



§ 166

Ympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle aloitteen tekemisestä valtiolle lainsäädännön muutoksesta, joka sallisi alueellisten ruuhkamaksujen asettamisen ja tuoton kohdentamisen ko. alueelle

HEL 2015-005732 T 11 00 01

Päätös

Ympäristölautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle aloitteen tekemisestä valtiolle lainsäädännön muutoksesta, joka sallisi tulevaisuudessa alueellisten ruuhkamaksujen asettamisen sekä niiden tuoton kohdentamisen kyseisen alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Selvitysten mukaan kaikkein kustannustehokkain toimenpide vähentää paitsi ilmanlaatua heikentäviä lähipäästöjä että hiilidioksidipäästöjä sekä edistää kestäviä liikkumismuotoja on ajoneuvoliikenteen hinnoittelu. Toimenpide on nostettu Helsingin ilmansuojelusuunnitelman 2017 – 2024 yhdeksi kärkitoimenpiteeksi. Se sisältyy myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ 2015) sekä Maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimukseen (MAL). HLJ:ssä hinnoittelu on tunnistettu tärkeäksi taloudelliseksi ohjauskeinoksi ja seudun liikennejärjestelmän rahoituslähteeksi. Hinnoitteluohjauksen toimivuudesta on myös useita pohjoismaisia, eurooppalaisia ja kansainvälisiä esimerkkejä. MAL-sopimuksessa vuosien 2016-2019 toimenpiteenä on, että tiemaksujen valmistelua jatketaan seudun ja valtion yhteistyönä.

Mikäli maksut halutaan ottaa käyttöön, on oltava olemassa mahdollistava lainsäädäntö. HSL on tehnyt HLJ 2015-suunnitelman mukaisesti ajoneuvoliikenteen hinnoittelun hallinnollis-lainsäädännöllisen selvityksen. Sen mukaan vaikka Suomessa ei ole käytössä alueellista tiemaksua vastaavaa hinnoittelua, se on mahdollista toteuttaa perustuen seudun nykyiseen hallintomalliin. Kuitenkin tiemaksun käyttöönotto vaatii uutta lainsäädäntöä.

Seudullinen hyväksyttävyyden edellyttää ehdottomasti, että tiemaksun tuotot korvamerkitään käytettäväksi seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Myös HLJ 2015 –strategia perustui siihen, että ajoneuvoliikenteen hinnoittelua hyödynnetään liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamisessa ja hinnoittelusta saatavat tuotot kohdistetaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Hinnoittelulla on tärkeä rooli liikennejärjestelmän rahoituslähteenä.

Selvityksen perusteella tiemaksuille asetettujen tavoitteiden valossa kunnallinen maksu olisi yleisen hyväksyttävyytensä ja hallinnollisen ke-



veytensä vuoksi paras ratkaisu. Se näyttää kuitenkin lainsäädännöllisesti nykytulokinnan mukaan haasteelliselta. Seuraavaksi parhaiten tavoitteisiin vastaa kunnallinen vero.

Ympäristöperusteet ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönotolle

Ilmanlaatuvaikutukset

Liikenteen päästöt heikentävät ilmanlaatua ja aiheuttavat terveyshaittoja erityisesti Helsingin kantakaupungissa ja vilkasliikenteisten väylien varrella. EU:n yhteinen, valtioneuvoston asetuksella asetettu typpidioksidipitoisuuden vuosikeskiarvopitoisuuden raja-arvo 40 µg/m³ ylittyy Helsingin kantakaupungissa. Helsinki sai raja-arvon saavuttamiselle jatkoaikaa EU:n komissiolta 1.1.2015 saakka. Ilmanlaadun mittaustulosten perusteella raja-arvo kuitenkin edelleen ylittyy katukuiluissa, yhteensä 5 – 6 kilometrin matkalla. EU on ryhtynyt valvontamenettelyyn useita jäsenmaita kohtaan ilmanlaatudirektiivin raja-arvojen ylitysten vuoksi.

Merkittävimminä syitä sille, että pitoisuudet yhä ovat korkeita, ovat auto liikenteen määrien pysyminen ennallaan keskustassa ja dieselhenkilöautojen osuuden kasvu. Dieselhenkilöautojen suorat typpidioksidipäästöt ovat hiukkaspäästöjen jälkikasittelytekniikan kehittymisen vuoksi nousseet. Pienhiukkaspitoisuudet eivät ylitä raja-arvoa Helsingissä, mutta tutkimusten mukaan niillä on merkittäviä terveysvaikutuksia myös täällä.

EU on juuri julkaissut Environmental Policy Review-raportin, jossa tarkastellaan, miten jäsenmaat ovat noudattaneet EU:n ympäristölainsäädäntöä. Raportissa annetaan maakohtaisia suosituksia. Suomelle ehdotetaan toimia, joilla vähennetään typenoksidipäästöjä ja typpidioksidipitoisuuksia muun muassa vähentämällä liikenteen päästöjä kaupunkialueilla, erityisesti Helsingissä.

