

Autot on tehty ihmisiä varten. Niiden tarkoitus on helpottaa elämää. Siksi on käsittämätöntä, että autoilun tarpeita ei pääkaupunkiseudulla, varsinkaan Helsingissä, oteta riittävästi huomioon. Päinvastoin, autojen käyttöä pyritään hankaloittamaan. Tähän on tultava muutos.



AUTOLIITON HELSINGIN SEUDUN OSASTO

Pääkaupunkiseudun liikenne paremmaksi

Pääkaupunkiseutu on yksi liikenteellinen kokonaisuus. Ihmiset ja tavarat liikkuvat yli kuntarajojen. Liikennettä koskevissa ratkaisuisa on tehtävä kaupunkien ja kuntien välistä pitkäjänteistä yhteistyötä. Liikenteen kasvaessa ja kehittyessä se on tärkeämpää kuin koskaan aikaisemmin.



Auton merkitys on tunnustettava

Auton rooli pääkaupunkiseudun liikenteessä on olennainen. Julkisella liikenteellä ei aina tarvittaessa pääse joka paikkaan, ei edes Helsingin rajojen sisäpuolella. Kun julkinen liikenne syystä tai toisesta lakkaa toimimasta – mikä ei ole harvinaista – autot pitävät pyörät pyörimässä.

Jos työn, harrastusten, lasten tai muiden läheisten vuoksi on pakko asioida vähääkään pitemmällä, auton avulla se tapahtuu helpoiten. Säästyy aikaa ja yhteiskunta toimii tehokkaasti. Kuljetustarpeet ovat usein sellaiset, että niiden hoitaminen ei ilman autoa onnistu.

Kaikesta huolimatta autoilun rajoittaminen tuntuu olevan seudulla jonkinlainen tavoite. Vallalla on ajattelu, että entistä suurempi osa liikkumisesta pitäisi tapahtua muilla tavoin, siis kävellen, joukkoliikennevälineillä, polkupyörillä ja jopa kevyillä sähköajoneuvoilla. Siinä unohtuu, että vanhenevalle ja yhä suuremmalle osalle väestöstä noilla tavoilla liikkuminen ei välttämättä ole helppoa, vaikka se omalla autolla on vielä mahdollista.

Rajoittamalla autoilua rajoitetaan monen kansalaisen liikkumisvapautta. Se ei ole oikein. Eikä tässä kaikki. Näyttää myös unohtuvan, että autoliikenteen rajoitustoimilla rajoitetaan samalla elintärkeää jakeluliikennettä.

Ihmisellä pitää olla mahdollisuus valita liikkumiseensa se tapa, mikä parhaiten sopii aina kulloiseenkin tilanteeseen. Henkilöauton tai muun yksilöllisen moottoriajoneuvon on oltava muiden liikennemuotojen rinnalla tasavertainen vaihtoehto.

Henkilöautoilun mustamaalaus on perusteetonta, varsinkin kun autojen päästöt kaiken aikaa vähenevät. Puhuminen muista liikennemuodoista "kestävinä" on harhaanjohtavaa. Eri liikennemuotojen vaikutukset on kyettävä arvioimaan rehellisesti. Samalla tulee ymmärtää, että ne täydentävät toisiaan. Kaikkia tarvitaan.



Nyt viimeistään on keskustatunnelin aika

Helsingin keskustatunneli olisi yhteys kantakaupungin ali Länsiväylältä Hermannin rantatielle. Siihen olisi sujuva pääsy satamista, keskustan suurista pysäköintiluolista sekä liikennettä synnyttävistä uusista eteläisistä kaupunginosista.

Juuri nyt keskustatunneli on erityisen ajankohtainen. Liikenne tulee entisestään vaikeutumaan, koska keskustan alueelta poistetaan ajokaistoja ja Hämeentielle on asetettu yksityisautojen läpiajokielto. Tämän lisäksi Kai-vokatu on päätetty muuttaa pelkästään kävelyä, joukkoliikennettä ja pyöräilyä palvelevaksi kaduksi.

