

Helsinki

Kestävän liikku- misen seuranta Helsingissä – SUMP-indikaattorit

Sisällys

1. Indikaattorityökalu.....	4
2. Tulokset	6
3. Johtopäätökset.....	11

Johdanto

Helsingin kaupunki on sitoutunut edistämään kestävästä liikkumisesta toiminnassaan. Helsingin kaupunginhallitus on hyväksynyt kestävästä kaupunkiliikkumisen ohjelmassa (SUMP) kuvatun jatkuvan suunnitteluprosessin ja ohjelman 14.5.2017. Kestävästä liikkumisesta edistäminen tukee myös muita Helsingille asetettuja tavoitteita, mukaan lukien kaupunkistrategia sekä hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelma.

Yhtenä tärkeänä osana kestävästä liikkumisesta edistämistä on seuranta. Tässä työssä on otettu käyttöön ensimmäistä kertaa Helsingissä kestävästä liikkumisen indikaattorityökalu, jonka on kehittänyt WBCSD:n (World business council for sustainable development). Hankkeessa kehitetty mittaristo sisältää yhteensä 19 indikaattoria ja ne kattavat kaikki kestävyysten kolme ulottuvuutta, ekologinen, sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys. Indikaattorien avulla voidaan arvioida kaupungin liikennejärjestelmää kokonaisuutena ja arvioida mitkä ovat liikennejärjestelmän mahdolliset vahvuudet ja heikkoudet.

Tässä raportissa käydään ensimmäistä kertaa läpi kestävästä liikkumisen indikaattoritulokset Helsingin kaupungin osalta.

1. Indikaattorityökalu

Työkalun mittaristosta osa on määrällisiä ja osa laadullisia kyselytutkimukseen perustuvia mittareita. Tulosten laskemiseen on käytetty vuoden 2017 tilastotietoja, koska sen vuoden tilastot olivat kokonaisuudessaan raportoitu ja saatavilla. Helsingin osalta käytettävät luvut on kerätty eri lähteistä, eikä tätä työtä varten tehty erillisiä tutkimuksia tai kyselyitä. Tiedon kerääminen eri lähteistä on tuonut haasteita tiedon saatavuuteen, erityisesti laadullisten mittareiden kohdalla.

Tulokset on laskettu kestävän liikkumisen indikaattorityökalulla, jonka on kehittänyt WBCSD:n (World business council for sustainable development). Hankkeessa kehitetty mittaristo sisältää yhteensä 19 indikaattoria ja ne kattavat kaikki kestävyuden kolme ulottuvuutta, ekologinen, sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys. Indikaattorien avulla voidaan arvioida kaupungin liikennejärjestelmää kokonaisuutena sekä arvioida mitkä ovat liikennejärjestelmän vahvuudet ja heikoudet.

Mittaristo on laadittu siten, että se olisi käytettävissä kaupungeissa ja kaupunkiseudulla eri puolilla maailmaa. Tuloksia tarkasteltaessa tuleekin huomioida, että työkalu on tarkoitettu käytettäväksi hyvin erilaisissa kaupunkiympäristöissä. Vaikka työkalu antaa Helsingille useilla indikaattorin osa-alueilla parhaan mahdollisen arvosanan on huomattava, että Helsinki on itse asettanut näille osa-alueille vielä tiukempia tavoitteita.

Mittaristoa on testattu kahdeksassa kaupungissa:

- Sindney, Australia
- Chengdu, Kiina
- Bangkok, Thaimaa
- Indore, Intia
- Hampuri, Saksa
- Lissabon, Portugali
- Campinas ja Feira de Santana, Brasilia
- Clermont-Ferrand, Ranska

Euroopan komissio on myös hyväksynyt käytettävät indikaattorit. Vuoden 2018 lopulla alkoi EU:n rahoittama hanke SUMI (Sustainable mobility indicators), jossa Helsinki on mukana. SUMI-hankkeen tarkoituksena on kehittää WBCSD:n kehittämää työkalua ja indikaattoreita edelleen siten, että saadaan luotettavat

mittarit kestävän liikkumisen mittaamiseen sekä mahdollistetaan eurooppalaisten kaupunkien parempi vertailu ja parhaimpien käytäntöjen oppiminen. SUMI-hankeeseen on valikoitunut tarkempaan tarkasteluun 13 indikaattoria.

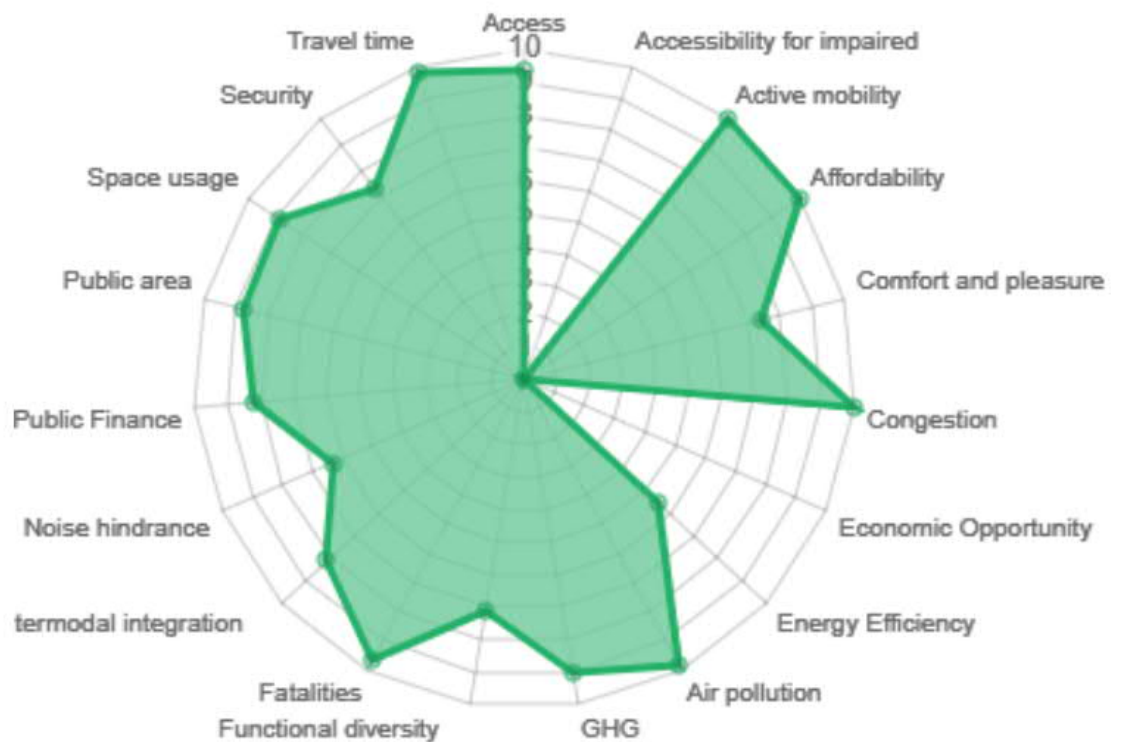
SUMI-hankkeessa tarkasteltavat indikaattorit:

- Julkisen liikenteen edullisuus vähiten tienaavalle tuloneljännökselle (Affordability of public transport for the poorest quartile)
- Liikuntarajoitteisten ryhmien saavutettavuus (Accessibility for mobility impaired groups)
- Ilmansaasteet (Air polluting emissions)
- Melu (Noise Hindrance)
- Kuolemantapaukset (Fatalities)
- Liikkumispalveluiden saavutettavuus (Access to mobility services)
- Ruuhkautuneisuus ja viivytykset (Congestion and delays)
- Energiatehokkuus (Energy Efficiency)
- Matkaketjut (Intermodal integration)
- Mahdollisuus aktiiviseen liikkumiseen (Opportunity for active mobility)
- Miellyttävyys (Comfort and pleasure)
- Liikenneturvallisuus (Traffic safety active modes)
- Kulkumuotojakauma (Modal split)

2. Tulokset

Kuvassa 1 on esitetty indikaattorityökalusta saatu Helsingin liikennejärjestelmän kestävyden kokonaistulos. Kahdesta kyselytutkimukseen perustuvasta indikaattorista, liikuntarajoitteisten ryhmien saavutettavuus ja koettu työ- ja opiskelupaikkojen saavutettavuus ei ollut tietoa saatavilla, joten niitä ei ole raportoitu.

Mobility Indicator score for Helsinki



Kuva 1. Helsingin liikkumisen indikaattoritulokset

Taulukossa 1 on esitelty läpikäytyt indikaattorit ja esitelty lyhyesti niiden sisältö. Lisäksi indikaattorin nimen yhteydessä on esitetty Helsingin saama tulos indikaattorin osalta. Kaikkien indikaattorien osalta työkalu antaa arvon 0-10, nollan ollessa heikoin ja 10 parastulos.

Indikaattori	Kuvaus	Tulos
Liikkumispalveluiden saavutettavuus (Access to mobility services)	Prosenttiosuus väestöstä, joka asuu kävelymatkan päässä julkisen liikenteen pysäkistä. Ratiovaunu- ja bussipysäkistä 400 m ja metro- tai juna-asemasta 800 m.	9,41
Liikuntarajoitteisten ryhmien saavutettavuus (Accessibility for mobility impaired groups)	Kyselytutkimukseen perustuva indikaattori. Kaupungin julkisen liikenteen saavutettavuus liikuntarajoitteisille ryhmille	-----
Mahdollisuus aktiiviseen liikkumiseen (Opportunity for active mobility)	Mahdollisuus ja infrastruktuuri aktiiviseen liikkumiseen, kuten kävely ja pyöräily. Tulos kuvaa jalkakäytävien, pyöräteiden, jalankulkualueiden ja alle 30 km/h nopeusrajoitusalueen suhdetta kaupungin katuverkon kokonaispituuteen.	10,00

