

Kaupunginhallitus 12.08.2024 § 186

§ 186

Valtuustoaloite eri liikennemuotojen hyötyjen huomioimisesta (Kv-asia)

Valmistelijat / lisätiedot:
Kuronen Pauliina

etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus ehdottaa, että valtuusto merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Ari Ampujan ym. 20.2.2024 jättämään valtuustoaloitteeseen eri liikennemuotojen hyötyjen huomioimisesta ja toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

Käsittely

Päätös

Kaupunginhallitus:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Valtuustoaloite

Ari Ampuja ja 18 muuta valtuutettua ovat jättäneet 20.2.2024 valtuustoaloitteen eri liikennemuotojen hyötyjen huomioimisesta.

Vastaus valtuustoaloitteeseen

Valtuustoaloitteessa on toivottu, että eri kulkumuotoja arvioitaisiin myös niiden tuottaman hyödyn suhteessa. Aloitteen keskeinen sisältö on, että henkilöautojen tuottamaa hyötyä tulisi tarkastella enemmän. Aloitteessa on myös todettu, että jokainen meistä arvioi omaa ajankäyttöä ja liikkumistarpeita omista lähtökohdistaan ja tämän vuoksi eri liikennemuotojen hyötyjä on arvioitava käyttäjän näkökulmasta.

Yksilön hyöty osana hankearviointia

On täysin totta, että henkilöajoneuvoliikenteen hyödyt tulevat nimenomaan yksilön aikahyödyistä. Jokaiselle Suomessa toteutettavalle suuremmalle liikennehankkeelle laaditaan yhteiskuntataloudelliset hankearvioinnit. Näissä arvioinneissa huomioidaan sekä yksilön saamat edut että yhteiskunnan, eli kaikkien muiden liikkujien sekä kunnan ja valtion, hyödyt ja haitat. Liikenneväylähankkeiden arvioinnin näkökulma on aina yhteiskuntataloudellinen. Tämä tarkoittaa sitä, että tarkastelun kohteena ovat kaikki hankkeen merkitykselliset vaikutukset riippumatta siitä, mihin ne kohdistuvat ja millaisia ne ovat. Tämä on yleissääntö sekä tarkasteltavien vaikutusten valintaan että vaikutusalueen rajaukseen.

Yksilön saama aikahyöty arvioidaan aikakustannuksen avulla. Aikakustannus muodostuu kuluneen ajan ja ajan arvon tulona. Liikenteessä kuluneelle ajalle määritetty yksikköhinta, esimerkiksi euroa/tunti tai euroa/ajoneuvo. Tätä arvoa käytetään aikakustannuksia laskettaessa. Aikakustannusten yksikköhinnat vaihtelevat matkan tarkoituksen ja kulkutavan mukaan. (Liikenneväylien hankearvioinnin yleisohje, Väylä, 2022)

Muita kuin yksilöön kohdistuvia vaikutuksia ovat mm. vaikutukset liikenteen onnettomuusmääriin, päästöihin ja meluun sekä mahdolliset muut luonnon- tai rakennettuun ympäristöön kohdistuvat vaikutukset. Nämä ovat käyttäjien näkökulmasta ulkoisia vaikutuksia. Julkistalouden alle kuuluvat investointikustannukset, väylien käyttö- ja kunnossapitokustannukset sekä vero- ja maksutulojen muutokset vastaparina käyttäjien vero- ja maksumenojen muutokselle. (Liikenneväylien hankearvioinnin yleisohje, Väylä, 2022)

Tämä yksilön matka-aikasäästön arvo perustuu mahdollisuuteen hyödyntää säästynyt aika työskentelyyn, asiointiin tai vapaa-ajan toimintoihin. Matka-aikasäästön yksikköarvot määritetään kolmelle matkantarkoituserikseen henkilöautolla ja linja-autolla tehdyille matkoille:

- työasiamatkat
- työ- ja koulutusmatkat sekä
- muut vapaa-ajan matkat.

Tämän lisäksi määritetään ajan arvo kuljetulle tavaralle. Henkilöautomatkoilla matka-aikasäästön arvo on jokaisessa matkantarkoituseriksessä sama kuljettajille ja matkustajille. Joukkoliikenteessä matka-aikasäästön arvo on määritetty erikseen kuljettajalle ja matkustajille.

Aikasäästön perusarvo (euroa/henkilö/tunti) määritetään työajan arvon kautta. Työajan arvo perustuu työnantajan keskimääräisiin palkkakustannuksiin palkan sivukulut mukaan luettuna. Muiden matkantarkoituseriksen matka-aikasäästön arvot johdetaan työajan arvosta suhdeluvuilla, jotka perustuvat ruotsalaiseen empiriaan. (Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot, Väylä, 2022).

Kuva 1. Ajoneuvojen matka-ajan yksikköarvoja. Punaisella vuonna 2022 päivitettyt yksikköarvot. (Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin

yksikköarvot, Väylä, 2022, Taulukko 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 %.

Tässä kohtaa mainittakoon, että käytettyjä ajan yksikköarvoja on kritisoitu vahvasti viime vuosina liikennetaloudenalalla, sillä ne perustuvat osin myös yksilön ajan arvostukseen, joka on määritelty mainitun empiria lisäksi kyselytutkimuksilla. Näiden perusteella joukkoliikenteen käyttäjän ajan arvo on pienempi kuin henkilöautolla matkustavan henkilön. Liikennemuotoja ei siis käsitellä tasapuolisesti nykyisillä laskentamenetelmillä eikä valtakunnallisten ja globaaleiden tavoitteiden mukaan.

Laskentamenetelmät eivät siis tue hankkeiden tavoitteita, jotka yleensä tukevat henkilöautoliikenteen matkojen määrien laskemista ja kestävien kulkumuotojen matkamäärien lisäämistä.

Osaamme siis nykypäivänä arvottaa jo melko hyvin henkilöautoliikenteen ajan arvoa, jonka takia se saa jopa liian suuria painoarvoja laskennallisilla menetelmillä mitattuna, mutta hankearvioinnit jättävät edelleen huomiotta paljon ulkoisvaikutuksia eli haittoja, joita henkilöautoliikenne aiheuttaa. Onnettomuuksien väheneminen osataan muuttaa melko hyvin rahalliseen muotoon määrittelemällä yksilön elämälle arvo. Onnettomuuskustannukset kuvaavat tieliikenneonnettomuuksien taloudellisia seuraamuksia. Onnettomuuskustannukset muodostuvat reaalityöväkäloudekkisista kustannuksista ja yksilön hyvinvoinnin menetyksestä. Yksikköarvojen määrittäminen tehdään reaalityöväkäloudekkisten kustannusten inventointina. Inhimillisen hyvinvoinnin menetykset on arvoitettu Suomessa tehdyn maksuhalukkuusselvityksen perusteella. Myös päästöjä mallineetaan saman kaltaisilla laskelmin kuin muita ympäristövaikutuksia, kuten melua. (Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot, Väylä, 2022)

Kuva 2. Onnettomuuskustannuksien rahalliset arvot (Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot, Väylä, 2022, Taulukko 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

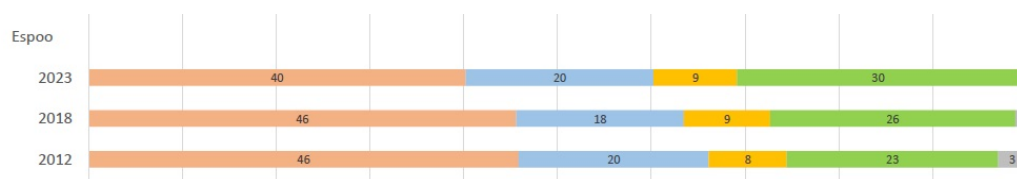
Henkilöautoliikenteen haitat, joita ei lasketa hankearvioinneissa

kestävillä kulkutavoilla, erityisesti kävelyllä ja pyöräilyllä on lukuisia hyötyjä sekä yksilölle että yhteiskunnalle. Sen takia jokainen Euroopan maa onkin sitoutunut näiden kulkumuotojen edistämiseen. LVM:n kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista Suomessa.

Edistämishjelmassa kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi asetetaan 30 % matkamäärien kasvu. Tavoite on sama kuin kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa. Kansantalouden näkökulmasta tavoitteena on ns. plussavisio: liikenteen päästöjen, liikennekuolemien ja liikenneonnettomuuksien vähentämisellä yhdessä kansanterveyden kohentamisen kanssa haetaan yhteiskunnalle miljardien eurojen säästöjä. Energia- ja ilmastostrategiassa asetettiin tavoitteeksi myös henkilöautoliikenteen kasvun taittaminen kaupunkiseuduilla. Henkilöautoliikenteen sijaan kaupunkiliikenteessä, sen suunnittelussa ja rahoituksessa tulisi keskittyä ns. kestävien kulkumuotojen suosimiseen. (Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, LVM, 2018).

Pitää myös muistaa, ettei henkilöautoliikenne ole enemmistön pääasiallinen kulkumuoto edes Espoon kaltaisessa hieman hajaantuneen kaupunkirakenteen omaavassa kaupungissa. Uusimassa HSL:n liikkumistutkimuksessa henkilöautoliikenteen osuus syksyn arkivuorokauden matkoilla oli enää 40 %, mikä on todella hyvä parannus edellisen tutkimuksen tilanteeseen. Joten suosimalla pelkästään henkilöautoliikennettä käytännössä heikennetään suurimman osan (60 %) Espoon asukkaiden liikkumistarpeita. Täytyy nimittäin muistaa, ettei kaikkia kulkumuotoja voida ikinä edistää tasapuolisesti, sillä rajatussa kaupunkitilassa jokainen tehty ratkaisu on aina enemmän tai vähemmän toiselta kulkumuodolta pois.

Kuva 3. HSL, liikkumistutkimus 2023.



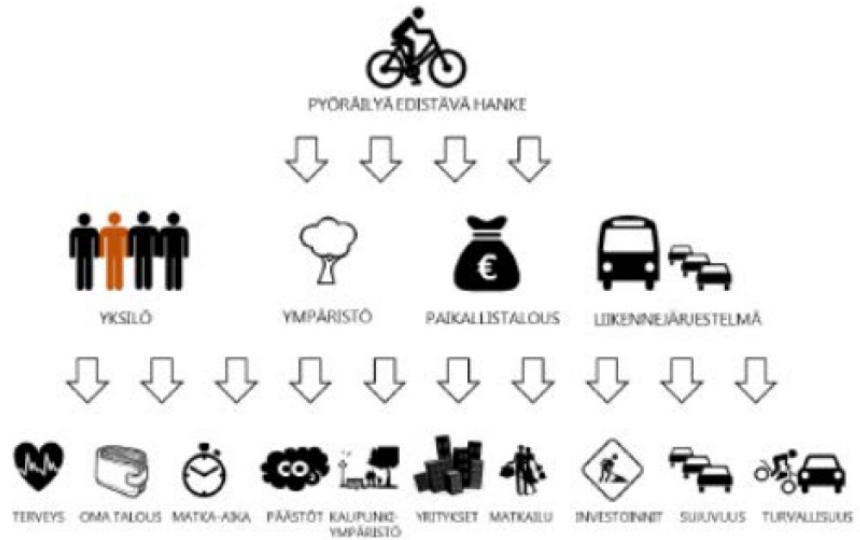
Kävely ja pyöräily ovat liikenteessä henkilöliikennesuoritteeseen suhteutettuna turvattomampia kulkutapoja kuin esimerkiksi autoilu. Pyöräilyn lisääminen voi sen vuoksi aluksi heikentää

kokonaisliikenneturvallisuutta, mutta vaikutus riippuu voimakkaasti siitä, millaisille väylille pyöräilyn kasvu ohjautuu. Lisäksi on huomattava, että pyöräilyn turvallisuus paranee, kun pyörämatkojen osuus kaikista matkoista kasvaa ja autoilijat oppivat ottamaan myös pyöräilijät huomioon osana liikennejärjestelmää. Esimerkiksi Alankomaissa pyöräilyn suorite henkilöä kohti on yli kolminkertainen Suomeen nähden ja kuolemanriski puolet Suomen tasosta. Vastaava ilmiö on havaittu myös kävelyssä. (Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, LVM, 2018)

Fyysisen aktiivisuuden puute on noussut 2000-luvulla merkittävimpien terveyttä vaarantavien riskitekijöiden joukkoon. WHO arvioi liikkumattomuuden aiheuttavan globaalisti 4-5 miljoonaa kuolemaa vuosittain. Fyysisen aktiivisuuden puute on tuplasti yleisempää korkeamman tulotason maissa verrattuna matalamman tulotason maihin. (Physical activity, WHO). Elinympäristöt ja arjen käytännöt ovat yhteiskunnallisen kehityksen myötä vähentäneet tarvetta liikua, tehdä työtä ja hankkia ravintoa lihasvoimin. Kävelyn ja pyöräilyn taloudellisten hyötyjen laskentaan on Maailman terveysjärjestön WHO:n toimesta kehitetty ns. HEAT -menetelmä. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämistä tukevat toimenpiteet ovat osoittautuneet erittäin kustannustehokkaiksi keinoiksi lisätä terveyden ja fyysisen toimintakyvyn kannalta välttämätöntä fyysistä aktiivisuutta, jonka puute lisää kroonisia sairauksia ja vähentää väestön terveiden elinvuosien määrää ja aiheuttaa inhimillistä haittaa. Valtakunnallisesti on laskettu, että kävelyn lisääminen Suomessa 20 prosentilla tuottaisi yhteensä 3,3 miljardin euron ja pyöräilyn lisääminen 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä. Liikunnan puute näkyy miljardiluokan suorina ja epäsuorina kansantaloudellisina kustannuksina, kuten sairaanhoitomenoina, tuottavuuden laskuna, työkyvyttömyytenä sekä jopa ennenaikaisina kuolemantapauksina. Potentiaalia on olemassa, sillä henkilöautolla tehtävien matkojen osuus nousee merkittävästi jo 1–2 kilometrin mittaisilla matkoilla, joilla olisi paljon potentiaalia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen. Yhteiskunnan kustannukset pienenevät myös, kun pysäköintitilan ja autoväylien tarve vähenee. Lisäksi kävely ja pyöräily ovat halpoja liikkumismuotoja sekä käyttäjälleen että yhteiskunnalle. (Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, LVM, 2018)

Maailman terveysjärjestö on laatinut laajan selvityksen terveysvaikutuksista, joita kestävien kulkutapojen käyttö yksilölle aiheuttaa. Lisäämällä arkiliikuntaa myös lasten ja nuorten terveydellisten ongelmien havaittiin vähentyvän. (Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, LVM, 2018)

Kuva 4. Pyöräilyä edistävien hankkeiden vaikutusketjut, alkuperäinen lähde WHO. (Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, LVM, 2018, s. 11)



Kuva 3. Pyöräilyn edistämisen vaikutusketjut

Kävelyn ja pyöräily edistäminen parantavat merkittävästi koko liikennejärjestelmän toimivuutta. Niiden lisäämisellä voidaan vähentää autoliikenteen ruuhkia ja parantaa koko liikennejärjestelmän sujuvuutta. Kävely ja pyöräily ovat tärkeä osa joukkoliikenteen matkaketjuja. Joukkoliikenteen toimivuus paranee, jos matkaketjujen kaikki osat muodostavat järkevän kokonaisuuden. Nopeampi ja sujuvampi joukkoliikenne lisää sen käyttöä ja näin alentaa joukkoliikenteen järjestämisestä syntyviä kustannuksia.

