

9.2.2021

15/00.04.02/2021

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Lausuntopalvelu

Viite: Lausuntopyyntö: Fossiilittoman liikenteen tiekartta - luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

## Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartasta

Hallitusohjelman mukaan Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt tulee hallitusohjelman mukaan vähintään puolittaa vuoteen 2030 mennessä, ja pitkällä aikavälillä liikenteen päästöjen vähentämisen tulee vastata Suomen hiilineutraaliustavoitetta.

Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella laaditaan tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen. Tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteet kohdentuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen, josta aiheutuu valtaosa liikenteen päästöistä. Tiekartta koostuu kolmesta vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin. Ensimmäisessä vaiheessa on yhteensä 19 toimenpidettä liittyen jakeluvelvoitteeseen ja sähköautojen lataukseen, autokannan uudistamiseen mm. hankintatukien avulla sekä liikennejärjestelmän tehostamiseen. Ensimmäisen vaiheen laskennalliseksi päästövähennykseksi on arvioitu vähintään 0,62 Mt CO<sub>2</sub>e, vähennystarpeen ollessa vuoteen 2030 yhteensä 1,65 Mt CO<sub>2</sub>e. HSL:n toimintaan liittyvät etenkin kohta 13 Julkisen sektorin puhtaat ajoneuvohankinnat sekä kohta 16 Joukkoliikennetuet.

Päätökset tuista ja kannustimista tehtäisiin alkuvuodesta 2021. Toisessa vaiheessa arvioitaisiin keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Näitä ovat jakeluvelvoitteen kasvattaminen edelleen 34 prosentista sekä etätyön, väylien kunnossapidon ja liikenteen digitaalisten ratkaisujen vaikutusarviot. Vaikutusarviointit valmistuisivat viimeistään syksyllä 2021. Viimeinen vaihe on ehdollinen. Syksyllä 2021 hallitus arvioisi sitä, riittävätkö ensimmäisen ja toisen vaiheen keinot sekä EU-tasolla tehtävät päätökset Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Jos tavoite ei näyttäisi toteutuvan,

9.2.2021

15/00.04.02/2021

hallitus tekisi päätökset muista tarvittavista toimista. Tätä varten hallitus jatkaa eri toimenpidevaihtoehtojen valmistelua, mukaan lukien fossiilisten polttoaineiden kansallinen päästökauppa sekä ajokilometreihin ja tieluokkiin perustuva liikenneveromalli, siltä varalta, että muut kansalliset toimet ja EU-tason ratkaisut yhdessä ovat riittämättömiä. Päätöstä tehtäessä huomioitaisiin päästövähennysten kustannustehokkuus, vaikutus kilpailukykyyn sekä alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus.

*HSL toteaa lausuntonaan seuraavaa:*

HSL pitää Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyön kokonaisuutta erittäin tärkeänä työnä. Sillä on lisätty liikenteen päästövähennysten tietopohjaa, tuotettu monipuolisia vaikutusarviointeja ja saatu aikaan monipuolinen kokonaisuus erilaisia päästövähennyskeinoja. On hienoa, että vaikutusten arvioinnissa on kiinnitetty erityistä huomiota sosiaalisiin vaikutuksiin. Taloudellisten vaikutusten arviointia yhteiskunnan eri osa-alueilla tulee vielä parantaa. Työssä on hyödynnetty erittäin laajasti asiantuntemusta eri aloilta sekä järjestetty tilaisuuksia, joissa yhteinen tietopohja on kasvanut.

HSL keskittyy lausunnossaan oman toimialueensa mukaisesti liikennejärjestelmäsunnitteluun ja joukkoliikenteeseen.

#### Tärkeä työ jää vielä puolitiehen

Tiekartassa kuvataan EU-lainsäädännön mukainen Suomen taakanjakosektori päästövähennystavoite -39% vuoteen 2030 sekä sen mahdollinen kiristyminen. Samassa yhteydessä olisi hyvä kuvata, mitä tavoitteesta jääminen käytännössä tarkoittaa Suomelle.

