



Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Hiilineutraali Uusimaa 2030

FACTOR
Tiedotustilaisuus
5.5.2022

hiilineutraalisuomi.fi/

CANEMURE

Yhteiset ilmastotyön tavoitteet



YK:n Pariisin ilmastosopimus 1,5 astetta

(2015)

- Kestävän kehityksen tavoitteet SDGt (2015)

Ilmastoneutraali EU 2050

- 55 % 2030

- Vihreän kehityksen ohjelma, Green Deal (2019)
- 55-valmiuspaketti, Fit for 55 (2021)





Hiilineutraali Suomi 2035

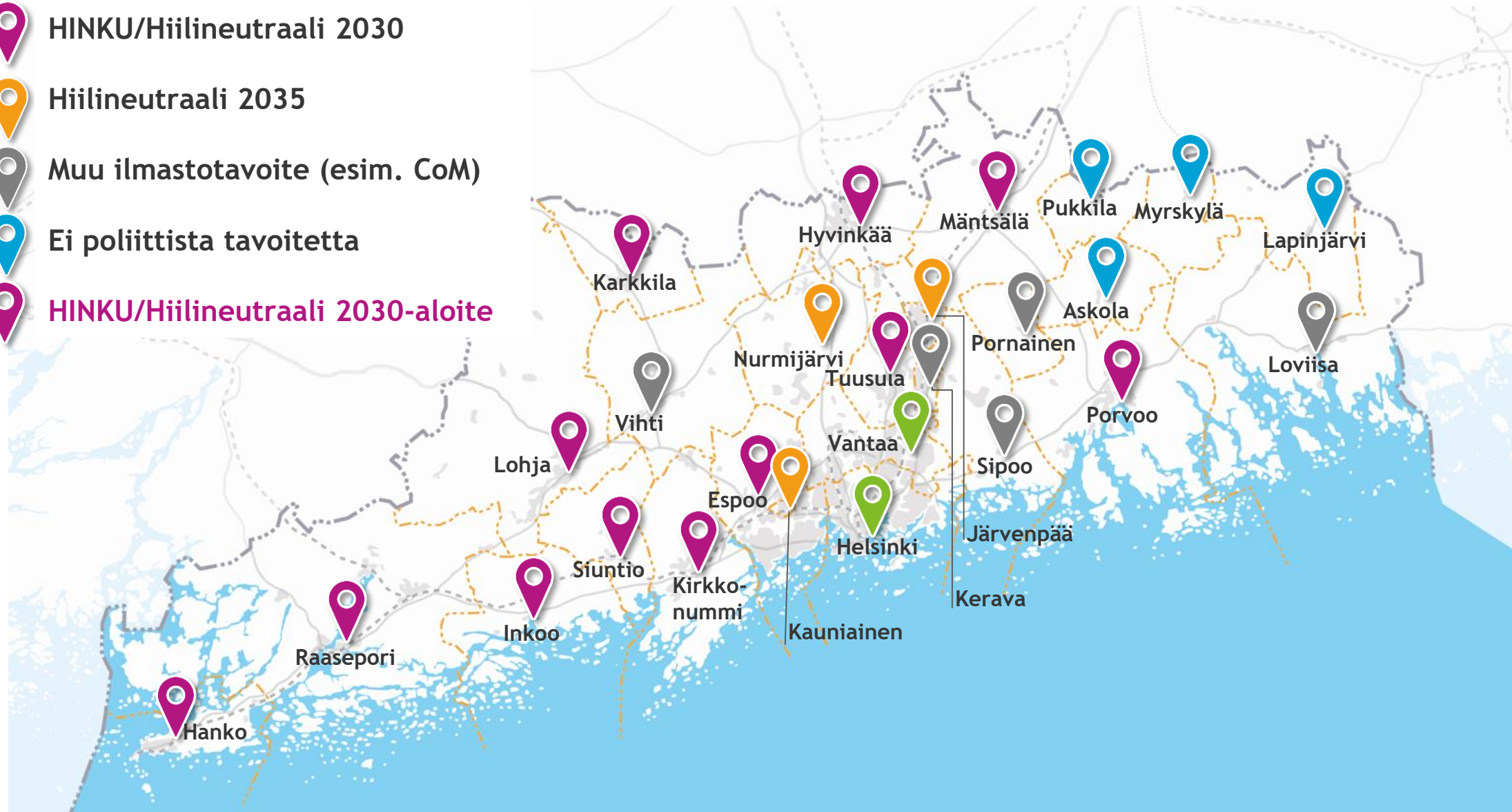
- Hallitusohjelma (2019)
- Toimialojen tiekartat 2035 (2020)
- Ilmastolain uudistus
- EIS (2021)
- KAISU (2021)

