

Liikkumisen ohjaus vantaalaisissa yrityksissä -hanke

Pilotti Vaisala Oy:ssä:
Kestävän työmatkaliikkumisen hyötyjen arviointi

Raportti 13.12.2022

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



Sisältö

1. Työpaikan liikkumissuunnitelma hyvinvointi- ja ympäristötyön työkaluna 3
2. Työn lähtökohdat 10
3. Arvioitavat toimenpiteet ja laskentapolkujen kuvaus 24
4. Yhteenveto ja huomiot 33

Liite A. Käytetyt lähteet ja lisätietoa

1. Työpaikan liikkumissuunnitelma hyvinvointi- ja ympäristötyön työkaluna



KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN TYÖPAIKOILLA – MIKSI?

- Tavoitteena on kannustaa turvallisiin, terveellisiin, sujuviin, ympäristöystävällisiin ja taloudellisiin liikkumistottumuksiin
- Tuo kustannussäästöjä, lisää hyvinvointia ja vähentää päästöjä
- Tukee yrityksen ympäristö-, energiatehokkuus- ja työhyvinvointitavoitteiden saavuttamista



KESTÄVÄN TYÖMATKALIIKKUMISEN HYÖTYJÄ





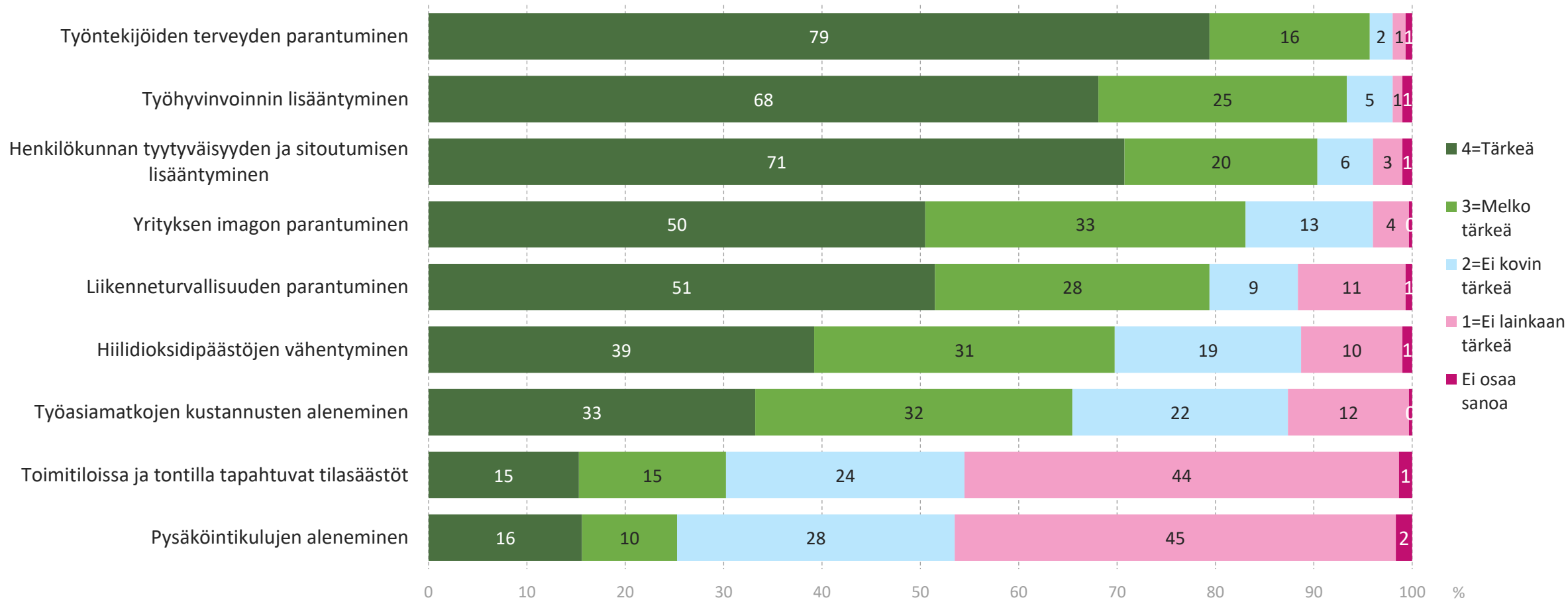
TYÖPAIKAN LIKKUMISSUUNNITELMA

- Organisaation työkalu kestävän työmatkaliikkumisen edistämiseen
- Kannattaa kytkeä yrityksen strategiaan, esim. vastuullisuus- tai työhyvinvointinäkökulmaan
- Parantaa työpaikan saavutettavuutta eri kulkutavoilla
- Kannustaa kestävään ja aktiiviseen liikkumiseen työ- ja työasiamatkoilla
- Helpottaa kestävästi liikkumista niille, joille se on mahdollista
- Sisältää suunnitelman konkreettisista työnantajan toimenpiteistä ja valtuuttaa vastuutahot
- Luo mekanismin suunnitelmalliseen työhön ja seurantaan
- Pohjautuu yleensä henkilöstölle tehtyyn liikkumiskyselyyn
- Osallistaa työntekijät mukaan suunnitelman laadintaan

KYSELY, KEVÄT 2022 (Ramboll)

Työntekijöiden kestävä liikkuminen suomalaisissa pk-yrityksissä

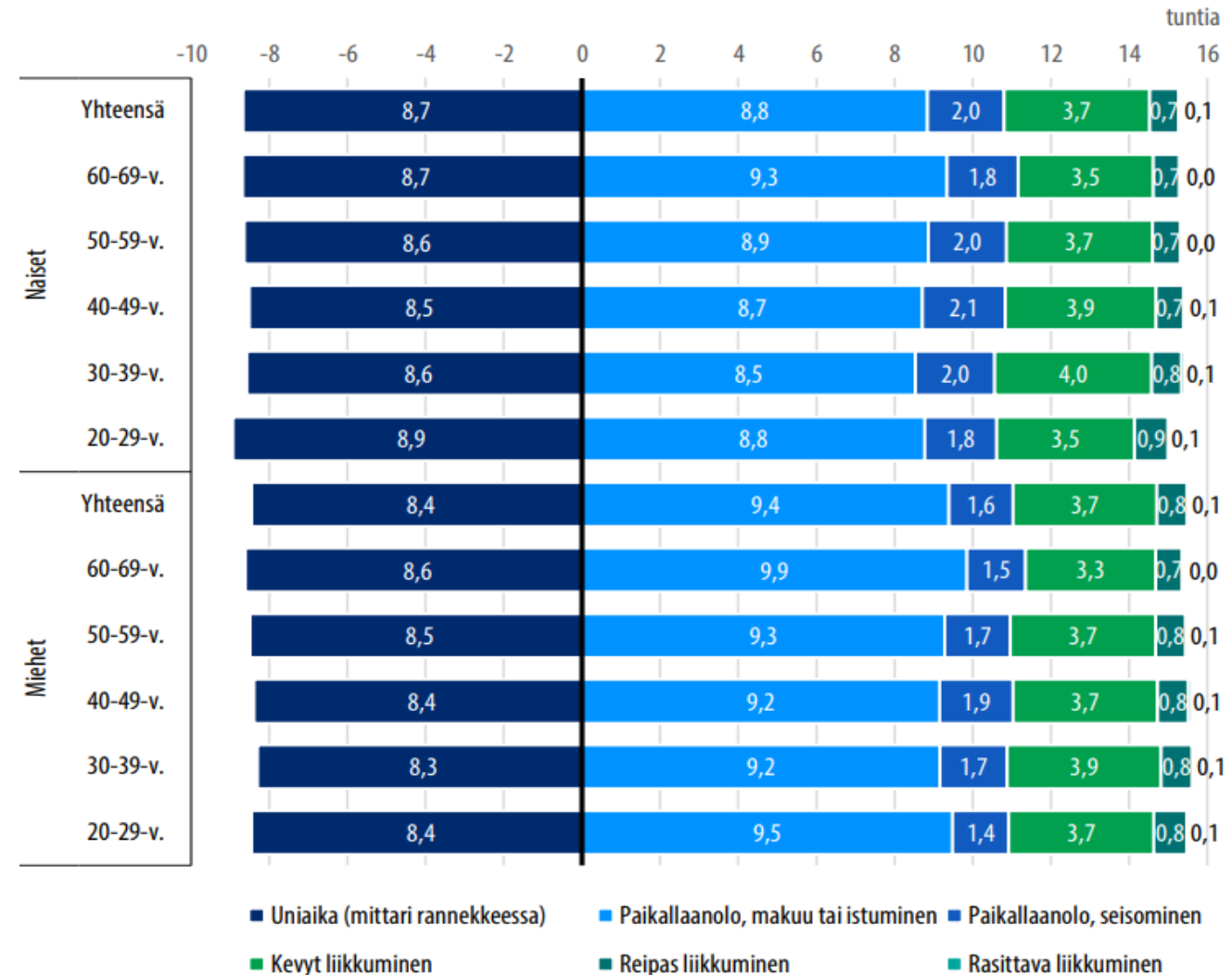
Mitkä seuraavista ovat mielestäsi tärkeimpiä hyötyjä, joita kestävää liikkumista edistävillä toimenpiteillä voitaisiin saavuttaa?