**Nyt lausunnoilla olevassa tiekartassa ei aidosti esitetä tehtävänannon mukaista tiekarttaa, jolla liikenteen päästöt puolitetaan vuoteen 2030 ja muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.** Siten tiekartan kunnianhimoa ja määrätietoisuutta sekä toimenpidekokonaisuuden selkeyttä tulee parantaa.

Työssä on tehty monipuolisia vaikutusten arviointeja, jotka osoittavat, että tarvittava päästövähennys 1,65 Mt CO<sub>2</sub>e voidaan saada aikaan, jos otetaan kaikki keinot käyttöön. Toistaiseksi esitetään toteutettavaksi vain tukia ja kannusteita, joiden päästövähennys on arviolta 0,62 Mt. Tiekartan tulee osoittaa selvät askeleet päästöjen puolittamiseksi ja antaa selkänöjää alueelliselle ilmastotyölle.

#### Kokonaiskuvassa täydennettävää

Tiekartta on jaettu kolmeen vaiheeseen. Ensimmäisessä on joukko tukia ja kannusteita, toisessa vaiheessa täydennetään toimenpiteitä niiden

9.2.2021

15/00.04.02/2021

tarkoituksenmukaisuuden arvioinnin jälkeen ja kolmas on ehdollinen ja riippuu EU-tason toimista päästökauppaan liittyen. Vaiheistaminen, tietopohjan kartuttaminen edelleen sekä EU-päätösten huomioiminen on sinänsä kannatettavaa. Samalla tulisi kuitenkin esittää, miten varmistetaan liikenteen päästöjen puolittaminen. Tiekartassa tulee kuvata paremmin selkeä toimenpidekokonaisuus, millä tavoitteisiin vastataan.

Toimenpidekokonaisuuden hyväksyttävyyden näkökulmasta on haastavaa toteuttaa ensin tuet ja kannusteet, joiden ajatellaan kompensoivan liikkumisen kustannuksia paikoin lisääviä toimenpiteitä, ja jättää vaikeat päätökset myöhemmäksi. Nämä tulisi sitoa selkeämmin yhteen pakettiin.

Valmistelussa on hyvin tehty toimenpiteille arvioita päästövähennysten hinnasta. **Kokonaiskuvan kannalta olisi hyvä esittää myös tiekartan kustannusvaikutusten kokonaisuutta ja kuvata toimenpiteiden kustannustehokkuutta.** Luonnoksessa tulisi myös avata tarkemmin sitä, miten ykkösvaiheen tuet ja kannusteet rahoitetaan tai sisältyvätkö ne nykyisellään budjettikehykseen tai mahdollisesti tuleviin lisätalousarvioihin.

Kokonaisuuden hahmottamisen ja riittävän tehokkaan päästöjen vähentämisen kannalta on ongelmallista, että tiekartassa vain todetaan muissa yhteyksissä tehtävät tarvittavat päätökset, ilman että ne varsinaisesti sisältyisivät tiekarttaan tai niille esitettäisiin reunaehdoja. Esimerkiksi liikenteen verotuksella on huomattavat vaikutukset päästökehitykseen, ja tiekartan tavoitteen tulee olla selvä lähtökohta myös verotuksen muutoksiin.

#### Joukkoliikenteessä keskeistä kilpailukyvyn turvaaminen

Tiekartan toimenpiteessä 16 ehdotetaan suurten ja keskisuurten joukkoliikenteen valtionavustuksen tason korottamista. **HSL katsoo, että tämä on oikea ja välttämätön toimenpide. Lähivuosina siinä tulee vahvasti huomioida koronapandemian aiheuttama kaupunkijoukkoliikenteen ahdinko, kuten valtio onkin lisätalousarvioissaan vuodelle 2020 huomioinut.** Matkustajamäärien ja lipputulosten palautuminen ennalleen tulee kestävämpään pitkään ja vaikeuttaa myös päästötavoitteiden saavuttamista. HSL-alueen joukkoliikenteen lipputulomenetykset ovat vuonna 2020 arvion mukaan noin 150 miljoonaa euroa ja olemme joutuneet rahoittamaan operatiivista toimintaa lainarahoituksella. Vuoden 2021 osalta arvioimme lipputulosten jäävän noin 130 miljoonaa euroa alle v. 2019 tason. HSL:n joukkoliikenne tarvitsee myös tulevina vuosina valtion tukea, jotta emme ajaudu tilanteeseen, jossa joukkoliikenteen palvelut Helsingin seudulla romahtavat.

