

13.06.2017

HSL -kunnat

LAUSUNTOPYYNTÖ JÄSENKUNNILLE SÄHKÖBUSSIEN LISÄHANKINTOJEN RAHOITTAMISESTA

HSL haluaa kysyä TTS-lausuntopyyntöön yhteydessä jäsenkuntien kantaa jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja.

HSL:n strategisena tavoitteena on vähentää joukkoliikenteen päästöjä yli 90 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2025 mennessä. Tähän tavoitteeseen pääseminen ei onnistu pelkästään biopolttoaineilla, koska jätteistä ja tähteistä valmistettujen biopolttoaineiden CO2 vähenemä on "vain" 80 – 90 %. Näin ollen tarvitaan myös sähköbusseja 30 % kokonaisbussimäärästä eli noin 400.

Sähköbussien etuna dieselbusseihin verrattuna on paikallinen päästöttömyys, hiljaisuus ja erittäin alhainen energian kulutus, ainoastaan neljäs osa dieselin kulutuksesta, mikä edelleen parantaa niiden kilpailukykyä. Sähköbussien energiana käytetään ainoastaan kestävästi tuotettua sähköä kuten metrossa, ratikoissa ja junissa.

Kuntien sitoutuminen sähköbussien liikennöintiin ja sen edellyttämän infrastruktuurin rakentamiseen

HSL pyrkii strategiansa perusteella vähentämään järjestämänsä liikenteen aiheuttamia päästöjä. Tärkeänä keinona tämän tavoitteen saavuttamisessa on sähkökäytön lisääminen HSL:n hankkimassa bussiliikenteessä siten, että 30% busseista eli noin 400 on vuonna 2025 sähkökäyttöisiä.

Jotta tämä tavoite voitaisiin saavuttaa, tulee sähköbussilinjojen päätepysäkeille sekä joissain tapauksissa myös reitin varrelle asentaa latausasemia, jotka kuntien tulee rakentaa. **HSL korvaa 50% latausasemien kustannuksista kunnille infrakorvauksina.** HSL:n tarkoituksena on aloittaa hankkimansa sopimusliikenteen kilpailuttaminen TTS-kaudella 2018-2020.

Yhden latausaseman keskimääräinen rakentamiskustannus on 350 000 euroa ja niiden rakentamistarpeen arvioidaan vastaavan noin 12 miljoonan euron investointia vuosina 2018-2021 jakautuen kunnittain seuraavasti:

Espoo: Noin 5 milj. euroa sisältäen Leppävaaran, Tapiolan ja Matinkylän sekä muutamia päätepysäkkejä

Helsinki: Noin 4 milj. euroa vielä tarkemmin määrittelemättömiä kohteita

13.06.2017

Vantaa: Noin 3 milj. euroa sisältäen Kivistön, Tikkurilan ja Myyrmäen terminaalit sekä muutaman pääte pysäkin

Sähköbussiliikennöinnin vaikutusta liikenteen kustannustasoon on tällä hetkellä vaikea määritellä, koska bussien kaupalliset markkinat ovat vasta muodostumassa. Vaikka sähköbussit ovat ainakin alkuvaiheessa hankintahinnaltaan selvästi dieselbusseja kalliimpia, on kuitenkin mahdollista, että käyttämällä pitkää 10 vuoden sopimuskautta ja ottaen huomioon ajoenergian edullisuuden, kustannustason muutos saattaa pitkällä tähtäimellä jäädä pieneksi.

HSL pyytää kuntien lausuntoa 31.8.2017 mennessä siitä, voidaanko sähköbussiliikennettä ryhtyä lisäämään edellä kuvatulla tavalla ilman, että siitä aiheutuva mahdollinen liikennöintikustannusten nouseminen alkuvaiheessa edellyttää liikenteen tarjonnan vastaavaa karsimista sekä siitä, sitoutuvatko kunnan edellä kuvatun suuruisiin sähköbussiliikenteen edellyttämiin sähköbussien latausinfrastruktuurin rakentamisinvestointeihin.

