



Euroopan unionin
osarahoittama

KELPO

Kestävän liikenteen
pilotit Päijät-Hämeessä

Kestävä työmatkaliikkuminen Päijät-Hämeessä

KELPO-hankkeen selvityksiä
2024-2026

Sisällys

1. Työmatkaliikkuminen Päijät-Hämeessä

Viidesosa arkimatkoista liittyy työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun
Kestäviin työmatkoihin vaikutetaan eri tasoilla

2. KELPO-hankkeen kartoitukset ja kokeilut

Työmatkaliikkumisen pilotit kahdessa organisaatiossa
Kohdeorganisaatioiden lähtötilanne
Työmatkaliikkumisen kartoitukset ja kokeilut

3. Toimenpidesuosituksat

Suosituksat kestävän työmatkaliikkumisen edistämiseksi
Työmatkaliikkumisen kartoittamisen työkalut

4. Kokeiluista saadut opit ja johtopäätökset

Kokeilujen kautta saadut opit
Johtopäätökset

Lähteet

Tiivistelmä

Päijät-Hämeessä työ- ja opiskelumatkat muodostavat lähes neljänneksen kaikista matkoista, mutta vain n. 30 % arjen matkoista tehdään kestävästi. Yksityisauto on yhä yleisin kulkutapa myös lyhyillä matkoilla. KELPO-hanke kartoitti kahden lahtelaisorganisaation työmatkaliikkumista ja tuotti suosituksia kunnille ja työpaikoille.

Työntekijät suhtautuivat pääsääntöisesti positiivisesti työpaikalla toteutettuihin kokeiluihin. Samalla työmatkaan liittyvät valinnat koetaan henkilökohtaisiksi valinnoiksi. Päästövähennyksiin tähdätessä kulkutapamuutosten tulisi olla merkittäviä. Valintoja ohjaa usein liikkumisen helppous ja nopeus, ja siksi kestävän työmatkaliikkumisen olosuhteilla ja kulkuyhteyksillä on merkittävästi vaikutusta.



1. Työmatkaliikkuminen Päijät-Hämeessä

Viidesosa arkimatkoista liittyy työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun

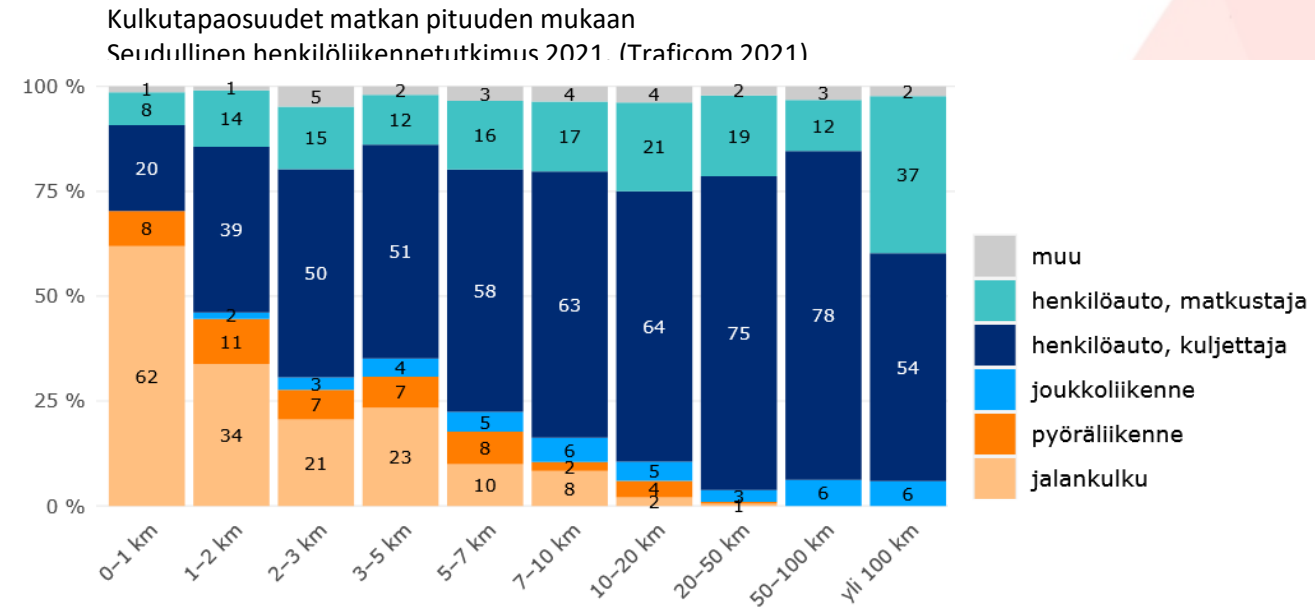
Arkinen kulkeminen työn ja kodin välillä ovat toistuva osa arjen kulkutapoja. Seudullisen henkilöliikennetutkimuksen (2021) mukaan 24 % päijäthämäläisten kulkemista matkoista liittyy työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun. Kuitenkin alueen kaikista matkoista vain 31 % tehtiin kestävästi eli joukkoliikenteellä, pyörällä tai kävellen. (Traficom 2021)

Vaikka kokonaispäästöt ovat Päijät-Hämeessä laskeneet, tieliikenne on maakunnan suurin päästölähde, ja sen osuus on ollut kasvussa. Vuonna 2024 tieliikenteen osuus oli 35,7 % maakunnan kokonaispäästöistä. (SYKE 2026; Päijät-Hämeen liitto 2023)

Päijät-Hämeen tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Tieliikenteen päästöjen vähentäminen on olennainen osa ilmastonmuutoksen hillinnässä ja kestävyysmurroksen edistämisessä. (Päijät-Hämeen liitto 2026)

Vaikka kestävä liikunnan edistämistoimet liittyvät ilmastovaikutusten lisäksi kuntien tavoitteista mm. liikenneturvallisuuteen, keskustan viihtyisyyteen sekä kaiken ikäisten asukkaiden hyvinvointiin ja aktiivisuuteen, vain harvassa päijäthämäläisessä kunnassa kestävää liikumista edistetään strategisesti (Päijät-Hämeen liitto 2021). Kuntien rooli on kuitenkin merkittävä, sillä kuntatasolla luodaan edellytyksiä työmatkaa taittavalle asukkaalle.

Kestävä liikenteen pilotit Päijät-Hämeessä (KELPO) –hankkeessa selvitettiin työmatkaliikunnan nykytilanne kahdessa lahtelaisorganisaatiossa. Tehtyjen kartoitusten ja toteutettujen pilottien pohjalta tässä selvityksessä laadittiin kestävään työmatkaliikunnan suositukset kuntatasolle sekä työpaikoille. Hankkeessa tuotettiin myös pohjamateriaalia, joiden avulla organisaatio voi toteuttaa työmatkaliikunnan kartoituksen sekä seurannan itsenäisesti.

