



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

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
PL 521
00521 Helsinki

Viite: 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 yksilöidymillä 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.



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. Vaikuttavuusarviointit 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 terveysvaikutukset, 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.



Vähäpäästoiset 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 selvitetäisiin 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

