

Kestävän ja terveellisen liikkumisen edistämissuunnitelma

Vantaan kaupunki

20.1.2022



Sisältö

1	Johdanto	2
2	Suunnitteluprosessi	3
3	Olosuhteet ja nykyinen liikenne.....	4
4	Suunnitelma.....	8
4.1	Pyöräpysäköinnin ja henkilöstötilojen parantaminen	9
4.2.	Maksullinen henkilöstöpysäköinti	10
4.3.	Työsuhdematkalippu.....	12
4.4.	Työsuhdepyörä	13
4.5.	Etätyö ja joustavat työtavat	13
4.6.	Muut edut ja käytännöt	14
5	Suunnitelman käsittely ja toimenpiteiden toteutus.....	15
	Liite 1: Työmatkakyselyn tulokset	16

Lisätietoja

Emmi Pasanen, Vantaan kaupunki

Ville Voltti, Mobinet Oy

1 Johdanto

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiili-neutraali vuonna 2030. Muutos ei tapahdu itses-tään, vaan vaatii päättäväisiä toimia. Tässä työssä tarkastellaan Vantaan kaupungin toimin-taa työnantajana. Tavoitteena on kehittää työ-paikan olosuhteita ja käytäntöjä siten, että ne kannustavat kestäviin ja terveellisiin liikkumisva-lintoihin.

Työpaikkojen liikkumisen ohjaus on toimintaa, jossa työntekijöitä kannustetaan tekemään kes-täviä ja terveellisiä liikkumisvalintoja. Tavoitelta-via kulkutapoja ovat kävely, pyöräily ja joukkoliik-kenne. Tarpeelliset automatkat voi tehdä vähä-päästöisellä kalustolla ja etätyö, silloin kun ma-dollista, poistaa matkustustarpeen kokonaan.

Työnantaja voi vaikuttaa henkilöstön kulkutapa-valintoihin kehittämällä työpaikan olosuhteita, kuten henkilöstötiloja, taloudellisilla ohjauskei-noilla, kuten eduilla ja pysäköintimaksuilla, vai-kuttamalla käytäntöihin, kuten etätyön mahdolli-suuksiin sekä tiedollisella ohjauksella, kuten eri-laisilla kampanjoilla.

Suunnittelun lähtökohtana on, että työmatkaliik-enteen käytäntöjen tulee heijastaa kaupungin tämän päivän arvoja ja tavoitteita.

Ohjausryhmä

Hanke on Vantaan kaupunkiympäristön toi-mialan sekä kaupunkistrategian ja johdon toi-mialan yhteistyöhanke, jossa tarkastellaan kau-pungin koko organisaatiota tytäryhteisöjä lukuun ottamatta.

Hankkeen ohjausryhmään kuuluivat:

- Emmi Pasanen, liikenteen kehittämis-päällikkö, ohjausryhmän puheenjohtaja
- Kirsi-Marja Lievonen, henkilöstö- ja kon-ternijohtaja
- Markus Holm, suunnittelupäällikkö
- Pekka Wallenius, tilakeskusjohtaja
- Pasi Salo, toimitilapäällikkö
- Sari Roivainen, työhyvinvointikonsultti
- Tytti Viinikainen, Traficom (9.9. asti)
- Michaela Sannholm, Traficom (9.9. alk.)
- Ville Voltti, Mobinet Oy
- Outi Vartiainen, Linea Konsultit Oy, siht.

Ohjausryhmä kokoontui hankkeen aikana viisi kertaa.

Traficom on myöntänyt työlle liikkumisen oh-jauksen valtionavustusta.

Konsulttina toimi Mobinet Oy, joka vastasi henki-lökuntakyselystä, teemaryhmien ja asiantuntija-työpajojen fasilitoinnista sekä kestävän ja terveellisen liikkumisen edistämissuunnitelman ko-koamisesta. Työn projektipäällikkönä toimi Ville Voltti ja asiantuntijana Outi Vartiainen Linea Konsultit Oy:stä.

2 Suunnitteluprosessi

Työmatkakysely

Suunnittelu aloitettiin kartoittamalla työmatkaliikkumisen nykytila henkilöstökyselyllä, jolla selvitettiin muun muassa työmatkojen kulkutapajakauma ja hiilidioksidipäästöt sekä henkilöstön tarpeet ja arvostukset.

Henkilöstön teemaryhmät

Työmatkakyselyn tietopohjaa syvennettiin henkilöstön työpajoissa kolmen teeman puitteissa. Osallistujien tehtävänä oli esittää, miten Vantaan kaupunki voisi työnantajana edistää teemojen mukaisten tavoitteiden toteutumista. Teemaryhmät olivat kävelybuumi pysyväksi, työmatkapyöräily ja vastuullinen autoilu. Kunkin työryhmään kutsuttiin osallistujia työmatkakyselyn vastausten perusteella siten, että osallistajat olivat juuri kyseisen teeman kohde-ryhmää. Teemaryhmien työskentelyyn osallistui yhteensä yli 40 henkilöä. Teemaryhmien lisäksi järjestettiin erillinen keskustelutilaisuus Vernissakadun ekotukitiimille.

Asiantuntijatyöryhmät

Asiantuntijatyöryhmissä käsiteltiin teemoja, joihin oli olemassa valmiita toimenpide-ehdotuksia, mutta jotka vaativat tarkempaa perehtymistä esimerkiksi kustannusten tai hallinnollisten ratkaisujen selvittämiseksi ja toteuttamiskelpoisuuden arvioimiseksi.

Ensimmäinen ryhmä käsitteli kiinteistöjen olosuhteita, kuten henkilöstötiloja, pyöräpysäköintiä ja sähköautojen latauspisteitä ja toinen hen-

kilöstöetuja, kuten työsuhdelippua ja työsuhdepyörää. Kolmas asiantuntijaryhmä keskittyi arvioimaan maksullisen henkilöstöpysäköinnin tarvetta ja perusteita, vaikutuksia, hinnoittelua ja mahdollisia toteutustapoja.

Suunnitelman koonti ohjausryhmässä

Työn aikana esille tulleet toimenpiteet esiteltiin ohjausryhmälle, jonka kommenttien pohjalta niistä koottiin suunnitelmaluonnos ohjausryhmän käsiteltäväksi.



3 Olosuhteet ja nykyinen liikenne

Työmatkakyselystä tietoa suunnittelun pohjaksi

Vantaan kaupungin henkilökunnalle suunnattu työmatkakysely tuotti määrällistä tietoa liikenteen nykytilasta ja muutospotentiaalista sekä paljon ideoita ja monipuolisia mielipiteitä.

Kysely toteutettiin syys-lokakuussa 2021 ja siihen vastasi 3294 kaupungin työntekijää vastausaktiivisuuden ollessa 28 %. Vastausaktiivisuus vaihteli toimialoittain 14 % – 51 %, mutta erot on huomioitu laajennuskertoimilla siten, että tulokset edustavat koko henkilöstöä. Vastaajat tekivät tutkimusviikon aikana 14 704 työmatkaa.

Vantaan henkilöstön enemmistö liikkuu kestävästi

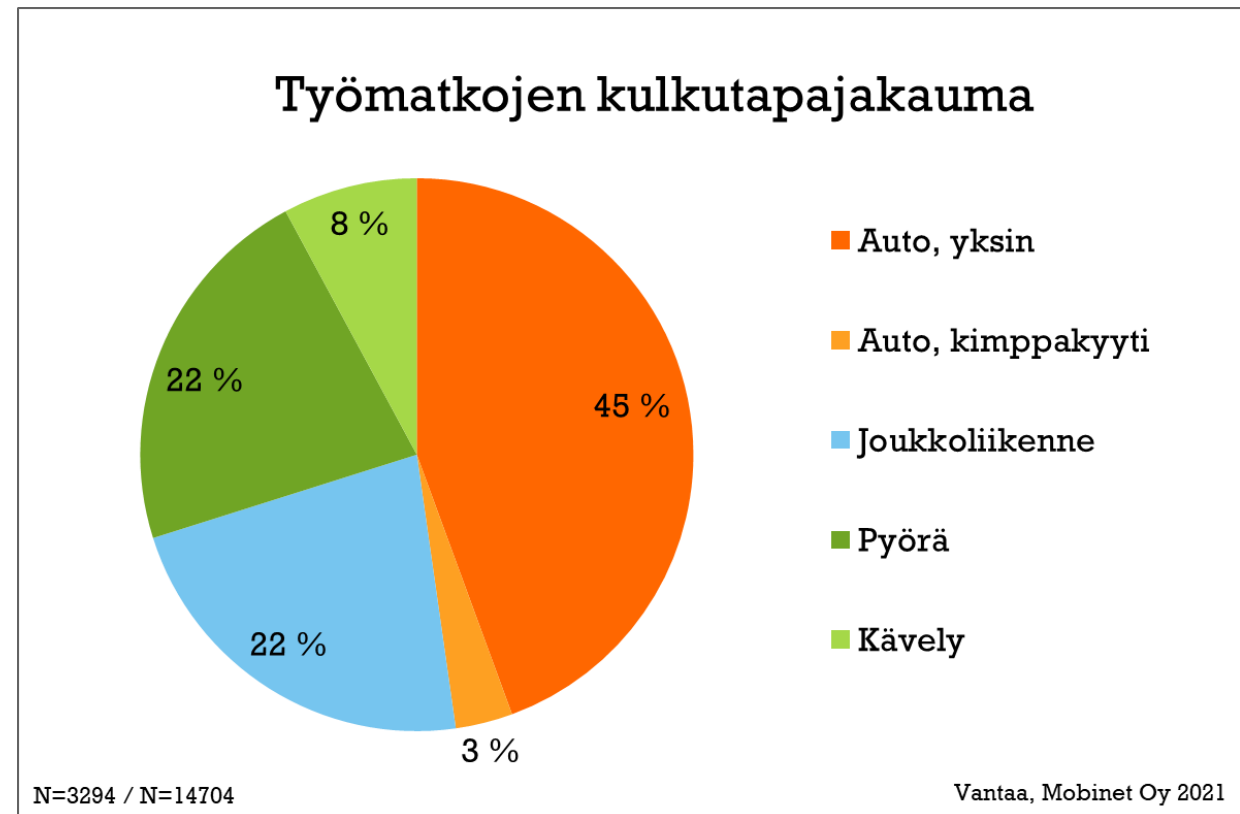
Kodin ja työpaikan välisistä matkoista yli puolet tehtiin kestävillä kulkutavoilla. Sekä pyöräilyn että joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli 22 % ja kävellenkin tehtiin 8 % matkoista. Joukkoliikenne on kärsinyt koronaepidemiasta ja sen kulkutapaosuuden odotetaan palautuvan noin 25 %:iin epidemian laannuttua.

Alle puolet matkoista tehdään autolla

Työmatkoista 48 % kuljettiin autolla ja yleensä yksin. Auton kulkutapaosuus pienenee vain prosenttiyksikön verran koronaepidemian laantuessa.

Työmatkan keskipituus 15 km

Vantaan henkilöstön työmatkojen keskipituus on 15,4 kilometriä ja mediaani 10,5 kilometriä. Joka neljännen työmatka on alle 5 kilometriä.



Etätyötä halutaan tehdä paljon, mutta ei joka päivä

Koronaepidemian myötä valtavasti lisääntynyt etätyö korvasi 18 % työmatkoista. Etätyön mahdollisuudet vaihtelevat kuitenkin paljon toimialoittain. Suurimmillaan etätyön osuus oli 64 % kaupunkistrategian ja johdon toimialalla ja pienimmillään vain 8 % kasvatuksen ja oppimisen toimialalla.

Etätöitä halutaan jatkaa koronaepidemian jälkeenkin. Kaupunkistrategian ja johdon sekä kaupunkiympäristön toimialoilla suosituin vaihtoehto olisi tehdä etätyötä kolmena päivänä viikossa, mutta kaikki vaihtoehdot satunnaisista etätyöpäivistä täysin etänä tehtävään työhön saivat kannatusta. Kasvatuksen ja oppimisen sekä sosiaali- ja terveydenhuollon toimialoilla valtaosa työstä vaatii läsnäoloa työpaikalla. Osittaista etätyötä haluttaisiin kuitenkin tehdä jopa enemmän kuin mitä on tehty koronaepidemian aikana.

Kiinteistöjen olosuhteet

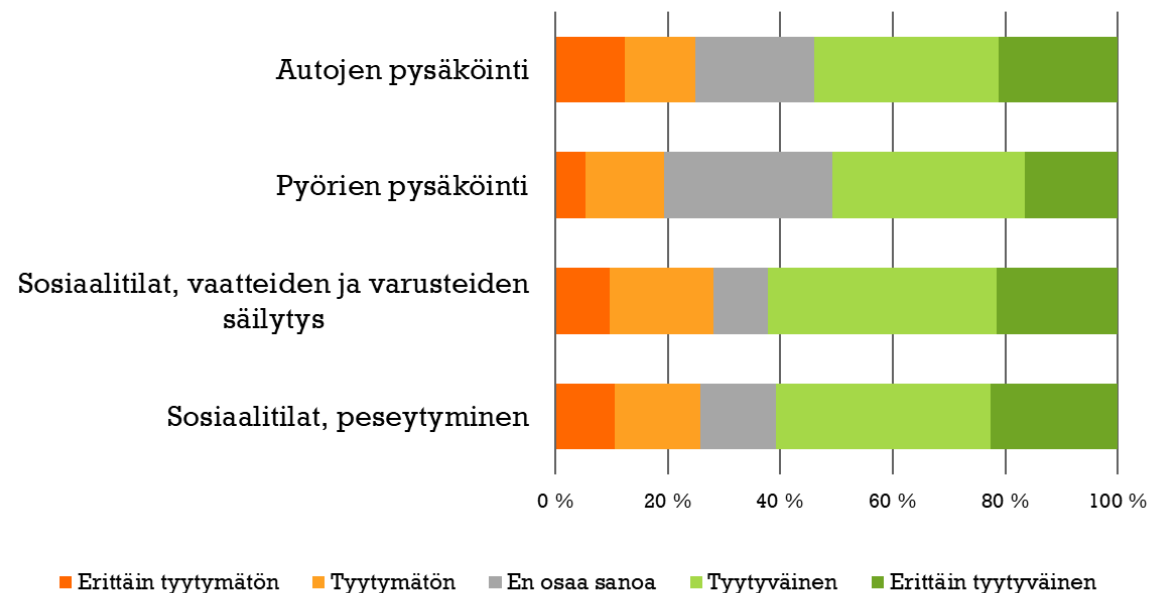
Valitettavan moni työntekijä on tyytymätön työpaikkansa olosuhteisiin: autojen tai pyörien pysäköintiin, peseytymismahdollisuuksiin ja säilytysratkaisuihin. Tyytyväisiäkin on paljon,

mutta tilanne on hyvin erilainen eri toimipisteissä, joita kaupungilla on satoja. Erityisesti henkilöstötilojen osalta toimipisteiden väliset erot ovat suuria. Pyöräpysäköinnin osalta palautteessa korostuu puutteellinen varkausturvallisuus.

Autojen pysäköinti

Suurin osa henkilöstöstä pysäköi kaupungin osoittamalla maksuttomalla paikalla, joista noin viidennes on henkilökohtaisia paikkoja. Vantaalla on kuitenkin muutamia satoja työntekijöitä, jotka maksavat pysäköinnistä esimerkiksi vuokrattuaan paikan pysäköintilaitoksesta.

Tyytyväisyys työpaikan kiinteistön olosuhteisiin



N=3159

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Pysäköintimahdollisuudet vaihtelevat erittäin paljon eri toimipisteiden välillä. Parhaimmillaan lähes 90 % henkilöstöstä on tyytyväisiä autojen pysäköintiin ja pahimmillaan lähes yhtä suuri osuus henkilöstöstä on erittäin tyytymätön pysäköintimahdollisuuksiin.

Tyytymättömyyden syynä on yleensä pysäköintitilan puute, mutta myös autopaikkojen jakoperusteet, joita ei koeta oikeudenmukaisiksi tai tasapuolisiksi.

Avoimessa palautteessa tulee esiin vastakkaisia ja kärkeviäkin näkemyksiä koskien mahdollisia pysäköintimaksuja. Kun yksi pitää ilmaisia pysäköintipaikkoja rekrytoinnin kannalta välttämättöminä, toinen pitää niitä autoiluun kannustavana etuna, joka pitäisi poistaa. Useissa vastauksissa asiaa lähestytään kuitenkin rationaalisesti: työnantajan tulee huolehtia henkilöstön pysäköintitarpeista, mutta pysäköinnin ei välttämättä tarvitse olla ilmaista.

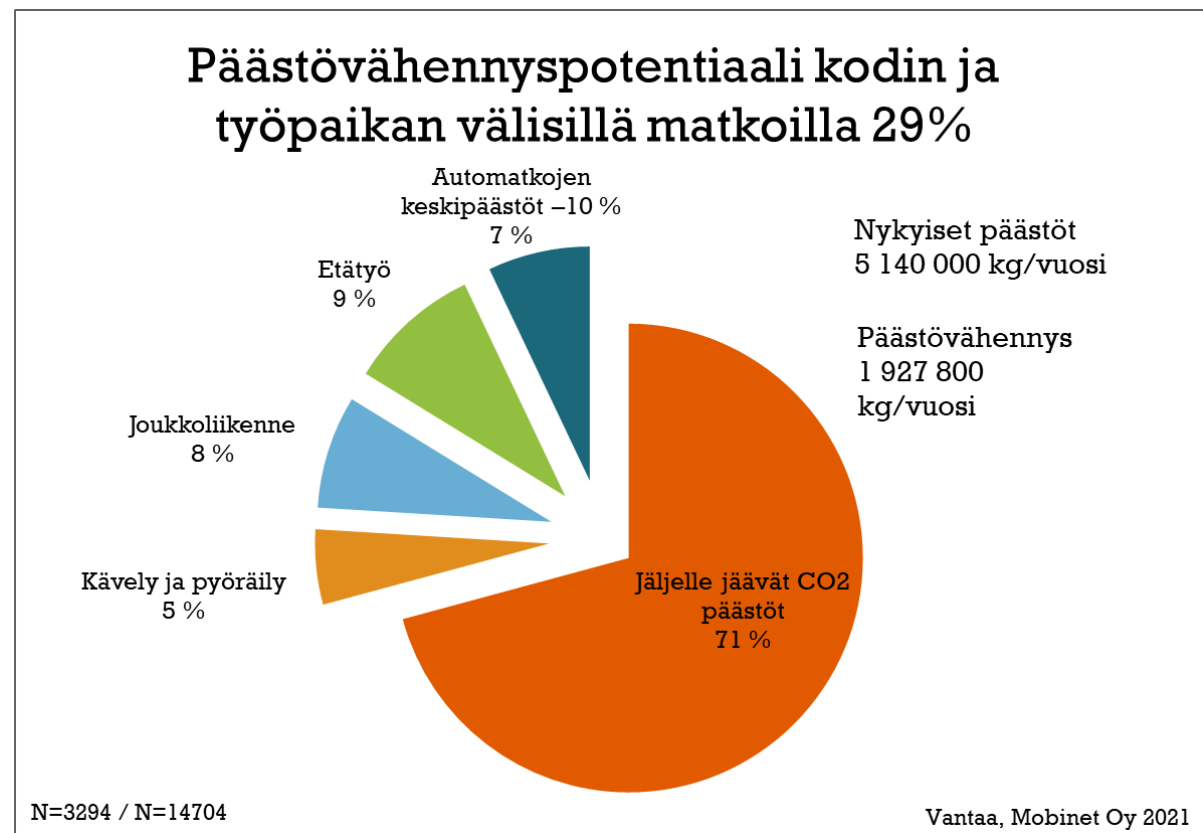
Jos auton käyttö on välttämätöntä, syy on useimmiten henkilökohtainen, esimerkiksi perheeseen tai vapa-aikaan liittyvä syy (44 % vastaajista). Muita syitä auton käytön välttämättömyydelle ovat muiden kulkutapojen mahdottomuus (30 %) ja työtehtäviin liittyvät syyt (18 %).

Työmatkaliikenteen päästöistä voisi vähentyä jopa 29 prosenttia

Vantaan kaupungin työntekijöiden vuosittaiset kodin ja työpaikan välisen liikenteen hiilidioksidipäästöt ovat 5 140 000 kg/vuosi. Työntekijää kohden päästöt ovat keskimäärin 414 kg/hlö vuodessa.

Kestävillä kulkutapavalinnoilla päästöjä voitaisiin vähentää jopa 29 prosenttia. Arvio perustuu työntekijöiden omaan mielipiteeseen siitä, miten työmatka olisi mahdollista tehdä.

Päästövähennyspotentiaalia ei pysty saavuttamaan millään yksittäisellä keinolla, vaan potentiaali muodostuu eri ihmisille ja erilaisiin tilanteisiin sopivista vaihtoehdoista.



Työasiointimatkat

Työntekijöistä 44 % matkustaa työasioissa vähintään 1–3 kertaa kuukaudessa. Päivittäin tai lähes päivittäin työasioissa matkustaa 12 % henkilöstöstä.

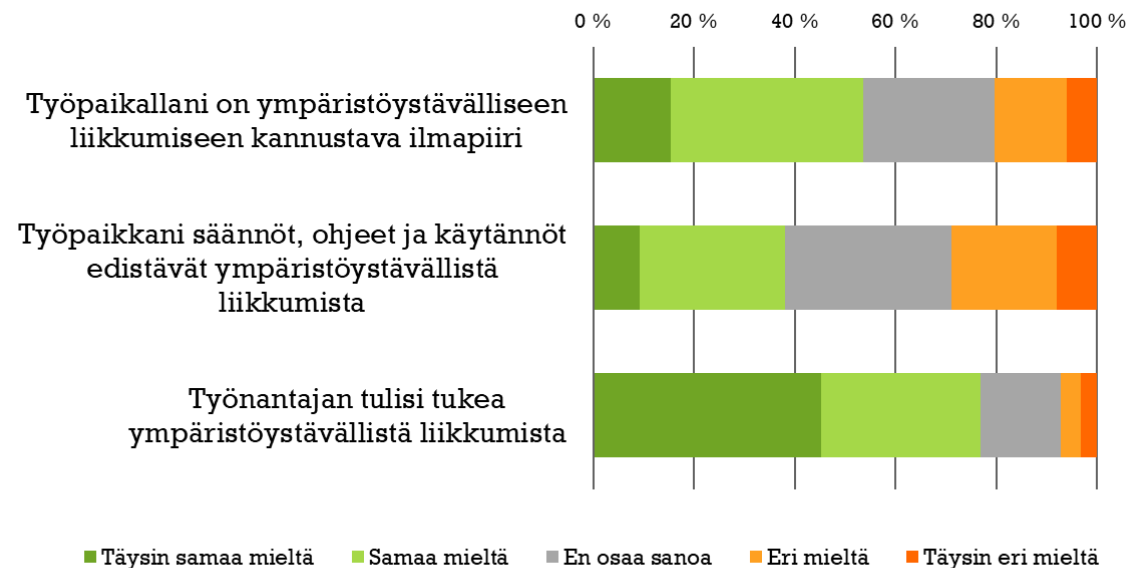
Noin 3000 työntekijää matkustaa työasioissa vähintään kerran viikossa. Omaa autoa työasiointiin käyttäviä on vajaa 2000 henkilöä ja työnantajan autoa käyttäviä noin 1000 henkilöä. Ilahduttavan moni kulkee työasioissa myös HSL-alueen joukkoliikenteellä (1600 hlö), kävelen (1200 hlö) ja pyörällä (700 hlö).

