

Ideakortti 20 – Työ- ja opiskelumatkaliikkuminen

Liikkuminen lihasvoimin kodin ja työ- tai opiskelupaikan välillä on erinomainen yhdistelmä arki- ja hyötyliikuntaa. Monien suomalaisten viikoittaisesta liikuntamäärästä se käsittää huomattavan osan. Esimerkiksi Helsingin pyöräilybarometrin (2016) mukaan noin puolet pyöräillen tehdyistä matkoista on työ- tai opiskelumatkoja. Liikunnan ja pendelöinnin yhdistämisellä on yksilön ja yhteiskunnan kannalta mitattavissa olevaa terveydellistä ja taloudellista hyötyä. Työmatkansa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä suorittavat ihmiset esimerkiksi täyttävät useammin terveysliikuntasuosituksen ja sairastavat vähemmän kuin henkilöautolla kulkevat työkaverinsa. Terveysliikuntasuositus täyttyy, kun pyöräilee tai kävelee puoli tuntia viidesti viikossa. Myös työnantajan tai oppilaitoksen näkökulmasta on järkevää tukea liikunnallisia kulkumuotoja. Kannustimia ovat esimerkiksi sairauspoissaolojen väheneminen, tuottavuuden kasvu, säästöt pysäköinnin järjestämisessä, organisaation hiilijalanjäljen pieneneminen ja imagon kohottaminen (UKK-instituutti).

Pyöräilyn laatukäytäviä rakennetaan suosituille ja vilkkaille reiteille. Linnanmaan korkeakoulukampuksen ja keskustan välinen baana Oulussa. Kuva: Mari Lahti



Työ- ja opiskelumatkaliikunnan edistäminen

Tavallinen työssäkävijä tai opiskelija voi kulkutapavalinnoillaan vaikuttaa päivittäiseen arkiliikunnan määräänsä huomattavasti. Työllisiä oli vuoden 2019 alkaessa Suomessa noin 2,5 miljoonaa. Työ- ja työasiamatkoja taitetaan keskimäärin 12 kilometriä henkilöä kohden vuorokaudessa ja työmatkoihin käytetään noin 44 minuuttia päivässä (Kestävä liikenne ja liikkuminen). Maankäytöllä ja liikennesuunnittelulla on tärkeä rooli tarjota olosuhteet liikkunnallisuuden edistämiseksi. Kevyttä liikennettä tukeva infrastruktuuri on pohjana lihasvoimin suoritettavan liikkumisen lisäämiselle. Liikenneverkoston kehittäminen, reittien epäjatkuvuuskohtien poistaminen, (talvi)-kunnossapito ja pyöräilyn liityntäpysäköinnin huomiointi joukkoliikennesuunnittelussa ovat olennaisia keinoja tukea arkiliikuntaa. Reittien linkittäminen ja esimerkiksi pyöräilyn laatuväylien rakentaminen merkittävien työpaikkakeskittymien, oppilaitosten ja asuinalueiden välille parantavat kestävästi liikkumisen mahdollisuuksia. Päinvastoin myös täydennysrakentamisen kohdentamisella keskeisten kevyen ja joukkoliikenteen väylien yhteyteen voidaan ohjata ja kasvattaa niiden liikennevirtoja.

Oppilaitoksissa ja työpaikoilla on tärkeää ottaa huomioon saapumisliikenne eri kulkumuotojen osalta. Sosiaali- ja peseytymistilojen järjestäminen tukee yleisesti liikunnan ja arkipäivän yhdistämistä, säältä suojatut ja turvalliset pyöräily- ja säilytystilat palvelevat erityisesti pyöräilijöitä. Myös työaikamatkustamisessa liikkunnallisuuteen voi kannustaa tarjoamalla esimerkiksi lainapyöriä työntekijöille. Toteutettuja keinoja organisaatioiden sisällä ovat erilaiset työmatkaliikkumista edistävät kampanjat, kilpailut (esim. kilometrikisa), työpaikan liikkumissuunnitelmat sekä työmatkan laskeminen työajaksi, jos se kuljetaan lihasvoimin (Fiksusti töihin!).

