

Liikkumisen ohjaus

- valintoja liikkumiskäyttäytymiseen



Liikkumisen ohjaus - valintoja liikkumiskäyttäytymiseen -oppaan on tuottanut Motiva Oy TREATISE-projektia varten elokuussa 2006.

Oppaan alkuperäisen version on laatinut elokuussa 2005 *The Institute for Diversification and Saving of Energy (IDAE)*, Madrid, EU-komission TREATISE-projektia varten. Suomen olosuhteisiin räätälöidyn version on toimittanut Hanna Kalenoja Tampereen teknillisen yliopiston liikenne- ja kuljetustekniikan laitokselta ja Johanna Taskinen Motiva Oy:stä.

Intelligent Energy  Europe

Tämän julkaisun sisällöstä vastaavat ainoastaan tekijät. Se ei edusta Yhteisön mielipidettä. Euroopan komissio ei ole vastuussa julkaisun sisältämien tietojen käytöstä missään muodossa.



Tuotettu yhteistyössä Euroopan komission e-Atomium- ja Competence-projektien kanssa.



Sisällysluettelo

JOHDANTO	5
LIKKUMISEN OHJAUS	7
Miksi liikkumisen ohjausta tarvitaan?	7
Liikkumisen ohjaus -oppaan tavoitteet	9
ESIMERKKEJÄ LIKKUMISEN OHJAUKSESTA	10
KOULUT	11
Liikkumisen ohjaus kouluissa	11
Toimenpiteitä ja menetelmiä	12
Liikkumisen ohjauksen edut kouluissa	13
Esimerkkejä	13
TYÖPAIKAT	17
Liikkumisen ohjaus työpaikoilla	17
Toimenpiteitä ja menetelmiä	18
Liikkumisen ohjauksen edut työpaikoilla	20
Esimerkkejä	20
VAPAA-AJAN KOHTEET	25
Liikkumisen ohjaus matkailussa	25
Toimenpiteitä ja menetelmiä	26
Liikkumisen ohjauksen edut vapaa-ajan kohteissa	26
Esimerkkejä	27
SAIRAALAT JA MUUT TERVEYDENHOITOLAITOKSET	29
Liikkumisen ohjaus matkailussa	29
Toimenpiteitä ja menetelmiä	29
Esimerkkejä	31
SUURET YLEISÖTAPAHTUMAT	33
Liikkumisen ohjaus satunnaisissa tai säännöllisissä yleisötapahtumissa	33
Toimenpiteitä ja menetelmiä	33
Liikkumisen ohjauksen edut suurissa yleisötapahtumissa	34
Esimerkkejä	34
KAUPUNKIEN KESKUSTA-ALUEET JA ASUINALUEET	36
Liikkumisen ohjaus kaupunkien keskusta-alueilla	36
Toimenpiteitä ja menetelmiä	36
Liikkumisen ohjauksen edut kaupunkien keskusta-alueilla	37
Esimerkkejä	37
LÄHDEMATERIAALIA JA LISÄTIETOJA	40



JOHDANTO

TREATISE-projekti

TREATISE on Euroopan komission IEE -ohjelman osittain rahoittama projekti. Projektissa kehitetään, tuotetaan ja toteutetaan koulutusohjelma liikenteen energiankäytöstä. Ensisijaisena kohderyhmänä ovat alueelliset ja paikalliset toimijat liikenteen energiankäytön kysymyksissä. Koulutuksen tueksi on tuotettu koulutusoppaat.

Projektin päämääränä on lisätä paikallisten toimijoiden tietoisuutta, tietoa ja kokemusta liikenteen energiankäytöstä sekä edistää yhteisprojekteja liikenteen energiankäytön tehostamiseksi. Lisäksi pyritään tuottamaan hyvien käytäntöjen (best practice) malli paikalliselle tasolle sekä käynnistää ja rohkaista uusia aloitteita ja projekteja liikenteen energiankäytön alueella.

TREATISE -projektia koordinoi Energy Saving Trust Iso-Britanniasta ja projektipartnereina toimivat SenterNovem (Alankomaat), VITO (Belgia), IDAE (Espanja), CRES (Kreikka), Austrian Energy Agency (Itävalta) ja Motiva Oy Suomesta.

Liikkumisen ohjauksen opas

Tämä opas käsittelee liikkumisen ohjausta, sen menetelmiä ja mahdollisuuksia päivittäisiin liikkumispäätöksiin. Opas kuuluu kolmen oppaan sarjaan, joka on tuotettu kansainvälisen Euroopan komission IEE-ohjelman vuosina 2005-2008 tukeman TREATISE*-projektin puitteissa.

Nämä kolme opasta käsittelevät seuraavia aiheita:

- Liikkumisen ohjaus (Mobility Management)
- Taloudellinen ajaminen (Ecodriving)
- Vaihtoehtoiset polttoaineet ja ajoneuvot (Cleaner Fuels & Vehicles)

TREATISE projektin esittely, tuotteet ja tulokset julkaistaan myös suomenkielisenä projektin verkkosivuilla www.treatise.eu.com

* Koulutusohjelma energiatoimistoille ja paikallisille liikenteen ja kestävän energiankäytön toimijoille (Training programme for local energy agencies and actors in transport and sustainable energy actions)



Liikkumisen ohjauksen menetelmiä on oppaassa kuvailtu toteutusympäristössään eri kohderyhmien näkökulmista. Näitä kohderyhmiä ovat:

- koulut
- työpaikat
- vapaa-ajan kohteet
- sairaalat ja muut terveydenhoitolaitokset
- suuret yleisötaphtumat
- kaupunkien keskusta-alueet ja asuinalueet

Oppaassa kuvataan liikkumisen ohjaus -käsitteen (Mobility Management) taustaa ja tavoitteita, sekä esitellään lukijalle tärkeimmät siihen liittyvät strategiat ja toimenpiteet.

Oppaan tavoitteena on toimia tietolähteenä, jossa esitellään liikkumisen ohjauksen menetelmiä ja yksilön valintamahdollisuuksia päivittäisissä liikkumispäätöksissä. Lisäksi oppaaseen on koottu ajankohtaisia esimerkkejä eri ympäristöissä ja kohteissa toteutetuista toimenpiteistä.

Liikkumisen ohjauksen opas antaa myös tietoja muista soveltuvista tietolähteistä. Oppaaseen lisättyjen viittausten lisäksi tärkeimmät lähteet on koottu lopussa olevaan liiteosaan.

Liikkumisen ohjaus

Miksi liikkumisen ohjausta tarvitaan?

Viime vuosikymmenten aikana liikenteen määrä ja samalla henkilöautojen määrä on kasvanut kaupunkiseuduilla huomattavasti. Henkilöautojen yleistyessä myös autoilun kielteiset vaikutukset ovat lisääntyneet - esimerkiksi liikenteen vaikutukset ilmaston muutokseen, liikenteen energiankulutus, pakokaasupäästöjen määrä, liikenteen melu, liikenneonnettomuuksien määrä ja liikenteen ruuhkautuminen ovat kasvavia ongelmia. Nämä ongelmat heijastuvat osaltaan elämän laatuun.

Polttoaineen kulutusta vähentämällä voidaan vähentää monia liikenteen haitallisia seurausvaikutuksia. Esimerkiksi vähän kuluttavan auton valinta tai taloudellinen ajotapa voivat vähentää merkittävästi polttoaineen kulutusta. Liikenteen haitallisia pakokaasupäästöjä on voitu vähentää myös monilla ajoneuvo- ja polttoaineteknisillä keinoilla.

Monet liikenteen kielteiset seurausvaikutukset ovat kuitenkin luonteeltaan sellaisia, joita on mahdollista pienentää vain henkilöautoliikennettä vähentämällä. Näitä vaikutuksia ovat esimerkiksi:

- **Ympäristövaikutukset**, jotka koskevat yhdyskuntarakennetta, maankäyttöä, melua tai vaikutuksia kasvistoon ja eliöstöön.
- **Energiankulutukseen** liittyvät vaikutukset, jotka ovat seurausta kasvavan liikkumistarpeen ja suuremman henkilöautomäärän aiheuttamasta polttoaineen kulutuksesta.
- **Yhteiskuntaan** liittyvät vaikutukset, joita ovat esimerkiksi liikenneonnettomuuksissa menehtyneiden ja loukkaantuneiden määrä, vähentynyt arkiliikunta, kansanterveydelliset vaikutukset, yhteisöjen eriytyminen ja yhteisöllisen tilan väheneminen.
- **Taloudelliset vaikutukset**, jotka aiheutuvat ruuhkista ja liikenteessä kuluvan ajan kasvuun liittyvistä kustannuksista.

Esimerkiksi energiankulutuksen kannalta eri kulkutavat eroavat toisistaan huomattavasti. Kuvassa 1 on esitetty keskimääräinen energiankulutus Suomen olosuhteissa eri kulkutavoilla matkustajakilometriä kohti¹. Henkilöauton energiankulutus on muihin kulkutapoihin verrattuna melko suuri - erityisesti, jos autossa on vain yksi matkustaja. Keskimäärin henkilöautossa on Suomessa kaupunkiolosuhteissa 1,2 henkilöä ja pitkillä matkoilla 2,1 henkilöä, kun kuljettajakin lasketaan mukaan. Energiatohokkaimpia kulkutapoja ovat polkupyöräily ja kävely, sähkövetoinen raideliikenne ja linja-autoliikenne.

**Henkilöauto-
liikenteen
lisääntymisen
vaikutuksia ovat
esimerkiksi:**

• **energian-
kulutuksen kasvu**

• **liikenneonnet-
tomuuksien
määrän kasvu**

• **liikenteen
ruuhkautuminen**

• **liikenteen melu**

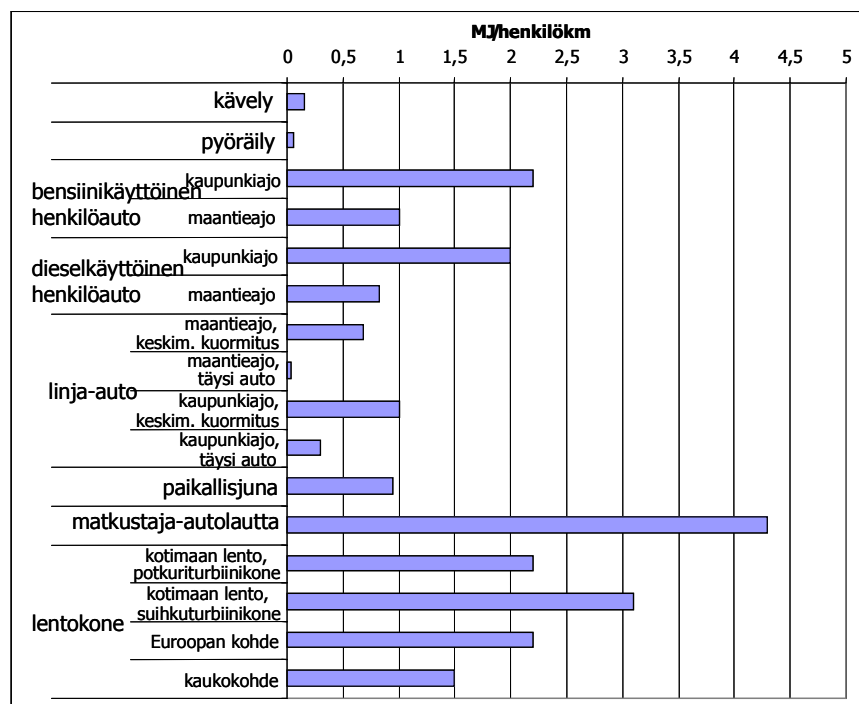
• **ilman laadun
heikkeneminen**

• **vaikutukset
ilmaston muu-
tokseen ja
liikenteen
kasvava tilan
tarve.**

¹

Keskimääräiset päästöt ja energiankulutus kulkutavoittain on Suomessa koottu LIPASTO-järjestelmään (<http://www.lipasto.vtt.fi/yksikkopaastot>).

Jos henkilöautossa on yksi henkilö, energiankulutus henkeä ja kuljettua matkaa kohti on yhtä suuri kuin lentokoneella kuljettaessa.



Eri kuljetusmuotojen energiankulutuksen tunnuslukuja (MJ/henkilökilometri).
(Lähde: VTT Lipasto)

Henkilöauto-liikenteen vähentäminen edellyttää muutoksia ihmisten matkustuskäyttäytymiseen.

Henkilöautoliikenne ja lentoliikenne kuluttavat matkustajaa kohti eniten energiaa. Autojen henkilöluvun kasvaessa niiden laskennallinen energiatehokkuus paranee huomattavasti.

Liikkumisen ohjauksella pyritään useimmiten vaikuttamaan päivittäisiin kuljetusvalintoihin, jolloin liikenteen energiankulutusta voidaan vähentää. Liikenteen yhteiskunnallisten, ympäristöön kohdistuvien ja taloudellisten haittavaikutusten määrää voidaan pienentää henkilöautoliikenteen kysyntää vähentämällä. Henkilöautoliikenteen vähentäminen edellyttää muutoksia matkustusikäyttäytymisessä.

Päivittäisiä liikkumiseen liittyviä valintoja ohjaavat monet erilaiset tekijät, kuten ajankäyttötottumukset, liikkumistarve, asenteet ja erilaiset kuljetusmieltyymykset. Kuljetusmuutosten aikaansaaminen onkin useimmiten aikaa vievää ja edellyttää monentyyppisiä kannustavia toimenpiteitä. Liikkumistottumuksiin onkin pyritty vaikuttamaan erilaisilla toimenpiteillä:

I Tiedottavat toimenpiteet

Tiedotukseen, neuvontaan, informaation jakamiseen ja markkinointiin liittyvillä toimenpiteillä pyritään muuttamaan liikkumiseen liittyviä asenteita ja aikaansaamaan vapaaehtoisia ja pysyviä muutoksia matkustustottumuksiin.

II Kannustavat toimenpiteet

Kannustavilla toimenpiteillä pyritään parantamaan joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn sekä esimerkiksi kimpakyytien houkuttelevuutta. Esimerkkejä kannustavista toimenpiteistä ovat joukkoliikenteen vuorovälin lyhentäminen, jalankulku- ja pyöräilyolojen parantaminen, joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen, työsuhtelipun käyttöönotto ja joukkoliikenteen erilaisten nopeuttamistoimenpiteiden toteuttaminen.

