



**§ 807**

**V 27.9.2017, Valtuutettu Matti Enrothin aloite katupölyn vähentämisestä edistämällä siirtymistä nastarenkaista kitkarenkaisiin**

HEL 2017-003183 T 00 00 03

**Päätös**

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Matti Enrothin aloitteen loppuun käsitellyksi.

**Esittelijä**

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

**Lisätiedot**

Timo Linden, vs. apulaiskaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

**Liitteet**

1 Enroth Matti ym. valtuustoaloite kvsto 15.3.2017 asia 19

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Päätösehdotus**

Päätös on ehdotuksen mukainen.

**Esittelijän perustelut**

Valtuutettu Matti Enroth ja 16 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että katupölyn vähentämiseksi kaupunki ryhtyy edistämään siirtymistä nastarenkaista kitkarenkaisiin.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Helsingissä katupölypitoisuuksia on vähennetty tehokkaalla katujen kunnossapidolla ja pölyntorjuntatoimenpiteillä. EU:n asettama hengittävien hiukkasten vuorokausiraja-arvo ei ole ylittynyt HSY:n mittausten mukaan vuoden 2006 jälkeen. Katupöly heikentää kuitenkin edelleen ilmanlaatua erityisesti keväisin, kun tienpinnat kuivuvat ja talven aikana muodostunut katupöly nousee hengitysilmaan. Katupöly aiheuttaa sekä terveys- että viihtyisyyshaittoja. Keuhkoputkiin kulkeutuvat hiukkaset ai-



heuttava hengityselinoireita ja –tulehduksia, ja korkeat pölypitoisuudet ovat myös yhteydessä lisääntyneeseen kuolleisuuteen. Erityisen herkkiä pölyn terveysvaikutuksille ovat lapset, astmaatikoit sekä sydän- ja keuhkosairauksista kärsivät. Terveillekin henkilöille katupöly voi aiheuttaa ärsytysoireita, kuten nuhaa, yskää sekä kurkun ja silmien kutinaa ja kirvelyä.

Katupölyhaittoja on vähennetty Helsingin kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelman 2008-2016 toimenpiteillä. Yhteistyössä on tutkittu ja otettu käyttöön tehokkaita katupölyntorjuntamenetelmiä. Katupölyä koskevia toimenpiteitä sisältyy myös Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelmaan 2017-2024.

Pölyä vähentäviä toimenpiteitä ovat mm. vähän pölyävän liukkaudentorjuntamateriaalin valinta, hiekoitussepin pesu, täsmähiekoitus, pölynsidonta laimealla suolaliuoksella ja tehokkaat kadunpesumenetelmät, imulakaisukoneen käyttäminen, rakennustyömaiden lupaehdoissa vaaditulla katualueen pesu. Menetelmiä ja käytäntöjä jatketaan ja kehitetään edelleen.

Katupölyyn liittyvää tutkimustyötä on tehty yli kymmenen vuoden ajan. Tulokset ovat vahvistaneet tehokkaiden pesumenetelmien vähentävän pölypitoisuuksia sekä osoittaneet pölynsidonnan useimmiten estävän katupölyn raja-arvojen ylittymisen kaikkein pölyisimpinä päivinä. Pölynsidonnessa hiukkaset sidotaan kadun pintaan laimealla suolaliuoksella. Täsmähiekoituksessa hiekoitetaan ainoastaan suojatiet, risteysalueet ja mäkipaikat. Hiekoituksella tehtävässä liukkaudentorjunnassa käytetään pestyä hiekoitussepeä, mikä osaltaan vähentää pölyämistä.

Edellä mainittuja katupölyn torjuntatoimenpiteitä jatketaan tulevaisuudessa, mutta näiden menetelmien tehoa ei juurikaan enää pystytä kasvattamaan. Muodostuneen katupölyn torjunnassa kaikki edellä mainitut keinot ovat käytössä.

#### Kitkarenkasiin siirtymisen vaikutuksia

Helsingin päällystysmäärärahat kohdistuvat pääasiassa nastarenkaiden urauttamien pääkatujen uudelleenpäällystyksiin. Nykyisin nastarengaskestävyyden vuoksi pääkatujen kiviaines pitää olla erittäin kuluuskestävää ja se on kalliimpaa kuin tavanomainen päällysteiden kiviaines. Lisäksi kuluuskestävämpää kiviainesta joudutaan tuomaan kauempaa, mikä aiheuttaa lisää kustannuksia ja päästöjä.

Vanhan päällysteen käyttöä uusioasfalttina voitaisiin laajentaa myös pääkaduille. Asfaltti on yksi harvoista rakennusmateriaaleista, jota voidaan kierrättää täysimääräisesti samassa rakennusosassa. Kierrätys osaltaan vähentää kuljetusten päästöjä ja uuden materiaalin käyttöä.



Tällä hetkellä esimerkiksi asuntokatuja päällysteissä on jopa 70 % kierrätettyä vanhaa asfalttia. Helsinki on edelläkävijä uusioasfaltin käytössä valtakunnallisesti.

#### Siirtyminen kitkarenkaisiin talvikunnossapidon näkökulmasta

Suuri osa katupölystä aiheutuu hiekoitussepeleistä. Hiekoitussepeleitä joudutaan käyttämään myös ajoradoilla (pääasiassa risteysalueet ja suojatiet ja niiden edustat) alle 7 pakkasasteen kelin aikana. Siirtyminen kitkarenkaisiin voi osaltaan lisätä hiekoitussepeleiden käyttöä, sillä nastarengas karhentavat väylän pintaa, varsinkin jos siihen on muodostunut jäätä.

Siirtyminen kitkarenkaisiin lisää suolan käytön tarvetta. Esimerkiksi Kanadassa ja Keski-Euroopassa käytetään moninkertainen, jopa yli 10-kertainen määrä suolaa verrattuna Helsinkiin. Tämä johtuu merkittävien osin siitä, ettei näillä alueilla käytetä nastarengas. Suolan käytön lisääminen nostaa talvikunnossapidon kustannuksia oleellisesti. Suolalla on negatiivisia ympäristövaikutuksia esimerkiksi katupuille ja eläimille. Kustannustehokasta vaihtoehtoa suolalle ei tällä hetkellä ole. Suolaa käytetään Helsingissä noin 15 000 tonnia talvikaudessa.

#### Jatkotoimenpiteet

Suurmetsäntiellä tehdyissä tutkimuksissa osoittautui, että lähes puolet katupölystä aiheutuu nastan raapaisusta, iskusta ja hierrosta, kun taas hiekoitussepeleiden osuus syntyneestä katupölystä on noin neljännes. Kuuksaarentiellä tehtyjen tutkimusten perusteella arvioitiin nastojen irrottavan hiukkaspölyä asfalttipäällysteestä yli 300 kg kilometrin matkalla.

Jatkossa on syytä tehostaa toimenpiteitä hengitysilman laadun parantamiseksi vaikuttamalla katupölyn syntymiseen. Tehokkain ja käytännössä ainoa keino estää hengitettävien hiukkasten (PM10) muodostumista on kasvattaa kitkarengasosuuksia talvirengasista. Kitkarengasosuuksien käyttöä edistämällä pystytään vähentämään katupölyn muodostumista ja alentamaan hengitysilman hiukkaspitoisuuksia.

Kaupunkiympäristötoimialalla ollaan talvirengas tutkimuksiin nojautuen valmistelemassa katupölyn merkittävään vähentämiseen tähtävää esitystä kitkarengasosuuksien käytön edistämiseksi ja ehdotus pyritään tuomaan päätöksentekoon loppuvuodesta 2017. Ehdotus kitkarengasosuuksien käytön edistämiseksi tulee sisältämään kolmelle kaudelle asetetut tavoitteet kitkarengasosuuden kasvattamiseksi sekä toimintaohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna



Lisätiedot

Timo Linden, vs. apulaiskaupunginsihteerin, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

1 Enroth Matti ym. valtuustoaloite kvsto 15.3.2017 asia 19

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Teknisen palvelun lautakunta 18.05.2017 § 69

HEL 2017-003183 T 00 00 03

Lausunto

Teknisen palvelun lautakunta päätti antaa Matti Enrothin valtuustoaloitteeseen kitkarenkaiseen siirtymisestä kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Siirtyminen nastarenkaista kitkarenkaiseen on pääasiassa suotavaa aloitteessa esitettyjen hyötyjen saavuttamiseksi. Kitkarenkaiseen siirtymisessä on myös erilaisia rajoitteita ja seurauksia. Kitkarenkaiseen siirtymisen kokonaisvaikutuksia tulisi tarkastella laajemmin.

