



Työmatkaliikkumisselvitys Turun yliopistollisen keskussairaalan kantasairaalan alueella

Valonia – Varsinais-Suomen kestävän kehityksen
ja energia-asioiden palvelukeskus

Marja Tommola

2017

Kulje  viisaasti

VARSINAIS-SUOMEN
SAIRAANHOITOPIIRI

Sisällys

Johdanto	4
Yleistä	5
Työntekijöiden kulkusuunnat	5
Työmatkaliikkumistottumukset.....	8
Kuluttavan valintaan vaikuttavia tekijöitä	9
Pysäköinti	11
Kimppakyyti.....	11
Työasiamatkat	11
Kävelyä ja pyöräilyä edistävät toimenpiteet	13
Joukkoliikennettä edistävät toimenpiteet.....	13
Kehittämisehdotuksia.....	14
Pyöräparkkien lisääminen	14
Työnantajan kustantama vuosittainen pyöränhuolto	15
Vaatteiden vaihto ja kuivatus	15
Työnantajan osittain kustantama työsuhdematkalippu.....	15
Kimppakyytien suosiminen.....	15
Tiedottaminen	15
Yhteiskäyttöiset kulkuneuvot	16
Eri liikennemuotojen tasapuolinen tukeminen	16

Kuviot

Kuvio 1: Työmatkojen yhdensuuntainen pituus.....	5
Kuvio 2: Vastaajien asuinkunta.....	5
Kuvio 3: Kymmenen suosituinta postinumeroaluetta.....	6
Kuvio 4: Vastaajien asuinalueet 1/3	6
Kuvio 5: Vastaajien asuinalueet 2/3	7
Kuvio 6: Vastaajien asuinalueet 3/3	7
Kuvio 7: Pääasiallinen kulkutapa talvikaudella.....	8
Kuvio 8: Pääasiallinen kulkutapa kesäkaudella	9
Kuvio 9: Miksi kuljet matkasi muulla kuin pyörällä tai kävellen?	10
Kuvio 10: Miksi kuljet työmatkasi muulla kuin linja-autolla?	10
Kuvio 11: Työntekijöiden tekemien työasiamatkojen pituus ja yleisyys	12
Kuvio 12: Pyöräilyyn ja kävelyyn kannustavien toimenpiteiden koettu vaikutus	13
Kuvio 13: Joukkoliikenteen käyttöön kannustavien toimenpiteiden koettu vaikutus	14

Liitteet

Liite 1. Sähköisen kyselyn avoimet vastaukset: palautteet ja ideat

Johdanto

Turun Kupittaaan alue, johon Tyksin kantasairaalan alue kuuluu, on muutoksen kourissa. Alueelle rakennetaan ja työ- ja opiskelupaikat alueella lisääntyvät kovaa vauhtia. Tämä vaikuttaa myös liikkumisjärjestelyihin ja lisää painetta muuttaa alueella työskentelevien liikkumistottumuksia kestäväan suuntaan.

Varsinais-Suomen sairaanhoitopiirin (VSSHP) henkilöstöosasto yhdessä Varsinais-Suomen kestäväan kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus Valonian kanssa valmisteli ehdotuksen osahankeeksi Liikenneviraston vuoden 2017 liikkumisen ohjauksen valtionavustushakuun. Toimenpiteisiin kuului henkilöstölle suunnattu sähköinen työmatkaliikkumiskysely sekä joukkoliikenteen työmatkasetelin pilotointi. Tavoitteena oli selvittää vaikuttavimmat keinot vähentää yksityisautoilua ja edistää kävelyä, pyöräilyä sekä joukkoliikenteen käyttöä kantasairaalan alueella ja henkilökunnan työmatkaliikenteessä. Valonia sai Liikennevirastolta valtionavustusta liikkumisen ohjauksen toimintaan *Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2017* -hankkeeseen ja osahanke voitiin toteuttaa.

Keväällä 2017 toteutettiin sähköinen työmatkaliikkumiskysely kantasairaalan henkilökunnalle. Kyselyssä sovellettiin vuonna 2011 Valonian liikenne- ja viestintäministeriön liikkumisen ohjauksen T&K -hankkeessa toteuttamaa kyselyä. Kysely päivitettiin yhteistyössä VSSHP:n henkilöstöosaston ja teknisen toimen kanssa vastaamaan tämänhetkisiä tarpeita. Kysely oli auki työntekijöille 16.5. – 11.6.2017.

Tässä raportissa kerrotaan sähköisen työmatkaliikkumiskyselyn tuloksista. Raportin lopussa on esitetty kyselyyn pohjautuen toimenpide-ehdotuksia, joiden avulla työntekijöitä voitaisiin kannustaa kestäväan liikkumiseen Tyksin kantasairaalaan alueella.

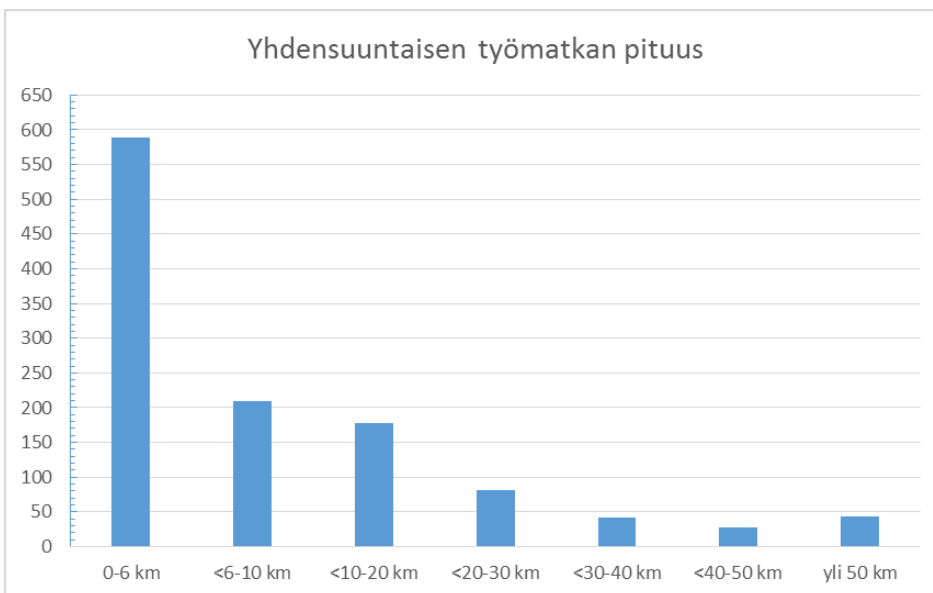
Yleistä

Kyselyyn vastasi 1171 henkilöä, yli neljännes Tyksin kantasairaalan henkilöstöstä. Heistä säännöllistä päivätyötä teki noin 52 %, 3-vuorotyötä noin 28 %, 2-vuorotyötä noin 10 % ja liukuvaa työaikaa ilmoitti tekevänsä noin 7 % vastaajista. Alle kolme prosenttia vastaajista oli yötyöläisiä tai muuta työaikaa tekeviä.

Noin 66 % oli hoitohenkilöstöä, 6 % lääkäreitä, 8 % hallintohenkilöstöä, 6 % tekniikka- ja huoltohenkilöstöä ja noin 13 % vastaajista ilmoitti olevansa muuta henkilökuntaa, kuten farmaseutteja, osastosihteereitä ja välinehuoltajia.

Vastaajista yli puolet, noin 60 %, oli turkulaisia. Turun ja naapurikuntien alueella, Kaarinassa, Liedossa, Naantalissa, Raisiossa ja Ruskolla asui noin 85 % vastaajista.

Noin puolet vastaajista asuu enintään kuuden kilometrin päässä työpaikalta (589). Vastaajista noin 17 % (194) asuu yli 20 kilometrin päässä työpaikalta. 43 vastaajaa asui yli 50 kilometrin päässä työpaikalta.



Kuvio 1: Työmatkojen yhdensuuntainen pituus

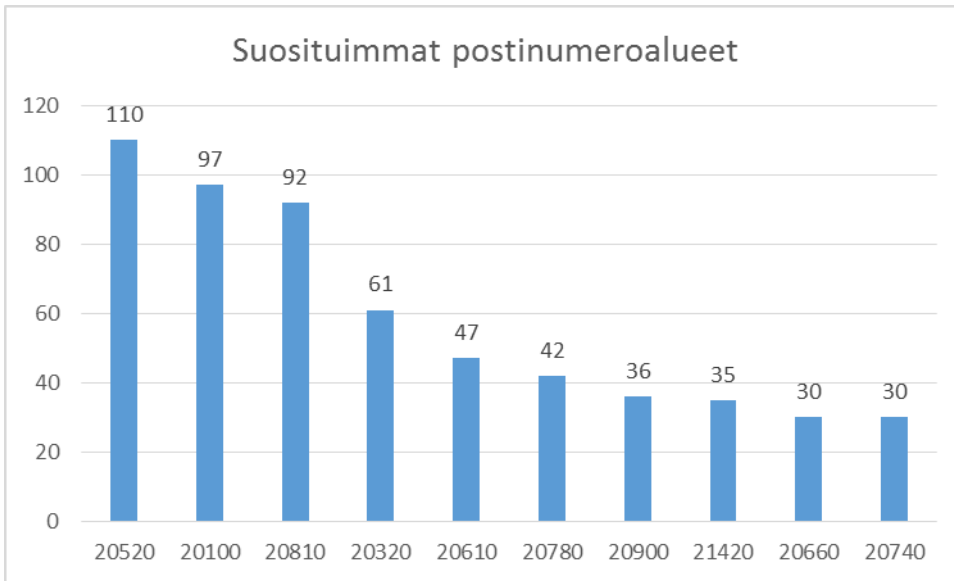
702 (59.9%): Turku
122 (10.4%): Kaarina
84 (7.2%): Lieto
52 (4.4%): Raisio
37 (3.2%): Paimio
26 (2.2%): Naantali
25 (2.1%): Salo
17 (1.5%): Masku
15 (1.3%): Parainen
13 (1.1%): Mynämäki
12 (1.0%): Nousiainen
12 (1.0%): Rusko
10 (0.9%): Sauvo
9 (0.8%): Uusikaupunki
7 (0.6%): Pöytyä
6 (0.5%): Muu
5 (0.4%): Taivassalo
4 (0.3%): Laitila
3 (0.3%): Aura
3 (0.3%): Marttila
2 (0.2%): Loimaa
1 (0.1%): Kemiönsaari
1 (0.1%): Oripää
1 (0.1%): Pyhäranta
1 (0.1%): Somero
1 (0.1%): Vehmaa

Kuvio 2: Vastaajien asuinkunta

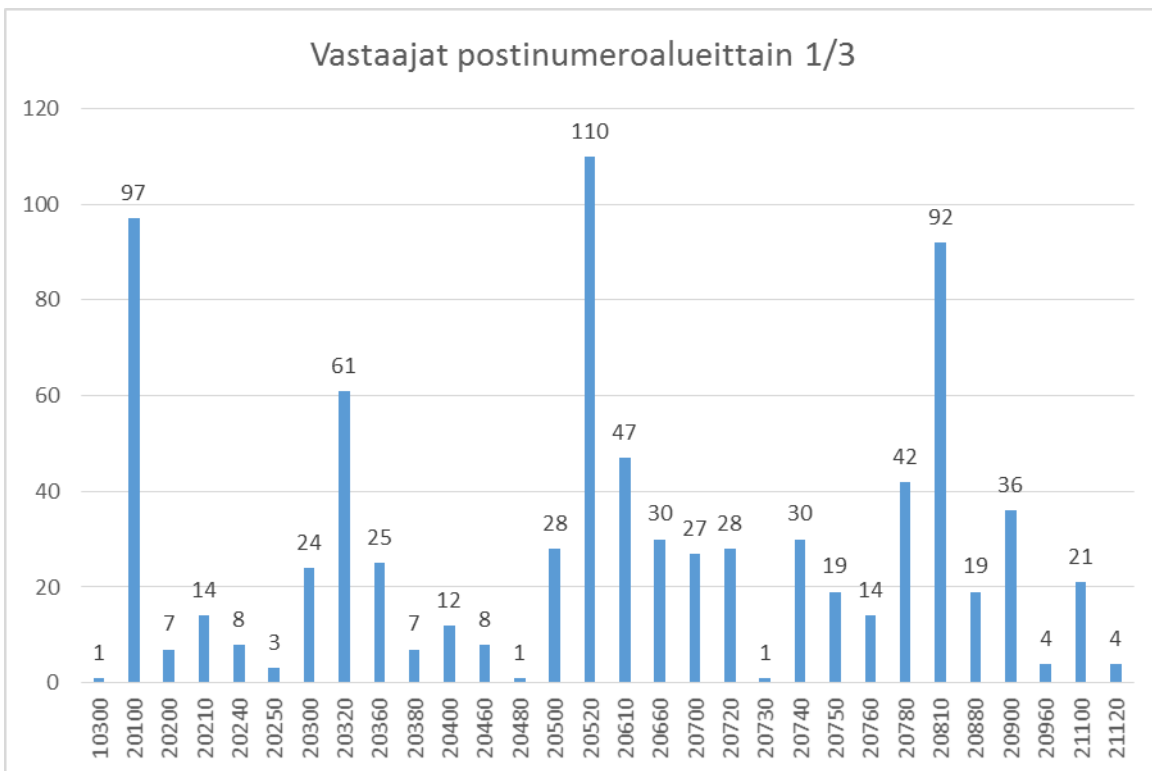
Työntekijöiden kulkusuunnat

Vastaajat olivat 23 kunnasta, 98 eri postinumeroalueelta. Asuinalueiden perusteella saadaan hahmotus työntekijöiden kulkusuunnista. Postinumeroalueet voivat olla laajoja mutta esimerkiksi kimpakyytien järjestämiseen postinumeroalueet voivat olla toimivia. Suosituin postinumeroalue oli 20520, Turun Itäharjun, Kupittaaan ja Hämeentien alue. Seuraavaksi suosituimmat olivat Turun keskustan postinumeroalueella 20100 ja kolmanneksi suosituin alue oli 20810-alue, johon kuuluu Mäntymäki, Vähäheikkilä ja Korppolaismäki. Kahdeksanneksi suosituin postinumeroalue sijaitsi Turun ulkopuolella,