Tunneli vähentäisi liikenneongelmia ja päästöjä kantakaupungin alueella ja parantaisi niin jalankulkijoiden kuin pyöräilijöidenkin asemaa. Se vaikuttaisi myönteisesti koko seudun liikenteeseen ja olisi ennen muuta suuri ympäristöteko, iso askel kohti elinvoimaisempaa, viihtyisämpää pääkaupunkia Helsinkiä.

Valitettavasti keskustatunnelin suunnitteleminen on keskeytetty. Päätös on kaikin puolin haitallinen. Se pitää kumota. Suunnittelua on jatkettava. Tunnelin rakentaminen on aloitettava vielä tällä vuosikymmenellä.

Kannattaa myös tutkia, voisiko hankkeeseen saada rahoitusta Euroopan Unionilta. Kulkeehan yksi eurooppalaisen TEN-T-ydinliikenneverkon yhteys Baltian kautta pohjoiseen pitkin Suomen valtatiötä 4 ja Helsinki satamineen muodostaa siinä merkittävän hidasteen.

Katujen toimivuutta ei pidä heikentää

Katujen nykyinen suunnitteluperiaate näyttää monessa tapauksessa olevan ajoratojen kaventaminen. Jopa vastakkaisista suunnista tulevien autojen on vaikea sivuuttaa toisensa. Risteykset tehdään kääntyjien kannalta ahtaiksi ja autot pakotetaan korokejärjestelyin tarpeettomasti jarruttelemaan ja mutkittelemaan. Liikenne hidastuu ja katujen välityskyky heikkenee. Aiheuttettu haitta on raskaalle liikenteelle erityisen suuri.

Suunnitteluperiaatetta perustellaan luultavasti liikenneturvallisuudella. Asiaa ei ole loppuun asti harkittu. Syntyy ajanhukkaa. Päästöt ja kustannukset lisääntyvät. Huolto- ja jakeluliikenne hidastuvat. Hälytysajoneuvojen toiminta vaikeutuu.

Suuntauksen pitää muuttua. Tie- ja katuverkkoa on kehitettävä siten, että liikenneturvallisuuden vaatimukset otetaan huomioon moottoriajoneuvojen liikkumista vaikeuttamatta.

Katujen ja siltojen korjaustyöt kaipaavat uutta otetta. Töiden liikenteelle aiheuttamasta haitasta ei tunnuta olevan huolissaan. Ajokaistoja otetaan liian helposti pois käytöstä, vaikka vaihtoehtona voisi olla kaistojen väliaikainen kaventaminen. Työt voitaisiin tehdä nykyistä lyhyemmässä ajassa, jos siihen olisi todellista halua.



Muut tunnelihankkeet nähtävä osana keskustatunnelia

Voimassa on päätös rakentaa Sörnäistentunneli, joka yhdistää Hermannin rantatien sekä Sörnäisten rantatien toisiinsa. Se tulee sujuvoittamaan liikennettä kantakaupungin ja Lahden moottoriväylän välillä. Samalla liikenteen haitat Kalasataman alueella vähenevät, ja jalankulun sekä pyöräilyn edellytykset paranevat. On myös päätetty rakentaa Jätkäsaaren satamatunneli, joka johtaa Länsisatamasta Länsiväylälle. Se tulee vähentämään sataman toiminnasta aiheutuvia liikenneuhkia. Varsinkin raskaan liikenteen tilanne helpottuu.

Kyseiset tunnelihankkeet ovat erittäin hyviä. Ne tukevat olennaisinta ja vielä päätöstään odottavaa tärkeintä hanketta eli keskustatunnelia. Jätkäsaaren satamatunnelin lopullisesta linjauksesta päätettäessä on otettava huomioon, että se voisi luontevasti liittyä keskustatunneliin. Sörnäistentunneli on jo luontevasti osa sitä.

