



Kaupunginjohtaja

28.4.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

56 §**Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle liikenteen päästövähennyksistä**

HEL 2017-003764 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginjohtaja päätti antaa liikenne- ja viestintäministeriölle liikenteen päästövähennyksistä seuraavan lausunnon:

1) Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?

Liikenteen päästövähennystavoitteet ovat kunnianhimoiset, mutta melko yleisellä tasolla, jotta niiden vaikuttavuutta voisi monipuolisesti ja kattavasti arvioida. Esitetyt toimenpiteet ovat valtakunnan tasolle tarkoitettuja, mutta jatkossa tulisi tuoda esiin myös eri alueiden ominaispiirteet huomioivia, konkreettisempia toimenpiteitä.

Päästövähennystyössä tarvitaan valtion ja kuntien tiivistä yhteistyötä, koska useat liikenteeseen vaikuttavista päätöksistä tehdään kunnissa. Ympäristöystävällisiä hankkeita ja projekteja on tuettava, jotta julkisen ja yritys sektorin yhteisen toiminnan kautta synnytetään kysyntää sekä tuotetaan tietoa ja kokemusta, joilla markkinaehtoisesti voidaan edetä kohti energia- ja ilmastostrategian asettamia tavoitteita.

Selonteossa on tuotu esiin melko kapeasti keinoja vaikuttaa päästövähennyksiin liikennejärjestelmätasolla. Selonteossa tukeudutaan liikennejärjestelmän energiatehokkuuden osalta voimakkaasti liikenne palveluna- eli MaaS-konseptiin sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Yleisesti tiedetään, että liikenne palveluna -konsepti tulee muuttamaan liikukumista merkittävästi. Sen sijaan on vielä epäselvää, mitkä ovat konseptin vaikutukset liikkumismääriin ja päästöihin eri kuljetusmuodoilla.

Energiatehokkaan liikennejärjestelmän osalta selonteossa tulisi huomioida intermodaalisuuden ja matkaketjujen merkitys liikennejärjestelmätason vähennyksissä. Liikennejärjestelmätason muutoksissa tulisi tukeutua vankkoihin runkolinjoihin, joihin yhdistetään joustavia ensimmä-



28.4.2017

Kaupunginjohtaja

mäisen ja viimeisen kilometrin ratkaisuja koko matkaketjun ajalta. Eri-tyisesti tehokkaat raideliikenneyhteydet ovat tässä suhteessa avainasemassa.

Selvityksessä viitataan vielä valmisteluvaiheessa olevaan liikenneverkko-yhtiö LIVE:en. Päästötavoitteiden saavuttamisen kannalta olisi tärkeää, että tässä vaiheessa priorisoitaisiin sellaisia toimenpiteitä, joiden osalta voidaan ryhtyä toimeen viivytyksettä.

2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

Tieliikenteen päästöistä 37 % muodostuu kuorma- ja pakettiautoista, mutta selonteon toimenpideohjelma keskittyy pääosin henkilöliikenteeseen. Raskas kalusto on huomioitu strategiassa vain pienessä osassa suhteessa henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuvaan ohjaukseen.

Selonteossa tuodaan esiin, että työkoneiden moottoreihin kohdistuva nykyinen EU-sääntely koskee perinteisiä ilmansaasteita, ei niinkään energiatehokkuutta. Kaluston energiatehokkuuden huomioimiseen ei toistaiseksi ole ollut hyviä työkaluja esimerkiksi hankinnoissa.

Selonteon ehdotukset toimenpiteiksi ajoneuvojen energiatehokkuuden parantamiseksi vaikuttavat hitailta suhteessa aikatauluun. Selonteossa mainitaan Komission parhaillaan käynnissä oleva kehitystyö kaluston hiilidioksidiraja-arvojen uudistamisesta ja tiukentamisesta vuoteen 2030 mennessä. EU-tason uutta kalustoa koskeviin säädöksiin vaikuttaminen on hyvin tärkeää, mutta uudistunut kalusto on käytössä vasta 3-5 vuotta niiden valmistuksen jälkeen.

Vähäpäästöisen kaluston hankintaan tarvittaisiin kannustimia. Pohjoinen ilmasto asettaa vähäpäästöisten autojen ja niiden monimutkaisten päästöihin vaikuttavien komponenttien toiminnalle haastavat olosuhteet. Tämä nostaa ajoneuvokannan elinkaarikustannuksia. Jotta raskaan kaluston päästöjä voidaan vähentää, on tuettava vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaa sekä nykyisen kaluston jälkivarustelua moottoriemissioiden jälkikäsitteilyteknologialla. Nykyisenkaltaisen hintatason vallitessa suurimmalla osalla yrityksistä ei ole varaa siirtyä käyttämään edistyneempää ajoneuvotekniikkaa.

Raskaan kaluston päästöjä saadaan kaupunkialueella vähennettyä myös maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisen keinoin. Esimerkiksi tukikohta- ja välivarastoverkostojen sijoittaminen toiminnallisesti tarkoituksenmukaisella tavalla on eräs tämän tyyppinen keino.

Raskaan liikenteen osalta on ensisijaisen tärkeää, että kuljetusketjut ovat toimivia ja sujuvia. Tällä hetkellä kansallisesti löytyy puutteita etenkin raskaan liikenteen taukopaikoista. Raskaan liikenteen digitaalisten



28.4.2017

Kaupunginjohtaja

palvelujen ja kuljetusketjuja tukevan infrastruktuurin kehittämisellä voidaan vaikuttaa kuljetusketjujen saumattomuuteen ja siten elinkeinoelämän toimivuuteen. Toimivilla kuljetusketjuilla ja taukopaikoilla ehkäistään myös turhaa liikkumista sekä hillitään päästöjä.

Taukopaikkojen puutteet Uudellamaalla nostavat logistiikan kustannuksia koko valtakunnan tasolla, kun kuljetusjärjestelmät eivät pysty toimimaan kustannustehokkaasti. Toimenpideohjelmassa tulisi ottaa kantaa siihen, kuinka taukopaikkojen kehittyminen jatkossa varmistetaan.

Pidempien kuljetusketjujen lisäksi kehitystarvetta on citylogistiikassa. EU on vuonna 2011 (DG Move 2011) määritellyt citylogistiikan kehittämiseksi tavoitteet, joita ovat tehokkaat jakelujärjestelmät, vähäpäästöinen kalusto, älykkään liikenteen järjestelmät citylogistiikkaan, yöjakelu, intermodaalisuus, tavaroiden kuljetus kaupunkialueelle sinne suunnitellulla kalustolla ja hyvien käytäntöjen jakaminen Euroopassa. Selonteon toimenpiteissä tulisikin ottaa kantaa siihen, kuinka näitä tavoitteita voitaisiin edistää käytännössä.

Raskaan liikenteen päästöjen paikalliseen vähentämiseen on Helsingissä käytössä ympäristövyöhyke, joka koskee Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän (HSL) kilpailuttamia busseja sekä Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymän (HSY) kilpailuttamia jäteautoja. Tällä vyöhykkeellä liikennöivältä kalustolta edellytetään kilpailutuksessa tiukempia päästönormeja kuin muilla reiteillä liikennöivältä kalustolta.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) vähentää bussiliikenteen päästöjä toteuttamalla kalustoskenaariota, jonka mukaan 30 % suoritteesta ajetaan sähköbusseilla vuonna 2025. Dieselkaluston polttoaineesta 100 % on toisen sukupolven jäteperäistä biopolttoainetta vuonna 2020. Toimilla saadaan myös parannettua ilmanlaatua, johon bussit erityisesti kaupunkien keskustoissa merkittävästi vaikuttavat.