Raja-arvon ylittymisen johdosta Helsinki on laatinut uuden Ilmansuojelusuunnitelman vuosille 2017 – 2024. Siinä yhdeksi kärkitoimenpiteeksi on nostettu ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönoton edistäminen. Ilmansuojelusuunnitelman valmistelua varten HSY teki mallinnuksia eri toimenpiteiden vaikutuksista katukuilujen ilmanlaatuun. Vaikutuksiltaan tehokkaimmaksi yksittäiseksi toimenpiteeksi osoittautui ajoneuvoliikenteen hinnoittelu. Hinnoittelun on arvioitu vähentävän liikennemääriä noin 20 prosentilla, ja sitä kautta typenoksidipäästöjä ja typpidioksidipitoisuuksia. Mallinnuksen mukaan esimerkiksi Töölöntullissa ja Mäkelänsadulla typenoksidipäästöt vähenisivät noin 10 prosenttia ja typpidioksidipitoisuudet 4-5 % vuonna 2024. Vastaavia tuloksia on saatu aiemmin liikenne- ja viestintäministeriön tekemissä selvityksissä. Ruuhkamaksujen vaikutuksia Helsingin seudulla selvittämissä tutkimuksissa



arvioitiin, että terveydelle haitalliset päästöt pienenisivät noin 8 -18 %. Voimakkainta pitoisuuksien väheneminen olisi pääväylien ympäristössä ja kantakaupungissa.

Vaikka liikenteen pakokaasupäästöt tulevat vähenemään tulevaisuudessa ajoneuvotekniikan kehittymisen myötä sekä vähäpäästöisten käyttövoimien yleistyttyä, katupöly säilyy haasteena edelleen. Katupöly on peräisin muun muassa tienpinnoista, renkaista, hiekoitusmateriaalista, jarruista ja nastoista. Pölyssä on sekä hengitettäviä hiukkasia että pienhiukkasia. Liikennemäärien vähentäminen pienentäisi merkittävästi myös katupölyn muodostumista ja nousemista ilmaan.

Helsingissä liikkumistarve tulee lähivuosina ja –vuosikymmeninä kasvamaan uusien asuin- ja työpaikka-alueiden myötä. Autoliikennemäärät tulevat lisääntymään ilman voimakkaita toimenpiteitä. Tieliikenteen kasvu merkitsisi sitä, että tarvittaisiin voimakkaita investointeja väyliin, jotta välityskyky säilyisi. Myös liikenteen haitat tulisivat lisääntymään.

Ilmastovaikutukset

Suomen osalta tavoitteena tulee olemaan vähentää ei-päästökauppa-sektorin päästöjä 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Koska muiden sektoreiden päästöjen vähentäminen on vieläkin haastavampaa, tulee liikenteen päästöistä vähentää noin 50 %. Perusskenaariolla, jossa on huomioitu vuoteen 2016 mennessä tehdyt päätökset, ei tulla pääsemään lähellekään tavoitetta. Tullaan tarvitsemaan siis hyvin tehokkaita toimenpiteitä paitsi ajoneuvojen tehokkuuden lisäämiseksi ja uusiutuvien polttoaineiden lisäämiseksi myös liikennejärjestelmätasolla liikennemäärien vähentämiseksi.

Helsingin ilmastotyöryhmä on apulaiskaupunginjohtajan alaisuudessa valmistellut selvityksen Helsingin uusista ilmastotavoitteista. Selvityksen mukaan tarvitaan erittäin tehokas toimenpidevalikoima käyttöön, jotta Helsingissä liikenteen päästöt saadaan vähenemään tavoitteen mukaisesti eli puoleen nykyisestä tasosta vuoteen 2030 mennessä. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu on useiden selvitysten mukaan todettu kaikkein kustannustehokkaimmaksi toimenpiteeksi vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä Helsingissä.

Vaikutukset meluun

Lähes 40 % helsinkiläisistä asuu tie- ja katuliikenteen melualueella. Melutasojen alentaminen ja melulle altistumisen vähentäminen vaatii ensisijaisesti aktiivisia melun lähtötason vaikuttavia toimia. Melupäästön pienentäminen vaikuttaa melutasoon kaikkialla väylän tai kadun ympäristössä. Käytännössä tämä voi tarkoittaa esimerkiksi nopeusrajoitusten alentamista, hiljaisempia päällysteitä, renkaita ja ajoneuvoja.



Myös liikennesuoritteiden kasvun vähentäminen ja kääntäminen laskuun on tärkeä osa melupäästöjen vähentämistä ja meluntorjuntaa. Etenkin tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kaikkien mahdollisten toimien käyttöönotto olisi tärkeää, koska niitä yhdistelemällä voidaan päästä merkittäviin tuloksiin.

