

**ilmasto-
tuuppaus**

Politiikkasuositus

Työmatkaliikunnalla ilmasto- ja terveyshyötyjä

Edistämällä nykyistä ponnekkaammin aktiivisia eli kävellen tai pyörällä tehtäviä matkoja voitaisiin vähentää Suomen ilmastopäästöjä. Samalla arkiliikunnan lisääminen parantaisi väestön terveyttä ja toimintakykyä. Tässä Ilmastotuuppaus-hankkeen politiikkasuosituksessa käsitellään aktiivisia työmatkoja (kodin ja työpaikan välisiä matkoja), joiden lisäämiseksi on monia keinoja.

*Timo Lanki, Jenni Ervasti, Jaana Halonen, Juuso Jussila,
Essi Kalliolahti, Anna Makkonen, Emilia Suomalainen*



Aktiivisia työmatkoja on syytä edistää

Suomessa tarvitaan kiireellisesti lisää ilmastotoimia kansallisten ja EU-tason päästötavoitteiden saavuttamiseksi. Samaan aikaan suomalaiset liikkuvat liian vähän, mikä heikentää terveyttä ja toimintakykyä. Aktiivisten työmatkojen osuutta kasvattamalla voitaisiin samalla kertaa puuttua molempiin ongelmiin. Onnistuminen tässä edellyttää kuitenkin olemassa olevien keinojen monipuolista hyödyntämistä.

Aktiivisia työmatkoja lisäämällä ilmastohyötyjä

Henkilöliikennetutkimuksen 2021 perusteella 70 % työmatkoista tehdään autolla kuljettajana ja vain 26 % kestävillä kulkutavoilla eli kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Aktiivisia työmatkoja voitaisiin tehdä huomattavasti nykyistä enemmän, sillä suurin osa työmatkoista on varsin lyhyitä. Yli puolet työmatkoista Suomessa on alle 10 km pituisia. Pääkaupunkiseudulla työmatkojen mediaanipituus on noin 10 km, mutta muissa suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa mediaani on kuuden kilometrin tienoilla. Noin kolmannes työmatkoista on enintään 5 km pituisia, ja jo 1–3 km pituisista työmatkoista yli 40 % tehdään autolla (kuva). Henkilöliikennetutkimukseen vastanneiden oman arvion mukaan kolmannekselle autolla tehdyistä työmatkoista olisikin kestävä vaihtoehto.

Työmatkapyöräily on huomattavasti yleisempää Oulussa kuin muualla Suomessa, ja erot korostuvat etenkin talvipyöräilyssä. Ilmastotuupaus-hankkeessa on arvioitu, että jos kaikilla Suomen kaupunkiseuduilla pyöräiltäisiin työmatkoilla yhtä usein kuin Oulussa, sillä voitaisiin saavuttaa terveyshyötyjen lisäksi merkittäviä ilmastohyötyjä.¹ Sähköpyörät voisivat mahdollistaa vielä suuremmat päästövähennykset. Pyöräilyn päästövähennyspotenti-

aali onkin samaa suuruusluokkaa kuin monien muiden Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteiden.

Päästövähennyspotentiaali korostuu miehillä, sillä heillä on naisia useammin auto käytettävissään, ja he ajavat lyhyetkin työmatkat autolla naisia useammin. Pyöräily- ja päästövähennyspotentiaalia löytyy kaupunkiseuduilla lähes kaikilta yhdyskuntarakenteen vyöhykkeiltä, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeiltä keskustan reunavyöhykkeelle.

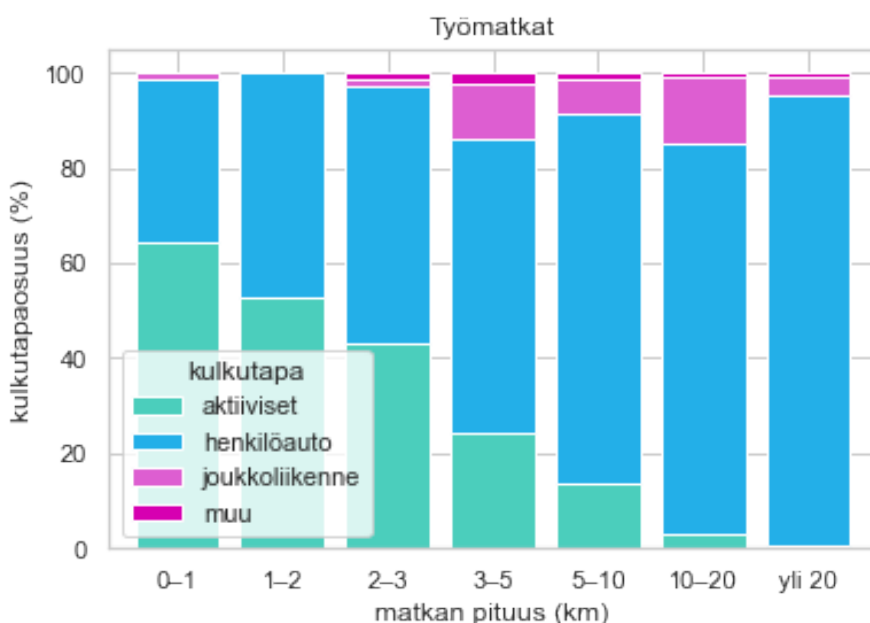
Työmatkaliikunnasta monipuolisesti terveyshyötyjä