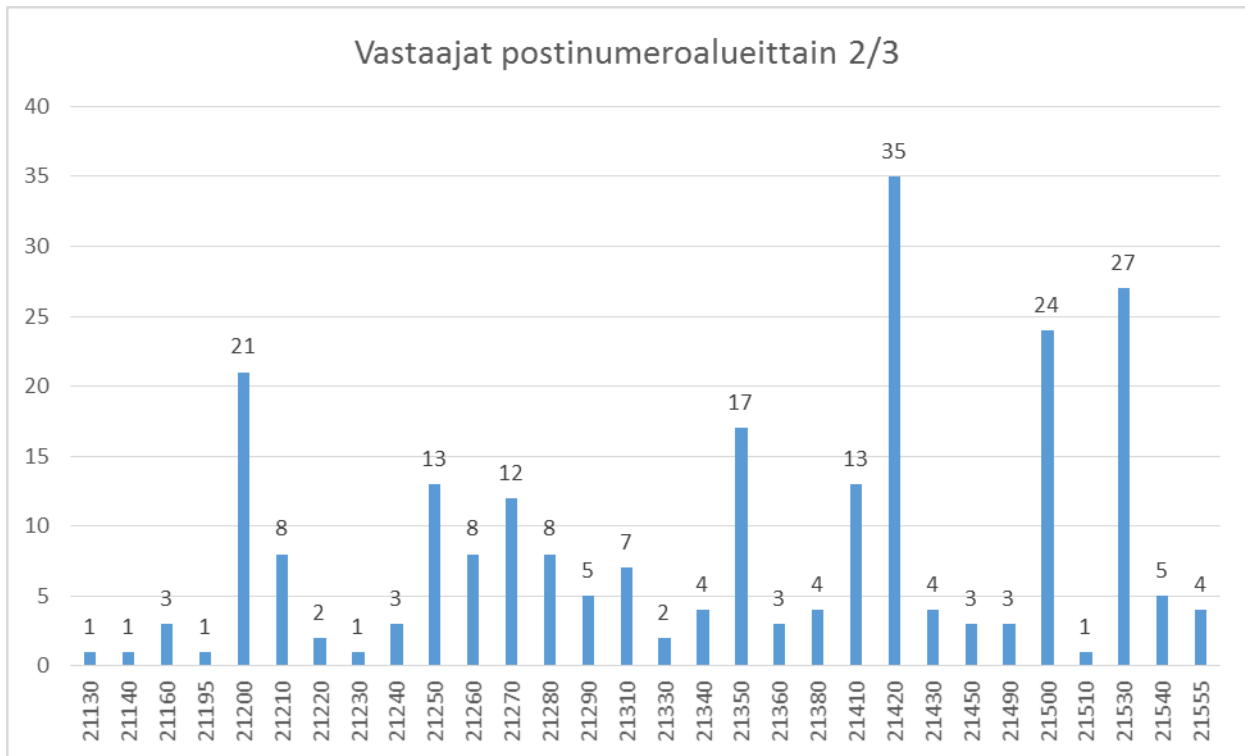
Liedossa. Laajaan 21420-alueeseen kuuluu mm. Liedon keskusta. Suosituimmat postinumeroalueet ja kaikkien vastaajien postinumeroalueet ovat esitetty kuvioissa 3–6.



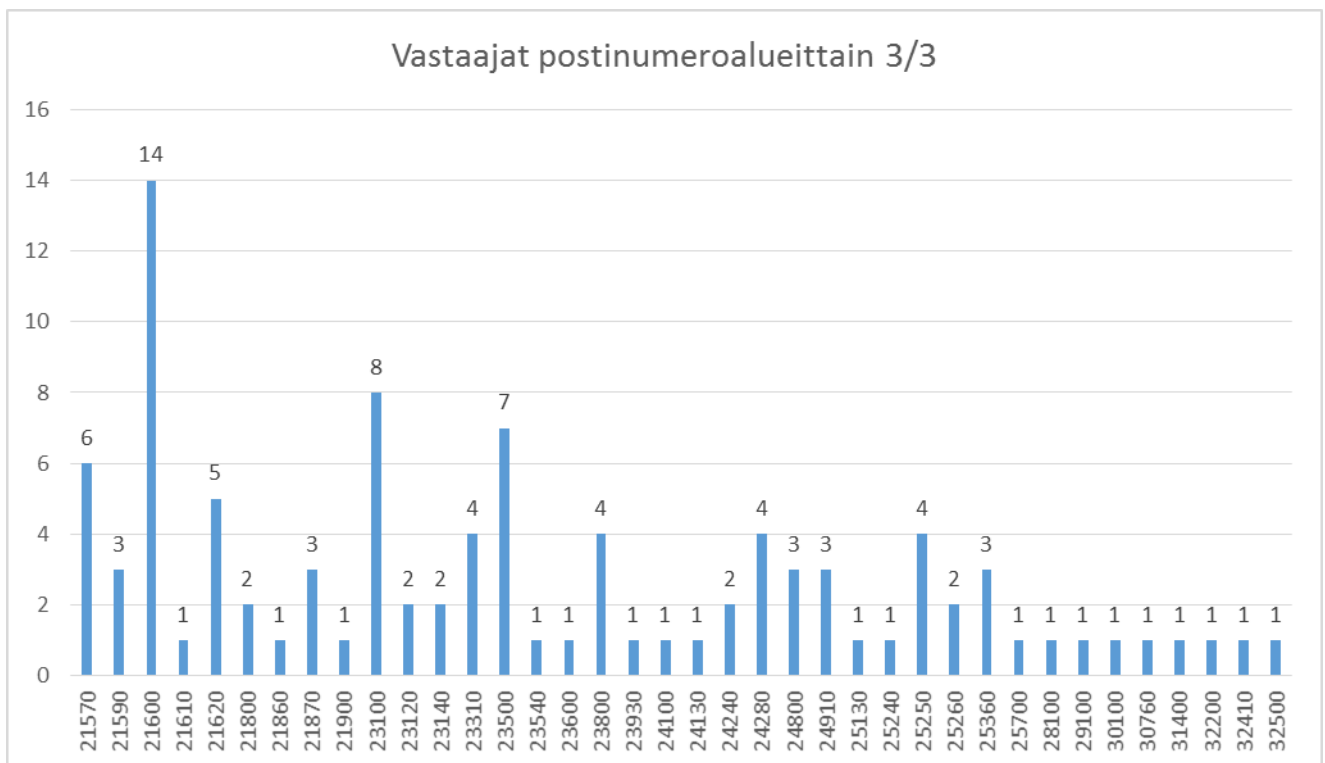
Kuvio 3. Kymmenen suosituinta postinumeroaluetta