HSL ehdottaa, että syksyllä 2021 tehtäviä tiekartan lisätarkasteluja täydennetään arviolla joukkoliikenteen tilanteesta koronapandemian jälkeen ja keinoista tukea joukkoliikennettä – jotta myös tulevaisuudessa, etätöiden jäädessä korona-aikaa edeltävää aikaa korkeammalle tasolle, joukkoliikenne on kilpailukykyinen ja vähentää tehokkaasti päästöjä.

9.2.2021

15/00.04.02/2021

Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn lisäämiseksi HSL ehdottaa, että valtion tulisi mahdollistaa lainmuutoksella kunnille oikeus tehdä joukkoliikennekatujen ja -kaistojen valvontaa sekä periä pysäköintivirhemaksuun verrattavissa oleva hallinnollinen sanktio väärinkäytöksistä. Joukkoliikennekatujen ja -kaistojen oikealla käytöllä turvataan joukkoliikenteen kilpailukykyä ja houkuttelevuutta sekä parannetaan joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuutta.

#### Joukkoliikenteen päästövähennyksissä sähköistäminen avainasemassa

Kaupunkijoukkoliikenteellä on hyvät mahdollisuudet melko nopeaankin liikenteen sähköistämiseen, ja on erittäin hyvä, että tiekartta sisältää jakeluinfratuen julkisille lataus- ja tankkausasemille. Tammikuussa 2021 HSL-liikenteessä on 74 sähköbussia, joka on noin 4 % koko bussikalustosta. HSL tavoittelee vähintään 30 % sähköbussiosuutta vuoteen 2025 mennessä.

Tiekartan ensimmäisessä vaiheessa esitetään jakeluinfratukea julkisille lataus- ja tankkausasemille 34 miljoonalla eurolla vuosina 2022-2025, joista 12 miljoonaa euroa sähköbussien ja muun raskaan kaluston latausinfraan rakentamiseen. 12 miljoonan eurolla voidaan rakentaa noin 35 pikalaturia tai 600 varikkolaturia. **Tuen kohdentamisessa tulee ottaa huomioon puhtaiden ajoneuvojen direktiivin kansallinen lainsäädäntö, jossa HSL:lle asetetaan selkeästi muuta maata korkeammat sitovat sähköbussivaatimukset. Jos näin toimitaan, olisi oikeudenmukaista ja lausutun tavoitteen mukaista kohdistaa merkittävä osa tuesta suoraan HSL-alueelle.**

Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin kansallinen lainsäädäntö on parhaillaan lausunnolla. HSL haluaa tuoda tässäkin esiin, että ehdotettu toisen hankinta-ajanjakson (2026-2030) vaatimus sähköbussien osuudesta HSL-liikenteen hankinnoissa (60%) on esityksessä liian suuri, ja se tulisi kohtuullistaa 45 prosenttiin. Tällöin taakka jakautuisi laajemmin eri joukkoliikennetoimijoille Suomessa.

#### Liikkumisen ohjauksen tuki on kustannustehokasta

Luonnoksessa esitetty liikkumisen ohjauksen valtionavustus on erittäin kannatettava työkalu kestäväen liikkumisen edistämiseen. Esimerkiksi HSL on saanut tukea useana vuonna erityisesti työnantajien kanssa tehtävään yhteistyöhön. Tutkimusten mukaan juuri työpaikoilla tehtävä työ on liikkumisen ohjauksen keinoista tehokkain.

Kunnille ja yleishyödyllisille yhteisölle myönnettävän tuen lisäksi **HSL ehdottaa, että tukea voisivat hakea myös yksityiset työnantajat työpaikkakohtaisten liikkumissuunnitelmien laatimiseen**, kuten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessakin on kirjattu. Lisäksi tulisi harkita, että yli 100 henkilön työpaikoille tulisi velvoite laatia työ-

9.2.2021

15/00.04.02/2021

ja työasiamatkustamista koskeva liikkumissuunnitelma. Esimerkiksi joissakin Euroopan maissa (mm. Belgia) on lailla säädettyjä liikkumisen ohjauksen toimia, ja lakisäätteiset, isommille yrityksille pakolliset liikkumissuunnitelmat.