Teknisen palvelun lautakunta lausuu esitettyihin hyötyihin seuraavasti:

Siirtyminen kitkarenkaiseen päällystysten näkökulmasta

Helsingin päällystysmäärärahat suurelta osin kohdistuvat pääasiassa nastarenkaiden urauttamien pääkatujen uudelleenpäällystyksiin. Jos yleisen liikenteen nastarengasosuuksia saadaan Helsingissä merkittävästi pienennettyä, on sillä merkittäviä yhteiskunnallisia vaikutuksia.

Päällystysmäärärahoja voidaan joko pienentää tai kohdistaa enemmän kävelyn ja pyöräilyn väylille. Paremmat päällysteet kaupunkiympäristön kävelyn ja pyöräilyn väylillä houkuttelee osaltaan siirtymistä pois autoilusta, millä olisi laajemmat yhteiskunnalliset hyödyt.

Päällysteiden koostumusta voitaisiin myös muuttaa edullisemmaksi. Nastarenkaiden vähenemisen vuoksi päällysteissä voitaisiin käyttää hieman edullisempaa kiviainestakin. Nykyisin nastarengaskestävyyden vuoksi pääkatujen kiviaines pitää olla erittäin kestävä ja se on kalliimpaa kuin tavanomainen päällysteiden kiviaines. Pääkatujen ki-



viainesta joudutaan tuomaan kauempaa, joten myös kuljetusten päätöt vähenisivät.

Lisäksi vanhan päällysteen käyttöä uusioasfalttina voitaisiin laajentaa myös pääkaduille. Asfaltti on yksi harvoista rakennusmateriaaleista, jota voidaan kierrättää täysimääräisesti samassa rakennusosassa. Kierrätys osaltaan vähentää kuljetusten päästöjä ja uuden materiaalin käyttöä. Tällä hetkellä esimerkiksi asuntokatujen päällysteissä on jopa 70 % kierrätettyä vanhaa asfalttia. Helsinki on Staran korkean asfalttiosaimisen vuoksi edelläkävijä uusioasfaltin käytössä valtakunnallisesti.

### Siirtyminen kitkarenkaisiin talvikunnossapidon näkökulmasta

Katupölyn tutkimustulosten mukaan noin puolet katupölystä johtuu hiekoitussepelistä. Hiekoitussepeleitä joudutaan käyttämään myös ajoradoilla (pääasiassa risteysalueet ja suojatiet ja niiden edustat) alle 7 pakkasasteen kelin aikana. Siirtyminen kitkarenkaisiin voi osaltaan lisätä hiekoitussepin käyttöä, sillä nastarenkaat karhentavat väylän pintaa, varsinkin jos siihen on muodostunut jäätä.

Lisäksi siirtyminen kitkarenkaisiin varmasti lisää suolan käytön tarvetta. Esimerkiksi Kanadassa ja Keski-Euroopassa käytetään moninkertainen, jopa yli 10-kertainen määrä suolaa verrattuna Helsinkiin. Tämä johtuu merkittävien osin siitä, ettei näillä alueilla käytetä nastarenkaita. Suolan käytön lisääminen nostaa talvikunnossapidon kustannuksia oleellisesti. Suolalla on negatiivisia ympäristövaikutuksia esimerkiksi katupuille ja eläimille. Kustannustehokasta vaihtoehtoa suolalle ei tällä hetkellä ole. Suolaa käytetään Helsingissä noin 15 000 tonnia talvikaudessa.

Talvikunnossapitoon tai siihen liittyvät ajoneuvot, myös työnjohdon ajoneuvot eivät voi siirtyä kitkarenkaisiin, koska ne joutuvat kulkemaan pääasiassa liukkaalla kelillä. Esimerkiksi talvikaudella 2016–2017 oli eräs läheltä piti-tilanne, kun hiekoitusta tekevät ajoneuvo alkoi liukua hallitsemattomasti erittäin jäisellä kadulla. Jos ajoneuvossa olisi ollut kitkarenkaat, vahinkovaikutukset olisivat olleet suuremmat.

### Siirtyminen kitkarenkaisiin Staran ja kaupungin ajoneuvo- ja kuljetuskaluston osalta

Liikenteessä vahinkoja kaupungin ajoneuvoille on tapahtunut vuonna 2016 441 kappaletta ja omavastuun maksuosuuksia on maksettu 121.500 euroa. Vakuutusyhtiö on korvannut 677.439 euron arvosta vahinkoja vuonna 2016. Osa vahingoista on johtunut liukkaudesta ja siirtyminen kitkarenkaisiin voi kasvattaa vahinkojen määrää. Varovainen arvio on, että vahinkojen määrä kaksinkertaistuu jolloin omavastuumak-



11.09.2017

sut nousevat 240.000 euroon ja vakuutuskorvaukset 1.300.000 euroon. Päätös kitkarenkaisuun siirtymisestä saattaa kasvattaa vakuutusmaksuja vastaavalla tavalla tai enemmän.

Ennakoivan ajon koulutusta on lisättävä kaikille ja varsinkin ennen talviaikaa tällöin koulutusaika ja koulutukseen sidottavat resurssit tulee maksamaan.

Kitkarenkaiden ominaisuudet myös heikkenevät vanhetessaan ja kullessaan. Niiden ajo-ominaisuuksissa tapahtuu jossain vaiheessa jyrkkä muutos huonompaan. Monissa kaupungin ajoneuvoissa voisi riittää pelkät kitkarenkaat ympäri vuoden, sillä kaupungissa nopeudet eivät kasva niin suuriksi, että kitkarenkaat lämmitessään hajoavat. Kitkarenkaiden kesäajan ajo-ominaisuudet poikkeavat huomattavasti tavallisista kesärenkaista. Kitkarenkaiden käyttö kesällä aiheuttaa sen, että renkaiden ajo-ominaisuudet putoavat rajusti seuraavaan talveen. Jo yhden kesän käytöllä voidaan saada rengassarja pilalle. Tämän näkemyksen kokonaisvaikutuksia kustannuksineen ei ole vielä arvioitu ja se pitäisi tehdä ennen kuin päätetään siirtyä kitkarenkaisuun.

Lisäksi kaupunki voisi velvoittaa aliurakoitsijoitaan tai palvelua kaupungille toimittavilta yhteistyökumppaneiltaan kitkarenkaiden käyttöä, ellei nastarenkaiden käyttö ole perusteltua. Perusteluina toimisivat muun muassa hälytysajoneuvot, jakelu- tai muu liikkumistarve yöaikaan tai kalusto osallistuu talvikunnossapitoon.

Osa kaupungin työntekijöistä käyttää omaa autoaan liikkuaan työajalla. Näiden osalta kaupunki ei voi velvoittaa kitkarenkaiden käyttöä, mutta se voisi esimerkiksi palkita kitkarenkaiden käyttämisestä, ja valistaa kaupunkilaisia ja omia työntekijöitään kitkarenkaiden ympäristöeduista.

Esittelijä

toimitusjohtaja  
Timo Martiskainen

Lisätiedot

Ville Alatyppö, yksikönjohtaja, puhelin: 310 39943  
ville.alatyppe(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 09.05.2017 § 193

HEL 2017-003183 T 00 00 03

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

**Postiosoite**

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566



Rakennusvirasto vähentää katupölystä aiheutuvia terveyshaittoja tilaamalla sen torjuntaa oikea-aikaisten hoitotoimenpiteiden avulla.

Katupölyn määrä on vähentynyt sääolojen mukaisen mahdollisimman aikaisen katujen keväisen siivouksen ja vesipesun ansiosta. Katupölyn pitoisuudet eivät ole ylittyneet valtioneuvoston asetuksessa ilmanlaadulle määritettyjä raja-arvoja sitten vuoden 2006.

