

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Selvitys pyöräliikenteen vaikutuksista

29.1.2025



Selvitys pyöräliikenteen vaikutuksista

Tausta ja tavoitteet

- ▶ Pyöräliikenteen edistämisen perusteina usein käytetty ympäristö- ja terveysvaikutuksia, mutta liikennejärjestelmän tehostamisen näkökulma saanut hyvin vähän huomiota.
- ▶ Pyöräliikenteen vaikutusselvityksen tavoitteena on tuottaa tietoon perustuvan päätöksenteon tueksi ensisijaisesti **lisää ymmärrystä pyöräliikenteen vaikutuksista liikennejärjestelmään** (liikenteen aikasäästöt, liikenneturvallisuus)
- ▶ Lisäksi selvityksen yhteydessä tehdään kirjallisuuskatsaus pyöräliikenteen terveys- ja ympäristövaikutusten arvioinnin uusimpiin löydöksiin tukemaan yhteismitallisten arvioiden muodostamista erilaisista pyöräliikenteen vaikutuksista
 - ▶ Kirjallisuuskatsauksen pohjalta pyritään nostamaan esiin myös vaikutusten arvioinnin työkalujen (esim. liikennemallien) kehittämistarpeita!

Selvitys pyöräliikenteen vaikutuksista

Työn sisältö

- ▶ Pyöräliikenteen liikennejärjestelmävaikutuksia tarkastellaan **yhdellä tai useammalla kaupunkiseudulla** liikennemalleja hyödyntäen. Työssä laaditaan **kolme skenaariota**:
 - ▶ Skenaario A: Nykytilanne (kuvaa nykyistä, havaittua liikennekäyttäytymistä)
 - ▶ Skenaario B: Nykytilanne ilman pyöräliikennettä (nykyiset pyörämatkat siirretään muihin kulkumuotoihin nykyisen kulkutapajakauman suhteessa)
 - ▶ Skenaario C: Tavoitetilanteen ennuste, missä kulkutapaosuus on tavoitteiden mukainen. Tavoitteena voidaan käyttää esimerkiksi valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tulosten perusteella tunnistettua pyöräliikenteen kasvupotentiaalia (kts. kalvo 6: pyöräliikenteen kulkutapaosuus 8% -> 14%). Skenaarion C yhteydessä on tarpeen tarkastella myös sähköavusteisten polkupyörien yleistymisen vaikutusta esimerkiksi rinnakkaisskenaariotarkasteluna.
 - ▶ Lisäksi työssä varaudutaan laatimaan yksittäinen työn tavoitteita palveleva skenaariotarkastelu tarvittaessa.
- ▶ Skenaarioita vertaamalla **laaditaan arviot**
 - ▶ Pyöräliikenteen nykyarvosta (verrataan skenaarioita B ja A keskenään), lopputuloksena saadaan **pyöräliikenteen havaitun kulkutapaosuuden vaikutukset liikennejärjestelmässä käytettyyn aikaan, suoritteisiin ja liikenneturvallisuuteen**
 - ▶ Pyöräliikenteen potentiaalin (tai tavoitteen) täyttymisen vaikutuksista (verrataan skenaarioita C ja A keskenään), lopputuloksena saadaan **pyöräliikenteen potentiaalisen (tai tavoitellun) kulkutapaosuuden vaikutukset liikennejärjestelmässä käytettyyn aikaan, suoritteisiin ja liikenneturvallisuuteen**
- ▶ **Liikennejärjestelmävaikutusten lisäksi laaditaan kirjallisuuskatsaus tuoreimmista terveys- ja ympäristövaikutusten arviointimenetelmistä.** Skenaariotarkasteluista saatuja tietoja (kulkutapaosuudet, suoritteet) hyödynnetään terveys- ja ympäristövaikutusten arvioinnissa.

Selvitys pyöräliikenteen vaikutuksista

Työn lopputulokset

► Työn tuloksena saavutetaan syvempi ymmärrys

- pyöräliikenteen vaikutuksista liikennejärjestelmään (liikennejärjestelmässä käytetty aika, liikenneturvallisuus)
 - Pyöräliikenteen terveys- ja ympäristövaikutusten tuoreimmista arviointimenetelmistä
 - Pyöräliikenteen yhteismitallisten vaikutuslajien (liikennejärjestelmä, terveys, ympäristö) keskinäisistä kokoluokista: mitkä vaikutuslajit merkittävimpiä
- Lisäksi koostetaan työn yhteydessä muodostunutta pohdintaa muista pyöräliikenteen vaikutuksista (esim. sosiaaliset vaikutukset) sekä nostetaan esiin mahdollisia työn yhteydessä ilmenneitä vaikutusten arvioinnin työkalujen kehitystarpeita.



Pyöräliikenteen potentiaali

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (HLT)

54%

kaikista Suomessa
tehdyistä matkoista
alle 5 km mittaisia

43 %

alle 5 km matkoista
tehtiin
henkilöautolla

2 700 000

päivittäistä alle
5 km automatkaa

71%

kaikista Suomessa
tehdyistä matkoista
alle 10 km
mittaisia

49 %

alle 10 km
matkoista tehtiin
henkilöautolla

4 100 000

päivittäistä alle
10 km automatkaa

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksessa vastaajien ilmoittamista matkoista **11% pyörä on tunnistettu ensisijaiseksi* vaihtoehtoiseksi kulkutavaksi.**

Alle 5 kilometrin matkoista potentiaalisia pyörämatkoja vähintään 460 000 matkaa/pv ja alle 10 kilometrin matkoista vähintään 620 000 matkaa/pv.

* Vastaajat saivat antaa vain yhden vaihtoehtoisen kulkutavan, joten on todennäköistä, että pyörän käyttö olisi ollut vaihtoehto muillakin automatkoilla

Suomessa tehdään valtava määrä lyhyitä matkoja ja niistäkin suuri osa henkilöautolla.

Pyöräliikenteellä voisi olla nykyistä selvästi suurempi rooli liikennejärjestelmässä ja sitä kautta mahdollisuus merkittävään kestävyysloikkaan liikenteessä.

Eniten siirtymäpotentiaalia (auton käytöstä pyöräliikenteeseen) on työmatkoissa ja ostosmatkoissa

Pyöräliikenteen kulkutapaosuus voisi lähes kaksinkertaistua

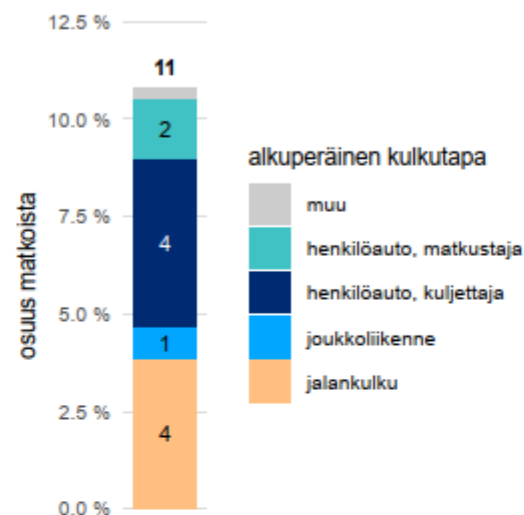
Henkilöliikennetutkimuksessa vastaajilta kysyttiin vaihtoehtoisia kulkutapaa jokaiselle tehdylle matkalle. Kaikista matkoista noin kolmasosalle tunnistettiin vaihtoehtoinen kulkutapa. Pyörän käyttö tunnistettiin vaihtoehtoiseksi kulkutavaksi 11 % kaikista matkoista. Näistä matkoista yli puolet muodostui automatkoista.

Matkoista, joissa pyörä tunnistettiin vaihtoehtoiseksi kulkutavaksi, 75 % oli pituudeltaan 0–5 km. Autolla tehdyistä matkoista, joissa pyörä oli vaihtoehtoinen kulkutapa, 66 % oli alle viiden kilometrin pituisia. Pyöräilyn suosio vaihtoehtoisena kulkutapana automatkoille laski selvästi kun automatkan pituus ylitti 10 kilometriä.

Alle viiden kilometrin automatkoista 17 % oli sellaisia, joissa pyöräliikenne oli tunnistettu vaihtoehtoiseksi kulkutavaksi. Tämä tarkoittaisi 460 000 uutta päivittäistä potentiaalista pyörämatkaa. Alle 10 kilometrin automatkoista vaihtoehtoiseksi tunnistettuja pyörämatkoja oli päivittäin 620 000.

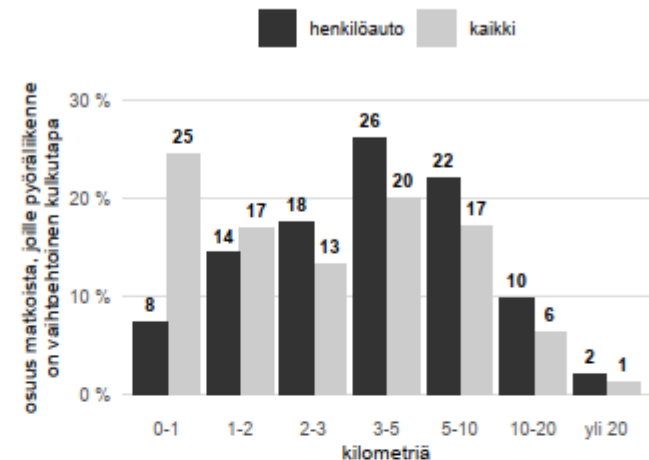
Pyöräliikenteen kulkutapaosuus oli 8 % vuonna 2021. Jos kaikki automatkoilla pyöräliikenteen vaihtoehdoksi tunnistaneet käyttäisivät auton sijasta pyörää, pyöräliikenteen kulkutapaosuus lähes kaksinkertaistuisi: kulkutapaosuus nousisi 14 prosenttiin.

Lähtökohtaisesti käytettävä lähtökohta tarkasteluskenarioon C.

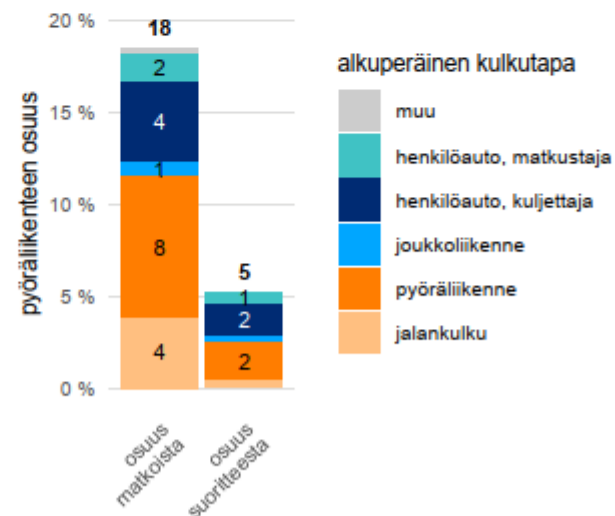


Osuus matkoista, joissa pyöräliikenne on vaihtoehtoinen kulkutapa.

Jos vastaaja oli itse tunnistanut pyöräliikenteen vaihtoehtoiseksi kulkutavaksi, voidaan matkaa pitää selvästi osana pyöräliikenteen potentiaalia. Tarkastelu ei kuitenkaan tavoita kaikkea pyöräliikenteen potentiaalia, koska vaihtoehtoisia kulkutapoja sai tutkimuksessa valita vain yhden eikä tarkastelu ota huomioon käyttäytymisen muutosten dynaamisia vaikutuksia.



Matkojen pituusjakauma ja pyöräliikenne vaihtoehtoisena kulkutapana.



Pyöräliikenteen kulkutapaosuus, jos vaihtoehtoiset matkat olisi tehty pyörällä.

Työn tarkastelualueet

- ▶ Työn vaikutustarkasteluita ei ole vielä tällä hetkellä mahdollista laatia valtakunnallisella tasolla (valtakunnallista liikennemallia hyödyntäen), joten tarkastelut laaditaan kaupunkiseutujen liikennemallien avulla.
 - ▶ Tarkastelut tehdään vähintään kahdella alueella, jotta
 - ▶ tuloksissa on enemmän samastuttavaa erilaisille kaupunkiseuduille ja
 - ▶ Saavutetaan laajempi ymmärrys pyöräliikenteen roolista ja vaikutuksista erilaisilla kaupunkiseuduilla. Kaupunkiseuduissa on eroa mm. yhdyskuntarakenteen, joukkoliikenteen palvelutason ja ruuhkaisuuden osalta.
- ▶ Seudullisten liikennemallien ominaisuudet rajaavat tarkasteltavia seutuja. Alustava ajatus tarkasteluseuduista
 - ▶ Tarkastelu laaditaan joka ainakin Helsingin seudulla, sillä seudullinen HELMET-malli mahdollistaa tarkastelun ja mallin käyttömahdollisuus on usealla konsultilla
 - ▶ Toisen tarkasteluseudun valinta ratkaistaan myöhemmin hankintamenettelyn tarkentuessa
 - ▶ Brutus-mallit (PKS, **Turku**, **Vaasa**, Lahti, Jyväskylä, **Joensuu**) mahdollistavat käsityksemme mukaan tarkastelut, mutta ovat vain yhden konsultin (Ramboll) käytettävissä. Jos päättäisimme etukäteen tehdä tarkastelun jollain brutus-mallialueella, rajaisi se hankintamenettelyn suora hankinnaksi.
 - ▶ Muiden kaupunkiseutujen liikennemallien tilanteesta ei ole kattavaa kuvaa, voi olla, että muillakin seuduilla on liikennemalleja, jotka mahdollistaisivat tarkastelun. Jos selvityksestä järjestettäisiin tarjouskilpailu, nämä mahdolliset seudut voisivat tulla esiin (vaikkakin on mahdollista, että muut kuin HELMET- ja Brutus-mallit eivät mahdollista työn tavoitteiden mukaisia tarkasteluita).