Kuvio 4: Vastaajien asuinalueet 1/3



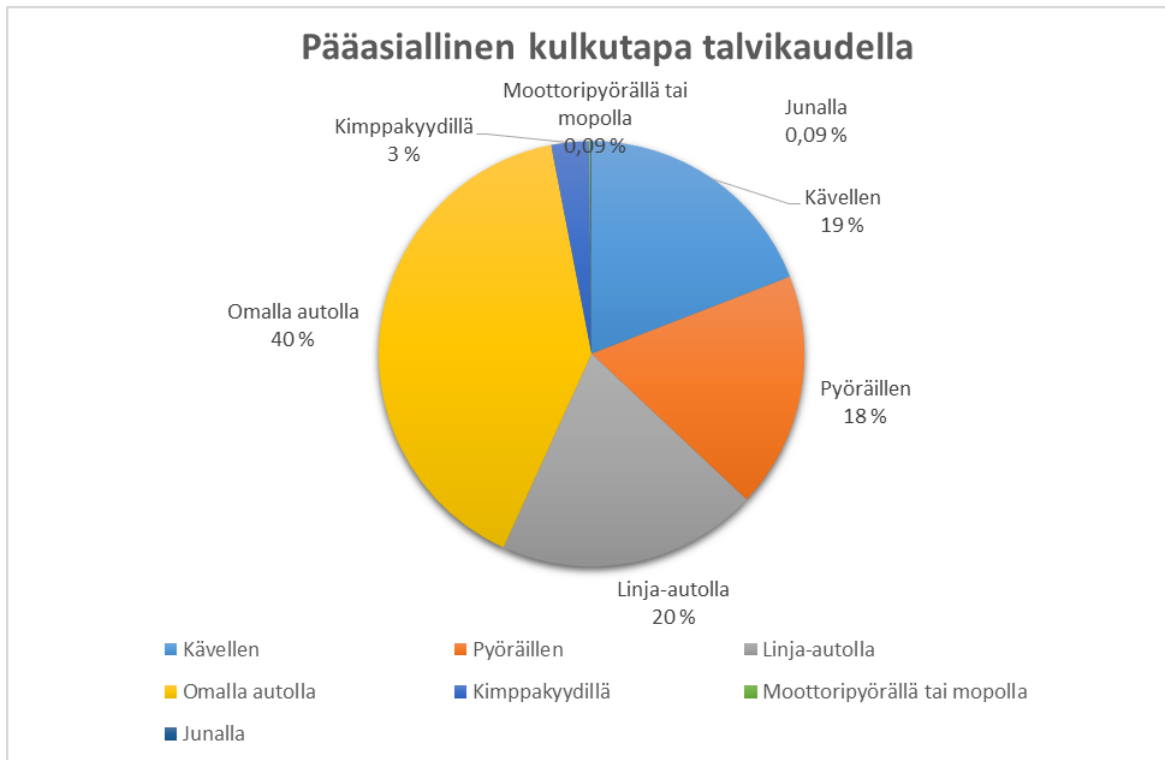
Kuvio 5: Vastaajien asuinalueet 2/3



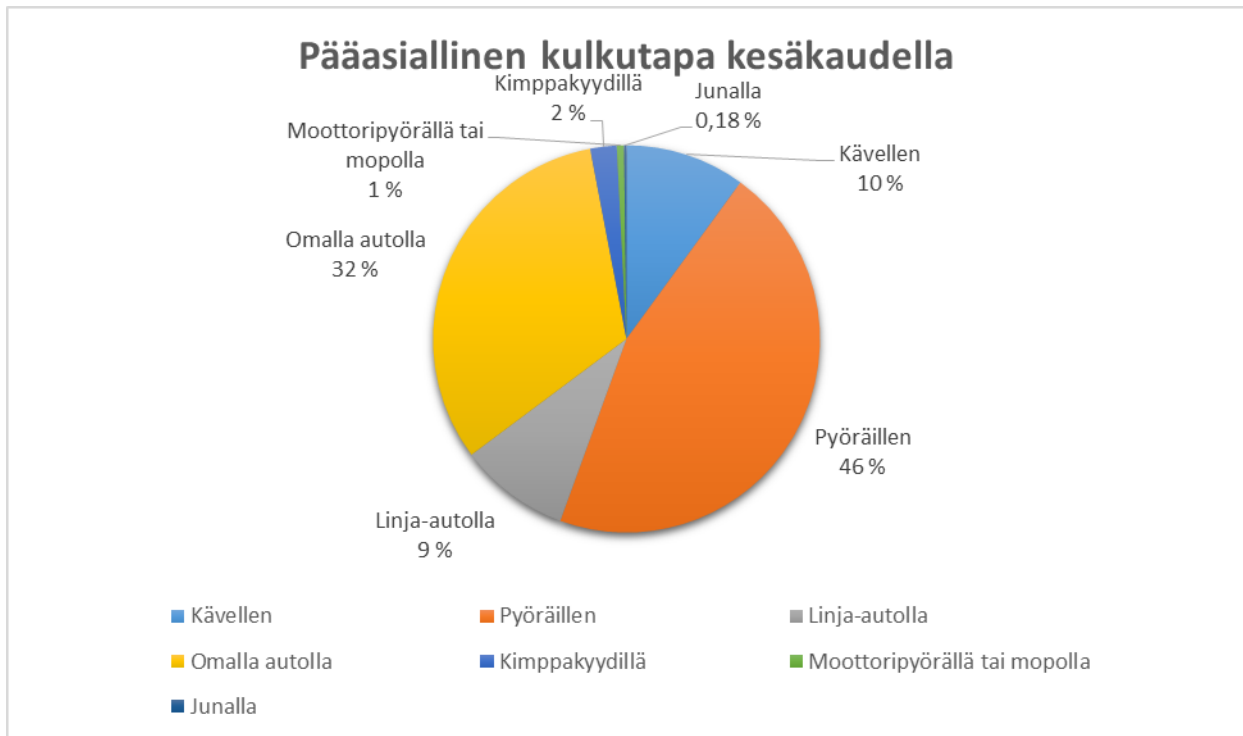
Kuvio 6: Vastaajien asuinalueet 3/3

Työmatkaliikkumistottumukset

Talvikaudella oma auto on suosituin kulkumuoto. Sillä ilmoittaa ajavansa lähes päivittäin 39 % vastaajista, linja-autolla kulkee 20 % ja kävellen 19 %. **Kesäkaudella** puolestaan suosituimmat (lähes päivittäin kulkevat) kulkumuodot ovat pyörä (44 %), oma auto (31 %) ja kävely (10 %).



Kuvio 7: Pääasiallinen kulkutapa talvikaudella.



Kuvio 8: Pääasiallinen kulkutapa kesäkaudella

Enintään kuuden kilometrin päässä työpaikalta asuvat kulkevat työmatkan pääsääntöisesti kävellessä tai pyörällä. Talvikaudella heistä 20 % kulkee matkan pääsääntöisesti linja-autolla ja 11 % omalla autolla. Pitkät matkat sen sijaan kuljetaan lähes poikkeuksetta omalla autolla. Yli 20 kilometrin päässä työpaikalta asuvista 80 % ilmoittaa pääsääntöiseksi kulkutavakseen oman auton.

Noin 60 % vastaajista oli turkulaisia. Turkulaisten vastaajien yleisin kulkumuoto talvikaudella on kävely ja pyöräily. Linja-autolla kulkee noin 22 % ja auton valitsi pääsääntöiseksi kulkutavakseen alle 20 % turkulaisista vastaajista. Kaikista läpi vuoden autoilevista (313 vastaajaa) suurin joukko eli 20 % oli turkulaisia.

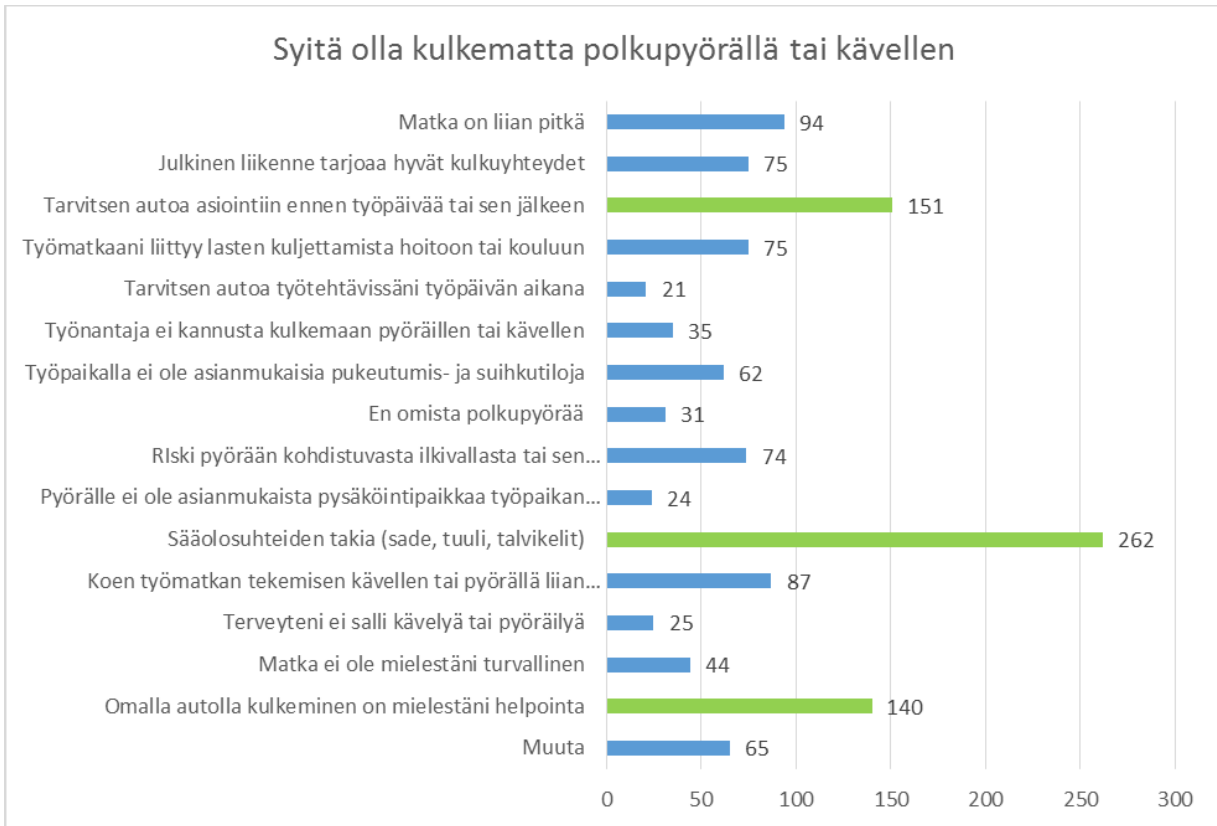
Kulkutavan valintaan vaikuttavia tekijöitä

Vastaajat saivat valita yleisimpiä syitä olla kulkematta pyörällä, kävellessä tai joukkoliikenteellä. Kysymys esitettiin niille vastaajille, jotka eivät **pääsääntöisesti** kulkeneet kyseisillä kulkumuodoilla. Syitä olla kulkematta pyörällä tai kävellessä antoi 530 vastaajaa ja syitä olla kulkematta linja-autolla antoi 830 vastaajaa.