Vireillä on lisäksi hanke tunneliyhteyden avaamiseksi Hakaniemestä ydinkeskustaan. Se tukeutuisi olemassa oleviin huoltotunneliinhin, joiden käyttöä tällä tavoin tehostettaisiin. Hanke on kannatettava, mutta se ei korvaa keskustatunnelia.



Satamiin ja satamista pois päästävä sujuvasti

Helsingin satamien kautta kulkee valtaosa siitä moottoriajoneuvoliikenteestä, joka suuntautuu koko valtakunnan alueelta Viroon ja meriteitse suoraan Saksaan. Myös huomattava osa Suomen liikenteestä Tukholmaan kulkee Helsingin kautta.

Länsisatama palvelee ennen muuta Tallinnan liikennettä, mikä on ennusteiden mukaan jatkuvassa kasvussa. Yhteydet Länsisatamasta kaupungin katuverkkoon ovat huonot. Toteuduttuaan Jätkäsaaren satamatunneli tulee helpottamaan tilannetta, mutta se ei riitä. Yhteyksiä on muutenkin parannettava.

Suunnitteilla on Eteläsataman laivaliikenteen siirtäminen Katajanokalle ja Länsisatamaan. Nykyiset liikennejärjestelyt eivät sitä kestä. Ennen kuin suunnitelmaa aletaan toteuttaa, Länsisataman järjestelyiden lisäksi myös yhteyksiä Katajanokalta muualle kaupunkiin on parannettava. Keskustatunneli, jonne olisi yhteys suoraan Katajanokalta, olisi tässäkin tapauksessa sujuvan satamaliikenteen kannalta ainoa oikea ratkaisu.





Bulevardisointisuunnitelmia toteutettava maltillisesti

Helsinki havitteli aikanaan kaikkien sisääntuloväyliensä muuttamista asuin-kaduiksi eli kaupunkibulevardeiksi. Korkein hallinto-oikeus on tyrmännyt osan hankkeista. Se on näyttänyt vihreää valoa vain Vihdintielle, Tuusulanväylälle ja Itäväylälle.

Kaupunkibulevardeilla sallitaan kaikki liikennemuodot, jolloin läpikulkeva moottoriajoneuvoliikenne hidastuu merkittävästi. Ruuhkat ja päästöt lisääntyvät ja liikenneturvallisuus heikkenee. Seudullisen liikenteen kanalta bulevardisoinneissa ei ole mitään järkeä.

Tuusulanväylän osalta hanke on käsittämätön. Onhan kyseessä tärkein liikenneyhteys kantakaupungin ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä. Jos hanketta ei voida perua, on ainakin toimittava niin, että haitta lentokenttäliikenteelle pysyy mahdollisimman pienenä.





Ruuhkamaksuja ei tarvita – ne kuihduttaisivat Helsingin

Ruuhkamaksujen tarkoituksena on vähentää Helsingin kantakaupunkiin suuntautuvaa autoliikennettä. Uskotaan, että maksamiselta välttyäkseen osa autoilijoista luopuisi näillä matkoilla oman autonsa käyttämisestä. Jos näin tapahtuu, se merkitsee kovaa iskua entisestäänkin kuihtuvalle kaupungin keskusta-alueen liike-elämälle.

Monella sisääntuloväylällä ruuhkien perussyy on heikoissa liikenneteknisisissä ratkaisuissa, ei liikenteen määrässä. Esimerkiksi liikennevalo-ohjauksessa olisi autoliikenteen kannalta parantamisen varaa. Nyt ei voi välttyä ajatukselta, että liikennevalojen avulla aiheutetaan tarkoituksellista ruuhkautumista.

Ruuhkamaksut olisivat väärä ratkaisu tilanteen parantamiseksi. Kyseessä olisi pelkästään autoilulle asetettu uusi vero, jonka tuotto menisi lain mukaan valtiolle eikä esimerkiksi seudun joukkoliikenteen kehittämiseen, kuten asian puolestapuhujat näyttävät uskovan.