Helsingissä on tekeillä parhaillaan uusi meluntorjunnan toimintasuunnitelma, jonka tarkoituksena on vähentää erityisesti autoliikenteen aiheuttamaa melua ja asukkaiden altistumista sille. Liikenteen hinnoittelun kautta saatavat hyödyt kohdistuisivat ilmanlaadun ja ilmastovaikutusten lisäksi myös meluun.

Käsittely

Päivi Kippo-Edlund: Otsikko korvataan seuraavalla otsikolla: Ympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle aloitteen tekemisestä valtiolle lainsäädännön muutoksesta, joka sallisi alueellisten ruuhkamaksujen asettamisen ja tuoton kohdentamisen ko. alueelle.

Päätösehdotuksen ensimmäinen virke korvataan seuraavalla virkkeellä: Ympäristölautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle aloitteen tekemistä valtiolle lainsäädännön muutoksesta, joka sallisi tulevaisuudessa alueellisten ruuhkamaksujen asettamisen sekä niiden tuoton kohdentamisen kyseisen alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Suvi Haaparanta, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32061
suvi.haaparanta(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Kaupunginhallitus

Päätösehdotus

Ympäristölautakunta päättää tehdä aloitteen valtiolle, että valtio muuttaisi lainsäädäntöä niin, että alueellisia ruuhkamaksuja olisi tulevaisuu-



dessa mahdollista asettaa ja että niiden tuotto voitaisiin kohdentaa kyseenomaisen alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Selvitysten mukaan kaikkein kustannustehokkain toimenpide vähentää paitsi ilmanlaatua heikentäviä lähipäästöjä että hiilidioksidipäästöjä sekä edistää kestäviä liikkumismuotoja on ajoneuvoliikenteen hinnoittelu. Toimenpide on nostettu Helsingin ilmansuojelusuunnitelman 2017 – 2024 yhdeksi kärkitoimenpiteeksi. Se sisältyy myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ 2015) sekä Maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimukseen (MAL). HLJ:ssä hinnoittelu on tunnistettu tärkeäksi taloudelliseksi ohjaukskeinoksi ja seudun liikennejärjestelmän rahoituslähteeksi. Hinnoitteluohjauksen toimivuudesta on myös useita pohjoismaisia, eurooppalaisia ja kansainvälisiä esimerkkejä. MAL-sopimuksessa vuosien 2016-2019 toimenpiteenä on, että tiemaksujen valmistelua jatketaan seudun ja valtion yhteistyönä.

Mikäli maksut halutaan ottaa käyttöön, on oltava olemassa mahdollistava lainsäädäntö. HSL on tehnyt HLJ 2015-suunnitelman mukaisesti ajoneuvoliikenteen hinnoittelun hallinnollis-lainsäädännöllisen selvityksen. Sen mukaan vaikka Suomessa ei ole käytössä alueellista tiemaksua vastaavaa hinnoittelua, se on mahdollista toteuttaa perustuen seudun nykyiseen hallintomalliin. Kuitenkin tiemaksun käyttöönotto vaatii uutta lainsäädäntöä.

Seudullinen hyväksyttävyyden edellyttää ehdottomasti, että tiemaksun tuotot korvamerkitään käytettäväksi seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Myös HLJ 2015 –strategia perustui siihen, että ajoneuvoliikenteen hinnoittelua hyödynnetään liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamisessa ja hinnoittelusta saatavat tuotot kohdistetaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Hinnoittelulla on tärkeä rooli liikennejärjestelmän rahoituslähteenä.

Selvityksen perusteella tiemaksuille asetettujen tavoitteiden valossa kunnallinen maksu olisi yleisen hyväksyttävyytensä ja hallinnollisen kevytensä vuoksi paras ratkaisu. Se näyttää kuitenkin lainsäädännöllisesti nykytulkinnan mukaan haasteelliselta. Seuraavaksi parhaiten tavoitteisiin vastaa kunnallinen vero.

Ympäristöperusteet ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönotolle

Ilmanlaatuvaikutukset

Liikenteen päästöt heikentävät ilmanlaatua ja aiheuttavat terveyshaittoja erityisesti Helsingin kantakaupungissa ja vilkasliikenteisten väylien varrella. EU:n yhteinen, valtioneuvoston asetuksella asetettu typpidioksidipitoisuuden vuosikeskiarvopitoisuuden raja-arvo 40 µg/m³ ylittyy Helsingin kantakaupungissa. Helsinki sai raja-arvon saavuttamiselle



jatkoaikaa EU:n komissiolta 1.1.2015 saakka. Ilmanlaadun mittaustulosten perusteella raja-arvo kuitenkin edelleen ylittyy katukuiluissa, yhteensä 5 – 6 kilometrin matkalla. EU on ryhtynyt valvontamenettelyyn useita jäsenmaita kohtaan ilmanlaatudirektiivin raja-arvojen ylitysten vuoksi.