III Rajoittavat toimenpiteet

Muutoksiin matkustustottumuksissa voidaan myös pyrkiä erilaisten rajoittavien toimenpiteiden avulla. Rajoittavat toimenpiteet ovat useimmiten taloudellisen ohjauksen keinoja, jotka lisäävät henkilöautoilun kustannuksia. Esimerkkejä ohjaavista toimenpiteistä ovat pysäköintirajoitukset tai maksut, tietullit, polttoaineverotus ja katualueiden käyttöä koskevat rajoitukset.

Liikkumisen ohjauksessa pyritään yleensä hyödyntämään erilaisia toimenpiteitä, jotka tukevat toisiaan. Esimerkiksi joukkoliikenteen käytön edistämisessä voidaan hyödyntää tiedottamisen ja kohdennetun markkinoinnin menetelmiä (ryhmä I), joukkoliikenteen tarjonnan lisäämistä (ryhmä II) ja uusien joukkoliikennekaistojen toteuttamista (ryhmä III).

Liikkumisen ohjaus -oppaan tavoitteet

Liikkumisen ohjauksella pyritään vähentämään henkilöautoilua tarjoamalla yksin autossa matkustamiselle erilaisia vaihtoehtoja - kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikennettä tai kimpapakyytejä. Liikkumisen ohjaukseen kuuluu monia toimenpiteitä, joilla voidaan lisätä tietoisuutta tarjolla olevista kulkutapavaihtoehdoista. Tietoverkkojen kehittyminen on lisännyt mahdollisuuksia nettikauppaan, videokokouksiin, etätyöskentelyyn ja erilaisiin sähköisiin palveluihin, jolloin päivittäisten matkojen määrä voi jopa vähentyä.

Liikkumisen ohjauksen menetelmät ja toimenpiteet ovat eri toimintaympäristöissä erilaisia, sillä liikkumistarpeet ja -mahdollisuudet ovat yksilö- ja kohderyhmäkohtaisia. Tärkeitä matkaryhmiä ovat päivittäin samanlaisina toistuvat rutiininomaiset matkat – esimerkiksi koulumatkat ja työmatkat.

Liikkumisen ohjauksen menetelmiä voivat olla esimerkiksi:

- **Tiedottaminen ja tiedon välittäminen** henkilöauton käytön vähentämismahdollisuuksista esimerkiksi tiedotuskampanjoilla, kohdennetulla markkinoinnilla tai henkilökohtaisella neuvonnalla.
- **Eri toimijoiden välisen yhteistyön koordinointi** jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseksi. Esimerkkejä toimijoista ovat kuntien ja Tiehallinnon edustajat, liikennöitsijät, työnantajat ja koulujen edustajat.
- **Eri toimijoiden välisen työnjaon organisointi**, jonka tavoitteena on toimenpiteiden toteuttaminen ja seuranta sekä jatkuva kehittäminen.

Liikkumisen ohjauksen käsite on laaja, sillä se sisältää lähes kaikki toimenpiteet, joilla liikkumisen valintoja voidaan ohjata. Liikkumisen ohjauksen monipuolisuutta voidaan helpoiten havainnollistaa esittelemällä, miten eri keinoja voidaan eri kohteissa soveltaa. Yksilöillä on erilaisia liikennetarpeita ja myös liikenne-mahdollisuudet ovat eri alueilla ja eri aikoina erilaisia.

Liikkumisen ohjaus tarjoaa vaihtoehtoja oman auton käytölle ja antaa tietoa muista kulkutapavaihtoehtoja.

Tähän oppaaseen on koottu erilaisia esimerkkejä liikkumisen ohjauksen menetelmistä.

Esimerkkejä liikkumisen ohjauksen kohteista

Tässä oppaassa esitellään erilaisia esimerkkejä liikkumisen ohjauksen mahdollisista toimenpiteistä, joita voidaan soveltaa esimerkiksi seuraavissa kohteissa:

- koulut
- työpaikkakeskittymät
- erilaiset vapaa-ajan kohteet
- sairaalat ja muut terveydenhoitolaitokset
- erilaiset suuret yleisötaphtumat ja
- kaupunki- ja asutuskeskukset.

Sovellusalueiden luokittelu kuvaa esimerkinomaisesti liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteuttamismahdollisuuksia. Liikkumisen ohjauksen toimenpidevalikoimaa on mahdollista räätälöidä sovelluskohteen ja paikallisten liikenneolosuhteiden mukaan. Liikkumisen ohjausta voidaan soveltaa melkein pä missä tahansa kohteessa, jonka matkatuotokset ovat suuria. Muita mahdollisia sovelluskohteita voivat olla esimerkiksi lentokentät, yliopistot ja yksittäiset asuinalueet.

Oppaan tavoitteena on ollut herättää lukijassa kiinnostusta soveltaa liikkumisen ohjauksen erilaisia toimenpiteitä omalla vastuualueellaan. Opas toimii eräänlaisena johdantona liikkumisen ohjaukseen. Monissa muissa julkaisuissa esimerkiksi Internetissä on saatavilla yksityiskohtaisempaa tietoa liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä ja toteutustavoista. Oppaassa esiteltyjen esimerkkien lähdeluettelo ja muita lisätiedon lähteitä on koottu oppaan loppuosaan.

Koulut

Kohderyhmiä ovat:

- rehtorit ja opettajat
- oppilaat ja vanhemmat
- paikallisviranomaiset, koululautakunnat

Motivoivia tekijöitä:

- saattoliikenteen ongelmien ratkaiseminen lasten kouluun tuonnin ja koulusta haun yhteydessä
- lasten terveyttä ja hyvinvointia edistävien jalankulun ja pyöräilyn suosiminen koulu-matkoilla
- kulkutapatietoisuuden lisääminen kouluissa

Onnistumiseen vaikuttavat avaintekijät:

- liikkumisen valintojen esittely lapsia ja nuoria kiinnostavalla tavalla
- lasten vanhempien innostaminen mukaan toimintaan
- saavutettavissa olevien tavoitteiden asettaminen kulkutapojen muutoksille



Liikkumisen ohjaus kouluissa

Lapset ovat tulevaisuuden vaikuttajia. Liikkumisen ohjauksen menetelmiä käytetään vaikuttamaan liikkumiskäyttäytymiseen jo varhaisessa iässä. Jos kestävä kehityksen matkustustavat omaksutaan jo lapsena, on todennäköistä, että niitä noudatetaan myös aikuisiässä. Lasten liikenneturvallisuudesta koulumatkoilla on pidettävä erityistä huolta. Lasten saattaminen autolla kouluun lisää liikennettä koulujen ympäristössä ja osaltaan heikentää liikenneturvallisuutta. Jotta lapset ja nuoret saataisiin kiinnostumaan kävelystä, pyöräilystä ja joukkoliikenteen käytöstä, liikkumisen ohjauksen tulisi tarjota kiinnostavia ja omakohtaisia opetustapoja ja esimerkkejä kulkutapavaihtoehdoista.

Vaikuttamalla lapsiin jo varhaisessa iässä kannustetaan jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöön myös myöhemmin elämässä.

Liikennetutkimuksilla voidaan kartoittaa oppilaiden kulkutapoja.

Liikenneturvalisuus on tärkeä tekijä koulumatkojen kulkutapavalinnoissa.

Oppilaiden ja heidän vanhempiansa rohkaiseminen kävelemään ja pyöräilemään.

Koulumatkat ovat liikkumisen ohjauksen kannalta tärkeä kohde, sillä matkat toistuvat suurin piirtein samanlaisena päivittäin. Koulujen liikkumisen ohjaus voi sisältää kävelyn ja pyöräilyn kohderyhmäkohtaista markkinointia tai kampanjamuotoisia eri teemoihin suunnattuja tapahtumia, kuten autottomia päiviä. Tutkimuksissa on havaittu, että pitkäjänteinen ja kattava liikkumisen ohjaus voi vähentää autolla kouluun saattamista 5-10 %

Toimenpiteitä ja menetelmiä

Koulumatkasuunnitelmilla koulut voivat selvittää oppilaiden nykyisiä koulumatkatapoja ja asettaa tavoitteita kulkutapamuutoksille. Koulumatkasuunnitelmassa voidaan myös suunnitella erilaisia liikkumisen ohjaustoimenpiteitä:

- **Oppilaiden ja henkilökunnan liikennetutkimukset**

Koulumatkasuunnitelmaan sisältyy yleensä koulu- ja työmatkojen kartoitus, jolla voidaan selvittää nykyinen kulkutapajakauma ja matkojen pituudet. Liikennetutkimuksessa voidaan myös kartoittaa esteitä kävelyn ja pyöräilyn tai joukkoliikenteen käytölle sekä syitä autolla saattamiseen. Liikennetutkimukset voidaan sisällyttää eri oppiaineisiin, jolloin oppilaat voivat itse aktiivisesti osallistua tutkimuksen suunnitteluun ja toteutukseen, tulosten analysointiin ja ongelmien ratkaisuun. Tutkimuksen toteuttaminen vuosittain antaa mahdollisuuksia kehityksen seurantaan, toteutettujen toimenpiteiden vaikutusten arviointiin ja uusien toimenpiteiden suunnitteluun.

- **Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääminen**

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan lisätä parantamalla joukkoliikenteen tarjontaa ja käyttömahdollisuuksia. Joukkoliikenteessä on otettava huomioon koko matka kaikkein osavaiheineen, joihin sisältyvät myös matkat kävellen tai pyörällä pysäkille tai asemille. Pysäkkien houkuttelevuutta voidaan lisätä viihtyisillä ja hyvin valaistuilla odotustiloilla ja pyöräpysäköintiä kehittämällä. Myös kouluihin tulisi järjestää miellyttävä odotustila, jossa bussia voi odottaa sisätiloissa, jos koulupäivän päätyttyä jää odotusaikaa ennen bussin tuloa. Koulujen on usein mahdollista vaikuttaa joukkoliikenteen aikatauluihin neuvottelemalla liikennöitsijöiden kanssa. Joskus myös koulupäivän alkua on mahdollista porrastaa joukkoliikenteen aikataulu huomioonottaen.

- **Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen**

Turvallinen ja viihtyisä jalankulku- ja pyöräily-ympäristö voi rohkaista koulun lähellä asuvia lapsia ja heidän vanhempiaan kävelemään tai pyöräilemään. Esimerkkejä jalankulkuun ja pyöräilyn kannustavista tekijöistä ovat turvalliset kadunylityspaikat, ajoneuvoliikenteestä erotettu valaistu jalankulku- ja pyörätie, turvallinen ja katettu polkupyörien säilytyspaikka ja vaatteidenvaihtotilat.

- **Henkilöautoliikenteen rauhoittaminen koulujen lähiympäristössä**

Nopeusrajoitusten alentaminen ja sitä tehostavien hidasteiden toteuttaminen, siirrettävien nopeusnäyttötäulujen käyttäminen koulujen lähikaduilla, pysäköinnin ohjaus ja saattoliikenteen tuonti- ja noutopaikan suunnittelu hieman kauemmas koulun pihasta lisäävät yleensä koulun liikenneympäristön turvallisuutta. Koulujen lähiympäristöjen liikenneturvallisuuspuutteet tulisi kartoittaa säännöllisesti lasten ja vanhempien kanssa tehtävillä vaaranpaikkakartoituksilla.

• Liikkumistaitojen sisällyttäminen eri oppiaineisiin

Koulujen opetussuunnitelmaan olisi sisällytettävä turvalliseen liikkumiseen sekä kulkutapavalintojen terveys- ja ympäristövaikutuksiin liittyvää opetusta. Liikennekasvatus tulisi sisällyttää eri oppiaineisiin lapsia ja nuoria kiinnostavalla ja puhuttelevalla tavalla, jossa oman toiminnan ja valintojen vaikutukset sekä vastuu korostuvat.

• Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen markkinointi nykyisiä

tiedotuskanavia hyödyntäen (vanhempainillat, avoimien ovien päivät, koulun lehdet, julisteet, intranet, Internet)

Jotta lapset, nuoret ja heidän vanhempansa voisivat muuttaa matkustustottumuksiaan, heille olisi välitettävä tietoa eri kulkutapojen vaikutuksista ja käyttömahdollisuuksista. Autolla kouluun saattamiselle olisi tarjottava kilpailukykyisiä vaihtoehtoja ja painotettava jalan tai pyörällä liikkumisen ympäristö- ja terveysetuja. Vanhempia olisi kannustettava toimimaan roolimalleina omilla liikkumisvalinnoillaan.

Vanhemmille ja oppilaille tietoa valintojen tueksi.

• Kampanjat ja teemapäivät

Liikkumisen eri teemoihin liittyvät tapahtumat, kuten pyöräilyn teemaviikot, pyörän huoltotyöpajat, kävellen ja pyörällä kouluun saattaminen, heijastinkampanjat, pyöräily- ja kävelykilpailut, pyöräilykypäräkampanjat ja autottomat päivät voivat kannustaa oppilaita ja heidän vanhempiaan osallistumaan liikkumisen ohjausprojekteihin.

Koulukohtaiset tapahtumat edistävät kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä.

Liikkumisen ohjauksen edut kouluissa

Koulujen henkilökunnalle, oppilaille ja vierailijoille koituvia etuja ovat esimerkiksi:

- kulkutapavaihtoehtoja on aiempaa enemmän
- henkilöautoliikenne vähenee koulun lähiympäristössä, jolloin liikenneturvallisuus paranee ja pakokaasupäästöjen määrä koulun lähiympäristössä vähenee
- kävelyllä ja pyöräilyllä on suotuisia terveysvaikutuksia
- kävellen tai pyörällä kouluun saattaminen antaa lapselle mahdollisuuden opetella turvallisen omatoimisen liikkumisen taitoja ohjatusti
- lapsen mahdollisuudet itsenäistyä ja mahdollisuudet sosiaaliseen vuorovaikutukseen lisääntyvät, kun he kävelevät tai pyöräilevät kouluun muiden oppilaiden kanssa
- tietoisuus omien liikkumisvalintojen vaikutuksesta kasvaa.

Liikkumisen ohjaus on hyödyllistä henkilökunnalle, oppilaille ja koulussa asioiville.

Esimerkkejä liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä kouluissa ja koulujen opetusmateriaaleista

LIKKIS-kilpailu kouluille

Liikkis-kilpailu innostaa nuoret vaikuttamaan terveyteen, liikenneturvallisuuteen ja koulumatkojen ympäristöystävällisyyteen. Kilpailussa nuoret kartoittavat koulun/oppilaitoksen liikenneympäristöä ja ihmisten tapoja liikkua koulumatkat sekä ideoivat ympäristön, terveyden ja turvallisuuden kannalta parempia tapoja liikkua.