Helsingin kantakaupungissa on tarjolla vain maksullisia pysäköintipaikkoja. Ne ovat niin kalliita, että jo sen vuoksi henkilöautoliikenne Helsingin keskustaan on pitkään pysynyt maltillisena. Muita maksuja ei tarvita.

Kimppakyyti tarvitsee kannusteen

Yksi tapa vähentää ruuhkia on kannustaa useampi samaan suuntaan kulkeva henkilö käyttämään yhteistä autoa. Samalla vähennetään kustannuksia ja päästöjä.

Kimpassa voivat kulkea niin työ- kuin harrastusporukatkin. Se on täysin laillista, jos kyydin tarjoaja pyytää korvauksen vain matkan hänelle aiheuttamista kuluista.

Kiihättömistä hyödyistään huolimatta kimpassa kulkeminen ei ole yleistynyt. Siitä voitaisiin tehdä houkuttelevampaa, jos kimppakyytiauto eli auto, jossa on kuljettajan lisäksi vähintään kaksi matkustajaa, saisi oikeuden käyttää linja-autokaistoja.

Asiasta on puhuttu vuosia, mutta sääntöä ei olla pääkaupunkiseudulla saatu aikaan. Nyt olisi vihdoin sen aika.

Pysäköintimaksujen korotuksia syytä hillitä

Asukaspysäköinnin hintaa on viime vuosina korotettu Helsingissä kohtuuttomasti ja korotuksia on tarkoitus jatkaa yleistä kustannustason nousua nopeammin.

Asukaspysäköintitunnus on mielenkiintoinen. Se maksaa paljon, mutta ei takaa, että pysäköintipaikka löytyisi järkevän matkan päässä asunnosta. Useilla alueilla ei ole myytyihin tunnuksiin nähden tarjolla riittävää määrää autopaikkoja.

Helsingin kannattaisi ottaa asukaspysäköintipaikkojen puute tosissaan. Se hillitsee hyvien veronmaksajien muuttohalukkuutta kaupunkiin. Asukaspysäköinnin toimivuus on edellytys koko kaupungin elinvoimaisuudelle.

Lyhytaikaisen kadunvarsipysäköinnin hintaa suunnitellaan korotettavaksi kymmenellä prosentilla vuosittain. Se ylittää selvästi odotettavissa olevan kustannustason nousun. Jos suunnitelma toteutuu, se vähentää entisestään kantakaupungissa toimivien kivijalkakauppojen asiakaspohjaa, mikä puolestaan näivettää koko kaupunkia.

Suunniteltuja pysäköintihintojen korotuksia pitää maltillistaa. Nykyisten korotussuunnitelmien toteuttaminen ei ole kenenkään edun mukaista. Toivottavasti Helsingin pysäköintipolitiikasta ei oteta mallia seudun muissa kaupungeissa ja kunnissa.

Autopaikoista ei pidä tinkiä

Asemakaavassa edellytetään rakennuksille tietty määrä autopaikkoja. Vaatimukset perustuvat rakennuksen sijaintiin, käyttötarkoitukseen, huoneistojen lukumäärään ja kerros-pinta-alaan.

Tähän asti autopaikkavaatimuksia on pidetty pääkaupunkiseudulla riittävinä, mutta yhä useammin rakennuttajat haluavat kustannussyistä tinkiä niistä. Viranomaisille se näyttää sopivan. Uudisrakennusten yhteydessä onkin entistä useammin puutteelliset pysäköintimahdollisuudet. Taka-ajatuksena on ilmeisesti kannustaa ihmisiä autottomuuteen.

