



08.02.2022

Asia/3

§ 67

Nastarengaskielto Lönnrotinkadulle

HEL 2021-014228 T 08 01 04

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä nastarengaskieltokeilun käynnistämisen Lönnrotinkadulla.

Lisäksi lautakunta kehottaa kaupunkiympäristön toimialaa arvioimaan jo käynnistyvän kolmevuotisen kokeilun aikana sen laajentamista muillekin kantakaupungin katuosuuksille, joiden varrella ilmanlaatu on heikko ja katupölyn terveysvaikutukset ilmeisen kielteisiä. Myös laajennuksista on tarpeen päättää kaupunkiympäristölautakunnassa.

Käsittely

Palautusehdotus:

Atte Kaleva: Palautetaan valmisteluun siten, että nastarengaskieltokeilulle etsitään sellainen katuosuus, jolta autoliikenteen siirtyminen vaihtoehtoisille reiteille ei aiheuta merkittävää haittaa joukkoliikenteelle ja kävely-ympäristölle.

Kannattaja: Tarik Ahsanullah

Asian käsittelyn palauttamisesta äänestettiin ennen keskustelun jatkamista.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Lisäksi lautakunta kehottaa kaupunkiympäristön toimialaa arvioimaan jo käynnistyvän kolmevuotisen kokeilun aikana sen laajentamista muillekin kantakaupungin katuosuuksille, joiden varrella ilmanlaatu on heikko ja katupölyn terveysvaikutukset ilmeisen kielteisiä. Myös laajennuksista on tarpeen päättää kaupunkiympäristölautakunnassa.

Kannattaja: Mia Haglund

1 äänestys

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan

EI-ehdotus: Atte Kalevan palautusehdotuksen mukaisesti

Jaa-äännet: 8

Silja Borgarsdottir Sandelin, Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Jenni Hjelt, Otso Kivekäs, Tuomas Nevanlinna, Saana Rossi, Anni Sinnemäki



Ei-äännet: 5

Tarik Ahsanullah, Atte Kaleva, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Laura Rissanen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti jatkaa asian käsittelyä äänin 8 - 5
2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Anni Sinnemäen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 2

Atte Kaleva, Mika Raatikainen

Ei-äännet: 9

Silja Borgarsdottir Sandelin, Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Jenni Hjelt, Otso Kivekäs, Tuomas Nevanlinna, Laura Rissanen, Saana Rossi, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 2

Tarik Ahsanullah, Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Anni Sinnemäen vastaehdotuksen äänin 9-2 (2 tyhjää).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Nastarenkaiden käytön rajoittaminen raportti
- 2 Kokeilukohteen valinta ja yritysvaikutusten arviointi
- 3 Lönnotinkadun nastarengaskielion mallinnus

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä nastarengaskieltokeilun käynnistämisen Lönnotinkadulla.

Tiivistelmä



Helsingin vilkasliikenteisten katujen ympäristössä hengitettävien hiukkasten pitoisuudet nousevat erityisesti kevätaikaan ihmisten terveydelle haitalliselle tasolle. Hiukkaspitoisuuksien alentaminen edellyttää nastarengasosuuden huomattavaa laskua. Helsingin ilmansuojelusuunnitelmasa asetettu tavoite on vähentää nastarenkaiden osuutta 30 prosenttiin talvikauteen 2030–2031 mennessä. Nastattomien talvirenkaiden yleistymisen kannalta tehokkaimmaksi käytettävissä olevaksi toimenpiteeksi on tunnistettu uuden tieliikennelain mahdollistamat nastarenkaiden käyttökiellot pölyn kannalta ongelmallisilla katuosuuksilla.

Nastarengaskiellolle soveltuvia kohteita on kartoitettu arviointimenetelmällä, jonka lähtökohdana on toimenpiteen kohdistaminen konkreettiseen ilmanlaatuongelmaan siten, että kiellolla ja siihen liittyvällä viestinnällä voidaan mahdollisimman tehokkaasti, kuitenkin liikenteelliset reunaehdot huomioiden, edistää kitkarenkaiden yleistymistä kaupungin asettamien tavoitteiden mukaisesti. Arvioinnin perusteella nastarengaskieltokeilu esitetään toteutettavaksi Lönnrotinkadulla syksystä 2022 kevääseen 2025.

