

Helsinki

Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä

Yritysvaikutusten arviointi

Sisällys

1. Yritysvaikutusten analysointi.....	3
2. Vastaukset yritysvaikutusten arvioinnin kysymyksiin	11

1. Yritysvaikutusten analysointi

Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu on laatinut ehdotuksen uusista periaatteista nopeusrajoitusten asettamiseksi. Esitys pohjautuu liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelmassa (2015) ja liikkumisen kehittämissuunnitelmassa (2015) asetettuihin tavoitteisiin. Liikenneturvallisuuden kannalta tavoitteena on vähentää onnettomuuksien todennäköisyyttä ja seurauksia suhteuttamalla katujen nopeustasoa ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja kadun toiminnalliseen asemaan. Liikkumisen kehittämissuunnitelmassa ajonopeuksien laskemista esitetään liikenneturvallisuuden parantamisen lisäksi liikennevirran häiriöherkkyyden ja liikennemelun vähentämiseksi sekä näiden vaikutuksesta keskustojen vetovoiman kasvattamiseksi.

Esitetyt nopeusrajoitusmuutokset tarkoittavat käytännössä nopeusrajoitusten laskemista valituilla katuosuuksilla. Toimenpiteet kohdistuvat pääasiassa pääkaduille, alueellisille kokoojakaduille ja tonttikaduille. Moottoriväylillä nopeusrajoitukset säilyvät ennallaan.

Ehdotus on ollut lausunnoilla sidosryhmillä syksyllä 2017. Kooste lausunnoista ja niiden vastineista on erillisenä liitteenä (Vuorovaikutusraportti). Kokonaisuudesta pyydettiin tekemään yritysvaikutusten arviointi kaupungin ohjeiden mukaisesti. Koska kyseessä on laaja järjestelmätason kehittämistoimenpide, vuorovaikutteista keskustelua kokeiltiin iltatilaisuuden sijasta sosiaalisessa mediassa. Lisäksi Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelma valmisteltiin laajassa yhteistyössä toimijoiden ja asukkaiden kanssa.

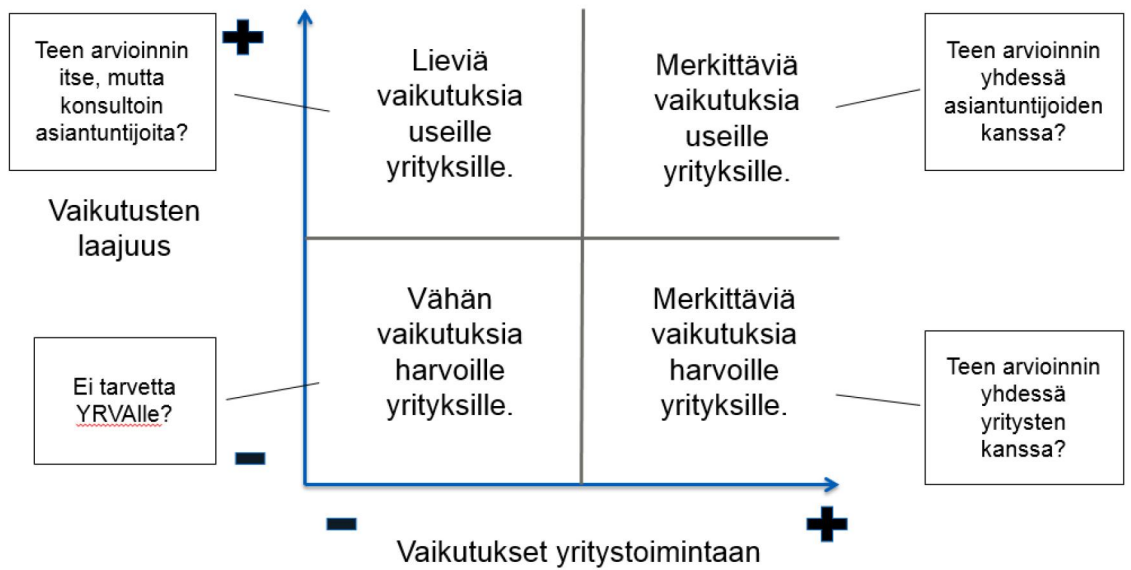
Tämä yritysvaikutusten arviointi kuuluu osaksi Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä -raporttia, jossa on käsitelty nopeusrajoitusmuutosten vaikutuksia useisiin eri tekijöihin. Arvioinnissa on viitattu joihinkin raportissa käsiteltyihin asioihin, joiden vaikutukset ovat samoja myös yrityksiin. Tarkemmat perustelut löytyvät tällöin varsinaisesta raportista.