Merkittävimpinä syitä sille, että pitoisuudet yhä ovat korkeita, ovat auto liikenteen määrien pysyminen ennallaan keskustassa ja dieselhenkilöautojen osuuden kasvu. Dieselhenkilöautojen suorat typpidioksidipäästöt ovat hiukkaspäästöjen jälkikäsitteilytekniikan kehittymisen vuoksi nousseet. Pienhiukkaspitoisuudet eivät ylitä raja-arvoa Helsingissä, mutta tutkimusten mukaan niillä on merkittäviä terveysvaikutuksia myös täällä.

EU on juuri julkaissut Environmental Policy Review-raportin, jossa tarkastellaan, miten jäsenmaat ovat noudattaneet EU:n ympäristölainsäädäntöä. Raportissa annetaan maakohtaisia suosituksia. Suomelle ehdotetaan toimia, joilla vähennetään typenoksidipäästöjä ja typpidioksidipitoisuuksia muun muassa vähentämällä liikenteen päästöjä kaupunkialueilla, erityisesti Helsingissä.

Raja-arvon ylittymisen johdosta Helsinki on laatinut uuden Ilmansuojelusuunnitelman vuosille 2017 – 2024. Siinä yhdeksi kärkitoimenpiteeksi on nostettu ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönoton edistäminen. Ilmansuojelusuunnitelman valmistelua varten HSY teki mallinnuksia eri toimenpiteiden vaikutuksista katukuilujen ilmanlaatuun. Vaikutuksiltaan tehokkaimmaksi yksittäiseksi toimenpiteeksi osoittautui ajoneuvoliikenteen hinnoittelu. Hinnoittelun on arvioitu vähentävän liikennemääriä noin 20 prosentilla, ja sitä kautta typenoksidipäästöjä ja typpidioksidipitoisuuksia. Mallinnuksen mukaan esimerkiksi Töölöntullissa ja Mäkelänkadulla typenoksidipäästöt vähenisivät noin 10 prosenttia ja typpidioksidipitoisuudet 4-5 % vuonna 2024. Vastaavia tuloksia on saatu aiemmin liikenne- ja viestintäministeriön tekemissä selvityksissä. Ruuhkamaksujen vaikutuksia Helsingin seudulla selvittämissä tutkimuksissa arvioitiin, että terveydelle haitalliset päästöt pienenisivät noin 8 -18 %. Voimakkainta pitoisuuksien väheneminen olisi pääväylien ympäristössä ja kantakaupungissa.

Vaikka liikenteen pakokaasupäästöt tulevat vähenemään tulevaisuudessa ajoneuvotekniikan kehittymisen myötä sekä vähäpäästöisten käyttövoimien yleistyttyä, katupöly säilyy haasteena edelleen. Katupöly on peräisin muun muassa tienpinnoista, renkaista, hiekoitusmateriaalista, jarruista ja nastoista. Pölyssä on sekä hengitettäviä hiukkasia että pienhiukkasia. Liikennemäärien vähentäminen pienentäisi merkittävästi myös katupölyn muodostumista ja nousemista ilmaan.



Helsingissä liikkumistarve tulee lähivuosina ja –vuosikymmeninä kasvamaan uusien asuin- ja työpaikka-alueiden myötä. Autoliikennemäärät tulevat lisääntymään ilman voimakkaita toimenpiteitä. Tieliikenteen kasvu merkitsisi sitä, että tarvittaisiin voimakkaita investointeja väyliin, jotta välityskyky säilyisi. Myös liikenteen haitat tulisivat lisääntymään.

Ilmastovaikutukset

Suomen osalta tavoitteena tulee olemaan vähentää ei-päästökauppa-sektorin päästöjä 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Koska muiden sektoreiden päästöjen vähentäminen on vieläkin haastavampaa, tulee liikenteen päästöistä vähentää noin 50 %. Perusskenaariolla, jossa on huomioitu vuoteen 2016 mennessä tehdyt päätökset, ei tulla pääsemään lähellekään tavoitetta. Tullaan tarvitsemaan siis hyvin tehokkaita toimenpiteitä paitsi ajoneuvojen tehokkuuden lisäämiseksi ja uusiutuvien polttoaineiden lisäämiseksi myös liikennejärjestelmätasolla liikennemäärien vähentämiseksi.

Helsingin ilmastotyöryhmä on apulaiskaupunginjohtajan alaisuudessa valmistellut selvityksen Helsingin uusista ilmastotavoitteista. Selvityksen mukaan tarvitaan erittäin tehokas toimenpidevalikoima käyttöön, jotta Helsingissä liikenteen päästöt saadaan vähenemään tavoitteen mukaisesti eli puoleen nykyisestä tasosta vuoteen 2030 mennessä. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu on useiden selvitysten mukaan todettu kaikkein kustannustehokkaimmaksi toimenpiteeksi vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä Helsingissä.

