



04.02.2019

Asia/18

## § 109

### Lausunto ympäristöministeriölle luonnoksesta kansalliseksi ilman- suojeluohjelmaksi 2030

HEL 2018-013400 T 11 00 01

VN/7112/2018; YM

#### Päätös

Kaupunginhallitus antoi ympäristöministeriölle luonnoksesta kansalliseksi ilmansuojeluohjelmaksi seuraavan lausunnon:

#### Toimenpiteiden vaikuttavuus

Ilmanlaadun parantamiseksi tarvitaan laaja-alaisia toimenpiteitä. Vaikka lainsäädännössä asetetut raja-arvot alittuvat Suomessa useimpien ilmansaastekomponenttien osalta, aiheutuu niistä tästä huolimatta haittaa terveydelle ja viihtyisyydelle sekä ympäristölle. Luonnoksen tavoitteet päästöjen ja pitoisuuksien vähentämiseksi ovat kannatettavia. Määrätietoista ilmansuojelutyötä tulee jatkaa.

Helsingissä liikenteen päästöt heikentävät ilmanlaatua ja aiheuttavat terveyshaittoja erityisesti kantakaupungissa ja vilkasliikenteisten väylien varrella. EU:n yhteinen, valtioneuvoston asetuksella asetettu typpidioksidin vuosikeskiarvopitoisuuden raja-arvo 40 µg/m<sup>3</sup> ylittyy tai on vaarassa ylittyä usean kilometrin matkalla. Vuosiraja-arvo piti saavuttaa 1.1.2010, ja EU on ryhtynyt valvontamenettelyyn useita jäsenmaita kohtaan ilmanlaatudirektiivin raja-arvojen ylitysten vuoksi. Helsingin kaupunki sai ympäristöministeriöltä ympäristönsuojelulain 149 §:n mukaisesti ja Euroopan komission suostumuksella typpidioksidiraja-arvon noudattamiselle jatkoaikaa niin, että raja-arvo ei saisi ylittyä enää vuonna 2015. Koska tähän ei päästy, oli kaupungin laadittava ympäristönsuojelulain 147 §:n mukaisesti uusi ilmansuojelusuunnitelma, joka sisältää ne toimenpiteet, joilla liikenteen päästöt vähenevät niin, että typpidioksidin vuosiraja-arvo ei enää ylitä. Helsingin ympäristölautakunta hyväksyi 1.11.2016 Ilmansuojelusuunnitelman vuosille 2017 - 2024. Helsingin suunnitelma sisältää toimenpiteitä paitsi pakokaasuperäisten päästöjen, myös katupölyn ja puun pienpolton päästöjen vähentämiseksi. On tärkeää, että Helsingin ilmansuojelusuunnitelma ja kansallinen ohjelma tukevat toisiaan.

Pienhiukkaspitoisuudet eivät ylitä raja-arvoa Helsingissä, mutta tutkimusten mukaan niillä on merkittäviä terveysvaikutuksia myös täällä. Pienhiukkasille asetettu raja-arvo on hyvin korkea verrattuna WHO:n ohjeeseen. Nykytietämyksen mukaan niiden pitoisuudelle ei voida osoittaa terveyden kannalta haitatonta kynnysarvoa.



Luonnoksen luvussa 6 esitetyt toimenpiteet tukevat Helsingin kaupungin sekä muiden kuntien ilmansuojelutoimenpiteiden toteuttamista, sekä ilmastomuutoksen torjumistyötä. Toimenpiteet pohjautuvat suurelta osin ajoneuvoteknologian kehittämiseen, millä on suuri vaikutus päästöjen vähenemiseen. Tieliikenteen osalta raskaalle liikenteelle sekä henkilö- ja pakettiautoille asetetut raja-arvot EU-tasolla ovat tehokkaasti vähentäneet uusien autojen päästöjä. Raja-arvojen kehittämistä ja asteittaista tiukentamista on syytä tukea edelleen, jotta varmistetaan myönteinen kehitys.

Markkinaehtoisten uusien liikkumispalveluiden toimintaedellytyksiä parantamalla voidaan kehittää liikennejärjestelmän energiatehokkuutta ja vähentää oman auton omistamisen tarvetta. Erityistä huomiota tulee kuitenkin kiinnittää siihen, että uudet liikkumisen palvelut parantavat liikennejärjestelmän energiatehokkuutta eivätkä ohjaa käyttäjiä vähemmän kestäviin kulkumuotoihin.

