

HELSINGIN KAUPUNGIN YMPÄRISTÖKESKUS

TYÖMATKASUUNNITELMA

Työmatkaliikkumisen toimenpideohjelma 2006- 2008

Sisällysluettelo

1	TYÖMATKASUUNNITELMAN TAUSTA JA LÄHTÖKOHDAT.....	2
1.1	Tarve työmatkaliikkumisen ohjaukseen.....	2
1.2	LIKKIS! –hankkeen tavoitteet ja toteutus.....	3
1.3	Ympäristökeskuksen LIKKIS! –työryhmä ja työmatkasuunnitelman vaiheet	4
2	TYÖMATKALIIKKUMISEN NYKYTILA YMPÄRISTÖKESKUKSESSA.....	5
2.1	Kodin ja työpaikan väliset matkat.....	6
2.1.1	Eri kulkumuotojen käyttäjien profilointi.....	7
2.2	Työasiamatkat työpäivän aikana.....	9
2.3	Ympäristökeskuksen nykyiset työmatkaliikkumisen käytännöt	10
2.3.1	Joukkoliikenne	11
2.3.2	Autoilu	11
2.3.3	Kävely ja pyöräily	12
2.3.4	Virkamatkat	13
2.3.5	Etätyö	13
2.4	Kiinteistöjen auditointi.....	14
2.4.1	Helsinginkadun kiinteistö	14
2.4.2	Viipurinkadun kiinteistö	15
3	PUUTTEET JA KEHITTÄMISTARPEET LIIKKUMISEN KÄYTÄNNÖISSÄ JA OHJAUKSESSA	16
4	TAVOITTEET JA TOIMENPITEET	20
5	TOTEUTUS JA SEURANTA.....	25

1 Työmatkasuunnitelman tausta ja lähtökohdat

1.1 Tarve työmatkaliikkumisen ohjaukseen

Moottoriajoneuvoliikenne on Helsingin suurimpia ympäristöhaittojen aiheuttajia. Liikenteen haittojen vähentämiseksi ja samalla hyötyliikunnan lisäämiseksi on viime vuosina kiinnitetty huomiota työnantajien mahdollisuuksiin vaikuttaa työntekijöidensä liikkumistottumuksiin. Muun muassa liikenne- ja viestintäministeriö on kannustanut työnantajia tekemään työmatkaliikenteensä ohjaukseen suunnitelmia, joissa henkilöstöä aktiivisesti innostetaan kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteen käyttöön¹.

Liikkumisen ohjauksen (Mobility Management) yleisenä tavoitteena on edistää kestävästä kehityksen mukaista liikkumista. Tavoitteena on kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen sekä henkilö- ja tavaraliikenteen kasvun hillitseminen täsmällisesti kohdistetuilla käytännön toimenpiteillä. Esimerkiksi työpaikat ja niiden toiminta synnyttävät liikkumistarpeita ja liikennettä. Liikkumisen ohjausta on se, kun työpaikat pyrkivät tietoisesti vaikuttamaan erilaisin kannustavin keinoin henkilöstönsä ja/tai asiakkaidensa tekemien matkojen määrään, suuntautumiseen ja kulkutapoihin.

Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen osuuden lisääminen työmatkoilla tuo monenlaisia hyötyjä niin työntekijöille, työnantajille kuin yhteiskunnallekin. Työmatkaliikkumisen ohjauksella saavutettavia hyötyjä ovat esimerkiksi:

- ✓ työhyvinvointi sekä työntekijöiden terveys ja virkeys paranevat
- ✓ liikenteen aiheuttama ympäristökuormitus vähenee
- ✓ enemmän joustavaa ja melutonta liikennettä
- ✓ työpaikoilla autojen vaatima tilantarve pysäköintialueilla vähenee
- ✓ imagohyödyt, työpaikan ympäristö- ja yhteiskuntavastuullisuus
- ✓ työpaikan ja yhteiskunnan ympäristötavoitteiden toteutuminen

Liikkumisen ohjaus ja liikkumistapojen seuranta on yksi tehokas työkalu ympäristöjohtamisessa. Liikenteen aiheuttamat haitat ovat iso osa monen toimistovaltaisen työpaikan ympäristökuormitusta.

Helsingin kaupungissa liikkumisen ohjauksen kehittäminen on otettu tavoitteeksi Helsingin ekologisen kestävyuden ohjelmassa vuosille 2005 – 2008³. Ohjelman yhtenä konkreettisena toimenpiteenä on työpaikkakohtaisten liikkumissuunnitelmien tekeminen. Kaupungin virastoja ja laitoksia kannustetaan laatimaan liikkumissuunnitelmia työmatka- ja asiakasliikenteensä ohjaukseen. Myös kaupungin virastojen, laitosten ja tytäryhteisöjen ympäristöjohtamisen tehostaminen on kaupungin ympäristöpolitiikan keskeinen teesi.

Helsingin kaupunki on Suomen suurin työnantaja. Kaupungin palveluksessa on lähes 38 000 työntekijää. Suurena työnantajana kaupungilla on mahdollisuuksia vaikuttaa ja luoda edellytyksiä henkilöstönsä kestäville kulkutavoille sekä virasto- ja laitoskohtaisille työ-

¹ Uutta liikkumiskulttuuria suomalaisille työpaikoille – työmatkaliikenteen ohjausta Suomeen. Liikenne ja viestintäministeriön julkaisu 22/2002.

² Helsingin ekologisen kestävyuden ohjelma, Ympäristönsuojelun painopisteet vuosille 2005-2008, sivut 46-47.

matkasuunnitelmille. Työmatkasuunnitelmat tukevat sekä Helsingin kaupungin ympäristötavoitteita että henkilöstön työhyvinvointia lisätessään hyötyliikuntaa.

Työmatkasuunnitelmat tulee valmistella työpaikkakohtaisesti johdon ja henkilöstön yhteistyönä, jotta ne vastaavat työpaikan todellisia tarpeita ja olosuhteita. Tällöin niitä voidaan aktiivisesti käyttää esimerkiksi työhyvinvoinnin ja ympäristöjärjestelmän kehittämisen välineenä.

1.2 LIIKKIS! –hankkeen tavoitteet ja toteutus

Ympäristökeskuksen työmatkasuunnitelma on osa LIIKKIS-hanketta, jonka Helsingin Energia (Helen) ja Helsingin kaupungin ympäristökeskus käynnistivät yhteistyössä vuonna 2005. Helsingin työmatkaliikkumisen ohjaushanke (LIIKKIS!) on mukana pilottina Suomen kestävä kehityksen toimikunnan käynnistämässä Liikkuva Suomi – työohjelmassa, josta hanke on saanut myös rahoitusta.

Hankkeen tarkoituksena on edistää kestävää liikkumista työ- ja työasiamatkoilla. Tavoitteena on:

- 1) kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön lisääminen työ- ja työasiamatkoilla
- 2) työhyvinvoinnin ja terveyden edistäminen työmatkaliikuntaa lisäämällä
- 3) autoilun haittojen vähentäminen (taloudellinen ajotapa, kimpakyydit, autojen yhteiskäyttö)

LIIKKIS-hankkeen toteutuksessa on kaksi osaa:

- 1) Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen ja Helsingin Energian työmatkaohjauksen kehittäminen: molemmille tehdään **oma työmatkasuunnitelma ja työmatkaliikkumissivusto** (intranet).
- 2) Tuotetaan **yleiseen käyttöön työmatkaliikkumisen sivusto** (Internet), jota Helsingin kaupungin muut virastot ja laitokset sekä muut työpaikat voivat vapaasti hyödyntää ja soveltaa tehdessään omia työmatkasuunnitelmiaan tai muutoin edistäessään henkilöstönsä kestäviä kulkutapoja. Työmatkaliikkumisen sivusto avataan Internetissä syksyllä 2005.

LIIKKIS-hankkeen toteuttavat Helsingin kaupungin ympäristökeskus (pääkoordinaattori) ja Helsingin Energia yhteistyössä. Hanketta koordinoi ohjausryhmä, johon kuuluvat ympäristötarkastaja Johanna Vilkuna (hankkeen pääkoordinaattori) ja projektisuunnittelija Vilja Tähtinen Helsingin kaupungin ympäristökeskuksesta sekä ympäristöasiantuntija Rauno Tolonen Helsingin Energiasta.

Hankkeen aikana on pidetty yhteistyötahojen ja sidosryhmien kanssa kaksi sidosryhmätilaisuutta, joissa on vaihdettu tietoja ja kokemuksia sekä koottu ideoita työmatkaliikkumissivustoja ja työmatkasuunnitelmia varten (Luovasti työmatkalle –seminaari 21.4.2005 ja Luovasti työmatkalle –työpaja 20.6.2005).

Ympäristökeskuksen ja Helsingin Energian työmatkasuunnitelmat tehdään **johdon ja henkilöstön yhteistyönä**. Niiden tekemistä ohjaa molemmissa taloissa **työryhmät**. Ympäristökeskuksen työryhmässä ovat edustettuina kaikki yksiköt ja Helsingin Energiassa ohjausryhmänä toimii Green Office-ohjausryhmä.

1.3 Ympäristökeskuksen LIIKKIS–työryhmä ja työmatkasuunnitelman vaiheet

LIIKKIS -työryhmän tehtävänä on tehdä ympäristökeskuksen työmatkasuunnitelma, valmistella hankkeen seuranta sekä suunnitella ympäristökeskuksen omat intrassa julkaittavat liikennesivut.

Ympäristökeskuksen työryhmään kuuluvat:

Pirjo Moberg, hallintoyksikkö (HY), työryhmän puheenjohtaja

Taisto Olenius, hallintoyksikkö (HY)

Olavi Lyly, ympäristövalvontayksikkö (YVY)

Riikka Åberg, ympäristöterveysyksikkö (YTY)

Juhani Airo, ympäristölaboratorio (YL)

Raimo Pakarinen, sporttipomo, henkilökuntakerho HYH

Vilja Tähtinen, ympäristönsuojelu- ja tutkimusyksikkö (YSTY), työryhmän sihteeri 11.3.-15.7.2005

Johanna Vilkuna, ympäristönsuojelu- ja tutkimusyksikkö (YSTY), työryhmän sihteeri 18.7.2005 lähtien

Työ aloitettiin henkilöstön **kulikutapakyselyllä** lähtötietojen kokoamiseksi. Kysely tehtiin sähköisessä muodossa intranetin avulla. Kysely on tarkoitus toteuttaa parin vuoden välein osana seuranta. Kyselyllä kartoitettiin seuraavia asioita:

- ✓ työmatkojen suuntautuminen, pituus, kulutapa
- ✓ työasiamatkojen suuntautuminen ja kulutapa
- ✓ halukkuus muuttaa nykyisiä kulutapoja
- ✓ matkoihin liittyvät ongelmat ja toiveet
- ✓ kehittämisideat ja -ehdotukset

Kulikutapakyselyn jälkeen tehtiin **kiinteistöjen auditointi**, jossa käytiin läpi seuraavat asiat:

- ✓ autojen pysäköinti
- ✓ polkupyörien pysäköinti (henkilöstö ja asiakkaat)
- ✓ sosiaalitulojen määrä ja laatu

Tietoja työ- ja työasiamatkaliikkumisen nykytilasta ympäristökeskuksessa on saatu myös Helsingin kaupungin ja ympäristökeskuksen ohjeistuksista sekä keräämällä yksiköistä ja henkilöstöhallinnosta tarvittavia tietoja. Nykytilaa koskevat tiedot on koottu työmatkasuunnitelmaan.