Suomalaiset liikkuvat liian vähän: alle puolet liikkuu liikuntasuosittelun mukaisesti.² Tämä näkyy esimerkiksi ylipainon ja tyypin 2 diabeteksen yleistymisenä sekä fyysisen kunnon ja toimintakyvyn heikentymisenä. Kävelemällä tai pyöräilemällä työmatkat voidaan saavuttaa merkittävä osa viikoittaisesta suositellusta reippaan (aerobisen) liikunnan määrästä. Tämä heijastuu suoraan terveyteen: aktiiviset työmatkat on tutkimuksissa yhdistetty pienempään riskiin sairastua erityisesti sydän- ja verisuonitauteihin sekä aineenvaihduntasairauksiin.

Ilmastotuupaus-hankkeessa havaittiin työmatkaliikunnan olevan yhteydessä matalampaan C-reaktiivisen proteiinin (CRP) pitoisuuteen veressä.³ CRP on elimistön tu-

lehdustilan merkkiaine. Havainto voi osaltaan selittää aktiivisten työmatkojen sairausriskiä alentavaa vaikutusta, sillä matala-asteinen tulehdus on yhteydessä moniin sairauksiin. Toisaalta hankkeessa ei saatu näyttöä siitä, että aktiiviset työmatkat olisivat yhteydessä parempaan aivoterveeseen.^{4,5} On todennäköistä, että työmatkaliikunnan yhteydet kognitiiviseen toimintakykyyn ja mielenterveyteen ovat monimutkaisempia kuin yhteydet sydän- ja aineenvaihduntasairauksiin.

Aktiivisilla työmatkoilla loukkautumisriski voi olla suurempi kuin autoilla esimerkiksi liikenneonnettomuuksien ja liukastumistapa-



Kulkutapaosuudet eripituisilla työmatkoilla Suomessa (Henkilöliikennetutkimus 2021)

Aktiivisten työmatkojen osuutta tulisi lisätä niin ilmasto- kuin terveyssyistä.



turmien vuoksi. Yleisesti on kuitenkin arvioitu, että fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen terveyshyödyt ovat haittoja suuremmat. Sama koskee ilmansaasteita, joita kävelijä ja pyöräilijä usein hengittää autoilijoita enemmän.⁶ Omaa altistumista ilmansaasteille voi lisäksi vähentää välttämällä kävelyä ja pyöräilyä vilkkaiden teiden läheisyydessä.

Aktiivisen työmatkan terveyshyödyt näkyvät myös työssä

Alentuneeksi työkykynsä arvioivien osuus on kasvanut Suomessa 20 vuoden seurannassa erityisesti alle 40-vuotiaiden ryhmässä. Koettu työkyky ennakoii voimakkaasti tulevia sairauspoissaoloja ja työkyvyttömyyseläkkeitä, joten kehityssuunta on huolestuttava. Kirjallisuuden perusteella vapaa-ajan liikunnalla on mahdollista ylläpitää ja parantaa työkykyä. Aktiivisen työmatkan vaikutuksista itsearvioituun työkykyyn ei kuitenkaan ole olemassa käytännössä lainkaan kansainvälistä näyttöä.

Hankkeessa toteutetut kunta-alan aineistoa hyödyntäneet tutkimukset viittaavat siihen, että aktiivisten työmatkojen määrää lisäämällä voisi olla mahdollista parantaa sekä koettua terveyttä että työkykyä.^{7,8} Hyödyt vaativat kuitenkin selkeää muutosta työmatkarutiineissa, eikä pienellä tai satunnaisella aktiivisuuden lisäyksellä näitä välttämättä saavuteta. Yhden hankkeen osatutkimuksen mukaan hyöty saattaa kohdistua erityisesti työmatkapyöräilijöihin.⁹

Samassa aineistossa havaittiin myös pyöräillen tehtyjen työmatkojen olevan yhteydessä pienempään sairauspoissaolopäivien ja pitkien sairauspoissaolojaksojen riskiin.¹⁰ Aiempaa tutkimusnäyttöä työmatkapyöräilyn ja vähempien sairauspoissaolopäivien yhteydestä löytyy ainakin Alankomaista ja Iso-Britanniasta.