Helsingin hiilineutraalisuustavoite nojaa liikenteen osalta sähköautojen määrän ripeään kasvuun vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen vaatii autokannan nykyistä nopeampaa uusiutumista ja riittävän kattavaa latausinfraa. Yleisesti tieliikenteen vähäpäästöisiä käyttövoimia tulee tukea ja edistää kansallisella tasolla muun muassa mahdollistamalla maantieteellisesti riittävän kattavan ja yhtenäisen jakeluinfran toteutuminen siten, ettei jakeluinfran puute rajoita tai estä vähäpäästöisten käyttövoimien yleistymistä tieliikenteessä. Vähäpäästöisten käyttövoimien yleistymisen kannalta on hyvin tärkeää myös edesauttaa autokannan entistä nopeampaa uudistumista esimerkiksi liikenteen verotusta kehittämällä.

On erittäin hyvä, että ohjelmassa on huomioitu paitsi liikenteen pako-kaasupäästöt, myös katupöly ja puun pienpoltto, joiden vaikutukset paikalliseen ilmanlaatuun ovat ajoittain hyvin suuria.

Katupölyn eli hengitettävien hiukkasten raja-arvot eivät ole ylittyneet Helsingissä viime vuosina, mutta ylitysriski on edelleen olemassa erityisesti vilkasliikenteisissä katukuiluissa, ja katupöly heikentää yleisesti ilmanlaatua etenkin keväisin. Ilman tehokkaita pölytorjuntatoimenpiteitä ja niiden jatkuvaa kehittämistä raja-arvo ylittyisi edelleen. Ilmansuojeluohjelman toimenpiteissä tulisi tuoda vahvemmin esiin katupölyn ennalta ehkäisyn merkitystä. Katujen kunnossapidolla voidaan vaikuttaa jo muodostuneen katupölyn poistamiseen katutilasta. Tulisi olla kuitenkin mahdollista vaikuttaa katupölyn syntyyn, erityisesti edistämällä kitkarenkaiden käyttöä. Tiedonvaihtoa ja parhaiden käytäntöjen levittämistä edistävät toimenpiteet ovat kannatettavia. Helsingissä on muun muassa laajojen tutkimushankkeiden yhteydessä tunnistettu hyviä käy-



täntöjä liukkaudentorjuntaan, pölynsidontaan ja kadunpuhdistukseen. Käytännöt ovat sovellettavissa muihin kuntiin ja valtion maanteihin.

Puun pienpolton osalta tarvitaan sekä suoraan päästöihin vaikuttavia toimia että myös työkaluja haittoihin puuttumiseen eli valvonnan tehostamiseen. Kuluttajien takka- ja erityisesti kiuasvalintojen tueksi tarvitaan helposti ymmärrettävää tietoa ja ohjausta.

Pienpolton savuhaittojen ehkäisemisessä valvonnan rooli korostuu sitä mukaa kun vanhojen talojen tulisijat ja niiden käyttäjät ikääntyvät, asukkaat vaihtuvat ja asuinalueet tiivistyvät. Helsingissä myös yleiset grillipaikat kaupunkialueella yleistyvät, mikä lisää valvontatarvetta. Nykyinen savuhaittojen valvontakäytäntö on runsaasti resursseja kuluttavaa, sillä monesti valvontakäyntejä joudutaan tekemään useita eikä terveys- tai viihtyisyyshaittaa pystytä kuitenkaan todentamaan. Haitan suuruuteen vaikuttaa hyvin paljon säätila, maantieteellinen sijainti, poltettava materiaali, ja lisäksi kiukaiden ja takkojen lämmittäminen on satunnais- ta ja ennakoimatonta. Haitta on monesti jo ohi, kun tarkastajat pääsevät tarkastuksille.

Kunnissa on erilaisia valvontakäytäntöjä. Kuntien ympäristön- ja terveydensuojeluviranomaisten tarve saada yhtenäisiä ohjeita ja valvontatyökaluja savuhaittojen arvioimisessa onkin ensisijaisen tärkeää. Valviran ohjeen päivittäminen olisi siksi priorisoitava korkealle toimenpidelistassa. Esimerkiksi Helsingissä savuhaittoja valvovat pääsääntöisesti ympäristötarkastajat, joten tärkeää olisi ottaa ohjeen valmistelutyöryhmään kuntien terveydensuojeluviranomaisten lisäksi myös kuntien ympäristönsuojeluviranomaisia. Ohje on tarpeen laatia hyvin laajassa yhteistyössä eri tahojen kanssa, ja valmistelutyössä tulee huomioida kuntien erilaiset lähtökohdat ja tarpeet. Kuntien valvojat tarvitsevat lisää työkaluja savuhaittojen selvittämiseen ja todentamiseen, esimerkiksi päästöjen mittaushetken mahdollisuuden. Yhteistyötä nuohoojien kanssa tässä asiassa on tarpeen kehittää edelleen. Pääkaupunkiseudulla ja Turussa on käynnistymässä siihen liittyvä pilottihanke, jonka tuloksia kannattaa hyödyntää.