Hiilineutraali Uusimaa 2030

- Reilusti edellä Uusimaa-ohjelma (12/2021)
- Hiilineutraali Uusimaa 2035-tiekartta (päivitetään tavoitteen osalta 2022)

Hiilineutraali Uusimaa vuoteen 2030

-  HINKU/Hiilineutraali 2030
-  Hiilineutraali 2035
-  Muu ilmastotavoite (esim. CoM)
-  Ei poliittista tavoitetta
-  HINKU/Hiilineutraali 2030-aloite



HINKU=Hiilineutraalit kunnat -verkosto

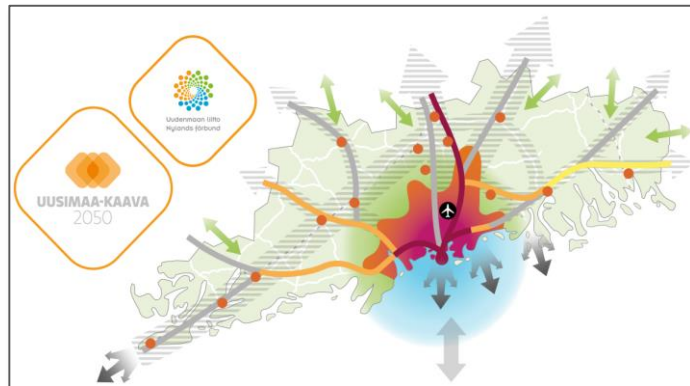
Ilmastotiekartta osana liiton suunnittelujärjestelmää

Uusimaa-ohjelma



Maakuntakaava

Liikennejärjestelmäsuunnitelma



HIILINEUTRAALI UUSIMAA 2035 -TIEKARTTA
Painopisteet ja toimintalinjaukset

Uudenmaan liiton julkaisu E 91 - 2020



Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen
Uudenmaan liikenteen kokonaistarkastelu

