

27.2.2008 208/08/2008

YTV – Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta

YTV	12,3	200,8
DNRO	85,80	1,802,08
Valmistaja	Määräaika	
Tiedoksi	/..... 200.....	

Asia YTV:n ja pääkaupunkiseudun kaupunkien ilmansuojelun toimintaohjelmien luonnokset

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että YTV:n ja pääkaupunkiseudun kuntien laatimat ilmansuojelun toimintaohjelmaluonnokset muodostavat erittäin kattavan, monipuolisen ja toisiaan täydentävän paketin käytännön ilmansuojelutyötä varten. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä sitä, että pääkaupunkiseudun ilmansuojelutyölle on asetettu kunnianhimoinen visio vuodelle 2016. Toimintaohjelmassa on myös erittäin selkeästi esitetty vision saavuttamista tukevat toimintalinjaukset vastuineen, vaikutuksineen, kustannuksineen ja aikataulutuksineen.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyrkii omilla linjauksillaan ja toimenpiteillään parhaansa mukaan tukemaan sitä, että YTV:n ja pääkaupunkiseudun kuntien ilmansuojeluohjelman tavoitteet ja linjat toteutuisivat ohjelmassa esitetyllä tavalla. Tässä keskeisiä ministeriön työvälineitä ovat erityisesti liikennejärjestelmäsunnittelu (pääkaupunkiseudun suuret liikenneinvestoinnit ja jatkossa myös suurten kaupunkikeskusten joukkoliikennetuki), ajoneuvojen päästömääräykset ja muu EY-lainsäädäntö sekä tutkimus- ja kehittämistoiminta.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää seuraavat yksityiskohtaiset kommentit toimintaohjelmaluonnoksiin:

- YTV, Ilmansuojelun toimintaohjelmien taustatiedot, s. 20: toisessa kappaleessa voitaisiin selvytyden vuoksi mainita, että Suomessa myytävät liikennepolttoaineet ovat olleet loka-kuusta 2004 lähtien käytännössä rikittömiä (alle 10 ppm);
- YTV, Ilmansuojelun toimintaohjelmien taustatiedot, s. 21 sekä Vantaan kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelma, s. 6: lentoliikenteen päästöjä koskevassa luvussa voitaisiin mainita, että EU:ssa on tarkoitus aloittaa lentoliikenteen päästökauppa vuoden 2012 alusta. Vaikka päästökaupan kohteena ovat hiilidioksidipäästöt, Euroopan komissio on arvioinut, että lentoliikenteen päästökauppa tukee myös ilman epäpuhtauksien vähentämistä. Komissio on arvioinut, että lentoliikenteen päästökauppa kannustaa konekaluston uudistumiseen ja sitä kautta vähentää typen oksidipäästöjä noin 2 prosenttia. Lisäksi Euroopan komission on tarkoitus antaa vuoden 2008 loppuun mennessä erillinen direktiiviehdotus lentokoneiden typen oksidipäästöjen vähentämisestä moottoriteknologian avulla;
- YTV, Ilmansuojelun taustaohjelmien taustatiedot, s. 52: luvussa 11.6 voitaisiin muun lainsäädännön rinnalla mainita ajoneuvolaki (1090/2002) ja asetus autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista (1248/2002), jotka sisältävät myös ajoneuvojen ympäristömitoituksia koskevat tyyppihyväksyntämääräykset;
- YTV, Ilmansuojelun taustaohjelmien taustatiedot, s. 55: luvussa 12 voitaisiin EU-strategioiden rinnalla mainita myös Euroopan komission vuonna 2007 julkistama Vihreä kirja kaupunkiliikenteestä "Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen" (KOM)2007 551), jonka tavoitteena on käynnistää keskustelu siitä, miten yhteisötasolla voitaisiin edistää puhtaampaa, ympäristöystävällistä ja toimivaa kaupunkiliikennettä. Keskeisiä yhteisötason keinoja

\\wms01\home\visio.saan\Tiedot\YTV\Ilmanlaatu\alusunto.doc RS

Postiosoite

PL 235
00131 HELSINKI
kirjaamo@mintc.fi
info@mintc.fi

Käyntiosoite

Eteläesplanadi 16-18, Helsinki

Puhelin

(09) 1601

Telekopio

(09) 160 2596
(09) 160 2590 (tiedotus)

kaupunkiliikenteen viherryttämisessä ovat esim. tekniset standardit, laatujärjestelmät, hankintakäytännöt ja hyvistä käytännöistä tiedottaminen. Samassa luvussa voidaan myös mainita, että YK:n puitteissa (Euroopan talouskomission ja WHO-Euron johdolla) on vuonna 2002 käynnistetty Yleiseurooppalainen ohjelma liikenteestä, ympäristöstä ja terveydestä (UNECE-WHO Pan-European Programme on Transport, Environment and Health), jonka tavoitteena on edistää erilaisten käytännönläheisten hankkeiden avulla ympäristöystävällistä ja terveellistä liikennettä Euroopassa. Hankkeen puitteissa on mm. kehitetty vapaassa käytössä oleva tietokanta, johon toivotaan myös paikallistason esimerkkejä hyvistä liikenneratkaisuista ja ohjelmista (www.thepep.org);

- Helsingin kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelma, s. 27: ministeriö pitää myönteisenä sitä, että ohjelmassa on tarkasteltu yksittäisten toimenpiteiden rinnakkaisia vaikutuksia (muut ympäristö- ja terveysvaikutukset). Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että monilla toimenpiteillä (esim. erilaiset rengasratkaisut, liikenteen ohjaus- ja hallintatoimenpiteet) on vaikutuksia myös liikenneturvallisuuteen. Usein ilmanlaadun parantamiseen tähtäävät toimet tukevat myös liikenneturvallisuustavoitteita, mutta ilmanlaadun parantamiseen tähtäävät rengas- tai liukkauden torjuntaratkaisut voivat myös muodostaa uhkia liikenneturvallisuustyölle; ja
- Helsingin kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelma, s. 37: Valtioneuvoston syksyllä 2007 tekemän kehyspäätöksen perusteella suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle myönnettävää tukea on aikaistettu niin, että se tulee valtion talousarvioon vuonna 2009;

Lopuksi ministeriö informoi tässä yhteydessä seuraavista tutkimus- ja kehittämishankkeista, jotka osaltaan tukevat myös YTV:n ja pääkaupunkiseudun kaupunkien ilmansuojelutyötä (erityisesti osakokonaisuudet ilmanlaadun tutkimus, ilmanlaadun seuranta ja ilmanlaadun suunnittelu):

- Liikenne- ja viestintäministeriö rahoittaa LIPASTO-järjestelmän ylläpitoa sekä yksikköpäästöjen tarkistamista. Erityisesti eri kulkumuotojen yksikköpäästöjen päivitys on mittava hanke ja ministeriö toivoisi, että YTV ja pääkaupunkiseudun kunnat (liikennelaitokset) arvioisivat mahdollisuutta osallistua hankkeen rahoittamiseen.
- Dieselautojen jälkikäsittelyteknologian mahdollisuudet päästöjen vähentämisessä (erityisesti hiukkaset ja NOx).
- CAFE-ilmanlaatudirektiivien edellyttämien hiukkasmittauslaitteiden vertailu niin, että Suomessa tehtävät hiukkasmittauslaitteet toimisivat Euroopan komission edellyttämällä tavalla ja hiukkaspäästömittaukset (PM10 ja PM2,5) voidaan raportoida komissiolle.

Ministeriö pitää YTV:n ja pääkaupunkiseudun kunnat informoituna näiden hankkeiden etenemisestä.

Ylijohtaja

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Juhani Tervala

Liikenneneuvos

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Risto Saari

Tiedoksi:

Kirjaamo

Ympäristölautakunta

13.03.2008

6 §

YTV

PL 521
00521 HELSINKI

YTV	25/3	200.8
DNRO	85, 80, 802	08
Valmistelija		Määräaika
Tiedoksi	/	200.....

PÖYTÄKIRJANOTE

807 / 722 / 2008

**LAUSUNTO YTV:LLE YTV:N SEKÄ HELSINGIN, KAUNIAISTEN JA VANTAAN
KAUPUNKIEN ILMANSUOJELUN TOIMINTAOHJELMIEN LUONNOKSISTA**

Esittelijä: ympäristönsuojelupäällikkö Tuula
Hämäläinen-Tyynilä

Valmistelija/lisätiedot: Sirkka Manni-Loukkola
puh. 09-81624841
etunimi.sukunimi@espoo.fi

Pääkaupunkiseudulle on laadittu luonnos yhteiseksi ilmansuojeluohjelmaksi ilmanlaadun parantamiseksi sekä hiukkasten ja typpidioksidin pitoisuuksien alentamiseksi. Ohjelmakokonaisuus koostuu YTV:n, Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten ilmansuojelun toimintaohjelmista sekä YTV:n kokoamasta tausta-aineistosta. Tausta-aineistoon on koottu tietoa seudun ilmanlaatuilanteesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä sekä taustatietoa mm. lainsäädännöstä.

Ohjelmaluonnokset ovat nähtävillä 31.3.2008 asti ja niistä on pyydetty lausunnot 31.3.2008 mennessä. Lausuntojen ja asukkailta tulleiden palautteiden perusteella valmistellaan lopulliset toimintaohjelmat, jotka luovutetaan Uudenmaan ympäristökeskukselle toimitettaviksi ympäristöministeriölle ja edelleen EU komissiolle.

Ohjelmakokonaisuus on laadittu, koska hiukkasten ja typpidioksidin raja-arvot ylittyvät Helsingissä vilkkaasti liikennöidyissä katukuiluissa ja keskusta-alueilla.

Ohjelmassa on suunniteltu erilaisia konkreettisia toimenpiteitä, joilla pyritään vaikuttamaan ilmanlaatua parantavasti.

Ohjelmaluonnoksissa toimenpiteitä esitetään yhteensä 128.

Toimenpiteitä on suunniteltu seuraaville osa-alueille: maankäytön ja liikenteen suunnittelu, joukkoliikenne ja muu liikenne, katupöly ja puun pienpoltto. Toimenpiteet ovat kustannusvaikutuksiltaan, toteutettavuudeltaan ja vaikuttavuudeltaan erilaisia.

Toimenpiteistä on kuvattu nykytila sekä tavoitetila vuonna 2016. Toimenpiteiden toteuttamisen vastuutahot ja yhteistyötahot on määritelty kunkin toimenpiteen kohdalla.

YTV:n esittämät toimenpiteet koskevat ilmanlaadun seurantaa, viestintää ja koulutusta, tutkimusta, suunnittelua, ilmansuojelua liikennejärjestelmätasolla, maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista, joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edistämistä, liikkumisen ohjausta, vähäpäästöisyyden edistämistä ja ilmanlaadun poikkeustilanteiden huomiointia.

Kaupunkien ohjelmaluonnoksissa on keskitytty asioihin, joihin kaupunki omalla toiminnallaan voi vaikuttaa. Toimenpiteet koskevat maankäytön suunnittelua, liikennettä, katupölyn torjuntaa, pienpolton päästöjen vähentämistä sekä viestintää, koulutusta ja valistusta.

Helsingin toimintaohjelma on kaupunkien ohjelmista laajin. Helsingissä on esiintynyt myös suurimmat ongelmat ilmanlaadussa johtuen mm. tiiviistä kaupunkirakenteesta ja katukuiluista, joita muissa pääkaupunkiseudun kaupungeissa ei ole. Helsingin toimintaohjelmaluonnoksessa esitetään yhteensä 41 toimenpidettä ilmanlaadun parantamiseksi.

Vantaan ja Kauniaisten ohjelmat ovat suppeammat ja hyvin samansuuntaiset Espoon ohjelmaluonnoksen kanssa. Vantaalla toimenpiteitä on esitetty 20, Kauniaisissa 17 ja Espoossa 21.

Ehdotus

Ympäristönsuojelupäällikkö:

Yleistä

Puhdas ilma on välttämätöntä terveydelle. Ilmansaasteista

johtuvien sairauksien arvioidaan aiheuttavan EU:ssa vuosittain yli 360000 ennenaikaista kuolemaa. Vaikka EU:n ilmansuojelustrategiassa on arvioitu, että Suomi oli EU:n puhtain maa, arvioidaan Suomessakin pienhiukkasten aiheuttavan lähes 1300 ennenaikaista kuolemaa ja yli 600 pysyvää keuhkoputkentulehdusta vuosittain. Lisäksi kymmenien tuhansien hengitys- ja sydänsairaiden sekä lasten voinnin arvioidaan huonontuvan toistuvasti pienhiukkasten takia. Tämä aiheuttaa paitsi inhimillistä kärsimystä, myös mittavia suoria ja epäsuoria taloudellisia menetyksiä. Ihmisen terveydelle haitallisimmiksi on todettu polttoperäiset pienet hiukkaset sekä otsoni. Otoni kulkeutuu Suomeen kaukokulkeutumana, samoin kuin osa pienhiukkasista. Omilla toimillamme pystymme kuitenkin vaikuttamaan pienhiukkaspitoisuuksiin.

EU:ssa on vuosina 1996-2004 annettu viisi ilmanlaatua koskevaa direktiiviä, jotka on sisällytetty Suomen lainsäädäntöön. Valtioneuvoston asetuksessa ilmanlaadusta (711/2001) on määrätty raja-arvon ylittämisen estämisestä seuraavasti: jos raja-arvo ylittyy tai on vaarassa ylittyä, kunnan on laadittava ja toimeenpantava suunnitelmia tai ohjelmia, joilla raja-arvojen ylittyminen estetään säädetyissä määrärajoissa. Edelleen asetuksessa säädetään, että suunnitelmat ja ohjelmat, jotka voivat koskea koko kuntaa tai sen tietyjä alueita, lähetetään alueelliselle ympäristökeskukselle, joka toimittaa ne ympäristöministeriölle. Suunnitelmien ja ohjelmien edistymisestä on toimitettava selvitys alueelliselle ympäristökeskukselle ja ympäristöministeriölle joka kolmas vuosi. Suunnitelmista ja ohjelmista on tiedotettava asukkaille.

Helsinki on jo osaltaan aiemmin laatinut ilmansuojeluasetuksen edellyttämiä suunnitelmia ja ohjelmia, koska Helsingissä on hengitettävien hiukkasten vuorokausiraja-arvo ylittynyt vuosina 2003, 2005 ja 2006 ja typpidioksidin vuosiraja-arvo vuosina 2005 ja 2006.

Nyt toimintaohjelmat laaditaan kaikille pääkaupunkiseudun kunnille, koska mahdollinen raja-arvojen ylittyminen halutaan ehkäistä koko pääkaupunkiseudun alueella.

Nykyisin voimassa olevien raja-arvojen lisäksi Euroopan parlamentti on joulukuussa 2007 hyväksynyt pienhiukkasille, jotka ovat kooltaan alle 2,5 mikrometriä, alustavaksi tavoitearvoksi 25 mikrogrammaa/kuutiometri niin että arvo tulee sitovaksi vuoden 2015 alussa. Mahdollisesti alempi raja-arvo 20 mikrogrammaa kuutiometrissä annetaan vuonna 2020.

Ilmanlaatua heikentävästi pääkaupunkiseudulla vaikuttaa ennen muuta liikenne. Vaikka energiatuotannon päästöt ovat suuret, sen aiheuttamat pitoisuudet laimenevat maan pintatasolle jouduttuaan, koska päästökorkeudet ovat suuret. Siksi on ilmanlaadun kannalta keskeistä vaikuttaa liikenteeseen, josta tulee typenoksidipäästöjä, fossiilisista polttoaineista peräisin olevia hiukkaspäästöjä ja ajoneuvojen aiheuttamia katupölypäästöjä.

Maankäyttöratkaisuilla vaikutetaan ihmisten liikkumisen tarpeeseen ja toimivalla, joustavalla ja turvallisella joukkoliikenteellä saadaan houkutelua ihmisiä yksityisautojen ratista joukkoliikenteen käyttäjiksi.

YTV:n toimintaohjelma

Pienhiukkasista ei pääkaupunkiseudulla vielä ole paljon mittaustietoa. Espoon ainoa mittausasema, jossa mitataan PM_{2,5} - hiukkasia, sijaitsee Luukissa ja antaa tietoa pääkaupunkiseudun taustapitoisuudesta. Siksi mittausverkon uudistuksissa, YTV:n toimenpide 1.1, on huolehdittava siitä, että saadaan riittävästi tietoa pienhiukkasista.