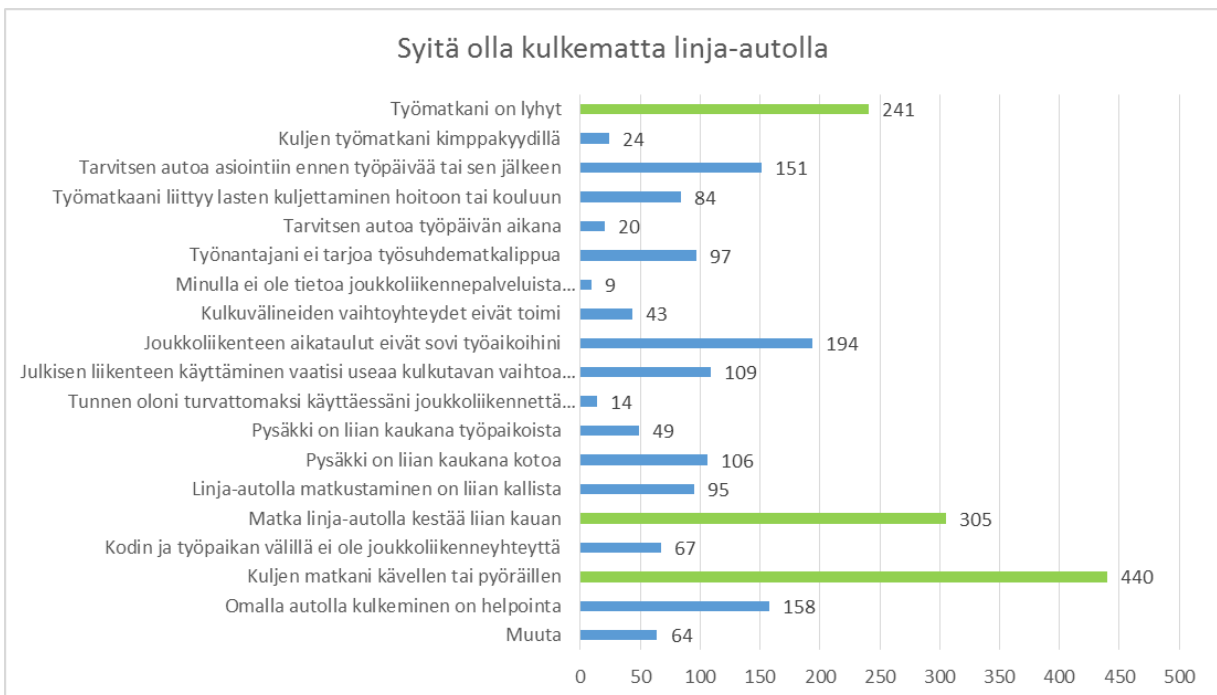
Yleisimmät syyt pyöräilemättömyyteen olivat sääolosuhteet, auton tarvitseminen työpäivän jälkeen asiointiin ja oman autoilun helppous. Yleisimmät syyt olla käyttämättä linja-autoa olivat matkan kulkeminen pyörällä tai kävellessä, matkan liiallinen kesto linja-autolla ja työmatkan lyhyt pituus. Kaikki vastaukset ovat esitetty kuvioissa 9–10.

Pääsääntöisesti ympäri vuoden autoilevia oli vastaajista 313 ja heidän kohdallaan edellä mainitut syyt korostuivat. Syiksi olla kulkematta pyörällä, kävellessä tai linja-autolla valittiin matkan pituus (200 valintaa),

matkan kesto linja-autolla kuljettaessa (151 valintaa) tai aikataulujen sopimattomuus (130 valintaa) sekä autoilun helppous (108 valintaa).



Kuvio 9: Miksi kuljet matkasi muulla kuin pyörällä tai kävellen?



Kuvio 10: Miksi kuljet työmatkasi muulla kuin linja-autolla?

Pysäköinti

Kyselyyn vastanneista 330 ilmoitti omistavansa maksullisen pysäköintioikeuden Tyksin kantasairaalan alueelta. Heistä pysäköintioikeuteen kuulumattomille paikoille joutui pysäköimään päivittäin iltavuoron aikana 21 ja aamuvuoron aikana 10 vastaajaa. Yövuoron tai viikonloppuvuoron aikana vain muutama ilmoitti joutuvansa joskus pysäköimään autonsa muille paikoille.

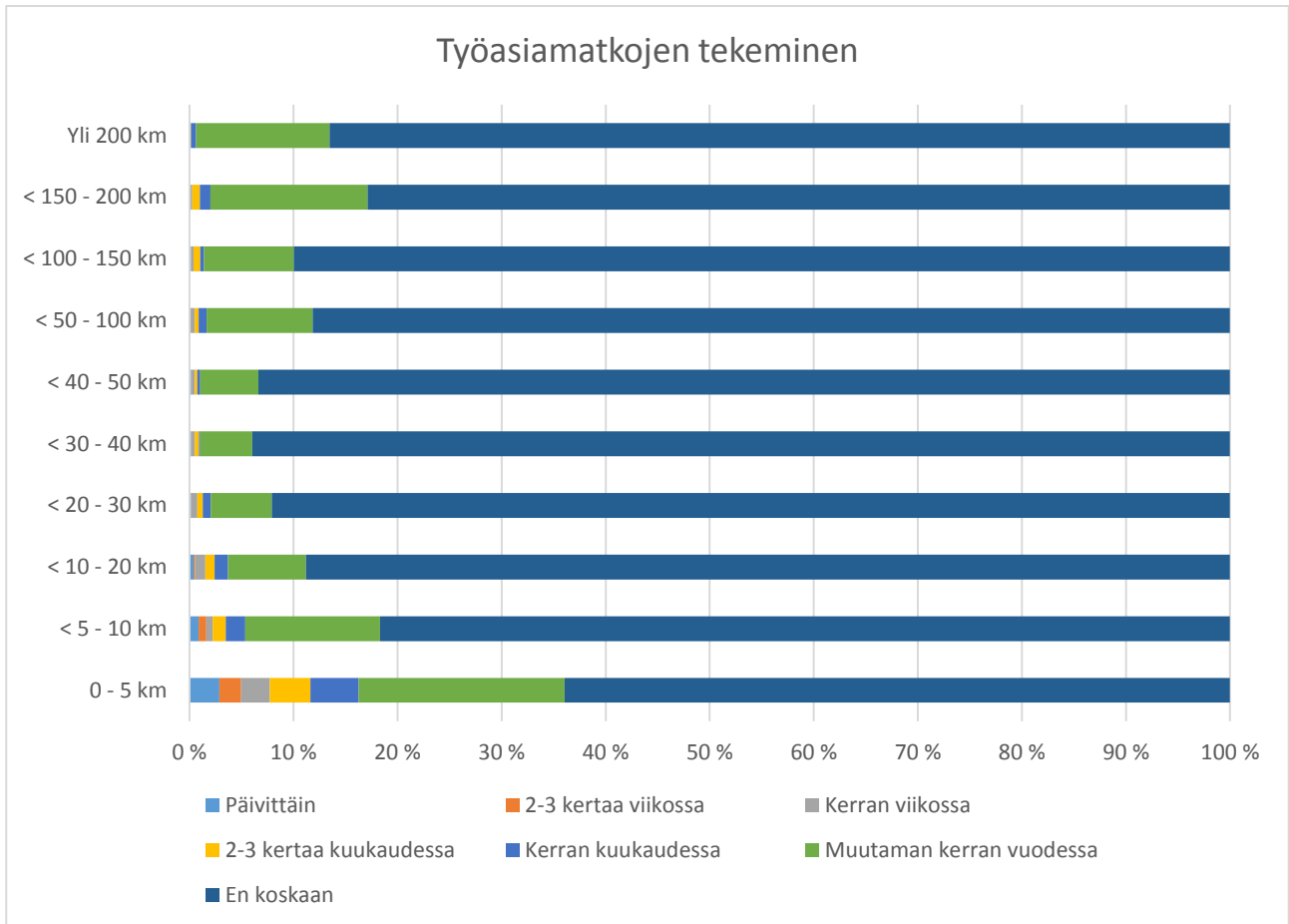
Yleisimmin parkkioikeuden ulkopuolisille paikoille jouduttiin pysäköimään iltavuoron aikana. Vastaajista 206 ilmoitti, ettei heidän tarvitse aamuvuorossa koskaan pysäköidä muualle kuin pysäköintioikeuteen kuuluville parkkipaikoille. Sen sijaan vastaajista vain 124 ilmoitti, ettei koskaan joutunut iltavuoron aikana pysäköimään muualle kuin pysäköintioikeuteen kuuluville paikoille.

