

Please note! This is a self-archived version of the original article.

Huom! Tämä on rinnakkaistallenne.

To cite this Article / Käytä viittauksessa alkuperäistä lähdettä:

Hillman, L. (2022) Työsuhdesähköpyörällä kohti hiilineutraalia ammattikorkeakoulua. Toolilainen, 2022:3, s. 19-20.

URL: https://www.tool.fi/wp-content/uploads/2022/10/TOOL_3_2022_nettilehti.pdf

Työsuhtedesähköpyörällä kohti hiilineutraalia ammattikorkeakoulua



Sähköpyörällä Pyynikin harjulle. Pysähtymiseen ei muuta syytä tai tarvetta kuin maisemien ihailu. Sähköavustuksen ansiosta matkaa olisi voinut jatkaa pysähtymättä vaikka Pyhäjärven ympäri!

**Sähköpyöräily on ajankoh-
tainen aihe ja herättänyt pal-
jon kiinnostusta ja keskus-
telua jäsenistömme keskuu-
dessa, pääsääntöisesti niiden
puolesta.**

Puhekielessä sähköpyöräksi kutsu-
taan yleensä sähköavusteista polkupyö-
rää, jonka nopeus avustettuna saa olla
maksimissaan 25 km/h. Avustus saa toi-

mia vain poljettaessa ja sen on kytkey-
dyttävä pois päältä, kun saavutetaan 25
km/h nopeus.

Moottorin nimellisteho on yleensä
maksimi 250 W, ja vääntöä löytyy par-
haimmillaan jopa 80 Nm. Toimintasäde
vaihtelee käytännössä 50...200 km riip-
puen olosuhteista ja käytettävän avus-
tuksen suuruudesta.

NIIN YRITYKSET JA YHTEISÖT kuin am-
mattikorkeakoulutkin miettivät ratkai-
suja hiilineutraaliuteen pääsemiseksi,
kuten jokainen vastuullinen kansalai-
nenkin. Tampereen korkeakouluylitei-

sö kartoitti hiilijalanjälkensä vuonna
2019 tehdyllä tutkimuksella, joka liittyi
asetettuun tavoitteeseen saavuttaa hi-
lineutraalius vuoteen 2030 mennessä.
Niin yliopiston kuin ammattikorkeakou-
lunkin puolella työhön liittyvä matkus-
taminen oli suurin päästöjen aiheuttaja.
Nyt uuden lukuvuoden alkaessa kam-
pukselta on taas haastava löytää parkki-
paikkaa, joten päivittäisillä työmatkoilla
on edelleen merkittävä osuus kaikista
päästöistä.

VOIKO SÄHKÖPYÖRÄ KORVATA oman
auton työmatkaliikenteessä?

Työntekijälle työsuhdesähköpyörän verovapaa etu on 1200 euroa vuodessa eli 100 eur/kk. Työntekijän kuukauden kokonaispalkka pysyy siis samana, jos siihen sisällytetään 100 euron sähköpyöräetu ja maksettava rahapalkka pienenee vastaavasti 100 eurolla.

Jos työmatka on kymmeniä kilometrejä, todennäköistä on, että jatkossakin se kuljetaan jollain muulla kuin pyörällä. Lyhyemmät työmatkat on helpompi toteuttaa pyöräillen.

Kohonneet polttoainekustannukset ja sitä myötä roimasti kallistunut yksityisautoilu saa varmasti monen harkitsemaan oman auton käytölle vaihtoehtoja työmatkaliikenteessä.

On tutkittu, että sähköpyörää käyttävillä kynnys lähteä pyöräilemään maldtuu huomattavasti ja ajatut kilometrit jopa kolminkertaistuvat.

YMPÄRISTÖTEKIJÖIDEN lisäksi terveydelliset seikat puoltavat sähköpyöräien käyttöä. Kysymykseen, onko sähköpyöräily terveyttä edistävää liikuntaa, voidaan vastata UKK instituutin tutkimustuloksilla vuodelta 2019: Kaikki liikunta on terveellistä.

Niin pyöräily kuin sähköpyöräilykin parantaa ja ylläpitää arjen suorituskykyä. Kun pyöräilee töihin, jaksaa töissä paremmin!

OMIA KOKEMUKSENI sähköpyörästä ei ole vielä kovin runsaasti, mutta ne ovat positiivisia. Ensi vaikutelma on tärkeä, ja minulle se muodostui sähköpyörän osalta Tampereen Kaupin maastoissa viime vuonna alkutalvesta. Silloin henkilöstön TYKY-päivässä tein parin tunnin lenkin niin sähköfatbikella kuin perinteisellä fatbikella. Jos fatbikepyörää

joskus hommaisoin, valinta olisi selkeästi sähköinen versio. Omat uskalluksen rajat tulivat vastaan Kaupin haastavilla reiteillä nopeammin kuin pyörän suorituskyky. Kyseisellä pyörällä pääsi eteneämään erittäin hyvin eikä pieni lumipeite haitannut yhtään.

Seuraava pyöräilykertta juuri sairastetun koronan jälkeen jäi hyvin mieleen. Täydellä avustuksella keskisyke jäi reilusti alle sadan ja nousi reitin aikana vain muutaman kerran päälle sadan noin 35 km pituisella lenkillä.

Mieleenpainuvaa oli Rajasalmen sillan ylitys kovassa vastatuulessa. Matka taittui vakio nopeudella 25 km/h kovasta vastatuulesta huolimatta oikein mukavasti. Tunne oli kuin ajaisi koko ajan myötätuulessa! Pyynikin näkötomille kiivetessä sykkeet kyllä kävivät yli 140, mutta nousun jälkeen matkaa olisi pystynyt heti jatkamaan ilman huilia.

Avustuksen voi jättää kokonaankin pois, mutta silloin meno muuttuu perinteistä polkupyörää raskaammaksi, koska sähköpyörät painavat ei sähköavusteista polkupyörää enemmän.

MITEN SÄHKÖPYÖRÄETU käytännössä toteutettaisiin henkilöstölle ja mitkä olisivat kustannukset?

Palveluja on hyvin saatavilla ja ne on tehty helpoksi niin työnantajalle kuin työntekijällekin. Paras ratkaisu olisi joustava palvelu, jossa käyttäjä voi vaikuttaa itselle mahdollisimman hyvin soveltu-

van pyörän valintaan. Palvelu ei kuukausitasolla paljoa kustanna, muutamia euroja työntekijää kohden. Työntekijälle työsuhdesähköpyörän verovapaa etu on 1200 euroa vuodessa eli 100 eur/kk. Työntekijän kuukauden kokonaispalkka pysyy siis samana, jos siihen sisällytetään 100 euron sähköpyöräetu, ja maksettava rahapalkka pienenee vastaavasti 100 eurolla.

Tämän tyypillisellä toteutuksella työnantajalle ei aiheudu lisää palkkakustannuksia. Lisäksi järjestely on reilu myös niitä kohtaan, jotka eivät tätä etua halua käyttää. Jos työnantaja hankkii palvelun ulkopuoliselta toimijalta, palvelumaksu ei ole montaa euroa kuussa. Joka tapauksessa saavutettavat hyödyt niin ympäristö- kuin terveysnäkökulmista ovat kustannuksia merkittävämmät.

VAIKKA TÄSSÄ KESKITYTÄÄNKIN sähköpyöriin, ei työsuhdepyöräetu sulje pois perinteistä maasto- tai maantiepyörävaihtoehtoa. Jollekin ne voivat olla mieluisampi ja parempi ratkaisu. Ehdotan, että kaikki ammattikorkeakoulut mahdollistaisivat työsuhdepyörän työntekijöilleen. Kiistattomien ympäristö- ja terveyshyötyjen lisäksi se sitouttaisi työntekijöitä ja lisäksi heidän arvostustaan. Lisäksi etu vahvistaisi yritysmielikuvaa ja lisäksi houkuttelevuutta työnantajana, joten siitä olisi apua uusien osaajien rekrytoinneissa.