Kuljutavan valintaan voi vaikuttaa

Matkan pituus ja/tai kesto on yleensä vahvin selittäjä sille, mikä kulkutapa valitaan (kuva): mitä lyhyempi matka, sitä todennäköisemmin se kuljetaan kävellen tai pyörällä.^{11,12} Yhdyskuntarakenteella on merkittävä vaikutus matkojen pituuteen ja se toimii siten aktiivisten kulkutapojen esteenä tai mahdollistajana. Aktiivisten työmatkojen edistämisen ei kuitenkaan tarvitse aina merkitä suuria investointeja infrastruktuuriin, vaan on myös mahdollista järjestellä uudelleen olemassa olevaa katutilaa. Yhdyskuntarakenteen

**Myös työnantajien
kannattaa kannustaa
aktiivisiin
työmatkoihin ja
edistää niitä.**



kehitys ei kuitenkaan ole viimeisten 30 vuoden aikana tukenut kestävien kulkutapojen käytön lisäämistä työmatkoilla.¹³

Kotitalouksissa joissa on pieniä lapsia, erityisesti kouluikäisiä, autoillaan työmatkoilla keskimääräistä enemmän. Työnantaja voi edistää aktiivisia työmatkoja erityisesti lapsiperheissä lisäämällä mahdollisuuksia vaikuttaa omiin työaikoihin. Joustaviin työaikoihin voi sisältyä esimerkiksi mahdollisuus vaikuttaa päivittäisen työajan pituuteen sekä työn alkamis- ja päättymisaikoihin. Työnantaja voi edistää aktiivisia työmatkoja myös muilla keinoin. Hankkeessa toteutetuissa työpajoissa ja työmatkainterventiossa havaittiin, että kulkutapaan vaikuttavia tekijöitä ovat joustavan työajan lisäksi asianmukainen, turvallinen pyöräparkki, riittävät puku- ja pesutilat sekä työsuuhdepyöräetu.

Pyöräetu voi kannustaa hankkimaan uuden (sähkö)pyörän ja lisätä siten pyöräilyntoaa. Sähköpyörä voi helpottaa pyöräilyn aloittamista ja toisaalta mahdollistaa pidemmät aktiiviset työmatkat, koska sähköavusteisuus vähentää lihasvoiman tarvetta. Vaikka sähköpyörät vaativat vähemmän ponnistelua kuin tavalliset polkupyörät, tarjoavat ne silti vähintään kevyttä, kävelyyn verrattavissa olevaa liikuntaa. Viime vuosina toteutettujen sähköpyöräinterventioiden tulokset ovat olleet lupaavia, ja interventioilla on saatu aikaan pitkäaikaista käyttäytymisen muutosta. Työnantajan tarjoama ilmainen parkkipaikka sen sijaan lisää työmatka-autoilua.

Miehet autoilevat yleisesti, myös Suomessa, naisia enemmän ja pidempiä matkoja.¹² Havainnolle ei ole mitään yksittäistä syytä. Selitykseksi on tarjottu esimerkiksi sitä, että miehet ovat useimmiten perheessä auton käyttäjiä, mikäli kotitaloudessa on vain yksi auto. Toisaalta jos kotitaloudessa on useampi auto, vähentää tämä entisestään aktiivisten matkojen osuutta.

**Aktiivisten
työmatkojen
edistämiseksi on
monia keinoja.**

Aktiivisia työmatkoja on mahdollista lisätä, ja niiden edistämiseksi on monia keinoja sekä kansallisella että paikallisella tasolla ja myös työnantajien käytettävissä. Näitä keinoja ovat muun muassa työsuuhdepyöräetu, joustavat työajat, aktiivisia kulkutapoja tukevan yhdyskuntarakenteen kehittäminen, kävely- ja pyöräreittien hyvä talvikunnossapito, katutilan varaaminen kävelylle ja pyöräilylle sekä muu autoilun houkuttelevuuden vähentäminen kuten parkkipaikkojen vähentäminen tai maksullisuus.

Lähteet:

1. Suomalainen E and Tainio M. The Potential of Bicycle Commuting to Reduce Carbon Emissions in Finland https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4910261 (arvioitavana)
2. Terve Suomi 2023. Fyysinen aktiivisuus ja istuminen. https://www.thl.fi/terveysuomi_verkkoraportit/ilmioraportit_2023/fyysinen_aktiivisuus_ja_istuminen.html
3. Allaouat S, Halonen JJ, Jussila JJ, Tiittanen P, Ervasti J, Ngandu T, Mikkonen S, Yli-Tuomi T, Jousilahti P, Lanki T. Association between active commuting and low-grade inflammation: a population-based cross-sectional study. *European Journal of Public Health* 2024; 34:292-298. <https://doi.org/10.1093/eurpub/ckad213>.
4. Jussila JJ, Pulakka A, Appelqvist-Schmidlechner K, Halonen JJ, Ervasti J, Salo P, Lahti J, Mikkonen S, Lanki T. Leisure-time physical activity but not active commuting is associated with better mental health among working-aged adults: a population-based study. (arvioitavana)
5. Jussila JJ, Pulakka A, Appelqvist-Schmidlechner K, Ervasti J, Halonen JJ, Kalliolahti E, Lahti J, Mikkonen S, Salo P, Lanki T. Associations of active commuting and leisure-time physical activity with perceived cognitive function and work ability among Finnish employed adults: a population-based study. (arvioitavana)
6. Lehtomäki H, Karvosenoja N, Paunu V-P, Korhonen A, Hänninen O, Tuomisto J, Karppinen A, Kukkonen J, Tainio M. Liikenteen terveysvaikutukset Suomessa ja suurimmissa kaupungeissa. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 16/2021. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-11-5386-0>
7. Haukka E, Gluschkoff K, Kalliolahti E, Lanki T, Jussila JJ, Halonen JJ, Oksanen T, Salo P, Ervasti J. Changes in active commuting and changes in health: Within- and between-individual analyses among 16 881 Finnish public sector employees. *Preventive Medicine* 2023; 177: 107744. 20231021. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2023.107744>.
8. Kalliolahti E, Gluschkoff K, Haukka E, Lanki T, Jussila JJ, Halonen JJ, Oksanen T, Ervasti J. Changes in active commuting and changes in work ability and recovery from work in 16,778 Finnish public sector employees. *Journal of Transport & Health* 2024; 38. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2024.101872>.
9. Kalliolahti E, Aalto V, Salo P, Lanki T, Ervasti J, Oksanen T. Associations between commute mode use and self-rated health and work ability among Finnish public sector employees. *Scandinavian Journal of Public Health* 2024; 52:468-475. <https://doi.org/10.1177/14034948231159212>.
10. Kalliolahti E, Gluschkoff K, Lanki T, Halonen JJ, Salo P, Oksanen T, Ervasti J. Associations between Active Commuting and Sickness Absence in Finnish Public Sector Cohort of 28,485 Employees. (revisio arvioitavana)
11. Jussila JJ, Gluschkoff K, Halonen JJ, Kurkela O, Lanki T, Makkonen A, Rehunen A, Salo P, Suomalainen E, Tainio M, Ervasti J. Shifting towards active and sustainable commuting: the relative importance of factors associated with reduced car commuting among Finnish public sector employees. (arvioitavana)
12. Makkonen A, Gluschkoff K, Airaksinen J, Halonen JJ, Salo P, Ervasti J. Development of a multifactorial prediction model for commute mode choice in 10 983 Finnish public sector employees: a cross-sectional study. *BMJ Open*, 2024; 14(10), e080276. <https://doi.org/10.1136/bmjopen-2023-080276>.
13. Suomen ympäristökeskus (Syke) 2024. Alueidenkäytön vuosikatsaus 2023. https://www.syke.fi/fi-FI/Palvelut/Elinympariston_tietopalvelu_Liiteri/Alueidenkayton_vuosikatsaus

Kirjoittajat

Timo Lanki, professori, Itä-Suomen yliopisto ja Terveyden ja hyvinvoinnin laitos
Jenni Ervasti, johtava tutkija, Työterveyslaitos
Jaana I. Halonen, johtava tutkija, Terveyden ja hyvinvoinnin laitos
Juuso Jussila, väitöskirjatutkija, Itä-Suomen yliopisto
Essi Kalliolahti, väitöskirjatutkija, Työterveyslaitos ja Itä-Suomen yliopisto
Anna Makkonen, väitöskirjatutkija, Turun yliopisto
Emilia Suomalainen, johtava tutkija, Suomen ympäristökeskus

Lisätietoja

Liikkumisen ilmastovaikutukset:
Emilia Suomalainen, emilia.suomalainen@syke.fi, puh. 029 525 1185
Liikkumisen terveysvaikutukset:
Juuso Jussila, juuso.jussila@uef.fi, puh. 040 059 3254
Työmatka ja työterveys:
Essi Kalliolahti, essi.kalliolahti@ttl.fi, puh. 030 474 3494
Työmatkan kulkutavan valinta:
Anna Makkonen, anna.makkonen@utu.fi, puh. 040 413 5104