi perusteltua että verotusarvo olisi sama 90 %. Nykyään näyttölipun omistaja maksaa tavallaan itse myös työasiamatkansa, mikäli hän kulkee näyttölipun alueella. Pelisääntöjen pitäisi olla myös nykyistä selkeämmät, jolloin tiedon etsinnän hankaluus ei estä työsuhdelipun tai –pyörän käyttöönottoa.

Työsuhdepyörää yleisempi käytäntö lienee virkapyörä, eli työpaikalla on pyöriä työasiamatkoja varten. Työsuhdepyörällä ei liene suurta merkitystä kulkutapavalintoihin mutta imagolisesti asia voi olla merkittäväkin jos imagoetua osataan käyttää.

Jos työsuhdelipun käyttöä halutaan edistää tehokkaasti, voidaan selvittää myös mahdollisuudet 90 % alhaisemman verotusarvon säätämisen mahdollisuudet.

Vaikutusmekanismi: Työsuhdelipun ja –pyörän hankintakynnys alenee.

➤ *Autopaikkojen verotus*

Työpaikkakiinteistössä olevat autopaikat määrittellään veronalaiseksi tuloksi ja arvioidaan edun nimellisarvo. Tällöin autopaikkojen kohtelu olisi sama kaikkia etua käyttäviä kohtaan.

Vaikutusmekanismi: Auton käytön vaihtoehtojen houkuttelevuus työmatkoilla paranee.

➤ *Pyöräpaikkojen miniminormit*

Määritellään rakentamista koskeviin määräyksiin (kunnalliset rakennusmääräykset yms.) pyöräpaikkojen minimimäärät ja laatuvaatimukset työpaikkakiinteistöissä.

Vaikutusmekanismi: Pyöräpysäköintimahdollisuudet paranevat lisäten pyöräilyn houkuttelevuutta.

➤ *Autopaikkojen maksiminormit*

Määritellään autopaikkarakentamiselle maksiminormit, jotka ovat tiukimmat keskustoissa ja alueilla, joille on hyvät joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteydet.

Vaikutusmekanismi: Hillitään auton käytön lisääntymistä etenkin keskustoissa ja aktivoidaan työnantajia henkilöautolle vaihtoehtoisten kulkumuotojen käytön edistämiseen.

➤ *Kilometrikorvausten alentaminen*

Nykykäytäntö kilometrikorvauksista suosii selkeästi oman auton käyttöä, koska korvaus ylittää matkan muuttuvat kustannukset ja antaa korvauksen ”pääoman käytöstä”. Työnantajalle kilometrikorvaus ja työsuhdeauto ovat vertailukelpoisia. On olemassa tietty työasiamatkojen määrä, jota ennen työnantajan on järkevämpää maksaa työntekijälleen kilometrikorvauksia ja jonka jälkeen on järkevämpää antaa autoetu.

Omalla autolla ajosta maksettavaa kilometrikorvausta laskettaessa vähennetään auton käytön houkuttelevuutta. Polttoainekulut ja tietty, nykyistä pienempi kiinteiden kulujen korvaus on yhä tarpeen.

Vaikutusmekanismi: Vähentää houkuttelevuutta oman auton käyttöön työasiamatkoilla ja välillisesti myös kodin ja työpaikan välisillä matkoilla sekä lisää joukkoliikenteen kilpailukykyä. Tuo säästöä työnantajalle ellei lisää kohtuuttomasti matka-aikoja.

➤ *Autopaikat liityntäpysäköintipaikoilla*

Työnantajalle olisi edullisempaa maksaa liityntäpaikasta keskustan ulkopuolella kuin työpaikan läheisyydessä. Työntekijälle saattaa riittää paikka myös kauempaa ja matka voi näin olla nopeampi kuin yksinomaan autolla. Usein autoa tarvitsee vain esim. lasten vientiin, ei koko työmatkalle.

Mahdollisuudet liityntäpysäköintipaikan määrittelemiseksi verovapaaksi eduksi kannattaa selvittää. Käytännössä liityntäpysäköintipaikan voisi rinnastaa työpaikkakiinteistöissä olevaan autopaikkaan. Liityntäpaikan käyttö voisi olla vapaata muille joukkoliikenneasiakkaille viikonloppuisin ja esimerkiksi klo 9.00 jälkeen, jolloin työntekijän ei oleteta enää ottavan paikkaa käyttöönsä ao. päivänä. Työntekijöiden liityntäpysäköintipaikat kannattaa käytännössä sopia tarveharkinnan mukaan työnantajan ja yksittäisen työntekijän kesken.

Vaikutusmekanismi: Joukkoliikenteen käyttö keskustaan suuntautuvilla matkoilla tulee suhteellisesti edullisemmaksi. Tämä seurauksena henkilöauton liikennesuorite oletettavasti pienenee etenkin keskustoissa, mikä johtaa pienempään liikennejärjestelmän energiankulutukseen ja siten päästöihin.

➤ *Työpaikkojen yhteiskampanja työmatkaliikenteen suunnitelmien laatimiseksi*

Käynnistetään yhteiskunnan tukemana muutaman työpaikan yhteishanke työmatkaliikenteen suunnitelmien laatimiseksi, toteuttamiseksi ja vaikutusten seuraamiseksi. Pilottityöpaikkojen työstä sekä saavutetuista tuloksista tiedotetaan laajasti etenkin työalan organisaatioiden kautta.

Vaikutusmekanismi: Tieto työmatkaliikenteen suunnitelmien toteuttamisen hyödyistä ja kustannuksista lisääntyy ja asialle saadaan julkisuutta.

