

Fullmäktige 16.09.2024 § 81

§ 81

Motion om att ta hänsyn till nyttan med olika trafikslag

Beredning och upplysningar:
Kuronen Pauliina

fornamn.efternamn@esbo.fi
Telefon 09 816 21

Förslag

Föredragande
Stadsstyrelsen

Fullmäktige antecknar redogörelsen för kännedom som svar på ledamot Ari Ampujas m.fl. motion 20.2.2024 om att ta hänsyn till nyttan med olika trafikslag och konstaterar att motionen är slutbehandlad.

Behandling

Beslut

Fullmäktige:
Revisionsnämndens förslag godkändes enhälligt.

Redogörelse

Ari Ampuja och 18 andra ledamöter lämnade 20.2.2024 en motion om att ta hänsyn till nyttan med olika trafikslag.

Svar på motionen

I motionen önskar ledamöterna att man ska utvärdera olika färd sätt också genom den nytta de medför. Det centrala innehållet i motionen är att den nytta som personbilar medför borde granskas mer än i nuläget. I motionen konstateras också att var och en av oss bedömer sin tidsanvändning och sina mobilitetsbehov ur sin egen synvinkel, och därför bör nyttan av olika trafikslag utvärderas ut användarens synvinkel.

Nyttan för individen som en del av projektbedömningar

Det är sant att fördelarna med personbilstrafiken främst kommer från tidsrelaterade fördelar för individen. För varje större trafikprojekt som genomförs i Finland görs samhällsekonomiska projektbedömningar. I dessa bedömningar beaktas både de fördelar individer får samt fördelar och nackdelar för samhället, det vill säga för alla som rör sig i trafiken, samt för kommunen och staten. Utvärderingen av trafikledsprojekt är alltid samhällsekonomisk. Detta innebär att alla relevanta effekter av ett projekt granskas, oavsett vad de påverkar och hurdana de är. Detta är en allmän regel både då man väljer vilka effekter som granskas och hur verkningsområdet ska avgränsas.

Den tidsrelaterade nytta som individen får bedöms med hjälp av tidskostnaden. Tidskostnaden är tiden som förlöpt gånger tidens styckkostnad För den tid som används i trafiken definieras ett

enhetspris, till exempel euro per timme eller euro per fordon. Detta värde utnyttjas för att beräkna tidskostnaden. Priserna per enhet för tidskostnader varierar beroende på resans syfte och färdstättet. (Liikenneväylien hankearvioinnin yleisohje, Trafikledsverket, 2022)

Effekter som inte berör individen omfattar bland annat inverkan på antalet olyckor i trafiken, utsläpp och buller samt eventuella andra konsekvenser för den naturliga eller byggda miljön. Ur användarnas synvinkel är dessa externa konsekvenser. Till den offentliga ekonomin hör investeringskostnader, drifts- och underhållskostnader för trafikleder samt förändringar i skatte- och avgiftsinkomsterna som motvikt till förändringar i användarnas skatte- och avgiftsutgifter. (Liikenneväylien hankearvioinnin yleisohje, Trafikledsverket, 2022)

Detta värde på individens besparing i restid baserar sig på möjligheten att utnyttja den besparade tiden för arbete, för att uträtta ärenden eller för fritidsaktiviteter. Enhetsvärdena för besparingen i restid fastställs separat för tre grupper av resmål för resor med personbil och buss:

- tjänsteresor
- arbets- och utbildningsresor samt
- andra resor under fritiden.

Dessutom fastställs ett tidsvärde för varustransporter. För resor med personbil är värdet av restidsbesparingen detsamma för föraren och passagerarna oberoende av till vilken grupp av resmål resan hör. I kollektivtrafiken har värdet av restidsbesparingen fastställts separat för föraren och passagerarna.

Tidsbesparingens grundvärde (euro per person per timme) bestäms utifrån arbetstidens värde. Arbetstidens värde baserar sig på arbetsgivarens genomsnittliga lönekostnader inklusive lönebikostnader. För övriga grupper av resmål härleds värdena för restidsbesparingen från arbetstidens värde med relationstal som baserar sig på empirisk prövning i Sverige. (Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot, Trafikledsverket, 2022).

Bild 1. Enhetsvärden för restiden med olika fordon. De enhetsvärden som uppdaterats år 2022 är märkta med rött. (Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot, Trafikledsverket, 2022, Tabell 5).

Taulukko 5. Kevyen ajoneuvon matka-aikasäästön arvo 2018.

