

Tampella

TAMPERE.
FINLAND

Joustava työmatkaliikkumisen etumalli Tampereen kaupungille

Raportti 2.12.2021



TAMPEREEN KAUPUNKI

Tiivistelmä

Tavoitteet

- Hankkeen tavoitteena oli kehittää uusi henkilöstön **kestävää liikkumista tukeva joustava toimintamalli**, jossa työntekijät voivat valita itselleen mieluisan etukokonaisuuden kaupungin määrittämällä budjetilla.

Työvaiheet

- Työssä tehtiin kirjallisuuskatsaus maailmalla käytössä olevista joustavista etuusjärjestelmistä, luotiin kehityspolku joustavan mallin käyttöönottoon Tampereen kaupungille ja arvioitiin vaikutuksia.
- Työssä tehtiin huomioita verotuksellisista ja lainsäädännöllisistä keinoista, joilla joustavat etuusjärjestelmät voitaisiin ottaa Suomessa laajemmin käyttöön.

Päätelmät ja suositukset

- Suomessa pyritään edistämään vastaavaa kestävää, vaihtoehtoisuutta tukevaa työmatkaliikkumista kuin muualla Euroopassa.
- Suomessa työpaikkojen liikkumisen ohjaus perustuu lähinnä vapaaehtoisuuteen ja työnantajan haluun esimerkiksi parantaa imagoaan, vähentää päästöjä, tilakysymyksiin ja/tai tavoitteisiin edistää työhyvinvointia kestäväällä liikkumisella.
 - joissakin Euroopan maissa ohjaus velvoittavampaa tai osana lainsäädäntöä
- Liikenteen työsuhde-etujen verotuskohtelu Suomessa ei ole tällä hetkellä optimaalinen kestävään työmatkaliikkumiseen kannustamisen näkökulmasta → vaatisi yhä kehittämistä.
- Työntekijät arvostavat liikkumisen vaihtoehtojen ja joustavuuden lisääntymistä ja muuttuvat työnteon rakenteet tekevät niistä ajankohtaisia
- Organisaatioissa viestinnällinen läpinäkyvyys, esimerkiksi johtaminen sekä informaatio-ohjaus ovat tärkeitä vaihtoehtoisiin liikkumisen muotoihin liittyvän tietoisuuden lisäämiseksi sekä vallitsevien asenteiden ja liikkumiskäyttäytymisen muuttamiseksi.

Sisällysluettelo

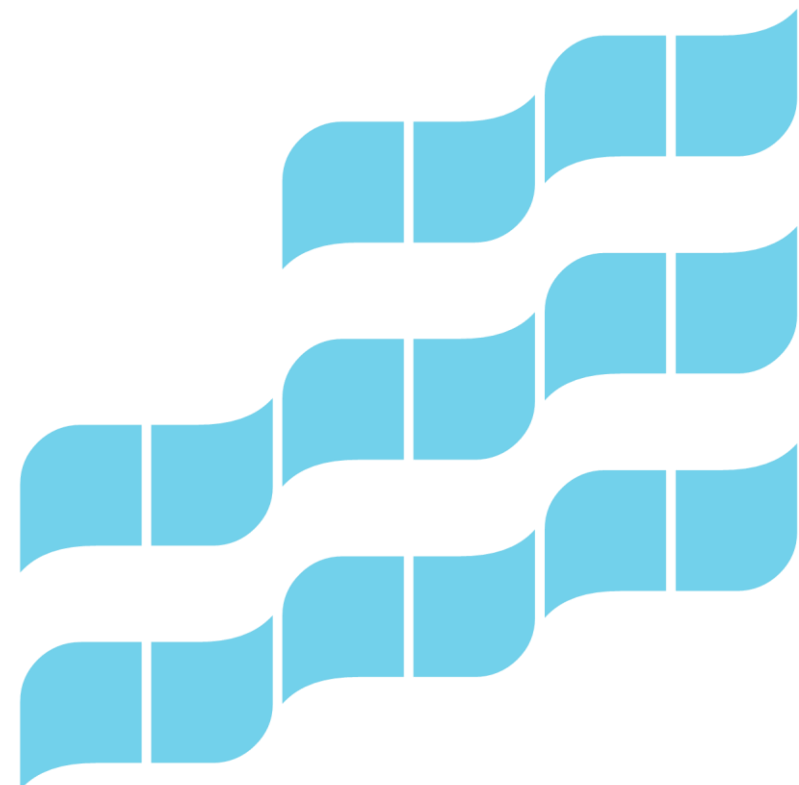
1. Johdanto
2. Tampereen kaupungin nykytilanne kestävän työmatkaliikkumisen edistämisessä
3. Kirjallisuuskatsaus joustaviin työmatkaliikkumisen etumalleihin
4. Joustavien työmatkaliikkumisen mallien soveltuvuus Suomeen
5. Toimintamallit ja joustavan työmatkaliikkumisen kehityspolku Tampereella
6. Yleiset päätelmät ja suositukset

Liite: Kirjallisuuskatsaus

1. Johdanto

Kestävä Tampere 2030

- **Kestävä Tampere 2030- ohjelman** mukaan Tampere on hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä (Tampereen kaupunki 2021).
- Yksi ohjelmaan perustuvan **Hiilineutraali Tampere 2030- tiekartan** liikennejärjestelmään liittyvistä tavoitteista on nostaa kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta niin, että vuonna 2030 kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräliikenne, joukkoliikenne) kulkutapaosuus on 69 %.
 - esimerkiksi vuonna 2016 kyseinen osuus oli 56 %.
- Kaupungin henkilöstöyksikkö on tiekartassa asettanut tavoitteeksi henkilöstön kestävän liikkumisen edistämisen, mikä tukee kaupungin hiilineutraaliustavoitteita ja luo mahdollisuuksia henkilöstöetujen kehittämiseen.



Työn tausta ja tavoitteet

- Hankkeen tavoitteena oli kehittää uusi henkilöstön **kestävää liikkumista tukeva joustava toimintamalli**, joka sisältää työmatkaliikkumisen etuudet sekä mahdollisesti virkistys- ja kulttuuriedut. Työpäivän aikaisia matkoja työssä ei käsitelty, vaikka ne liittyvät myös kiinteästi etuuksien houkuttelevuuteen.
- Tavoitteena toimintamallin kehittämisessä oli joustavuuden lisääminen niin, että työntekijät voivat valita itselleen mieluisan kokonaisuuden kaupungin määrittämällä budjetilla. Suunnittelun lähtökohtina huomioitiin myös suurten työnantajien haasteet liittyen työntekijöiden määrään, erilaisiin työtehtäviin ja toimipaikkoihin sekä työnantajan tarjoaman tuen kohdentamiseen tasapuolisesti.
- Työssä tehtiin kirjallisuuskatsaus maailmalla käytössä olevista joustavista etuusjärjestelmistä, luotiin kehityspolku joustavan mallin käyttöönottoon ja arvioitiin kehityspolun mallien vaikutukset.
- Työn aikana valmisteltiin toimintamallin ensimmäisen vaiheen toimintojen käyttöönottoa sekä laadittiin kehityspolku Tampereen kaupungille laajemman etukokonaisuuden käyttöönottoon.
- Työssä tehtiin huomioita verotuksellisista ja lainsäädännöllisistä keinoista, joilla joustavat etuusjärjestelmät voitaisiin ottaa Suomessa laajemmin käyttöön.

Hankkeen ohjaus ja organisointi

- Työn on tilannut Tampereen kaupungin konsernihallinto. Tilaajan projektipäällikkönä työssä toimi Tiina Leinonen. Työlle on saatu Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustusta.
- Hankkeen toteuttamista ohjasi ohjausryhmä. Työn edistämisen tukena toimi projektiryhmä.
- Konsulttina työssä toimi Sitowise Oy. Konsultin projektipäällikkönä toimi 30.9.2021 asti Laura Mansikkamäki ja tämän jälkeen työssä vanhempana asiantuntijana toiminut Milla Talja. Työhön osallistuivat lisäksi nuorempi suunnittelija/diplomityöntekijä Miro Mujunen ja laadunvarmistajana Kati Kiiskilä.
- Hanke käynnistyi maaliskuussa 2021 ja se päättyi marraskuussa 2021.
- Ohjausryhmän kokoonpano
 - Sami Uusitalo, pj, työhyvinvointipäällikkö
 - Niina Pietikäinen, henkilöstöjohtaja
 - Jukka Männikkö, talousjohtaja
 - Tuija Laulunen, controller
 - Tiina Leinonen, projektipäällikkö/ liikkumisen koordinaattori
 - Taina Saarinen, erikoisasiantuntija, Traficom
- Projektiryhmän kokoonpano
 - Sanna Ovaska, projektipäällikkö, liikennejärjestelmän suunnittelu
 - Elina Pulliainen, suunnittelija, kaupunkiympäristö
 - Riikka Salkonen, asiakkuuspäällikkö, joukkoliikenne
 - Katja Nieminen, henkilöstösuunnittelija, HR
 - Heljä Aarnikko, liikenneinsinööri, liikennejärjestelmän suunnittelu
 - Tiina Leinonen, projektipäällikkö/ liikkumisen koordinaattori

Työvaiheet 1/2

1. Johdanto
2. Tampereen kaupungin nykytilanne kestävän työmatkaliikkumisen edistämisessä
3. Kirjallisuuskatsaus maailmalla käytössä olevista joustavista työmatkaliikkumisen malleista
 - Kirjallisuuskatsaus laadittiin osana laajempaa diplomityötä.
4. Tarkastelu mallien toteutettavuudesta Suomessa
 - Toimintamallien toteutettavuutta selvitettiin haastatteluin ja keskusteluin.
 - Haastatteluja tehtiin sähköisten maksuvälineiden palveluntarjoajille (Eazybreak/E-passi ja Smartum).
 - Lisäksi keskusteltiin Tampereen kaupungilla käytössä olevan pysäköintijärjestelmä e-parking toimittajien ja vastuuhenkilöiden kanssa pysäköintijärjestelmän kehittämismahdollisuuksista sekä kuultiin Pirkanmaan sairaanhoitopiirin kokemuksia joustavan pysäköintimallin kehittämisestä.
 - Toteuttavuustarkastelua on tehty rinnan toimintamallien laatimisen kanssa.

Työvaiheet 2/2

4. Toimintamallien laatiminen

- Lähtökohtien pohjalta muodostettiin seitsemän erilaista mallia, joita iteroitiin yhdessä projekti- ja ohjausryhmän kanssa. Työskentelyn pohjalta vaihtoehtoja kehitettiin 3 jatkotarkasteluun valittavaa mallia. Malleja tarkasteltiin vaikuttavuuden, toteutettavuuden, tasa-arvon ja kustannusten näkökulmasta.
- Toimintamallien hyviä ja huonoja puolia työstettiin ohjausryhmässä, projektiryhmässä sekä työpajassa, johon osallistui Tampereen kaupungin henkilöstön eri osa-alueita edustavia ekotukihenkilöitä. Lisäksi henkilöstönäkemyksiä kartoitettiin kyselyllä.
- Rinnakkain toimintamallien laatimisen kanssa selvitettiin mallien toteutettavuutta.
- Lopputuloksena syntyi kehityspolku Tampereen kaupungin joustavan kestävän liikkumisen etumallin käyttöönottoon.