➤ *Sosiaalituloille lakisääteinen laatutasovaatimus*

Sosiaalitulojen järjestäminen työmatkaliikunnan edistämiseksi voidaan lisätä työturvallisuuslakiin tai säätää asiasta jossain muussa sopivassa yhteydessä.

Vaikutusmekanismi: Laki velvoittaisi kunnollisten sosiaalitulojen järjestämiseen. Tämä parantaisi etenkin pyöräilyn ja kävelyn edellytyksiä työmatkojen kulkumuotona.

➤ *Työmatkaliikenteen suunnitelma rakennusluvassa*

Lisätään kunnallisiin rakentamista ohjaaviin säädöksiin velvoite tai suositus laatia työmatkaliikennesuunnitelma ja sen toteuttamisohjelma edellytyksenä rakennusluvan saannille. Suunnitelman laadintaan pitää myös opastaa ja sen perusteista on kerrottava selkeästi työnantajille ja kiinteistöjen omistajille.

Vaikutusmekanismi: Aktivoidaan työnantajia kehittämään henkilöautolle vaihtoehtoisten kulkumuotojen käyttöä tukevia olosuhteita.

5.3 Keinojen valinta ja vaikutusmekanismit

Liikkumisen hallinnan keinojen keskeiset tavoitteet ja niiden toteutumisen vaikutukset on syytä arvioida jo ennen erilaisten keinojen käyttöönottoa. Myös muutosten lyhyt- ja pitkäaikaisia vaikutuksia pitää osata arvioida ainakin suuntaa-antavasti. Usein tarkkoja markkamääräisiä kustannuksia ja hyötyjä ei voida laskea sillä monien erilaisten keinojen yhteisvaikutukset ja monet välilliset vaikutukset vaikeuttavat laskentaa. Keinojen hyödyt ja haitat myös kohdistuvat eri tavalla kun tarkastellaan työntekijän, työnantajan ja yhteiskunnan näkökulmasta (taulukot 17 ja 18). Työnantajaa voi olla mahdotonta motivoida sellaisen ohjaukskeinoon (esim. työsuhdelippu) käyttöön, josta on pelkkää suoraa kuluja työnantajalle, mutta pidemmän aikavälin hyötyä (esim. ilmansaasteiden vähentämisen myötä) koko yhteiskunnalle ja jossain vaiheessa ehkä myös työnantajalle (auto- paikkojen tarve vähenee). Samoin työntekijää on hankalaa saada luopumaan oman auton käytöstä työasiamatkoilla, vaikka siitä olisi selvää taloudellista ja turvallisuutta edistävää hyötyä työnantajalle. Tilalle on pyrittävä aina tarjoamaan jotakin.

Taulukko 17. Työntekijän ohjauskeinojen hyötyjä ja haittoja eri osapuolten kannalta.

