



Taitamaton versio HSL:n hallituksen käsittelyyn

ASUKASPANEELIN JULKILAUSUMA

**Oikeudenmukaiset ilmastotoimet Helsingin seudun
liikennejärjestelmässä**

Toukokuu 2026

Johdanto

Helsingin seudun liikenne HSL valmistelee vuonna 2026 liikennejärjestelmäsuunnitelmaa yhdessä seudun kuntien kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on 15–20 vuotta eteenpäin katsova strateginen, koko seutua koskeva suunnitelma. Se käsittelee kaikkia liikkumismuotoja, kuten joukkoliikennettä, kävelyä, pyöräilyä, henkilöautoliikennettä ja tavaraliikennettä. Liikennejärjestelmäsuunnitelma määrittää, miten seudun liikennettä tulisi pitkällä aikavälillä kehittää: Minne uusia liikenneyhteyksiä tulisi rakentaa? Miten eri liikkumismuotoja priorisoidaan?

Liikennejärjestelmäsuunnitelman alueeseen kuuluu 15 kuntaa: pääkaupunkiseutu eli Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen sekä Keski-Uudenmaan KUUMA-kunnat eli Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Siuntio, Tuusula ja Vihti.

Osana suunnitelman laadintaa HSL järjesti tammi-maaliskuussa 2026 asukaspaneelin seudun asukkaille. Paneelissa hyödynnettiin ns. puntaroivan kansalaisosallistumisen menetelmiä, jotka perustuvat huolelliseen perehtymiseen, tasa-arvoiseen ja kunnioittavaan keskusteluun sekä vaihtoehtojen arviointiin tosiasioiden pohjalta. HSL sai Sitralta osarahoitusta paneelin järjestämiseen. Suomessa vastaavia paneeleja on käytetty päätöksenteon tukena kunta-, hyvinvointialue- ja ministeriötasolla.

Paneelin kokoamiseksi lähetettiin kutsu 5 000:lle satunnaisesti valitulle seudun asukkaalle. Vapaaehtoisiksi ilmoittautuneista valittiin 35 henkilöä mukaan paneeliin niin, että paneeli vastasi mahdollisimman hyvin seudun väestöä pienoiskoossa. Loppuun asti paneelin työhön osallistui 21 henkilöä. Paneelin kokoamista ja työskentelyä kuvataan tarkemmin tämän dokumentin liitteissä.

Paneelin teemaksi valittiin henkilöliikenteen ilmastotoimet. Ne ovat yksi keskeinen osa valmisteltavan liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteitä. Paneelin tehtävänanto oli seuraava:

Miten henkilöliikenteen ilmastopäästöjen vähennystavoitteet voidaan saavuttaa oikeudenmukaisesti Helsingin seudulla, huomioiden

- toimien vaikuttavuus päästöihin
- toimien vaikutukset ihmisten elämään
- toimien kustannustehokkuus

Paneelin työskentelyn pohjaksi laadittiin ensin HSL:n asiantuntijatyönä tietopaketti erilaisista päästövähennystoimista ja niiden vaikuttavuudesta, selvitysten ja vaikutusten arviointitiedon pohjalta. Tietopaketti esiteltiin panelisteille, ja he saivat perehtyä siihen sekä itsenäisesti että asiantuntija-alustusten kautta. Varsinaisessa paneelityöskentelyssä osallistujien tehtävänä oli keskustellen löytää yhteinen näkemys sellaisista päästövähennystoimista, joilla päästäisiin asetettuihin päästövähennystavoitteisiin. Tarkastellut toimenpiteet ja työskentelytapa on esitelty liitteessä.

Seuraavilla sivuilla esitellään asukaspaneelin työskentelyn lopputulos eli paneelin julkilausuma. Julkilausuman teksti perusteluineen ja lievennystoimineen on koottu suoraan paneelin keskusteluista, ja paneeli on äänestänyt ne osaksi julkilausumaa. Paneelin 21 osallistujasta julkilausuman allekirjoitti 20 henkilöä. Julkilausumaan laaditaan HSL:n vastine, joka viedään HSL:n hallituksen päätettäväksi ja lähetetään paneelin osallistujille sekä KUUMA-kuntiin tiedoksi. Julkilausumaa hyödynnetään yhtenä aineistona liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteiden valmistelussa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa tullaan myös tarkentamaan aiempia päästöennusteita ja päästövähennystavoitteita.

Asukaspaneelin julkilausuma

Asukaspaneeli suosittaa seuraavia toimia liikenteen päästöjen hillitsemiseksi Helsingin seudulla:

Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimet

- Kimppakyydit ja kutsujoukkoliikenne haja-asutusalueilla
- Kävely- ja pyöräilyväylien parantaminen sekä kaupunkipyörät
- Joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen

Henkilöautoliikenteen toimet

- Tiemaksujen käyttöönotto pienemmillä maksuilla
- Helsingin ydinkeskustan ympäristövyöhyke
- Maksullisten pysäköintialueiden laajentaminen ja maksujen korotukset
- Ajonopeuksien alentaminen

Toimenpiteillä saavutettava vuotuinen päästövähennys olisi potentiaalisesti noin 140 000 hiilidioksiditonnia.

Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimet

Kimppakyydit ja kutsujoukkoliikenne haja-asutusalueilla

Toimenpiteen perustelut

Tämä toimenpide kohdistuu hyvin sellaisille alueille, joissa joukkoliikennettä ei nykyisin ole paljon. Toimilla on mahdollista sekä vähentää päästöjä että tarjota lisää liikkumismahdollisuuksia ja kannustaa autosta luopumiseen.

Kutsujoukkoliikenteen kehittäminen parantaa haja-asutusalueilla asuvien liikkumismahdollisuuksia esimerkiksi töihin, opiskeluun, harrastuksiin tai muihin kohteisiin niin kunnan sisällä kuin isompiin keskuksiin päin. Kutsujoukkoliikenne mahdollistaa paremman saavutettavuuden joukkoliikenteeseen ja vähentää oman auton tarvetta.

Kimppakyydit ja kutsujoukkoliikenne tukevat erilaisia käyttäjäryhmiä, kuten ihmisiä, joilla ei muuten ole mahdollisuutta auton käyttöön sekä alueita, joilla auton käyttö on välttämätöntä, koska joukkoliikenne on vähäistä. Toimenpiteet palvelevat myös lapsia, nuoria ja iäkkäitä, joiden pitää päästä palveluihin ja harrastuksiin ja joilla ei ole auton käyttömahdollisuutta. Myös liikuntaesteiset hyötyvät, koska kutsujoukkoliikenteen avulla vaihtojen määrä voi vähentyä. Lisäksi toimenpide voi auttaa työmatkojen yhdistelyssä, ja työnantajat voivat tukea palvelun käyttöä, etenkin toimistokeskitymissä.

Kimppakyydit ja kutsujoukkoliikenne myös sujuvoittavat liikennettä, koska yhdessä autossa kulkee suurempi joukko matkustajia ja osa autoista jää kotiin. Lisäksi kutsujoukkoliikenne tuo hyvää liikennepalvelua myös haja-asutusalueille. Autoilun kustannukset huomioiden toimenpide on myös kustannustehokas, koska kustannuksia voidaan jakaa käyttäjien kesken.