Vaikutusten laajuus ja vaikuttavuus yritysten kannalta

Nopeusrajoitusjärjestelmän uudistamisessa on kyse liikennejärjestelmän kehittämisestä luotettavammaksi ja turvallisemmaksi. Päätöksen vaikutukset ovat monialaisia ja voivat olla luonteeltaan sekä paikallisia että liikennejärjestelmätasoisia. Liikennejärjestelmätasoisien vaikutusten kautta päätös koskettaa laajasti yritystoimintaa ja elinkeinoelämää.

Päätös koskettaa selkeimmin sellaisia yrityksiä, joiden toiminta perustuu tai merkittävässä määrin nojautuu tiekuljetuksiin tai muuhun katuverkolla tapahtuvaan liikkumiseen. Yrityksen sijoittuminen ja logistiset tarpeet lopulta määrittelevät, millaiseksi päätöksen vaikuttavuus yksittäisen yrityksen kannalta muodostuu. Muutoksella on myös vaikutusta työvoiman liikkumiseen verkolla ja siten muutoksella voi olla vaikutusta myös yritysten sijaintiin liittyvään houkuttelevuuteen.

Voidaan arvioida, että muutosten vaikutukset ovat keskimäärin lieviä, mutta kohdistuvat useisiin yrityksiin. Kuvassa 1. on esitetty yritysvaikutusten arvioinnin toteuttamistavan valinta vaikutusten laajuuden ja merkittävyyden mukaan.



Kuva 1. Yritysvaikutusten arvioinnin tyypin valinta vaikutusten laajuuden ja merkittävyyden mukaan.

Suurin osa kuljetusten ja muun autoliikenteen suoritteesta tapahtuu moottoriväylillä, joiden nopeusrajoitukset eivät muutu, ja pääkatuilla, joihin kohdistuu heti toteutettavia muutoksia vain noin viidesosaan pääkatujen kokonaispituudesta. Lisäksi pääkatujen muuttuvat osuudet ovat lyhyitä (keskimäärin noin 1,5 km, vaihteluväli 0,5 km – 3,0 km) ja jakaantuvat eri puolille kaupunkia. Merkittävä osuus toimenpiteistä kohdistuu asuinalueille ja kantakaupunkiin, jossa nopeusrajoitusten laskemisesta aiheutuva matka-aikojen kasvu tulee keskimäärin olemaan vähäistä todellisten nopeuksien ollessa jo nykyisellään pääosin alempia kuin nykyiset nopeusrajoitukset. Liikennesuoritteiden ja esitettyjen nopeusrajoitusmuutosten painottumiset ovat käänteisiä. Merkittävimpien teollisuusalueiden tonttikaduilla ja satamiin johtavilla reiteillä nopeusrajoitukset säilyvät pääosin ennallaan.

Positiiviset vaikutukset yrityksille

Nopeusrajoitusten tarkistamisesta seuraa yritystoiminnalle ja elinkeinoelämälle monia myönteisiä vaikutuksia. Näistä keskeisimmät liittyvät katu ympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden sekä liikennejärjestelmän luotettavuuden paranemiseen erityisesti ruuhka-aikoina. Ruuhka-aikojen ajallinen vaikutus on lyhyt, mutta se vaikuttaa hyvin moniin, koska silloin on paljon ihmisiä liikkeellä. Liikenteen häiriöherkkyyden aleneminen tekee matka-ajan ennakoimisesta luotettavampaa ja vähentää tarvetta ylimääräisen ajan varaamiselle. Tämä on erityisen tärkeää tavarakuljetusten luotettavuuden ja aikataulutuksen kannalta. Esitetyn muutoksen myötä ruuhka-aikana saavutettavuus, luotettavuus ja liikenteen sujavuus voivat kokonaisvaltaisesti arvioituna parantua.

Vaikutuksia muun muassa turvallisuuteen, elinympäristön laatuun ja viihtyisyyteen sekä liikenteen sujavuuteen ja luotettavuuteen on käsitelty tarkemmin Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä -raportissa.

Negatiiviset vaikutukset yrityksille

Alhaisemmat nopeusrajoitukset voivat matkojen kohdistumisesta ja ajoittumisesta riippuen johdattaa matka-aikojen pidentymiseen. Matka-aikojen kasvulla saattaa olla yrityksille kielteisiä vaikutuksia nousevien logistiikka- ja matkakustannusten myötä. Vaikka liikennejärjestelmän luotettavuuden paranemisella ja matka-aikojen ennakoitavuudella onkin kompensoivia vaikutuksia, on eri tekijöiden kokonaisvaikutusta vaikeaa kvantifioida yritysten näkökulmasta.

Negatiivisille vaikutuksille voidaan tunnistaa seuraavia lieventäviä tekijöitä:

- Toimenpiteet koskettavat vain pientä osaa autoliikenteen pääverkosta ja painottuvat pääverkon alempiin katuluokkiin, joilla lasketun nopeusrajoituksen vaikutukset matka-aikoihin ovat pienempiä kuin korkeamman nopeustason välillä.
- Liikennesuoritteiden ja esitettyjen nopeusrajoitusmuutosten painottumiset ovat käänteisiä. Alennettujen nopeusrajoitusten negatiiviset (matka-aikaan liittyvät) vaikutukset minimoituvat ja positiiviset vaikutukset (häiriöherkkyyden väheneminen) korostuvat ruuhka-aikoina, jolloin myös yritystoimintaan kytkeytyvä liikennesuorite on suurimmillaan. Matka-aikojen kasvu on suurinta hiljaisen liikenteen aikaan, jolloin myös yritystoimintaan kytkeytyvät haitat ovat vähäisemmät.
- Merkittävä osuus toimenpiteistä kohdistuu asuinalueille ja kantakaupunkiin, jossa nopeusrajoitusten laskemisesta aiheutuva matka-aikojen kasvu tulee keskimäärin olemaan vähäistä.

Vaikutusten kohdentuminen yrityksissä

Yrityksiin kohdistuvat vaikutukset voivat kohdentua yrityksen logistiikkaan sekä henkilöstöön ja asiakkaisiin. Yrityksen sijainnista sekä sen logistisista tarpeista ja niiden ajoittumisesta riippuen nopeusrajoitusten alentaminen saattaa aiheuttaa matka-aikojen kasvamista. Henkilöstön osalta henkilöautolla ja joissakin tapauksissa myös linja-autolla/taksilla tehtäviin työ-/työasiamatkoihin kuluva aika saattaa matkan kohdistumisesta ja ajankohdasta riippuen kasvaa. Sama pätee asiakkaisiin.

Yrityksillä voi olla esimerkiksi raaka-aine-, valmistavara-, jakelu- tai henkilökuljetuksia. Lisäksi yrityksiin vaikuttavat henkilöstön ja asiakkaiden sujuva saapuminen. Joillekin kuljetusyrityksille kuljetusten nopeus ja keikkojen määrä ovat erityisen tärkeitä. Suurimmat muutosten vaikutukset kohdistuvat jakelukuljetuksiin, joissa jakelureitit kulkevat kaupungin sisällä alemmalla katuverkolla. Pitkämatkaisiin kaupungin ulkopuolelle suuntautuviin kuljetuksiin kohdistuu vähemmän vaikutuksia, sillä tyyppillisesti katuverkolla ajetaan vain suhteellisen pieni osa kuljetuksesta sen alkun tai loppupäässä.

Eryyisesti ruuhka-aikoina alempien nopeusrajoitusten myönteiset vaikutukset, kuten häiriöherkkyyden väheneminen ja välityskyvyn paraneminen, kuitenkin kompensoivat mahdollisia haittavaikutuksia.

Matka-aikojen mahdollisen kasvun myötä nopeusrajoitusten alentamisella voi olla suoria tai epäsuoria kustannusvaikutuksia. Matka-aikoihin kytkeytyvät vaikutukset eivät kuitenkaan ole kokoluokaltaan merkittäviä tai laaja-alaisia. Tämän johdosta voidaan päätellä, etteivät mahdolliset kustannusvaikutuksetkaan ole keskimäärin merkittäviä.

