

## Arviointikehikko, Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätöimet

**Käytetyt aineistot:** CO2-päästöjen osalta ks. muistio ja liitteet; muiden vaikutusten osalta asiantuntija-arvio. Tukimateriaalina on lisäksi käytetty MAL2019-suunnitelman vaikutusten arviointiselostusta. Siinä on käsitelty kattavasti liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksia:  
[https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/liite2\\_mal\\_2019\\_vaiikutusten\\_arviointiselostus\\_liitteinen.pdf](https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/liite2_mal_2019_vaiikutusten_arviointiselostus_liitteinen.pdf)

**Vleistä:** Tässä tarkastelussa käsitellään kokonaisuutena kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätasoisia kestävä liikunnan edistämistoimia. Arviot ovat CO2-laskelmaa lukuunottamatta yleisiä seutujen liikennejärjestelmien kehittämisen tunnistettuja vaikutuksia.

Arvion taustalla olevassa työssä on käsitelty toimenpiteinä kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kehittämistä, liikkumisen ohjausta sekä osin henkilöautoliikenteeseen vaikuttavia toimia (mm. pysäköintipolitiikka) sekä pienessä määrin jakeluliikennettä. Näiden toimien lisäksi kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsunnitelmat sisältävät yleensä merkittävässä määrin tie- ja katuverkon kehittämishankkeita (ajoneuvoliikenteen kapasiteetti, sujuvuus). Niiden vaikutuksia ei ole tässä tarkasteltu. Joukkoliikenteen infrahankeiden vaikutuksia on kuitenkin pyritty käsittelemään.

Alla on esitetty kaikkien toimenpiteiden toteutumisesta saatava CO2-vähennys. On kuitenkin huomioitava, että kaikkien tarkasteltujen toimenpiteiden toteutuminen seuduilla – edes pienemmän tarkastelulaajuuden mittakaavassa – ei liene realistista. Käytännössä kehittäminen sopeutetaan käytettävissä oleviin resursseihin.

Tarkastelu on ns. ”poikkileikkaustarkastelu” vuodelta 2030, joka oli myös lähteenä käytetyissä seuduilla laadituissa selvityksissä tyypillisin tarkasteluvuosi. ”Nykytilana” voidaan pitää vuoden 2030 tilannetta ilman tässä tarkastelussa käsiteltyjä toimenpiteitä (ve0).

**Tarkastelu:** Tässä ilmoitettu CO2-vähennys on summa kaikkien tarkasteltujen liikennejärjestelmän kehittämistoimien vaikutuksista. Joidenkin toimenpiteiden osalta arvioitiin kahden suruusuokan toimenpiteen vaikutuksia. Nämä erot näkyvät CO2-päästövähennys haarukkana. Muiden vaikutusten osalta tuottaa vain ”vaikuttaa enemmän / vaikuttaa vähemmän” muutokset nyt kirjattuun.

Arviointilaskelmaan sisältyneet toimenpiteet (suluissa mahdollisen vaihtoehtotarkastelun laajuudet):

- Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet
- Pyöräilymatkojen nopeuttaminen (kohtalainen laajuus / merkittävä laajuus)
- Kaupunkipyörät
- Joukkoliikenteen lippujen hinnan lasku (10 % / 20 %)
- Joukkoliikennetarjonnan parantaminen (10 % / 20 %)
- Joukkoliikenteen nopeuttaminen (10 % / 20 %)
- Isot joukkoliikenneinvestoinnit
- Pienet joukkoliikenneinvestoinnit
- Pysäköintipolitiikan toimet (suppeampi / laajempi)

Tarkastellut seudut:

- Helsingin seutu
- Tampereen ja Turun seudut
- Oulun, Jyväskylän, Lahden ja Kuopion seudut
- Porin, Kouvolan, Joensuun, Lappeenrannan, Vaasan, Kotka-Haminan, Seinäjoen ja Hämeenlinnan seudut

### Ekologinen kestävyys

### Nykytila (=tilanne 2030 ilman 2030 toimia, "VE0")

Vaikutukset liikenteen CO2-päästömäärään; Nykytila eli tilanne v. 2030 ilman tarkasteltuja toimia: ha-suorite tarkastelluilla kaupunkiseuduilla yht.: 25 521 milj. ajon-km/v, vuodelle 2030 käytetty CO2-yksikköpäästö (HA): 92 g/ajon-km	Tarkasteltujen seutujen CO2-päästöt v. 2030 ilman toimenpiteitä yhteensä: 2 347 900 tn	Koko toimenpitejoukon tuottama CO2-vähennys tarkastelluilla seuduilla yhteensä v. 2030: 65 300 - 107 700 tonnia /v
--	---	---

Vaikutukset luonnonvarojen käyttöön ja materiaalihokkuuteen		Uuden infrastruktuurin rakentaminen (tässä käpy- ja jkl-investoinnit) lisää luonnonvarojen käyttöä, kuitenkin vähemmän kuin vastaavan liikennetarpeen hoitamiseksi tarvittava autoliikenteen infrastruktuuri. Luonnonvarojen käytön optimointi ja materiaalihokkuus ovat tavoitteita, jotka voidaan ottaa huomioon jatkosuunnittelussa ja toteuttamisessa.
Vaikutukset ilmanlaatuun ja meluun		Kaupunkiseuduilla sekä ilmanlaatuun että meluun vaikutetaan vahvasti maankäytön ratkaisuilla, melusuojuuksilla, päällystevalinnoilla sekä toki uudistuvan ajoneuvokannan myötä. Näitä asioita ei ole kuitenkaan käsitelty tässä tarkastelussa. Tässä työssä tarkasteltujen toimenpiteiden osalta ilmanlaadun ja melun tilanne muuttuu lähinnä henkilöautosuoritteen vähenemisen myötä, erityisesti niiltä osin kun kulkutapasiirtymä kohdistuu kävelyyhin ja pyöräilyyn.
Vaikutukset vesiin ja maaperään		Uuden infrastruktuurin rakentaminen (tässä käpy- ja jkl-investoinnit) lisää vaikutuksia vesiin ja maaperään. Laajemmin kaupunkiseuduilla vaikutuksia syntyy lisääntyvän maankäytön ja tieliikenteen myötä. Toisaalta maankäytön tiivistäminen voi luoda edellytyksiä luontoalueiden säilymiselle.
Vaikutukset ihmisten terveyteen ja elinoloihin		Liikenneturvallisuuden voidaan ennustaa paranevan yleisesti kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden noustessa. Toki myönteinen kehitys edellyttää, että turvallisuusnäkökulma otetaan vahvasti huomioon infraratkaisujen suunnittelussa ja kunnossapidossa. Kestävien kulkutapojen houkuttelevuuden kasvaessa suurimmalla osalla seutujen asukkaista liikkumismahdollisuudet ja saavutettavuus paranee. Mahdollisuudet autottomaan arkeen paranevat ja hyvällä suunnittelulla ja toteutuksella myös esteettömyys ja sosiaalinen turvallisuus paranee. Kävely- ja pyöräilyn lisääntymisellä, silloinkin kun se ei korvaa automattoja, on huomattavia positiivisia vaikutuksia ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin.

#### Taloudellinen kestävyys

Vaikutukset julkiseen talouteen		Liikenneinfrastruktuurin kehittämisestä aiheutuu investointi- ja ylläpitokuluja julkiselle sektorille (kunnille ja valtiolle). Myös joukkoliikennetarjonnan lisäämisestä aiheutuu lisäkuluja siltä osin, kun on kysymys subventoidusta liikenteestä eivätkä lisääntyneet matkustajamäärät kata kaikkia lisäkustannuksia. Lisätuloja syntyy lisäkustannukset ylittävistä joukkoliikenteen lipputuloista ja säästöä liikennöntikustannusten vähenemisestä joukkoliikenteen nopeutustoimien seurauksena. Liikenneturvallisuuden paranemisesta, liikenteen päästöjen vähenemisestä sekä kävelyn ja pyöräilyn kansanterveyshyödyistä syntyy säästöä terveyspuolen menoihin. Erityisesti lisääntyvän liikunnan kansanterveysvaikutukset ovat suuret, jos kävely- ja pyöräilymatkat lisääntyvät suunnitellusti.
- Valtion tulot ja menot liikenteestä (LVM:n pääluokat talousarviossa)		Ei arvioitu, riippuu valtion rahoituspäätöksistä eri seuduilla
- Kuntien tulot ja menot liikenteestä		Ei arvioitu; toimenpiteet ja niiden suuruus erilaisia erilaisilla seuduilla, kuntien menot tarkasteltuihin kaupunkiseutujen toimiin suurempia kuin valtion
Vaikutukset kansantalouteen		

- Elinkeinojen kustannukset ja kilpailukyky		Toimenpiteet parantavat kohdekaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuutta vähentämällä autoliikenteen ruuhkia sekä parantavat edellytyksiä työvoiman saamiselle erityisesti ilman autonkäyttömahdollisuutta olevan väestön piiristä.
- Kotitalouksien kustannukset ja taloudellinen asema		Parantaa autottomien kotitalouksien ja ilman jatkuvaa autonkäyttömahdollisuutta olevien ihmisten asemaa. Erityisesti joukkoliikennetaksojen alentaminen vaikuttaa kotitalouksien kustannuksiin. Pysäköintimaksujen korotus ja maksualueiden laajeneminen lisäävät autonkäytön kustannuksia niillä, joilla ei ole mahdollisuuksia vaihtaa kulkutapaa tai määränpäättä.
- Suomen kansainvälinen kilpailukyky		Vaikuttaa osaltaan erityisesti Helsingin seudun houkuttelevuuteen muiden vastaavien seutujen joukossa (liikenteen ja liikkumisen sujuvuus ja helppous, kaupunkiympäristön viihtyisyys).
<b>Vaiikutukset työllisyyteen</b>		Työllisyysvaikutuksia syntyy uuden infran suunnittelun ja rakentamisen tehtävistä sekä liikennejärjestelmän käytön (hoito, kunnossapito, liikennepalvelujen tuottaminen) tehtävistä.
- Toimenpiteen toteutuksen aikainen työllistävyys		
- Toimenpiteen pitkäaikainen työllistävyys		
- Työmarkkinoiden toiminta		Parantaa työpaikkojen saavuyttavuutta ja työvoiman saatavuutta erityisesti ilman autonkäyttömahdollisuutta olevan väestön piiristä.

#### Sosiaalinen kestävyys

Vaiikutukset liikkumisen mahdollisuuksiin (liikkumisen kustannukset, muut liikkumisen rajoitukset)		Toimenpide parantaa liikkumisen mahdollisuuksia ja vaihtoehtoja suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla.
Vaiikutukset oikeudenmukaisuuteen eri väestöryhmien kannalta (miten vaikuttaa eri väestöryhmiin eri tulotaso) - liikenneköyhyys		Toimenpide parantaa paikallisesti erilaisten väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia kaupunkiseuduilla, eritoten niiden joilla ei ole mahdollisuutta auton käyttöön.
Vaiikutuksen oikeudenmukaisuus eri alueiden kannalta (miten keino kaupunki/maaseutu)		Toimenpide on oletettu kohdistuvaksi vain suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille.
<b>Haittojen kompensointi</b>		
(Miten? Kuinka paljon? Kenelle?) (Tuet, verot, hinnoitteluratkaisut jne.) -ehdotus (euromäärä)		Ei arvioitu

Yhteydenotot: kirjaamo@traficom.fi

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