Nykytilan kartoituksen pohjalta on työryhmässä määritetty kehittämistarpeita sekä tavoitteita ja toimenpiteitä, joilla tähdätään kestävimpiin liikkumistapoihin työ- ja työasiamatkoilla. Työmatkasuunnitelma tavoitteineen ja toimenpiteineen hyväksytään ympäristökeskuksen johtoryhmässä syksyllä 2005.

Ympäristökeskuksen työmatkasuunnitelman toteutusta seurataan jatkossa osana koko viraston laatu- ja ympäristöjärjestelmää sekä tulossuunnittelua ja sen seuranta.

2 Työmatkaliikkumisen nykytila ympäristökeskuksessa

Ympäristökeskus huolehtii kunnalle kuuluvista ympäristön- ja terveydensuojelun sekä elintarvikevalvonnan, eläinlääkintähuollon ja kuluttajaneuvonnan viranomaistehtävistä. Viraston palveluksessa on muun muassa ympäristötarkastajia, elintarviketarkastajia, terveystarkastajia, kuluttajaneuvojia, ympäristöneuvojia, kemistejä, laborantteja ja tutkijoita.

Virasto sijaitsee Helsingin Kalliossa kolmessa eri toimipisteessä. Lisäksi Harakan saaresa toimii luontokeskus. Viraston liikenneyhteydet ovat erinomaiset, mikä vähentää tarvetta auton käyttöön työmatkoilla. Keskusta ja esikaupunkialueet ovat hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Sörnäisten ja Hakaniemen metroasemat ovat kävelyetäisyyden päässä. Lähettyvillä on useita raitiovaunu- ja bussipysäkkejä. Pyörätieyhteydet ovat kohtuulliset. Työntekijöiden työasiamatkat suuntautuvat koko kaupungin alueelle. Pääväylät ovat varsin hyvin saavutettavissa, mikä vähentää ajokilometrien kokonaismäärää.

Tässä työmatkasuunnitelmassa esitetyt työmatka- ja työasiamatkaliikkumista koskevat tiedot pohjautuvat pääosin maaliskuussa 2005 ympäristökeskuksen intranetissä toteutettuun kyselyyn (kyselylomake erillisenä PDF-tiedostona). Koko taloa koskevia tietoja on myös selvitetty hallintoyksiköstä³.

Työntekijöitä ympäristökeskuksessa oli kyselyn tekoaikaan 192, joista kyselyyn vastasi 107. Vastausprosentti oli 55,7. Vastaaajista oli miehiä 33 % ja naisia 67 %. Koko ympäristökeskuksen vastaavat luvut ovat 30 % ja 70 %. Kyselyyn vastanneiden keskimääräinen ikä oli 44,95 vuotta. Koko henkilöstön keski-ikä on 44,55 vuotta.

Kyselyyn vastanneista asuu Helsingissä 69 %, Espoossa 11 %, Vantaalla 8,7 %, Sipoossa 4 % ja Tuusulassa 4 %. Yksittäisiä vastaajia oli myös Inkoosta, Keravalta ja Pornaisista. Lisäksi ympäristökeskuksen työntekijöitä on ilmoitettu asuvan Porvoossa, Kirkkonummella, Asikkalassa, Kouvolassa, Lohjalla, Mäntsälässä, Nurmijärvellä, Riihimäellä ja Ruovedellä. Työntekijöistä 86 % asuu pääkaupunkiseudulla.

Ympäristökeskuksen työntekijöiden kotipaikka

	Kysely %	Koko ympäristökeskus %
Helsinki	69	68
Espoo	11	8
Vantaa	8,7	9,4
Sipoo	4	2,6
Tuusula	4	2,6
muut	3	9

Vastanneista 70 % työskentelee Helsinginkadulla, 21 % Viipurinkadulla ja 9 % Kaarlenkadulla (koko ympäristökeskus 77,1 %, 20 % ja 3 %).

Joukkoliikenteen **matkakortti** tai alueellinen kausilippu oli 90 %:lla vastaajista. Vastanneista 52 % käytti matkoihinsa kokonaan itse maksamaansa joukkoliikennelippua, 38 %:lla oli työnantajan subventoima matkakortti. Ympäristökeskuksessa myönnettyjä subventoi-

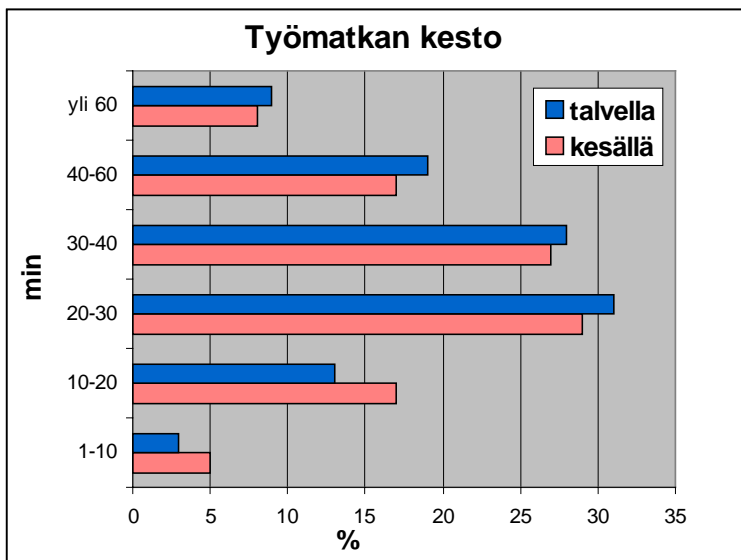
³ Mauno Nykänen 23.3.2005

tuja henkilökohtaisia matkakortteja oli keväällä 2005 32 prosentilla henkilöstöstä eli 61 työntekijällä (HY 4 kpl, YVY 23 kpl, YTY 18 kpl ja YSTY 16 kpl). Subventoidun joukkoliikennelipun haltijat vastasivat siis kyselyyn hieman keskimääräistä aktiivisemmin.

Työsuhdeautoja ympäristökeskuksessa ei ole. Ympäristökeskuksessa on myönnetty 53 henkilölle **oman auton käyttöoikeus** työtehtävissä. Virastossa on 12 virka-autoa työtehtävien hoitoon.

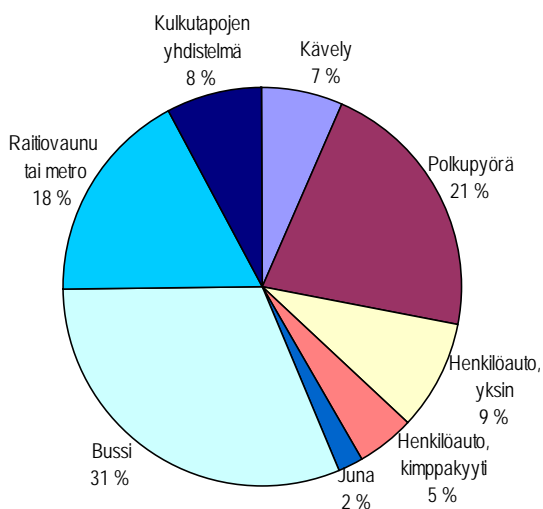
2.1 Kodin ja työpaikan väliset matkat

Keskimääräinen työmatka yhteen suuntaan oli ympäristökeskuksessa kyselyn perusteella 13,6 km. Lyhyimmät matkat olivat puoli kilometriä ja pisin yli 60 km. Vastaaajista 76 % selviää työmatkastaan kesäaikaan alle 40 minuutissa. Talvisin vastaava prosenttiosuus on 73 %.

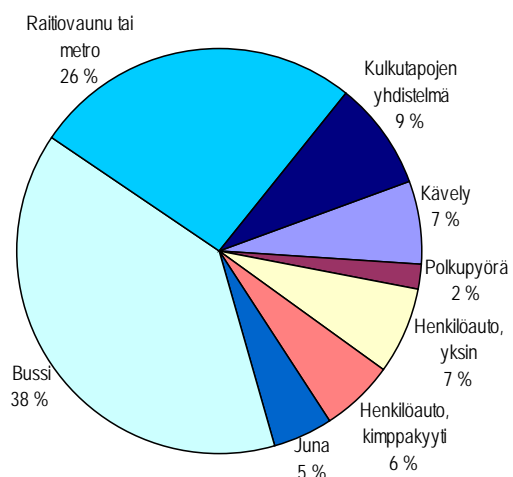


Joukkoliikennettä käyttää työmatkoihinsa ympäristökeskuslaisista kesällä 51 %, talvella 69 %. Autoilijoita on kesäisin 14 % ja talvella 13 %. Pyöräilyn osuus kasvaa talven 2 %:sta, kesän 21 %:iin.

Kuljetapajakauma kesällä

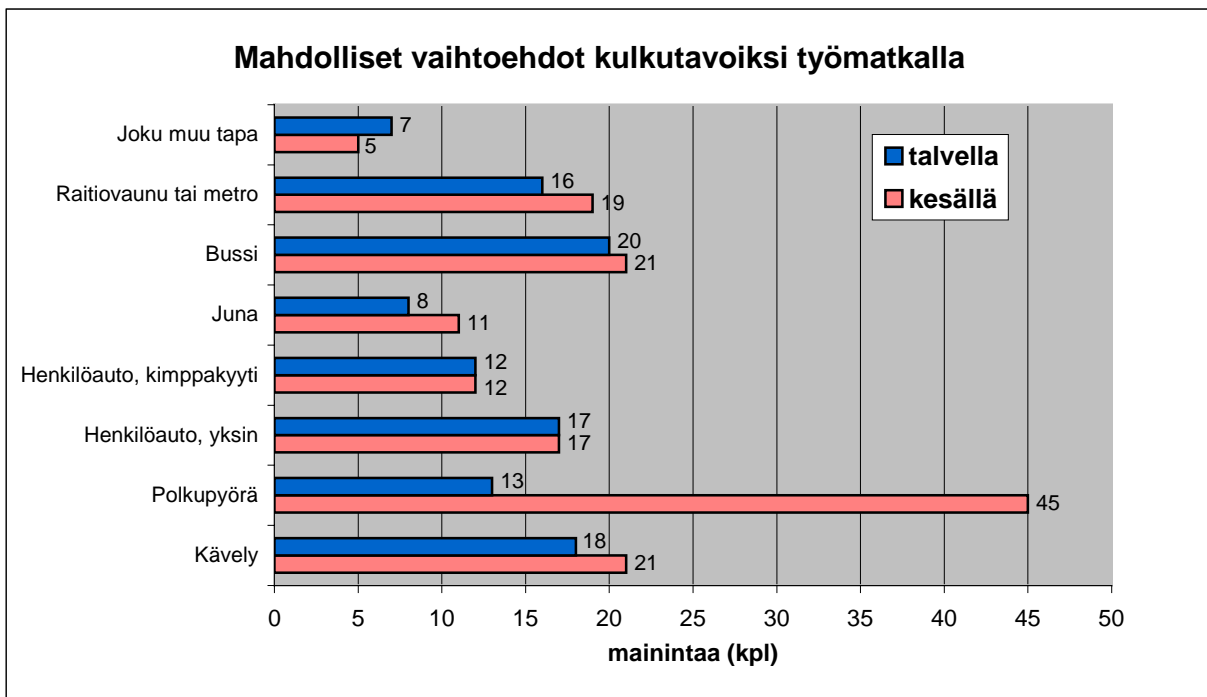


Kuljetapajakauma talvella



Vastaajia, jotka olivat valinneet pääasialliseksi kulkutavakseen **eri kulkumuotojen yhdistelmän**, oli 8 kpl, joista 7 oli naisia. Yhdistelmistä valtaosa oli pidemmän kävely- tai pyöräilymatkan yhdistämistä joukkoliikenteeseen. Monilla kesävaihtoehto oli pyöräily. Talvella matka bussille, metrolle tai junalle taittuu kävelen. Moni toki kävelee myös kesäisin. Vain yhdessä yhdistelmässä talvisaikaan liityntäliikennemuotona oli auto.