Kestävän liikumista halutaan edistää

Henkilöstön enemmistön mielestä työpaikalla on ympäristöystävälliseen liikkumiseen kannustava ilmapiiri, joskin eri mieltä oleviakin on melko paljon, viidennes henkilöstöstä. Työpaikan ohjeisiin ja käytäntöihin ei olla varauksetto- man tyytyväisiä.

Henkilöstö on kuitenkin miltei yksimielisesti sitä mieltä, että työnantajan tulisi tukea ympäristöystävällistä liikkumista.

Oletko samaa vai eri mieltä seuraavien väittämien kanssa?



N=3241

Vantaa, Mobinet Oy 2021

4 Suunnitelma

Kestävän ja terveellisen liikkumisen edistämisen suunnitelma on vuorovaikutteisen ja poikkihallinnollisen suunnitteluprosessin tulos, joka kuvaa, miten Vantaan kaupunki voisi työnantajana edistää kestävää ja terveellistä liikkumista.

Toimenpide-ehdotukset on ryhmitelty neljään teemaan. Merkittävimmät teemat ovat pyöräpysäköinnin ja henkilöstötilojen parantaminen, taloudelliset ohjauskeinot sekä etätyö ja joustavat työtavat. Neljänteen teemaan on koottu yksittäisiä muita etuja ja käytäntöjä.

Suunnitelma on mitoitettu siten, että toimenpiteillä saavutettavat vaikutukset ovat linjassa kaupungin hiilineutraaliustavoitteen kanssa.

Suunnitelman arvioidaan lisäävän joukkoliikennematkoja noin 20 % ja vähentävän automatkoja noin 12 %. Pyöräilyyn toimenpiteillä on sekä lisäävä että vähentävä vaikutus, jolloin kokonaisuutena pyöräilyn määrä ei juurikaan muutu.

Yksin autolla tehtyjen työmatkojen kulkutapaosuus pienenee 5 %-yksikköä ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus nousee 5 %-yksikköä.

Liikkumissuunnitelman toimenpide-ehdotukset

Pyöräpysäköinnin ja henkilöstötilojen parantaminen

Parannuskohteiden ohjelmointi ja toteutus

Työmatkaliikunnan olosuhteiden laadun mittaaminen

Taloudelliset ohjauskeinot

Mobiili työsuhdematkalippu

Työsuhdepyörä

Maksullinen henkilöstöpysäköinti

Etätyö ja joustavat työtavat

Etätyö ja joustavat työtavat

Muut edut ja käytännöt

Kaupunkipyöräkausi

Yhteiskäyttöiset liikkumisvälineet

Sähköautojen lataus

4.1 Pyöräpysäköinnin ja henkilöstötilojen parantaminen

Kiireellisimpien parannuskohteiden inventointi ja suunnittelu

Työmatkakyselyn perusteella on tunnistettu kiireellisimmin toimenpiteitä vaativat kiinteistöt, joissa on eniten puutteita pyörien pysäköinnissä, peseytymismahdollisuuksissa tai vaatteiden ja varusteiden kuivauksessa ja säilytyksessä.

Näissä kohteissa tehdään olosuhteiden inventointi ja parannustoimenpiteiden suunnittelu asiantuntijatyönä paikan päällä. Toimenpiteet suunnitellaan huhtikuun 2022 loppuun mennessä.

Työmatkaliikunta teemaksi asiakastarpeiden kartoituksessa

Toimialoilta pyydetään vuosittain tammi-helmikuussa esityksiä toimitiloihin liittyvistä investointi- ja vuosikorjaustarpeista. Työmatkaliikunnan tarpeet nostetaan tässä yhteydessä erityiseksi teemaksi, johon pyydetään kiinnittämään huomiota. Asiakkaiden työn tueksi tarjotaan ohjeistusta pyöräpysäköinnin ja työmatkaliikuntaa tukevien henkilöstötilojen suunnitteluun.

Parannuskohteiden ohjelmointi ja toteutus

Laadittujen suunnitelmien toteutus aloitetaan mahdollisesti jo syksyllä 2022 jäljellä olevien investointivarojen puitteissa (yli 10 000 € investoinnit).

Loput inventoinnin ja asiakastarpeiden kartoituksen perusteella tunnistetut investointitarpeet ohjelmoidaan toteutussuunnittelua ja budjetointia varten. Näiden kohteiden toteutus aloitetaan vuonna 2023 budjetin mukaisilla määrärahoilla.

Pienemmät korjaukset toteutetaan käyttörahoituksella. Pyöräpysäköinnin ja henkilöstötilojen korjausten edistämiseksi näille esitetään oma rivi vuosikorjausohjelmassa.

Työmatkaliikunnan olosuhteiden laa- tua mitataan asiakaspalautekyselyllä

Säännöllisesti tehtävän asiakaspalautekyselyn toimittajan vakiosabluuna ei ole kattanut työmatkaliikunnan olosuhteita kuvaavia mittareita. Seuraavaan vuonna 2023 tehtävään kyselyyn lomaketta räätälöidään siten, että se toimii työmatkaliikunnan olosuhteiden laatumittarina ja voidaan seurata tyytyväisyyden kehittymistä.

4.2. Maksullinen henkilöstöpysäköinti

Pysäköintimaksujen perusteet

Vantaan kaupunki on tähän asti tarjonnut henkilöstölle maksuttoman pysäköinnin, joskaan pysäköintipaikkoja ei ole riittänyt kaikille halukaille. Toimintaympäristö on kuitenkin muuttunut ja käytäntö, jossa kaupunki vastaa pysäköinnin kustannuksista ja tarjoaa pysäköintipaikkoja maksutta, on jäänyt ajastaan jälkeen ja muuttunut ristiriitaiseksi, koska se kannustaa auton käyttöön. Työmatkaliikenteen käytäntöjen tulee heijastaa kaupungin tämän päivän tavoitteita. Tämän takia on perusteltua muuttaa henkilöstön pysäköinti asteittain maksulliseksi.

Maksullisen pysäköinnin tavoitteena on vähentää työmatkaliikenteen ympäristöhaittoja ja edistää liikennejärjestelmän kehittämistavoitteita, kuten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua. Lisäksi tavoitteena on edistää pysäköintipaikkojen saatavuutta ja tasapuolista jakoa silloin, kun työntekijä katsoo auton käytön tarpeelliseksi.

Pysäköintimaksuihin liittyvinä riskeinä on tunnistettu haasteet työvoiman saatavuudessa ja tarve palata koronan jälkeen riittävässä määrin takaisin työpaikalle läsnätyöhön. Nämä ovat laajoja kysymyksiä, joita ei tule ratkaista hiili-

neutraaliustavoitteiden kustannuksella. Työvoiman saatavuus tulee varmistaa muilla keinoilla kuin kohdistamalla tukea henkilöauton käyttöön. Esimerkiksi joukkoliikenteen työsuhdematkalippu tukee sekä työvoiman saatavuutta että ympäristötavoitteita. Useat kaupungit ja yksityiset työnantajat ovat siirtyneet maksulliseen pysäköintiin ilman, että muutoksesta on aiheutunut pelätyn kaltaisia ongelmia.

Pysäköintimaksujen suuruus

Pysäköintimaksut ehdotetaan asetettavaksi omakustannusperiaatteella vastaamaan pysäköinnin kustannuksia, jotka voivat olla suoria kustannuksia tai laskennallisia pääoma- ja ylläpitokustannuksia. Pysäköinnin kustannukset ja pysäköintimaksut olisivat siten erilaisia paikan laadun ja sijainnin perusteella. Pysäköintipaikan kustannusten vaihteluväli on noin 20–120 euroa kuukaudessa.

Maksulliseen pysäköintiin siirryttäisiin asteittain siten, että pysäköintimaksut ovat alkuvaiheessa todellista kustannustasoa alhaisemmat ja niitä peritään vain Tikkurilassa ja Myyrmäessä alueilla, missä myös julkinen pysäköinti on maksullista. Pysäköintimaksuja ei peritä päiväkotien ja koulujen pihapaikoilla.

Pysäköintimaksuiksi Tikkurilassa ja Myyrmäessä ehdotetaan vuodesta 2023 alkaen:

- Ulkopaikka 10 €/kk
- Hallipaikka (esim. Tikkuparkki) 40 €/kk
- Kiinteistökohtaisesti voidaan asettaa muu näiden kanssa linjassa oleva hinta (esim. kalettu pysäköintipaikka, autotalli)

Pysäköintimaksuille tarjotaan käytön mukaan veloittettava vaihtoehto edellyttäen, että tämä on teknisesti mahdollista ja hallinnollisesti taroituksenmukaista. Käytön mukainen veloitus on suuruusluokaltaan paikasta riippuen 1–5 €/päivä.

Kaikki pysäköintipaikat ovat lähtökohtaisesti yhteiskäyttöisiä.

Pysäköintimaksujen teknisen toteutuksen ja hallinnon suunnittelu tulisi aloittaa vuoden 2022 aikana.

Pysäköintimaksujen ja pysäköintiin liittyvien käytäntöjen vaikutuksia seurataan, jotta voidaan varmistua uusien käytäntöjen toimivan tarkoitettulla tavalla.

Pysäköintimaksujen tuotot olisivat arviolta 175 000 euroa vuodessa.

Pysäköintipaikkojen jakoperusteet

Pysäköintitilaa ei kaikissa toimipisteissä riitä kaikille halukaille. Lähtökohtaisesti pysäköinnin tulisi tällaisessa tilanteessa olla maksullista. Esitetyn tasoiset pysäköintimaksut eivät yksin ratkaise ongelmaa, mutta yhdistettynä muihin kestävää liikkumista tukeviin toimiin vähentävät pysäköintikysyntää ja osaltaan parantavat pysäköintipaikkojen saatavuutta.

Tikkurilan uusien toimitilojen pysäköinti- ja liikkumisselvityksessä (2019) arvioitiin pysäköinnin vaihtoehtoisia ratkaisumalleja työpajoissa, joihin osallistui 50 työntekijää eri toimialoilta. Työpajojen perusteella pysäköintimaksut ovat toimivin ratkaisumalli tilanteessa, jossa pysäköintipaikkoja ei riitä kaikille halukaille.

Pysäköintimaksujen käyttöönoton yhteydessä tulee uudelleen linjattavaksi myös pysäköintipaikkojen jakoperusteet silloin, kun niitä ei riitä kaikille halukaille. Nykyisin eri yksiköissä on linjattu asiaa eri tavoin.

Lähtökohtaisesti suositellaan, että kaikki työntekijät ovat samanarvoisessa asemassa pysäköintipaikkoja jaettaessa. Etuoikeus pysäköinti-

paikkaan on ainoastaan liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen haltijoilla. Pysäköintipaikkojen jaossa huomioidaan tarpeen mukaan toimipisteiden ja toimialojen erilaiset olosuhteet.

Linjausten suunnittelussa tulee ottaa huomioon, että auton käytön tarpeelle on vaikea määritellä objektiivisia kriteerejä. Esimerkiksi työmatkan pituus on kapea näkökulma, koska lyhytkin matka voi olla välttämätöntä tehdä autolla esimerkiksi perhesyistä. Vastaavasti työsuhdematkalippu tarjotaan henkilöstölle samanarvoisena työmatkan pituudesta riippumatta.

Auton käyttö on Vantaalla aina mahdollista, vaikka jäisi ilman työnantajan osoittamaa pysäköintipaikkaa. Pysäköintitilaa löytyy tarvittaessa kauempaa esimerkiksi kadunvarsipaikoilta tai maksua vastaan kaupallisista pysäköintilaitoksista ja myös liityntäpysäköinti on vaihtoehto.

Pysäköintimaksujen myötä työntekijä arvioi itse auton käytön tarpeellisuutta suhteessa pysäköinnin hintaan. Tämän jälkeen pysäköintipaikat voidaan tarvittaessa jakaa perustuen arvontaan, jonotukseen tai vuorotteluun tai muulla tasapuoliseksi katsotulla tavalla.

Työtehtäviin liittyvä pysäköinti

Työntekijällä on etuoikeus pysäköintipaikkaan, jos työnantaja edellyttää työtehtävissä oman auton käyttöä, eikä liikkumistarve ole ratkaistavissa muulla tavoin esimerkiksi yhteiskäyttöautoilla. Tällaisessa tapauksessa työtehtävien tulee vaatia auton käyttöä päivittäin tai lähes päivittäin. Työtehtäviin rinnastettava auton tarve on vuorotyössä, jossa työaika alkaa tai päättyy joukkoliikenteen liikennöintiaikojen ulkopuolella.

Pysäköinnin kustannusten kohdentaminen kaupungin sisällä

Pysäköinnin kustannusten läpinäkyvyyttä lisätään laskemalla pysäköintimaksujen perusteena olevat suorat tai laskennalliset kustannukset kaikissa toimipisteissä.

Työnantajan vastuulle jäävät pysäköinnin kustannukset kohdistetaan toimialoille.

4.3. Työsuhdematkalippu

Työsuhdematkalippu digitaaliseksi

Vantaan kaupunki on tähän asti tukenut joukkoliikenteen käyttöä työmatkasetelillä, jonka arvo on 10 €/kk. Työsuhdematkalippu on verovapaa etu ja sitä käyttää yli 7 000 työntekijää eli 62 % henkilöstöstä.

HSL-alueella joukkoliikenteen lipunmyynti siirtyy vauhdilla digitaalseksi HSL-sovellukseen ja paperinen työmatkaseteli on jäänyt ajastaan jälkeen. Henkilöstökyselyssä ilmeni suurta tyytymättömyyttä siihen, ettei työmatkaseteliä voi käyttää mobiililippuun. Useilla palveluntarjoajilla on digitaalisia ratkaisuja työsuhdematkalipun tarjoamiseksi.

Työsuhdelipun toteutus on riippuvainen uudesta HR-järjestelmästä, johon siirrytään vuoden 2022 aikana. Työsuhdelipun digitaalisen toteutuksen tarve esitetään HR-järjestelmän muutosprojektin ohjausryhmälle. Tavoitteena on työsuhdematkalipun siirtäminen digitaaliseen maksuvälineeseen mahdollisimman pian.

Työsuhdematkalipun arvon korotus

Työsuhdematkalipun nykyinen arvo 10 €/kk on pieni suhteessa joukkoliikenteen kausilipun hintaan, joka on yleisimmillä vyöhykkeillä noin 60 euroa tai noin 100 euroa. Kertalippuina edun arvo vastaa vain 1–2 edestakaista matkaa kuukaudessa. Nykyisellä arvolla työsuhdematkalippua ei koeta kannustavaksi ja sen vaikutus kulkutapavalintoihin jää vähäiseksi.

Kaupungin palkitsemisjärjestelmää uudistetaan vuonna 2022 ja uudistustyöhön kohdistuu monenlaisia toiveita ja tarpeita.

Työsuhdelipun arvo ehdotetaan nostettavaksi 40 euroon kuukaudessa vuodesta 2023 alkaen, osana työsuhde-etujen kokonaisuutta ja samanaikaisesti pysäköintimaksujen käyttöön-oton kanssa.

Ehdotus on mitoitettu siten, että edun vaikutukset olisivat linjassa kaupungin hiilineutraaliuden tiekartan kanssa. Edun arvioidaan lisäävän joukkoliikenteen käyttöä noin 20 %.

Työsuhdelipun odotettu käyttäjämäärä on noin 5 000 työntekijää ja kustannusarvio noin 2 miljoonaa euroa vuodessa. Verovapaana etuna työsuhdelippu on kustannustehokas palkitsemisen muoto.

Sosiaali- ja terveystoimi sekä pelastuslaitos eivät sisälly em. lukuihin, koska ovat edun toteutuksessa jo siirtyneet hyvinvointialueen vastuulle.

4.4. Työsuhdepyörä

Työsuhdepyörä vaihtoehtona työsuhdelipulle

Työsuhdepyörä on työnantajan yleensä leasing-sopimuksella järjestämä pyörä työntekijän henkilökohtaiseen käyttöön. Polkupyöräetu on verovapaa enintään 100 €/kk arvoon asti. Työnantaja voi antaa työntekijälle polkupyöräedun palkanlisänä, mutta useimmiten pyöräetu on osa palkkaa, jolloin rahapalkka pienenee etua vastaavasti ja hyöty syntyy edun verottomuudesta.

Työsuhdepyörä ehdotetaan tarjottavaksi henkilöstölle työsuhdematkalipun vaihtoehtona vuodesta 2023 alkaen. Työntekijä voi valita itselleen sopivan mallisen ja hintaisen pyörän, jonka perusteella edun verotusarvo määräytyy. Työsuhdepyörän arvosta 20 €/kk on palkanlisää ja tämän ylimenevä osa sisältyy palkkaan eli vähennetään työntekijän rahapalkasta.

Työsuhdepyörä on osittain palkanlisää, jotta etu olisi houkutteleva myös edullisempien pyörien hankintaan, ja työsuhdematkalipun kanssa vaihtoehtoinen, jotta etujen kokonaisuus ei lii-

allisesti suosi ylempien palkkaluokkien henkilöstöä, jolla on varaa hankkia kalliita pyöriä työsuhdepyöräksi.

Työsuhdepyörän käyttäjämääräarvio on 700 työntekijää. Käyttäjistä arviolta 150 työntekijää ei olisi työsuhdelipun käyttäjiä, jolloin työsuhdepyörän tarjoaminen lisäisi kustannuksia arviolta 60 000 euroa vuodessa.

4.5. Etätyö ja joustavat työtavat

Etätyö nousi koronaepidemian myötä nopeasti keskeiseksi työnteon tavaksi. Laajamittaisen etätyön kaikkia vaikutuksia työhön ja työyhteisöön ei vielä tunneta. Etätyön liikenteelliset hyödyt, kuten säästetty aika ja kustannukset, ovat kuitenkin selvät ja erityisesti pitkien työmatkojen osalta etätyö on tärkeä päästövähennyskeino.

Kaupungilla on uudet vuonna 2021 päivitetty etätyöohjeet, joiden toimivuutta seurataan. Työmatkaliikenteen näkökulmasta on keskeistä edelleen kehittää joustavia etätyömahdollisuuksia työtehtävien vaatimukset huomioiden.

Joustavat työtavat lisäävät mahdollisuuksia erityisesti kävelyyn ja joukkoliikenteen käyttöön. Joustavia työtapoja mahdollistavia kehittämistoimia ovat muun muassa mobiilit työvälineet ja yhteiskäyttöiset työtilat. Työajan seurannassa mobiilileimaus mahdollistaisi monenlaisia joustavia työtapoja, kuten työskentelyn joukko-liikennevälineessä tai vaikka Teams-kokoukseen osallistumisen samalla kun on kävelemässä.

4.6. Muut edut ja käytännöt

Kaupunkipyöräkausi

Kaupunkipyörät kytkeytyvät monipuolisesti sekä työmatkaliikenteeseen että työasointiin. Työmatkoilla kaupunkipyörillä on käyttöpotentiaalia joukkoliikenteen ja erityisesti pidempi-matkaisen raideliikenteen liityntäkulkutapana. Kaupunkipyörillä on merkittävää potentiaalia myös työasointimatkoilla ja työpäivän aikana tapahtuvilla siirtymisillä työpisteeltä toiselle. Edelleen kaupunkipyörät ovat itsenäinen liikku-mispalvelu työ- ja vapaa-ajan matkoilla.

Kaupunkipyörien asemaverkoston kehittä-misessä kiinnitetään huomiota kaupungin toimi-pisteisiin.

Vantaan kaupunkipyöräkautta pyritään pilotoi-maan työasointikäytössä kesäkaudesta 2022 alkaen, kaupunkiympäristön toimialan (kadut ja puistot) kustannuksella ja edellyttäen, että löy-detään pilotointiin soveltuva hallintomalli.

Yhteiskäyttöiset liikkumisvälineet

Yhteiskäyttöisten pyörien ja autojen tarjontaa lisätään ja käytettävyyttä parannetaan tavoit-teena vähentää tarvetta oman auton käyttöön työasioissa. Autojen käyttöastetta ja saata-vuutta parannetaan muun muassa yhdistä-mällä eri yksiköiden yhteiskäyttöautoja samaan pooliin.

Sähköautojen lataus

Laki sähköautojen latauspisteistä velvoittaa ra-kentamaan latauspisteitä julkisiin rakennuksiin, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa. Investointi-tarve on huomattava ja ensisijaisesti varmistetaan työnantajan oman kaluston latausmahdol-lisuudet. Henkilöstön autojen lataustarpeet otetaan huomioon investointien suunnitte-lussa.

Julkiset latauspisteet toteutetaan siten, että ne palvelevat myös henkilöstön lataustarpeita työ-päivän aikana, erillisiä vain henkilöstölle tarkoi-tettuja latauspisteitä ei lähtökohtaisesti raken-neta. Henkilöstön sähköautojen lataus hinnoi-tellaan samoin kuin julkinen lataus eli latausta ei tarjota työsuhde-etuna. Sähköautoilua tai muutakaan vähäpäästöistä autoilua ei tueta ta-loudellisesti, koska mm. kaupunkirakenteelli-sistä syistä tulee ensisijaisesti suosia joukkoli-i-kennettä, pyöräilyä ja kävelyä.

5 Suunnitelman käsittely ja toimenpiteiden toteutus

Suunnitelman käsittely toimielimissä

Kestävän ja terveellisen liikkumisen edistämisen suunnitelma on vuorovaikutteisen ja poikkihallinnollisen suunnitteluprosessin tulos, joka kuvaa, miten Vantaan kaupunki voisi työnantajana edistää kestävää ja terveellistä liikkumista.

Suunnitelma on tarkoitettu käsiteltäväksi erilaisissa toimielimissä ja hyödynnettäväksi toiminnan kehittämisessä ja päätösten valmistelussa. Suunnitelma on koonti henkilöstön, asiantuntijoiden ja ohjausryhmän näkemyksistä olematta kuitenkaan minkään yksittäisen tahon sellaiseen hyväksymä esitys.

Suunnitelma tuodaan kadut ja puistot palvelualueen valmistelemana kaupungin johtoryhmän käsittelyyn.

HR-palvelut tuo suunnitelman pääluottamusmiesten käsittelyyn osana palkitsemisjärjestelmän uudistustyötä.

Toimenpiteiden toteutus

Suunnitelma sisältää hyvin erilaisia toimenpideehdotuksia, joita viedään eteenpäin rinnakkain ja eri vastuutahojen toimesta.

Kunkin toimenpiteen toteutuksesta päätetään erikseen asianmukaisella päätöksentekotasolla.

Suunnitelmassa esitettyjen taloudellisten ohjauskeinojen kustannukset olisivat noin 2,1 miljoonaa euroa ja tuotot noin 0,2 miljoonaa euroa. Näiden toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää, että niille osoitetaan rahoitus vuoden 2023 talousarviossa.

Suunnitelma sisältää myös toimenpideehdotuksia, jotka on tarkoitettu toteutettavaksi osana eri yksiköiden normaalia toimintaa nykyisen rahoituksen ja resurssien puitteissa.

Liite 1: Työmatkakyselyn tulokset

Miten kuljemme töihin?



