



31.10.2022

Asia/10

§ 719

V 23.11.2022, Vihreiden valtuustoryhmän ryhmäaloite venäläisestä fossiilienergiasta irtautumiseksi

HEL 2022-004679 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Reetta Vanhasen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Laura Uuttu-Deschryvere, kansainvälisten asioiden päällikkö, puhelin: 310 15266
laura.uuttu-deschryvere(a)hel.fi

Liitteet

1 Helen Oy:n vastaus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo ryhmäaloitteen loppuunkäsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Vihreiden valtuustoryhmä esittää ryhmäaloitteessaan, että toimia venäläisestä fossiilienergiasta irtautumiseksi sekä IEA:n ehdottamia toimenpiteitä energian säästämiseksi ja öljynkulutuksen vähentämiseksi otetaan pikaisesti käyttöön Helsingissä. Vihreä valtuustoryhmä esittää, että kaupunginvaltuustolle tuodaan selvitys siitä, miten ja millä aikataululla venäläisestä fossiilienergiasta päästään Helsingissä kokonaan irti sisältäen myös Helenin toimet. Samalla edellytetään Heleniltä toimenpideohjelman, jossa osoitetaan, millä tavoin yhtiö selviää jatkossa ilman maakaasua, Venäjältä tuotua biomassaa ja ennen pikaista kivihiihivoimaloiden sulkua hoitaa kivihiihien polttoa ilman Venäjältä tuotua kivihiihtä.



Lisäksi Vihreä valtuustoryhmä esittää, että mm. seuraavia keinoja otetaan käyttöön mahdollisimman nopeassa aikataulussa:

- Joukkoliikennelippujen erillinen subventoiminen helsinkiläisille joukkoliikenteen käyttöasteen nostamiseksi
- Sähköautojen latauspisteiden määrän lisääminen ja sähköautojen suosiminen pysäköintipolitiikassa sekä sähköautojen lisääminen kaupungin omassa autokannassa
- Kävelyä ja pyöräilyä lisäävien investointien vauhdittaminen ja väylien ympärivuotisen kunnossapidon parantaminen
- Etätyösuositusten osittainen (esim. 2 päivää viikossa) jatkaminen niillä aloilla, joilla se on mahdollista
- Taloyhtiöiden energiaremonttien vauhdittaminen edelleen
- Työntekijöiden autottoman työmatkaliikkumisen tukeminen
- Yhteiskäyttöautoilun helpottaminen
- Työmatkalentojen vähentäminen
- Erikseen harkittavien asuinalueiden tai kortteleiden autottomien sunnuntaiden kokeilut sekä kesäkävelykatukokeilujen laajentaminen.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Merkittävää osaa ryhmäaloitteessa esitettyjä toimenpiteitä Venäjän fossiilienergiasta irtaantumiseksi toteutetaan tai niitä ollaan käynnistämässä mm. osana päivitettyä Hiilineutraali Helsinki -ohjelmaa. Hiilineutraalisuustavoitteen 2030 mukaisesti vuoteen 2030 mennessä merkittävimmistä osasta fossiilienergian käytöstä (kaikki lähtömaat), joka kaupungin päätäntävällässä, on luovuttu.

Venäläisestä fossiilienergiasta irtaantumisessa on tärkeää keskittyä niihin toimenpiteisiin, joilla on suurin vaikutus ja jotka ovat suoraan kaupungin päätäntävällässä tai joihin kaupunki muutoin voi merkittävästi myötävaikuttaa. Osa esitetyistä toimenpiteistä on vaikutukseltaan vähäisiä tai ne eivät ole kaupungin päätäntävällässä. Lisäksi esitetyissä keinoissa on toimia, joita ei kannata edistää näiden vaikutuksen venäläisestä fossiilienergiasta irtaantumiseen ollessa olematon tai jopa käänteinen.

Vaikutukseltaan merkittäviä keinoja venäläisestä fossiilienergiasta irtaantumiseen ovat Helenin toimet energian tuotannon osalta. Helenin vastaus aloitteeseen koskien Helenin toimia ja Heleniltä edellytettyä toimenpideohjelmaa liitteenä Liite 1.

Seuraavassa katsaus aloitteessa esitettyjen keinoihin.



Joukkoliikennelippujen erillinen subventoiminen helsinkiläisille joukkoliikenteen käyttöasteen nostamiseksi

Lippujen hinnat vaikuttavat keskeisesti joukkoliikenteen suosioon. Joukkoliikenteen lippujen hintajoustoilla tarkoitetaan lippujen kysynnän muutoksen suhdetta lippujen hintojen muutoksiin. Joustot ovat erilaisia lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Lisäksi joustot voivat olla erilaisia pienissä muutoksissa verrattuna suuriin, yhtäkkisiin muutoksiin. Yleisesti joukkoliikenteen hintajouston arvioidaan olevan -0,3. Tämä tarkoittaa sitä, että jos lippujen hinnat laskevat 10 %, joukkoliikenteen kysyntä kasvaa 3 %.