Mahdollisen kimppakyytisovelluksen ja kyytien tarjoajien tulee olla erityisen turvallisia ja luotettavia niin autojen ja kuskien kuin sosiaalisen turvallisuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta. Käyttöturvallisuutta voidaan lisätä sillä, että kyydin tarjoaja on tuttu, esimerkiksi työnantaja tai työtoveri tai muu yhteisöllinen tuttu toimija, esimerkiksi seniorien yhteinen kimppakyyti.

Kimppakyytisovelluksen tai -alustan toteutukseen tarvitaan markkinatoimija yhteistyöhön julkisen toimijan kanssa. Kimppakyytien järjestäjinä voisivat olla esimerkiksi työnantajat, kunnat, HSL, harrastusseurat, yhteisöt, järjestöt tai muut vapaaehtoiset. Alustan avulla pitää myös voida valvoa kyytien turvallisuutta.

Haittojen lievennyskeinot

Kimppakyydit ja kutsujoukkoliikenne haja-asutusalueilla eivät aiheuta millekään ryhmälle kielteisiä vaikutuksia, mutta kutsujoukkoliikenne on kallista toteuttaa. Tähän pitää kiinnittää huomiota. Tulevaisuudessa kutsujoukkoliikenteen kustannuksia voidaan mahdollisesti hallita robottibusseilla tai -autoilla, kunhan turvallisuus varmistetaan.

Kävely- ja pyöräilyväylien parantaminen sekä kaupunkipyörät

Toimenpiteen perustelut

Kävely- ja pyöräilyväylien parantaminen tuo paljon kansanterveydellisiä hyötyjä ja on kustannustehokas toimenpide. Väylien parantaminen vaikuttaa myös ihmisten näkemykseen ympäristöstä ja liikkumisesta. Väylien parantaminen edistää valintoja kestävästi liikkumisen hyväksi ja mahdollistaa myös kaupunkipyöräilykehittämisen, mikä lisäksi tukee joukkoliikenteen käyttöä.

Kävely- ja pyöräilyväylien parantamista ei saa unohtaa eikä se saa jäädä muiden kulkutapojen jalkoihin. Kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavat turvallisemmat kaistat, kun ei esimerkiksi tarvitse pyöräillä autojen kanssa samalla kaistalla.

Helsingin seudulle pitää rakentaa selkeitä pyöräkaistoja ja kehittää myös kaupunkitilaa laajemmin. Kävely ja pyöräily tuottavat positiivisia vaikutuksia viihtyvyyteen kaupungissa (esim. melun ja ilmansaasteiden väheneminen). Esteettömyys huomioiden ne mahdollistavat kaupunkitilan monipuolisemman käytön useammalle.

Kaupunkipyöräilyjärjestelmää pitää kehittää edelleen ja käyttö mahdollistaa kuntarajojen yli.

Joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen

Toimenpiteen perustelut

Hintojen alentaminen helpottaisi opiskelijoiden ja työssäkävijöiden liikkumista. Nykyiset hinnat aiheuttavat eriarvoisuutta. Tämä olisi oikeudenmukainen toimenpide, koska liput olisivat

suuremmalle osalle ihmisiä taloudellisesti saavutettavissa. Joukkoliikennelippujen hintojen alentaminen houkuttelee joukkoliikenteen käyttöön myös autoilijoita.

Lipunhintojen alentaminen asettaa ihmiset sosiaalisesti tasavertaisempaan asemaan. Joukkoliikenteessä tapaat ihmisiä kaikista yhteiskuntaluokista, taustoista ja maista. Autoilu taas tukee eristäytymistä ja omaan kuplaan sulkeutumista. Toimenpide lisää arki- ja hyötyliikuntaa, sillä joukkoliikenteen käyttö lisää kävelyä ja pyöräilyä arjessa.

Lippujen hintojen alentamisen hyöty kohdistuu hyvän joukkoliikennepalvelun alueille ja niiden asukkaille.

Haittojen lievennyskeinot

Joukkoliikennelippujen hintojen alentaminen kohdistaa kustannukset kunnille, joiden on hyvä ottaa kuntayhtymän omistajana vastuuta HSL:n liikenteen ja infrakustannusten maksajana. Tiemaksut (erillinen toimenpide) mahdollistaisivat joukkoliikenteen tukemisen ja edullisemmat lipunhinnat kaikille.

Kyseessä on toisaalta myös kallis toimi, jolla on muihin toimenpiteisiin verrattuna pieni päästövaikutus. Lipunhintojen alentaminen voi nostaa kuntaveroa, joka ei ole progressiivinen. Tämä vaikutus kohdistuu etenkin pienituloisiin, joilla on sama kuntaveroprosentti kuin suurituloisilla. Tähän pitää kiinnittää huomioita. Toisaalta pienituloiset käyttävät eniten joukkoliikennettä.

Henkilöautoliikenteen toimet

Tiemaksujen käyttöönotto pienemmillä maksuilla

Toimenpiteen perustelut

Tiemaksuilla saadaan alennettua päästöjä, ja jo pienillä tiemaksuilla saadaan vähennettyä autoliikennettä. Selvityksissä on arvioitu, että hiilidioksidipäästöt ovat tiemaksuilla 3–5 % alemmat kuin ilman tiemaksuja. Samalla tiemaksut tuovat tuloja muuhun liikenteeseen – esimerkiksi teiden infrastruktuurin tai joukkoliikenteen kehittämiseen.

Koska tiemaksut voivat olla vaikeasti hyväksyttävä toimi, tiemaksuista on tässä valittu pienempi maksutaso, jotta henkilöautoliikenteeseen kohdistuvat maksut pysyisivät kohtuullisina eivätkä estäisi kenenkään liikkumista. Järjestelmään ja maksuihin ehdotetaan lievennyksiä muun muassa auton päästöjen ja ihmisten liikkumis- ja erityistarpeiden mukaan, mutta järjestelmä tulee silti pitää tarpeeksi yksinkertaisena.

Tiemaksut (yhdessä ympäristövyöhyke-toimenpiteen kanssa) luovat rauhallisemman ja etenkin turvallisemman katutilan, ylipäättään viihtyisemmän keskikaupungin kaikille sekä vähentävät ilmansaasteita ja parantavat ilmanlaatua kaupungissa. Autot vievät paljon kaupunkitilaa, ja tiemaksut vähentävät yksityisautoilua. On oikeudenmukaista kehittää kaupunkitilaa asukkaille ja lisätä esimerkiksi puita, jotka parantavat viihtyisyyttä ja viilentävät helteillä ilmaa.

Tiemaksuissa kustannukset jakautuvat oikeudenmukaisesti, kun päästöjen tuottaja maksaa itse kustannukset. Tiemaksut voivat myös tukea kimppekyytien suosiota, sillä kimppekyydissä on useampi tiemaksun maksaja.