Kestävät ja terveelliset työmatkat muuttuneessa maailmassa

Henkilöstökyselyn tulokset, Vantaan kaupunki 10.11.2021

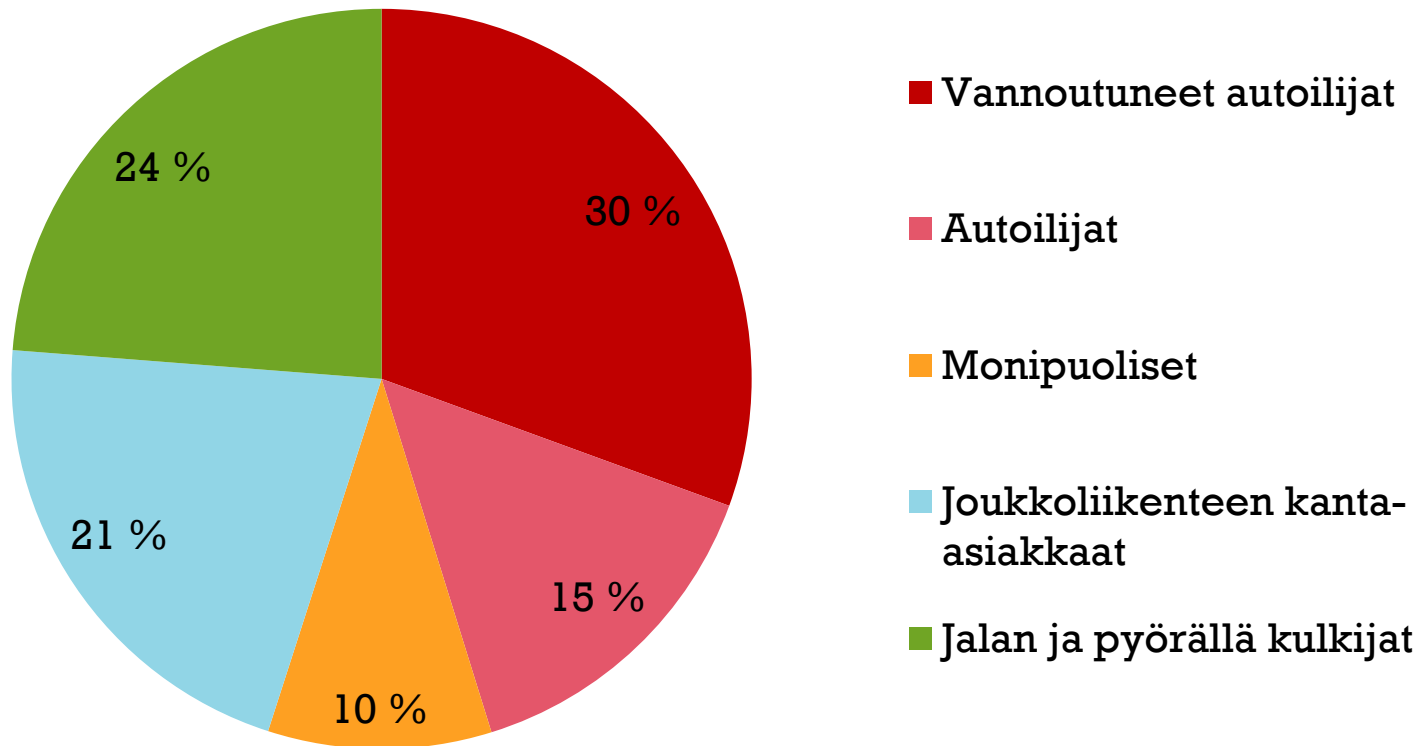
Tutkimuksen perustiedot

- Työmatkakysely henkilöstölle syyskuussa 20.9.-1.10.2021
- 3294 vastaajaa, vastausaktiivisuus 28 %
- 14704 työmatkaa
 - kysytty yhden arkiviikon toteutuneet työmatkat
 - lisäksi kysytty yleisin ja toiseksi yleisin kulkutapa, millä vastaaja uskoo kulkevansa koronaepidemian laajennettua
- Tulokset laajennettu toimialoittain kuvaamaan koko henkilöstöä

Toimiala	Henkilöstö	Vastaukset	Vast-%
Kaupunkistrategia ja johto	582	294	51 %
Kaupunkiympäristön toimiala	654	317	48 %
Kasvatuksen ja oppimisen toimiala	5698	1272	22 %
Kaupunkikulttuurin toimiala	750	257	34 %
Sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala	3573	1078	30 %
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos	536	76	14 %
Yhteensä	11793	3294	28 %

ERILAISIA LIIKKUJIA

Henkilöstön liikkumistottumukset



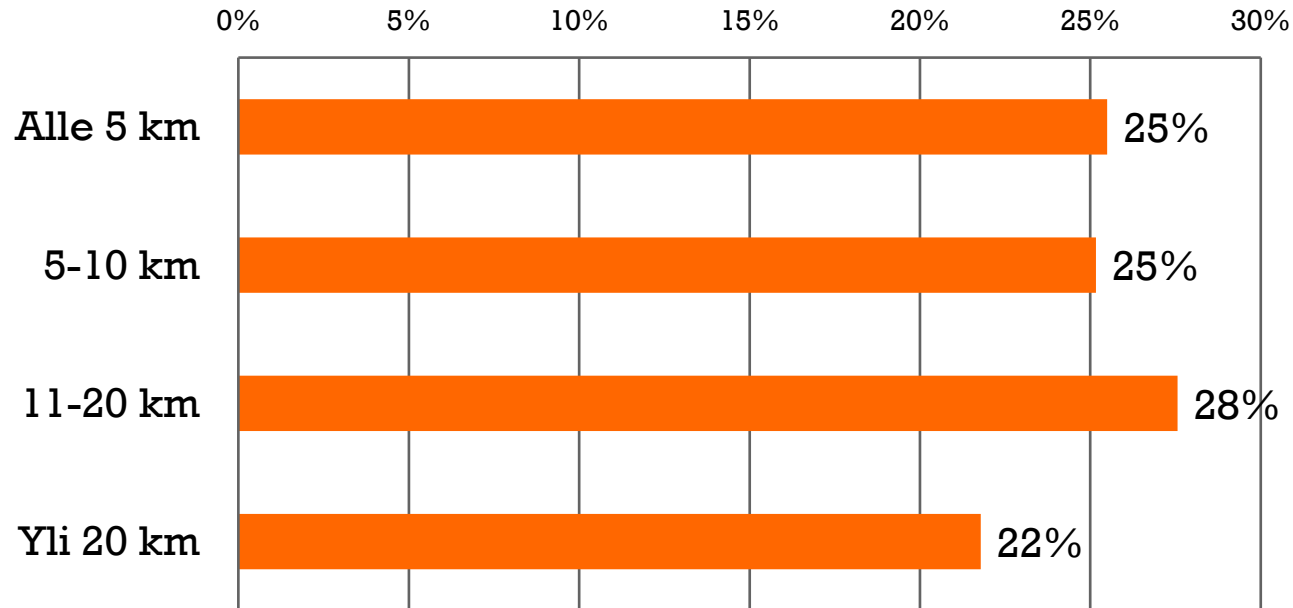
N=3271

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Ryhmittely kuvaa henkilöstön liikkumista sekä töissä että vapaa-ajalla, normaaliolosuhteissa kun epidemia on laantunut.

TYÖMATKAT

Työmatkan keskipituus 15,4 km, mediaani 10,5 km



N=3294

Vantaa, Mobinet Oy 2021

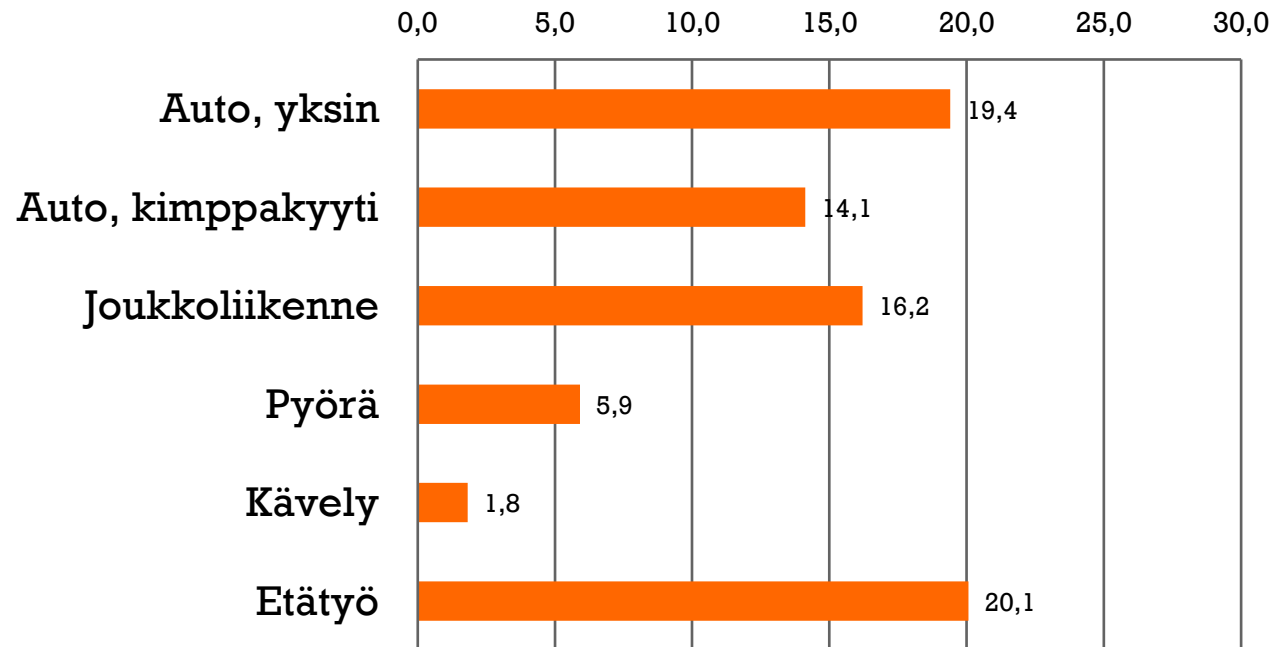
Liikkumisvälineet

Autollisia talouksia	81 %
Käyttökelpoinen polkupyörä	80 %

Asuinpaikka

Vantaan kaupunki	51 %
Muu HSL alue	35 %
Muu Suomi	12 %

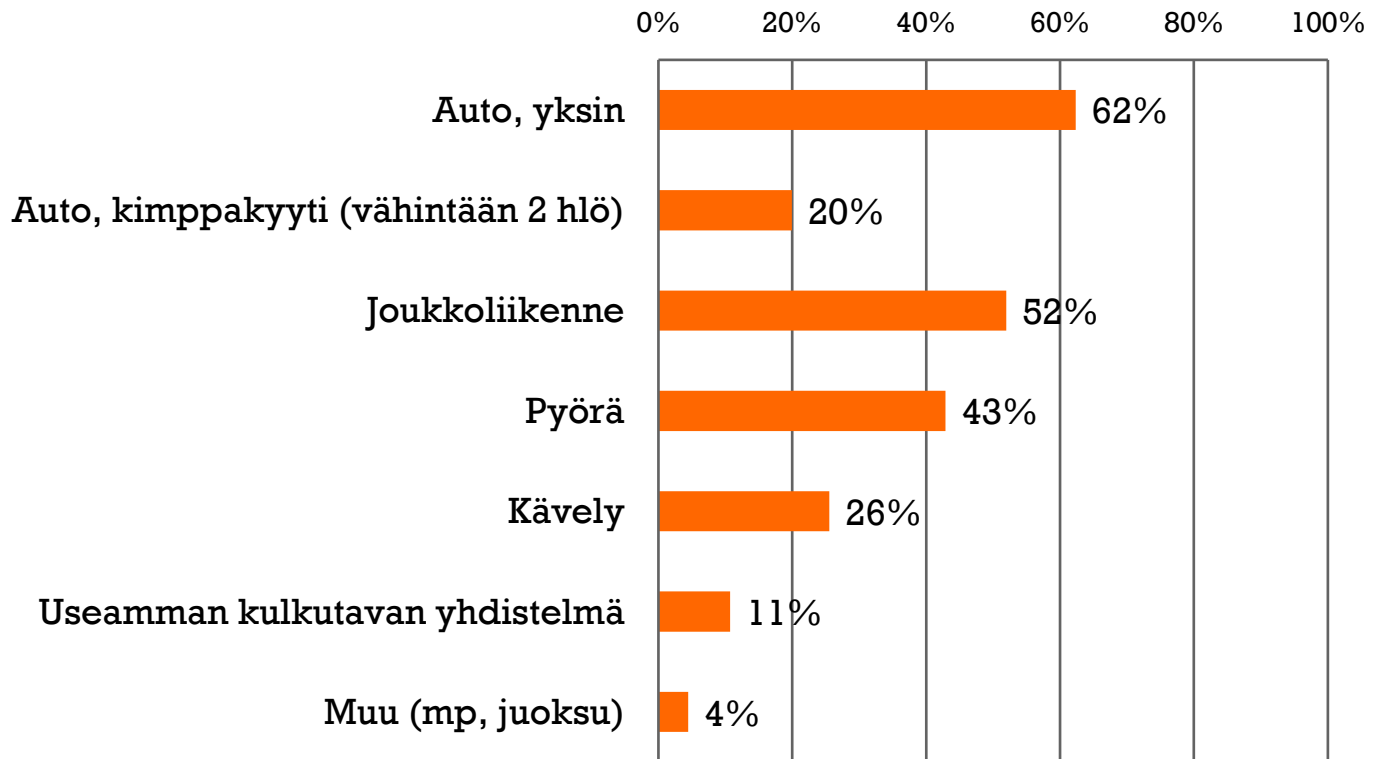
Työmatkojen keskipituus kulkutavoittain



N=3294 / N=14704

Vantaa, Mobinet Oy 2021

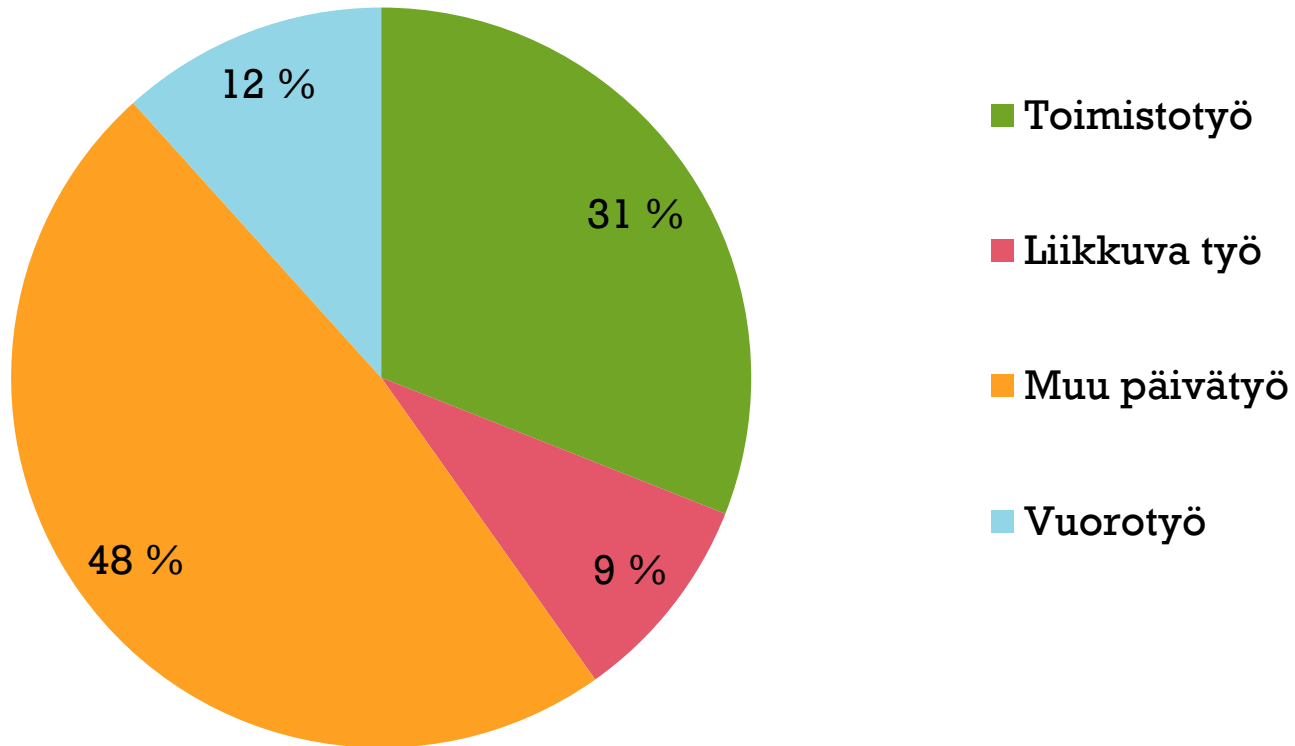
Mitä kulkutapoja käytät kodin ja työpaikan välisillä matkoilla vähintään silloin tällöin?



N=3294

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Työn luonne

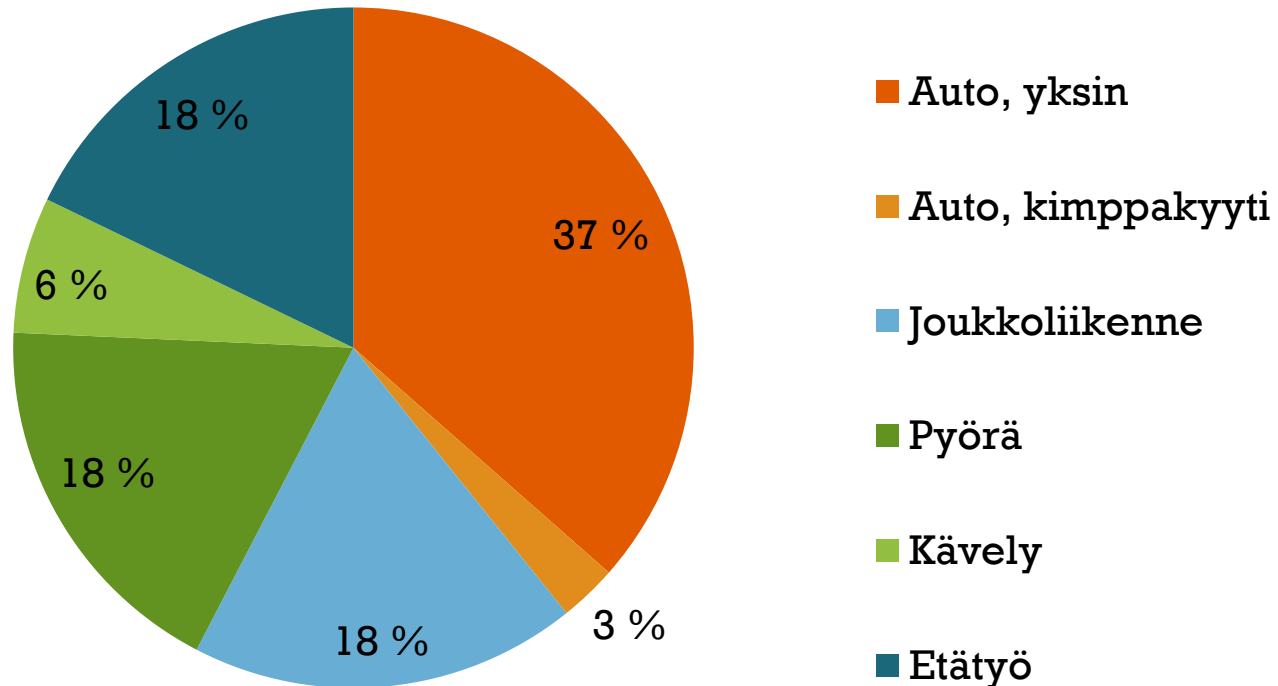


N=3219

Vantaa, Mobinet Oy 2021

KULKUTAJAKAUMA

Työmatkojen kulkutapajakauma

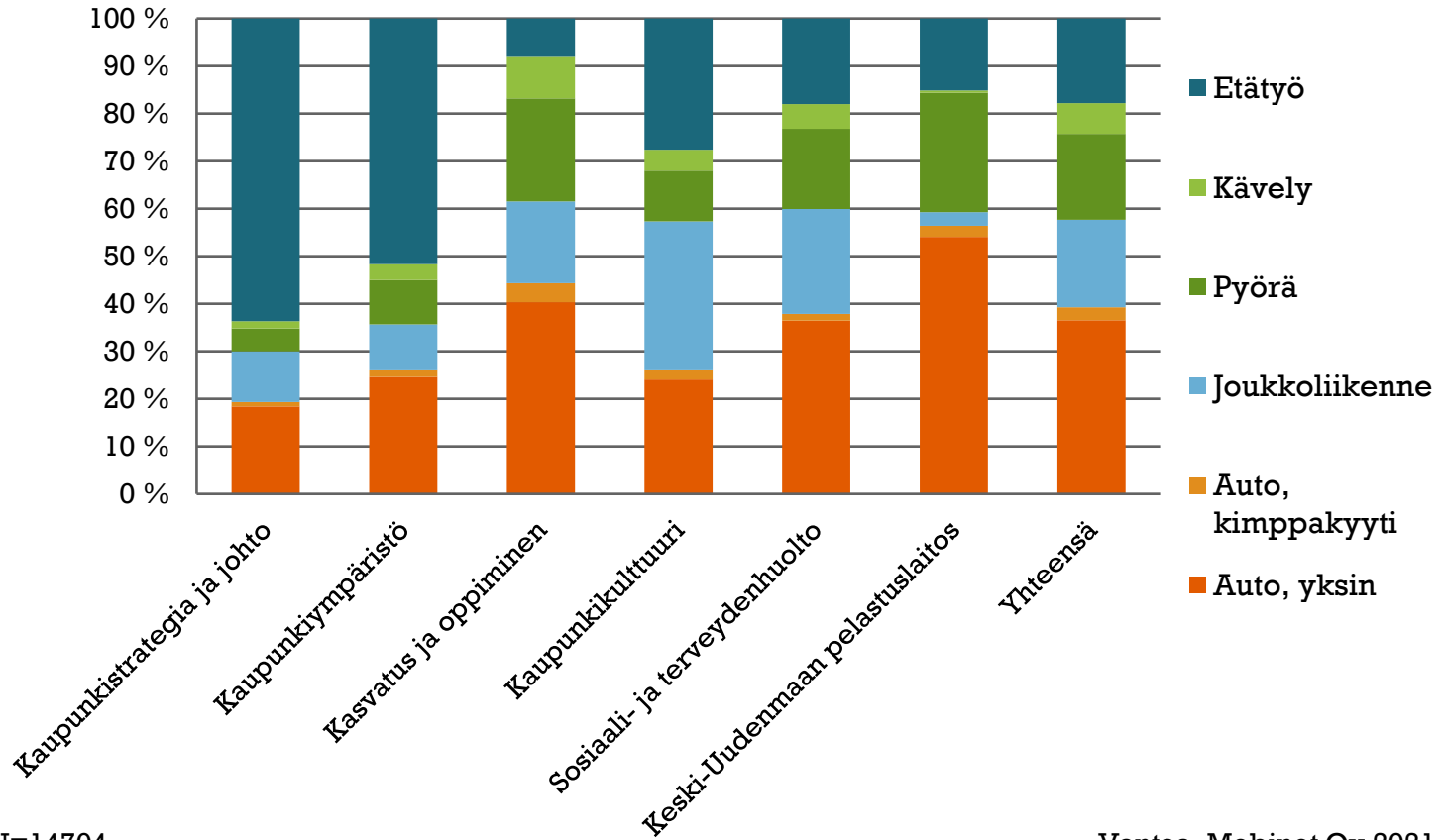


N=3294 / N=14704

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Toteutuneet matkat tutkimusviikoilla 20.9.-1.10.2021.

