

Liikkumisen ohjaus

Käytetyt aineistot: kuvattu muistiossa CO2-vaikutusten osalta. Muiden vaikutusten osalta laadullinen asiantuntija-arviointi.

Tarkastelu 1: Nostetaan rahoitustasoa VLJS:n VE1:n mukaan. Jatketaan valtionavustusmenettelyä kuten nykyisinkin, lisäksi määrärahaa yksityisille työnantajille työpaikkojen liikkumisen ohjaukseen. Rahoituksen jakauma: kunnat ym. 1,7 M€/vuosi; työpaikat 0,8 M€/vuosi.

Ekologinen kestävyys	Nykytila	2030	2045
Vaikutukset liikenteen CO ₂ -päästömäärään	- 149 CO ₂ ton/v. Taustaoletus: Arvioitu, että että kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikennesuoritteet lisääntyvät 5% kohdejoukossa.	- 480 CO ₂ ton/v. Taustaoletus: Arvioitu, että kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikennesuoritteet lisääntyvät 7% kohdejoukossa tehokkaamman työpaikkojen liikkumisen ohjauksen avulla.	
Vaikutukset luonnonvarojen käyttöön ja materiaalitehokkuuteen	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	
Vaikutukset ilmanlaatuun ja meluun	Voi olla myönteisiä paikallisia vaikutuksia; valtakunnallisesti vaikutus pieni.	Voi olla myönteisiä paikallisia vaikutuksia; valtakunnallisesti vaikutus pieni.	
Vaikutukset vesiin ja maaperään	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	
Vaikutukset ihmisten terveyteen ja elinoloihin	Toimenpide parantaa paikallisesti työmatka- ja vapaa-ajanliikkumisen edellytyksiä, mikä lisää liikennejärjestelmän tuottamaa hyvinvointia. Kävelyä ja pyöräilyä lisäävillä hankkeilla sekä lähipäästöjen vähentymisellä positiiviset terveysvaikutukset. Valtakunnallisesti vaikutus kuitenkin vähäinen, koska kohdejoukko/alue pieni.	Toimenpide parantaa paikallisesti työmatka- ja vapaa-ajanliikkumisen edellytyksiä, mikä lisää liikennejärjestelmän tuottamaa hyvinvointia. Kävelyä ja pyöräilyä lisäävillä hankkeilla sekä lähipäästöjen vähentymisellä positiiviset terveysvaikutukset. Valtakunnallisesti vaikutus kuitenkin vähäinen, koska kohdejoukko/alue pieni.	
Taloudellinen kestävyys			
Vaikutukset julkiseen talouteen			
- Valtion tulot ja menot liikenteestä (LVM:n pääluokat talousarviossa)	Valtion menot noin 1M€. Momentti 0,6M€ mikä aiheuttaa paineita valtionavustusmäärän alentamiseen. Ei tuloja.	Valtion menot noin 2,5M€. Ei tuloja.	
- Kuntien tulot ja menot liikenteestä	Valtion rahoitusosuus 50-75%, yleensä 75% eli kuntien rahoitusosuus arviolta 0,3M€. Ei tuloja.	Oletettu, että nykyisen valtionavustusmenettelyn kautta kohdennetaan 1,7 M€. Valtion rahoitusosuus 50-75%, yleensä 75%, eli kuntien rahoitusosuus arviolta 0,5M€. Ei tuloja.	
Vaikutukset kansantalouteen			
- Elinkeinojen kustannukset ja kilpailukyky	Liikkumisen ohjaus parantaa kohdekaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuutta haittojen vähentämisellä (ruuhkat, pysäköinti). Valtakunnallisesti vaikutus suhteellisen vähäinen.	Liikkumisen ohjaus parantaa kohdekaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuutta haittojen vähentämisellä (ruuhkat, pysäköinti). Valtakunnallisesti vaikutus suhteellisen vähäinen.	
- Kotitalouksien kustannukset ja taloudellinen asema	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	
- Suomen kansainvälinen kilpailukyky	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	
Vaikutukset työllisyyteen			
- Toimenpiteen toteutuksen aikainen työllistyvyys	Pieni. Osa rahoituksesta kohdistuu hanketyöntekijöiden palkkoihin.	Pieni. Osa rahoituksesta kohdistuu hanketyöntekijöiden palkkoihin.	
- Toimenpiteen pitkäaikainen työllistyvyys	Hyvin pieni.	Hyvin pieni.	
- Työmarkkinoiden toiminta	Vaikutukset työmarkkinoiden toimintaan tulevat sosiaalisen kestävyden kautta (parantaa autottomien työmatkaliikkumista)	Vaikutukset työmarkkinoiden toimintaan tulevat sosiaalisen kestävyden kautta (parantaa autottomien työmatkaliikkumista)	