Ajo-neuvo	Arvon peruste	Kuorma hlö/auto	Euroa/ tunti/ hlö	Euroa/ tunti /auto
Henkilö- auto	Työasiamatka (5,4 %)	1,07	24,60	26,36
	Työ- tai koulutusmatka (18,1 %)	1,10	7,92	8,64
	Muu vapaa-ajan matka (76,5 %)	1,45	5,37	7,73
	Kaikki matkat	1,34	6,88	9,20
Paketti- auto	Työasiamatka (35,0 %)	1,50	22,87	34,31
	Työ- tai koulutusmatka (30,0 %)	1,60	7,92	12,68
	Muu vapaa-ajan matka (35,0 %)	1,90	5,75	10,21
	Kaikki matkat	1,67	12,26	20,48
Kevyt ajo- neuvo*	Työasiamatka (9,0 %)	1,12	24,39	27,39
	Työ- tai koulutusmatka (19,5 %)	1,15	7,92	9,13
	Muu vapaa-ajan matka (71,5 %)	1,49	5,37	8,03
	Kaikki matkat	1,38	7,58	10,44

*Henkilöautojen suoriteosuus 88 % ja pakettiautojen suoriteosuus 12 %.

I detta sammanhang är det värt att notera att de tidsenhetsvärden som använts under de senaste åren fått stark kritik inom trafikekonomin, eftersom de delvis också grundar sig på hur individen själv värdesätter sin tid, och som förutom på de ovan nämnda empiriska grunderna också definierats med utgångspunkt i enkätundersökningar. Med utgångspunkt i detta har en kollektivtrafikanvändares tid ett lägre värde än en personbilists tid. Trafikslagen behandlas alltså inte jämlikt med nuvarande beräkningsmetoder eller enligt nationella och globala mål. Beräkningsmetoderna stöder således inte projektens mål, som i allmänhet stöder principen att antalet resor inom personbilstrafiken ska minska och antalet resor inom hållbara färd sätt ska öka.

I dagsläget kan vi alltså redan rätt så väl bedöma tidsvärdet för personbilstrafiken, vilket gör att den till och med får för stor tyngd vid beräkningarna. Samtidigt förbiser projektutvärderingarna fortfarande en stor del av de externa effekterna, det vill säga nackdelarna som personbilstrafiken medför. Minskningen av antalet olyckor kan rätt så väl omvandlas till pengar genom att man definierar ett värde på individens liv. Kostnaderna för olyckor beskriver de ekonomiska följderna av olyckor i vägtrafiken. Kostnaderna för olyckor består av realekonomiska kostnader och förlust av individens välfärd. Enhetsvärdena fastställs som en inventering av de realekonomiska kostnaderna. Förlusten av mänsklig välfärd har uppskattats utifrån en utredning om betalningsviljan som gjorts i Finland. Dessutom kan utsläpp utvärderas genom motsvarande beräkningar som de övriga miljökonsekvenserna, såsom buller. (Tie- ja rautatieliikenteen hankearviointin yksikköarvot, Trafikledsverket, 2022)

Bild 2. De ekonomiska kostnaderna av olyckor (Tie- ja rautatieliikenteen hankearviointin yksikköarvot, Trafikledsverket, 2022, Tabell 9).

Taulukko 9. Henkilövahinkojen ja eri onnettomuustyyppien yksikköarvot 2018.

Henkilövahinkojen yksikköarvot	Euroa
Kuolema	2 564 500
Vakava loukkaantuminen	1 269 100
Lievä loukkaantuminen	76 500
Onnettomuustyyppikohtaiset yksikköarvot	Euroa
Kuolemaan johtanut onnettomuus keskimäärin	3 019 100
Vakavaan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus keskimäärin	1 401 900
Lievään loukkaantumiseen johtanut onnettomuus keskimäärin	102 800
Henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin	412 500

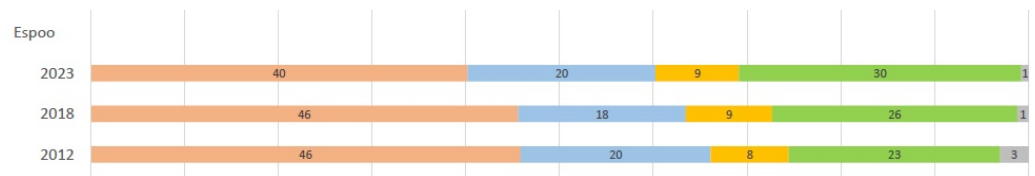
Nackdelar med personbilstrafiken som inte räknas med i projektutvärderingarna