Julkisen liikenteen edullisuus vähiten tienaavalle tuloneljännekselle (Affordability of public transport for the poorest quartile)	Julkisen liikenteen maksujen osuus kotitalouksien menoista. Laskennassa käytetään julkisen liikenteen lipun hintaa (keskimäärin 60 kpl/kk) ja kotitalouksien keskimääräistä tuloa, sekä näiden suhdetta	10,00
Miellyttävyys (Comfort and pleasure)	Kyselytutkimukseen perustuva indikaattori. Kuinka miellyttävänä asukkaat kokevat kaupungin julkisen liikenteen käyttämisen	7,43
Ruuhkautuneisuus ja viivytykset (Congestion and delays)	Tieliikenteen ja julkisen liikenteen viivytykset ruuhka-aikana verrattuna vapaasti liikkuvaan liikenteeseen	10,00
Koettu työ- ja opiskelupaikkojen saavutettavuus (Economic Opportunity)	Kyselytutkimukseen perustuva indikaattori. Asukkaiden mielikuva liikennejärjestelmän toimivuudesta kysyttäessä, kuinka hyvin työpaikat ja opiskelupaikat ovat saavutettavissa?	-----
Energiatehokkuus (Energy Efficiency)	Kaupungin liikenteen käyttämä kokonaisenergiämäärä per matkustajakilometri ja tonnikilometri vuodessa.	5,53

Ilmansaasteet (Air polluting emissions)	Ilmansaasteiden (NOx, PM10) määrää henkilö- ja tavaraliikenteestä per vuosi per asukas.	9,90
Kasvihuonekaasupäästöt (Emissions of greenhouse gases)	Liikennejärjestelmän tuottamat kasvihuonekaasupäästöt per vuosi	9,03
Kaupunkirakenteen monimuotoisuus (Urban functional diversity)	Erialaisten toimintojen sijainti ja sekoittuneisuus kaupunkirakenteessa.	7,10
Kuolemantapaukset (Fatalities)	Tieliikenteessä ja raideliikenteessä tapahtuneet kuolintapaukset	9,69
Matkaketjut (Intermodal integration)	Kyselytutkimukseen perustuva indikaattori liikenteen solmukohtien toimivuudesta	8,13
Melu (Noise Hindrance)	Liikenteen melulle altistuvien asukkaiden prosentuaalinen määrä.	6,33
Talous (Net public finance)	Viranomaisten ja muiden julkisen liikenteen toimijoiden tulot ja menot suhteessa bruttokansantuotteeseen. Investointeja liikennejärjestelmään ei huomioida tässä indikaattorissa	8,21

Julkisentilan laatu Quality of public area	Kyselytutkimukseen perustuva indikaattori. Houkutteleviksi ja viihtyisiksi koetut alueet, kuten kävelykadut ja aukiot.	8,75
Liikenteeseen käytetty tila Mobility space usage	Osuus kaupungin maa-alasta, joka on liikennemuotojen käytössä, mukaan lukien suora ja epäsuora	8,91
Turvallisuus Security	Kyselytutkimukseen perustuva indikaattori. Kaupungin liikennejärjestelmän koettu turvallisuus (rikollisuus)	7,33
Matkustusaika Commuting travel time	Kyselytutkimukseen perustuva indikaattori. Keskimääräinen työ- tai opiskelumatkan kesto	9,81

Taulukko 1. Kestävän liikkumisen indikaattorit

3. Johtopäätökset

Tulosten perusteella Helsingin liikennejärjestelmä saa hyvän arvosanan kestävä liikumisen kokonaisuuden kannalta. Tästä huolimatta liikennejärjestelmän kehittämistä kestävämpään suuntaan tulee jatkaa. Jo tällä hetkellä Helsinki on asettanut toiminnalleen tiukempia tavoitteita kuin työkalussa parhaaseen arvosanaan vaadittavat tasot.

Osaan indikaattoreista on myös ollut haasteita löytää tarvittavaa tietoa, vaadittavan tiedon ja Helsingissä tuotetun tiedon laatuerojen vuoksi. Tulevaisuudessa tuleekin entisestään kehittää tiedonkeruumenetelmiä siten, että niiden tieto olisi helpommin hyödynnettävissä kestävä liikumisen kokonaisseurannassa. Myös laskentatyökalun kehittäminen SUMI -hankkeessa siten, että se huomioi entistä paremmin eri kaupunkien tiedonkeruumenetelmät on tärkeää.

On myös tärkeää että kestävä liikumisen kehitystä Helsingissä seurataan jatkossakin, jotta saadaan selville onko kestävä liikumisen kehityssuunta kaupungin tavoitteiden mukainen.