Sosiaalinen kestävyys

Vaikutukset liikkumisen mahdollisuuksiin (liikkumisen kustannukset, muut liikkumisen rajoitukset)	Toimenpide parantaa paikallisesti liikkumisen mahdollisuuksia (mm. lisäämällä ihmisten tietoisuutta kestävästä liikkumisvaihtoehdoista). Toimenpide on edesauttanut merkittävästi liikkumisen ohjauksen muodostumisessa vakiintuneeksi toiminnaksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.	Toimenpide parantaa paikallisesti liikkumisen mahdollisuuksia (mm. lisäämällä ihmisten tietoisuutta kestävästä liikkumismahdollisuuksista ja entistä kattavammin parantamalla liikkumismahdollisuuksia työpaikoilla). Mahdollisia vähäisiä, paikallisia vaikutuksia liikkumiskustannuksiin työsuhte-etuojen kehittämisen kautta.	
Vaikutukset oikeudenmukaisuuteen eri väestöryhmien kannalta (miten vaikuttaa eri väestöryhmiin eri tulotaso) - liikenneköyhyys	Toimenpide parantaa paikallisesti erilaisten väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia (toimenpiteessä pääasiallisena kohderyhmänä työikäiset, mutta myös mm. koululaiset, opiskelijat, ikäihmiset yms). Vaikutukset ovat kuitenkin hyvin paikallisia.	Toimenpide parantaa paikallisesti erilaisten väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia (toimenpiteessä korostuu työikäiset ja kaupungeissa asuvat ihmiset kohderyhmänä, mutta paikallisia vaikutuksia myös mm. koululaisiin, opiskelijoihin, ikäihmisiin yms). Vaikutukset ovat kuitenkin hyvin paikallisia.	
Vaikutuksen oikeudenmukaisuus eri alueiden kannalta (miten keino kaupunki/maaseutu)	Toimenpide on valtakunnallinen, mutta perustuu vapaaehtoiseen hakemusmalliin. Nykytilanteessa liikkumisen ohjauksen hankkeita on rahoitettu kattavasti ympäri Suomen, mutta kaupunkiseudut korostuvat rahoituksen suurimpina saajina (henkilöerussasi -, tarve ja osaamiskysymys).	Toimenpide on valtakunnallinen, mutta perustuu vapaaehtoiseen hakemusmalliin. Kaupunkiseudut korostunevat rahoituksen saajina entisestään. Kaupunkiseuduille keskittyvät myös suuret työpaikat, joilla on työmatkaliikenteeseen liittyviä haasteita ja jotka hakisivat heille korvamerkittyä rahoitusta.	
Haittojen kompensointi (Miten? Kuinka paljon? Kenelle?) (Tuet, verot, hinnoitteluratkaisut jne.) -ehdotus (euromäärä)			

Tarkastelu 2: Nostetaan rahoitustasoa merkittävästi 15 miljoonaan euroon. Sidotaan osa rahoituksesta suoraan MAL-sopimuksiin 7 MAL-seudulle. Lisäksi määrärahaa yksityisille työnantajille työpaikkojen liikkumisen ohjaukseen. Rahoituksen jakauma: kunnat ym. 4 M€/vuosi; MAL-seudut yht. 7 M€/vuosi; työpaikat 4 M€/vuosi.