<http://www.autotonpaiva.fi/>

**Leikin muodossa
lapsi voi tutustua
jalankulkuun ja
pyöräilyyn
omakohtaisesti.**

Matkalla Suomessa -peli



Pelissä matkataan 30 suomalaisen kaupungin välillä ja vertaillaan erilaisten kulkutapojen hyötyjä ja haittoja sekä opetellaan kestävän kehityksen mukaista matkustamista. Peli kertoo valitulle matkalle eri kulkutapojen energiankulutuksen, hiilidioksidipäästöt, kustannukset ja matka-ajan.

<http://www.motiva.fi/matkallasuomessa>

Matkalla Suomen kaupungeissa -peli vertailee kulkutapojen ympäristövaikutuksia



Pelissä matkustetaan virtuaalisesti paikallisliikenteessä. Kaupunkilaiset voivat arvioida esimerkiksi työmatkallaan käyttämänsä kulkutavan aiheuttamia päästöjä ja muita vaikutuksia vaihtoehtoihin liikumistapoihin verrattuna.

Peli mahdollistaa energiankulutuksen, päästöjen, kustannusten, matka-ajan, melun, ruuhkien sekä kalorikulutuksen vertailun, kun matkustetaan yksityisautoilla, joukkoliikenteellä, pyöräillen ja kävellen valitulla matkalla.

Peli sisältää myös hyödyllistä lisätietoa eri kulkutapojen vaikutuksista.

<http://www.ytv.fi/matkapeli>

Liikennekäärmepeli, Belgia



Belgiassa on järjestetty vuosittain valtakunnallinen turvallisiin ja ympäristömyötäisiin koulumatkoihin suuntaava kampanja vuodesta 2000 alkaen. Kampanjan osana on "Liikennekäärmepeli", jota on käytetty noin 300 peruskoulussa turvalliseen jalankulkuun ja pyöräilyyn kannustamisessa. Liikennekäärmepelissä lapset saavat värillisen pisteen aina, kun he tulevat kouluun jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Pisteet kootaan lapsen koulumatkakorttiin ja kun kortti on täynnä, se kiinnitetään julisteeseen, jossa korteista muodostuu käärmekuvio. Kun käärme on valmis, kaikki matkakorttinsa täyteen saaneet lapset palkitaan. Useimmissa kouluissa peliä pelataan toukokuussa vietettävän kampanjaviikon aikana.

Ennen kampanjaa jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä kouluun kulki keskimäärin 60% lapsista. Vuonna 2004 tehdyn arvion mukaan kampanjan aikana kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus on hetkellisesti kasvanut 19% ja pidemmällä aikavälillä noin 12%.

Kävelen ja pyörällä kouluun saattaminen

Autolla kyyditsemisen sijasta lapsi voidaan saattaa kouluun myös kävelen tai pyörällä. Saattaminen voidaan järjestää siten, että yksi tai muutama lasten vanhemmista ohjaa lapsiryhmän kouluun ennalta sovittua reittiä pitkin. Reitillä on sovittu aikataulu ja lähtöpisteet, jolloin lasten tai heidän vanhempiensa ei tarvitse ennalta ilmoittaa saattaville vanhemmille mahdollisista peruutuksista.

Ohjatun saattamisen etuna on, että lapsen ei tarvitse kulkea koulumatkaansa yksin tai lasten omassa ryhmässä, vaan mukana on aikuinen varmistamassa koulumatkan turvallisuutta. Ryhmässä kulkeminen tarjoaa myös mahdollisuuksia sosiaalisen kanssakäymiseen.

The Walking Bus...



Much less fuss!

Lapsi voidaan autokyydin sijasta saattaa kouluun kävelen tai pyöräillen.

Vanhemmat tulisi saada kiinnostumaan lasten saattamisesta kouluun kävelen tai pyöräillen.

Ohjattu saattaminen voi käynnistyä samalla alueella asuvien vanhempien aloitteesta tai koulujen aloitteesta. Parhaiten toimivia ovat yleensä olleet sellaiset järjestelyt, joissa on ennalta sovittu kulkureitti ja jossa saattovastuu vaihtuu eri vanhempien kesken. Koulu voi toimia saattoreittien ja niiden aikataulujen koordinattorina.

Ohjattua saattamista voidaan esitellä esimerkiksi koulujen vanhempienilloissa tai järjestää siihen liittyviä kampanjoita. Lasten vanhemmille voidaan myös toimittaa erillinen tietopaketti saattamisvaihtoehdoista. Samalla voidaan koota tietoa vanhempien kiinnostuksesta osallistua yhteiseen toimintaan.

Ryhmässä saattaminen voi edetä kouluissa esimerkiksi seuraavasti:

- **Opastuksen** saaminen esimerkiksi rehtorilta, kunnan edustajilta tai Tiehallinnolta
- Ohjatun kävellessä tai pyörällä saattamisen **esittely** esimerkiksi vanhempainillassa, vanhemmille suunnatun tiedotteen laatiminen, saattamisesta tiedottaminen eri kanavia hyödyntäen
- Saattamisen **esittely** lapsille, jotta selviäisi, haluaisivatko he kävellä kouluun kavereidensa kanssa
- Niiden **vanhempien löytäminen**, jotka ovat kiinnostuneita saattamiseen osallistumisesta. Ryhmässä saattaminen edellyttää innostunutta koordinaattoria ja riittävää määrää vapaaehtoisia, jotka jakavat saattovuorot. Mitä enemmän vanhempia saadaan mukaan, sitä vähemmän se sitoo kunkin vapaaehtoisen aikaa. Suositeltavaa on, että aikuisia on yksi 8 alakouluikäistä lasta ja 4 esikouluikäistä lasta kohti. Kunnan tai koulun vastuuvakuutus pitäisi laajentaa kattamaan myös ryhmässä saattamiseen osallistuvat.
- Ohjattuun saattamiseen osallistuvien lasten **reitin suunnittelu** ja vaaranpaikkojen kartoitus koulureiteillä
- **Vanhempien ja oppilaiden motivaation** ylläpitäminen ja saattoreittien toiminnan varmistaminen

<http://www.walkingbus.com/>

<http://www.walkingschoolbus.org/>

<http://www.thewalkingbus.co.uk/>

<http://www.saferroustoschool.co.uk/>

<http://www.cheshire.gov.uk/SaferRoutesToSchools/WalkingBusGuidelines.htm>

Työpaikat

Kohderyhmiä ovat:

- työnantajaorganisaatiot, jotka haluavat parantaa henkilökuntansa liikkumismahdollisuuksia ja vähentää henkilöauton käytöstä aiheutuvia ongelmia
- liikkumisen ohjauksen suunnittelijat

Motivoivia tekijöitä:

- pysäköintipaikkatarpeen vähentäminen
- henkilöstön kannustaminen kimppakyytien käyttöön työmatkoilla
- terveyden edistäminen suosimalla jalankulkua ja pyöräilyä työmatkoilla
- yrityksen imagon parantaminen ympäristöstä ja turvallisuudesta huolehtivana toimijana, työnantajaimagon parantaminen henkilöstöstään huolehtivana organisaationa

Onnistumiseen vaikuttavat avaintekijät:

- työntekijöiden nykyisten kulkutapojen ja työmatkareittien kartoittaminen
- tiedottaminen erilaisten käytettävissä olevien tiedotuskanavien kautta oikeudenmukaisen kannustinjärjestelmän luominen kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosimiseksi työmatkoilla



Liikkumisen ohjaus työpaikoilla

Työpaikoille suuntautuu paljon liikennettä erityisesti aamu- ja iltaruuhkan aikaan. Joukkoliikenteen näkökulmasta työmatkat ovat potentiaalinen matkaryhmä, koska työpäivän alkamis- ja päättymisaikoina joukkoliikenteen tarjonta on yleensä hyvä. Työpaikoilla liikkumisen ohjauksessa käytetään erilaisia tiedotuskanavia ja kannusteita jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseksi.

Työnantajan kannalta työntekijöiden matkustuskäyttäytymisen muutoksella on monia myönteisiä vaikutuksia, esimerkiksi pysäköinnistä aiheutuvien kulujen vähentyminen, säästyneet ajokustannukset, mahdollisuus käyttää työmatkat arkiliikuntaan,

Työmatkaliikenteessä kulkutapa- vaihtoehtoja voi olla paljon, sillä joukkoliikenne on usein räätälöity palvelemaan juuri työmatkalla kulkevia.

liikenneturvallisuuden paraneminen sekä yrityksen imagon paraneminen. Liikkumisen ohjaus voi yrityksessä kytkeytyä olemassa oleviin ympäristö-, laatu- ja turvallisuusjohtamisen käytäntöihin.

Toimenpiteitä ja menetelmiä

Työpaikoille on räätälöity monenlaisia liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä, joilla pyritään lisäämään henkilökunnan ja vierailijoiden liikkumismahdollisuuksia ja tavarakuljetusten sujuvuutta.

Esimerkkejä toimenpiteistä

Työpaikoille soveltuvia toimenpiteitä on runsaasti. Ne voidaan yhdistää työpaikan liikkumisen ohjaussuunnitelmaan.

- **Työsuhdematkalippu**

Joukkoliikenne voi olla houkutteleva vaihtoehto auton käytölle erityisesti ruuhka-aikaan. Jotta joukkoliikenne olisi houkutteleva kulkutapavaihtoehto, matka-ajan ja matkakustannusten olisi oltava kilpailukykyisiä henkilöautoon verrattuna. Työnantaja voi tarjota työntekijöilleen joukkoliikenteen kausilipun työsuhdelippuna, jonka työnantaja maksaa kokonaan tai osittain. Kävelyreittien pysäkeille tulisi olla viihtyisiä ja turvallisia ja pysäkkien tulisi sijaita lähellä työpaikkaa.

Työnantajan on usein mahdollista neuvotella joukkoliikennepalvelujen räätälöinnistä liikennöitsijän kanssa – pienilläkin aikataulu- tai vuoroväli-muutoksilla voi olla suuri vaikutus joukkoliikenteen käyttöön. Myös työajan joustoja lisäämällä on mahdollista lisätä joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia. Junamatkoilla ja pitkillä linja-automatkoilla työnantaja voi hyväksyä osan matkajasta työajaksi, jos matkan aikana on mahdollista työskennellä.

- **Työ- ja työasiointimatkojen liikennetutkimus**

Jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistävien toimenpiteiden suunnittelun lähtökohtana on nykytila – työmatkojen nykyinen kulkutapajakauma, työmatkojen pituus sekä työn alkamis- ja päättymisajankohdat. Liikennetutkimuksessa voidaan lisäksi kartoittaa esteitä kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteen käytölle työmatkoilla. Nykytilanteen perusteella voidaan laatia toimenpidesuunnitelma kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseksi. Kartoittamalla liikkumistottumuksia vuosittain on mahdollista seurata työmatkojen kulkutapojen kehitystä sekä arvioida mahdollisten toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia.

- **Etätyön lisääminen**

Työmatkojen määrää on joissakin ammattiryhmissä ja työtehtävissä mahdollista vähentää etätyöllä, jossa työntekijä työskentelee kotonaan osan viikosta. Etätyön mahdollisuudesta on hyvä keskustella esimerkiksi kehittämissuunnitelman yhteydessä ja työpaikalle olisi laadittava selkeä etätyöohjeistus ja -käytäntö.

- **Autoa edellyttävän asiointitarpeen vähentäminen**

Monet käyttävät omaa autoa työmatkoilla, koska he yhdistävät kodin ja työpaikan väliseen matkaan muita matkoja, esimerkiksi lasten kouluun viennin tai kaupassa käynnin. Mikäli työpaikan läheisyydessä on saatavilla olennaisimmat palvelut, kuten lounasravintola, pankkiautomaatti tai kauppa, on auton käyttöä mahdollista vähentää.

- **Kimppakyytien edistäminen**

Kimppakyytien tukeminen voi olla helppo ja tehokas tapa vähentää työpaikalle tulevien autojen määrää. Yhteisellä kyydillä kulkeminen soveltuu yleensä niille työpaikoille, joissa työaika on säännöllinen ja joissa toisiaan lähellä asuvien ihmisten matkat voidaan sovittaa yhteen. Kimppakyyteihin voidaan kannustaa esimerkiksi antamalla kimppakyydillä kulkeville pysäköintietuuksia, varmistamalla töihinpääsy tai kotiinkuljetus esimerkiksi taksilla, jos alkuperäinen kyyti ei olekaan saatavilla esimerkiksi sairastumisen vuoksi.

- **Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen**

Turvalliset, viihtyisät ja nopeat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet voivat rohkaista työpaikan lähellä asuvia työntekijöitä kävelemään tai pyöräilemään töihin. Esimerkkejä olosuhteiden parantamisesta ovat turvallinen liikenneympäristö, suorat reitit, katettu ja valaistu pyörien säilytyspaikka sekä mahdollisuudet vaatteiden vaihtoon ja peseytymiseen työpaikalla. Työnantaja voi myös tarjota työmatkapyöräilijöille mahdollisuuksia esimerkiksi pyörien tai pyöräilyvarusteiden edulliseen yhteishankintaan. Kävelyä ja pyöräilyä voidaan edistää myös erilaisin arkiliikuntaan liittyvin kampanjoin.

- **Yhteisten autojen ja joukkoliikenteen käyttö työasiointimatkoilla**

Auton käyttöä työmatkoilla perustellaan usein auton tarpeella työasiointiin työpäivän aikana. Työasiointia varten yrityksellä voi olla käytössään yhteiskäytössä olevia autoja tai joukkoliikenteen matkalippuja, jolloin työntekijän ei ole välttämätöntä tulla töihin autolla työasiointitarpeesta huolimatta. Työnantaja voi myös liittyä autojen yhteiskäyttöpalvelua tarjoavan yrityksen asiakkaaksi ja tarjota palvelun käyttöä työntekijöille työsuhte-etuna myös vapaa-aikana.

- **Pysäköinnin ohjaus**

Pysäköintipaikkojen jakamiseen ja hinnoitteluun voidaan työpaikoilla laatia yhteisesti hyväksyttyjä pelisääntöjä, joilla paikat voidaan ohjata niitä eniten tarvitsevien käyttöön. Pysäköinnin rajoittaminen ja hinnoittelu vähentävät yleensä auton käytön houkuttelevuutta työmatkoilla.