Yhdessä toimenpiteet tiemaksuista, ympäristövyöhykkeestä sekä kimppekyydeistä ja kutsujoukkoliikenteestä pakottavat seudun kunnat kehittämään liikumista kunnassaan, jotta ne pärjäävät naapurikunnille houkuttelevuudessa.

Tiemaksujen käyttöönotto sekä alueiden ja maksujen suuruus tulee määrittää ensi sijassa autoliikenteen päästöjen vähentämisen pohjalta eikä saatavien tulojen perusteella.

Haittojen lievennyskeinot

Koska tiemaksuja ei todennäköisesti saada nopeasti voimaan, toimenpidetkokonaisuuteen on valittu myös muita, nopeammin vaikuttavia toimia. Tiemaksujärjestelmään on myös hyvä sisällyttää siirtymäaika, ja järjestelmää pitää voida muuttaa, kohdentaa ja lieventää tarvittaessa käyttäjäryhmäkohtaisesti. Autoilun kustannukset eivät saa nousta kohtuuttomasti. Järjestelmää pitää pystyä myös kehittämään, kun teknologia kehittyy ja kun liikenteessä tapahtuu tulevaisuudessa muutoksia.

Tiemaksuja kannattaa porrastaa alueen ja ajan mukaan, jolloin maksut ovat eri suuruiset eri vuorokaudenaikoina ja eri puolilla seutua. Tällöin maksujen vaikutus voidaan kohdentaa esimerkiksi ruuhka-aikaan, ja maksut voivat olla pienemmät alueilla, joissa joukkoliikennettä ei ole tarjolla.

Maksut pitää voida kohdentaa tasapuolisesti. Tiemaksujen kuluja pitää voida tasata esimerkiksi työntekijöiden ja työnantajien kesken. Tiemaksujen vaikutusta työmatkoihin pitää lieventää verotuksen keinoin: paneeli toivoo, että tiemaksut huomioidaan työmatkakorvauksissa ja verovähennyksissä. Paneeli suosittaa, että tiemaksujen ja ympäristövyöhykkeen käyttöönoton myötä työnantajien tulisi tarjota työntekijöille henkilöstöetuna joukkoliikenteen lippu.

Tiemaksujen kohdentumista eri ryhmille pitää pohtia tarkkaan, ja erityisesti haavoittuvat ryhmät tulee huomioida tiemaksujen toteutuksessa:

- Pienituloiset tulee huomioida. Tiemaksut eivät saa luoda estettä varsinkaan pienipalkkaisten työssäkäynnille. Työmatkaliikenteelle aiheutuvia haittoja pitää kompensoida.
- Liikkuvaa työtä tekeville, kuten asiakkaiden luona käyvä yrittäjä, joka liikkuu paljon päivän aikana, tulisi kompensoida haittoja (esim. matala päivittäinen maksimi tiemaksuissa).
- Vuorotyötä tekevät tulee huomioida ja heidän kustannuksiaan pitää keventää. Joukkoliikennettä ei ole välttämättä tarjolla esimerkiksi ilta- ja yöaikaan, jonka myötä auton käyttö on pakollista.
- Erityisryhmille, kuten liikuntaesteisille ja/tai inva-tunnusta käyttäville, maksujen pitää olla pienemmät.
- Joukkoliikenteelle ei tulisi kohdistaa tiemaksuja.
- Tiemaksujen vaikutuksia lapsiperheisiin voidaan lieventää tarjoamalla alemmat maksut autoille, joissa kulkee useampi matkustaja tai tarjoamalla lapsille maksuton HSL-lippu, jolla pääsee harrastuksiin.

Tavallista pienemmät tiemaksut päästöttömille autoille tai päästöttömien autojen vapauttaminen tiemaksuista kannustaisivat ihmisiä siirtymään päästöttömiin autoihin.

Tiemaksurajojen/-porttien sijoittaminen on tehtävä huolella, ettei liikenne siirry väärille alueille. Paneeli suosittaa myös, että liityntäpysäköinnin kehittäminen otetaan mukaan tiemaksu- ja ympäristövyöhyke -toimenpiteisiin. Näin kannustetaan jättämään auto keskustan ulkopuolelle.

Helsingin ydinkeskustan ympäristövyöhyke

Toimenpiteen perustelut

Ympäristövyöhyke vähentää autoilua keskustaan ja näin parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja kaupunkitilaa. Autot vievät paljon kaupunkitilaa. On oikeudenmukaisempaa, että autoilua vähennetään ja kaupunkitilaa kehitetään asukkaille. Autojen vaatiman tilan vuoksi esimerkiksi puita on vähemmän katutilassa. Tiemaksujen lailla ympäristövyöhyke luo rauhallisemman ja turvallisemman katutilan sekä viihtyisemmän keskikaupungin, vähentää ilmansaasteita ja parantaa ilmanlaatua.

Ympäristövyöhykkeellä on ohjaava vaikutus jo ennen voimaantuloaan, sillä se kannustaa ihmisiä ostamaan sähköautoja. Sähköautoista tulee polttomootoriautoja vähemmän lähipäästöjä ja melua kaupunkiin. Ympäristövyöhykkeeseen kaavailtu pitkä siirtymäaika helpottaa oikeudenmukaista siirtymää, kun rajoituksiin on aikaa valmistautua.

Autoilun vähentäminen parantaa hengitysilmaa välittömästi. Tästä saatiin viitteitä esimerkiksi koronakeväänä typpidioksidipitoisuuksien laskettua jopa 60 % liikenteen hiljentyessä. Vaikka sähköistyminen poistaa pakokaasuja, vain ajosuoritteiden kokonaismäärän vähentäminen puree tehokkaasti katupölyyn, jota syntyy väistämättä renkaiden ja tienpinnan kulumisesta. Parempi ilmanlaatu on suora terveyshyöty asukkaille, sillä liikenteen päästöt purkautuvat lähelle korkeutta, jolla hengitämme. Myös renkaiden kulumisen ja mikromuovit vähentyvät.

Helsingissä vain noin neljännes matkoista tehdään henkilöautolla. Ympäristövyöhykkeen haitat siis kohdistuvat oikeudenmukaisesti päästöjen aiheuttajille eli henkilöautolla liikkujille ja hyödyt muille eli muilla kulkuneuvoilla kulkeville, kun pienhiukkaspäästöt ja onnettomuudet vähenevät. Tämä voi kannustaa myös autosta luopumiseen.

Haittojen lievennyskeinot

Paneeli suosittaa, että ympäristövyöhykkeen kanssa käsi kädessä kehitetään liityntäpysäköintiä. Tällä kannustetaan jättämään auto Helsingin keskustan ulkopuolelle. Lisäksi kuten edellä on todettu, työnantajia kannustetaan tarjoamaan työntekijöille joukkoliikennelippu. Työmatkaliikenteelle aiheutuvia haittoja pitää kompensoida.

Jotta siirtymä olisi helpompaa, ympäristövyöhykkeen käyttöönotolle suositellaan pitkää siirtymäaikaa, jolloin ihmisillä on aikaa vaihtaa sähköautoon tai muuhun vähäpäästöiseen autoon. Vaihtamiseen kannustetaan myös lisäämällä sähköautojen latauspaikkoja. Paneeli toivoo, että latauspaikkojen rakentamista tulisi tukea julkisista varoista. Työnantajan olisi hyvä kannustaa työntekijöitä muutokseen työsuhteautojen valinnassa: valittavana voi olla sähköauto tai

pienipäästöinen auto. Samalla pienipäästöisten autojen leasing-maksut pitää saada suuripäästöisiä pienemmiksi.