Joukkoliikenteen lipunhintojen muutoksella on lisäksi vaikutuksia kulkutavan valintaan. Tutkimuksissa on todettu, että lippujen hintojen laskeutuksessa Helsingin sisäisen joukkoliikenteen lisäkysynnästä suurempi osa tulee jalan tai polkupyörällä kuljetuista matkoista kuin henkilöautoliikenteestä. Siirtymä ei siis ole energiatalouden tai fyysisen aktiivisuuden kannalta suotuisin mahdollinen.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä Helsingissä. Tehtävänsä liittyen HSL hyväksyy toimialueellaan noudatettavan joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän. Päätökset lippulajeista, alennusryhmistä ja lippujen hinnoista kuuluvat HSL:n toimivaltaan. HSL on halunnut yhtenäistää lippujen hinnat ja nykyisessä tariffissa ei enää ole aiemmin käytössä ollutta kuntakohtaista kausilippujen hinnoittelua. Helsinkiläisten lippujen lisäsubventoiminen vaatisi siis joko muutoksen HSL:n käytäntöön kuntien yhtenäisestä hinnoittelusta tai kaikilta HSL-kunnilta yhteisen päätöksen subvention kasvattamisesta.

Nopeana keinona vähentää venäläisen fossiilienergian käyttöä ja öljynkulutusta joukkoliikennelippujen hinnan subvention lisääminen vaikuttaa tehottomalta. Hintojen alennus tuo joukkoliikenteen käyttäjiksi vähemmän autoilijoita kuin kävelijöitä tai pyöräilijöitä, joten muutos saattaisi olla jopa liikenteen energiankulutusta lisäävä. Pitkällä aikavälillä alentuneet liikkumiskustannukset mahdollistavat muuttumattomalla liikkumisbudjetilla liikkumisen ulottumisen aiempaa kauemmaksi. Tällöin kodin ja työpaikan välisen etäisyyden merkitys vähenee, jolloin alentuneet liikkumiskustannukset voivat houkutella muuttamaan kauemmaksi. Tämä johtaa pitkällä aikavälillä yhdyskuntarakenteen hajaantumiseen, mikä edelleen lisää liikenteen energiankulutusta.

Sähköautojen latauspisteiden määrän lisääminen ja sähköautojen suosiminen pyhäköntipolitiikassa

Polttomoottoriautojen korvautuminen sähköautoilla vähentää riippuvuutta fossiilisista polttoaineista. Sähköautojen osuuden kasvu tapahtuu kuitenkin suhteellisen hitaasti, eikä kaupungilla ole keinoja nopeut-



taa tätä luontaista siirtymää merkittävästi. Siirtymän nopeuttamisen kannalta keskeisiä keinoja ovat kansalliset verotus- tai tukiratkaisut. Kaupungilla ei ole vaikutusmahdollisuutta ajoneuvojen korkeaan hintaan. Kaupungin keskeiseksi keinoksi on tunnistettu latausinfrastruktura huolehtiminen: vaikka latauspisteitä lisäämällä ei isossa määrin pystytä nopeuttamaan autojen hankintaa, latauspisteiden puuttuminen tehokkaasti estää sähköautoon siirtymisen.

Liikenteen sähköistymisen ennustetun kasvun toteutuminen edellyttää sitä, että sähköautojen latauspaikkoja on tarjolla riittävästi. Lähivuosina latauspaikkojen määrä ratkaisee myös ladattavien hybridien päästövähennystoteuman: mikäli latauspaikkoja ei ole, ajetaan polttomoottorilla ja oletettu päästöhyöty jää saavuttamatta. Valtaosa henkilöautojen latauksesta tulee tapahtumaan asuinkiinteistöjen parkkipaikoilla tai -halleissa, mutta kaikkialla kaupungissa tämä ei ole mahdollista.

Latauspaikkoja tarvitaan myös julkisiin ja kaupallisiin kiinteistöihin, yleisille alueille ja pysäköintialueille. Kaupungin tulee varautua myös oman kalustonsa sähköistämiseen. Kaupungin keinot edistää latauspisteiden syntymistä eri paikkoihin (esim. kauppoyhteyteen, yleisille alueille) ovat erilaiset. Esimerkiksi yleisille alueille toteutettaville latauspisteille on jo olemassa prosessi, mutta kaikissa latauspaikkatyypeissä vastaava prosessia ei ole.

Julkisia latauspisteitä Helsingissä on tällä hetkellä noin 200. Kaupungilla on käynnissä kilpailutus enintään 112 uuden latauspisteen toteuttamiseksi; nämä toteutetaan vuoden 2024 loppuun mennessä. Kaupungilta puuttuu kuitenkin kokonaisnäkemys siitä, missä määrin latauspisteitä on jo rakennettu erityyppisiin paikkoihin.

Päivitetyssä päästövähennysohjelmassa on toimenpide, jolla latauspisteiden toteuttamisen keinoista laaditaan suunnitelma. Ehdotuksen mukaan suunnitelma tulee laatia siten, että se huomioi kaupungin erilaiset keinot edistää latauspisteiden syntymistä erilaisissa kohteissa ja toisaalta varmistaa sen, että latauspisteiden määrä on linjassa suhteessa sähköautojen määrän kasvuennusteeseen.

Käytännössä kaupunki voi vaikuttaa latausasemien yleistymiseen julkisessa katutilassa sekä esimerkiksi vaatia latauspistevalmiutta kaavoitettaessa uutta maankäyttöä tai tehtäessä olemassa olevassa rakennuskannassa laajoja peruskorjauksia.

Sähköautoja on mahdollista suosia pysäköintipolitiikassa. Kaupunki myöntää 50 % alennuksen pysäköintimaksuista vähäpäästöisille ajoneuvoille.

Sähköautojen lisääminen kaupungin omassa autokannassa



Kaupungin tavoitteena on vaihtaa kaupungin omassa hallinnassa oleva henkilöautokanta täyssähköisiin ajoneuvoihin vuosina 2021–2025. Vaihto toteutetaan siten, että autojen pitoiän täytyttyä auto korvataan täyssähköajoneuvolla. Henkilöautojen pitoikä kaupungilla on viisi vuotta.

Sähköistämisen piirissä on yhteensä noin 457 henkilöautoa, joista valtaosa on Sote-toimialan käytössä. Sähköautojen osuus kaupungin koko henkilöautokannasta on 20,3 % vuonna 2022.

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|------|------|------|------|------|
| Uusittavien henkilöautojen määrä | | 108 | 23 | 46 | 76 |
| Hankitut täyssähköautot (toteutunut luku) | 63 | 30 | | | |
| Sähköautojen osuus vuoden uusintoista (toteutunut luku) | | 28 | | | |
| Sähköautojen kokonaismäärä | 63 | 93 | | | |
| Sähköautojen osuus koko hlöautokannasta | 13,8 | 20,3 | | | |

Täyssähköhenkilöautojen saatavuus on tällä hetkellä kohtuullisen hyvä eikä toimitusajoissa ole ollut viiveitä. Suurin pullonkaula on ollut latauspisteiden rakentamisen haasteet. Latauspisteiden toteuttaminen on osoittautunut haastavaksi erityisesti niissä tukikohtissa ja toimipisteissä, jotka sijaitsevat kaupungin ulkopuolisissa vuokraohteissa.

Kävelyä lisäävien investointien vauhdittaminen

Kävelyhankkeille ei ole ollut erillisbudjettia. Käytännössä kävelyn ja pyöräliikenteen erillisinvestointibudjetti on ollut pyöräliikenteen infra-hankkeiden budjetti, eikä sitä ole käytetty erikseen kävelyä edistäviin hankkeisiin. Toki monet pyöräliikenteen hankkeet parantavat samalla myös jalankulun asemaa, kun pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan asianmukaisesti toisistaan.

Investointien vauhdittamisen ensi askel olisi irrottaa kävely ja pyöräliikenne omiksi budjeteikseen siten, että pyöräliikenteelle säilyy vähintään nykyisen investointitason mukainen 25,5 miljoonan euron vuotuisen erillisinvestointien budjetti. Kävelylle erillisinvestointien tarve on pyöräliikennettä pienempi, sillä kävelyn kehittämisessä ei ole niinkään kyse puuttuvan infran rakentamisesta, vaan olemassa olevan täydentämisestä. Kävelyn erillisinvestointeja voisivat olla esimerkiksi kesäkatujen ja muiden kävely-ympäristöä parantavien kokeiluiden toteutuskustannukset, katupuiden ja muun kasvillisuuden lisääminen, jalkakäytä-



vien laatoittaminen sekä oleskeluun soveltuva infra niin aukioille kuin kaduille. Päästövähennysten näkökulmasta nämä investoinnit olisi hyvä kohdistaa kävelyn edistämishjelmassa esitetyille kävelyn ydinalueille, joissa on lähtökohtaisesti paljon jalankulkua ja ne kytkeytyvät joukkoliikenteen solmukohtiin, etenkin raideliikenteeseen.

Julkisen liikenteen solmukohtien lisäksi, myös paikalliskatuverkolle kohdistuvat kävely-ympäristön parannukset ovat oleellisessa osassa sekä kävelyn että pyöräliikenteen edistämässä. Tällä hetkellä olemassaoleville paikalliskaduille ei kohdistu toimenpiteitä. Paikalliskatuverkon kehittämiseksi kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmasta ei ole olemassa linjauksia tai toimenpidelistauksia. Paikalliskatuverkolla auto liikenteen rauhoittamisen keinoista ei ole listauksia eikä käynnissä olevia tai tulevia hankkeita.

Se, missä määrin kävely ja pyöräily vähentävät riippuvuutta fossiilien energista, riippuu ensisijaisesti siitä, mitä kulkumuotoa kävely ja pyöräily korvaavat. Mikäli ihmisiä pystytään ohjaamaan siten, että kävely ja pyöräily korvaavat nimenomaan omalla autolla tehtyjä matkoja, on näillä toimilla vaikutusta fossiilisten polttoaineiden kulutukseen.

Pyöräliikennettä lisäävien investointien vauhdittaminen

Pyöräliikenteen investointibudjetti on jo verrattain hyvällä tasolla huomioiden vuonna 2021 valmistunut pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamishjelma, jossa määriteltiin tavoiteverkkojen toteutumisen tavoite vuodelle 2031 perustuen aiemmin voimassa olleeseen 19,5 M€ vuosittaiseen pyöräliikenteen investointibudjettiin. Vuonna 2022 investointibudjetti nostettiin 25,5 M€ ja vuosina 2023–2024 sen on tarkoitus olla 23,5 M€, joka jo valmiiksi luo edellytykset tavoiteverkkojen ripeämmälle toteutukselle, kuin edellä mainitussa priorisointihjelmassa on määritellyt.

Pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamishjelmassa määritelty tavoiteverkkojen rakentamistahti oli hyvin linjassa aikaisemman HNH 2035 -tavoitteen kanssa. Pyöräliikenteen investointibudjetin lisääminen on hyvin linjassa myös aikaistetun HNH -3030 tavoitteen kanssa, mutta aikaistettu HNH-tavoite edellyttää myös tavoiteverkkojen toteutumisen aikaistamista viidellä vuodella verrattuna em. priorisointihjelmaan, mutta nostetun investointibudjetin tälle luomia edellytyksiä ei vielä ole tarkistettu.

Ensin on tärkeä tarkistaa, miten pitkälle tavoiteverkkoa saadaan rakennettua jo korotetulla investointibudjetilla. Mikäli jo korotetulla budjetilla tavoiteverkkoja ei saada pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamishjelmassa vuodelle 2031 määritetyn tavoitetilan tasolle viisi vuotta aiemmin vuonna 2026, on ensiarvoisen tärkeä laatia perusteellinen tarkastelu



vaadittavasta investointibudjetti- ja henkilöresurssitasosta. Tarkastelussa on selvitettävä ainakin, millaisella investointibudjetilla ja henkilöresursseilla saadaan vähintään 70 % kantakaupungin tavoiteverkosta ja 58 % baanaverkosta valmiiksi vuoteen 2026 mennessä.

Pyöräliikennettä lisäävien investointien vauhdittaminen luo edellytyksiä pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvulle, joka osana muiden kestävien kulkumuotojen edistämistä vähentää autoliikenteen kulkutapaosuutta. Näin vähennetään myös riippuvuutta venäläisestä fossiilienergiasta. Pyöräliikenteen kasvu lisäksi parantaa kansanterveyttä, vähentää päästöjä, parantaa kaupungin elinvoimaisuutta ja parantaa liikenneturvallisuutta. Investointien vauhdittamista tukee myös se, että jokainen erityisesti baanaverkon toteuttamiseen investoitu 1 euro tuo keskimäärin 7,8 euron hyödyn yhteiskunnalle.

Kävely- ja pyöräliikenneväylien ympärivuotisen kunnossapidon parantaminen

Pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamisohjelman mukaan toteutettavan pyöräliikenteen tavoiteverkon rakentaminen edellyttää myös panostusta sen ympärivuotiseen kunnossapitoon. Näin luodaan edellytykset sille, että kaiken ikäiset ja kykyiset ihmiset voisivat jatkaa pyörällä ajamista myös talvisissa olosuhteissa sekä sille, että saavutetaan pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa asetettu HNH-ohjelman kanssa synkronoitu päätavoite nostaa pyöräliikenteen kulkutapaosuus nykyisestä n. 10 prosentista 20 prosenttiin.

Potentiaali ympärivuotisen pyöräliikenteen kasvulle on suuri, sillä Pyöräilybarometri -tutkimuksen mukaan 71 % helsinkiläisistä ihmisistä käyttää pyörää matkoillaan ainakin joskus, 41 % liikkuu pyörällä talvella lumettomana ja jäättömänä aikana ja 13 % ajavat ympäri vuoden. Ympärivuotista pyöräliikennettä on jo tuettu pääasiassa harjasuolaukseen perustuvalla tehostetulla talvikunnossapidolla. Talvikauden 2022–2023 tavoitteena on, että 105 km pyöräliikenteen pääreiteistä ovat tehostetun talvikunnossapidon piirissä. Tavoite vuodelle 2025 on, että 150 km pyöräliikenteen pääreiteistä kuuluvat tehostettuun talvikunnossapitoon.

Ympärivuotisen kunnossapidon parantamiseksi tarvitaan muutakin kuin tehostetun talvikunnossapidon verkoston laajentamista. Kunnossapitoa on parannettava myös niillä reiteillä, jotka ovat tavoitetilanteessakin tehostetun talvikunnossapitoverkoston ulkopuolella. Nykyisten kunnossapitomenetelmien ja infran laadun johdosta pyörätiet ovat talvella pahimmillaan käyttökelvottomassa kunnossa. Tavoitteena on oltava, että pääpyöräreitit pysyvät kauttaaltaan talvella ajettavassa kunnossa niin, että pyöräliikennemäärät eivät lämpimään vuodenaikaan verrattuna vähene merkittävästi.



