



14.06.2023

Ärende/24

§ 154

Ledamoten Juhani Strandéns motion om uppmuntrande till att minska utsläppen i trafiken

HEL 2022-013633 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige betraktade motionen som slutbehandlad.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

1 Valtuutettu Juhani Strandenin aloite

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Juhani Strandén och 24 andra fullmäktigeledamöter föreslår i sin motion att Helsingfors stad främjar minskning av utsläppen i trafiken. På Västerleden främjas trafik med låga utsläpp genom att fordon med låga utsläpp (utsläppsnivån fastställd av Trafi 80g/CO₂) får använda ett kollektivtrafikfält. Främjande av trafik med låga utsläpp ingår i stadens strategi och motsvarande tillvägagångssätt borde gälla alla kollektivtrafikfält i Helsingfors. Trafik med låga utsläpp kan främjas med ett relevant trafikmärke eller alternativt genom att fatta ett beslut om att tillåta endast trafik med låga utsläpp på kollektivtrafikfälten.

Busskörfälten i Helsingfors används i huvudsak av bussar dygnet runt och utöver bussar får bara taxibilar använda dem under rusningstid. Utanför rusningstid är det tillåtet även för paket- och lastbilar att använda busskörfälten. Det finns cirka 44 km busskörfält i Helsingfors. Läget med busskörfälten på Västerleden är exceptionellt, eftersom nästan inga bussar kör längs Västerleden i och med västmetron.



14.06.2023

Med hjälp av busskörfält blir busstrafiken snabbare, mer regelbunden och punktligare. Det ökar kollektivtrafikens attraktivitet och sänker trafikeringskostnaderna. Detta bidrar till att öka kollektivtrafikens färdmedelsandel. Om redan en liten andel personbilar övergick till busskörfälten, skulle det försvaga busstrafikens smidighet och servicenivån för passagerarna.

I Europa har man tagit i bruk olika åtgärder och incitament för att bidra till att elbilar blir allmännare. Till exempel i Norge är det tillåtet för helt utsläppsfria fordon att använda busskörfälten. Antalet elfordon har dock ökat snabbt och trafiken på busskörfälten stockat sig, varför de största städerna, Oslo och Bergen, tänker avskaffa detta privilegium för elfordon.

I en utredning om att utveckla incitament för fordon med låga utsläpp i Helsingfors (Stadsmiljöbroschyrer 2021:4) konstaterades att det inte är i enlighet med stadens strategi att bevilja privilegier för fordon med låga utsläpp. De mål som har satts upp för kollektivtrafikfälten kan äventyras, om fordon med låga utsläpp får använda kollektivtrafikfälten då när det är tillåtet för taxibilar.

Enligt stadsmiljönämnden skulle trafikens utsläpp inte minska, även om det var tillåtet för fordon med låga utsläpp att använda kollektivtrafikfälten. Om omständigheterna för privatbilismen förbättrades skulle det bli mer lockande att använda personbilar, vilket skulle försvaga kollektivtrafikens servicenivå. Det skulle minska användningen av kollektivtrafiken och öka trafiksystemets totala utsläpp. Utöver utsläppseffekter finns det inte skäl att i utvecklingen av trafiksystemet favorisera de trafikformer som utnyttjar stadsrummet ineffektivt.

Staden ska främja trafik med låga utsläpp på något annat sätt än genom att låta personbilar med låga utsläpp att använda kollektivtrafikfälten. Staden skapar förutsättningar för en ökning av antalet elbilar bland annat genom att konkurrensutsätta byggnad av offentlig laddningsinfrastruktur för elbilar på gatuområden.

Stadsmiljönämnden har gett ett utlåtande i ärendet. Svaret stämmer överens med utlåtandet.

Enligt 30 kap. 11 § 2 och 4 mom. i förvaltningsstadgan besvarar stadsstyrelsen en motion som undertecknats av minst 25 ledamöter och förelägger fullmäktige sitt svar.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550



14.06.2023

Ärende/24

timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

1 Valtuutettu Juhani Strandenin aloite

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 29.05.2023 § 350

HEL 2022-013633 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 07.02.2023 § 70

HEL 2022-013633 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuustoaloitteessa ehdotetaan, että vähäpäästöistä liikennettä tulisi kaupungin strategian mukaisesti edistää ja se voitaisiin tehdä sallimalla vähäpäästöisille henkilöautoille joukkoliikennekaistojen käyttäminen kaikkialla Helsingissä. Aloitteessa on viitattu Länsiväylällä toteutettuun ratkaisuun. Länsiväylällä bussikaistojen tilanne on kuitenkin poikkeuksellinen, koska Länsimetron myötä Länsiväylältä poistui lähes kaikki bussiliikenne.