Maankäytön suunnittelussa yksi painopisteistä on olemassa olevan kaupunkirakenteen täydennysrakentaminen. Asumiskäyttöön kaavoitetaan alueita, jotka sijaitsevat varsin lähellä vilkasliikenteisiä liikenneväyliä. Siksi YTV:n toimenpiteet 1.13 (Valmistellaan tietopaketti palvelemaan kaupunkisuunnittelua ilmanlaadun huomioonottamisessa) ja 1.14 (Kehitetään ilmanlaatu yhteistyötä kaupunki- ja liikennesuunnittelijoiden kanssa) ovat erittäin tärkeitä ja kiireellisiä toimenpiteitä.

YTV:n toimenpide 2.4 (joukkoliikenteen palvelutarjonnan ja linjastojen kehittäminen) on avainasemassa, jos halutaan siirtää ihmisiä yksityisautoilusta joukkoliikenteen käyttäjiksi. Toimenpiteen toteuttaminen edellyttää laajaa yhteistyötä sekä paitsi kuntien taloudellista panostusta, myös valtionhallinnon rahoitusta (mm. Länsimetro). Toimenpiteen toteuttaminen on paitsi haastavaa, myös erittäin tärkeä ilmanlaadun turvaamiseksi. Sillä on myös merkittäviä vaikutuksia kasviuonekaasupäästöihin.

Helsingin kaupungin toimintaohjelma

Helsingin kaupungin toimintaohjelmaluonnos sisältää muista kaupungeista poiketen vaikuttamisen verotukseen, lainsäädäntöön ja kansainväliseen päätöksentekoon,

toimenpiteet I:1 ja I:2. Esitetyt ehdotukset ovat kannatettavia.

Helsingin toimenpide II:3 (kehitetään joukkoliikenteen poikittaislinjoja) palvelee myös Espoon pyrkimystä joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi ja siksi toimenpiteen toteutuminen on tärkeä.

Toimenpiteestä II:11 (kehitetään tietoa pienimuotoisen vesiliikenteen sekä työkoneiden päästöistä ilmaan) saadaan varmasti hankittua Espooseenkin sovellettavia tietoja.

Toimenpide III:2, osallistutaan katupölyn torjuntaan liittyviin tutkimushankkeisiin, on KAPU II-hankkeen osalta merkittävä toimenpide, jossa Espoon kaupunki on mukana. Tästä toivotaan tuloksia, joilla voidaan vaikuttaa merkittävästi ilmanlaatuun vilkasliikenteisten väylien läheisyydessä.

Toimenpide III:4, huomioidaan pölyämismuutokset katurakentamisessa pitää sisällään ns. hiljaisen asfaltin käyttömahdollisuuksien sekä kulumis- ja peseytyvyysominaisuuksien tutkimuksen. Työstä saatavia tuloksia voidaan hyödyntää Espoossa ja muuallakin Suomessa.

Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien toimintaohjelmat

Vantaan ja Kauniaisten toimintaohjelmaluonnoksissa esitetyt toimenpiteet ovat pääosin samoja kuin Espoon kaupungin ohjelmaluonnoksessa. Toimenpiteet ovat mahdollisia toteuttaa pääosin kaupunkien toimesta ja niiden uskotaan vaikuttavan ilmanlaatua parantavasti ja kasvihuonekaasuja vähentävästi.

Päätös

Ympäristölautakunta:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Otteen oikeaksi todistaa Espoossa 19.3.2008

XX

Silja Liimatainen
toimistosihteeri

PÖYTÄKIRJAN NÄHTÄVÄNÄOLO

31.12.2007 julkipannun kuulutuksen mukaan on pöytäkirja ollut yleisesti nähtävänä 25.3.2008

Tiedoksi

YTV, PL 521, 00521 HELSINKI
Kaupunginhallitus

Toimenpiteet

Yhteystiedot

Ympäristökeskus Käyntiosoite: Kirkkojärventie 6 B
Ympäristökeskus Postiosoite: PL 44, 02070 ESPOON
KAUPUNKI

Puhelin: 09 816 24842

Faksi: 09 816 25562

Sähköposti: ymparisto@espoo.fi

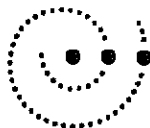
Ympäristölautakunta

13.03.2008

**MUUTOKSENHAKUKIELTO HALLINTOLAINKÄYTTÖLAKI 5 §:N §:T 5, 6, 7, 8, 9,
10, 11, 19, 20**

Muutoksenhakukielto

Edellä mainituista päätöksistä ei saa hakea muutosta hallintolainkäyttölain 5 §:n mukaan.



14.3.2008

YM18/04/2008

YTV pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
PL 521
00521 Helsinki

YTV	17,3	2008
DNRO	85, 80, 802	08
Valmistelija		Määräaika
Tiedoksi		200

Vilte LAUSUNTOPYYNTÖ 31.1.2008, Dnro 85/80/802/2008
Hänvisning

Asia LAUSUNTO YTV:N SEKÄ HELSINGIN, ESPOON, KAUNIAISTEN JA VANTAAN
Ärende KAUPUNKIEN ILMANSUOJELUN TOIMINTAOHJELMIEN LUONNOKSISTA

Toimintaohjelmien taustaa

Valtioneuvoston asetuksessa ilmanlaadusta (711/2001), jäljempänä ilmanlaatuasetus, on useimmille ilman epäpuhtauksille asetettu terveysperusteiset raja-, kynnys- ja tavoitearvot. Raja-arvot määrittelevät suurimmat hyväksyttävät ilman epäpuhtauksien pitoisuudet. Jos raja-arvot ylittyvät tai ovat vaarassa ylittyä, kunta on ilmanlaatuasetuksen mukaan velvollinen laatimaan ohjelmia ja suunnitelmia, joilla raja-arvojen ylittyminen estetään.

Iltanlaadun mittauksissa on erityisesti Helsingin keskustan vilkkaasti liikennöidyillä alueilla todettu hengitettävien hiukkasten vuorokausiraja-arvojen ja typpidioksidin vuosiraja-arvojen ylityksiä. Lisäksi mittauksissa on havaittu ympäristölainsäädännössä hengitettävien hiukkasten ja typpidioksidin vuorokausipitoisuuksille määriteltyjen kansallisten ohjearvojen sekä otsonipitoisuuksille annettujen pitkän ajan tavoitteiden ylityksiä pääkaupunkiseudulla. Myös terveysvaikutuksiltaan haitallisten pienhiukkasten pitoisuudet ovat paikoin nousseet.

Mitatut ilman epäpuhtauspitoisuudet ovat aiheutuneet hengitettävien hiukkasten osalta pääasiassa katupölystä ja typpidioksidin osalta pääasiassa liikenteen päästöistä. Kaukokulkeumalla on suuri vaikutus sekä otsonin että pienhiukkasten pitoisuuksiin. Pienhiukkasten osalta pitoisuuksiin vaikuttaa huomattavasti myös puun pienpöly. Lisäksi energiantuotanto ja teollisuus ovat merkittäviä kaupunki-ilman saastuttajia.

Iltanlaadun mittaustulosten perusteella ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen ja YTV laatineet ilmansuojelun toimintaohjelmat hengitettävien hiukkasten ja typpidioksidin pitoisuuksien ja ilmanlaadun parantamiseksi pitkällä tähtäimellä. Ohjelmat koskevat vuosia 2008-2016; Lisäksi YTV on laatinut kaikille ohjelmille yhteisen taustamateriaalin.

Lausunnon antavilta tahoilta on pyydetty erityisesti kannanottoja toimintaohjelmissa esitetyistä tavoitteista ja toimenpiteistä.

Toimintaohjelmien tavoitteet

Toimintaohjelmien tavoitteena on, että pääkaupunkiseudun ilman epäpuhtauksien (hengitettävät hiukkaset ja typpidioksidi) pitoisuudet alenevat pysyvästi raja-arvojen alapuolelle. Lisäksi tavoitteena on ilmanlaadun parantaminen yleisesti (mm. pienhiukkaset, rikkidioksidi, hiili-monoksidi, bentseeni, raskasmetallit) ja sen seurauksena ihmisten terveydelle ilman epäpuhtauksista aiheutuvien haitallisten vaikutusten vähentäminen sekä ympäristön viihtyvyyden lisääminen. Useilla näiden tavoitteiden saavuttamiseksi asetetuilla toimenpiteillä vaikutetaan myös kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen.

Ympäristöministeriöllä ei ole huomauttamista toimintaohjelmien tavoitteisiin.

Toimintaohjelmissa esitetyt toimenpiteet

Edellä mainittujen tavoitteiden toteuttamiseksi on kaikkiin toimintaohjelmiin sisällytetty lista ilmanlaatua edistävästä toimenpiteistä, joille on määritelty tavoite, vastuutaho, aikataulu ja ympäristövaikutukset. Toimenpiteissä on huomioitu kunkin kunnan erityispiirteet kuten asukastiheys, kaupunkirakenne, ajoneuvoliikenne, liikenne- ja viestintäratkaisut, teollisuus ja energiantuotanto. YTV:n toimintaohjelma sisältää seudulliset toimenpiteet ilmanlaadun parantamiseksi.

Ympäristöministeriö pitää toimintaohjelmissa ehdotettujen toimenpiteiden ja selvitystarpeiden (esim. ympäristövyöhykkeen perustamismahdollisuudet Helsingin keskustassa) muodostamaa kokonaisuutta hyvin harkittuna ja kattavana. Ministeriö katsoo kuitenkin, että toimintaohjelmien jatkovalmistelussa olisi syytä kiinnittää huomiota talvirenkaiden merkitykseen ilman laadulle. Talvirenkaiden käyttöajan lyhentämiselle (tai Norjan mallin mukaisille nastalisensseille) saattaa ministeriön käsityksen mukaan olla perusteita ilmaston lämmitessä ja asiaa olisi paikallaan selvittää lisää pääkaupunkiseudulla.

Helsingin ohjelmassa on esitetty, että selvitetään Helsinkiin soveltuvia liikenteen hallinta- ja hinnoittelukeinoja (toimenpide II:7), mukaan lukien ruuhkamaksut. Kyseiseen toimenpiteeseen liittyen ympäristöministeriö kiinnittää huomiota siihen, että myös liikenne- ja viestintäministeriö on päättänyt käynnistää selvityksen pääkaupunkiseudun ruuhkamaksuista. Varsinainen selvitystyö aloitettaneen syksyllä 2008.

Esitettyjen toimenpiteiden vaikutusten arvioinnista

Helsingin toimintaohjelmassa esitetty toimenpidekohtainen kustannusarvio on karkea ja ohjelman mukaan arvion tarkoituksena on eritellä minkä toimenpiteiden toteuttaminen vaatii erillisen rahoituksen ja mitkä toimenpiteet voidaan toteuttaa nykyisin resurssein. YTV:n toimintaohjelmassa esitetty toimenpidekohtainen kustannusarvio on samantyyppinen. Kauniaisten toimintaohjelmassa todetaan, ettei ehdotettujen toimenpiteiden kustannusvaikutuksia ole arvioitu. Espoon ja Vantaan toimintaohjelmat eivät sisällä asiasta mainintaa.

Ympäristöministeriö haluaa kiinnittää huomiota siihen, että ympäristönsuojeluun liittyvistä toimenpiteistä päätettäessä taloudellisten vaikutusten arviointi kustannus-hyötyanalyysimenetelmää hyödyntäen on keskeisessä asemassa. Ehdotettujen toimenpiteiden taloudelliset vaikutukset tulisi siis pyrkiä esittämään eromääräisesti siten, että myös ympäristövaikutukset huomioitaisiin kustannuksissa. Tällainen lähestymistapa helpottaa taloudellisten ja ympäristöllisten hyötyjen ja kustannusten keskinäistä vertailua. Ministeriö katsoo, että kustannus-hyötyanalyysimenetelmään perustuva taloudellisten vaikutusten arviointi edesauttaisi ilmansuojelun toimintaohjelmien toteutumista ja toteaa näkemyksensä, että tämä seikka tulisi riittäväällä tavalla huomioida ohjelmien jatkovalmistelussa.

Kaikki toimintaohjelmat sisältävät arvioinnin ehdotettujen toimenpiteiden ilmanlaatu- ja muista ympäristövaikutuksista. Helsingin kaupungin ohjelma sisältää lisäksi lähes jokaisen ehdotetun toimenpiteen osalta Kansanterveyslaitoksen laatiman terveysvaikutusten arvioinnin. Esitetyt arviot on pääsääntöisesti kuvattu yleisellä tasolla enemmän laadullisia kuin numeroarvoihin perustuvia määreitä käyttäen. Koska ympäristö- ja terveysvaikutusten osalta on usein tarkoituksenmukaisempaa kuvata kehityssuuntia ja syy- ja seura-

ussuhteita kuin yrittää tuottaa täsmällisiä määrällisiä ennusteita, pitää ympäristöministeriö esitettyä arviointitapaa tältä osin perusteltuna.

Toimintaohjelmien yhteys pääkaupunkiseudun ilmastostrategiaan

Toimintaohjelmia laadittaessa on YTV samanaikaisesti valmistellut Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kanssa vuoteen 2030 ulottuvan pääkaupunkiseudun ilmastostrategian. Strategian pääpaino on kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä, mutta osa strategian mukaisista toiminnoista vähentää myös paikalliseen ilmanlaatuun vaikuttavia päästöjä mukaan lukien hiukkaset ja typpidioksidi. Näin ollen ministeriö katsoo, että ilmansuojelustrategia tulisi riittävällä tavalla huomioida myös toimintaohjelmien toteutuksessa.

Ylijohtaja Pekka Jalonen

Hallitussihteeri Katariina Haavanlammi



Ilmansuojeluyhdistys ry.
Luftvårdsföreningen rf.
Finnish Air Pollution Prevention Society

Lausunto
25.3.2008

Ilmansuojeluyhdistys ry
PL 136
00251 Helsinki
sihteeri@isy.fi
045-133 5989

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
PL 521
00521 Helsinki

Vilte: Lausuntopyyntö Dnro 85/80/802/2008 31.1.2008

Ilmansuojeluyhdistys ry:n hallitus on käsitellyt lausuntopyynnön pääkaupunkiseudun ilmasuojelun toimintaohjelmista ja pitää kokonaisuudessaan kiitettävänä, että pääkaupunkiseudun ilmanlaadun parantamiseksi on tehty laajat ja varsin kattavat ohjelmat, joiden toteuttaminen on seudun kunnille kunnioitettava haaste. Myönteistä on myös kaupunkien yhteistyö ilmanlaatuongelmien ratkaisemisessa, vaikka raja-arvoylityksiä tapahtuukin lähinnä Helsingin alueelle. Ilmansuojeluyhdistys toivoo kuitenkin ohjelmia viimeisteltäessä vielä kiinnitettävän huomioita seuraavassa esitettyihin seikkoihin.

Visio, tavoitteet ja mittarit

Kaikissa ohjelmissa oleva visio on hyvin laadittu ja tavoittelemisen arvoinen. Visiota tulisi kuitenkin konkretisoida yksilöidymmillä tavoitteilla, joita vision saavuttaminen edellyttää. Ilman näitä tavoitteita toimenpiteet jäävät visiosta irrallisiksi. Visiossa todetaan, että: "Ilman epäpuhtauksien pitoisuudet ovat alentuneet pysyvästi raja-arvojen alapuolelle." Mm. Helsingin ohjelman kuvasta 9 käy ilmi, että valtaosa raja-arvojen ylityksistä on aiheutunut joko liikenteen päästöistä tai katupölystä. Molempien vähentämisessä liikennemäärillä on suuri vaikutus ja katupölyn määrään ei voida vaikuttaa ajoneuvoteknologialla lainkaan. YTV:n taustatieto -raportissa todetaan sivulla 35, että typpidioksidin vuosiraja-arvo ylittyy katukuiluissa, joissa liikennemäärä ylittää 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Olisi siis luontevaa asettaa ohjelmien tavoitteeksi, mm. että tällaisissa katukuiluissa liikennemäärät saadaan alle 20 000 ajoneuvon. Vastaavanlaisia seurattavia konkreettisia tavoitteita pystytään halutessa varmasti löytämään useille vision toteutumisen kannalta tärkeimmille osa-alueille.