Hållbara färd sätt, i synnerhet gång och cykling, har många fördelar för både individen och samhället. Därför har alla europeiska länder åtagit sig att främja dessa färd sätt. Kommunikationsministeriets program för att främja gång och cykling ska förbättra förutsättningarna för gång och cykling i finländska kommuner samt stöda minskningen av växthusgasutsläppen från trafiken och förbättra folkhälsan i Finland. I programmet för främjande av gång och cykling ställs som mål för år 2030 att antalet gång- och cykelresor ska öka med 30 procent. Målet är detsamma som i den nationella energi- och klimatstrategin. Ur samhällsekonomisk synvinkel är målet en så kallad plusvision: genom att minska utsläppen från trafiken, antalet dödsfall i trafiken och antalet trafikolyckor, samtidigt som folkhälsan förbättras, strävar man efter besparingar på flera miljarder euro för samhället. I energi- och

klimatstrategin uppställdes också målet att stoppa tillväxten inom personbilstrafiken i städer. I stället för att fokusera på personbilstrafiken bör man i stadstrafiken och vid planeringen och finansieringen av den fokusera på att främja så kallade hållbara färdsätt. (Programmet för främjande av gång och cykling, Kommunikationsministeriet, 2018).

Det gäller också att komma ihåg att personbilstrafiken inte är majoritetens huvudsakliga färdsätt, inte ens i en stad med en något splittrad stadsstruktur som Esbo. I HRT:s senaste mobilitetsundersökning var personbilstrafikens andel av resorna under vardagsdygnet på hösten endast 40 procent, vilket är en mycket bra förbättring jämfört med situationen i den föregående undersökningen. Genom att enbart gynna personbilstrafiken försvagar man i praktiken de flesta Esbobornas (60 procent) möjligheter att röra sig i trafiken. Man måste komma ihåg att alla färdsätt aldrig kan främjas på ett likvärdigt sätt, eftersom varje lösning i ett begränsat stadsområde alltid är mer eller mindre bort från ett annat färdsätt.

Bild 3. HRT:s mobilitetsundersökning 2023.



Gång och cykling är i förhållande till persontrafikprestationen otryggare färdsätt än till exempel att köra bil. Om cykling blir vanligare kan den totala trafiksäkerheten därför till en början försvagas, men effekten beror i hög grad på hurdana vägar tillväxten inom cykling styrs till. Dessutom bör det noteras att cyklisternas säkerhet förbättras när cyklingens andel som färdsätt av alla resor ökar, och bilisterna lär sig att också ta hänsyn till cyklister som en del av trafiksystemet. Till exempel i Nederländerna är cykeltrafikens andel per person mer än tre gånger så stor som i Finland och dödsrisken hälften av den i Finland. Ett motsvarande fenomen har också observerats i gångtrafiken. (Programmet för främjande av gång och cykling, Kommunikationsministeriet, 2018)

Bristen på fysisk aktivitet har under 2000-talet blivit en av de viktigaste riskfaktorerna som äventyrar hälsan. WHO uppskattar att brist på fysisk aktivitet på global nivå orsakar 4–5 miljoner dödsfall per år. Bristen på fysisk aktivitet är dubbelt så stor i länder med högre inkomster som i länder med lägre inkomster. (Physical activity, WHO). Livsmiljöer och praxis i vardagen har i och med den samhällsliga utvecklingen minskat behovet av att röra sig, arbeta och skaffa mat med muskelkraft. Världshälsoorganisationen WHO har utvecklat en så kallad HEAT-metod för att beräkna de ekonomiska fördelarna med gång och cykling. Åtgärder som stöder en ökning av gång och cykling har visat sig vara mycket kostnadseffektiva sätt att öka den fysiska aktivitet som är nödvändig för hälsa och fysisk funktionsförmåga. Bristen på sådan aktivitet ökar förekomsten av kroniska sjukdomar och minskar antalet friska levnadsår för befolkningen och orsakar olägenhet för människor. På riksnivå har det beräknats att en ökning av gång med 20 procent i Finland skulle medföra hälsofördelar till ett värde av sammanlagt 3,3 miljarder euro och en ökning av cykling till ett värde av 1,1 miljarder euro. Bristen på motion orsakar direkta och indirekta samhällsekonomiska kostnader i miljardklassen, i form av sjukvårdsutgifter, minskad produktivitet, arbetsförmåga och till och

med förtida dödsfall. Det finns potential, eftersom andelen resor med personbil ökar betydligt redan på 1–2 kilometer långa resor, och det finns goda möjligheter att gå eller cykla resor av denna längd. Samhällets kostnader minskar också när behovet av parkeringsplatser och billeder minskar. Dessutom är gång och cykling billiga färdssätt både för dem som använder dem och för samhället. (Programmet för främjande av gång och cykling, Kommunikationsministeriet, 2018)