Ekologinen kestävyys	Nykytila	2030	2045
Vaikutukset liikenteen CO ₂ -päästö määrään	- 149 CO ₂ ton/v. Taustaoletus: Arvioitu, että että kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikennesuoritteet lisääntyvät 5% kohdejoukossa.	- 4 775 CO ₂ ton/v. Taustaoletuksia: Tässä vaihtoehdossa tehokkaampia toimia jotka vaikuttavat enemmän kulkutapamuutokseen. Arvioitu, että kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikennesuoritteet lisääntyvät 9% kohdejoukossa tehokkaamman työpaikkojen liikkumisen ohjauksen sekä kaupunkiseutujen painotuksen avulla. Autoilun suorite laskee 1,7 % kohdejoukossa.	
Vaikutukset luonnonvarojen käyttöön ja materiaalitehokkuuteen	Ei vaikutusta	Mikäli vähentää investointitarvetta väyläverkkoihin, vähenee luonnonvarojen ja materiaalien käyttötarve pienessä määrin.	
Vaikutukset ilmanlaatuun ja meluun	Voi olla myönteisiä paikallisia vaikutuksia; valtakunnallisesti vaikutus pieni.	Voi olla myönteisiä paikallisia vaikutuksia melko monella kaupunkiseudulla, jolloin myös hieman valtakunnallista vaikutusta.	
Vaikutukset vesiin ja maaperään	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	
Vaikutukset ihmisten terveyteen ja elinoloihin	Toimenpide parantaa paikallisesti työmatka- ja vapaa-ajanliikkumisen edellytyksiä, mikä lisää liikennejärjestelmän tuottamaa hyvinvointia. Kävelyä ja pyöräilyä lisäävillä hankkeilla sekä lähipäästöjen vähentymisellä positiiviset terveysvaikutukset. Valtakunnallisesti vaikutus kuitenkin vähäinen, koska kohdejoukko/alue pieni.	Toimenpide parantaa paikallisesti työmatka- ja vapaa-ajanliikkumisen edellytyksiä, mikä lisää liikennejärjestelmän tuottamaa hyvinvointia. Kävelyä ja pyöräilyä lisäävillä hankkeilla sekä lähipäästöjen vähentymisellä positiiviset terveysvaikutukset. Valtakunnallisesti kaikissa em. asioissa jonkin verran vaikutusta.	

Taloudellinen kestävyys

Vaikutukset julkiseen talouteen			
- Valtion tulot ja menot liikenteestä (LVM:n pääluokat talousarviossa)	Valtion menot noin 1M€. Momentti 0,6M€ mikä aiheuttaa paineita valtionavustusmäärän alentamiseen. Ei tuloja.	Valtion menot noin 15M€. Ei tuloja.	
- Kuntien tulot ja menot liikenteestä	Valtion rahoitusosuus 50-75%, yleensä 75% eli kuntien rahoitusosuus arviolta 0,3M€. Ei tuloja.	Oletettu, että nykyisen valtionavustusmenettelyn kautta kohdennetaan 4M€. Valtion rahoitusosuus 50-75%, yleensä 75% eli kuntien rahoitusosuus 1,2M€ valtionavustuksissa. MAL-sopimuksissa kuntien osuus 50% eli 7M€. Ei tuloja.	
Vaikutukset kansantalouteen			
- Elinkeinojen kustannukset ja kilpailukyky	Liikkumisen ohjaus parantaa kohdekaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuutta haittojen vähentämisellä (ruuhkat, pysäköinti). Valtakunnallisesti vaikutus suhteellisen vähäinen.	Liikkumisen ohjaus parantaa kohdekaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuutta haittojen vähentämisellä (ruuhkat, pysäköinti). Valtakunnallisesti vaikutus suhteellisen vähäinen.	
- Kotitalouksien kustannukset ja taloudellinen asema	Ei vaikutusta	Voi parantaa autottomien kotitalouksien asemaa hieman suhteessa autollisiin.	
- Suomen kansainvälinen kilpailukyky	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	
Vaikutukset työllisyyteen			
- Toimenpiteen toteutuksen aikainen työllistyvyys	Pieni. Osa rahoituksesta kohdistuu hanketyöntekijöiden palkkoihin.	Pieni. Osa rahoituksesta kohdistuu hanketyöntekijöiden palkkoihin.	
- Toimenpiteen pitkäaikainen työllistyvyys	Hyvin pieni.	Hyvin pieni.	
- Työmarkkinoiden toiminta	Vaikutukset työmarkkinoiden toimintaan tulevat sosiaalisen kestävyuden kautta (parantaa autottomien työmatkaliikummista)	Vaikutukset työmarkkinoiden toimintaan tulevat sosiaalisen kestävyuden kautta (parantaa autottomien työmatkaliikummista). Voimakas painotus kaupunkiseuduille ja työpaikkojen liikkumisen ohjaukseen vaikuttaa positiivisesti juuri työmatkaliikenteeseen.	