Monipuolinen liikenneverkosto ja pysäköinnin järjestäminen työ- ja opiskelupaikoilla tukevat arkiliikunnan mahdollisuuksia. Kuva: Juho Sippala



Osallistaminen ja sidosryhmät

Työ- ja opiskelumatkaliikunnan edistäminen on yhteissuunnittelua. Tärkeää on tunnistaa käyttäjä- ja sidosryhmät, joiden osallistuminen suunnitteluun auttaa tunnistamaan kehityskohteita. Paikalliset yritykset, koulut, työpaikkojen edunvalvojat, pyöräilyyhdistykset sekä varsinkin pienemmän kohdealueen suunnittelussa asukkaat ovat sekä arvokkaita tietolähteitä että kulkutapavaikuttajia. Laajempaa suunnittelua toteutetaan kunnallisilla tai alueellisilla liikkumissuunnitelmissa. Tiedonhankinta onnistuu tehokkaasti esimerkiksi kouluille ja yrityksille kohdennettavilla kyselyillä sekä päivittäisten työ- ja opiskelumatkojen reittikartoituksilla.



Etujajo-oikeus vähentää pysähtymisiä pääväylien varrella. Kuva: Noora Kela

Saavutettavuus ja turvallisuus

Kaupunkiympäristöissä varsinkin lyhyet välimatkat ja monipuolinen liikenneverkosto parantavat työ- ja opiskelumatkaliikunnan olosuhteita. Kaupunkiliikenteessä alle viiden kilometrin matkoilla pyörä onkin usein nopein kulkuneuvo. Lisäksi tiiviisti asutuilla alueilla kulkeminen ainakin osan matkasta lihasvoimin on lähes kaikkien ulottuvilla, ja esteetön ympäristö myös kannustaa siihen.

Pidemmillä välimatkoilla työ- ja opiskelumatkaliikunnasta edistävät liikennemuotoja yhdistävät matkaketjut. Matkaketjuihin tavallisesti kuuluvalla joukkoliikenteellä on myönteinen vaikutus liikuntaan, sillä joukkoliikenteen käyttäjä ottaa päivässä keskimäärin 2000 askelta enemmän kuin yksityisautoilija. Matkaketjujen toimivuuden kannalta ratkaisevaa on sujuvat vaihtoyhteydet solmukohtissa ja riittävä joukkoliikenteen vuorotiheys. Tärkeää on huolehtia myös asianmukaisen liityntäpysäköinnin järjestämisestä sekä pyörille että henkilöautoille. Liityntäpysäköinnillä pyritään kanavoimaan kauempaa matkaavia osaksi matkaketjuja ja vähentämään keskusta-alueiden yksityisautoilua (Kestävä liikenne ja liikkuminen).

Liikennevirtojen suuri määrä ja kulkumuotojen kohtaaminen kasvattavat tapaturmariskejä. Esimerkiksi noin puolet pyöräilyn henkilövahingoista tapahtuu pyörätien jatkeella risteyksessä. Tiestön huolto, kunnossapito, valaistus ja liukkaudentorjunta korostuvat erityisesti talvikuukausina. Pyöräilyn ja kävelyn asemaa voidaan parantaa myös esimerkiksi priorisoimalla vilkkaimpia kevyen liikenteen väyliä tiestön kunnossapitoluokituksessa.

Esimerkit

Oulun pyöräbaanaverkosto

Oulun ydinkeskustan ja Linnanmaan korkeakoulukampuksen väliä yhdistää pyöräilyn laatukäytävä Linnanmaan baana. Oulun ammattikorkeakouluyksiköiden muuton Linnanmaan kampukselle on arvioitu lisäävän merkittävästi keskustan ja Linnanmaan välisiä liikennemääriä. Sujuvalla yhteydellä parannetaan pyöräilyn houkuttelevuutta kestäväenä kulkumuotona ja siten helpotetaan lisääntyvän kokonaisliikennemäärän aiheuttamaa painetta alueella.

Muutosten myötä pyöräily ja jalankulku on erotettu toisistaan, ja kaksikaistainen pyöräilyväylä päällystetty punaisella asfaltilla. Baanaa on myös levennetty, talvikunnossapitoa tehostettu ja valaistusta parannettu. Suhteessa risteäviin kävely- ja pyöräteihin se on etujajo-oikeutettu, mikä nopeuttaa liikkumista baanalla. Lopullisessa muodossaan kesällä 2019 Linnanmaan baana on pituudeltaan noin viisi kilometriä. Se on ensimmäinen osuus laajempaa Oulun pyöräbaanaverkosta, jota on suunniteltu rakennettavan kokonaisuudessaan 65 kilometrin mittaiseksi (Keskusta-Linnanmaa...).

Resurssiviisaan työmatkaliikkumisen toimintamalli Jyväskylässä

Jyväskylässä kehitettiin Sitran ja Jyväskylän kaupungin tuella ketterä ja monistettava toimintamalli resursseja säästävään työmatkaliikkumiseen. Hanke liittyy monimuotoisen liikkumisen edistämiseen, jossa kaupungin tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä sekä jalankulkua ja pyöräilyä. Toimintamalli luotiin yhteistyössä yritysten kanssa, ja pilottiorganisaatioina olivat Keski-Suomen sairaanhoitopiiri ja ELY-keskus.

Mallin toteutus alkaa henkilöstön työmatkaliikkumisen kartoituksesta esimerkiksi työmatkakyselyllä, jonka rinnalla tehdään kevyitä kokeilujaksoja eri liikennemuotojen käytöstä työmatkoilla. Kokeilijat haastatellaan ennen ja jälkeen työmatkakokeilun. Tulosten pohjalta suunnitellaan tavoitteita ja toimenpiteitä, jotka voidaan jakaa karkeasti innostaviin, kannustaviin ja mahdollistaviin. Suunnittelu tapahtuu poikkihallinnollisesti esimerkiksi työpajatilaisuuksissa. Koska resurssiviisaan työmatkaliikkumisen suunnittelu tähtää muutoksiin ihmisten käyttäytymisessä, tuloksista, kokemuksista ja suunnittelun etenemisestä viestitään henkilöstölle mahdollisimman aktiivisesti. Työtä varten tarvitaan poikkihallinnollinen työryhmä, jolla on mahdollisuus viedä valmistellut ehdotukset käsiteltäväksi ja päätettäväksi eteenpäin. Työryhmä kokoontuu säännöllisesti muutaman kerran vuodessa seuraamaan tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista (Resurssiviisaan...).

Tutustu toimintamalliin osoitteessa: <https://resurssiviisastyomatka.wordpress.com/toimintamalli/>.

Kaavamerkintöjä

Työ- ja opiskelumatkaliikkumista tukevia asemakaavamerkintöjä:

- 138  Jalankululle varattu katu/tie.
- 139  Ulkoilureitti.
- 140  Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.
- 144  Joukkoliikenteelle varattu katu/tie.
- 146  Hidaskatu.

Lähteet ja lisätietoa

Fiksusti töihin! Motiva. https://www.fiksustitoin.fi/tiesitko_taman_tyomatkaliikenteesta

Health Economic Assessment Tool for Cycling and Walking, HEAT. Työkalu jolla voidaan laskea pyöräilyn ja kävelyn taloudellisia hyötyjä. <https://www.heatwalkingcycling.org/>

Keskusta-Linnanmaa pyöräilyn laatukäytävä. <https://www.oukapalvelut.fi/tekninen/Suunnitelmat/Projektikortti.asp?ID=1092>

Kestävä liikenne ja liikkuminen. Motiva. https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen

KKI-työmatkaliikkumiskortti. https://www.kkiohjelma.fi/filebank/1548-KKI-Tyomatkakortti_kevyt.pdf

Kulje viisaasti – työpaikalle, kotiin ja työssä. Motiva. https://www.motiva.fi/files/6617/Kulje_viisaasti_tyopaikalle_kotiin_ja_tyossa.pdf

Pyöräilybarometri 2016. Helsingin kaupunki. https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2016-4.pdf

Päätaalo, M. (2017). Liikkumissuunnittelun hyödyt euroina. Valpastin Oy. https://www.motiva.fi/files/13413/Liikkumissuunnittelun_hyodyt_euroina_raportti_liitteineen_20.10.2017_julkinen.pdf

Resurssiviisaan työmatkaliikkumisen toimintamalli. <https://resurssiviisastyomatka.wordpress.com/>

Savolainen, M. & S. Lukkarinen (2016). Kestävä liikkuminen alueellisessa liikennejärjestelmätyössä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 45/2016. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2016-45_kestava_liikkuminen_web.pdf

Työllisyysaste. Findikaattori. <https://findikaattori.fi/fi/41>

Työmatkakävelyn ja -pyöräilyn edistäminen Tampereella (KÄPY). http://www.ukkinstituutti.fi/tutkimus/tutkimushakemisto/86/tyomatkakavelyn_ja_pyorailyn_edistaminen_tampereella_%28kapy%29

UKK-instituutti: työmatkaliikunta. <http://www.ukkinstituutti.fi/tyomatkaliikunta>

Viisaan liikkumisen työpaikka (VIKSU). <http://www.ukkinstituutti.fi/viksu>

Ideakortti on julkaistu verkossa osoitteessa: <http://www.liikuntakaavoitus.fi/ideakortit>.