Ympäristövyöhykkeen toteutuksessa tulee huomioida erityistilanteet, kuten

- satamaliikenne ja pitkänmatkan linja-autoliikenne
- pienituloiset työntekijät, esimerkiksi lähetit
- yritystoiminta
- liikuntaesteiset ja muut erityisryhmät.

Maksullisten pysäköintialueiden laajentaminen ja maksujen korotukset

Toimenpiteen perustelut

Toimenpide ei ole pakottava, vaan enemmänkin kulkumuotovalintoja ohjaava. Jos ei halua pysäköidä maksulliselle alueelle, voi valita toisen kulkumuodon tai pysäköidä muualle. Uudet maksullisen pysäköinnin alueet tulee suunnitella hyvin joukkoliikenteellä tavoitettavissa oleville alueille.

Haittojen lievennyskeinot

Jotta yritykset pysyisivät Helsingin seudulla, täytyy työntekijöillä säilyä mahdollisuus tulla työpaikalle myös autolla tai ainakin varmistaa hyvät joukkoliikenteen yhteydet.

Työmatkaliikenteelle aiheutuvia haittoja pitää kompensoida.

Maksullisten liityntäpysäköintipaikkojen kohtuulliset maksut tukevat joukkoliikenteeseen siirtymistä. Pysäköintipaikkoja voi tällöin poistaa ydinkeskustasta, ja tilaa vapautuu jalankululle ja pyöräilylle. Maksullisten pysäköintialueiden laajentamista ja maksujen korotusten kielteisiä vaikutuksia voisi vähentää parantamalla joukkoliikennettä, pyöräilyä ja muita liikkumismuotoja.

Paneeli toivoo, että Helsingin seudun kunnat käyttäisivät lisääntyneitä maksullisen pysäköinnin tuloja sekä joukkoliikenteen tukemiseen ja lippujen hintojen alentamiseen että tieinfran parantamiseen. Lisäksi maksullisten pysäköintipaikkojen laajentamista ja maksujen korotusta voisi kompensoida halvemmillä joukkoliikennelipuilla. Maksullisuus tulee kohdentaa alueille, joissa on hyvä joukkoliikenteen tarjonta.

Ajonopeuksien alentaminen

Toimenpiteen perustelut

Ajonopeuksien alentaminen yksityisautoilijoilta on nopea toimenpide eikä aiheuta kustannuksia, vaan tuo rahallisia säästöjä autoilijoille. Nopeuksien alentaminen ei estä ketään liikkumasta, vähentää onnettomuuksia ja tekee liikenteen turvallisemmaksi, mikä on erityisen tärkeää, kun väestö ikääntyy.

Nopeuksien hidastaminen aiheuttaa myös vähemmän päästöjä ja vähentää melu- ja pienhiukkaspäästöjä. Toimenpide ei vaadi pitkää siirtymäaikaakaan eikä tuo uusia maksuja henkilöautoille. Ajonopeuksien hidastaminen tuo myös kilpailuetua raideliikenteelle.

Haittojen lievennyskeinot

Joukkoliikenteelle ja tavaraliikenteelle kannattaa varata omia kaistoja, jotta niiden nopeudet eivät hidastu.

Eriävät mielipiteet

Julkilausumaan jätettiin seuraavat huomiot ja eriävät mielipiteet, joista yksi koski koko julkilausumaa ja muut jotain yksittäistä toimenpidettä.

Julkilausuman hyväksyneiltä ja allekirjoittaneilta tuli seuraavat huomiot ja eriävät mielipiteet:

- **Kävely- ja pyöräteiden parantaminen:** Kävelyteiltä tulee edelleen kieltää sähköskuuttien käyttö. Sähköskuutit pitää voimakkaammin ohjata tieliikenteeseen, pois kevyen liikenteen väyliltä. Lisäksi sähköskuuteille tulee esittää 18 vuoden ikärajaa.
- **Tiemaksujen käyttöönottamisen** luvussa lauseessa: "Tiemaksurajojen/-porttien sijoittaminen on tehtävä huolella, ettei liikenne siirry väärille alueille ", olisi hyvä täsmentää, mitä tarkoitetaan väärillä alueilla. Tiemaksujen käyttöönottamisen yhteydessä olisi lievennyskeinoihin hyvä lisätä myös maininta mahdollisuuksista muuttaa tiemaksujen lakeja, käytänteitä ja syitä tulevaisuudessa autokannan sähköistyessä ja sähköistymisen etenemisen mukaan, sillä sähköisellä kulkuneuvolla ajaminen ei tuota yhtä paljon hiilidioksidipäästöjä, ilmansaasteita ja pakokaasuja matkaa kohden kuin polttomoottorikulkuneuvolla tehty matka.
- Julkilausuman kohteena oleva 17 pisteen päästövähennys oli erittäin vaikea toteuttaa ilman että lisäsi joko tiemaksut (pienillä tai suurilla taksoilla) tai ympäristövyöhykkeen esitettyyn julkilausumaan. Muilla toimenpiteillä oli suhteellisesti huomattavan pienemmät päästövähennyspisteet. Tämä tuntui kaventavan konkreettista valinnanvaraa asukaspaneelissa.

Panelistilta, joka ei hyväksynyt julkilausumaa, tuli seuraava eriävä mielipide

- Koen, että julkilausuman hyödyt kohdistuvat liiaksi kaupungin asukkaita kohtaan ja ulkopaikkakunnilta tulevat joutuvat maksamaan kovemman hinnan päästölievennyksistä. Tulisi huomioida, että kyseessä on pääkaupunki, jossa on paljon välttämättömiä palveluja, joiden vuoksi kaupunkiin joudutaan tulemaan. Eikä aina julkinen liikenne ole mahdollista.

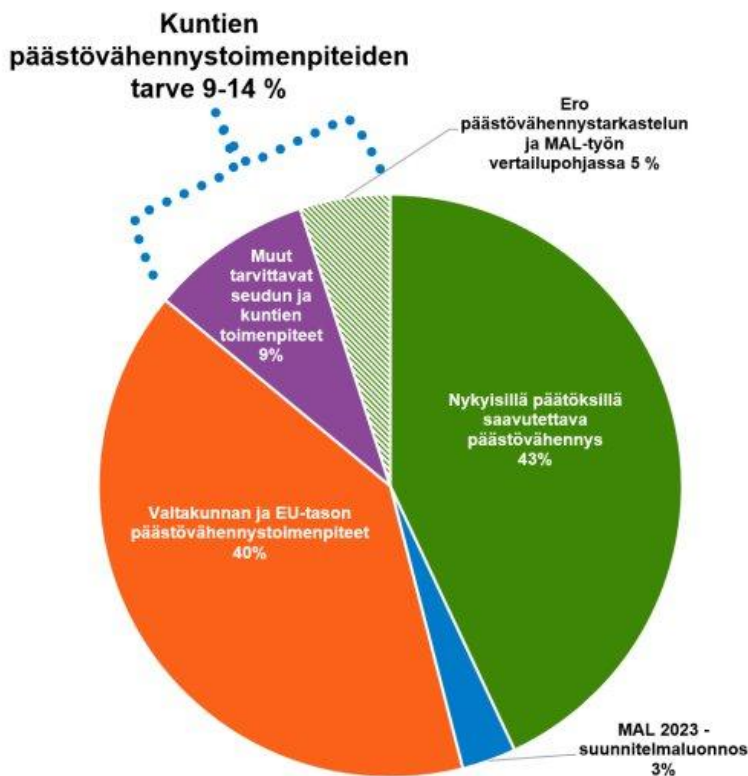
Liite 1: Tarkastellut päästövähennystoimet

Miten toimenpiteitä arvioitiin?