PAIKALLAAN OLO PASSIVOI

Liikuntaraportti - Suomalaisten mitattu liikkuminen, paikallaanolo ja fyysinen kunto 2018–2022

- Suomalaiset viettivät tutkimusajanjaksolla suurimman osan valveillaoloajastaan paikallaan istuen tai makoillen
- Reipasta tai rasittavaa liikkumista kertyi työkäisille aikuisille alle tunti päivässä
- Suurin osa liikkumisesta kertyi lyhyistä, alle 5 minuuttia kerrallaan kestäneistä jaksoista
- Työkäisten aikuisten päivittäiset askeleet vähentyivät neljän vuoden tutkimusajanjakson aikana, erityisesti miehillä
- Työkäisten tavallisin liikkumisen muoto oli kävely





VASTUULLISUUS JA YMPÄRISTÖ

Kotimaan liikenne muodostaa noin viidenneksen Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Yksityisautolla kuljettavat työmatkat taas muodostavat noin 11 % kaiken kotimaan liikenteen päästöistä.

Konkretiaa työpaikkatasolla

- Henkilöstön työmatkojen aiheuttaminen päästöjen laskenta
- Työmatkojen kulkutapamuutosten aiheuttamien päästövähennysten laskenta
- Työmatkojen kulkutavat mukana osassa ympäristöjärjestelmiä

Esimerkki- organisaation kestävän liikkumisen suunnitelma

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN VISIO 2021–2023

”Toimipisteisiin luodaan mahdollisimman helpot ja houkuttelevat puitteet saapua töihin myös muilla kulkumuodoilla kuin omalla autolla.

Työmatkaliikenne työaikana sekä kodin ja työpaikan välillä on sujuvaa, terveellistä, turvallista, ympäristöystävällistä ja taloudellisesti järkevää niin työnantajalle kuin työntekijöille.

Työaikana matkustaminen tapahtuu mahdollisuuksien mukaan kävellen, pyörällä, kimppakyydeillä, yhteiskäyttöautoilla tai julkisilla liikennevälineillä.”

TYÖNANTAJAN TOIMENPIDEVALIKKOA

KOKONAISUUS HALTUUN

- Sijainti, saavutettavuus joukkoliikenteellä
- Henkilöstön työmatkaliikkumisen nykytilan selvittäminen ja liikkumissuunnitelma
- Yhteistyö kaupungin tai yritysalueen kesken
- Yhdistäminen liikunta/vastuullisuus/ympäristö/työhyvinvointityöhön
- Yhteistyö työterveyden kanssa

OLOSUHTEET KUNTOON

- Houkutteleva ja turvallinen piha-alue kävelylle ja pyöräilylle
- Toimiva ja turvallinen pyöräpysäköinti
- Hyvät pukeutumis- ja peseytymistilat, tilaa myös märkien vaatteiden kuivattamiseen
- Hallittu autopysäköinti
- Vaikuttaminen joukkoliikenneyhteyksiin

PALVELUT JA MOTIVOINTI TUEKSI

- Edut ja kannustimet, esim. työsuhdematkalippu/työmatkaseteli, työsuhdepyörä
- Etätyökäytännöt, etäneuvottelut
- Auto- ja pysäköintipolitiikka
- Kampanjat, arvonnat, tempaukset, markkinointi
- Kokeilut, työntekijöiden osallistuminen
- Kimppakyydit, yhteiskäyttöautot, työasiointipyörät, työsuhdepyörät
- Työsuhdeautojen käyttövoimat
- Aikataulunäytöt, pysäkkiaikataulut

2. Lähtökohdat



Työn tausta ja tarkastelutapa

- Arviointityö toteutettiin osana Traficomien rahoittamaa **Liikkumisen ohjaus vantaalaisissa yrityksissä -hanketta**. Hankkeen toteuttamisesta vastasi **Vantaan kaupunki**.
- Esimerkkikohteena oleva **Vaisala Oyj** on tehnyt verrattain pitkäjänteistä ja monipuolista työmatkaliikkumisen ohjausta.
 - Green Officen vuosittaisessa toimenpidesuunnitelmassa liikkuminen on mukana yhtenä teemana.
 - Vaisala on tehnyt työmatkaliikkumisen kyselyitä useampana vuonna, koska on tunnistettu tarpeita ja toiveita tukea nykyistä enemmän aktiivista ja kestävästä työmatkaliikkumisesta.
- **Liikenteen työsuhte-etujen verotuskohtelu** Suomessa ei ole tällä hetkellä optimaalinen kestävässä työmatkaliikkumiseen kannustamisen näkökulmasta. Veroeduilla ja rahallisilla kannustimilla on suuri vaikutus kulkutapojen käyttöön.
- Kohdeyritys on valinnut tässä osaselvityksessä tarkasteltavat ja arvioitavat **taloudelliset toimet**, jotka voisivat olla seuraavia mahdollisia jalkautettavia työmatkaliikkumisen ohjauskeinoja.
- Osatehtävän tavoitteena on hahmottaa mahdollisten käyttöön otettavien kestävä liikumisen edistämistoimien **kustannuksia ja vaikuttavuutta kulkutapojen käyttöön** kodin ja työpaikan välisillä matkoilla. Jälkimmäisestä on johdettu hyötyerinä vaikutuksia mm. sairauspoissaoloihin ja liikkumisen päästöihin.
- Tarkastelu ei sisällä toimenpiteiden toteutettavuuden arviointia. Suuntaa antavien laskelmien tehtävä on auttaa ymmärtämään vaikutusten suuntaa ja suuruusluokkaa.
- Laskelmissa on jouduttu tekemään **osin vahvojakin oletuksia**. Keskeisten oletusten kohdalla on tehty vaihtoehtoisia laskelmia, jotta saadaan tuntumaa vaikutusten vaihteluvälistä.
- Tämän julkisen raportin lisäksi kohdeyritys on saanut käyttöönsä yksityiskohtaisemman sensitiiviset lähtötiedot sisältävän version.

Lähtötiedot

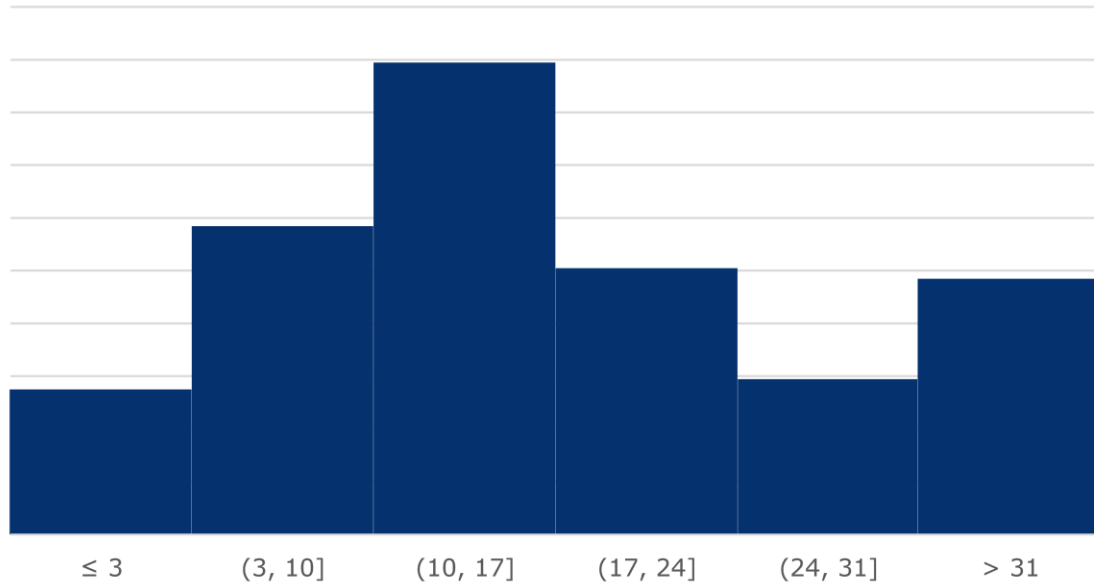
- Laskelmissa on hyödynnetty Vaisalan toimittamia lähtötietoja ja tilastoja.
 - Toteutetut kestävän työmatkaliikkumisen toimenpiteet vuosina 2020–2022
 - Vantaanlaakson toimipisteen työntekijämäärä ja työntekijöiden asuinpaikat kaupunginosatarkkuudessa.
 - Työmatkaliikkumisen kyselyt vuosina 2014, 2016, 2019 ja 2022.
 - Työmatkojen keski- ja mediaanipituus
 - Työmatkaliikkumisen päästöt
 - Vaisalan kaupunkipyöräaseman käyttötiedot
 - Työntekijäpysäköinnin paikkamäärä ja käyttöastearvio
 - Työntekijöiden sairauspoissaolot vuosina 2013–2021*
- Laskelmissa on erityisesti nojaututtu uusimpaan syksyllä 2022 tehtyyn työmatkakyselyyn, johon vastasi 43 % työntekijöistä. Liikkumiskyselyn korkea vastausprosentti mahdollistaa havaintoaineiston laajentamisen koko henkilöstöä koskevaksi.
- Vaikutusarvioinnissa on nojaututtu kirjallisuudesta löytyviin havaintoihin eri toimenpidetyyppien vaikutuksista. Käytetyt lähteet on listattu raportin liitteessä A.

