



V A A S A .

Vaasan kaupungin
henkilöstön kestävän
työmatkaliikkumisen
edistäminen

12/2022

Sisällysluettelo

1. Työn lähtökohdat	3
2. Työn sisältö ja rajaus	4
3. Ymmärryksen syventäminen	5
3.1 Henkilöstön liikkumiskysely	6
3.2 Ryhmäkeskustelut	8
4. Keinojen kartoittaminen	12
4.1 Kokeilujen ideointi ja valinta	13
4.2 Kokeilujen toteutus ja tulokset	14
4.3 Kokeilujen opit ja vaikutukset	20
5. Opit käytäntöön	22

1. Työn lähtökohdat

Vaasan kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali ennen vuotta 2030!

Vaasassa tieliikenne aiheuttaa lähes kolmanneksen kaupungin hiilidioksidipäästöistä, eikä päästöjä ole viime vuosina onnistuttu vähentämään. Jotta kaupungin hiilineutraaliustavoite voidaan saavuttaa, tulee myös liikenteen kasvihuonepäästöjä vähentää. Nykyisin Vaasassa noin kolmannes matkoista tehdään kestäväillä kulkutavoilla. Vaasassa on kuitenkin potentiaalia paljon suurempaan kestävien kulkumuotojen osuuteen, sillä kaupunkirakenne ja maasto ovat optimaaliset: Vaasassa 80 % asukkaista asuu alle 5 kilometrin etäisyydellä keskustasta ja Vaasa on pinnanmuodoiltaan hyvin tasainen. Suurella osalla vaasalaisista kävely ja pyöräily ovat siis varteenotettava vaihtoehto työ-, koulu- ja kauppamatkoilla.

Kestävän liikkumisen ohjelma linjaa liikkumisen toimenpiteitä

Vaasan kaupungin ensimmäinen kestävä liikkumisen ohjelma 2030 laadittiin vuonna 2019. Ohjelma sisältää 24 toimenpidettä, joista yksi koskee erityisesti työpaikkojen kestävä liikkumisen edistämistä. Toimenpide käsittää sekä kaupungin omat toimenpiteet kuin yritysysteistyön. Toimenpiteen mukaan Vaasan kaupunki toimii esimerkkinä omalla toiminnallaan.

Kestävän työmatkaliikkumisen edistäminen on laaja kokonaisuus. Nyt laadittavassa Vaasan työpaikkojen liikkumisen ohjauksen hankkeessa lähtökohtana on käynnistää kestävä työmatkaliikkumisen edistäminen kaupungin omassa organisaatiossa, jonka jälkeen asiaa voidaan lähteä edistämään esimerkin kautta myös muiden kaupungissa toimivien työnantajien suuntaan.

Tiesitkö että...

6,9 km

työmatkojen keskipituus Vaasassa, kun koko maassa luku on 14 km.

30 000

asukasta saavuttaa kotoaan Vaasan keskustan pyöräillen 15 minuutissa.

45 %

alle 3 km pituisista matkoista tehdään Vaasassa henkilöautolla.

30 %

tieliikenteen osuus Vaasan kokonaishiilidioksidipäästöistä.

10 kpl

pyörää mahtuu pysäköimään samaan tilaan kuin yksi auto.

Pyöräily

tuottaa yhteiskunnalle pääasiassa terveyshyötyjä 0,16–1,3 € / km, autoilun tuottaessa yhteiskunnalle tappiota 0,15 € / km.

Lähde:

Vaasan kestävä liikkumisen edistämishjelma, 2019

2. Työn sisältö ja raja

Työn tavoitteena on luoda alku- ja loppu- Vaasan kestävän työmatkaliikuttamisen edistämiseen

Kaupungin tahtotilana on kehittää toimintamalli, jolla autetaan kaupungin eri organisaatioita edistämään kestävästä työmatkaliikuttamisesta sekä helpotetaan uusien kannustimien käyttöönottoa. Tämän hankkeen tavoitteena on luoda perusta toimintamallin kehittämiseen ja kaupungin jatkuvalla kestävästä liikkumisen edistämistyölle. Työ on rajattu kävelyyn ja pyöräilyyn, mutta tulevaisuudessa kokonaisuuteen on tarkoitus kytkeä mukaan myös joukkoliikenne ja muut yhteiskäyttöiset palvelut.

Hankkeen muut tavoitteet:

- Kerätä tietoa kaupungin työntekijöiden työmatkaliikuttamisen erityispiirteistä ja haastaa työntekijät miettimään omaa työmatkaliikuttamista.
- Lisätä kaupungin omaa ymmärrystä niin työntekijöiden liikkumisen motiiveista ja ajureista kuin työmatkaliikuttamisen tuomista hyödyistä.
- Auttaa kaupunkia vahvistamaan osaamistaan työntekijöiden kestävästä liikkumisen edistämisen ja kannustaa kokeilemaan erilaisia kestävästä liikkumisen edistämisen keinoja.
- Monipuolistaa kestävästä liikkumisen edistämistyötä ja vahvistaa kestävästä työmatkaliikuttamisen näkyvyyttä Vaasassa.

Työn kulku

Määritetty ongelma

- **Miksi** Vaasan kaupungin työntekijät eivät kävele tai pyöräily työmatkojaan?
- **Miten** saadaan aikaan muutos työntekijöiden liikkumistottumuksissa?

Ymmärryksen syventäminen

- **Henkilöstön liikkumiskysely:** syvennetään ymmärrystä ja kartoitetaan potentiaalisia keinoja.
- **Ryhmäkeskustelut:** pureudutaan tarkemmin syihin ja potentiaalsiin keinoihin lisätä kävelyä ja pyöräilyä työmatkoilla.

Keinojen kartoittaminen

- **Kokeilut:** kartoitetaan hyviä käytäntöjä kokeilujen avulla, joihin osallistetaan kaupungin henkilöstöä.

Opit käytäntöön

- **Työ jatkuu:** työn tulokset ja opit raportoidaan. Tavoitteena viedä opit käytäntöön.

Työ tehtiin tiiviissä yhteistyössä henkilöstön kanssa

Työn aikana osallistettiin kaupungin henkilöstöä toteuttamalla koko henkilöstön liikkumiskysely sekä ryhmäkeskusteluja, joihin osallistui henkilöstöä kaupungin eri organisaatioista. Työn aikana toteutettiin kolme kokeilua, joiden osallistujat olivat kaupungin henkilöstöä. Lisäksi työn aikana laadittiin useita intratiedotteita, joiden tavoitteena oli tiedottaa henkilöstöä hankkeen vaiheista ja välituloksista. Työn lopussa toteutettiin webinaari, jossa kerrottiin tarkemmin hankkeen tuloksista.

Työn ohjaamista ja edistämistä varten perustettiin poikkihallinnollinen projektiryhmä, joka kokoontui työn aikana säännöllisesti. Lisäksi projektiryhmän kesken järjestettiin kaksi vuorovaikutteista työpajaa, joissa edistettiin työtä yhteisesti ideoiden.

Työ on laadittu WSP Finland Oy:ssä, josta työn laadinnasta vastasivat Laura Poskiparta, Kaisuliina Vihanti ja Leena Gruzdaits. Työn projektiryhmään kuuluivat kuntatekniikasta Siri Gröndahl ja Villiam Gahmberg (15.9.2022 saakka), viestinnästä Ilari Rautiainen, Maria Mäenpää (24.5.2022 saakka) ja Eliina Salmela (24.5.2022 alkaen), HR:n edustajat Sari Simelius-Sillanpää ja Anu Rinne sekä liikuntasuunnittelija Siv Aro.

Hanke on saanut Traficomien myöntämää liikkumisen ohjauksen valtionavustusta vuodelle 2022. Hankkeessa Traficomien yhteyshenkilönä toimi Michaela Sannholm.



3. Ymmärryksen syventäminen

3.1 Henkilöstön liikkumiskysely

3.2 Ryhmäkeskustelut



3.1 Henkilöstön liikkumiskysely

Henkilöstön liikkumistottumukset

Kaupunki on toteuttanut useita liikkumiseen ja liikkumistottumuksiin liittyviä kyselyitä, joissa kohderyhmänä ovat pääsääntöisesti olleet kaupungin asukkaat. Vaasan kaupungin henkilöstölle ei ole toteutettu liikkumiskyselyä eikä kaupungille ole vielä muodostunut käytäntöä työmatkaliikkumisen tilan seuraamiseksi. Tässä hankkeessa henkilöstön liikkumiskyselyn tarkoituksena oli selvittää kaupungin työntekijöiden liikkumistottumuksia ja niiden syitä.