Hankintamenettely ja kustannusarvio

► Hankintamenettely

- Traficom ja YM valtuuttavat MAL-verkoston/Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän hoitamaan hankintamenettelyn
- Traficom ja YM mukana hankinta-asiakirjojen laadinnassa ja tarjousten/tarjouksen arvioinnissa
- Hankintamenettelyn lopullinen valinta tehdään helmikuussa 2025

► Työn budjetti

- Traficom 22 000€
- YM 5 000 €
- **Työn kokonaisbudjetti yhteensä 27 000 €**

Työn organisointi ja aikataulu

- ▶ **Ohjausryhmä** (alustava kokoonpano kalvolla 11) kokoontuu lähtökohtaisesti 4 kertaa: kerran ennen työn alkua ja kolme kertaa työn aikana
 - ▶ Ohjausryhmässä käsitellään työohjelmaa, työn etenemistä ja työn tuloksia yleisellä tasolla
- ▶ Ohjausryhmän lisäksi pidetään pienemmällä kokoonpanolla teknisempiä **työpalavereita** (arviolta 3-4 kpl)
 - ▶ Työpalavereissa käsitellään työn teknisempiä yksityiskohtia, työpajan valmistelua sekä valmistellaan ohjausryhmäkokouksia
- ▶ Työn loppupuolella järjestetään **työpaja** (tai vastaava) vuorovaikutteinen keskustelutilaisuus, missä käydään läpi työn menetelmiä ja tuloksia sekä keskustellaan tulosten hyödyntämisestä ja kaupunkien tietotarpeista jatkoa ajatellen

Työn aikataulu (alustava arvio)

helmi maalis huhti touko kesä heinä elo syys loka marras joulu

kilpailutus

Selvityksen laadinta

kirjallisuuskatsaus

liikennemallitarkastelut

Vaikutusarvioiden koostaminen

Analyysit ja päätelmät

Työpaja

raportointi

OHRy,
ilman
konsulttia

OHRy
1: Työn
aloitus

OHRy 2:
Välitulokset

OHRy 3:
Työn
lopputulokset

Työ-
palaveri

Työ-
palaveri

Työ-
palaveri

Työ-
palaveri

2025

LOMA-
KAUSI

LOMA-
KAUSI

Ohjausryhmän kokoonpano (ALUSTAVA 27.1.2025)

▶ MAL-verkosto

- ▶ Kati-Jasmin Kosonen
- ▶ Eero Purontaus

▶ YM

- ▶ Petteri Katajisto
- ▶ Ruusa Degerman

▶ Traficom

- ▶ Antti Rahiala
- ▶ Jens West - Liikennemallit
- ▶ Taru Pakkanen – vaikutusarvioinnit
- ▶ Annu Korhonen – SUMP/Litu/LJ -näkökulmat
- ▶ *Juha Korhonen, Virpi Ansio, Kati Hyvärinen?*

▶ Väylävirasto

- ▶ Sini Tohmo
- ▶ Tarkastelukaupunkiseutujen edustus
- ▶ Tarkasteluseutujen ELY-keskukset
- ▶ Konsultti
- ▶ Kuntaliitto
 - ▶ Johanna Vilkuna
- ▶ Pyöräliitto/Pyöräilykuntien verkosto

Kiitos!

Lisätietoja:

Antti Rahiala, antti.rahiala@traficom.fi