Kolmivuotisen kokeilun tavoite on selvittää nastarengaskiellon vaikuttavuutta kitkarenkaiden yleistymiseen ja ilmanlaatuun sekä arvioida kiellon seurauksia ja yleistä toimivuutta. Toimivuuden arvioinnissa kiinnitetään huomiota mm. kiellon noudattamiseen, valvottavuuteen ja yleiseen mielipiteeseen katukohtaisen nastarengaskiellon tarkoituksenmukaisuudesta.

Kokeilun kustannusarvio on 40 000 euroa, käsittäen Lönnrotinkadun liikenne- ja rengasosuuslaskennat sekä liikennejärjestelyiden toteuttamisen kokeilun ajaksi.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Helsingissä katujen ilmanlaatu on koetuksella erityisesti kevätaikaan, kun katupöly aiheuttaa kohonneita hengitettävien hiukkasten (PM10) pitoisuuksia. Kaupunki on viimeksi vuonna 2006 laatinut selvityksen EU:n komissiolle hiukkaspitoisuuden raja-arvon ylityksestä. Aktiivisella pölynsidonalla, katujen tehostetulla puhdistamisella ja hiekoituksen vähentämisellä vuorokausiraja-arvon ylitykset on sittemmin saatu pidettyä alle sallitun 35 ylitystä vuodessa. Vilkasliikenteisten katujen ympäristössä hengitettävien hiukkasten pitoisuudet nousevat kuitenkin edelleen ihmisten terveydelle haitalliselle tasolle ja ylittävät maailman terveysjärjestö WHO:n päivitettyt ohje-arvot.

Katupölyn määrän alentaminen edellyttää nastarengasosuuden huomattavaa laskua nykyisestä 70–80 % osuudesta. Helsingin ilmansuoje-



lusuunnitelmassa asetettu tavoite on vähentää nastarenkaiden osuutta 30 prosenttiin talvikauteen 2030–2031 mennessä. Nastattomien talvienkaiden yleistymisen kannalta tehokkaimmaksi nykyilmaisäädännön mahdollistamaksi toimenpiteeksi on tunnistettu uuden tieliikennelain mukaiset nastarenkaiden käyttökiellot pölyn kannalta ongelmallisilla katuosuuksilla. Myös Kansallinen ilmansuojeluohjelma 2030 esittää yhdeksi katupölyn vähentämisen toimenpiteeksi nastarengasrajoitusten selvittämistä tietyillä alueilla.

Muissa pohjoismaissa nastarengasrajoituksia on käytössä Norjassa ja Ruotsissa. Norjassa Oslo ja useat muut kaupungit ovat 2000-luvun alusta rajoittaneet nastarenkaiden käyttöä lupamaksujen avulla. Ruotsin suurimmissa kaupungeissa on puolestaan otettu käyttöön katukohtaisia nastarengaskieltoja. Esimerkiksi Tukholma näkee nastarengaskieltoja välttämättömänä keinona saavuttaa kansalliset ilmanlaatuavoitteet ja on asettanut kieltoja kolmelle pääkadulle. Kaupunki on kuitenkin voimakkaasti ajanut Ruotsin lainsäädäntöön muutosta, joka mahdollistaisi nastarengaskieltojen korvaamisen lupamaksuun perustuvalla hinnoittelulla. Tukholmassa nastarenkaiden osuus oli ennen vuoden 2016 nastarengaskieltojen käyttöönottoa 60–70 %. Rajoitusten jälkeen nastarenkaiden osuus laski 30–40 %:iin ja rajoituskaduilla 20–30 %:iin. Oslolla nastarenkaiden osuus oli vuonna 2010 laskenut 14 %:iin maksujen käyttöönoton myötä.