Världshälsoorganisationen WHO har gjort en omfattande utredning om de hälsoeffekter som användningen av hållbara färdssätt medför för individen. Ökad vardagsmotion konstaterades minska hälsoproblemen också bland barn och unga. (Programmet för främjande av gång och cykling, Kommunikationsministeriet, 2018)

Bild 4. Påverkanskedjor för cykelfrämjande projekt, ursprunglig källa WHO. (Programmet för främjande av gång och cykling, Kommunikationsministeriet, 2018, s. 11)



Kuva 3. Pyöräilyn edistämisen vaikutusketjut

Främjandet av gång och cykling förbättrar avsevärt hur väl hela trafiksystemets fungerar. Genom att öka dem kan man minska trafikstockningarna inom biltrafiken och göra hela trafiksystemet smidigare. Gång och cykling är en viktig del av kollektivtrafikens resekedjor. Kollektivtrafiken fungerar bättre om alla delar av resekedjorna bildar en förnuftig helhet. En snabbare och smidigare kollektivtrafik ökar användningen av den och minskar därmed kostnaderna för att ordna kollektivtrafiken.

Tillgången till olika funktioner också till fots och på cykel främjar jämställdheten. Den ökade känslan av trygghet ökar i synnerhet barns och äldre personers möjligheter att röra sig. En tillräcklig ökning av antalet resor på cykel minskar sannolikheten för olyckor mellan bilar och cyklar. Att förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafik så att de blir säkrare minskar halk- och fallolyckor samt andra olyckor vid gång och cykling. Miljöns kvalitet uppmärksammas ofta mer i takt med att gång och cykling ökar. En trivsamt miljö uppmuntrar till att gå och cykla. Trottoarer och cykelbanor i boendemiljön är inte bara platser som används för trafik, utan de används också för motion.

Då man utökar antalet promenadcentrum och promenadgator förbättras stadens image och invånarnas trivsel samt affärlivet i området.

Undersökningar visar att människor som går och cyklar gör många små inköp och håller centrum levande. Goda gångmiljöer är populära handelsplatser. En miljö som byggts på fotgängarnas och cyklisterens villkor har plats för fler konsumenter. (Programmet för främjande av gång och cykling, Kommunikationsministeriet, 2018.)

Gång och cykling är billiga färdssätt för samhället, men också för alla som rör sig. Ökad gång- och cykeltrafik på arbetsresor och resor för att uträtta ärenden minskar behovet av bil, vilket gör det möjligt att till exempel avstå från att ha två bilar. Detta bidrar till en bättre ekonomi i hushållen. (Programmet för främjande av gång och cykling, Kommunikationsministeriet, 2018)

Att gå och cykla är alltså till stor nytta för både samhället och individen, jämfört med den tid som används i personbilar. Trafikverket har tillsammans med olika expertgrupper och organisationer utarbetat en rapport om den ekonomiska bedömningen av hälsoeffekterna av gång och cykling (Kävelyn ja pyöräilyn terveystuikutusten taloudellinen arviointi). Publikationen är en översättning av rapporten "Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling. Methodology and user guide. Economic assessment of transport infrastructure and policies". Dessa beräkningsmetoder bör användas i större utsträckning också i Esbo när konsekvenserna av olika trafikprojekt bedöms. (Kävelyn ja pyöräilyn terveystuikutusten taloudellinen arviointi, ursprunglig publikation av WHO, 2013).

Trafikfattigdom

Under de senaste åren har man också börjat tala om trafikfattigdom. Med detta avses att en människa inte har möjlighet att röra sig i sitt dagliga liv med en skälig ansträngning, till skäliga kostnader och inom en skälig tid. Professor Heikki Liimatainen vid Tammerfors universitet har undersökt begreppet trafikfattigdom. Han konstaterar att det viktigaste för att undanröja fenomenet är att utveckla servicenivån inom kollektivtrafiken. Då kan man tala om ett socialt hållbart trafiksystem, eftersom en förbättring av kollektivtrafiktjänsterna minskar bristerna inom både mobilitet och tillgänglighet. (Kun liikenne aiheuttaa köyhyyttä, publikation av Suomen Tieyhdistys).