Kysymyksessä, jossa kartoitettiin työntekijöiden mahdollisuutta vaihtaa käyttämänsä kulkumuoto johonkin toiseen, sai valita useampiakin vaihtoehtoja. Selvästi suosituimmaksi vaihtoehdoksi nousi pyöräily, jonka valitsi mahdolliseksi vaihtoehdoksi kesäaikaan lähes puolet vastaajista. Innokkuutta pyöräilyn lisäämiseen siis olisi, mutta ilmeisesti pyöräilyn olosuhteet niin matkan aikana kuin työpaikalla eivät vastaa toiveita ja estävät osittain pyöräilyn suosion kasvua.



2.1.1 Eri kulkumuotojen käyttäjien profilointi

Työmatkansa **kävelevät** olivat enimmäkseen 50-60-luvulla syntyneitä naisia, joilla työmatka on alle 5 km. Lähes kaikilla oli kuitenkin myös joko itse maksettu tai työnantajan subventoima matkakortti. Suurin osa kävelee kesät talvet, mutta osa vaihtaa kävelyn talviaikaan joukkoliikenteeseen.

Kulikutapavaihtoehdoista suosituimmat kävelijöiden keskuudessa olivat pyöräily ja joukkoliikenne. Työasiamatkoillaan kävelijöiden kulkutapavalikoima monipuolistuu; löytyy niin auton kuin joukkoliikenteen käyttöä, mutta kävelen hoituvat myös muutaman työasiamatkat. Kävely työmatkakulikutapana on tietysti hyvin joustava vaihtoehto ja se mahdollistaa työasiamatkoilla koko vaihtoehtopaletin käytön monipuolisesti tilanteen mukaan.

Pyöräilijöistä puolet oli naisia ja puolet miehiä. Ikäjakama oli laaja, mutta suhteellisesti suurin suosio pyöräilyllä on hieman alle viisikymppisillä. Viipurinkatulaiiset ja kaarlenkatulaiiset ovat hieman innokkaampia pyöräilijöitä kuin helsinginkatulaiiset. Kaikki pyöräilijät

omistivat kuitenkin myös matkakortin, puolella se oli työnantajan subventoima. Talvisin pyöräilijät siirtyvätkin enimmäkseen käyttämään joukkoliikennettä, yksikään ei siirry talveksi auton rattiin. Sen sijaan työasiamatkoilla pyöräilijät käyttävät paljon viraston autoja. Talvisin joukkoliikenteeseen siirtymisen myötä myös kesäpyöräilijöiden työmatkan kesto kasvaa reilusti. Keskimääräinen pyöräilijän työmatka oli noin 9 km. Suosittuja vaihtoehtoja olivat joukkoliikenne ja kävely, ja talvipyöräilykin kiinnosti muuta väkeä useammin.

Joukkoliikenteen käyttäjien taustatietojen jakaumat olivat hyvin lähellä koko kyselyyn vastanneen väen tietoja eli naisia 70 % ja keski-ikä vain hiukan vähemmän kuin koko otoksessa. Joukkoliikenteen käyttäjiä löytyi Helsinginkadulta, Viipurinkadulta ja Kaarlenkadulta samassa suhteessa kuin koko kyselyyn vastanneessa joukossa. Joukkoliikenteen käyttäjillä oli hieman keskimääräistä useammin itse maksettu matkakortti. Joukkoliikennettä käytetään tasaisesti läpi vuoden, vain yksi vaihtaa joukkoliikenteen talvisaikaan kimppekyydiksi.

Keskimääräinen työmatka joukkoliikenteen käyttäjillä oli 14 km ja aikaa siihen kului hieman keskiarvoa enemmän niin kesällä kuin talvella. Vaihtoehtoja suosituimpia joukkoliikenteen käyttäjien mielestä olivat polkupyörä ja kimppekyydit. He myös olivat keskimääräistä useimmin nimenneet jonkun muun tavan kuten erilaisten yhdistelmien käytön, juoksemisen tai jopa potkukelkan.

Työmatkansa joukkoliikenteellä kulkevat käyttivät ymmärrettävästi myös työasiamatkoilla paljon joukkoliikennettä. Valtaosa käytti itse maksamaansa matkakorttia, mikä tarkoittaa sitä, että he eivät saa mitään korvausta työasiamatkoistaan. Joukosta löytyi kyllä myös autoa käyttäviä ja kävelijöitä. Suosituimmat vaihtoehdot työasiamatkoille tässä joukossa olisivat kävely, pyöräily ja työnantajan subventoiman joukkoliikenneliikityksen käyttö.

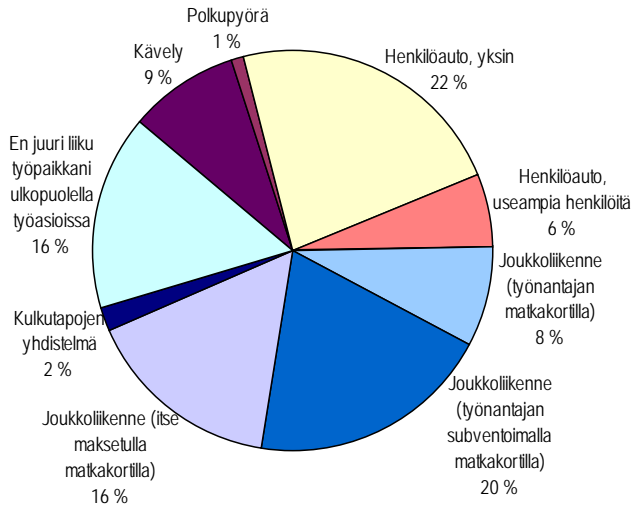
Autoilijat (yksin autoilevia 9 kpl eli 9 % ja kimppekyytejä käyttäviä 5 kpl eli 5 %) olivat keskimääräistä iäkkäämpiä ja työskentelivät muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta Helsinginkadulla. Muutama omistivat myös matkakortin. Muutama yksin autoileva vaihtaa talvisin kulkutavakseen joukkoliikenteen.

Työmatkan keston suhteen autoilijoilla painottuvat keskimääräistä enemmän luokat 10–20 minuuttia ja 20–30 minuuttia. Keskimääräinen työmatka autoilijoilla on 20 km, mutta 64 %:n matka on alle 18 km. Suosituimmat vaihtoehdot kulkutavaksi olivat autoilu (yksin tai kimppassa) tai bussi tai muu joukkoliikenneväline. Vain muutama nimesi mahdolliseksi vaihtoehdoksi kävelyn tai pyöräilyn.

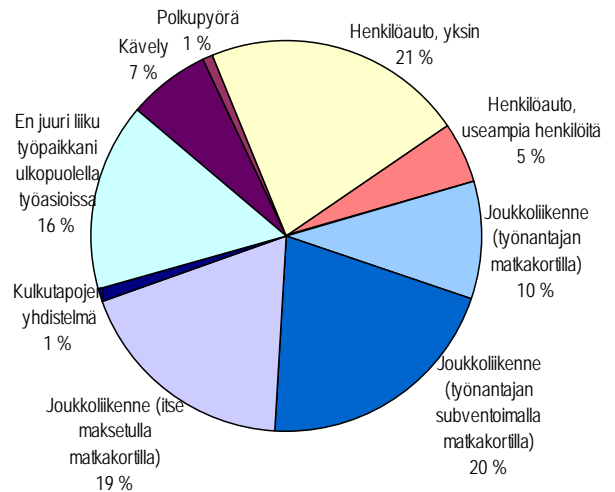
Autoilijat käyttävät autoaan myös työasiamatkoilla, vain muutama käyttää joukkoliikennettä ja muutama ei juuri liiku työpaikan ulkopuolella. Käytössä on keskimääräistä useammin työnantajan auto tai oma auto, jonka käytöstä maksetaan korvausta. Oma auto käytetään joissakin tapauksissa myös ilman korvausta. Vaihtoehtoja auton käytölle työasiamatkoilla ei monikaan maininnut, osa syystä ettei voi työssä tarvittavien varusteiden takia käyttää muuta kulkutapaa.

2.2 Työasiamatkat työpäivän aikana

Työasiamatkojen kulkutapajakauma kesällä



Työasiamatkojen kulkutapajakauma talvella



Työasiamatkoilla henkilöauto oli selvästi suosituimpi vaihtoehto kuin kodin ja työpaikan välisillä matkoilla. Auton pääasialliseksi kulkumuodokseen työasiamatkoilla valinneista valtaosa eli 70 % ajaa ympäristökeskuksen virka-autoilla.

Kaikista niistä 53 henkilöstä, joille ympäristökeskuksessa on myönnetty lupa oman auton käyttöön virkatehtävissä, vain 9 vastasi kyselyyn. Kuusi ihmistä myös ilmoitti käyttävänsä omaa autoa työasiamatkoihin, vaikkei saakaan siitä työnantajalta korvausta.

Työasiamatkoihin käytettävä auto

Mainintoja (kpl)

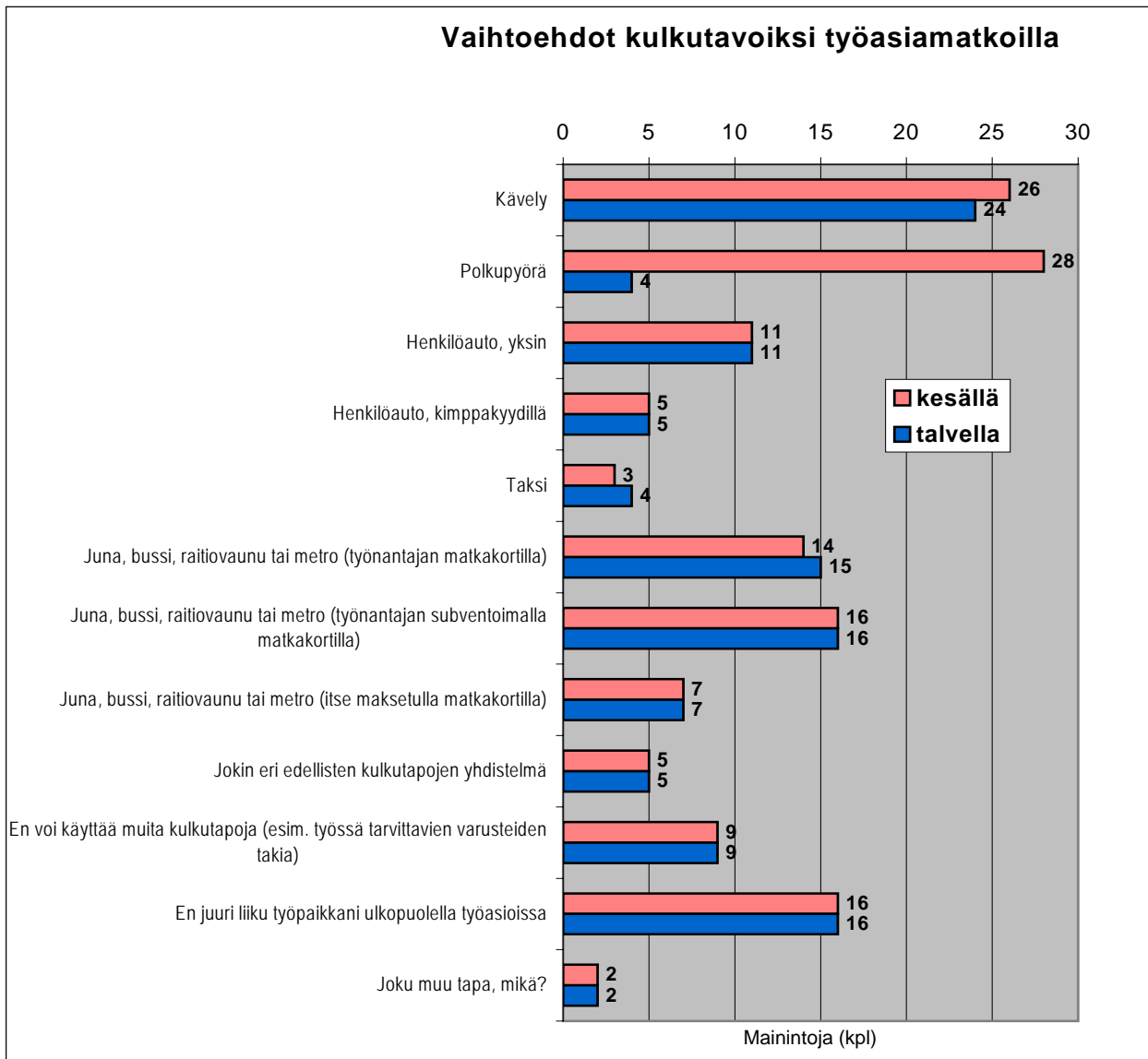
työnantajan auto	34
oma auto, jonka käytöstä saa työnantajalta korvausta	9
oma auto, ilman korvausta	6

Työasiamatkoja ajettiin omalla tai virka-autolla keskimäärin 1678,4 kilometriä vuodessa henkilöä kohti. Vaihteluväli on tosin erittäin suuri: pienin ilmoitettu vuosittainen kilometrimäärä oli 10 ja suurin 12 000.

Joukkoliikennettä työasiamatkoihin käytti kesällä 44 % ja talvella 49 % vastaajista. Vain 20 % ilmoitti käyttävänsä työnantajan subventoimaa joukkoliikennelippua, vaikka sellainen on 32 %:lla ympäristökeskuksen työntekijöistä. Noin viidennes vastaajista käytti työasiamatkoihinsa itse kustantamaansa joukkoliikennelippua, jonka käytöstä ei saa mitään korvausta työnantajalta.

Vastaajista 16 % ei juuri poistu työpaikaltaan työpäivän aikana.

Kysyttäessä mahdollisia vaihtoehtoja työasiamatkaliikkumiseen suosikiksi nousi työmatkojen tapaan kesäinen polkupyöräily ja sen rinnalla myös kävely.



2.3 Ympäristökeskuksen nykyiset työmatkaliikkumisen käytännöt

Virka- ja työtehtävien hoitamiseen liittyvän matkustamisen ja kuljettamisen perusteet on pääosin kirjattu kaupunginjohtajan 22.1.2004 tekemään päätökseen 4020 §⁴. Lisäksi tässä luvussa lähteenä on käytetty ympäristökeskuksen työntekijöiden ja yksiköiden sihteerien toimittamia tietoja.

Kaupungin sisäisessä liikkumisessa pääperiaatteena on, että työnantaja korvaa viranhaltijoiden ja työntekijöiden virka- ja työtehtävien hoitamiseen liittyvät matkat.

⁴ Virka- ja työtehtävien hoitamiseen liittyvä matkustaminen ja kuljettaminen, kirje ja ohjeet kaupunginjohtajan päätöksestä 4020 § (22.1.2004, Pentti Anttonen)

2.3.1 Joukkoliikenne

Kaupungin johdon päätöksen mukaan tarkoituksenmukaisinta joukkoliikenteellä hoidettavien virka- tai työtehtävien hoidossa on käyttää **ennakkoon ladattavia matkakortteja**. Nämä voivat olla joko arvolippuja tai henkilökohtaisia tai haltijakohtaisia kausilippuja. Näitä lippuja saa pääsääntöisesti ostaa vain HKL:n lippupalvelusta. Ympäristökeskuksen arvolippuja hallinnoivat yksikköjen sihteerit, jotka käyvät lataamassa niihin arvoa.

Lainattavia arvomatkakortteja on ympäristökeskuksessa 16 kpl (YSTY 5, YVY 4, YTY 3, HY 2, YL 2). Kaupungin subventoima henkilökohtainen kausimatkakortti on 61 ympäristökeskuslaisella (YVY 23, YTY 18, YSTY 16, HY 4).

Helsingin sisäinen **subventoitu kausilippu** voidaan myöntää henkilölle, jos jokin seuraavista edellytyksistä täyttyy:

- a) henkilö työskentelee useammassa kuin yhdessä työpisteessä
- b) esimiesasemassa olevan henkilön johtamaa toimintaa on eri puolilla kaupunkia
- c) henkilön toiminta kohdistuu useihin eri laitoksiin tai kohteisiin

Lisäksi edellytetään, että kyseessä on HKL:n tai seutuliikenteen henkilökohtainen kausilippu tai HKL:n yleiskausilippu ja että lippuun ladataan aikaa vähintään 30 päiväksi. Näiden edellytysten täytyessä kaupunki subventoi 70 % Helsingin sisäisen tariffin mukaisesta henkilökohtaisen kausilipun hinnasta. Jos henkilö asuu pääkaupunkiseudulla ja käyttää seutulippua, hänelle subventoidaan vain Helsingin sisäisen tariffin osuus. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella asuvalle voidaan hankkia henkilökohtainen yleiskausilippu, joka kelppaa vain Helsingin alueella. Kaupungin työntekijöistä noin 3500 henkilöllä oli vuonna 2001 käytössään tämä ns. virkamieslippu vuosilipun muodossa. Lisäksi HKL myönsi palveluksessaan oleville noin 2000 henkilölle henkilökuntavapaalipun, joka on verovapaa.

Ympäristökeskuksessa päätöksen subventoidun joukkoliikennelipun myöntämisestä tekee ympäristöjohtaja. Lainattavien haltijakohtaisten matkakorttien ostosta päättää yksikön päällikkö.

Yksiköissä olevia lainattavia matkakortteja käyttävät pääasiassa ympäristö- ja terveystarkastajat sekä vesistötutkimuksen ja hallintoyksikön työntekijät. Muita käyttäjäryhmiä ovat pääkaupunkiseudun ulkopuolella asuvat, joista muutamalla on lainattava kortti säännöllisesti hallussaan. Myös subventoidun joukkoliikennelipun haltijat käyttävät lainattavia kortteja matkustaessaan työtehtävissä muualle YTV-alueelle.

2.3.2 Auton käyttö

Oman tai hallinnassa olevan auton käyttöoikeuden virka- tai työtehtävissä voi saada, jos auton käyttö virka- tai työtehtävien hoidolle on välttämätöntä tai eduksi. Oman auton käytöstä maksetaan korvausta verohallinnon vahvistamien kilometrikorvausten mukaan. Vuonna 2005 korvaus yksin ajettaessa on 40 snt/km. Käyttöoikeus voidaan myöntää tois- taiseksi tai enintään siksi ajaksi jonka työntekijä hoitaa virkaa tai tehtävää (pysyvä käyttöoikeus). Oikeus voidaan myöntää myös tilapäisesti jonkun tehtävän hoitamista varten (tilapäinen käyttöoikeus).

Pysyvän oman auton käyttöoikeuden työtehtävissä myöntää ympäristöjohtaja. Tilapäisestä käyttöoikeudesta päättää lähin esimies. Myönnettäessä pysyvä käyttöoikeus on myös määriteltävä vuosittainen sallittu kilometrimäärä, jota ei saa ylittää. Jokaisessa virka- tai työajoon käytettävässä yksityisajoneuvossa on oltava ajopäiväkirja, johon merkitään:

- matkan alkamis- ja päättymisajankohta
- matkamittarin lukema matkan alkaessa ja päättyessä lähtö- ja tulopaikka sekä tarvittaessa matkareitti
- henkilöiden lukumäärä, jos heitä on mukana useita, sekä tavaroiden paino, jos niitä on mukana
- ajon tarkoitus
- mahdolliset pysäköintikustannukset.

Ajopäiväkirjan tarkastaa ennen laskutusta asianosaisen esimies.

Kaupungin ajoneuvojen käyttöoikeudesta päättää myös ympäristöjohtaja. Myös kaupungin ajoneuvoista tulee pitää ajopäiväkirjaa, jonka käyttäjä tai kuljetuksen tilaaja kuittaa aina ajoneuvoa käyttäessään. Käytännössä ajopäiväkirjoja on kaksi, joista toinen on autossa ja toinen tarkastettavana. Ympäristökeskuksessa jokaisella autolla (yhteensä 12 autoa) on nimetty autovastaava, jonka tehtäviin kuuluu huolehtia ajoneuvosta.

Pysäköintipaikkoja ympäristökeskuksen kiinteistöillä on 11 Helsinginkadulla ja 9 Viipurinkadulla. Helsinginkadun sisäpihan paikoista 6 on varattu talon virka-autoille ja 5 henkilökunnalle. YTY:n rekisterinumerokohtaisella ”virka-ajossa” lapulla voi pysäköidä muualla paikalla naapurissa olevan työväenopiston parkkipaikalle. Lisäksi YTY:ssä ja YL:ssä on molemmissa yksi yrityspysäköintitunnus, joka oikeuttaa pysäköimään asukaspaikoille Helsinginkadun lähipiirissä. Viipurinkadulla paikat ovat hallissa ja niistä 6 on varattu talon autoille ja 3 henkilökunnalle. Lisäksi Viipurinkadun toisella puolella olevan kerrostaloyhtiön pihassa on varattuna 3 autopaikkaa ympäristökeskuksen käyttöön.