Keino	Hyötyjä ja haittoja		
	Työnantaja	Työntekijä	Muu yhteiskunta
Työmatkaliikenteen suunnitelmien laadinta	<ul style="list-style-type: none"> - perusedellytys asian systemaattiselle edistämiseksi - kuluttaa työnantajan resursseja 	<ul style="list-style-type: none"> - ohjelmalla ei vaikutusta ellei johda toimenpiteisiin - tuo uskoa asioiden edistämiseen etenkin jos tehty yhteistyössä työntekijöiden kanssa 	<ul style="list-style-type: none"> - pelkällä ohjelmalla ei ole vaikutuksia
Kiinteistöjen olosuhteiden arvioinnit	<ul style="list-style-type: none"> - tietopohja laajenee ja toimenpiteiden tarpeet selkiytyvät - analyysien tekeminen kuluttaa resursseja. 	<ul style="list-style-type: none"> - ei vaikutusta jos ei johda käytännön toimenpiteisiin 	<ul style="list-style-type: none"> - ei käytännön vaikutusta jos tietoa ei koota ja liitetä rakentamista tms. ohjaavien säädösten kehittämiseen
Työmatkaliikennekyselyjen järjestäminen	<ul style="list-style-type: none"> - tieto nykytilasta ja muutospotentiaalista on perusedellytys työmatkaliikenteen suunnitelmien ohjelmoinnille - tekeminen ja analysointi kuluttaa resursseja 	<ul style="list-style-type: none"> - saa samalla tietoa ohjelmasta ja mahdollisesti tulossa olevista muutoksista - vastaamiseen kuuluu aikaa - turhauttaa jos ei johda toimenpiteisiin 	<ul style="list-style-type: none"> - tietopohja työmatkaliikenteestä laajenee - tietojen kokoaminen työpaikoilta vaatii resursseja
Paikkatietoanalyysien hyödyntäminen ohjauskeinojen arvioinnissa	<ul style="list-style-type: none"> - tietopohja laajenee ja muutosten vaikutusten merkittävyys täsmentyy - kuluttaa resursseja. 	<ul style="list-style-type: none"> - ei käytännön vaikutusta jos ei johda toimenpiteisiin 	<ul style="list-style-type: none"> - ei suoraa käytännön vaikutusta ellei tieto ohjaudu liikennejärjestelmien suunnittelijoille
Kulkumuotovaihtoehtoista tiedottaminen	<ul style="list-style-type: none"> - ei erityisiä kustannuksia - mahdollisella auton käytön vähenemisellä monia taloudellisia ja terveydellisiä vaikutuksia 	<ul style="list-style-type: none"> - tieto vaihtoehtoista kasvaa. - voidaan kokea liiallisena puuttumisena yksityisasioihin 	<ul style="list-style-type: none"> - tietoisuus liikkumisen vaihtoehtoista ja vaikutuksista kasvaa
Keskustelu ja aloitteiden teko	<ul style="list-style-type: none"> - keskustelulla ei erityisiä kustannuksia - aloitteiden vieminen eteenpäin kuluttaa resursseja ja voi olla hyödyllistä tai haitallista riippuen toimenpiteestä 	<ul style="list-style-type: none"> - mahdollistaa mielipiteiden esille tuonnin ja niistä keskustelun - turhauttaa jos ei johda toimenpiteisiin 	<ul style="list-style-type: none"> - vuorovaikutus paranee yksityisen ja julkisen sektorin välillä myös liikenneaiheissa - voi johtaa yhtä lailla kevyen liikenteen ja joukkoliikennehankkeiden kuin suurten tiehankkeidenkin lobbaukseen.
Sosiaalitulojen saneeraus	<ul style="list-style-type: none"> - tuo todennäköisesti kustannuksia - parantaa työpaikan houkuttelevuutta ja lisätessään esim. pyöräilyä kohentaa työterveyttä 	<ul style="list-style-type: none"> - lisää työntekijöiden liikkumisvaihtoehtoja 	<ul style="list-style-type: none"> - jos vähentää moottoriajoneuvojen käyttöä, niin liikenteen energiankulutus pienenee ja päästömäärät vähenevät.
Pyöräpysäköintijärjestelyjen kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> - kuten yllä 	<ul style="list-style-type: none"> - kuten yllä 	<ul style="list-style-type: none"> - kuten yllä
Autopaikat tarveharkinnan mukaan ja maksulliseksi	<ul style="list-style-type: none"> - autopaikkojen järjestämisen kustannukset pienenevät. - voi heikentää työpaikan houkuttelevuutta ja työntekijöiden viihtyvyyttä 	<ul style="list-style-type: none"> - autoilijat joutuvat perustelemaan työnantajalle yksityisiä liikennetarpeitaan (tarveharkinta) tai maksamaan liikkumisestaan enemmän (hinnan nosto) 	<ul style="list-style-type: none"> - kuten yllä
Kimppakyytien edellytysten parantaminen	<ul style="list-style-type: none"> - ei merkittäviä kustannuksia - voi tuoda säästöjä autopaikkojen tarpeen vähentyessä 	<ul style="list-style-type: none"> - tieto kimppakyytimahdollisuuksista lisääntyy - tuo mahdollisesti säästöjä ja lisää liikkumisvaihtoehtoja 	<ul style="list-style-type: none"> - voi vähentää henkilöautoliikenteen tai joukkoliikenteen määrää
Autojen yhteiskäytön edistäminen	<ul style="list-style-type: none"> - aiheuttaa kustannuksia, jos hankitaan osuus yhteiskäyttöautosta - säästöjä syntyy, jos yhteiskäyttöautolla voidaan korvata auton hankinta muulla tavoin 	<ul style="list-style-type: none"> - tieto yhteiskäyttöauton käyttömahdollisuudesta kasvaa ja käyttö helpottuu 	<ul style="list-style-type: none"> - voi vähentää henkilöautoliikenteen määrää
Etätöiden ja joustotyön edistäminen	<ul style="list-style-type: none"> - aiheuttaa mahdollisesti kustannuksia (kannettavat tietokoneet yms.) - parantaa työpaikan houkuttelevuutta - parantaa tietoteknisiä valmiuksia 	<ul style="list-style-type: none"> - työtyytyväisyys paranee - yksityiselämän ja työelämän yhteensovittaminen tulee joustavammaksi 	<ul style="list-style-type: none"> - vähentää työmatkaliikenteen määrää, mutta ei välttämättä liikenteen kokonaismäärää
Työsuhdeautojen vähentäminen ja hankintojen	<ul style="list-style-type: none"> - ei kustannuksia, koska oletettavasti työntekijä haluaa sa- 	<ul style="list-style-type: none"> - kokonaishyöty ei todennäköisesti jos saa autoa vas- 	<ul style="list-style-type: none"> - voi vähentää autoilun määrää kokonaisuudessaan

Keino	Hyötyjä ja haittoja		
	Työnantaja	Työntekijä	Muu yhteiskunta
ohjaaminen	<ul style="list-style-type: none"> man tulotason autolla tai ilman - voi heikentää työpaikan houkuttelevuutta ja työntekijöiden viihtyvyyttä 	<ul style="list-style-type: none"> taavan edun jossain muussa muodossa - lisää tasa-arvoa työntekijöiden välillä 	<ul style="list-style-type: none"> - vähentää energiankulutusta, jos hankintoja ohjataan vähemmän kuluttaviin automalleihin.
Sähköiset neuvottelumenetelmät	<ul style="list-style-type: none"> - hankintakustannus laitteista ja jonkin verran jatkuvia käyttökustannuksia - säästöjä matkakustannuksissa ja -ajassa 	<ul style="list-style-type: none"> - vähentää työasiamatkoja - vähentää henkilökohtaisia kontakteja 	<ul style="list-style-type: none"> - vähentää liikennesuoritetta ja liikenteen päästöjä. - vähentää lentoliikenteen kysyntää
Tukea työmatkaliikunnan varustehankintoihin	<ul style="list-style-type: none"> - aiheuttaa tuen määrän verran kuluja - parantaa työpaikan houkuttelevuutta ja työntekijöiden viihtyvyyttä; pitkällä aikavälillä myös työkykyä 	<ul style="list-style-type: none"> - tuen suuruinen hyöty. 	<ul style="list-style-type: none"> - Lisätessään pyöräilyä henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen käyttö vähenevät vastaavasti
Työpaikan autot ja pyörät työasiamatkoille	<ul style="list-style-type: none"> - tuo mahdollisesti säästöjä (olemassa olevien autojen tehokkaampi käyttö). 	<ul style="list-style-type: none"> - lisää liikkumismahdollisuuksia 	<ul style="list-style-type: none"> - voi vähentää liikenteen määrää ja energiankulutusta
Taksin käyttö	<ul style="list-style-type: none"> - voi alentaa liikkumiskustannuksia jos vähentää kilometrikorvauksia ja pysäköintikuluja 	<ul style="list-style-type: none"> - alentaa tulotasa, jos kilometrikorvausten määrä vähenee - oman auton käyttö työmatkoilla vähenee ja tuo säästöjä 	<ul style="list-style-type: none"> - taksiliikenteen kysyntä kasvaa - yksityisautoilun määrä vähenee vastaavasti - voi vähentää joukkoliikenteen käyttöä
Työsuhdelipun käyttöönotto	<ul style="list-style-type: none"> - ei kuluja (oletus: palkkataso on sama joko lipun kanssa tai ilman; samoin kuin työsuhdeautonkin kanssa) 	<ul style="list-style-type: none"> - ei vaikutusta tuloihin (sama oletus kuin vieressä). - liikkumisvaihtoehdot lisääntyvät 	<ul style="list-style-type: none"> - voi vähentää henkilöautoliikenteen määrää ja vastaavasti lisää joukkoliikenteen kysyntää
Työ työmatkalla työajaksi –periaate	<ul style="list-style-type: none"> - tehostaa työntekoa ja työajan käyttöä - lisää liikenneturvallisuutta jos vähentää autolla ajoa 	<ul style="list-style-type: none"> - lisää työntekijän valinnanvapautta - lisää joustavuutta 	<ul style="list-style-type: none"> - voi lisätä joukkoliikenteen kysyntää ja vastaavasti vähentää henkilöautoliikenteen määrää

Taulukko 18. Julkishallinnon ohjauskeinojen hyötyjä ja haittoja eri osapuolten kannalta.

Keino	Hyötyjä ja haittoja		
	Työnantaja	Työntekijä	Muu yhteiskunta
Työsuhdelipun ja –pyörän verotusarvo	- ei vaikutusta - voi selkiyttää käytäntöjä	- etu kohdistuu sellaisenaan työsuhdelippua käyttävälle työntekijälle	- etu on pois muusta verotuksesta
Autopaikkojen verotus	- ei erityistä vaikutusta yksittäiseen työnantajaan.	- autoa käyttävien liikkumisen kustannukset kasvavat - parantaa työntekijöiden tasavertaista kohtelua	- verotulot ilmeisesti kasvavat. - saa auton käytön vaihtoehtoista houkuttelevampia
Pyöräpaikkojen miniminormit	- ei erityistä vaikutusta yksittäiseen työnantajaan ellei edellytä saneerausta	- ei erityistä vaikutusta yksittäiseen työntekijään ellei johda toimenpiteisiin	- voi lisätä pyöräilyä ja toisaalta vähentää joukkoliikenteen kysyntää ja/tai autoliikenteen määrää
Autopaikkojen maksiminormit	- ei erityistä vaikutusta yksittäiseen työnantajaan	- ei erityistä vaikutusta yksittäiseen työntekijään.	- heikentää henkilöauton käyttämällisyyksiä ja siten lisää muiden kulkumuotojen houkuttelevuutta
Kilometrikorvausten alentaminen	- alentaa työnantajan kuluja	- alentaa työntekijän tuloja	- voi vähentää autoliikenteen määrää - voi tiivistää yhdyskuntarakennetta - voi vaikeuttaa työvoiman liikkuvuutta
Autopaikat liityntäpysäköintipaikoilla	- voi pienentää työpaikan pysäköintitilasta aiheutuvia kuluja	- lisää työntekijän vaihtoehtoja liikkumiseen	- voi lisätä liityntäliikenteen määrää ja vastaavasti vähentää autoilua keskustassa
Työpaikkojen yhteiskampanja työmatkaliikenteen suunnitelmien laatimiseksi	- nopeuttaa ohjelmien laadintaa - yhteistyössä hyvät ja huonot kokemukset opettavat - vie resursseja	- ei erityistä vaikutusta ellei johda konkreettisiin parannuksiin	- lisää ympäristöystävällisten kulkumuotojen osuutta jos johtaa toimenpiteisiin ja jos tieto kokemuksista leviää
Sosiaalituloille lakisääteinen laatutasovaatimus	- kasvattaa kiinteistökuukustannuksia	- takaa paremmat pyöräilytukevat olosuhteet työntekijöille jos laatutaso myös nousee	- pitkällä aikavälillä lisää etenkin pyöräilyn määrää
Työmatkaliikenteen suunnitelmien rakennusluvassa	- kasvattaa hieman kiinteistön suunnittelukustannuksia - voi tuoda merkittäviä säästöjä jos löydetään ja toteutetaan keinoja vähentää autopaikkatarvetta	- ei erityistä vaikutusta	- lisää ympäristöystävällisten kulkumuotojen osuutta jos suunnitelman johtavat toimenpiteisiin

Eri keinojen lanseerauksessa on tärkeää miettiä jo lainsäädännönkin vaatimaa työntekijöiden tasavertaista kohtelua, mutta pyrkiä myös osoittamaan eri sektoreille kohdistuvia hyötyjä. Hankalasti tai ei lainkaan mitattavia imago-, ympäristö-, terveys-, turvallisuus yms. hyötyjä ei ehkä kannata yrittää arvottaa vaan korostaa esimerkiksi työpaikan yhteiskunnallista vastuuta, ympäristö- ja laatuajattelun velvoitteita tai työsuojelulain henkeä. Myös työnantajan eri sektoreille kohdistuvat hyödyt on pystyttävä osoittamaan. Monille eri sektoreille kohdistuvat hyödyt, haitat ja päätös- sekä toimeenpanovallat puoltavat liikkumisen hallinnan sisällyttämistä johdon siunauksella tehtävään toimintaan ja eri sektorirajat ylittävään poikkihallinnolliseen työhön. Toinen toimiala ei voi edellyttää toiselta saman tason toimialalta tehtäviä siinä mielessä kuin esim. johtoryhmän alaisuudessa toimiva yhteistyöryhmä voi.

Liikkumisen hallinnan keskeinen tavoite on liikenteen energiankulutuksen vähentäminen etenkin ympäristö- mutta myös talous- ja terveysystävällisesti. Käytännössä tämä tarkoittaa erityisesti henkilöautolla ja lentoliikenteellä tehtävien matkojen vähentämistä ja korvaamista muilla fyysisen ja ei-fyysisen liikenteen muodoilla. Käytännön keinojen ja niiden yhteisvaikutusten on ohjattava työntekijöiden käyttäytymistä tähän suuntaan. Toiminnan on oltava hyväksyttyä työpaikan sisällä, ainakin suurimman osan keskuudessa.

Mahdollisimman hyvän tuloksen aikaansaamiseksi liikkumisen hallinnan ohjauskeinoista pitää muodostaa kuhunkin tilanteeseen ja kohteeseen sopivia toimenpidepaketteja. Yksittäisten keinojen käyttöönotto ei ole tehokasta etenkin, jos kyseessä on vain yksi rajoite (esim. maksun asettaminen autopaikoille) tai houkutin (esim. työsuhdelippu työntekijöille) ja jos kokonaistavoite ei ole työntekijöille selvä. Erityisesti kaikille uusille ”rajoitteille” pitää tarjota aina useampia korvaavia toimintamalleja, joiden tiedetään olevan realistisia ja työntekijöiden hyväksymiä. Monipuoliset keinovalikoimat pitävät sisällään sekä taloudellisia ohjauskeinoja, fyysisiin olosuhteisiin liittyviä sekä toimintatapamuutoksia ja kaikista näistä tiedottamista. Olennaista on, että keinot on aina sovitettu kunkin työpaikan nykytilanteeseen ja niiden käyttöönotolle on saatu riittävä hyväksyntä ja johdon tuki.

Keinoista kannattaa ottaa käyttöön ainakin sellaiset, jotka täyttävät yhden tai useamman seuraavista ehdoista:

- a) Helposti toteutettavat keinot, joilla pienet kustannukset.
- b) Keinot joista kaikki osapuolet hyötyvät tai eivät ainakaan merkittävästi kärsi.
- c) Kannustavat keinot, joilla ei rajoiteta esim. auton käyttöä, mutta tuetaan ympäristön kannalta suositeltavimpia kulkutapoja.
- d) Keinot, jotka kohdistuvat melko tasapuolisesti kaikkiin työntekijäryhmiin.
- e) Keinot, jotka suurin osa työntekijöistä on hyväksynyt.
- f) Myös symbolisesti ja imagomielessä merkittävät keinot, jotka tuovat muut kulkumuodot autoilun rinnalle kannattaa ottaa käyttöön vaikka suoria merkittäviä hyötyjä ei olisikaan heti nähtävissä.

Osa keinoista vaatii laajaa yhteiskunnallista keskustelua, kun taas osa voidaan toteuttaa melko pieninkin toimenpitein. Tärkeintä on, että mitään yksittäistä keinoa ja sen toteutuskelpoisuutta nykytilanteessa ei tyrmätä vertaamalla sitä liikkumisen hallinnan perustavoitteeseen eli kestävästä liikennejärjestelmästä edistämiseen.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Liikkumisen ohjauksessa on keskeistä, että liikkumista synnyttävät tahot ottavat vastuuta liikenteestä ja sen aiheuttamista ongelmista. Työnantajilla on monia keinoja tukea ympäristön kannalta edullisempien kulkumuotojen käyttöä. Monet keinoista ovat luonteeltaan kannustavia ja siten työntekijöiden keskuudessa helposti hyväksyttäviä. Samalla työnantaja voi saavuttaa säästöjä. Suurimmat säästöt ovat saavutettavissa kuitenkin vasta pitkällä aikavälillä, esimerkiksi kohonneen työterveyden tai vähentyneiden autopaikkakustannusten myötä. Tällaisten säästöjen tavoittelu ei useinkaan kiinnosta työnantajia vaan jää julkishallinnon vastuulle.