Trafiken som främjare av mobilitet

Metoderna för att främja gång och cykling är redan ganska väl kända. Till dessa metoder hör högklassiga vägar och förhållanden, att gång och cykling prioriteras vid planeringen samt olika åtgärder som syftar till att begränsa biltrafiken. Vårt moderna samhälle bygger dock på personbilstrafik på nästan alla nivåer (boende, arbete och uträttande av ärenden). Ofta är bilkörning det enklaste valet på individuell nivå. Ett storskaligt främjande av gång och cykling framom privatbilism kräver en betydande förändring av tankesätten och attityderna. En central utmaning är att det i synnerhet i beslutsfattandet (ibland också i planeringen) förutspås att starka intressentgrupper motsätter sig även lindriga åtgärder som begränsar bilkörningen, vilket hindrar att gång och cykling lyfts fram som primära färdssätt också i täta stadsregioner och leder till försiktiga lösningar för att främja gång och cykling. Främjandet av gång och cykling förutsätter dock djärvare lösningar än för närvarande. (Valtionhallinto liikunnan ja liikkumisen edistäjänä 2019–2023, Kommunikationsministeriet, 2023)

Å andra sidan är det positivt att det i dag verkar finnas ett växande stöd bland befolkningen för att främja kollektivtrafik samt gång och cykling. När man främjar en god gångmiljö, främjas också tillgängligheten. Det är viktigt att satsa på tillgänglighet, eftersom det finns betydande brister

i tillgängligheten i olika färd sätt och resekedjor. Dessa brister inverkar på möjligheterna för befolkningsgrupper som behöver särskilt stöd för att röra sig och utöva motion och idrott. (Valtionhallinto liikunnan ja liikkumisen edistäjänä 2019–2023, Kommunikationsministeriet, 2023)

Enligt huvudstadsregionens barometer om markanvändning, boende och trafik påverkas människornas boendetrivsel främst av: 1. Naturen är nära, 2. Närtjänster (skolor, affärer, daghem) på gångavstånd och 3. En kollektivtrafikhållplats eller -station i närheten. Svaren från Esbo och Grankulla hade kombinerats, men enligt dem understöddes punkt 2 av 67 procent av dem som svarat och punkt 3 av 55 procent. Enligt samma undersökning ville invånarna i området mest att städerna ska satsa på ordnandet av kollektivtrafik, cykling och gång. (Regionbarometern om markanvändning, boende och trafik, 2021)

Bild 5. Invånarnas syn på hur viktigt det är att satsa på olika färd sätt (Regionbarometern om markanvändning, boende och trafik, 2021).

Kuinka paljon Espoossa ja Kauniaisissa pitäisi mielestäsi panostaa...



(n = 604)

Lähde: [Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen Seutubarometri 2021](#)

Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan man alltså konstatera att personbilstrafiken visserligen har fördelar för individen. Trafiksystemet är dock som en verkligt stark helhet kopplat till uppbyggnaden av både socialt och ekologiskt hållbara städer och ett hållbart samhälle. Då kan granskningsramen inte bara bygga på en begränsad tidsnytta för individen, utan konsekvenserna bör undersökas och identifieras i betydligt större utsträckning. Personbilstrafikens nettofördelar är alltså negativa för individen, hans närstående, stadsområdena och hela det globala samhället. Esbo har dock lyckligtvis förbundit sig att vara en föregångare i att bygga en hållbar stad som är hälsosam, säker och tillgänglig för alla, i enlighet med principerna i FN:s program för hållbar utveckling. Även i detta ärende, liksom i allt främjande arbete, utgår allt från att individens attityder förändras. Det är långsamt, men mycket lönsamt.

Beslutshistoria

Förslag

Föredragande
Stads miljödirektör Isotalo Olli

Stadsstyrelsen föreslår att fullmäktige antecknar redogörelsen för kännedom som svar på ledamot Ari Ampujas m.fl. motion 20.2.2024 om att ta hänsyn till nyttan med olika trafikslag och konstaterar att motionen är slutbehandlad.

Behandling**Beslut**

Stadsstyrelsen:
Föredragandens förslag godkändes enhälligt.

Beslutshistoria**Bilaga****Tilläggsmaterial**

- Valtuustoaloite Eri liikennemuotojen hyötyjen huomioimisesta

För kännedom