Sosiaalinen kestävyys

Vaikutukset liikkumisen mahdollisuuksiin (liikkumisen kustannukset, muut liikkumisen rajoitukset)	Toimenpide parantaa paikallisesti liikkumisen mahdollisuuksia (mm. lisäämällä ihmisten tietoisuutta kestävästä liikkumisvaihtoehdoista). Toimenpide on edesauttanut merkittävästi liikkumisen ohjauksen muodostumisessa vakiintuneeksi toiminnaksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.	Toimenpide parantaa liikkumisen mahdollisuuksia etenkin 7 suurimmalla kaupunkiseudulla, jonne rahoitusta kohdentuisi eniten sekä MAL-menettelyn että todennäköisimmin myös työpaikkojen erillisrahoituksen myötä. Paikallisia liikkumismahdollisuuksia parantavia vaikutuksia syntyy myös muilla kaupunkiseuduilla ja yksittäisissä kunnissa (mm. lisäämällä ihmisten tietoisuutta kestävästä liikkumismahdollisuuksista ja entistä kattavammin parantamalla liikkumismahdollisuuksia työpaikoilla). Liikkumisen ohjaus yksittäistä hanketta vakiintuneempana toimintana laajentuisi todennäköisesti nykyistä useammalle kaupunkiseudulle. Mahdollisia vähäisiä, paikallisia vaikutuksia liikkumiskustannuksiin työsuhte-etujen ja uudenlaisten palveluiden kehittämisen kautta.	
Vaikutukset oikeudenmukaisuuteen eri väestöryhmien kannalta (miten vaikuttaa eri väestöryhmiin eri tulotaso) - liikenneköyhyys	Toimenpide parantaa paikallisesti erilaisten väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia (toimenpiteessä pääasiallisena kohderyhmänä työikäiset, mutta myös mm. koululaiset, opiskelijat, ikäihmiset yms). Vaikutukset ovat kuitenkin hyvin paikallisia.	Toimenpide parantaa paikallisesti erilaisten väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia (toimenpiteessä korostuu työikäiset ja kaupungeissa asuvat ihmiset kohderyhmänä, mutta paikallisia vaikutuksia myös mm. koululaisiin, opiskelijoihin, ikäihmisiin yms). Vaikutukset kohdistuvat etenkin suurimmille kaupunkiseuduille.	

Vaikutuksen oikeudenmukaisuus eri alueiden kannalta (miten keino kaupunki/maaseutu)	Toimenpide on valtakunnallinen, mutta perustuu vapaaehtoiseen hakemusmalliin. Nykytilanteessa liikkumisen ohjauksen hankkeita on rahoitettu kattavasti ympäri Suomen, mutta kaupunkiseudut korostuvat rahoituksen suurimpina saajina (henkilöerussi -, tarve ja osaamiskysymys).	Toimenpide on valtakunnallinen, mutta perustuu vapaaehtoiseen hakemusmalliin. Suurimmat kaupunkiseudut korostuvat rahoituksen saajina selkeästi. MAL-kaupunkiseuduille sidotun rahoituksen lisäksi kaupunkiseuduille keskittyvät myös suuret työpaikat, joilla on työmatkaliikenteeseen liittyviä haasteita ja jotka hakisivat heille korvamerkittyä rahoitusta.	
Haittojen kompensointi			
(Miten? Kuinka paljon? Kenelle?) (Tuet, verot, hinnoitteluratkaisut jne.) -ehdotus (euromäärä)			

Yhteydenotot: kirjaamo@traficom.fi

Yhteyshenkilöt: Jarno Ilme, verkostojohtaja ja Outi Ampuja, johtava asiantuntija

Kohdejoukon on arvioitu alla olevan taulukon 10 perusteella keskimäärin 42 500 hlö/M€