- **Taloudellisen ajotavan koulutus**

Autoa työmatkoillaan tai työasiointimatkoillaan käyttäville on mahdollista tarjota koulutusta taloudelliseen ajotapaan. Taloudellisen ajotavan koulutus voidaan järjestää esimerkiksi puolen päivän mittaisena. Taloudelliseen ajotapaan kuuluvat ajonaikaisten toimien lisäksi myös esimerkiksi lohkolämmittimen ja muiden varusteiden energiataloudellinen käyttö. Työsuhdeautojen valinnassa työnantaja voi ohjata valintaa siten, että suositaan vähän kuluttavia ajoneuvoja. Ajoneuvojen varusteiden valinnassa tulisi ottaa huomioon niiden vaikutus polttoaineen-kulutukseen. Työpaikan pysäköintipaikat voidaan varustaa ajastettavilla lämpöpistokkeilla, jolloin autojen esilämmittäminen on talviaikaan mahdollista.

Liikkumisen ohjauksen erilaiset toimenpiteet voidaan työpaikalla koota työmatka-suunnitelmaksi, jolla pyritään lisäämään kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä kimppakyytien ja autojen yhteiskäytön osuutta työmatkoilla ja työasiamatkoilla. Liikkumisen ohjauksen tavoitteet ja toimenpidevalikoima räätälöidään työpaikka-kohtaisesti paikallisten olosuhteiden mukaisesti.

**Edut
työnantajalle:**

- pysäköinti-
kustannusten
pieneneminen
- yritys on
paremmin
työntekijöiden,
huoltoliikenteen
ja vieraiden
saavutettavissa
- terveys- ja
turvallisuus-
imago.

Liikkumisen ohjauksen edut työpaikoilla

Työpaikoilla liikkumisen ohjauksen tavoitteena on lisätä jalankulun, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kimpapakyytien sekä autojen yhteiskäyttöä. Kulkutapamuutoksilla voi olla monia etuja työntekijälle:

- ongelmattomampi työmatka
- aikaa kuluu vähemmän liikennemuutoksissa sekä odotettaessa pääsyä pysäköintialueille ja -alueilta
- taloudelliset säästöt
- kävellen ja pyöräillen kulkevilla mahdollisuus arkiliikuntaan työmatkoilla
- joukkoliikennettä käyttävillä on enemmän aikaa sosiaaliseen kanssakäymiseen ja vapaa-ajan toimintaan, esimerkiksi lukemiseen.

Työnantajan kannalta hyötyjä voivat olla esimerkiksi :

- jalan ja pyörällä kulkeminen lisää arkiliikuntaa ja edistää työkykyä ja vähentää sairauspoissaoloja
- pysäköintikustannukset pienenevät
- myönteiset imago vaikutukset työnantajana ja yhteistyökumppanina
- toimiminen esimerkkinä muille yrityksille
- eri kulkutapojen käyttömahdollisuudet paranevat ja työpaikka-alueen saavutettavuus paranee.

Esimerkkejä toimenpiteistä

**Helsingin
kaupungin
ympäristökeskuksen
työmatkasuunnitelma
määrittelee
tavoitteita**

- kävelyn, pyöräilyn
ja joukkoliikenteen
edistämiseksi
- terveyden
edistämiseksi
työmatkaliikuntaa
lisäämällä ja
- autoilun haittojen
vähentämiseksi.

Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen työmatkasuunnitelma

Helsingin kaupungin ympäristökeskus laati vuonna 2005 työmatkasuunnitelman vuosille 2006 - 2008. Työmatkasuunnitelma valmistellaan työpaikkakohtaisesti johdon ja henkilöstön yhteistyönä. Tavoitteena on hyödyntää suunnitelmaa työhyvinvoinnin ja ympäristöjärjestelmän kehittämisessä. Ympäristökeskuksessa oli vuonna 2005 noin 200 työntekijää.

Työmatkasuunnitelman laatiminen eteni ympäristökeskuksessa seuraavasti:

- eri työntekijäryhmiä ja johtoa edustavan työryhmän kokoaminen
- henkilöstön kulkutapakyselyn toteuttaminen
- työpaikan kiinteistöjen auditointi
- tavoitteiden asettaminen ja toimenpiteiden suunnittelu
- seurannan suunnittelu.



Henkilöstön liikennetutkimuksen mukaan kesäkuukausina noin 60 % ja talvikaudella noin 80 % henkilöstöstä kulkee töihin joukkoliikenteellä. Jalankulun ja pyöräilyn osuus on kesäkaudella 28 % ja talvikaudella 9 %. Henkilöautolla kulkevia on kesällä 14 % ja talvella 13 %.

Suosituimmaksi joukkoliikenteen kehittämismahdollisuudeksi kyselyssä osoittautui työsuhdematkalipun tarjoaminen henkilöstölle, etätyömahdollisuuksien kehittäminen, pyörien pysäköintimahdollisuuden kehittäminen sekä työmatkaliikunnan varusteiden kuivatus- ja säilytysmahdollisuuksien kehittäminen.

Työmatkasuunnitelmassa laadittiin seuraava toimenpidevalikoima:

- liikkumisen ohjaus sisällytetään laatu- ja ympäristöjärjestelmään
- työasiointimatkojen liikkumiskustannuksia seurataan aiempaa kattavammin
- liikkumista koskevat tavoitteet, käytännöt ja ohjeet tuodaan helposti ja kattavasti kaikkien työntekijöiden saataville
- henkilöstölle jaetaan tietoa työmatkaliikunnan hyödyistä
- etätyömahdollisuuksia edistetään ja sähköisiä neuvottelumenetelmiä hyödynnetään aiempaa enemmän
- parannetaan pyöräpysäköinti- ja sosiaalityötiloja
- virastopyörien käyttöä pyritään lisäämään
- pyritään tarjoamaan työsuhdematkalippu kaikille halukkaille
- järjestetään henkilöstölle taloudellisen ajotavan koulutusta ja
- laaditaan virka-autojen hankinnalle ympäristövaikutuksiin perustuva kriteeristö ja parannetaan autojen varausjärjestelmää.

Työmatkasuunnitelmassa on lisäksi määritetty seurantamittarit kullekin tavoitelohkolle.

<http://www.hel2.fi/ymk/luovastitoin/>

Fortum Oyj, Ympäristövaikutusten huomioon ottaminen työsuhdeautojen valinnassa

Fortum Oyj:n työsuhdeautojen ja yritysautojen valinnalle on laadittu yrityskohtaiset vaatimukset, jotka koskevat polttoaineen kulutusta ja pakokaasupäästöjä sekä ajoneuvon turvallisuusominaisuuksia. Henkilöstölle on tarjottu myös mahdollisuutta osallistua ajotapakoulutukseen. Fortumissa oli vuonna 2004 käytössä noin 500 työsuhdeautoa.

Työsuhdeautojen valintakriteeristö liittyy Fortum Oyj:ssä laajempaan yhteiskuntavastuun tavoitteistoon ja tukee osaltaan yrityksen laatu- ja ympäristöjohtamisen periaatteita.

Fortum ja yhteiskunta 2004. Fortum Oyj <http://www.fortum.fi>

Joukkoliikenne on nykyisin Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen työntekijöiden yleisin työmatkojen kulkutapa.

Tavoitteilla on suuri merkitys työmatkasuunnitelmassa, jotta edistymistä voidaan mitata.

Pekkaniska Oy, Työmatkaliikuntaan kannustava kuntobonus

Nostokonealalla toimiva Pekkaniska Oy kannustaa henkilöstöään kävelemään ja pyöräilemään taloudellisin kannustimin. Tavoitteena on lisätä henkilöstön terveyttä ja hyvinvointia, joka heijastuu työhyvinvointiin, sairauspoissaolojen määrään ja työkykyyn.

Kävelen tai pyörällä tehdystä työmatkasta maksetaan 1 €/km, samoin työajan ulkopuolella tehdystä vähintään 5 km:n lenkistä työkavereiden kanssa. Bonusta maksetaan lisäksi hyvästä kunnosta, jota mitataan kävelytesteillä puolen vuoden välein. Ylimmästä kuntoluokasta voi saada bonuspalkkana 40 €/kk. Työnantaja osallistuu soveltuvien osin myös liikuntaharrastusten kustannuksiin ja liikuntatapahtumien osallistumiskuluihin.

<http://www.pekkaniska.fi>

Toimenpiteitä työ- ja työasiointimatkojen turvallisuuden parantamiseksi ja ympäristövaikutusten vähentämiseksi

Tampereen teknillisessä yliopistossa vuosina 2002-2003 toteutetussa tutkimushankkeessa kartoitettiin keinovalikoimaa, jolla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta ja vähentää liikenteen ympäristövaikutuksia yritysten ja organisaatioiden toiminnan näkökulmasta. Hankkeessa laaditussa toimenpidekortistossa on yhteensä 42 erilaista toimenpidettä työ- ja työasiointiliikenteen ympäristövaikutusten vähentämiseen ja turvallisuuden parantamiseen. Hankkeen toimenpidekortisto ja tutkimusraportti on koottu hankkeen kotisivuille.

<http://www.tut.fi/liku/liity/>

Pyöräilyn edistäminen työmatkoilla, Wolford Itävalta

Wolford on esimerkki yrityksestä, jossa liikkumisen ohjausta käytetään yrityksen imagon tukemiseen.

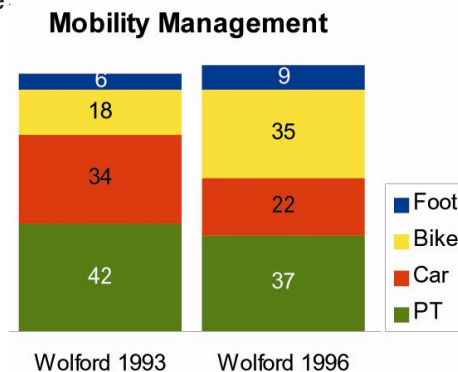
Wolford on tekstiilialalla toimiva yritys, jonka toimipaikka on Bregenzissä Itävallassa ja jolla on noin 1 300 työntekijää. Yrityksen lähialueella ei ole liikenteen ruuhkautumiseen liittyviä ongelmia, mutta yritys halusi vähentää liikenteestä aiheutuvien ympäristövaikutusten määrää.

Yrityksessä panostettiin työmatkapyöräilyn edistämiseen seuraavilla toimenpiteillä:

- pyörien pysäköintialueen sijoittaminen toimiston sisään tuloreittien lähelle (maalainen pyöräpysäköinti)
- autojen pysäköintialueen sijoittaminen kauemmas toimiston sisäänkäynneistä
- pyörien huolto- ja kunnostusaseman perustaminen työpaikalle
- vaatteiden vaihtotilojen ja peseytymismahdollisuuksien parantaminen

- polkupyörien ilmainen kuntotarkastus
- työnantajan tarjoamat yhteiskäyttöpyörät
- pyöräretkien järjestäminen työntekijöille
- pyöräilykampanjoiden järjestäminen
- työmatkapyöräilystä tiedottaminen
- kilpailujen järjestäminen töihin pyöräileville työntekijöille

Vuosina 1993 -1996 töihin pyöräilevien työntekijöiden suhteellinen osuus kasvoi 18 %:sta 35 %:iin. Samaan aikaan työmatkoillaan autoa käyttävien osuus väheni 34 %:sta 22 %:iin.



<http://www.mobilitymanagement.be/english/famous/fmswolf.htm>;
http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=3

Työkalupakki yritysten liikkumisen ohjaukseen

Toolbox for Mobility Management in Companies on Internet-työkalu, joka sisältää monipuolisen valikoiman liikkumisen ohjaukseen liittyviä esimerkkejä ja toimenpiteitä yrityksiä varten.

Työkalupakissa annetaan ohjeita liikkumisen ohjaustoimenpiteiden toteuttamiseen. Toimenpiteet on esitelty sivustolla ja niistä on linkki esimerkkitietokantaan, josta käyttäjä voi hakea lisätietoa toimenpiteiden onnistuneista toteutustavoista eri maissa.

Kuvattuja ja selostettuja toimenpiteitä on yli 40 ja niiden lisäksi kerrotaan mahdollisista toimintatavoista ja annetaan esimerkkejä. Järjestelmän käyttäjä voi etsiä toimenpiteitä eri tavoin:

- siirtymällä suoraan toimenpidetietokantaan ja selaamalla sen tietoja ("Measures List"),
- etsimällä sellaisen toimenpiteen, joka vastaa juuri tietyn liikkumisongelman ratkaisutarpeeseen ("Quick Solution Catalogue"),
- etsimällä toimenpidevalikoiman, jota on käytetty tunnetuissa yrityksissä Euroopassa ("Famous Examples"),
- yksityiskohtaisempia, räätälöityjä ohjeita löytyy työkalupakin kohdasta "Decision Support System".



Työkalupakin suurin hyöty on koulutuksellinen. Palvelu edistää yritysten liikkumisen ohjaus -käsitteen tunnetuksi tekemistä. Sen avulla ei ole mahdollista yksityiskohtaisesti arvioida eri toimenpiteiden vaikutuksia. Se on kuitenkin hyödyllinen työväline ja erinomainen tietolähde liikkumisen ohjauksesta työpaikoilla.

<http://www.mobilitymanagement.be/>

Vapaa-ajan kohteet

Kohderyhmiä ovat:

- matkailuyhdistykset
- matkailun neuvontapisteet
- matkailijat
- vapaa-ajan kohteiden toimijat
- kulttuuri- ja matkailulautakunnat

Motivoivia tekijöitä ovat esimerkiksi:

- alueeseen, sen asukkaisiin ja ympäristöön kohdistuvien matkailuun liittyvän liikenteen vaikutusten vähentäminen
- kohteiden saavutettavuuden parantaminen

Onnistumiseen vaikuttavat avaintekijät:

- matkailuun liittyvän liikenteen aiheuttamien kielteisten vaikutusten vähentäminen
- eri toimijoiden välinen yhteistyö ja tiedottaminen
- asukkaiden, henkilökunnan ja matkailuliiketoiminnan aktiivinen osallistuminen
- joukkoliikenteen kohdennettu markkinointi



Liikkumisen ohjaus matkailussa

Kestävän liikkumisen haasteet vapaa-ajan matkoilla ovat monimuotoisia. Kouluista ja työpaikoista poiketen vapaa-ajan kohteissa ei välttämättä käydä säännöllisesti ja kohteeseen saapuminen esimerkiksi joukkoliikenteellä edellyttää hyvää informaatiota joukkoliikennepalveluista. Kaupungit ja erityiskohteet, joissa käy paljon vierailijoita, saattavat lomakausina jopa ruuhkautua. Kausiluonteinen ja epä-säännöllinen kysyntä häiritsee usein myös normaalia liikenteen kulkua. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena vapaa-ajan kohteissa on lisätä alueen houkuttelevuutta, mutta samanaikaisesti vähentää vapaa-ajan matkoista aiheutuvia ympäristövaikutuksia ja ruuhkia.

