

KANNANOTTO MAL-19 SUUNNITELMALUONNOKSESTA

Autoliiton Helsingin seudun osasto ry, jonka kotipaikka on Helsinki ja jolla on pääkaupunkiseudulla yli 25 000 henkilöjäsentä, toimii sääntöjensä mukaan toimialueellaan mm. vaikuttamalla alueellaan liikenneturvallisuuden, paikallisten liikennejärjestelyjen ja liikenneympäristön laadun kehittämiseen.

Kiitämme mahdollisuudesta ilmaista osaston kanta Maankäytön, Asumisen ja Liikenteen tulevaisuuden suunnitelmaan. Toimialasta johtuen keskitymme seuraavassa liikennesuunnitelmiin.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) MAL 2019 –suunnitelmaluonnos on kunnianhimoinen ja ilmeisesti seudulle hyvää tarkoittava. Ei voi kuitenkaan välttyä ajatukselta, että luonnoksen laatijat haluavat idealistisista syistä heikentää keskeisimmän liikennemuotomme, henkilöautoilun edellytyksiä, sillä asia tulee eri tavoin esiin suunnitelmaluonnoksessa. Jos suunnitelma toteutetaan ehdotetussa muodossa, se tulee väistämättä vahingoittamaan seudun elinkeinoelämää ja vaikeuttamaan asukkaiden arkisia toimia.

Näin ollen se heikentää seudun tuottavuutta, millä on puolestaan heijastusvaikutus koko maahan, koska pääkaupunkiseutu on valtakunnan veturi.

Liikenne on tarpeellista

Liikenne syntyy rakennetun ympäristön ehdoilla. Mitä hajanaisempi yhteiskuntarakenne on, kuten Kehä I:n ulkopuolella, sitä enemmän on liikennettä.

Nyt käsittelyssä olevan MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen alueella yhdyskuntarakenne on hajanaista myös ns. kaupunkialueilla. Alueen suurimman keskuksen Helsingin kantakaupungin rakentamisen jälkeen tiivis, korttelimainen rakentaminen on käytännössä päättynyt jo kauan sitten.

Rakentaminen, jonka seurauksena liikennettä syntyy, on kuntien kaavoitusmonopolin alaista. Yhteiskunta päättää, mitä saa rakentaa ja minne, eli se päättää samalla, paljonko ja minkälaista liikennettä minnekin syntyy, vaikkei se olisikaan perimmäinen tarkoitus.

Eri liikennemuotojen vertailu

Harvaan asutuilla alueilla joukkoliikenteen kilpailukyky on heikko. Se on tosiasia, mille ei voi mitään. Volyymin puuttuessa joukkoliikenteen palvelutaso jää väkisin alhaiseksi. Joukkoliikenteellä on toimintaedellytykset vain tiiviiksi rakennetussa ympäristössä, kuten Helsingin raitiotieverkon sisällä.

MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksesta aukeaa ajatus, jossa toimivaa liikkumistapaa eli henkilöautoilua rajoitettaisiin ja sen jälkeen mahdollisesti luotaisiin korvaava tapa liikkua. Tällainen toiminatamalli rajoittaa ihmisten liikkumista, nostaa matka-aikoja ja liikkumisen kustannuksia. Tämän seurauksena työn tekemisen ja yritystoiminnan toimintaedellytykset heikkenevät eli kansalaisten elintaso laskee.

Liikkumisesta voitaisiin tehdä myös kilpailukykytekijä, josta olisi saatavissa hyötyä erityisesti hajanaisen yhdyskuntarakenteen takia. Nyt liikkumisesta ollaan tekemässä rasite, joka keskittää asumisen, työpaikat ja kaupan entistä enemmän alueen vahvimmalle kasvualueelle.

Nykyisin Helsingin Seudun kulkumuotojakaumassa henkilöauton osuus on keskimäärin vain 41 prosenttia. Näin ollen muiden kulkumuotojen osuus on kansainvälisestikin erittäin korkea, erityisesti kun huomioidaan yhdyskuntarakenteemme ja vuodenajoista johtuva säänvaihtelu. Henkilöautoa korvaavien kulkumuotojen osuuden nostaminen muulla tavalla kuin yhdyskuntarakennetta tiivistämällä, tulee erittäin kalliiksi.