Asukaspaneelin tehtävänä oli puntaroida, miten henkilöliikenteen ilmastopäästöjen vähennystavoitteet voidaan saavuttaa oikeudenmukaisesti Helsingin seudulla. Paneelin piti puntaroinnissaan huomioida, miten eri toimenpiteet vaikuttavat ilmastopäästöihin, miten oikeudenmukaisia ne ovat eri näkökulmista, miten ne vaikuttavat ihmisten elämään ja kuinka kustannustehokkaita toimet ovat.

Paneelin työskentelyn pohjaksi laadittiin ensin lista erilaisista mahdollisista toimenpiteistä. Kullekin toimenpiteelle laskettiin vaikutusten arviointitiedon ja tutkimustiedon pohjalta arvio päästövähennyspotentiaalista sekä toimenpiteen kustannuksista. Päästövähennysluvut muutettiin paneelin työskentelyn helpottamisen vuoksi helpommin ymmärrettäviksi päästöyksiköiksi siten, että yksi yksikkö vastasi 6 000:a hiilidioksiditonna vuodessa.

Paneelin tehtävänannoksi asetettiin sellaisen toimenpidepaketin luominen, jolla päästäisiin vähintään 17 päästöyksikköön eli vuotuisen noin 100 000 hiilidioksiditonnin päästövähennykseen. Tämä tavoitetaso johdettiin Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen MAL2023-suunnitelmassa esitetystä tarpeesta kuntien päästövähennyksille henkilöliikenteen osalta (tavoitteesta on siis laskettu pois valtakunnalliset ja EU-tason toimenpiteet sekä jo nykyisillä päätöksillä saavutettavat päästövähennykset). MAL2023-suunnitelman tavoitevuosi oli 2040. Oheisessa kaaviossa esitetty kuntien päästövähennystarve (9–14 % vuoden 2005 tasosta) tarkoittaisi noin 250 000–360 000 hiilidioksiditonnin vuotuista vähennystä. Siitä henkilöliikenteen osuus on arviolta puolet. Paneelin työskentelyn vähimmäistavoitteeksi otettiin vielä hieman pienempi taso eli noin 100 000 hiilidioksiditonnin vähenemä.



Kuva: Liikenteen CO₂-päästövähennyspotentiaali verrattuna vuoden 2005 tasoon ja kuntien tarvittavat lisätoimenpiteet Helsingin seudulla (MAL2023-suunnitelma).

Työskentelynsä tuloksena paneeli päätyi toimenpidepakettiin, jonka vuotuinen päästövähennys on 23 päästöyksikköä eli potentiaalisesti noin 140 000 hiilidioksiditonnia vuodessa.

Esimerkkitoimenpiteiden vaikutusten suuruudet ja suuruusluokat poimittiin Helsingin seudun lakisääteisessä liikennejärjestelmäsuunnittelussa sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnittelussa tehdyistä selvityksistä, muun muassa seuraavista julkaisuista:

- [MAL 2019 -suunnitelman vaikutustenarviointiselostus](#)
- [Liikennejärjestelmän tehokkaimmat keinot ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi Helsingin seudulla](#)
- [Esiselvitys ympäristövyöhykkeiden vaikutuksista Helsingin seudulla](#)
- [MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointiselostus](#)

Esitellyt toimenpiteet ovat esimerkkejä asukaspaneelin vertailun pohjaksi. Minkään toimien toteutuksesta ei ole tehty päätöksiä.

Mitkä toimenpiteet olivat mukana vertailussa?

Tiemaksujen käyttöönotto

- Suuremmat maksut: Päästövähennys 10 yksikköä
- Pienemmät maksut: Päästövähennys 7,5 yksikköä

- Suorat kustannukset kunnille/valtiolle: Ei suoria kustannuksia. Lisätuloja 50–200 milj. euroa vuodessa.

Tiemaksuilla tarkoitetaan maksuja, joita autoilijat, jotka ylittävät asetetun tiemaksurajan, joutuvat maksamaan. Jos tiemaksurajoja ei ylitä esimerkiksi lyhyellä automatkalla, ei myöskään tiemaksua makseta. Tässä toimenpide-esimerkissä tiemaksut olisivat suurempia vuorokauden ruuhka-aikoina. Hinta puolittuisi ruuhka-aikojen ulkopuolella. Vähäpäästöiset autot joutuisivat maksamaan pienempiä tiemaksuja. Lisäksi maksuihin olisi päivittäinen hintakatto, jos liikkuu paljon maksurajojen yli. Tiemaksujen päätarkoitus on yleensä vähentää henkilöautoliikenteen määrää, etenkin ruuhka-aikoina. Tiemaksut ovatkin ensisijaisesti liikenteen sujuvuutta parantava ja ruuhkautumista ehkäisevä toimenpide, jolla on myös suuria päästövähennysvaikutuksia, sillä:

- Henkilöautoliikenteen kallistuessa joukkoliikenne tulisi houkuttelevammaksi ja lisäisi suosiotaan, etätyö lisääntyisi ja automatkoja tehtäisiin yleisesti vähemmän.
- Osa automatkoista siirtyisi ruuhka-ajan ulkopuolelle.
- Tiemaksuista johtuviin päästövähennyksiin vaikuttavat sekä tiemaksujen olemassaolo että maksujen suuruus. Maksujen olemassaolo vaikuttaa maksujen suuruutta enemmän.

Asukaspaneelin toimenpidevertailussa oli mukana kaksi erilaista kuvitteellista toteutusta tiemaksuille. Suuremmat tiemaksut olivat 1,5 kertaa pienempien maksujen kokoiset.

Tiemaksujen käytännön toimeenpano vaatisi lainsäädäntömuutoksia valtiolta.

Helsingin ydinkeskustan ympäristövyöhyke – voimaan vuonna 2040

- Päästövähennys: 5 yksikköä
- Suorat kustannukset kunnille/valtiolle: Ei suoria kustannuksia. Mahdollisesti lisätuloja.