Kimppakyyti

Kysymys muiden työntekijöiden kyyditsemisestä työmatkalla esitettiin niille henkilöille, jotka kulkevat edes satunnaisesti omalla autolla töihin. Kysymykseen vastasi 520 henkilöä. Heistä noin 90 % ei kuljeta ketään Tyksin kantasairaalan alueella työskentelevää mukanaan. Kysymykseen vastanneista 48 henkilöä kyyditsi myös muita Tyksin työntekijöitä. Heistä turkulaisia oli 17, paimiolaisia 9, salolaisia 5, lietolaisia 5 ja kaarinalaisia 4. Mynämäeltä, Paraisilta, Pöytyältä, Loimaalta, Maskusta ja Raisiosta oli jokaisesta kunnasta yksi tai kaksi kyyditsijää.

Työasiamatkat

Työasiamatkat ovat työajalla tehtyjä matkoja, joiden pituus voi vaihdella alle kilometristä useisiin satoihin kilometreihin. 900 vastaajasta työasiamatkoja ilmoitti tekevänsä päivittäin 41 henkilöä, muutaman kerran viikossa 25, kerran viikossa 54, muutaman kerran kuukaudessa 75, Kerran kuukaudessa 95 ja muutaman kerran vuodessa 832 vastaajaa.



Kuvio 11. Työntekijöiden tekemien työasiamatkojen pituus ja yleisyys

Yleisimpiä olivat alle viiden kilometrin työasiamatkat, mutta mitä harvemmin matkoja tehtiin, sen yleisimmiksi nousivat pitemmät, kaupunkien väliset työmatkat. Yleisimmin työasiamatkoja tehtiin kävellen. Omaa autoa ja pyörää käytettiin kutakuinkin saman verran. Työasiamatkoja tehtäessä linja-auto, juna, taksi ja kimppekyyti ovat myös tasaisesti käytettyjä kulkumuotoja, mutta työmatkoissa kimppekyyti on huomattavasti harvinaisempi ja taksia ei käytetä juuri lainkaan.

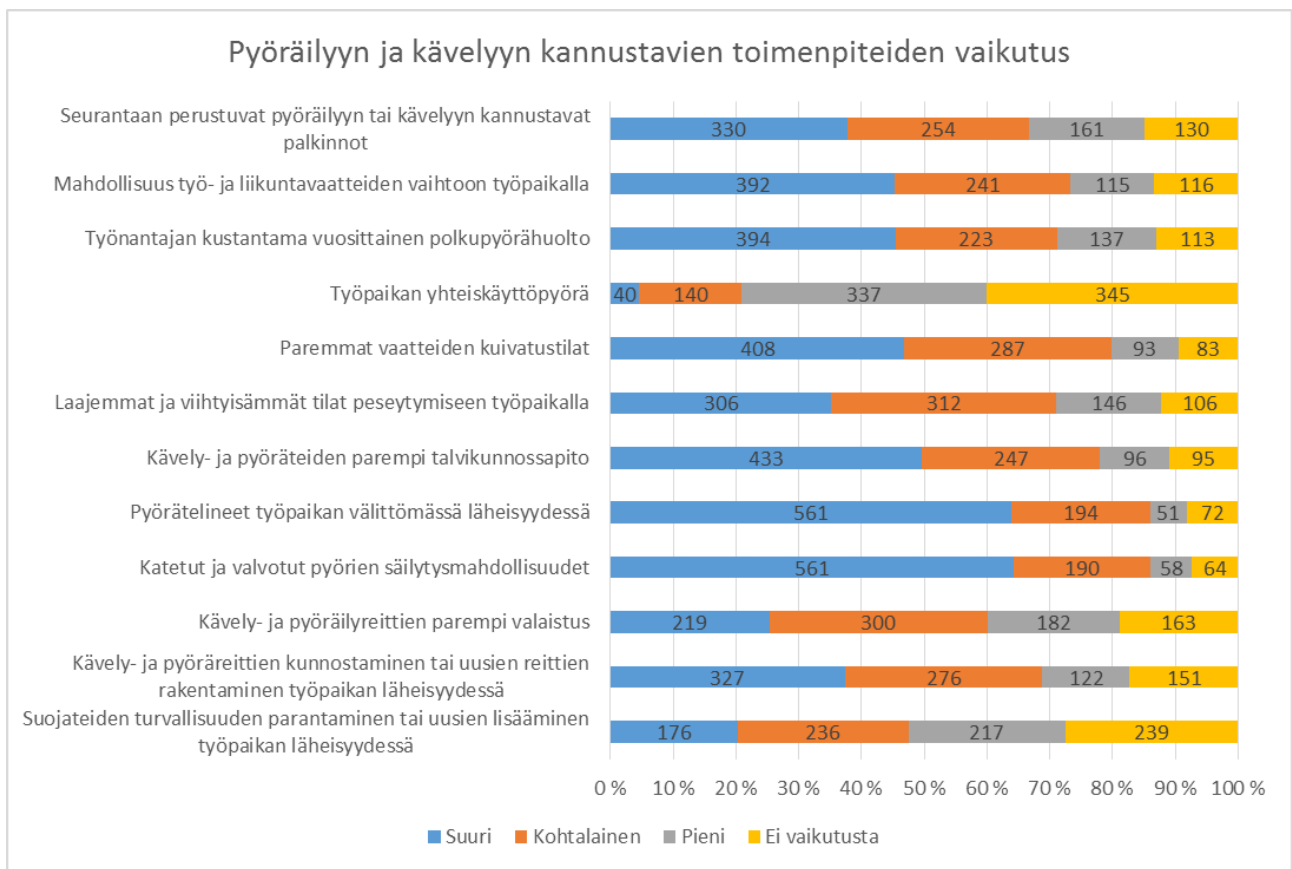
Kyselyyn vastaajista 799 vastasi kysymyksiin yhteiskäyttöisistä pyöristä ja henkilöautosta. Jos työpaikalla olisi käytössä työasiamatkoihin tarkoitettu yhteiskäyttöinen polkupyörä, 140 henkilöä ilmoitti käyttävänsä sitä aina työasiamatkoihinsa, 250 vastaajaa käyttäisi satunnaisesti ja 409 vastaajaa ei käyttäisi lainkaan. Yhteiskäyttöistä henkilöautoa käyttäisi lähes aina työasiamatkoihinsa 166 vastaajaa, 225 käyttäisi satunnaisesti ja 407 vastaajista ei käyttäisi yhteiskäyttöistä henkilöautoa lainkaan.