Liikkumiskysely toteutettiin avoimena kaikille kaupungin työntekijöille ja se oli auki 6.4.-22.4.2022 välisen ajan. Kyselystä tiedotettiin kaupungin intrassa. Kyselyyn saatiin yhteensä 326 vastausta. Vastaajista 81 % asui Vaasassa, 11 % Mustasaarella ja 3 % Laihialla. Vastaajista 77 % oli naisia ja 22 % miehiä.

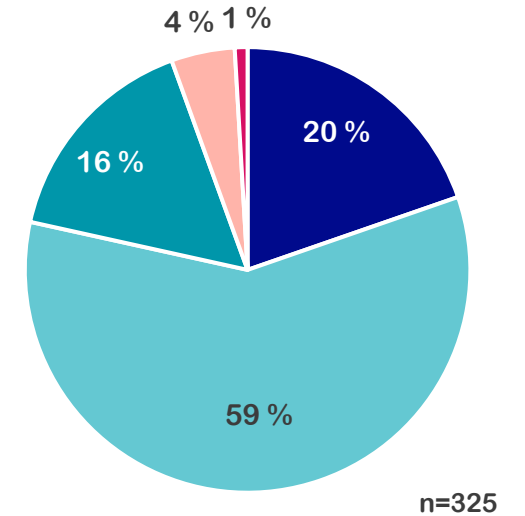
Noin puolella vastaajista yhdensuuntaisen työmatkan pituus oli alle 5 km. Kesäkaudella yli puolet vastaajien työmatkoista tehdään pyöräillen ja kävellen. Kuitenkin myös lyhyistä, alle 5 km:n pituisista työmatkoista, joka neljäs tehdään autolla. Noin 5–10 km:n pituisista työmatkoista joka toinen tehdään vastausten perusteella autolla. Talvella autoa käytetään kesäaikaa selvästi enemmän kaikilla alle 10 km pitkillä työmatkoilla ja pyörän käyttö vähenee selvästi.

Alle 5 kilometrin työmatkoilla vastaajista noin 75 % oli kuitenkin sitä mieltä, että työmatka taittuisi keväästä syksyyn hyvin helposti pyörällä ja 20 % oli sitä mieltä, että pyöräilyä olisi helppo jatkaa myös talvella. Vastaavasti noin puolet koki työmatkan taittuvan hyvin helposti myös kävellen työmatkan ollessa alle 5 km.

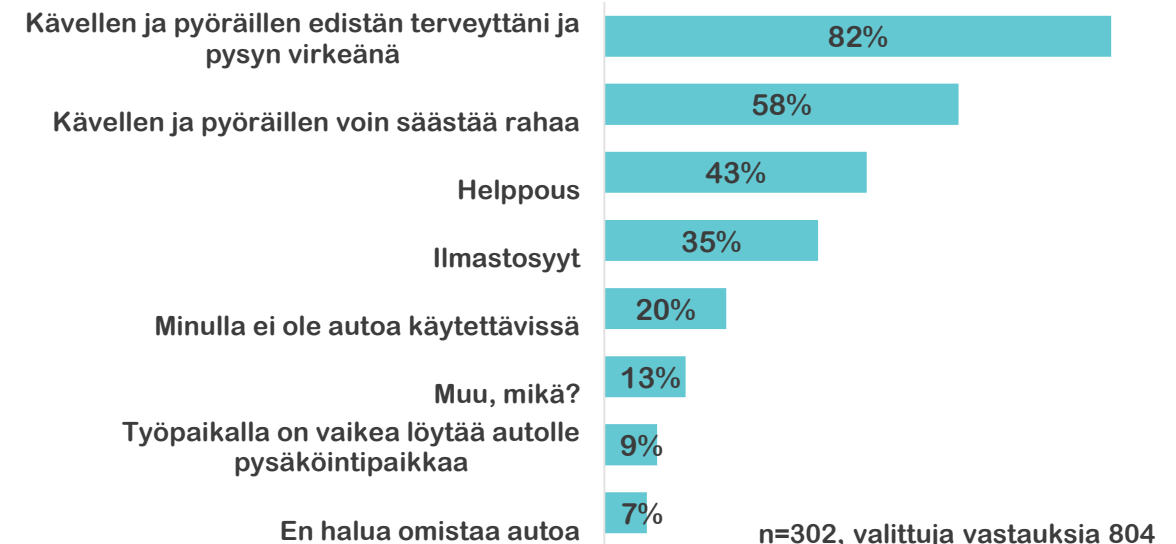
Kaikista vastaajista 56 % oli ajatellut lisätä lihasvoimin liikkumista työmatkoilla!

Kuinka paljon olisit valmis käyttämään aikaa yhdensuuntaiseen työmatkaasi tällä hetkellä?

- alle 15 min
- 15 - 30 min
- 30 - 45 min
- 45 - 60 min
- yli 60 min



Mitkä asiat vaikuttavat valintaasi silloin, kun kävelet tai pyöräilet työmatkasi?



Mikä kannustaisi kävelemään tai pyöräilemään useammin työmatkoillasi?

Liikkumiskyselyllä haluttiin lisäksi kartoittaa alustavasti mikä kannustaisi henkilöstöä kävelemään tai pyöräilemään useammin työmatkoilla. Vastaukset osoittivat, että työnantajalla on useita toteutettavissa olevia keinoja kannustaa henkilöstöä kävelemään ja pyöräilemään useammin.

Parhaina kannustimina pidettiin työnantajan tarjoamaa vuosittaista pyörähuoltoja ja työsuhteipyörää - nämä kannustaisivat noin puolta vastaajista pyöräilemään useammin töihin. Lähes yhtä paljon ääniä keräsi myös työnantajan tarjoamat liukuesteet tai nastarenkaat. Monen mielestä myös mahdollisuus käyttää työaika kävelyyn ja pyöräilyyn olisi oiva kannustin lisätä työmatkaliikunnasta.

Lisäksi tärkeänä pidettiin, että työnantaja ottaa huomioon pyöräilijöiden ja kävelijöiden tarpeet liittyen sosiaaliin, työmatkalla mahdollisesti kastuneiden vaatteiden kuivatukseen ja säilytykseen sekä pyörän turvalliseen ja laadukkaaseen säilytykseen työpäivän aikana. Myös pyörähuolto tai siihen liittyvä koulutus ja tapahtumat nousi useissa vastauksissa esiin. Alla muutamia nostoja henkilöstön jättämistä avoimista vastauksista.

”Keskustassa ei ole turvallista säilyttää ulkona polkupyörää pitkiä aikoja. Pyöräparempi säilytysmahdollisuus saattaisi vaikuttaa pyöräilyintoon.

”Kaikkein paras tapa lisätä minun työmatkapyöräilyä talvella oli, että kaupungilla oli nastarengaskampanja vuoden 2021 lopussa.

”Pyörähuoltopäivät työpaikan pihalla.

”Erilaisilla tempauksilla pyöräilyyn innostamiseen.

”Kaupungin tulisi toimia esimerkkityönantajana Vaasassa ja kehittää liikummiskulttuuria entistä enemmän kohti kestäviä kulkumuotoja.

Osuus
vastaajista
(n=318)

52 %

50 %

45 %

40 %

34 %

31 %

28 %

25 %

25 %

23 %

21 %

14 %

14 %

7 %

4 %

Mikä kannustaisi sinua kävelemään ja pyöräilemään useammin työmatkoillasi?

