

## **Norjan ja Ruotsin suurimpien kaupunkien nastarengasrajoitukset (NASTA-tutkimusohjelman loppuraportin liite)**

Kalle Toiskallio, Lectus Ky 2013

NASTA-tutkimusohjelmassa on keskitytty ulkomaisista kokemuksista erityisesti Norjan neljään suurimpaan kaupunkiin: Osloon, Bergeniin, Trondheimiin ja Stavangeriin. Oslo on Helsingin kokoluokkaa ja maan pääkaupunki. Norjassa on jo 1990-luvulta alkanut kokemus ja uomiinsa asettunut ympäristöpainotteinen talvirengaspolitiikka. Kaupunkien sijainti Atlantin rannikolla, jossa ilman lämpötila vaihtelee talvella nollan molemmin puolin, tuottaa usein olosuhteet, joissa tienpinnan kitka on heikko. Muun muassa tästä syystä kaupungeissa on jouduttu kiinnittämään huomioita kaupunki-ilman laatuun jo ennen EU-direktiivejä – eurooppalaisten sanktioiden edessä Tukholmakin on joutunut aktivoitumaan. Esimerkiksi oslolaisten on ollut hyvin helppo havaita Oslon päällä lepäävä kellertävä kaksikerroksinen ilmavaippa, kun he katsovat sitä ympäröivästä vuoristosta, joka on suosittua asuinseutua. Lisäksi norjalainen mökkeilykulttuuri tuottaa liikkumistarvetta kaupunkien ja maaseudun välillä samaan tapaan kuin Suomessakin.

Oslossa on tehty ilmanlaadun parantamiseksi paljon muutakin. Kaupunginvaltuusto on vuosina 2004 – 2010 mm. hyväksynyt ympäristönopeusrajoituksen (60 km/h), magnesiumkloridin käytön pölynsidonnassa, viikoittaisen katujen puhdistuksen kaupungin pääteillä, useita liikkumisen ohjauksen toimia sekä esim. eri keinoja puulämmityksen partikkelipäästöjen vähentämiseksi.

Tukholmassa, Uppsalassa ja Göteborgissa on viime vuosina aloitettu nastarenkaiden käytön rajoittaminen. Siinä missä Norjassa on asetettu valtion johdolla muutamaa euroa vastaava päivämaksu kaikille talviaikana nastarenkailta kaupungissa ajaville, on ruotsalaisissa kaupungeissa kielletty nastojen käyttö kokonaan yhdellä tai kahdella keskusta-alueen katujaksoilla. Tutkimusten mukaan molemmat rajoitustavat ovat toimivia, vaikka ruotsalaiskaupunkien nastakiellosta onkin lukuisia paikallisia poikkeuksia eri liikkujaryhmille.

Esimerkiksi Tukholman Hornsgatania koskevan nastankäyttökiellon vaikutuksena nastarenkaiden osuudet ovat voimakkaasti pudonneet. Vuoteen 2009 asti nastarenkaiden osuus Tukholman sisääntuloteillä oli hieman yli 70 %. Vuodenvaihteessa 2009–2010 osuus oli laskenut noin 65 %:iin. Hornsgatanilla nastarenkaita oli noin 40 %, kun muilla lähellä sijaitsevilla vertailukaduilla osuus oli noin 50 %. Nastattomien talvirenkaiden osuus kasvoi kaupunkialueella 27–37 %:iin.

Liikenneonnettomuuksissa ei havaittu lisäystä kiellon jälkeisenä aikana. PM10-päivittäisarvoylityksiä on kuitenkin ollut vähemmän kuin ennen nastarengaskieltoa. (Trafikkontoret 2010, Salén 2010)

Uppsalassakin hiukkaspitoisuudet kaduilla ovat pienentyneet ja liikenne vähentynyt nastarengaskieltokaduilla. Liikenne on kuitenkin jonkin verran kasvanut muilla kaduilla ja huonontanut niiden ilmanlaatua. (Andersson 2010 & 2011)

Henkilöautoliikenteen vähennyttä joukkoliikenteen käytön on ilmoitettu kasvaneen. Olennaisin kiellon vaikutuksista on ollut nastarengasosuuksien pienentyminen. Normaalisti

osuudet ovat olleet Uppsalassa 80–90 %, mutta nastarengaskiellon jälkeen Kungsgatanilla osuus oli vuoden 2010 lopulla vain 10 %. (Melin 2010)

Ilmeisesti koska Norjassa on vahva yksimielisyys nastarenkaiden haitallisuudesta kaupunki-ilman laadulle, autoilijat reagoivat maksuihin talvirengasvalinnoissaan. Norjan kaupungeissa, joissa 2000-luvun taitteessa alettiin vaatia nastarenkaiden käytöstä lupamaksu, oli tavoitteena saavuttaa 80 % kitkarengasosuus. Tavoite saavutettiin 2000-luvun kuluessa muun muassa Oslossa jo muutaman vuoden jälkeen. Tällöin lupamaksu oli talvella 2000-2001 väliaikaisesti pois käytöstä. Trondheimin kaupungissa maksu otettiin ensimmäisen kerran käyttöön vuonna 2001 ja talvikautena 2010–2011 maksua ei ole peritty, koska kitkarengastavoite oli täyttynyt edellisinä vuosina. Kaupunkien nastarengasosuuksia ja hiukkaspäästöjä seurataan kuitenkin jatkuvasti. (Gabestad & Kolbeinsen 2010, Trondheim Kommune 2011) Kaiken kaikkiaan hiukkaspäästöt vähenivät näissä kaupungeissa maksujen seurauksena eikä onnettomuuksien lisääntymistä ole havaittu (Rosland, 2010). Norjassa siis autoilijat näyttävät selvästi reagoivan talvirengasvalinnoillaan julkiseen ohjaukseen. Samoin kaupungit reagoivat ilmanlaadun muutostavoitteiden saavuttamiseen ja asettavat tai poistavat rajoituksia sen perusteella, mikä lisännee kaupunkilaisten uskoa toimenpiteiden tavoitteisiin. Tällaisista korvamerkityistä tieliikennemaksuistahan on Norjassa lukuisten tunneli- ja siltatyömaiden myötä pitkä kokemus.

Norjan ohella myös Ruotsissa yleinen talvirengaspolitiikka ja siihen liittyvä julkinen keskusteluilmapiiri on selvästi Suomea ympäristölähtoisempi. Kukaan ei Norjassa tai Ruotsissa tunnu väittävän, että kitkarengaat olisivat liukkaan jään pito-ominaisuuksiltaan nastarenkaiden veroisia. Ruotsin liikennevirasto kuitenkin suosittelee kitkarenkaiden käyttöä kaikissa ajonvakausjärjestelmällä varustetuissa autoissa. Käytännössä tämä rajaa pois vain kaikkein vanhimmat autot, joiden ajosuoritevaikutus on muutenkin koko liikenteen osalta hyvin pieni. Ruotsissa ja varsinkin Norjassa nastarenkaiden ympäristövaikutusten yksinkertaisesti tunnustetaan ylittävän niiden ääriolojen pito-ominaisuuksien merkittävyyden.

Sitä keskustelua, jota Ruotsissa nyt käydään kiivaastikin nastarenkaiden käytön rajoittamisesta, on käyty Norjassa jo 1990-luvulta lähtien. Vuonna 1994 Norjan hallitus asetti "Road Grip" -projektin, jonka tarkoituksena oli selvittää nastarenkaiden käytön yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ja näyttää suuntaa uudelle liikennepolitiikalle. (Krokeborg 1998) "Road Grip" -projektin tulosten perusteella Norjan hallitus päätti ottaa tavoitteekseen alentaa nastarenkaiden osuutta 20 %:iin neljässä Norjan suurimmassa kaupungissa ennen vuotta 2002. Muutoksen oli määrä tapahtua ilman nousua onnettomuusmäärissä. Samalla todettiin, että nastarengasosuuden tavoitetta ei kannata asettaa koko valtakunnan tasolla. (Nastarenkaiden käyttöselvitys, HKR 4/2001, 24)

Oslossa nastarengasosuus oli alkanut voimakkaasti laskea 75-85 % osuuksista jo 1990-luvun alkupuolelta. Nastamaksujen aloitusvaiheessa syksyllä 1999 nastarenkaiden osuus oli Oslossa enää 30 prosentin luokkaa. Nastamaksujen vaikutus muutoksessa kohti nykyisiä 15 prosentin osuuksia on toki huomattava, mutta määrällisesti suurin muutos oli saavutettu sitä ennen, lähinnä vuosittaisten ulkomainoskampanjoiden ansiosta. Poliittinen konsensus sekä ympäristö- että tienpidon viranomaisten yhteispeli niin kunnallisella kuin valtiollisellakin tasolla Norjassa ja maan suurimmissa kaupungeissa on ollut tässä prosessissa vahva tekijä.

Ruotsissa nastarenkaiden rajoittamisesta vielä keskustellaan, osin kriittisestikin. Valtio (maan hallitus) ei ole Norjan lailla muutosveturina, vaikka yksittäiset ministerit esittävätkin kannanottoja. Liikennevirasto suosittelee ajovakausjärjestelmillä varustettuihin eli kaikkiin uudehkoihin autoihin kitkarenkaita, mutta kansallinen lainsäädäntö ei mahdollista Norjan mallista alueellista nastamaksua. Sen sijaan yksittäiset kaupungit ovat ottaneet tiettyjen katujen nastankäyttökiellot toimepidevalikoimiinsa. Yleisesti ottaen kohdekaduilla nastarenkaiden käyttö on selvästi vähentynyt, liikennemäärät ovat hiukan pienentyneet, jonkin verran liikennettä on siirtynyt muille kaduille ja ilman laatu on parantunut. Kokemukset ovat siis pääasiassa myönteiset. Koko kaupungin mittakaavassa yhden tai kahden kadun vaikutus on tietenkin vain esimerkinomainen.

## Lähteet

Andersson, Inga-Lena. 2011. Dubbdäcksförbudet ger resultat. Uppsala Kommun. [Verkkodokumentti]. Julkaistu ABC SVT, 22.3.2011. [Viitattu 4.4.2011]. Saatavissa: <http://www.uppsala.se/sv/Kommunpolitik/Press/Uppsala-i-radio-och-TV/Dubbdacksforbudet-ger-resultat/>.

Andersson, Inga-Lena. 2010. Ökad trafik efter dubbdäcksförbud. Uppsala Kommun. [Verkkodokumentti]. Julkaistu TV4 Uppsala, 29.11.2010. [Viitattu 4.4.2011]. Saatavissa: <http://www.uppsala.se/sv/Kommunpolitik/Press/Uppsala-i-radio-och-TV/Okad-trafik-efter-dubbdacksforbud/>.

Gabestad, Knut O. & Kolbeinsen, Mia. 2010. Information about the studded tyre fee in Oslo. Oslo Kommune. [Verkkodokumentti]. Julkaistu 23.9.2008. Päivitetty 30.11.2010. [Viitattu 7.4.2011]. Saatavissa: <http://www.samferdselsetaten.oslo.kommune.no/miljo/piggdekkgebyr/english/>.

Melin, Karin. 2010. Biltrafiken minskar och kollektivtrafikresandet ökar. Uppsala Kommun. [Verkkodokumentti]. Julkaistu 17.12.2010.

NASTARENKAIDEN KAYTTOSELVITYS. CASE: HELSINKI. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2001:4, KATUOSASTO.

Krokeborg, J. Studded tyres and public health "The Road Grip Project, Esitelmäaineisto Luleån Winter Traffic Conference 3/98.

Rosland, Pål. 2010. Forurensning og piggdekkbruk. Tiltak mot støv, trafikantadferd med mer. Statens vegvesen. Diaesitys.

Salén, Johanna. 2010. Utvärdering av dubbdäcksförbud på Hornsgatan. Konsekvenser och resultat. Trafikkontoret. Stockholms Stad. [Verkkodokumentti]. 9 s. Julkaistu 18.5.2010. [Viitattu 7.4.2011]. Saatavissa: <http://www.stockholm.se/Fristaende-webbplatser/Fackforvaltningssajter/Trafikkontoret/vinterdack/Utvardering-av-dubbdacksforbudet/?minlista=&fel=&kontakt=>.

Trafikkontoret. 2010. Dubbdäcksförbudet på Hornsgatan – en första utvärdering. Dia-esitys. Stockholms Stad. [Verkkodokumentti]. Julkaistu 10.5.2010. [Viitattu 7.4.2011]. Saatavissa:

<http://www.stockholm.se/Fristaendewebbplatser/Fackforvaltningssajter/Trafikkontoret/vinterdack/Utvardering-av-dubbdacksforbudet/?minlista=&fel=&kontakt=>.

Trondheim Kommune. 2011. Piggdekkgebyret. [Verkkodokumentti]. Päivitetty 3.1.2011. [Viitattu 7.4.2011]. Saatavissa: <http://www.trondheim.kommune.no/piggfritt/>.