Myös auton yhteiskäytön ja auton perinteisen vuokrauksen edistäminen ovat vapaa-ajan kohteiden liikkumisen ohjauksen keinoja. Vaikka ne eivät varsinaisesti vähennä autoliikennettä matkakohteissa, ne kuitenkin mahdollistavat matkustamisen myös autottomille sellaisiin paikkoihin, joihin ilman autoa ei pääse. Tällöin auton omistamisen tarve ja siten koko käyttö vähenevät. Usein oman auto hankitaan juuri vapaa-ajan matkojen ja asiointimatkojen vuoksi, ja auton omistamisen myötä sen käytön kynnys madaltuu myös muilla matkoilla.

Vapaa-ajan matkat ovat usein satunnaisia ja vaihtelevia.

Toimenpiteitä ja menetelmiä

Vapaa-ajan kohteiden liikkumisen ohjauksen tavoitteena on henkilöautoliikenteen määrän vähentäminen joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuutta lisäämällä. Vapaa-ajan matkoihin liittyvän liikenteen tarpeet ja vaihtelumuodot ovat erilaisia kuin muissa matkaryhmissä. Matkat kohdentuvat usein alueille, jotka ovat herkkiä liikenteen melulle ja muille liikenteen ympäristövaikutuksille. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on lisätä kohteen houkuttelevuutta ja saavutettavuutta.

Henkilöauto on usein tärkein kulkutapa vapaa-ajan kohteisiin suuntautuvilla matkoilla.

Mahdollisia toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi:

- joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen
- liityntäliikenteen kehittäminen
- taksipalvelujen parantaminen
- pyöräily- ja kävelyolosuhteiden kehittäminen
- pyörien pysäköintijärjestelyjen kehittäminen
- polkupyörien vuokrauspalvelujen kehittäminen
- pysäköinnin ohjaus
- liikenteen rauhoittaminen
- autottomien alueiden suunnittelu ja ajoneuvojen käyttöä koskevat rajoitukset
- joukkoliikenteen kohdennettu markkinointi
- henkilökunnan työmatkasuunnitelmien laadinta
- jakelukuljetusten suunnittelu
- liikenneyhteyksiä kuvaavat oppaat, joissa annetaan ohjeita kohteisiin pääsemisestä joukkoliikenteellä, jalan tai pyörällä

Myös autojen yhteiskäytön ja perinteisen autovuokrauksen edistäminen ovat vapaa-ajan kohteiden liikkumisen ohjauksen keinoja. Vaikka ne eivät vähennä autoliikennettä matkakohteissa, ne mahdollistavat matkustamisen myös autottomille kohteisiin, joihin ei muuten pääse. Tällöin auton omistamisen tarve ja siten käyttö kokonaisuudessaan vähenevät. Usein oma auto hankitaan juuri vapaa-ajan matkojen vuoksi ja omistamisen myötä auton käytön kynnys madaltuu myös muilla matkoilla.

Toimenpidevalikoima on pääosin samanlainen kuin muidenkin kohteiden liikkumisen ohjauksessa. Toimenpiteiden toteutustavat ovat kuitenkin usein hieman erilaisia kuin esimerkiksi kouluissa tai työpaikoilla.

Onnistuneet liikkumisen ohjausprojektit voivat toimia esimerkkeinä muille.

Liikkumisen ohjauksen edut vapaa-ajan kohteissa

Vapaa-ajan kohteiden kulkutapavaihtoehtojen monipuolinen valikoima lisää vierailijoiden ja alueella työskentelevien liikkumismahdollisuuksia. Liikkumisen ohjauksesta seuraakin usein monenlaisia hyötyjä:

- vähemmän liikenneuhkia ja pysäköintiongelmia
- hyvien liikenneolosuhteiden ansiosta matkakokemus on alueella kävijöille miellyttävämpi ja rohkaisee vierailemaan alueella useammin
- vaihtoehtoisesta kulkutavasta, esimerkiksi polkupyörällä tehdystä matkasta, voi tulla osa matkakohteen tarjoamaa kokemusta, jolla houkutellaan kävijöitä
- matkailijat ja työntekijät voivat säästää pysäköintikuluissaan
- alueelle kohdentuvien ympäristövaikutusten väheneminen (esimerkiksi miellyttävä ja turvallinen ympäristö, hyvä ilman laatu, melun väheneminen)

- kulkutapojen valinnanmahdollisuuksien paraneminen lisää autottomien ihmisten liikkumismahdollisuuksia
- kävely- ja pyöräilyolosuhteiden paraneminen
- liikenneturvallisuuden paraneminen
- vapaa-ajankohteiden läheisille asuinalueille kohdentuvat haittavaikutukset vähenevät.

Esimerkkejä toimenpiteistä

Särkänniemen huvipuisto, Tampere



Särkänniemen huvipuistossa käy vuosittain lähes 800 000 vierailijaa. Eniten vierailijoita huvipuiston alueella käy heinäkuussa, mutta myös kesä- ja elokuu ovat sesonkiaikaa. Huvipuisto aiheuttaa paljon liikennettä erityisesti touko-elokuussa, sillä suurin osa alueella vierailevista saapuu henkilöautolla. Alueelle suuntautuvan liikenteen hiilidioksidipäästöjen on arvioitu olevan kesäkaudella 60-180 tonnia viikossa. Huvipuistolla on ympäristöohjelma, jonka mukaisesti toiminnasta aiheutuvien ympäristövaikutusten määrää on pyritty vähentämään.
<http://www.tut.fi/liku/ilma/>

Särkänniemen alueelle tehtiin vuonna 2004 liikenteen ympäristövaikutusten vähentämistä kartoittanut selvitys, jossa alueelle suositeltiin seuraavia toimenpiteitä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi:

- alueelle kulkevan linja-autolinjan vuorotarjonnan parantaminen ja liikennöintikauden jatkaminen toukokuun alusta elokuun loppuun
- tarjoamalla linja-autolla kulkeville ilmainen sisäänpääsy huvipuistoalueelle
- tarjoamalla kauempaa tuleville junalippuun yhdistetty ilmainen matka linja-autolla huvipuistoalueelle
- rakentamalla Paasikiventien eteläpuolelle saattoliikennettä varten erillinen haku- ja noutopaikka, jotta saattavan ja hakevan liikenteen ei tarvitse ajaa huvipuiston alueelle
- pysäköinnin muuttaminen maksulliseksi
- valvotun ja katetun pyöräpysäköintialueen rakentaminen huvipuistoalueelle.

Helsingin kaupunkipyörät

Helsingin kaupungin liikennelaitos on tarjonnut Helsingissä liikkuvien käyttöön kaupunkipyörän, jonka voi milloin tahansa ottaa telineestään omaan käyttöönsä 2 euron panttia vastaan. Kaupunkipyöriä on käytössä monissa Euroopan kaupungeissa. Esimerkiksi Kööpenhaminassa kaupunkipyöriä on ollut saatavilla vuodesta 1996 ja pyöriä on käytössä jo yli 2 000.

Kaupunkipyöräkausi rajautuu Helsingissä kevääseen, kesään ja syksyyn.

Pyörätelineitä on Helsingissä 26 eri paikassa. Kaupunkipyörää voi käyttää missä tahansa sallitun käyttöalueen sisäpuolella, joka kattaa keskustan lisäksi Ruoholahden, Töölön, Hakaniemen ja Katajanokan. Käytön jälkeen pyörä palautetaan kaupunkipyörien telineeseen ja käyttäjä saa panttimaksun takaisin. Kaupunkipyörän saa lukita ainoastaan kaupunkipyörien telineessä olevaan lukkoon, omaa pyörälukkoa ei saa käyttää. Pyöräilykypärän voi lainata käyttöön Jugendsalista (Pohjoisesplanadi 19).

http://www.hel2.fi/hkl/suomi/05_palvelut/kaupunkipyora/

Valtakunnallinen reitti- ja aikataulupalvelu: www.matka.fi

Koko Suomen kattava reitti- ja aikataulupalvelu palvelee myös vapaa-ajan matkoja. Matka.fi -palvelun avulla voi etsiä joukkoliikenteen kulkuyhteyksiä lähtö- ja määräpaikkojen katuosoitteiden välille. Palvelu etsii nopeimman tai vähiten vaihtoja sisältävän yhteyden kävelyineen. Palveluun on koottu bussien, junien ja paikallisliikenteen aikatauluja ja reittejä koko maasta.

<http://www.matka.fi/>

City Car Club ja Autopooli pääkaupunkiseudulla

City Car Club ja Autopooli tarjoavat auton yhteiskäyttöpalveluita. City Car Clubilla on pääkaupunkiseudulla yli 70 nouto- ja palautuspistettä. Autojen varaukset tehdään joko internetin välityksellä tai soittamalla varauskeskukseen. Auton käyttöönotto ja palautus tapahtuu käyttäjän omalla matkapuhelimella. Auton voi ottaa käyttöön juuri siksi aikaa kun on tarve, vaikkapa vain tunniksi. Palvelu sopii yhtä hyvin myös useiden viikkojen lomatarpeisiin. Laskutus perustuu aika- ja kilometriveloitukseen. Autopooli on osa Melkisedek Oy:tä. Sillä on kuusi autoa, joiden nouto- ja palautuspiste on Espoon Otaniemessä.

www.citycarclub.net

www.autopooli.fi

DB Carsharing

Saksan rautatieliikennöitsijän DB:n omistama DB Carsharing tarjoaa auton yhteiskäyttöpalvelua junaliikenteen asiakkaille ympäri Saksaa. Palvelu perustuu sähköiseen avaimen, jonka hinta on kausilipun haltijalle 69 euroa. Tämä on samalla liittymismaksu palvelun käyttäjäksi. Autojen nouto- ja palautuspisteitä on useita ja monessa kaupungissa, myös Sveitsissä.

www.dbcarsharing.de

Sairaalat ja muut terveydenhoitolaitokset

Kohderyhmiä ovat:

- terveydenhuoltoviranomaiset
- terveyskampanjoiden toteuttajat
- sairaalat ja terveyskeskukset
- työterveyshuollon toimijat

Motivoivia tekijöitä ovat esimerkiksi:

- henkilöstön ja sairaalassa asioivien liikkumisen organisointi sairaala-alueella
- terveyden edistäminen ja terveyskampanjat mahdollisuuksien lisäämiseen hyötyliikuntaan työmatkoilla

Onnistumiseen vaikuttavat avaintekijät:

- jalankulun ja pyöräilyn terveyshyötyjen korostaminen
- joukkoliikennepalvelujen räätälöinti vuorotyötä tekevien työntekijöiden ja sairaalassa asioivien tarpeisiin

Liikkumisen ohjaus terveydenhoitolaitoksissa

Sairaaloihin kohdistuu yleensä paljon työmatkaliikennettä sekä erilaisia asiointimatkoja. Asiointimatkat ovat yleensä potilaiden tekemiä matkoja, potilaiden saattajien tekemiä matkoja, potilaiden vierailijoiden tekemiä matkoja tai erilaisia työasiointimatkoja. Koska sairaalaympäristössä monet työntekijät tekevät vuorotyötä ja työaika ei ole kaikissa työtehtävissä liukuva, joukkoliikenne ei aina sovellu työ- tai asiointimatkan kulkutavaksi. Henkilöautoa käytetäänkin paljon juuri sairauden- ja terveydenhuoltoon liittyvillä matkoilla. Usein sairaaloiden ja muiden suurten terveydenhuoltoyksiköiden liikenneympäristö on ruuhkautunut ja pysäköintipaikkatarjonta kysyntään nähden riittämätöntä.

Terveyden edistämisen näkökulmasta kävellen ja pyörällä tehdyt työmatkat ovat hyvää arkiliikuntaa. Usein myös joukkoliikennematkaan liittyy ainakin lyhyt kävelyosuus pysäkille tai pysäkiltä määränpäähän, joten joukkoliikennekin voi tarjota mahdollisuuksia arkiliikunnan lisäämiseen.

Joukkoliikenteen suunnittelussa tulisi ottaa huomioon erityisesti vuorotyötä tekevien työaikaan alkamis- ja päättymisajankohdat.

Toimenpiteitä ja menetelmiä

Sairaalaympäristössä jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä on edistetty esimerkiksi seuraavanlaisilla toimenpiteillä:

- **Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen**
Sairaala-alueet sijaitsevat usein keskeisesti siten, että ainakin osalla työntekijöistä ja asioivista on mahdollisuus kulkea alueelle kävellen tai pyörällä. Viihtyisä ja turvallinen jalankulku- ja pyöräily-ympäristö voi kannustaa lähellä asuvia työntekijöitä kävelemään tai pyöräilemään töihin. Esimerkkejä olosuhteiden parantamisesta ovat turvallinen jalankulun ja pyöräilyn väylästä, mahdollisuus peseytymiseen ja vaatteiden vaihtoon työpaikalla sekä valaistu ja katettu pyöräiden säilytyspaikka.
- **Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen**
Koska monet hoitoalalla työskentelevät tekevät vuorotyötä, joukkoliikenteen aikataulut eivät aina palvele parhaalla mahdollisella tavalla esimerkiksi yövuorossa, iltavuorossa tai varhaisvuorossa työskenteleviä. Aktiivisella vuoropuhelulla liikennöitsijöiden tai muiden joukkoliikennepalveluja suunnittelevien toimijoiden kanssa voidaan joukkoliikennepalveluja räätälöidä henkilöstön työaikoihin paremmin sopiviksi. Lisäksi sairaalaan voidaan hankkia

Jalankulun ja pyöräilyn lisääminen työ- ja asiointimatkoilla edistää terveyttä.

Räätälöityjä joukkoliikennepalveluja on mahdollista suunnitella yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa.

**Työntekijöille
tarjotaan työsuhte-
matkalippu.**

**Pysäköintimaksut
tai pysäköinnin
rajoitukset
kannustavat
henkilökuntaa
etsimään muita
vaihtoehtoja.**

**Erilaisia
toimenpiteitä
yhdistelemällä ja
räätälöimällä voi-
daan muodostaa
kuhunkin yksikköön
soveltuva liikku-
misen ohjauksen
suunnitelma.**

esimerkiksi omia polkupyöriä tai järjestää yhteisiä taksikuljetuksia esimerkiksi rautatieaseman ja sairaalan välisiin yhteystarpeisiin.