HSL-alueen työnantajilla on käytössään maksuton Työmatkalaskuri, jolla työnantaja voi toteuttaa työmatkaliikkumisen henkilöstökyselyn. **HSL ehdottaa, että myös vastaava valtakunnallinen kyselytyökalu kehitetään liikkumissuunnitelmien laadintaan.** Liikkumissuunnitelmassa muun muassa tunnistetaan organisaation mahdollisuudet edistää kestäviä liikkumismuotoja ja vähentää auton käyttöä. HSL on toteuttanut työmatkakyselyn ja liikkumissuunnitelman yli sadalle, 50 – yli 1000 henkilön, työpaikalle. Näiden kyselyiden mukaan noin 40 % autoilijoista arvioi voivansa helposti tai hyvin helposti vaihtaa joukkoliikenteeseen tai pyöräilyyn tai tehdä osan työmatkastaan jopa kävellen. Liikkumissuunnitelmien laatimisella ja jalkauttamisella työpaikoille edistetään tämän muutospotentiaalin toteutumista.

#### Verotus ja tukitoimenpiteet ovat keskiössä tavoitteiden saavuttamisessa

Tiekartan kolmannessa vaiheessa tullaan käsittelemään päästökauppaa. Tämä tarkoittaisi, että tarvittava päästötavoite olisi tarkoitus saavuttaa polttoaineiden myyntilupajärjestelmällä, joka asettaa kiintiöt polttoaineiden hiilisisällölle. Järjestelmässä valtio myisi myyntilupia säännöllisesti huutokaupalla polttoaineen jakelijoille huomioiden tietyt katto- ja lattiahinnat. HSL:n mielestä myyntilupajärjestelmän toimintaperiaatteita tulisi tarkentaa, jotta sen arviointi on aikanaan mahdollista. **HSL pitää kuitenkin ennen kaikkea tärkeänä, että päästökauppaa on tutkittu ja se sisältyy tiekarttaan yhtenä mahdollisena toimenpiteenä liikenteen päästöjen vähentämiseksi.** Liikenteen päästökaupan rooli ja vaikutus on perusteltua tarkastella uudelleen myös siinä vaiheessa, kun liikenteen verotuksen uudistamista tarkastelevan työryhmän raportti on valmistunut ja tiedetään muiden tiekartan toimenpiteiden toimeenpanosta. Päästökaupan vaikutusten vertailu polttoaineen hiilidioksidiveron vaikutuksiin on tärkeää, sillä suoran hiilidioksidiverotuksen etuna on helpompi hallinnointi ja sen vaikutukset voivat näkyä kulutuksessa sekä puhtaampien käyttövoimien kysynnässä nopeammin. Ennen kuin päästökauppaan siirrytään, on sen eri malleja ja vaikutuksia tutkittava laajasti.

**HSL:n mielestä verotuksen ohjauseinoissa tulisi arvioida myös liikkumisen työmatkakulujen verovähennyksiä niin, että verovähennys tukisi kestävien kulkutapojen valintaa.** Nykymuotoinen työmatkakulujen verovähennys kohdistuu valtakunnan tasolla käytännössä suurelta osin autoiluun, ja joukkoliikenteen palvelun alueella kaupunkiseuduilla kausilipun hinta ja etäisyysrajat jäävät työmatkakulujen verovähennysten alarajan alle. HSL tuo esiin, että työmatkakulujen verovähennyksen tulee kohdistua paremmin myös joukkoliikennematkoihin. Kulkutapariippumaton kilometreihin perustuva vähennys yksinkertaistaisi mallia sekä olisi hallinnollisestikin

9.2.2021

15/00.04.02/2021

kevyempi. On myös huomioitava, että mahdollinen etätöiden yleistyminen ja monipaikkaisuus voivat vähentää työperusteista liikkumisen tarvetta ja nykymuotoinen työsuhdematkakulujen verovähennysmalli, joka perustuu jäykästi asuin- ja työpaikan sekä joukkoliikenteen mahdollisuuksiin, voi vaatia uudistamista.