Kaupungilla virka- tai työtehtävissä liikuttaessa niin oman auton kuin virka-autojen käyttäjät käyttävät pääsääntöisesti parcard -pysäköintimaksulaitetta, jonka he itse käyvät tarvittaessa lataamassa rakennusviraston palvelupisteissä.

Polttoaineenkulutusta seurataan osana ympäristökeskuksen ympäristöjärjestelmää. Kulutukselle asetetaan vuosittain määrälliset tavoitteet. Niiden toteutuminen raportoidaan ympäristökeskuksen vuosikatsauksessa ja kaupungin ympäristöraportin hallintokuntaosastossa liitteessä.

2.3.3 Kävely ja pyöräily

Ympäristökeskuksessa on kaksi henkilökunnan käytössä olevaa virastopyörää, yksi Helsinginkadulla ja yksi Viipurinkadulla. Kypärän voi lainata Hesarilla asiakaspalvelupisteestä. Viipurinkadulla se löytyy 2. kerroksen kopiohuoneesta, jossa on myös pumppu. Pyörissä on satulan pikalukitus, joten korkeuden säätäminen sopivaksi onnistuu helposti. Virastopyörien kunnossapidosta vastaa Hesarilla Taisto Olenius ja Viipurinkadulla Jukka Puttonen. Pyörien käyttöä seurataan Helsinginkadulla varausvihkon avulla. Viipurinkadulla on käytössä Excel-pohjainen varausjärjestelmä.

Työmatka- tai työasiamatkapyöräilyn tai -kävelyn käyttöön kannustetaan ympäristökeskuksen omassa ympäristöoppaassa, muuta ohjeistusta käytön korvauksista tai välineistä ei ole. Verohallinto on vahvistanut kilometrikorvaukseksi muille kulkuneuvoille 8 snt/km, mutta tietävästi pyöräilijät ympäristökeskuksessa eivät ole pyöräilemistään kilometreistä matkalaskua tehneet.

Ympäristökeskuksessa ei ole tällä hetkellä erillisiä kannustimia tai harrastepalkintoja liittyen työmatka- tai työasiamatkapyöräilyyn tai kävelyyn. Vuonna 2003 järjestettiin virastopyöräkisa, jonka ideana oli muistuttaa virastopyörien olemassaolosta ja kannustaa käyttämään niitä aina kun mahdollista. Kisa oli yksikkökohtainen ja kesti kesäkuun alusta loka-kuun loppuun. Kisan aikana pyöriä käytettiin todistettusti 63 kertaa.

Helsinginkadun sisäpihalla on myös järjestetty vuonna 2002 pyörien korjaustempaus, jossa pyöränhuoltotaitoinen viraston väki avusti muita keväthuollossa ja tarjolla oli pyöräilyyn liittyvää aineistoa. Pyöräilyn edistämiseksi on kampanjoitu vuosittain pyöräilyviikolla ja Autottomana Päivänä 22.9.

2.3.4 Virkamatkat

Virkamatkoja ei ole varsinaisesti sisällytetty LIIKKIS -hankkeeseen. Virkamatkalla tarkoitetaan matkaa, joka ei kuulu viranhaltijan tai työntekijän tavanomaisiin työ- tai virkatehtäviin, ja joka perustuu virkamattamääräykseen. Virkamatkan perusohjeena on, että matka on tehtävä niin lyhyessä ajassa ja vähin kustannuksin kuin mahdollista ottaen huomioon matkan ja hoidettavien tehtävien tarkoituksenmukainen suorittaminen.

Ohjeistus virkamatkoista löytyy samasta kaupunginjohtajan 22.1.2004 tekemästä päätöksestä 4020 § kuin muukin liikkumista koskeva ohjeistus. Ympäristökeskuksessa päätöksen Euroopan sisällä tehtävistä virkamatkoista tekee ympäristöjohtaja. Euroopan ulkopuolisista virkamatkoista päättää kaupunginjohtaja.

2.3.5 Etätyö

Helsingin kaupunki suhtautuu kannustavasti etätyön tekemiseen silloin, kun se tehtävien puolesta on mahdollista. Kaupunginkanslian henkilöstöosasto on laatinut 16.10.2001 ohjeet, jotka koskevat etätyön periaatteita ja palvelussuhteen ehtoja etätyön aikana.

Etätyöksi katsotaan soveltuvan työn, joka ei ole nimenomaisesti työpaikkaan sidottua, ja jossa tarve henkilökohtaiseen kanssakäymiseen tai työn välittömään valvontaan on vähäinen. Ohjeessa on määritelty, että etätyö sopii parhaiten itsenäisiin asiantuntija- ja suunnittelutehtäviin, raporttien ja muistioiden laatimiseen, laajojen tekstien kirjoittamiseen, tekstinkäsittely- ja käännöstehtäviin ja muuhun keskittymistä vaativiin itsenäisesti suoritettaviin töihin, jotka suoritetaan yleensä tietotekniikan avulla ja yhteys työnantajaan hoidetaan tietoliikenneyhteyksin.

Etätyön tekemisestä on aina tehtävä kirjallinen sopimus. Lyhytaikaisesta satunnaisesta etätyöstä voidaan sopia suullisesti. Etätyössä olevaa koskevat pääasiassa samat palvelussuhteen ehdot kuin hänen tehdessään työtä työnantajan tiloissa.

Ympäristökeskuksessa säännöllistä etätöitä teki keväällä 2005 kaksi henkilöä, joista toinen enimmillään kaksi päivää viikossa ja toinen osa-aikaisesti. Ympäristökeskuksen henkilöstöstrategiassa vuosille 2001-2005 mainitaan kehittyvän teknologian hyödyntämistä koskevan toimenpiteen alla, että etätöiden tekeminen on mahdollista erikseen päätettyjen periaatteiden mukaisesti. Näitä periaatteita ei ole kuitenkaan määritelty erityisesti ympäristökeskusta koskien. Päätöksissä nojaututaan kaupungin yleisiin ohjeisiin.

2.4 Kiinteistöjen auditointi

2.4.1 Helsinginkadun kiinteistö

Helsinginkadulla pysäköintipaikat sijaitsevat lakuavaimella avattavan nosto-oven takana kiinteistön sisäpihalla. Pihalla pysäköidään sekä autot että pyörät. Tila palvelee 154:ää Helsinginkadulla ja Kaarlenkadulla työskentelevää ympäristökeskuslaista.

Autopaikkoja on sisäpihalla 11, joista 5 on varattu työntekijöiden autoille ja 6 ympäristökeskuksen autoille. Lisäksi autoja pysäköidään rekisterikohtaisin tunnuksin viereisen Työväenopiston pihalla (YTY) ja yrityspysäköintitunnuksin (1 kpl YTY ja 1 kpl YL). Kaikkien autoa työmatkoihinsa käyttävien autot eivät sovi pihalle. He käyttävät joko maksullisia kadunvarsipaikkoja tai kauempana sijaitsevia ilmaisia parkkipaikkoja.

Pyöräpaikkoja on sisäpihalla talon seinustalla telineessä 16 kpl. Katosta ei ole. Sisäpihalla on toisella seinustalla katos, mutta siellä säilytetään jätteastioita, pahvinkeräysrullakoita, käytöstä poistettuja puulavoja ja muuta tavaraa. Myös Helsinginkadun virastopyörä oli arviointipäivänä 25.4.2005 katoksessa. Pyöriä oli arviointipäivänä telineissä 4 kpl ja telineen ulkopuolella muutamia. Pyöräpysäköintiä on myös Itäisen Alppirinteen puolella ulkona tai pyörä nostetaan rappuun suojaan (1 kpl 25.4.2005).

Pyöräpysäköintipaikkoja asiakkaille ei ole. Rakennuksen viereisellä osin epäsiistillä katualueella on huonokuntoinen teline, josta tosin käytössä on vain toinen puoli. Koska alueella varastetaan paljon pyöriä, telineessä pitäisi olla mahdollista kunnan runkolukitus.

Helsinginkadun sisäpihalta sisään menevän oven vieressä on vesistötutkimuksen sosiaali-tila, jossa on yksi suihku ja 10 pukukaappia. Muut **sosiaalitilat** ovat hajallaan pohjakerroksissa ja kellarissa. Kuntosalin vieressä on miesten pukuhuone (2 suihkua, 10 lukittavaa kaappia, ei kuivatustelineitä/-kaappia) ja naisten pukuhuone (2 suihkua, 10 lukittavaa kaappia, kuivatustanko). Osa kaapeista on nimetty tietyille työntekijöille. Viereisessä varastokäytävässä on lisäksi vielä yhteiskäytössä 6 lukittavaa kaappia. Laboratorion naisilla on pohjakerroksessa oma pukuhuone, jossa on 2 suihkua ja 35 lukittavaa kaappia. Valtaosa kaapeista on nimetty tietyille henkilölle. Kellarissa on yksi yhteiskäytössä oleva suihku ja pukuhuone, jossa on 8 lukittavaa vaatekaappia. Katutasossa on ympäristökeskuksen saunaosasto, jossa on 2 suihkua, muttei kaappeja, sekä vahtimestarien käytössä olevat 3 lukittavaa kaappia ja suihku.

2.4.2 Viipurinkadun kiinteistö

Viipurinkadulla kiinteistön kellarissa on parkkihalli, jossa ovat sekä talon auto- että pyöräpysäköintitilat. Samassa kiinteistössä toimivat myös kiinteistöviraston kaupunkimittaus ja sosiaaliviraston Alppilan alueen kotipalveluyksikkö, joiden auto- ja pyöräpysäköinti on samassa tilassa. Viipurinkadulla työskentelee 38 ympäristökeskuslaista.

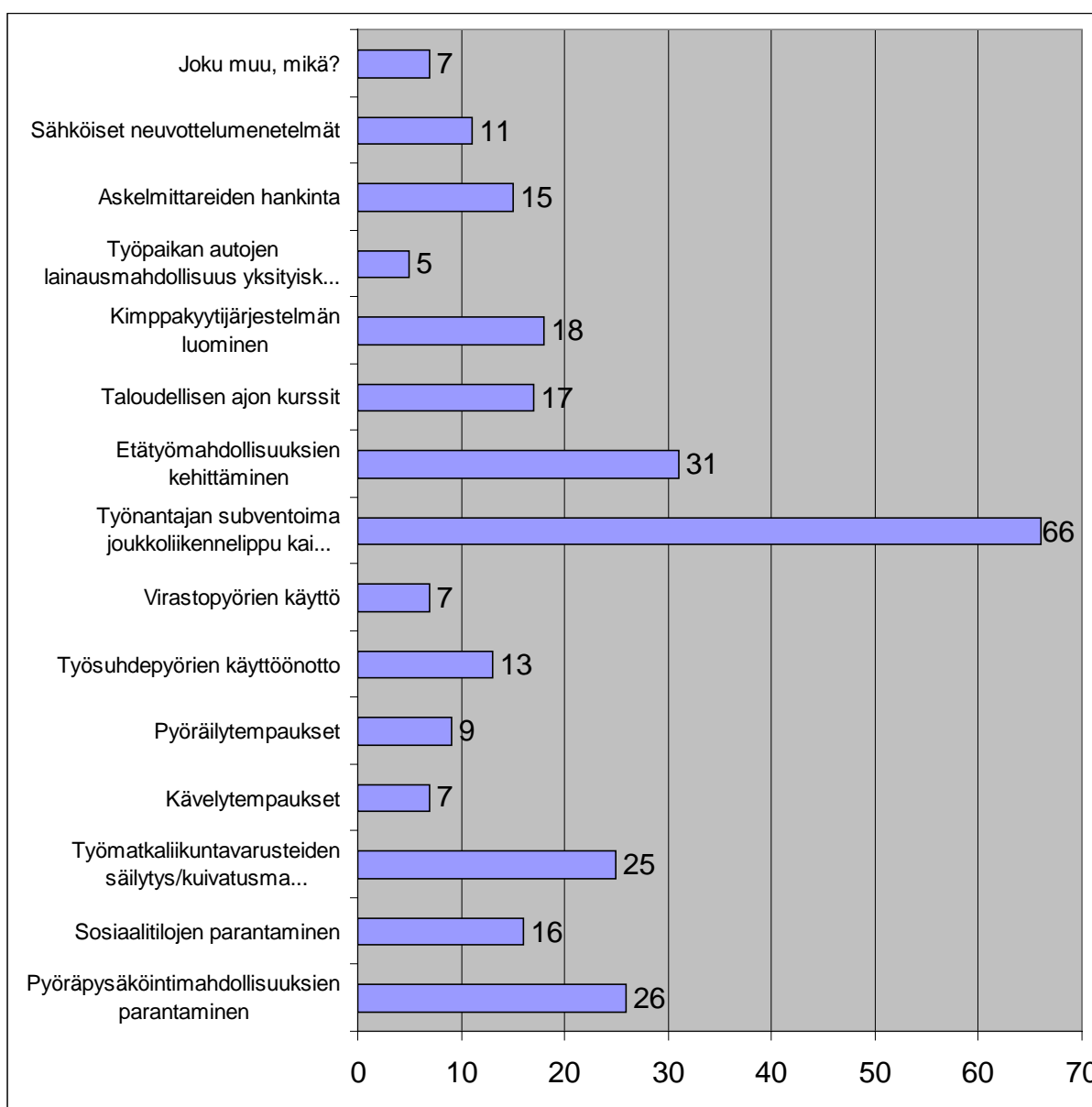
Autopaikkoja on hallissa varattuna 3 kpl työntekijöiden autoille ja 6 kpl työpaikan autoille. Vastapäisen kiinteistön pihalla on 3 kpl ympäristökeskukselle varattuja autopaikkoja, joiden käyttöaste on melko alhainen.

Pyöräpaikkoja hallissa on telineissä 10 kpl, jotka ovat myös kaupunkimittauksen ja kotipalvelujen käytössä. Arviointipäivänä 13.5.2005 telineet olivat täynnä ja valtaosa näytti olevan ilmeisesti kotipalveluyksiyön kohtuullisen uusia virkapyöriä, joissa osassa oli vielä muovipussit satuloiden päällä. Telineet olivat aivan täynnä ja telineiden vieressä ja hallin seinustoilla oli 15 pyörää parkkeerattuna, osa tosin ilmeisesti käyttämättömiä tai ainakin hyvin vähällä käytöllä (autojen takana loukussa). Ulko-oven vieressä on myös kaaritelineessä viisi pyöräpaikkaa, jossa arviointipäivänä oli yksi pyörä. Tämä teline palvelee myös pyöräileviä asiakkaita.

Viipurinkadulla ympäristökeskuksen pyöräilijöille ja muille työmatkaliikkuville on varattu vain yksi yhteiskäyttöinen **sosiaalitila**, joka on kiinteistön 2. kerroksessa (porrasyhteys parkkihallista). Tilaan on hiljattain asennettu uusi suihkukoppi, joka on siis miesten ja naisten käytössä. Pienessä tilassa on myös erillinen vessa ja 7 lukittavaa vaatekaappia. Koko tilan voi lukita, mutta suihkua ei erikseen, mikä vaikeuttaa käyttöä esimerkiksi aamuisin, jos yhtä aikaa on käyttäjinä miehiä ja naisia. Käytävän toisella puolella olevaan tyhjään toimistohuoneeseen on asennettu koneellinen kuivauskaappi. Muita kuivatustiloja ei ole. Jokaisella on huoneessaan vaatekaappi, jossa hätätilassa voi säilyttää liikuntavarusteitakin.

3 Puutteet ja kehittämistarpeet liikkumisen käytännöissä ja ohjauksessa

Henkilöstön työmatkakyselyssä pyydettiin rastittamaan valmiista listasta 3-5 mieluisinta keinoa oman työpaikan liikkumisolosuhteiden kehittämiseen. Suosituimmaksi nousi työnantajan subventoiman joukkoliikennelipun tarjoaminen kaikille halukkaille. Kolmasosan mielestä myös etätömahdollisuuksien kehittäminen on kiinnostava keino. Paljon mainintoja saivat myös pyöräpysäköintimahdollisuuksien parantaminen sekä työmatkaliikuntavaruusteiden säilytys- ja kuivatusmahdollisuuksien parantaminen. Niihin liittyen mainintoja keräsi myös sosiaalitulojen parantaminen. Näiden kolmen suosio on samassa linjassa pyöräilyn suosion kanssa kysymyksessä, jossa pyydettiin nimeämään mahdollinen vaihtoehto kulkutavaksi työmatkoilla.



Pyöräily ja kävely työmatkoilla

Helsinginkadulla on määrällisesti riittävästi **suihkutiloja**, mutta ne ovat hajallaan ympäri kiinteistöä ja niistä puuttuvat täysin vaatteiden ja varusteiden **kuivatusmahdollisuudet**. Välineet eivät kuivu kunnolla päivän aikana, jos ne laitetaan joko pukukaappiin pukuhuoneissa tai viedään oman huoneen vaatekaappiin. Lähes puolet kyselyyn vastanneista pyöräilijöistä kaipaa parempia säilytys-/kuivatusmahdollisuuksia. Samoin lähes yhtä moni kaipasi parempia **pyörän pysäköintimahdollisuuksia**. Pysäköintiongelma koski nimenomaan Helsinginkadulla työskenteleviä. Helsinginkadulla ei myöskään ole järjestetty asiakkaiden pyöräpysäköintiä millään tavalla. Vierailijoiden pyörät ovat talon seinustalla jalkakäytävällä irrallisina ja alttiina aluetta vaivaavalle ilkeille. Pyöriä ei saa lukittua mihinkään kiinteään.

Viipurinkadun vastauksissa painottuvat muita enemmän sosiaalitulojen parantaminen. Avoimissakin vastauksissa vaadittiin naisille omaa suihkua. Myös työsuohdepyörien käyttöönotto kiinnosti viipurinkatulaisia keskimääräistä enemmän.

Kyselyssä töihin kävelevien mielestä parhaat kehittämiskeinot olivat "taloudellisen ajon kurssit", "askelmittareiden hankinta" sekä "kävelytempaukset".

Töihin pyöräilevien keskuudessa suosituin keino oli "subventoitu joukkoliikennelippu kaikille halukkaille". Keskimääräistä enemmän painottuivat "pyöräpysäköintimahdollisuuksien parantaminen", "sosiaalitulojen parantaminen", "työmatkaliikuntavarusteiden säilytys/kuivatusmahdollisuuksien parantaminen" sekä "pyöräilytempaukset".

Joukkoliikenneliput

Helsingin kaupungilla on tällä hetkellä käytettävissään joukkoliikenteen edistämiseen **työnantajan subventoima** joukkoliikennelippu. Tämä lippumalli edistää joukkoliikenteen käyttöä myös työmatkoilla ja vapaa-aikana, vaikka onkin ensisijaisesti suunnattu korvaamaan työasiamatkoista aiheutuvia kuluja. Helsingin kaupungin virkamieslipun verotusarvoksi on tulkittu lipun nimellisarvoa pienempi osuus, mikäli työntekijä käyttää lippua työasiamatkoihin. Siten tämä lipputyyppeä eroaa varsinaisesta työsuohdematkalipusta, jonka verotusarvoksi on tulkittu tähän asti lipun nimellisarvo. Työsuohdematkalippu on työnantajan työntekijälleen luontoisetuna tarjoama joukkoliikenteen kausilippu, jolla työntekijä voi matkustaa työasiamatkojensa lisäksi työmatkansa ja vapaa-ajalla tehdyt matkansa.

Tähän asti työsuohdematkalipun kustannukset ovat olleet sekä työnantajalle että työntekijälle esimerkiksi työsuohdeautoon verrattuna melko korkeat. Tilanne kuitenkin muuttuu vuonna 2006. Syksyn 2005 budjettiriihessä sovittiin, että joukkoliikenteen työmatkalippu otetaan käyttöön vuoden 2006 alusta. Siitä tulee samantapainen työsuohde-etuna kuin lounas- ja liikuntaseteleistä. Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksen mukaan työsuohdematkalipun arvosta 25 prosenttia olisi verotonta luontoisetua. Valtiovarainministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö selvittävät yhteistyössä työsuohdematkalipun käyttöönottoon liittyviä käytännön kysymyksiä. Hankkeen ensisijainen tavoite on lisätä joukkoliikenteen suosiota. Sen vaikutukset näkyvät eniten suurissa kaupungeissa.

Helsingin kaupunki selvitti vuonna 2002 kaikille Helsingissä ja muualla YTV-alueella asuville työntekijöille tarjottavan työsuohdematkalipun kustannusvaikutuksia ja vaikutuksia lii-

kenteen kysyntään⁵. Kustannukset olisivat olleet 10 – 15 miljoonan euron suuruusluokkaa. Todennäköistä kuitenkin olisi, että kaikki eivät ottaisi vastaan tätä lippua, mikä vähentäisi kuluja. Työsuhdelipun käyttöönoton hyödyiksi arvioitiin muun muassa joukkoliikenteen käytön lisääntyminen, henkilöauton käytön vähentyminen sekä onnettomuuksien, polttoaineenkulutuksen, päästöjen ja pysäköintialueinvestointien vähentyminen.

Tampereen kaupunki on selvittänyt työsuhdelipun käyttöönoton vaikutuksia Tampereen kaupungin organisaatiossa⁶. Kaupungin palveluksessa oli vuonna 2002 noin 15 000 työntekijää. Tampereen teknillisen yliopiston tekemän selvityksen mukaan lippu lisäisi kaupungin työntekijöiden joukkoliikennematkoja 16 prosentilla ja tästä olisi monia hyötyjä kuten ympäristö-, onnettomuus- ja ajoneuvokustannusten pieneminen. Lippu lisäisi työtyytyväisyyttä ja olisi mahdollisuus saada joukkoliikenteen pariin uusia käyttäjiä.

Nykyinen Helsingin kaupungin virkamieslippujen subventointikäytäntö on osittain epätasa-arvoinen. Siitä hyötyvät eniten Helsingissä asuvat työntekijät. YTV-alueen ulkopuolella asuvat eivät hyödy tästä lippujen tukimallista. Subventoidun lipun myöntämisehdot ovat varsin tiukat. Subventoitua lippua ei ole myönnetty esimerkiksi toimistohenkilökunnalle, koska heidän ei katsota tarvitsevan sitä työssään.

Subventoitu lippu on tapana hankkia kerralla koko vuodeksi, jolloin osan vuotta jotain muuta kulkuneuvoa käyttävät kuten kesäisin pyöräilevät, maksavat siitä myös turhaan. Lippu pitäisi olla mahdollista hankkia myös osaksi vuotta.

Ympäristökeskuksen yksiköissä on **lainattavia matkakortteja**, mutta niiden olemassaolosta ja käyttömahdollisuudesta tiedetään varsin vaihtelevasti. Myös niiden riittävyys on ajoittain koetuksella. Kyselyn perusteella joissakin yksiköissä niitä tuntuu olevan liian vähän. Korttien käytöstä tehdään merkinnät varausvihkoon, mutta seurantaa ei ole tehtyjen matkojen osalta. Siksi on hankala arvioida, olisiko sittenkin edullisempaa hankkia lainattavia kortteja käyttäville subventoitu kausilippu.

Kyselyssä joukkoliikenteen käyttäjien mielestä suosituimmat kehittämiskeinot olivat ”subventoitu joukkoliikennelippu kaikille halukkaille”, ”etätyömahdollisuuksien kehittäminen”, ”pyöräpysäköintimahdollisuuksien parantaminen”, ”sosiaalitulojen parantaminen” sekä ”työmatkaliikuntavarusteiden säilytys/kuivatusmahdollisuuksien parantaminen”. Myös muut keinot saivat mainintoja aika tavalla samalla jakaumalla kuin koko otoksessa.

Autoilu työmatkoilla ja työpäivän aikana

Autoa käytetään työmatkoilla ympäristökeskuksessa kyselyn perusteella melko vähän. Suuri osa autoilijoista kuljettaa kyydissään muita, mikä pienentää autoilun aiheuttamaa ympäristökuormitusta huomattavasti. Ympäristökeskuksessa näyttää toimivan hyvin malli, jossa ihmiset voivat tulla työpaikalleen joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen ja lainata työpaikan autoa, kun sitä työtehtävissään tarvitsevat. Kenenkään ei tarvitse tulla työpaikalle autolla sen takia, että tarvitsee autoa työtehtävissään. Työpaikan autojen polttoaineen kulutusta voidaan seurata tehokkaammin, kun käytetään työpaikan autoja eikä omia autoja.

⁵ Työsuhdelippu, Helsingin kaupunginkanslia, henkilöstöosasto, muistio 6.9.2002.

⁶ Työsuhdematkalippu Tampereen kaupungin organisaatiossa, Tampereen teknillinen yliopisto 2004.

Virka-autojen yhteistä varausjärjestelmää ei ole, mikä on selkeä puute. Ajoneuvo kohtaista polttoaineenkulutusta seurataan, mutta ei kuljettajakohtaista matkaa eikä kulutusta. Autojen käytön ohjeistus on sekavaa ja puutteellista, eikä tietoja ole kootusti kaikkien helposti saatavilla. Autovastaavat on nimetty, mutta heidän toimenkuvaansa ei ole selkeästi määritelty.

Pysäköintipaikkojen jakoperusteet ja jopa niiden sijainti ovat huonosti henkilöstön tiedossa. Pysäköinnin ohjeistus on lähes olematonta.

Kyselyn perusteella suosituimmat kehittämiskeinot autoilijoiden mielestä olisivat: "subventoitu joukkoliikennelippu kaikille halukkaille", "etätyömahdollisuuksien kehittäminen", "kimppakyytijärjestelmän luominen" sekä "taloudellisen ajon kurssit".

Etätyö

Helsingin tavoitteena on⁷ etätyömahdollisuuksien lisääminen. Ympäristökeskuksen henkilöstöstrategian yhtenä tavoitteena on etätyön mahdollistaminen. Ympäristökeskuksessa tehdään muun muassa asiantuntijatehtäviä, joita voi ainakin osittain tehdä etätyönä internetin ja puhelimen välityksellä. Kyselyyn vastanneista etätyö kiinnosti noin kolmasosaa. Tämän perusteella kiinnostusta etätyön tekemiseen on paljon. Säännöllisesti etätyötä teki keväällä 2005 kuitenkin vain kaksi ympäristökeskuksen työntekijää.

Etätyöstä on ympäristöhyötyjä silloin, kun se vähentää liikkumistarvetta. Jos ruuhkahuiput tasoittuvat etätyötä ja joustavaa työaika tekevien ansiosta, on tästä monia hyötyjä liikennejärjestelmälle. Väylien mitoitukseen vaikuttaa olennaisesti ruuhka-aikojen liikennemäärät.

Kyselyssä saadut kehittämiskeinoja koskevat avoimet vastaukset ja kommentit on koottu liitteeseen 1.

⁷ Etätyöskentelyn periaatteet ja palvelusuhteen ehdot etätyön aikana, Helsingin kaupunginkanslia, henkilöstösasto 16.10.2001.

4 Tavoitteet ja toimenpiteet

YMPÄRISTÖKESKUKSEN LIIKKUMISEN OHJAUKSEN POLITIIKKA

Liikkuminen on merkittävä osa ympäristökeskuksen toiminnan aiheuttamaa ympäristökuormitusta ja siksi liikkumisen ohjaus on tärkeä osa ympäristökeskuksen ympäristöjohtamista. Kulloiseenkin tilanteeseen valitaan sopiva ympäristölle ystävällisin liikkumismuoto. Ympäristökeskus kannustaa työntekijöitään joustavaan ja luovaan eri kulkumuotojen käyttöön. Silloin kun auto on työasiamatkoilla tarkoituksenmukaisin kulkuneuvo, käytetään ensisijaisesti työnantajan autoja. Ne hankitaan mahdollisimman ympäristöystävällisin perustein. Ympäristökeskus luo edellytyksiä sille, että henkilöstö voi tehdä mahdollisimman suuren osan myös kodin ja työpaikan välisistä matkoista joukkoliikenteellä, kävelen tai pyöräillen.

LIKKUMISEN OHJAUS OSAKSI YMPÄRISTÖJOHTAMISTA

Tavoite

Liikkumisen ohjaus mukaan laatu- ja ympäristöjärjestelmään

Toimenpiteet

- 1) Sisällytetään työmatkasuunnitelman tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutus ja seuranta viraston laatu- ja ympäristöjärjestelmään sekä tulossuunnitteluun. Liikkumisen ohjausta koskevat tavoitteet esitetään vuosittain talousarvioesityksessä. Liikkumisen tunnuslukuja seurataan säännöllisesti (polttoainekulutuksen seuranta on jo osa ympäristöjärjestelmää).
Vastuutahot: Jory, laatutiimi, yksiköt.
Aikataulu: Vuoden 2006 tulossuunnittelusta alkaen.
- 2) Ympäristökeskus edistää liikkumisen ohjauksen kytkemistä osaksi koko kaupungin ympäristöjohtamista. Liikkumisen ohjauksen tavoitteiden ja toimenpiteiden määrittelyn lähtökohtana tulisi olla työmatkakysely, joka toteutetaan kaupungin henkilöstön keskuudessa esimerkiksi henkilöstökeskuksen toimesta. Liikkumisen ohjauksen seurannan välineitä ovat kaupungin ympäristöraportti sekä hallintokuntien toimintakertomukset ja ympäristöraportit.
Vastuutahot: Ympäristöjohtaja ja YSTY.
Aikataulu: Vuodesta 2006 alkaen.

Tavoite

Kattavampi liikkumisen kustannusten seuranta

Toimenpiteet

- 1) Selvitetään seuraavat työasiamatkaliikumisesta aiheutuvat kustannukset vuodelta 2005 ja seurataan kustannusten kehittymistä:
 - Joukkoliikenneliput: subventoitujen ja lainattavien joukkoliikennelipujen kustannukset.
 - Auton käyttö työtehtävissä: viraston autoista koituvat maksut ja kulut, korvaukset oman auton käytöstä, autopaikka- ja pysäköintikulut.Vastuutaho: HY.

Aikataulu: Selvitys valmiina vuoden 2006 keväällä. Seuranta vuosittain.

Tavoite **Liikkumista koskevat tavoitteet, käytännöt ja ohjeet helposti ja kattavasti kaikkien työntekijöiden saatavilla**

Toimenpiteet

- 1) Toteutetaan intranetsivuille ympäristökeskuksen liikennesivut, joille kootaan liikkumista koskeva keskeinen tieto ja vinkit sekä linkit internetin liikkumispalveluihin. Liikennesivuja ylläpidetään ja päivitetään säännöllisesti.
Vastuutahot: YSTY ja LIIKKIS-työryhmä.
Aikataulu: Sivuston perusrunko valmis 2005. Ylläpito ja päivitys vuosittain.
- 2) Kootaan ympäristökeskuksen liikennesivuille eri kulkumuotojen käytön ohjeet ja periaatteet työ- ja työasiamatkoilla. Keskeisiä aiheita ovat:
 - Kävely ja pyöräily työasiamatkoilla, pyöräpysäköinti, virastopyörien ja askelmittareiden varaus, kilometrikorvaukset.
 - Sosiaalitulojen käyttö, pukukopit ja -kaapit, työajan käyttö liikkumiseen ja peseytymiseen.
 - Ympäristökeskuksen matkakorttien käyttö työtehtävissä, subventoitu joukkoliikennelippu.
 - Auton käyttö työtehtävissä, autojen varaus, pysäköinti, autovastavat, viraston autojen hankintakriteerit.Vastuutahot: HY, YSTY ja LIIKKIS-työryhmä.
Aikataulu: Ohjeistus kokonaisuudessaan valmis ja julkaistu ympäristökeskuksen liikennesivuilla 2006.

Tavoite **Tietoa henkilöstölle työmatkaliikunnan hyödyistä**

Toimenpiteet

- 1) Tiedotetaan aktiivisesti kävelyn ja pyöräilyn terveys- ja ympäristöhyödyistä. Järjestetään vuosittain työmatka- ja työpaikkaliikuntaa edistäviä tempauksia ja tilaisuuksia, esimerkiksi pyörien korjauspaja, porraskävelykampanja, kävelykokouskoulutus, kaupunkisuunnistusta joukkoliikenteellä, virastopyöräkisa. Kannustetaan henkilöstöä mukaan palkinnoin.
Vastuutahot: HYH ja LIIKKIS-työryhmä.
Aikataulu: Vuodesta 2006 lähtien.
- 2) Hankitaan joka yksikköön oma askelmittari ja tiedotetaan niiden käytöstä ja kertyneistä kokemuksista. Hankitaan mittareita lisää tarpeen mukaan.
Vastuutahot: HYH ja yksiköt.
Aikataulu: Mittari joka yksikköön 2005.