Käytännössä lapsiperheiden samoin kuin liikuntaesteisten on vaikea tulla toimeen ilman autoa. Lisäksi moni tarvitsee auton, jotta pääsee tarvittaessa liikkeelle vaikkapa hankalien työaikojen vuoksi. Jos autopaikkavaatimukset alitetaan, seurauksena ei ole autojen väheneminen vaan pula auto-paikoista, josta aiheutuu aivan turhia ongelmia.

Uudisrakennukseen liittyvistä autopaikoista tinkiminen on lyhytnäköistä. Sillä ei säästetä mitään. Sitä ei pitäisi tehdä millään verukkeella.



Polkupyöräilyn edistäminen ei saa rajoittaa muuta liikennettä

Polkupyöräily on kovassa nosteessa. Sähköpyörien tulo markkinoille ja työsuuhdepyörien suosion kasvu edistävät asiaa omalta osaltaan. Pyöräilyssä on paljon myönteistä, mutta sen ongelma on sääriippuvuus.

Pyöräilyn määrä vaihtelee säätilan ja vuodenajan mukaan. Suuri osa pyöräilijöistä siirtyy talveksi joukkoliikenteen ja henkilöautojen käyttäjiksi ja satunnaisesti muulloinkin, kun olosuhteet ovat epäsuotuisat. Siksi pyöräilyä on vaikea pitää ympärivuotisesti pysyvänä liikennemuotona. Sen vaatimia investointeja on syytä harkita kustannus-hyötymielessä huolellisesti.

Erilaiset kevyet sähköajoneuvot, varsinkin vuokrattavat sähköpotkulaudat ovat tulleet liikenteeseen polkupyörien rinnalle. Niidenkin käyttö on vahvasti sääriippuvaista. Lisäksi polkupyörä ja sähköpotkulauta ovat tavarakuljetuskvyylytään yleensä vaatimattomia ja sopivat huonosti moneen arkiseen tilanteeseen.

Kaikesta huolimatta polkupyöräily ja muut kevyet kulkumuodot on otettava huomioon liikennejärjestelmää kehitettäessä. Ne pitäisi mahdollisuuksien mukaan pitää muusta liikenteestä erillään, mutta sitä ei pidä tehdä niin, että moottoriajoneuvoliikenteen toimintaedellytyksiä heikennetään kohtuuttomasti. Esimerkiksi ajoradoista erotetut erilliset pyöräkaistat ovat talvisin lähes käyttämättömiä. Ne pitäisi silloin vapauttaa muiden ajoneuvojen käyttöön.





Raitiotielinjat aiheuttavat hämminkiä. Vääriin paikkoihin kiskoille ajautuu helposti autoja. On tapahtunut kolareita. Tilanne on usein epäselvä. Joillakin kiskoilla voi ajaa, joillakin ei. Liikenteen ohjaus suorastaan odottaa selkeyttämistään.

Raitioteille on tehty jalankulkijoita varten ylityspaikkoja. Ne eivät ole suojateita, vaan niillä pitää antaa raitiovaunuille vapaa kulku. Vain osalle näistä paikoista on asetettu jalankulkuliikennevalot. Ne ylityspaikat, joilla ei ole valo-ohjausta, pitää ensi tilassa varustaa varoitusmerkein.

Suojateiden merkitsemisessä olisi käytettävä sekä liikennemerkkejä että tiemerkintöjä, vaikka laki sallii jompionkumpien pois jättämisen. Tämän lisäksi suojateiden havaittavuutta pitää parantaa tarkoitukseen kehitetyillä varoituslaitteilla. Suojatiet pitäisi myös valaista muuta katuvalaistusta kirkkaammin. Erittäin tärkeää olisi, että kaikki pääkatujen suojatiet ovat valo-ohjattuja. Tällä hetkellä näin ei ole.

Muita tienkäyttäjiä on väistettävä tullessa ajoradalle jalkakäytävän tai pyörätien ylityksen jälkeen. Paikkaan ei välttämättä tarvita väistämisvelvollisuutta osoittavaa liikennemerkkiä, ja ainakin Helsinki on alkanut hyödyntää tätä mahdollisuutta. Vaikka laki ei merkkiä vaadikaan, sitä ei pidä jättää asettamatta, jotta väistämisvelvollisuuden suhteen ei synny väärinkäsityksiä.

Liikenneympäristöä kehitettävä inhimillisemmäksi

Kuljettaja joutuu liikenteessä helposti tilanteisiin, joissa päätöksen tekeminen on vaikeaa. Ihminen ei voi yhdessä hetkessä havaita kaikkea, mitä pitäisi. Pääkaupunkiseudulla tämä on monin paikoin karua todellisuutta. Liikenneympäristö kaipaa kehittämistä helpommin hallittavaksi. Se on täysin mahdollista, jos asiaan halutaan paneutua.

Liikenneympäristön sekavuus korostuu nopeusrajoituksissa. Rajoitusarvot vaihtuvat liian tiuhaan. Nopeusrajoitusmerkit jäävät helposti huomaamatta. Kuljettajat eivät välttämättä tiedä, mikä rajoitus on voimassa. Nopeusrajoituksia pitää yhdenmukaistaa ja ne on ilmoitettava nykyistä selvemmin.

Nopeusrajoitusten automaattivalvonta pitää keskittää paikkoihin, joissa rajoituksen noudattaminen on turvallisuuden kannalta erityisen tärkeää. Kamerasta sekä nopeusrajoitusarvosta on silloin ilmoitettava näkyvästi. Valvonnan tarkoituksena täytyy olla turvallisuuden lisääminen, ei autoilijoiden rahastaminen.



Pääkaupunkiseudun liikenne muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden, jossa päätöksenteon tulee perustua kuntarajat ylittävään yhteistyöhön. Autoilun merkitys seudulla on keskeinen.

Autoilua on kuitenkin pyritty tietoisesti rajoittamaan kaventamalla ajoratoja, poistamalla ajokaistoja ja suosimalla autoilun kustannuksella muita liikennemuotoja. Tämän suuntauksen on muututtava.

Pitkällä tähtäyksellä keskeinen toimenpide parantaa pääkaupunkiseudun liikennettä on toteuttaa Helsingin keskustatunneli.

Tunneli sujuvoittaisi keskustan ja satamien liikennettä, vähentäisi ruuhkia ja parantaisi ympäristöä.

Bulevardisointia ja ruuhkamaksuja pääkaupunkiseutu ei tarvitse. Ne hidastaisivat liikennettä, lisäisivät päästöjä ja heikentäisivät keskustan elinvoimaa.

Seudun pysäköintipolitiikkaan on saatava maltillisuutta. Maksujen jatkuvat korotukset karkottavat sekä asukkaita ja asiakkaita. Uusien rakennusten autopaikkavaatimuksista ei tule tinkiä.

Jalankulun ja polkupyöräilyn edistämiseksi niille kannattaa rakentaa lisää omia turvallisia väyliä, mutta se ei saa tapahtua moottoriajoneuvoliikenteen kustannuksella.

Liikenneympäristöä tulee selkeyttää. Nopeusrajoitusten ja liikennemerkkien on oltava johdonmukaisia ja suojateiden näkyviä.

Liikennevalvonnan on perustuttava turvallisuuden lisäämiseen – ei autoilijoiden rahastamiseen.

Autoliiton Helsingin seudun osasto ry

pyrkii vaikuttamaan liikennejärjestelyjen, liikenneympäristön sekä liikenneturvallisuuden kehittämiseen omalla toimialueellaan eli Helsingissä, Espoossa, Vantaalla, Kauniaisissa, Sipoossa ja Kirkkonummella.

Osaston näkemyksen mukaan seudulla tulisi toimia tässä ohjelmassa esitettyjen periaatteiden mukaisesti.



Autoliiton Helsingin seudun osasto ry
www.autoliitto.fi/helsinki
alhelsinki@pp.inet.fi
0400 366 806