Ajoneuvojen kuljettajien taloudellisen ajotavan koulutukseen valtio voisi kehittää tukimekanismeja, sillä ajotapojen on todettu vaikuttavan merkittävästi ajoneuvon polttoaineen kulutukseen.

3) Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvi taanko lisätoimia?

Perusskenaariossa uusiutuvan energian käyttö liikenteessä jää 2020-luvulla 22 %:n tasolle, mikä on vain hieman yli puolet hallitusohjelman 40 %:n tavoitteesta. Strategian lisätoimilla arvioidaan kuitenkin päästävän lähelle tavoitetta. Biopolttoaineiden osalta yleiset tavoitteet ovat kohdallaan. Kulutusvolyymia on lisättävä panostamalla biopolttoaineiden tuotekehitykseen ja markkinointiin sekä vaikuttamalla uusiutuvien



28.4.2017

Kaupunginjohtaja

polttoaineiden verotukseen. Kaikki uusiutuvat polttoaineet on sisällytettävä jakeluelvoitteiden piiriin.

Strategiassa korostuvat, toisin kuin muualla Euroopassa, hyvin voimakkaasti biopolttoaineet sähköisen liikenteen ja energiatehokkuuden sijaan. Myös biopolttoaineiden tuotannon ympäristönäkökulmat tulee huomioida ja korostaa kiertotalouden kautta saatavia hyötyjä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Biopolttoaineiden laajamittaisen lisähyödyntämisen käänttöpuolena on mahdollinen metsien hiilinielujen heikkeneminen, jota ongelmaa sähköautoilla, energiatehokkuuden parantamisella tai kulkumuotojakauman muutoksella ei ole.

4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?

Ehdotetuissa toimenpiteissä autokannan uudistumiseen pyritään vaikuttamaan erityisesti vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaveroa keventämällä. Uusiutumista voisi edesauttaa myös jatkamalla romutus-palkkioiden käyttämisestä kompensoimassa vähäpäästöisen auton hankintahintaa. Toisaalta kaluston keski-ikä alentamisen tavoitteissa tulisi huomioida koko elinkaaren päästöt, myös valmistus ja romutus. Muita vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaa edistäviä keinoja olisivat myös ajoneuvoveron alennukset ja käyttövoiman verotukseen liittyvät keinot. Autojen konvertointia esimerkiksi kaasukäyttöisiksi voitaisiin tukea energiatuella.

Autokannan uusiutumiseen voidaan jossain määrin vaikuttaa myös antamalla vähäpäästöisille autoille erilaisia etuuksia myös liikennejärjestelyissä. Helsingissä on asetettu kriteerit vähäpäästöisille ajoneuvoille, joille voidaan myöntää alennuksia pysäköintimaksuista.

Erityisesti kaupungeissa korostuvat sähköautojen hyödyt kuten päästöttömyys ja hiljaisuus. Sähköautojen roolia henkilöautoilussa ja kestävien lihasvoimalla ja sähköllä toimivien liikkumismuotojen roolia voitaisiin entistä voimakkaammin korostaa. Sähköautojen polttoainehyötysuhde (90%) on myös ylivoimainen perinteisiin polttomoottoriautoihin (25%) verrattuna, mikä vähentää merkittävästi luonnonvarojen kulutusta.

Sähkön liikennekäytön edistämiseen verotuksellisin toimin sopisi hyvin sähköbussien ajoenergian säättäminen sähköverosta vapaaksi vastaavasti kuin raideliikenteessä. Sähköbussien ajoenergian vapauttaminen sähköverosta voitaisiin toteuttaa teknisesti samalla tavalla kuin raideliikenteessä, koskien ainoastaan lataukseen käytettävää sähköä. Sähköbussien vapautus sähköverosta edistäisi osaltaan myös hallituksen tavoitteita sähkön liikennekäytön lisäämisestä linja-autoliikenteessä ja erityisesti joukkoliikenteessä pyrittäessä korvaamaan dieselpolttoainetta ympäristöystävällisemmällä vaihtoehdoilla.