5. Viestintä ja vaikutusten arviointi

- Vaikutuksia arvioitiin kirjallisuuden ja muista hankkeista saatujen tulosten pohjalta
- Lokakuussa toteutettiin Tampereen kaupungin työntekijöille kokeiluvaiheeseen liittyvä kysely, jonka osana henkilöstöltä kartoitettiin myös kiinnostusta kestävän liikkumisen etuusvalikoiman laajentamiseen. Kysely on myös osa Tampereen kaupungin sisäistä viestintää. Lisäksi sitä hyödynnetään vaikutusten arvioinnissa.

6. Suositukset

- Suositukset on koottu sekä työn aikaisista että diplomityön laatimisessa esiin nousseista havainnoista.

2. Tampereen kaupungin nykytilanne kestävän työmatkaliikkumisen edistämisessä

Nykyiset kestävän liikkumisen etuudet

- Joukkoliikenteen työsuhdematkalippu kuukausilippuun
 - Etuuden suuruus 9,50€/kk tai 114€/vuosi.
 - Tukeen ovat oikeutettuja kaikki, joilla työsuhde kestänyt yhtäjaksoisesti 6 kuukautta.
 - Tukea voi hyödyntää Tampereen ja Tampereen seudun liikennöintialueen lippuihin (Nysse) sekä Matkahuollon matkakortteihin.
 - Tukea työsuhdematkalippuun hyödynsi
 - Vuonna 2019: 2 241 henkilöä (16%)
 - Vuonna 2020: 1 969 henkilöä (14%).
 - **Työsuhdematkalippu kelpaa vain kuukausilippuun, ei 360 vuorokauden lippuun tai arvolippuun. Tämä on heikentänyt edun suosiota, sillä vuosilippu tulee halvemmaksi ilman etuutta. Työsuhdematkalipun potentiaali on huomattavasti nykyistä käyttöastetta (n.16%) enemmän.**
- Liikunta- ja kulttuurietu
 - Nykyisin etuus on 80€/henkilö/vuosi ja vuodesta 2022 lähtien 100€/henkilö/vuosi.
 - Etuun ovat oikeutettuja kaikki, joilla työsuhde kestänyt yhtäjaksoisesti 6 kuukautta.
 - Vuonna 2019: 11 177 henkilöä (79%)
 - Vuonna 2020: 10 890 henkilöä (78%).

Käyttöasteiden lähde: Tampereen kaupungin henkilöstökertomus 2020

Pysäköintiluvat

- Ensisijaisesti pysäköintipaikan saavat ne henkilöt, joilla on päivittäinen tarve käyttää omaa autoaan työtehtävissä. Muille hakijoille voidaan antaa paikkoja, mikäli alueella on tilaa.
- Pysäköinti on henkilöstölle maksullista pysäköinnin korkean kysynnän alueilla (mm. keskusta ja Hervanta). Tällöin henkilöstölupa maksaa 20e/kk.
- Pysäköintilupa voi olla maksuton, jos oman auton käyttöä edellytetään työtehtävissä.
- Yhteiskäyttöisiä pysäköintilupia on joissakin yksiköissä. Pysäköinti yhteiskäyttöisillä paikoilla on työntekijälle ilmaista ja paikkojen käyttöä hallinnoidaan kalenterivarauksien avulla.

Toimipaikkojen joukkoliikenteen palvelutaso

- Palvelutasoluokkien 5-6 eli henkilöautolle kilpailukykyisen joukkoliikenteen alueella työskentelee **56 %** kaupungin henkilöstöstä (7953 hlöä). Näistä 22,5 % (1 791 henkilöä) on vuorotyössä.
- Palvelutasoluokan 4 alueella eli tyypilliset matkustustarpeet täyttävällä alueella työskentelee 15% henkilöstöstä, joista 24% on vuorotyössä.
- Runkolinjoista (nro 1-10) 500 metrin säteellä työskentelee 85% kaikista työntekijöistä.
- Liikkumistutkimuksessa (2014) **65%** vastaajista ilmoitti **joukkoliikenteen mahdolliseksi kulkutavaksi**.

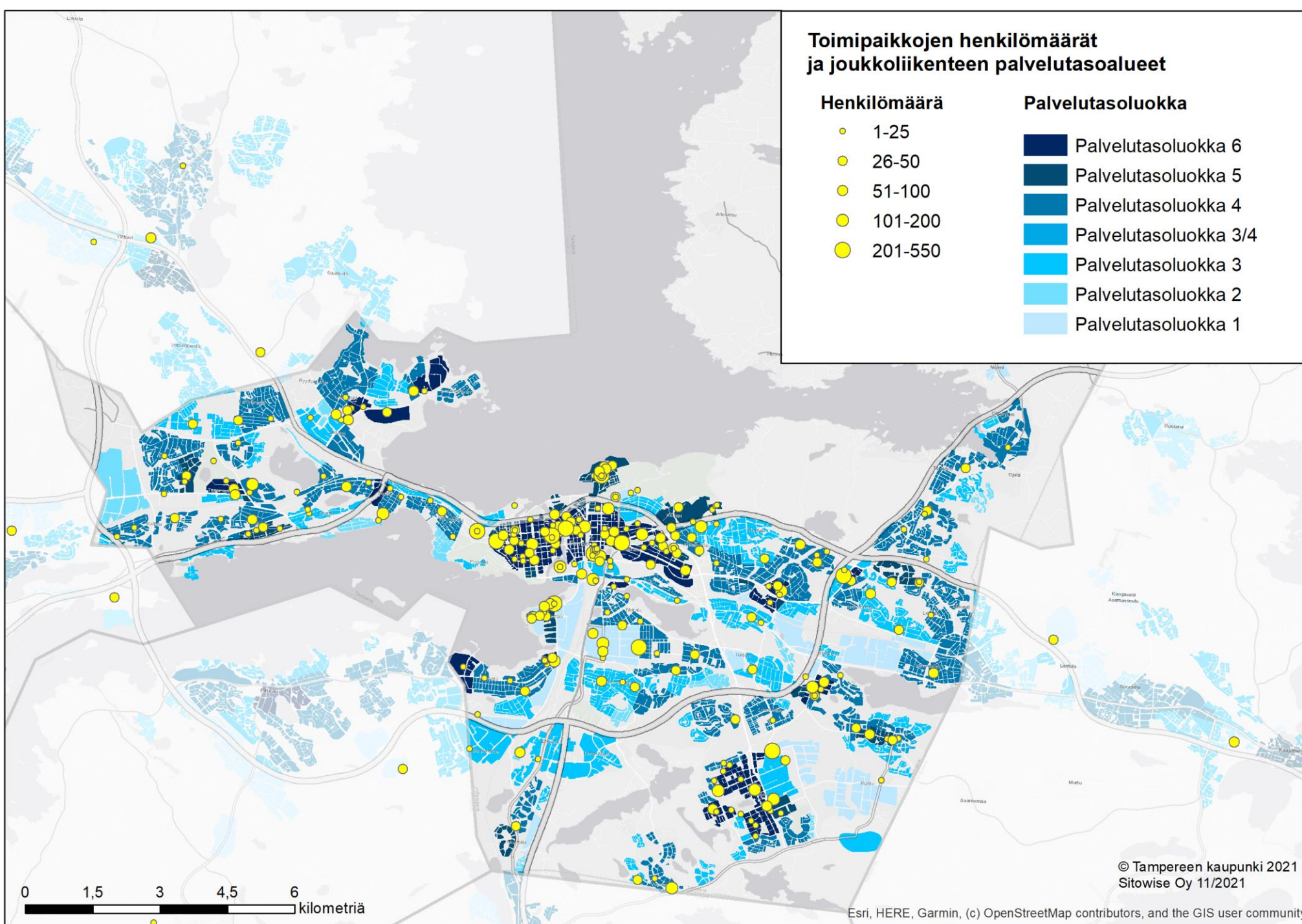
Toimipaikkojen henkilömäärät ja joukkoliikenteen palvelutasoalueet

Henkilömäärä

- 1-25
- 26-50
- 51-100
- 101-200
- 201-550

Palvelutasoluokka

- Palvelutasoluokka 6
- Palvelutasoluokka 5
- Palvelutasoluokka 4
- Palvelutasoluokka 3/4
- Palvelutasoluokka 3
- Palvelutasoluokka 2
- Palvelutasoluokka 1

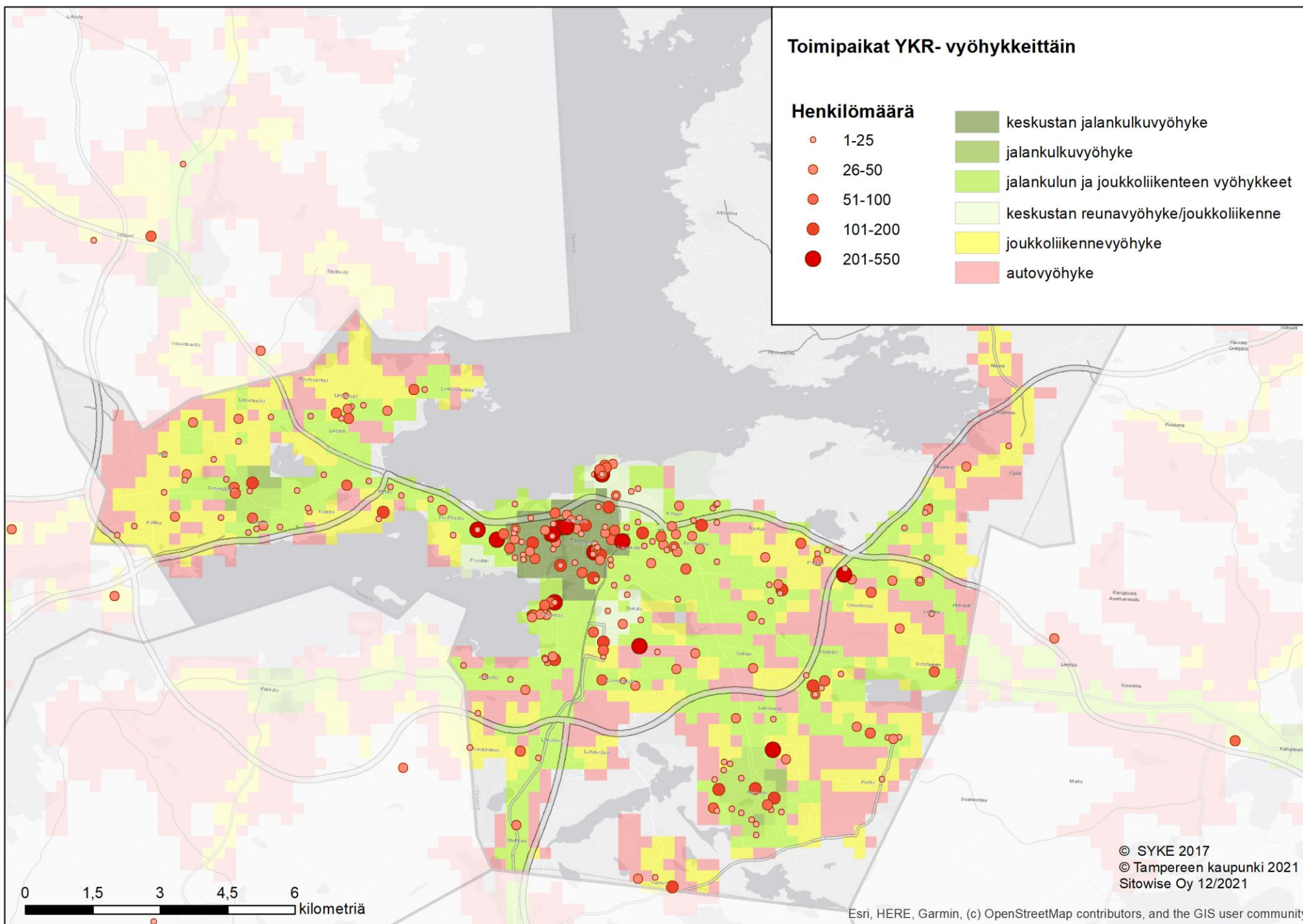


Toimipaikat YKR- vyöhykkeittäin

Henkilömäärä

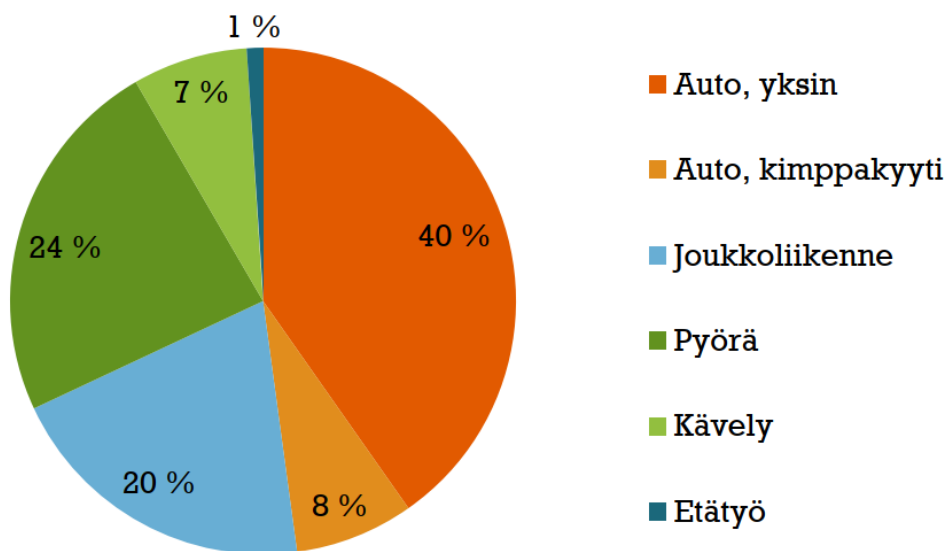
- 1-25
- 26-50
- 51-100
- 101-200
- 201-550

- keskustan jalankulkuvyöhyke
- jalankulkuvyöhyke
- jalankulun ja joukkoliikenteen vyöhykkeet
- keskustan reunavyöhyke/joukkoliikenne
- joukkoliikennevyöhyke
- autovyöhyke



Työmatkaliikkumisen kysely 2014

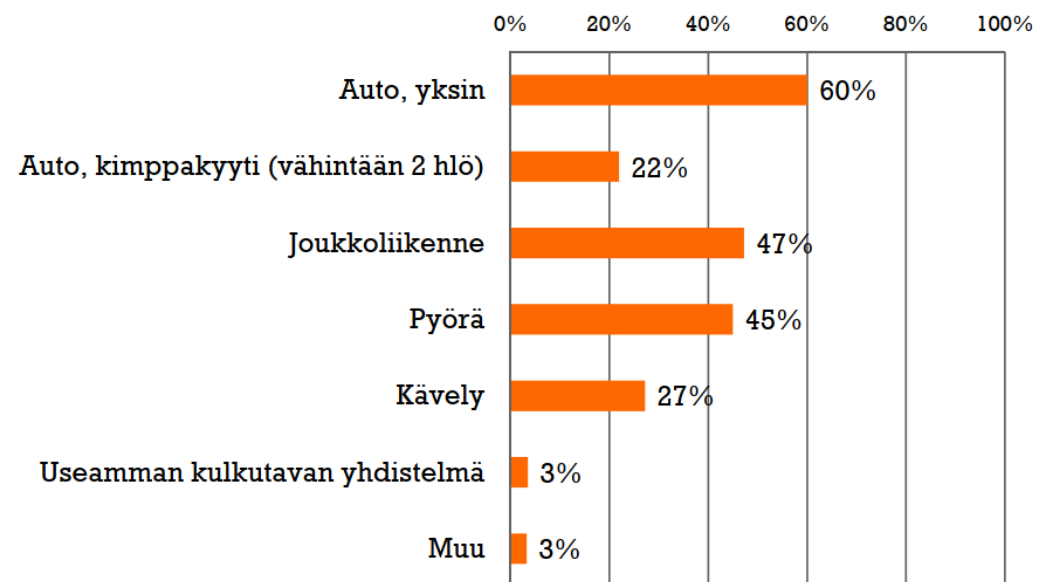
Työmatkojen kulkutapajakauma



N=25263

Tampereen kaupunki ja Mobinet Oy, 2014

Mitä kulkutapoja käytät kodin ja työpaikan välisillä matkoilla vähintään silloin tällöin?



N=5892

Tampereen kaupunki ja Mobinet Oy, 2014

3. Kirjallisuuskatsaus

Joustavien työmatkaliikkumisen mallien kirjallisuuskatsaus

- Kansainvälisessä kirjallisuuskatsauksessa on selvitetty ajankohtaisia joustavan työmatkaliikkumisen toimintamalleja, strategioita ja ohjelmia Euroopasta, Yhdysvalloista ja Suomesta.
- Tietoa malleista on haettu akateemisista lähteistä, eurooppalaisista ja suomalaisista liikkumisen ohjauksen verkostoista, alustoista ja julkaisuista sekä asiantuntijahaastatteluista ja –keskusteluista.
- Kirjallisuuskatsauksen pohjalta on laadittu
 - Käsitekartta
 - Työnantajan viisaan liikkumisen edistämisen keinovalikoima
 - Yhteenveto kansainvälisen kirjallisuuskatsauksen tarkastelusta
 - Katsaus joustavien työmatkaliikkumisen mallien vaikutusten arviointiinKirjallisuuskatsaus kokonaisuudessaan on esitelty liitteessä 1.



**JOUSTAVA
TYÖMATKALIIKKUMINEN**
(henkilöstöhallinta +
liikennepolitiikka)

*Kestävä ja
joustava työmatka*

**Työsuhde-
edut**

Liikkumisavustus
(Belgia)

*Kestävän
liikkumisen paketti
(Ranska)*

Liikkumisen
budjetti (Belgia)

Työsuhdeauto

MaaS

*Joustavat
työmatkaedut*

*Työmatkaliikkumisen
verotusohjaus
Suomessa*

Liikkumistili

Pysäköinti

Joustavat
etuusjärjestelmät
(FBP) = työsuhde-
edut

*Päästökauppajärjestelmät
työmatkaliikkumiseen*

**Työnantaja / paikalliset / alueelliset
toimenpiteet**

**Kokonaisvaltaiset
toimenpideyhdistelmät**

Työpaikkojen liikkumissuunnitelmat /-
strategiat

Pysäköinninhallinta

- *Parking cash-out*
- Muut
työpaikkapysäköinnin
hallintamenetelmät

Muut keinot

Työasiamatkat

Infra ja kunnossapito

Muut keinot

Työpaikkaolosuhteet

*Kampanjat, tiedottaminen &
kokeilut*

TYÖNANTAJA

- Henkilöstöhyvinvointi ja
sitouttaminen
- Imago ja tunnettavuus
 - Vastuullisuus

TYÖNTEKIJÄ

- Yksilölliset (liikkumisen)
tarpeet
- (viisas) liikkumisvalinta

*Paikalliset, seudulliset ja
kansalliset liikkumisen
ohjauksen tavoitteet*

**YHTEISKUNTA / JULKINEN
SEKTORI**

- Kestävä kehitys ja
päästöohjaus
- liikennepolitiikka
- strategiat ja
suunnitelmat
- verotus

Kirjallisuuskatsaukseen liittyvä sanasto

- **Joustavat etuusjärjestelmät (FBP)** = työnantajan ja työntekijän välinen joustava järjestely, joka antaa työntekijälle mahdollisuuden valita tarpeisiinsa sopivia raha- ja muita henkilöstöetuuksia työnantajan määrittämästä etuuspaketista.
- **MaaS (Mobility as a Service)** = liikkuminen palveluna, jonka kautta käyttäjät voivat yhden suunnitella ja maksaa erilaisin liikkumispalveluin tehtyjä matkoja. Palveluna tarjottava liikkuminen yhdistelee julkisten ja yksityisten palveluntarjoajien liikkumispalvelut yhden digitaalisen alustan alle, jonka avulla loppukäyttäjät voivat hallita matkaansa.
- **Liikkumisen budjetti** = Belgiassa ja Hollannissa käytössä oleva autoedulle vaihtoehtoinen liikkumisen henkilöstöetu, jossa työntekijä voi vaihtaa työsuhdeautoon kuluvan rahamäärän kuukausittaiseen budjettiin, joka voidaan hyödyntää verottomasti esimerkiksi joukkoliikenteen lippuun, kyydinjakopalveluihin, sähköpyörään tai erilaisiin vähäpäästöisen liikkumisen palveluiden yhdistelmiin.
- **Kestävän liikkumisen paketti** = Ranskassa käyttöönotettu uusi liikenteen työsuhde-etu, joka antaa työnantajalle mahdollisuuden korvata työntekijälle verottomasti 500 e/ vuosi työmatkoja, jotka on tehty esimerkiksi pyöräillen, kimppakyydein tai yhteiskäyttökulkuneuvoin sekä joukkoliikenteellä.
- **Liikkumisavustus** = Belgiassa käytössä oleva liikenteen työsuhde-etu, joka antaa autoetua nauttivalle työntekijälle mahdollisuuden vaihtaa työsuhdeauto edun arvoa vastaavaan kuukausittaiseen käteishyvitykseen. Liikkumisen budjetin 'edeltäjä'.
- **Parking cash-out** = esimerkiksi Yhdysvalloissa käytössä oleva pysäköinnille vaihtoehtoinen käteishyvitysjärjestely, joka velvoittaa tietyin ehdoin työnantajan tarjoamaan työntekijälle mahdollisuutta vaihtaa halpa tai ilmainen työpysäköintipaikka sen markkina-arvoa vastaavaan kuukausittaiseen käteishyvitykseen. Vaihtoehtoisesti työnantaja voi luopua ilmaisen työpaikkapysäköinnin tarjoamisesta.
- **Liikkumistili** = suomalaisen MaaS Globalin ja muiden liikennealan toimijoiden ehdotus uudeksi liikenteen työsuhde-eduksi Suomeen. Ehdotus koskee 3400 euron vuotuista verovapaata etuutta, jonka työntekijä voisi hyödyntää vähäpäästöisen liikkumisen palveluihin, esimerkiksi sähköpotkulautoihin, kyytipalveluihin tai muihin liikkumisen palveluihin. Mallia ehdotetaan työmatkaliikkumisen valinnanvaraa ja joustavuutta lisääväksi vaihtoehdoksi nykyisille liikenteen työsuhde-eduille (työsuhdeauto tai –polkupyörä sekä joukkoliikenteen työsuhdematkalippu).

Työnantajan viisaan työmatkaliikkumisen edistämisen keinovalikoima

Työmatkaliikkumisen suunnitelma						Yhteistyö/ vaikuttaminen muihin toimijoihin
Työsuhde-edut	Autojen pysäköinnin hallinta	Olosuhteet työpaikalla	Kampanjat, tiedottaminen ja kokeilut	Työasiamatkat	Muut keinot	
Työsuhdematkalippu (joukkoliikenne, kaupunkipyörät ja maas-palvelut)	Käyttökustannuksia /markkinahintaa vastaava maksu pysäköinnistä	Pyöräpysäköinti (katokset, telineet)	Joukkoliikenteen aikataulutietojen saatavuus työpaikalla	Matkustusohje	Työpaikan lähellä asumisen tukeminen	Joukkoliikennereitit ja aikataulut
Työsuhdepyörä	Päivittäinen maksu	Sosiaalililat ja varusteiden säilytys/kuivaus	Pop-up-/työpajatyyliset ratkaisut (esim. bikeshop)	Yhteiskäyttöautot	Työpaikan sijainnin suunnittelu	Infra ja saavutettavuus
Ympäristökriteerit työsuhdeautoihin	Alennukset kimpakyydeille tai vähäpäästöisille autoille	Huolto, välinevuokra	Viisaan liikkumisen koordinaattori työpaikalla	Lainattavia pyöriä yms.	Työaikaan liittyvät keinot	Kunnossapito
Lainat (esim. polkupyörän hankintaan)			Personal trainer		Päästökauppa-järjestelmät työmatkaliikkumiseen	Liityntäpysäköinti
Pienet lahjat (esim. nastakengät)						
Kuljetuspalvelu työpaikalle						

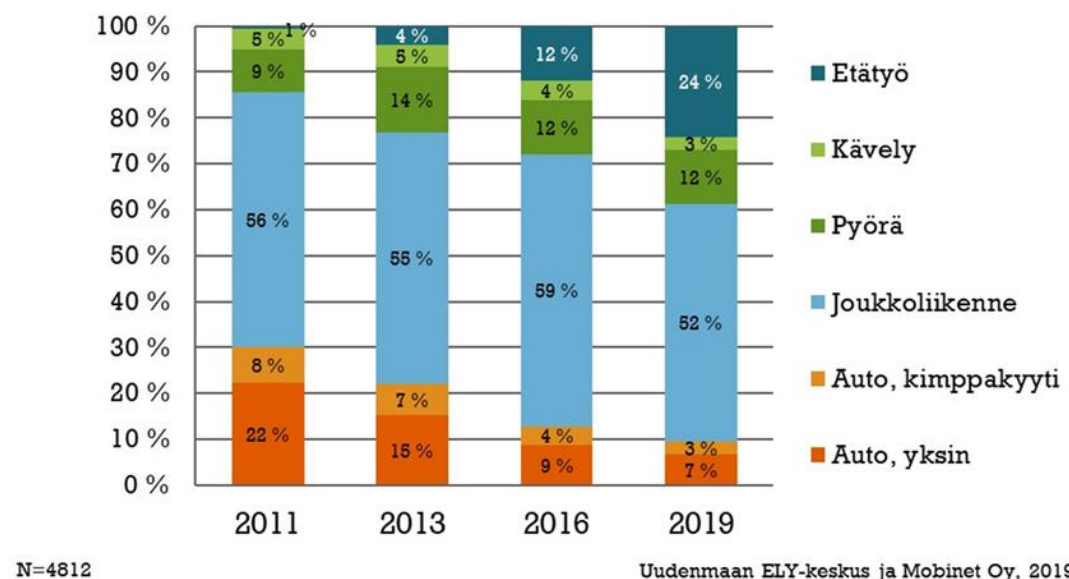
Kirjallisuuskatsauksen yhteenveto

- Muualla käytössä olevien joustavien työmatkaliikkumisen mallien toivottu vaikuttavuus perustuu pitkälti liikenteen ja liikkumisen valintoja ohjaavien työsuhde-etuuksien verotuskohteluun ja **veroetuihin** sekä näitä ohjaaviin **lainsäädännöllisiin erityispiirteisiin**.
- Mallit korostavat **vaihtoehtoisuutta** ja **valinnanvapautta**, joilla pyritään luomaan uusia kannustimia (työsuhde)autosta ja pysäköinnistä luopumiselle sekä **palkitsemaan** kestävästi liikkuvia.
- Uusimmissa malleissa (esim. liikkumisen budjetti) houkuttelevuus pohjaa **MaaS- palveluihin**, liikkumisen vaihtoehtojen laajuuteen, kestävästä liikkumista tukevaan verotukseen sekä palkitsemiseen kestävästä liikkumisen valinnoista myös vapaa-ajan matkoilla.
- Yhteistyöverkostot ja mahdollisuus hyödyntää ulkoisia palveluntarjoajia yhdistävät uusimpien mallien toteutustapaa.
- Vaikuttavimmissa kehityshankkeissa on yleensä toteutettu kokonaisvaltainen liikkumissuunnitelma, jonka osana on kehitetty **työsuhde-etuja, autojen pysäköinnin hallintaa, olosuhteita, palveluita ja viestintää** niin kodin ja työpaikan liikkumisen kuin työasiamatkustamisen kannalta enemmän kestävästä liikkumista tukevaksi.
- Yhteiskuntatasolla myös **ilmastokysymykset** ja kiinnostus **verotuksellisten vääristymien** purkamiseen yhdistävät malleja.

Vaikutusten arvioinnin yhteenveto

- Liikkumisen ohjauksen kokonaisvaltaisilla toimenpiteillä on saatu vähennettyä auton kulkutapaosuutta kodin ja työpaikan välisillä matkoilla jopa 60 %.
- Työpaikkojen liikkumisen ohjauksessa vaikuttavinta on yhdistellä eri keinoja
- Esimerkkejä useita toimenpiteitä yhdistelevien LO -hankkeiden vaikuttavuudesta suomalaisissa organisaatioissa
 - Jyväskylässä Valmet Rautpohjan Fiksusti töihin- hanke 2016-2018:
 - Kestävien kulkutapojen kulkutapaosuus on kasvanut 9 %-yksikköä.
 - Joukkoliikennematkojen määrä kaksinkertaistunut.
 - Päästövähennelmä oli 18 %.
 - Helsingissä Uudenmaan ELY- keskuksessa
 - auton käyttö työmatkoilla on vähentynyt 60 % ja työmatkojen hiilidioksidipäästöt henkilöä kohden ovat vähentyneet 40 % vuosina 2011-2016
 - Kehitys on jatkunut samankaltaisena.

Työmatkojen kulkutapajakauman kehitys



Työsuhdematkalipun ja työmatkapyöräilyn edistämisen vaikutusten arviointi

- Työsuhdematkalippu
 - Työsuhdematkalippu kasvattaa joukkoliikenteen osuutta työmatkojen kulkutapajakaumassa.
 - Työsuhdematkalipun käyttöasteeseen vaikuttavat esimerkiksi edun koettu taloudellinen hyöty, työmatkan pituus ja työaikamuoto sekä edun toteutustapa.
 - Edun vaikuttavuutta voidaan lisätä yhdessä muun kestävää liikumista tukevan keinovalikoiman kanssa.
- Työmatkapyöräily
 - Merkittäviä positiivisia vaikutuksia yhteiskunta-, organisaatio- ja yksilötasolla liikumisen ja työnteon kustannuksiin, työpaikkaympäristöön sekä terveyteen ja hyvinvointiin.

Työmatkapyöräilyn hyödyt työnantajalle



Työmatkapyöräilyn hyödyt työnantajalle. Lähde: Fiksusti töihin –sivusto.

4. Joustavan työmatkaliikkumisen mallien soveltuvuus Suomeen

Mallien soveltuvuuden arviointi

- Joustavan työmatkaliikkumisen mallien soveltuvuutta ja valmiutta Suomessa ja varsinkin Tampereella käyttöön otettavaksi selvitettiin:
 - Selvittämällä nykyiset verotuskäytännöt
 - Haastatteleamalla sähköisten maksujärjestelmien palveluntarjoajia
 - Haastatteleamalla älykkään liikenteen yhteistyöfoorumi ITS-Finlandin edustajaa sekä MaaS –konseptia yhteen tuovaa liikumisen operaattori MaaS Globalia. Lisäksi työssä tutustuttiin ITS -Finlandin, Tierin sekä Maas Globalin laatimaan päättäjille suunnattuun esitykseen ” Liikkumistili käyttöön Suomessa”.

Työmatkaliikkumisen etujen verotuskohtelu Suomessa

Luontoisetu: luontoisedusta voidaan sopia kunkin työntekijän kanssa yksilöllisesti

- Työsuhdematkalippu joukkoliikenteeseen ja Maas-palveluihin (sis. Kaupunkipyörä), veroton 3400 euroon asti/vuosi.
- Työsuhdepyörä, veroton 1200 euroon asti/vuosi.
- Autotalli- tai muu pysäköintipaikka, joka on työpaikan yhteydessä määritelty ei-veronalaiseksi luontoiseduksi.

Henkilökuntaetu: on kollektiivinen etu eli se on koko henkilökunnan käytettävissä

- Liikunta- ja kulttuurietu, veroton 400 euroon asti/vuosi. Ei ole tarkoitettu suoranaisesti työmatkaan, joten siihen liittyviä käyttökohteita on hankala löytää.
- Pienimuotoinen lahja, alle 100 euroa/vuosi, käyttökohteena esimerkiksi turvalliseen kävelyyn talvella kannustavat nastajalkineet.
- Työnantajan järjestämä yhteiskuljetus asunnon ja työpaikan välisillä matkoilla.

Yli 100 euron suuruinen lahja tai palkkio rinnastetaan verotuksessa palkkaan ja työnantajan on määritettävä sille euromääräinen arvo, josta on maksettava palkan tapaan normaalit sivukulut ja verot.

Työeläkelakipalvelu on 8.4.2021 päivittänyt ohjeitaan työsuhdepolkupyöräedun ja työsuhdematkalippuedun ottamisesta huomioon eläkkeen perusteena olevassa työansiossa. Tämä tarkoittaa, että palkan osana tarjottavasta edusta työnantajien on maksettava yhteensä noin 21 % ja palkansaajien noin 11 % sosiaaliturvamaksuja.

Sähköisten maksujärjestelmien palveluntarjoajia haastattelut

- Liikkumistilimallien toteutettavuuden arvioimiseksi koottiin tietoa työsuhde-etujen sähköisten maksuvälineiden palveluntarjoajia haastatteleamalla.
 - Haastatteluun kerättiin ajantasaista tietoa käytössä olevien maksuvälineiden asettamista reunaehdoista.
- Haastattelut toteutettiin sähköpostitse ja Teams -keskustelun muodossa.
- Haastattelupyyntö esitettiin seuraaville palveluntarjoajille:
 - Edenred
 - Eazybreak
 - ePassi
 - Smartum
- Vastaukset saatiin yrityskaupan myötä yhdistyneeltä ePassilta ja Eazybreakiltä sekä lisäksi Smartumilta.