	M€	Kohdejoukko, hlöä	JKPP Mhlökm/v	AUTO Mhlökm/v	JL Mhlökm/v	Suorite (yht.)
Liikkumisen ohjauksen rahoitus yhteensä	1,30	55 556	35	655	91	781
YHTEENSÄ		55 556	35	655	91	

Arvioitu vaikutus vuosisuoritteeseen		
5,0 %	-1,0 %	5,0 %
JKPP	AUTO	JL
2	-6	5
2	-6	5

Joukkoliikenteen päästöt	
CO2e g/hlökm	CO2e ton/v
38	173
38	173

Henkilöautoliikenteen päästöt	
CO2e g/hlökm	CO2e ton/v
51	-322
51	-322

CO2 nettovaikutukset
- 149

Vaikutus kohdejoukon suoritteisiin

Valtion rahoitus, M€	Kuntien rahoitus, M€
1,0	0,3

Kuusi vuotta täyttäneiden suomalaisten matkat kotimaassa (HLT 2016)

Jalankulku, pyöräily ja muu liikunnallinen	1,7 km/hlö/vrk
Henkilöauto yhteensä (kuljettaja tai matkustaja)	32,3 km/hlö/vrk
Joukkoliikenne (raideliikenne, bussi)	4,49 km/hlö/vrk
38,5	

Erialaisten toimien vaikutuksia (Essi Pohjalainen, Liikennevirasto, opinnäytetyö 9/2016)

Taulukko 18 Kooste toimenpidetyyppien vaikutuksista.

	Henkilöautoilun osuuden vähentymä (prosenttyskaikkoa)	Muut vaikutukset, jos henkilöautoilun osuuden muutosta ei tutkittu
Liikkumisen ohjaus organisaatioissa		
Työpaikkojen liikkumisen ohjaus (ei rajoituksia pysäköintiin)	2 - 34 %	
Työpaikkojen liikkumisen ohjaus (myös rajoituksia pysäköintiin)	4 - 38 %	
Koulujen liikkumisen ohjaus	1 - 22 %	
Kävelvät ja pyöräilevät koulubussit	2 - 13 %	
Kampanjat, kokeilut ja valmennukset		
Liikennekääme	1 - 28 %	
Autoilijoiden kannustaminen joukkoliikenteen käyttöön	15 - 50 %	
Autoilijoiden kannustaminen kävelyy	11 %	
Autoilijoiden kannustaminen pyöräilyyn	-	30 - 80 % enemmän pyöräilyä
Viestintä ja neuvonta		
Kotitalouksiin kohdennettu suoramarkkinointi	1 - 11 %	
Henkilökohtainen neuvonta	35 %	
Uusien asukkaiden neuvonta	3 %	
Yleisötapahtumien liikkumisen ohjaus	-	8 - 25 % vähemmän henkilöautoilua
Liikkumisen ohjaus teihankkeen yhteydessä	3 - 4 %	
Markkinointi joukkoliikenteen infrastruktuuriin kehittämisen yhteydessä	2 - 8 %	
Liikkumisen palvelut ja asiakaslähtöinen informaatio		
Liikkumisen uudet palvelut	4 - 7 %	
Kestävän liikkumisen asiakaslähtöinen informaatio	1 - 11 %	
Laajemat		
Laajemat seudulliset hankkeet	2 - 19 %	

Autoliikenteen päästökertoimissa on huomioitu uusi LIPASTO-ennuste (huhtikuu 2020)

Erialaisten tilaisuuksien osallistujamääriä (Essi Pohjalainen, Liikenneviraston tutk selv 43/2018)

Taulukko 10. Vuosina 2015–2017 raportoitujen seurannan lukuja.