Tehostetun talvikunnossapidon lisäksi on kehitettävä operointimene-
telmiä, tehtävä tarkoituksenmukaisia kalustohankintoja, kehitettävä
urakkasopimuksia ja selvennettävä vastuita. Lisäksi on arvioitava re-
surssitarvetta ja kokonaisvaikutuksia, kuten tarvittavista investoinneista
saatavia hyötyjä. Hyötyjä syntyy pyöräliikenteen kasvun lisäksi erityi-
sesti liikastumisvammojen vähenemän kautta syntyvästä terveyden-
huoltokustannusten laskusta. Hyötyjen saavuttamiseksi talvihoidon
pääreitit on määriteltävä käyttäjälähtöisesti. Laatuvaatimukset on ase-
tettava tarkoituksenmukaisesti ja harmonisoitava yli hallinnollisten rajo-
jen, ja urakoinnissa on kiinnitettävä huomiota muihin käyttäjäkokemus-
ta parantaviin tekijöihin. Pyöräliikenneväylien ympärivuotisen kunnos-
sapidon parantaminen edellyttää sitä, että jalankulun kunnossapitoon
panostetaan samalla mitalla ja koko kunnossapidon toimintakentän tar-
kastelua kokonaisuutena.

Etätyösuositusten osittainen (esim. 2 päivää viikossa) jatkaminen niillä aloilla, joilla
se on mahdollista

Nykyohjeet mahdollistavat jo etätyön tekemisen esim. 2 päivää viikossa
niillä aloilla, joilla se on mahdollista. Helsingin kaupungilla etätyötä (jo-
ka on osa monipaikkaista työtä) voi edelleen tehdä kaikissa niissä töis-
sä, joissa se on mahdollista. Työyhteisöt sopivat esihenkilöidensä joh-
dolla, milloin lähityö on tarpeen. Sovituissa puitteissa työntekijät voivat
sovittujen pelisääntöjen puitteissa päättää, mistä käsin tekevät töitä.

Henkilöstöosaston 27.5.2021 antamassa kaupunkiyhtenäisessä Moni-
paikkainen työ Helsingin kaupungilla -ohjeessa on todettu, että Helsingin
kaupunki tukee monipaikkaisen työn tekemistä ja että monipaikkai-
sessa työssä työtä ja sen tekemistä ohjaavat työtehtävät, tehtäville
asetetut tavoitteet ja työntekijä itse. Kun työ voidaan tehdä etä- tai lähi-
työnä siellä, missä se on työntekijän, työnantajan ja työtehtävien kan-
nalta tarkoituksenmukaisinta ja luontevinta, lisätään työtyytyväisyyttä,
henkilöstön sitoutumista työnantajaan ja työn tuottavuutta.

Myös Henkilöstöraportista 2021 (s. 9) ilmenevin tavoin monipaikkatyön
tekemistä on kannustettu tekemään ja kannustetaan edelleen Helsingin
kaupungilla.

Taloyhtiöiden energiaremonttien vauhdittaminen edelleen

Kaikissa kiinteistöissä kannattaa toteuttaa energiatehokkuusparannuk-
sia ja tarkastella päälämmitysjärjestelmän valintaa. Tällä hetkellä todel-
la monet energiatehokkuuteen liittyvät toimet ovat itsessään taloudelli-
sesti kannattavia, eli ne maksavat itsensä takaisin suhteellisen nopeas-
ti verrattuna järjestelmän pitoaikaan. ARA tukee lisäksi kiinteistöjen
energiatehokkuusremontteja sekä öljylämmityksestä luopumista.



Tällä hetkellä kiinnostus remontteihin on suurta ja esimerkiksi maalämpöjärjestelmien osalta markkina on osin ylikuuma. Pullonkaulana remonteille on siis markkinatarjonnan riittävyys.

Kaupunki tarjoaa taloyhtiöille ilmasta neuvontaa energiatehokkuusparrannuksiin liittyen. Tämä Energiarenessanssi-toimintamalli on ollut erittäin suosittu ja tarpeellinen keino nopeuttaa remontteja eikä vastaavaa palvelua ole tarjolla muiden tahojen tuottamana.

Työntekijöiden autottoman työmatkaliikkumisen tukeminen

Helsingin kaupunki on Suomen suurin työnantaja. Vuoden 2020 lopussa sen palveluksessa työskenteli yhteensä 39 152 työntekijää. Työntekijöiden työmatkoista noin 40 prosenttia tehtiin henkilöauton kuljettajana tai matkustajana vuonna 2020. Työmatkojen kulkutottumuksissa on suuria eroja muun muassa toimialojen ja eri palveluiden, kuten myös työntekijöiden iän ja sukupuolen välillä.

Tutkimusten mukaan kestävien liikkumistottumusten suosioon vaikutetaan tekemällä systemaattisesti samaan suuntaan kulkevia konkreettisia toimenpiteitä, jotka lisäävät kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen käytön helppoutta, houkuttelevuutta ja kilpailukykyisyyttä suhteessa henkilöautolla kulkemiseen. Helsingillä on sekä kaupunkina että työnantajana keinoja vaikuttaa työntekijän liikkumistottumuksiin. Turvalliset, nopeat ja viihtyisät kulkuyhteydet kävellen ja pyörällä vaikuttavat liikkumisvalintoihin keskeisimmin. Lisäksi taloudellisilla kannusteilla ja työsuhte-educilla, kampanjoilla ja kilpailuilla voidaan vaikuttaa työntekijän kulkumuotovalintoihin. Tutkimusten mukaan työntekijät arvostavat siistejä ja riittäviä suihku-, pukeutumis- ja säilytystiloja sekä asianmukaista pyöräpysäköintiä.