- Työnantajan tarjoama vuosittainen pyörähuolto
- Työsuhteipyörä (käyttöä ei ole rajoitettu työmatkoille)
- Työnantajan tarjoamat kenkien liukuesteet tai pyörän nastarenkaat
- Mahdollisuus käyttää työaika kävellessä tai pyörällä tehtäviin työmatkoihin
- Kävelen tai pyöräilen jo nyt niin paljon kuin mahdollista
- Työnantajan tarjoama polkupyörä työasiointiin
- Muiden olosuhteiden muuttuminen (esim. elämäntilanne)
- Sosiaaliin parantaminen työpaikalla (suihku- ja pukuhuonetilat)
- Vaatteiden ja varusteiden säilytys- ja kuivausmahdollisuuksien parantaminen
- Turvalliset pyöräpysäköintipaikat työpaikalla
- Erilaiset tapahtumat, kuten pyörähuoltopäivät tai pyöräilijöiden aamupala
- Työnantajan tarjoama yhteiskäyttöauto työasiointiin
- Työmatkaliikuntakilpailut
- Kestävästä liikkumisesta viestiminen ja tiedon jakaminen
- Kollegoiden esimerkki tai yhteiset pyörämatkat töihin

3.2 Ryhmäkeskustelut

Taustaa ryhmäkeskusteluista

Liikkumiskyselyn tuloksia täydennettiin ryhmäkeskusteluilla, sillä pelkällä kyselyllä harvoin päästään pureutumaan kovin syvälle liikkumisvalintojen taustalla oleviin syihin. Osallistujat valittiin liikkumiskyselyn avulla, jossa vastaajat saivat esittää kiinnostuksensa osallistua ryhmäkeskusteluihin. Kiinnostuneita oli yhteensä 42 henkilöä, joille kaikille lähetettiin kyselyt keskustelun ajankohdista ja lopulta kaikki ne, joille ajankohdat sopivat, pääsivät mukaan keskusteluihin.

Ryhmäkeskustelut järjestettiin 11.-12.5.2022 välisenä aikana Vaasan kaupungin Teknisen viraston tiloissa. Keskusteluja järjestettiin yhteensä 4 kappaletta, joista jokaiseen osallistui 4-5 henkilöä. Tavoitteena oli osallistaa noin 9-16 henkilöä ja lopulta osallistujia oli yhteensä 17 henkilöä.

Keskusteluissa jokainen osallistuja sai kertoa omasta työnkuvastaan, liikkumisestaan työmatkoilla ja työpäivän aikana sekä siitä, mitkä asiat sujuvat tai mitkä ärsyttävät eri kulkutavalla kuljettaessa. Keskustelua käytiin myös kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvistä fasiliteeteista työpaikalla ja niiden vaikutuksesta liikkumiseen. Lopussa keskusteltiin erilaisista edistämisen keinoista ja ratkaisuksista, jotka kannustaisivat kävelemään tai pyöräilemään työmatkat.

Työn alussa tunnistettiin riskinä saada keskusteluihin riittävästi osallistujia. Lopulta keskustelujen toteutus onnistui hyvin ja kyselyn kautta kiinnostuksen ilmoittaminen oli toimiva tapa osallistaa henkilöstöä. Toisaalta kiinnostuksensa osoittaneet olivat pääsääntöisesti henkilöitä, jotka jo nyt pyöräilevät tai kävelevät ainakin osan työmatkoistaan. Keskusteluihin saatiin kuitenkin myös muutamia osallistujia, jotka pääsääntöisesti kulkivat työmatkansa autolla.

Syitä liikkumisvalintojen taustalla

- **Arjen sujuvuus:** Tärkeänä kulkumuodon valintaan vaikuttavana tekijänä on arjen sujuvuus ja ajankäyttö. Monella arjen sujuvuus nivoutuu lapsiin ja heidän kuljettamiseensa kouluun tai harrastuksiin. Lapset ovat tottuneet siihen, että heitä kuljetetaan autolla. Auton koetaan pelastavan hektisen arjen. Kulkumuodon muutos tarkoittaakin usein koko perheen arjen ja ajatusmallin muuttamista.
- **Auton helppous:** Keskusteluissa nousi esiin, että Vaasassa autolla pääsee liikkumaan niin helposti, että se koukuttaa. Huonon sään sattuessa vaatteita ei tarvitse vaihtaa ja töiden jälkeen voi helposti hoitaa isotkin ruokaostokset. Yleisesti pyöräilyyn liitetään hankaluus kuljettaa tavaroita mukana.
- **Hyvä olo:** Pyörällä ja kävellen kuljettaessa koettiin, että matkat tarjoaa ajatusten nollausta ja hyvää mieltä, mitä autolla istumisella ei saavuta. Keskusteluissa esille nousi Vaasan ympäristön viihtyisyys ja maisemat, joiden takia moni haluaa pyöräillä erityisesti kesäkaudella. Aktiivisesti työmatkat liikkumalla saa omaa aikaa ja reippaan alun työpäivään.
- **Sää:** Talvella pyöräilyä ja mielikuvaa huonossa säässä pyöräilystä vierastettiin. Huonolla säällä pyörä vaihtuukin helposti autoon.
- **Mielikuva:** Nykyisin pyörällä työmatkansa kulkevat kokivat, että työnantajan suhtautuminen pyörän käyttöön työ- ja työasiamatkoilla on epäselvää.
- **Pyöräpysäköinti:** Pyöräpysäköinnin koetaan olevan vielä monessa kaupungin kiinteistössä kaukana nykypäivän tasosta. Vaatteiden säilytys- ja kuivausmahdollisuutta peräänkuulutettiin, kun taas Vaasan suhteellisen lyhyiden etäisyyksien takia suihkumahdollisuutta ei koettu niin tärkeänä.
- **Pyöräilyinfra:** Työmatkansa pyöräilevät kokevat infrastruktuurin puutteet sekä heikot työmaa-aikaiset järjestelyt erityisesti keskusta-alueella työmatkansa ärsytystekijöinä. Talvihoidon heikko taso pyöräteillä aiheuttaa erityisesti sen, että innokkaimmatkin työmatkapyöräilijät jättävät pyöräilyn talvella.

Minkälaiset edistämisen keinot ja ratkaisut kannustavat?

Kunkin ryhmäkeskustelun lopussa keskustelijoille esiteltiin erilaisia edistämisen keinoja ja ratkaisuja. Tarkoituksena oli selvittää, millaiset keinot osallistujat kokevat kiinnostaviksi ja kannustavaksi. Keskusteluissa korostuivat erityisesti:

- Työsuhteipyöräetu nousi kaikkien ryhmien keskusteluissa yhdeksi tärkeimmäksi motivoinnin keinoksi. Toisaalta työsuhteipyöräkäytäntö oli lähes kaikille osallistujille vieras.
- Laadukas ja turvallinen pyöräpysäköinti nousi esille jokaisessa keskustelussa. Keskustelijat kokivat, että pyöräpysäköintiin tulisi saada kulttuurinen muutos ja paljon parannusta aikaiseksi kaikilla kaupungin toimipisteillä.
- Yhteiskäyttöpyörät työasiamatkoihin koettiin hyvänä asiana. Moneen toimipisteeseen on hankittu yhteiskäyttöpyöriä, mutta niiden varauskäytännöt ovat epäselviä ja pyöristä on usein kumit tyhjänä.
- Työnantajan tarjoama vuosittainen pyörähuolto ja nastarenkaat koettiin rahanarvoiseksi ja hyväksi tavaksi kannustaa. Toisaalta nastarenkaita tärkeämpänä pidettiin talvikunnossapidon kehittämistä. Nastarenkaita on jaettu aikaisemmin työntekijöille, mutta käytäntö oli epäselvä ja ainoastaan nopeimmat saivat renkaat, mikä on tuottanut myös huonoa mieltä.
- Erilaiset kampanjat ja kilpailut saivat myös kannatusta. Esille nostettiin, että jos tavoitellaan muutosta liikkumistottumuksissa, pitää olla houkuttelevat palkinnot. Valtakunnallinen kilometrikisa ei myöskään ollut kaikille tuttu.
- Yleisesti työnantajan positiivinen suhtautuminen ja näkyvä tuki koettiin tärkeänä. Monen kokemus on, että jos ehdottaa parannuksia fasilitetteihin, vastaus on aina jyrkkä ei.
- Keskusteluissa nousi lisäksi esille, että asioita tulisi tehdä enemmän ja näkyvämmiin läpi koko organisaation.



Ryhmäkeskusteluilla saatiin kerättyä syvempää ymmärrystä Vaasan kaupungin henkilöstön liikkumistottumusten taustoista sekä asioista, jotka tuottavat henkilöstölle arvoa ja esteitä.



**tuo arvoa
henkilöstölle**

- Liikunta, luonto, hyvä fiilis
 - Reipas alku ja orientoituminen päivään
 - Työasioiden nollaus, stressin poisto
 - Omaa aikaa
- Nopeus lyhyillä matkoilla, ei parkkipaikan etsintää
- Ekologisuus ja omat arvot
- Työnantajan positiivinen suhtautuminen: hyväksyttyä tehdä työasiamatkat pyörällä tai kävellen, vaikka se veisi hieman enemmän aikaa
- Selkeät säännöt ja informaatio, yhtenäiset edut kaikille
- Perusasiat kunnossa: turvallinen ja säältä suojattu pyöräpysäköinti, vaatteiden kuivausmahdollisuus



**aiheuttaa esteitä
henkilöstölle**

- Ajankäyttö, arjen sujuvuus
- Rutiinin ja tottumuksen puute
- Varusteiden puute
- Tavaroiden kuljetustarve, kuten vaihtovaatteet ja työkone
- Muut menot: kaupassa käynti, lasten kuljettaminen
- Sääolot: sade, tuuli, talvi
- Puutteet vaatteiden kuivatuksessa ja säilytyksessä sekä turvallisessa pyöräpysäköinnissä
- Puutteet infrastruktuurissa ja talvikunnossapidossa

4. Keinojen kartoittaminen

4.1 Kokeilujen ideointi ja valinta

4.2 Kokeilujen toteutus ja tulokset

4.3 Kokeilujen opit ja vaikutukset



4.1 Kokeilujen ideointi ja valinta

Taustaa kokeilujen määrittämisestä

Hankkeen aikana toteutettiin yhteensä kolme erilaista kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavaa kokeilua. Kokeilujen toteuttamisen tavoitteena oli kerätä kokemuksia niiden vaikutuksista kulkumuodon valintaan sekä karkeasti kartoittaa kustannusten ja vaikuttavuuden suhdetta. Tavoitteena oli saada mukaan taustoiltaan hieman erilaisia työntekijöitä sekä autolla pääsääntöisesti työmatkansa taittavia. Kokeiluissa otettiin huomioon myös työasiamatkat.

Kokeilujen sisältöä ideointiin tarkemmin työn aikana hyödyntäen liikkumiskyselyn tuloksia sekä ryhmäkeskusteluissa käytyjä keskusteluja mahdollisista kannustamisen keinoista. Kokeilujen sisältöä ideointiin ja niistä päätettiin yhteistyössä kaupungin edustajien kanssa työpajamuotoisessa työskentelyssä.

Työpajassa ideointiin yhteensä kuusi erilaista kampanjaa, jotka olivat:

- sähköpyöräkokeilu,
- kausihuollon tarjoaminen henkilöstölle,
- yhteiskäyttöauton kokeileminen työasiamatkoilla,
- kaupungin puutarhatyöntekijöiden tavarapyöräkokeilu,
- työmatkat kävellen tai pyörällä tekemällä lisäetua ePassiin sekä
- kampanja, jossa haastetaan koko henkilöstö kävelemään tai pyöräilemään esimerkiksi kahden viikon ajan.

Lopulliset kokeilut valittiin työpajassa äänestämällä. Kokeiluista karsiutui pois kausihuollon tarjoaminen, sillä sen ei koettu tuovan riittävää motivaatiota pyöräilyn lisäämiseen. Lisäksi kokeiluista karsiutui pois tavarapyöräkokeilu, sillä tavarapyörien hankinta kaupungin puutarhatyöntekijöiden työkäyttöön viivästyi ja siten niitä ei ehditty ottaa mukaan tämän hankkeen kokeiluihin.

Kokeilujen käytännön suunnittelun edetessä kampanja päätettiin jättää toteuttamatta aikataulusyistä. Työn projektiryhmän kanssa todettiin, että vaikuttavuuden aikaansaamiseksi kampanja tulisi toteuttaa isosti ja koska valmisteluihin ei pystytty varaamaan riittävästi aikaa, päätettiin kampanja jättää toteuttamatta.

Lopulta hankkeessa toteutettiin kolme kokeilua, jotka olivat:

1. Sähköpyöräkokeilu
2. Työmatkat kävellen tai pyörällä tekemällä lisäetua ePassiin
3. Yhteiskäyttöauton kokeileminen työasiamatkoilla

Osana liikkumiskyselyä kysyttiin vastaajien kiinnostusta osallistua kokeiluihin. Kiinnostuneita oli yhteensä 61 henkilöä. Koska suuri osa kiinnostuneista käveli tai pyöräili jo nykyisin työmatkansa, tehtiin kaupungin intranettiin tiedote, jolla haluttiin houkutella myös työmatkat autoilla kulkevia osallistumaan kokeiluihin. Kaikille kiinnostuneille toimitettiin linkki kyselyyn, jossa kukin sai valita kolmesta kokeilusta 1-2 kaksi itselle parhaiten sopivaa ja kirjoittaa lyhyen perustelun, miten valittu kokeilu voisi muuttaa omaa työmatkaliikkumista. Kyselyyn vastasi yhteensä 75 henkilöä.

Lopulliset kokeilun osallistujat valittiin kyselyn tulosten pohjalta. Tämän lisäksi projektiryhmä houkutteli yhteiskäyttöautokokeiluun muutaman kokeilijan lisää. Näin kokeiluihin onnistuttiin saamaan mukaan taustoiltaan riittävän erilaisia työntekijöitä sekä työntekijöitä, jotka olivat tottuneet kulkemaan työmatkansa pääsääntöisesti omalla autolla. Kokeilujen tarkempi toteutus ja yhteenveto kunkin kokeilun tuloksista on esitetty seuraavilla sivuilla.

4.2 Kokeilujen toteutus ja tulokset

Sähköpyöräkokeilu



Kokeilun tavoite

- Saada kerättyä kokemuksia sähköpyörän käytöstä ja sähköpyörän vaikutuksesta oman auton käyttöön.
- Saada kerättyä perusteluja työsuhdepyöräedun käyttöönottoon.



Taustatiedot:

- Kokeilussa oli mukana yhteensä yhdeksän henkilöä, joista jokainen sai kokeilla sähköpyörää kolmen viikon ajan 29.8.–31.10.2022 välisenä aikana. Edellytyksenä oli, että sähköpyörällä kuljetaan töihin vähintään kolmena päivänä viikossa.
- Sähköpyörät vuokrattiin paikalliselta yritykseltä, Salama Bike Oy:ltä. Ennen kokeilun alkua Salama Bike Oy:n edustaja piti kokeiluun osallistuville lyhyen opastuksen pyörän käyttöön.
- Osallistujat vastasivat ennen kokeilun alkua aloituskyselyyn ja kokeilun päättyessä loppukyselyyn sekä täyttivät matkapäiväkirjaa kuljetuista matkoista ja kokeilun sujumisesta.
- Osallistujien työmatkojen pituudet yhteen suuntaan vaihtelivat noin 5,5 kilometristä 12 kilometriin. Osallistujista viisi kertoi käyttävänsä ainoastaan autoa työmatkoihin, yksi pääsääntöisesti tavallista polkupyörää ja kolme osallistujista käytti sekä autoa että joskus tavallista polkupyörää.
- Kolmen kokeiluun osallistujan työmatkan pituus oli noin 5,5 km ja he kokivat työmatkansa olevan sopiva pyöräilyyn erityisesti hyvällä säällä. Muiden osallistujien työmatkat olivat noin 7- 8 km tai 11-12 km. He kaikki kokivat oman työmatkansa pituuden olevan liian pitkä pyöräilyyn.

Sähköpyöräkokeilu

Yhteenveto tuloksista:

- Kokeilu toteutettiin syksyllä, jolloin sääolosuhteet voivat olla haasteelliset työmatkapyöräilyyn. Kokeilun perusteella sähköavustus koettiin hyvänä apuna juuri huonossa säässä. Pyöräily erilaisissa sääolosuhteissa koettiin virkistävänä ja onnistumisen tunteita tarjoavana. Moni ylitti itsensä!
- Yleisesti kaikki osallistujat kokivat sähköavustuksen ylämäessä ja vastatulessa hyvänä apuna. Säännöllisen pyöräilyn koettiin myös tuovan arkeen lisää energiaa. Osalla nopea liikuntamäärän lisäys näkyi kuitenkin kehon väsymyksenä erityisesti kokeilujakson loppuvaiheessa.
- Sähköpyörän heikkoudeksi katsottiin pyörän raskaus ja jäljellä olevan akkuvaramuksen arvioinnin vaikeus.
- Ennen kokeilua monet osallistujat kokivat oman työmatkan liian pitkäksi pyöräilyyn. Kokeilu muutti yleisesti osallistujien käsitystä pyöräilystä ja siihen soveltuvasta matkan pituudesta sekä kannusti jatkamaan pyöräilyä myös kokeilun jälkeen.
- Oman sähköpyörän hankkiminen kiinnosti kaikkia osallistujia kokeilun jälkeen, erityisesti jos kaupunki ottaa käyttöön työsuhdepyöräedun. Kaikki suosittelivat sähköpyörän käyttöä myös muille.
- Kokeilu sai osallistujilta arvosanan 4,9 / 5.

Kokeilu numeroina



3 x 3 viikon kokeilujaksoa
9 kokeilijaa
90 pyöräilypäivää (3,3 päivää / hlö / vko)
1 300 poljettua kilometriä

Arvosana kokeilusta 4,9 / 5

Kävely- ja pyöräilykilometrien kerääminen

Kokeilun tavoite

- Kartoittaa kannustaako lisäedun ansaitseminen valitsemaan kulkutavaksi kävelyn tai pyöräilyn työmatkoilla.
- Saada kerättyä kokemuksia ja oppeja toimintamallista.



Tunnelmia työmatkalta,
kuva Heli Masa

Taustatiedot:

- Kokeiluun osallistui yhteensä 15 henkilöä. Kokeilussa kerättiin kilometrejä kodin ja työpaikan välisillä matkoilla 29.8.–28.10.2022 välisenä aikana: 180 km oikeutti 70 euron ja 300 km 90 euron lisäetuun ePassin liikunta-, kulttuuri- ja hyvinvointietuna.
- Kiertoreitit tai poikkeaminen esimerkiksi kauppaan kotimatalla oli sallittuja ja kilometrien kerääminen myös kannusti niihin.
- Kilometrien laskennassa kävelen kerätyt kilometrit kerrottiin kolmella. Tutkimusten mukaan käveleminen vie keskimäärin 3–4 kertaisen ajan pyöräilyyn nähden samalla matkalla. Lisäksi saman matkan kulkeminen kävelen kuluttaa myös hieman enemmän energiaa kuin pyörällä kuljettaessa.
- Osallistujat vastasivat ennen kokeilun alkua aloituskyselyyn ja kokeilun päättyessä loppukyselyyn sekä täyttivät matkapäiväkirjaa kuljetuista matkoista ja kokeilun sujumisesta.
- Osallistujien työmatkojen pituudet yhteen suuntaan vaihtelivat kahdesta kilometristä 16 kilometriin. Osallistujista 11 kertoi pääasiallisen kulkutavan työmatkoilla olevan auto, yksi polkupyörän ja kolme osallistujista käytti vaihtelevasti sekä autoa, bussia että tavallista polkupyörää.
- Lähes kaikki kokeiluun osallistujat kokivat oman työmatkansa olevan sopiva pyöräilyyn liittyen monella kuitenkin säähän ja omaan tottumukseen.

Kävely- ja pyöräilykilometrien kerääminen

Yhteenveto tuloksista:

- Kokeilu innosti lähes kaikkia kokeiluun osallistuneita pyöräilemään ja kävelemään normaalia enemmän tai huomattavan paljon.
- Ulkopuolinen kannustin nähtiin erittäin hyvänä keinona päästä muutoksessa alkuun ja saada muutoksesta pysyvä. Kannustin toi lisämotivaatiota aamuihin, jolloin olo oli väsynyt tai ulkona oli huono sää. Kannustin toimi motivaationa jatkaa kävelyä ja pyöräilyä pitkälle syksyyn.
- Moni ylitti itsensä ja kokeilu tarjosi onnistumisen kokemuksia. Kokeilun ansiosta moni huomasi, että pyörällä kulkeminen ei olekaan niin vaikeaa. Työmatkaliikkuminen toi lisää energiaa ja hyvää oloa sekä lisäsi lähes kaikkien kokeilijoiden päivittäistä liikunnan määrää.
- Lisäedun ansaitsemista liikunta- ja kulttuurietuna pidettiin hyvänä kannusteena. Osallistujat antoivat kannustimelle arvosanan 4,5 / 5.
- Osallistujista 6 saavutti 180 km rajan ansaiten 70 euroa lisäetua ja 5 saavutti 300 km rajan ansaiten 90 euroa lisäetua ePassiin. Kaksi osallistujaa pyöräili ja käveli enemmän kuin normaalisti, mutta asetettu 180 km alaraja ei aivan täyttynyt. Kaksi osallistujaa ei lopulta kävellyt tai pyöräillyt lainkaan.
- Lisäedun ansaitseminen ei motivoinut kaikkia lisäämään arkiliikkumista. Tähän vaikuttivat osin syksyinen sää, pyöräilyn yhteensovittaminen omaan arkeen sekä arkea vaikeuttava, normaalia syksyä pahempi flunssakausi.
- Ansaittavan edun määrää pidettiin sopivana ja se sai arvosanan 4,2 / 5. Ero eri kilometreillä ansaitun euromäärän välillä olisi voinut osallistujien mielestä olla suurempi.

Kokeilu numeroina



2 kuukauden kokeilujakso
 15 kokeilijaa
 3339 kokonaiskilometriä
 257 kokonaiskilometriä / kokeilija

Arvosana kokeilusta 4,8 / 5

Yhteiskäyttöauton käyttö työasiamatkoilla

Kokeilun tavoite

- Saada kerättyä kokemuksia yhteiskäyttöauton käytöstä työasiamatkoilla ja sen vaikutuksista henkilöstön työmatkan kulkutapavalintaan.



Taustatiedot:

- Kokeilu toteutettiin osana Vaasan kaupungin uutta yhteiskäyttöauto-palvelua Mini-Liftiä, jonka kaupunki otti käyttöön 8.9.2022 alkaen.
- Yhteiskäyttöautopalveluun sisältyy kolme automaattivaihteista Nissan Leaf täyssähköautoa. Autot ovat kaupungin henkilöstön käytössä arkipäivisin klo 7.00–16.30 välillä. Muina aikoina autot ovat kaikkien vuokrattavissa. Autot ovat pysäköitynä Vaasan kaupungin Teknisen viraston pihalle, jossa on niiden latauspisteet. Autojen varaaminen ja käyttöönotto tapahtuu Omago-sovelluksessa.
- Kokeilu ajoittui 8.9.–28.10.2022 väliselle ajalle. Kokeiluun osallistui yhteensä neljä henkilöä. Kaikkien osallistujien työtehtäviin liittyy auton käyttöä työpäivän aikana. Osallistujat ovat tehneet työasiamatkat tavallisesti omalla autolla, mikä on edellyttänyt oman auton käyttöä myös kodin ja työpaikan välisillä matkoilla.
- Osallistujat vastasivat ennen kokeilun alkua aloituskyselyyn ja kokeilun päättyessä loppukyselyyn sekä täyttivät matkapäiväkirjaa kuljetuista matkoista ja kokeilun sujumisesta.
- Osallistujien työmatkojen pituudet yhteen suuntaan olivat kahdella osallistujalla 1 km, yhdellä osallistujalla 2,5 km ja yhdellä 9 km. Osallistujat, joiden työmatka oli 1 km kulkivat pääsääntöisesti kävellen tai pyörällä työmatkat lukuun ottamatta päiviä, jolloin on tarve autolle työpäivän aikana. Muut kertoivat kulkevansa pääsääntöisesti autolla työmatkansa.

Yhteiskäyttöauton käyttö työasiamatkoilla

Yhteenveto tuloksista:

- Yhteiskäyttöauton käyttöönoton tultua tutuksi sen käyttö koettiin hyvin helpoksi ja mahdollisuus jättää oma auto kotiin nähtiin yhteiskäyttöauton varaamisen vaivan arvoisena.
- Yhteiskäyttöauton ajamisen koettiin olevan sujuvaa ja miellyttävää. Autolla ajaminen koettiin jopa hauskaksi sekä sen koettiin tuovan positiivista näkyvyyttä.
- Yhteiskäyttöauto mahdollistaa kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen työmatkoilla ja lisää siten monipuolisuutta liikkumisvalintoihin.
- Applikaation ja varauskalenterin huomattiin toimivan välillä hitaasti, mikä vaikeutti nopeaa lähtöä. Joskus autoa ei ollut saatavilla silloin, kun sitä olisi tarvittu lyhyellä varoitusaajalla.
- Pientä epävarmuutta koettiin auton toimintaan ja ohjeisiin liittyen, kuten toimiiko lukitus katvealueella ja mitä tapahtuu, jos varausaika loppuu kesken ajon. Ohjeissa huomattiin myös olevan pieniä puutteita.
- Kokeilu sai osallistujilta arvosanan 4,5 / 5.