Järjestelmät nykyisin

- Palveluntarjoajien nykyiset etuudet kattavat liikunta- ja kulttuuri-, työmatka-, hammashoito-, hieronta- ja lounasedun.
- Flex- ja Combo -tuotteissa työnantaja voi ottaa yhden saldon alle useita etuja, joiden kesken työntekijä voi käyttää edun verottajan asettamien maksimien rajoissa.
- ePassin Ergosafe on uusi etu, jolla työnantaja voi tarjota työntekijöilleen esimerkiksi ergonomiatuotteita tai sitten esimerkiksi työkenkiä yms. ja näin tukea esimerkiksi etätyöskentelyä.

Järjestelmien mahdollisuudet

- Järjestelmät mahdollistavat, että osan maksusta voisi tehdä työsuhde-edulla ja osan pankkikortilla.
- Järjestelmien rajapinnat mahdollistavat integraatioiden rakentamisen lähes minkä tahansa maksupalvelujärjestelmän kanssa.
- Saldoja pystyy järjestelmien puolesta kerryttämään työntekijöille
 - Oletusasetuksena on, että kuluvana vuonna annetut edut tulisi käyttää kuluvan vuoden aikana, muutoin edut nollataan vuoden vaihteessa.
 - Työnantajan halutessa nollausasetuksen voi poistaa, ja edut siirtyvät seuraavalle vuodelle käytettäväksi.

MaaS-Globalin ja ITS-Finlandin haastattelut

- Hanketta ja opinnäytetyötä varten haastateltiin MaaS Globalin ja ITS-Finlandin asiantuntijoita koskien kestävän työmatkaliikkumisen edistämistä sekä eurooppalaisten vähäpäästöistä ja joustavaa työmatkaliikkumista tukevien mallien soveltuvuutta ja soveltamisen edellytyksiä Suomessa.
 - Eurooppalaisten mallien tavoiteltu vaikuttavuus liittyy kiinteästi MaaS -palveluihin ja viisaiden kulkutapayhdistelmien mahdollistamiseen loppukäyttäjälle.
- **ITS-Finland ry** on älykkään liikenteen yhteistyöfoorumi, joka kokoaa yhteen valtion, kaupunkien, tutkimus- ja oppilaitosten sekä yritysten edustajia edistämään kestävästä liikkumisesta ja liikenteen digitalisaatiota.
- **MaaS Global Oy** on yritys, jonka liiketoiminta perustuu Maas -palvelualustojen ja sovellusten kehittämiseen. Maas Global on lanseerannut muun muassa maailmallakin tunnustusta saaneen kaupallisen Whim -sovelluksen, joka yhdistää julkisen liikenteen, kaupunkipyörät, sähköpotkulaudat, lauttaliput, taksit ja vuokra-autot saman sovelluksen alle.

ITS-Finland- haastattelu

- Suomessa halutaan yleisesti edistää kestävä (työmatka)liikkumista.
 - Uudet liikenteen työsuhde-etujen veromuutokset ovat oikeansuuntaisia, vaikka verohallinnon ohjeistusta nykyisten verottomien etujen osalta tulisi vielä selkeyttää.
 - Autolle on luotu vaihtoehtoja, mutta yksityisautoiluun ei ole vielä puututtu samassa mittakaavassa kuin monessa muussa maassa.
- Yksityisesti tuotetut kestävä liikumisen (MaaS) palvelut tulisi ensisijassa saada nykyisen liikenteen työsuhde-etuuksien verotusohjauksen alle.
 - Tekniikan ja erilaisten rajapintojen puolesta MaaS -palvelut olisi jo nyt helppo liittää osaksi esimerkiksi joukkoliikenteen matkalippua.
- Kaupunkien tulisi edistää osaltaan Maas -palveluiden kilpailukykyä joukkoliikenteen rinnalla.
 - Maas -sektori palvelee myös julkisen sektorin tavoitteita, esimerkiksi kaupunkien hiilineutraaliustavoitteita, minkä vuoksi näiden välinen yhteistyö on olennaista.
 - Maas -operaattorien ja -alustojen hyödyntäminen työsuhde-etujen hallinnointiin keventäisi työnantajan hallinnollista taakkaa ja vähentäisi välillistä byrokratiaa.
- Työnantajan on tärkeä panostaa informaatio-ohjaukseen liikumisen muutoksen edistämiseksi.
- Kävelyyn ja pyöräilyyn työmatkoilla voitaisiin ehkä tulevaisuudessa kannustaa organisaatioissakin myös päästökauppamalleilla ja hiilijalanjälkilaskureilla (sovittava verottajan kanssa).

MaaS Global- haastattelu

- Työnantajat ovat kiinnostuneita tarjoamaan liikkumisen palvelupaketteja työsuhde-etuna, mutta vallitsevan verokohtelun vuoksi tämä ei ole niille kannattavaa.
 - Tällä hetkellä MaaS -pakettien verokohtelu ei ole tasavertainen muihin liikenteen työsuhde-etuihin nähden.
 - Nykyisten liikenteen työsuhde-etujen välissä on suuria eroja koskien työntekijän rahallista etua ja työnantajan kustannuksia, eikä väliin jääviä liikkumisen vaihtoehtoja tueta verotuksellisesti.
- Valtion (verotus) lisäksi myös kaupunkien ja kuntien rooli on tärkeä MaaS -markkinan avaamiseksi työmatkaliikkumisen kentälle.
- Suomessa kaupungit eivät ole näyttäneet tarpeeksi aloitteellisuutta kehittää Maas -operaattorien, joukkoliikenteen ja kaupungin välistä yhteistyötä.
 - Monissa kunnissa joukkoliikenteen nykyinen hinnoittelu ei tee Maas -palveluntarjoajien toiminnasta kannattavaa.
- MaaS Global ja 125 muuta liikennealan toimijaa ovat lähteneet viemään poliittisesti eteenpäin *Liikkumistiliä* uutena liikenteen työsuhde-etuna.
- Ajatuksena on tarjota loppukäyttäjille suurempi valikoima vähähiilipäästöisiä liikkumisvaihtoehtoja, jotka voi yhdistää työsuhdematkalippuun verottomasti 3400 euroon saakka.
 - Ehdotuksen budjettivaikutus olisi todennäköisesti kaupungeille ja valtiolle neutraali.
- LVM on esittänyt kiinnostuksensa liikkumistiliin.
 - Ehdotuksen tuli alun perin olla käsittelyssä kevään kehysriihessä, mutta ehdotuksen tueksi vaadittiin vielä selvitys MaaS -palvelupakettien CO2-päästövähennyspotentiaalista.

Liikenteen työsuhde-etujen verotuksen kehitystarpeet Suomessa

- Nykyisen hallitusohjelman mukaan Suomi on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä, ja liikenteen päästövähennystavoitteiden tulee olla yhteneviä tämän tavoitteen kanssa.
- Valtiovarainministeriön liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän mukaan päästöohjauksen näkökulmasta etenkin työpaikkapysäköinti ja autoedun määrittämistapa vaativat verotuksessa tarkempaa jatkotarkastelua.
- Vapaan autoedun kaavamainen arvostaminen tekee edusta houkuttelevan ja kannattavan.
 - Vanhasta laskentaperusteesta luopuminen lisäisi kuitenkin todennäköisesti huomattavasti byrokratian määrää.
- Valtionvarainministeriön mukaan työpaikkapysäköinti tulisi katsoa Suomessa veronalaiseksi luontoiseduksi, sillä pysäköinnistä työntekijälle koituva rahanarvoinen etu etenkin suurimpien kaupunkien keskustoissa voi olla merkittävä.
 - Työpaikkapysäköinnin arvostamiseen liittyy huomattavia haasteita, mutta edun verottomuus ei työryhmän mukaan vastaa päästöohjauksen tavoitteisiin.
- Hallitusohjelmaan kirjattu tavoite MaaS -pakettien verotuksen neutraalista kohtelusta muiden liikenteen työsuhde-etujen rinnalla on huomioitu nyt ainoastaan siten, että osana MaaS -pakettia tarjottavat joukkoliikenteen työsuhdematkalippu- ja polkupyöräetu ovat verotusarvoiltaan samat kuin erikseen tarjottuna.
 - Valtiovarainministeriön työryhmän mukaan MaaS -palveluiden tukemiseen erityisellä verotuella ei ole tällä hetkellä perusteita.

Joustavan työmatkaliikkumisen mallien soveltuvuus Suomeen

- Kirjallisuuskatsauksessa löydetty toimintamallit ovat keskenään hyvin samankaltaisia – myös Suomessa edistetään vastaavaa kestäväää, vaihtoehtoisuutta tukevaa työmatkaliikkumista kuin muualla Euroopassa.
- **Verotuskohtelu** Suomessa ei ole tällä hetkellä optimaalinen kestäväään työmatkaliikkumiseen kannustamisen näkökulmasta. Tämä vaatii muutosta, ennen kuin joustavimpiin etuusmalleihin voidaan siirtyä.
 - Verotus on myös osin epäselvä etujen verotuksen osalta. Jos verottomat edut (esimerkiksi työsuhdematkalippu) ovat vaihtoehtoisia muiden (verollisten) kanssa, niin miten tämä vaikuttaa kokonaisuuden verotuskohteluun. Tämä vaatisi ennakkoratkaisuja!
- Sähköisten maksujärjestelmien toimittajien puolesta **tekniikka mahdollistaisi** jo nyt joustavammat järjestelmät.
- Liikkumissuunnitelmia kannattaisi hyödyntää myös Suomessa nykyistä laajemmin.

5. Toimintamallien laatiminen

Lähtökohdat ja malleissa käytetyt arvot

Mallien laatimisen lähtökohdat

- Etuuden arvo per henkilö sama kuin nykyinen työsuhdematkalippu etu eli 9,50€/kk tai 114€/vuosi.
- Pysäköintimaksun muutoksia ei tarkastella.
- Työasiointimatkoja ei tarkastella.
- Yhdenvertaisuusnäkökulma: etuuden tasapuolinen kohdentaminen henkilöstölle.

Malleissa ja niiden vaikutusten arvioinnissa käytetyt laskennalliset arvot

- Henkilöstömäärä 14 067 (Henkilöstökertomus 2019)
- Pysäköintilupien kokonaismäärä noin 5 300. Pitää sisällään kaupungin kohteissa toimivia yrityksiä ja yhteisöjä. Henkilöstön pysäköintilupien määräksi on arvioitu 5 000 kpl. Käyttäen tätä arviota saadaan laskettua, että noin 36 % henkilöstöstä tulee töihin omalla autolla/pysäköintilupa.
- Vuonna 2014 tehdyssä tutkimuksessa työmatkojen kulkutapajakauma oli seuraava:
 - Auto, yksin 40 % , Auto, kimppakyyti 8 %, Joukkoliikenne 20 %, Pyörä 24 %, Kävely 7 %, Etätö 1 %.
- Tämän jälkeen on
 - Otettu käyttöön pysäköintimaksu 20 e/kk, joka luultavasti hiukan vähentänyt autolla yksin tulevien määrää, jonka arvioidaan siis olevan nyt 36 %.
 - Koronapandemia on lisännyt etätöiden määrää ja on todennäköistä, että etätöiden määrä pysyy vuoden 2014 tilannetta suurempana myös varsinaisen pandemian jälkeen. Kuitenkin on nähtävää, että yleensä etätöitä tehdään vain osana päivistä, jolloin myös etätöiden tekijä hyödyntää jotain työmatkaan liittyvää etuutta.

Mallien muodostaminen

Alkuvaiheen mallit

1-3. perustuivat
työsuhdematkalipun
kehittämiseen

4-6. työsuhdematkalipun
kehittämisen lisäksi niihin lisätty
myös muita työmatkaliikkumisen
etuvaihtoehtoja ja joustavuutta.

7. Huomioitu
työsuhdematkalippu sekä
liikunta- ja kulttuurietu

Näitä kehitettiin ja tiivistettiin niin, että
jatkokehittelyssä malleja oli kolme

Työmatkaliikkumisen 3 mallia

- Työmatkaliikkumisen kolmesta mallista laadittiin esimerkkihenkilöiden avulla havainnollistavat kuvaukset ja niihin kerättiin kommentteja sekä ohjausryhmältä, projektiryhmältä että ekotukihenkilöille järjestetystä työpajasta.
- Mallien toteutettavuutta arvioitiin asiantuntijahaastatteluin ja – keskusteluin.
- Seuraavilla sivuilla on esitetty tarkemmin kolme mallia VE1, VE2 ja VE3, niihin saadut kommentit sekä pääkohdat asiantuntijahaastatteluista.

VE1 Työsuhdematkalippu käyttömahdollisuuksien laajennuksella ja omavastuuosuudella

Työsuhdematkalippua kehitetään, muutoin etuudet pysyvät ennallaan

- **Työsuhdematkalippu**
50% omavastuulla arvolippuun, kausilippuun, vuosilippuun tai kaupunkipyörään.
Etuuden arvo palkan päälle 9,5€/kk tai 114€/vuosi.

VE1-mallin visualisointi



Olli Opettaja

Olli Opettajalla on oma autopaikka, sillä hän kulkee usean eri toimipisteen välillä työpäivän aikana. Autopaikasta Olli maksaa 20€/kk. Toisinaan hän voi jättää auton kotiin ja kulkea joukkoliikenteellä. Näin hän välttää ruuhkat ja pienentää hiilijalanjälkeään. Niinä päivinä hän hyödyntää työsuhdematkalipun arvoa.

**Kahdeksan aikuisten
joukkoliikenteen arvolippua
vyöhykkeelle 2**

a' 2,10€ kpl
- kokonaiskustannukset 16,80 €

Olli käyttää työsuhdematkalipun
etua kuukaudessa 8,40 € ja
maksaa itse 8,40 €



Tiina toimistotyöläinen

Tiina Toimistotyöläinen kulkee sulan maan aikaan työmatkansa pyörällä. Talvella hän kulkee joukkoliikenteellä. Hän hyödyntää Nyssen 30 vrk:n lippua ja työsuhdematkalippuetuutta.

**90+2*30 vrk:n (5kk) Nyssen
työsuhdematkalippu
vyöhykkeelle 2**

141€ + 2*56€ = 253 €

Tiina käyttää vuodessa
työsuhdematkalipun etua 114€
ja maksaa itse 139€

Arvio mallin VE1 vaikutuksista

Ympäristönäkökulma: Kannustaa myös pääosin autoilevia kulkemaan satunnaisesti joukkoliikenteellä!

- Kannustaa autoilijoita kulkemaan silloin tällöin joukkoliikenteellä arvolipun myötä. Tämä luo mahdollisuuksia myös pysäköintipaikkojen yhteiskäytölle.
- Joukkoliikenne-etu yhdessä edullisen satunnaispysäköintimahdollisuuden avulla voi kannustaa joitakin henkilöitä luopumaan pysäköintiedusta. Tähän voidaan ohjata lisäämällä yhteiskäyttöisten pysäköintipaikkojen määrää.
- Joukkoliikennelippuun sisältyvä omavastuu parantaa etuuteen sitoutumista eli lipun hankkivat myös käyttävät sitä. Toisaalta omavastuu voi vähentää lipun hankintaa.

Tasa-arvo: Etujen tasa-arvoisuus paranee hieman

- Tasa-arvo parantuu, sillä etuusvalikoima monipuolistuu työsuhdematkalipun kehittämisen myötä.

Kustannukset ja hallinnollinen työ (henkilöstölle maksetut edut, hallinnolliset, ennakoitavuus): Vähäiset vaikutukset

- Työnantajan bruttokustannukset kasvavat työsuhdematkalipun kehittämisen myötä. Hallinnollinen työ voi lisääntyä omavastuuosuuden myötä.
- Työntekijän etuuksien arvo pysyy samana, mutta ne ovat useammalle käyttökelpoisia.

Hyväksyttävyys: Hyväksyttävä

- Helposti hyväksyttävä.
- Omavastuuosuus ei todennäköisesti ole ongelma.

Henkilöstön hyvinvointi liikunnan lisääntymisen kautta: Vähäiset vaikutukset

- Pieniä hyvinvointi-/liikuntavaikutuksia, sillä joukkoliikenteellä kulkevat ottavat enemmän askelia kuin autoilevat.

VE2 Kestävän työmatkaliikkumisen etuudet eri tavoin liikkuville

- pysäköinti huomioitu etuna

Valittavana yksi seuraavista eduista

- Työsuhdematkalippu tai kaupunkipyörät
 - Etuuden arvo palkan päälle 9,5 €/kk tai 114€/vuosi
- Työsuhdepyöräetu palkanosana (Selvityksessä voiko etu olla palkan osana kunnan työntekijöillä)
 - Etuuden arvo palkan osana max. 52 €/kk
Työntekijä maksaa edusta iän mukaan eläkemaksua 7,15—8,65 %
- Pysäköintietu autoa työssä tarvitseville
 - Etuuden arvo vaihtelee. Henkilö maksaa autopaikasta 20€/kk
- Personal trainer tai nastajalkine-etu tai vastaavaa kävellen kulkeville
 - Etuuden arvo 80 €/vuosi (verollinen etu)

VE2-mallin visualisointi 1/2



Tiina Toimistotyöläinen

Tiinalla on 10 kilometrin mäinen työmatka, joka on liian raskas tavallisella pyörällä poljettavaksi.

Työsuhdepyöräetuuden myötä hän innostuu hankkimaan sähköpyörän ja ryhtyy kulkemaan sillä työmatkansa.

Työsuhdepyöräetu palkanosana

Tiinan pyörän leasing maksu on 52€/kk. Tämä summa vähennetään hänen palkastaan, jolloin hänen ei tarvitse maksaa tästä osasta muita veroja kuin eläkemaksua 7,15 %



Anssi Asentaja

Anssi kulkee työmatkat kesät talvet polkupyörällä. Työpäivän aikaisiin matkoihin hän käyttää kaupungin autoja. Hän on innokas kuntoilija, joka hyödyntää personal trainerin palveluita ja niihin työnantajan tarjoamaa tukea. Anssin mielestä on huippua, että työnantaja tukee myös kävelijöitä ja pyöräilijöitä.

Personal trainer palvelut, joihin saa työsuhde-etua 80€/vuosi. Edusta maksetaan veroa palkan tapaan.

VE2-mallin visualisointi 2/2

Liisa Lääkäri



Liisa kulkee työmatkat lähes aina joukkoliikenteellä. Hän ostaa Nyssen 360 vrk:n lipun ja hyödyntää tähän työsuhdematkalippuetuutta.



360 vrk:n Nyssen matkakortilla 2 vyöhykkeellä .

Kokonaiskustannus 395 €.
Liisa hyödyntää työsuhdematkalipun etua 114€ ja maksaa itse 281 €.

Olli Opettaja



Olli Opettajalla on oma autopaikka, sillä hän kulkee usean eri toimipisteen välillä työpäivän aikana.



Olli hyödyntää pysäköintipaikkaetua ja maksaa pysäköintipaikasta itse vain 20€/kk.

Arvio mallin VE2 vaikutuksista

Ympäristönäkökulma: voi lisätä jonkun verran pyöräilyä

- Mikäli työsuhde pyörä palkan osana voitaisiin toteuttaa, malli lisäisi pyöräilyä.
- Muut etuudet ovat useimmissa tilanteissa pienempiä kuin pysäköintietu, joten on epätodennäköistä, että pysäköintipaikan omaavat luopuisivat paikastaan tämän mallin myötä.
- Ei kannusta satunnaiseen kulkemiseen joukkoliikenteellä tai muilla kestävillä kulkutavoilla sillä edut ovat vaihtoehtoisia pysäköintiedun kanssa.

Tasa-arvo: Etujen tasa-arvoisuus eri kulkumuodolla kulkevien kesken: Tasa-arvo paranee

- Tasa-arvo parantuu laajentuneen etuusvalikoiman ja etujen vaihtoehtoisuuden myötä. Palkitsee jo nykyisin kestävillä kulkutavoilla kulkevia.

Kustannukset ja hallinnollinen työ: Työnantajan kustannukset kasvavat

- Työnantajan kustannukset kasvavat kun etuusvalikoima on yhä useammalle käyttökelpoinen, kuitenkin pienemmät kustannukset kuin mallissa VE1, sillä pysäköinti on huomioitu etuna.
- Laajentuneen etuusvalikoiman myötä hallinnollisen työn määrä kasvaa.

Hyväksyttävyys: hyvin hyväksyttävä

- Hyvin hyväksyttävä aiempaa monipuolisemman etuusvalikoiman myötä.
- Edut heikkenevät pysäköintipaikan omaavilla, jotka ovat aiemmin käyttäneet joukkoliikenteen työsuhdelippua. Nykyinen arvio tällaisista henkilöistä on pieni, mutta mikäli muutos tehdään kehityspolun myöhemmässä vaiheessa on käyttäjiä varmasti enemmän.

Henkilöstön hyvinvointi liikunnan lisääntymisen kautta: Liikunta työmatkoilla lisääntyy pyöräilyn ja kävelyn lisääntymisen myötä

- Malli kannustaa kulkemaan kestävästi ja aktiivisesti.

VE3 Joustava liikkumistili

- pysäköinti huomioitu etuna

Henkilö valitsee joko

1. Pysäköintiedun, joka on ensisijaisesti autoa työssä tarvitseville.

- Henkilö maksaa autopaikasta 20€/kk

2. Liikkumistilille rahaa 114 euroa/vuodessa

Liikkumistilin rahan voi jakaa haluamallaan tavalla seuraavien toimintojen kesken:

- Joukkoliikenteen matkalippu tai kaupunkipyörä (veroton etu)
- Yhteiskäyttöautopaikan käyttö kertamaksulla (esim. 2 €/päivä)
- Lisäksi pysäköintipaikan omaava henkilö voi ansaita liikkumistilille lisää rahaa vapauttamalla pysäköintipaikan muiden käyttöön 0,45 e/hlö/päivä

VE3-mallin visualisointi

Liisa Lääkäri



Liisa kulkee talvikuukausien työmatkat joukkoliikenteellä. Hän ostaa yleensä Nyssen 90 vrk:n lipun. Muulloin hän pyöräilee työmatkansa. Noina kuukausina hän välillä hyödyntää myös työsuhdematkalipun arvoa tai yhteiskäyttöautopaikkaa. Liikkumistilin saldon ylimenevän osuuden Liisa maksaa itse.