Ne henkilöt, jotka käyttäisivät mahdollista yhteiskäyttöistä pyörää lähes aina tai satunnaisesti (387 vastaajaa), tekivät pääsääntöisesti työasiamatkoja kävellen ja työasiamatkat olivat useimmiten alle viisi kilometriä. Kuitenkin viikoittain tai kerran kuukaudessa tehtyjä työasiamatkoja ei tehnyt kuin noin neljännes vastaajista ja pääsääntöisesti työasiamatkoja tehtiin vain muutaman kerran vuodessa.

Ne henkilöt, jotka käyttäisivät mahdollista yhteiskäyttöistä autoa lähes aina tai satunnaisesti (389 vastaajaa), tekivät pääsääntöisesti työasiamatkoja kävellen tai omalla autolla ja työasiamatkat olivat useimmiten alle 10 kilometriä. Kuitenkin viikoittain tai kerran kuukaudessa tehtyjä työasiamatkoja ei tehnyt kuin noin neljännes vastaajista ja pääsääntöisesti työasiamatkoja tehtiin vain muutaman kerran vuodessa.

Kävelyä ja pyöräilyä edistävät toimenpiteet

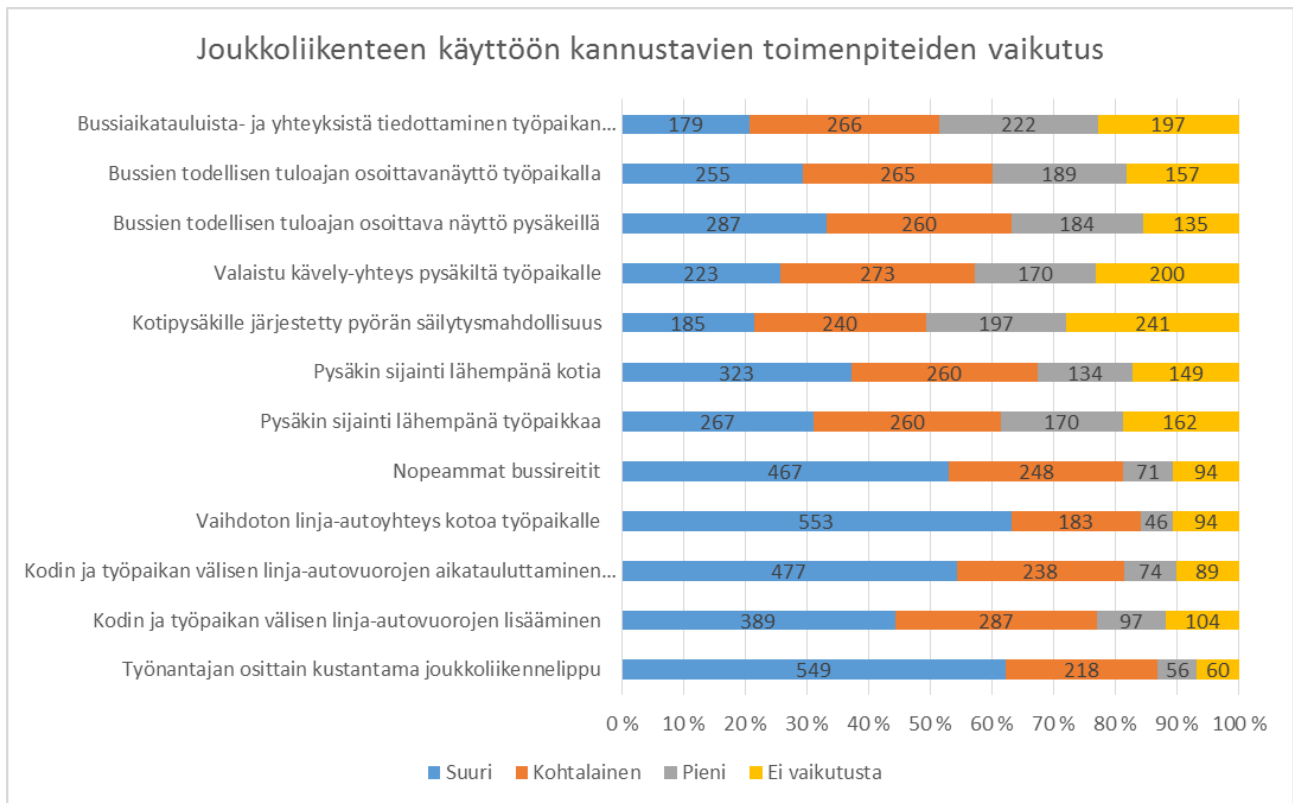
Kyselyyn vastaajien mielestä vaikuttavin toimenpide pyöräilyn ja kävelyn lisäämiseen työmatkoilla olisivat pyörätelineet työpaikan välittömässä läheisyydessä sekä katetut ja valvotut pyörien säilytysmahdollisuudet. Paremmat vaatteiden kuivatustilat sekä laajemmat ja viihtyisämmät peseytymistilat koettiin tärkeiksi. Työpaikan yhteiskäyttöpyörän hankinta sai puolestaan vähiten kannatusta: se oli valittu suuren vaikutuksen toimenpiteeksi vain 40 kertaa. Vastaajien pääsääntöisellä kulkumuodolla ei ollut merkittävää vaikutusta tärkeiksi koettujen ja ei-merkittäviksi koettujen toimenpiteiden suhteen.



Kuvio 12: Pyöräilyyn ja kävelyn kannustavien toimenpiteiden koettu vaikutus

Joukkoliikennettä edistävät toimenpiteet

Joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi työmatkoilla vastaajat kokivat vaikuttavimmiksi toimenpiteiksi vaihdottoman linja-autoyhteyden kotoa työpaikalle sekä työnantajan osittain kustantaman työsuhdematkalipun. Kysymykseen oli vastannut 888 henkilöä. Vähiten vaikuttavuutta koettiin olevan bussiaikatauluista ja -yhteyksistä tiedottamisella sekä kotipysäkillä järjestetystä pyörän säilytysmahdollisuudesta. Vastaajien pääsääntöisellä kulkumuodolla ei ollut merkittävää vaikutusta tärkeiksi koettujen ja ei-merkittäviksi koettujen toimenpiteiden suhteen.



Kuvio 13: Joukkoliikenteen käyttöön kannustavien toimenpiteiden koettu vaikutus

Kehittämisehdotuksia

Kyselyn tulosten perusteella on nähtävissä muutamia suositeltavia kehittämistoimenpiteitä Tyksin kantasairaalan alueelle ja henkilökunnalle. Kehittämisehdotuksissa keskitytään niihin toimenpiteisiin, joihin työnantajalla on valta vaikuttaa. Kaupungille osoitettu palaute toimitetaan asianmukaisille tahoille tiedoksi.

Pyöräparkkien lisääminen

Pyöräparkkien lisääminen oli tärkeimmäksi koettu toimenpide pyöräilyn edistämiseksi. Myös avoimissa vastauksissa tuotiin paljon esiin pyörätelineiden puutteellisuutta. Vastauksissa viitattiin myös siihen, ettei asiakkaillekaan ole riittävästi pyöräparkkeja ja pyörät voivat olla tiellä.

Asianmukaiset pyöräparkit ovat turvallisia ja niihin voi jättää kulkuneuvonsa työpäivän ajaksi hyvällä mielin. Ne myös ohjaavat liikennettä. Etenkin alueella, missä kulkee hälytysajoneuvoja, olisi tärkeää, että pyörät ovat järjestyksessä, eivätkä vahingossa pelastusajoneuvojen ja potilaskuljetusten tiellä.

Työnantajan kustantama vuosittainen pyörähuolto

Yhtenä merkittävänä kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavana toimenpiteenä vastaajat pitivät työnantajan kustantamaa polkupyörän vuosihuoltoa. Polkupyörän vuosihuolto on Valonian aikaisemmissa työmatkaliikkumiskyselyissä koettu jopa vaikuttavimmaksi toimenpiteeksi pyöräilyyn kannustamisessa. Kustannus vaihtelee pyörämallista riippuen sadan euron molemmin puolin. Kyseessä on melko pieni panostus toimenpiteen koettuun merkittävyyteen suhteutettuna. Pyörähuoltotilaisuuksia voisi kokeilla ensin kampanjan omaisesti.

Vaatteiden vaihto ja kuivatus

Kävellen tai pyöräillen kulkeminen vaatii säänmukaisen pukeutumisen. Sadevaatteet tai ulkoiluvaatteet on saatava kuivumaan tarvittaessa. Yhtenä merkittävänä kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavana toimenpiteenä vastaajat pitivätkin parempia vaatteiden kuivatustiloja.

Sääolosuhteet olivat suurin pyöräilemättömyyteen vaikuttava tekijä. Jos työntekijällä ei ole mahdollisuutta kuivattaa vaatteitaan, ei hänellä ole mahdollisuutta pukeutua sääolosuhteiden mukaan ja silloin pyöräily ja kävely eivät ole houkuttelevia vaihtoehtoja. Kuivauskaappeja kannattaa hankkia pukuhuoneisiin riittävästi, sillä runsas vaatteiden kuivatus voi vaikuttaa pukuhuonetilaisuuksissa sisäilmanlaatuun.

Työnantajan osittain kustantama työsuhdematkalippu

Vastaajien mielestä merkittävimmäksi, työnantajan vaikutusmahdollisuuden piirissä olevana, joukkoliikenteen käyttöön kannustavaksi toimenpiteeksi koettiin työnantajan osittain tukema työsuhdematkalippu. Noin 85 % vastaajista asui Turun seudun joukkoliikenteen, Fölin alueella, joten pelkästään jo Fölin työsuhdematkalipun tarjoaminen mahdollistaisi suurelle osalle tuetun, kestävän liikkumisen vaihtoehdon.

Kimppakyytien suosiminen

Kyselyn perusteella potentiaalia kimppakyytien lisäämiseen on paljon. Kimppakyyteihin kannustaminen ja etuuksien antaminen ei kuitenkaan ole helppoa seurannan vaikeuden vuoksi. Yksi hyvä idea tuli kyselyn avoimista vastauksista: vastaaja ehdotti, että myönnettäisiin kimppaparkkioikeuksia. Oikeus myönnettäisiin esimerkiksi neljälle ihmiselle yhdessä, mutta kerrallaan sitä ei voisi käyttää kuin yksi.

Kimppaparkkioikeudessa parkkikuluja tulisi yksittäiselle henkilölle vähemmän, kun useampi henkilö olisi jakamassa saman ruudun kustannusta. Lisäksi kimppaparkkioikeudesta voisi myöntää lisälennuksia.

Kyselyn avoimissa vastauksissa toivottiin myös alustoja kimppakyytien organisoimiselle. Ilmeisesti tällainen alusta on olemassa Tyksin intranetissa. Siitä tiedottamista kannattaisi lisätä ja tarvittaessa tehdä alustaan muutoksia. Alustassa voisi esimerkiksi hyödyntää työntekijöiden postinumeroalueita.

Tiedottaminen

Bussiaikatauluista- ja yhteyksistä tiedottamista eivät vastaajat pidä kovin tehokkaana toimenpiteenä joukkoliikenteen käyttöön kannustamisessa. Sen sijaan kyselyn avoimissa vastauksissa toivottiin lisää tietoa bussiliikenteestä ja -vuoroista, selkeitä pysäkkikarttoja Tyksin läheisyydessä olevista pysäkeistä.

Tiedottaminen on yleensä aina seikka, jota voidaan lisätä. Tiedotteiden ja ohjeistusten avulla kestävän liikkumisen vaihtoehdot tulevat tutuiksi ja helpoiksi, mutta tiedottamisella ja markkinoinnilla vaikutetaan myös asenteisiin. Erään vastaajan ehdotus kestävästä liikkumisesta kertovien juttujen julkaisemisesta henkilöstölehti Hospitaalissa, on hyvä. Kestävän liikkumisen tiedottamisesta voidaan tehdä myös oma pitkän ajan viestintäsuunnitelma, jos sellaista ei vielä ole tehty.

Yhteiskäyttöiset kulkuneuvot

Kyselyn perusteella suurta tarvetta yhteiskäyttöisille kulkuneuvoille ei koettu olevan. Yhteiskäyttöisen auton kohdalla investointi on melko suuri, joten sen hankinta ei hyötysuhteen näkökulmasta ole kovinkaan tehokas. Sen sijaan yhteiskäyttöisten pyörien hankkimista voisi harkita, sillä hankintainvestointi ei ole kovin suuri. Tällöin hyötysuhde voi olla riittävä. Lyhyillä, alle viiden kilometrin etäisyyksillä pyörä on nopein kulkumuoto kaupunkialueella. Yhteiskäyttöpyörien hankinta ja niiden markkinointi voi pidemmällä aikavälillä osoittautua hyödylliseksi esimerkiksi lyhyisiin työasiamatkoihin käytetyn ajan vähenemisenä.

Kyselyssä muutama vastaaja ilmoitti käyttävänsä sairaalan autoja. Jos osalla henkilökunnasta on käyttöoikeus sairaalan autoihin, voisi autojen käyttöoikeuden laajentamisen kokeileminen olla mielenkiintoista.

Eri liikennemuotojen tasapuolinen tukeminen

Pyöräilyyn ja kävelyyn kannustavissa toimenpiteissä yhtenä vaikuttavana toimenpiteenä pidettiin seurantaan perustuvia kannustepalkintoja. Myös avoimissa vastauksissa toivottiin paljon erilaisia kannustimia. Ehdotettiin että työnantaja voisi jakaa pyöränlampuja ja liukuesteitä, ja esimerkiksi tarjota alennuksia urheiluvälineliikkeisiin. Toivottiin kannustimia myös heille, jotka jo tulevat pyörällä tai kävellen töihin. Vaikka erilaisilla pienillä kannustimilla ei saataisi merkittäviä muutoksia aikaan, työntekijän näkökulmasta pieni kannustin voi olla hyvin merkittävä asia ja vaikuttaa myös työilmapiiriin. Pidemmällä aikavälillä erilaiset pienetkin kannustimet muokkaavat asenteita ja voivat vaikuttaa liikkumistottumuksiin merkittävämmiin.

Kaikkien kulkumuotojen tukeminen on myös tasa-arvokysymys. Niin kutsuttu työmatkojen kompensointi on muutamissa Euroopan maissa käytössä oleva malli ja hyvä esimerkki liikkumismuotojen tasavertaiseen tukemiseen. Mallissa työnantaja antaa työntekijöilleen työmatkaliikkumisrahaa, jonka työntekijä voi käyttää valitsemaansa liikkumismuotoon, esimerkiksi joko bussilippuun, parkkipaikkaan ja bensaan tai hyviin kävelykenkiin ja liukuesteisiin. Suomessa tällainen malli ei ole vielä täysin mahdollinen, mutta työnantaja voi jo oma-aloitteisesti ottaa askeleita tähän suuntaan ja pyrkiä tukemaan kaikkia liikkumismuotoja tasapuolisesti.

Valonia toimii osana maakunnan liittoa



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND