



§ 41 Nastarengaskielto Lönnrotinkadulle

HEL 2021-014228 T 08 01 04

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat liikenneinsinööri Henna Hovi ja liikenneinsinööri Marek Salermo. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Pöydällepanoehdotus:

Atte Kaleva: Pyydän asian pöydälle kahdeksi viikoksi.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Nastarengaskieltojen käytön rajoittaminen raportti
- 2 Kokeilukohteen valinta ja yritysvaikutusten arviointi
- 3 Lönnrotinkadun nastarengaskieltojen mallinnus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä nastarengaskieltojen käynnistämisen Lönnrotinkadulla.

Tiivistelmä

Helsingin vilkasliikenteisten katujen ympäristössä hengitettävien hiukkasten pitoisuudet nousevat erityisesti kevätkaan ihmisten terveydelle haitalliselle tasolle. Hiukkaspitoisuuksien alentaminen edellyttää nastarengaskieltojen käyttöönottoa.



rengasosuuden huomattavaa laskua. Helsingin ilmansuojelusuunnitelmassa 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 lähtökohtana 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 ilmansuojelusuunnitelmassa asetettu tavoite on vähentää nastarenkaiden osuutta 30 prosenttiin talvikauteen 2030–2031 mennessä. Nastattomien talvirenkaiden yleistymisen kannalta tehokkaimmaksi nykyilmaisäädännön



mahdollistamaksi toimenpiteeksi on tunnustettu 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 katukoh- taisia nastarengaskieltoja. Esimerkiksi Tukholma näkee nastarengas- kiellot välttämättömänä keinona saavuttaa kansalliset ilmanlaatuavoit- teet ja on asettanut kiellot kolmelle pääkadulle. Kaupunki on kuitenkin voimakkaasti ajanut Ruotsin lainsäädäntöön muutosta, joka mahdolli- taisi nastarengaskieltojen korvaamisen lupamaksuun perustuvalla hin- noittelulla. Tukholmassa nastarenkaiden osuus oli ennen vuoden 2016 nastarengaskieltojen käyttöönottoa 60–70 %. Rajoitusten jälkeen nas- tarenkaiden osuus laski 30–40 %:iin ja rajoituskaduilla 20–30 %:iin. Os- lossa nastarenkaiden osuus oli vuonna 2010 laskenut 14 %:iin maksu- jen käyttöönoton myötä.

Nastarenkaiden rajoittamisen yleiset vaikutukset

Selvityksessä Nastarenkaiden käytön rajoittaminen on tarkasteltu katu- kohtaisten nastarengasrajoitusten ja kitkarenkaiden yleistymisen vaiku- tuksia mm. ilmanlaatuun, meluun ja liikenneturvallisuuteen. Selvityksen perusteella nastarenkaiden käytön rajoittamisella voidaan merkittävästi vaikuttaa hengittävien hiukkasten pitoisuuksiin, sillä mitattujen näyt- teiden perusteella keskimäärin 40–50 % katupölystä on peräisin pääl- lysteestä, jota pääosin nastarenkaat irrottavat. Katukohtaisesti asetettu- jen nastarengaskieltojen oletetaan Tukholman kokemuksiin nojautuen vaikuttavan yleisesti nastarenkaiden vähenemiseen, jolloin myönteiset ilmanlaatuvaikutukset heijastuvat koko katuverkolle. Nastattomien talvi- renkaiden yleistymisen vähentää myös pääväylien uudelleenpinnoituk- sen aiheuttamia kustannuksia ja meluhaittoja, mahdollistaen lisäksi hil- jaisen asfaltin nykyistä laajemman käytön.

Liikenneturvallisuuteen kitkarenkaiden yleistymisen saattaa vaikuttaa kielteisesti, sillä kitkarenkaiden jääpito jää useiden testien ja tutkimus- ten mukaan jälkeen nastarenkaista. Helsingissä vaikeat jääkelit ovat kuitenkin huomattavasti muuta maata harvinaisempia, ja tiepinnan jää- tymistä ehkäisee suolaukseen perustuva liukkaudentorjunta. Norjassa tutkijat ovat päättelleet, 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 hengitettävien hiukkasten vuorokausiraja-arvon ylittämislle. Tämän jälkeen on karsittu pois soveltumattomiksi katsotut kadut, jotka esimerkiksi liikenteellisen merkityksensä vuoksi tulee säilyttää rajoituksettomina. Jäljelle jääneitä katuja (Lönnrotinkatu 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 nastarengaskieltokeilu esitetään toteutettavaksi Lönnrotinkadulla käynnistyen syksyllä 2022 ja päättyen keväällä 2025.

Liikenteellisten vaikutusten arviointi

Lönnrotinkadulle 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. Ka-



tuverkon rakenteesta johtuen alueen paikalliskadut eivät muodosta houkuttelevia vaihtoehtoisia läpiajohteyksiä Lönnrotinkadulle.

Nastarengaskielion vaikutukset Lönnrotinkadun 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 kieltokadut 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 nastarengaskielion vaikuttavuutta kitkarengaskielion yleistymiseen ja ilmanlaatuun sekä arvioida kielion seurauksia ja yleistä toimivuutta. Toimivuuden arvioinnissa kiinnitetään huomiota mm. kiellon noudattamiseen, valvottavuuteen ja yleiseen mielipiteeseen katukohtaisen nastarengaskielion tarkoituksenmukaisuudesta.

Kokeilun aikana seurataan nastarengaskielion / kitkarengaskielion 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 mielipidettä arvioidaan kyselyin sekä julkista keskustelua ja palautetta seuraten.



25.01.2022

Asia/10

Kustannukset

Kokeilun kustannusarvio on 40 000 euroa, käsittäen Lönnrotinkadun liikennemäärä- ja rengasosuuslaskennat sekä liikennejärjestelyiden toteuttamisen 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