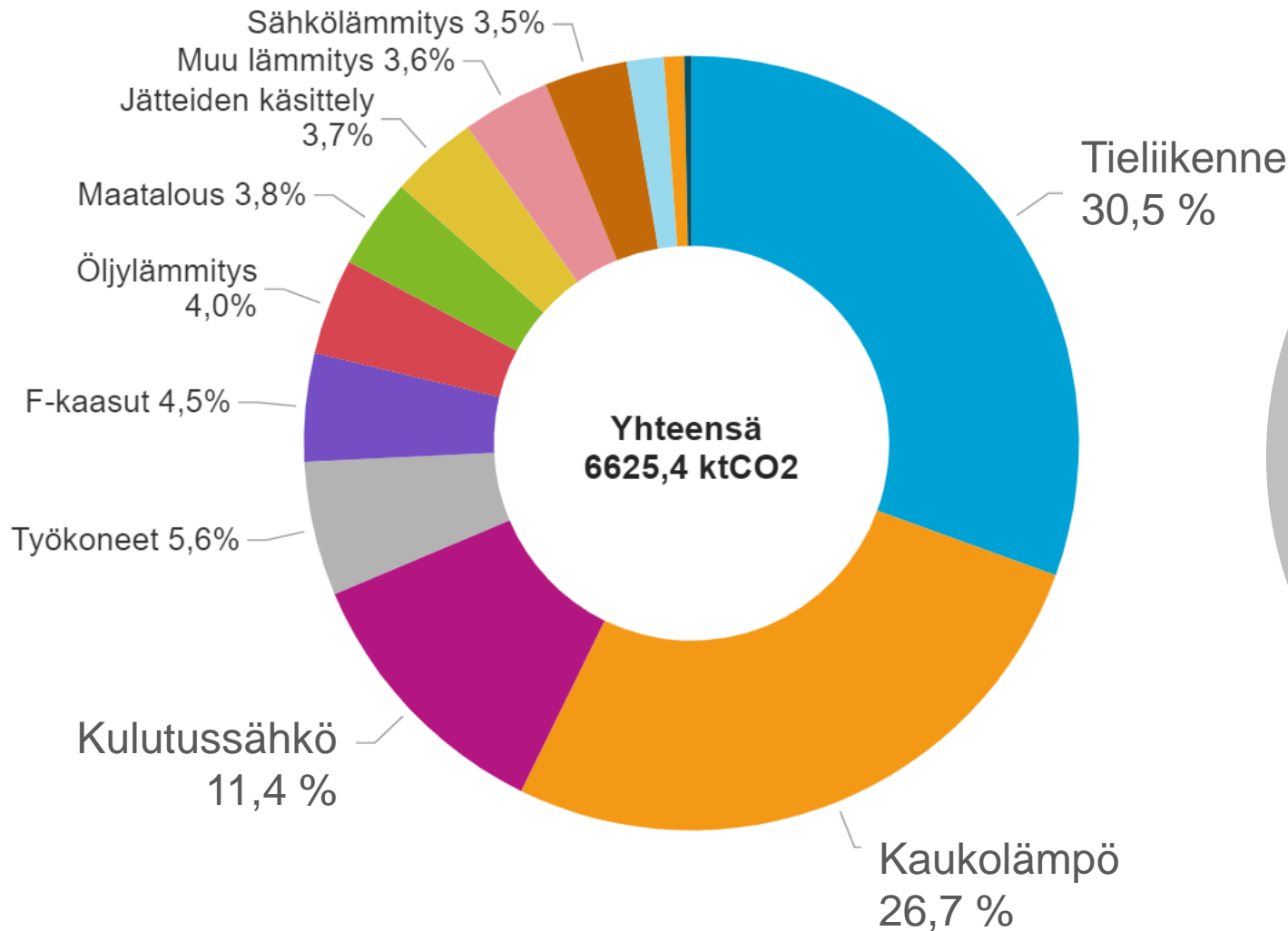
Uudenmaan liiton julkaisu E 238 - 2020

Uudenmaan ilmastotyön kuusi painopistettä



Hiilineutraali Uusimaa 2030

Liikenne suurin päästösektori, 1/3 Uudenmaan päästöistä



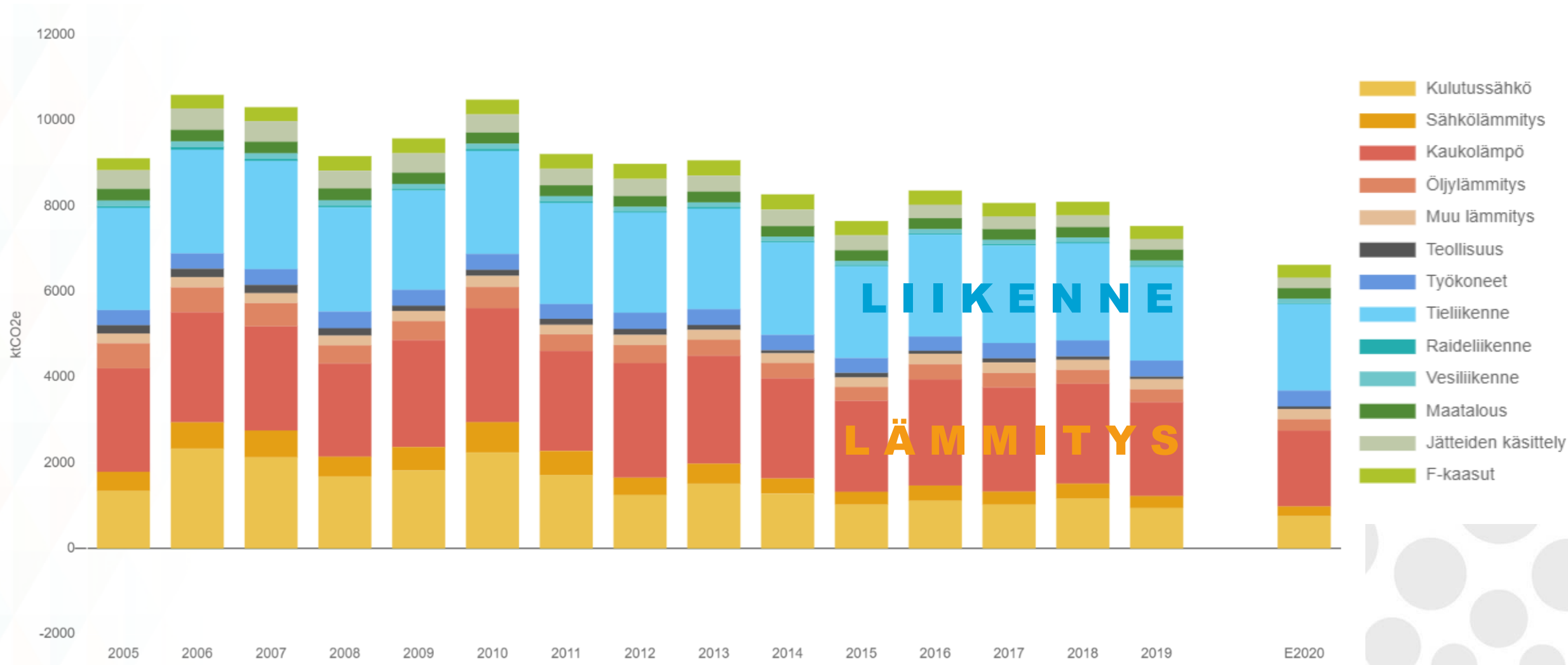