Kokeilu numeroina



7 viikon kokeilujakso
4 kokeilijaa
17 ajokertaa

Arvosana kokeilusta 4,5 / 5

4.3 Kokeilujen opit ja vaikutukset

Kokeilujen opit

Kokeilujen tuloksia ja niiden oppeja käsiteltiin työn projektiryhmän kesken järjestetyssä työpajassa. Työpajaan osallistui lisäksi kaksi kokeiluihin osallistujaa. Alla on esitetty yhteenveto yhdessä tunnistetusta opeista jaoteltuna sekä onnistumisiin että kehittämiskohtiin.

Missä asioissa erityisesti onnistuttiin?



Sähköpyöräkokeilu

- Herätti kiinnostusta ja kokeiluihin saatiin mukaan riittävästi osallistujia. Kokeiluun saatiin mukaan myös työmatkansa autolla kulkevia henkilöitä.
- Kokeilusta saatiin positiivista palautetta. Kokeilu sai näkyvyyttä ja se herätti keskustelua myös kahvipöydässä.
- Kokeilun jatkamista pysyvänä käytäntönä kannatetaan.

Kilometrien keräämisen kokeilu

- Herätti kiinnostusta ja kokeiluihin saatiin mukaan riittävästi osallistujia.
- Kokeiltiin rohkeasti erilaista kannustinta ja sen mahdollisuuksia. Rahan-arvoisen edun koettiin olevan hyvä kannustin. Palkinnon suuruus oli sopiva ja riittävän motivoiva. Kokeilu herätti keskustelua myös kahvipöydässä.
- Kerättyjen kokemusten perusteella tämän tyyppinen kannustin toimii erityisesti motivaattorina saada aikaan muutos liikkumistottumuksissa.

Yhteiskäyttöautokokeilu

- Kokeilu vauhditti yhteiskäyttöautopalvelun käyttöönottoa.
- Kokeilun osalta toteutui hankkeen alussa tunnistettu riski siitä, että mukaan ei saada riittävästi osallistujia.

Mitä olisi voitu tehdä paremmin ja mitä pitäisi kehittää?



Sähköpyöräkokeilu

- Sähköpyörän kokeilumahdollisuutta ei pystytty tarjoamaan kaikille halukkaille. Valintaa jouduttiin tekemään osin nykyisen kulkutavan mukaan.
- Kokeilujen lisäksi olisi voitu toteuttaa kevyempää sähköpyörän testausmahdollisuutta.
- Arvokkaan pyörän säilytys nähtiin osin haastavaksi. Pyöräpysäköintien tulisi kaikissa kaupungin kiinteistöissä olla turvallisia.
- Some-näkyvyys jäi ajateltua pienemmäksi, jota on jatkossa tärkeä lisätä.

Kilometrien keräämisen kokeilu

- Matkapäiväkirjassa olisi voinut olla valmis sarake oman arkiliikkumisen suunnittelemiselle ja toteuman seurannalle.
- Vaikka kokeilun tulokset olivat positiivisia, haasteena on saada kannustimesta toimivaa ja tasapuolista isommassa mittakaavassa.
- Jatkon osalta haasteena, että mistä budjetista kustannukset otetaan. Toisaalta lisäedun ottamista käytännöksi ei tulisi nähdä kuluna vaan investointina työntekijöiden hyvinvointiin ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseen.

Yhteiskäyttöautokokeilu

- Olisi toivottu enemmän osallistujia kokeiluun ja siten oltaisiin saatu kerättyä enemmän kokemuksia ja palautetta käyttäjiltä.
- Jatkossa tarvittaisiin yksiköjen sisäistä opastus yhteiskäyttöauton käyttöön.
- Muut kannusteet, kuten kilometrien kerääminen voisivat toimia kannusteena myös yhteiskäyttöauton käyttöön ja oman auton kotiin jättämiseen.

Kokeilujen kustannusten ja vaikuttavuuden suhde

Sähköpyöräkokeilu

Sähköpyöräkokeilun tulokset tukevat tutkimustietoa siitä, että sähköpyörä kannustaa autosta pyöräilyyn siirtymistä ja sitä, että riittävän pitkä omakohtainen kokemus auttaa muuttamaan liikkumistottumuksia. Yhdeksästä osallistujasta kuusi aikoi jatkaa pyöräilyä kokeilun jälkeen, joista kuitenkin neljällä pyöräilyn jatkaminen edellytti oman sähköpyörän hankintaa. Yleisesti oman sähköpyörän hankkiminen kiinnosti kaikkia osallistujia kokeilun jälkeen ja yhdeksästä kokeilijasta seitsemän oli sitä mieltä, että työsuhteipyöräetu kannustaisi ja mahdollistaisi oman sähköpyörän hankinnan.

Kokeilun tarjoaminen on työnantajalle kustannuksiltaan edullinen tapa kannustaa työntekijöitä kokeilemaan itselle uutta kulkutapaa ja saada sitä kautta muutoksia liikkumistottumuksiin.

- Sähköpyörien kokeilun kustannus oli n. 180 € / henkilö, jolla jokainen sai kokeilla sähköpyörää 3 viikon ajan. Jos kokeilu-aika olisi kaksi viikkoa henkilöä kohti, kustannus olisi n. 120 € / henkilö.
- Mikäli kaupunki hankkii itselleen sähköpyörät jatkuvaa kokeilua varten, pienenee kustannus henkilöä kohti huomattavasti, jos pyöriä kokeillaan myös talvikaudella ja ne ovat käytössä useamman vuoden. Kustannuksissa tulee kuitenkin huomioda myös mahdollinen hallinnollinen työ pyörien varaukseen, noutoon, palautukseen sekä huoltoon liittyen. Sähköpyörien huolto on myös tavallista pyörää kalliimpaa.

Kaupunki on selvittänyt työsuhteipyöräedun käyttöönottoa samaan aikaan tämän työn laadinnan kanssa. Työsuhteipyöräetua pidetäänkin yleisesti tulevaisuuden työsuhte-etuna. Työsuhteipyöräetu parantaa työntekijöiden mahdollisuutta hankkia kertaostoksena arvokkaamman polkupyörän kuten sähköpyörän. Tätä tukevat myös kokeilusta saadut tulokset.

Kilometrien keräämisen kokeilu

Kilometrien keräämisen kokeilun avulla saatiin kerättyä kokemuksia rahallisen kannustimen vaikuttavuudesta. Rahanarvoisen kannusteen ja siihen liitetyn kilometriperusteisen ansaintamenetelmän avulla lisättiin kokeilijoiden motivaatiota päästä muutoksessa alkuun. Riittävän pitkän kokeilujakson avulla muutoksesta tulee todennäköisesti pysyvä. Osalle kokeilijoista kilometrien kartuttaminen oli lopulta toisarvoista, kun muutoksesta alkoi tulla pysyvämpää.

Lisäedun ansaitseminen ePassiin osoittautui tehokkaaksi keinoksi, mutta kokeilun laajentaminen koko henkilöstöön vaatii tarkempaa suunnittelua ja mahdollisesti myös teknisen järjestelmän kehittämistä. Laajempaa käyttöä varten tarvitaan alusta, jolla kilometrejä tai vaihtoehtoisesti pyöräiltyjä päiviä seurataan. Lisäksi lisäedun määrän budjetoimisessa tulisi varautua siihen, että suuri osa henkilöstöstä alkaa kerryttää kilometrejä. Kokeiluun osallistuneista n. 75 % ansaitsi lopulta lisäetua.

Tutkimusten mukaan 2-3 kertaa viikossa liikuntaa harrastavilla on 4,5 päivää vähemmän sairauspoissaoloja kuin enintään kerran viikossa liikkuvalla. Näin ollen työnantajan kustannukset sekä lisäedun tarjoamisesta että sähköpyöräkokeilun tarjoamisesta olisivat merkittävästi pienemmät kuin tällä saavutetut poissaolojen vähentymisestä aiheutuneet säästöt.