** Sairauspoissaolotietojen sensitiivisyyden vuoksi tämän julkisen arviointiraportin sairauspoissaololaskelmien kustannukset perustuvat EK:n julkaisemiin [lukuihin](#) (18.8.2022)*

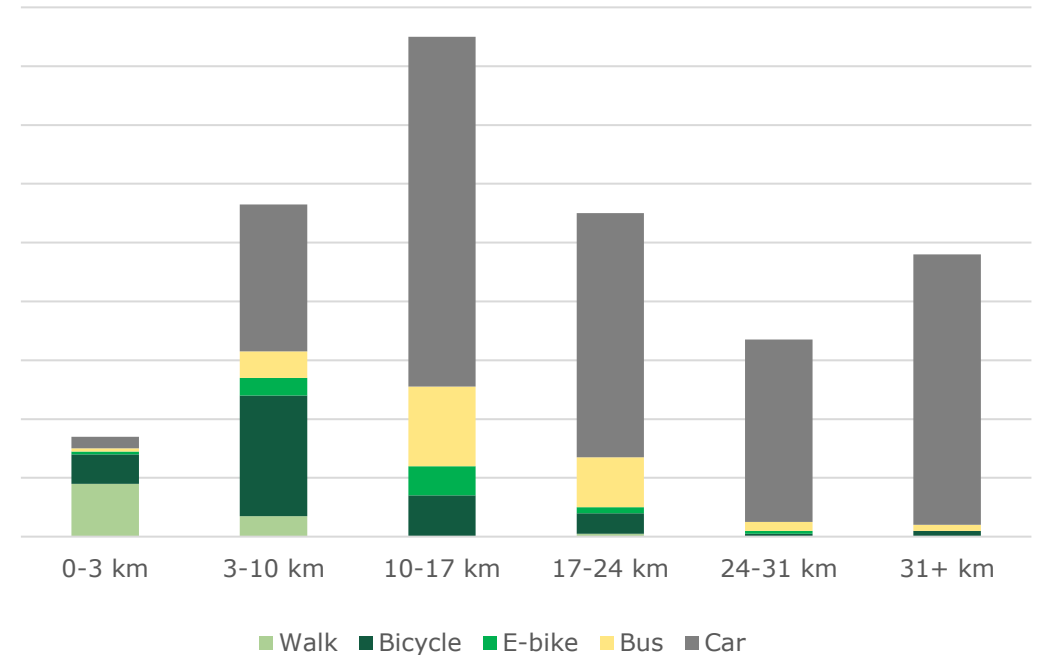
Työmatkaliikkumisen tilannekuva (2022)

Matkojen pituudet ja kulkutapojen käyttö

Commuting distance of all respondents (km)



Commuting modes by distance (n of each distance)

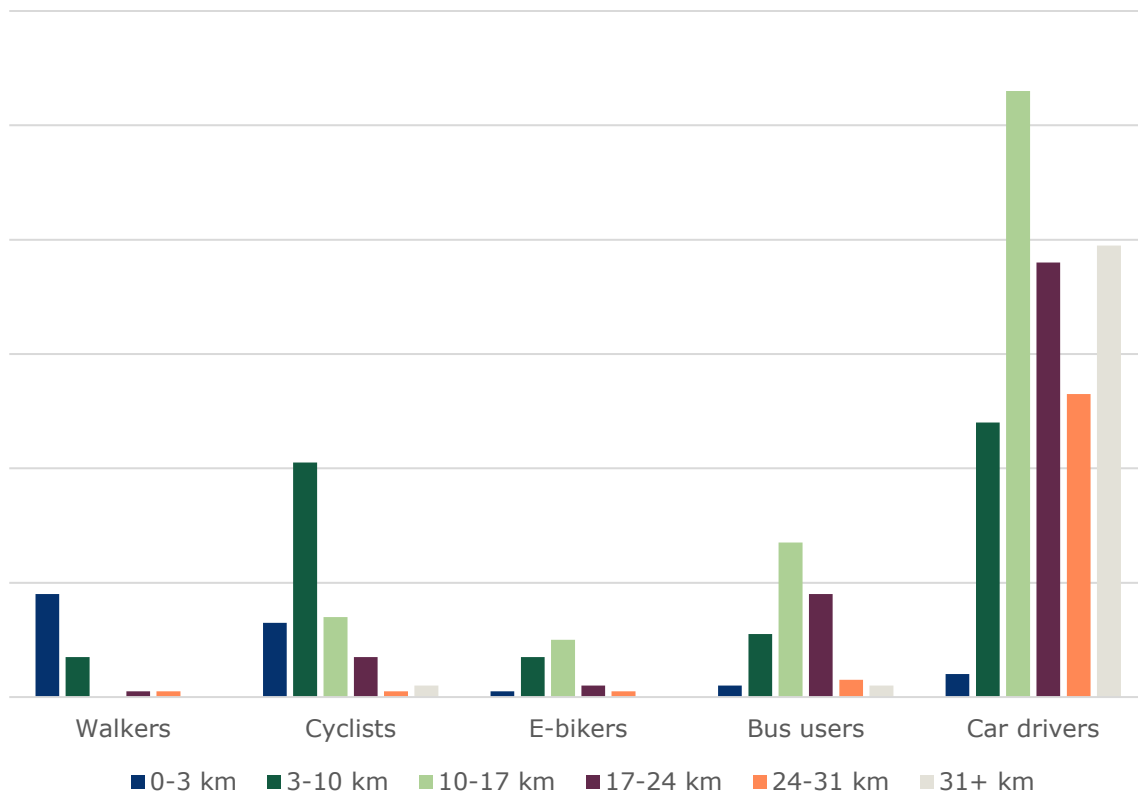


- Työmatkojen keskipituus 23 km ja mediaani 15 km
- Työmatkojen liikkumissuorite noin 7,2 milj. km vuodessa
- Työmatkaliikkumisen laskennalliset CO₂-päästöt 1197 tCO₂e

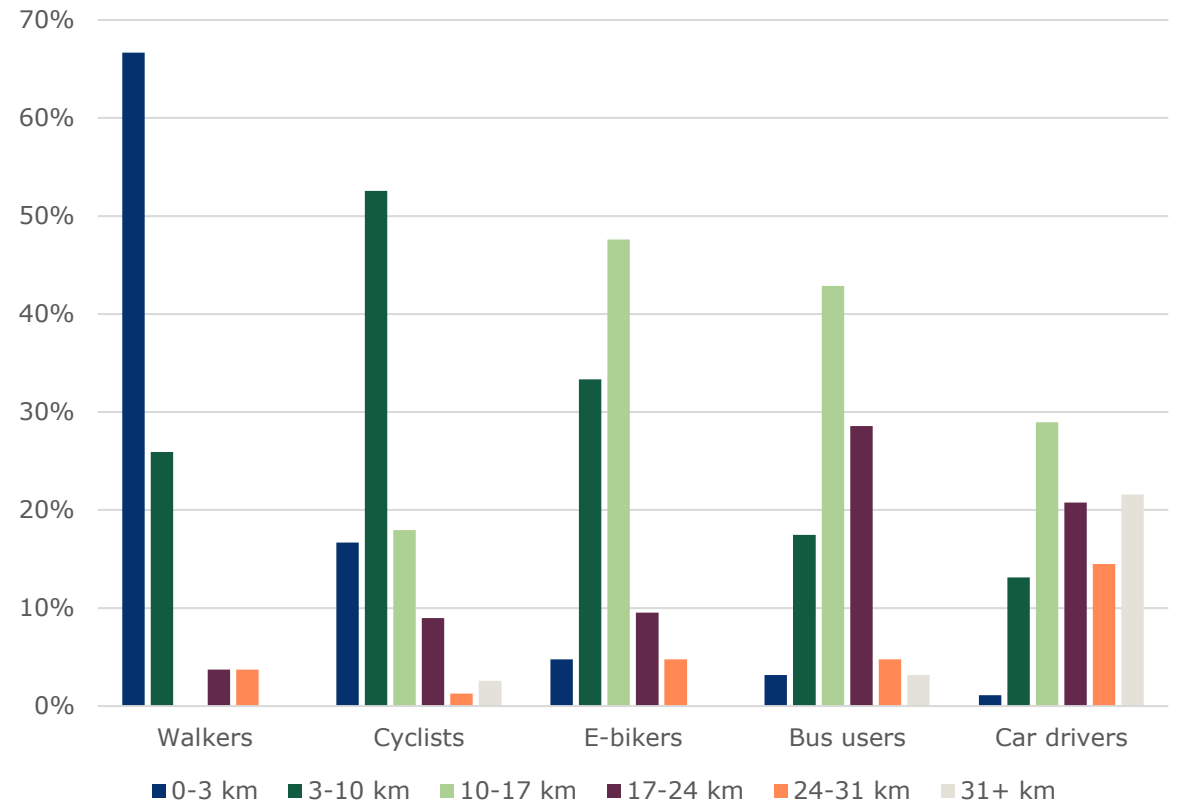
Työmatkaliikkumisen tilannekuva (2022)

Matkojen pituudet ja kulkutapojen käyttö

Commuting distances by mode (*n* of each mode)



Commuting distances by mode (% of each mode)



Kulutusapojen käytön toistuvuus

Liikkuu aina/pääsääntöisesti

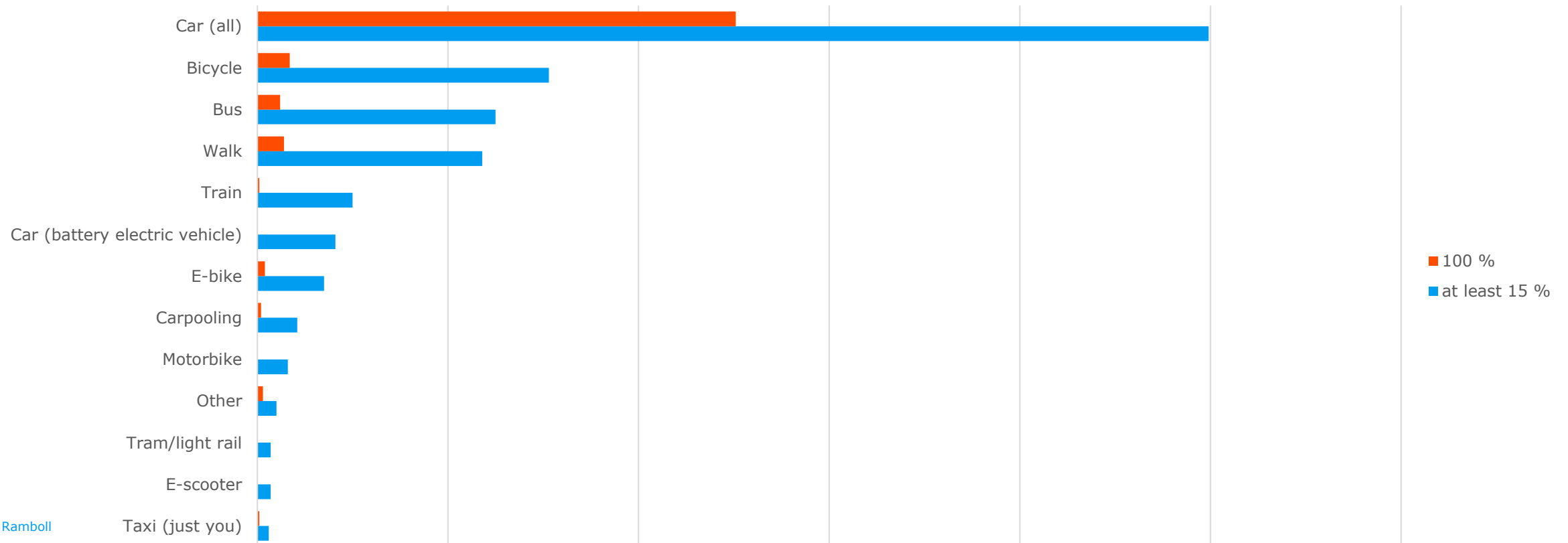
- Joukkoliikenteellä 2 %
- Pyöräillen tai kävelen 5 %
- Autolla 41 %

Liikkuu jonkin verran (vähintään 15 %)

- Joukkoliikenteellä 30 %
- Pyöräillen tai kävelen 44 %
- Autolla 81 %

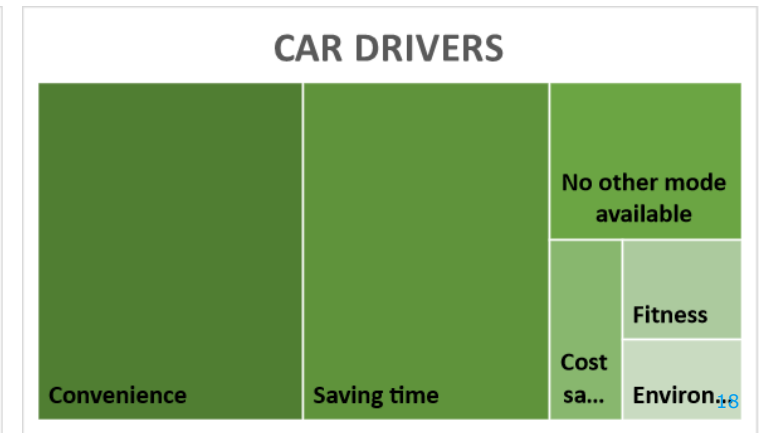
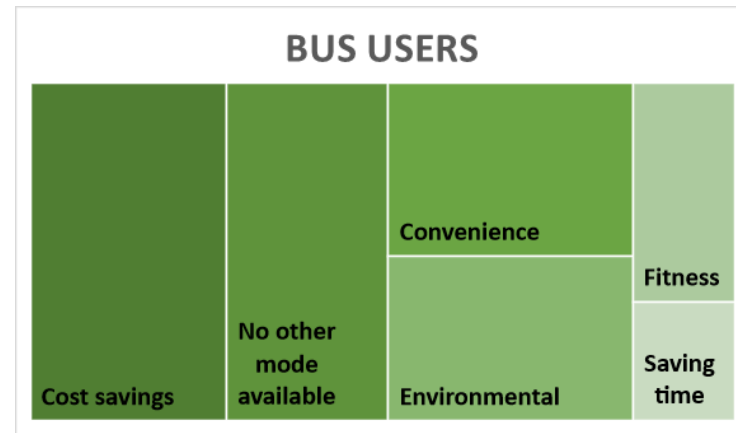
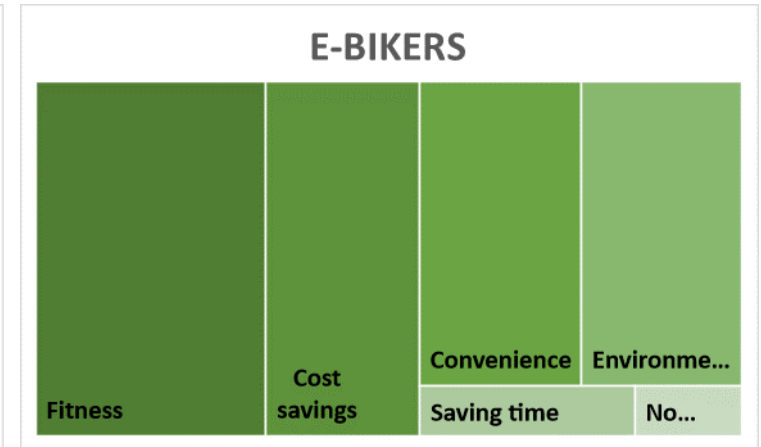
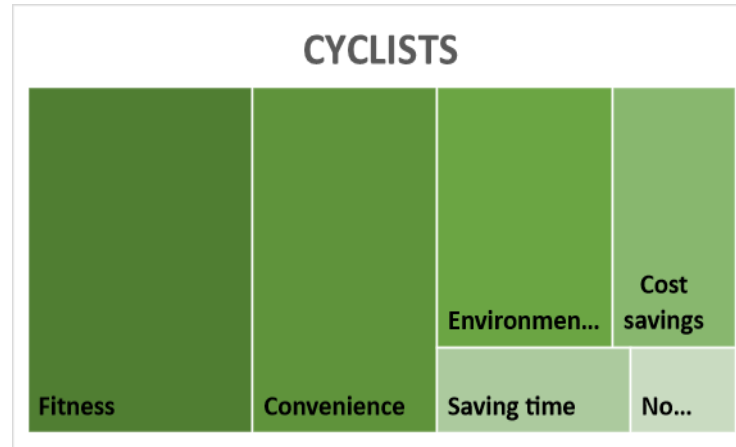
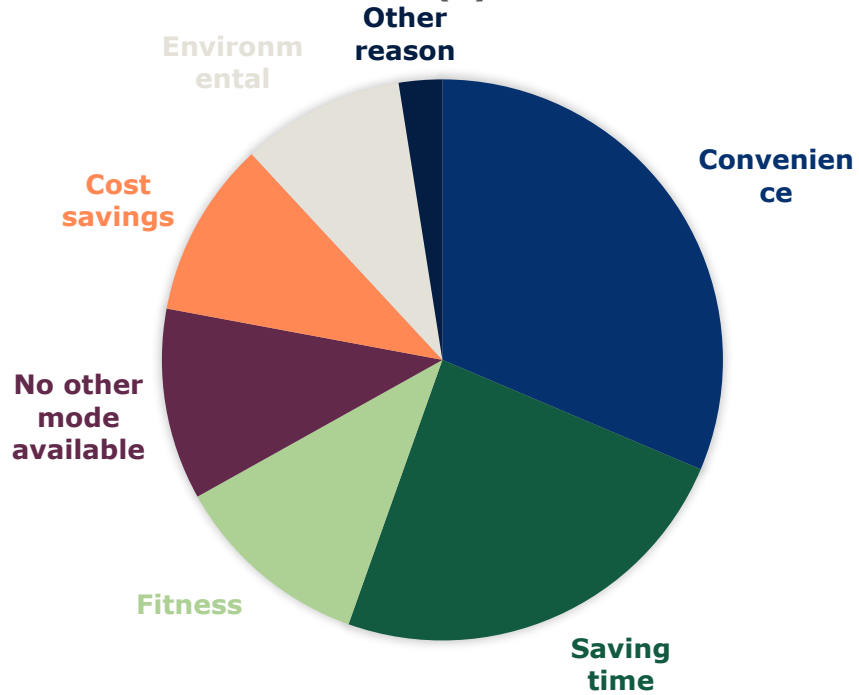
→ Laajennetaan kyselytulokset koskemaan koko henkilökuntaa (vastausprosentti 45 % / 2022)

number of employees who use this mode on at least 15 % or 100 % of their commutes



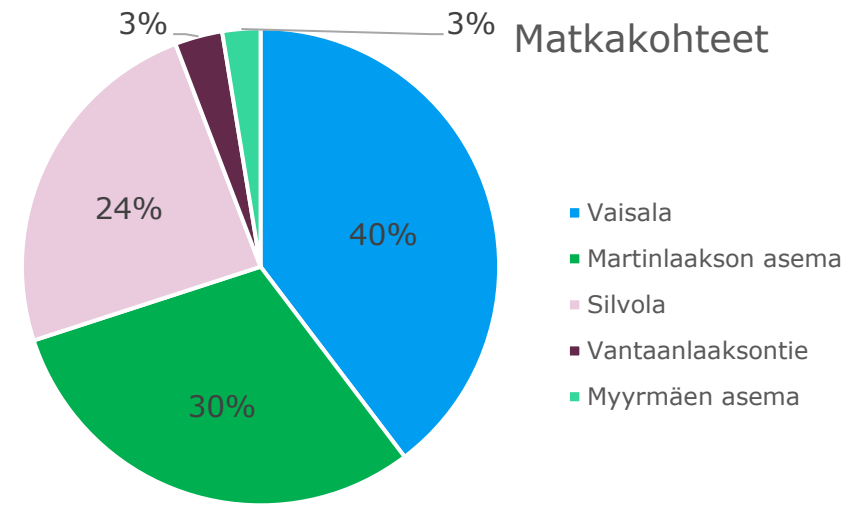
Syitä ja motiiveja kulkutapavalintaan

MAIN REASONS FOR CHOOSING PREFERRED MODE(S) OF TRANSPORT

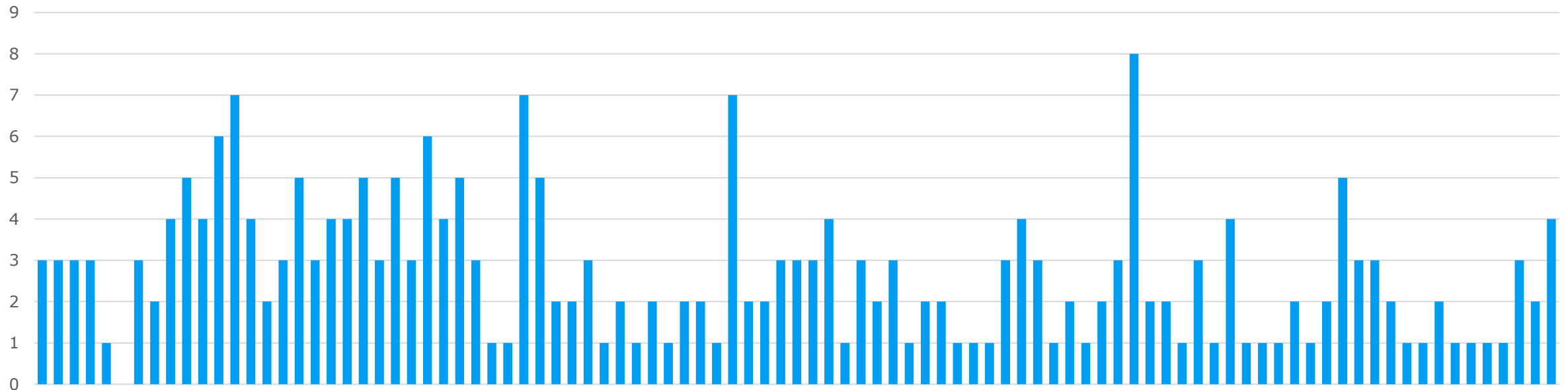


Kaupunkipyörien käyttö 2022

- Yhteensä 255 matkaa
- Keskimäärin 2,7 matkaa/päivä
- Maksimi 8 matkaa, minimi 1 matka



Vaisalan kaupunkipyöräaseman käyttö 2.5.-23.9.2022



Sairauspoissaolot

- Työnantaja joutuu yleensä maksamaan sairausajan palkkaa lyhyen, alle 10 päivän sairauspoissaolon ajalta. Tällaisen sairauspoissaolon aikana työnantaja ei kuitenkaan saa vastinetta sairausajan palkasta työpanoksena tai korvausta maksetusta palkasta sairausvakuutuksesta.
- Yrityksen menetys sairauspoissaolosta on tällöin menetetty arvonlisäys: yritys maksaa palkat ja muut kulut, mutta arvonlisäys jää saamatta.
- Suomalainen työntekijä on sairauden takia poissa töistä keskimäärin 5–7 päivää vuodessa (2,4...3,3 %).
- Arvio yhden sairaspäivän kustannuksesta on työnantajalle keskimäärin 370 € (EK 18.8.2022).



Työmatkaliikkumisen taloudelliset kannustimet - nykytila

- Liikenteen työsuhde-etujen verotuskohtelu Suomessa ei ole tällä hetkellä optimaalinen kestävään työmatkaliikkumiseen kannustamisen näkökulmasta. Veroeduilla ja rahallisilla kannustimilla on suuri vaikutus kulkutapojen käyttöön.
- Työmatkakulujen verovähennykset v. 2022
 - Matkakulujen omavastuu on 750 eur
 - Asunnon ja työpaikan välisillä matkoilla matkakuluvähennys auton mukaan on 0,25 €/km.
 - Polkupyörän käytöstä 85 €/vuosi
- Kilometrikorvaukset työasiamatkoilla:
 - Henkilöauto 0,46 €/km
 - Polkupyörä 0,11 €/km
- Verottaja on etenkin pandemian aikana hyväksynyt väljemmin auton käytön kustannuksia verrattuna aiempiin joukkoliikenteen palvelutasoperusteisiin linjauksiin.
- Työnantajan työntekijälleen antama polkupyöräetu on verovapaata tuloa 1 200 euroon asti. Polkupyöräedun ja joukkoliikenteen matkalipun verovapaa enimmäismäärä on yhteensä 3 400 euroa.
 - Vaisalalla työsuhdepyöräedun on ottanut käyttöön 5 % henkilöstöstä (1.10.2021–7.10.2022).

Työmatkojen liikkumisen ohjauksen taloudelliset tukimuodot – referenssejä meiltä ja muualta

- Kestävä liikkuminen osana Espoo-tarinaa (KESTO) – hankkeen (2019) yksi työpaketti käsitteli **työnantajan tasapuolista liikkumistukea** eri kulkumuodoille.