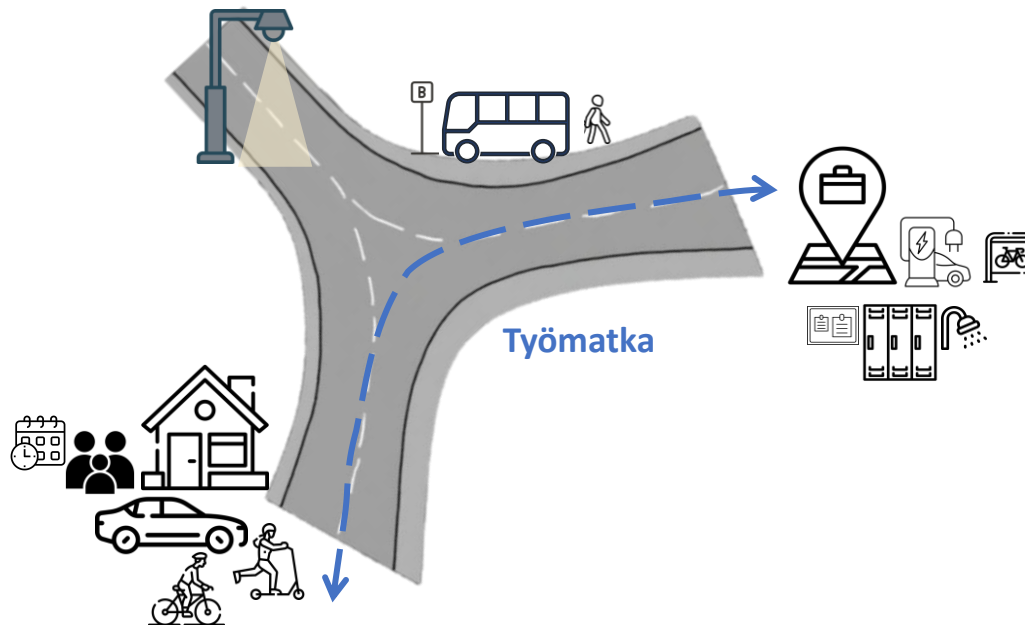


Kestäviin työmatkoihin vaikutetaan eri tasoilla

Kuntatasolla luodaan edellytyksiä kodin ja työpaikan välillä kulkemiselle. Olosuhteilla on vaikutusta arkisten kulkutapojen muodostumisessa sekä kulkumuotojen valinnassa.

Työntekijä yhdistää työn ja arjen sekä muodostaa arjen kulkutapansa mm. työnkuvan ja työaikojen, mahdollisuuksien ja rajoitteiden sekä muiden henkilökohtaisten tekijöiden määrittelemänä.

Työpaikalla voidaan ohjata ja kannustaa kestävään työmatkaliikkumiseen esim. ohjeiden, periaatteiden sekä tarjottavien työsuhte-etujen ja kannustimien muodossa. Lisäksi työpaikan olosuhteilla mahdollistetaan kestäväillä kulkumuodoilla kulkeminen työpaikalla. Myös työpaikan sijainnilla ja työn luonteella on vaikutusta kulkutapoihin. Kehittämisessä on tärkeää yhteistyö ja työntekijöiden kuuleminen sekä keskustelut kunnan ja joukkoliikennetoimijan kanssa.





2. KELPO-hankkeen kartoitukset ja kokeilut

Työmatkaliikkumisen pilotit kahdessa organisaatiossa

KELPO-hankkeen piloteilla tuetaan kestävästä liikkumisesta, alueen elinvoimaa ja kehittämisen jatkuvuutta Päijät-Hämeessä organisaatio- ja kaupunkitasoilla. Pilotit yhdistävät toimijoita luoden uusia kumppanuuksia ja tuottaen ajantasaista tietoa kestävästä työmatkaliikkumisen kehittämistoimista.

Työmatkaliikkumisen nykytilanne

- Alkukartoitus
- Työpaikkahavainnointi
- Haastattelut

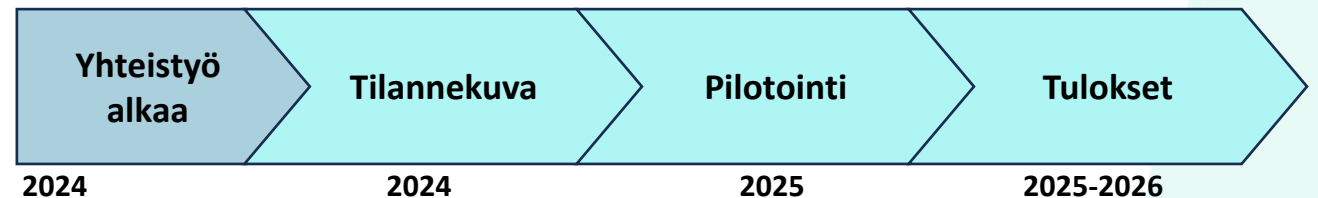
Kokeilujen vaikutusten arviointi

- Seurantakysely
- Työnantajayritysten tapaamiset

Kartoitus: esteet ja mahdollisuudet edistää kestävästä työmatkaliikkumista työntekijöille suunnatun kyselyn, organisaatiokohtaisten haastatteluiden ja työpaikkahavainnoinnin avulla

Kokeilut: kestävästä työmatkaliikkumiseen kannustavia toimenpiteitä, joiden vaikutuksia työmatkaliikkumiseen on selvitetty kohdeorganisaatioissa

Tietoa yrityksille ja kunnille kokeilluista toimenpiteistä ja niiden vaikuttavuudesta, kestävästä työmatkaliikkumisen vaihtoehtoista ja niihin 'tuuppaamisesta'



Kohdeorganisaatioiden lähtötilanne: olosuhteet ja kannustimet

Organisaatio 1.

Kohteessa työmatkaliikkumisen olosuhteissa ei ollut merkittäviä puutteita. Kehityskohteita ja päivitystarpeita löytyi lähinnä pyöräsäilytyksen laadussa. Alkukartoituskyselyssä henkilöstö ilmaisi, että pyörät kaipaisivat parempaa säänsuojaa eikä pyörätelineeseen mahdu jykevämmät pyöränrenkaat. Pyöriä ei saa lukittua rungosta telineeseen, mutta osa säilytyspaikoista sijaitsi kuitenkin lukittujen porttien sisäpuolella. Kartoitushetkellä oli tiedossa, että myöhemmin toteutetaan pihauudistus, jonka yhteydessä pysäköinnille ja pyöräsäilytykselle on tulossa parannuksia.

Henkilöstötiloissa löytyi omat pukukaapit sekä peseytymismahdollisuus. Pukutiloissa oli havainnointihetkellä käynnissä laajennusremontti, jonka valmistuttua henkilöstö sai käyttöönsä myös kuivauskaapin. Kuitenkin toimistorakennuksen puolella tietoisuus pukutilojen käytöstä ei ollut selvää, ja osa toivoi toimistolle omaa vaatteidenvaihtopaikkaa.