Kannustimien ohella työpaikoilla voidaan asettaa rajoituksia esimerkiksi autopaikoille ja oman auton käytölle työmatkoilla. Rajoitukset saattavat kuitenkin herättää vastarintaa ja jopa vähentää työpaikan houkuttelevuutta. Rajoituksia ei yleensä olekaan perusteltua ottaa käyttöön ainoana keinoina vaan osana tarkoin harkittua toimenpidepakettia, jossa tarjotaan oman auton käytölle kannustavia vaihtoehtoja. Näitä vaihtoehtoja ovat mm. kimpakyydit, joukkoliikenteen työsuhdeliput, yhteisomistusautot, kävely, pyöräily ja etätyö.

Yhteiskunta voi vaikuttaa liikkumisen hallintaan verotuksellisin ja taloudellisin ohjauskeinoin sekä rakentamista ohjaavan lainsäädännön ja ohjeiden kautta. Julkishallinnon keinot ovat usein monimutkaisia ja vaikuttavat myös muuhun kuin liikennesektoriin. Autopaikkojen verottomuus, työsuhdautojen verokohtelu, työmatkavähennykset ja kilometrikorvaukset ovat työmarkkinapoliittisia ratkaisuja, joihin ei voida puuttua selvittämättä niiden seurannaisvaikutuksia muilla yhteiskuntaelämän aloilla.

Tarvetta työmatkaliikenteen hallinnalle kuitenkin on. Ilmastonmuutoksen nopeutuminen, lisääntyvät ruuhkat ja liikenteen vaatima tila edellyttävät, että henkilöautoliikenteelle ja lentoliikenteelle on nykyistä houkuttelevampia vaihtoehtoja. Näiden vaihtoehtojen käytön esteet ja hidasteet pitää ratkaista, mikä ei aina suinkaan merkitse lisäkustannuksia työnantajalle ja lisärajoituksia työntekijälle. Monipuolinen keinovalikoima ja pitkäjänteinen työ tuovat usein sekä selkeitä säästöjä että helpotusta työmatkaliikenteeseen.

Autoiluun rohkaisevien ja autoiluun liittyvien ohjauskeinojen rinnalle pitää luoda toimenpiteitä, jotka lisäävät eri kulkumuotojen käyttäjien välistä tasa-arvoa. Eniten kysyntää on työsuhdelipulle, etätyölle ja kimpakyydille. Kiinteistöissä etenkin pyöräpysäköintitilat ja sosiaalitilat kaipaavat huomattavaa kohennusta. Monien henkilöautolle vaihtoehtoisten kulkutapojen kuten kimpakyytien, yhteisomistusautojen ja työsuhdelippujen käyttöönoton toteutustavat sekä vaikutukset verotukseen ovat monimutkaisia ja edellyttävät työnantajalta paljon taustaselvitystä ja työtä. Harva työnantaja ryhtyy työhön pelkästään imagosyistä vaan suorien hyötyjen on oltava melko ilmeisiä ja keinojen työntekijöiden keskuudessa yleisesti hyväksyttäviä. Myös pelisääntöjen ja käytäntöjen on oltava nykyistä selkeämpiä.

Työpaikkojen innostamiseksi liikkumiskulttuurinsa uudelleenarviointiin on lisättävä tiedonvaihtoa työpaikkojen välillä. Samalla yhteiskunnan on tultava vastaan omilla toimenpiteillään. Yhteiskunnallisessa keskustelussa aihe on jo tunnustettu periaatetasolla tärkeäksi, mutta haasteena on saada mukaan myös työpaikat, työmarkkina-alan järjestöt, kunnat sekä valtionhallinnossa muutkin kuin liikenne- ja ympäristösektorit. Edistämistyötä tarvitaan monilla tahoilla työterveydestä veropolitiikkaan ja TYKY-työstä osaksi työpaikan johtamisjärjestelmää.

7 LÄHTEET

DETR (1998). *Green Transport Plans: The costs and benefits to Employers*. Department of Environment and Transport. London.

EPOMM (2001). *EPOMM-European Platform on Mobility Management*. Tiedote 4/2001.

Helsingin kaupunki (1997). *Työmatkat keskustaan*. Kaupunkisuunnitteluviraston tutkimuskatsauksia 1997:1.

Helsingin sanomat (2001 a). Auton käyttöä voitaisiin roimasti vähentää. Artikkelit Helsingin Sanomissa 27.10.2001. s. E 2.

Helsingin sanomat (2001 b). *Ministeriö: Pitkien työmatkojen joukkoliikennetuki ei kannata*. Artikkelit Helsingin Sanomissa 8.10.2001. s. A 7.

Liikenneministeriö (1999). *Henkilöliikennetutkimus 1998-1999*. Liikenneministeriön julkaisuja 43/1999.

Nottingham City Council & University of Westminster (1997). *Mobility Management in Nottingham (including Green Commuter Plans)*. <http://utc.nottscc.gov.uk/nottshis.htm>.

Svenska Kommunförbundet (2001). *Mobility Management för hållbara transporter. Erfarenheter från några svenska kommuner*. En Publikation av Svenska Kommunförbundet. Sverige.

Veronmaksajain keskusliitto (1999). *Työmatkat verotuksessa*. Verotieto Oy.

Verohallitus. *Henkilöverotuksen käsikirja*. Verohallituksen julkaisema, muutosten mukaan täydennettävä rengaskansio. Verohallitus, Helsinki.

Virrankoski L. & Vähä-Rahka M. (1999). *Liikettä Työmatkaan!* LYYLI-raporttisarja 12. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja.

Vägverket (2001 a). *Företagens påverkan på arbetspendlingen- ett internationellt perspektiv på styrmedel för de anställdas resbeteende*. Vägverket publikation nr 2001:23. J&W Management.