28.4.2017

Kaupunginjohtaja

Tieliikenneajoneuvoissa uuden teknologian kehitys on ollut nopeaa, mutta työkoneiden osalta kehitys on ollut hitaampaa ja keskittynyt lähinnä dieseleiden päästövaatimuksien kiristämiseen. Suuret kaupungit, jotka ovat ympäristönhoitokoneiden suurkuluttajia, ovat asettaneet omassa toiminnassaan jopa EU:n tavoitteita tiukempia päästötavoitteita. Näihin pääseminen edellyttää myös konekannan päästöjen merkittävää pienentämistä. Kaupunkien yleistyvät nollapäästöalueet edellyttävät nimenomaan sähkökäyttöisiä koneita, mutta ongelmana on ollut tarjonnan puute. Markkinoilla ei ole yhtään (hybridi)sähköistä monitoimista ympäristönhuoltokonetta, vain pieniä lakaisukoneita on jonkin verran tarjolla. Sähköhybridikoneet ovat perinteistä tekniikkaa vähäpäästöisempiä, joten ne tukevat kaupunkien ympäristöarvoja ja olisivat siten kannattavia investointeja korkeammasta hankintahinnasta huolimatta.

Myös sähköisen latausinfrastruktuurin luomista tulisi edistää. Latausinfrastruktuuri on keskeinen sähköautojen yleistymisen este. On erittäin tärkeää, että uusille teknologioille taataan latausinfra kaupunkiseutujen lisäksi myös haja-asutusalueilla, jolloin sähköautojen käyttäminen pidentäpimatkaisessa liikenteessä tulee mahdolliseksi. Valtio voisi kannustaa asuinkiinteistöjä, myös asunto-osakeyhtiöitä, parantamaan sähköautojen latausvalmiutta.

Pohdittavaksi esitetään, voitaisiinko renkaiden hinnoittelua porrastaa renkaiden energialuokituksen mukaan, kuten ajoneuvovero toimii CO₂-päästöjen osalta. Nastarenkaita ei ole energialuokiteltu. Norjassa nastarenkailla on ylimääräinen haittavero.

Nykyisen ajoneuvokannan päästöjä voidaan vähentää erityisesti kahdella tavalla. Vaikuttavimmat keinot ovat nykyisessä ajoneuvokannassa siirtyminen uusiutuvien polttoaineiden käyttöön sekä nykyisen raskaan auto- ja työkonekannan varustaminen retrofit -jälkiasennuslaitteilla. Henkilö- ja pakettiautokannan päästöihin on mahdollista vaikuttaa myös muuttamalla bensiinikäyttöisiä autoja maa- tai biokaasukäyttöisiksi.

Kustannustehokkain tapa vähentää nykyisen autokannan päästöjä on vähentää niillä ajettavia kilometrejä eli autoliikenteen liikennesuoritetta. Tällä tavoin saadaan vähennettyä myös liikenteen energiantarvetta. Myös pääliikenneväylien ja tärkeimpien kokoomakatualueiden liikenteen sujuvuutta tulisi pääkaupunkiseudulla lisätä. Päästöjä syntyy ruuhkissa, joissa kiihdytyksissä ja paikallaan olossa autot polttavat suuria määriä polttoainetta.

Merkittävä mahdollisuus pienentää polttoaineen kulutusta ovat nopeusrajoitukset etenkin korkeilla nopeuksilla sekä automaattinen nopeudenvalvonta, mitkä alentavat ylinopeuksia ja siten polttoaineen kulutusta



Kaupunginjohtaja

28.4.2017

merkittävästi. Onnettomuusriskin pieneneminen alentaa myös välillisiä ilmastopäästöjä materiaalien vaurioiden pienentyessä.

Kuluttajille suunnattua tiedotusta uusien autojen energia- ja rengasmerkeistä tulisi tehostaa.

5) Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää? Miten aikaansaadaan henkilöautojen täyttöasteen parantuminen? Entä kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 30 prosentilla? Mitä muita keinoja tarvittaisiin liikenne-järjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi?

Helsingin kaupungin näkökulmasta kaupunkiliikenteen kehittämiseen tulisi olla nykyistä enemmän valtion taholta kohdennettua tutkimus-, kehittämis- ja innovaatorahoitusta, jonka avulla voitaisiin ratkaista urbaanin liikkumisen haasteita yhteistyössä valtion, kaupungin, yritysten sekä TKI-organisaatioiden kanssa. Kehittämiskohteet voivat liittyä esimerkiksi intermodaalisten matkaketjujen kehittämiseen, citylogistiikkaratkaisuihin tai liikkumista koskevan datan hyödyntämiseen liiketoiminnassa. Valtion tulisi myös ottaa nykyistä suurempi vastuu taajamien joukkoliikennehankkeiden rahoituksessa.

Liikkuminen palveluna –konseptin (MaaS) tehokkaalla käyttöönotolla pystyttäisiin tehostamaan resurssien käyttöä..

Maankäytön ja liikenteen suunnittelu tulisi tehdä vuorovaikutteisesti ja tiiviissä yhteistyössä, myös seudullisesti. Kaupunkiseutujen lisääntyvistä asukas- ja työpaikkamäärästä aiheutuvaa liikkumistarpeen kasvua tulisi pyrkiä tehokkaasti hillitsemään ja ohjaamaan kestäviin kulkumuotoihin. Esimerkiksi pysäköintinormien avulla voidaan vähentää asukas- ja yrityspysäköintipaikkojen määrää hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella.

Huolestuttavaa on, että maankäyttö tulee muuttumaan uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaan suuntaan, jossa hajakenttä rakentaminen helpottuu. Säätelyä kevennetään myös siten, ettei kaupan toimiala jatkossa rajaa kaupan sijoittumista. Riskinä on päivittäistavarakaupan keskittyminen alueille, joilla liikkuminen muilla kuin henkilöautoilla on haastavaa. Kehitys on ristiriidassa päästövähennystavoitteiden kanssa.

Helsingin uudessa yleiskaavassa keskeisenä tavoitteena on vähäpäästöisiin liikennemuotoihin tukeutuva kaupunkirakenne. Tulevina vuosina uutta rakentamista suunnataan sekä nykyisen että tulevan verkostomaisen raideliikenteen läheisyyteen. Yleiskaavassa on korostettu täydennysrakentamisen tärkeyttä kestävästä kaupunkirakenteen muodostamisesta. Noin kolmannes uudesta rakentamispotentiaalista sijoittuu jo



Kaupunginjohtaja

28.4.2017

nykyisin rakennetuille alueille. Erityisesti tällä vaikutetaan liikkumisvalintoihin.

Liikkumisen ohjauksen tehostamisella olisi mahdollista muuttaa kulkutapajakaumaa kestävämpään suuntaan. Esimerkiksi työpaikkojen liikkumissuunnitelmien tekemistä tulisi edistää.

Selonteossa ei oteta kantaa lainsäädännön kehittämiseen kävelyn ja pyöräilyn osalta. Kävelyä ja pyöräilyä tukevalla lainsäädännöllä luodaan edellytyksiä sille, että ne ovat luontevia valintoja jokaiselle liikkujalle. Kävely- ja pyöräilymatkojen määrän nostaminen 30 %:lla on hyvin kunnianhimoinen tavoite, joka vaatii toteutuakseen merkittäviä toimenpiteitä.

Kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvuun ei kuitenkaan tulisi pyrkiä yksityisautoilun edellytysten kustannuksella, vaan kaupunkitila tulisi suunnitella kokonaisuutena huolehtien keskustojen saavutettavuudesta, esteettömyydestä ja eri liikkumismuotojen yhteensovittamisesta. Tällä varmistetaan elinvoimainen ja virikkeellinen kaupunkikeskustojen kehittyminen ja luodaan edellytyksiä elinkeinoelämän kasvulle. Toimiva kokonaisuus edellyttää laadukkaiden liityntäpysäköintialueiden ja hyvän joukkoliikennetarjonnan järjestämistä. Esimerkiksi liityntäpysäköinnin rakentaminen Kehä III:n ulkopuolelle on vielä kohtuuhintaista ja sen nivominen sujuvasti raideliikenteeseen vähentää yksityisautoilun määrää pääkaupunkialueella.

Henkilöliikenteen vähentäminen taloudellisten ohjauskeinojen avulla on tunnistettu yhdeksi kustannustehokkaimmista keinoista päästöjen vähentämiseksi. Valtiolla on lukuisia veropoliittisia ohjauskeinoja, joilla haluttaessa voitaisiin kannustaa autojen käyttäjiä siirtymään kestävämpiin liikkumismuotoihin. Näitä ovat esimerkiksi kilometrikorvausten alentaminen (määrittämällä laskennallinen ajoneuvon hinta uudelleen), vapaan autoedun (joka kannustaa ylimääräiseen ajoon) tarjoamisen kieltä yrityksille sekä työmatkakulujen verovähennysoikeuden pienentäminen (joka kannustaisi ihmisiä asumaan lähellä työpaikkaa). Polttoaineveron korottaminen on erittäin tehokas keino vähentää turhaa autoilua.

6) Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

Hiilidioksidipäästöjen ja ylipäänsä autoilun vähentämiseen sekä vähähiilisiin polttoaineisiin siirtymiseen tähtäävät toimenpiteet edesauttavat ilmastonmuutoksen hillintää. Useimmilla päästöjä vähentävillä toimilla on myös muita positiivisia ympäristövaikutuksia. Jokaisen toimenpiteen kohdalla täytyy kuitenkin huomioida sen vaikutukset erityisesti ilmanlaatua heikentäviin päästöihin ja meluun. Esimerkiksi energiatehokkaiden dieselhenkilöautojen suosiminen ja niiden osuuden kasvu viime



28.4.2017

Kaupunginjohtaja

vuosina on merkittävästi huonontanut ilmanlaatua kaupunkien keskus-
toissa, koska dieselautojen suorat typpidioksidipäästöt ovat hyvin kor-
keat.

Sähkön ja kaasun suosimisella voidaan vähentää myös hiukkaspäästö-
jä, millä on merkittäviä terveysvaikutuksia. Sähköautot vähentävät li-
säksi melua. Katupöly ja sen aiheuttamat haitat eivät tule vähenemään
vaikka sähkö- ja muiden vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus kasvaisi.
Rengasvalinnat sekä ajoneuvomäärät vaikuttavat suuresti hiukkasten
muodostumiseen.

Etenkin biopolttoaineosuuden kasvattamiseen tukeutuvan päästöjen
vähentämisen osalta tulee ottaa huomioon kaikki elinkaaren aikaiset
vaikutukset mm. metsien hiilinieluvaikutuksen pienenemisen ehkäise-
minen.

Päätöksen perustelut

Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on 28.3.2017 lähettänyt sidosryhmäkuu-
lemispyynnön liikenteen päästövähennyksistä. Kuuleminen liittyy liiken-
ne- ja viestintäministeriön asettaman parlamentaarisen työryhmän työ-
hön, jonka tavoitteena on kustannustehokkaan, pitkäjänteisen ja tarkoi-
tuksenmukaisen suunnitelman luominen väyläverkon kehittämiseksi ja
rahoitukselle, suunnitelman luominen kansallisen ilmastopolitiikan mu-
kaisten tavoitteiden saavuttamiseen vuoteen 2030 mennessä, suotui-
san toimintaympäristön luominen digitaalisille liikenteen palveluille ja
automatisaatiolle sekä korjausvelan vähentäminen seuraavan 10 vuo-
den aikana sekä tarvittavan rahoituksen turvaaminen väylien ylläpitoon
jatkossa.