Lisätietoja antavat:

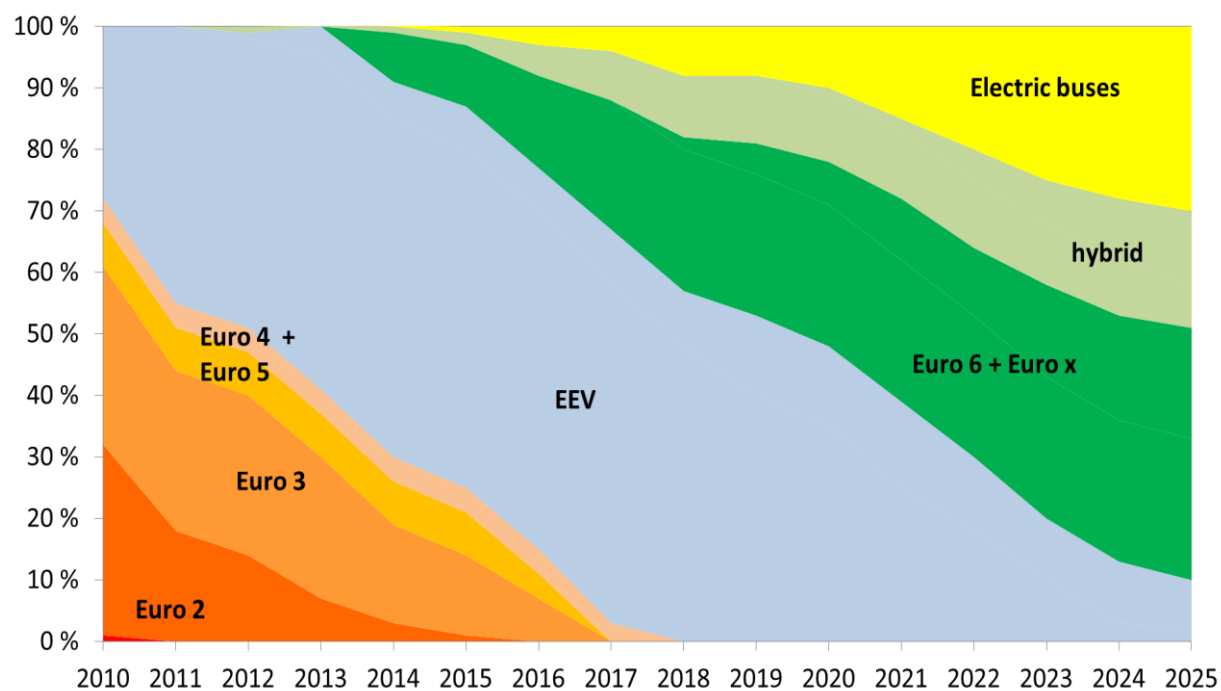
Osaston johtaja Tero Anttila, p 050 555 2932

Hankejohtaja Reijo Mäkinen, p. 040 595 0201

Kalustoinsinööri Petri Saari, p. 050 559 1956

13.06.2017

HSL:n kalustostrategia 2025



Päästövähennystavoitteet 2025 (vrt 2010):

- Päästövähennys NO_x (-92%), PM (-95%), CO_2 (-90%)
- Vain toisen sukupolven biopolttoaineita 2020 lähtien

13.06.2017

Dieselbussien lähipäästöt

Mittaustulokset 2-akselisten kaupunkibussien päästöt on mitattu puolella kuormalla Braunschweig-syklillä, joka vastaa lähes Helsingin keskustaliikenteen ajosykliä.

	NOx g/km	PM g/km	CO2 g/km	Käytön jakauma HSL
Diesel EEV	6,49	0,068	1200	62,0 %
Diesel Euro VI	0,15	0,014	1100	28,0 %
Sähköbussi*	0	0	0	0,5 %
2016 päästöt yht.	455 ton.	6,1 ton.	82025 ton.	

*Sähköbussin käyttämä sähkö on pohjoismaisen vesivoimatuotannon sekä tuulivoimatuotannon tuottamaa.

päästötietokanta 2016 / VTT 13.3.2017 mukaan