Vaikutukset meluun

Lähes 40 % helsinkiläisistä asuu tie- ja katuliikenteen melualueella. Melutasojen alentaminen ja melulle altistumisen vähentäminen vaatii ensisijaisesti aktiivisia melun lähtötasoon vaikuttavia toimia. Melupäästön pienentäminen vaikuttaa melutasoon kaikkialla väylän tai kadun ympäristössä. Käytännössä tämä voi tarkoittaa esimerkiksi nopeusrajoitusten alentamista, hiljaisempia päällysteitä, renkaita ja ajoneuvoja. Myös liikennesuorituksen kasvun vähentäminen ja kääntäminen laskuun on tärkeä osa melupäästöjen vähentämistä ja meluntorjuntaa. Etenkin tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kaikkien mahdollisten toimien käyttöönotto olisi tärkeää, koska niitä yhdistelemällä voidaan päästä merkittäviin tuloksiin.

Helsingissä on tekeillä parhaillaan uusi meluntorjunnan toimintasuunnitelma, jonka tarkoituksena on vähentää erityisesti autoliikenteen aiheuttamaa melua ja asukkaiden altistumista sille. Liikenteen hinnoittelun kautta saatavat hyödyt kohdistuisivat ilmanlaadun ja ilmastovaikutusten lisäksi myös meluun.



Esittelijän perustelut

Ympäristölautakunta hyväksyi 1.11.2016 Helsingin kaupungin ilman-suojelusuunnitelman 2017 - 2024. Suunnitelmaan sisältyy toimenpidekokonaisuus: Edistetään ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönottoa. Yhtenä toimenpiteenä on vetoaminen valtioon lakimuutoksen puolesta, joka sallisi alueellisten ruuhkamaksujen tuoton kohdentamisen ko. alueelle. Tämä toimenpide on kirjattu toteutettavaksi vuonna 2017, ja vastuutahona on ympäristökeskus.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Suvi Haaparanta, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32061
suvi.haaparanta(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Kaupunginhallitus

Päätöshistoria

Ympäristölautakunta 09.05.2017 § 150

HEL 2015-005732 T 11 00 01

Päätös

Ympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

09.05.2017 Pöydälle

Päivi Kippo-Edlund: 1. kpl: 1. ja 2. lause muutetaan muotoon: Ympäristölautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle, että kaupunki tekee aloitteen valtiolle lainsäädännön muuttamiseksi siten,

01.11.2016 Ehdotuksen mukaan

15.03.2016 Ehdotuksen mukaan

09.06.2015 Ehdotuksen mukaan



lasten ja iäkkäiden hengitystie- ja sydänoireita. Sosiaali- ja terveyslautakunta kannattaa pientaloasukkaille kohdennettuja informaatiokampanjoita; tietoisuuden lisääntyminen riskeistä edesauttaa altistumisen vähentämistoimia tulisijojen päästöjen osalta.

Sosiaali- ja terveyslautakunta haluaa omalta osaltaan ottaa vastuuta pääkaupunkiseudun ilmanlaadun äkillisen heikkenemisen varautumissuunnitelmasta osaamisalueensa puitteissa ts. haavoittuvien väestöryhmien osalta. Lisäksi sosiaali- ja terveyslautakunta ottaa huomioon ympäristönäkökohtia esimerkiksi ikäihmisten palvelukiinteistöjen, sairaaloiden, terveysasemien ja muiden vastaavien kohteiden sijaintia suunniteltaessa tai peruskorjaustoimenpiteissä.

Sosiaali- ja terveyslautakunta haluaa painottaa, että Helsingin väestö kasvaa ennätysnopeasti, vuosittain noin 9 000 asukkaalla. Seuraavan kymmenen vuoden aikana kaupungin väkiluvun ennustetaan kasvavan lähes 100 000 asukkaalla, joka lisää liikennettä ja siitä aiheutuvia ilmastohaittoja. 75–84-vuotiaiden määrän jyrkin kasvuvaihe ajoittuu jaksolle 2018 - 2027. Heidän määränsä tulee Helsingissä kasvamaan yli 80 prosenttia nykyisestä 2020-luvun loppuun mennessä. Kyseinen ikäryhmä on ns. haavoittuva ryhmä, jonka sairastuvuus on kohonnut. Tutkimukset ovat osoittaneet, että helsinkiläisillä on jo nyt syöpätauteja ja aivoverisuonisairauksia muuta maata enemmän. Yleisimpien erityiskorvattaviin lääkkeisiin oikeuttaviin sairauksiin lukeutuu Helsingissä krooninen verenpaine ja astma, joita sairastavien elämänlaatua ilmasto-ongelmat saattavat alentaa.

Terveys- ja hyvinvointivaikutusten arviointi

Sosiaali- ja terveyslautakunta haluaa erityisesti kiinnittää huomiota ilmasto-ongelmien terveys- ja hyvinvointivaikutuksiin sekä niihin toimenpiteisiin, joilla voidaan tehokkaimmin parantaa ilmaston laatua ja edelleen lisätä helsinkiläisväestön hyvinvointia. Lautakunta pitää ilmansuojelusuunnitelmaluonnosta tärkeänä ja käyttökelpoisena myös kaupungin väestön terveysneuvonnassa ennalta ehkäisevänä interventiona sekä erityisesti jo oireilevien/sairastuneiden asiakkaiden ohjauksessa. Suunnitelmaluonnos sisältää paljon yleissivistävää tietoutta ympäristöasioista, joten sen hyöty henkilöstön ympäristötietoisuuden lisääjänä on myös oleellinen. Lautakunta pitää erityisen myönteisenä asiana sitä, että monien ympäristöindikaattorien mukaan Helsingin ilmanlaatu on pääosin hyvää."

19.04.2016 Pöydälle

Esittelijä

vs. virastopäällikkö
Juha Jolkkonen



16.05.2017

Lisätiedot

Sirpa Hintzell, ts. ympäristöasiantuntija, puhelin: 310 28529
sirpa.hintzell(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 26.04.2016 § 164

HEL 2015-005732 T 11 00 01

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi seuraavan lausunnon Ympäristölautakunnalle Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelmaluonnoksesta vuosille 2017-2024:

Rakennusviraston toimintaan liittyy useita liikenteeseen ja katupölyn torjuntaan liittyviä toimenpiteitä, joita Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelmassa 2017-2024 on esitetty. Rakennusvirasto osallistui aktiivisesti suunnitelman laatimiseen ja rakennusvirastoa koskevat toimenpiteet laadittiin hyvässä yhteistyössä Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen kanssa.

Yleisten töiden lautakunnalla ei ole tässä vaiheessa huomioitavaa tai lausuttavaa.

19.04.2016 Pöydälle

Esittelijä

kaupungininsinööri
Raimo K Saarinen

Lisätiedot

Annukka Eriksson, ympäristöasiantuntija, puhelin: 310 38202
annukka.eriksson(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.04.2016 § 140

HEL 2015-005732 T 11 00 01

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi ympäristölautakunnalle seuraavan lausunnon:

Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelmassa vuodelle 2017 esitetyt toimenpiteet edistävät kaupunkisuunnitteluvirastolle asetettujen tavoitteiden ja ympäristöohjelma 2015 - 2017:n toteuttamista.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on ollut mukana ilmansuojelusuunnitelmaa laatineessa projektiryhmässä. Lisäksi virastolla on ollut edustaja työtä



ohjanneessa ilmansuojelutyöryhmässä. Kaupunkisuunnitteluvirastolle on siis annettu mahdollisuus vaikuttaa ilmansuojelusuunnitelman sisältöön jo työn laadintavaiheessa. Viraston näkökulmat on otettu huomioon ilmansuojelusuunnitelmaa laadittaessa.

Toimenpiteistä L 7.1., L8.1., L8.2. ja L8.3. lausutaan seuraavaa:

Toimenpide 7.1. tulisi muuttaa muotoon

- Laaditaan liikkumisen kehittämisohjelman linjauksia toteuttava toimenpideohjelma. Samalla huolehditaan siitä että Helsingillä on EU:n Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) vaatimukset täyttävä toimenpideohjelma.

Toimenpide L8.1. suunnittelussa huolehditaan, ettei ilmanlaadun raja-arvoja ylitetä -kohta tulisi kirjata seuraavalla tavalla:

- Kokonaisvaltaisella (maankäytön ja liikennejärjestelmän) suunnitellulla edistetään ratkaisuja, joilla huolehditaan, etteivät ilmanlaadulle asetetut raja-arvot ylity uusilla rakentuvilla alueilla.

Toimenpide L8.2. tulisi kirjata seuraavalla tavalla:

- Suojataan asukkaita ilmansaasteille altistumiselta suunnittelun keinoin. Korttelirakenteet suunnitellaan riittävän tuulettuviksi. Rakennusten raittiin ilman sisäänottoon ja suodatukseen kiinnitetään erityistä huomiota. Selvitetään altistumisen vähentämiskeinoja ja ns. herkkien kohteiden sijoittamisessa otetaan huomioon ilmanlaadun näkökulma.

Toimenpide L8.3. Huomioidaan ilmanlaadun näkökulma yleiskaavan toteuttamisohjelmassa.

L8 Toteutettavuus: Hyvin vaativa vilkasliikenteisillä ja tiivistyvillä alueilla, mutta toteutettavissa pitkällä aikajänteellä autokannan uudistuessa sekä tavoitteellisella liikennejärjestämäsuunnittelulla, kaavamääräyksillä ja talotekniikan rakentamisen ohjauksella. Liikennejärjestelmä on seudullinen ja sitä koskevat toimenpiteet (8.1) vaativat myös seudullisen tahtotilan.