Katupölyä torjumisen keskeiset toimenpiteet ovat:

- ostettavan hiekoitussepin pesulla ja liukkaudentorjuntaan käytettävän kivimurskeen ominaisuuksien avulla
- hiukkasten määrän vähentäminen katupinnoilta imulakaisukonein tehtävillä puhdistuksilla
- runsaan katupölyn episodijaksolla katupintojen pölynsidontaa kalsiumkloridiliuoksella
- hiekoitussepin käyttöä vähentämällä mm. levittimien säätöjä optimoimalla ja täsmähiekoituksin
- rakennustyömaiden lupaehdoissa vaaditulla katualueen pesulla
- keväisin koko katuverkolla tehtävällä hiekoitussepin poistamisella ja katupintojen pesulla

Katupölyyn liittyvää tutkimustyötä on tehty yli kymmenen vuoden ajan. Tulokset ovat vahvistaneet tehokkaiden pesumenetelmien vähentävän pölypitoisuuksia sekä osoittaneet pölynsidonnan useimmiten estävän katupölyn raja-arvojen ylittymisen kaikkein pölyisimpinä päivinä. Pölynsidonnessa hiukkaset sidotaan kadun pintaan laimealla suolaliuoksella. Täsmähiekoituksessa hiekoitetaan ainoastaan suojatiet, risteysalueet ja mäkipaikat. Hiekoituksella tehtävässä liukkaudentorjunnassa käytetään pestyä hiekoitussepiä, mikä osaltaan vähentää pölyämistä.

Edellä mainittuja katupölyn torjuntatoimenpiteitä jatketaan tulevaisuudessa, mutta näiden menetelmien tehoa ei juurikaan enää pystytä kasvattamaan. Muodostuneen katupölyn torjunnassa kaikki keinot ovat käytössä.

Suurmetsäntiellä tehdyissä tutkimuksissa osoittautui, että lähes puolet katupölystä aiheutuu nastan raapaisusta, iskusta ja hierrosta, kun taas hiekoitussepin osuus syntyneestä katupölystä on noin neljännes. Kuu-sisaarentiellä tehtyjen tutkimusten perusteella arvoitiin nastojen irrottavan hiukkaspölyä asfalttipäälysteestä yli 300 kg kilometrin matkalla.

Jatkossa on syytä tehostaa toimenpiteitä hengitysilman laadun parantamiseksi vaikuttamalla katupölyn syntymiseen. Tehokkain ja käytännössä ainoa keino estää hengitettävien hiukkasten (PM10) muodostumista on kasvattaa kitkarenkaiden osuutta talvirenkaista. Kitkarenkaiden käyttöä edistämällä pystytään vähentämään katupölyn muodostu-



11.09.2017

mista ja alentamaan hengitysilman hiukkaspitoisuuksia. Tieliikennelain kokonaisuudistuksessa annetaan mahdollisuus kieltää nastarenkailla varustettujen moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttö esimerkiksi yksittäisillä kaduilla, jossa on tarve rajoittaa katupölyn syntymistä.

Rakennusvirastossa ollaan talvirengastutkimuksiin nojautuen valmistelussa katupölyn merkittävään vähentämiseen tähtäävää esitystä kitkarenkaiden käytön edistämisestä ja ehdotus tuodaan päätöksentekoon syksyllä 2017. Ehdotus kitkarenkaiden käytön edistämisestä tulee sisältämään kolmelle kaudelle asetetut tavoitteet kitkarengasosuuden kasvattamiseksi sekä toimintaohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi.

### Käsittely

09.05.2017 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Pörrö Sahlberg: Lisätään kappaleen 9 alkuun:

Tieliikennelain kokonaisuudistuksessa annetaan mahdollisuus kieltää nastarenkailla varustettujen moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttö esimerkiksi yksittäisillä kaduilla, jossa on tarve rajoittaa katupölyn syntymistä.

Yleisten töiden lautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Sahlbergin ehdottaman vastaehdotuksen.

### Esittelijä

osastopäällikkö  
Silja Hyvärinen

### Lisätiedot

Tarja Myller, ylläpitoinsinööri, puhelin: 310 38538  
tarja.myller(a)hel.fi

### Ympäristölautakunta 25.04.2017 § 135

HEL 2017-003183 T 00 00 03

### Lausunto

Ympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon.

Helsingissä on saatu selkeästi vähennettyä katupölypitoisuuksia tehokkaalla katujen kunnossapidolla ja pölyntorjuntatoimenpiteillä. EU:n asettama hengitettävien hiukkasten vuorokausiraja-arvo ei ole ylittynyt HSY:n mittauksen mukaan vuoden 2006 jälkeen. Katupöly heikentää kuitenkin edelleen ilmanlaatua erityisesti keväisin, kun tienpinnat kuivuvat ja talven aikana muodostunut katupöly nousee hengitysilmaan. Ka-





tupöly aiheuttaa sekä terveys- että viihtyisyyshaittoja. Keuhkoputkiin kulkeutuvat hiukkaset aiheuttava hengityselinoireita ja –tulehduksia, ja korkeat pölypitoisuudet ovat myös yhteydessä lisääntyneeseen kuolleisuuteen. Erityisen herkkiä pölyn terveysvaikutuksille ovat lapset, astmaatit sekä sydän- ja keuhkosairauksista kärsivät. Terveillekin henkilöille katupöly voi aiheuttaa ärsytysoireita, kuten nuhaa, yskää sekä kurkun ja silmien kutinaa ja kirvelyä.

Katupölyhaittoja on vähennetty Helsingin kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelman 2008-2016 toimenpiteillä. Yhteistyössä on tutkittu ja otettu käyttöön tehokkaita katupölyntorjuntamenetelmiä. Katupölyä koskevia toimenpiteitä sisältyy myös uuteen, vuoden 2017 alusta voimaan tulleeseen Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelmaan 2017-2024. Pölyä vähentäviä toimenpiteitä ovat mm. vähän pölyävän liukkaudentorjuntamateriaalin valinta, täsmähiekoitus, pölynsidonta laimealla suolaliuoksella ja tehokkaat kadunpesumenetelmät. Näitä käytäntöjä jatketaan ja kehitetään edelleen.

Lisäksi kaupunki pyrkii myös edistämään kitkarenkaiden osuuden kasvua lähinnä viestinnällä ja kannustimilla sekä hankkimalla omaan kalustoonsa ensisijaisesti kitkarenkaita. Jos kitkarengasosuus ei kasva tavoitteiden mukaisesti nykyisestä n. 25 %:sta 30 %:iin talvikaudella 2020-21 ja 50 %:iin talvikaudella 2024-25, ryhdytään tarvittaessa lisätoimenpiteisiin, jotka voivat olla yksittäisiä katuja koskevia nastarengaskieltoja. Uusi tieliikennelakiehdotus sisältää nastarenkaat kieltävän liikennemerkin. Laki sallii tienpitäjän, kuten kaupungin, asettaa liikennettä koskevia määräyksiä yksittäisille kaduille, mutta ei laajoille alueille, kuten koko kaupunkiin. Nastarenkaiden pito on jäisillä tienpinnoilla parempi kuin kitkarenkaiden, ja ne myös estävät tienpintoja kiillottumasta liikaa ja tulemasta liian liukkaiksi. Näin ollen tavoitteena ei ole nastarenkaiden kieltäminen vaan niiden osuuden vähentäminen. Lopullisena tavoitteena kaupungilla on, että kitkarenkaiden osuus nousisi 70 %:iin talvikaudella 2030-31. Kitkarenkaiden osuuden kasvaminen vähentää myös selvästi tieliikenteen aiheuttamaa melua, joka on yksi merkittävä liikenteen ympäristöhaitta Helsingissä. Rakennusvirasto valmistelee esitystä kitkarenkaiden edistämiseksi uudelle kaupunkiympäristölautakunnalle syksyllä 2017.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Outi Väkevä, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31516  
outi.vakeva(a)hel.fi