Lähde: Suomen ympäristökeskus

Uudenmaan ilmiö // Nylands förbund // Helsingin-Uusimaa Regional Council

*Kulutuksen päästöjen laskenta tulossa syksyllä 2022

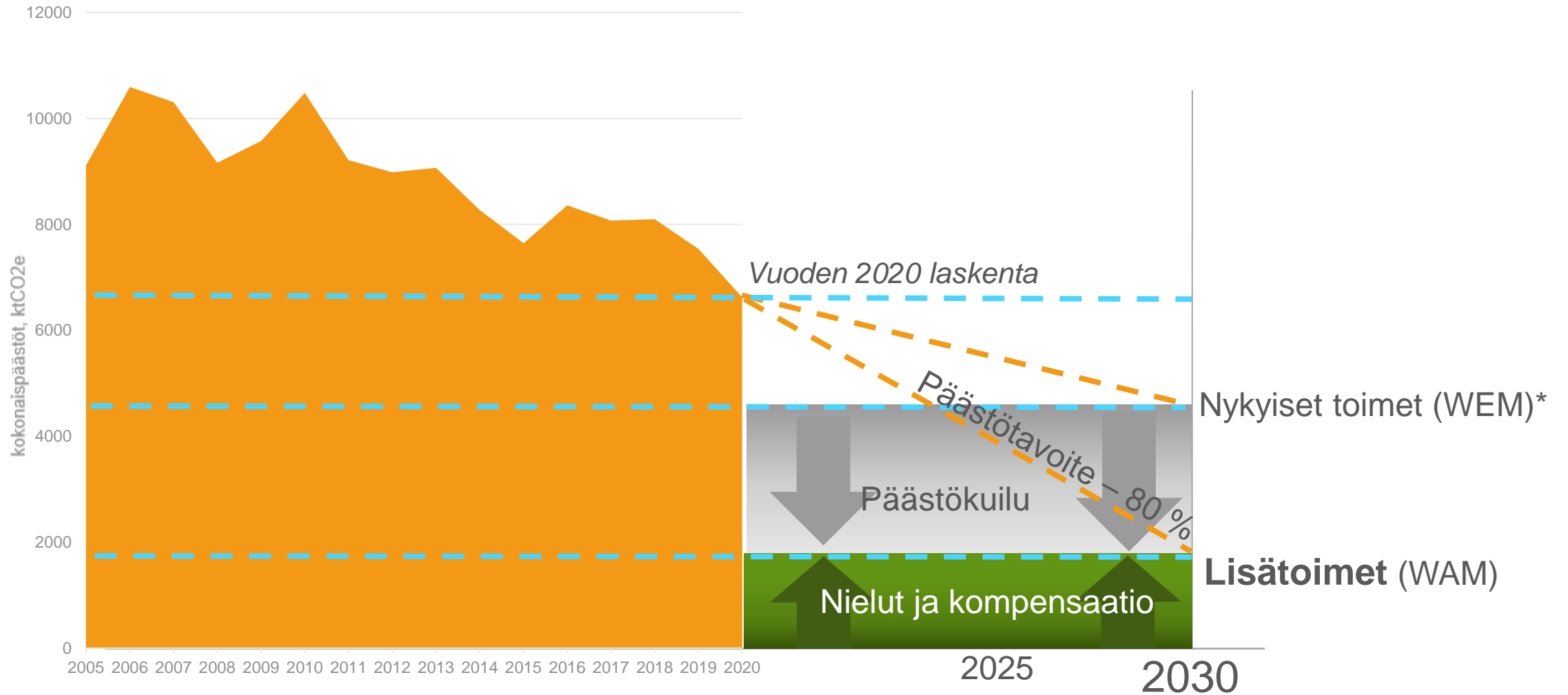
Uudenmaan kuntien päästökehitys 2005 - 2020 (ennakko)