Viestinnän mittari	2015	2016	2017
Kampanjoihin ja tapahtumiin osallistuneet	40 300	78 000	29 000
Verkkosivuvierailut ja sosiaalisen median näkyvyys	75 000	685 000	350 000

Kohdejoukon on arvioitu alla olevan taulukon 10 perusteella keskimäärin 42 500 hlö/M€

	M€	Kohdejoukko, hlöä	JKPP Mhlökm/v	AUTO Mhlökm/v	JL Mhlökm/v	Suorite (yht.)
Liikkumisen ohjauksen rahoitus yhteensä	3,00	128 205	81	1 511	210	1 803
YHTEENSÄ		128 205	81	1 511	210	

Arvioitu vaikutus vuosisuoritteeseen		
7,0 %	-1,3 %	7,0 %
JKPP	AUTO	JL
6	-20	15
6	-20	15

Joukkoliikenteen päästöt	
CO2e g/hlökm	CO2e ton/v
38	559
38	559

Henkilöautoliikenteen päästöt	
CO2e g/hlökm	CO2e ton/v
51	-1 039
51	-1 039

CO2 nettovaikutukset
- 480

Vaikutus kohdejoukon suoritteisiin

Valtion rahoitus, M€	Kuntien rahoitus, M€
2,5	0,5

Kuusi vuotta täyttäneiden suomalaisten matkat kotimaassa (HLT 2016)

Jalankulku, pyöräily ja muu liikunnallinen	1,7 km/hlö/vrk
Henkilöauto yhteensä (kuljettaja tai matkustaja)	32,3 km/hlö/vrk
Joukkoliikenne (raideliikenne, bussi)	4,49 km/hlö/vrk
38,52	

Erialaisten toimien vaikutuksia (Essi Pohjalainen, Liikennevirasto, opinnäytetyö 9/2016)

Taulukko 18 Kooste toimenpidetyyppien vaikutuksista.

	Henkilöautoilun osuuden vähentymä (prosenttyskaikkoa)	Muut vaikutukset, jos henkilöautoilun osuuden muutosta ei tutkittu
Liikkumisen ohjaus organisaatioissa		
Työpaikkojen liikkumisen ohjaus (ei rajoituksia pysäköintiin)	2 - 34 %	
Työpaikkojen liikkumisen ohjaus (myös rajoituksia pysäköintiin)	4 - 38 %	
Koulujen liikkumisen ohjaus	1 - 22 %	
Kävelvät ja pyöräilevät koulubussit	2 - 13 %	
Kampanjat, kokeilut ja valmennukset		
Liikennekääme	1 - 28 %	
Autoilijoiden kannustaminen joukkoliikenteen käyttöön	15 - 50 %	
Autoilijoiden kannustaminen kävelyy	11 %	
Autoilijoiden kannustaminen pyöräilyyn	-	30 - 80 % enemmän pyöräilyä
Viestintä ja neuvonta		
Kotitalouksiin kohdennettu suoramarkkinointi	1 - 11 %	
Henkilökohtainen neuvonta	35 %	
Uusien asukkaiden neuvonta	3 %	
Yleisötapahtumien liikkumisen ohjaus	-	8 - 25 % vähemmän henkilöautoilua
Liikkumisen ohjaus teihankkeen yhteydessä	3 - 4 %	
Markkinointi joukkoliikenteen infrastruktuuriin kehittämisen yhteydessä	2 - 8 %	
Liikkumisen palvelut ja asiakaslähtöinen informaatio		
Liikkumisen uudet palvelut	4 - 7 %	
Kestävän liikkumisen asiakaslähtöinen informaatio	1 - 11 %	
Laajemat		
Laajemat seudulliset hankkeet	2 - 19 %	

Autoliikenteen päästökertoimissa on huomioitu uusi LIPASTO-ennuste (huhtikuu 2020)

Erialaisten tilaisuuksien osallistujamääriä (Essi Pohjalainen, Liikenneviraston tutk ja selv 43/2018)

Taulukko 10. Vuosina 2015–2017 raportoitujen seurannan lukuja.

Viestinnän mittari	2015	2016	2017
Kampanjoihin ja tapahtumiin osallistuneet	40 300	78 000	29 000
Verkkosivuvierailut ja sosiaalisen median näkyvyys	75 000	685 000	350 000

Kohdejoukon on arvioitu alla olevan taulukon 10 perusteella keskimäärin 42 500 hlö/M€

	M€	Kohdejoukko, hlöä	JKPP Mhlök/v	AUTO Mhlök/v	JL Mhlök/v
Liikkumisen ohjauksen rahoitus yhteensä	23,20	991 453	626	11 689	1 625
YHTEENSÄ		991 453	626	11 689	1 625

Suorite (yht.)

13 940

Arvioitu vaikutus vuosisuoritteeseen		
9,0 %	-1,7 %	9,0 %
JKPP	AUTO	JL
56	-203	146
56	-203	146

Joukkoliikenteen päästöt

CO2e g/hlökm	CO2e ton/v
38	5 557
38	5 557

Henkilöautoilijointien päästöt

CO2e g/hlökm	CO2e ton/v
51	-10 332
51	-10 332

CO2 nettovaikutukset

CO2 nettovaikutukset
- 4 775

Vaikutus kohdejoukon suoritteisiin

Valtion rahoitus, M€	Kuntien rahoitus, M€
15,0	8,2

Rahoituksen jakauma: kunnat ym. 4 M€/vuosi; MAL-seudut yht. 7 M€/vuosi; työpaikat 4 M€/vuosi.
Valtionavustuksissa kuntien osuus 30%
MAL-sopimuksissa kuntien osuus 50%

Kuusi vuotta täyttäneiden suomalaisten matkat kotimaassa (HLT 2016)

Jalankulku, pyöräily ja muu liikunnallinen	1,7 km/hlö/vrk
Henkilöauto yhteensä (kuljettaja tai matkustaja)	32,3 km/hlö/vrk
Joukkoliikenne (raideliikenne, bussi)	4,49 km/hlö/vrk
	38,5

Erialaisten toimien vaikutuksia (Essi Pohjalainen, Liikennevirasto, opinnäytetyö 9/2016)

Taulukko 18 Kooste toimenpidetyyppien vaikutuksista.

	Henkilöautoilun osuuden vähentymä (prosenttiyksikköä)	Muut vaikutukset, jos henkilöautoilun osuuden muutosta ei tutkittu
Liikkumisen ohjaus organisaatioissa		
Työpaikkojen liikkumisen ohjaus (ei rajoituksia pysäköintiin)	2 - 34 %	
Työpaikkojen liikkumisen ohjaus (myös rajoituksia pysäköintiin)	4 - 38 %	
Koulujen liikkumisen ohjaus	1 - 22 %	
Kävelävät ja pyöräilevät koulubussit	2 - 13 %	
Kampanjat, kokellut ja valmennukset		
Liikenneääme	1 - 28 %	
Autoilijoiden kannustaminen joukkoliikenteen käyttöön	15 - 50 %	
Autoilijoiden kannustaminen kävelyyn	11 %	
Autoilijoiden kannustaminen pyöräilyyn	-	30 - 60 % enemmän pyöräilyä
Viestintä ja neuvonta		
Kotitalouksien kohdennettu suoramarkkinointi	1 - 11 %	
Henkilökohtainen neuvonta	35 %	
Üusien asukkaiden neuvonta	3 %	
Yleisötapahtumien liikkumisen ohjaus	-	8 - 25 % vähemmän henkilöautoilua
Liikkumisen ohjaus tiehankkeen yhteydessä	3 - 4 %	
Markkinointi joukkoliikenteen infrastruktuuriin kehittämisen yhteydessä	2 - 6 %	
Liikkumisen palvelut ja asiakaslähtöinen informaatio		
Liikkumisen uudet palvelut	4 - 7 %	
Kestävän liikkumisen asiakaslähtöinen informaatio	1 - 11 %	
Laajemmat		
Laajemmat seudulliset hankkeet	2 - 19 %	

Autoilijointien päästökertoimissa on huomioitu uusi LIPASTO-ennuste (huhtikuu 2020)

Erialaisten tilaisuuksien osallistujamääriä (Essi Pohjalainen, Liikenneviraston tutk ja selv 43/2018)

Taulukko 10. Vuosina 2015–2017 raportoituja seurannan lukuja.

Viestinnän mittari	2015	2016	2017
Kampanjoinnin ja tapahtumien osallistuneet	40 300	78 000	29 000
Verkkosivustojen ja sosiaalisen median näkyvyys	75 000	685 000	350 000