Monia näistä toimenpiteistä kaupunki toteuttaa jo nykyisellään. Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025 ja Käveltävän Helsingin visio vuoteen 2030 sisältävät keskeiset tavoitteet ja toimenpiteet jalankulun ja pyöräilyn suosion kasvattamiseksi. Kaupunki tarjoaa työntekijöille mm. 160 euron työsuhdematkalippuedun, kaupunkipyörän käyttöedun sekä rahallista tukea polkupyörän hankintaa varten. Henkilöstöliikunta on aktivoanut työntekijöitä kestävien kulkumuotojen käyttöön kansallisten tapahtumien ja kilpailujen, kuten Unelmien liikuntapäivän, Liikkujan viikon ja Kävelykilometrikisan muodossa sekä tarjoamalla henkilöstölle Työmatkaliikkujaksi-valmennusta. Helsinki palkittiin Suomen Aktiivisimpana Työpaikkana 2020.

Helsinki laatii vuoden 2022 aikana Suomen Aktiivisin Työpaikka -konseptin mukaisen projektisuunnitelman tavoitteineen ja toimenpiteineen myös työmatkoilla tapahtuvien kestävien liikkumismuotojen edistämiseksi. Nykytilan arviointi osoittaa, että erityisesti työmatkapyöräilyä



edistävien olosuhteiden, kuten pyöräpysäköinnin ja peseytymis- ja pu-
keutumistilojen toteutumisessa on suurta vaihtelua työpaikkojen välillä.
Kaupungin tarjoamat henkilöstöedut on tarkoitus arvioida kokonaisu-
tena huomioiden myös työntekijöiden näkemykset ja kokemukset. Täs-
sä yhteydessä on mahdollisuus arvioida myös henkilöstöetujen kan-
nustavuutta ja ohjaavuutta kaupungin tärkeiden strategisten päämää-
rien, kuten ilmasto-, työhyvinvointi- sekä työvoiman veto- ja pitovoima-
tekijöiden näkökulmista. Vuoden 2022 lopussa toteutetaan kestäviin
kulkumuotoihin herättelevä ja henkilöstön tietoisuutta nykyisistä työ-
suhde-eduista parantava kampanja. Kampanjassa tehdään yhteistyötä
Climate Nudge -tutkimuskonsortion kanssa, jossa kehitetään tuup-
pauksia liikenteen päästöjen vähentämiseksi mm. työmatkoilla.

Yhteiskäyttöautoilun helpottaminen

Yhteiskäyttöautoilulla voidaan vähentää auton omistamisen tarvetta.
Yhteiskäyttöautoilu verrattuna auton omistamiseen kannustaa teke-
mään varsinkin lyhyet matkat muilla kulkumuodoilla kuin autolla.

Yhteiskäyttöautoilun edistäminen ei ole toistaiseksi vaatinut kaupungilta
merkittäviä toimenpiteitä. Kaupunki on osoittanut yhteiskäyttöautoyri-
tysten autoille omia pysäköintipaikkoja. Lisäksi yhteiskäyttöautoyri-
tysten autot voivat pysäköidä asukaspysäköintitunnuksen hinnalla kaikilla
kaduilla ja yleisillä alueilla olevilla aikarajoitetuilla ja maksullisilla pysä-
köintipaikoilla, joiden aikarajoitus on yli 60 minuuttia. Uudessa pysä-
köintipolitiikassa on toimenpiteenä palvelutason mukaisen hinnoittelun
käyttöönotto. Tällöin on mahdollista, että kaikkien pysäköintityyppien
hintaa nousee. Yhteiskäyttöautoyrittäjien pysäköintitunnuksen hinta on
esitetty pidettäväksi nykytasolla, mikä parantaa yhteiskäyttöautoyri-
tysten kilpailukykyä auton omistamiseen verrattuna.

Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeessa on kannustin;
toteuttamalla tontille yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikkoja, saa hel-
pusta pysäköintipaikkojen rakentamisvelvoitteesta. Tämä parantaa yh-
teiskäyttöautojen toimintaedellytyksiä, mutta kannustimen soveltaminen
ja toteutuksen käytännön valvominen on ollut ongelmallista ainakin
joissain tapauksissa.

Jos yhteiskäyttöautojen kilpailukykyä päätetään edistää lisää, tulisi
miettiä uusia toimenpiteitä tämän toteuttamiseksi ja varata niille riittä-
västi resursseja. Kaupungin kannattaa miettiä yhteistyössä yhteiskäyt-
täautoyrittäjien kanssa edistämistoimenpiteitä, jos niitä on tarpeen lisä-
tää nykyisistä toimenpiteistä. Näin mahdolliset edistämistoimenpiteet
voidaan kohdistaa oikein.

Yhteiskäyttöautoilun edistämiseen ei liity lainsäädännöllisiä esteitä.



Yritykset saattavat tehdä yhteistyötä esimerkiksi yksityisten pysäköintioperaattoreiden kanssa autojen lataukseen ja pysäköintiin liittyen. Tässä yhteistyössä kaupungilla ei ole roolia.