Liikenteen verotusta kohdistettaessa on myös hyvä muistaa tutkimuksissa havaittu ns. "rebound"-vaikutus: kun autoilijat vaihtavat polttoainetehokkaampiin autoihin, he saattavat ajaa niillä enemmän polttoainekustannusten laskiessa, jolloin hiilidioksidipäästöt eivät vähene. Tämä tarkoittaa, että autojen keski-ikä ei ole päästövähennyksissä yksiselitteinen mittari.

**HSL pitää hyvänä, että liikenteen vero- ja hinnoitteluohjauskeinoja tarkasteltaessa on kiinnitetty huomioita myös toimenpiteiden oikeudenmukaisuuteen.** Oikeudenmukaisuustavoite korostuu erityisesti polttoaineveroa korotettaessa, koska veronkorotus vaikuttaa erityisesti alueille, missä oma auto on ainoa liikkumismuoto. Alueellisten erityispiirteiden vuoksi on HSL:n mielestä perusteltua, että toimenpiteiksi on sisällytetty myös kaupunkiseutujen ruuhkamaksut. On huomioitavaa, että alueellisilla tienkäyttömaksuilla vähennetään muitakin tieliikenteen haittoja, kuten kasvavan kaupunkiseudun ruuhkia ja lähipäästöjä. Lisäksi niiden tuottojen oikeanlaisella ohjaamisella liikennejärjestelmään voidaan edelleen vaikuttaa liikenteen päästöihin, tasata maksuista aiheutuvia sosiaalisia vaikutuksia ja parantaa toimenpiteen hyväksyttävyyttä. **Ruuhkamaksulainsäädännön valmistelu ja valtion aktiivisuus siinä on olennaista, kun arvioidaan, millaiset mahdollisuudet Helsingin seudulla on saavuttaa liikenteen päästövähennystavoitteet.** MAL 2019 -työn vaikutusarvioissa todetaan, että ilman ruuhkamaksujen käyttöönottoa liikenteen päästöjen puolittaminen on vaikeaa. On tärkeää tunnistaa alueelliset erot päästövähennyspotentiaaleissa ja kohdistaa tehokkaita toimia sinne, missä henkilöauton käytölle on vaihtoehtoja. Ruuhkamaksujen valmistelussa on tarkasteltava erilaisia vaikutuksia laajasti ja huolellisesti. HSL osallistuu mielellään tähän työhön.

#### Logistiikan kokonaisuudessa vielä paljon konkretisoitavaa

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa keskitytään henkilöautoliikenteeseen, mutta kuorma-autoliikenteestä aiheutuu myös paljon päästöjä, jotka perusennusteiden mukaan eivät ole vähenemässä. **Logistiikkaan liittyvät toimenpiteet tulisi koota yhteen ja arvioida niiden vaikutuksia kokonaisuutena ja konkretisoida valtio-osapuolen roolia niiden toteuttamisessa.** Eri kysymyksissä valtio voi olla säätelijä, tukija, mahdollistaja tai yhteistyöalusta. Ammattilogistiikassa toimijoina ovat yritykset – miten valtio voi parhaiten tukea niiden päästövähennyspotentiaalin toteutumisen läpinäkyvästi ja reilusti?

9.2.2021

15/00.04.02/2021

Helsingin seudulla on selvitetty tavaraliikenteen päästövähennyskeinoja. Lyhyellä tähtämellä tehokkaimmat keinot liittyvät ajoneuvojen vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja polttoaineisiin. Valtion toimissa tällä sektorilla kannattaa painottaa nimenomaan raskaan kaluston käyttövoimia, sillä tiekuljetusten volyymit ovat suuria, eikä vaihtoehtoisia kuljetustapoja (rautatie- tai vesikuljetuksia) ole läheskään kaikissa kuljetuksissa käytettävissä.

Logistiikan digitalisaatio on tärkeä teema myös päästövähennysten kannalta. On hyvä, että asiaa on tutkittu tarkemmin omassa strategiassaan.