Molemmissa organisaatioissa henkilöstö työskentelee sekä suorittavassa työssä useassa työvuorossa toimipisteessä että toimihenkilöinä toimistotyöaikana. Osa henkilöstöstä työskentelee useammassa organisaation toimipisteessä sekä hybridinä.

Organisaatio 2.

Kartoitushetkellä pihalla tehdyt uudistustyöt olivat viimeistelyvaiheessa. Pihaan oli päivitetty katoksellinen pyöräsäilytyspaikka ja paikallisbussin pysäkki siirtyi pihan kääntöpaikalle.

Henkilöstötiloja löytyy useita, joissa oli omia pukukaappeja sekä peseytymistilat ja kuivauskaappi. Kartoituksessa nousi esille toiveita henkilökunnan omasta pyöräsäilytyspaikasta, sillä uudistettu katos on myös asiakkaiden käytettävissä. Kohteessa tiloja ja rakennuksia on useita, joten säilytyspaikan sijoittelua tulisi suunnitella yhdessä henkilöstön kanssa. Pihan uudistus oli tehty ensisijaisesti asiakaskokemuksen parantamiseksi, mutta ne parantavat myös kestävän työmatkaliikkumisen olosuhteita. Sähköautojen latauspaikat ovat julkisia ja ne on sijoitettu asiakaspysäköintialueella.

Työmatkojen kulkumuodot

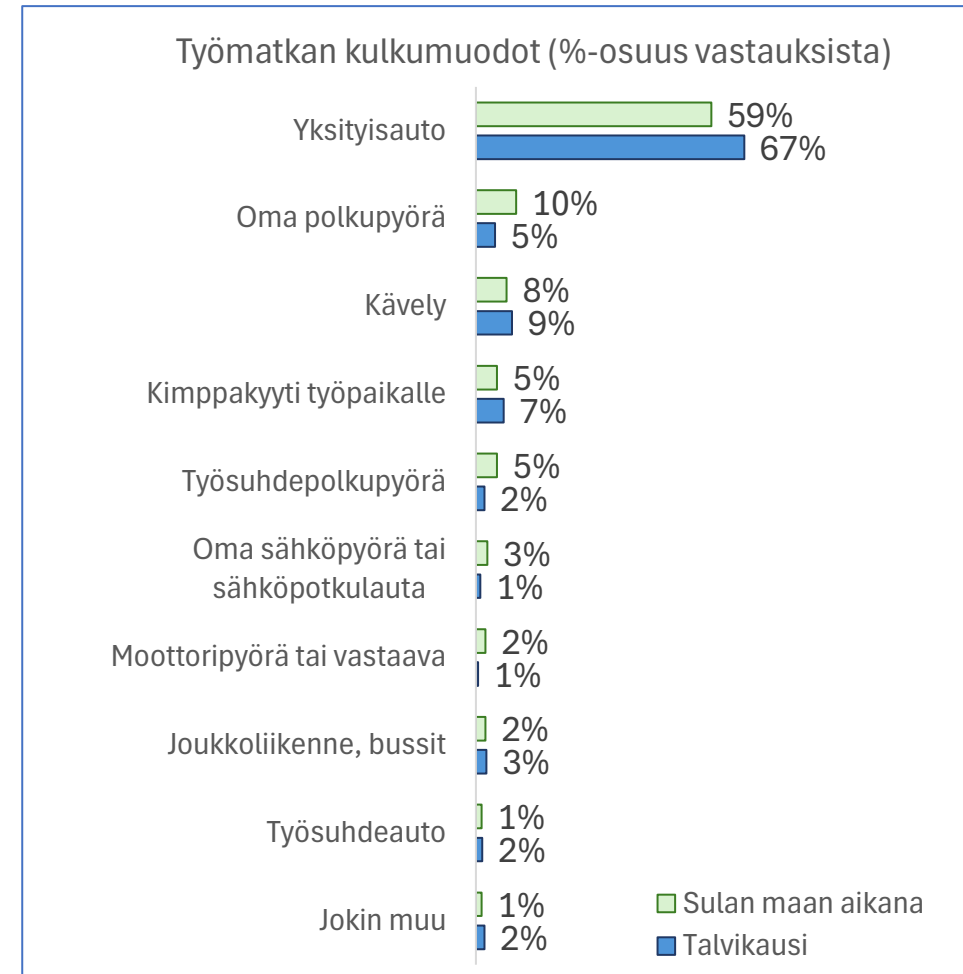
Alkukartoituskyselyn perusteella yleisin kulkutapa työmatkaliikumisessa on yksityisauto. Myös muutaman kilometrin pituisia matkoja kuljetaan autolla jopa päivittäin.

Yksityisautoiluun vaikuttavia tekijöitä ovat mm. työmatkaan kuluva aika, työmatkat pituus, puutteelliset joukkoliikenneyhteydet sekä aikaiset/myöhäiset työvuorot. Erityisesti työmatkaan käytettävää aikaa halutaan lyhentää yksityisautolla.

Kannustimien lisäksi kartoitukset osoittivat, että työmatkaliikummisen etujen sekä toimipisteen henkilöstötiloista kertovaa viestintää voisi tehostaa.

Kokeilujakson aikana ([2025](#)) Nastolan ja Lahden välistä joukkoliikennettä kehitettiin, ja kehittäminen jatkuu edelleen tulevien reitti- ja aikataulu-uudistusten myötä. Tavoitteena on, että Nastolan työpaikat olisivat saavutettavampia joukkoliikenteellä.

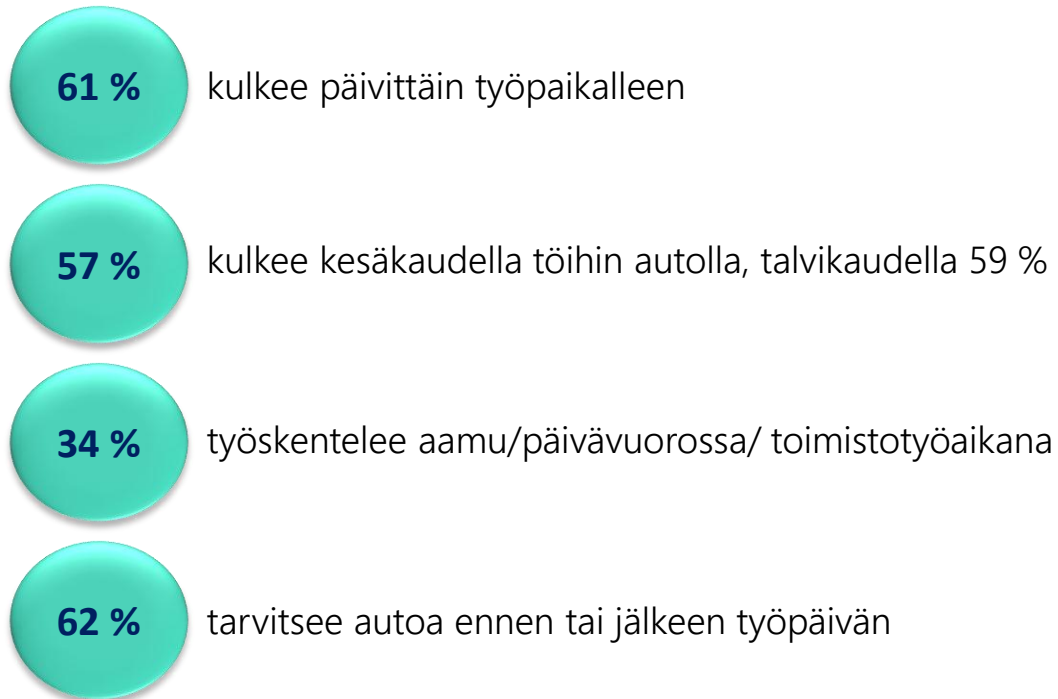
Joukkoliikenneyhteyksien tarve nousi esille myös työnantajayritysten keskusteluissa, sillä työpaikkojen saavutettavuus on erityisesti kesätyörekrytoinnille oleellinen. Monet nuoret työnhakijat ovat riippuvaisia joukkoliikenteen yhteyksistä, sillä osalla nuorista ei ole ajokorttia tai oman auton hankinta voi olla taloudellisesti mahdotonta lyhyen työsuhteen ajaksi.