Kokonaispäästöt 6,6 milj. tonnia CO₂e



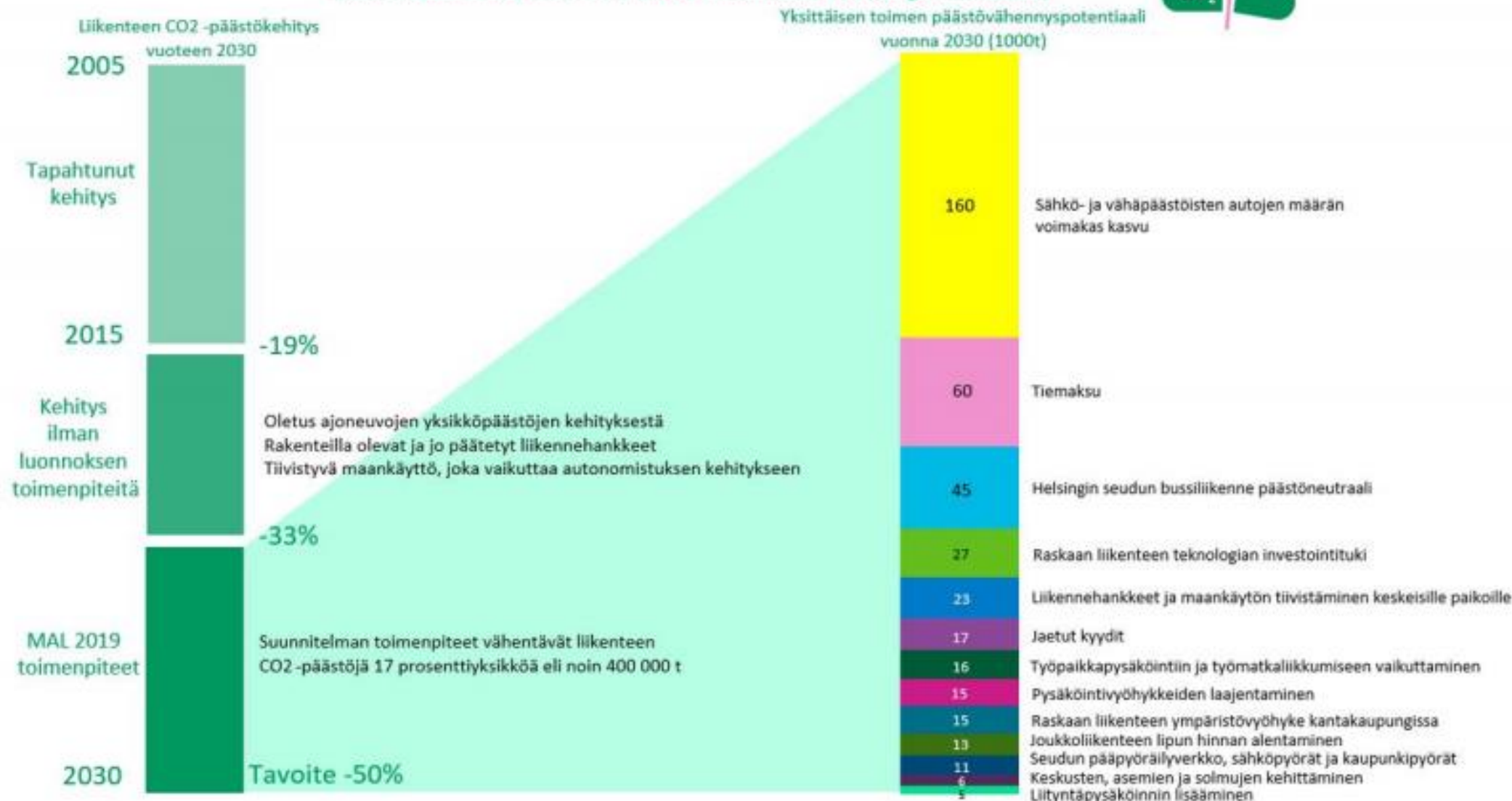
Lähde: Suomen ympäristökeskus <https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/>

Hiilineutraaliustavoite vuoteen 2030



*SYKEN alustava laskenta 2018, päivitetään laskettavissa olevilta osilta

Toimenpiteet liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä Helsingin seudulla



Kuva 1. MAL 2019 –suunnitelman CO₂-päästövähennystoimet ja toimenpiteiden tuottama päästövähennyspotentiaali vuoteen 2030 mennessä.