Helsingin seudun päätieverkko

MAL-19 suunnitelma-alueella pitäisi liikenteen osalta keskittyä alueen päätieverkon kehittämiseen, sujuva liikenne on kaikkien etu, joka samalla vähentää CO2 päästöjä.

Autoliiton Helsingin seudun osasto toivoo pikaisia ratkaisuja mm keskustan maanalaisen kokoojakadun ja Kehä II:n jatkeen suunnittelulle ja toteutukselle.

Pääkaupunkiseudun vilkkainta liikenneväylää Mäkelänkatua ja Tuusulanväylää ollaan suunnitelmissa tukkimassa. Tämä tulisi vaikuttamaan välittömästi koko seudun kilpailukykyä heikentävästi haittaamalla liikennettä valtakunnallisesti tärkeälle Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Kustannusten kattaminen

Luonnoksessa erääksi lähtökohdaksi on otettu fossiilisten polttoaineiden raju hinnan korottaminen polttoaineveroa nostamalla ympäristöperustein. Tästä asiasta ei ole poliittisia päätöksiä tai linjauksia, eikä asia ole HSL:n tai sen alueen kuntien päätettävissä.

Jos polttoaineveron raju korotus toteutetaan, Helsingin seudun ulkopuolella olevat alueet kärsivät siitä keskimäärin enemmän, koska pääkaupunkiseudulla on maan tuorein ja vähiten kuluttava autokanta.

Tieliikenteen hinnoittelu eli tievero on suunnitelmaluonnoksen kantavia esityksiä. Itse asiassa koko suunnitelmaluonnos perustuu liikenteen osalta hyvin pitkälti henkilöautoliikenteeltä kerättäviin, edelleen lisääntyviin veroihin. Esimerkiksi joukkoliikenteen tukeminen suunnitellaan rahoitettaviksi merkittäviltä osin autoilijoilta perittävien tiemaksuin.

Asia on eri muodoissaan (ruuhkamaksu, tienkäyttömaksu jne.) ollut esillä useita kertoja viime vuosikymmenten aikana ja se on aina torjuttu epäoikeudenmukaisena, kalliina, joustamattomana ja eriarvoistavana. Kysymyksessä on selvästi vero, jota valtionvarainministeriön mukaan ei ole voinut osoittaa käytettäväksi mihinkään erityiseen tarkoitukseen.

HSL:n tai sen alueen kuntien oikeus periä tieveroa olisi perustuslaillisesti kyseenalaista. Toimiakseen tievero vaatisi uuden järjestelmän ja siihen liittyvän byrokratian rakentamisen, ylläpidon ja rahoittamisen. Tämän järjestelmän perustamisen ja ylläpidon rahoitusta ei ole mitenkään esitetty suunnitelmissa.

Käytännössä maksun seurauksena maksukykyiset ostaisivat itselleen sujuvampaa liikennettä muiden kustannuksella. Mikäli tieveron seurauksena liikenne vähenisi, vähenisi myös veron tuotto ja sen ohella muiden valtion liikenteestä keräämien verojen tuotot.

Suomen ympäristökeskuksen mukaan henkilöautoliikenteen osuus maan kasviuonepäästöistä on 9,1 prosenttia. HSL:n alueella henkilöautoliikenteen osuus matkoista on muuta maata pienempi ja autokalusto on muuta maata uudempaa sekä ympäristöystävällisempää. On siis ilmeistä, että alueen henkilöautoista aiheutuvat kasviuonepäästöt eivät ole erityisen keskeinen ongelma. Esimerkiksi alueen energiantuotannon tehokkaalla kehittämisellä saavutettaisiin parempia tuloksia. Miksi muun kuin liikenteen kasviuonekaasupäästöt puuttuvat MAL-2019 päämittareista?

Pysäköinti

Suunnitelmaluonnoksessa nähdään yhtenä keinona henkilöautoilun hillitsemiseksi pysäköimisen vaikeuttamista. Itse asiassa pysäköintimaksut Helsingin kantakaupungissa ovat jo tällä hetkellä niin suuret, että ne rajoittavat voimakkaasti sinne suuntautuvia automatkoja. Samalla seurausvaikutuksena on ollut keskustan kivijalkakauppojen liikevaihdon näivettyminen. Pysäköintimaksut toimivat siis tiemaksujen tavoin. Kaikki muu pysäköinnin vaikeuttaminen tämän lisäksi vaikuttaa suorastaan autoilijoiden kurittamiselta.

Mikäli pysäköintimaksuja laajennetaan alueen sisällä harvemmin rakennettuun ympäristöön, jossa ei ole riittävää joukkoliikenteen palvelutasoa, seurauksena on kustannusten nousu. Näillä aluilla asuvat myös ne ihmiset, jotka ovat hakeutuneet sinne kohtuullisempien asumiskustannusten takia. He ovat pakotettuja käyttämään autoa ja joutuvat pysäköintimaksujen vuoksi väkisin maksamaan autoilustaan aikaisempaa enemmän. Se ei ole oikein.

Suunnitelmaluonnoksessa on myös outo ehdotus työpaikkapysäköinnin verottamisesta. Se osoittaa suorastaan vihamielistä suhtautumista autonkäyttöä kohtaan. Työpaikkapysäköinnin vero olisi hankalasti toteutettavissa ja todennäköisesti ohjaisi työpaikkoja pois taajaan rakennetuilta alueilta sellaisille paikoille, jolla henkilökunnalle on tarjolla riittävästi ilmaisia pysäköintipaikkoja. Samalla se eittämättä lisäisi henkilöauton käyttöä työmatkaliikenteessä.

Sähköautot

Eräänä tavoitteena suunnitelmaluonnoksessa mainitaan pyrkimys kasvattaa sähköautojen osuutta liikenteessä. Pyrkimys on hyvä, mutta sen toteuttaminen ei ole helppoa.

Sähköautot ovat vielä pitkään niin kalliita, että mahdollisista verohelputuksista huolimatta, niiden ostajat ovat harvassa. Sähköautot eivät myös toistaiseksi ole kovin valmiita talviolosuhteisiin. Muun muassa niiden käyttömatka yhdellä latauksella – niiden suosion kannalta kriittinen arvo – lyhenee kylmässä.

Kukaan ei myöskään hanki sähköautoa, jos sille ei ole varmaa jokapäiväistä latausmahdollisuutta. Suurella osalla alueen autoilijoista sellaista ei ole, ja tässä suhteessa on paljon tehtävissä. Suunnitelmaluonnoksen linjaukset näiltä osin ovat hyviä. Myös muiden etuisuuksia, kuten joukkoliikennekaistojen käyttöoikeutta sähköautoille, kannattaisi harkita vakavasti.

Suomessa perheen ainoan auton keskimääräinen arvo on noin 3600 euroa. Jo tämä kertoo sen, että Suomella tai suomalaisella kotitaloudella ei ole varaa Norjan-malliin. Tämän vuoksi esimerkki on todella huono.

Jostain syystä sähköauton päästöksi on vaikutusten arvioinnissa otettu epärealistinen 15 g/km.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan myös, että sähköautojen käyttöönotto ei saa vaikuttaa kävelyyn ja pyöräilyyn tai joukkoliikenteen kilpailukykyyn. Tämä tavoite ilmaisee hyvin sen, ettei kyse ole päästöistä vaan halusta heikentää auton käyttömahdollisuuksia alueella. Mielenkiintoista muuten on, että juuri Norjassa sähköautot ovat heikentäneet muun muassa joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Henkilöauton käyttäjät maksamaan joukkoliikenne

Suunnitelmaluonnoksen mukaan joukkoliikenteen kustannukset sen tuottajille tai käyttäjille eivät nouse, koska autoilijat maksavat tiemaksuilla lisälaskun. Näkökulma on jälleen outo. Valtaosa kotitalouksista käyttää sekä autoa että joukkoliikennettä. Näin ollen tällaisten kotitalouksien liikkumisesta aiheutuvat kustannukset kasvaisivat. Viime kädessä kuntalaiset ja veronmaksajat kuittaavat laskun.