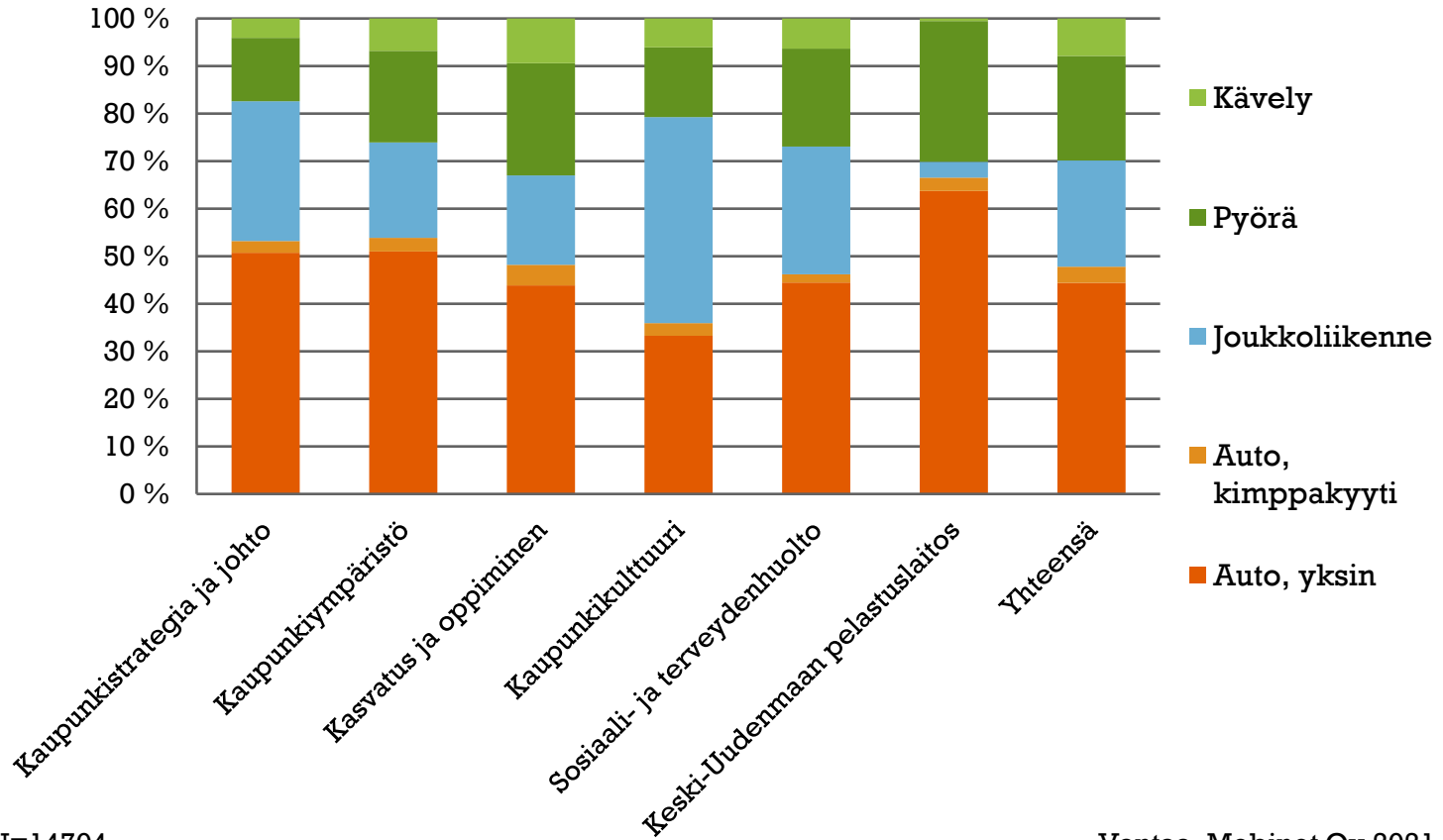
Kulikutapajakauma toimialoittain



N=14704

Vantaa, Mobinet Oy 2021

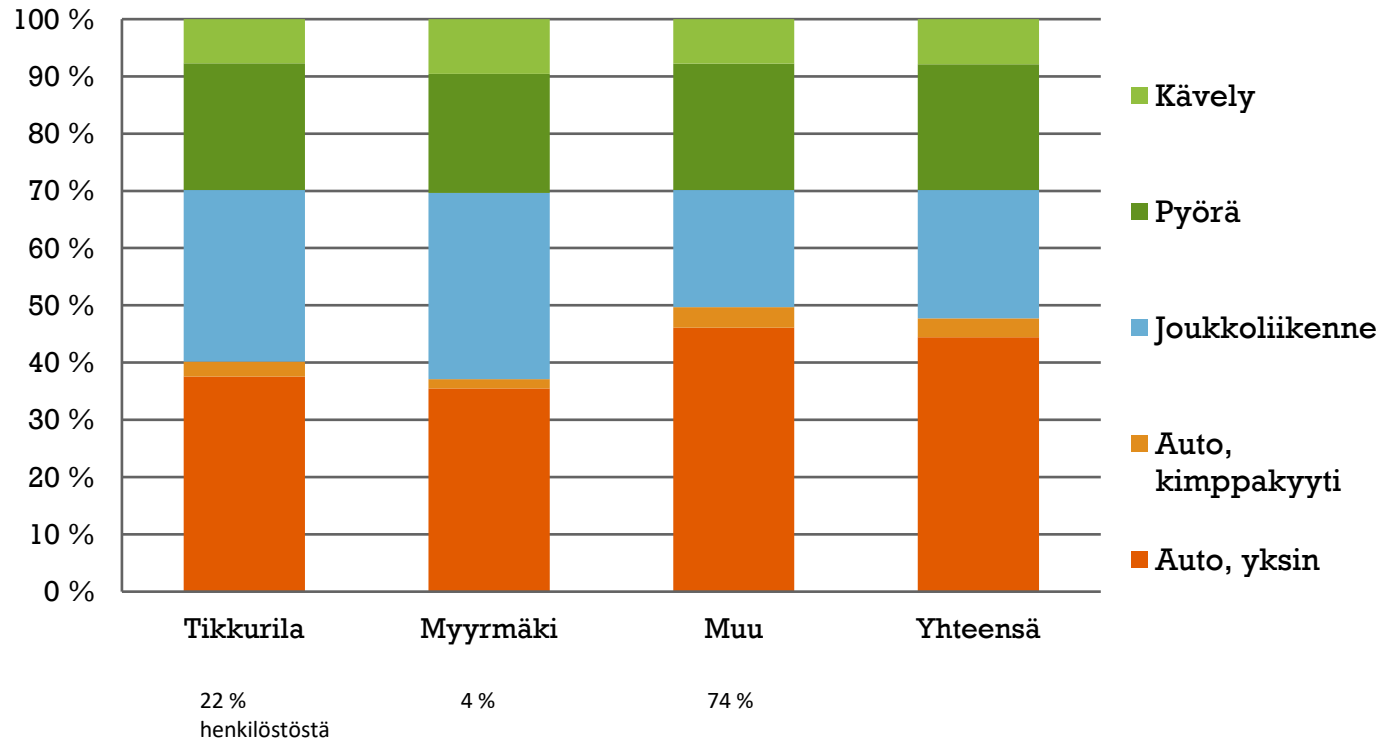
Kulikutapajakauma toimialoittain



N=14704

Vantaa, Mobinet Oy 2021

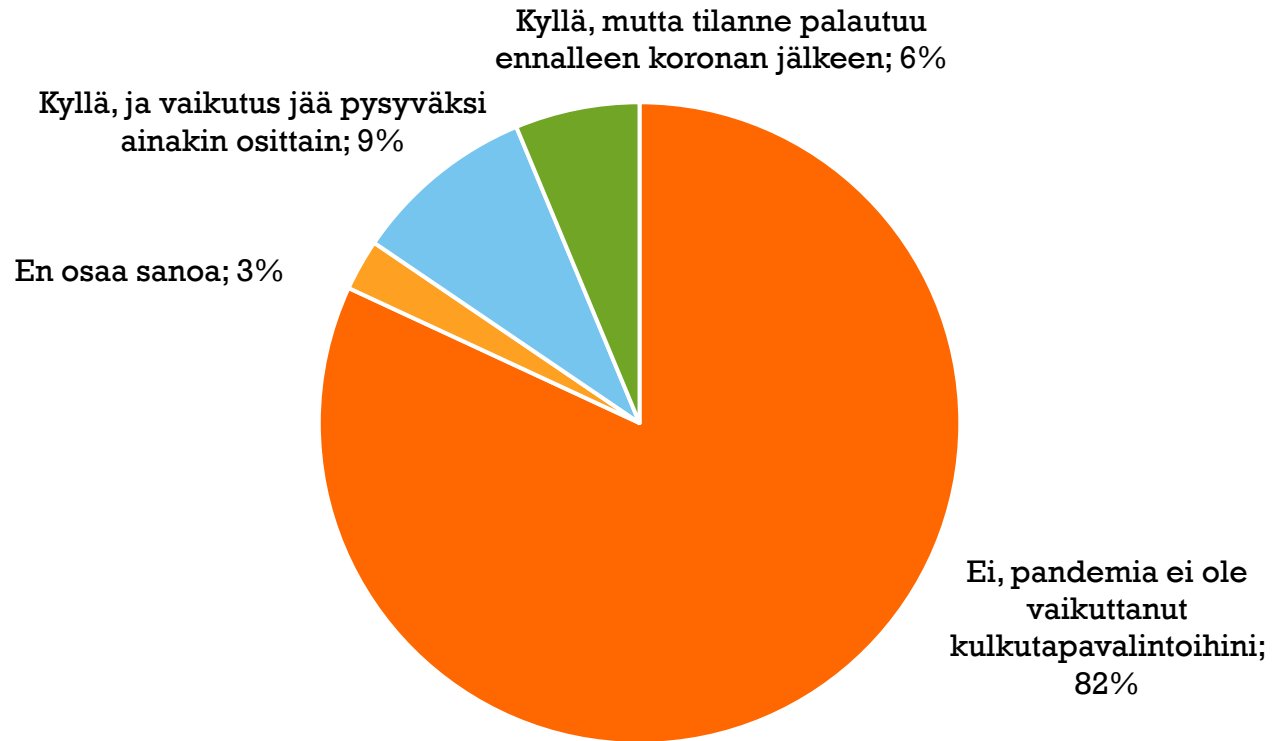
Kulikutapajakauma työpaikan sijainnin mukaan



N=14704

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Onko koronaviruspandemia vaikuttanut työmatkojesi kulkutapavalintoihin? (Silloin kun kuljet työpaikalle.)

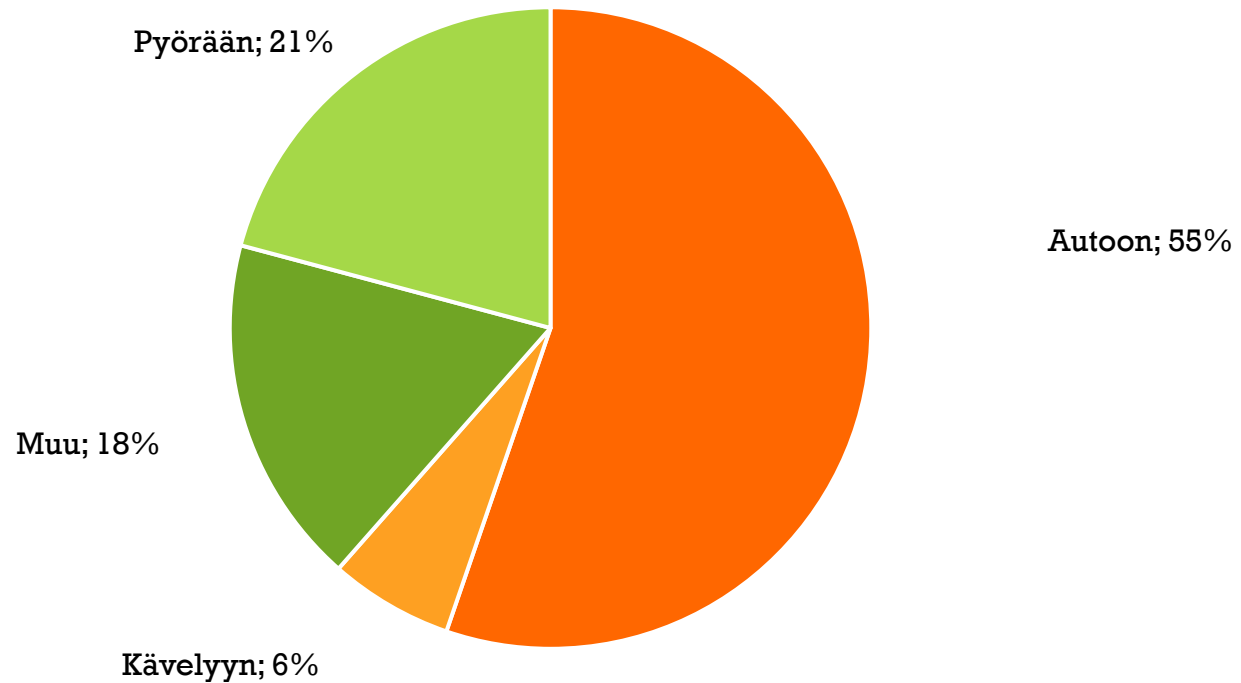


N=3211

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Miten koronaviruspandemia vaikuttanut työmatkojesi kulkutapavalintoihin? (Silloin kun kuljet työpaikalle.)

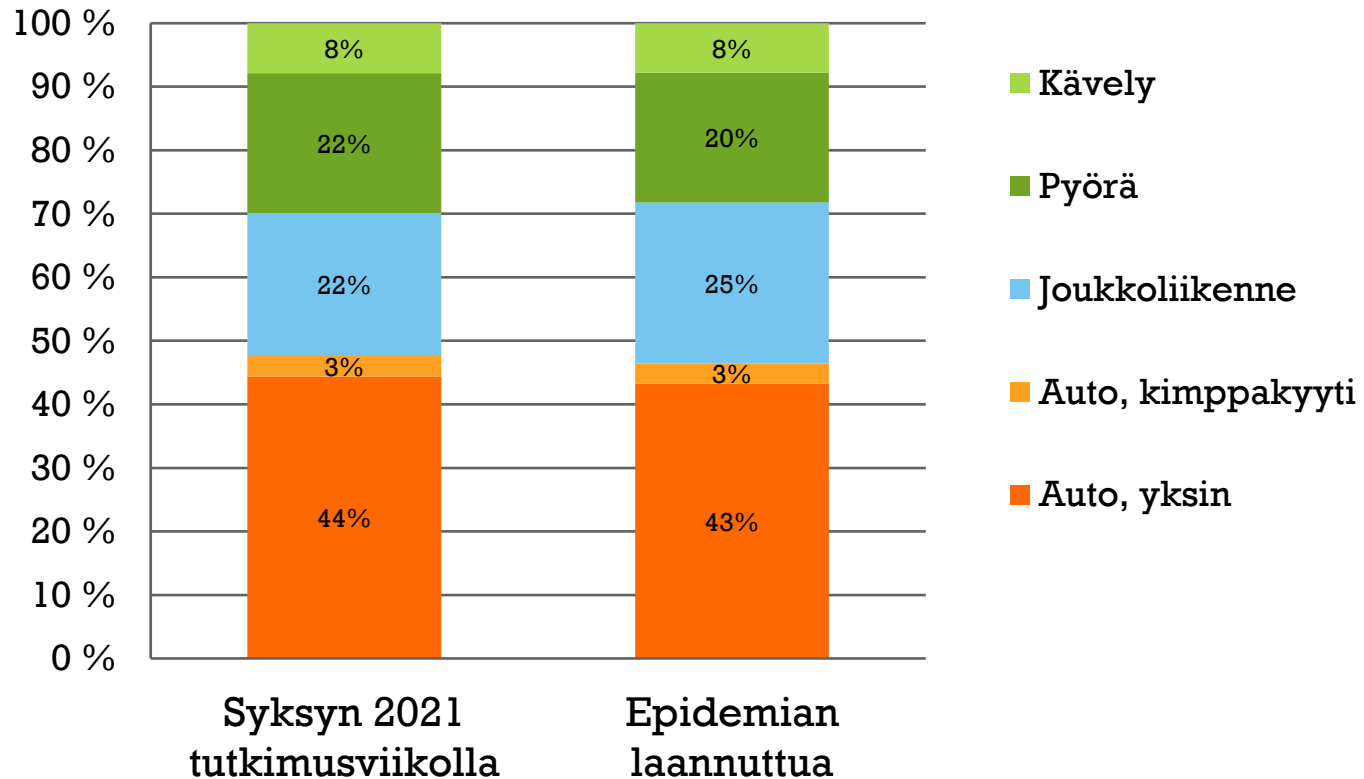
Olen vaihtanut
joukkoliikenteestä...



N=3294

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Työmatkojen kulkutapakauma tutkimusviikolla ja epidemian laannuttua

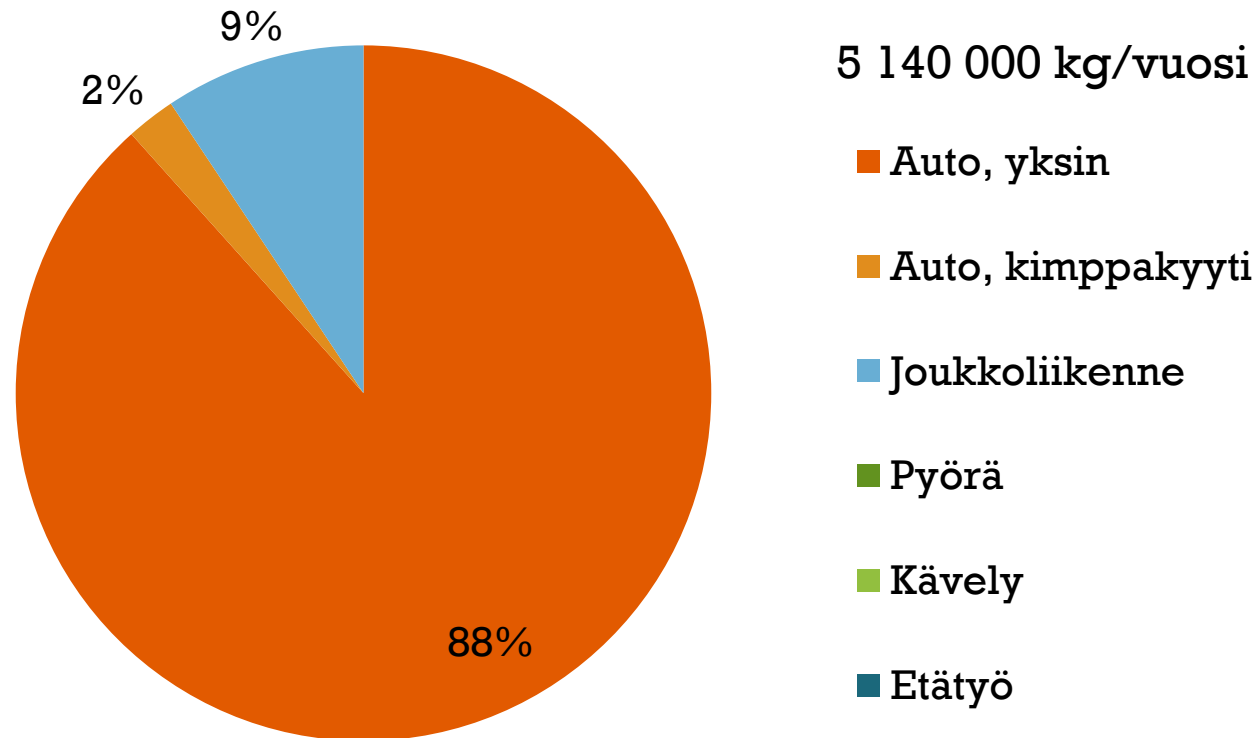


N=3294 / N=14704

Vantaa, Mobinet Oy 2021

TYÖMATKOJEN PÄÄSTÖT

Työmatkojen CO2 päästöt kulkutavoittain

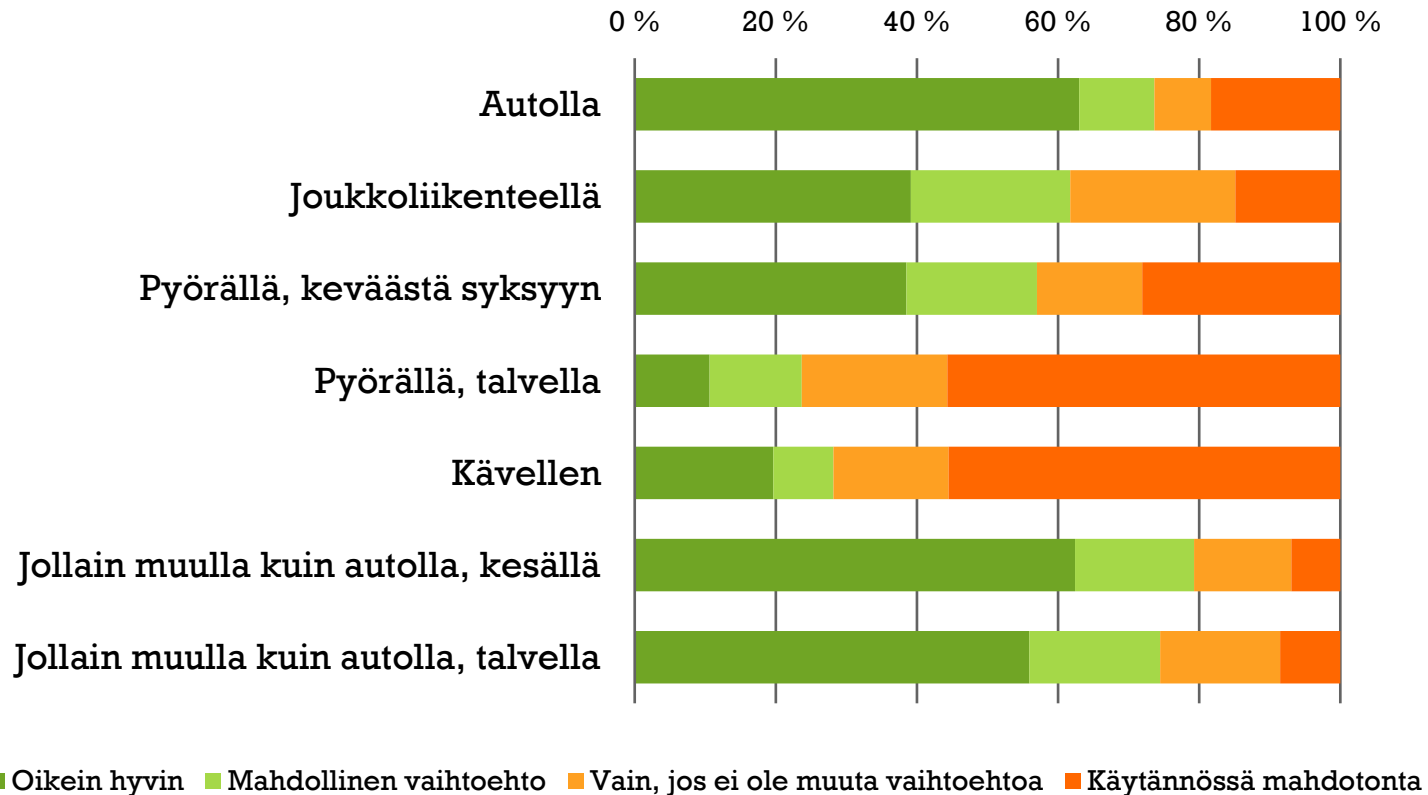


N=3294 / N=14704

Vantaa, Mobinet Oy 2021

TYÖMATKOJEN MAHDOLLISUUDET

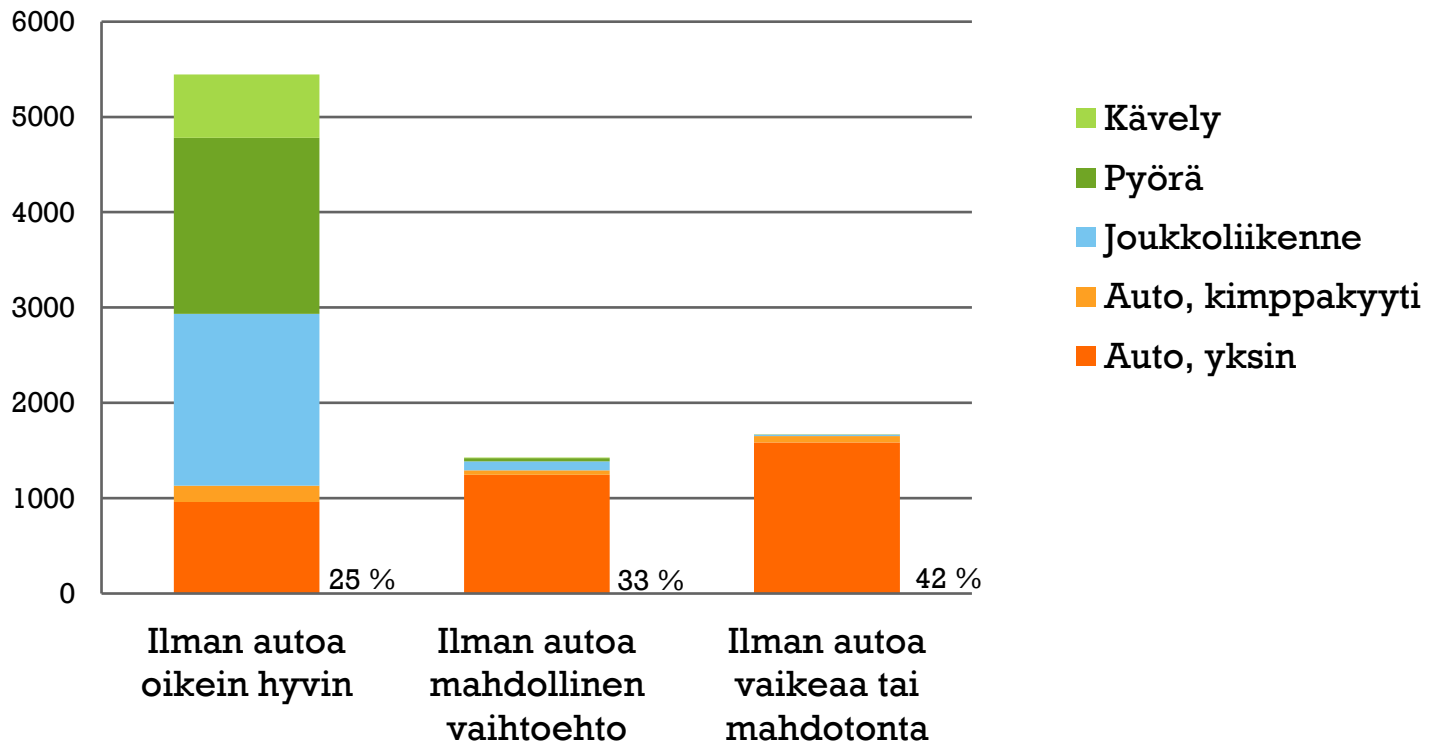
Kuinka hyvin voisit tehdä kodin ja työpaikan väliset matkat eri kulkutavoilla?



N=3294

Vantaa, Mobinet Oy 2021

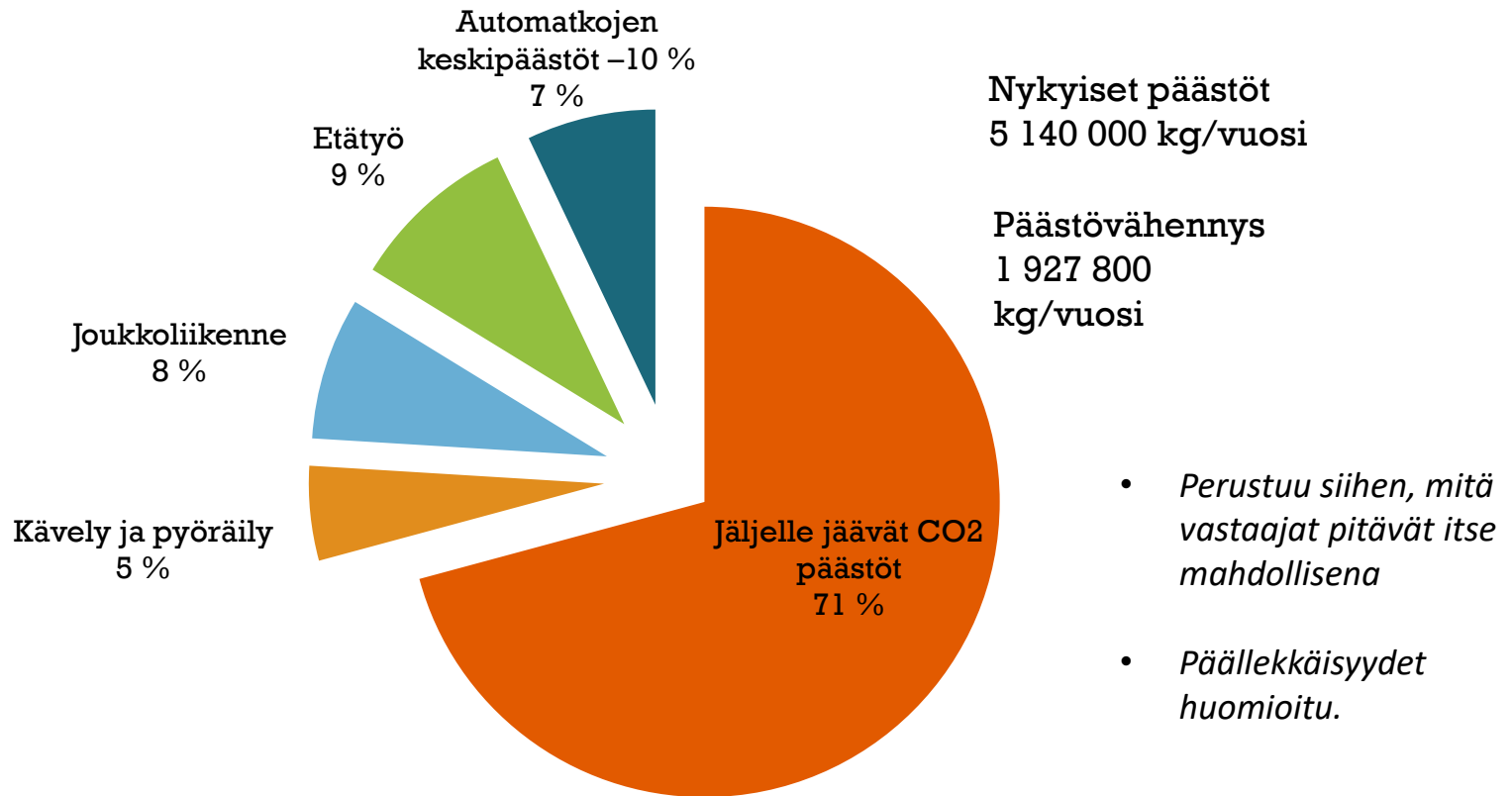
Työmatkojen määrä kulkutavoittain ja valinnanmahdollisuuksien mukaan



N=3294 / N=14704

Vantaa, Mobinet Oy 2021

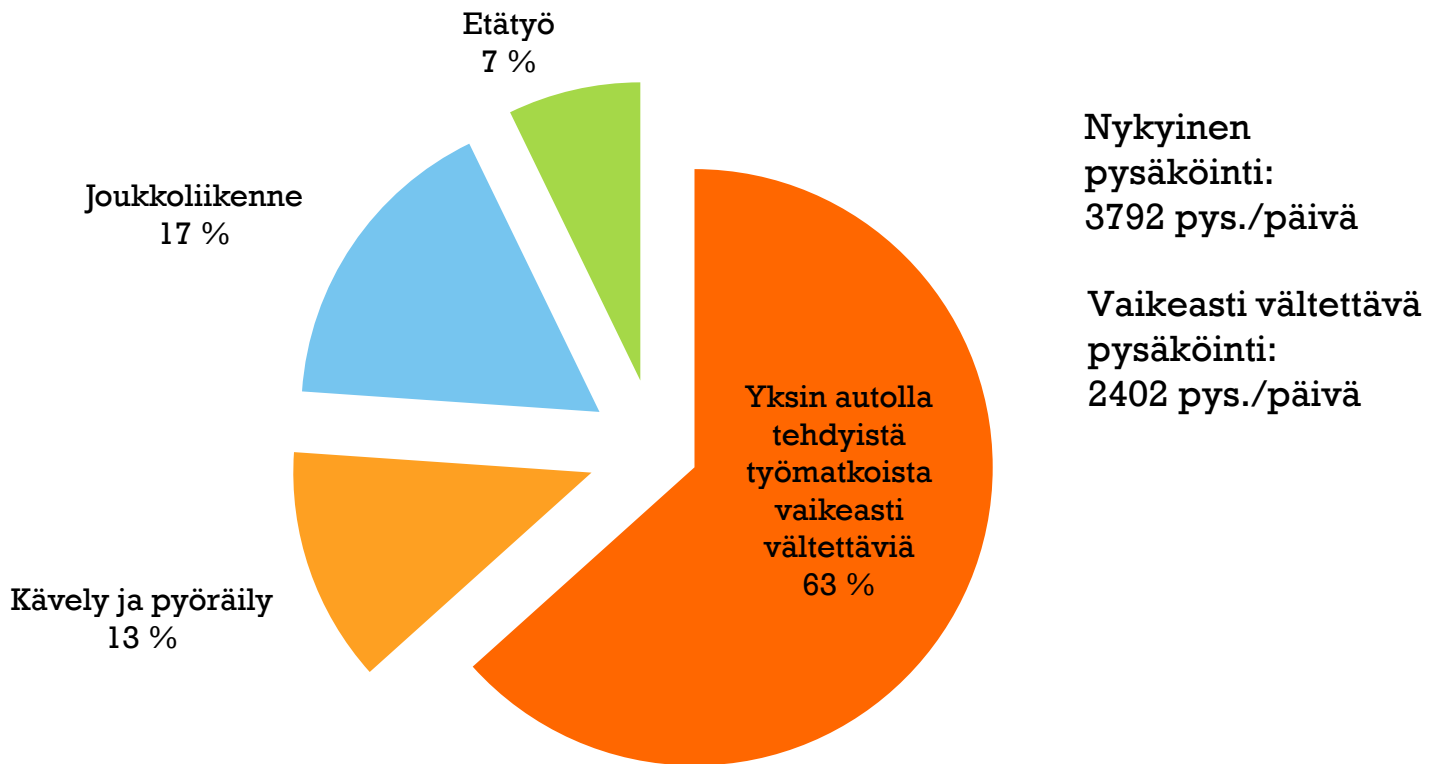
Päästövähennyspotentiaali kodin ja työpaikan välisillä matkoilla 29%



N=3294 / N=14704

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Pysäköinnin vähentämisen potentiaali

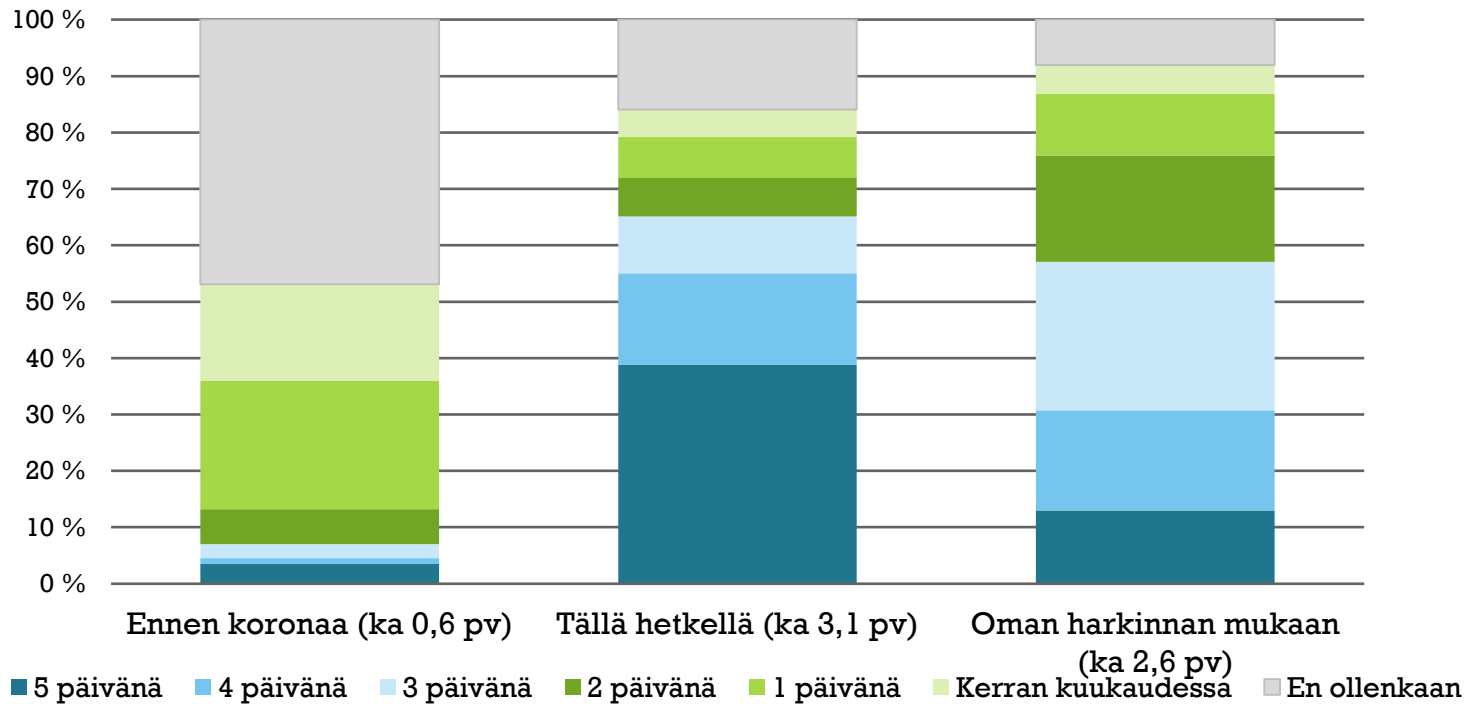


N=3294 / N=14704

Vantaa, Mobinet Oy 2021

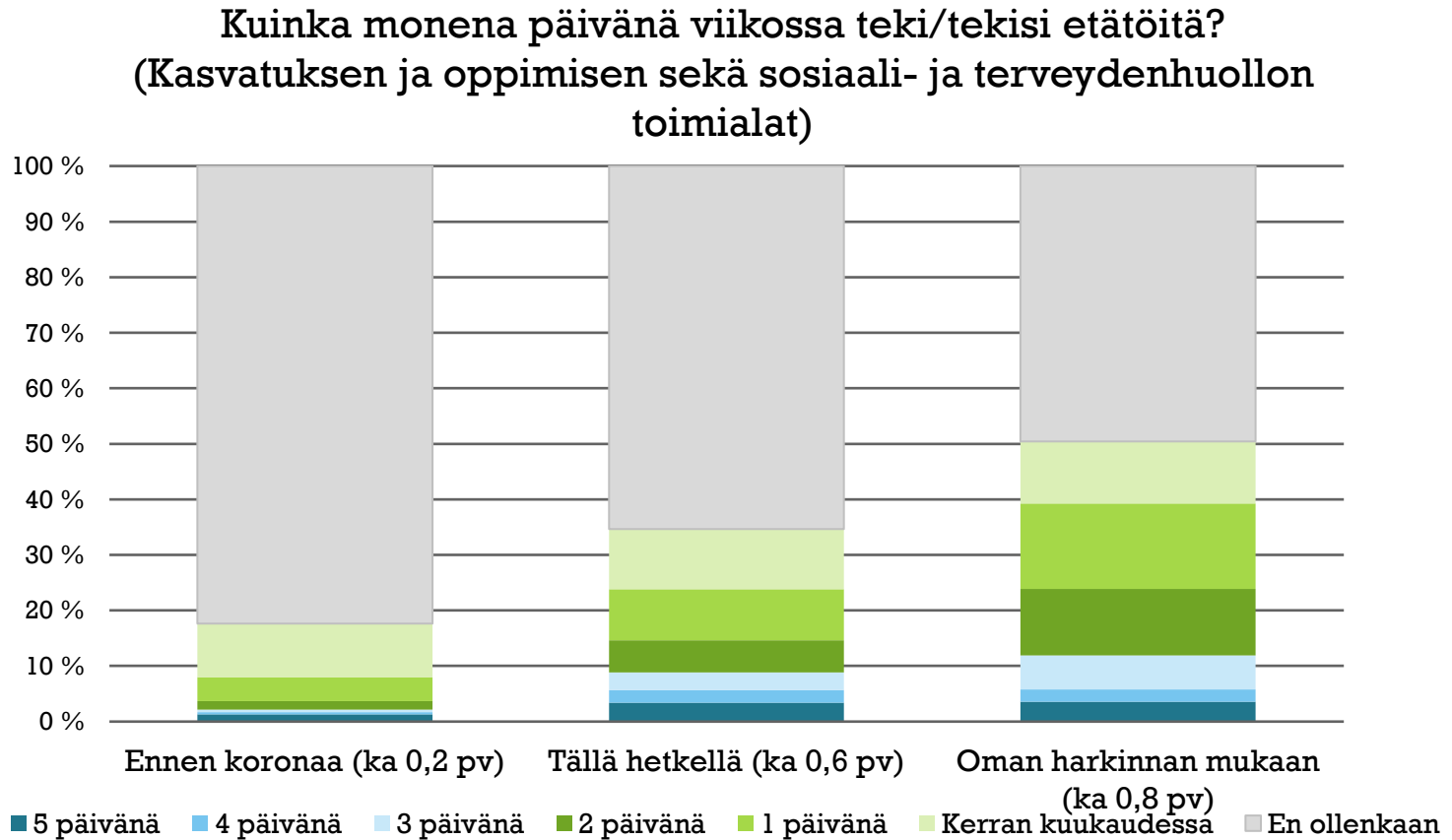
ETÄTYÖ

**Kuinka monena päivänä viikossa teki/tekisi etätöitä?
(Kaupunkistrategian ja johdon sekä kaupunkiympäristön
toimialat)**



N=611

Vantaa, Mobinet Oy 2021



N=2350

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Työmatkojen poisjääminen
etätöy myötä on lisännyt
valtavasti omaa työhyvinvointia
ja jaksamista arjessa.

Työnantajan on turha esittää
ekologista, jos samalla täysin
etätöy hoituvia töitä tarvitsee
kulkea tekemään toimistolle.

Ei enää paluuta
käyttämiskulttuuriin vaan
luotettaisiin työntekijöihin.

Ei palata enää siihen 1 pv /
viikko vaan jokainen voisi
sopia esimiehen kanssa
erikseen montako päivää voi
tehdä riippuen työtehtävistä.

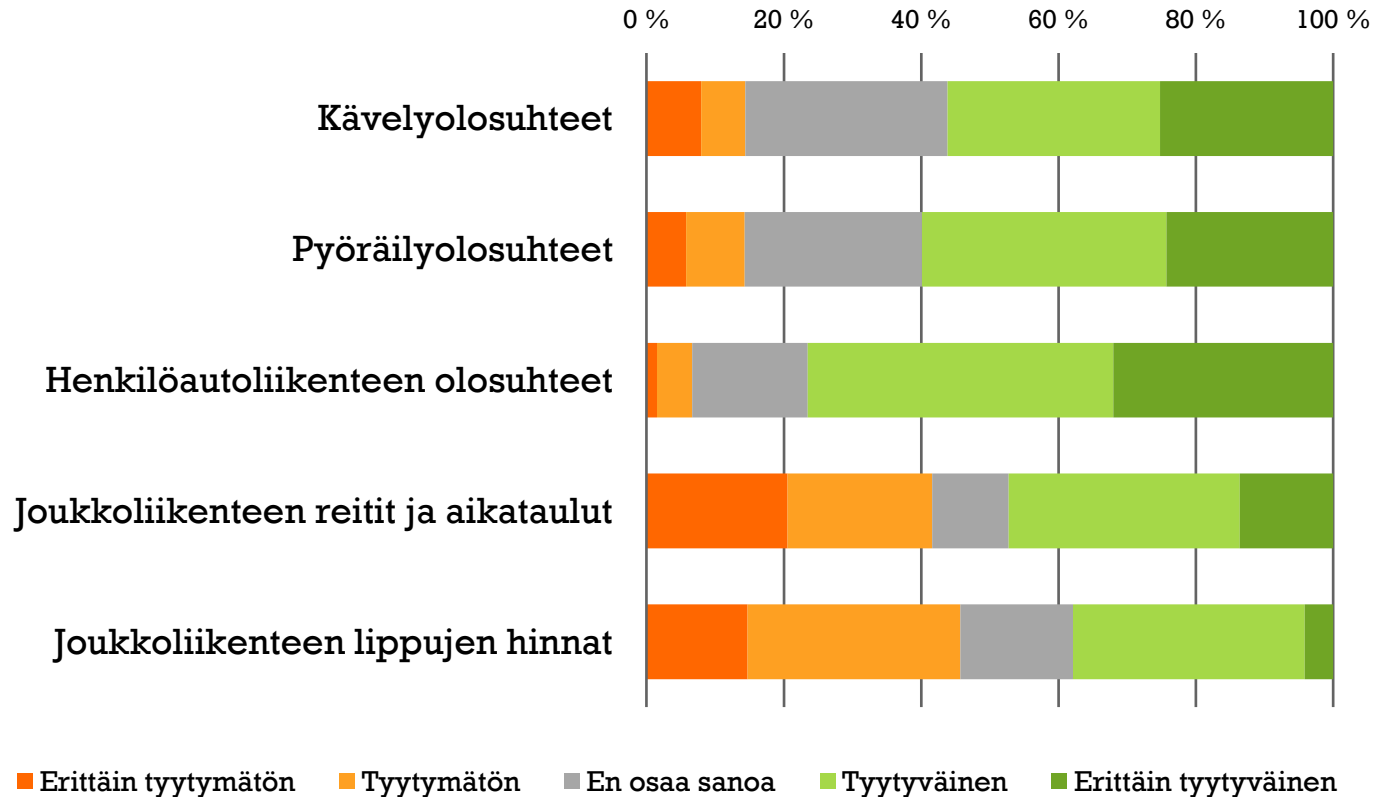
Lisää etätöypäiviä! Vapaasti
valittavat etätöypäivät, jolloin
voi suunnitella omien menojen
ja lähipäivien yhdistämisen,
jolloin autoilu minimoituu.

Työnkuvasta riippuen kaksin
suotavaksi että työmatka olisi
työaika, kuitenkin usein
töypäivän aloittaa jo junassa.

Yksi etätöypäivä viikossa olisi
ympäristö- ja hyvinvointiteko.
Nykyään se ei ole sallittua.

TYÖMATKOJEN OLOSUHTEET

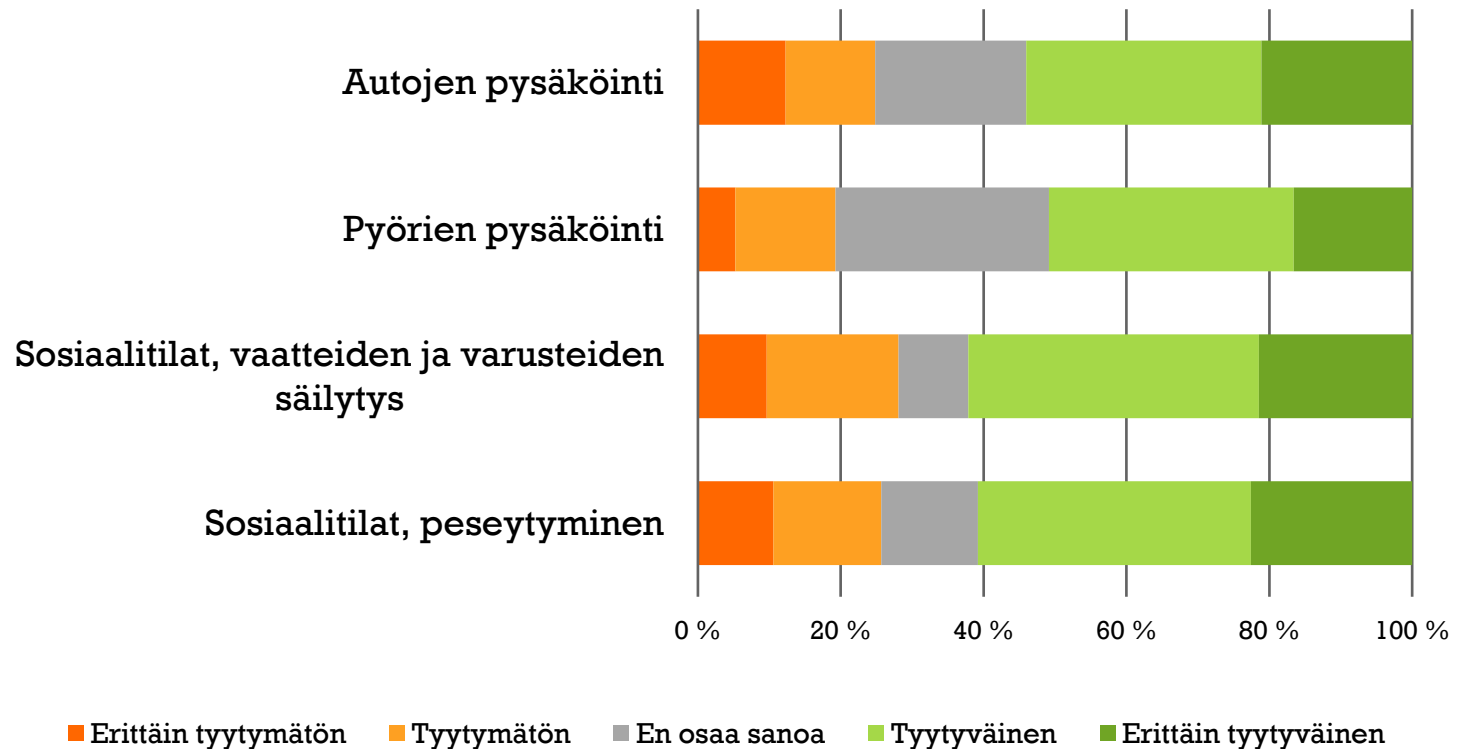
Tyytyväisyys liikenneolosuhteisiin kodin ja työpaikan välillä



N=3294

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Tyytyväisyys työpaikan kiinteistön olosuhteisiin



N=3159

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Pukuhuoneisiin tilat jossa mahtuisi ripustamaan märät vaatteet jos on satanut.

Polkupyörille on tärkeää saada pysäköintipaikkoja, jossa niitä ei varasteta. Pyöräni on varastettu virastotalon edestä keskellä päivää.

Vähänkään kalliimpaa pyörää ei uskalla jättää Lumon lukion telineisiin.

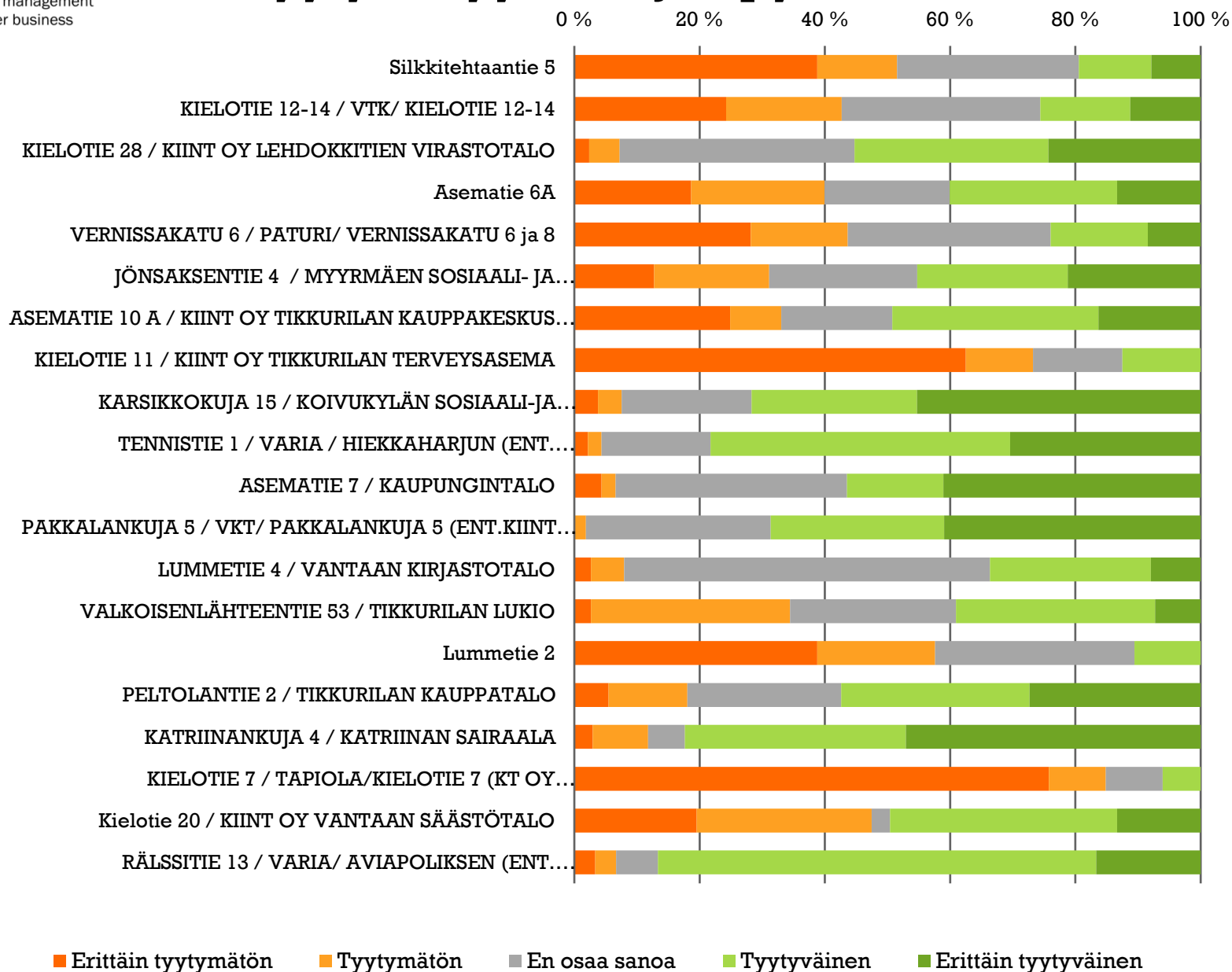
Pyöräily töihin ei kiinnosta, kun ei ole mitään tietoa pukutiloista tai pyörän säilytyksestä. Vain erilaisia huhuja, että jossain on joku koppi jossa on huono suihku. Jos pukutilat, vaatteiden säilytys ja suihkut olisi hoidettu erinomaisesti, alkaisi pyöräilykin kiinnostaa.

Sosiaalitilat pitää olla jos halutaan että ihmiset tulevat fillarilla töihin. Nyt hirveä säättö, tai hikisenä koko päivän.

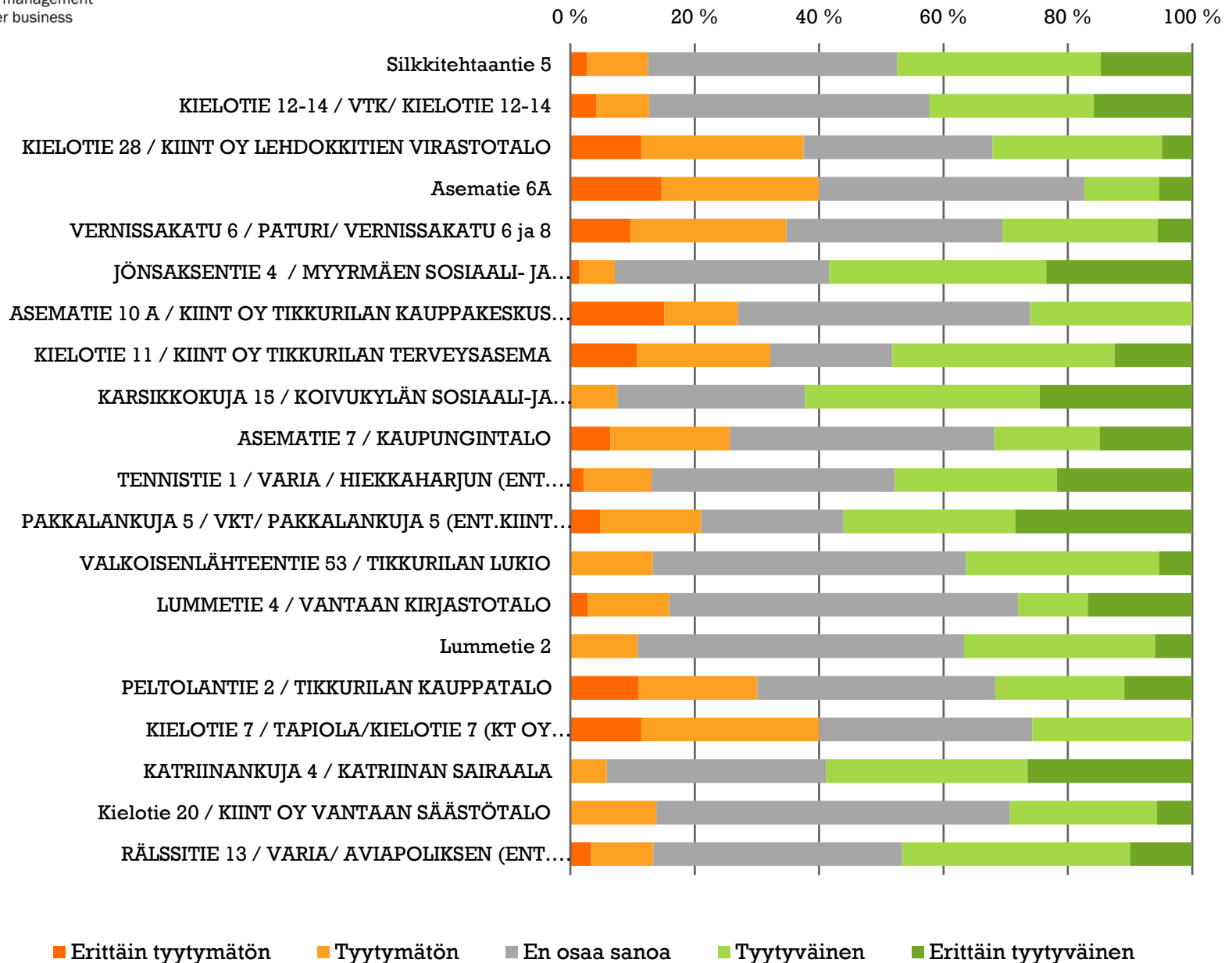
Lukitun pyörävaraston tulisi olla isompi. Sieltä pitäisi aika ajoin poistaa pölyttyneet, hylätyt pyörät.

Kaikkien sosiaalityötilojen käyttöönotto: tällä hetkellä sosiaali- ja terveystoimella ja Vantilla saman katon alla vajaakäytöllä olevat sosiaalityötilat, ylikuormitus vain opetushenkilöstön sosiaalityötiloissa.

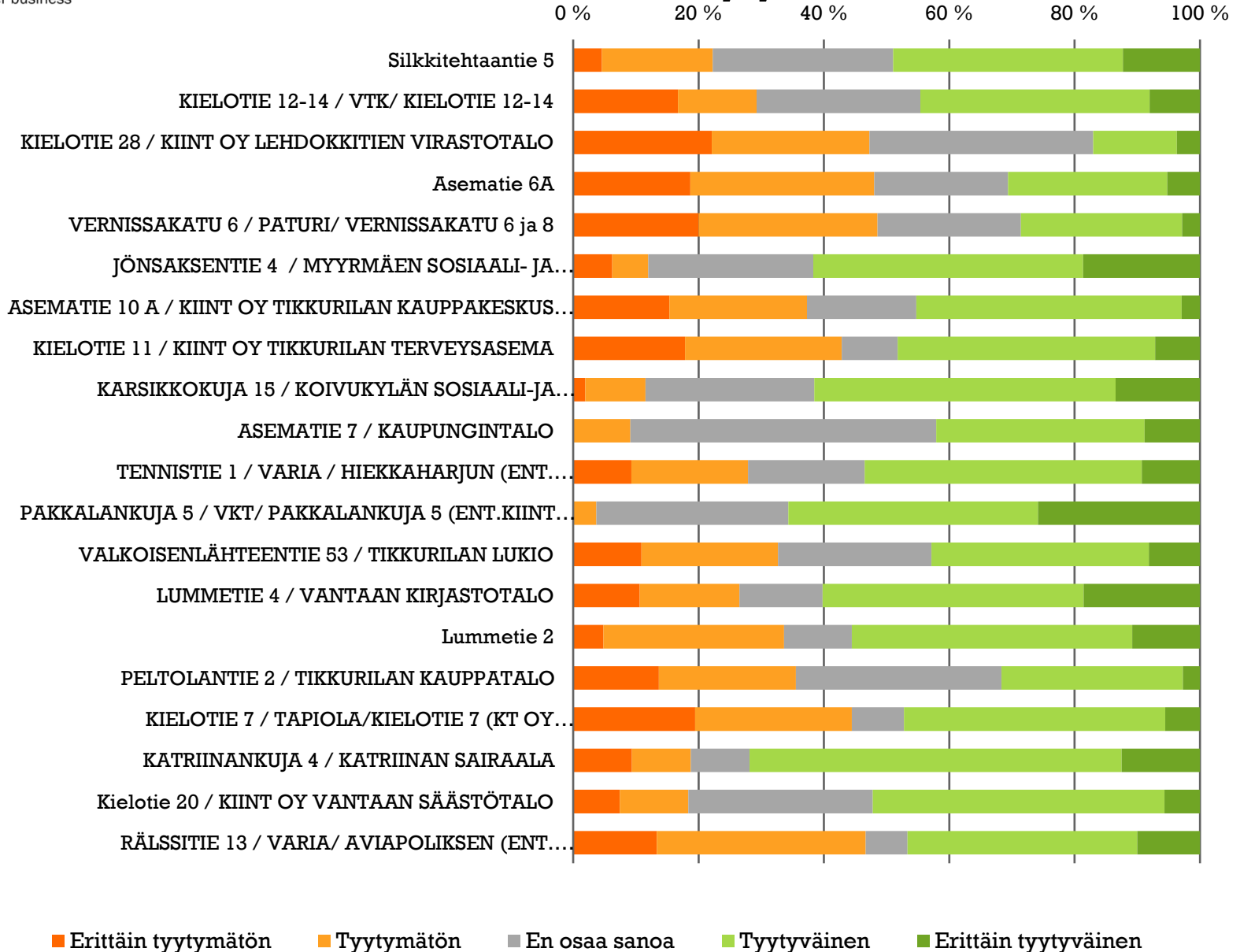
Tyytyväisyys autojen pysäköintiin



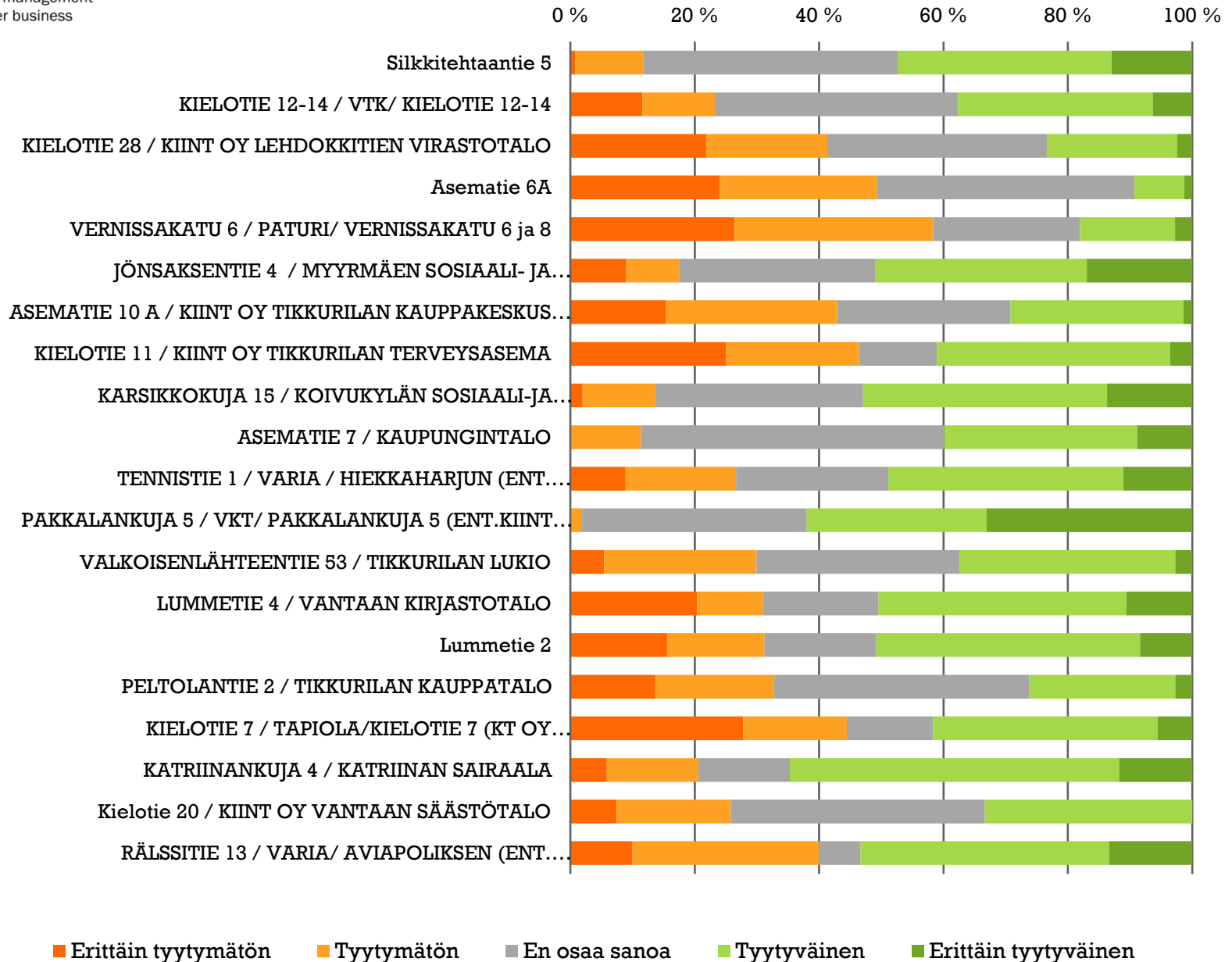
Tyytyväisyys pyörrien pysäköintiin



Tyytyväisyys henkilöstötiloihin: vaatteiden ja varusteiden säilytys

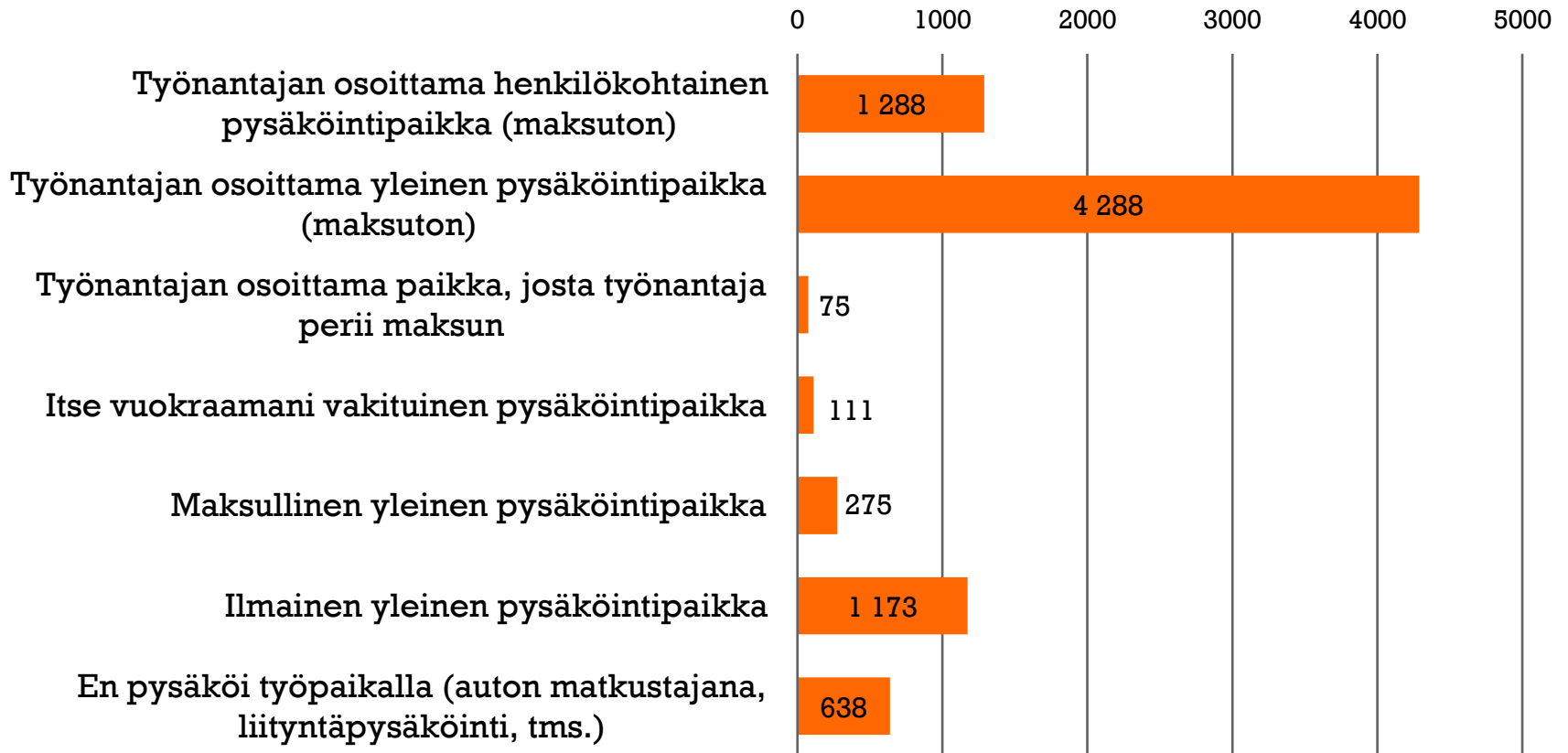


Tyytyväisyys henkilöstötiloihin: peseytyminen



PYSÄKÖINTI

Mihin pysäköit autosi työpaikalla?