Uudenmaan liiton kommenttipuheenvuoro kansalaisraadın kannanottoon



Yleinen palaute

- Liikenne on yksi haasteellisimmista ilmastotyön sektoreista ja liikenteen päästövähennystoimenpiteet kohdentuvat erityisesti kansalaisten omaan toimintaan. Oikeudenmukaisen siirtymän näkökulmasta on tärkeää kuulla kansalaisia keskeisinä vaikuttajina.
- Raadin kokoonpano oli hyvä, saatiin laaja-alainen näkemys Hiilineutraali Uusimaa -tiekartan liikenteen toimenpiteistä ja niiden hyväksyttävyydestä.
- Asiantuntijatuki vahvisti tieteen hyödyntämistä julkilausuman valmistelussa ja toi sille lisää uskottavuutta ja painoarvoa.
- Paikoin julkilausuman perustelut jäivät kuitenkin ohueksi.
- Raadin puntaroitu kannanotto on arvokas lisä Uudenmaan liikennesuunnitteluun ja voi antaa syötteitä jopa kansalliseen keskusteluun.
- Muistettava, että liikenteen ratkaisut ovat osittain kansallisen tason ratkaisuja, Uusimaa ei ole irrallaan niistä. Samoin suunnittelussa on huomioitava kansalliset ja EU-tavoitteet.
- Toimenpiteiden valinnat ja painotukset ovat oikeansuuntaisia, vaikuttaviin keinoihin on otettu kantaa.

Teema 1: Henkilöautojen liikennesuoritteiden vähentäminen

- Ruuhkamaksukeskustelu yllätti tasaväkisyydellään, indikoi taitekohtaa kansalaisten näkemyksissä – vahvistaa näkemystä, että rajan merkitys on sekä maantieteellisesti että kohderyhmittäin erittäin tärkeä mieltä mahdollisimman tasapuoliseksi
- Yhteiskäyttöautoihin ei vielä riittävästi uskoa, prosessi omistuksesta luopumiseen on vielä vaiheessa
- Kannustimien painottaminen edellyttää verotusta. Vaikka ne voivat luoda eriarvoisuutta, pitää muistaa, että nykytilannekaan ei ole tasa-arvoinen (totuttuna mallina työmatkojen verovähennysoikeus, ilmaiset autopaikat työpaikoilla jne.)
- Tulee muistaa, että suoritteiden vähentämisessä ilmastopäästöt ovat vain yksi näkökulma: katupöly, melu, mikromuovit, kaupunkitilan tarve ja – kustannukset

Teema 2: Liikenteen käyttövoiman muutokset

- Yleisesti ottaen raadin lausumassa paljon kannatettavia ajatuksia
- Siirtymävaiheen ratkaisut ja uudet käyttövoimat kehittyvät nopealla vauhdilla teknologiaratkaisujen edetessä, mikä tekee suunnittelusta vaikeaa
- Latausinfra toteutuu osin markkinaehtoisesti, julkinen sektori voi tukea. Esim. liitto voi vauhdittaa kuntapuolen yhteistyötä ja yhteissuunnittelua. Mukana myös EU-tukipolitiikkaa (esim. Nesteen tuki jakeluasemien latausinfraan toteutukseen)
- Biopolttoaineen, erityisesti biokaasun, näkymät tulevaisuudessa epävarmat autovalmistajien taholta, mutta raadin näkemys tuki siihen panostamista (Pohjoismaiden vahvuus)