- **Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääminen**

Joukkoliikenteen tulisi olla käyttäjälle vaivaton, miellyttävä ja edullinen kulkutapavaihtoehto, jotta se houkuttelisi uusia käyttäjiä erityisesti henkilöautolla kulkevien ryhmästä. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan lisätä tarjoamalla työntekijöille työnantajan kokonaan tai osittain maksama joukkoliikenteen työsuhdematkalippu. Pysäkeille johtavien kävelyreittien tulisi olla turvallisia, miellyttäviä ja hyvin opastettuja. Pysäkeillä ja asemilla tarvitaan hyvät ja viihtyisät odotustilat. Tietoa joukkoliikennetarjonnasta voidaan lähettää hoitoon kutsuttaville potilaille jo kutsukirjeen mukana. Informaatiota joukkoliikennepalveluista voidaan lisäksi jakaa henkilöstölle intranetin kautta ja esimerkiksi sairaalan aulan monitorien kautta.

- **Kimppakyytien edistäminen**

Joukkoliikenne, kävely ja pyöräily eivät pitkillä matkoilla usein ole kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautoon verrattuna. Kimppakyytejä suosimalla on mahdollista vähentää oman auton käyttöä työmatkoilla. Työnantaja voi tukea kimppakyytejä perustamalla kimppakyytirinkejä, joissa samalla alueella asuvat työntekijät voivat sopia kyytijärjestelyistä. Kimppakyytejä voidaan suosia myös esimerkiksi tarjoamalla kimppakyydillä kulkeville pysäköintietuuksia.

- **Vaihtoehtoja työasiointimatkojen kulkutapoihin**

Jos työntekijöiden on käytettävä omaa autoaan työasiointiin työpäivän aikana, on autolla tultava töihin tämän vuoksi. Työasiointimatkoja varten työnantaja voi tarjota työntekijän käyttöön yhteiskäytössä olevan auton tai esimerkiksi haltijakohtaisen joukkoliikennelipun, jolloin auton tarpeen takia työntekijän ei tarvitse kulkea työmatkojaan henkilöautolla. Työnantaja voi myös liittyä autojen yhteiskäyttöpalvelua tarjoavan yrityksen asiakkaaksi ja tarjota palvelun käyttöä työntekijöille työsuhteetuna.

- **Pysäköinnin ohjaus**

Työntekijän käyttöön varattu ilmainen pysäköintipaikka kannustaa työntekijöitä tulemaan töihin autolla. Pysäköinnin ohjauksella tarkoitetaan yhteisten pysäköintipaikkojen jakamista ja hinnoittelua koskevien pelisääntöjen muodostamista. Pysäköintipaikat voidaan varata esimerkiksi ensisijaisesti kimppakyydillä kulkeville, pitkää työmatkaa tekeville, vuorotyöntekijöille tai työntekijöille, jotka tarvitsevat usein autoa työssään.

- **Taloudellisen ajotavan koulutus**

Henkilöautolla työmatkojaan tai työasiointimatkojaan kulkeville työntekijöille on mahdollista järjestää taloudellisen ajotavan koulutusta sekä tiedottaa auton ja auton varusteiden valinnan vaikutuksista polttoaineen kulutukseen.

- **Terveys- ja liikennekampanjat**

Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä työmatkojen ja asiointimatkojen kulkutapana olisi markkinoitava nykyistä aktiivisemmin, jotta henkilöautoa käyttävät saisivat tietoa tarjolla olevista vaihtoehtoista. Kampanjoinnissa on mahdollista tuoda esille auton käytön vähentämisen etuja, joita ovat esimerkiksi terveyshyödyt, ympäristövaikutusten väheneminen ja liikkumiskustannusten pieneminen.

Kampanjointi voidaan räätälöidä erikseen työntekijöille, vierailijoille ja potilaille kunkin kohderyhmän tietotarpeiden ja soveltuvien viestintäkanavien mukaisesti. Viestintätavat voivat myös vaihdella kohdeyleisön mukaan. Esimerkiksi henkilökunnalle tietoa voidaan jakaa sähköpostilla, intranetissä tai erilaisissa seminaareissa. Potilaille ja vierailijoille tietoa voidaan jakaa hoitoon kutsun yhteydessä tai erillisillä esitteillä ja sairaalan Internet-sivustolla.

Liikkumisen ohjauksen edut sairaaloissa

Henkilöauton käytön vähentämisestä aiheutuvia hyötyjä ovat esimerkiksi

- henkilöstön, potilaiden ja vierailijoiden liikkumiskustannusten pieneneminen sairaalaan tehtävillä matkoilla
- ruuhkien väheneminen sairaala-alueella ja sen lähiympäristössä
- liikenteen hiilidioksidipäästöjen ja pakokaasupäästöjen väheneminen
- pysäköintiongelmien väheneminen
- henkilöstön rekrytointialueen laajentaminen
- kävelyä ja pyöräilyä enemmän harrastavien terveyden paraneminen
- työpaikan ympäristön viihtyisyyden ja liikenneturvallisuuden paraneminen
- sairaala-alueen saavutettavuuden paraneminen kävellen, polkupyörällä ja joukkoliikenteellä.

Esimerkkejä

Tampereen yliopistollinen keskussairaala



Tampereen yliopistollisessa keskussairaalassa (TAYS) on noin 4 000 työntekijää ja noin 800 vuodepaikkaa. Sairaala-alueelle tehdään vuosittain noin 450 000 työmatkaa. Sairaalassa on vuosittain arvioitu lisäksi asioivan noin 670 000 henkilöä, jotka ovat potilaita ja heidän saattajiaan, vierailijoita ja työasiointimatalla olevia. Alueella on aamuisin ja iltapäivisin ruuhkautumisesta aiheutuvia ongelmia ja pysäköintipaikkoja ei ole kysyntään nähden riittävästi. TAYS:n keskussairaala-alueella tehtiin vuonna 2004 selvitys joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn lisäämis-mahdollisuuksista erityisesti työmatkoilla. Lisäksi alueelle laadittiin liikenne-ennuste vuodelle 2020.

TAYS:n henkilöstölle suunnatun liikennetutkimuksen mukaan noin 50 % työntekijöistä kulkee talvisin työmatkansa autolla. Muina vuodenaikoina henkilöauton osuus on noin 41 %. Joukkoliikenteen osuus on talvisin noin 27 % ja muina vuodenaikoina 14 %. Talvisin töihin pyöräilee noin 5 % työntekijöistä, mutta muina vuodenaikoina pyöräilyn osuus kasvaa noin 38 %:iin. Noin viidennes työntekijöistä asuu 2 kilometrin säteellä sairaala-alueesta.

<http://www.tut.fi/liku/ilma/>

TAYS:n keskussairaalalle laadittiin selvityksessä toimenpidevalikoima joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi. Toimenpidevalikoima perustuu henkilöstölle suunnattuun liikennetutkimukseen, jossa henkilöstöltä tiedusteltiin joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen soveltuvia toimenpiteitä.

Tampereen
yliopistollisen
sairaalan alueen
liikenneluuhkat
ovat aamuisin ja
iltapäivisin
huomattavia.
Alueella on myös
pulaa pysäköintipaikoista.

Toimenpidesuosituksia olivat esimerkiksi seuraavat

- **Joukkoliikenneyhteyksien parantaminen**

- vaihdottomat suorat yhteydet erityisesti lännestä ja kaakosta saapuville työntekijöille
- aikataulujen sovittaminen työvuorojen alkamis- ja päättymisajankohtiin
- tiheämpi vuoroväli ruuhka-aikoina
- työsuhdelippu, eli työnantajan kokonaan tai osittain maksama joukkoliikenteen kausilippu
- lainattavissa oleva virkamatkalippu työasiointia varten.

- **Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen**

- katetun ja kulunvalvonnalla suojatun pyörien säilytyspaikan rakentaminen
- asianmukaiset tilat vaatteiden vaihtoon, säilytykseen ja peseytymiseen
- mahdollisuus liikunta- ja työvaatteiden vaihtoon työajalla
- tiedottaminen arkiliikunnan hyödyistä
- ilmainen vuosittainen polkupyörähuolto
- kävely- ja pyöräilyreittien turvallisuuden parantaminen
- lähialueen katujen ylityspaikkojen parantaminen
- lähialueen jalankulku- ja pyöräilyväylien valaistus ja liukkaudentorjunta
- opastuksen parantaminen.

Rijnstaten sairaala, Alankomaat

Pula pysäköinti-paikoista oli kannustimena Rijnstaten sairaalassa liikku-misen ohjauksen toimenpiteiden käynnistämiseksi.

Rijnstaten sairaalassa Arnhemissä on noin 2 700 työntekijää. Pysäköintipaikkojen riittämättömyys on kannustanut etsimään vaihtoehtoja yksityisautoilulle kimppakyytejä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistämällä.

Joukkoliikennettä, pyöräilyä ja kimppakyytejä on Rijnstaten sairaalassa edistetty esimerkiksi seuraavasti:

- **Pyöräily:** polkupyörien hankinnan rahoittaminen ja pyörien huolto- ja kunnossapitopalvelun tarjoaminen
- **Joukkoliikenne:** alennetut junalippujen hinnat Hollannin rautateiden kanssa tehdyn sopimuksen avulla, erityissopimus yhteisestä lipusta paikallisen liikennöitsijän kanssa kaikilla sen reiteillä sekä myös eräiden muiden liikennöitsijöiden hoitamilla reiteillä. Sairaala on myös tarjonnut työntekijöille kyydin kotiin tai kotoa joukkoliikenteen käyttäjille niinä aikoina, jolloin joukkoliikenne-palveluja ei ole käytettävissä.
- **Kimppakyydit:** Varatut pysäköintipaikat kimppakyytien käyttäjille, varmistettu kuljetus kotiin tai töihin kyydin peruuntuessa.
- **Pysäköinnin ohjaus:** Työntekijät, jotka tarvitsevat autoa työssään, voivat pysäköidä alennettuun hintaan. Yövuorossa olevat työntekijät voivat pysäköidä maksutta.
- **Taloudellisen ohjauksen toimenpiteet:** Sairaalassa valmistellaan palkkiomuotoisten kannusteiden käyttöä pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisäämiseksi.

Kahden vuoden aikana joukkoliikenteen käyttö on Rijnstatessa kasvanut noin 23 %, pyöräily 2 % ja kimppakyydit 3 %. Samaan aikaan henkilöautolla yksin töihin kulkevien määrä on vähentynyt noin 12 %.

Suuret yleisötapahtumat

Kohderyhmiä ovat:

- tapahtumien järjestäjät
- paikallisviranomaiset ja poliisi
- liikkumisen ohjauksen asiantuntijat
- liikennöitsijät

Motivoivia tekijöitä ovat esimerkiksi:

- liikenteen sujuvuuden lisääminen suurten urheilu-, kulttuuri- tai vapaa-ajan tapahtumien aikana
- kaupunkialueiden viihtyisyyden ja houkuttelevuuden lisääminen

Onnistumiseen vaikuttavat avaintekijät:

- suuren liikenteen kysynnän hallinta tarjoamalla hyvät joukkoliikenneyhteydet, pysäköintimahdollisuudet sekä kävely- ja pyöräilyyhteydet tapahtumapaikoille

Liikkumisen ohjaus satunnaisissa tai säännöllisissä yleisötapahtumissa

Suurten yleisötapahtumien kävijämäärät voivat olla niin suuria, että suurenkaan kaupunkiseudun liikennejärjestelmä ei voi taata ongelmattonta pääsyä tapahtuma-alueelle. Liikkumisen ohjaus tarjoaa monia menetelmiä, joilla voidaan helpottaa liikenteen hallintaa yleisötapahtumien aikana.

Suurten urheilu- tai kulttuuritapahtumien kaltaiset tilaisuudet edellyttävät useimmiten poikkeuksellisia liikennejärjestelyjä. Festivaaleilla, messuilla ja suurilla urheilu- ja kulttuuritapahtumilla on huomattava merkitys kaupunkien taloudelle, matkailulle ja kulttuuritarjonnalle. Liikennejärjestelyjen toimivuus voi olla avainasemassa tapahtuman onnistumisen kannalta.

Suuret tapahtumat houkuttelevat paljon osallistujia, jolloin liikenne usein ruuhkautuu normaalia enemmän.

Toimenpiteitä ja menetelmiä

EU:n Life-ohjelman tutkimushankkeessa on kehitetty ympäristömyötäisiä toimintamalleja suurten yleisötapahtumien, kuten kulttuuritapahtumien, musiikkijuhlien ja näyttelyiden järjestämiseen. Yhtenä toimintamallina on liikkumisen ohjaus, sillä suurissa tapahtumissa liikenne voi olla suurimpia ympäristövaikutuksia aiheuttavia tekijöitä. Suurten tapahtumien liikkumisen ohjauksen tavoitteena on vähentää tapahtuman aikaisia ympäristövaikutuksia vähentämällä tapahtuman aiheuttamaa melua, liikenteellisiä häiriöitä, jättekertymää ja henkilöautoliikenteen pakokaasupäästöjä.

Hankkeessa on tuotettu tapahtumien järjestäjien käyttöön käsikirjamuotoinen opas, jota voidaan käyttää erilaisten tapahtumien integroituun ympäristönhallintaan. Oppaaseen sisältyy myös liikkumisen ohjaus. Lisäksi hankkeessa on laadittu ehdotus suurten yleisötapahtumien ympäristöauditointiohjelmaksi.

Tiedottaminen joukkoliikenteen tarjonnasta, henkilöauto-liikenteen järjestelyistä sekä kävely- ja pyöräilymahdollisuuksista on ensisijaisen tärkeää.

Suurten tapahtumien liikkumisen ohjauksen tavoitteena on useimmiten joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvyyn lisääminen ja markkinointi, jotta henkilöautoliikenteen määrää voitaisiin vähentää. Esimerkkejä liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä ovat:

- Tapahtumaa varten voidaan laatia liikenneopas, jossa kuvataan tapahtuma-alueen joukkoliikenneyhteyksiä, mahdollisuuksia saapua aluelle kävellen tai pyörällä, kimpakyytimahdollisuuksia tai muita erityisiä liikennepalveluja. Oppaan tiedot voidaan sisällyttää tapahtuman kutsuun ja mainosmateriaaliin.
- Tapahtumaa varten voidaan järjestää erillisiä kuljetuksia, joissa osallistuja kuljetetaan tapahtumapaikalle esimerkiksi linja-autolla tai junalla lähimmältä joukkoliikenteen asemalta. Kuljetus voidaan sisällyttää tapahtuman sisäänpääsymaksuun, jolloin osallistujat voivat käyttää yhteyksiä ilman lisämaksua.
- Jalankulku- ja pyöräilymahdollisuuksien parantaminen
- Pysäköinnin ohjaus
- Henkilöautoliikenteen käyttöä koskevat rajoitukset tapahtuma-alueen lähiympäristössä
- Joukkoliikenteen kohdennettu markkinointi
- Yhteistaksien käyttö
- Henkilöstön monipuolinen koulutus siten, että he pystyvät tarvittaessa ohjaamaan liikennettä.