Yhteiskäyttöautoilu vähentää oman auton käyttöä ja ajettuja kilometrejä sekä tehostaa autojen käyttöä. Sillä voi olla pienimuotoinen vaikutus venäläisestä fossiilienergiasta irtautumisessa mutta vaikuttavasta toimesta ei ole kyse.

Työmatkalentojen vähentäminen

Lentomat kustamisen ympäristövaikutukset on tiedostettu Helsingin kaupungilla ja tavoitteena on lentämällä tapahtuvan työmatkustamisen vähentäminen. Helsingin kaupunki on kannustanut ja kannustaa edelleen vähentämään lentomat kustamista siten, että lentomat kustuksen tarpeellisuus tulee aina arvioida erikseen ja käyttää mahdollisuuksien mukaan ensisijaisesti muita vähemmän kuormittavia matkustustapoja. Lentomat kustamisen tarpeellisuuden arvioinnin tekee aina viime kädessä esihenkilö.

Henkilöstöosaston 29.11.2021 antamassa kaupunkiyhtenäisessä Matkustusohjeessa on hiilineutraalius- ja vähäpäästöisyysnäkökohdat otettu huomioon (luvut 2 ja 4.1). Ohjetta laadittaessa on erityistä huomiota kiinnitetty esimerkiksi lentomat kustamisesta aiheutuvien päästöjen vähentämiseen.

Virka- tai virantoimitusmatkaa suunniteltaessa on otettava huomioon muun muassa matkan tarpeellisuus, ja välttämätön matka tulee tehdä ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavalla tavalla.

Työntekijän on esimerkiksi mahdollista liittää välttämättömien työmatkojen yhteyteen vuosilomaa tai muita vapaapäiviään, esimerkiksi viikonloppuvapaita, lentoliikenteen ja muun liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Työmatkaa suunniteltaessa tulee siis muun muassa arvioida työmatkan ja vapaa-ajan matkustamisen kokonaisuutta ja huomioida ennakoitusti mahdollinen työmatkaan liitettävä vapaa-ajan matkustaminen päästöjen vähentämiseksi.

Ohjeen mukaisesti kotimaan työmatkat tulee pääsääntöisesti tehdä muulla tavoin kuin lentäen. Matkustamisen kokonaiskustannuksia arvioitaessa on myös ympäristövaikutukset otettava huomioon. Työtehtävien hoitamiseen liittyvän matkustamisen vaihtoehtona voi tapaamisiin käyttää mahdollisuuksien mukaan etäyhteyksiä.

Myös Monipaikkainen työ Helsingin kaupungilla -ohjeen luvussa 2 on huomioitu hiilineutraalius- ja ympäristöhyödyt työmatkustamisen (ja



samalla myös lentämällä tehtyjen työmatkojen) vähentämisen yhteydessä.

Erikseen harkittavien asuinalueiden tai kortteleiden autottomien sunnuntaiden kokeilut

Tarkkoja arvioita autottomien sunnuntaiden päästövähennyspotentiaalista on vaikea tehdä. Vaikutus riippuu alueen laajuudesta. IEA:n arvioiden mukaan autoton sunnuntai koko kaupungin tasolla, riippuen kaupungin koosta, säästäisi 380 000 barreliä öljyä, jos autoton sunnuntai on voimassa viikoittain ja 95 000 barreliä öljyä, jos autoton sunnuntai on kerran kuussa (<https://www.iea.org/reports/a-10-point-plan-to-cut-oil-use>).

Mikäli Helsingin kaupunki ottaisi käyttöön autottomat sunnuntait laajemmilla alueilla, se vaatisi yhteistyötä ministeriöiden ja muiden valtion viranomaisten kanssa. Kiellon ulkopuolelle pitäisi jättää ainakin ammatiliikenne, sillä elinkeinonharjoittamisen vapaus on perustuslaillinen oikeus. Myös lainsäädännön antamat mahdollisuudet tulee arvioida. Valtakunnallisesti merkittävälle väylille kunnalla ei ole toimivaltuuksia asettaa kieltoja, sillä maantiet ovat valtion hallinnoimia. Todennäköistä on myös, että kiellolle tulisi olla mahdollisuus hakea poikkeuslupaa esimerkiksi liikuntarajoitteisuuteen tai vaikkapa muuttoon liittyen. Myös tässä neuvottelu valtion viranomaisten ja etenkin poliisin kanssa olisi välttämätöntä, sillä poliisin pitäisi valvoa kiellon noudattamista. Laajemat kieltoalueet vaatisivat pitkää ja huolellista valmistelua yhteistyössä valtion viranomaisten kanssa vaikutustenarviointeineen. Laajat kieltoalueet olisivat melko epärealistinen vaihtoehto.

Yksittäisten asuinalueiden tai kortteleiden autottomat sunnuntait jäisivät todelliselta fossiilipolttoaineiden vähennyspotentiaaaliltaan melko vähäisiksi. Mikäli kuitenkin aluekohtaisia autottomia alueita toteutettaisiin, kannattaisi alueet valita joukkoliikenteen saavutettavuuden ja maankäytön tiiviyden perusteella. Esimerkiksi Helsingin keskusta tai Kallio voisivat olla alueita, joissa autoliikenne voitaisiin ohjata pääkatuverkkoa pitkin alueen ulkopuolelta.