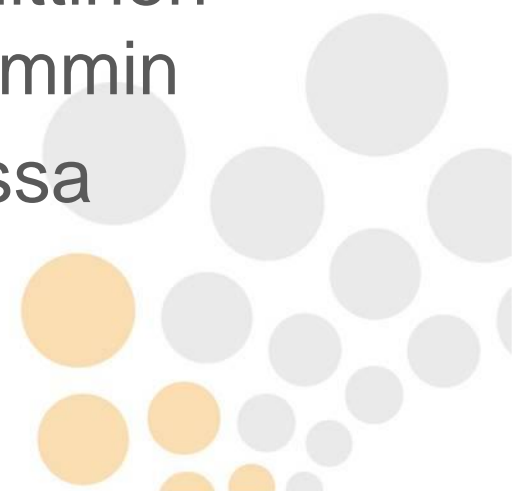
Teema 3: Joukkoliikenteen edistäminen

- Toimivuuden haaste joukkoliikenteessä on aina, riippuen mm. asuinpaikasta ja joukkoliikenteen rahoitustasosta, joka vaikuttaa mm. reitistöihin ja palvelutasoon, kuten vuoroväleihin
- Kutsupohjainen liikenne on yksi mahdollinen ratkaisu muuttuvaan kysyntään
- Julkisen tuen määrä on keskeinen kehittämisessä, esim. kuntien subventio HSL-lippuihin on noin 50 %, tällä hetkellä vielä suurempi koronan takia. Asettaa myös rajoitteet.



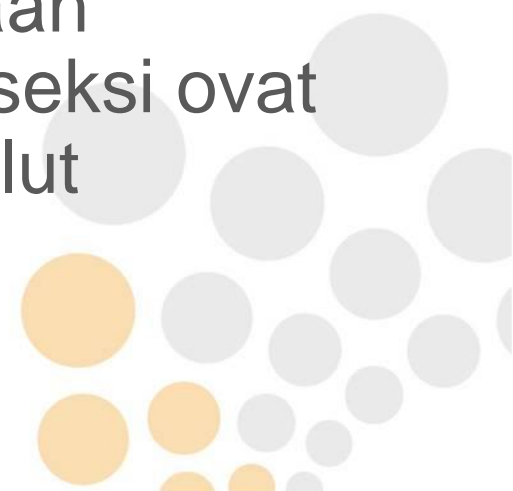
Teema 4: Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

- Kävelyn ja pyöräilyn toimilla merkittävä kytkös kansanterveyteen ja taloudellisiin vaikutuksiin
- Tähän nähden kävelyn ja pyöräilyn rahoitus valtiontasolla niukkaa suhteessa muihin liikennehankkeisiin, tärkeä viesti valtion suuntaan
- Pyöräilyssä turvallisuus / varkauksien ehkäisy usein kriittinen tekijä, sen parantamiseen on panostettava vielä vahvemmin
- Kuntayhteistyön rooli tärkeä verkostojen vahvistamisessa



Teema 5: Muut toimet

- Hyvä, että kartoitettu myös muita mahdollisia toimia, tekee kannanotosta vielä monipuolisemman
- Arkea helpottavat palvelut, esim. harrastustoiminnan kytkeminen koulun yhteyteen, varusteille säilytystilat halleilla, toisivat systeemitason muutoksia totuttuihin tekemisiin ja edellyttäisi laajaa yhteistyötä myös muiden sektoreiden kanssa
- Digitalisaation ja alustatalouden hyödyntämisen älykkään liikenteen edistämiseksi ja liikkumistarpeen vähentämiseksi ovat yksi tärkeä tulevaisuuden kehittämisaala, josta olisi kuullut mielellään enemmänkin näkemyksiä

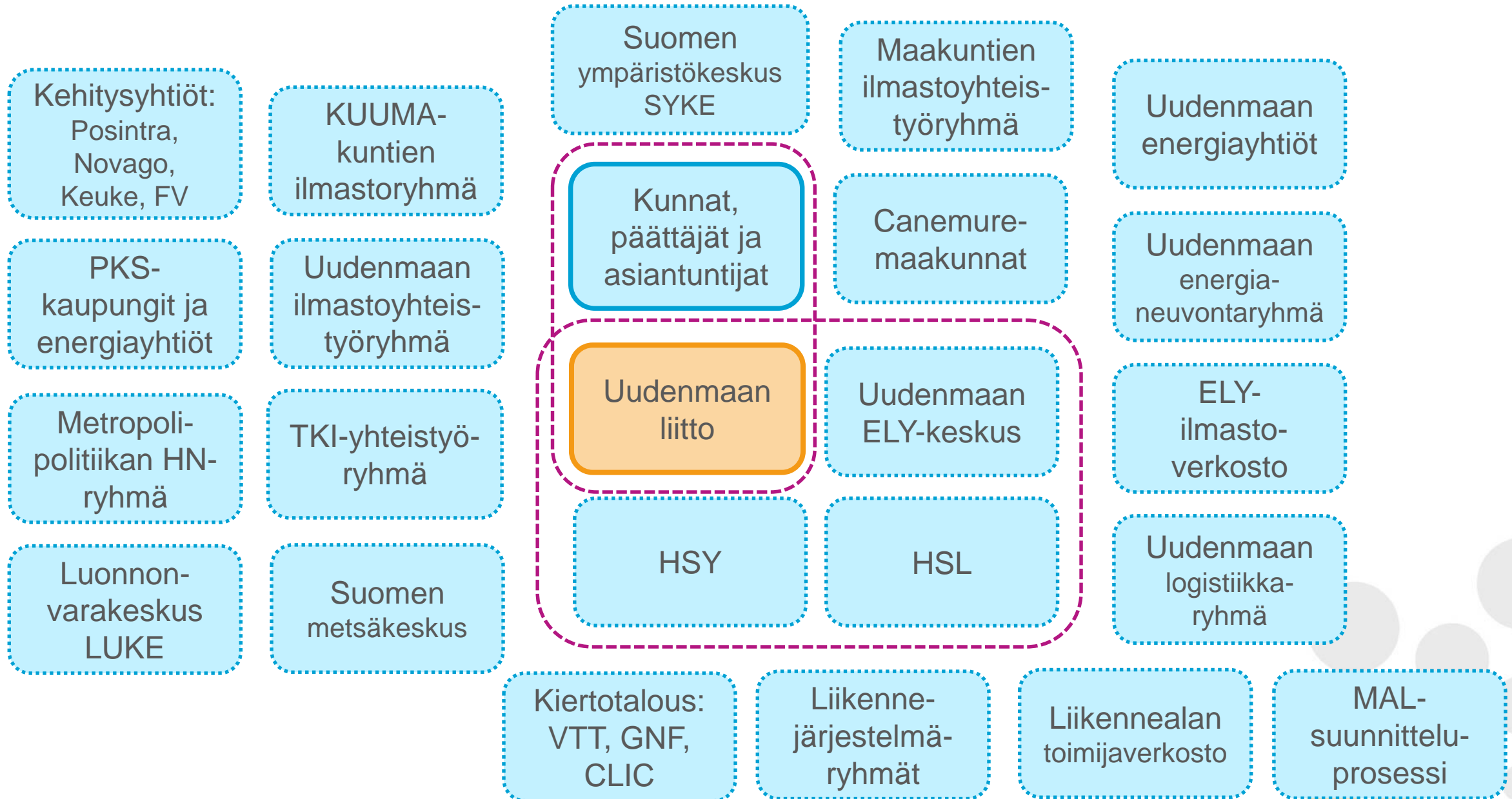


Puntaroidun kannanoton mahdollisia etenemispolkuja

- Suunnittelun lähtökohtana tiede ja tutkimus, prosesseihin liittyy kiinteänä osana osallistaminen ja eri osapuolien kuuleminen
- Puntaroitu kannanotto on mahdollista tuoda suunnitteluprosesseihin mukaan kansalaisten näkökulmana, eroaa painoarvoltaan yksittäisen kansalaisen mielipiteestä, jossa usein yhden hlön etu korostuu
- Syötteenä prosesseihin
 - Hiilineutraali Uusimaa –tiekarttaprosessi
 - Liikennejärjestelmäsuunnitteluprosessi
 - Liikenteen sektorikohtaiset kokoukset ja neuvottelut
 - Maakuntakaavaprosessi
- Tiedoksi-menettelyyn
 - luottamushenkilöille (poliittinen vaikuttaminen)
 - maakunnan yhteistyöryhmälle (MYR)
 - Uudenmaan liiton yhteistyöverkostoille (kokoukset, uutiskirje)



Uudenmaan ilmastoyhteistyöverkostot



Lämmin kiitos
raatilaisille!





*ASIOIDEN EDISTÄJÄ.
PUOLESTAPUHUJA.
TULEVAISUUDEN TEKIJÄ.
KOKONAISUUDEN KOOSTAJA.*

uudenmaanliitto.fi