Ympäristövyöhykkeet ovat alueita, joilla autoliikennettä rajoitetaan päästöjen perusteella. Käytännössä tämä tarkoittaa, että joillakin alueilla sallitaan ajavan vain ajoneuvoja, joiden hiilidioksidipäästöt ovat riittävän matalat. Suuripäästöiset ajoneuvot eivät voisi ajaa ympäristövyöhykealueella ilman poikkeuslupaa tai -maksua. Tässä toimenpide-esimerkissä Helsingin ydinkeskustan ympäristövyöhyke olisi nollapäästövyöhyke, jolla voisi ajaa vain käyttövoimaltaan päästöttömiä henkilöautoja, esimerkiksi sähkö- ja vetyautoja.

Ympäristövyöhykkeen voimaantuloon olisi pitkä siirtymäaika, jotta kansalaiset voisivat sopeutua vyöhykkeen rajoituksiin. Tässä esimerkissä Helsingin ydinkeskustan henkilöliikenteen ympäristövyöhykkeen voimaantulo asetettiin vuodelle 2040.

Ympäristövyöhyke voisi vähentää päästöjä muun muassa siksi, että:

- Autoliikenne vähenisi ja liikkumista siirtyisi julkisen liikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.
- Ympäristövyöhyke nopeuttaisi autokannan uusiutumista, kun se ohjaisi vaihtamaan vähäpäästöiseen autoon. Tämä vaihto vähäpäästöisiin ajoneuvoihin voisi tapahtua jo ennen ympäristövyöhykkeen voimaantuloa.
- Helsingin ydinkeskustan muuttaminen nollapäästövyöhykkeeksi vuonna 2040 vähentäisi arvioiden mukaan seudun henkilöautojen CO₂-päästöjä 9,4 % polttomoottoriautomatkojen vähentyessä.

Ajonopeuksien alentaminen

- Päästövähennys: 1,5 yksikköä

- Suorat kustannukset kunnille/valtiolle: Ei suoria kustannuksia

Tässä toimenpide-esimerkissä alennettaisiin Helsingin seudun valta- ja kantateiden nopeusrajoituksia Kehä III:n sisäpuolella korkeintaan 80 kilometriin tunnissa ja Kehä III:n ulkopuolella korkeintaan sataan kilometriin tunnissa. Jos nopeusrajoitus on jo nykytilanteessa sama tai alempi, muutosta ei tapahtuisi. Nopeusrajoitukset ovat yksi keino vähentää liikenteen haittavaikutuksia. Yleisellä tasolla maantienopeuksien alentaminen parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta, vähentää melulle altistuvien määrää sekä pienentää päästöjä. Nopeusrajoitusten alentaminen hidastaa kuitenkin matka-aikoja ja aiheuttaa yhteiskunnallisia ja taloudellisia haittakustannuksia sekä ihmisille että elinkeinoelämälle.

Ajonopeuksien alentaminen vähentää päästöjä muun muassa siksi, että:

- Alemmilla ajonopeuksilla CO₂-päästöjä syntyy vähemmän. Moottoritiellä päästöjen kannalta optimaalinen nopeus on 60–80 km/h.
- Ajonopeuksien alentamisen myötä osa matkoista siirtyisi muihin kulkumuotoihin, lyhyemmille reiteille tai jäisi kokonaan tekemättä.

Kutsujoukkoliikenne ja kimppakyydit haja-asutusalueilla

- Päästövähennys: 3 yksikköä
- Suorat kustannukset kunnille/valtiolle: Noin 10 miljoonaa euroa kutsujoukkoliikenteen järjestämiseen erikseen päätettävillä haja-asutusalueilla

Tässä toimenpiteessä kannustettaisiin kimppakyytien käyttöön, etenkin haja-asutusalueilla. Kimppakyydeillä tarkoitetaan kyydin tarjoamista omalla autolla samaan suuntaan menevälle. Kimppakyytejä voidaan edistää esimerkiksi palvelualueiden kautta.

Lisäksi haja-asutusalueilla tarjottaisiin kutsujoukkoliikennettä. Kutsujoukkoliikenteellä tarkoitetaan kotiin tilattavaa kyytipalvelua esimerkiksi pikkubusseilla. Kutsubussit rahoitettaisiin osana joukkoliikennettä (lipputuloilla ja veroilla).

Toimenpiteet hyödyttäisivät erityisesti haja-asutusalueilla asuvia, joilla ei ole käytössä omaa autoa. Toimenpiteet mahdollistaisivat kulkemisen ilman omaa henkilöautoa esimerkiksi kauppaan, terveyskeskukseen tai lähimmälle juna-asemalle.

Kimppakyydit ja kutsuliikenne vähentäisivät päästöjä muun muassa siksi, että:

- Suurin osa henkilöautomatkoista tehdään yleensä yksin. Liikennemäärät ja päästöt vähenevät, jos autolla kulkee yhden sijaan useampi henkilö.
- Kutsujoukkoliikenne mahdollistaa liikkumisen ilman omaa autoa.

Joukkoliikenteen lippujen hintojen alentaminen

- Päästövähennys: 1,5 yksikköä
- Suorat kustannukset kunnille/valtiolle: Noin 100 miljoonaa euroa vuodessa

Tässä toimenpide-esimerkissä joukkoliikenteen lipunhintoja alennettaisiin noin 20–30 % nykytasosta. Lipunhintojen alentaminen vähentäisi joukkoliikenteestä saatavia lipputuloja, vaikka matkustaminen lisääntyisikin, mikä lisäisi yhteiskunnan kustannuksia joukkoliikenteestä. Lipun hintojen alentaminen edellyttäisi kunnilta ja valtiolta noin 100 miljoonan lisärahoitusta joka vuosi. Lipun hintojen alentaminen rahoitettaisiin veroilla.

Hintojen alentaminen hyödyttäisi joukkoliikenteen käyttäjiä, erityisesti pienituloisia, jotka maksavat vähemmän veroja. Kustannukset kohdistuisivat verojen nousun kautta kaikille, erityisesti suurituloisille, jotka maksavat enemmän veroja. Toimenpide ei hyödyttäisi ihmisiä, joilla on käytettävissään vähän tai ei ollenkaan joukkoliikennettä, paitsi siten, että liikenteen sujuvuus paranisi.

Joukkoliikenteen halventuessa ihmiset kulkisivat enemmän joukkoliikenteellä ja vähemmän autolla, mikä vähentäisi päästöjä.

Nopeammat reitit ja lisää vuoroja joukkoliikenteeseen

- Päästövähennys: 1 yksikkö
- Suorat kustannukset kunnille/valtiolle: Noin 50 miljoonaa euroa vuodessa

Toimenpiteessä keskeisille joukkoliikennereiteille järjestettäisiin lisävuoroja, jotta odotusaika olisi lyhyempi. Lisäksi joukkoliikennettä nopeutettaisiin esimerkiksi seuraavilla tavoilla:

- Bussit ja raitiovaunut päästetään ensimmäisinä liikennevaloista
- Varataan joukkoliikenteelle omia kaistoja ja katuja
- Poistetaan pysäkkejä, jolloin pysähdykset vähenevät

Lisävuorot lisääisivät joukkoliikenteen kustannuksia enemmän kuin joukkoliikenteen suosion kasvusta saadut lisälipputulot tai liikenteen nopeutumisesta saatavat säästöt. Kunnat joutuisivat siis lisäämään tukeaan joukkoliikenteelle.