Päällimmäisenä ajatuksena suunnitelmaluonnoksen kokonaisuudesta jää, että tavoitteena on kasvattaa Helsingin, Espoon ja Vantaan ydinalueita ja suunnitella niiden liikenne pääsääntöisesti raideliikenteen varaan. Kustannukset katettaisiin alueen muilla asukkailla, jotka olosuhteiden pakosta joutuvat turvautumaan liikkumisessaan henkilöautoon.

Suunnitelmaluonnoksessa myös todetaan, että asemien ympäristöt alueella tulisi rauhoittaa autoliikenteeltä. Tosiasiassa, mikäli tavoitteena on saada autonkäyttäjiä joukkoliikenteen käyttäjiksi, asemien ympäristöön tulisi rakentaa liityntäpysäköintiä. Liityntäpysäköinnin lisäämistä kyllä ehdotetaan, mutta ympäristön samanaikainen rauhoittaminen autoliikenteeltä tuntuu jotenkin ristiriitaiselta.

Polkupyöräily

Polkupyöräilyn lisääminen nähdään suunnitelmaluonnoksessa olennaisena toimenpiteenä muun muassa kasvihuonepäästöjen vähentämisessä. Polkupyöräilyä halutaan edistää monin eri keinoin. Tavoitteessa ei sinänsä ole huomauttamista, mutta tuntuu siltä, että pyöräilyyn liittyvät rajoitteet jätetään tarkoituksella mainitsematta.

Pyöräiliikenne tarvitsee rinnalleen sää- ja vuodenaikavaihtelujen takia vaihtoehtoisen joukkoliikennekapasiteetin. Olosuhteiden heikentymisen myötä valtaosa pyöräilijöistä siirtyy joko joukkoliikenteen tai henkilöautojen käyttäjiksi. Pyöräiliikenteen kustannuksia arvioitaessa tämän ylimääräisen ”sääkapasiteetin” ylläpito pitäisi ottaa huomioon. Hyvällä pyöräilykeleillä joukkoliikenne kuljettaa siis tyhjiä penkkejä.

Hyvä esimerkki pyöräilyn haavoittuvuudesta ja pyöräiliikenteen määrän vaihteluista on kaupunkipyörien säästä riippuva käyttöasteen vaihtelu sekä koko järjestelmän sulkeminen talvisesongiksi.

Suunnitelman mukaisen autoliikenteelle kilpailukykyisen pyöräiliikenteen pääverkon rakentaminen maksaisi arvion mukaan 200 miljoonaa euroa. Hinta on korkea. Yhden kilometrin rakentaminen maksaisi 220 000 euroa. HSL -alueen pyöräilyolosuhteiden vertaaminen Barcelonaan, New Yorkiin tai Lontooseen osoittaa enemmän suhteettomuuden tajuja kuin todellisuuden ymmärtämistä.

Helsingin pyöräilyväyläsuunnitelmissa on pidetty esikuvina mm Amsterdamia ja Kööpenhaminaa, joissa kummassakin on täysin erilaiset keliolosuhteet, topografia ja asukaskanta. Miksi Helsingissä matkitaan miljoonan käyttäjän pyörätietarpeita sadalletuhannelle käyttäjälle?

Lopuksi

Autoliiton Helsingin seudun osasto pitää tärkeänä, että Helsingin seudulle laaditaan suunnitelma maankäytölle, asumiselle ja liikenteelle. Suunnitelmaluonnoksessa on hyvää se, että siinä ei pitäydytä kuntarajojen sisäpuolella, toisin kuin esim. Helsingin kaupungin liikennesuunnitelmia tehtäessä. Esitetystä suunnitelmaluonnoksessa on paljon hyviä aineksia lopulliseksi suunnitelmaksi. Toivomme, että lopullista suunnitelmaa laadittaessa, edellä esittämämme näkökohdat tulisivat huomioon otetuiksi.