Ilmalaadun näkökulma on tärkeä kaikilla suunnittelutasoilla ja Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirastossa on vahvaa osaamista ilmanlaatuasioiden huomioon ottamisessa suunnittelutyössä. Virastossa tehdään töitä ilmansuojelusuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi, niin liikennesuunnittelussa, asemakaavoituksessa kuin yleiskaavoituksessa.

Yleiskaavassa ilmanlaadun näkökulma otetaan huomioon sillä tarkkuustasolla, kuin se on sen suunnittelutasolla mahdollista. Yleiskaavan suunn-



nittelutaso on strateginen ja kauas aina vuoteen 2050 tähtäävä Tarkemmat suunnitelmat ja ratkaisut liittyen ilmanlaatuun sekä meluun tehdään jatkosuunnittelussa asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun aikana yleiskaavan hyväksymisen jälkeen.

Toimintaohjelmassa esitettyjen toimenpiteiden yksityiskohtaisen toteutuksen osalta kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa, että toimenpiteitä joudutaan yhteen sovittamaan monien muiden tavoitteiden kanssa, joita ei tämän toimintaohjelman puitteissa ole ollut mahdollista käsitellä. Tämän vuoksi tulisikin ottaa huomioon, että kaikkea ilmansuojelutyötä tehdään yhteistyössä eri hallintokuntien kesken, vaikka tietty virasto onkin asetettu vastuutahoksi jollekin toimenpiteelle.

Käsittely

19.04.2016 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Reetta Putkonen: Muutan lausuntoehdotusta seuraavasti
Kappale (10) Toimenpide L8.3 Huomioidaan ilmanlaatunäkökulma yleiskaavan toteuttamissuunnitelmassa ja sen päivittämisessä korvataan seuraavalla kappaleella:
Toimenpide L8.3. Huomioidaan ilmanlaatunäkökulma yleiskaavan toteuttamisohjelmassa.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

Jari Rantsi, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37215
jari.rantsi(a)hel.fi
Christina Suomi, arkkitehti, puhelin: 310 37321
christina.suomi(a)hel.fi
Anu Kuutti, projektipäällikkö, puhelin: 310 37154
anu.kuutti(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 14.04.2016 § 77

HEL 2015-005732 T 11 00 01

Lausunto

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa ympäristölautakunnalle seuraavan lausunnon:

HKL suhtautuu positiivisesti Ilmansuojelusuunnitelmaan vuosille 2017-2024 ja on sitoutunut toiminnallaan edesauttamaan Helsingin kaupungin ilmastomuutoksen torjuntaan ja ilmanlaatuun liittyvien tavoitteiden saavuttamisessa.



HKL:n tavoiteohjelman 2016-2024 tavoitteet ovat yhdensuuntaiset ilmansuojeluohjelman liikenteeseen liittyvien tavoitteiden kanssa. HKL:n perustehtävänä on tuottaa ja kehittää kestävästä liikkumisesta palveluita ja siten parantaa kaupunkilaisten elämänlaatua ja kaupungin elinvoimaa.

HKL yhteiskunnallisena joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittäjänä ja toteuttajana näkee ensiarvoisen tärkeänä, että HLJ2015-suunnitelman mukaisen ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmän käyttöönotosta kerätyt tuotot tullaan kohdentamaan kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoitukseen.

HKL panostaa keväällä 2016 käyttöön otettavalla kaupunkipyöräjärjestelmällä pyöräilyn nivomiseen osaksi kaupunkilaisten sujuvaa matkaketjua. Polkupyörien liityntäpysäköinnin ja pyöräkeskusten järjestelyillä parannetaan myös julkisen liikenteen saavutettavuutta.

Koska Ilmansuojelusuunnitelma monilta osin tukee kaupunginhallituksen hyväksymän liikkumisen kehittämissuunnitelman tavoitteita, HKL esittää, että liikenteen suuntaaminen erityisesti kevyeen- ja joukkoliikenteeseen sisällytettäisiin tavoitteisiin ja toimenpideohjelmiin. Lisäksi seuran indikaattorina joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kehitys puolustaisi paikkaansa.

HKL sitoutuu hoitamaan sille osoitetut tehtävät sähköbussien latausinfraan rakentamisessa, liittyen ilmansuojelusuunnitelman bussien päästöjen vähentämiseen tähtäävään toimenpiteeseen L2. HKL on myös toiminut ajoneuvojen vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta edelläkävijänä kaupunkiorganisaatiossa hankkiessaan käyttöönsä sähköauton vuonna 2013.

Edelleen HKL sitoutuu toimenpiteen ”Vähennetään raitioteiden pölyämistä (K5) mukaisiin toimiin raitioteiden osalta. HKL haluaa korostaa, että jarruhiekan käytön määrällisen vähentämisen tavoitteista on HKL:lla luovuttu, sillä sen käyttö on liikenneturvallisuuden vuoksi olennaista. Taloudellisen ja ennakoivan ajon koulutus kuuluu kaikkien raitiovaunukuljettajien peruskoulutukseen ja lisäksi aiheesta pidetään täydentäviä kursseja.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Eeva Heckwolf, laatu- ja ympäristöpäällikkö, puhelin: 310 34815
eeva.heckwolf(a)hel.fi



Teknisen palvelun lautakunta 14.04.2016 § 77

HEL 2015-005732 T 11 00 01

Ympäristölautakunnan lausuntopyyntö 15.3.2016

Lausunto

Teknisen palvelun lautakunta antoi seuraavan lausunnon Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelmaluonnoksesta 2017-2024:

Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelma 2017-2024 on sekä tavoitteellisesti että käytännössä pääosin toteuttavissa.

Teknisen palvelun lautakunta haluaa kuitenkin painottaa seuraavia näkökohtia:

Liikenteeseen liittyvät toimenpiteet (L5.1, L5.2, L5.3 sekä L6.1, L6.2, L6.3, L6.4)

Ilmansuojelutyöryhmän esitys vähäpäästöisten henkilöautojen kriteerien tarkistamiseksi vuosille 2016–2017 on menossa kaupunginhallituksen käsittelyyn, jossa mm. mainitaan että dieselautot eivät enää täyttäisi vähäpäästöisyyskriteerejä. Ilmansuojelutyöryhmän ehdotuksessa on otettu huomioon tunnelien asettamat käyttörajoitukset, mutta myös suuri ajomäärä olisi suotavaa olla riittävä peruste dieselmoottorisen henkilöauton hankintaan myös jatkossa.

Infrarakentamiseen, rakentamisen ja ylläpidon asiantuntijapalveluihin liittyvillä kevyillä ja raskailla ajoneuvoilla ajetaan myös talvikaudella päivittäin vaihtelevan pitkiä ajomatkoja. Johtuen nykyisten sähköajoneuvojen rajoittuneesta toimintasäteestä latausajat huomioiden, sähköautotekniikka ei sovellu rakentamisen eikä ylläpidon käyttämiin ajoneuvoihin ainakaan toistaiseksi.

Vähäpäästöisten työkoneiden ja ajoneuvojen hankinta johtaa usein samalla myös kalustohankintojen kustannusten nousuun. Ajoneuvokaluston kohdalla hyväkuntoisten ja vähäpäästöisten työkoneiden kriteerit pitäisi ulottaa myös urakoitsijoihin ja yksityisiin yrityksiin, joilta kaupunki joutuu vuokraamaan ja käyttämään ylläpitourakoissaan. Ympäristönäkökohtien huomioiminen ei saa ohjata toimintaa yksityisiin urakoihin ja kalustoon eikä myöskään oman kaluston lisäämiseen.

Toimenpide K2 katupölyn vähentäminen tehostetulla katujen puhdistuksella (K2.1)

Katujen puhdistaminen mahdollisimman aikaisin keväällä on parhaimman teknologian lisäksi myös paljon riippuvainen sääoloista.

Toimenpide K3 katupölyn vähentäminen tarkennetulla hiekoituksella ja tehokkaalla hiekanpoistolla (K3.1 ja K3.2)



Kiinteistöjen ja kaupungin eri yksikköjen tulisi saattaa puhtaanapitovälineiden ja -toimintatapojen, liukkaudentorjuntamateriaalien sekä kevään hiekannoston toiminta-ajat yhtenäisiksi.

Toimenpide K4 rakennustyömaiden pölyn vähentäminen (K4.2)

Toimenpiteenä vaadittua korkeaa työmaiden pölyntorjunnan tasoa pitäisi avata käsitteenä. Jo nyt lähes kaikissa kaupungin tilaamissa rakennusurakka asiakirjoissa vaaditaan kiinnittämään huomioita työmaapölyyn mm. käyttämällä pölynsidonta-aineita ja kastelemalla kiviainesvarastoja.

Toimenpide K6 kitkarenkaiden osuuden kasvattaminen talviliikenteessä (K6.1)

Lainsäädäntöön vaikuttamisessa voitaisiin paneutua myös nastarenkaiden käyttökiellon tai käyttömaksun valmisteluun sekä mahdolliseen toteuttamiseen Helsingin keskusta-alueen katupölyongelman vähentämiseksi. Joissakin rakentamispalvelun ajoneuvoissa (esim. työnjohto) voitaneen kokeilla kitkarenkaiden käyttöä.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Timo Martiskainen

Lisätiedot

Toni Åkerfelt, kiinteistö- ja suunnitteluinsinööri, puhelin
toni.akerfelt(a)hel.fi