

28.11.2011

9/00/02/020/2011

Helsingin kaupunginhallitus

**LAUSUNTO HELSINGIN KAUPUNGILLE HELSINGIN PARHAAT
ENERGIATEHOKKUUSKÄYTÄNNÖT -TYÖRYHMÄN LOPPURAPORTISTA**

HSL:n hallitus päätti 22.11.2011 pitämässään kokouksessa antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Helsingin parhaat energiatehokkuuskäytännöt -työryhmän loppuraportti on selkeä ja monipuolinen kokonaisuus, jossa on esitelty hyviä koti- ja ulkomaisia esimerkkejä parhaista energiatehokkuuskäytännöistä ja arvioitu toimenpiteiden vaikutuksia ja soveltuvuutta Helsinkiin. Raportissa on esitetty laskelmia toimenpiteiden vaikuttavuudesta ja niihin liittyviä epävarmuustekijöitä. Toimenpide-ehdotukset on ryhmitelty kolmeen luokkaan toteutettavuuden perusteella, mikä antaa yleiskäsityksen sekä toimenpiteiden vastuutahosta että niiden toteutettavuusmahdollisuuksista.

Raportin pohjalta on tarpeen laatia tarkempi toteuttamishjelma, jossa määritellään eri toimenpiteiden vastuutahot ja mittarit sekä sovitaan toimenpiteiden edistämisen ja vaikutusten seurannasta.

Liikennesektorin energiankulutusta voidaan tehostaa monenlaisilla toimilla. Toimenpiteet voitaisiin raportissa esitettyjen kymmenen ehdotuksen lisäksi valita monella muullakin tavalla. Esitetyt toimenpiteet toimivat lähinnä esimerkkeinä erilaisista lähestymistavoista, joilla liikenteen energiankulutukseen voidaan vaikuttaa.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011)

Helsingin seudulla (14 kuntaa) liikennejärjestelmän pitkäjänteisestä kehittämisestä päätetään Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011). HSL:n hallitus teki keväällä 2011 liikennejärjestelmäpäätöksen, jonka KUUMA-hallitus hyväksyi omalta osaltaan. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-aiesopimus perustuu liikenteen osalta HLJ 2011 -suunnitelmaan. Lisätietoa HLJ 2011:stä: www.hsl.fi/hlj.

HLJ 2011:n kehittämisohjelman rakenne perustuu viisitasoiseen strategiakehikkoon. Eri tasojen toimet muodostavat liikennejärjestelmän kehittämisohjelman. HLJ 2011:n ensimmäisen kehittämistason (Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö) keskeisenä linjauksena on vähentää maankäytön ratkaisulla liikkumisen tarvetta ja lisätä liikenteen energiatehokkuutta. Toisen kehittämistason (Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut) tavoitteena on kestävien kulkutapojen edistäminen. Kolmannella kehittämistasolla (Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely) esitetään otettavaksi käyttöön tehokkaita taloudellisia

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
01. 12. 2011	
Dnro/Dnr	HEL 2011-005185
Isäntäluokka	14 03 00
Uppöfteklass	

28.11.2011

9/00/02/020/2011

ohjauskeinoja ja monipuolisia liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä. Liikenteen infrastruktuuri kokoa muiden kehittämistasojen linjauksia ja toimenpiteitä palvelevat infrastruktuurihankkeet.

Helsingin parhaat energiatehokkuuskäytännöt -työryhmän esittämät toimenpiteet ovat pääosin linjassa HLJ 2011:n kehittämisohjelman kanssa. Sen sijaan raportissa ei ole esitetty Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito -tasolle kuuluvia toimenpiteitä, joilla pyritään varmistamaan liikkumisen ja kuljetusten ennakoitavuus ja häiriöttömyys.

Joukkoliikenteen suunnittelu

Joukkoliikenne on henkilöautoilua merkittävästi energiatehokkaampi kulkumuoto. HSL suunnittelee ja tilaa toiminta-alueensa joukkoliikennepalvelut. Lisäksi HSL pyrkii kehittämään joukkoliikennettä entistä ympäristöystävällisempään suuntaan. Vuonna 2010 valmistuneen Joukkoliikenteen energiatehokkuuden kehittämismahdollisuudet -selvityksen mukaan joukkoliikenteen energiatehokkuutta voidaan parantaa muun muassa hybridibussien käyttöönotolla, biopolttoaineiden käytöllä, jarrutusenergian hyödyntämisellä sekä kuljettajien ajotapoja kehittämällä. Bussiliikenteen kilpailutuksessa suositaan vähäpäästöistä ja energiatehokasta kalustoa.

Liikkumisen ohjaus

Liikkumisen ohjauksella tarkoitetaan kestävien kulkutapojen käytön edistämistä tiedollisen ohjauksen keinoin ja erilaisin palveluin. HSL:n liikkumisen ohjauksen palveluihin kuuluu mm. yritysten ja muiden organisaatioiden konsultointi, liikkumissuunnitelmien tekeminen, asukas- ja sidosryhmävuorovaikutuksen edistäminen sekä eri tahojen kehittämishankkeisiin osallistuminen. Liikkumisen ohjauksen edellytyksiä parannetaan liikennejärjestelmätyöllä, esimerkiksi edistämällä kävelyä ja pyöräilyä sekä liityntäpysäköintiä osana joukkoliikenteen matkaketjua.