Yhteiskäyttöautopaikka 2€/päivä.

Liisa käyttää paikkaa 10 päivänä vuodessa hyödyntäen siihen liikkumistilin työsuhde-etua 20 €.

Joukkoliikenteen arvolippu 2 vyöhykkeellä a` 2,10 €

Liisa kulkee arvolipulla töihin 10 päivänä vuodessa hyödyntäen siihen liikkumistilin työsuhde-etua 42 €

114€



90 vrk joukkoliikennelippu 2 vyöhykkeellä .

Kustannus 141 €. Liisa hyödyntää tähän loput liikkumistilin edusta eli 52 €. Liisa maksaa itse kausilipun loppuosuuden eli 89 €

Olli Opettaja



Olli Opettajalla valitsee etuudekseen oman autopaikan, sillä hän kulkee usean eri toimipisteen välillä työpäivän aikana. Hänellä on välillä etäopetuspäiviä, jolloin hän luovuttaa autopaikkansa muiden käyttöön ja ansaitsee liikkumistilille rahaa. Tätä tilin saldoa hän hyödyntää myöhemmin joukkoliikenteen lippuun.

0€

+

Autopaikan
vapautus
10*0,45 €/päivä

=
4,5€

Joukkoliikenteen kertalippu 2 vyöhykkeellä a` 2,10 € . Olli käyttää joukkoliikennettä 4 päivänä. Kustannus 16,8 €. Olli hyödyntää tähän liikkumistilille ansaitsemansa 4,5 € ja maksaa loput 12,3 € itse.

Arvio mallin VE3 vaikutuksista:

Ympäristönäkökulma: Kannustaa pääosin autoilevia kulkemaan satunnaisesti joukkoliikenteellä!

- Kannustaa autoilijoita kulkemaan silloin tällöin joukkoliikenteellä pysäköintipaikasta saatavien tulojen + arvolipun myötä. Tämä luo mahdollisuuksia myös pysäköintipaikkojen yhteiskäytölle.
- Epätodennäköistä on, että pysäköintipaikan omaavat luopuisivat täysin paikastaan tämän mallin myötä, sillä muut etuudet ovat useimmissa tilanteissa pienempiä kuin pysäköintietu. Mahdollisuus ansaita liikkumistilille rahaa pysäköintipaikan vapauttamisen myötä kannustaa kuitenkin päiväkohtaisesti miettimään autolla liikkumisen tarvetta.

Tasa-arvo: Etujen tasa-arvoisuus eri kulkumuodolla kulkevien kesken: Tasa-arvo paranee

- Tasa-arvo parantuu huomattavasti laajentuneen etuusvalikoiman ja etujen vaihtoehtoisuuden myötä.

Kustannukset ja hallinnollinen työ: Ei vielä toteutettavissa hallinnollisen työn myötä

- Työnantajan kustannukset kasvavat kun etuusvalikoima on yhä useammalle käyttökelpoinen, kuitenkin pienemmät kustannukset kuin mallissa VE1, sillä pysäköinti on huomioitu etuna.
- Hallinnollinen työ kasvaa keinovalikoiman ja kuukausittaisen joustavuuden vuoksi.

Hyväksyttävyys: Hyvin hyväksyttävä

- Hyvin hyväksyttävä monipuolisuuden ja joustavuuden vuoksi. Edut heikkenevät pysäköintipaikan omaavilla, jotka ovat aiemmin käyttäneet myös joukkoliikenteen työsuhdelippua. Arvio määrästä on pieni.

Henkilöstön hyvinvointi liikunnan lisääntymisen kautta: Hyvät vaikutukset

- Jonkun verran hyvinvointi-/liikuntavaikutuksia, sillä malli kannustaa kulkemaan joukkoliikenteellä, johon yhdistyy yleensä autolla liikkumista enemmän kävelyä.

Mallien kommentointi

Kolmea työmatkaliikkumisen mallia käsiteltiin ohjausryhmässä, projektiryhmässä sekä eri palvelualueita edustavien ekotukihenkilöiden työpajassa.

Malleihin saatiin seuraavia kommentteja:

- Joustavuus malleissa koetaan tärkeänä.
- Kannustaminen autolle vaihtoehtoihin kulkumuotoihin tavoiteltavaa ”rankaisun” sijaan.
- Pysäköintietua pidettiin merkittävänä verrattuna pysäköinnin hinnoitteluun vapailla markkinoilla.
- Kaikki esitellyt esimerkkimallit nähtiin kehityskelpoisina.
- Malleissa tulee huomioida liikkumisrajoitteiset ja oman auton käytön vaatimus työtehtävissä.
- Pysäköintiedun käyttö liityntäpysäköintiin olisi hyvä.
- Työsuhdematkalipun kehittäminen tulisi sisällyttää kaikkiin malleihin.

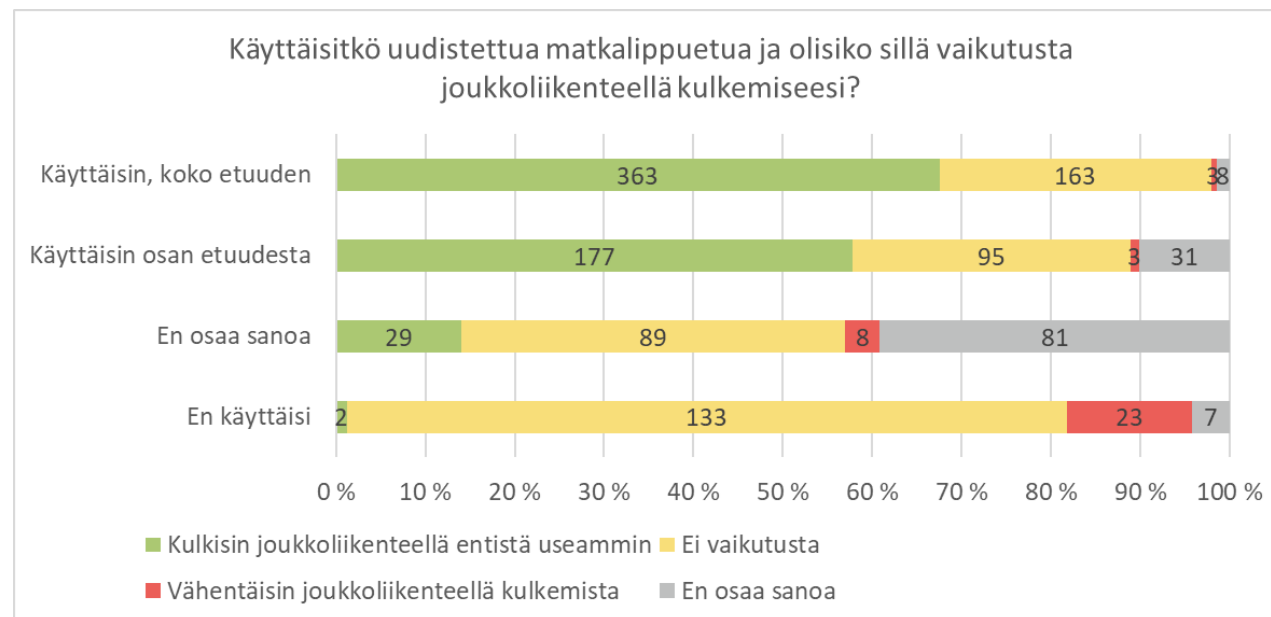
- Kävelyyn kannustaminen tulisi huomioida laajemmin mallivaihtoehdoissa.
- Mallien tulee palvella toimipisteitä ympäri kaupunkia, ei vain keskustassa työskenteleviä.
- Sote-uudistus vaikuttaa kaupungin työntekijämäärään sekä pysäköintipaikkojen hallintaan ja käyttöön 1.1.2023 alkaen.
 - Nykyisin sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämisestä vastaavat kunnat ja sairaanhoitopiirit.
 - Tulevaisuudessa hyvinvointialueet ovat vastuussa sosiaali- ja terveyspalveluista sekä pelastustoimen palveluista.

Lisäksi kommentoitiin, että:

- Kestävän työmatkaliikkumisen edistämiseksi olisi työsuhde-etujen lisäksi kehitettävä työpaikan sosiaalityö, pyöräpysäköintiä, liityntäpysäköintimahdollisuuksia sekä kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria.
- Myös työasiointiin käytettävillä yhteiskäyttövälineillä voidaan edistää kestävää työmatkaliikkumista.

Työsuhdematkalippukysely

- Joustavan työmatkaliikkumisen toimintamallin kehitystyön tueksi laadittiin työsuhdematkalippukokeiluun liittyvä kysely, jolla kartoitettiin ensisijaisesti henkilöstön kiinnostusta ottaa työsuhdematkalippuedun laajennus käyttöön sekä muutoksen mahdollista vaikutusta kulkutapoihin.
- Lisäksi kyselyllä kerättiin ennakkotietoa uuden työmatkaliikkumisen toimintamallin pitkän tähtäimen kehitystyötä varten.
- Kaikkiaan kyselyyn antoi vastauksensa 1225 kaupungin työntekijää.
- Kyselyn tulosten perusteella vähintään osan laajennetusta edusta käyttäisi noin 70 % kaikista vastaajista.
- 47 % vastanneista arvioi matkalippuedun kehittämisen lisäävän joukkoliikenteen hyödyntämistä omalla kohdalla.

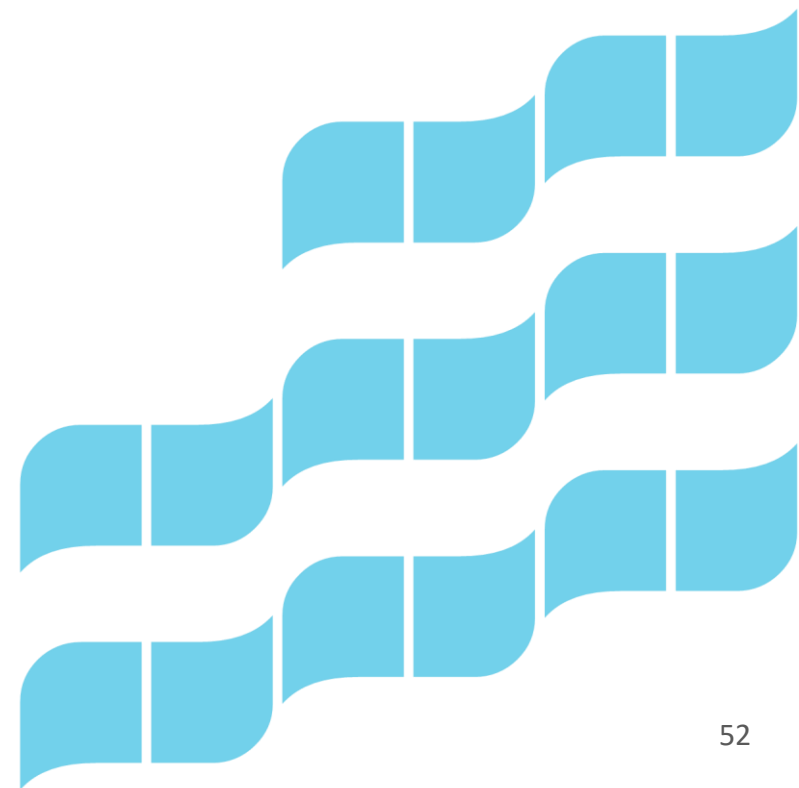


Kuva 1. Laajennetun työsuhdematkalippuedun käyttöpotentiaali ja ilmoitettu vaikutus joukkoliikenteellä kulkemiseen.