Ilmansuojeluyhdistys ry
PL 136
00251 Helsinki

Puh. 045-636 4829
e-mail: sihteeri@isy.fi
www.isy.fi

Nordea 126930-615326
Y-tunnus 0994383-0
Kotipaikka Helsinki



Liikennemäärien kasvun hillitseminen on varmasti ohjelmien valmistelusta vastanneidenkin tahojen mielestä kiistatta välttämätöntä vision toteutumiseksi. Silti yhdessäkään ohjelmista ei mainita liikennemäärää edes seurattavana mittarina toimenpiteiden vaikuttavuudelle, määrällisistä tavoitteista puhumattakaan. Kaiken kaikkiaan määrällisten tavoitteiden puuttuminen toimenpiteiltä, joille se olisi hyvin ollut mahdollista asettaa, nakertaa ohjelmien uskottavuutta ja sitä voi pitää niiden merkittävimpänä puutteena.

Espoon ohjelmasta puuttuvat myös mittarit, mikä jättää ohjelman toteutumisen seurannan vielä heikommalle pohjalle.

Toimenpiteiden vaikutusten arvioinnit

Helsinki on ohjelmassaan kuvannut toimenpiteiden vaikutuksia hyvin seikkaperäisestikin, mutta vaikutusten kuvausten moninaisuus tekee vaikeaksi toimenpiteiden vaikuttavuuden keskinäisen vertailun. Sanallinen perusteellinen vaikutusten kuvaus tarvitsisi tuekseen yksinkertaisen pisteytyksen, jota muut kaupungit ovat käyttäneet. Toisaalta Espoon, Vantaa ja Kauniaisten ohjelmien vaikutusarviot näyttävät osittain liiankin kevyesti tehdyiltä eivätkä ne ole toistensa kanssa linjassa. Esim. Espoon ohjelman toimenpide 6 ja Vantaan ohjelman toimenpide 7 ovat periaatteessa samoja, mutta Espoossa sen vaikuttavuudeksi on arvioitu vain kaksi plussaa ja Vantaalla kolme. Lisäksi Espoossa mm. pyörien pysäköinnin edistäminen (tp 3) ja julkisen poikittaisliikenteen kehittäminen (tp 6) on arvioitu vaikuttavuudeltaan samanarvoisiksi, mitä voi pitää ainakin kyseenalaisena. Vaikuttavuusarvioinnit tarvitsisivat kokonaisuudessaan tarkistamista. YTV:n ohjelmasta määrälliset ympäristö- tai ilmanlaatuvaikutusarviot puuttuvat kokonaan. Vaikuttavuuden ja toteutettavuuden arvioinnit ovat tärkeitä toimenpiteitä priorisoitaessa.

Espoon ohjelmassa olisi johdonmukaisempaa puhua toimenpidekuvauksissa ympäristövaikutusten sijaan vain ilmanlaatuvaikutuksista, koska ainoat arvioidut vaikutukset koskevat hiukkasia ja typpidioksidia. Ohjelmassa on myös vain toimenpiteelle 20 arvioitu terveystvaikutukset, minkä tosin voi olettaa olevan erehdys.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen

Espoon, Vantaan ja Kauniaisten ohjelmissa toimenpiteenä 1 on kaikilla kaupunkirakenteen tiivistäminen/ehyittäminen. Toimenpidettä toteutettaessa ei kuitenkaan mainita yhdenkään kaupungin kohdalla ilmanlaadun huomioimista kaupunkirakennetta ohjaavana tekijänä. YTV:n ohjelman toimenpiteenä 1.13 valmistellaan tietopaketti ilmanlaadun huomioon ottamiseksi kaupunki- ja liikennesuunnittelussa. Kyseinen toimenpide jää tehottomaksi, elleivät seudun kaupungit samalla sitoudu hyödyntämään kyseistä tietopakettia omassa suunnittelussaan.

Ilmansuojelun toimintaohjelmassa olisi syytä korostaa, että maankäytön suunnittelu sisältää liikennesuunnittelun eli kaikissa liikennesuunnitelmissa tulisi arvioida ilmanlaatu- ja muut ympäristövaikutukset sekä pyrkiä vähentämään niitä.



Vähäpäästöiset ajoneuvot

YTV:n toimenpide 2.9, Helsingin tp II/4, Espoon tp 13, Vantaan tp 13 ja Kauniaisten tp 10 käsittelevät kaikki joko ajoneuvojen vähäpäästöisyyden määrittelyä tai edistämistä. YTV:n ja Helsingin toimenpiteissä nostetaan erikseen esiin nk. toisen sukupolven biodieselin käytön selvittäminen. Paikallista ilmanlaatua parantavia toimenpiteitä arvioitaessa on otettava huomioon myös toimien mahdolliset merkittävät globaalit ympäristö- tai muut vaikutukset. Vähäpäästöisyyttä määriteltäessä on tarkasteltava tuotannon koko elinkaarta, sekä tuontiraaka-aineisiin perustuvissa tuotteissa mahdollisesti myös raaka-aineen tuotantoon liittyviä yhteiskunnallisia kysymyksiä.

Biokaasun käytön edistäminen

Helsingin (tp II/4), Espoon (tp 14) ja Kauniaisten (tp 11) ohjelmissa mainitaan maa- ja biokaasun käytön edistäminen. Tämä on hieman epäloogista, kun toisaalla ohjelmissa (ks. edellinen kappale) ollaan vasta määrittelemässä vähäpäästöisyyttä. Edistämisestä tulisi päättää vasta vähäpäästöisyyden määrittelyn jälkeen.

Toisaalta YTV:n ohjelmasta ei löydy toimenpiteitä joissa edes selvitettäisiin liikenteen biokaasun käyttöedellytyksiä, vaikka YTV hallitsee suurta osaa seudun bussiliikenteen hankinnasta sekä myös suurimpia ja taloudellisesti järkevimmin käyttöönotettavia liikennebiokaasun tuotantomahdollisuuksia. Kun vielä Espoon ohjelmassa taulukossa 1 sivulla 7 todetaan YTV:n suunnittelevan kaatopaikkakaasuvoimalaitosta, syntyy vaikutelma, ettei biokaasun käytön edistämisen mahdollisuuksia ole kovin perusteellisesti pohdittu tai ainakin ohjelmat ovat biokaasun edistämisen käsittelyssä epä johdonmukaisia.

Ilmansuojeluyhdistyksen hallituksen puolesta,

Marja Jallinoja
puheenjohtaja



YTV
PL 521
00521 HELSINKI

ASIA: Lausunto YTV:lle YTV:n sekä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien ilmansuojelun toimintaohjelmien luonnoksista

Kauniaisten kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 26.3.2008 § 92 esittää YTV:lle seuraavanlaisen lausunnon:

Pääkaupunkiseudun ilmansuojeluohjelmakokonaisuus on merkittävä työ ilmanlaadun parantamiseksi pääkaupunkiseudulla. Konkreettisia ja tehokkaita toimenpiteitä tarvitaan ilmanlaadun parantamiseksi, ja näitä onkin esitetty runsaasti pääkaupunkiseudun ilmansuojeluohjelmakokonaisuudessa.

YTV:n toimintaohjelmassa toimenpiteet ilmanlaadun seurannan suhteen (toimenpiteet 1.1-1.5) ovat olennaisia oikean ja ajantasaisen tiedon saamiseksi. On tärkeää, että jatkossakin siirrettäviä ilmanlaadun mittausasemia, typpidioksidin passiivikeräimiä ja muita menetelmiä käytetään ja sijoitetaan tasapuolisesti ja kattavasti koko pääkaupunkiseudulle.

YTV:n toimenpide 1.13 tietopaketin laatimiseksi palvelemaan kaupunkisuunnittelua ilmanlaadun huomioon ottamisessa on ensiarvoisen tärkeä. Ilmanlaadun huomioimiseksi maankäytön suunnittelussa kaivataan tietoa ja ohjeistusta sekä yhtenäisiä toimintatapoja.

YTV:n toimenpide 2.2, edistetään kestävästä yhdyskuntarakennetta ja turvataan joukkoliikenteen edellytykset, on myös olennaisen tärkeä. Tässä kaupungit ovat yhteistyökumppaneita, ja samoin kaupunkien ohjelmissa on esitetty samankaltaiset toimenpiteet. Joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen edistäminen ja käytön lisääminen on tärkeää ilmanlaadun parantamiseksi. Riippuvuuden yksityisautoilusta tulee vähentyä, jotta ilman epäpuhtauksien pitoisuudet laskisivat ja myös kasvihuonekaasupäästöt vähenisivät. Toimenpide 2.6 jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi on myös tärkeä liikenteen päästöjen vähentämiseksi, etenkin kun suuri osa henkilöautolla ajetuista matkoista kaupunkialueella on selvitysten perusteella hyvin lyhyitä.

Helsingin, Espoon ja Vantaan toimintaohjelmat ovat pitkälti yhteneväisiä. Helsingissä on esitetty myös sellaisia toimenpiteitä joita muilla kaupungeilla ei ole. Näitä ovat monet kansalliset toimenpiteet (esim. toimenpide 1:1 vaikuttaminen verotukseen ja lainsäädäntöön) sekä kansainvälinen yhteistyö (toimenpiteet 1:2 ja 1:3). Näissä Helsinki on ollut aktiivinen, mikä hyödyttää koko pääkaupunkiseutua.

Katuosoite:	Kauniaistenle 10 02700 Kaunialainen	Postiosoite:	PL 52 02701 Kaunialainen	☎	Postisiirto Postgiro
Gatuadress:	Grankullavägen 10 02700 Grankulla	Postadress:	PB 52 02701 Grankulla	(09) 505 61 Telefax (09) 505 6535	25124-4

Helsinki on esittänyt runsaasti toimenpiteitä katupölyongelman minimoimiseksi (III:1-12). Toimenpiteet ovat tärkeitä, ja niistä kertyviä tuloksia on mahdollista hyödyntää koko pääkaupunkiseudulla ilmanlaadun parantamiseksi.

Kaupunkien sekä YTV:n toimintaohjelmat täydentävät toisiaan ja muodostavat laajan ja hyvin kattavan ilmansuojeluohjelmakokonaisuuden.

Kaupunginhallituksen puolesta

Torsten Widén
kaupunginjohtaja

Gun Söderlund
kaupunginsihteeri

Katuosoite:	Kauniastentie 10 02700 Kauniainen	Postiosoite:	PL 52 02701 Kauniainen	☎	Postisility Postgiro
Gatuadress:	Grankullavägen 10 02700 Grankulla	Postadress:	PB 52 02701 Grankulla	(09) 505 61 Telefax (09) 505 6535	25124-4



Hengitysliitto Heli ry
Oltermannintie 8, 00620 Helsinki
020 757 5000, faksi 020 757 5100
www.heh.fi
etunimi.sukunimi@heli.fi

28.3.2008

YTV
PL 521
00521 Helsinki

LAUSUNTO PÄÄKAUPUNKISEUDUN ILMANSUOJELUN TOIMINTAOHJELMISTA

Hengitysliitto Heli esittää lausuntonaan seuraavaa:

Hengitysliitto pitää ilmansuojelun toimintaohjelmia tarpeellisina. Ilmanlaatu vaikuttaa oleellisesti hengityssairaiden ja muiden ns. herkkien väestöryhmien elämänlaatuun. Terveyshaittoja, kuten astmaoireiden pahenemista, aiheutuu etenkin altistumisesta liikenteen suorille ja epäsuorille päästöille sekä pienpolton savuille, joiden päästökorkeudet ovat matalat.

Hengitysliitto muistuttaa, että ilmansuojelun toimintaohjelmat tulee laatia nimenomaan ilmansuojelun, ei ilmastosuojelun ehdoilla. Sekä Espoon että Vantaan toimintaohjelmissa esitetään toimenpiteeksi kaupunkirakenteen tiivistäminen (1). Tässä yhteydessä tulisi huolehtia siitä, ettei kaupunkirakennetta tiivistetä ilmalaadun kustannuksella. Erityisesti tulisi varmistaa, että katukuiluja, joissa epäpuhtaudet eivät pääse vapaasti laimenemaan, ja joissa hengitettävien hiukkasten ja typpidioksidin raja-arvotason uhkaavat ylittyä, ei pääse syntymään.

Toimintaohjelmista puuttuu olemassa oleviin katukuiluihin kohdennetut toimenpiteet, vaikka hengitettävien hiukkasten ja typpidioksidin raja-arvot ovat ylittyneet vilkkaasti liikennöidyillä alueilla, erityisesti juuri katukuiluissa. Hengitysliitto esittää, että toimintaohjelmien toimenpiteisiin lisätään katukuilujen liikennemäärien vähentäminen esimerkiksi ohjaamalla tai rajoittamalla liikennevirtoja, erityisesti raskasta liikennettä.

Hengitysliitto esittää myös, että toimintaohjelmien toimenpiteisiin lisätään liikennemäärien vähentäminen kaikissa seudun kaupungeissa, sekä liikenteen rajoittaminen tietyillä alueilla esim. Helsingin keskustassa. Seudun liikenteen ennustetaan kasvavan voimakkaasti, jolloin on vaarana, että päästöt lisääntyvät päästönormien tiukentamisesta huolimatta.

Toimintaohjelmissa on esitetty kiitettävä määrä hyödyllisiä toimenpiteitä ilmanlaadun parantamiseksi, ja paras tulos saavutetaan ottamalla kaikki keinot käyttöön. Hengitysliitto korostaa seuraavien toimenpiteiden merkitystä:

- Valmistellaan tietopaketti palvelemaan kaupunkisuunnittelua ilmanlaadun huomioon ottamisessa (YTV 1.13), Kehitetään ilmanlaatu yhteistyötä kaupunki- ja liikennesuunnittelijoiden kanssa (YTV 1.14) ja Maankäytön suunnittelussa huomioidaan ilmanlaatuvaikutukset (Hki II:1)
 - Nämä toimenpiteet edistävät ilmanlaadun kannalta parempaa kaupunkisuunnittelua, mikä on tällä hetkellä huonoissa kantimissa.

- Puhtaampaan pienpolttoon tähtäävät toimenpiteet (Hki IV:1, IV:2 ja VII:4; Espoo 20 ja 21; Kauniainen 15 ja 16; Vantaa 19 ja 20)
 - Aiheesta tiedottamiseen ja puhtaampaan puunpolttoon kannustamiseen on toistaiseksi panostettu kovin vähän. Kuitenkin huonosti toteutettu pienpoltto aiheuttaa merkittäviä savuhaittoja tiiviisti rakennetuilla pientaloalueilla.
- Katupölyn torjuntaan tähtäävistä toimenpiteistä erityisen tärkeä on koko katualueen puhdistamisen hallinta (Hki III:1). Tässä yhteydessä tulisi ottaa huomioon myös pääväylien puhdistuksesta vastaava taho.
 - Jos puhdistusvastuu on jaettu useille tahoille, puhdistustyön sujuvuus kärsii ja ilmanlaatu heikentyy.
- Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääminen ja toimintaedellytyksien parantaminen, erityisesti poikittaisliikenteen ja raideliikenteen kehittäminen
- Kevyen liikenteen edistäminen (Hki II:5; YTV 2.6; Espoo 2 ja 3; Kauniainen 2 ja 3; Vantaa 2,3,14 ja 15)

Myös viestintä-, koulutus- ja kasvatusta-toimenpiteisiin tulee panostaa. Sekä kaupunkien asukkaat että monet ammattiryhmät haluaisivat toimia oikein ilmanlaadun parantamiseksi, mutta eivät aina tiedä miten. Näkemyksemme mukaan useat ihmiset eivät esimerkiksi tällä hetkellä ymmärrä mitä eroa on ilmastomuutoksen torjunnalla ja hengitysilman laadun parantamisella. Ihmiset kaipaavat konkreettisia neuvoja ja toimintaohjeita, jotka on muokattu eri kohderyhmille sopivaan muotoon.

Hengitysliitto kiittää toimintaohjelmien laatijoita perusteellisesta valmistelutyöstä. Pidämme tärkeänä toimintaohjelman toimenpiteiden toteutumisen seuranta ja yksittäisten toimenpiteiden hyödyllisyyden arviointia, jotta resursseja voidaan kohdentaa parhaalla mahdollisella tavalla toimintaohjelman kauden aikana.

Hengitysliitto Heli ry

Anne Heikkilä
järjestöjohtaja

Tuija Stambej
ilmansuojeluasiantuntija

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV
PL 521
00521 Helsinki

YTV:n hallituksen lausuntopyyntö 31.1.2008, 85/80/802/2008

ILMAILULAITOS FINAVIAN LAUSUNTO YTV:N SEKÄ HELSINGIN, ESPOON, KAUNIAISTEN JA VANTAAN KAUPUNKIEN ILMANSUOJELUN TOIMINTAOHJELMIEN LUONNOKSISTA

YTV:n hallitus on pyytänyt myös Ilmailulaitos Finavialta lausuntoa pääkaupunkiseudun ilmansuojelun toimintaohjelmista (viisi kappaletta: YTV, Vantaa, Helsinki, Espoo ja Kauniainen) sekä ohjelmien tausta-aineistosta 31.3.2008 mennessä. Finavia kiittää saamastaan mahdollisuudesta antaa lausunto ja toteaa seuraavaa.

Finavia on tehnyt pitkäjänteisesti monipuolista työtä lentoasemien pitämisen sekä lentoliikenteen ympäristövaikutusten vähentämiseksi. Osa ympäristönäkökohdista koskee myös ilmansuojelua. Tavoitteena on vähentää ilmanlaatuun vaikuttavia päästöjä. Pääkaupunkiseudulla Finavian toimet kohdistuvat erityisesti Helsinki-Vantaan lentoasemaan, mutta myös osin Helsinki-Malmin lentoasemaan.

YTV:n ilmansuojelun toimintaohjelma 2008-2016, luonnos YHT 25.1.2008

YTV:n toimintaohjelmassa on esitetty YTV Seutu- ja ympäristötiedon toimenpiteenä päästöarvioiden kehittäminen. Yhtenä päästölähteenä todetaan myös lentoliikenne ja yhteistyötahona Finavia.

Finavia toteaa jatkavansa mielellään yhteistyötä YTV:n kanssa.

Vantaan kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelma, luonnos 22.1.2008

Vantaan kaupungin toimintaohjelmassa on kerrottu Helsinki-Vantaan lentoasema-alueen liikennettä ja päästöjä. Erikseen on kuvattu myös maaliikenteen (matkustajat) järjestämistä nyt ja tulevaisuudessa. Vantaan kaupunki ei ole määrittellyt Helsinki-Vantaan lentoaseman typenokside- ja hiukaspäästöille vähentämistoimenpiteitä.

Finavian toteaa, että sen maaliikennestrategian tavoitteena on turvalliset, sujuvat, esteettömät ja monipuoliset liikenneyhteydet kaikille lentoasemille. Laitos ylläpitää ja kehittää lentoasema-alueiden tie- ja katuverkkoja yhteistyössä kaupunkien ja Tiehallinnon kanssa ja turvaa raideliikenneyhteyksien kehittämisedellytykset riittävin aluevarauksin ja sujuvin ja hyvin opastetuin terminaaliyhteyksin. Finavia tekee myös yhteistyötä linja-auto ja junaliikenteen linjasto- ja aikataulusuunnittelijoiden kanssa joukkoliikenteen matkaketjujen palvelutason parantamiseksi.

ILL-PY / NRU / Y:Päästöasiat\Ilmanlaatu\Pääkaupunkiseudun_ilmansuojelun_toimintaohjelma\YTV_lauspyynn_dno60802008.doc

ILMAILULAITOS FINAVIA • VAIHDE (09) 82 771

POSTIOSOITE
PL 50
01531 VANTAA

Y-TUNNUS 0246812-5
KOTIPAIKKA VANTAA
ALV-NUMERO FI02468125
WWW.FINAVIA.FI

OHIVALINTA 09 - 8277 2278
FAKSI 09 - 8277 2272
SÄHKÖPOSTI NIINA.RUSKO@FINAVIA.FI
LAATIJA NIINA RUSKO

Helsingin kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelma 2008-2016, luonnos 23.1.2008

Helsingin kaupungin maankäytön suunnittelun ja liikenteen toimenpiteissä (Liite 5, kohta II, s. 96) on esitetty päästöjen vähennys lentokentällä. Tekstistä ei käy suoraan ilmi tarkoitetaanko siinä Helsinki-Vantaan vai Helsinki-Malmin lentoasemaa.

Finavian käsityksen mukaan Helsinki-Vantaan lentoasema-alueen tai lentoliikenteen päästöjen vaikutus Helsingin alueen ilmanlaatuun on muihin päästölähteisiin nähden melko vähäinen.

Espoon ilmansuojelun toimenpideohjelma vuosille 2008-2016 osana pääkaupunkiseudun ilmansuojeluohjelmaa, luonnos 14.12.2007
Espoon toimenpideohjelmissa ei ollut Finaviaan tai lentoasematoimintoihin liittyviä tavoitteita tai toimenpiteitä.

Kauniaisten ilmansuojelun toimintaohjelma, luonnos 21.1.2008
Kauniaisten toimintaohjelmissa ei ollut Finaviaan tai lentoasematoimintoihin liittyviä tavoitteita tai toimenpiteitä.

Ilmanlaatu ja siihen vaikuttavat tekijät pääkaupunkiseuduilla, ilmansuojelun toimintaohjelmien taustatiedot, luonnos 25.1.2008

Finavia on ollut mukana laatimassa tausta-aineistoa.

Lausuntoa koskevia lisätietoja Finaviassa antaa tarvittaessa allekirjoittanut, puhelin (09) 8277 2276, mikko.viinikainen@finavia.fi.

ILMAILULAITOS FINAVIA
Ympäristö

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

✓
Mikko Viinikainen
johtaja

TIEDOKSI

Ytliimi

ILL-PY / NRU / Y:Päästöt/Ilmanlaatu/Pääkaupunkiseudun_Ilmansuojelun_toimintaohjelmaYTV_lauspyynn_dno60802008.doc

ILMAILULAITOS FINAVIA • VAIHDE (09) 82 771

POSTIOSOITE
PL 50
01531 VANTAA

Y-TUNNUS 0246812-5
KOTIPAIKKA VANTAA
ALV-NUMERO FI02468125
WWW.FINAVIA.FI

OHJALINTA 09 - 8277 2278
FAKSI 09 - 8277 2272
SÄHKÖPOSTI NIINA.RUSKO@FINAVIA.FI
LAATJA NIINA RUSKO

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry

Helsingfors naturskyddsförening rf

Helsy

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV

PL 521

00521 Helsinki

Mielipide YTV:n ja Helsingin ilmansuojelun toimintaohjelman 2008 - 2016 luonnoksesta

YTV on laatinut pääkaupunkiseudun kuntien (Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten) kanssa yhteistyössä ilmansuojelun toimintaohjelmat vuosille 2008 – 2016. Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry (Helsy) on paneutunut näistä seudullisiin tavoitteisiin sekä etenkin Helsingin toimintaohjelmaan. Helsy kiittää mahdollisuudestaan lausua mainittuihin luonnoksiin.

Yleistä

Ilmansuojelun toimintaohjelman tavoitteena on alentaa epäpuhtauksien pitoisuuksia selvästi alle raja-arvojen. Ohjelmien sisältövaatimukset on asetettu EU:n direktiiveissä ja ne on määritelty myös Suomen ilmanlaatuasetuksessa. Helsy pitää toimintaohjelmien laatimista erittäin tärkeänä ottaen huomioon, että esimerkiksi Helsingissä viime vuosina ilman typidioksidi- ja pienhiukkaspitoisuuksien raja-arvot ovat ylittyneet useaan otteeseen.

Helsyn mielestä toimintaohjelmaa varten kerätyt taustatiedot ovat monipuoliset ja antavat tarpeellista tietoa muun muassa ilmansuojelun nykytilasta, kehityksestä, ennusteista ja seurantamenetelmistä kuten myös kansanvälisestä ja kansallisesta lainsäädännöstä sekä säädöksistä. Toimintaohjelmien visioita ja yleisiä tavoitteita Helsy pitää pääosin hyvinä.

Helsingin kaupungilla on varautumissuunnitelma ilman epäpuhtauspitoisuuksien äkilliseen kohoamiseen. Helsy pitää varautumissuunnitelmaa tarkoituksenmukaisena. Myös ilmanlaadun mittausverkoston kasvattaminen on Helsyn mielestä edistysellinen asia. Tässä yhteydessä huomautettakoon myös, että pääkaupunkiseudulla jo pitkään tehty **bioindikaattoriseuranta** on tällä hetkellä ainoa keino, joilla seurataan ilmanlaadun vaikutuksia luontoon. Bioindikaattoriseurantaa on tässä vaiheessa tärkeä jatkaa etenkin ilmansaasteiden luontoon kohdistuvien pitkäaikaisvaikutusten keräämiseksi.

Seuraavassa Helsy kommentoi joitain Helsingin ilmansuojelun toimintaohjelman liittyviä toimenpiteitä ja ohjeita. Helsyn mielestä suuri osa toimenpiteistä on hyviä, joskin ne jäävät vielä kovin yleisellä tasolla. Ilmansuojeluohjelmaan tulisikin sisällyttää myös ohjeet toimenpiteiden konkreettiselle toteuttamiselle.

Liikenteen toimenpiteet ja maankäyttö

Keveyen liikenteen houkuttavuuden lisääminen ja autoliikenteen vähentäminen ovat Helsyn mielestä tärkeimmät ilmanlaadun parantamiseen tähtäävistä toimenpiteistä.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys, Kotkankatu 9 00510 Helsinki

puh. 09-2280 8277

s-posti: helsy@sll.fi

www.sll.fi/yhdistykset/helsy

Pääkaupunkiseudun henkilöautotiheyden kasvu on pysäytettävä ja liikkumisen paino on siirrettävä joukkoliikenteeseen sekä eritoten kevyen liikenteen parantamiseen.

Helsingin ilmansuojelun toimintaohjelmassa on esitetty monia hyviä toimenpiteitä, jotka tähtäävät kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen parantamiseen. Helsyn näkökulmasta toimenpiteet jäävät kuitenkin puutteellisiksi. Esimerkiksi yksi tärkeimmistä autoliikennettä rajoittavista tekijöistä - **ruuhkamaksut** - tulisi ottaa toimintaohjelmassa selkeästi huomioon. YTV:n tulisi ehdottomasti osallistua valtion ruuhkamaksuja selvittävään yhteistyöhön ja edistää tätä tärkeää toimenpidettä pääkaupunkiseudulla toteutettavaksi. Autoilun vähentämistavoitteen edistämiseksi pitäisi Helsyn mielestä myös vapaasta autoedusta ja omalla autolla tehtyjen työmatkojen matkakulujen korvaamisesta luopua. Lisäksi **pysäköinnin- ja tyhjäkäynnin seurantaa** tulisi tehostaa.

Kevyt liikenne

Kevyen liikenteen reitistön parantaminen on toimintaohjelmassa huomioitu kohtalaisen hyvin. Helsyn mielestä on tärkeää, että tulevaisuudessa esimerkiksi asemakaavoissa **osoitetaan kävely- ja pyöräilyväyliä niin uusien kuin jo olemassa olevien asuinalueiden ja kortteleiden sisälle**, ei ainoastaan niiden ympärille. Kaupunkirakenteen tiivistyessä väylien avaaminen kortteleiden sisälle on tärkeää, jotta päivittäismatkat esimerkiksi kauppaan tai bussipysäkille eivät kasvaisi liian pitkiksi. Suorien ja viihtyisien kävelyväylien avaaminen isoimpiin kortteleihin saattaa suunnata kulkutavan valintaa yksityisautosta kevyen liikenteen suuntaan. Helsy kuitenkin muistuttaa, että kaupunkirakenteen tiivistäminen tulee tehdä luonnon ja virkistysmetsiä käyttävien asukkaiden ehdoilla siten, että jo olemassa olevien lähivirkistysalueiden ekologinen tai virkistyksellinen laatu ei huonone.

Toimenpideohjelmassa on esitetty yhtenä kevyen liikenteen houkuttavuutta lisäävänä toimenpiteenä **kävelykeskustan edistäminen**. Helsy on toimenpide-ehdotuksen takana, mutta muistuttaa samalla, että keskustaa tulee kehittää aidosti kävelykeskustana eikä siten, että autottoman keskustan varjolla edistetään yksityisautoilua epäsuorasti esimerkiksi keskustatunnelin tai ydinkeskustaan sijoitettavien maanalaisten parkkipaikkojen lisäämisen muodossa.

Pyöräilyä edistävät toimenpiteet ovat toimintaohjelmassa Helsyn mielestä hyvin esillä. Vuonna 1993 asetettu Helsingin **pyöräilyn kaksinkertaistamistavoite** tulisi kuitenkin nostaa vielä selkeämmin esille toimenpiteiden joukossa. Tavoitteen asettamisen tavoite oli nostaa pyöräilyn osuutta kaikista matkoista 12 % vuoteen 2015 mennessä. Tästä tavoitteesta on kuitenkin jääty, ja pyöräilyn määrä on pysynyt samana viimeiset 10 vuotta. Pyöräilyn lisääminen vaatii jo esitettyjen toimenpide-ehdotusten lisäksi tarpeeksi suurten ja käytännöllisissä paikoissa sijaitsevien **pyöräparkkien** osuuden nostamista suhteessa autoparkkipaikoihin.

Kevyen liikenteen väylien kunto on myös huomioitu toimenpideohjelmassa kiitettävästi. Helsy muistuttaa, että uusien väylien rakentamisen ja kunnossapidon lisäksi tulisi jo olemassa olevien väylien kuntoon kiinnittää huomiota. Helsingissä on lukuisia esimerkiksi asuintokorttelien välissä kulkevia, osittain puistoja ja viheralueita leikkaavia väyliä, joiden rooli työmatkojen ja päivittäisen asioinnin kannalta on tärkeä. Nämä reitit ovat kuitenkin usein, etenkin talvisaikaan ja sateisina kausina huonosti hoidettuja ja epäviihtyisiä. Helsy

esittää, että nämä asukkaille tärkeät, varsinaisen ulkoilureitistön ulkopuoliset väylät kartoitetaan ja niille tehdään tarpeelliset kunnostustoimenpiteet.

Liikenteen ja maankäytön toimenpiteiden, etenkin kevyenliikenteen houkuttelevuuden lisäämisen ja kävely- sekä pyöräilyreitistön toimivuuden ja saavutettavuuden parantaminen ovat Helsyn mielestä kiireellisimpiä toteutettavia toimenpiteitä (liitteessä 5 mainitaan "strategia 2030", mikä on ajallisesti liian kaukana). Vaikka ilmansuojelun kannalta ei kaikki mainituista toimenpiteistä ole välttämättä kaikkein tehokkaimpia, niillä tulee olemaan kasvava merkitys muun muassa suurten ikäluokkien arkipäiväisten valintojen kannalta (esim. kauppa ym. päivittäispalvelujen etäisyydet oltava kävelymatkan päässä) heidän siirtyessä eläkkeelle lähivuosina.

Joukkoliikenne

Toimintaohjelmassa on esitetty runsaasti hyviä joukkoliikenteen parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä. Toimenpiteiden tavoitteina on muun muassa joukkoliikenteen nopeuden parantaminen, hintojen alentaminen sekä turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen. Helsyn mielestä **bussien kuntoon ja liikkumisen joustavuuteen on kiinnitettävä enemmän huomiota**. Nykypäivän kiireisessä yhteiskunnassa ihmiset kaipaavat laatua ja toimivuutta. Täten esimerkiksi joukkoliikennevälineiden huono kunto ja aikataulusta poikkeaminen saattavat karkottaa potentiaalisia joukkoliikenteen käyttäjiä. Joustavuus onkin erityisen tärkeä piirre ihmisten punnitessa kulkumuotoa autoilun ja joukkoliikenteen välillä. Helsyn mielestä toimintaohjelmassa on kiitettävästi huomioitu esimerkiksi bussilinjojen kattavuus ja liikenteen ohjauksen parantaminen, mutta vuorojen tiheyteen ei ole kiinnitetty huomiota. Helsy muistuttaa, että joillain asuinalueilla bussien vuorovälien pituus on edelleen kohtuuttoman suuri itse matkaan kuluvaan aikaan nähden. Bussien tai muiden joukkoliikennevälineiden vuorojen vähentäminen johtaa ennen pitkää yksityisautotiheyden lisääntymiseen ko. alueilla.