Kansallisessa energiastaategiassa on asetettu tavoitteeksi, että liiken-
teen päästöjä vähennetään vuoteen 2030 mennessä noin 50 % verrat-
tuna vuoden 2005 tilanteeseen. Päästövähennystoimenpiteet kohdiste-
taan erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentiali on
suurin.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää näkemyksiä päästövähennyskei-
noista 21.4.2017 mennessä. Kaupunki on saanut lisäaikaa lausuntonsa
antamiseen 28.4.2017 saakka.

Lausuntopyyntö on eritelty kuusi eri kysymystä, joihin ministeriö toi-
voo vastauksia. kaikkien kysymysten osalta pyydetään arvioimaan
myös keinojen kustannustehokkuutta sekä vaikutuksia eri väestöryh-
miin ja alueisiin.



28.4.2017

Kaupunginjohtaja

Miten liikenteen päästöjä voidaan vähentää?

1) Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?

2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

3) Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?

4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?

- millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikäen alentamista tulisi edistää?

- miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasuauto) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?

- miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?

5) Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää? Miten aikaansaadaan henkilöautojen täyttöasteen parantuminen? Entä kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 30 prosentilla? Mitä muita keinoja tarvittaisiin liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi?

6) Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030

Valtioneuvoston selonteossa kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030 on käsitelty liikenteen päästövähennystoimia. Päästövähennystoimet voidaan jakaa kolmeen kategoriaan: liikennejärjestelmätason muutokset, ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen sekä uusiutuvien polttoaineiden lisääntynyt käyttö. Kuhunkin liittyvät toimet on eritelty.

Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamisen kautta saatava päästövähennysvaikutus voisi olla noin 1 Mt vuodessa. Ajoneuvojen energiatehokkuuden parantamisen kautta saatava päästövähennys voisi olla arviolta n. 0,6 Mt vuodessa. Käytännössä se toteutuu ajoneuvojen kilometrikohtaisten päästöjen alenemisella. Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla voisi tarkoittaa 1–2 Mt päästövähennystä vuositasolla. Vaihteluväli riippuu siitä kuinka korkeaan sekoitussuhteeseen pyritään. Yhteenlaskettuna liikennesektorin päästövähennys



Kaupunginjohtaja

28.4.2017

vuonna 2030 voisi edellä esitettyjen arvioiden perusteella olla 2,6–3,6 Mt.

Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen

- Liikennesektorilla siirrytään nykyisestä itsepalvelumarkkinasta palvelumarkkinoille. Tavoitteena on ”liikenne palveluna” -toimintatapaa edistämällä, että henkilöautolla yksin ajettavien matkojen määrä vähenee ja että henkilöautosuoritteen kasvu kaupunkiseuduilla pysähtyy väestönkasvusta huolimatta.
- Toteutetaan liikennemarkkinoihin liittyvä lainsäädännön uudistus (liikennekaari).
- Huolehditaan liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisesta sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä erityisesti kaupunkiseuduilla. Kävelyn ja pyöräilyn osalta tavoitellaan 30 prosentin kasvua näiden matkojen määrässä vuoteen 2030 mennessä. Varaudutaan liikkumistottumuksien muuttumiseen myös kaavoituksessa ja pysäköintinormeissa.
- Selvitetään mahdollisuudet vaikuttaa liikennesuoritteisiin ja kulkutapa- valintoihin liikenneverkkoyhtiö LIVE:n asiakasmaksujen sekä LIVE:n investointien kautta. Päätökset LIVE:stä tehdään erikseen, kun tarvittavat selvitykset ovat valmiina.
- Edistetään liikenteen automatisaatiota sekä erilaisia etäkäytäntöjä.
- Parannetaan kuljetusten energiatehokkuutta merkittävästi toimintatapoja kehittämällä.

Ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen

- Vaikutetaan EU:n autovalmistajia koskevan lainsäädännön valmisteluun niin, että uusien henkilö- ja pakettiautojen ominaiskulutus ja -päästöt laskevat noin 30 prosenttia vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030.
- Osallistutaan raskaan kaluston vastaavien raja-arvojen valmisteluun ja käyttöönottoon EU:ssa.
- Nopeutetaan autokannan uusiutumista Suomessa huomattavasti. Selvitetään mahdollisuudet keventää nykyistä hankintaan kohdentuvaa verotusta vähäpäästöisten autojen osalta. Päätökset liikenneverkkoyhtiö LIVE:stä tehdään erikseen, kun tarvittavat selvitykset ovat valmiina.
- Autokannan uudistumisen ja uusien teknologioiden yleistymisen täsmälliset edistämiskeinot riippuvat muun muassa liikenneverkkoyhtiö LIVE:n toteutumisesta. On mahdollista, että vähäpäästöisten autojen



28.4.2017

Kaupunginjohtaja

yleistymistä tulisi edistää uudella, määräaikaisella riskituella, jonka arvioitu vuotuinen määrä lähivuosina olisi 25 milj. euroa.

Fossiilisten öljypohjaisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla ja/tai vähäpäästöisillä vaihtoehdoilla

- Liikenteen biopolttoaineiden energiasisällön fyysinen osuus kaikesta tieliikenteeseen myydystä polttoaineesta nostetaan 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä3.
- Toimintaympäristön vakauttamiseksi ja uusien investointien varmistamiseksi tulee huolehtia biopolttoaineiden markkinoiden jatkuvuudesta koko EU:ssa. Lisäksi tarkastellaan mahdollisuuksia saada aikaan yhteispuhjoismaiset biopolttoainemarkkinat.
- Uusien polttoaineiden (kuten kaasu ja vety) jakeluasemaverkosto sekä sähköautojen vaatima latauspisteverkko rakennetaan Suomeen pääsääntöisesti markkinaehtoisesti. Lisäksi arvioidaan kustannustehokkaita keinoja edistää sähköautojen latausverkon ja kaasautojen tankkausverkon laajentamista huomioon ottaen asiaa pohtineen jakeluinfratyöryhmän suositukset.
- Valtion tulee kuitenkin huolehtia siitä, että uusien teknologioiden osuus autokannasta saadaan markkinoiden toimivuuden näkökulmasta riittävälle tasolle. Tavoitteena on, että Suomessa olisi vuonna 2030 yhteensä vähintään 250 000 sähkökäyttöistä autoa (täyssähköautot, vetyautot ja ladattavat hybridit) ja vähintään 50 000 kaasukäyttöistä autoa.

Kaupungin lausunto

Asiasta on pyydetty kaupunkisuunnitteluviraston, liikennelaitos –liikelaityksen, rakennusviraston, rakentamispalvelun ja ympäristökeskuksen lausunnot ja asiaa on valmisteltu yhteistyössä kaupunginkanslian elinkeino-osaston ja talous- ja suunnitteluosaston kanssa.

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikennelaitos -liikelaityksen johtokunnan lausunto 11.4.2017
- 2 Kaupunkisuunnitteluviraston lausunto 7.4.2017
- 3 Rakennusviraston lausunto 12.4.2017
- 4 Rakentamispalvelun lausunto 11.4.2017
- 5 Ympäristökeskuksen lausunto 10.4.2017

Muutoksenhaku

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
http://www.hel.fi

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
800012-62637
Alv.nro
FI02012566



28.4.2017

Kaupunginjohtaja

Otteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Ote

Liikenne- ja viestintäministeriö

Valtiovarainministeriö

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 28.4.2017.

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

800012-62637

Alv.nro

FI02012566