Joukkoliikenteen käyttäjät hyötyisivät toimenpiteestä eniten, koska heidän matkansa helpottuisivat ja nopeutuisivat. Myös autoilijat hyötyisivät, koska ruuhkat vähenisivät. Pysäkkien poistaminen pidentäisi joukkoliikenteen käyttäjien kävelymatkoja, kun taas lisävuorot lyhentäisivät odotusaikoja pysäkillä.

Nopeammat reitit ja lisävuorot saisivat ihmiset valitsemaan useammin joukkoliikenteen oman auton sijaan, mikä vähentäisi päästöjä.

Maksullisen pysäköinnin laajentaminen uusille alueille ja maksujen korotukset

- Päästövähennys: 2,5 yksikköä
- Suorat kustannukset kunnille/valtiolle: Ei suoria kustannuksia. Lisätuloja kunnille 10–25 miljoonaa euroa vuodessa.

Tässä toimenpide-esimerkissä julkisten parkkipaikkojen ja kadunvarsipysäköinnin maksullisuutta laajennettaisiin uusille alueille Helsingin seudulla. Mahdollisesti nykyisiä pysäköintimaksuja korotettaisiin ja tehtäisiin muutoksia pysäköintipaikkojen määrään. Maksujen korotus ja maksualueiden laajeneminen kohdistettaisiin helposti joukkoliikenteellä saavutettaville alueille. Pysäköinnin maksullisuus ei vaikuttaisi suoraan yksityisiin pysäköintipaikkoihin, esimerkiksi kauppojen tai työpaikkojen parkkipaikkoihin, joiden hinnan toimijat päättävät itse.

Maksullinen pysäköinti vaikuttaisi päästöihin muun muassa siten, että:

- Pysäköintipaikkojen saatavuus ja hinta vaikuttavat autoilun houkuttelevuuteen.
- Pysäköintipaikkojen vähentäminen kokonaisuudessaan, nykyisten pysäköintimaksujen nosto sekä uusien pysäköintimaksualueiden luominen, vähentäisivät henkilöautoliikennettä ja niin myös henkilöautoliikenteen päästöjä.

- Autoilun houkuttelevuuteen vaikuttavat niin pysäköintimaksun olemassaolo kuin sen suuruus. Suurin päästöjä vähentävä vaikutus on sillä, jos pysäköinnin maksullisuutta laajennettaisiin uusille alueille.

Työmatkaliikenteen ja työpaikkapysäköinnin muutokset

- Päästövähennys: 2,5 yksikköä
- Suorat kustannukset kunnille/valtiolle: Ei kustannuksia

Työmatkaliikenne muodostaa suuren osan henkilöliikenteen matkoista ja niin myös päästöistä. Työmatkaliikenteessä merkittävin osa päästöistä muodostuu henkilöautoliikenteestä. Työmatkoilla käytettävän henkilöautoliikenteen määrään vaikuttavat matka-ajan ja yhteyksien lisäksi monet työpaikkakohtaiset tekijät, muun muassa työpaikalla tarjolla olevat ilmaiset parkkipaikat, työsuhteautot ja matkakulukorvaukset. Kaikki nämä työpaikan tarjoamat edut vähentävät työmatka-autoilun kustannuksia työntekijälle ja samalla lisäävät yrityksen kustannuksia. Yritykset voivat pyrkiä vähentämään päästöjä vähentämällä näitä autoilua ylläpitäviä etuja sekä tukea joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn tai kävelyyn siirtymistä työmatkoilla. Työpaikoilla liikkumisen ohjaamista kestäviä kulkutapoja kohti voidaan tehdä esimerkiksi suurten työpaikkojen liikkumissuunnitelmia hyödyntämällä.

Työpaikkapysäköinnin muutokset vaikuttavat päästöihin muun muassa siten, että ilmaisten parkkipaikkojen poistaminen ja kannustaminen joukkoliikenteen käyttöön esimerkiksi työmatkalipuilla vähentää henkilöautoilua ja siten myös päästöjä.

Uusien raideyhteyksien rakentaminen

- Päästövähennys: 4 yksikköä
- Suorat kustannukset kunnille/valtiolle: Noin 300 miljoonaa euroa vuodessa keskipitkällä aikavälillä (Huom. ei huomioi mahdollisia tuloja/kustannuksia lisääntyneestä maankäytöstä)

Tässä toimenpide-esimerkissä rakennettaisiin uusia raitioiteitä, mm. Vantaan ratikka, Länsiratikat (entinen Vihdintien raitiotie), Länsisataman pikaraitiotie, Viikin–Malmin raitiotie, Tuusulanväylän raitiotie ja Matinkylä–Leppävaara raitiotie. Uudet pikaraitiotiet mahdollistaisivat kaupunkien kehittämisen, mikä toisi uusia asuntoja ja palveluita, ja parantaisivat joukkoliikenneyhteyksiä.

Raideiden rakentamisen ja operoinnin suuret kustannukset kohdistuvat verojen/julkisten varojen käytön muodossa kaikille, hyödyt taas pääosin uusien yhteyksien käyttäjille. Merkittävä osa kustannuksista jouduttaisiin todennäköisesti kattamaan joukkoliikenteen lippujen hintoja nostamalla, mikä lisäisi yksittäisen joukkoliikennekäyttäjän kuluja ja vähentäisi joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Uudet raideyhteydet vähentäisivät päästöjä muun muassa siten, että:

Uudet raideyhteydet lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja vähentävät jonkin verran henkilöauton käyttöä vaikutusalueillaan. Vaikutusalueiden ulkopuolella samanlaista muutosta ei tapahdu.

- Raiteet mahdollistavat uusien asuntojen ja palveluiden rakentamisen niiden varrelle, mikä on tärkeää Helsingin seudun asukasluvun kasvaessa. Jos uudet asukkaat eivät raideyhteyksien takia käytä autoa, liikenteen tulevat päästöt vähenevät.

Kävely- ja pyöräilyväylien parantaminen sekä kaupunkipyörät

- Päästövähennys: 2 yksikköä
- Suorat kustannukset kunnille/valtiolle: Noin 50 miljoonaa euroa vuodessa keskipitkällä aikavälillä

Tässä toimenpide-esimerkissä kunnat ja valtio rakentaisivat lisää laadukkaita kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä erityisesti seudun keskuksissa sekä kunnostaisivat nykyisiä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Kävely- ja pyöräteiden talvikunnossapitoa parannettaisiin. Kaupunkipyöriä tarjottaisiin lisää myös pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Rakennuskulut ja kunnossapito maksettaisiin julkisista varoista (kunta tai valtio). Jokainen matka alkaa ja päättyy kävellen, joten yhteyksien parantaminen hyödyttäisi laajasti ihmisiä, erityisesti seudun keskuksissa asuvia ja liikkuvia. Pyöräily on usein nopein kulkutapa lyhyillä matkoilla. Pyöräilyn olosuhteiden parantaminen hyödyttäisi myös alueilla, joilla ei ole joukkoliikennettä. Kaupunkipyörät täydentävät osaltaan joukkoliikennetarjontaa.