Tavoite **Etätyömahdollisuuksien edistäminen ja sähköisten neuvottelumenetelmien hyödyntäminen**

Toimenpide

- 1) Tarkennetaan etätyön periaatteita ympäristökeskuksessa kaupungin etätyöohjeen pohjalta. Tavoitteena on lisätä etätyötä siihen soveltuvissa tehtävissä tapauskohtaista harkintaa käyttäen. Tiedotetaan ympäristö-

keskuksen liikkumissivuilla säännöllisen ja satunnaisen etätöiden periaatteista sekä hyödyistä ja haasteista työntekijän ja työnantajan kannalta. Luodaan edellytyksiä lisätä säännöllistä etätöitä järjestelmällä ATK-yhteydet. Hyödynnetään sähköisiä neuvottelumenetelmiä kuten videoneuvottelujen kokousten järjestämisessä siihen soveltuvissa tilanteissa.

Vastuutahot: JORY (etätöiden periaatteet), HY ja LIIKKIS-työryhmä.
Aikataulu: Vuodesta 2005 alkaen.

Seurantamittarit

- 1) Työmatkojen ja työasiamatkojen kulkutapajakauma kesällä ja talvella
Vastuutahot: YSTY ja HY.
Aikataulu: Joka toinen vuosi, seuraavan kerran keväällä 2007.
- 2) Liikkumisen kustannuksissa tapahtuvat muutokset.
Vastuutaho: HY.
Aikataulu: Vuosittain, vertailulukuna vuoden 2005 kustannukset.
- 3) Järjestettyjen työmatkaliikuntatempauksien ja -tilaisuuksien sekä niihin osallistuneiden lukumäärät.
Vastuutahot: HYH ja LIIKKIS-työryhmä.
Aikataulu: Syksystä 2005 lähtien.

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN LISÄÄMINEN

Tavoite

Laadukkaat pyöräpysäköintitilat ja toimivat sosiaalitilat

Toimenpiteet

- 1) Parannetaan Helsinginkadun sisäpihan viihtyisyyttä. Tavoitteena on esimerkillinen työpaikan sisäpiha tiiviissä kaupunkiympäristössä, jossa on sovitettu yhteen pyörä- ja autopysäköinnin ja jätehuollon tarpeet. Teetetään pihasuunnitelma ja toteutetaan se. Toteutetaan samalla ajo-luiskan lämmitys pihan käyttäjien (henkilökunta ja huoltoliikenne) turvallisuuden parantamiseksi talvella.
Vastuutahot: HY ja LIIKKIS-työryhmä. Yhteistyötahona kiinteistövirasto.
Aikataulu: 2006.
- 2) Selkiytetään Viipurinkadun hallin pyöräpysäköintijärjestelyjä. Kutsutaan kiinteistön muiden virastojen edustajat neuvonpitoon asiassa.
Vastuutaho: HY ja YVY.
Aikataulu: 2005.
- 3) Parannetaan asiakkaiden pyöräpysäköintimahdollisuuksia Helsinginkadun kiinteistön ja Työväenopiston välisellä katualueella.
Vastuutaho: HY ja LIIKKIS-työryhmä. Yhteistyötahona rakennusvirasto.
Aikataulu: 2006.
- 4) Selvitetään Viipurinkadun sosiaalitilojen saneerausmahdollisuus ja varataan määräraha mahdollista remonttia varten seuraavan vuoden budjettiin, jotta saadaan omat suihkutilat naisille ja miehille.

Vastuutaho: HY.
Aikataulu: 2006.

- 5) Laaditaan selkeät ohjeet Helsinginkadun pukukaappien käytölle ja varaukselle ja julkaistaan ne ympäristökeskuksen liikennesivuilla. Selvitetään tarvitaanko pukukaappeja lisää.

Vastuutaho: LIIKKIS-työryhmä.
Aikataulu: 2006.

- 6) Hankitaan Helsinginkadulle kuivauskaappeja, jotta työmatkaliikuntavarusteet saa kuivaksi työpäivän aikana.

Vastuutaho: HY.
Aikataulu: 2006.

Tavoite **Virastopyörien aktiivinen käyttö**
Toimenpiteet

- 1) Huolletaan virastopyörät säännöllisesti ja hankitaan tarvittaessa niiden käyttöä helpottavia varusteita.

Vastuutahot: HY ja YVY.
Aikataulu: Vuosittain.

- 2) Luodaan Helsinginkadun ja Viipurinkadun toimipisteisiin samanlaiset virastopyörien sähköiset kalenteripohjaiset varausjärjestelmät. Tämä mahdollistaa myös pyörien käyttöasteen seurannan. (Viipurinkadulla on jo käytössä Excel-pohjainen järjestelmä.)

Vastuutahot: HY ja LIIKKIS-työryhmä.
Aikataulu: 2006.

Seurantamittari

- 1) Henkilökunnan tyytyväisyys käytössä olevien pyöräpysäköintitilojen ja sosiaalitilojen laatuun ja määrään.

Vastuutaho: LIIKKIS-työryhmä.

Aikataulu: Vuosittain saatu palaute sekä kysely intrassa joka toinen vuosi kulkutapakyselyn yhteydessä.

JOUKKOLIIKENTEN SUOSIMINEN

Tavoite **Joukkoliikennelippu kaikille halukkaille**
Toimenpiteet

- 1) Selvitetään mahdollisuudet ja kustannukset tarjota työsuhdelippu tai työnantajan subventoima joukkoliikennelippu kaikille halukkaille ympäristökeskuslaisille. Jos lippujen hankinta osoittautuu mahdolliseksi, hankitaan lippu niille, jotka sen haluavat.

Vastuutahot: HY ja LIIKKIS-työryhmä.

Aikataulu: Selvitys valmiina vuoden 2006 aikana.

AUTON EKOTEHOKAS KÄYTTÖ

Tavoite **Taloudellisen ajotavan edistäminen**

Toimenpiteet

- 1) Järjestetään taloudellisen ajotavan koulutusta autoa työssään tarvitseville ja mahdollisuuksien mukaan myös muille. Kehitetään samalla viraston autojen polttoaineenkulutuksen seuranta. Optimoidaan sähkölämmityksen käyttö viraston autoissa.
Vastuutahot: LIIKKIS-työryhmä ja YSTY.
Aikataulu: Vuodesta 2006 alkaen.

Tavoite

Toimenpiteet

Ympäristöystävälliset ajoneuvot

- 1) Määritellään ympäristökeskuksen virka-autojen hankintakriteerit. Painotetaan pientä polttoaineenkulutusta sekä vähäisiä typenoksidi-, hiukkas- ja hiilidioksidipäästöjä (autot hankkii rakennusvirasto kaupungin puitesopimustoimittajilta). Kaasuautot ovat yksi vaihtoehto tulevissa autohankinnoissa. Selvitetään, millaisilla kilometrimäärillä viraston asiakkuus yhteiskäyttöautopalvelua tuottavassa yrityksessä on taloudellisesti kannattavaa.
Vastuutahot: HY ja LIIKKIS-työryhmä. Yhteistyötaho HKR-Teknikka.
Aikataulu: 2006.
- 2) Suositaan lähettipalveluissa fillarilähettejä ja tilataan ensisijassa ekotaksi, jos sellainen on saatavilla. Tehdään näiden tilaamisesta ohjeet ympäristökeskuksen liikennesivuille.
Vastuutahot: Kaikki yksiköt. YSTY laatii ohjeet tilaamisesta.
Aikataulu: Vuodesta 2006 alkaen.

Tavoite

Toimenpiteet

Autojen varausjärjestelmän parantaminen

- 1) Luodaan Helsinginkadun ja Viipurinkadun toimipisteille samanlaiset virka-autojen sähköiset kalenteripohjaiset varausjärjestelmät, joihin kaikilla toimipisteen autoja käyttävillä on käyttöoikeus.
Vastuutahot: HY ja autovastaavat.
Aikataulu: 2006.

Seurantamittari

- 1) Talojen autojen polttoaineen ominaiskulutus sekä viraston autoilla ja työtehtävissä käytettävillä omilla autoilla ajatut kilometrit.
Vastuutahot: Kaikki yksiköt / autovastaavat. YSTY kokoaa tiedot yhteen.
Aikataulu: Vuodesta 2006 alkaen (polttoaineenkulutusta on seurattu jo aikaisemmin).

5 Toteutus ja seuranta

Työmatkasuunnitelman toteutusta ja seuranta koordinoi LIIKKIS-työryhmä, jossa on edustajat kaikista yksiköistä ja henkilökuntakerho HYH:stä. Työmatkasuunnitelma tarkistetaan vuonna 2008 ja samalla arvioidaan suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden toteutuminen.

Työmatkasuunnitelman toteutusta seurataan vuosittain osana koko viraston **laatu- ja ympäristöjärjestelmää ja tulossuunnittelua**, joissa määritellään seuraavan vuoden tavoitteet ja toimenpiteet sekä arvioidaan edellisen vuoden tavoitteiden toteutuminen.

Ympäristökeskuksen toiminnalliset ympäristötavoitteet vuodelle 2006 ovat liikkumisen osalta (ympäristölautakunta 24.5.2005):

Tavoite: Henkilöstön työ- ja työasiamatkojen ympäristöhaittoja vähennetään.

1. porras: Selvitetään mahdollisuudet ja kustannukset tarjota työnantajan subventoima joukkoliikennelippu kaikille halukkaille.
2. porras: Järjestetään taloudellisen ajotavan koulutusta autoa työssään tarvitseville.
3. porras: Parannetaan pyöräilyn olosuhteita kiinteistössä (pysäköinti ja sosiaalitulat).

Säännöllisesti seurattavat liikkumisen **seurantamittarit** ovat (esitetty tarkemmin luvussa 4):

- Työmatkojen ja työasiamatkojen kulkutapajakauma kesällä ja talvella
- Liikkumisen kustannuksissa tapahtuvat muutokset (joukkoliikenneliput, työpaikan autot ja korvaukset oman auton käytöstä)
- Järjestettyjen työmatkaliikuntatempauksien ja -tilaisuuksien sekä niihin osallistuneiden lukumäärät
- Henkilökunnan tyytyväisyys käytössä olevien pyöräpysäköintitilojen ja sosiaalitulojen laatuun ja määrään
- Talojen autojen polttoaineen ominaiskulutus sekä viraston autoilla ja työtehtävissä käytettävillä omilla autoilla ajatut kilometrit

Lisäksi seurataan vuosittain työmatkatapaturmien määriä ja syitä.

Ympäristökeskuksen seurantamittarit raportoidaan viraston vuosikatsauksessa sekä kaupungin ympäristöraportin hallintokunta-kohtaisessa liitteessä.