Toimintojen saatavuus myös jalan ja pyörällä edistää tasa-arvoa. Koetun turvallisuuden tunteen lisääntyminen lisää erityisesti lasten ja vanhusten liikkumismahdollisuuksia. Pyöräilyn määrän riittävä lisääntyminen vähentää autojen ja pyörien välisten onnettomuuksien todennäköisyyttä. Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen turvallisemmiksi vähentää liukastumis- ja kaatumistapaturmia sekä muita kävelyn ja pyöräilyn onnettomuuksia. Ympäristön laatuun kiinnitetään usein enemmän huomiota kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä. Viihtyisä ympäristö taas kannustaa kävelyyn ja pyöräilyyn. Asuinympäristön jalkakäytävät ja pyörätiet ovat paitsi liikenne-, myös liikuntapaikkoja.

Paitsi kaupungin imagoa sekä asukkaiden viihtyvyyttä, kävelykeskustojen ja -katujen lisääminen edistää alueiden liike-elämää. Tutkimusten mukaan kävellen ja pyörällä liikkuvat ihmiset tekevät paljon pieniä ostoksia ja pitävät keskustat elinvoimaisina. Hyvät kävely-ympäristöt ovat suosittuja kauppapaikkoja. Kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla rakennettuun ympäristöön mahtuu enemmän kuluttajia. (Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, LVM, 2018).

Paitsi yhteiskunnalle, kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja kaikille liikkujille. Jalankulun ja pyöräilyn lisääminen työmatkoilla ja asiointimatkoilla vähentää auton käytön tarvetta, mikä mahdollistaa esimerkiksi ns. kakkosautosta luopumisen. Tämä antaa kotitalouksille enemmän taloudellista liikkumavaraa. (Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, LVM, 2018)

Kävelyllä ja pyöräilyllä on siis yhteiskunnan lisäksi valtavasti hyötyä yksilölle verrattuna henkilöautossa kulutettuun aikaan. Liikennevirasto on yhdessä eri asiantuntijatahojen ja järjestöjen kanssa laatinut raportin

Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten taloudellinen arviointi. Julkaisu on suomennos raportista "Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling, Methodology and user guide, ECONOMIC ASSESSMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND POLICIES". Kyseisiä laskentamenetelmiä tulisi käyttää enemmän myös Espoossa, kun arvioidaan erilaisten liikennehankkeiden vaikutuksia. (Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten taloudellinen arviointi, alkuperäinen julkaisu WHO, 2013).

Liikenneköyhyys

Viime vuosina on alettu puhua myös liikenneköyhyydestä. Tällä tarkoitetaan sitä, ettei ihmisellä ole mahdollisuutta liikkua arjessaan kohtuullisella vaivalla, kohtuullisilla kustannuksilla ja kohtuullisessa ajassa. Tampereen yliopiston professori Heikki Liimatainen on tutkinut liikenneköyhyiden käsitettä. Hän toteaa, että tärkeintä sen poistamiseksi on joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen. Tällöin voidaan puhua sosiaalisesti kestävästä liikennejärjestelmästä, sillä joukkoliikennepalvelujen parantaminen vähentää sekä liikkumis- että saavutettavuusköyhyyttä. (Kun liikenne aiheuttaa köyhyyttä, Suomen Tieyhdistyksen julkaisu).

Liikenne liikkumisen edistäjänä

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keinot tunnetaan jo melko hyvin. Näitä keinoja ovat laadukkaat reitit ja olosuhteet, kävelyn ja pyöräilyn ensisijaisuus reitti suunnittelussa sekä erilaiset autoilun rajoittamiseen tähtäävät toimet. Nyky-yhteiskuntamme on kuitenkin rakentunut lähes kaikilla tasoilla (asuminen, työssäkäynti ja asiointi) henkilöauton varaan. Autoilu on yksilön tasolla hyvin usein helpoin valinta liikkumiselle. Kävelyn ja pyöräilyn laajamittainen edistäminen vaatii merkittävää ajatustottumusten ja asenteiden muutosta pois autoilun ensisijaisuudesta. Keskeisenä haasteena on, että erityisesti päätöksenteossa (toisinaan myös suunnittelussa) ennakoidaan voimakkaiden sidosryhmien vastustavan lieviäkin autoilua rajoittavia toimia, mikä haittaa kävelyn ja pyöräilyn nostamista ensisijaisiksi kulkumuodoiksi myös tiiviillä kaupunkiseuduilla ja johtaa varovaisiin kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ratkaisuihin. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kuitenkin edellyttäisi nykyistä rohkeampia ratkaisuja. (Valtionhallinto liikunnan ja liikkumisen edistäjänä 2019–2023, Liikenne- ja viestintäministeriö, 2023)

Toisaalta nykyään on positiivista, että joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi näyttäisi olevan kasvava väestön tuki. Edistettäessä hyvää kävely-ympäristöä edistetään myös esteetöntä liikkumista. Esteettömyyteen on tärkeä panostaa, sillä erilaiseen liikkumiseen ja matkaketjuihin liittyy merkittäviä saavutettavuuspuutteita. Näillä puutteilla on vaikutuksia erityistä tukea tarvitsevien väestöryhmien mahdollisuuksiin liikkua ja harrastaa liikuntaa. (Valtionhallinto liikunnan ja liikkumisen edistäjänä 2019–2023, Liikenne- ja viestintäministeriö, 2023)

Pääkaupunkiseudun MAL-barometrin mukaan ihmisten asumisviihtyvyyden kolmen kärki oli 1. Luonto on lähellä, 2. Lähipalvelut (koulut, kaupat, päiväkotit) kävelyetäisyydellä ja 3. Joukkoliikenteen pysäkki tai asema lähellä. Espoon ja Kauniaisten vastaukset olivat yhdistettyjä, mutta niiden mukaan 2 kohtaa kannatti 67 % vastaajista ja 3. kohtaa 55 %. Saman kyselyn mukaan alueen asukkaat halusivat eniten kaupunkien panostusta joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn järjestelyihin. (MAL seutubarometri, 2021)

Kuva 5. Espoon ja Kauniaisten asukkaiden näkemys eri kulkumuotoihin panostamisen tärkeydestä (MAL seutubarometri, 2021).

Kuinka paljon Espoossa ja Kauniaisissa pitäisi mielestäsi panostaa...



(n = 604)

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

Yhteenveto

Yhteenvetona voidaan siis todeta henkilöautoilulla olevan toki hyötyjä yksilön kannalta. Kuitenkin liikennejärjestelmä kytkeytyy todella vahvana kokonaisuutena sekä sosiaalisesti että ekologisesti kestävien kaupunkien että kestäväen yhteiskunnan rakentumiseen. Tällöin tarkastelukehikko ei voi olla vain yksilön suppeassa aikahyödyssä, vaan vaikutuksia tulee tutkia ja tunnistaa huomattavasti laajemmin. Henkilöautoilun nettohyödyt ovat siis negatiiviset sekä yksilölle itselleen, hänen läheisilleen, kaupunkiseuduille ja koko globaalille yhteiskunnalle. Onneksi myös Espoo onkin sitoutunut vahvasti olemaan edelläkävijä kestäväen kaupungin rakentamisessa, joka on terveellinen, turvallinen ja saavutettava kaikille YK:n kestäväen kehityksen yleisohjelman periaatteiden mukaisesti. Ja tässäkin asiassa, kuten kaikessa edistämistyössä kaikki lähtee yksilön asenteiden muuttamisesta. Tämä on hidasta, mutta äärimmäisen kannattavaa.

Päätöshistoria

Liitteet

Oheismateriaali

- Valtuustoaloite Eri liikennemuotojen hyötyjen huomioimisesta

Tiedoksi