Seuraavissa kappaleissa on esitetty HSL:n kannanotto Helsingin parhaat energiatehokkuuskäytännöt -työryhmän loppuraportin liikkumisen ja logistiikan energiankäyttöön liittyviin toimenpiteisiin (L1 - L10):

L1 - Energiatehokkaiden kulkutapojen edistäminen maankäytön suunnittelussa

Energiatehokkaiden kulkutapojen edistäminen maankäytön suunnittelussa on Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) linjausten mukaista. Parhaiden tulosten saavuttamiseksi maankäytön suunnittelu on kytkettävä tiiviisti liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja joukkoliikenteen suunnitteluun.

Raportin esimerkkitoimenpiteenä on liikkumisvyöhyketarkastelujen soveltaminen maankäytön suunnittelussa. Myös HLJ 2011:n yhtenä

28.11.2011

9/00/02/020/2011

toimenpiteenä on joukkoliikennekaupunki- ja muiden liikkumisvyöhyketarkastelujen kehittäminen seudullisena yhteistyönä. Liikenteen saavutettavuustarkasteluja (SAVU) on kehitetty HSL:ssä syksyn 2011 aikana. Saavutettavuustarkasteluissa kuvataan erilaisten toimintojen saavutettavuutta joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen seudulla asuvien kannalta. Tarkastelujen tavoitteena on kuvata kestävä liikumisen kannalta parhaat maankäytön kehittämiskohteet Helsingin seudulla. Saavutettavuustarkastelut toimivat apuvälineinä maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa ja tuovat pohjatietoa maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen (MAL) valmisteluun.

L2 - Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen tukee pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistämistä toimivaksi matkaketjuksi. Pyöräpysäköintiä tulee sijoittaa ensisijaisesti raskaan raideliikenteen (juna ja metro) asemille sekä tärkeimmille linja-autopysäkeille. Nykyiset raitiovaunupysäkit eivät yleensä sovellu hyvin pyörien liityntäpysäköintiin, mutta tulevan Raide-Jokerin keskeisille pysäkeille sitä on tarpeen sijoittaa.

L3 - Seudullisen liikkumiskeskuksen perustaminen

Seudullisen liikkumiskeskuksen tulee toimia tiiviissä yhteistyössä HSL:n liikumisen ohjauksen toiminnan kanssa. Keskukseen toimintaa pitää tulevaisuudessa voida laajentaa koko Helsingin seudulle. Liikkumiskeskusta perustettaessa on harkittava, voiko hankkeen toteuttaa jo käytössä olevan konseptin, kuten Ilmastoinfon yhteydessä.

L4 - Joukkoliikenteen lippuvalikoiman laajentaminen

HSL:n yhtenä strategisena tavoitteena on tarjota asiakkailleen laadukkaita, kustannustehokkaita ja kohtuuhintaisia joukkoliikennepalveluita. HSL:n lippuvalikoima on jo nykyisellään myös kansainvälisesti vertailtuna laaja. HSL kehittää parhaillaan sekä matkakortti- että vyöhykejärjestelmäänsä. Tuleva matkalippujärjestelmä mahdollistaa uusien lipputuotteiden kehittämisen sekä monipuoliset myynti- ja jakelukanavat. Uudessa taksa- ja lippujärjestelmässä hinnoittelu perustuu aiempaa enemmän matkan pituuteen ja on riippumaton olemassa olevista kuntarajoista. Malli tukee entistä paremmin matkustusta kuntarajojen yli ja poikittaista joukkoliikennettä.

Raportissa on esitetty joukkoliikenteen lippuvalikoiman laajentamista jälkimaksettavalla joukkoliikennelipulla ja yhteislipulla liityntäpysäköinnin houkuttelevuuden lisäämiseksi. HSL ei kannata jälkilaskutukseen siirtymistä. Nykyiset maksutavat ovat paremmat matkustajien tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi. Jälkilaskutukseen liittyvä asiakkaiden maksukyvyn tarkistaminen ja laskujen lähettämistyö on kustannuksiin nähden tehotonta. Ryhmämatkojen maksaminen sen sijaan helpottuu HSL:n uuden järjestelmän myötä. Järjestelmään on kaavailtu omaa painiketta ryhmämatkojen

28.11.2011

9/00/02/020/2011

maksamiseen, jolloin erillistä yhteislippua ei ole tarpeen toteuttaa.

L5 - Kaupunkilogistiikan kehittäminen

Tavaraliikenteen suurimmat päästövähennykset saavutetaan jakelukuljetuksia kehittämällä. Kaupunkilogistiikan kehittämiseksi esitetyt toimenpiteet tuovat mukanaan energiatehokkuuden lisääntymisen lisäksi suoria säästöjä kaupungin kuljetuskustannuksissa. Yhteistyöhankkeissa (kaupunkilogistiikan yhteistyöfoorumi ja kuljetusyritysten kannustaminen energiatehokkuuteen) on tarkastelualuetta laajennettava koko Helsingin seudulle.

L6 - Pyöräilyn pääväylien kehittäminen

HSL on käynnistänyt syksyllä 2011 HLJ 2011:n jatkotyönä Helsingin seudun pääpyöräily-verkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittelyn. Työssä laaditaan tavoiteverkko vuodelle 2020 sekä vuoden 2016 loppuun asti ulottuva kiireellisimpien toimenpiteiden toteuttamis-ohjelma. Reittien tulee olla mahdollisimman suoria ja turvallisia sekä muodostaa laadukas ja toimiva verkko. Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen on keskeistä pääpyöräily-verkon ja laatukäytävien suunnittelussa.

Pyöräilyn edistäminen edellyttää väylien kehittämisen lisäksi myös muita toimenpiteitä. Esimerkiksi kaupunkipyöräjärjestelmä toteuttaa joukkoliikenteen matkaketjua. Järjestelmän avulla palvellaan sekä asukkaita että matkailijoita. Kaupunkipyöräjärjestelmä on tarkoitus aloittaa Helsingissä vuonna 2012.

L7 - Pysäköintipaikkojen varaaminen sähköautoille keskustassa

Liikenteen energiatehokkuustoimien suunnittelussa kestävien kulkutapojen edistämisen ja yhdyskuntarakenteen tiivistämisen tulee olla ensisijaista. Kaupunkiympäristön viihtyisyyteen, turvallisuuteen ja terveellisyyteen vaikuttavat päästöjen lisäksi myös muut asiat, kuten liikenteen melu ja onnettomuudet. Vähäpäästöisetkin henkilöautot pysäköintipaikkoineen vievät kaupunkitilaa ja aiheuttavat ruuhkia.

L8 - Ympäristövyöhykkeiden kehittäminen

Ympäristövyöhykkeiden ideana on rajoittaa saastuttavimpien ajoneuvojen liikennöintiä keskusta-alueella ja parantaa näin paikallista ilmanlaatua. Helsingin kantakaupungin alueelle on muodostettu vuonna 2010 ympäristövyöhyke, joka koskee HSL:n kilpailuttamaa Helsingin sisäistä ja seudullista bussiliikennettä sekä HSY:n kilpailuttamaa jätteenkuljetusta. Ympäristövyöhykkeitä esitetään kehitettäväksi koskemaan myös muuta liikennettä. Toimenpide on kannatettava ilmanlaadun kannalta, mutta energiatehokkuuteen sillä on vähäisempi vaikutus.

28.11.2011

9/00/02/020/2011

L9 - Liikenteen haittojen vähentäminen ruuhkamaksujen avulla

Helmikuussa 2011 valmistunut Liikenne- ja viestintäministeriön ruuhkamaksuselvitys tehtiin tiiviissä yhteistyössä HLJ 2011 -prosessin kanssa. Selvityksen johtopäätöksenä todettiin, että liikennejärjestelmä, jonka yhtenä osana on ruuhkamaksu, toteuttaa Helsingin seudun liikennejärjestelmälle asetettuja tavoitteita paremmin kuin liikennejärjestelmä, joka ei sisällä ruuhkamaksua. HLJ 2011:n päätöksen mukaan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden saavuttamiseksi ja toimivuuden turvaamiseksi tulee käyttää monipuolisesti ja tehokkaasti taloudellisia ohjauskeinoja. Tarkastelun kohteena on erityisesti liikenteen kysynnän ohjaus, ruuhkautuminen, päästöjen vähentäminen ja rahoituksen järjestäminen. Ohjausvaikutuksen tehostamiseksi liikenteeltä kerättävät maksut tulee ohjata joukkoliikenteen edistämiseen ja joukkoliikennettä tukeviin investointeihin sillä seudulla, jolta ne kerätään.

L10 - Taloudellisen ajotavan edistäminen

Taloudellisen ajotavan koulutuksella, polttoaineenkulutuksen seurannalla ja hyvästä ajo-tavasta palkitsemalla voidaan saavuttaa merkittäviä säästöjä polttoaineenkulutuksessa. HSL tarjoaa liikennöitsijöille koulutusta, jossa käsitellään myös taloudellista ajotapaa.

HSL edistää omalta osaltaan liikenteen energiatehokkuutta pitkäjänteisellä seudullisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla (HLJ 2011), joukkoliikenteen suunnittelulla ja edistämällä, joukkoliikenteen energiatehokkuutta kehittämällä sekä monipuolisin liikkumisen ohjauksen keinoin.

Lisätietoja antaa osaston johtaja Suoma Sihto, p. 4766 4260

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä



Pirkko Lento
toimitusjohtajan sijainen



Suoma Sihto
osaston johtaja

TIEDOKSI

HSL:n kirjaamo

