

14.1.2011



Helsingin seudun liikenne HSL
Kirjaamo
(hsl@hslfi)

Viitaten HSL:n kannanottopyyntöön 26.10.2010

Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ja Helsingin luonnonsuojeluyhdistys kiittävät mahdollisuudesta antaa kannanottonsa ja lausuvat asiasta seuraavaa:

Tavoitteista

Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ja Helsingin luonnonsuojeluyhdistys kannattavat lämpimästi kehittämisohjelman periaatetta, että olemassa olevaa liikennejärjestelmää kehitetään ja hyödynnetään tehokkaasti. Myös kehittämisohjelman vaiheistuksessa kannattaa pyrkiä siihen, että tuetaan nykyistä yhdyskuntarakennetta ja sen tiivistämistä. Näin voidaan vastata myös ilmastonmuutoksen tuomiin haasteisiin ja luonnonvarojen kestäväan käyttöön. Samalla kun suunnitellaan liikenne- ja asumisrakennetta on kuitenkin turvattava myös ekologisen verkoston toimivuus.

Ohjelmassa on kuitenkin sisällä ajatus kasvusta (talouden, asukasmäärien ja autoilun), joka on ristiriidassa hyvien tavoitteiden kanssa. Mikäli autoistumiskehitystä ei saada hillittyä ja kulkutapakehitystä vahvasti joukkoliikennepainotteiseksi, tulevat ohjelman vaikutukset olemaan luonnon ja ympäristön kannalta kielteiset. Tärkeille virkistysalueille ja ekologisille verkostoille ei pidä rakentaa uusia väyliä.

Pääkaupunkiseudun nyt jo kohtuulliset joukkoliikenneyhteydet ovat hyvä alku autoistumiskehityksen pysäyttämiseksi. Tähän tulee käyttää nykyistä enemmän eritasoisia keinoja pienistä suuriin mm. liityntäpysäköinnin kehittämisestä taloudellisiin ohjauskeinoihin (tiemaksut yms.). Tiehankkeita voisi myös rahoittaa enemmän käyttäjälähtöisesti (rahastot tms.).

Liikenteen ohjauksen kannalta on tärkeää, että raide- ja maanteiden bussilinjat palvelevat käyttäjiä ja ovat sovitettavissa joustavaksi kulkumuodoksi. Lisäksi tulee kiinnittää huomiota haja-asutusalueiden liityntäpysäköinnin kehittämiseen.

Pyöräilyn ja kävelyn erottaminen omiksi kokonaisuuksiksi on hyvä edistysaskel, koska näillä kulkumuodoilla on erilaiset tarpeet eivätkä ne välttämättä käytännössä toimi hyvin, jos niitä koitetaan yhdistää samoille väylille.

Kiinnittäisimme huomioita myös suunnittelun toteuttamiseen siten, että käyttäjä- ja ympäristönäkökulma tulevat mahdollisimman hyvin huomioiduksi. Tämä voisi esimerkiksi tarkoittaa käytännössä sitä, että loppukäyttäjien asiantuntemusta eri seuduilla ja myös ympäristö- ja liikennejärjestöjen edustajia kuunneltaisiin enemmän suunnittelun eri vaiheissa ja jo aiemmin kuin varsinaisessa lausunтовaiheessa. Nyt on mahdollisuus lausuntoihin, mikä on hyvä asia, mutta hyödyllistä olisi pyytää edustajia esim. eri järjestöistä mukaan itse suunnitteluun.

Ilmasto ja muut luonto- ja ympäristövaikutukset

Suunnitelma, vaikkakin tavoitteet sinänsä ovat melko hyviä, on jäänyt edelleen melko hampaattomaksi varsinkin ympäristövaikutusten osalta. Tavoitteet ovat yleisellä tasolla eikä konkretiaan asti ole haluttu tai osattu mennä esimerkiksi päästöjen vähentämisen osalta.

Suunnitteluun ei ole otettu yhtään visiota siitä, että päästöt vähenisivät. Tämä on puute. Pitäisi tarkastella myös sellaista vaihtoehtoa, jossa hiilidioksidi- ja muut päästöt saataisiin absoluuttisesti vähenemään. Tarkastelussa tulisi pohtia, mitä päästöjen vähentäminen todella liikennejärjestelmältä edellyttäisi (autoilun vähentäminen, joukkoliikenteen ratkaisut jne.) ja miten tämä voitaisiin saavuttaa.

Järjestöjen mielestä pitää tehdä konkreettinen toimenpideohjelma liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Hankerahoitus ja toimenpiteiden priorisointi

Hankkeiden toteutus on priorisoitava siten, että jo olemassa olevaa rakennetta kehitetään joukkoliikenteen ja pyöräilyn sekä jalankulun ehdoilla.

Hankerahoituksen ongelmana on sen autoilumyönteisyys. Tiehankkeet vievät suhteettoman suuren osan rahoituksesta. Jos pyöräilyä ja kävelyä halutaan todella edistää, on kevyeen liikenteeseen allkoitava rahoitusta huomattavasti nykyistä enemmän. Autoilu on vallannut 1960-luvulta lähtien kaupunkitilaa jo liikaakin ja suunnittelu on edelleen autolähtöistä. Tähän täytyy tehdä muutos.

Kävely ja pyöräily ovat hyviä ja nopeita liikkumismuotoja, jos niiden edellytykset ovat riittävät ja turvalliset. Pienetkin parannukset ovat toki hyviä, mutta pyöräilyn rahoitusta on nostettava monikertaiseksi (sisältäen kampanjat yms.).

Uudet rata-hankkeet ovat kalliita toteuttaa, joten järjestys tulee miettiä tarkoin. Ratahankkeissa tärkeintä on rahoittaa ensin olemassa olevien ratojen parantaminen. Toiseksi poikittaisliikenteen radat ja vasta sen jälkeen kokonaan uudet radat, mikäli ne ovat tarpeen. Tämä tarkoittaisi, että eri kaupunkirata-hankkeet (lisäraiteet pääradalla ja rantaradalla) pitää toteuttaa mahdollisimman nopeasti. Junien välityskykyä ja toimivuutta on kehitettävä.

Pisara-radan tarkoitus on hyvä, mutta hanke on hyvin kallis. Muitakin toimivia ratkaisuja pääradan ja pääasemien liikenteelliseen parantamiseen täytyy kehittää. Usean vaihtoehdon kehittäminen tuo loppukäyttäjällekin useita vaihtoehtoja (esimerkiksi metron kehittäminen Hakaniemi-Pasila-Töölö-akselilla, raitiovaunuliikenteen toimivuuden parantaminen alueella jne.).

Poikittainen joukkoliikenne on myös saatava nopeasti raiteille, minkä takia raide-Jokeriin ja muihin vastaaviin hankkeisiin tulee saada nopeasti rahoitus.

Joukkoliikenne on jo nyt pääkaupunkiseudulla hinnaltaan melko kilpailukykyinen autoiluun nähden (jos autoilun kaikkia kustannuksia vertaillaan lippujen hintoihin). Lippujen hintoja ei tule korottaa vaan on etsittävä rahoitusta esimerkiksi tiemaksuin tms. Joukkoliikenteen houkuttelevuus perustuu enemmän sen sujuvuuteen ja saavutettavuuteen, joten näitä on kehitettävä. Lippujärjestelmiä tulee kehittää yksinkertaisemmiksi ja kattavammiksi.

Esimerkiksi Histan ja Sipoon liitosalueen rakentaminen tapahtuu ekologisten verkostojen kustannuksella ja edellyttävät aivan uuden rakenteen luomista. Näiden sijaan voitaisiin täydentää olemassa olevien ratojen lähistöjä ja parantaa siten olemassa olevan verkoston kannattavuutta.

Tämä tarkoittaa mm. sitä, että uudet ratahankkeet (kuten Turun suunnan uusi rataosuus = ESA-ratahanke tai itämetro) eivät voi olla listan kärkihankkeita.

Kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen ei edellytä parempia "mobiiliyhteyksiä" vaan väylien parantamista sekä hoitoa konkreettisella tasolla. Osa tiehankkeiden rahoituksesta tulisi käyttää tähän. Tiehankkeista voisikin nyt pidättäytyä ja sijoittaa rahat ratoihin ja pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen (myös nk. pienet hankkeet esim. kunnolliset liuskat risteyskiin ja poistaen näin reunakivetystöyssyt, parantamalla etenkin talvikunnossapitoa).

Melusuojaukseen on kiinnitettävä nykyistä enemmän huomiota ja siihen on löydettävä rahoitusta. Uusia väylähankkeita ei tule käynnistää ennen kuin olemassa olevat meluntorjuntasuunnitelmat on toteutettu. Tämä meluteemapaketti pitäisi saada myös tulevaan hallitusohjelmaan. Tiehankkeiden rahoituksesta on osa allokoitava melusuojaukseen. Vähenevä autoliikenne vähentäisi myös meluongelmaa.

Liityntäpysäköinnin paikkojen riittävydestä tulee huolehtia ratojen varsilla. Kustannukset ovat pieniä verrattuna tiehankkeisiin.

Hankeluettelo

- Raide-Jokeri tulee priorisoida ylemmäs ensimmäisellä kaudella ja ainakin ennen itämetroa. Poikittaisliikenne on saatava raiteille ennen uusien ratojen rakentamista.
- Tiehankkeista tulee pidättäytyä. Poikkeuksena meluntorjunta.
- Olemassa olevan rataverkon kehittäminen (lisäraiteet eli nk. kaupunkiradat) tulee priorisoida ennen uusia ratahankkeita.
- Metron jatkaminen itään tulee siirtää myöhemmäs (2. tai 3. kausi)
- "Älyliikenne": jos tämä tarkoittaa esim. bussi-junayhteyksien parempaa koordinoitua ja yhteensovittamista sekä parempaa toimintavarmuutta. Junien tai muiden liikennevälineiden nettiyhteydet tms. kikkailut eivät tue itse asiaa eli joukkoliikenteen sujumista eivätkä siten ole tärkeitä. Nykyisellään jo netissä olevat reittivaihtoehdot/yhteystiedot ovat hyviä. Parempaa tiedottamista kaivataan poikkeustilanteista.

Helsingissä 14.1.2011

Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ry:n puolesta

Pertti Sundqvist
varapuheenjohtaja

Ursula Immonen
toiminnanjohtaja

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry:n puolesta

Sirkku Manninen
puheenjohtaja

Markus Seppälä
sihteeri