Katupöly ja pienhiukkaset

Katupöly ja etenkin keväällä ilmenevät hiukkashuiput ovat Helsingissä suuri ongelma, jonka kenties jokainen asukas enemmän tai vähemmän vakavin vaikutuksin on saanut kokea. Toimintaohjelmassa on esitetty lukuisia toimenpiteitä katupölyn torjumiseksi. Helsyn mielestä tärkeimpiä näistä ovat **katujen kevätpuhdistuksen aikaistaminen ja nopeuttaminen**. Helsy kuitenkin huomauttaa, että ydinkeskustan ulkopuolella katujen ja jalkakäytävien puhtaanapito on hankalampaa puistoja, viheralueita ja pihvoja suojaavien reunojen puuttumisen vuoksi. Kun maan ja asfaltin välillä olevaa rajaa ei ole reunustettu, maa-ainesta valuu jatkuvasti kadulle ja hiekoituspepeltä vastaavasti joutuu viheralueiden reunoille. Pöly ja hiekka kulkeutuvat tästä kadunreunoja täyttävien parkkeerattujen autojen alle, josta likaa ei puhdisteta kuin kerran tai pari vuodessa.

Ympärivuotinen maa-aineksen valuminen viheralueilta kaduille (myös nurmikoiden mullat) aiheuttaa lisää katupölyä, mutta myös vaikeuttaa katujen puhdistamista. Lisäksi katuviemäriin kulkeutuva hiekoituspöly rasittaa viemäriverkostoa. Helsy esittää, että **ne katujen ja jalkakäytävien reunat, jotka rajautuvat rinnemäisiin viheralueisiin ja ne viheralueet, joiden rajalla liikkuu runsaasti ihmisiä, tulisi kartoittaa ja suojata maa-ainesta pidättävillä suojarennuksilla**. Sama toimenpide tulisi tehdä myös kaduille, joissa

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry

Helsingfors naturskyddsförening rf

Helsy

autot parkkeeraavat suoraan viheralueen reunaan.

Reunaviheralueet, puut, metsät ja kasvillisuus ylipäänsä, toimivat kaupunkiympäristössä myös erinomaisina ilmansaasteiden suodattimina. Helsyn mielestä **kaupunkiviheralueiden suojaava rooli** on muistettava ottaa toimenpiteissä huomioon.

Pienhiukkaset lienevät ilmansaasteista terveydelle kaikkein haitallisimpia. Pienhiukkasten eräs lähde Helsingissä on niin kutsuttu pienpoltto, jolla tässä yhteydessä tarkoitetaan puun polttoa pientalojen tulisijoissa. Yhdeksi keinoksi vähentää pienpoltoa on toimintasuunnitelmassa esitetty asukkaiden kannustamista vanhojen tulisijojen korvaamiseen. Helsy ehdottaa, että kaupunki järjestäisi **puolueettoman asiantuntijan neuvomaan eri lämmitysvaihtoehtojen sopivuutta** kussakin tulisijataloudessa. Tulisijan vaihtaminen saattaa etenkin vanhoissa omakotitaloissa olla monimutkainen ja vaikea prosessi, ja neuvonta saattaisi nopeuttaa pienpoltoista luopumistavoitteen toteutumista. Samantapaista neuvontaa voisi järjestää myös lämpöpumpun käyttöönoton arvioimisessa.

Helsingissä 31.3.2008

Helsingin luonnonsuojeluyhdistyksen puolesta

Kati Vierikko
puheenjohtaja

Kaisa Hauru
sihteeri

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys, Kotkankatu 9 00510 Helsinki
puh. 09-2280 8277

s-posti: helsy@sll.fi

www.sll.fi/yhdistykset/helsy

LAUSUNTO

31.3.2008

1(4)

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta

PÄÄKAUPUNKISEUDUN ILMANSUOJELUN TOIMINTAOHJELMAT

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) on pyytänyt Helsingin seudun kauppakamarilta lausuntoa YTV:n, Helsingin, Espoon, Kauniaisen ja Vantaan ilmansuojeluohjelmista. Lausuntona esitetään seuraavaa:

1. Ilmansuojelun toimintaohjelmien taustaa ja visio

Ilmanlaatuasetuksen mukaan kunta on raja-arvon ylittyessä velvollinen tekemään suunnitelmia ja ohjelmia raja-arvojen ylittymisen estämiseksi. Typpidioksidille ja hengitettävillä hiukkasille annettujen raja-arvojen ylityksiä on mittauksissa todettu Helsingissä - lähinnä vilkkaasti liikennöidyissä katukuiluissa sekä ydinkeskustan vilkasliikenteisimmillä alueilla. YTV on laatinut Pääkaupunkiseudun ilmansuojelun toimintaohjelman, joka sisältää kaikille kunnille yhteisen tausta-aineiston ja YTV:n vastuulla olevat toimenpiteet. Lisäksi Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa ovat kukin laatineet omat toimintaohjelmansa vuosille 2008-2016.

Toimintaohjelmien vuodelle 2016 asetetun vision mukaan ilman epäpuhtauksien pitoisuudet ovat alentuneet pysyvästi raja-arvojen alapuolelle. Ilmanlaatu on parantunut ja sen seurauksena kaupunkilaisten terveyteen kohdistuvat ilman epäpuhtauksien aiheuttamat kielteiset vaikutukset ovat vähentyneet ja elinympäristön viihtyisyys parantunut.

Ilmanlaadun parantaminen on tavoite, jonka toteuttamiseen myös elinkeinoelämä on valmis aktiivisesti osallistumaan. Kauppakamari pitää tärkeänä, että lähtökohtana on rakentava yhteistyö kaikkien toimijoiden kesken.

Elinkeinoelämän kilpailukyvyn näkökulmasta on tärkeää, ettei ilmanlaatu pyritä parantamaan rajoittamalla yritysten toimintaedellytyksiä tarpeettomasti. Kilpailukyvyille on niin ikään vahingollista, mikäli yrityksiä koskevat velvoitteet eroavat sijaintipaikasta riippuen.

Kauppakamari pitää asetettua visiota hyvänä. Sen sijaan on valitettavaa, ettei Helsingin seudulle ole tehty yhtä yhteistä ilmansuojelun toimintaohjelmaa. Koska ilmanlaatu ei tunne kuntarajoja, on erityisen tärkeää luoda kaikkia seudun kuntia koskevat yhdenmukaiset käytännöt. Tällä varmistettaisiin myös se, että yrityksiä kohdellaan yhdenmukaisesti sijaintipaikasta riippumatta.

Kauppakamari pitää tärkeänä myös kaupunkien ja yritysten välistä vuoro-vaikutusta. Yritykset kannattaisi ottaa mukaan jo ilmanlaadun parantamiskeinoja valmisteltaessa. Tiivis yhteistyö mahdollisimman aikaisessa vaiheessa sitouttaisi yrityksiä ilmanlaadun aktiiviseen parantamiseen sekä edesauttaisi kaikkein tehokkaimpien ja tarkoituksenmukaisimpien toimenpiteiden käyttöönottoa. Kauppakamari on valmis omalta osaltaan edistämään kaupunkien ja yritysten välistä yhteistyötä ilmanlaadun parantamisessa.

2. Toimenpiteet

Lausunnolla olevat viisi toimintaohjelmaa sisältävät lukuisia toimenpiteitä, jotka ovat suurelta osin samansuuntaisia. Helsingin kaupungin toimintaohjelma on kaikkein laajin ja monipuolisin. Ohjelmista laaditussa yhteenvedossa toimenpiteet on jaettu seitsemään eri kokonaisuuteen: yleiset; maankäytön suunnittelu ja liikenne; katupöly; pienhiukkaset; tukkimukset ja selvitykset; viestintä, koulutus, kasvatust; jätehuolto.

2.1 Yleiset toimenpiteet

Yleisiä toimenpiteitä sisältyy lähinnä vain Helsingin toimintaohjelmaan. Niitä ovat mm. vaikuttaminen verotukseen, lainsäädäntöön ja kansainväliseen päätöksentekoon sekä muista maista kulkeutuvien pienhiukkasten vähentäminen.

Kauppakamari pitää toimintaohjelmien olennaisena puutteena sitä, että niissä on kokonaan unohdettu pääkaupunkiseutua laajempi seudullinen näkökulma. Koska ilmanlaatu on mitä suuremmassa määrin seudullinen kysymys, on toimenpiteisiin sisällytettävä myös koko Helsingin seudun käsitäviä toimia. Laajempi näkökulma liittyy erityisesti yleisiä sekä maankäytön suunnittelun ja liikenteen toimenpiteitä koskeviin osioihin.

Kauppakamari esittää, että toimintaohjelmiin lisätään vaikuttaminen Helsingin työssäkäyntialueen kuntiin ilmanlaadun parantamiseksi. Pääkaupunkiseudun ulkopuoliset kunnat vaikuttavat pääkaupunkiseudun ilmanlaatuun paitsi kaukokulkeutuvien pienhiukkasten kautta myös mm. maankäytön ja liikenteen suunnittelulla sekä suhtautumisella joukkoliikenteeseen.

2.2 Maankäytön suunnittelu ja liikenne

Maankäytön suunnitteluun ja liikenteeseen liittyviä toimenpiteitä ovat mm. kaupunkirakenteen eheyttäminen, joukkoliikenteen polkittaislinjojen ja raideliikenteen kehittäminen, liityntäpysäköintijärjestelmän laajentaminen, kevyen liikenteen edistäminen sekä ympäristöperusteisten satama- ja väylämaksujen asettaminen.

Yhdyskuntarakenteen hajautuminen on pääkaupunkiseudun suurimpia ongelmia myös elinkeinoelämän kannalta katsottuna. Kauppakamari pitää erittäin kannatettavina yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen sekä maankäytön ja liikennesuunnittelun yhteensovittamiseen liittyviä toimenpiteitä. Tulevaisuudessa on niin kuntien sisäistä kuin niiden välistäkin maankäyttöä ja liikennettä suunniteltava nykyistä tiiviimmässä yhteistyössä koko Helsingin seutu huomioon ottaen.

Toimiva joukkoliikenne on olennainen osa yritysten kilpailukykyä. Pääkaupunkiseudun poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien ja raideliikenteen kehittäminen on tarpeen, samoin liityntäpysäköintimahdollisuuksien lisääminen. Joukkoliikenteen suosiota tuleekin lisätä palvelujen houkuttelevuutta parantamalla – ei muita liikennemuotoja rajoittamalla tai niiden maksurasitusta lisäämällä. Yritysten kilpailukykyyn kannalta erityisen ongelmallisia olisivat alueelliset maksut, jotka asettaisivat pääkaupunkiseudun muuta maata epäedullisempaan asemaan.

Joukkoliikenteen käytön lisääminen edellyttää huomattavaa liityntäpysäköintipaikkojen lisäämistä niin pääkaupunkiseudulla kuin sitä ympäröivissä kunnissakin. Liityntäpysäköinnin lisäämisen tärkeys kyllä tunnustetaan yleisesti, mutta paikkoja suunnitellaan koko työssäkäyntialuetta ajatellen liian vähän ja toteutetaan vielä vähemmän. Myös tähän työhön tulee kytkeä mukaan kaikki Helsingin seudun kunnat.

Vähäpäästöisyyden käyttäminen perusteena kaupunkien hankinnoissa on sinänsä oikea tavoite. Kilpailuttamisessa noudatettavien ohjeiden ja menettelytapojen on kuitenkin oltava kaikissa kaupungeissa yhdenmukaiset, mikä helpottaa tarjousten tekemistä ja edistää yritysten tasapuolista kohtelua. Lisäksi olisi tärkeää, ettei pääkaupunkiseudun yrityksiä asetettaisi tarpeettoman tiukoilla vaatimuksilla muualla sijaitsevia yrityksiä huonompaan asemaan. Mikäli käyttöön otetaan yleisiä vähäpäästöisyyttä koskevia kannustimia, tulee niidenkin olla kaikissa kaupungeissa yhtenevät.

2.3 Katupöly

Toimintaohjelmien mukaan suurin osa kaupunki-ilman hengitettävistä hiukkasista on peräisin liikenteen nostattamasta katupölystä. Raja-arvotason ylityksiä tapahtuu Helsingissä etenkin keväisin, kun lumi on sulanut ja kuivat kadut pölyävät. Katupölyn vähentämiseen liittyviä toimenpiteitä ovat mm. koko katualueen puhdistamisen hallinta, kevätpuhdistuksen aikaistaminen, rakennustyömaiden pölyn vähentäminen sekä pölyntorjuntakaluston parantaminen.

Ottaen huomioon, että hengitettävien hiukkasten raja-arvoylitysten pääasiallinen syy on talvihiekkoitus, on katupölyn vähentämistä pidettävä keskeisimpänä yksittäisenä toimenpiteenä ilmanlaadun parantamisessa. Kauppakamari pitää tärkeänä, että resursseja suunnataan nykyistä huomattavasti enemmän riittävän aikaisin toteutettavaan kevätpuhdistukseen sekä ympärivuotiseen katupölyn torjumiseen.

Kauppakamari ei kannata Helsingin toimintaohjelmaan sisältyvää ehdotusta koko katualueen puhdistusvastuun siirtämisestä kaupungille, vaan pitää parempana eri toimijoiden välisen yhteistyön lisäämistä. Puhdistusvastuun siirtäminen kokonaan kaupungille tuskin lisääisi puhdistuksen tehokkuutta, mutta todennäköisesti heikentäisi yksittäisten kohteiden puhdistustasoa.

2.4 Tutkimukset ja selvitykset

Helsingin toimintaohjelmaan sisältyvät mm. ympäristövyöhykkeen perustamismahdollisuuksien selvittäminen sekä Helsinkiin soveltuvien liikenteen hallinta- ja hinnoittelukeinojen selvittäminen ja käyttöönottoaminen. Ympäristövyöhykkeellä tarkoitetaan rajattua aluetta, jolla autoilta vaaditaan tiettyjä ympäristöominaisuuksia.

Kauppakamari pitää ongelmallisena vain tietyn kunnan alueelle suunniteltavia liikenteen rajoituksia. Mikäli ympäristövyöhykkeen perustamismahdollisuuksia ryhdytään selvittämään, on selvitys tehtävä vähintään pääkaupunkiseutua koskevana.

Niin ikään ongelmallinen on liikenteen alueellinen hinnoittelu, mikä asettaisi Helsingin muuta maata epäedullisempaan asemaan. Tältä osin ohjelmaan sisällytetty toimenpide on myös tarpeeton, koska asiaa koskeva selvitystyö on jo meneillään liikenne- ja viestintäministeriössä.

2.5 Viestintä, koulutus, kasvatus

Toimintaohjelmiin sisältyy useita kaupunkilaisten, kaupunkien työntekijöiden ja yritysten valistamiseen liittyviä toimenpiteitä. Näitä ovat mm. puun oikea polttotapa, joutokäynnin rajoittaminen, katujen puhdistaminen, taloudellinen ajotapa ja joukkoliikenteen edistäminen.

Yksi tärkeimpiä ilmanlaadun parantamisen keinoja on ympäristötietouden lisääminen. Kaupunkilaisten ja yritysten asenne ilmanlaadun parantamiseen on varmasti myönteinen, mutta riittävää tietoa tarvittavista yksilötason toimenpiteistä ei ole. Ottaen huomioon, että esim. pienpoltosta aiheutuu pääkaupunkiseudulla yhtä paljon pienhiukkasia kuin liikenteestä, on tarpeen saada kaupunkilaiset omilla toimillaan vähentämään ilman kuormitusta.

HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Heikki J. Perälä
toimitusjohtaja

Tina Pasuri
asiamies



UUDENMAAN
ASUNTOKIINTEISTÖYHDISTYS RY



HELSINGFORS SVENSKA
FASTIGHETSFÖRENING RF

YTV
PL 521
00521 Helsinki

Asia: Lausunto pääkaupunkiseudun ilmansuojelun toimintaohjelmista 2008-2016

YTV on pyytänyt Suomen Kiinteistöliitolta lausuntoa pääkaupunkiseudun ilmansuojelun toimintaohjelmista vuosille 2008-2016. Suomen Kiinteistöliitto on siirtänyt lausuntopyynnön alueellisille yhdistyksille eli Uudenmaan Asuntokiinteistöyhdistykselle sekä Helsingfors Svenska Fastighetsföreningenille.