Tasapuolinen liikkumisen tuki



Pysäköinnin tuki
20 €/kk tai 50 %



Työsuhdematkalippu
20 €/kk



Pyörän huolto- ja varuste-etuja noin 10 €/kk



Asianmukaiset sosiaalitulat ja pyöräpysäköinti

Kulutusmuotojen kustannukset

Autopaikka ulkona, työmatka 5 km

20 €/kk  55 €/kk

Autopaikka hallissa, työmatka 17 km

50 €/kk  203 €/kk

HSL:n AB- tai BC -kausilippu 30 pv

20 €/kk  40 €/kk

HSL:n BCD-kausilippu 30 pv

20 €/kk  88 €/kk

Kustannukset pyörällä 7 km

18 €/kk  20 €/kk

Työnantajan tuki  Työntekijän kustannus

- Tampereen kaupunki (2021) on selvittänyt henkilöstölle uutta kestävästä liikkumisesta tukevaa joustavaa toimintamallia, jossa työntekijät voivat valita itselleen mieluisan etukokonaisuuden kaupungin määrittämällä budjetilla.
- Suosituksena esitettiin nykyisen omavastuullisen työsuhdematkalipun (etu 9,5 €/kk) laajentamista arvo- ja vuosilippuun (nykyisen vuosilipun lisäksi)
- Muita referenssejä
 - Pekka Niska Oy maksaa kodin ja työpaikan väliseltä lyhimmältä matkalta työmatkapyöräilyä (vähintään 5 km/suunta) 0,25 €/km
 - Lujabetoni Oy kustantaa polkupyöriin talvirenkaat työntekijöille, jotka kulkevat työmatkat talvisin polkupyörällä.
 - Ranskassa on valtakunnallisesti käytössä 0,25 €/km tuki pyörällä tehtäville työmatkoille. Etuus voi olla enimmillään 500 €/v.

Kestävän liikkumisen tukeminen työmatkoilla

Vaisalassa tehtyjä toimenpiteitä vuosina 2020–2022

- Kaupunkipyöräasema Vantaan toimipisteelle (2022)
- Työsuhdepyöräetu (2021)
- Hybridityön ohjeistus (etätyöpolitiikka) (2021)
- Lisää pukeutumis- ja säilytystiloja n. 300 henkilölle uuteen rakennukseen (2020)
- 100 uutta pyöräparkkia uuden rakennuksen edustalle (2020)
- ePassin Työmatkaetu (paikallisliikenteen, VR:n ja Matkahuollon henkilökohtaiset matkakortit tai kausiliput) (2020)
- Bussikuljetuskokeilu Martinlaakson aseman ja toimiston välillä (2020)
- Nollapäätöpäivän pyörähuoltokampanja (2020, 2021)
- Osallistuminen Kilometrikisaan ja SPR:n Ketjureaktioon (useampana vuonna)

Arvioitavat toimenpiteet

- Työsuhdematkalippu
- Kilometrikorvaus aktiivisten kulkutapojen käytöstä työmatkoilla
- Pysäköinnin hinnoittelu

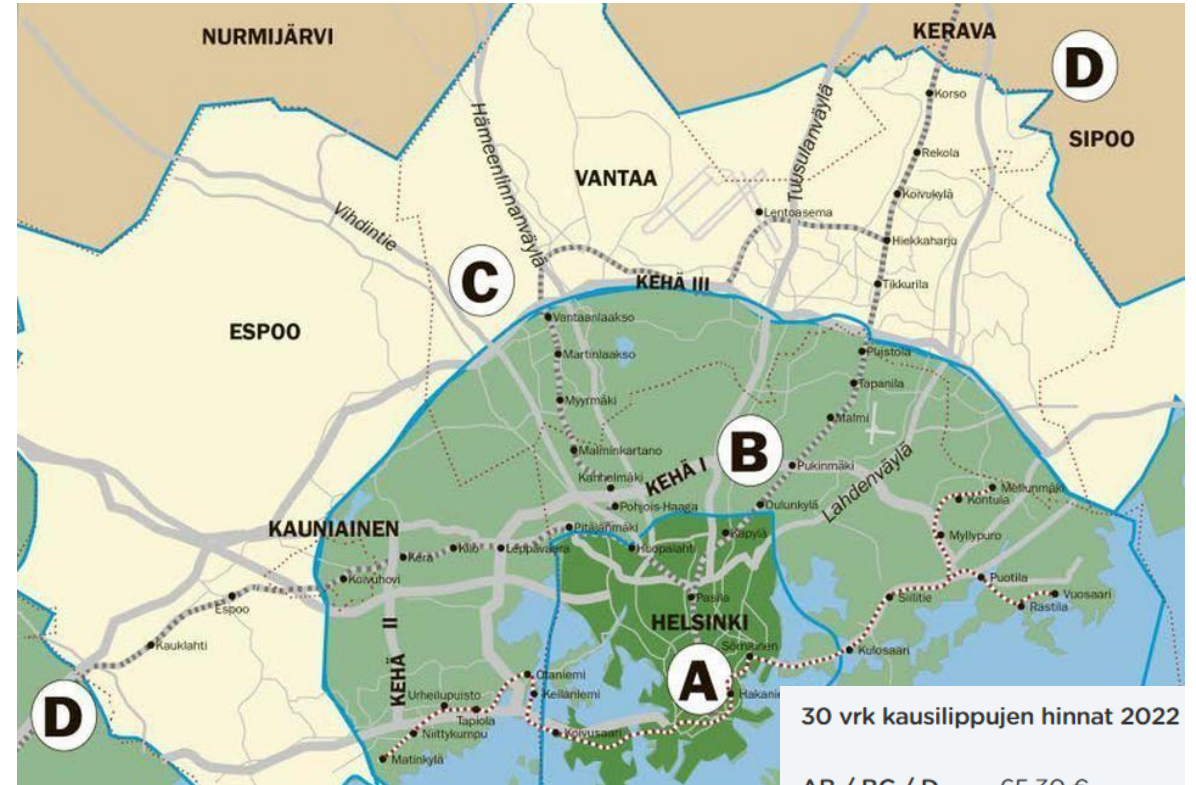
3. Arvioitavat toimenpiteet



A. Työsuhdematkalippu



- Työnantajan tarjoama lippu kodin ja työpaikan väliseen liikkumiseen.
- Palkan päälle tarjottuna ei työnantajalle muodostu palkan sivukuluja.
 - Yritys voi vähentää kulut verotuksessa.
 - Työntekijälle veroton (3400 €/vuosi asti)
- HSL-alueella kaksi vaihtoehtoa työsuhdematkalipulle:
 - Jatkuva kausilippu
 - Joustava saldo





A. Käyttäjämäärien arviointi

Kohderyhmän määrittely

- Kohderyhmän potentiaali noin 45 % henkilöstöstä.
 - Nykyisin kaikki säännöllisesti (4 %) ja jonkin verran (30 %) joukkoliikennettä käyttävät
 - Lisäksi käyttäjiä siirtynee jonkin verran autoilevien joukosta (10 %)

Lipputyypijakauma ja matkustus

- Työntekijöiden asuinpaikkojen mukaan tehty arvio lipputyypin jakautumisesta HSL-vyöhykkeittäin:
 - 80 % AB/BC-lippu ja 20 % ABC/BCD
- Arvio lipputyypijakaumasta
 - 1/3 jatkuva kausilippu (11 %)
 - 2/3 joustava saldo (30 %)
- Joustavan saldon käytön matkustusolettama:
 - Keskimäärin 2 päivänä viikossa 6 kk ajan

Laskentapolku 2:

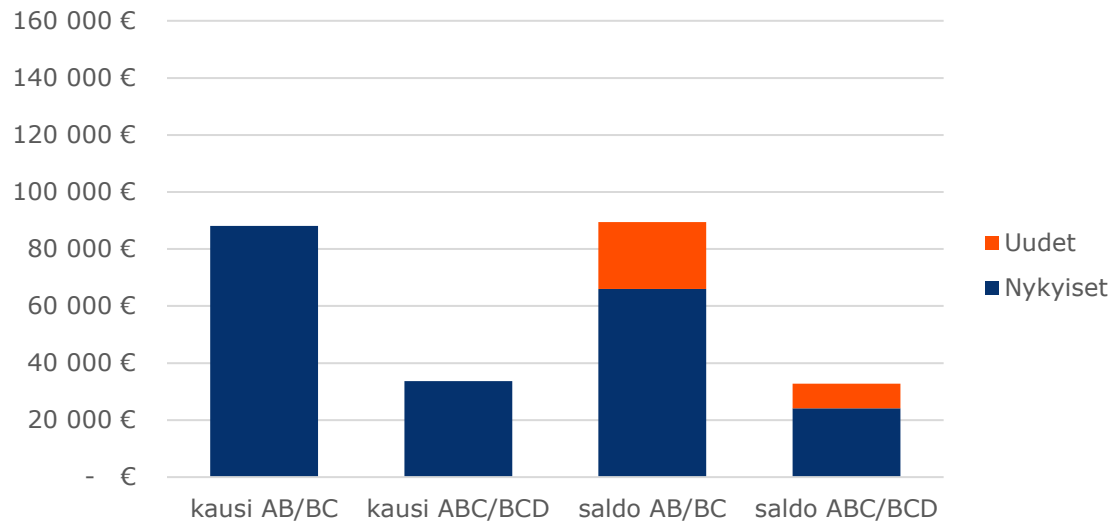
- Lipputyypit 60 % AB/BC-lippu ja 40 % ABC/BCD-lippu JA
- Jos uusia käyttäjiä tulisi 20 % jonkin verran autoilevista JA
- Joustavaa saldoa käytetään 3 päivänä viikossa 7 kk ajan