Tieto kuljetusten ympäristövaikutuksista tulisi saada vertailuperusteeksi sekä julkisissa että yksityisissä hankinnoissa. Myös yritykset ja kuluttajat tarvitsisivat puolueetonta vertailutietoa päätöksentekonsa tueksi.

Raideliikenteellä on merkittävä päästövähennyspotentiaali kuljetuksissa. Esimerkiksi Ruotsissa valtio tukee merkittävästi kuljetusten siirtymistä raiteille ja myös mahdollistaa systemaattisesti multimodaalit kuljetukset kattavan logistiikka-alueiden verkoston (ns. kuivasatamat) avulla. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on toimenpiteenä 18) yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistämisen selvittäminen. Tämä on hyvä ensimmäinen askel vahvempaan raideliikennepainotukseen kuljetuksissa, mutta pidemmällä tähtämellä tarvitaan valtion voimakasta panostusta, mikäli raidekuljetusten potentiaali halutaan täysimääräisesti käyttöön.

#### Etätöiden lisääntymisen päästövaikutuksissa huomioitava liikkumisen kokonaisuus

Luonnoksen mukaan tiekartan toisessa vaiheessa syksyllä 2021 tarkastellaan etätöiden lisääntymisen edellytyksiä ja vaikutusarviointia. Koronaviruksen myötä etätöiden määrä lisääntyi vuoden 2020 aikana erittäin paljon, ja sillä on ollut monenlaisia vaikutuksia liikkumiseen. Tiekartatöiden yhteydessä jo tehdyssä arvioinnissa tuodaan esiin, että moottoribensiinin ja ajosuoritteiden on arvioitu vähentyneen n. 7 % vuoden 2020 aikana. Korona voi vaikuttaa positiivisesti liikenteen päästöihin vähentäessään työmatkaliikennettä, mutta on toisaalta heikentänyt joukkoliikenteen houkuttelevuutta selvästi. Tarvitaan voimakkaita tukitoimia, jotta päästään takaisin hyvälle uralle, jossa oltiin ennen koronaa ja vielä siitä suurempaan joukkoliikenteen kasvuun. **Lisäksi etätöiden vaikutuksia arvioitaessa on erittäin tärkeää huomioida vaikutukset liikkumisen kokonaisuuteen:** työmatkojen vähentyminen voi lisätä vapaa-ajan liikkumista siten, että kokonaismuutos liikenteen päästöissä jää toivottua pienemmäksi.

#### Suhde valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee selkeyttää

Fossiilittoman liikenteen tiekartta ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ovat sekä sisällöltään että kirjausmuodoiltaan luonnosvaiheessa vielä osin ristiriitaisia. Niitä tulee yhdenmukaistaa

9.2.2021

15/00.04.02/2021

ymmärrettävyyden lisäämiseksi. Tämä korostuu etenkin kävelyn ja pyöräilyn kirjauksissa.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman työnjako on osin epäselvä myös liikennejärjestelmän systeemisen muutoksen suhteen. Molemmissa töissä tunnustetaan tarve systeemisen muutokseen ja mainitaan että otetaan toinen työ huomioon, mutta varsinainen muutoksen eteenpäin vieminen, askelmerkkien kuvaaminen ja konkretisointi jää kummassakin pääosin tekemättä. Mitä liikenteen päästöjen puolittaminen aidosti vaatii liikennejärjestelmän kehittämiseltä? Kuinka paljon kävelyn ja pyöräilyyn tulee investoida, jotta voidaan uskottavasti arvioida pääsevämme esitettyihin tavoitteisiin matkamäärien ja kulkutapaosuuden kasvattamiseksi? Kuinka joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja nopeutta lisätään niin, että sen kilpailukyky suhteessa henkilöautoon lisääntyy? Mitä henkilöautoliikenteen suoritteiden vähentämiseksi tehdään tiiviillä kaupunkiseuduilla, missä on vaihtoehtoja liikkumiseen? Tieliikenteeseen liittyviä kehityskulkuja ja tavoitteita tulisi töissä myös tarkastella yhdenmukaisesti.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja:

toimitusjohtaja Mika Nykänen

osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362