N=2177

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Pysäköintipaikkojen tarjoaminen erityisesti pitkän tai hankalan matkan päästä saapuville tärkeää - helppo pysäköinti on yksi painava syy työskennellä kaupungille.

Työnantajan tulee miettiä pysäköinnin riittävyyttä ja harkiten myös sen maksullisuutta.

Jos paikat ovat maksullisia ei johtamaani yksikköön tule ketään töihin. Jos pysäköinti muuttuu maksulliseksi vaihdan itsekin työpaikkani omaan kotikuntaani Helsinkiin!

Jos työpaikkapysäköinnistä tehdään maksullista, niin sama hinta polkupyöräparkillekin. Toisille on välttämätöntä tulla autolla töihin.

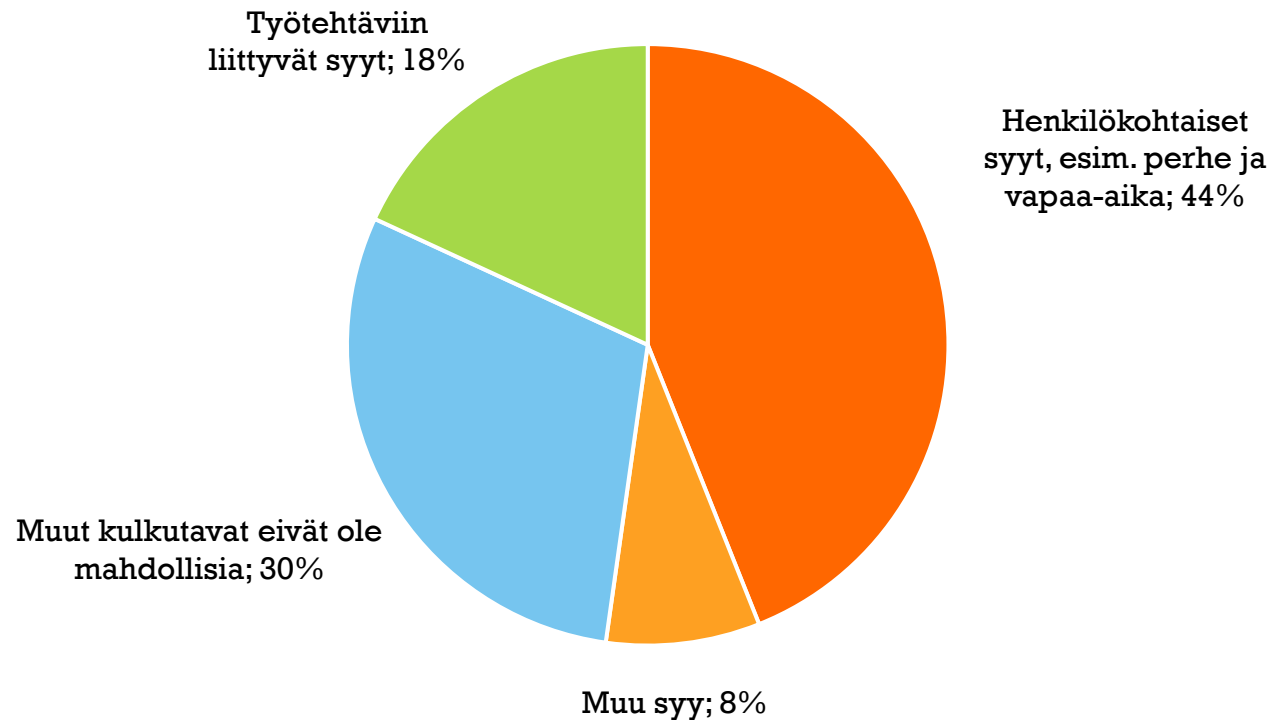
Itse autoilen mm. perhesyistä ja toivon jatkossakin, että työnantaja voi osoittaa minulle pysäköintipaikan, sen ei tarvitse, eikä pidä, olla ilmainen..

Työntekijöiden autopaikat tulisi jakaa uudelleen oikeudenmukaisesti ja tasapuolisesti oikean tarpeen mukaan.

Ilmaiset pysäköintiedut pois autoilijoilta.

Toivottavasti minulle jatkossakin kustannetaan pysäköintipaikka, jotta en joudu käyttämään asiakkaille tarkoitettuja invapysäköintipaikkoja.

Mistä syystä auton käyttö oli välttämätöntä?

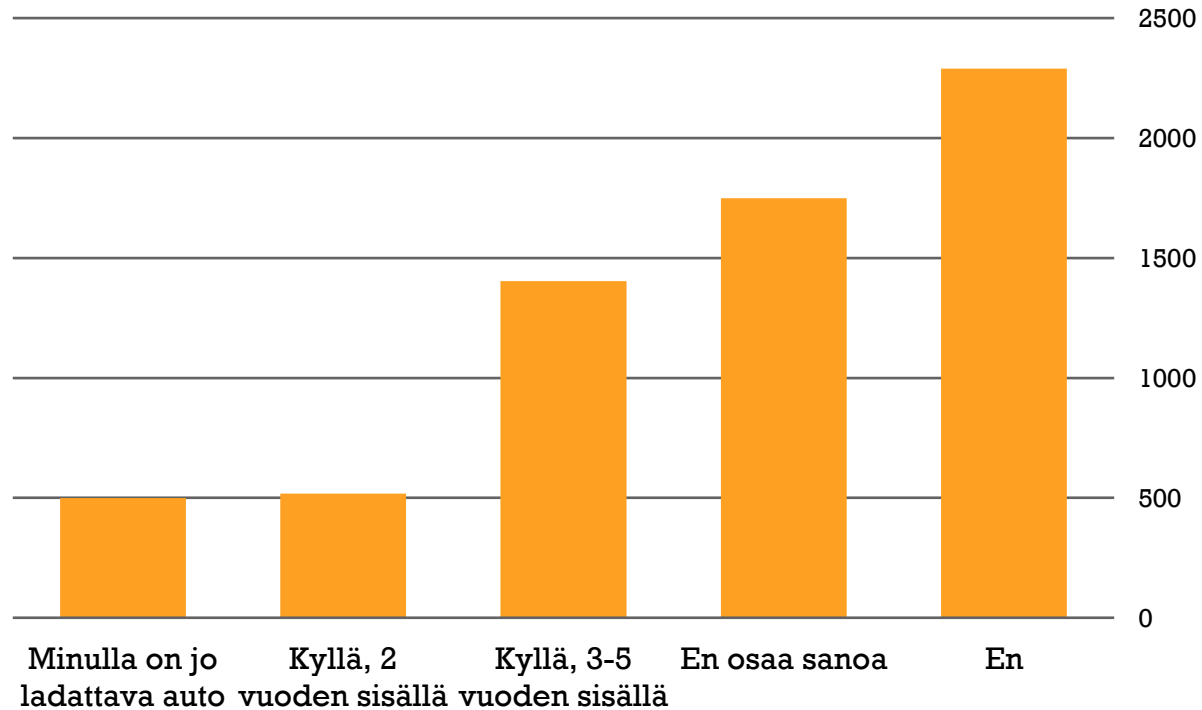


N=3294

Vantaa, Mobinet Oy 2021

SÄHKÖAUTOT

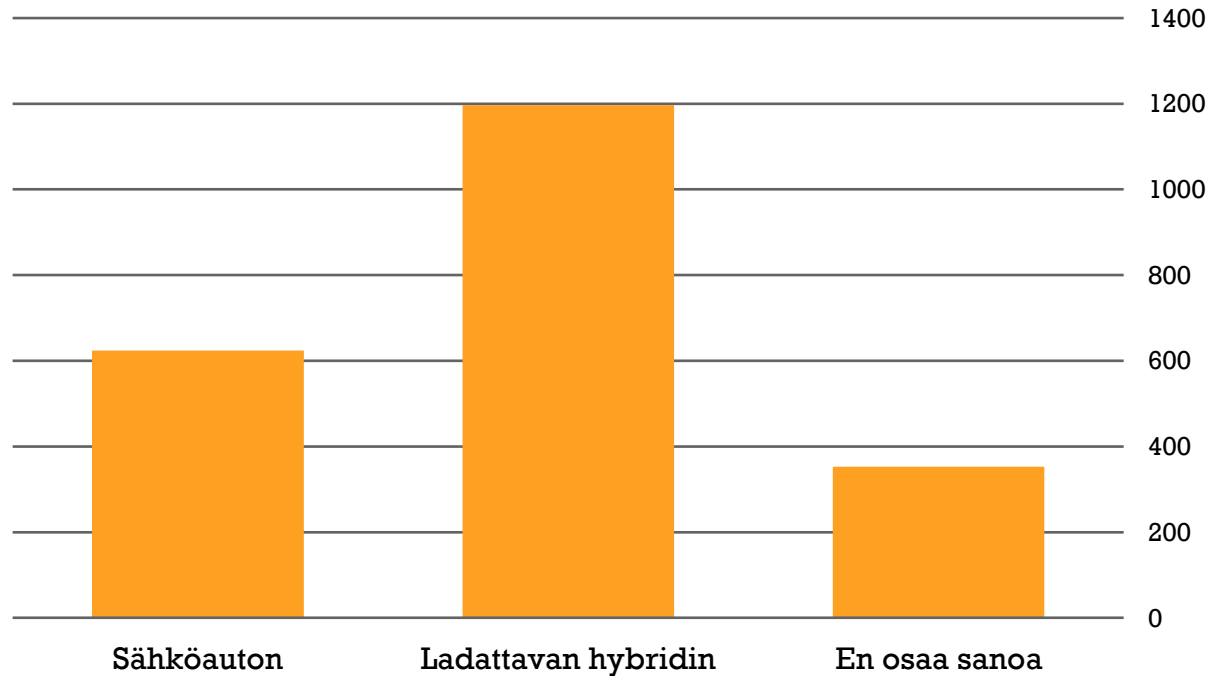
Uskotko hankkivasi sähköauton tai ladattavan hybridin lähivuosina?



N=3294

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Minkä tyyppisen ladattavan auton uskot hankkivasi?

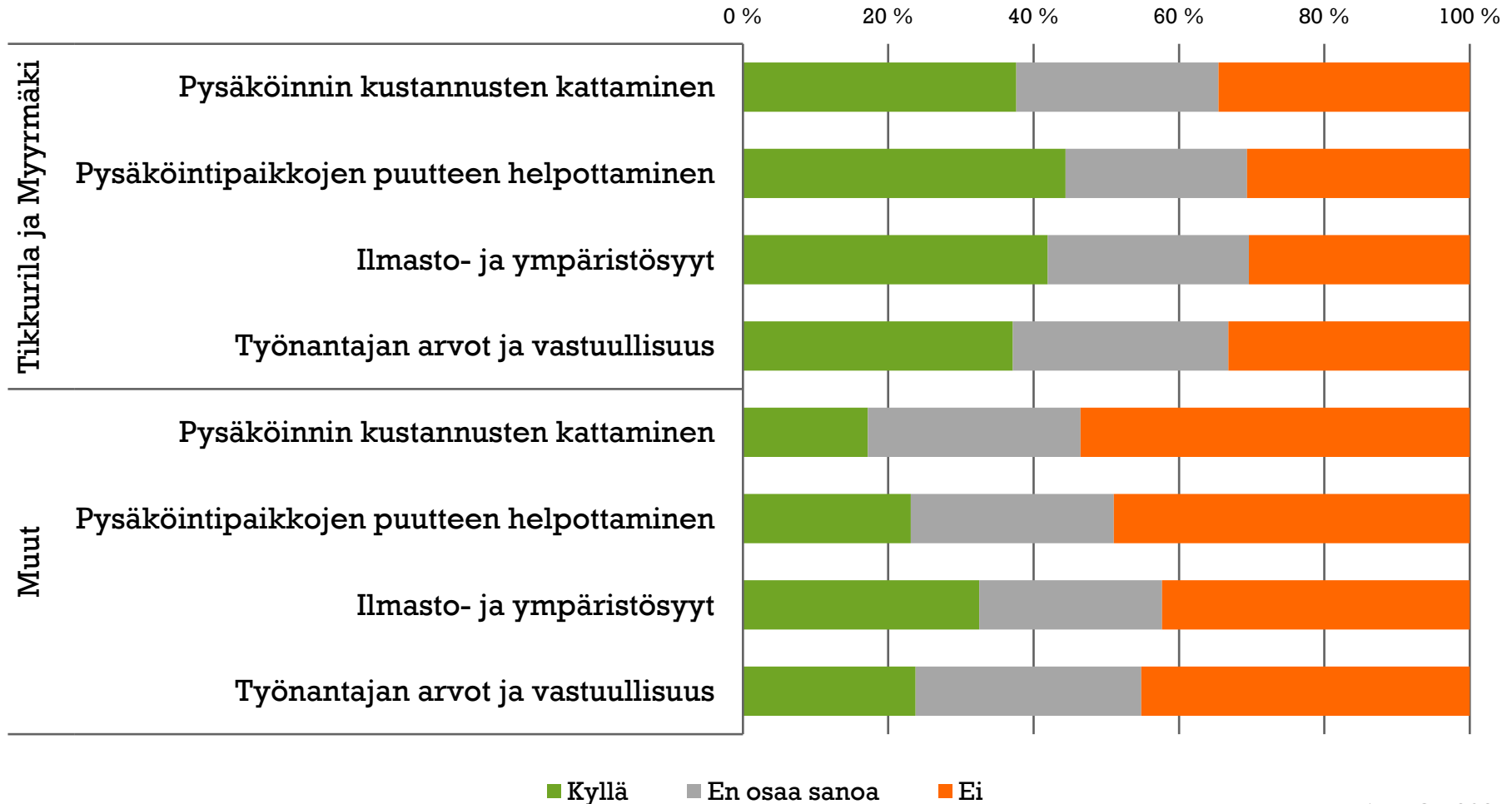


N=3294

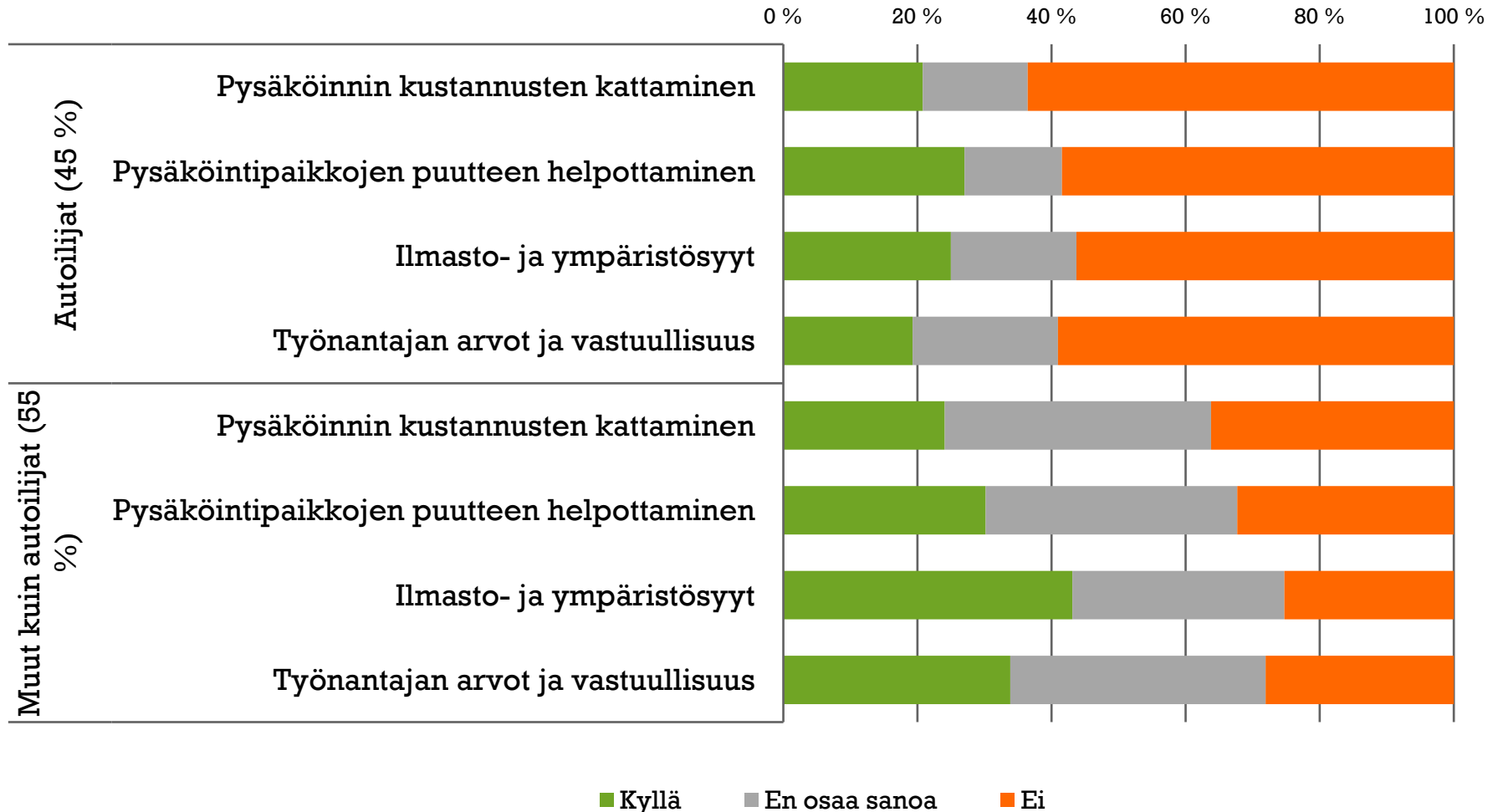
Vantaa, Mobinet Oy 2021

PYSÄKÖINTIMAKSUT

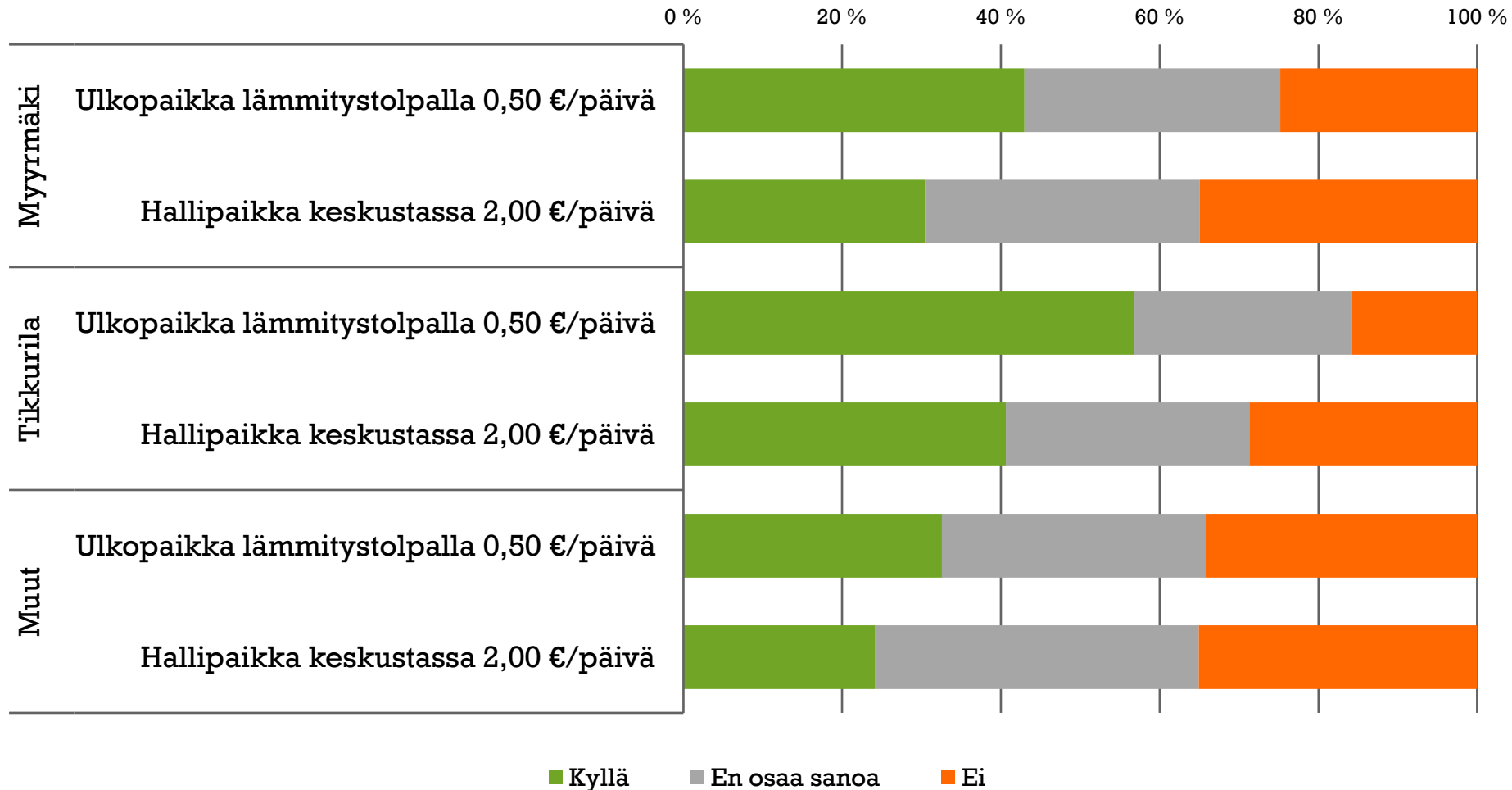
Olisivatko seuraavat mielestäsi päteviä perusteita henkilöstön pysäköintimaksuille?



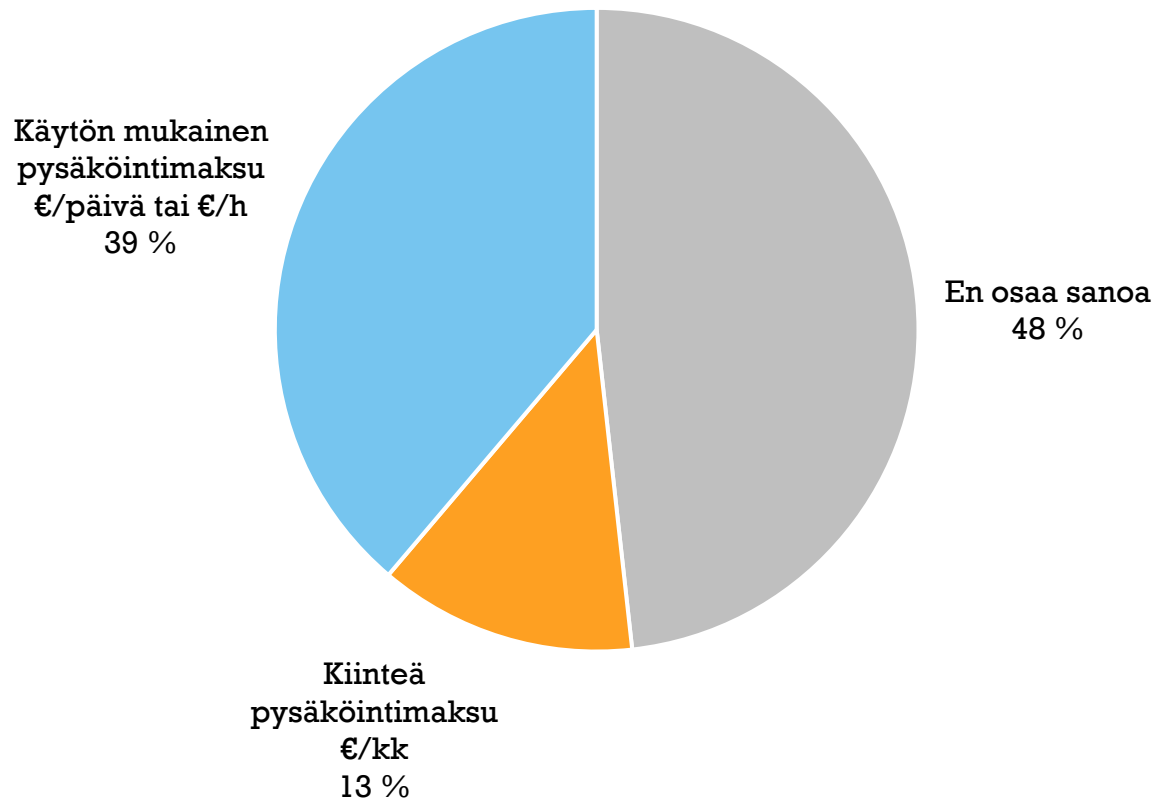
Olisivatko seuraavat mielestäsi päteviä perusteita henkilöstön pysäköintimaksuille?



Olisivatko seuraavat pysäköintimaksut mielestäsi kohtuullisia?



Pitäisikö pysäköintimaksun olla kiinteä vai käyttöön perustuva?

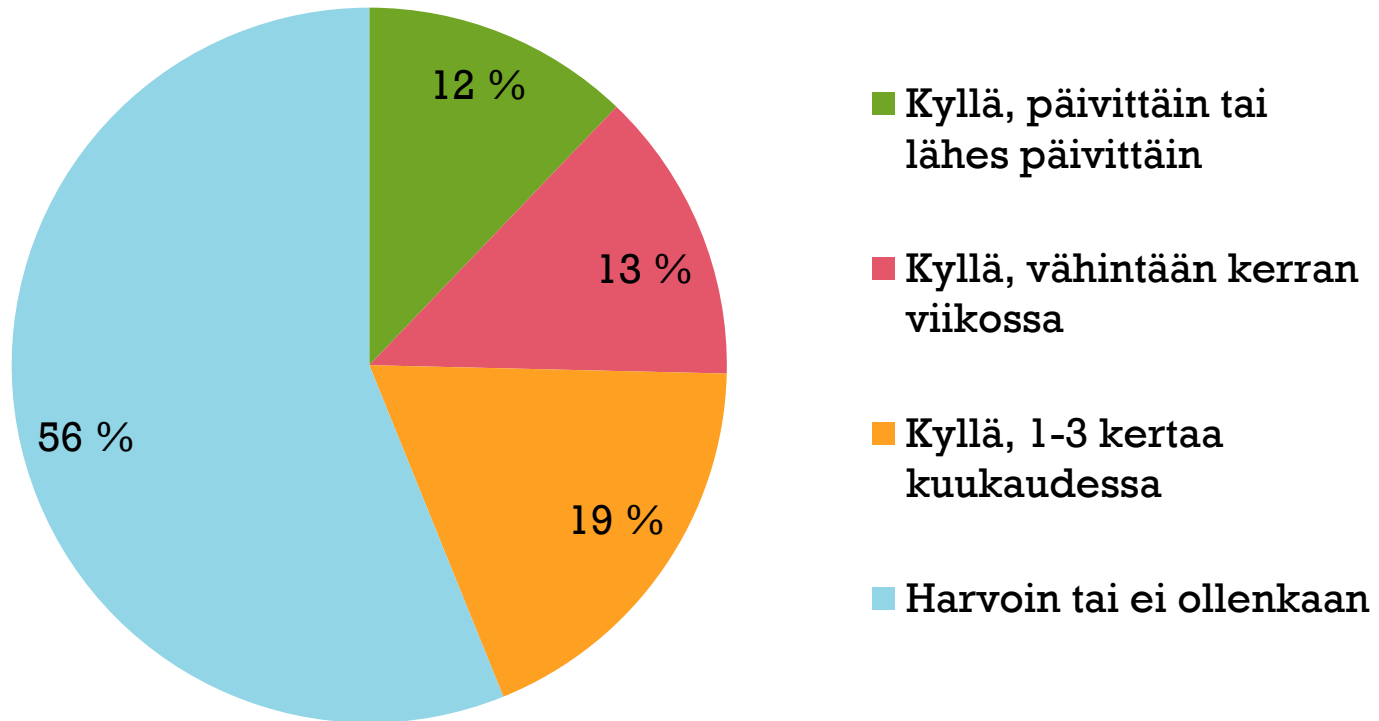


N=3247

Vantaa, Mobinet Oy 2021

TYÖASIAMATKAT

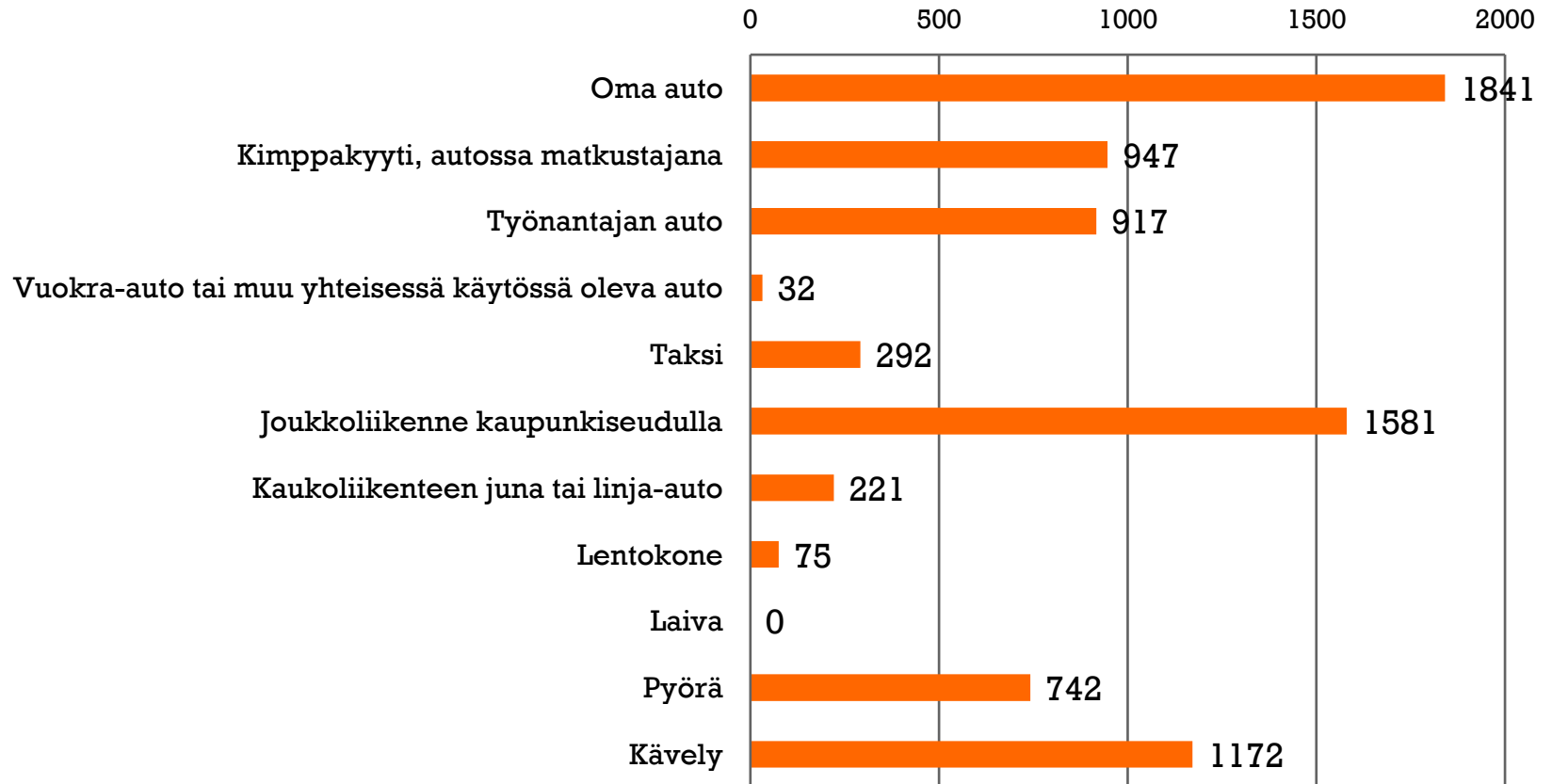
Matkustaminen työasioissa



N=3294

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Mitä kulkutapoja käytät työasioissa vähintään silloin tällöin?



N=3294

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Työpaikalle (sähkö)pyörä, jota voisi käyttää kotikäyntien tekemiseen

Osaan asiakaskohteisiin pääsisin myös pyörällä, jossa olisi mahdollista myös kuljettaa vähän tavaraa.

Toivoisin, että avainhallinta voitaisiin ottaa vahvemmin meille, jolloin ei tarvitsisi käydä hakemassa sekä viemässä avaimia esimerkiksi Pasilaan asti; tämä siis koskee työajojen vähentämistä.

Joustavammat käytännöt sen suhteen, mikä lasketaan työajalla tapahtuvaksi liikkumiseksi ja mikä ei, sillä tällä hetkellä esim. etäpäivältä yhteistyökumppanin luo menemistä ei lasketa työajaksi, vaikka matka on täysin samanmittainen kuin työpaikaltakin. Vastaavasti taas etätyöstä toimistolle tuleminen ja sieltä suoraan samaan yhteistyöpaikkaan lähteminen lasketaan työajaksi, mikä tuntuu hyvin tyhmältä, varsinkin kun työmatkoilla monesti hoitaa työasioita.

Korvata työajalla tapahtuvat julkisen liikenteen matkan myös silloin, kun käytössä on omakustanteinen kuukausilippu.

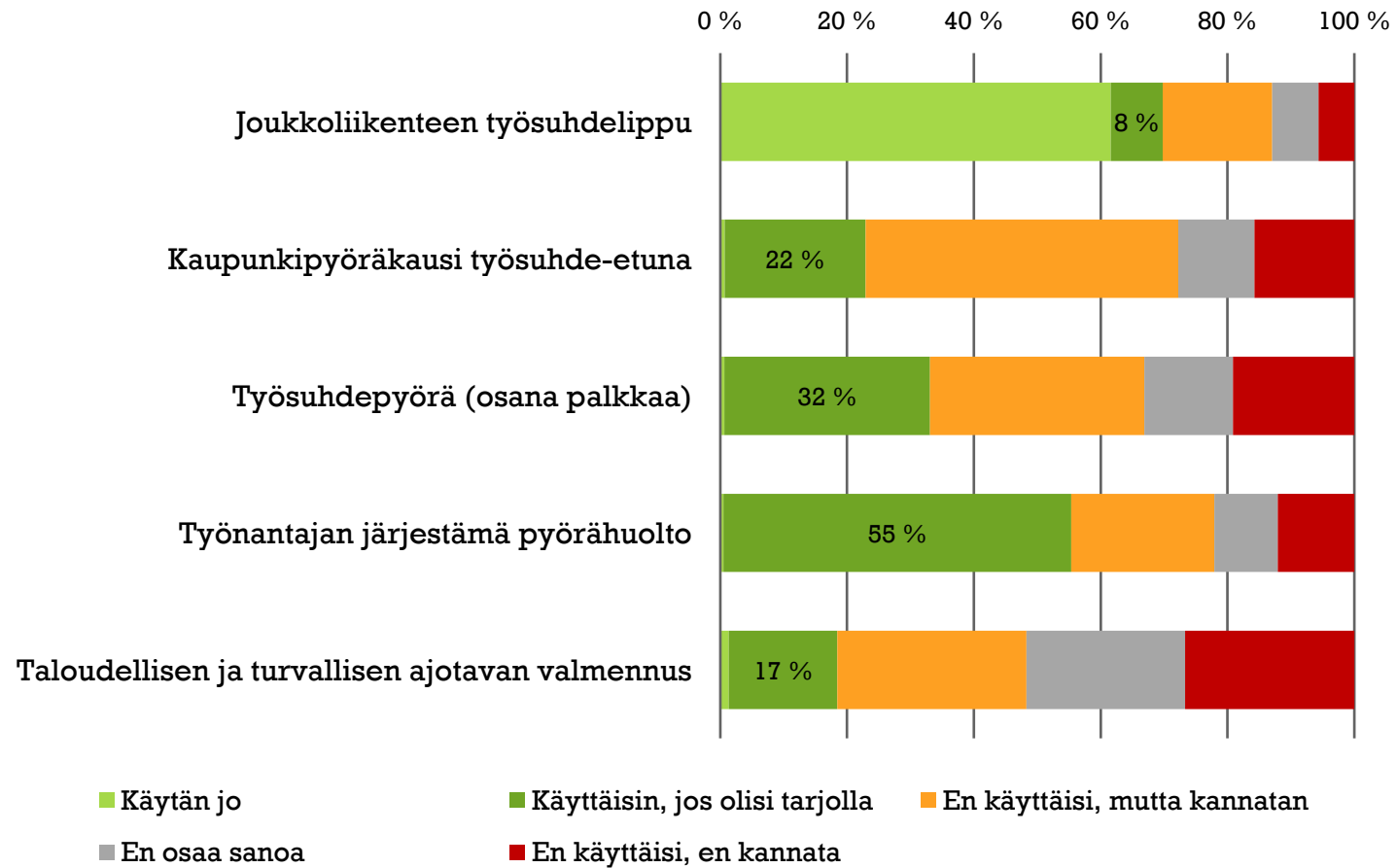
Ottaa mallia meidän tavasta mieltää pyörä työvälineenä lastensuojelun asiakastyössä.

Kaupunkipyörät ilmaisiksi esim. kesken työpäivän kokouksiin siirtyessä, ehkä en menisi niin paljoa yksin omalla autolla.

On kohtuutonta joutua jatkuvasti maksamaan omasta pussista työhön sisältyvien pysäköintien maksut. Pysäköintiluvat kaupungin autoihin ja omaa autoa säännöllisesti käyttämään joutuville!

EDUT JA PALVELUT

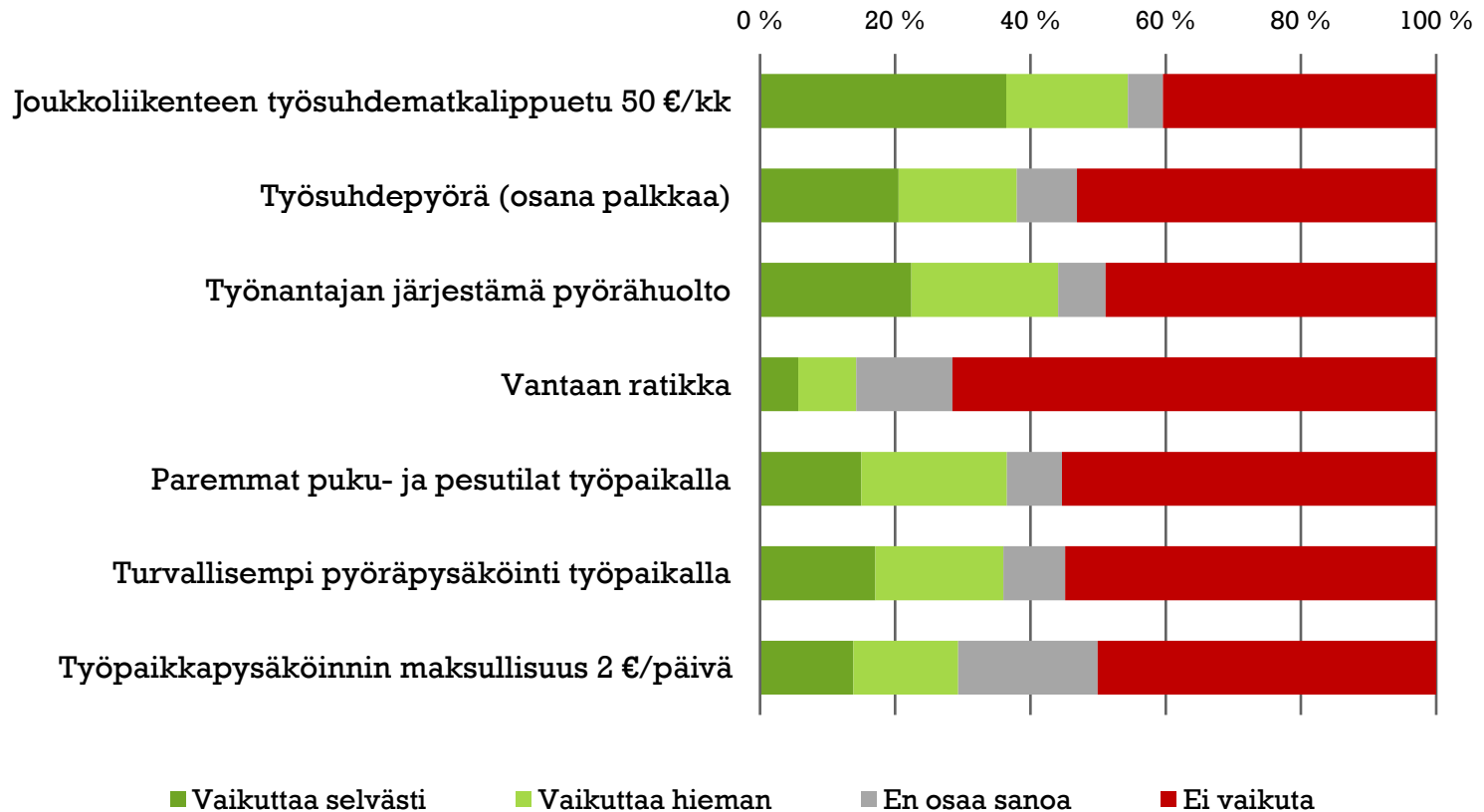
Olisitko kiinnostunut ympäristöystävällistä liikkumista tukevista eduista tai palveluista?



N=3241

Vantaa, Mobinet Oy 2021

Vaikuttaisivatko seuraavat työmatkojesi kulkutapavalintoihin?



N=3294

Vantaa ja Mobinet Oy 2021

Työsuhdepyörä! Pyörähuolto ja nastarenkaiden vaihto omalla pyörällä kulkeville! Vantaa ei kannusta pyöräilyyn millään tavalla. Jos se on tavoite, sen tulisi näkyä tekoina!

Nykyinen 10e kuukaudessa ei juuri auta, kun lippu maksaa n. 100e/kk.

Työmatkani on 10 kilometriä. Olen selvästi ylipainoinen. Haluaisin tukea sähköpyörän ostoon.

Työsuhdepyörä olisi mahtava. Kulkisin useammin koko matkan kotoa töihin (n. 18 km), mikä tukisi fyysistä hyvinvointia ja jaksamista paljon paremmin kuin junassa istuminen.

Työnantajan viestintäkampanja hyötyliikunnan ja julkisten käytön motivaation tueksi.

Kolme toivetta toistuu:

- Työsuhdelipun arvon korotus
- Työsuhdelippu mobiiliksi
- Työsuhdepyörä ja pyörähuollot

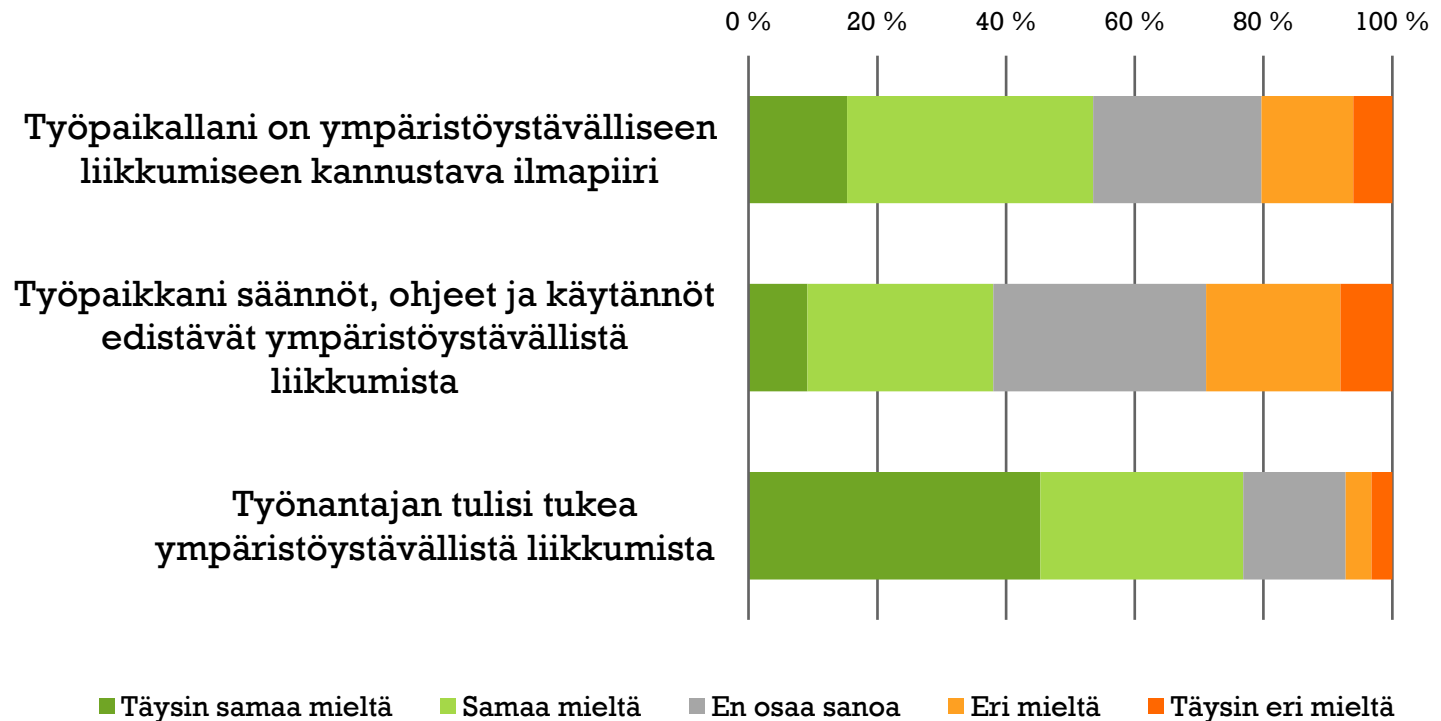
Työsuhdematkalippu pitäisi saada sähköiseen muotoon, paperisetelit ovat vanhanaikaisia, ei voi käyttää mobiililippuun ollenkaan.

Tällä hetkellä autoilijoita tuetaan eniten (ilmainen pysäköinti), joukkoliikennettä vähän (10e/kk) ja kävelijöitä ja pyöräilijöitä ei ollenkaan.

Kaupunkipyöräetu auttaisi paljon. Kiertävänä opettajana voin pyöräillä jotkin osuudet, mutta jätän pyörän kotiin, koska en voi pyöräillä kaikkia osuuksia.

ILMAPIIRI

Oletko samaa vai eri mieltä seuraavien väittämien kanssa?



N=3241

Vantaa, Mobinet Oy 2021

KIITOS!