Nastarenkaiden rajoittamisen yleiset vaikutukset

Selvityksessä Nastarenkaiden käytön rajoittaminen on tarkasteltu katukohtaisten nastarengasrajoitusten ja kitkarenkaiden yleistymisen vaikutuksia mm. ilmanlaatuun, meluun ja liikenneturvallisuuteen. Selvityksen perusteella nastarenkaiden käytön rajoittamisella voidaan merkittävästi vaikuttaa hengittävien hiukkasten pitoisuuksiin, sillä mitattujen näytteiden perusteella keskimäärin 40–50 % katupölystä on peräisin päällysteestä, jota pääosin nastarenkaat irrottavat. Katukohtaisesti asetettujen nastarengaskieltojen oletetaan Tukholman kokemuksiin nojautuen vaikuttavan yleisesti nastarenkaiden vähenemiseen, jolloin myönteiset ilmanlaatuvaikutukset heijastuvat koko katuverkolle. Nastattomien talvienkaiden yleistymisen vähentää myös pääväylien uudelleenpinnoituksen aiheuttamia kustannuksia ja meluhaittoja, mahdollistaen lisäksi hiljaisen asfaltin nykyistä laajemmin käyttöön.

Liikenneturvallisuuteen kitkarenkaiden yleistymisen saattaa vaikuttaa kielteisesti, sillä kitkarenkaiden jääpito jää useiden testien ja tutkimusten mukaan jälkeen nastarenkaista. Helsingissä vaikeat jääkelit ovat kuitenkin huomattavasti muuta maata harvinaisempia, ja tiepinnan jäätymistä ehkäisee suolaukseen perustuva liukkaudentorjunta. Norjassa



tutkijat ovat päätelleet, etteivät nastarengasrajoitukset ole lisänneet tie-
liikenteen onnettomuuksia (Vehmas & Räsänen 2013).

Kokeilukadun valinta

Nastarengaskiellolle soveltuvia kohteita on kartoitettu arviointimenetelmällä, jonka lähtökohtana on toimenpiteen kohdistaminen todelliseen pölyongelmaan siten, että kiellolla ja siihen liittyvällä viestinnällä voidaan mahdollisimman tehokkaasti, kuitenkin liikenteelliset reunaehdot huomioiden, edistää kitkarenkaiden yleistymistä kaupungin asettamien tavoitteiden mukaisesti.

Arvioinnin ensimmäisessä vaiheessa on listattu kadut, joilla mittausten ja kokemusperäisen tiedon valossa esiintyy akuutti uhka hengittävien hiukkasten vuorokausiraja-arvon ylittämiseksi. Tämän jälkeen on karsittu pois soveltumattomiksi katsotut kadut, jotka esimerkiksi liikenteellisen merkityksensä vuoksi tulee säilyttää rajoituksettomina. Jäljelle jääneitä katuja (Lönnotinkatu ja Kaisaniemenkatu) on tämän jälkeen arvioitu seuraavien soveltuvuuskeriteerien valossa:

- pölykuormituksen suuruus
- tekninen toteutettavuus ja selkeyden edellytykset
- riski läpiajon siirtymisestä paikallisverkolle
- kiellon ulkopuolelle jäävä kiinteistöille ajo
- herkät kohteet kadun varrella
- altistuvien kadunkäyttäjien määrä
- asukkaiden määrä
- melupäästöjen vähentämiseen liittyvät hyödyt.

Arvioinnin perusteella nastarengaskielto esitetään toteutettavaksi Lönnotinkadulla käynnistyen syksyllä 2022 ja päättyen keväällä 2025.

Liikenteellisten vaikutusten arviointi

Lönnotinkadulle esitetty nastarengaskielto käsittää Mannerheimintien ja Hietalahdenkadun välisen osuuden (n. 900 m), josta muodostuu tienkäyttäjälle looginen katukohtainen kieltoalue. Katuosuus on yksisuuntainen Mannerheimintieltä länteen, ja palvelee läpiajoa Pohjoisesplanadilta Ruoholahden suuntaan sekä ajoyhteytenä Kampin ja Punavuoren kaupunginosiin. Vaihtoehtoinen läpiajoreitti Ruoholahteen kulkee ensisijaisesti Mannerheimintien ja Pohjoisen Rautatiekadun kautta, muodostaen n. 300 m ylimääräistä kiertomatkaa. Kampin ja Punavuoren kaupunginosiin suuntautuvilla matkoilla vaihtoehtoisena reitinä palvelee Bulevardi, jonka kautta ylimääräistä kiertomatkaa kertyy enimmillään 200 m.



Kielto siirtää suuren osan läpiajavasta liikenteestä Pohjoiselle Rautatiekadulle. Paikallisempi liikenne siirtyy Bulevardille, jossa liikennemäärän lisäys saattaa vähäisesti vaikuttaa raitioliikenteen sujuvuuteen. Katuverkon rakenteesta johtuen alueen paikalliskadut eivät muodosta houkuttelevia vaihtoehtoisia läpiajoyhteyksiä Lönnotinkadulle.

Nastarengaskiellon vaikutukset Lönnotinkadun ja lähialueen yrityksiin arvioidaan vähäisiksi. Autoliikenteen saavutettavuuteen perustuvat yritysvaikutukset jäävät vähäisiksi. Kielto estää katuosuuden läpiajon. Kieltoalueen kohteisiin ajaminen nastarenkailla on edelleen sallittua. Suoria vaikutuksia yritysten toimintaan ei arvioida syntyvän. Suurimmat vaikutukset kohdistuvat kaupungin imagoon kiellon käyttöönoton myötä. Kieltämisen negatiivisia yritysvaikutuksia voidaan kuitenkin ehkäistä tehokkaalla ja oikein ajoitetulla viestinnällä, joka huomioi kiellon ympäristöterveydelliset perusteet.

Vuorovaikutus

Valmistelun aikana järjestettiin sidosryhmätyöpaja, johon osallistui 46 sidosryhmien edustajaa mm. rengas- ja nastavalmistajilta, kuljetusyrityksistä, järjestöistä ja viranomaistahoista. Työpajaan osallistuneilla oli mahdollisuus kommentoida työssä tunnistettuja nastarengaskieltojen vaikutuksia ja vaikuttaa kriteereihin, joilla kieltoakatut voitaisiin valita sekä ehdottaa ideoita rajoituksia tukeviksi toimenpiteiksi. Työpajassa esitetyt ideat ja kommentit huomioitiin rajoituskohteiden periaatteiden määrittelyssä ja liikenteellisten vaikutusten tarkastelussa.

Syksyn 2020 aikana toteutettiin asukkaille kerro kantasi -kysely, jossa asukkailla oli mahdollisuus kertoa mielipiteitä nastarengaskieltokeilusta. Kyselyyn tuli yhteensä yli 2 000 vastausta ja mielipidettä. Vastuksista 43 % oli puolesta ja 37 % vastaan nastarengaskieltokeilun rajoittamista, 20 % vastauksista oli neutraaleja.

Seuranta

Kolmivuotisen kokeilun tavoite on selvittää nastarengaskiellon vaikuttavuutta kitkarengaskiellon yleistymiseen ja ilmanlaatuun sekä arvioida kiellon seurauksia ja yleistä toimivuutta. Toimivuuden arvioinnissa kiinnitetään huomiota mm. kiellon noudattamiseen, valvottavuuteen ja yleiseen mielipiteeseen katukohtaisen nastarengaskiellon tarkoituksenmukaisuudesta.

Kokeilun aikana seurataan nastarengas- / kitkarengasjakauman muutoksia kokeilukadulla ja yhdessä tai kahdessa referenssipisteessä. Vaikutuksia liikennemääriin seurataan kokeilukadulla sekä kaduilla, joille liikennettä arvioidaan siirtyvän. Ilmanlaadun osalta HSY toteuttaa ilmalaatunmittauksia kokeilukadulla. Nastarengaskieltoon liittyvää yleistä mielipi-



08.02.2022

Asia/3

dettä arvioidaan kyselyin sekä julkista keskustelua ja palautetta seura-
ten.

Kustannukset

Kokeilun kustannusarvio on 40 000 euroa, käsittäen Lönnrotinkadun lii-
kennemäärä- ja rengasosuuslaskennat sekä liikennejärjestelyiden to-
teuttamisen kokeilun ajaksi. Ilmanlaadun mittauksista vastaa HSY.
Muut seurantaan kuuluvat mittaukset ja raportointi suoritetaan osana
liikenne- ja katusuunnittelupalvelun normaalia työtä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Nastarenkaiden käytön rajoittaminen raportti
- 2 Kokeilukohteen valinta ja yritysvaikutusten arviointi
- 3 Lönnrotinkadun nastarengaskiellon mallinnus

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 25.01.2022 § 41