Yleisötapahtumien liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä parannetaan liikkumismahdollisuuksia, mukautetaan joukkoliikennepalveluja tapahtumaan soveltuviksi ja tiedotetaan.

Liikkumisen ohjauksen edut suurissa yleisötapahtumissa

Hyötyjä ovat esimerkiksi:

- Liikenneuhkien ja pysäköintiongelmien väheneminen
- Tarjolla olevien kulkutapavaihtoehtojen määrä kasvaa
- Liikennejärjestelmän kapasiteetti kasvaa erilaisten kulkutapavaihtoehtojen myötä
- Liikennejärjestelyistä ei aiheudu tapahtumaan osallistujille ylimääräisiä ruuhkaviiveitä.

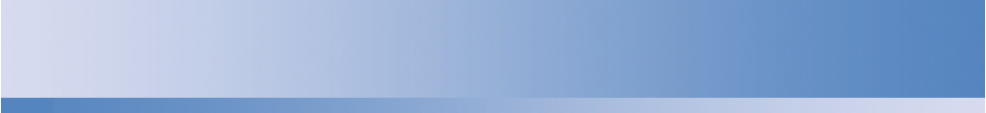
Esimerkkejä

Yleisurheilun maailmanmestaruuskisat Helsingissä elokuussa 2005

Helsingissä järjestettiin 6. - 14.8.2005 yleisurheilun maailmanmestaruuskisat. Kisojen aikana tietoa joukkoliikenteen yhteyksistä ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksistä kisapaikoille sekä liikenteen poikkeusjärjestelyistä jaettiin Internetin ja tiedotusvälineiden kautta. Lisäksi kisoja varten laadittiin erillinen liikenneyhteyksiä kuvaava esite.

Kisavieraille tarjottiin 25 %:n alennus matkailijalipusta, jonka voi hankkia yhden, kolmen tai viiden päivän lippuna. Tietoa jaettiin tarjolla olevista lipputyypeistä ja tärkeimmistä joukkoliikennelinjoista kisapaikoille. Myös kaupunkipyöriä markkinoitiin aktiivisesti kisojen aikana. Joukkoliikennetarjontaa lisättiin ottamalla syysliikenteen aikataulut raitiovaunuliikenteessä käyttöön jo ennen kisojen alkua. Myös metroon lisättiin kisapäivinä vuoroja.

<http://www.dipoli.tkk.fi/ymparisto/ecomass/suomeksi.html>



Rotterdam, Hollanti: Suurten yleisö tapahtumien hallinta

Rotterdamin kaupungissa järjestetään vuosittain monia juhlia ja tapahtumia, joissa kaupunki on usein yksi tapahtuman järjestäjistä. Järjestettävät tapahtumat houkuttelevat kaupunkiin lisää kävijöitä. Rotterdamin maraton ja satamapäivät (World Port Days) ovat esimerkkejä vuosittaisista tapahtumista, jotka houkuttelevat tuhansia osallistujia.

Jotta tapahtumien aiheuttama liikenteen kasvu ei ruuhkauttaisi liikennejärjestelmää ja heikentäisi kaupungin ilmapiiriä, tapahtumiin pääsystä on ollut tavoitteena tehdä mahdollisimman helppoa. Suurten tapahtumien liikennejärjestelyjen suunnittelussa ja toteutuksessa on hyödynnetty myös liikkumisen ohjauksen toimenpidevalikoimaa:

- Tapahtumiin on tarjolla lippuja, joissa pääsymaksuun on yhdistetty joukkoliikenteen matkalippu.
- Tapahtuman lippuihin on voinut sisällyttää hotelliyöpymisen, sisään pääsyn useisiin tapahtumiin tai nähtävyyksiin sekä mahdollisuuden ostaa joukkoliikenteen päivälippu alennettuun hintaan.
- Raitiovaunureitin muuttaminen siten, että se kulkee useimpien tärkeiden kulttuuripääkaupunkitapahtumien sijaintipaikkojen kautta.
- Ohjelma- ja tapahtumatietoja välittävän tiedotuskeskuksen (Calypso) perustaminen. Tiedotuskeskus tarjosi myös tietoa julkisesta liikenteestä, lipuista ja kulkutapavaihtoehdoista erikoistapahtumiin.
- Aktiivinen vuoropuhelu liikennöitsijöiden ja organisointikomitean välillä.

Rotterdamin
kannustetaan
joukkoliikenteen
käyttöön sisäl-
lyttämällä lippu
pääsymaksuihin.

Liikkumisen ohjauksen keskuksen organisaatio vaihtelee tarpeiden ja resurssien mukaan. Keskus voi olla esimerkiksi jonkin yhdistyksen ylläpitämä pienimuotoinen palveluyksikkö tai kattava kuntien, liikenteen sektorihallinnon tai liikennöitsijöiden organisoima palvelukeskus. Koko kaupunkia tai kaupunkiseutua palvelevan liikkumisen ohjauksen keskuksen tulisi sijaita keskeisellä paikalla, jonne on helppo päästä eri kulkutavoilla. Keskuksella voi tarvittaessa olla hajautettuja alakeskuksia, jotka sijaitsevat lähempänä kohderyhmiä tai paikkoja. Liikkumisen ohjauksen keskus voi toimia myös pelkästään Internet-palveluna ja puhelinneuvontana. Pysyvien liikkumisen ohjauskeskusten lisäksi erityistarpeita tai -tilaisuuksia varten voidaan perustaa väliaikaisia tai liikkuvia keskuksia esimerkiksi rakennettaessa uutta asuinalueita.

Tiedottaminen ja eri toimijoiden aktivointi ovat liikkumisen ohjauksen keskusten tärkeimpiä tehtäviä.

Onnistuneen liikkumisen ohjaustyön taustavoimana on usein monipuolinen ja aktiivinen yhteistyö, jossa tienpitäjät, viranomaiset, työnantajat ja liikennöintiyritykset toimivat kestävä liikenteen edistämiseksi. Yhteistyötä helpottaa liikkumisen ohjauksesta vastaavan yksikön, liikkumisen ohjauksen keskuksen perustaminen. Pysyvän organisaation luominen takaa liikkumisen ohjauksen toiminnan jatkuvuuden.

Liikkumisen ohjauksen edut kaupunkien keskusta-alueilla

- eri kulkutapoja koskevan tiedon tuottaminen antaa asiakkaille mahdollisuuden tehdä tietoon perustuvia kulkutapavalintoja
- henkilöautoliikenne vähenee liikenteellisesti herkillä keskusta-alueilla
- katuymäristö on jalankulkijoille miellyttävämpi
- kaupungin keskustan parantunut laatu houkuttaa keskustaan enemmän kävijöitä

Esimerkkejä

Helsingin Jätkäsaaren alueen suunnittelu

Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut selvityksen liikkumisen ohjauksen soveltuvuudesta Helsingin uudelle Jätkäsaaren asuin- ja työpaikka-alueelle. Tarkoituksena on ollut selvittää, mitä konkreettisia liikkumisen ohjauksen tai liikenteen kysynnän hallinnan keinoja erityisesti Jätkäsaarella voitaisiin soveltaa ja mitä toimia ne edellyttävät kaavoitukselta.

Jätkäsaareen ehdotettujen liikkumispalveluiden kannalta tärkeimpiä ovat kaavoitus- ja rakentamisajan toimenpiteet.

- info- ja liikkumisen palvelukeskuksen perustaminen
- jalankulkua ja pyöräilyä suosivat katuverkon suunnitteluratkaisut
- raitiolinjat, pysäkit ja informaatiotarjonta
- pyörien pysäköintipalvelut
- autojen pysäköintipalvelut
- autojen yhteiskäyttöpalvelut
- ostosten kotiinkuljetuspalvelut
- etätoimintomahdollisuudet kiinteistöissä
- rakentamisen aikainen tiedotus ja toimenpiteet.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2006:1
http://www.hel.fi/static/ksv/julkaisut/2006/aos_selv_2006-1.pdf

RUH Pendlerkontor, Kööpenhamina

Kööpenhaminan alueen liikkumisen ohjauksen keskus perustettiin vuonna 2002. Toimistossa työskentelee kaksi kokopäiväistä työntekijää. Keskus tavoitteena on vähentää liikenneruuhkia ja parantaa ilman laatua Kööpenhaminan alueella. Keskus neuvoo ja opastaa viranomaisia, yrityksiä ja julkisen sektorin toimijoita esimerkiksi tarjolla olevista kulkutavoista, kimppekyydeistä, virkapyörien hankinnasta, työasiointimatkojen ohjaamisesta ja etätömahdollisuuksien kehittämisestä. Toimintaa on suunnattu ensisijaisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen työmatkoilla. Keskus on aktivoinut työnantajaorganisaatioita työmatkaliikkumisen ohjaukseen olemalla suoraan yhteydessä eri toimijoihin, jakamalla esitteitä toiminnastaan ja tiedottamalla median kautta.

<http://www.hur.dk/plan/pendlerkontor>

Mobilitetskontor, Lund



Ruotsin Lundissa on vuodesta 1998 toiminut liikkumisen ohjauksen keskus, jonka tavoitteena on ollut vähentää henkilöauton käyttöä Lundissa. Keskus on pyrkinyt vähentämään henkilöautoliikennettä edistämällä kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä pyrkimällä vähentämään liikkumistarvetta esimerkiksi etätömahdollisuuksia ja sähköistä kaupankäyntiä edistämällä. Tavoitteena on lisäksi ollut vähentää autoilun ympäristövaikutuksia kimppekyytien ja taloudellisen ajotavan avulla sekä vaikuttamalla yhdyskunta- ja liikennesuunnitteluun. Lundissa keskuksen tärkeimmät tehtävät ovat olleet tiedottaminen sekä koulutustilaisuuksien ja neuvontapalvelujen järjestäminen yksittäisille kansalaisille, yrityksille, yhteisöille ja kunnan eri toimielimille. Lisäksi keskus on järjestänyt konkreettisia eri liikkumisen ohjauksen teemoihin liittyviä kampanjoita ja projekteja.

<http://www.lund.se/>

Joukkoliikenteen yksilöllinen markkinointi¹

Itävallassa on 1990-luvun loppupuolella selvitetty mahdollisuuksia muuttaa matkustustottumuksia markkinoinnin ja tiedottamisen keinoin. Tutkimushankkeen tavoitteena oli:

- analysoida henkilöautoliikenteen vähentämisen mahdollisuuksia ja rajoituksia tiedottamisen, viestinnän ja markkinoinnin keinoin
- kehittää joukkoliikenteelle soveltuva markkinointistrategia
- soveltaa markkinointistrategiaa pilottihankkeissa
- arvioida markkinoinnin vaikutuksia liikkumiskäyttäytymiseen.

Tulosten mukaan henkilöautoliikenteen vähentämiselle on runsaasti mahdollisuuksia markkinoinnin ja tiedotuksen keinoin. Noin kolmasosalle henkilöautolla tehdyistä matkoista Itävallan kaupungeissa olisi vaihtoehtona joukkoliikenne, mutta joukkoliikennettä ei käytetä pääosin subjektiivisista syistä (esimerkiksi tiedon puute linjatarjonnasta, tariffeista, lipputuotteista ja matka-ajasta).

Projektissa kehitettiin konsepti joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi yksilöllisellä markkinoinnilla. Kohdennetun markkinoinnin strategiassa ollaan suoraan yhteydessä kuluttajiin ja tarjotaan yksilöllistä motivointia ja räätälöityä tiedottamista joukkoliikenteen käytön edistämiseksi.

Markkinoinnin kohderyhmänä olivat ne asukkaat, joilla on käytettävissään vaihtoehtoja henkilöautolle. Tavoitteena oli antaa kohderyhmille konkreettista ja yksityiskohtaista tietoa tarjolla olevista kulkutapavaihtoehdoista.

Markkinointitoimenpiteitä on kokeiltu Linzissä, Salzburgissa ja Wienissä, joissa tutkimukseen on osallistunut kymmeniä tuhansia ihmisiä. Tutkimuksen mukaan kohdennettu markkinointi lisää selvästi asukkaiden kiinnostusta joukkoliikenteeseen ja pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen matkustajamääriä.

Kohderyhmänä olivat henkilöt, joilla oli käytettävissään vaihtoehtoja yksityisautolle. Heille annettiin konkreettista ja yksityiskohtaista tietoa kaikista heille tarjolla olevista matkustusvaihtoehtojista.

¹ Socialdata, Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH

Lähdemateriaalia ja lisätietoa

Esimerkkejä liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä

KOULUT

Matkalla Suomessa - kestävän kehityksen mukaista matkustamista ja erilaisten kulkutapojen hyötyjä ja haittoja.