Puun polton päästöjen terveysvaikutuksista sekä ilmastonmuutosta kiihdyttävästä mustahiilestä viestiminen kansallisella tasolla on hyvin tärkeää.

### Toimenpiteiden kustannustehokkuus

Vaikka ilmanlaadun raja-arvojen ylityksiä ei ole mitattu muualla kuin Helsingissä, aiheuttavat ilman epäpuhtaudet kuitenkin merkittäviä terveyshaittoja ja sitä kautta myös huomattavia kustannuksia koko maassa. Ilmanlaatuhaikkojen pienentäminen tuo huomattavia säästöjä terveydenhoitokustannuksissa. Ilmansuojeluohjelmassa tulisikin kustannuste-



hokkuutta arvioitaessa tuoda vahvemmin esiin ilmalaatuhaittojen aiheuttamat terveystalustannukset. Päästökattodirektiivin tavoitteena on, että päästövähennysten ansiosta ilman epäpuhtauksien aiheuttamat ennenaikaiset kuolemat Euroopassa vähenisivät lähes puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Suomessakin ilmansaasteiden arvioidaan aiheuttavan lähes 2000 ennenaikaista kuolemaa vuosittain ja lisäksi erittäin huomattavan määrän sairastumisia ja sairauksien pahenemisia.

Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmaa valmisteltaessa liikenteen hinnoittelun arvioitiin olevan ilmastopäästövähennysten näkökulmasta liikenteen osa-alueen sekä vaikuttavin että kustannustehokkain toimenpide. Liikenteen hinnoittelun kokonaisuus koostuu pysäköinnin hinnoittelusta, joukkoliikenteen hinnoittelusta sekä ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmästä.

Luonnoksessa esitetyt toimenpiteet voidaan suurelta osin toteuttaa kustannustehokkaasti kehittämällä muun muassa hankintakriteereitä ja verotusta. Hankinnoissa on tärkeää huomioida koko elinkaaren aikaiset kustannukset.

#### Mahdolliset muut toimenpiteet

On tärkeää, että valtio ja kansallinen ohjelma tukee kuntien ja kaupunkien tekemää ilmansuojelutyötä ja ottaa huomioon erilaisten kuntien erilaiset lähtökohdat. Kuntien ja valtion yhteistyö sekä yhteiset tavoitteet ja toimenpiteet ovat välttämättömiä. Kunnalla on rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa alueellaan useisiin ilmanlaatuun vaikuttaviin asioihin.

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmän käyttöönotto nostettiin Helsingin ilmansuojelusuunnitelmassa 2017 – 2024 tehokkaimmaksi keinoksi vaikuttaa vilkasliikenteisten katujen ilmanlaatuun. Tällä hetkellä lainsäädäntö ei kuitenkaan mahdollista maksujen asettamista. Jos tällaista lainsäädäntöä annetaan, olennaisen tärkeää on, että tiemaksuilla saatavat tulot voidaan kohdentaa kyseisen alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmän käyttöönotto on myös Helsingin seudun MAL-työssä todettu tehokkaaksi henkilöautoliikenteen suoritteen ja päästöjen vähentämiskeinoksi ja sen käyttöönoton selvittäminen sisältyy toimenpiteenä myös Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelmaan. Myös kansallisella tasolla ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmät kaupunkiseuduilla on tunnustettu tärkeäksi toimenpiteeksi liikenteen päästöjen vähentämiseksi esimerkiksi liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän joulukuussa 2018 julkaistussa loppuraportissa (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 13/2018). Ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmä mahdollistaisi myös muun muassa



kannusteiden luomisen vähäpäästöisille ajoneuvoille ja elinkeinoelämän kuljetuksille.

Autojen tekniikan kehittyminen ja käyttövoimien muuttuminen eivät vähennä katupölyn muodostumista. Pääkaupunkiseuduilla tehdyissä laajoissa tutkimushankkeissa on havaittu, että noin puolet katupölystä on peräisin tienpintojen päällysteestä. Suurin osa tästä aineksesta on nastarenkaiden kuluttamaa. Rengasvalinnoilla onkin erittäin merkittävä vaikutus katupölyn muodostumiseen, ja kitkarenkaiden edistäminen on nostettu Helsingin ilmansuojelusuunnitelmassa tärkeäksi toimenpiteeksi. Kitkarenkaiden lisääminen turvallisesti edellyttäisi kuitenkin laajalaista yhteistyötä. Liukkaudentorjuntaa tulisi kehittää yhteistyössä sekä kuntien että valtion vastuulla olevilla teillä kitkarenkaiden laajamittaisemman käytön mahdollistamiseksi. Myös viestintää asiasta olisi hedelmällisintä tehdä yhteistyössä laaja-alaisesti. Kansalliseen ohjelmaan kitkarenkaiden edistäminen tulisikin nostaa voimakkaammin mukaan. Myös nastarenkaiden alueellinen käyttökielto tai -maksu tulisi mahdollistaa.

Valtion vastuulla olevat pääväylät vaikuttavat merkittävästi useiden taajamien ilmanlaatuun ja niiden pölyntorjunta on hyvin keskeinen toimi katupölyhaittojen vähentämisessä. Tutkimushankkeissa ja kaupunkien käytännön työssä on havaittuja tehokkaita käytäntöjä ja toimenpiteitä, joista viestimistä ja niiden jalkauttamista laajemmin kannattaa tehostaa. Ilmansuojeluohjelman luonnoksessa viitataan pääväylien osalta ainoastaan Pölyävät maantiet –hankkeen suositusten toteuttamiseen. Niitä olisi syytä avata, konkretisoida ja vastuuttaa tarkemmin.

Katupöly ei ole pelkästään viihtyisyyshaitta vaan aiheuttaa hyvin merkittäviä terveyshaittoja. Kaikkia sen haittamekanismeja ja vaikutuksia ei vielä tunneta. Tutkimuksia vaikutuksista ja torjumiskeinoista onkin syytä edelleen jatkaa.

Kaupunkien tiivistyessä on riskinä, että vilkasliikenteisten katujen ilmanlaatu heikkenee tuulettumisen heikentyessä. On tärkeää tutkia ja selvittää ilmansaasteiden ulko-sisäilmasiirtymää ja mahdollisuuksia tehokkaasti vaikuttaa siihen, sekä kehittää muita keinoja ihmisten altistumisen vähentämiseksi. Maankäytön suunnittelun tueksi tarvitaan lisäksi tietoa muun muassa päästöistä ja niiden kehittymisestä sekä ilmansaastepitoisuuksista nyt ja tulevaisuudessa. Myös ilmanlaadun mallinnusta on syytä kehittää.

#### Muita havaintoja

Ilmansuojeluohjelman luonnoksessa ei ole tarpeettomia toimenpiteitä.



04.02.2019

Ohjelma on laaja ja ottaa hyvin huomioon eri toimenpiteiden tarpeellisuuden. Kuitenkin osan toimenpiteistä tulisi olla konkreettisempia ja vastuutettuja, jotta niiden toteutuminen varmistuisi. On tärkeää, että valtio varaa toimenpiteiden toteuttamiseen riittävästi resursseja.

Ilmansuojeluohjelmassa tulisi tuoda vahvemmin esiin ilmalaatuhaittojen aiheuttamat terveystaloudelliset kustannukset. Ilmanlaatuhaittojen pienentämisellä on mahdollista saavuttaa huomattavia säästöjä terveydenhoitokustannuksissa.

Luonnoksessa on hyvin kattavasti kuvattu kansallisen ilmansuojelun toimintaympäristö. Lainsäädäntö, ilmansaastekomponentit, päästölähteet, pitoisuuksien ja päästöjen kehitys, haasteet ja tavoitteet on kaikki koottu yhteen tarjoten hyvin kokonaisvaltaisen katsauksen kansalliseen ilmansuojeluun. Tärkeää on, että myös yhtymäkohdat ilmastotavoitteisiin ja –lainsäädäntöön on huomioitu ja kuvattu selkeästi.

**Esittelijä**

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

**Lisätiedot**

Timo Lindén, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Lausuntopyyntö 21.12.2018, kansallinen ilmansuojeluohjelma 2030, Ympäristöministeriö
- 2 Kansallinen ilmansuojeluohjelma 2030 - luonnos

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Otteet**

**Ote**  
Ympäristöministeriö

**Päätösehdotus**

Päätös on ehdotuksen mukainen.

**Esittelijän perustelut**

Lausuntopyyntö

Ympäristöministeriö pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa luonnoksesta kansalliseksi ilmansuojeluohjelmaksi 2030 lausuntoa. Lausuntoa on pyydetty 25.1.2019 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määrää-



aikaa on pidennetty 5.2.2019 asti. Lausunnot on pyydetty antamaan lausuntopyynnöt.fi:ssä julkaistua lausuntopyyntöön.

### Kansallinen ilmansuojeluohjelma

Ympäristöministeriö asetti joulukuussa 2017 laajapohjaisen työryhmän valmistelemaan kansallista ilmansuojeluohjelmaa 2030. Ehdotuksen tuli kattaa päästökattodirektiivissä (EU) 2016/2284 ilmansuojeluohjelmalle asetut vaatimukset ja muut ilmanlaadun parantamiseksi tarvittavat toimet. Lisäksi tehtävänä oli tukea arktiselle neuvostolle tehtävän mustahiili ja metaani -selvityksen valmistelua.

Päästökattodirektiivi hyväksyttiin joulukuussa 2016. Direktiivin tavoitteena on, että päästövähennysten ansiosta ilman epäpuhtauksien aiheuttamat ennenaikaiset kuolemat Euroopassa vähenisivät lähes puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Direktiivi edellyttää, että jäsenmaat vähentävät rikkidioksidin, typen oksidien, ammoniakkin, pienhiukkasten ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden pois lukien metaani, päästöjään. Hengitettävät hiukkaset (PM10) eivät kuulu päästökattodirektiivin vähennysvelvoitteiden piiriin, mutta niiden päästömäärät pitää raportoida vuosittain komissiolle. Veloitteet ovat jatkoa ensimmäisen päästökattodirektiivin mukaisille päästöjen vähennysvelvoitteille. Direktiivi edellyttää, että jäsenmaat laativat kansallisen ilmansuojeluohjelman päästöjen vähentämiseksi.

Kansallinen ilmansuojeluohjelma ulottuu vuoteen 2030 ja sisältää ne toimenpiteet, joiden avulla direktiivin päästövähennysveloitteet toteutetaan sekä kansallisesti tarvittavat lisätoimet ilmanlaadun parantamiseksi ja huonolle ilmanlaadulle altistuvien ihmisten määrän vähentämiseksi. Ohjelmassa tarkastellaan mustahiilen ja metaanin päästöjen kehitystä myös osana ilmastomuutoksen hillintää erityisesti arktisella alueella. Näille epäpuhtauksille päästöille ei kuitenkaan ole asetettu päästökattodirektiivissä vähentämisvelvoitteita. Mustahiilipäästöt tulee raportoida osana päästökattodirektiivin EU-raportointia. Mustahiilipäästöjen vähentämistä koskevat arktisen neuvoston päästöjen vähentämistavoitteet ja -suositukset. Lausuntopyynnön mukaan ohjelman valmistelun valmistelussa on otettu huomioon eri politiikkasektoreilla, kuten energia- ja ilmastopolitiikassa, liikenteessä ja maataloudessa, tehdyt ja valmisteilla olevat strategiat, ohjelmat ja hankkeet sekä niiden puitteisissa tehtävät toimet.

Ilmansuojeluohjelman on otettu huomioon eri politiikkasektoreilla, kuten energia- ja ilmastopolitiikassa, liikenteessä ja maataloudessa tehdyt ja valmisteilla olevat strategiat, ohjelmat ja hankkeet sekä niiden puitteisissa tehtävät toimet.



04.02.2019

Asia/18

Kansallisen ilmansuojeluohjelman tavoitteet on esittää Suomen ilmansuojelun nykytilanne, sen tavoitteet ja veloitteet sekä toimenpiteet ilmanlaadusta aiheutuvien terveys- ja ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Ilmansuojeluohjelma hyväksytään valtioneuvostossa.

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindèn, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 21.12.2018, kansallinen ilmansuojeluohjelma 2030, Ympäristöministeriö
- 2 Kansallinen ilmansuojeluohjelma 2030 - luonnos

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Otteet

**Ote**  
Ympäristöministeriö

## Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 28.01.2019 § 88

HEL 2018-013400 T 11 00 01

VN/7112/2018; YM

### Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

### Käsittely

28.01.2019 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Veronika Honkasalon ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

### Postiosoite

PL 1  
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





04.02.2019

Lisätiedot

Timo Lindèn, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto 18.01.2019 § 10

HEL 2018-013400 T 11 00 01

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto antoi kaupunginhallitukselle ehdotuksesta Kansalliseksi ilmansuojeluohjelmaksi 2030 seuraavan lausunnon:

Ympäristöministeriön lausuntopyynnössä on pyydetty vastaamaan erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

Ovatko luvussa 6 esitetyt toimenpiteet vaikuttavia?