A. Työsuhdematkalipun kustannukset



Laskentapolku 1

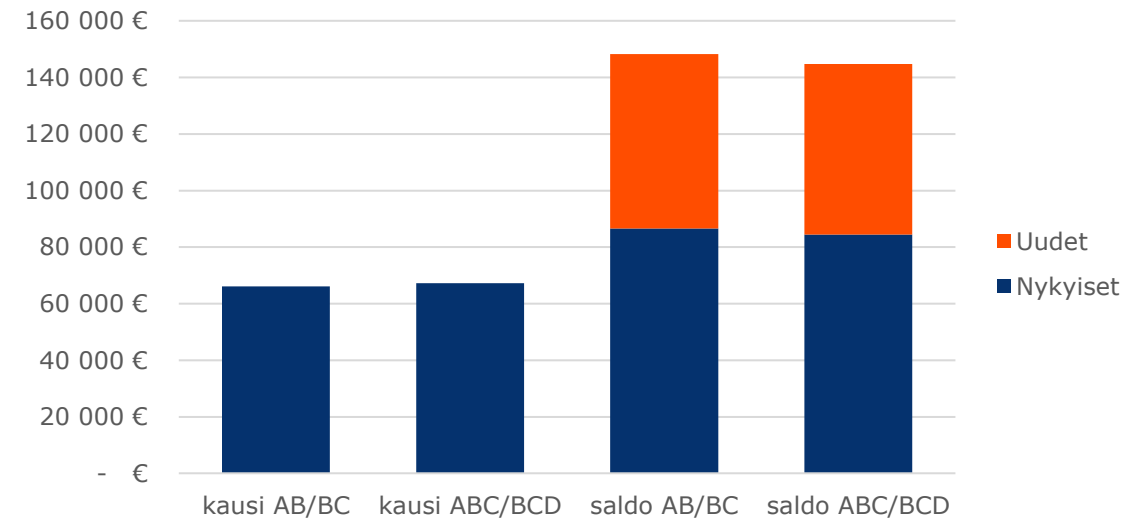
Arvio työsuhdematkalippujen kustannuksista lippu- ja käyttäjätyypeittäin (ve 1, 42 % henkilöstöstä)



- Kustannukset **244 000 €/v**
 - Nykyiset käyttäjät 87 %
 - Uudet käyttäjät 13 %

Laskentapolku 2

Arvio työsuhdematkalippujen kustannuksista lippu- ja käyttäjätyypeittäin (ve 2, 50 % henkilöstöstä)



- Kustannukset **426 000 €/v**
 - Nykyiset käyttäjät 71 %
 - Uudet käyttäjät 29 %

A. Työsuhdematkalipun välittömät ja välilliset hyödyt



Suorat käyttäjähyödyt

- Työsuhdematkalipusta syntyy työntekijällä keskimäärin 425 € arvoinen veroton etu vuodessa (ve 2:ssa 628 €)
- Lisäksi autoilua vähentävät hyötyvät noin 200 €/v (Ve 2:ssa 390 €) säätyvien ajoneuvokustannusten* muodossa.
- Yhdessä tarjottavan työsuhdematkalipun kanssa autoilija säästää keskimäärin noin 500 € (950 €) vuodessa

Välilliset hyödyt työnantajalle

- Työnantajalle ei synny pysäköintitarpeen vähentämisestä suoria nykykäytännöllä kustannussäästöjä.
- Terveysliikuntasuosituksen mukaan reipasta liikkumista suositellaan tehtäväksi 2 tuntia 30 minuuttia viikossa.
- Joukkoliikenteen käyttö voisi liityntäkävelyiden kautta lisätä 30 minuuttia terveystoimintaa matkustuspäivinä.
- Laskelmassa oletettiin, että 25 % autoilua vähentävistä ei liiku terveyden kannalta arjessa riittävästi. Näiden keskuudessa aktiivisen liikunnan lisääminen vähentäisi 1 sairauspäivän vuodessa.
 - Laskentapolku 2: 50 % ei liiku riittävästi, sairauspäivät vähenisivät 2 päivällä vuodessa
- Työnantajalle koitua hyöty olisi 10 000 eur (40 000 eur) vuositasona.

Päästövaikutukset

- 420 tkm autoliikenteen suoritevähenemä pienentää CO₂-päästöjä 67 t (5,6 % työmatkaliikuttamisen päästöistä)

B. Lihasvoimaisen liikkumisen kilometrikorvaus



Toimenpiteen kuvaus

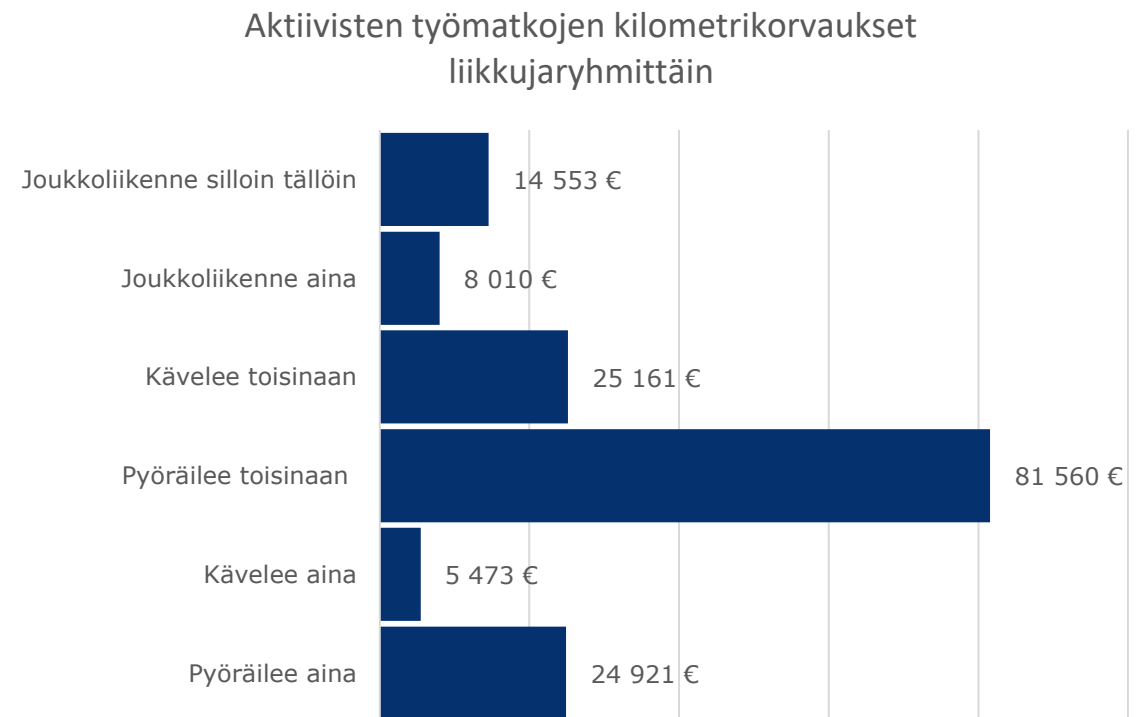
- Tarkastellaan 0,25 €/km tukea jalan ja pyörällä osin tai kokonaan tehtävien työmatkojen tukemiseksi.
- Peruslaskelmassa ei ole rajoitetta matkanpituudelle. Herkkyystarkasteluna arvioitu, jos tukea myönnetään vain yli 5 km yhdensuuntaisiin matkoihin.

Kohderyhmän määrittely

- Nykyisin kävellen ja pyörällä työmatkoja säännöllisesti (5 %) tai jonkin verran (44 %) sekä joukkoliikenteen nykyiset säännölliset käyttäjät (4 %)
 - Liityntäkävely tai -pyöräily 1,5 km/suunta
- Joukkoliikenteen satunnaiset käyttäjät (30 %)
- Kohderyhmän laajuus 83 % työntekijöistä

Kustannukset

- Yhteensä noin 160 000 euroa tai 106 000 euroa, jos tuki kohdistetaan vain yli 5 km yhdensuuntaisiin matkoihin.



B. Hyödyt



Suorat käyttäjähyödyt

- Työnantajalle ei synny pysäköintitarpeen vähentämisestä suoria nykykäytännöllä kustannussäästöjä.
- Matkan pituudesta riippumattomana tuki kohdistuisi noin 80 % henkilöstöstä.
- Keskimäärin tästä aiheutuisi noin 141 € etu tukea hyödyntävällä työntekijälle.
 - Kilometrisuorite 1300 km/työntekijä
 - yhteensä 80 000 km (160 000 km)
 - kilometrituki 20 000 € (40 000 €)

Välilliset hyödyt työnantajalle

- Oletukset
 - Jos usein työmatkoja autolla tekevistä (18 %) 25 % (herkkyys 50 %) siirtyisi tekemään vakituisesti* työmatkan pyörällä* tai vastaavasti kaikki toisinaan autolla kulkevat tekisivät yhden työmatkan pyörällä viikossa 4 kk ajan.
 - Jos aktiivista työmatkaliikkumista lisäävillä henkilöllä vähentyisi 1 (2) sairauspoissaolo vuodessa, olisi säästö työnantajalle 22 000 € (66 000 €) vuodessa.

Päästövaikutukset

- 120 tkm autoliikenteen suoritevähenemä pienentää CO₂-päästöjä 19,1 t (1,6 % työmatkaliikkumisen päästöistä)

C. Pysäköinnin hinnoittelu



Toimenpiteen kuvaus

- Ruuhkaongelmista ja ilmastonmuutoksen hillintään liittyvistä tavoitteista huolimatta valtaosa yrityksistä tarjoaa työntekijöilleen maksutta oikeuden käyttää työpaikan pysäköintipaikkoja ("työsuhdepysäköintipaikka").
- Tutkimusten mukaan pysäköintipaikkatarjonnan sääntely ja hinnoittelu ovat kustannustehokkaimpia keinoja vaikuttaa työmatkaliikkumisen kulutapajakaumaan.
- Parkkipaikkojen ja latauspisteiden nykyinen määrä:
 - Pysäköintipaikkoja 0,5 paikkaa per työntekijä
 - Sähköautojen latausmahdollisuus on 10 % paikoista

Kohderyhmän määrittely ja vaikuttavuus

- Nykytilanteessa 37 % henkilöstöstä tulee päivittäin autolla töihin. Lisäksi on vastaava osuus silloin tällöin autolla tulevia. Kohderyhmän laajuus noin 73 % henkilöstöstä. → nykytilanteessa kaikki pysäköintipaikat ovat käytössä.
- Tarkastellaan 20 €/kk (50 €/kk) pysäköintimaksun vaikutuksia.
- Autoliikenteen pysäköintikysyntä vähenisi noin 10 % (25 %) riippuen siirtymistä kimpapakyyteihin.

Taulukko 6. Päivittäisen pysäköintimaksun aiheuttama prosentuaalinen vähenemä henkilöautolla tehtävien työmatkojen määrään¹³. (Victoria Transport Policy Institute 2008)

| Työpaikka-alue | Päivittäinen pysäköintimaksu | | | | |
|---|------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| | 0 € | 0,9 € | 1,8 € | 2,7 € | 3,5 € |
| Taajama, painotus kimppakyytiin | 0 | 5.9 | 13.1 | 21.0 | 28.6 |
| Taajama | 0 | 6.5 | 15.1 | 25.3 | 36.1 |
| Taajama, joukkoliikenne painotus | 0 | 6.7 | 15.7 | 26.7 | 38.8 |
| Aluekeskus, painotus kimppakyytiin | 0 | 10.8 | 21.4 | 30.7 | 37.9 |
| Aluekeskus | 0 | 12.3 | 25.1 | 37.0 | 46.8 |
| Aluekeskus, joukkoliikenne painotus | 0 | 14.3 | 30.5 | 46.8 | 61.4 |
| Kaupungin keskusta, painotus kimppakyytiin | 0 | 12.4 | 21.7 | 28.2 | 32.5 |
| Kaupungin keskusta | 0 | 17.5 | 31.8 | 42.6 | 50.0 |
| Kaupungin keskusta, joukkoliikenne painotus | 0 | 22.5 | 42.6 | 58.7 | 70.6 |

C. Vaikutukset



Suorat vaikutukset käyttäjiin

- Käyttäjät maksaisivat pysäköinnistä vuodessa 175 € (275 €)
- Pysäköintimaksuja kertyisi noin 136 000 €/v (280 000 €).
- Nykyistä matalampi pysäköintialueen käyttöaste varmistaisi pysäköinnistä maksaville riittävän väljyyden ja laadun.

Hyödyt työnantajalle

- Uuden pysäköintilaitoksen investointitarve(9 M€, 450 paikkaa, 20 k€/paikka) poistuisi tai investointipaine siirtyisi kauemmas tulevaisuuteen.
- Pysäköintituloa voitaisiin kohdentaa esimerkiksi työsuhdematkalipun ja aktiivisten kulkutapojen käytön tukemiseen.
- Sairauspoissaolot
 - Oletetaan, että 25 % autoilua vähentävistä ei liiku terveyden kannalta arjessa riittävästi.
 - Jos autoilun sijaan aktiivista työmatkaliikkumista lisäävillä henkilöllä vähentyisi 1 sairauspoissaolo vuodessa, olisi säästö työnantajalle 11 000 €.

Päästövaikutukset

- 400 tkm autoliikenteen suoritevähenemä pienentää CO₂-päästöjä 64,1 t (5,6 % työmatkaliikkumisen päästöistä)

Yhteenveto toimenpiteiden arvioinneista

| Toimenpide | Toimenpiteen kohdentuminen (% henkilöstöstä) | Kustannus työnantajalle (€/v) | Kustannus työntekijälle (€/hlö/v) | Hyöty työnantajalle sairauspoissaolojen vähentymisestä (€/v) | Työmatkaliikkumisen CO2-päästövähennys (tn/v) |
|--|--|-------------------------------|-----------------------------------|--|---|
| A. Työsuhdematkalippu (kausi/joustava saldo) | 45 % | -335 000 € | +630 € | 25 000 € | 67 tn (5,6 %) |
| B. Lihasvoimaisen liikunnan kilometrikorvaus (0,25 €/km) | 83 % | -180 000 € | +140 € | 58 000 € | 19 tn (1,6 %) |
| C. Maksullinen pysäköinti (35 €/kk) | 81 % | +209 000 € | -226 € | 11 000 € | 64 tn (5,4 %) |

- Taulukossa plusmerkkinen (+) kustannusvaikutus merkitsee hyötyä tai kustannussäästöä ja miinusmerkkinen (-) lisäkustannusta.
- Koontitaulukko on muodostettu yhdistelmäarviona eri laskentapolkujen tuloksista.
- Yksittäisen toimenpiteen vaikuttavuus voi irrallisena jäädä pieneksi.
- Suosituksena on harkita toteutettavaksi yhdessä monipuolisesti yhdistelmä em. keinoista.

Liite A. Käytettyjä lähteitä ja lisätietoa

- Auvinen H., Tuominen A., Lehtonen E. ja Malin F. (2020) Kestävän liikkumisen toimien kulkutapavaikutukset. Traficom:n tutkimuksia ja selvityksiä 13/2020
- Elinkeinoelämän keskusliitto (18.8.2022): <https://ek.fi/ajankohtaista/blogit/sairaspoissaolo-maksaa-tyonantajalle-jopa-kaksi-euroa-minuutilta/>, viittaus 29.11.2022
- Espoon kaupunki, Traficom (2019) Kestävä liikkuminen osana Espoo-tarinaa KESTO-hankkeen loppuraportti 30.1.2019.
- Esztergar-Kiss D.; Zagabria C. B. (2021) Method development for workplaces using mobility plans to select suitable and sustainable measures. Research in Transportation Business & Management 40
- Helsingin kaupunki (2014). Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2014:5
- Littman T (2010). Quantifying the Benefits of Nonmotorized Transportation For Achieving Mobility Management Objectives. Victoria Transport Policy Institute
- Motiva, Liikennevirasto (2018). Työpaikkojen liikkumisenohjauksen tilannekuva.
- Mujunen M. (2021). Kestävän ja joustavan työmatkaliikkumisen edistäminen henkilöstöeduin. Tapaustutkimus Tampereen kaupungin kehityshankkeesta. Diplomityö.
- Navico Oy (2015). Bikenomics – Pyöräilyn taloustietoa päätöksenteon tueksi., Liikenne- ja viestintäministeriö ja Jyväskylän, Kauniaisten ja Rauman kaupungit
- Noussan, M.; Jarre, M. (2021) Assessing Commuting Energy and Emissions Savings through Remote Working and Carpooling: Lessons from an Italian Region. Energies 2021, 14, 7177. <https://doi.org/10.3390/en14217177>
- Opetus- ja kulttuuriministeriö (2022). Liikuntaraportti : Suomalaisten mitattu liikkuminen, paikallaanolo ja fyysinen kunto 2018–2022
- Pohjalainen E. (2016). Liikkumisen ohjauksen toimien vaikutukse kulkutapaan. Liikennevirasto 2016. Opinnäytetyö.
- Smart Commute. A program of Metrolinx (2015). Workplace Program Impact Report.
- Tampereen kaupunki (2021). Joustava työmatkaliikkumisen etumalli Tampereen kaupungille. Raportti 2.12.2021.
- Transport for London. Valuing the health benefits of transport schemes.
- Valpastin (2017). Työpaikan liikkumissuunnitelman hyödyt euroina. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Liikennevirasto, Sitra ja Kunnossa kaiken ikää -ohjelma.