Bussikaistoja on Helsingissä pääosin kantakaupungissa keskustaan tuovilla pääkaduilla, joilla on paljon linja-autoliikennettä. Valtaosa bus-



14.06.2023

Ärende/24

sikaistoista on voimassa koko vuorokauden ja niitä voivat käyttää bussien lisäksi vain taksit ruuhka-aikoina. Ruuhka-aikojen ulkopuolella myös paketti- ja kuorma-autoliikenne on sallittua bussikaistoilla. Yhteensä bussikaistoja on Helsingissä 44 km.

Bussikaistat ovat yksi merkittävimmistä linja-autoliikenteelle annettavista etuuksista, joilla voidaan edistää niiden kulkua ruuhkaisella katuverkolla. Bussikaistat nopeuttavat bussiliikennettä sekä parantavat sen säännöllisyyttä ja täsmällisyyttä, mikä parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta sekä alentaa liikennöintikustannuksia. Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitellaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamista.

Jo pienikin henkilöautojen määrän siirtymä bussikaistoille johtaisi bussiliikenteen sujuvuuden heikentymiseen. Linja-autoliikenteen hidastuminen laskisi matkustajien palvelutasoa. Tämä huonontaisi joukkoliikenteen kilpailuasemaa henkilöauton kanssa. Bussiliikenteen hidastuminen kasvattaisi myös suoraan joukkoliikenteen hoidon tuotantokustannuksia ja heijastuisi siten HSL:n talouteen.

Eräissä Euroopan maissa ja kaupungeissa on toteutettu vahvasti sähköautojen yleistymistä edistävää politiikkaa monilla erilaisilla toimenpiteillä ja kannustimilla. Täysin päästöttömille sähköautoille on esimerkiksi Norjassa annettu oikeus käyttää bussikaistoja. Nopeasti kasvanut sähköajoneuvojen määrä on kuitenkin johtanut bussikaistojen ruuhkautumiseen. Norja aikookin poistaa sähköautoilta valtakunnallisen oikeuden käyttää bussikaistoja, minkä seurauksena suurimmat kaupungit Oslo ja Bergen ovat luopumassa tästä sähköautoille annetusta etuudesta.

Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitellaan polttomoottoriautojen määrän vähentämistä kaupunkialueella. Helsingin tavoite on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Helsingin toiseksi suurin päästösektori on liikenne, joka tuottaa 24 % päästöistä. Valtaosa liikenteen päästöistä (58 % vuonna 2021) syntyy henkilöautoliikenteestä.

Aiemmassa Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassa tavoite sähkökäyttöisten autojen osuudelle Helsingin ajoneuvokannasta oli 30 %. Sähköautojen osuuden kasvattamiseen vaikuttaa merkittävästi valtakunnallisella tasolla tehtävät päätökset. Myös kaupunki toteuttaa tarvittavia keinoja osuuden kasvattamiseksi. Esimerkiksi vuonna 2022 kilpailutettiin toteutus yli 100 sähköauton julkisen latauspisteelle. Selvityksessä vähäpäästöisten ajoneuvojen kannustinten kehittämisestä Helsingissä (Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:4) todettiin, että vähäpäästöisten ajoneuvojen kaistaetuudet eivät ole kaupungin strategian mukaisia: ”Joukkoliikennekaistoille asetetut tavoitteet voivat vaaran-



tua, jos vähäpäästöisille ajoneuvoille sallitaan oikeus käyttää joukkoliikennekaistoja silloin, kun se on takseille sallittua.”

Kaupunkiympäristölautakunnan käsityksen mukaan vähäpäästöisten henkilöautojen salliminen joukkoliikennekaistoilla ei vähentäisi liikenteen päästöjä. Henkilöautoilun olosuhteiden parantaminen tekisi auton käyttämisestä houkuttelevampaa ja lisäksi huonontaisi joukkoliikenteen palvelutasoa, mikä johtaisi joukkoliikenteen käytön vähenemiseen. Siten muutoksen kokonaisvaikutus olisi päinvastoin liikennejärjestelmän kokonaispäästöjä lisäävä. Päästövaikutusten lisäksi muutoinkaan liikennejärjestelmän kehittämisessä ei ole syytä suosia tilaa tehottomasti käytäviä liikennemuotoja.

Kaupunkiympäristölautakunnan mielestä vähäpäästöisen liikenteen edistäminen tulee tehdä muuten kuin sallimalla vähäpäästöiset henkilöautot joukkoliikennekaistoille. Kaupunki edistää sähkökäyttöisten autojen yleistymistä muun muassa kilpailuttamalla julkisen latausinfra toteuttamista katualueille. Käyttövoimamuutosten lisäksi liikennesuoritteeseen vaikuttamisella on erittäin merkittävä rooli päästövähennysten saavuttamisessa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi