



## § 253

### Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Elisa Gebhardin ym. valtuustoaloitteeseen koskien moottoriajoneuvojen melunvalvontajärjestelmien käyttöönottoa Helsingissä

HEL 2022-012711 T 00 00 03

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta katsoi valtuustoaloitteen loppuun käsitellyksi.

#### Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Silja Hyvärinen

#### Lisätiedot

Henna Hovi, liikenneinsinööri, puhelin: 31021337  
henna.hovi(a)hel.fi

#### Liitteet

1 Valtuustoaloite 26.10.2022 Gebhard Elisa Moottoriajoneuvojen melunvalvontajärjestelmät käyttöön Helsingissä

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Otteet

##### Ote

Aloitteen tekijä

##### Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

Valtuustoaloitteessa ehdotetaan, että kaupunki selvittää mahdollisuuksia kiinteiden moottoriajoneuvojen melunvalvontajärjestelmien käyttöönottoon ja ryhtyy toimenpiteisiin asian edistämiseksi.

Melunvalvontajärjestelmien käyttöönotto ei ole kaupungin näkökulmasta tehokas keino vähentämään melua ja siitä koituvia terveyshaittoja. Järjestelmän avulla tehtävälle automaattiselle valvonnalle ei myöskään ole laillisia perusteita. Näistä syistä kaupunkiympäristölautakunta ei



katso tarpeelliseksi edistää aloitteessa esitettyä asiaa. Kaupunki edistää meluntorjuntaa ja ehkäisee melulähteitä muilla keinoin.

Tieliikenne on merkittävin ympäristömelunlähde Helsingissä. Helsinkiläisistä lähes 40 % asuu sellaisella alueella, joilla tie- ja katuliikenteen päiväajan keskiäänitaso on yli 55 dB. Liikennemelun aiheuttamat terveys- ja hyvinvointivaikutukset alkavat lisääntyä pitkäaikaisen äänenpainetaso ylittäessä 55 dB.

Ensisijaisesti meluntorjuntaan vaikutetaan maankäytön suunnittelussa ja mahdollisimman varhaisessa vaiheessa suunnitteluprosessia. Kaavoituksen yhteydessä tehdään liikennemeluselvytykset ja laaditaan kaavamääräykset sekä määräyksiä tukeva kaavaselostus. Esimerkiksi rakennusten sijoittelulla, massoittelulla sekä tarvittaessa rakennusten julkisivujen äänitasoerovaatimuksilla voidaan torjua liikennemelusta koituvia haittoja.

Kaavoituksen yhteydessä tehtävää meluntorjuntaa ohjaa etenkin valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (993/1992), jolla halutaan varmistaa ohjearvojen täyttyminen niin sisä- kuin ulkotiloissa. Valtioneuvoston päätöksen mukaan melun A-painotettu keskiäänitaso (LAeq) ei saa päivällä ylittää sisätiloissa 35 dB ja leikki- ja oleskelualueilla 55 dB. Ohjearvoja sovelletaan meluhaittojen ehkäisemiseksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamettelyissä.

Helsingissä meluntorjuntatyötä ohjaa viiden vuoden välein laadittava meluntorjunnan toimintasuunnitelma. Toimintasuunnitelmaa päivitetään parhaillaan.

Suunnitelma sisältää useita erityyppisiä toimia kaupungin ääniympäristön parantamiseksi. Ohjelman toimenpiteitä ovat muun muassa maankäytön suunnitteluun liittyvät toimenpiteet, matalampien ajonopeuksien edistäminen ja joukkoliikenteen melupäästöön vaikuttaminen.

Meluntorjunnan toimintasuunnitelman sekä maankäytönsuunnittelun yhteydessä tehtävän meluntorjunnan tavoitteena on vähentää terveydelle haitalliselle melulle altistumista sekä turvata terveellinen, turvallinen ja viihtyisä asuinympäristö.

Tieliikenteestä syntyvän melun tasoon vaikuttavia tekijöitä ovat moottoriajoneuvoliikenteen määrä ja nopeus ja raskaan liikenteen osuus moottoriajoneuvoliikenteestä. Ajotapa, ajoneuvon tyyppi ja ajoneuvon mahdollisesti tehdyt viritykset voivat nostaa yksittäisen ajoneuvon melutasoja. Liikennemelua kuvataan kuitenkin yleensä pitkän ajan keskiäänitasona, mikä tarkoittaa tietyn ajanjakson äänitasojen tehollista kes-



kiarvoa. Keskiäänitasoja tarkasteltaessa kovat meluhuiput ja toisaalta myös hiljaiset hetket tasoittuvat.

Ajoneuvojen melupäästöön vaikutetaan pääasiassa EU-tasolla ja kaupungin vaikutusmahdollisuudet yksittäisten ajoneuvojen melupäästön alentamiseen ovat hyvin rajalliset. Tällä hetkellä yksittäisten ajoneuvojen aiheuttamia melutasoja valvotaan ajoneuvojen tyyppihyväksynnän sekä tarvittavilta osin katsastuksen yhteydessä. Katsastuksessa melu mitataan ainoastaan, jos siihen havaitaan kuulohavaintojen pohjalta tarvetta. Tällöin melun syytä lähdetään selvittämään tarkemmin, ja todetaan mistä ajoneuvon rakenteesta melu aiheutuu.

Helsingin kaupunki pyrkii torjumaan ajoneuvoista suoraan syntyviä melupäästöjä edistämällä kitkarenkaiden käyttöä esimerkiksi nastarengaskieltokokeilun ja kitkarengaskampanjan avulla sekä edistämällä liikenteen sähköistymistä.

Ajotavasta, eli käytännössä kiihdyttelystä ja liian suuresta tilannopeudesta, johtuvia melupäästöjä on torjuttu Helsingissä poliisin kanssa yhteistyössä valmistellun nopeuskameravalvonnan lisäämisellä sekä liikenteen rauhoittamisella. Liikenteen rauhoittamista ohjaavat katuverkon toiminnallista luokitusta koskevat periaatteet, jotka on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 12.10.2021. Lisäksi kaupunginhallituksen 7.3.2022 hyväksymän liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman mukaisesti laaditaan alueellisia liikenteen rauhoittamissuunnitelmia.

Yksittäiset ajoneuvot voivat olla varsin kovaäänisiä ja niiden ohiajo voi häiritä esimerkiksi keskittymistä tai havahduttaa unesta. Silloin tällöin kuuluvat meluisat ajoneuvot eivät kuitenkaan vaikuta laajamittaisesti ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin, vaikka ne voivatkin häiritä.

Olennaista on vähentää voimakkaalle, jatkuvalla melulle altistumista, jolla voi olla terveysvaikutuksia. Siihen pyritään toteuttamalla toimenpiteitä, joilla vaikutetaan laajemmin melupäästöön ja melun leviämiseen. Näitä ovat muun muassa jo aiemmin mainitut ajonopeuden alentaminen, ajosuorituksen vähentäminen, katu ympäristön muokkaaminen tasaiseen ajotapaan kannustavaksi ja vaikeimmissa paikoissa myös melusteet. Ääniympäristöä parantaviksi arvioidut toimenpiteet sisällytetään kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan, joka valmistellaan yhteistyössä eri vastuutahojen kanssa.

Liikenteen valvonnasta vastaa aina poliisi. Poliisilla on nykyäänkin valtuudet puuttua tieliikennelain 54 § ja 161 § nojalla tarpeettomaan ja häiritsevään ajoon ja siitä voidaan määrätä ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu. Poikkeuksellisen kovaa melua aiheuttava ajo voidaan tulkita häiritseväksi ajoksi.



Poliisilla on jo käytössään laitteita, joilla voidaan tunnistaa yksittäiset ajoneuvojen aiheuttamat korkeat äänitasot. Kaupunkiympäristössä on kuitenkin useita melulähteitä, joten desibelirajojen mittaaminen yksittäisistä ajoneuvoista on haastavaa. Vaikka laite auttaakin tunnistamaan poikkeuksellisen kovaa melua aiheuttavan ajoneuvon, täytyy ajoneuvojen rakenteista johtuvat melutasot kuitenkin aina myöhemmin todentaa kontrolloiduissa mittausolosuhteissa. Toisin sanoen poliisi ei voi suoraan määrätä liikennevirhemaksua perustuen valvonnassa havaittuun desibelitasoon, vaan ajoneuvon desibelitasot tulee todentaa myöhemmin kontrolloiduissa olosuhteissa.

Automaattisen meluvalvonnan käyttöönotto edellyttäisi lainsäädännöllisiä muutoksia. Mikäli ajoneuvojen aiheuttamia melutasoja haluttaisiin valvoa automatisoidusti tieliikenteessä, täytyisi lainsäädännössä eritellä ajoneuvon eri rakenteiden aiheuttamat äänilähteet tarkasti ja määritellä kullekin rakenteelle melutaso, jota se ei saisi ylittää. Tämä edellyttäisi useamman uuden momentin lisäämistä tieliikennelainsäädännön pykäliin. Lainsäädännöllisestä näkökulmasta ei siis todennäköisesti riitä, että yleisesti todetaan jokin melutaso, jota ajoneuvon käyttö ei saisi ylittää. Lisäksi nykyainsäädäntö ei tunnista automaattista meluvalvontajärjestelmää liikenteenvalvontavälineeksi.

Voidaan perustellusti arvioida, että automaattisten meluvalvontajärjestelmien käyttöönotto ei kohentaisi kaupungin melutilannetta merkittävästi. Yksittäiset melutapahtumat häiritsevät aika ajoin, mutta suurin vaikutus kaupunkilaisten hyvinvointiin ja elinympäristön viihtyisyyteen on suurten moottoriajoneuvoliikennemäärien aiheuttamalla melulla. Toimenpiteen heikkoon vaikuttavuuteen meluntorjunnassa sekä valvonnan automatisointiin liittyviin haasteisiin perustuen kaupunkiympäristölautakunta ei katso tarpeelliseksi edistää automaattisen meluntorjuntajärjestelmän mahdollistamista.

#### Valtuustoaloite

Valtuutettu Elisa Gebhard ja 15 muuta valtuutettua ovat tehneet 26.10.2022 seuraavan sisältöisen valtuustoaloitteen:

Moottoriajoneuvojen melunvalvontajärjestelmät käyttöön Helsingissä

"Helsingiläisistä lähes 40 % asuu sellaisella alueella, jossa liikenteestä syntyvän melun taso ylittää päiväsaikaan häiritseväksi määritellyn melun tason (55 dB). Merkittävä meluhaittojen aiheuttaja on liikenne. Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen mukaan melu aiheuttaa ihmisille esimerkiksi unen häiriöitä sekä elimistön stressireaktioita, ja voi jopa lisätä sydän- ja verisuonisairauksien riskejä. Lisäksi melu heikentää viihtyisyyttä kaupungissa.



Liikenteestä syntyvän melun tasoon vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi ajotapa, ajoneuvon tyyppi ja ajoneuvon tehty mahdolliset viritykset. Näin ollen on mahdollista pyrkiä puuttumaan yksityisautoilun ja moottoripyöräilyn aiheuttamaan meluun, joka johtuu ajotavasta tai ajoneuvon virittämisestä.

Esimerkiksi Ranskassa eräät kaupungit ovat ottaneet käyttöön melunvalvontajärjestelmiä (ns. "méduse" -järjestelmät), jotka tunnistavat tavallista kovemman liikennemelun lähteen, ja voivat myös kuvata melua aiheuttavien ajoneuvojen rekisterikilpiä. Järjestelmät ovat olleet aluksi koekäytössä asiasta vastaavan ministeriön hyväksynnän puutteen vuoksi.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Helsinki selvittää mahdollisuuksia kiinteiden melunvalvontajärjestelmien käyttöönottoon, ja ryhtyy toimenpiteisiin asian edistämiseksi, tarvittaessa lainsäädäntöön vaikuttamalla. Järjestelmien avulla saataisiin tarkkaa tietoa moottoriajoneuvojen aiheuttamista meluhaitoista, ja mahdollistettaisiin näihin puuttuminen nykyistä tehokkaammin."

#### Toimivalta

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallituksen on osoitettava aloite vastattavaksi sille lautakunnalle tai johtokunnalle, jonka toimivaltaan tai jonka alaisen viranomaisen toimivaltaan aloitteessa esitetty toimenpide kuuluu.

Aloitteessa esitetty toimenpide kuuluu kaupunkiympäristölautakunnan tai sen alaisen viranomaisen toimivaltaan.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Henna Hovi, liikenneinsinööri, puhelin: 31021337  
henna.hovi(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Valtuustoaloite 26.10.2022 Gebhard Elisa Moottoriajoneuvojen melunvalvontajärjestelmät käyttöön Helsingissä

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Otteet



09.05.2023

Asia/17

---

**Ote**  
Aloitteen tekijä

**Otteen liitteet**  
Esitysteksti  
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano