

## Liikennetietoa Helsingistä

### Auton käyttö Helsingissä

- Vuoden 2022 lopussa helsinkiläisillä oli noin 210 000 henkilöautoa.
- Vuonna 2017 Helsingin autokannasta 0,1 % oli täyssähköisiä. Kesäkuussa 2023 täyssähköautoja oli jo 3,2 % koko autokannasta.
- Eniten autoja Helsingissä on hyvätuloisilla. Aalto-yliopiston tutkijaryhmän arvion mukaan ylimpiin tuloluokkiin kuuluvat kotitaloudet siirtyvät hyvin todennäköisesti sähköautoihin lähitulevaisuudessa joka tapauksessa.
- Helsingissä yli puolet kotitalouksista on autottomia. Kantakaupungissa vain joka kolmannessa kotitaloudessa on auto. Näihin kotitalouksiin CO<sub>2</sub>-päästöjä tuottavien autojen käytön rajoittamisen suorat vaikutukset olisivat oletettavasti vähäisimmät.
- Helsingissä autojen kierto on muuhun Suomeen verrattuna nopeaa. Aalto-yliopiston selvityksestä ilmenee, että yli 90 % autonomistajista vaihtaa autoa vähintään kerran vuoteen 2035 mennessä. Mahdolliseen liikennepäästöjä tuottavien henkilöautojen kieltoon ehdittäisiin tältä kannalta reagoida autohankinnoissa.
- Liikenteen päästöt muodostivat 21,4 prosenttia kaikista kaupungin suorista päästöistä vuonna 2022. Yksityisautoilun osuus on yli puolet kaikista liikenteen päästöistä.

### Liikenteen ilmastotoimet muissa Euroopan pääkaupungeissa

- Erilaisia ympäristövyöhykkeitä on käytössä esimerkiksi Kööpenhaminassa, Oslossa, Lontoossa ja Amsterdamissa. Tukholmassa polttomoottoriautot kieltävä vyöhyke otetaan käyttöön vuoden 2025 alussa.
- Myös Helsingissä on käytössä ympäristövyöhyke kantakaupungin alueella, mutta sen rajoitukset koskevat ainoastaan HSL-busseja ja jätehuoltoa.

**Vuonna 2023 selvitettävät toimenpiteet**

- Tieliikenteen päästörajoitusten lisäksi tarkastellaan myös muita mahdollisia toimenpiteitä: muun muassa julkisen vesiliikenteen sähköistämistä, kävelyn ja pyöräilyn edistämistä sekä pysäköinnin ja katuverkon kehittämistä.
- Kaupunginvaltuusto on asettanut hiilineutraaliustavoitteen vuodelle 2030. Koska aikaa on niukasti, päästövähennyskeinoja etsitään ensisijaisesti kaupungin omassa päätösvallassa olevista vaihtoehdoista. Esimerkiksi seudulliset tiemaksut eivät siksi ole aktiivisesti mukana selvitettävässä kokonaisuudessa.
- Alustavana ajatuksena on, että jos Helsingissä otettaisiin käyttöön ympäristövyöhykkeitä, toteutuessaan ne koskisivat henkilöautoja ja raskasta liikennettä. Mahdollinen hiilidioksidipäästöjä tuottavien autojen kieltö koskisi vain henkilöautoja ja pakettiautoja.
- Ympäristövyöhykkeiden kohdalla tullaan tarkastelemaan myös erilaisia poikkeuksia, kuten on tehty muidenkin kaupunkien käyttöön ottamissa ratkaisuisa. Poikkeuksia tulisi esimerkiksi satamiin ohjautuvaan liikenteeseen.