Ilmanlaadun parantamiseksi tarvitaan hyvin laaja-alaisia toimenpiteitä. Vaikka lainsäädännössä asetetut raja-arvot alittuvat Suomessa useimpien ilmansaastekomponenttien osalta, aiheutuu niistä tästä huolimatta haittaa terveydelle ja viihtyisyydelle sekä ympäristölle. Tämän vuoksi luonnoksessa olevat tavoitteet päästöjen ja pitoisuuksien vähentämiseksi ovat kannatettavia, ja määrätietoista ilmansuojelutyötä tulee jatkaa.

Helsingissä liikenteen päästöt heikentävät ilmanlaatua ja aiheuttavat terveyshaittoja erityisesti kantakaupungissa ja vilkasliikenteisten väylien varrella. EU:n yhteinen, valtioneuvoston asetuksella asetettu typpidioksidin vuosikeskiarvopitoisuuden raja-arvo 40 µg/m<sup>3</sup> ylittyy tai on vaarassa ylittyä usean kilometrin matkalla. Vuosiraja-arvo piti saavuttaa 1.1.2010, ja EU on ryhtynyt valvontamenettelyyn useita jäsenmaita kohtaan ilmanlaatudirektiivin raja-arvojen ylitysten vuoksi. Helsingin kaupunki sai ympäristöministeriöltä ympäristönsuojelulain 149 §:n mukaisesti ja Euroopan komission suostumuksella typpidioksidiraja-arvon noudattamiselle jatkoaikaa niin, että raja-arvo ei saisi ylittyä enää vuonna 2015. Koska tähän ei päästy, oli kaupungin ympäristönsuojelulain 147 §:n mukaisesti laadittava uusi ilmansuojelusuunnitelma, joka sisältää ne toimenpiteet, joilla liikenteen päästöt vähenevät niin, että typpidioksidin vuosiraja-arvo ei enää ylity. Helsingin ympäristölautakunta hyväksyi 1.11.2016 Ilmansuojelusuunnitelman vuosille 2017 - 2024. Helsingin suunnitelma sisältää toimenpiteitä paitsi pakokaasuperäisten päästöjen, myös katupölyn ja puun pienpolton päästöjen vähentämiseksi. On tärkeää, että Helsingin ilmansuojelusuunnitelma ja kansallinen ohjelma tukevat toisiaan.



Pienhiukkaspitoisuudet eivät ylitä raja-arvoa Helsingissä, mutta tutkimusten mukaan niillä on merkittäviä terveysvaikutuksia myös täällä. Pienhiukkasille asetettu raja-arvo on hyvin korkea verrattuna WHO:n ohjearvoon. Nykytietämyksen mukaan niiden pitoisuudelle ei voida osoittaa terveyden kannalta haitatonta kynnyksarvoa.

Luvussa 6 esitetyt toimenpiteet tukevat Helsingin kaupungin sekä muiden kuntien ilmansuojelutoimenpiteiden toteuttamista, sekä ilmastomuutoksen torjumistyötä. Toimenpiteet pohjautuvat suurelta osin ajoneuvoteknologian kehittämiseen, millä on suuri vaikutus päästöjen vähentämiseen. Tieliikenteen osalta raskaalle liikenteelle sekä henkilö- ja pakettiautoille asetetut raja-arvot EU-tasolla ovat tehokkaasti vähentäneet uusien autojen päästöjä. Raja-arvojen kehittämistä ja asteittaista tiukentamista on syytä tukea edelleen, jotta varmistetaan myönteinen kehitys.

Markkinaehtoisten uusien liikkumispalveluiden toimintaedellytyksiä parantamalla voidaan kehittää liikennejärjestelmän energiatehokkuutta ja vähentää oman auton omistamisen tarvetta. Erityistä huomiota tulee kuitenkin kiinnittää siihen, että uudet liikkumisen palvelut parantavat liikennejärjestelmän energiatehokkuutta eivätkä ohjaa käyttäjiä vähemmän kestäviin kulkumuotoihin.

Helsingin hiilineutraalisuustavoite nojaa liikenteen osalta sähköautojen määrän ripeään kasvuun vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen vaatii autokannan nykyistä nopeampaa uusiutumista ja riittävän kattavaa latausinfraa. Yleisesti tieliikenteen vähäpäästöisiä käyttövoimia tulee tukea ja edistää kansallisella tasolla muun muassa mahdollistamalla maantieteellisesti riittävän kattavan ja yhtenäisen jakeluinfraan toteutuminen siten, ettei jakeluinfra puute rajoita tai estä vähäpäästöisten käyttövoimien yleistymistä tieliikenteessä. Vähäpäästöisten käyttövoimien yleistymisen kannalta on hyvin tärkeää myös edesauttaa autokannan entistä nopeampaa uudistumista esimerkiksi liikenteen verotusta kehittämällä.