Toimenpide-esimerkki vähentäisi päästöjä muun muassa siten, että:

- Kävely- ja pyöräilyreittien ja niiden kunnossapidon parantaminen sekä kaupunkipyöräjärjestelmä lisäisivät kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta.
- Joukkoliikenteen houkuttelevuus paranisi, sillä usein asemalle tai pysäkille tullaan kävellen tai pyörällä.
- Kun yhä useampi kävelee tai pyöräilee auton sijaan, liikenteen päästöt vähenevät.

Asemien kehittäminen ja liityntäyhteyksien helpottaminen

- Päästövähennys: 1 yksikkö
- Suorat kustannukset kunnille/valtiolle: Noin 35 miljoonaa euroa vuodessa keskipitkällä aikavälillä

Joukkoliikenteen käyttö perustuu nykyään yhä enemmän runkoverkkoon, kuten raideverkkoon sekä erilaisiin liityntäyhteyksiin. Useista paikoista ei ole enää suoraa yhteyttä määränpäähen, vaan matkustaja joutuu tekemään vaihdon solmupisteessä, kuten juna- ja metroasemalla. Merkittäviä solmupisteitä seudulla ovat esimerkiksi Helsingin keskusta, Pasila, Leppävaara, Lentoasema ja Tikkurila. Paikallisemmalla tasolla taas lähes kaikki juna- ja metroasemat ovat liityntäyhteyksien kannalta merkittäviä. Vaihdot kulkuvälineestä tai linjasta toiseen ovat ihmiselle vaivalloisempia kuin kulku vain yhdellä kulkuvälineellä. Joukkoliikenteen käyttökokemusta ja sujuvuutta voidaan kehittää parantamalla vaihtopaikkoja eli solmupisteitä niin käytettävyyden kuin viihtyvyyden osalta. Lisäksi on tärkeää, että vaihtoihin ei liity liian pitkää odotusta asemalla.

Tämä toimenpide-esimerkki vaikuttaisi päästöihin muun muassa siten, että:

- Asemien kehittäminen ja viihtyvyyden parantaminen voivat lisätä joukkoliikenteen mielekkyyttä. Jos ihmiset siirtyvät autoilusta joukkoliikenteeseen, päästöt vähenevät.

Liite 2: Kuvaus asukaspaneelin työskentelystä

Asukaspaneelin järjesti HSL, apunaan Osana yhteistä ratkaisua Oy. Paneelin tapaamisissa hyödynnettiin fasilitoituja puntaroivan keskustelun ja ryhmätyöskentelyn menetelmiä.

Paneeli kokoontui yhteensä viisi kertaa:

21.1.2026 klo 18–19, etäyhteys

- Tutustuminen
- Asukaspaneelimenetelmän esittely
- Info käytännön järjestelyistä

28.1.2026 klo 18–20, etäyhteys

- Asiantuntijapuheenvuorot liikenteen ilmastotoimenpiteistä
- Tietopaketti
- Paneelin tehtävänannon esittely

7.2.2026 klo 10–15, työpaja HSL:n toimistolla

- Asiantuntijapuheenvuoro ja vastauksia kysymyksiin
- Panelistit arvioivat yksittäin ja ryhmissä toimenpiteiden oikeudenmukaisuutta, vaikutuksia ja hyväksyttävyyttä
- Ensimmäisten toimenpidepakettien koonti, kommentointi ja äänestykset

28.2.2026 klo 10–15, työpaja HSL:n toimistolla

- Asiantuntija-alustus ja vastauksia kysymyksiin
- Panelistit kokosivat neljä ehdotusta toimenpidepaketeiksi, pohtivat niiden kohdentumista ja oikeudenmukaisuutta ja ehdottivat lievennyskeinoja
- Panelistit arvioivat kaikki toimenpidepaketit, minkä jälkeen paketit, perustelut, lievennyskeinot ja kommentit koottiin arvioitavaksi ja äänestettäväksi.

24.3.2026 klo 17–20, etäyhteys

- Julkilausumaluonnoksen muokkaus
- Äänestäminen lopullisesta julkilausumasta
- Julkilausuman luovutus HSL:n edustajalle

Liite 3: Asukaspaneelin muodostaminen

Ensimmäisessä vaiheessa Väestötietojärjestelmästä poimittiin Helsingin seudun vähintään 15-vuotiaiden asukkaiden jakaamaa edustava 5 000 henkilön ositettu otos, jossa ositteina olivat asuinkunta, ikäryhmä ja sukupuoli. Otantaa painotettiin siten, että siinä huomioitiin eri alueilla asuvien ja eri ikäisten naisten ja miesten ennustetut vastausasteet: niistä ryhmistä, jotka yleensä vastaavat kyselyihin vähemmän, poimittiin hieman suurempi otos.

5000 henkilön väestötöksen jakautuminen		
Kuntaryhmä	Helsinki	41 %
	Muu pk-seutu	38 %
	Junaan tukeutuvat kehyskunnat	13 %
	Bussiin tukeutuvat kehyskunnat	9 %
Ikäryhmä	15–29	33 %
	30–44	32 %
	45–64	24 %
	65–	11 %
Sukupuoli	Nainen	46 %
	Mies	54 %

Otokseen poimituille 5 000 henkilölle lähetettiin kysely, jossa heitä pyydettiin osallistumaan paneeliin ja antamaan itsestään muutamia lisätietoja, joita käytettiin lopullisen paneelin muodostamisessa. Pyydettyjä lisätietoja olivat tavanomainen kulkutapa arkena, töissäolon tilanne ja synnyintausta.

Kaikkiaan 157 henkilöä ilmoittautui halukkaiksi osallistumaan. Mukaan paneeliin poimittiin heidän joukostaan 35 henkilöä. Ositteina olivat seuraavat tiedot, eli paneelista pyrittiin saamaan mahdollisimman hyvin seutua edustava näiden taustatietojen suhteen. Kehyskuntien asukkaita poimittiin mukaan hieman kehyskuntien todellista väestöosuutta enemmän.

- asuinalue (Helsinki, muu pääkaupunkiseutu, junaan tukeutuvat kehyskunnat, bussiin tukeutuvat kehyskunnat)
- ikäryhmä (15–29, 30–44, 45–64, 65–)
- sukupuoli
- tavanomainen kulkutapa arkena
- töissäolon tilanne
- synnyintausta (kantasuomalainen, maahanmuuttaja, toisen polven maahanmuuttaja)

35:stä mukaan valitusta osa joutui perumaan osallistumisensa, jolloin heidän tilalleen kutsuttiin mahdollisimman hyvin samat taustatiedot omaavat uudet osallistujat. Poisjääntien ja keskeyttämisten jälkeen paneeliin osallistui loppuun saakka 21 osallistujaa. Osallistujia oli kaikista ikäryhmistä (15–29, 30–44, 45–64, 65–). Osallistujia oli Helsingistä 41 %, muulta pk-seudulta 36 % ja kehyskunnista 23 %. Puolella osallistujista oli tavanomaisena kulkutapana auto.