<http://www.motiva.fi/matkallasuomessa>

Matkalla Suomen kaupungeissa - Matkalla Suomen kaupungeissa -peli vertailee kulkutapojen ympäristövaikutuksia

<http://www.ytv.fi/matkapeli>

Käärmepeli, Belgia - kestävien koulukuljetusmuotojen käyttöön kannustaminen leikkimielisellä kilpailulla.

http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=318

Kävelybussi, Englanti – kävelymatka kouluun sosiaalisena tapahtumana ja fyysisenä harjoituksena

JMP Consulting Experience

TYÖPAIKAT

Liikettä työmatkaan - LYYLI-raporttisarja 12

Kimppakyydit Marks & Spencerillä Englannissa

JMP Consulting Experience

Roomalaisyriyten liikkumisen ohjaus, Italia

http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=121

Työkalupakki yritysten liikkumisen ohjaukseen

Liikkumisen ohjaus ja matkustustietoisuus (Mobility Management and Travel Awareness), viitemateriaalia, joka liittyy COMPETENCE / TREATISE / E-ATOMIUM -projektien julkisen liikenteen yksilölliseen markkinointiin;

<http://www.mobilitymanagement.be>

VAPAA-AJAN KOHTEET

Islantilla, Espanja – toimenpiteitä turistien liikkumisvaihtoehtojen lisäämiseksi

http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=82

Sintra, Portugali – kävelyn ja pyöräilyn edistäminen hyvänä keinona tutustua UNESCON maailmanperintökohteeseen

http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=64

Zug, Sveitsi – vapaa-ajanviettoon ja turismiin liittyvä liikenne

http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=201

SAIRAALAT JA TERVEYDENHOITOLAITOKSET

Sandwell, Englanti – laaja valikoima liikkumisen ohjaustoimenpiteitä, joilla puututtin sairaala-alueen ympäristön kasvavaan liikenteeseen

http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=100

Rijnstaten sairaala, Hollanti
<http://www.mobilitymanagement.be/english/famous/fmsrijn.htm>

Terveyskampanjointi, Itävalta: Kuntoon matkalla - kuntoon pysäkillä
("Fit on the way – become fit at the pt-stop")

Liikkumisen ohjaus ja matkustustietoisuus (Mobility Management and Travel Awareness), viitemateriaalia, joka liittyy COMPETENCE / TREATISE / E-ATOMIUM -projektien julkisen liikenteen yksilölliseen markkinointiin

Yksilöllistä markkinointia - Terveyskampanja
http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=171

Oulun Yliopistollisen sairaalan kimpakyytijärjestelyt - LYYLI-raporttisarja 14

SUURET YLEISÖTAPAHTUMAT

SMASH EVENTS – vakiomenettelytapa suurten tapahtumien integroituun ympäristönhallintaan
http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=317

Ateena, Kreikka – liikkumisen ohjaus vuoden 2004 olympialaisissa ja vammaisolympialaisissa
http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=113

Yleisurheilun MM-kilpailut Helsinki 2005 ympäristöohjelma
<http://www.dipoli.tkk.fi/ymparisto/ecomass/suomeksi.html>

KAUPUNKIEN KESKUSTA-ALUEET

Wuppertal, Münster, Saksa; Graz, Itävalta; Bologna, Italia; Praha, Tšekin tasavalta - liikkumisen ohjauskeskukset toiminnassa

Liikkumisen ohjaus ja matkustustietoisuus (Mobility Management and Travel Awareness), viitemateriaalia, joka liittyy COMPETENCE / TREATISE / E-ATOMIUM -projektien julkisen liikenteen yksilölliseen markkinointiin;

http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=127;
http://www.epommweb.org/epomm_example.phtml?sprache=en&id=108

Yksilöllinen markkinointi ja julkinen liikenne
Liikkumisen ohjaus ja matkustustietoisuus (Mobility Management and Travel Awareness), viitemateriaalia, joka liittyy COMPETENCE / TREATISE / E-ATOMIUM -projektien julkisen liikenteen yksilölliseen markkinointiin

Suosittelavaa luettavaa

Lisätietoja liikkumisen ohjauksesta on löydettävissä esimerkiksi seuraavista lähteistä:

<http://www.tyosuhdelippu.fi/>

Työmatkaliikkujan työkalupakki

Pakettiin sisältyy kalvosarja työmatkaliikunnan perusasioista, kalvoja syventävä luennoitsijan opas sekä kokoelma eri tahojen tuottamia esitteitä ja oppaita.

<http://www.pyorailyuutiset.net/kehittaminen/tyomatkaliik/>

Luovasti töihin - vaihtoehtoja työmatkaliikkumiseen

Sivustolle on koottu ideoita ja vinkkejä, miten työpaikat voivat vaikuttaa henkilöstönsä liikkumiseen ja kulkutapoihin. Mukana on esimerkkejä työpaikoista, joissa on jo otettu käyttöön erilaisia hyväksi havaittuja keinoja. Sivusto palvelee sekä yksittäisiä henkilöitä että työpaikkoja.

<http://www.hel2.fi/ymk/luovastitoin/>

Joukkoliikenteen tarjonnan hakusivusto: www.matka.fi

Matka.fi palvelun avulla voit etsiä joukkoliikenteen kulkuyhteyksiä lähtö- ja määräpaikkojen katuosoitteiden välille. Palvelu etsii esim. nopeimman tai vähiten vaihtoja sisältävän yhteyden kävelyineen.

<http://www.matka.fi/>

Tietoa eri liikennemuodoista: www.kulku.info

Sivustolla on tietoa erilaisista liikennemuodoista ja tavoista liikkua. Sivut tarjoavat monipuolista informaatiota aikatauluista, kartoista ja reittioppaista aina kimpakyyteihin ja ekotehokkaaseen autoiluun.

<http://www.kulku.info/>

Uutta liikkumiskulttuuria suomalaisille työpaikoille - työmatkaliikenteen ohjausta Suomeen

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu A22/2002

<http://www.mintc.fi/julkaisut>

Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet Suomessa

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 94/2005

MOMENTUM / MOSAIC:

- The Mobility Management User -käsikirja (Liikkumisen ohjauksen käyttäjän käsikirja)
- Blueprint for Mobility Centres (Liikkumisen ohjauskeskusten suunnitteluohje)
- Mobility Management (Liikkumisen ohjaus) -esite

<http://www.wmin.ac.uk/transport/inphormm/inphormm.htm>

INPHORMM

- Loppuraportti
- The Resource Pack for Sustainable Transport (Kestävien kuljetusmuotojen resurssipaketti)

TAPESTRY

- State of The Art Review (Arvio nykytilasta) – Projektin tulos 2
- Common Assessment Framework (Yleinen arviointikehys) –Projektin tulos 3
- Travel Awareness Publicity And Education Supporting A Sustainable Transport Strategy In Europe - The Assessment Guide Volume 2 – Toolkit and Guidelines on Measuring Change (Matkustustietoisuusjulkaisut ja kestävää kuljetusstrategiaa tukeva koulutus Euroopassa – Arviointiohje osa 2 – Työkalut ja ohjeet muutoksen mittausta varten) – elokuu 2001

<http://www.eu-tapestry.org/>

MOST

- Implementation and Evaluation Results of MOST (MOST-projektin toteutus ja tulosten arviointi, sekä projektin että yksittäisten kumppaneiden tasolla), saatavissa vasta Euroopan komission hyväksymisen jälkeen – Projektin tulos 5
- The Framework for Mobility Management across Europe (Liikkumisen ohjauksen puitteet Euroopassa) (analyysituloksia paikallisella, kansallisella ja Euroopan tasolla), saatavissa vasta Euroopan komission hyväksymisen jälkeen – Projektin tulos 6
- Key Recommendations of MOST (MOSTin tärkeimmät suositukset, kaikkien tulosten perusteella) – Projektin tulos 7
- Loppuraportti – Projektin tulos 9
- MOST-MET – the Monitoring and Evaluation Toolkit (Seuranta- ja arviointityökalut)

<http://mo.st/>

Kirjallisuus ja verkkoaineisto

Tämän kirjallisen materiaalin kokoamiseen on käytetty seuraavia kirjallisia aineistoja ja internetsivustoja. Näistä löytyy lisätietoa, projektituloksia ja esimerkkejä hyvistä/parhaista käytännöistä. Ota huomioon, että internetsivustot saatetaan sulkea tietyn ajan jälkeen.

<http://www.cordis.lu/transport/src/adonisrep.htm>

ADONIS Analysis and Development Of New Insight into Substitution of Short car trips by cycling and walking (Lyhyiden automatkojen korvaaminen pyöräilyllä ja kävelyllä, uusien näkemysten analysointi ja kehittäminen) (Loppuraportti, 1997)

http://www.eu-portal.net/material/kt_db.phtml?sprache=en&kt=kt7

CAMPARIE Campaigns for Awareness using Media and Publicity to assess the responses of individuals (Tiedotusvälineiden ja julkisuuden käyttäminen tiedostamiskampanjoissa yksittäisten käyttäjien reaktioiden arviointiin) – Loppuraportti (2000)

http://www.cordis.lu/telematics/tap_transport/

COSMOS Development of a Training Course for Mobility Consultants - Manual (Liikkumisen ohjauksen konsulttien koulutuskurssien kehittäminen - käsikirja) (1997)

<http://www.mobility-cultura.net>

CULTURA Cultura for a new mobility through Mobility Management, awareness measures and campaigns for changing mobility behaviour. (Uuteen liikkumiskulttuuriin liikkumisen ohjauksella, tietoisuuden lisäämistoinenpiteillä ja kampanjoilla liikkumiskäyttäytymisen muuttamiseksi)

EMOTIONS Emotions for clean urban transport (Puhtaan kaupunkiliikenteen edistäminen) – Loppuraportti (2004)

GOAL GOAL – Healthy without car and noise (Terveellisesti ilman autoa ja melua) – Loppuraportti
<http://www.goal-graz.at>

ICARO Increase of Car Occupancy through innovative measures and technical instruments – Implementation Guidelines for Increasing Car Occupancy (Autojen matkustajmäärien lisääminen innovatiivisilla toimenpiteillä ja teknisillä välineillä - toteutusohjeet autojen matkustajamäärän lisäämiseksi) (1999)
<http://www.cordis.lu/transport/src/icaro.htm>

ELTIS Interactive Guide to current measures (Vuorovaikutteinen toimenpideohje) – Loppuraportti
<http://www.eltis.org/>

EPOMM European Platform on Mobility Management (Eurooppalainen liikkumisen ohjauspaneeli)
<http://www.epommweb.org/>

IMPACT Information packages for energy-efficient mobility (Tiedotuspaketteja energiatehokasta liikkumista varten) – Loppuraportti (1998)

INPHORMM Information and publicity helping the objective of reducing motorised mobility (Tietoa ja julkaisuja motorisoidun liikkumisen vähentämistavoitteiden saavuttamiseksi) - Loppuraportti (1999) ja The Resource Pack for Sustainable Transport (Kestävien liikkumismuotojen resurssipaketti) (1999)
<http://www.wmin.ac.uk/transport/inphormm/inphormm.htm>

MOBILE Innovative Mobility Concept for a Medium Sized European City to improve the Quality of Living and of the Environment (Innovatiivinen liikkumiskonsepti keskikokoista eurooppalaista kaupunkia varten elämänlaadun ja ympäristön laadun parantamiseksi) – Esite (1999)

MOBILSERVICE Plattform für eine zukunftsorientierte Mobilität (Tulevaisuuteen tähtäävä perusta liikkumiselle)
<http://www.mobilservice.ch>

MobilZentral Grazin liikkumisen ohjauskeskus
<http://www.mobilzentral.at>

MOMENTUM Mobility Management for the urban environment: The Mobility Management User manual and The Maxi Brochure: Mobility Management (Liikkumisen ohjaus kaupunkiympäristössä: Liikkumisen ohjauksen käyttäjäopas ja esite) (molemmat yhdessä MOSAIC-projektin kanssa), Projektin tulos 1 – State of the Art (Nykytilanne) (1998 – uusittu) ja Projektin tulos 2 – Blueprint for Mobility Centres (Liikkumiskeskusten suunnitteluohje) (1997); Loppuraportti (2000)

MOSAIC Mobility Strategy Applications In the Community (Liikkumisstrategian sovellukset yhteisössä), ks. MOMENTUM



MOSES Mobility Services for Urban Sustainability (Autojen yhteiskäyttöpalveluiden kehittäminen ja integroiminen joukkoliikennepalvelujen kanssa)
http://www.communauto.com/images/Moses_USER_NEEDS_REPORT_new.pdf

MOST Mobility Management Strategies for the Next Decades (Liikkumisen ohjauksen strategiat seuraavia vuosikymmeniä varten)
<http://mo.st/>

PROSITRANS Products and Services to increase the use of the sustainable transport modes in irregular transport flows (Tuotteet ja palvelut kestävien liikkumismuotojen käyttämiseksi epäsäännöllisissä liikennevirtaustilanteissa) – Loppuraportti (1998)

SMILE Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment (Kestävään liikkumistapaan liittyvät aloitteet paikallisympäristössä)
<http://www.smile-europe.org>

TAPESTRY Travel Awareness Publicity And Education Supporting A Sustainable Transport Strategy In Europe (Matkustustietoisuusjulkaisut ja kestävää kuljetusstrategiaa tukeva koulutus Euroopassa) - Projektin tulos 2 – State of The Art Review (Arvio nykytilasta) (ei julkaistu vielä) <http://www.tapestry.net/>
<http://www.eu-tapestry.org/>

TAPESTRY Travel Awareness Publicity And Education Supporting A Sustainable Transport Strategy In Europe (Matkustustietoisuusjulkaisut ja kestävää kuljetusstrategiaa tukeva koulutus Euroopassa) - Projektin tulos 3 – Common Assessment Framework (Yleinen arviointikehys) (ei julkaistu vielä)

TAPESTRY Travel Awareness Publicity And Education Supporting A Sustainable Transport Strategy In Europe (Matkustustietoisuusjulkaisut ja kestävää kuljetusstrategiaa tukeva koulutus Euroopassa) - The Assessment Guide Volume 2 (Arviointiopas osa 2) – Toolkit and Guidelines on Measuring Change (Työkalut ja ohjeet muutoksen mittausta varten) – elokuu 2001 (ei julkaistu vielä)

TOMY Toolbox for Mobility Consulting (Liikkumiskonsultoinnin työkalut) – Loppuraportti (1998)

TOOLBOX Toolbox for Mobility Management in companies (Liikkumisen ohjauksen työkalut yrityksille) – Loppuraportti (2001)
<http://www.mobilitymanagement.be>

Victoria Transport Planning Institute: Transportation Demand Management (TDM) Encyclopaedia (Kuljetustarpeiden hallinnan tietosanakirja)
<http://www.vtpi.org/tdm/index.php>

WALCYNG How to enhance Walking and Cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer (Miten edistää kävelyä ja pyöräilyä lyhyiden automatkojen sijaan ja miten parantaa näiden liikkumismuotojen turvallisuutta)

Muistiinpanoja

Motiva Oy

Motiva Oy tuottaa asiantuntija- ja projektipalveluja uusiutuvan energian ja energian tehokkaamman käytön lisäämiseksi. Motiva jalostaa ja jakaa tietoa, kehittää menetelmiä ja vauhdittaa edistyneen teknologian käyttöönottoa. Toimintatapana on menetelmien, teknologioiden ja informaatiotoiminnan nitominen tehokkaaksi kokonaisuudeksi.

Liikenteen alueella Motiva tuottaa asiantuntijapalveluja, menetelmiä ja tietotuotteita kuljetusalalle ja kuluttajille. Kuljetusalan palveluja ovat joukkoliikenteen energiansäästösojimus, kuorma- ja paketti-autokuljetusten energiansäästöohjelma, taloudelliseen ajamiseen ja logistiikkaan, sekä moottoritekniikkaan, polttoainevaihtoehtoihin ja pakokaasupäästöihin liittyvät palvelut ja tiedotustoiminta. Kuluttajille tuotetaan tietoa liikkumistavan valinnasta, taloudellisesta ajotavasta ja auton valinnasta sekä liikenteen ympäristövaikutuksista.



Lisätietoa: www.motiva.fi

