

## Faktablad: Trafikinformation om Helsingfors

### Bilkörning i Helsingfors

- I slutet av 2022 hade Helsingforsborna cirka 210 000 personbilar.
- År 2017 utgjordes 0,1 % av Helsingfors bilbestånd av helelektriska bilar. I juni 2023 utgjorde andelen helelektriska bilar redan 3,2 % av hela bilbeståndet.
- De välbärgade äger flest bilar i Helsingfors. Enligt forskargruppen vid Aalto-universitetet är det mycket troligt att hushåll som hör till de högsta inkomstklasserna inom en nära framtid i vilket fall som helst kommer att övergå till elbilar.
- I Helsingfors har över hälften av hushållen ingen bil. I stadskärnan har endast vart tredje hushåll en bil. För dessa hushåll skulle effekterna av begränsningen av eller förbudet mot bilar som släpper ut CO<sub>2</sub> förmodligen vara de minsta.
- I Helsingfors är omsättningen av bilar snabb jämfört med resten av Finland. Av Aalto-universitetets utredning framgår att över 90 % av bilägarna kommer att byta bil åtminstone en gång fram till år 2035. I detta avseende skulle det finnas tillräckligt med tid för att vid köp av bilar reagera på det eventuella förbudet mot personbilar som orsakar trafikutsläpp.
- Trafikutsläppen utgjorde 21,4 procent av stadens totala direkta utsläpp år 2022. Privatbilismen står för mer än hälften av alla trafikutsläpp.

### Klimatåtgärder inom trafik i andra europeiska huvudstäder

- Olika miljözoner tillämpas till exempel i Köpenhamn, Oslo, London och Amsterdam. I Stockholm kommer en zon med förbud mot bilar med förbränningsmotor att införas i början av 2025.
- Även i Helsingfors finns en miljözon i stadskärnan, men dess begränsningar gäller endast HRT-bussar och avfallshantering.

### Trafikåtgärder som ska utredas 2023

- Utöver utsläpps begränsningar för bilar granskas även andra åtgärder, bland annat elektrifiering av kollektivtrafiken, främjande av gång och cykling samt utveckling av parkering och gatunätet.

- Stadsfullmäktige har ställt upp ett mål koldioxidneutralitet för 2030. Med tanke på att det är ont om tid söker man i första hand lösningar för att minska utsläppen bland de alternativ som omfattas av stadens egen beslutanderätt. Därför ingår exempelvis regionala trängselavgifter inte aktivt i den helhet som utreds.
- 
- Den grundläggande tanken är att miljözonerna, om de verkställs, skulle gälla personbilar och tung trafik. Förbudet mot bilar med koldioxidutsläpp skulle gälla endast personbilar och skåpbilar.
- När det gäller miljözoner kommer man också att överväga olika undantag, vilket också har gjorts avseende de lösningar som har införts av andra städer. Undantag skulle göras till exempel för trafik som till exempel riktas till hamnar.