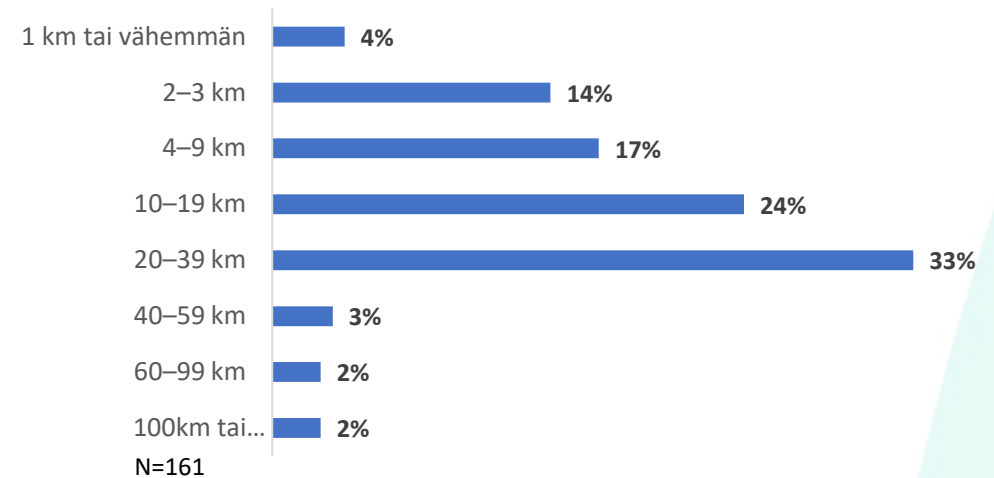
Yksityisautoilu on yleisin kulkutapa myös lyhyillä työmatkoilla

Jopa puolet alle 3 km työmatkoista kuljetaan yksityisautolla. Kyselyyn vastanneista 35 %:lla on alle 9 km työmatka.

Alle 9 km työmatkaa kulkevista vastaajista



Yhdensuuntainen työmatka (alkukartoitus)



Suosituksset ja valitut kokeilut

Olosuhteiden ja tilojen tarjotessa suhteellisen hyvät edellytykset kestäväälle työmatkaliikumiselle, organisaatioille suositeltiin kokeiluiksi erilaisia kampanjoita, viestinnällisiä toimia sekä kisailuita. Erityisesti kisailut, itsensä haastaminen ja tiimien väliset kilpailut ovat organisaatioissa saaneet aikaisemmin hyvän vastaanoton henkilöstön keskuudessa. Kokeiluiksi suositeltiin myös kampanjoita, joilla pilotoidaan taloudellisten kannustimien vaikutusta kulkutapamuutokseen.

Molempiin organisaatioihin tarjottiin myös materiaaleja kestävät kulkumuodot huomioiviin saapumisohjeisiin ja perehdytysmateriaalin päivittämiseen sekä kestäviä kulkutapoja esittelevät työmatkaliikumisen videot viestinnän tueksi. Alkukartoituskyselyn tuloksista koostettiin molemmille organisaatioille työmatkaliikumisen visa, jossa henkilöstön päättelykykyä testattiin työmatkaliikumiseen liittyvissä asioissa, ja oikeiden vastausten lisäksi visa tarjosi lisätietoa kyselyn tuloksista.

Organisaatio 1 toteutti kilometrikampanjan, jossa aktiivisista työmatkoista kertyneen kilometrimäärän mukainen summa lahjoitettiin henkilöstön valitsemaan hyväntekeväisyyskohteeseen.

Organisaatiossa 2 testattiin kimpakyytikokeilua, jossa organisaation toimipiste nostettiin kohteeksi kimpakyytisivustolle. Sivuston kautta voi tällöin järjestellä kimpakyytejä niin henkilöstö kuin asiakkaatkin.

Organisaatio 1	Pilotoidut kokeilut
Työsuhdematkalippu 2 kk 1kk:n hinnalla	
Työmatkaliikumisen kilometrikampanja hyväntekeväisyyteen määritelty €/km, kerätty summa työntekijöiden äänestämään kohteeseen	✓
Kilometrikisaan osallistuminen työpaikkana	✓
Hyvinvointiluennot lisäämään tietoisuutta arkiliikunnasta, ravinnosta ja palautumisesta	✓
Polkupyörähuolto työturvallisuuspäivän ohessa	✓
Viestintä erilaisista työmatkaliikumisen mahdollisuuksista Työmatkaliikumisen sivusto intrassa ja viestintä infotauluissa KELPON työmatkaliikumisen videot, henkilöstön työturvallisuuspäivänä tietoa kartoituksista, kestävät kulkumuodot huomioivat saapumisohjeet ja perehdytysmateriaali	✓
Organisaatio 2	Pilotoidut kokeilut
Työsuhdematkalippu 2 kk 1kk:n hinnalla	
Polkupyörähuolto	
Työmatkaliikumisen suunnistus kestävän työmatkaliikumisen tilat tutuiksi henkilöstölle	✓
Kimppakyytikokeilu Pilottikohde lisättynä sivustolle	✓
Viestintä erilaisista työmatkaliikumisen mahdollisuuksista KELPON työmatkaliikumisen videot, henkilöstön työturvallisuuspäivänä tietoa kartoituksista, kestävät kulkumuodot huomioivat saapumisohjeet ja perehdytysmateriaali	✓

Työmatkaliikkuminen kohdeorganisaatioissa

Työntekijät toivovat työpaikaltaan motivointia ja kannustimia kestäväan liikkumiseen. Vaikka kestäväan työmatkaliikkumiseen kannustavat toimet voivat olla samoja kuin hyvinvointia tukevat, henkilöstö saattaa tunnistaa ne vain toiseksi näistä.