Vägverket (2001 b). *Lagstiftning för att förändra arbetsresor. Sammanfattning och slutsatser*. Vägverket publikation nr 2001:59. J&W Management.

Vägverket (2001 c). *Utredning om lagstiftning för stimulans till mer miljöanpassade resor och transporter*. Vägverket publikation nr 2001:28. J&W Management.

Ympäristöministeriö (2001). *Yhdyskuntarakenne ja kasvihuonekaasupäästöt*. Suomen ympäristö 522. Ympäristöministeriön julkaisuja.

8 LIITTEET

Liite 1. Opas työmatkaliikenteen suunnitelman vaiheiksi

Kuinka työmatkaliikenteen suunnitelmasta tehdään menestys

(vapaa käännös, Green Commuter Plans in Cheshire)

Askel 1. Tunnista ongelma

Työpaikoilla tarve työmatkaliikenteen suunnitelmatyöhön syntyy usein erilaisista lähtökohdista. Ulkoa tullut paine voi tulla esim. rakentamista ja suunnittelua koskevista säädöksistä tai tarpeesta kohottaa ympäristöimagoa. Työpaikalla voi olla esim. toimialansa vuoksi erityisen suuri tarve profiloitua juuri työmatkaliikenteen hallinnan asiantuntijaksi. Autopaikkojen vähyys ja uudet kiinteistöön liittyvät toimenpiteet aiheuttavat painetta työpaikan sisällä. Työmatkaliikenteen suunnittelun ja liikkumisen ohjauksen avulla voidaan hakea myös esim. työtehon kohentumista ja terveyden edistämistä kävelyn ja pyöräilyn avulla. Lähtökohtien tunnistaminen auttaa lähestymistavan ja toimenpiteiden määrittelyssä.

Askel 2. Varmista johdon sitoutuminen ja jaa resurssit

Työmatkaliikenteen suunnittelussa on erittäin tärkeää että johto ymmärtää hankkeen tavoitteet ja tukee niitä. Myös johdon oma esimerkki yksityisautoilun vähentämisessä on tärkeää. Hankkeen ohjaus-, työ- tms. ryhmässä pitää olla myös johdon edustus. Aihepiiri tarvitsee myös koordinaattorin sekä taloudellisia mahdollisuuksia tehdä paitsi suunnitelmaa myös toteuttaa toimenpiteitä. Työn alkuvaiheessa on syytä arvioida mm. seuraavat seikat:

- Työpaikan nykyinen liikennepolitiikka ja sen arviointi eri kulkumuotojen houkuttelevuuden näkökulmasta.
- Pysäköintipaikkojen jakoperusteet.
- Varmistetaan että kaikki kartat ja oppaat, jotka suunnataan asiakkaille tai yhteistyökumppaneille tuovat esille myös työpaikan saavutettavuuden joukkoliikenteellä ja pyörällä.
- Varmistetaan, että uusien työntekijöiden perehdyttämisaineistossa on tietoa työsuhdelippuun tms.)

Askel 3. Herätä kiinnostus työntekijöiden keskuudessa

Työntekijöitä pitää tiedottaa säännöllisesti hankkeen tavoitteista ja etenemisestä ja saavutettavista hyödyistä yksittäiselle työntekijälle.

Askel 4. Kerää tietoa

- Ennen kuin työmatkaliikenteen suunnitelman sisällöstä ja toimenpiteistä päätetään on syytä kerätä aiheeseen liittyvää perustietoa, kuten:
- työntekijöiden asuinpaikat
- nykyisen kulutavat
- liikkumisen ongelmat ja syyt kulutusapavalintoihin

- työntekijöiden halukkuus vähentää oman auton käyttöä

On tarpeen laatia myös yritysprofili eli kuvaus työntekijöistä, kiinteistön nykyisistä liikenneolosuhteista, työajoista tms.

Askel 5. Arvioi ja tuo esille auton vaihtoehdot

Monille työntekijöille työmatkaliikenteen suunnittelutyön käynnistäminen tuo esille uuden asian työpaikan toimintatapoihin. Henkilökunnalle on pyrittävä tuomaan esille ettei kyseessä ole vain autoilun vastustaminen vaan mm. joukkoliikenteen, kävelyn, pyöräilyn ja kimpapakyytien tukeminen ja näihin liittyvien olosuhteiden kehittäminen. Tiedottamisessa pitää tuoda esille etenkin niitä asioita, joita työntekijät ovat itse tuoneet esille esim. kyselyissä. Henkilökunnan halukkuutta muuttaa kulkutapoja ja haluttuja kehittämistoimenpiteitä kannattaa korostaa erityisesti.

Askel 6. Luo yhteisesti hyväksytty strategia ja aseta tavoitteet

Tavoitteet, myös määrälliset, olisi syytä asettaa etenkin seuraaville asioille:

- Miten paljon yksityisautomatkoja halutaan vähentää?
- Miten paljon auton vaihtoehtoja halutaan lisätä?

Tavoitteet voidaan asettaa kansallisten tavoitteiden mukaisesti (esim. pyöräilyn kaksinkertaistamistavoite). Tavoitteiden toteutuminen vie kuitenkin aina kauan ja kovin nopeita tuloksia ei kannata odottaa. Myös tavoitteiden seurannan keinot on mietittävä ja kehityksestä tiedotettava.

Askel 7. Toteuta ohjelma ja pidä mielenkiintoa yllä

Tee hankkeen virallinen aloitus oikein, sillä se sanelee melko pitkälle koko työn onnistumisen. Johdon pitää olla aloituksessa jollakin tavalla mukana ja tehdä aiheeseen liittyviä henkilökohtaisia lupauksia. Koko hankkeen onnistuminen riippuu siitä miten hyvin henkilöstö on sitoutunut ja ymmärtää/hyväksyy tavoitteet, miten hyvin hanke on resursoitu sekä siitä miten houkuttelevia vaihtoehtoja yksityisautoilulle on pystytty tarjoamaan.

Työpaikan liikenteen vastuuhenkilön avaintehtävät voivat olla mm. seuraavat:

- Valmistele ja koordinoi tarvittavan taustatiedon hankintaa.
- Kehittää keinoja herättää henkilökunnan kiinnostus.
- Arvioi ja kehittää vaihtoehtoja yksityisauton käytölle.
- Edistää vaihtoehtojen käyttöä ja saatavuutta tukevia toimenpiteitä.
- On yhteistyössä tarvittaviin tahoihin työpaikan ulkopuolella (kunta, joukkoliikenneyrittäjä, konsultit tms.)
- Huolehtii hankkeen etenemisen päivittäisistä tehtävistä.
- Seuraa ja arvioi ohjelman toteutumista ja tavoitteiden saavuttamista.
- On selvillä miten liikenneasiat otetaan huomioon työpaikan kehitystyössä ja suunnitelmissa.

Varsinaisessa työssä voi käyttää apuna ulkopuolista tahoa.

Liite 2. Luonnos henkilöstön liikennekyselyksi

Liite 3. Kiinteistön olosuhteiden auditointilomake**Työpaikka**

Osoite _____
 Työntekijöiden määrä _____
 Arviointipäivä _____
 Arvioinnin tekijä _____

Työpaikan edustajan yhteystiedot

yht.hlö. _____
 puh. _____
 e-mail: _____

Kulikutapavalintoihin vaikuttavat olosuhteet työpaikkakiinteistöissä Arviointilomake työpaikkoja varten

Arvioinnissa käytetty asteikko: 1=huono, 5=hyvä, k=kyllä, e=ei

1. Polkupyörien pysäköinti

	paikka 1	paikka 2	paikka 3	paikka 4	paikka 5	paikka 6
Etäisyys lähimmästä sisäänkäynnistä						
Katos (k), taivasalla (u), sisällä (s)						
Kaariteline (k), runkolukitus (r), muu mikä						
Onko teline kiinnitetty maahan(k/e)						
Pysäköintipaikan siisteys (1-5)						
Katoksessa (k/e)						
Pyöräpaikkojen lukumäärä						
Arviointihetkellä pyöriä telineissä						
telineiden ulkopuolella						
Säilytyspaikka lukitussa sisätilassa (k/e)						
Telineet näkyvällä paikalla (k/e)						

Telinepaikkoja yhteensä (kpl): _____

Onko kiinteistöstä varastettu pyöriä ? _____

Arvio pyöräpaikkojen riittävydestä (1-5): _____

Arvio pyöräpysäköintijärjestelyjen toimivuudesta

2. Työntekijöiden sosiaalilat

Suihkutilat	paikka 1	paikka 2	paikka 3	paikka 4	paikka 5	paikka 6
Miehille (m), naisille (n), yhteiskäyttö (y)						
Suihkujen määrä						
Onko suihkutila lukittava (k/e)						
Siisteys (1-5)						
Vaatekaappien kokonaislukumäärä joista lukittavia						
Vaatteiden kuivatusmahdollisuus: erill. kuivaushuone (kh), koneellinen kaappi (kk), muu kuivauskaappi (mk), naru tai tanko, muu, mikä? Ei mitään.						

Onko reitti suihkutiloista pyöräpysäköintipaikkoihin sujuva?

Onko reitti suihkutiloista työpisteisiin sujuva?

Arvio suihkutilojen riittävydestä (1-5): _____ (m) _____ (n)

Arvio suihkutilojen toimivuudesta (1-5): _____ (m) _____ (n)

Vaatteiden säilytys/kuivaus

Onko varusteiden säilyttämiseen/kuivaamiseen tarkoitettuja tiloja muualla kuin suihkutilojen yhteydessä, missä, millaisia?

	paikka 1	paikka 2	paikka 3	paikka 4
Arvio vaatesäilytysjärjestelyjen riittävydestä (1-5):				
Arvio vaatesäilytysjärjestelyjen toimivuudesta (1-5):				
Arvio vaatteiden kuivatusjärjestelyjen riittävydestä (1-5):				
Arvio vaatteiden kuivatusjärjestelyjen toimivuudesta (1-5):				

3. Autopaikat

	paikka 1	paikka 2	paikka 3	paikka 4
Työntekijöille varattujen autopaikkojen lkm:				
Etäisyys lähimmästä sisäänkäynnistä				

Autopaikan hinta työntekijälle (mk/kk/vko/vrk/vuosi) _____

Autopaikkoja yhteensä (kpl): _____

Arvio autopaikkojen riittävydestä (1-5): _____

Arvio autopysäköinnin toimivuudesta (1-5): _____

Onko autopaikkojen jaossa priorisointiperiaate? Jos on, millainen?

ARVIO ERI KULKUMUOTOJEN KÄYTTÖÄ TUKEVISTA OLOSUHTEISTA:

TÄRKEIMMÄT KEHITTÄMISKOHTEET:

Annetaan tiedoksi, kenelle:

Liite 4. Työmatkaliikenteen suunnitelmista ja liikkumisen ohjauksesta viisautta työmatkoilla.