Kaupunginosakohtaiset autottomat sunnuntait tulisi valmistella yhteistyössä alueen yritysten ja asukkaiden kanssa. Autottomat sunnuntait ovat olleet enemmän tapa lisätä kaupungin viihtyisyyttä ja elinvoimaa suppeammalla liikekeskusalueella. Yksinään päästövähennysnäkökulmasta niiden vaikutus olisi varovaisen arvion mukaan melko vähäinen.

Kesäkävelykatukokeilujen laajentaminen

Liikenteen päästövähennysten näkökulmasta kesäkadut pitäisi kytkeä katujen kehittämiseen pidemmällä aikavälillä. Yksittäisten katujen kokei-



lut muutaman kesäkuukauden eivät tuota merkittäviä tuloksia päästövähennysten tai fossiilipolttoaineista luopumisen näkökulmasta. Suurin vaikuttavuus olisi soveltaa kesäkatujen oppeja paikalliskatuverkon kehittämiseen periaatetasolla. Nämä periaatteet olisi hyvä kirjata myös kävelyn edistämishjelman toimenpiteeseen yksi ”kävelyn suunniteluohjeen laatiminen”. Konkreettinen muutos saataisiin aikaiseksi rahoittamalla olemassa olevan paikalliskatuverkon kehittämistä, mikä tarkoittaa omaa investointibudjettia ja hankkeiden ohjelmointia tämä budjetin puitteissa. Paikalliskatuverkon kehittäminen perustuu suoraan syyskuussa kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymiin periaatteisiin katuverkon toiminnallisesta luokituksesta (<https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2021-010056/kylk-2021-32/>). Nyt riskinä on, että kesäkadut alkavat elää omaa elämäänsä irrallisena jatkuvista suunnitteluprosesseista ja katu ympäristön pysyvästä kehittämisestä, jolloin niistä muodostuu ennemmin tapahtumia, kuin ihmisten liikkumiseen ja siten päästövähennyksiin aidosti vaikuttavia toimenpiteitä.

Mikäli kesäkaduista haluttaisiin konkreettisia vaikutuksia päästövähennyksiin, pitäisi niitä tehdä useita kymmeniä ympäri kaupunkia. Suurimmat ulosmitattavat hyödyt päästövähennysten näkökulmasta menetetään, kun kadut palautetaan kesän jälkeen lähtötilanteeseen. Suurimmat liikenteen päästöt syntyvät pääkatuverkolla, jossa liikkuu eniten autoliikennettä. Tosin on myös tunnistettava paikalliskatujen kadunvarsi-pysäköinnin ja autoliikenteen ehdoilla suunnitellun ympäristön rooli autoliikenteen nykyisessä roolissa liikennejärjestelmässä. Päästövähennysnäkökulmasta tilannetta tulisi joka tapauksessa tarkastella koko katuverkon tasolla eikä yksittäisten katujen kautta. Täytyy myös arvioida väliaikaisen järjestelyn suunnitteluun ja toteuttamiseen kuluvia resursseja suhteessa saavutettuihin hyötyihin. Vuonna 2022 kesäkatujen toteutuskustannukset ovat noin 280 000 euroa neljän kadunpätkän osalta. Henkilöresurssien osalta kesäkadut ovat vuosittain vaatineet projektipäälliköltä useamman kuukauden työtunnit ohjaamaan konsulttitoita ympäristö- ja liikenteenohjaussuunnittelun, toteutussuunnittelun, vuorovaikutuksen ja muiden tehtävien hoitamiseen.

Kesäkatujen tavoitteiden saavuttamiseksi on oleellista investoida riittävästi kadulle sijoitettavien elementtien laatuun, jotta ne houkuttelevat ihmisiä käyttämään katutilaa. Kesäkadut näyttävät mitä kaduille voidaan sijoittaa autojen viemän tilan sijaan. Kun tilaa otetaan jostain pois, täytyy tilalle tulevien asioiden osoittaa arvonsa, jolloin niihin on tarpeellista myös investoida tarpeeksi. Tämä periaate kadulle sijoitettavien elementtien riittävästä laadusta pätee myös katujen pysyvään kehittämiseen.



31.10.2022

Asia/10

Kesäkatukokeilujen laajentaminen ei investointina ole kannattava päästövähennysten näkökulmasta, jos kesäkatua ja siitä saatuja tuloksia ei onnistuta kytkemään katujen pysyviin muutoksiin, jotka ohjaavat ihmisiä kestävien kulkumuotojen pariin henkilöauton käytöstä. Toisin sanottuna investointi yksittäisten katujen pysyviin muutoksiin on päästövähennysten näkökulmasta kannattavampi investointi kuin useiden väliaikaisten kesäkatujen toteuttaminen ympäri kaupunkia. Kannattavampaa on kokeilla yksittäisissä kohteissa kesäkatuja ja skaalata kokeilusta saadut opit pysyvinä muutoksina katuympäristöön.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Laura Uttu-Deschryvere, kansainvälisten asioiden päällikkö, puhelin: 310 15266
laura.uuttu-deschryvere(a)hel.fi

Liitteet

1 Helen Oy:n vastaus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Kaupunkiympäristön toimiala
Kaupunginkanslia