Koska ohjelmien sisällöt ovat pitkälti samantapaiset, olemme poimineet kommentoitavat kohdat Helsingin toimintaohjelmasta. Nämä voidaan lähes sellaisenaan ottaa huomioon kaikkien kaupunkien ohjelmien toteuttamisessa. **Viittaamme kommenteissamme siis Helsingin ohjelmasta poimittuihin numerointeihin.**

Yksi tärkeimmistä asioista joka jokaisessa toimintaohjelmassa otetaan esille, on asukkaiden tietoisuus ilman laadusta, siihen vaikuttavista tekijöistä sekä omista vaikutusmahdollisuuksista. Omilla toimilla ja asenteella on suuri merkitys lähes kaikkiin näihin toimintaohjelmien kohtiin.

Yhdistyksen kannalta yksi tärkeimmistä toimintaohjelman osa-alueista on katualueiden puhdistaminen ja katupölyn poistaminen. Ilman laatuun liittyvissä asioissa meihin otetaan pääsääntöisesti yhteyttä keväisin kun katupöly vaikeuttaa monen ihmisen elämää. Tähän liittyen kommentoimme seuraavaa kahta kohtaa III:1 ja VII:1.

Kohta III:1 Koko katualueen puhdistamisen hallinta

Kaupunki on osittain ottanut kokonaisvaltaisesti hoitaakseen kiinteistöjen katualueiden kunnossa- ja puhtaanapidon. Tämä on monelle yhtiölle tarkoittanut tason heikkenemistä entisestä.

Kiinteistö-yhdistys on aiemmin jo useaan otteeseen ottanut kantaa ja esittänyt huolensa kunnossa- ja puhtaanapidon laadun varmistamisesta sekä kustannustason pysymisestä entisellään siirryttäessä kaupungin hoitoon. Jos tämän ohjelman mukaan katujen kunnossapitoa tehostetaan sekä lisää alueita otetaan kaupungin hoidettavaksi, täytyy kiinteistöille aiheutuva kustannus ja mahdollinen kustannuskorotus pysyä kohtuullisena sekä hinta-laatu suhde kohdata toisensa. Mikäli kiinteistöt joutuvat omalla kustannuksellaan paikkaamaan kaupungin suorittamia tai teettämiä töitä, on hyvin todennäköistä, että yksittäisen kiinteistön kokonaiskustannukset nousevat korkeiksi. Se, että sama toimija hoitaa isomman alueen kunnossa- ja puhtaanapidon, ei ole kenenkään etujen vastaista kunhan kustannukset ovat perusteltuja sekä kohdistuvat oikeudenmukaisesti kaikkiin hoidettaviin kiinteistöihin.

Kohta VII:1 Lisätään katujen puhdistukseen liittyvää tiedottamista

Katujen puhdistamiseen liittyvän tiedottamisen tehostaminen eri kohderyhmille ja erityisesti asukkaille, esimerkiksi ehdotetulla bussimainonnalla, on kannatettavaa. Moni asukas voisi omilla toimillaan omassa kiinteistössä aikaansaada helpotusta tähän laajaan ongelmaan. Myös alueen kiinteistöyhdistykset ovat valmiit edesauttamaan tietojen levittämistä aina kun sitä on saatavilla.

Lisäksi kommentoimme seuraavaa kohtaa.

Kohta V:1 Ohjataan vähäpäästöisten lämmitysjärjestelmien käyttöön (numeroitu yhteenvetotaulukossa virheellisesti IV:1)

Kiinteistöt tuottavat erittäin suuren osan lämmityksestä aiheutuvista haitallisista päästöistä. Vähäpäästöisiin lämmitysjärjestelmiin siirtyminen on kaikkein etu. Jos lämmitysjärjestelmien valintaa ja käyttöä ohjataan pelkästään rohkaisemalla, kannustamalla ja valistamalla on se mielestämme hyvä alku mutta lopputuloksen kannalta ei varmaankaan riittävä. Asukkaille ensisijaisesti kustannusten huomioonottaminen on yksi päävalintakriteeri. Jos uusiutuvan energian käyttöönottamista tai kaukolämpöön siirtymistä tuettaisiin (vertaa valtion korjausavustus, kunnallinen hissiavustus) kaupungin toimesta rahallisesti, olisi päätös myös taloyhtiössä helpompi tehdä.

Itse otsikon ulkopuolelle, mutta aiheeseen liittyen, kuuluu myös muut energian säästöön tähtäävät toimenpiteet, kuten ikkunoiden vaihtaminen energiatehokkaammiksi ja ulkovaipan eristyksen parantaminen. Myös näiden osalta voisi kaupungin tuki valtion tuen ohella nopeuttaa korjauspäätöksen syntymistä.

Pidämme erittäin tärkeänä jokaista ohjelmissa mainittua toimenpidekohtaa ja toivomme niiden toteutumista osittain korkeasta vaatavuustasosta huolimatta. Puollamme YTV:n sekä Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan kaupunkien ilmansuojelun toimintaohjelmia kaikilta muilta osin.

Helsingissä, 31.3.2008

Uudenmaan Asuntokiinteistöyhdistys r.y.

Helsingfors svenska fastighetsförening rf

Marika Sipilä

Marika Sipilä
Toiminnanjohtaja, verksamhetsledare



2.4.2008

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
PL 521
00521 Helsinki

YTV:n lausuntopyyntö Dnro 85/80/802/2008 31.1.2008

YTV	7,4 2008
DNRO	85, 80, 802 08
Valmistelija	Määräaika
Tiedoksi/..... 200.....

Lausunto YTV:n sekä Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan kaupunkien ilmansuojelun toimintaohjelmien luonnoksesta

Tausta

Helsingissä on todettu ilmanlaadun raja-arvojen ylityksiä hengitettäville hiukkasille (PM10) ja typpidioksidille, minkä johdosta on laadittu lausunnon kohteena oleva toimintaohjelma. Ohjelma käsittelee lisäksi pienhiukkasia (PM2.5) niiden merkittävien terveyshaittojen takia.

Toimintaohjelma käsittelee taustaraportin sekä toimintaohjelmat erikseen YTV:lle ja kullekin neljästä kaupungista. YTV:n hallitus on pyytänyt Kansanterveyslaitokselta lausuntoa toimintasuunnitelmista.

Lausuntonaan Kansanterveyslaitos (KTL) toteaa seuraavaa:

Toimintasuunnitelmat ovat kiitettävän huolellisesti, kattavasti ja perusteellisesti valmisteltuja (esim. Helsingin toimintasuunnitelman liite 5). Myös taustaraportti on erinomaisen hyvin ja selkeästi kirjoitettu. Siinä pääkaupunkiseudun ilmanlaatuongelmia käsitellään perusteellisesti ja oleelliset asiat esille nostoen. Raportti toimii erinomaisena tausta-aineistona toimintaohjelmille.

Vaikka ohjelma lähtee raja-arvojen ylitysten ehkäisemisestä, on kiitettävää, että asiaa on lähestytty huomattavasti laaja-alaisemmin, mm. huomioiden kasvihuonekaasupäästöt, melun ja myös altistumisen raja-arvojen alapuolelle jäävien pitoisuuksille ja vastaavat terveyshaitat, erityisesti koskien pienhiukkasia. Konkreettisimmat toimenpiteet kuitenkin kohdistuvat lähinnä raja-arvojen ylittämisen ehkäisyyn, erityisesti liikenteen haittojen vähentämiseen.

Toimintaohjelmissa käydään perusteellisesti läpi keskeiset keinot vaikuttaa ilmanlaatuun pääkaupunkiseudulla. Eri toimenpiteet on selkeästi vastuutettu eri toimijoille. Ehdotettuja toimenpiteitä vaivaa kuitenkin yleisluonteisuus ja sitovuuden puute. Toimenpiteitä terävöittää, jos seurantaan käytetyt mittarit ovat konkreettisia ja niille on asetettu selkeät, numeeriset tavoitteet. Helsingin ohjelmassa on eri kokonaisuuksille konkreettiset mittarit, mutta niiden muutoksille ei ole asetettu numeerisia tavoitteita. Konkreettiset mittarit kuitenkin mahdollista hyvän seurannan. Espoon, Vantaan ja Kauniaisen ohjelmassa on tavoitteet vuosille 2016, mutta mittarit ovat yleensä hyvin kuvailevia ja niiden toteutumista on vaikea arvioida.

2.4.2008

Helsingin osalta, missä ylitykset on havaittu, ohjelma on selvästi perusteellisin. Kuitenkin erityisesti pienhiukkasista aiheutuvien terveyshaittojen ehkäisyn kannalta koko pääkaupunkiseutuun kohdistuvat toimenpiteet ovat avainasemassa. Toimintaohjelman ulkopuolelle on rajattu mm. sisäilma, mikä erityisesti terveyshaittojen torjunnan kannalta on valitettavaa.

Muusta kuin liikenteestä peräisin olevat pienhiukkaset

Terveyshaittojen kannalta raja-arvojen ylitysten estämistä ratkaisevampaa olisi alentaa ilmansaasteille, erityisesti pienhiukkasille, altistumista keskimäärin. On kyseenalaista, saadaanko esitetyillä toimenpiteillä pääkaupunkiseudulla tapahtuvat altistuminen pienhiukkasille todella alenemaan vai olisi pohdittava radikaalimpia toimia erityisesti liittyen maankäyttöön, talojen lämmitykseen, ja uusiin vaihtoehtoihin liikkua kaupungissa, kuten kutsuohjattua liikennettä. Tällaiset toimenpiteet tulee tiukasti sitoa kasvihuoneilmiön torjuntaan.

Yksi keskeinen ongelma on puun pienpoltosta tuleva altistuminen, johon olisi tartuttava tehokkaammin. On kiitettävää, että Helsinki harkitsee, onko tarvetta antaa ympäristömääräyksissä ohjeita puun pienpoltosta (toimenpide V:2) ja Vantaa lupaa tukea taloudellisesti vähäpäästöisiin tulisijoihin siirtymistä. Valitettavasti toimenpiteet vaihtelevat kovasti kaupungista toiseen. Muista Euroopan maista saatujen kokemusten perusteella taloudellinen ohjaus on ratkaisevaa. Olisikin toivottavaa, että kaikki pääkaupunkiseudun kunnat tukisivat voimakkaasti siirtymistä uusiin, vähäpäästöisiin tulisijoihin ja kattiloihin. Avainasemassa ilman laadun kannalta on kuitenkin kaukolämpöverkon kattavuuden edelleen parantaminen.

Pienpolttoon liittyvät akuutit ongelmat ovat erityisen pahoja paikallisesti. Ohjelmassa tulisikin tehokkaammin varautua savuvalitusten käsittelyyn. Pienpolton savuhaittoja tulisi myös kysyä YTV:n säännöllisissä asukaskyselyissä.

Työkoneista tulevat pienhiukaspäästöt ovat erittäin merkittäviä. On hyvä, että tätä luvataan selvittää lisää, mutta kaupungien pitäisi selkeämmin sitoutua rajoittamaan omien työkoneidensa päästöjä (Helsingin toimenpide II:4, lisättävä muiden kaupunkien toimintaohjelmiin) sekä pyrittävä vaikuttamaan vähäpäästöisen konekannan käyttöönottoa. Dieselhiukkassuodattimien jälkiasentamisen kustannuksia ja tehokkuutta olisi selvitettävä ja hakeuduttava tässä asiassa yhteistyöhön YM:n ja LM:n kanssa.

Liikenteen haittojen vähentäminen

KTL esittää harkittavaksi tehokkaampia toimia vähentää henkilöautoliikennettä Helsingin ydinkeskustassa, missä tapahtuu huomattava osa väestön kokonaisaltistumisesta johtuen korkeista pitoisuuksista ja altistuvan väestön suuruudesta nimenomaan korkeimpien pitoisuuksien aikana. Mahdollisia keinoja ovat autottoman alueen laajentaminen nykyisestä, kevyen liikenteen väylästä kehittäminen, ruuhkamaksut sekä erilaiset ympäristövyöhykkeet. Toimenpiteisiin olisi hyvä yhdistää tutkimushankkeita, jotta saataisiin näyttöä tehtyjen toimenpiteiden tehosta.

2.4.2008

Dieselhiukkasten terveyshaitoista on runsaasti näyttöä. Diesel-henkilöautojen määrä tulee myös rajusti kasvamaan lähitulevaisuudessa. Tämän vuoksi olisi valtiovaltaan vaikuttamalla pyrittävä saattamaan dieselhiukkassuodattimet pakollisiksi kaikissa uusissa dieselautoissa. Olisi myös edistettävä voimakkaammin uusien, pakokaasuhiukkassuodattimilla ja typen oksideja poistavilla reaktoreilla varustettujen vähäpäästöisten dieseliä käyttöönottoa pääkaupunkiseudun bussi- ja tavaraliikenteessä. Diesel-hiukkasten ja muiden polttoperäisten hiukkasten ulkoilmapitoisuuksia tulisi myös monitoroida edes muutamassa kohteessa pääkaupunkiseudulla.

YTV toimenpideohjelman kohdan 2.3 tarkemmassa kuvauksessa viitataan joukkoliikenteen kehittämiseen ja yksityisautoilun tarpeen vähentämiseen, mutta ei mainita kaikkein vähäpäästöisimmän ja samalla terveyttä voimakkaimmin edistävän arkiliikunnan kehittämistä. Tähän liittyen Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee erityisesti kiinnittää huomiota liikenteen ilmansaaste- ja kasvihuonekaasupäästöjen ja terveyttä edistävän arkiliikunnan integrointiin. Polkupyöräilyn ja raideliikenteen yhteensovittaminen on tässä mielessä erityinen haaste, johon yhden ratkaisun saattaisi tarjota hyvin suunniteltu ja valvottu lainapyöräijärjestelmä esim. Pariisin tapaan. Liikennejärjestelmän tulee mahdollistaa turvallinen jalankulku ja pyöräily reiteillä, jotka eivät ole suoraan raskaan moottoriajoneuvoliikenteen päästöjen vaikutuksen alaisia.

Altistuminen voimakkaasti metallipitoisille pienhiukkasille maanalaisilla metroasemilla ja metroluonteisissa edellyttää tutkimusta, riskinarviointia sekä altistumisen teknisten vähentämismahdollisuuksien selvittämistä sellaisella aikataululla, että tuloksia voidaan soveltaa jo Espoon metroradan, sekä lentokentälle vievän kehäradan maanalaisien asemien ja vaunujen suunnittelussa.

YTV toimintaohjelma, Seutu- ja ympäristötiedon toimenpiteet

Sisäilman laatu sellaisenaan on rajattu ilmansuojeluohjelman ulkopuolelle, mutta vilkasliikenteisillä alueilla sijaitsevien asuin ja julkisten rakennusten ja toisiinsa liittyvien rakennuskompleksien ilmanvaihtojärjestelmien kehittämisellä ja rakentamismääräysten mukaisen toiminnan varmistamisella voidaan tehokkaasti vähentää laajojen väestöryhmien ilmansaastealtistuksia. Kaupunkien keskustoissa sijaitsevien laajassa käytössä olevien julkisten rakennusten ja rakennuskompleksien kuten asematunnelin ja siihen yhteydessä olevien rakennusten ja Kluuvun joukkoliikenneterminaalien ilmansaasteiden infiltraatioon tulee kohdentaa sekä valvontaa että tutkimusta ilmanvaihdon toiminnan ja puhtaan ilman tuoton varmistamiseksi.

Edelliseen liittyen pääkaupunkiseudun asukkaiden tietoisuutta tulisi lisätä ilman suodattamisen ja myös asuinpaikan valinnan vaikutuksesta altistumiseen. Tämä on tärkeää erityisesti herkissä ihmisryhmissä. Ilmanlaatuindeksin laskemisprosessit tulisi tarkistaa säännöllisin väliajoin, esim. 5 vuoden välein, jotta uusien tutkimustietojen ilmansaasteiden terveyshaitoista tulee huomioitua väestölle ilmanlaadusta tiedotettaessa.

2.4.2008

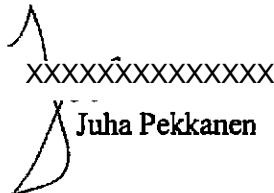
Yhteenveto

Kokonaisuudessaan toimintasuunnitelmat ja taustaraportti ovat erinomaisen perusteellisesti valmisteltuja. Asiaa on myös lähestytty kiitettävän laaja-alaisesti. Kansanterveyslaitos uskoo, että ohjelmalla on mahdollista merkittävästi alentaa ilmansaastealtistumista pääkaupunkiseudulla ja toivoo, että yllä esitetyt ehdotukset auttavat osaltaan kehittämään ohjelmaan edelleen konkreettisempaan ja vaikuttavampaan suuntaan.


XXXXXXXXXXXXXXXX

Pääjohtaja

Pekka Puska


XXXXXXXXXXXXXXXX

Tutkimusprofessori

Juha Pekkanen



Helsingin kaupunginosayhdistykset ry Helkan lausunnot asiakirjoista:

1. **YTV- Ilmanlaatu ja siihen vaikuttavat tekijät pääkaupunkiseudulla: Ilmansuojelun toimintaohjelmien taustatiedot (luonnos 25.1.2008)**
2. **Helsingin kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelma 2008-2016 (luonnos 23.1.2008)**

YTV:n hallitukselle

Vaikka johtavat ympäristöalan tutkijat ovat varoittaneet maailmanlaajuisesta ilmastonmuutoksesta monen vuosikymmenen ajan, asia on noussut pikaisia toimenpiteitä edellyttäväksi poliittiseksi kysymykseksi aivan viime vuosina. Helsingin kaupunginosayhdistykset ry Helka toteaa, että YTV:n ja pääkaupunkiseudun kaupunkien ilmansuojelun toimintaohjelmat ovat akuutteja ja tärkeitä asiakirjoja, joilla toteutuessaan on kauaskantoisia vaikutuksia alueen asukkaiden terveyteen ja mahdollisuuksiin elää täysipainoista elämää. Monet tulevaisuuden näkymät ovat kuitenkin ristiriitaisia ja vaativat nykyistä suurempien voimavarojen kohdentamista ilmastonmuutoksen torjuntaan, vastuukysymysten kirkastamista ja kokonaisvaltaisen näkemyksen vahvistamista pääkaupunkiseudun kaupunkien kasvuohjelmissa. Tavoite ottaa askel kaikkien pääkaupunkiseudun kaupunkien ilmansuojelun toimintaohjelmien laatimiseksi samaan aikaan on Helkan kannalta erittäin kannatettavaa.

Lausuntomme keskittyy otsikossa määriteltyihin kahteen asiakirjaan.

YTV- Ilmanlaatu ja siihen vaikuttavat tekijät pääkaupunkiseudulla: Ilmansuojelun toimintaohjelmien taustatiedot (luonnos 25.1. 2008).

1. Johdanto

Ilman epäpuhtauksia käsitellään sekä YTV:n että yksittäisten pääkaupunkiseudun kaupunkien toimintaohjelmien luonnoksissa pääosin paikallisina kysymyksinä, vaikka yhä enemmän on kyse globaalista ilmiöstä. Tällöin Suomen on osoitettava keinot vähentää globaalia ilmastonmuutosta. Suomessa pääkaupunkiseudulla meneillään oleva asumisen ja tuotantoelämän keskittyminen tapahtuu kansainvälisessä mittakaavassa myöhään. Sen vuoksi pyrkimykset hallita tätä kasvua ja sen vaikutuksia ilman laatuun ovat tärkeitä tavoitteita. Suhtaudumme varauksella ajatukseen Helsingistä 'yhtenä Euroopan puhtaimmista pääkaupungeista' toimintaohjelman lähtökohtana. Suomessa ilma saattaa olla vähiten likaantunut, mutta puhdas se ei ole. Pääkaupunkiseudulla on todettu useita ja pitkäaikaisia hiukkasten ja typpioksidin pitoisuuksien raja-arvojen ja otsonipitoisuuden ylityksiä. Olemme myös yksi harvoista Euroopan maista, joissa talviaikana ajetaan nastarenkailla ja asfaltin pinnasta ja katujen hiekoituksen ansiosta nousee runsaasti ilmaa liikaavia pienhiukkasia. Nämä ovat erityisesti pääkaupunkiseudun kaupunkien erityisongelmia, joita pitäisi pyrkiä ratkaisemaan eikä hakemaan poikkeamaoikeuksia EU-direktiiveihin, kuten nyt on tapahtunut. Myös EU:n ylitysten jälkeen edellyttämälle raja-arvojen ylittymisen estämistä koskeville suunnitelmille ja ohjelmalle varattu aika on liian pitkä.

2. Taustatietoja pääkaupunkiseudusta

Luonnoksessa ei kiinnitetä huomiota jo ilmastonmuutoksen ansiosta pääkaupunkiseudulle ominaisissa topografisissa ja meteorologisissa piirteissä tapahtuneisiin muutoksiin. Erityisesti talven keston kuvaus on liian perinteinen. Toisaalta tuuli saattaa edelleen olla pääosin lounaasta, mutta myrskyt ovat lisääntyneet ja ne muuttavat käsityksiä ilmanmassojen sekoittumisesta ja kaukosiirtymien luonteesta. Katupölyesiintymiset eivät enää keskity keväeseen, vaan ovat kokovuotisia. Niiden esiintyminen vuosi vuoden jälkeen myös osoittaa, etteivät asetetut tavoitteet ole täyttyneet. Erityisesti terveydellisten haittojen poistamiseen tähdätyt toimenpiteet eivät ole olleet riittäviä. Toimintaohjelmassa ei ole myöskään riittävässä määrin otettu huomioon kadunhoitokustannusten leikkausten vaikutuksia.

Pääkaupunkiseudun väkiluvun nopea kasvu ja metropoliajatuksen kiinnittyminen taloudelliseen menestymiseen ovat ristiriidassa monien ilmastonsuojelun toimintaohjelman tavoitteiden kanssa. Väestön, liikennemäärien ja energiantuotannon kasvu toimivatkin monin tavoin ilmastonsuojelun tavoitteita vastaan. Kaupunkirakenteen tiivistämisellä saatava liikenteellinen tms. hyöty syö itsensä, kun sitä perustellaan kaupunkialueen laajentumisella, asumisväljyyden nostamisella ja uusien työpaikkojen luomisella. Uusimpien asemankaavamuutosten mukana eheyttäminen ja tiivistäminen tuovat asutusta myös terveyden kannalta ongelmallisille alueille. Kun kaupunkirakenne helposti uudelleen hajaantuu, raideliikenteen on vaikea joustaa moneen suuntaan. Tämä liittyy myös kysymykseen raskaan liikenteen kasvusta ja sen optimaalisesta ohjaamisesta.

2.3 Vaikka rikkidioksidin, hiilimonoksidin ja raskasmetallien päästöt on saatu raja-arvojen alapuolelle, liikennemäärien kasvu syö hyödyn, joka saadaan autotekniikan puhdistumisesta. Pakokaasujen puhdistamisen tie onkin käytännössä kuljettu loppuun ja olisi mietittävä muita keinoja, joilla liikennettä saadaan vähennetyksi. Tiukatkaan liikenteen päästömääräykset eivät pidemmän päälle ratkaise ongelmaa, kuten eivät hallituksen harjoittamat uusien autojen ostokampanjat. Vaikea ristiriita syntyy, kun henkilöautojen määrä väestön kasvun seurauksena jatkuvasti kasvaa. Erityisiä paineita on jo syntynyt joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämisen suuntaan. Panostuksista huolimatta joukkoliikenteen osuus kaikista matkoista on laskenut. Silti sen ulottuvilla asuu ja työskentelee valtaosa pääkaupunkiseudun väestöstä. Tarvitaankin toimenpiteitä raideliikenteen joustavuuden lisäämiseksi, busseille lisää julkisen liikenteen kaistoja ja muita etuisuuksia, puhtaampia busseja (sekä päästöiltään että sisätiloiltaan), uusia näkemyksiä lippujen hinnoitteluun sekä aikataulujen uudelleen rakentamista, jossa asukkaiden tarpeet eikä vain liikenteen kannattavuus ovat lähtökohtina.

Henkilöautojen ja raskaan liikenteen kasvun vuoksi polttoaineen kulutus vastaa pääkaupunkiseudulla lähinnä amerikkalaisten autokaupunkien kulutusta. Henkilöautojen trendit ovat myös muuttuneet. Suurtehoisten dieselautojen osuus on kasvanut ja typpioksidin päästöt ovat lisääntyneet. Dieselautojen hiukkaspäästöt on uusimmissa tutkimuksissa todettu kaikkein vaarallisimmiksi, sillä hiukkaset ovat niin pieniä, että ne tunkeutuvat paitsi keuhkoihin, myös aivoihin. Liikenteen kasvua ei pitäisikään ottaa itsestään selvyytenä. Sen kyseenalaistaminen edellyttää kasvun kyseenalaistamista, hillitsemistä ja mahdollisesti myös rajoittamista.

2.4 EU:n uudet energiaohjelmat painottavat uusien energiateknologioiden, kuten bioenergian kehittämistä. YTV:n ilmastosuojelun energiaa koskevasta osasta nämä pääosin puuttuvat. Pääkaupunkiseudun energian tuotannosta kivihiilen osuus on vielä noin puolet. Uusien suositusten mukaan sille on etsittävä vaihtoehtoja. Periaatteessa kaukolämpö on edistänyt ekologista energian tuotantoa. Siinä on kuitenkin kivihiilellä ja öljyllä keskeinen osuus ja lisäksi näiden voidaan odottaa lähivuosina kallistuvan huomattavasti. Uusiutuvan energian muotoja tulisi toimintaohjelmassa korostaa tuntuvasti enemmän.

Pääkaupunkiseudun energian tuotanto on lähes kaksinkertaistunut viimeisen 20 vuoden aikana. Väestön kasvu selittää osan kasvusta, mutta kotitalouksien sähkönkäyttö ei ole kuin 1/3 lisäyksestä. Suurin vaikutus näyttää olevan tuotantorakenteen muutoksella, jossa palvelusektorin sähkön käyttö on jo puolet koko kulutuksesta ja teollisuuden vain murto-osa tästä. Palvelusektorin kasvu on myönteinen asia, mutta sen tuhlailevaa sähkönkäyttöä on syytä seurata. Muutoinkin YTV:n toimintaohjelmassa olisi syytä painottaa enemmän energiansäästötavoitteita. Kulutuksen hillitseminen – säästäminen – näyttää kuitenkin olevan toissijainen tavoite.

3. 1 Ilman epäpuhtauksien suurin ongelma liittyy liikenteen päästöihin. Pääkaupunkiseudulla erityisen vaikeaa on ollut poistaa hiukkaiden torjunnasta syntyvää katupölyä. Tutkimustietoa asiasta on tarpeeksi päätöksentekoa varten. Asukkaita on kuultu ja ehdotettuja toimenpiteitä on kokeiltu, mutta esim. vuoden 2008 termisen talven puutteesta huolimatta katupölyongelma on ollut entistä pahempi. Silti YTV:n ilmastosuojelun toimintaehdotuksessa sanotaan, että ”hiukkaset ovat epäsuoraa päästöä ja niiden määrää on hyvin vaikea arvioida”. Vastuuta tulee kuitenkin ottaa ja toimenpiteiden vaikutusten arviointia kehittää. Kysymyksen on vakavasta terveydellisestä ongelmasta, johon löytyy lääketieteellisiä laskelmia elimiä lyhentymisestä ja lääkäreiden kokemuksia kyseinä aikoina ilmitulleista hengitysteiden sairauksista ja jopa ihmisten kuolemista.

4. YTV:n toimintaohjelmassa täsmennetään sen roolia ilmanlaadun seurannassa. Ajateltu tehtäväkuvaus korostaa YTV:n koordinoivaa merkitystä. Mittaukset ja arvioinnit ovat tärkeitä, mutta yhtä tärkeää on toimintaohjelman toteuttamisen toteaminen. Visiot ja toimintaohjelmat eivät sellaisenaan riitä, jos käytännön toimenpiteisiin ei ryhdytä tarpeeksi voimaperäisesti. Selvityksessä puhutaan myös laeista ja seurannasta, mutta avoimeksi jäävät kysymykset sanktioista ja eri osapuolten vastuista. Pääkaupunkiseudun asukkailla on pääasiassa tiedon vastaanottajan rooli, vaikka erilaisia kuulemisia järjestetäänkin.

6. Ilman laadun kehittyminen tuo esiin ristiriitaisen kuvan, jossa kokonaisvaltainen arviointi osoittaa hengitettävien hiukkasten ongelman koko laajuudessaan. Katupölyongelmaan on paneuduttu, mutta se pakenee alta: syntyy uusia hengitettäviä hiukkasia, joista osa liittyy kiivastahtiseen rakentamiseen. Kriteereiden venyvyys on suhteellista: raja-arvot voivat esimerkiksi ylittyä, mikäli ylitykset johtuvat talvihiekoituksesta. Jos kriteereistä joustetaan jatkuvasti yhdessä kohtaa, on vaarana että niin voi alkaa tapahtua muissakin kohdin.

Toinen kysymys liittyy asetettujen tavoitteiden kunnianhimoisuuteen – energiankulutuksen ja asukasta kohti laskettuja hiilidioksidipäästöjen alentamista 39 prosentilla vaikuttaisi olevan kovin haasteellista saavuttaa.

Helsingin kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelma 2008-2016 (luonnos 23.1.2008)

Osa A: Taustatiedot

1. Johdanto

Helsingin ilmansuojelun toimintaohjelma lähtee tilanteesta, jossa ilmastonsuojeluasetuksessa vuodelta 2001 määritellyt raja-arvot ovat asetuksen vastaisesti ylittyneet kaupungin alueella useaan otteeseen. Ylityksiä on tapahtunut sekä typpidioksidin että hiukkasten osalta. EU:n komissiolle tehtävän raportin ja toimintaohjelman ikävä totuus on, etteivät ongelman taltuttamiseen valitut pitkänajan toimenpiteet ole riittäneet ja että episodijattelu on suosinut liian optimistisia oletuksia toimenpiteiden ehkäisevästä vaikutuksesta. Liitteessä 5 esitetty arviointi *Yleisistä toimenpiteistä (12)* osoittaa, että suurimmaksi osaksi ne on viety päätökseen ainoastaan osittain tai ei lainkaan. Helsingin pääkaupunkina tulee vaikuttaa ympäristölainsäädännön kehittämiseen ja toteutumiseen huomattavasti tehokkaammin.

2. Toimintaohjelman rajaukset ja liittyminen muihin ohjelmiin

Kaupungin asukkaat liikkuvat jatkuvasti sekä ulko- että sisäilmassa. Sen vuoksi ei ole luontevaa rajata sen enempää ilmanlaatuasetusta kuin ilmansuojelun toimintaohjelmaa vain ulkoilmaan. Kuten Helsingin ilmansuojelun toimintaohjelmassa todetaan, metro ja tietunneleiden sekä pysäköintihallien epäpuhtauspitoisuudet voivat nousta hyvin korkealle. Siten toimenpiteet, joilla poistetaan kokonaan tai alennetaan pysyvästi huonon ilmanlaadun ongelmia ovat akuutteja.

2.1. Jotta yksikään Helsingin kaupungin vision ajatuksista voisi toteutua (s. 5), ristiriita ilmastomuutoksen nopean etenemisen ja kaupungin verkkaisesti etenevän ilmansuojelun ongelmien estämisen välillä tulisi poistaa. Painopisteiden määrittäminen vain yhden valtuustokauden mittaiseksi jättää myös tilaa poliittisten valtasuhteiden muutoksille. Kuvassa 1 (s. 6) esitetyt kaaviot pääkaupunkiseudun yhteisten asioiden vastuuhenkilöistä antavat aiheen kysyä, onko vastuunjako rakennettu niin, että vastuullisilla on tarvittava valta tehdä päätöksiä. Esitetyt kolme valmiustilaa johtamisvalmius, tehostettu valmius ja täysvalmius viittaavat myös samaan suuntaan.

Ilman epäpuhtauksien äkillisen kohoamisen varautumissuunnitelma on tarpeellinen, mutta sinä tiedottaminen ja valistaminen sekä oletus äkillisen kohoamisen lyhytaikaisuudesta saavat liikaa huomiota. Äkillisyys saattaa ennustaa pitkäaikaisuutta tai jopa pysyvää ilmanlaadun huononemista. Nämä ovat tärkeitä kysymyksiä, mikäli asukkaiden terveyttä halutaan edistää.

Helsinki toistaa toimintaohjelmassaan YTV:n pääkaupunkiseudun ilmastostrategian seitsemän toimenpideryhmää, mutta painottaa erityisesti yleisiä, liikenteeseen, maankäyttöön sekä energiantuotantoon ja jakeluun liittyviä luokkia. Se poimii myös

kaupungin kestävä kehityksen ohjelmasta kahdeksan lisäluokkaa, jotka vielä ovat toteutumatta. Luokkien määrä kielii ilmasto-ongelman moninaisuudesta, mutta myös siitä, ettei eri ohjelmien laatimista ole koordinoitu riittävästi ja että aikaa niiden suunnitteluun on kulunut liikaa.

3. Helsingin ilmanlaatu

Helsingissä ilmanlaatua on seurattu pitkään ja sen sanotaan olevan arkipäivää (s. 9). Silti ilmanlaatu on jatkuvasti huonontunut. Väite, jossa kaupungin ilmanlaatua pidetään hyvänä, horjuu yhä useammin mittaustulosten seurauksena. Toisaalta YTV:n ilmanlaadun seuranta-asemia on aivan liian vähän ja ne keskittyvät muutamaani kaupungin keskustassa oleviin pisteisiin. Säännöllisiä mittauksia pitäisi tehdä eri puolilla kaupunkia, erityisesti alueilla, joissa on ilman epäpuhtauksille altista asumista ja lasten, koululaisten, sairaiden ja eläkeläisten elämään liittyvää toimintaa. Siirrettäviä asemia on myös liian vähän, vain kolme. Toimintasuunnitelman luonnoksessa on sen vuoksi liikaa selostusta muutaman mittausaseman mittaustuloksista suhteessa niiden määrään.

Osa B: Visio ja strategisesti tärkeät toimenpidekokonaisuudet

1.1 ja 1.2.

Nopeasti kasvavan määrällisen asuntorakentamisohjelman ja tuotantoelämän keskittämisohjelman toteuttamisen suhteen Helsingin ilmansuojelun visio on vaativa. Toimintaohjelmalla pyritään saavuttamaan vuoteen 2016 tilanne, jossa epäpuhtauksien pitoisuudet ovat alentuneet pysyvästi raja-arvojen alapuolelle, ilman laatu on parantunut, asukkaiden terveyteen kohdistuvat kielteiset vaikutukset ovat vähentyneet ja elinympäristön viihtyisyys on parantunut. Ilmastonmuutosta ei voida kuitenkaan enää peruuttaa nollatilaan ja monet ilman laadusta johtuvat sairaudet ovat jo saaneet alkunsa.

Tärkeimmistä toimenpiteistä on priorisoitu kymmenen kärkitoimenpidettä, joissa korostuva maankäytön suunnittelu, joukkoliikenteen suosio, vähäpäästöisyys, kevyt liikenne, ympäristövyöhykkeen perustaminen, liikenteen hallinta- ja hinnoittelu, katupöly ja asukkaiden ilmastotietoisuus. Priorisointi nostaa hyvin esiin nykyiset kipupisteet, mutta niitä edelleen ehdotetaan ratkaistavaksi erillisinä toimenpiteinä, ei toisiinsa liittyvinä prosesseina. Myös kuvaus Helsingin aiemmista toimenpiteistä (3.1.) seuraa samaa logiikkaa, ongelmien yhteisvaikutuksia ei juuri selosteta eikä niitä tunnisteta. Tehdyt toimenpiteet esitetään myös niukasti.

1.4.

Toimintaohjelma luonnoksessa puhutaan toimenpiteiden vaikutusten arvioinnista, jossa kiinnitetään huomiota ilmanlaatu-, terveys- ja muihin vaikutuksiin sekä kustannuksiin, aikatauluun ja toteutettavuuteen. Ilmanlaatuvaikutuksista löytyy arviointeja lyhyen, keskipitkän ja pitkänaikavälin vaikutuksista, huomion kohteeksi ovat nousseet myös vähäiset, selvät ja merkittävät vaikutukset. Kaikkien arviointien osalta on tärkeää kriteereiden oikeellisuus, mutta vielä tärkeämpää on toimenpiteiden kyky muuttaa käytäntöjä ilmansuojelua edistävään suuntaan. Erityisesti terveysvaikutusten kolmiportaisen skaalan luotettavuuden astetta on syytä epäillä, silloin ne arvioivat hieman, selvästi ja hyvin merkittävästi asukkaiden terveyteen

liittyviä asioita. Samoin liikaa yleistettävyyttä sisältyy toteutettavuuden kolmeen luokkaan: helppo, melko vaativa ja vaativa, silloin kun kaikki aiemmat toimenpiteet ovat osoittautuneet liian vaativiksi.

Osa C: Tavoitteet ja toimenpiteet

Kommentoimme seuraavaksi lyhyesti tärkeimpiä Helsingin esittämästä seitsemästä ilmalaadun parantamisen toimenpiteestä. Yleisenä piirteenä niille on vahva usko toimenpiteiden ilman epäpuhtauksia vähentävään suoraan vaikutukseen, kustannusten aliarvioimisen riski ja sisällyttäminen virkatyönä tehtävään työhön sekä liian monien toimenpiteiden arvioiminen helpoksi tai melko helpoksi.

II Maankäytön suunnittelu ja liikenne

Maankäytön ongelmana Helsingissä on terveelliselle rakentamiselle soveltuvan maan niukkuus. Merinäköala ei riitä, vaan maankäytön suunnittelun ilmansuojellisia tavoitteita tulisi vahvistaa monella tasolla. Tuulisuuden hallitseminen on esimerkiksi osa katupölyongelman ratkaisua ja sillä voidaan vaikuttaa myös asuinalueiden ilman lämpötilaan.

Helsingillä on muita pääkaupunkiseudun hajanaisemmin rakennettuja kaupunkeja paremmat mahdollisuudet edistää joukkoliikenteen käyttöä ja kevyttä liikennettä. Joukkoliikenteen suosion vaihteluihin on syytä etsiä vuorovaikutteista asukasnäkökulmaa.

Pyöräilyteiden parantamiseen on vasta viime vuosina kiinnitetty huomiota. Edelleen on liikaa vaarallisia paikkoja, etenkin lasten näkökulmasta. Ilmastonmuutos lisääntyvine sateineen ja myrskyineen vaikeuttaa tulevaisuudessa pyöräilyä, samoin nopeasti vanhenevan väestön kyvyt liikkua pyörällä. Pyöriteiden puhdistukseen on kiinnitettävä lisää huomiota (mm. teillä kuukausikaupalla lojuva terävä sepeli rikkoo pyörien renkaita).

Raskaan liikenteen aiheuttamien ongelmien poistumiseen sisältyy kovasti toiveikkua. Vaikka Vuosaaren satama kohta valmistuu, laivaliikenne Länsisatamassa ja Eteläsatamassa jatkuu. Laivat kuljettavat kasvavassa määrin rekkaliikennettä Viroon ja muihin Baltian maihin. Tosiasiallisesti raskaan liikenteen aiheuttamat ongelmat eivät välttämättä katoa, vaan siirtyvät vain osin toiseen paikkaan.

Länsimetron osalta asukkaat ovat mukana liityntäliikenteen suunnittelussa, mutta muutoin heiltä tulevia ehdotuksia liityntäpysäköinnin kehittämiseksi ei ole riittävästi tutkittu ja otettu huomioon (mm. Kustaa Vaasan tien varrelle ehdotettu Lahden suunnasta tulevien liityntäpysäköintialue). Liityntäpysäköintipaikkojen määrä päivittäin Helsinkiin pendelöivien ajoneuvojen määrään nähden on alimitoitettu. Myös kaistaohjausta ja joukkoliikenteen etuisuuskohtelua voitaisiin kehittää siten, että joukkoliikenteestä tulisi aina henkilöautoa nopeampi vaihtoehto. Lisää kehittämistä edellyttäisi myös poikittaisliikenne, jonka tärkeys on viimein huomattu. Etenkin viikonloppuihin tulisi lisätä vuoroja tuntuvasti.

Autojen pysäköinti työpaikan pysäköintialueelle on enimmäkseen ilmaista; ilmaisesta pysäköintipaikasta voitaisiin alkaa veloittaa jatkossa vähintään paikan haltijaa.

Raideliikenteen osalta mainittakoon, että esim. Ilmalan ratapihalla toimivat dieselveturit ovat erittäin saastuttavia. Ratapihan yllä leijuu tyyneinä iltoina sinertävän musta dieselinkatku, joka leviää viereisille asuinalueille (Länsi-Käpylä).

Joukkoliikenteen kaluston parantaminen lisää osaltaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Osa liikennöitsijöistä onkin hankkinut maakaasubusseja, mutta tältä osin on menty ojasta allikkoon: maakaasubussit aiheuttavat melua (asuinalueilla ja pehmeälle savimaalle rakennetuilla kaduilla bussien kiihdytys ja jarrutus aiheuttavat liiallista meteliä ja tärinää). Myös raskaan liikenteen ajoneuvokanta on edelleen kovin saastuttavaa, ja kuljettajat käyttävät autojaan usein tyhjäkäynnillä. Vaikka joutokäynti on kielletty asetuksella, sen valvonta ontuu.

Helsinki on solminut sopimukset TEM:n kanssa kotimaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön edistämisestä. Vaihtoehtoiset polttoaineet eivät silti suoraan ratkaise energian käytön kasvun ongelmaa. Globaalisti esim. palmuöljyn tuotantoon käytettävä maa-ala on usein pois paikallisten asukkaiden ruoantuotannolta ja kehittyneissäkin maissa uudet energiateknologiat nostavat ruoan hintaa. Kaupungin sinänsä hyvän autojen romutukseen liittyvän kampanjan yhteydessä olisi voitu kannustaa luopumaan autosta, ei hankkimaan uutta tilalle. Kaavaillut mahdolliset ruuhkamaksut voitaisiin niputtaa liityntäpysäköinnin kehittämiseen. Ruuhkamaksujärjestelmään sijoitettu raha on satsaus ilmanlaadun ja kaupungin viihtyisyyden parantamiseen.

IV Katupöly

Katupölystä on Helsingissä tullut ympärivuotinen ongelma. Erityisesti kuivien kausien aikana, kesällä ja talvella, se on vakava terveydellinen haitta. HKR on kehittänyt talvikunnostusmenetelmiään, mutta hiekoitushiekan poistaminen on osoittautunut ongelmalliseksi eikä se juuri milloinkaan onnistu ajoissa. Katujen siivoamiselle varattu aika on liian pitkä. Katupölyä lisäävä vaikutus on kaupungin alueella tapahtuvalla tunneleiden ja erilaisten putkistojen rakentamis- ja kaivuutöillä, jossa kuraisuus ja hiekka/pöly leviävät laajalle alueelle katuverkostoon.

Samalla myös muut kuin keskusta-alueet kärsivät katupölyn tuomista ongelmista. Tavoiteltu katualueen puhdistamisen kokonaisuuden hallinta on jäänyt suurimmalta osalta toteutumatta. Laatuongelma koskee myös Helsingin ulkoistamia ja kilpailuttamia kadunhoitopalveluja, jotka ulottuvat yhä useampaan kaupunginosaan. Jos mahdollista näiden urakoitsijoiden kalusto ja katujen hoidossa käytetyt toimintatavat ovat Helkan jäsenyhdistysten kokemuksen mukaan huonompia kuin kaupungin.

Vesipesua ei kaupungin taholta edelleenkään tehdä riittävästi. Kulunut talvi osoittaa, ettei katupölyongelma korreloi talven lumisuuden kanssa, kuten aiemmin on ajateltu. Kasteluun voitaisiin hyvin käyttää muutakin kuin vesijohtovettä. Harjakoneiden kustutusjälki on useimmiten liian lyhytkestoinen. Toimenpiteissä puhutaan hiekoituksen ja suolauksen kehittämisestä. Enemmän huomiota olisi kiinnitettävä aurauksen merkitykseen. Nyt suolan ja hiekan sekoitusta levitetään määrättömästi lumisateen aikana lumen sulattamistarkoituksessa. Sen sijaan, että vastasatanut lumi aurattaisiin pois, auralla siirretään jo valmiiksi liattua lunta/loskaa.

Yhtenä parannusehdotuksena katupölyn vähentämiseen on esitetty lämmitettyjen katuosuuksien lisäämistä. Tämä ei oikein istu aikaan, jolloin energian säästöstä on tullut maailmanlaajuinen tavoite ja sen kohonneista hinnoista uusi poliittinen ongelma. Katujen lämmityksen rakennus- ja käyttökustannukset ovat huimat. Lisäksi niiden lämmittäminen kuormittaa energialaitoksia vuoden kylmimpinä aikoina. Jäteveden lämmön tms. käyttöä pitäisikin tutkia tässä tapauksessa.

Raitiotielinjojen nurmetsäminen näyttäisi auttavan sitomaan pölyä ja myös vaimentamaan raitiovaunujen liikennemelua. Tämä vaikutus korostuu kuitenkin vain ruohon kasvulle edullisena aikana.

IV Energiantuotanto ja V pienhiukkaset ja kaukokulkeutuma

Energiakysymykset kuitataan toimenpideohjelmassa kovin lyhyesti ja niiden tulevaisuuskuva on ohut. Pääpaino on Helsingin Energian eräiden hyväksi havaittujen toimenpiteiden kuvauksessa, joiden ansiosta sähkön ja lämmön yhteistuotanto on saatu toimimaan ja polttoaineen säästöissä on päästy hyviin tuloksiin. Helsingin suunnitelmiin luopua kivihiilen käytöstä mainitaan. Mutta se on rajattu ohjelmasta pois. Kovin vähän tilaa annetaan myös TEMin kanssa solmitun sopimuksen vaikutuksiin bioenergian ym käytöstä. Uusia eurooppalaisia energiansäästöön velvoitteita sivutaan ohimennen.

Pienhiukkaset eivät ole kovin keskeisessä asemassa, vaikka erityisesti Venäjältä niitä on viime aikoina kulkeutunut terveyttä haittaavassa määrin. Ohjelmassa puhutaan varovasti Itä-Euroopan maiden kannustamisesta päästöjen vähentämiseen, vaikka painostusta tulisi lisätä konkreettisten sopimusten solmimiseen.

Samoin kuin YTV:n tausta-aineistossa Helsingin ilmansuojelun toimintaohjelmassa pienpoltto luokitellaan ilmansuojelun kannalta ongelmalliseksi toiminnoksi.

Kaupunkilaisille laadittava opas pienpoltoista on tärkeä. Pienpolton merkitys voi tulevaisuudessa kasvaa sähkön ja öljyn hintojen noustessa. Periaatteessa pienpolto saattaisi keventää energialaitosten kuormitusta kaikkein kylmimpinä aikoina. Jos kaikki omalla tulisijalla lämpiävät talot liitettäisiin kaukolämpöön, Helsingin Energia joutuisi todennäköisesti laajentamaan laitoksiaan ja varautumaan huippukuormituksen aikana käyttämään varalaitoksia (jotka käyvät raskaalla polttoöljyllä). Pienpoltoa koskeva informaatio olisi helppo saada perille esimerkiksi omakotiasukkaita edustavien yhdistysten kautta (mm. Kanta-Helsingin omakotiyhdistys harjoittaa aktiivista neuvontatoimintaa omalla alueellaan).

VI Tutkimus ja suunnittelu

YTV:llä ja Helsingillä on ollut monia pitkäaikaisia ilmastonmuutosta seuranneita tutkimushankkeita. Uusia aiheita, kuten biodieseliä koskevat ovat vasta aluillaan. Toisaalta vaikka tutkimukset tuottavat tarpeellista tietoa päätöksentekoa varten, myös niiden suositusten toteuttamiseen pitäisi kiinnittää huomiota. Tämä vaatimus korostaa arvioinnin ja seurannan merkitystä, mutta myös kannusteiden ja sanktioiden kehittämisen tarpeellisuutta.

Lopuksi

Ohjelmassa on paljon hyviä kohtia, mutta kokonaisuutena sitä voitaisiin vielä huomattavasti täydentää. Jäimme myös hieman ihmettelemään, miksi viheralueiden ja ennen kaikkea pääkaupunkiseudun metsien ilmaa puhdistavaa (ja melua vaimentavaa) vaikutusta ei mainittu sanallakaan koko aineistossa.

Helsingissä, 9. huhtikuuta 2008

Aija Staffans
puheenjohtaja

Pirjo Tulikukka
toiminnanjohtaja

Ruoholahdenkatu 10 B
00180 HELSINKI

Puh. (09) 641 045
Faksi (09) 641 045

Sähköposti: helka@helka.net
Kotisivut: www.helka.net