Yhteiskäyttöautokokeilu

Kokeilu oli osa Vaasan kaupungin käyttöönottamaa uutta Mini-Lifti yhteiskäyttö-autopalvelua, joten kokeilun osalta ei syntynyt kustannuksia tälle hankkeelle. Kokeiluun saatiin lopulta mukaan vain muutama osallistuja. Kokeilu käynnistyi samaan aikaan palvelun käyttöönoton kanssa ja kokeilu vauhditti uuden palvelun käyttöönottoa. Kokeilun avulla saatiin lisäksi kerättyä arvokasta käyttäjäpalautetta järjestelmän jatkokehittämiseen. Kokeilujakson aikana yhteiskäyttöautopalvelua käytti työajoon yhteensä 65 käyttäjää. Varauksia tehtiin yhteensä 201 kappaletta eli keskimäärin 5 varausta työpäivää kohden ja keskimääräinen varausaika oli noin 2 tuntia. Kokeilujakson aikana palvelun käytöllä on säästetty kilometrikorvauksissa n. 1 490 euroa.

5. Opit käytäntöön

Muutokseen tarvitaan työnantajan toimenpiteitä

Vaasan kaupungin tavoitteena on kehittää kestävän työmatkaliikkumisen edistämistä ja ottaa käyttöön uusia kannustimia. Hankkeen tavoitteena oli luoda perusta kestävän työmatkaliikkumisen toimintamallin kehittämiseksi sekä kaupungin jatkuvalla kestävän liikkumisen edistämistyölle. Työ rajattiin kävelyyn ja pyöräilyyn, mutta kokonaisuuteen on jatkossa tarkoitus kytkeä mukaan myös joukkoliikenne.

Työn aikana on selvitetty ja kartoitettu kaupungin työntekijöiden näkemyksiä erilaisista keinoista ja toimista, jotka kannustaisivat työntekijöitä kävelemään ja pyöräilemään työmatkoilla. Työn aikana on noussut vahvasti esille, että aktiivisuuden lisääntyminen työmatkoilla edellyttää muutosta ihmisten totutuissa rutiineissa.

Muutoksen aikaansaamiseksi tarvitaan usein tuuppaus, joka saa ihmisen kokeilemaan uutta. Tuuppauksena voi toimia liikkumisen kulujen väheneminen, kampanjan tuoman mielikuvan ja ilmapiirin muuttuminen tai erilaiset kokeilut. Uuden kokeilemisen kautta syntyy oivallus ja oivalluksen kautta mahdollisesti pysyvä muutos.

Oivalluksen lisäksi on tärkeää saada kävelyn ja pyöräilyn into tarttumaan kaikkiin työntekijöihin. Edistämistyössä onkin pitkälti kyse siitä, miten saadaan jo nykyisin innokkaat liikkujat pysymään innokkaina sekä miten saadaan nykyisin autolla työmatkansa kulkevat työntekijät innostumaan ja siirtymään enenevässä määrin pyöräilemään ja kävelemään työmatkoillaan. Muutos työmatkaliikkumisessa ei kuitenkaan tapahdu ilman työnantajan toimenpiteitä. Seuraavilla sivuilla on kuvattu kestävän työmatkaliikkumisen edistämisen kokonaisuutta ja siihen liittyviä, tämän hankkeen aikana tunnistettuja jatkotoimenpiteitä.



Esimerkki Oulun kaupungin Ympäristötalon henkilöstön yhteiskäyttöpyöristä, sisältäen sekä tavallisia että sähköavusteisia polkupyöriä.

Työmatkaliikkumista edistetään kokonaisuutena

Työmatkaliikkumisen siirtyminen kestäviin kulkumuotoihin on laaja kokonaisuus ja siten myös edistämistyö edellyttää laajaa keinovalikoimaa. Keinot sisältävät tyypillisesti fasilitteettien kuntoon laittamista ja tämän rinnalla uusien etujen ja kannustimien käyttöönottoa. Tässä työssä on keskitytty erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen työmatkoilla ja tunnistettu sen osalta tärkeitä kehittämiskohtia.

Työsuhdepyöräetua pidetään tulevaisuuden työsuhde-etuna ja myös Vaasan kaupunki on selvittänyt edun käyttöönottoa samanaikaisesti tämän työn laadinnan kanssa. Tämän työn aikaiset tulokset osoittavat työsuhdepyöräedun olevan henkilöstön näkökulmasta houkutteleva kannuste. Etu parantaa monen mahdollisuutta ostaa kertaostoksena arvokkaamman pyörän kuten sähköpyörän. Sähköpyörä puolestaan tekee siirtymisen autosta pyörään houkuttelevammaksi kuin tavallinen pyörä ja tätä tutkimustietoa tukee myös tässä hankkeessa toteutetun kokeilun tulokset. Laadukas ja turvallinen pyöräpysäköinti on kuitenkin kaiken lähtökohta. Työsuhdepyöräedun käyttö uuden pyörän hankkimiseen ei houkuttele, jos pyörälle ei ole turvallista säilytyspaikkaa.

Kaikille työsuhdepyöräetu ei toimi kannusteena tai etu ei ole ajankohtainen. Siten edun rinnalla tarvitaan myös muita pyöräilyyn kannustamisen keinoja. Työnantajan kannustavan viestinnän, kampanjoiden, kilpailujen ja kokeilujen tärkeimpänä tehtävänä onkin saada työntekijät kokeilemaan itselle uutta kulkumuotoa. Usein ainoastaan omakohtainen kokemus auttaa rikkomaan ennakkoluulot, siihen harvoin riittää toiselta kuullut puheet ja vakuuttelut.

Viereisessä kuvassa on esitetty tämän työn tulosten sekä yleisesti käytössä olevien keinojen pohjalta muodostettu kokonaiskuva Vaasan kaupungin organisaatiossa kehitettävistä kestävästä työmatkaliikkumisen edistämisen käytännöistä. Käytäntöjen edistämiseksi on laadittu yhteensä 12 jatkotoimenpide-ehdotusta. Jatkotoimenpiteet on esitetty seuraavilla sivuilla.

Vaasan kaupungin organisaatiossa kehitettävät käytännöt kestävästä työmatkaliikkumisen edistämiseen

Fasilitteetit:

- Laadukas ja turvallinen pyöräpysäköinti
- Sosiaali- ja suihkut
- Vaatteiden säilytys ja kuivaus

Toimintamallit ja edut:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ohjeistukset työasiamatkoihin • Yhteiskäyttöiset autot ja pyörät työasiamatkoihin • Työsuhdepyöräetu • Pyörän huoltoetu | <p>Ei huomioitu tässä työssä</p> <ul style="list-style-type: none"> • Joukkoliikenteen matkakortit työasiamatkoihin • Työsuhdematkalippuetu • Henkilökunnan pysäköinnin maksullisuus |
|--|---|

Lisäkannustus, motivointi ja työnantajan näkyvyys

Kampanjat:

- Työnantajan keino kannustaa henkilöstöä vuosittain toteutettavilla kampanjoilla

Kokeilut:

- Työnantajan keino motivoida tarjoamalla henkilöstölle omakohtainen kokemus

	Toimenpide	Sisältö	Vastuu
1.1	Kaupungin kaikkien toimitilojen pyöräpysäköinnin parantaminen	- Kartoitetaan kaupungin toimitilojen pyöräpysäköinnin nykytila. - Määritetään tavoiteltava pyöräpysäköinnin taso ja laaditaan suunnitelma pyöräpysäköinnin parantamisesta vaiheittain kaikkiin toimitiloihin. Suunnittelussa noudatetaan RT-kortin (Polkupyörien pysäköinti ja säilytys, RT 98-11207) laatusuosituksia ja paikkamääräsuositusta 0,4 kpl / työntekijä. - Tarvittaessa otetaan tilaa pyöräpysäköinnille autojen pysäköinnistä. Etsitään hyviä käytäntöjä ja toteutusmalleja muista kaupungeista.	Toimialat, Talotoimi
1.2	Vaatteiden kuivaustilat kaikkiin toimipisteisiin	- Tarkastellaan jokaisen toimipisteen vaatteiden kuivausmahdollisuudet ja toteutetaan soveltuvat kuivaustilat, kuten kuivauskaappi tai kuivausteline kaikkiin toimipisteisiin. - Hyödynnetään henkilöstön tietoa ja näkemyksiä asiasta.	Toimialat, Tulosalueet
1.3	Sosiaalitilojen parantaminen	- Huomioidaan toimitilojen muutos- ja saneeraustöissä sosiaalitilojen ja suihkujen tarpeet työmatkaliikkumisen näkökulmasta (mm. suihkutilat, vaatteiden ja pyyhkeiden säilytys sekä kuivaus).	Toimialat, Talotoimi
1.4	Matkustusohjeet työasiamatkoille	- Laaditaan periaatteet työasiamatkoille millaisilla ja minkä pituisilla työasiamatkoilla eri kulkutapojen käyttö on ensisijaisesti suositeltavaa. Esimerkiksi kävely, pyöräily ja joukkoliikenteen käyttö ovat ensisijaisia aina kuin mahdollista. - Tiedotetaan henkilöstöä uusista ohjeistuksista.	HR, Viestintä
1.5	Työsuhdepyöräedun käyttöönotto	- Työsuhdepyöräedun käyttöönottoa on tutkittu kaupungin omana työnä tämän hankkeen aikana, päätös käyttöönotosta tehdään arviolta 01/2023. - Käyttöönotettaessa järjestetään infotilaisuuksia ja neuvontaa etuun liittyen säännöllisesti.	HR
1.6	Yhteiskäyttöautopalvelun kehittäminen ja laajentaminen työasiamatkoihin	- Kerätään käyttäjäpalautetta Mini-Lifitin käytöstä. Hyödynnetään palautetta ohjeistusten ja käytäntöjen kehittämisessä. - Järjestetään henkilöstölle räätälöityjä koulutuksia palvelun käytöstä. - Selvitetään tarvetta laajentaa yhteiskäyttöautopalvelua myös muihin toimitiloihin.	Kaupunkiympäristö, kuntatekniikka
1.7	Henkilöstön liikkumiskyselyn säännöllinen toteutus	- Toteutetaan henkilöstön liikkumiskysely kahden vuoden välein hyödyntäen samaa kyselypohjaa. Kyselyllä seurataan työntekijöiden liikkumistottumuksien muutosta sekä tyytyväisyyttä olosuhteisiin. - Kyselyyn voidaan lisätä erillinen kysymyskokonaisuus kulloinkin ajankohtaisesti asiasta.	kuntatekniikka, HR

EHDOTUS JATKOTOIMENPITEISTÄ 2/2:

Seuraavien toimenpide-ehdotusten käyttöönottoon liittyy tarkempaa toimintamallien, raamien ja budjetin määrittämistä.

Toimenpide	Sisältö	Vastuu
2.1 Yhteiskäyttöiset sähköpyörät työasiamatkoille	- Hankitaan työasiamatkoja varten yhteiskäyttöisiä sähköpyöriä ja hyödynnetään olemassa olevia tavallisia polkupyöriä. Sähköpyörät hankitaan eri toimipaikoille tai hyödynnetään Leasing-sopimusta. - Sovitaan pyörien säännöllisestä huoltamisesta esimerkiksi palveluntarjoajan kautta. - Laaditaan ohjeistus ja periaatteet sähköpyörien käyttöön, varaukseen ja lataukseen liittyen.	Toimialat, HR
2.2 Sähköpyöräkokeilun jatkaminen ja laajentaminen	- Jatketaan sähköpyöräkokeilua pysyvänä käytäntönä. - Hankitaan ainakin 5 sähköpyörää, joita henkilöstön on mahdollista saada lainata omaan käyttöön kokeiluluontoisesti n. 2-3 viikon ajaksi. - Suunnitellaan tarkempi toimintamalli huomioiden pyörien säilytyspaikka, huolto, varauskäytäntö, viestintä sekä ohjeistukset ja koulutustilaisuudet pyörän käyttöön. - Selvitetään mahdollisuutta tehdä yhteistyötä ulkopuolisen palveluntarjoajan kanssa. Tarkastellaan mahdollisuutta yhdistää sähköpyörien hankinta toimenpiteen 2.1 kanssa.	Toimialat, HR
2.3 Kampanjoiden toteuttaminen vuosittain, kohderyhmänä kaupungin henkilöstö	- Määritetään vuosittainen teema kuten ”Työmatkaliikkumisesta energiaa arkeen”. - Valitaan vuosittain toteutettavat kampanjat hyödyntäen valtakunnallisia kampanjoita - Määritetään henkilöstön kampanjoiden järjestämiseen tarvittava vuosittainen budjetti ja muodostetaan kampanjoiden vuosikello aina alkuvuodesta. Samalla määritetään vastuut. - Muodostetaan Lykkyy kiinteä sivusto kampanjoista viestimiseen.	kuntatekniikka, viestintä, liikuntapalvelut, HR
2.4 Kilometrien kerääminen, lisäetua ePassiin käytännön laajentaminen	- Kehitetään käytäntöä ja toteutetaan kampanjaluontoisesti kausittain noin 2-3 kuukauden jaksoina, esimerkiksi keväällä pyöräilykauden aloitus ja syksyllä pyöräilykauden jatkaminen. Tarkastellaan mahdollisuutta toteuttaa talvipyöräilyyn oma jakso. - Määritellään raamit lisäedulle, budjetoidaan tarvittava rahoitus. - Arvioidaan toimenpiteen edistämismahdollisuuksia ePassin kehittämisen yhteydessä.	HR
2.5 Pyörän kausihuoltoetu	- Arvioidaan henkilöstölle tarjottavan pyörän kausihuoltoedun käyttöönottoa (voidaan toteuttaa vaihtoehtoisena etuna toimenpiteen 2.4 lisäedun ansaitsemiselle). - Tehdään sopimus paikallisen pyörähuoltamon kanssa	HR

Hankkeen aikana kerätyt opit jatkoa varten

Hankkeen aikaisesta prosessista kerättiin jatkoa varten hyviä oppeja, jotka pätevät hyvin myös hankkeen jatkotoimenpiteiden edistämiseen. Hankkeen yhtenä tavoitteena oli lisätä kestävän työmatkaliikkumisen edistämisen näkyvyyttä, jotta tietoisuus asiasta kasvaa.

Kokeilun aikana laadittiin yhteensä kuusi intratiedotetta, mutta silti tieto hankkeesta ja siinä toteutetuista kokeiluista ei saavuttanut kaikkia. Intratiedotteet eivät välttämättä ole tehokkain keino lisätä näkyvyyttä, sillä kaikki eivät löydä tietoa intrasta tai työnkuva ei mahdollista intran päivittäistä seuraamista. Hankkeen lopussa todettiin, että intrassa tiedotteet olisivat sopineet paremmin henkilöstöasioiden alle sen sijaan, että ne olivat hankkeen vetovastuussa olevan Kaupunkiympäristön toimialan toiminnan alla. Jatkossa tietoa voisi saada laajemmin esille esihenkilöiden kautta, mutta tämä vaatisi esihenkilöiden sitouttamista asiasta viestimiseen.

Käynnissä olleet kokeilut eivät juurikaan näkyneet sosiaalisessa mediassa, vaikka hankkeelle oli määritetty tietyn hashtagin (#) käyttö. Toisaalta kokeilijoita ei velvoitettu viestimään tunnelmistaan sosiaalisessa mediassa ja osa kokeilijoista teki julkaisut yksityisenä. Jatkossa mahdollisten kokeilujen osallistumisen edellytyksenä olisi hyvä olla vähintään yhden postauksen tekeminen kokeilijaa kohden. Hankkeen kokeilujen aikana kerättyä tietoa ja oppeja voidaan kuitenkin jatkossa hyödyntää niin sisäisessä kuin kaupungin ulkoisessa viestinnässä.

Hankkeen aikana osallistettiin laajasti henkilöstöä erilaisin menetelmin, mikä sai henkilöstöltä kiitosta. Jatkossa tuleekin muistaa, että kaupungin henkilöstön kestävän työmatkaliikkumisen edistämistä tulisi tehdä enemmän ja näkyvämmiin läpi koko organisaation. Myös henkilöstön osallistamista on tärkeä jatkaa.

Hankkeen loppuraportti viedään HR-johtoryhmän, konsernihallinnon johtoryhmän sekä kaupunkiympäristön johtoryhmän käsittelyyn. Johtoryhmien käsittelyistä saadaan tarkempi edistämispolku ehdotetuille jatkotoimenpiteille.



Esimerkki Oulun kaupungin Ympäristötalon henkilökunnan pyöräpysäköinnistä