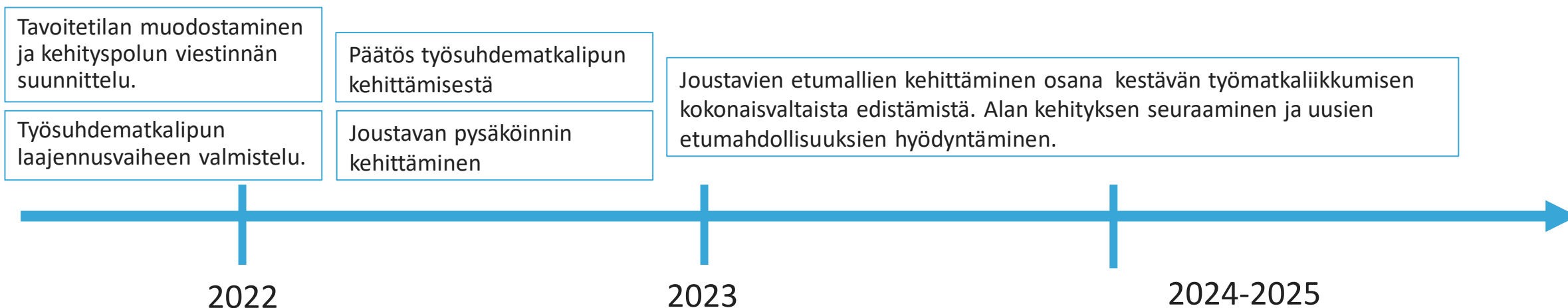
Kehityspolun muodostaminen

Kehityspolun muodostamiseen liittyen sovittiin, että

- Pysäköintiä ei tarkastella vaihtoehtoisena etuna, sillä pysäköintipaikat ovat nyt tarkoitettu niille, joiden on tarpeellista käyttää omaa autoa työtehtävissä.
- Työsuhdematkalipun laajentaminen arvolippuun ja vuosilippuun on teknisesti jo mahdollista. Omavastuun lisäämiseen liittyvää teknistä ratkaisua selvitettiin ja vahvistui, että myös omavastuu on teknisesti toteutettavissa.
- Selvitettiin yhteiskäyttöautopaikkojen maksulliseksi muuttamisen mahdollisuuksia. Tampereen kaupungilla käytössä oleva eParking järjestelmä mahdollistaa lyhytaikaisen maksullisen pysäköinnin hallinnoimisen.



Joustavan työmatkaliikkumisen etumallin kehityspolku



Kehityspolun toimenpiteet

1. Tavoitetilan muodostaminen, päätöksenteon valmistelun suunnittelu ja kehityspolun viestinnän suunnittelu

2. Työsuhdematkalipun suunnittelu laajennus ja päätös käyttöönotosta

Työsuhdematkalipun käyttömahdollisuuksien laajentaminen myös arvo- ja vuosilippuun nykyisen kuukausilipun lisäksi. Samalla työsuhdematkalippuun lisätään omavastuuosuus. Etuuden arvo pysyy ennallaan 9,5 €/kuukausi. *(Omavastuu tarkoittaa tässä sitä, että hyödyntääkseen työsuhdematkalippuetuudesta esim. 10 euroa henkilön on ladattava myös 10 euroa omaa rahaa)*

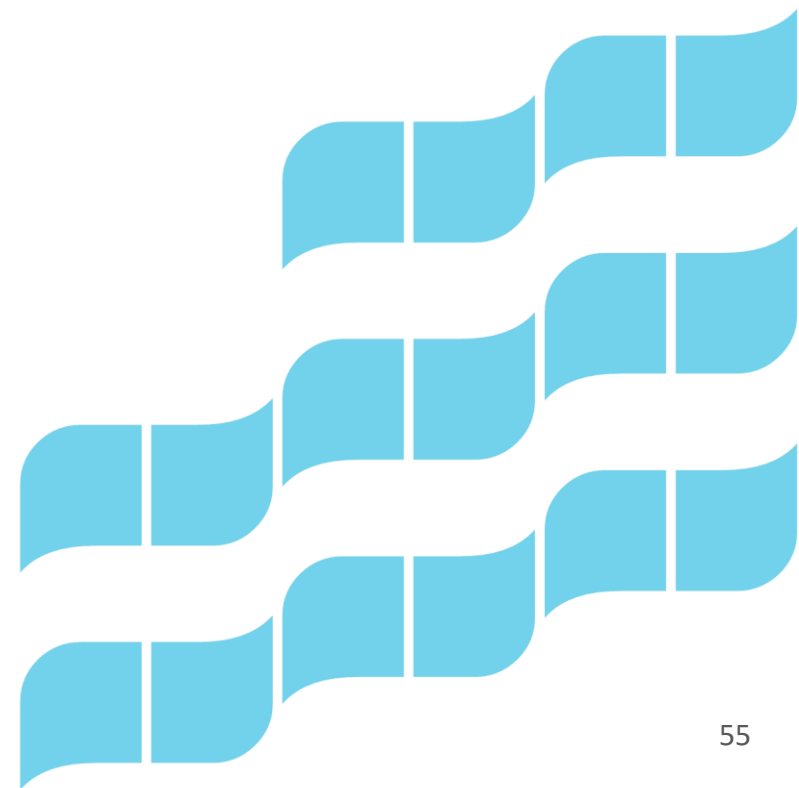
3. Joustava työmatkaliikkumisen etumallin kehittäminen osana työmatkaliikkumisen kokonaisvaltaista edistämistä

Tavoitteena on, että henkilö voi valita mieluisensa etuuden samansuuruisten etujen valikoimasta.

- Kartoitusta ja/tai kokeiluja etuvalikoiman laajentamisesta ja mahdollisten verotuksen ennakkopäätösten hakeminen.
- Muun muassa seuraavien etujen lisäämismahdollisuuksia selvitetään:
 - pyörähuolto
 - kävelykengät/nastakengät
 - personal trainer.

Työmatkaliikkumisen kokonaisvaltaisen kehittämisen muut osa-alueet

- Kehitetään edelleen pysäköinnin käytäntöjä sekä älykkäitä ja joustavia pysäköinnin ratkaisuja, jotka tukevat kestäväää liikkumista
- Työsuhdepyörän käyttöönottomahdollisuuksien kehittäminen.
- Kestävän liikkumisen edistäminen työasiamatkustamisessa.
- Työpaikan sosiaalityötilojen ja pyöräpysäköinnin kehittäminen.
- Liityntäpysäköintimahdollisuuksien sekä kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittäminen.



6. Yleiset päätelmät ja suositukset

Päätelmät ja suositukset 1/3

- Tarkastellut toimintamallit ovat ajankohtaisia ja niissä on monia yhtäläisyyksiä. Myös Suomessa pyritään edistämään vastaavaa kestävää, vaihtoehtoisuutta tukevaa työmatkaliikkumista kuin muualla Euroopassa.
- Suomessa työpaikkojen liikkumisen ohjaus perustuu vapaaehtoisuuteen ja työnantajan haluun esimerkiksi parantaa imagoaan, vähentää päästöjä, tilakysymyksiin ja/tai tavoitteisiin edistää työhyvinvointia kestäväällä liikkumisella.
 - Mielenkiintoinen jatkotutkimus kohde olisi selvittää mahdollisuuksia ja vaikutuksia liikkumisen ohjauksen tavoitteiden velvoittavammasta istuttamisesta osaksi kansallista liikennepolitiikkaa tai lainsäädäntöä kuten esimerkiksi osassa Euroopan maita on tehty.
- Organisaatioiden liikkumissuunnitelmia kannattaisi hyödyntää myös Suomessa nykyistä laajemmin.
 - Vaikuttavimmissa kehityshankkeissa on yleensä toteutettu kokonaisvaltainen liikkumissuunnitelma, jonka osana on kehitetty työsuhde-etuja, autojen pysäköinnin hallintaa, olosuhteita, palveluita ja viestintää niin kodin ja työpaikan liikkumisen kuin työasiamatkustamisen kannalta enemmän kestävää liikkumista tukevaksi.
- Työsuhde-etujen maksujärjestelmien toimittajien puolesta **tekniikka mahdollistaisi** jo nyt joustavammat etuusjärjestelmät.

Päätelmät ja suositukset 2/3

- Liikenteen työsuhde-etujen verotuskohtelu Suomessa ei ole tällä hetkellä optimaalinen kestävään työmatkaliikkumiseen kannustamisen näkökulmasta.
 - Veroeduilla ja rahallisilla kannustimilla on suuri vaikutus eri etujen houkuttelevuuteen
 - Nykyisten etujen välillä on suuria eroja työnantajan kustannuksissa ja edun arvossa mitattuna → esimerkiksi työsuhdeauton kuukausittaiset kustannukset työnantajalle ovat moninkertaiset verrattuna työsuhdematkalippuun.
 - Myös työpaikan pysäköintipaikkojen verotuskohtelu on tällä hetkellä erilainen ja autoilua suosiva verrattuna muihin työmatkaliikkumisen etuihin Suomessa.
 - Tulevaisuudessa tulisi huomioida myös etujen verotusohjeen selkeys, jotta etujen käyttöönotto olisi työnantajalle selkeää ja houkuttelevaa.
 - Esimerkiksi nyt runsaasti hämmennystä ovat herättäneet polkupyöräedun eläkkeenalaisuuteen liittyvät epäselvyydet.
- Kaupungeilla ja kunnilla on yhteneviä tavoitteita MaaS -toimijoiden kanssa. Tavoitteita tulisi edistää joukkoliikenteen hinnoittelun uudistamisella sekä kuntien, työnantajien ja MaaS-toimijoiden välisellä yhteistyöllä.

Päätelmät ja suositukset 3/3

- Työntekijät arvostavat liikkumisen vaihtoehtojen ja joustavuuden lisääntymistä.
 - Erilaisten liikkumisvaihtoehtojen yhdistelyn mahdollisuus edistää viisasta liikkumista ja lisää henkilöstön tyytyväisyyttä (kustannussäästöt, henkilökohtaisten tarpeiden huomioiminen).
 - Liikkumisen palvelupaketit työsuhde-etuna ovat ajankohtainen aihe vaihtoehtoisten kulkutapojen houkuttelevuuden lisäämiseksi työmatkoilla.
- Muuttuvat työnteon rakenteet sekä monipaikkainen työskentely johtavat myös siihen, että moninaisten etätyöskentelyn ja työasiamatkustamisen/etäkokousmahdollisuuksien tukeminen on myös yhä ajankohtaisempaa viisaan työmatkaliikkumisen edistämiseksi.
- Organisaatioissa viestinnällinen läpinäkyvyys, esimerkiksi johtaminen sekä informaatio-ohjaus ovat tärkeitä vaihtoehtoihin liikkumisen muotoihin liittyvän tietoisuuden lisäämiseksi sekä vallitsevien asenteiden ja liikkumiskäyttäytymisen muuttamiseksi.