Alkukartoituskyselyn vastaajista



49 %

kokee työpaikkansa haluavan tukea työntekijöiden hyvinvointia



36 %

kokee työpaikkansa kannustavan kestäväan työmatkaliikkumiseen



36 %

kokee työpaikkansa viestivän työmatkaliikkumisen eduista



78 %

kokee työmatkaliikkumiseen liittyvien valintojen olevan yksilön oma asia

Seurantakyselyn vastaajista



41 %

kertoo voivansa valita erilaisista kulkutavoista, joilla kulkea töihin



69 %

suhtautuu myönteisesti työpaikkansa kestäväan työmatkaliikkumisen kokeiluihin

Näitä pitäisi olla lisää

Ehdottomasti jatkossakin olisi kiva huoltaa pyörä

Tehokkaampi viestintä työpaikalla

ja kampanja esim. yksiköiden kesken, jossa mukana porkkana/palkinto

Enemmän motivointia: En osaa sanoa mikä, mutta jokin pieni "porkkana"

Liiku lapselle joulu kampanjasta voisi tehdä pysyvän perinteen

Hienoa että yritettiin, vaikka en itse kokeiluihin lähtenyt

Jos bussi kulkisi suoraan Nastolaan



3. Toimenpidesuosituksset

Suosituksset kestävän työmatkaliikkumisen edistämiseksi

Kuntatasolla

Tunnista työssäkäyntialueet, asuinalueet ja niiden asukkaat

Kehitä kestävän työmatkaliikkumisen olosuhteita: kävely ja pyöräily reittien laatu, jatkuvuus ja turvallisuus, kunnossapito ja valaistus sekä joukkoliikenteen aikataulujen ja reittien soveltuminen työvuoroihin. Missä työpaikat sijaitsevat ja millaiset yhteydet asuinalueilta on sinne.

Tunne alueen työnantajat

Keskustele työnantajien kanssa tarpeista ja toiveista sekä ota selvää työvuorojen aloitus ja lopetusajankohdista. Tyytyväiset työpaikkaorganisaatiot ja niiden työntekijät luovat pitovoimaa kuntaan.

Kunnan omat arkimatkat

Millaiset olosuhteet ja edellytykset kunnan omissa organisaatioissa on? Kannustetaanko kestävään työmatkaliikkumiseen työsuhde-eduilla, kuten työsuhdematkalipulla, pyörähuollolla ym., tai onko tehty ohjeistuksia työsuhdeautojen käyttöön tai hankintakriteerejä työsuhdeautojen hankintaan?

Työpaikoilla

Tunne työssäkäyntipaikkakunta

Perehdy, miten paikkakunnalla voi saapua työpaikalle eri kulkumuodoilla. Muista jakaa tietoa perehdytyksessä, rekrytoinnissa ja saapumisohjeissa.

Laadi periaatteet, tee tilat ja käytänteet tutuiksi

Jaa henkilöstölle tietoa saatavilla olevista työmatkaliikkumisen eduista ja kannustimista. Viesti, mitä hyötyjä aktiivisesta ja kestävästä työmatkaliikkumisesta on työntekijälle ja työnantajalle

- Henkilöstötilat (pukeutumis- ja peseytymistilat, lokerikot, kuivauskaapit)
- Sähköpyörrien- ja potkulautojen akkujen säilyttäminen (ja lataaminen)
- Pysäköinti ja kulkuvälineiden säilytys
- Kimppakyydit

Sisällytä työmatkaliikkuminen organisaation strategiaan

- Työpaikan strategia tai tavoitteet: työn ja kodin välillä kulkeminen sekä työmatkustuksen periaatteet
- Periaatteet ja ohjeet, miten vieraat ohjataan perille
- Henkilöstön matkustusohjeessa voidaan laatia käytänteet myös työpäivän aikaisen kulkemiselle sekä työmatkustuksen ensisijaisiin kulkumuotoihin

Yhteistyössä kehittäminen

Keskustele henkilöstön kanssa tarpeista ja toiveista. Kehitä yhdessä työpaikan olosuhteita kestävää työmatkaliikkumista tukevaksi.

Keskustele kunnan kanssa työssäkäyntialueen saavutettavuudesta, kunnossapidosta, kävely- ja pyöräilyreitistön turvallisuus, valaistuksesta sekä joukkoliikenteen yhteyksistä, aikatauluista ja työsuhdematkalippuedusta.

Työmatkaliikkumisen kartoittamisen työkalut

Pilottiorganisaatioissa työmatkaliikkumisen kartoituksen, havainnointikierrokset sekä kyselyn toteutus ja analysointi toteutettiin hankkeessa. Hankkeen pohjamateriaaleilla pilotoitiin, onnistuuko työpaikka myös itsenäisesti toteuttamaan kartoitukset.

Paikallinen teollisuusyritys toimi KELPO-hankkeen työkalujen testaajana toteuttaen työmatkaliikkumista kartoittavan kyselyn usealle kielelle käännettynä maissa, joissa organisaatiolla on toimintoja. Organisaation yhteyshenkilö kiitteli hankkeesta saatua pohjaa, josta oli helpompi lähteä liikkeelle kuin keksiä tyhjistä sopivat kysymykset vastausvaihtoehtoihin.

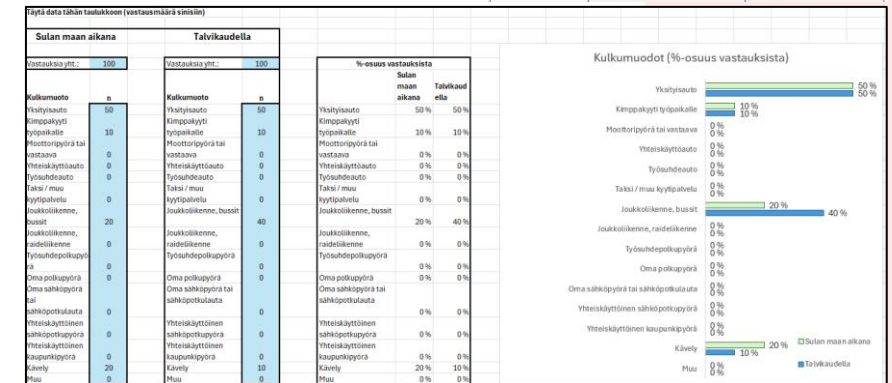
Sparrauksessa kävi ilmi, että kartoituksen tulosten analysoinnissa ei välttämättä ole helppo päästä alkuun, jos ei tiedä, mitä tuloksista olisi tärkeä tarkastella. Tähän tarpeeseen kehitettiin Excel-pohjainen työkalu alkuun pääsemiseksi. Työkaluun siirretään kyselydatasta vastausmäärät, josta muodostuu %-osuudet sekä valmiit kuvaajat. Työkalu soveltuu myös seurantaan. Analyysipohjasta saatiin palautetta sen helppoudesta, soveltuvuudesta sekä visuaalisuudesta.

Organisaatiossa aiotaan toteuttaa kysely säännöllisesti kevennetympänä versiona. Yhtä laajaa kartoitusta ei olekaan tarpeellista toistaa vuosittain, sillä mm. olosuhteita kuten pesutiloja tai pyöräsäilytystä päivitetään useimmiten pidemmällä aikavälillä.

Kyselyn kysymyksiä ja vastausvaihtoehtoja voi varioida omaan organisaatioon sopivaksi, sekä jättää kysymyksiä pois tai lisätä omia. Tutustu kyselypohjaan [tästä](#).

Kartoituksen tulosten analysoinnin tueksi löytyy myös Excel-pohjainen työkalu. Syötä vastaajamäärät ja saat valmiit kuvaajat suomeksi ja englanniksi. Lataa Excel-työkalu [tästä](#).

Työmatkan kartoittaminen		
Kysymys/tyyppi	Kysymys	Vastausvaihtoehdot
Kysymys/tyyppi Kysymyksen läsnäolo/hyöty Päätösmerkintä *	Kuinka monena päivänä viikossa kuljet työpaikalle kotonaan? Jos kuljet satunnaisesti tai harvemmin kuin kerran viikossa, valitse 0	Vastausvaihtoehdot 0 1 2 3 4 5
Valintatyömaa *	Kuinka kauan yhdensuuntaiseen työmatkaksi kuluu keskimäärin aikaa?	Vastausvaihtoehdot 0-5 min. 6-15 min. 16-30 min. 31-45 min. 46-60 min. 61-75 min. 76-90 min. Enemmän kuin 121 min.
Valintatyömaa *	Yhdensuuntaisen työmatkan kilometrit	Vastausvaihtoehdot 1 km tai vähemmän 2-3 km 4-9 km 10-19 km 20-29 km 30-39 km 40-49 km 50-59 km 60-69 km 70 km tai enemmän
Monivalintatyömaa *	Yölläkäsi sulun maan aikana (kesästä syyskuun) Mää kulkumuotoja käytti pääasiassa yhdensuuntaisella työmatkalla? Valitse vain se kulkumuoto, jota yleisimmin käytät, yleisimpään korporeeseen. Mikäli yksittäinen muuttokäyttö on huomattavasti suurempaa kulkumuotoa, valitse ne kaikki.	Vastausvaihtoehdot Yksitysauto Työauto Korpporeyhtiön työpaikalle Moottoripyörä tai vastaava Yhteiskäyttöauto Taksi / muu kyytipalvelu Joukkoliikenne, busse Joukkoliikenne, raitiovaunu Työsuhteinen polkupyörä Oma polkupyörä Oma sähköpyörä tai sähköpotkulauta Yhteiskäytön sähköpotkulauta Kävely Kävelä Muut: Mää?
Monivalintatyömaa *	Yölläkäsi sulun aikana työpaikalle Mää kulkumuotoja käytti pääasiassa yhdensuuntaisella työmatkalla? Valitse vain se kulkumuoto, jota yleisimmin käytät, yleisimpään korporeeseen. Mikäli yksittäinen muuttokäyttö on huomattavasti suurempaa kulkumuotoa, valitse ne kaikki.	Vastausvaihtoehdot Yksitysauto Työauto Korpporeyhtiön työpaikalle Moottoripyörä tai vastaava Yhteiskäyttöauto Taksi / muu kyytipalvelu Joukkoliikenne, busse Joukkoliikenne, raitiovaunu Työsuhteinen polkupyörä Oma polkupyörä Oma sähköpyörä tai sähköpotkulauta Yhteiskäytön sähköpotkulauta Kävely Kävelä Muut: Mää?



Työkalu ja analyysipohja saatavissa osoitteesta lab.fi/kelpo



European unionin osarahoittama

Työmatkaliikkumisen tarkistuslista

Strateginen kehittäminen	✓
Työmatkaliikkuminen ja työmatkustus kirjattuna strategiaan	
Käytänteet ja toimintasuunnitelma dokumentoituna, vastuuhenkilöt nimettynä	
Työmatkaliikkumisen kehittämissuunnitelma ja budjetti	
Säännölliset työmatkaliikkumisen tapahtumat ja kampanjat	

Henkilöstötilat	✓
Pukuhuone ja suihkutilat	
Säilytyskaapit ja kuivauskaappi	
Sosiaalitulojen sijainti suhteessa työskentelypisteisiin ja pyöräsäilytykseen nähden	

Työsuhde-edut	✓
Työsuhdepyöräetu tai muu henkilöstöalennus pyörän hankintaan	
Henkilöstöalennus pyörähuoltoon / huoltopäivien järjestäminen työpaikalla	
Työsuhdematkalippu, työmatkaliikkuminen sisällytettyinä työsuhde-etusovellukseen	
Pysäköintialueen tarkastelu ja sähköautolatauspaikkojen lisääminen	
Työsuhdeautojen uudelleentarkastelu ja hankintakriteeristön määrittäminen	

Pyöräily ja kävely	✓
Turvalliset kulkuyhteydet pihassa ja sujuva käynti pukutiloihin	
Runkolukittavat telineet, katettu pyöräsäilytys	
Sähköisten pyörien ja potkulautojen säilytys (turvallisuus varkauksilta)	
Sähköisten pyörien/potkulautojen lataus ja akkujen säilytys (paloturvallisuus)	
Valaistus, kunnossapito ja talvikunnossapito	

Joukkoliikenne	✓
Tietoa joukkoliikenteen lähimmistä pysäkeistä ja yhteyksistä	
Aikataulut esillä esim. aikataulunäyttö tai tieto muuten löydettävissä	
Tieto joukkoliikenteen lippujen hinnoista ja maksamisesta (huom. myös vieraat)	
Yhteiskäyttöisten pyörien/sähköpotkulautojen lähimmät pisteet ja saatavuus	



4. Kokeiluista saadut opit ja johtopäätökset

Kokeilujen kautta saadut opit



Viestintä nousi toistuvasti yhdeksi tärkeimmistä onnistumisen edellytyksistä. Keskeistä on monikanavainen ja säännöllinen viestintä sekä selkeiden ja organisaation näköisten toimintamallien luominen. Myös tiiminvetäjien ja lähiesihenkilöiden kautta voidaan tehostaa eri henkilöstöryhmien tavoittamista. Kun viestintä on monipuolista ja toistuvaa, uusi tieto jalkautuu arkeen paremmin ja tukee vähitellen tapahtuvaa muutosta.

Viestinnälle oman haasteensa luo se, että osa henkilöstöstä on jo valmiiksi motivoitunut kulkemaan aktiivisesti, kun taas toisilla arjen mahdollisuudet ovat rajallisia. Jo muodostuneita tapoja on hankala muuttaa, sillä työmatkaliikkuminen koetaan yksilön henkilökohtaiseksi asiaksi. Organisaation voi kuitenkin tukea, mahdollistaa ja innostaa arjen kestävämpiin kulkutapoihin.



Toimenpiteiden tulee olla organisaation kokoon ja kulttuuriin sopivia, ei pistemäisiä eikä päälle liimattuja. Toimenpiteitä tulee suunnitella systemaattisesti, sillä ilman varattuja resursseja ja budjettia, on vaikea saavuttaa vaikuttavia tuloksia. Työntekijät toivoivat konkreettisia ja helposti hyödynnettäviä ratkaisuja, kuten kannustimia ja olosuhteiden parannuksia. Kuitenkin osa kävelijöistä tai kauempaa yksityisautolla kulkevat kokevat pyöräilyä edistävät toimet eriarvostavina.



Olemassa olevan vastuullisuusstrategian myötä yksittäiset toimet saadaan yleensä vietyä eteenpäin sujuvammin. Strategian mukaisina ne auttavat perustelemaan toimenpiteiden tärkeyttä johdolle. Strategisiin tavoitteisiin linkittyvät kestäväen työmatkaliikkumisen toimet vahvistavat johdon sitoutumista, jolloin myös kestäväen liikkumisen edistäminen voidaan nähdä osana laajempaa strategista kokonaisuutta. Mikäli yhteistä strategista perustaa ei ole, kestävä työmatkaliikkuminen harvoin nousee prioriteetiksi. Tällöin aito muutos vaatii pidemmän prosessin, jossa luodaan yhteistä ymmärrystä ja tahtotilaa toimenpiteiden ajankohtaisuudelle ja merkittävyydelle.



Tuloksia ei saavuteta hetkessä, sillä henkilöstön sitouttaminen voi vaatia aikaa. Usein resurssien ollessa rajallisia organisaatiot priorisoivat tavoitteet ja toimenpiteet, jotka ovat joko vaikuttavia tai viestinnällisesti kiinnostavia. Kestäväen työmatkaliikkumisen muutoksen aikaansaaminen on usein pitkä prosessi ja niiden vaikutuksia on toisinaan yhtä haasteellista todentaa kuin työhyvinvoinnin kehittämistoimet.



Joukkoliikenneyhteyksien tarve nousi esille myös työnantajayritysten keskusteluissa, sillä työpaikkojen saavutettavuus on erityisesti kesätyörekrytoinnille oleellinen. Monet nuoret työnhakijat ovat riippuvaisia joukkoliikenteestä, sillä osalla nuorista ei ole ajokorttia tai oman auton hankinta voi olla taloudellisesti mahdotonta lyhyen työsuhteen ajaksi. Muutoinkin uuden työntekijän perehdytys on yksi kestäväen työmatkaliikkumisen vaikuttamisen paikka, sillä uusi työpaikka on elämän nivelkohta, jossa uusia tapoja omaksutaan.

Skenaariot päästövaikutuksen arvioinnissa

Toisen pilottiorganisaation alkukartoituksen tuloksista tehtiin skenaariolaskelmia. Arvioinnissa laskettiin kilometriperusteisesti eri kulkumuotojen päästövaikutukset päästökertoimilla. Yhdensuuntaisista kilometreistä 86 % kuljettiin yksityisautolla. Vertailuun käytettiin skenaarioita, joissa autoilun osuus olisi vähentynyt 60 ja 50 prosenttiin. Päästövähennykset vaativat työmatkaliikumisessa laajaa kulkutapamuutosta. Seurantakyselyn vastaajamäärät olivat vähäisiä, ettei tuloksia voitu käyttää muutoksen seurannan arvioinnissa. Niistä saatiin kuitenkin havaittiin, että toteutetut kokeilut eivät olleet riittäviä merkittäviin kulkutapamuutoksiin.

Skenaario 1: autoilun osuus 86 % (lähtötilanne)

keskimääräisistä työmatkakilometreistä koostuvat päästöt eri kulkumuodoilla (edes-takainen työmatka vuodessa).

Skenaario 2: autoilun osuus 60 %

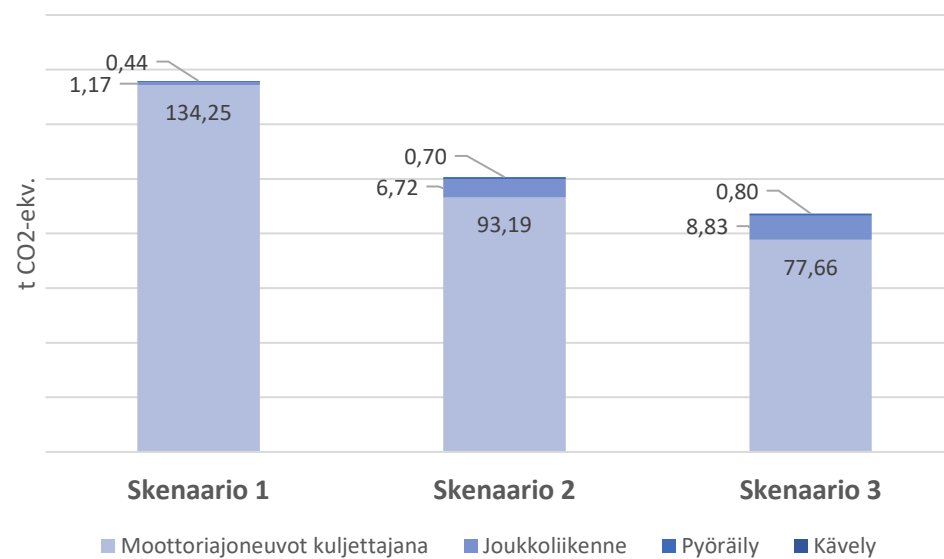
Kulkutapamuutos, jossa autoilun osuus olisi 60 %, painottuen enemmän joukkoliikenteeseen kuin aktiivisiin kulkumuotoihin

Skenaario 3: autoilun osuus 50 %

Kulkutapamuutos, jossa autoilun osuus olisi 50 %, painottuen enemmän joukkoliikenteeseen kuin aktiivisiin kulkumuotoihin

Päästökertoimet: keskimääräinen hiilidioksidipäästö/kulkumuoto.
Työmatkan pituus: alkukartoituskyselyn keskimääräiset kilometrit

P1-kohteen työmatkaliikenteen arvioidut päästöt vuodessa
(t CO₂-ekv.)



Johtopäätökset

Kartoitetuissa organisaatioissa työntekijät toivoivat työpaikaltaan kannustusta kestäviin työmatkoihin, mutta samalla valtaosa kokee, että työmatkaliikkumisen liittyvät asiat ovat henkilökohtaisia valintoja. Myös työpaikoissa mielellään kokeiltaisiin ja kannustettaisiin työyhteisöä, mutta toimenpiteisiin on harvoin varattuna budjettia tai kehittämiseen tarvittavaa henkilöstöresurssia. Tämä johtuu usein siitä, työmatkaliikkuminen ei ole sisällytettyä organisaation strategioihin, joten toimenpiteitä ei siten johdeta tai seurata.

Kestävä työmatkaliikkuminen koetaan monesti soveltuvan paremmin henkilöstön hyvinvoinnin edistämiseen kuin päästövähennyskohteeksi. Toisaalta työmatkaliikenteen päästöt ovat etenkin valmistavassa teollisuudessa vähäisiä organisaation muuhun toimintaan verrattuna, joten toimenpiteitä ei koeta prioriteettina taloudellisille panostuksille. Asiantuntijaorganisaatioissa sen sijaan henkilöstön liikkumisesta aiheutuu organisaation merkittävät välilliset päästöt.

Kohdeorganisaatioissa oli kartoitushetkellä olosuhteisiin liittyvät parannukset juuri valmistuneet tai käynnissä, joten he valitsivat piloteiksi kevyemmin toteutettavia kokeiluja: viestintää ja kampanjoita. Molemmissa organisaatioissa henkilöstöllä oli pitkiä, keskipitkiä ja lyhyempiä työmatkoja, mutta lyhyitäkin työmatkoja kuljettiin pääsääntöisesti autolla.

Kohdeorganisaatioissa lyhyemmissä työmatkoissa olisi enemmän potentiaalia kulkutapamuutoksiin, kun taas pidemmissä työmatkoissa on enemmän vaikutusta. Hybridi- ja etätöy tuki osaltaan vähentävät liikkumisen tarvetta, mutta ei usein johda kulkutapamuutoksiin ja nämä ovat siksi vain osaratkaisua.

Aiemmat kestävästä liikkumisesta selvittäneet tutkimukset ja selvitykset ovat osoittaneet, että pehmeät tuuppaukset, kuten viestintä ja kampanjat voivat saada aikaan muutosta. Merkittävämpi vaikutus on kuitenkin havaittu olevan kestävästä liikenteen huomioivalla infralla: aktiivisen kulkemisen mahdollistavat yhtenäiset reitit, reittien kunnossapito, joukkoliikenteen yhteydet ja muut mahdollistavat olosuhteet. (Aaltonen ym, 2025; Auvinen ym. 2020; Melin ym, 2025; Vaismaa ym, 2011)

Monet kohdeorganisaatioiden vastaajat mainitsivat työaikojen, helppouden ja nopeuden kulkutapavalintojen lähtökohdiksi. Työstä aiheutuvaa fyysistä taakkaa haluttiin helpottaa yksityisautoilulla.

Hankkeen työnantajaorganisaatioiden verkostotapaamisissa keskusteltiin, miten työssäkäyntialueen joukkoliikenneyhteyksiin voitaisiin vaikuttaa. Keskusteluissa nousi esille, ettei joukkoliikennetoimijan jo tekemistä kehittämistoimista oltu tietoisia. Toisaalta joukkoliikennetoimijan on ollut haastava selvittää, millaisia työvuoroja työssäkäyntialueen yrityksissä on, ja millaisilta alueilta työpaikalle saavutaan. Hankkeen aikana saatiin lisättyä vuoropuhelua ja organisaatioille tietoisuutta siitä, miten yhteyksiä suunnitellaan ja miten työnantajaorganisaatioina voi pyrkiä vaikuttamaan yhteyksiin.

Henkilöstö suhtautui pääsääntöisesti kokeiluihin hyvin, toisaalta osaa heistä ei oltu saatu tavoitettua viestinnällä eivätkä he siksi olleet tietoisia kaikista kokeiluista. Pyörähuolto ja muita kevyitä tempauksia toivottiin järjestettävän jatkossakin. Kehittämislle jäi kuitenkin myös tilaa, sillä esimerkiksi kaikkia pyöräsäilytykseen ja vaatteidenvaihtoon liittyvistä toiveista ei ole toteutettu.

Lähteet

Aaltonen, S., Kiviluoto, K. 2025. Soft Measures Speeding up the Change – Showcases from the City of Turku, Finland. In: McNally, C., Carroll, P., Martinez-Pastor, B., Ghosh, B., Efthymiou, M., Valantasis-Kanellos, N. (eds) Transport Transitions: Advancing Sustainable and Inclusive Mobility. TRAconference 2024. Lecture Notes in Mobility. Springer, Cham. Viitattu 23.3.2026. Saatavissa https://doi.org/10.1007/978-3-031-85578-8_74

Auvinen, H., Tuominen, A., Lehtonen, E., & Malin, F. 2020. Kestävän liikkumisen toimien kulkutapavaikutukset. Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä. Viitattu 23.3.2026. Saatavissa https://www.traficom.fi/files/media/file/Kest%C3%A4v%C3%A4n_liikkumisen_toimien_kulkutapavaikutukset_Traficom_13_2020.pdf

Melin, M., Makkonen, A., Yrjölä S., Peltomaa, J., Sandman, N., Tuominen, J., Vuori, K., Tainio, M. & Salo, P. 2025. Effectiveness of nudges for sustainable transportation: A systematic review. Heliyon, 11(14). Viitattu 23.3.2026. Saatavissa <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2025.e43766>

Päijät-Hämeen liitto. 2023. Ennakkotieto: Päijät-Hämeen ilmastopäästöt laskivat 4,5 prosenttia vuonna 2022. Uutinen 21.11.2023. Viitattu 3.2.2026. Saatavissa <https://paijat-hame.fi/ennakkotieto-paijat-hameen-ilmastopaastot-laskivat-45-prosenttia-vuonna-2022>

Päijät-Hämeen liitto. 2021. Päijät-Hämeen kuntien liikkumisen ohjaustyön käynnistäminen. Liikkumisen ohjauksen valtionavustushanke 2021. Viitattu 3.2.2026. Saatavissa https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/LO2021_P%C3%A4ij%C3%A4t-H%C3%A4meen%20liikkumisen%20ohjaus_raportti.pdf

Päijät-Hämeen liitto. 2026. Kestävyys ja ilmastotyö. Viitattu 3.2.2026. Saatavissa <https://paijat-hame.fi/kestavyys-ja-ilmastotyö>

SYKE. 2026. Kuntien ja alueiden khk-päästöt. Viitattu 3.2.2026 Saatavissa <https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi>

Traficom. 2021. Henkilöliikennetutkimus 2021: Päijät-Häme. Seutujulkaisu valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta. Viitattu 3.2.2026. Saatavissa <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/HLT%202021%20seuturaportti%20Paijat-Hame.pdf>

Vaismaa, K., Mäntynen, J., Metsäpuro, P., Luukkonen, T., Rantala, T., & Karhula, K. 2011. Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi. Tampere, Tampereen teknillinen yliopisto. Viitattu 23.3.2026. Saatavissa <https://research.tuni.fi/app/uploads/2020/11/de87c681-johdanto.pdf>



Euroopan unionin
osarahoittama

KELPO

Kestävän liikenteen
pilotit Päijät-Hämeessä

Selvitys toteutettu osana Kestävän liikenteen pilotit Päijät-Hämeessä
KELPO-hanketta (EAKR) v. 2024-2026

Annukka Heinonen
Projektipäällikkö

Tiia Tuomisto
Asiantuntija