On erittäin hyvä, että ohjelmassa on huomioitu paitsi liikenteen pako-kaasupäästöt, myös katupöly ja puun pienpoltto, joiden vaikutukset paikalliseen ilmanlaatuun ovat ajoittain hyvin suuria.

Katupölyn eli hengitettävien hiukkasten raja-arvot eivät ole ylittyneet Helsingissä viime vuosina, mutta ylitysriski on edelleen olemassa erityisesti vilkasliikenteisissä katukuiluissa, ja katupöly heikentää yleisesti ilmanlaatua etenkin keväisin. Ilman tehokkaita pölyntorjuntatoimenpiteitä ja niiden jatkuvaa kehittämistä raja-arvo ylittyisi edelleen. Ilmansuojeluohjelman toimenpiteissä tulisi tuoda vahvemmin esiin katupölyn ennalta ehkäisyn merkitystä. Katujen kunnossapidolla voidaan vaikuttaa





Vaikka ilmanlaadun raja-arvojen ylityksiä ei ole mitattu muualla kuin Helsingissä, aiheuttavat ilman epäpuhtaudet kuitenkin merkittäviä terveyshaittoja ja sitä kautta myös huomattavia kustannuksia koko maassa. Ilmanlaatuhaittojen pienentäminen tuo huomattavia säästöjä terveydenhoitokustannuksissa. Ilmansuojeluohjelmassa tulisikin kustannustehokkuutta arvioitaessa tuoda vahvemmin esiin ilmalaatuhaittojen aiheuttamat terveystaloudelliset kustannukset. Päästökattodirektiivin tavoitteena on, että päästövähennysten ansiosta ilman epäpuhtauksien aiheuttamat ennenaikaiset kuolemat Euroopassa vähenisivät lähes puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Suomessakin ilmansaasteiden arvioidaan aiheuttavan lähes 2000 ennenaikaista kuolemaa vuosittain ja lisäksi erittäin huomattavan määrän sairastumisia ja sairauksien pahenemisia. Näiden aiheuttamat taloudelliset menetykset ovat maassamme EU:n selvityksen mukaan useita miljardeja euroja joka vuosi.

Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmaa valmisteltaessa liikenteen hinnoittelun arvioitiin olevan ilmastopäästövähennysten näkökulmasta liikenteen osa-alueen sekä vaikuttavin että kustannustehokkain toimenpide. Liikenteen hinnoittelun kokonaisuus koostuu pysäköinnin hinnoittelusta, joukkoliikenteen hinnoittelusta sekä ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmästä.

Luonnoksessa esitetyt toimenpiteet voidaan suurelta osin toteuttaa kustannustehokkaasti kehittämällä muun muassa hankintakriteereitä ja verotusta. Hankinnoissa on tärkeää huomioida koko elinkaaren aikaiset kustannukset.

Puuttuuko jokin merkittävä toteuttamiskelpoinen toimenpide?

On hyvin tärkeää, että kansallinen ohjelma tarjoaa selkänöjaa kuntien tekemälle ilmansuojelutyölle. Kuntien ja valtion yhteistyö sekä yhteiset tavoitteet ja toimenpiteet ovat välttämättömiä. Kunnalla on rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa alueellaan useisiin ilmanlaatuun vaikuttaviin asioihin.

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmän käyttöönotto nostettiin Helsingin ilmansuojelusuunnitelmassa 2017 – 2024 tehokkaimmaksi keinoksi vaikuttaa vilkasliikenteisten katujen ilmanlaatuun. Tällä hetkellä lainsäädäntö ei kuitenkaan mahdollista maksujen asettamista. Lisäksi lainsäädännöllä tulisi mahdollistaa tiemaksuilla saatavien tulojen kohdentaminen kyseisen alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmän käyttöönotto on myös Helsingin seudun MAL-työssä todettu tehokkaaksi henkilöautoliikenteen suorituksen ja päästöjen vähentämiskeinoksi ja sen käyttöönoton selvittäminen sisältyy toimenpiteenä myös Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpi-



deohjelmaan. Myös kansallisella tasolla ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmät kaupunkiseuduilla on tunnustettu tärkeäksi toimenpiteeksi liikenteen päästöjen vähentämiseksi esimerkiksi liikenteen ilmastopoliitiikan työryhmän joulukuussa 2018 julkaistussa loppuraportissa (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2018). Ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmä mahdollistaisi myös muun muassa kannusteiden luomisen vähäpäästöisille ajoneuvoille ja elinkeinoelämän kuljetuksille.

Autojen tekniikan kehittyminen ja käyttövoimien muuttuminen eivät vähennä katupölyn muodostumista. Pääkaupunkiseuduilla tehdyissä laajoissa tutkimushankkeissa on havaittu, että noin puolet katupölystä on peräisin tienpintojen päällysteestä. Suurin osa tästä aineksesta on nastarenkaiden kuluttamaa. Rengasvalinnoilla onkin erittäin merkittävä vaikutus katupölyn muodostumiseen, ja kitkarenkaiden edistäminen on nostettu Helsingin ilmansuojelusuunnitelmassa tärkeäksi toimenpiteeksi. Kitkarenkaiden lisääminen turvallisesti edellyttäisi kuitenkin laaja-alaista yhteistyötä. Liukkaudentorjuntaa tulisi kehittää yhteistyössä sekä kuntien että valtion vastuulla olevilla teillä kitkarenkaiden laajamittaisemman käytön mahdollistamiseksi. Myös viestintää asiasta olisi hedelmällisintä tehdä yhteistyössä laaja-alaisesti. Kansalliseen ohjelmaan kitkarenkaiden edistäminen tulisikin nostaa voimakkaammin mukaan. Myös nastarenkaiden alueellinen käyttökielto tai -maksu tulisi mahdollistaa.

Valtion vastuulla olevat pääväylät vaikuttavat merkittävästi useiden taajamien ilmanlaatuun ja niiden pölyntorjunta on hyvin keskeinen toimi katupölyhaittojen vähentämisessä. Tutkimushankkeissa ja kaupunkien käytännön työssä on havaittuja tehokkaita käytäntöjä ja toimenpiteitä, joista viestimistä ja niiden jalkauttamista laajemmin kannattaa tehostaa. Ilmansuojeluohjelman luonnoksessa viitataan pääväylien osalta ainoastaan Pölyävät maantiet –hankkeen suositusten toteuttamiseen. Niitä olisi syytä avata, konkretisoida ja vastuuttaa hieman tarkemmin.

Katupöly ei ole pelkästään viihtyisyyshaitta vaan aiheuttaa hyvin merkittäviä terveyshaittoja. Kaikkia sen haittamekanismeja ja vaikutuksia ei vielä tunneta. Tutkimuksia vaikutuksista ja torjumiskeinoista onkin syytä edelleen jatkaa.

Kaupunkien tiivistyessä on riskinä, että vilkasliikenteisten katujen ilmanlaatu heikkenee tuulettumisen heikentyessä. On tärkeää tutkia ja selvittää ilmansaasteiden ulko-sisäilmasiirtymää ja mahdollisuuksia tehokkaasti vaikuttaa siihen, sekä kehittää muita keinoja ihmisten altistumisen vähentämiseksi. Maankäytön suunnittelun tueksi tarvitaan lisäksi tietoa muun muassa päästöistä ja niiden kehittymisestä sekä ilmansaastepitoisuuksista nyt ja tulevaisuudessa. Myös ilmanlaadun mallinnusta on syytä kehittää.



Onkin jokin toimenpide ilmansuojelun näkökulmasta tarpeeton tai toteuttamiskelvoton?

Ilmansuojeluohjelman luonnoksessa ei ole tarpeettomia toimenpiteitä.

Mahdolliset muut kommentit ohjelmaluonnoksesta?

Ohjelma on laaja ja ottaa hyvin huomioon eri toimenpiteiden tarpeellisuutta. Kuitenkin osan toimenpiteistä toivoisi olevan hieman konkreettimpia, jotta niille löytyisi vastuutaho ja niiden toteutuminen varmistuisi. On tärkeää, että toimenpiteiden toteuttamiseen varataan myös riittävästi resursseja.

Ilmansuojeluohjelmassa tulisi tuoda vahvemmin esiin ilmalaatuhaittojen aiheuttamat terveystkustannukset. Ilmanlaatuhaittojen pienentämisellä on mahdollista saavuttaa huomattavia säästöjä terveydenhoitokustannuksissa.

Luonnoksessa on hyvin kattavasti kuvattu kansallisen ilmansuojelun toimintaympäristö. Lainsäädäntö, ilmaansaastekomponentit, päästölähteet, pitoisuuksien ja päästöjen kehitys, haasteet ja tavoitteet on kaikki koottu yhteen tarjoten hyvin kokonaisvaltaisen katsauksen kansalliseen ilmansuojeluun. Tärkeää on, että myös yhtymäkohdat ilmastotavoitteisiin ja –lainsäädäntöön on huomioitu ja kuvattu selkeästi.

Esittelijä

ympäristöjohtaja  
Esa Nikunen

Lisätiedot

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