Yrityksien edustajien lausunnot

Suunnitelmasta lähetettiin lausuntopyyntö eri sidosryhmille, joista yritysten näkökulmaa edustivat Helsingin seudun kauppakamari, Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry, Helsingin Taksiautoilijat ry, Helsingin yrittäjät ja Linja-autoliitto.

Lausunnoissa korostuivat erityisesti seuraavat asiat:

- Matka-ajan vaikutukset kuljetuskustannusten nousuun ja kaluston käyttötehokkuuteen
- Keskustan saavutettavuuden laskeminen ja vetovoiman hiipuminen

Kokonaisvaikutus matka-aikoihin on arvioitu vähäiseksi. Muuttuvat katuosuudet ovat pituudeltaan lyhyitä, jolloin teoreettinenkin matka-ajan kasvu ajettaessa rajoituksen mukaista tasaista nopeutta on vähäinen. Muina kuin ilta- ja yöaikoina nopeusrajoituksen laskeminen voi jopa lyhentää matka-aikoja, koska alhaisemmalla nopeustasolla on taipumus sujuvoittaa liikennettä vähentämällä häiriöitä, kuten haitariliikettä. Matka-aikojen luotettavuus ja ennustettavuus myös paranee, kun matka-ajat pysyvät tasaisempina eri vuorokaudenaikoina. Kuljetuskustannuksiin ja kaluston käyttötehokkuuteen ei siten voida katsoa kohdistuvan merkittäviä vaikutuksia. Samasta syystä keskustan saavutettavuuteen ei kohdistu merkittäviä heikennyksiä.

Raportin liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa on esitetty vastineet lausuntoihin.

Mihin nopeusrajoitusmuutokset kohdistuvat, ja millä laajuudella?

Esitetyt heti toteutettavat nopeusrajoitusmuutokset kohdentuvat suurimmaksi osaksi asuinalueiden tonttikaduille. Autoliikenteen pääverkolle eli moottoriväylille, pääkaduille ja kokoojakaduille esitettävät muutokset ovat vähäisempiä. Nykyisellä katuverkolla tarkasteltuna nopeusrajoitusmuutosten laajuus suhteessa eri katuluokkiin kuuluvien katujen kokonaispituuteen on esitetty taulukoissa 1 ja 2. Pääkaduilla heti toteutettavia nopeusrajoitusmuutoksia esitetään noin viidesosalle ja kokoojakaduilla vajaalle kymmenesosalle nykyistä verkkoa.

Tonttikaduille kohdistuvia yksittäisiä muutoksia ei tässä yhteydessä tarkastella, sillä niiden tarkoitus on luoda yhteyksiä paikallisiin kohteisiin saavutettavuutta ja turvallisuutta painottaen. Kaikilla asuinalueiden tonttikaduilla nopeusrajoitus esitetään laskettavaksi 30 kilometriin tunnissa. Nykyisin noin puolella tonttikaduista nopeusrajoitus on vielä 40 km/h, lopuilla tonttikaduista rajoitus on laskettu 30 kilometriin tunnissa jo aiemmin. Teollisuusalueiden tonttikaduilla säilytetään nykyiset 40 km/h nopeusrajoitukset.

Nopeusrajoituksen muutos	Esikaupungit, pääkadut	Esikaupungit, kokoojakadut	Kantakaupunki, pääkadut	Kantakaupunki, kokoojakadut
60 km/h → 50 km/h	10 km	1,5 km	0 km	0 km
50 km/h → 40 km/h	2,5 km	10 km	9,5 km	1 km
40 km/h → 30 km/h	0 km	4,5 km	0,5 km	9,5 km
Yht.	12,5 km	16 km	10 km	10,5 km

Taulukko 1. Nopeusrajoitusmuutosten kohdentuminen alueellisesti ja katuluokittain katuverkon pituuden mukaan.

Katuluokka	Kokonaispituus	Muuttuva nopeusrajoitus	Suhteellinen osuus
Moottoriväylät	68 km	0 km	0 %
Pääkadut	110 km	22,5 km	20 %
Kokoojakadut (Alueelliset + Paikalliset)	302 km	26,5 km	9 %
Tonttikadut	762 km	ei tarkastelussa	ei tarkastelussa

Taulukko 2. Esitettyjen nopeusrajoitusmuutosten laajuus suhteessa eri katuluokkiin kuuluvien katujen kokonaispituuteen.

Taulukossa 3. on esitetty liikennesuoritteen jakautuminen katu- ja ajoneuvoluokittain. Tavarankuljetuksiin liittyen voidaan havaita, että erityisesti tavarankuljetuksissa käytettävien paketti-, kuorma- ja rekka-autojen liikennesuorite painottuu moottoriväylille ja pääkaduille. Suurin osa esitetyistä nopeusrajoitusmuutoksista kohdistuu asuinalueiden tonttikaduille, joten tavarankuljetuksille kohdistuvat vaikutukset ovat melko vähäisiä.

Katuluokka	Henkilöautot	Pakettiautot	Kuorma-autot	Rekka-autot	Linja-autot	Kokonais-suorite	Osuus suoritteesta	Pituus
Moottoriväylät	854	108	35	21	18	1037	43 %	68 km
Moottoriväylien rampit	69	9	4	2	2	85	4 %	43 km
Pääkadut	531	73	21	4	19	648	27 %	110 km
Alueelliset kookajakadut	241	33	9	1	14	298	12 %	120 km
Paikalliset kookajakadut	159	21	6	1	9	195	8 %	182 km
Tonttikadut	129	16	6	0	4	155	6 %	762 km
Yhteensä	1982	260	80	29	66	2418	100 %	1284 km
Suhteellinen osuus	82,0 %	10,8 %	3,3 %	1,2 %	2,7 %	100 %		

Taulukko 3. Liikennesuoritteiden jakaantuminen eri katu- ja ajoneuvoluokittain vuonna 2016 (miljoonaa ajoneuvokilometriä) sekä katuluokkien kokonaispituudet.

Kuinka paljon matka-aika kasvaa?

Nopeusrajoitusten muutoksilla on vaikutuksia matka-aikoihin, mikäli muutokset heijastuvat matkojen keskinopeuksiin. Ruotsin liikenneviraston selvityksen Utvärdering av nya hastighetsgränser (Trafikverket, 2012) mukaan keskinopeuteen vaikuttavia rakenteellisia tekijöitä ovat nopeusrajoituksen lisäksi muun muassa yhtäjaksoisten etuajo-oikeutettujen katusegmenttien pituus, aluetyyppi (esikaupunki, kantakaupunki), katuluokka, kaistaleveys sekä kadunvarsipysäköinti. Tekijöiden vaikutuksesta liikennevirran keskinopeus jää nopeusrajoituksella määritellystä nopeustasosta sitä enemmän, mitä lyhyemmäksi risteysväliä käyvät ja mitä kantakaupunkimaisemmaksi katuympäristö muuttuu.

Ruotsalaisissa kaupungeissa tehdyissä ennen-jälkeen -mittauksissa havaittiin, että vapaiden ajoneuvojen keskinopeuksien absoluuttinen alenema oli nopeusrajoitusten laskemisen jälkeen (50 km/h → 40 km/h) suurinta korkeimman katuluokituksen omaavilla kaduilla (seudulliset pääkadut), joilla keskimääräiset keskinopeudet alenivat 3,80 km/h. Laskennallinen matka-ajan pidentynyt 10 km:n matkalla olisi tällöin 63 sekuntia.

Muilla pääverkon kaduilla keskinopeuksien muutokset jäivät huomattavasti pienemmiksi. Vapaiden ajoneuvojen keskinopeudet alenivat keskimäärin 1,74 km/h, mikä 10 kilometrin matkalla vastaisi 39 sekunnin pidennystä matka-aikaan.

Koska tutkimus keskittyi vapaiden ajoneuvojen nopeusmuutoksiin, voidaan alennettujen nopeusrajoitusten negatiivisten vaikutusten olettaa vilkasliikenteisinä aikoina olevan hyvin vähäisiä, ellei jopa olemattomia. Kuvassa 2. on esitetty ruotsalaisissa kaupungeissa mitattujen katuluokkakoh- taisten keskinopeusmuutosten vertailu laskettaessa nopeusrajoitusta 50 km/h:stä 40 km/h:in.

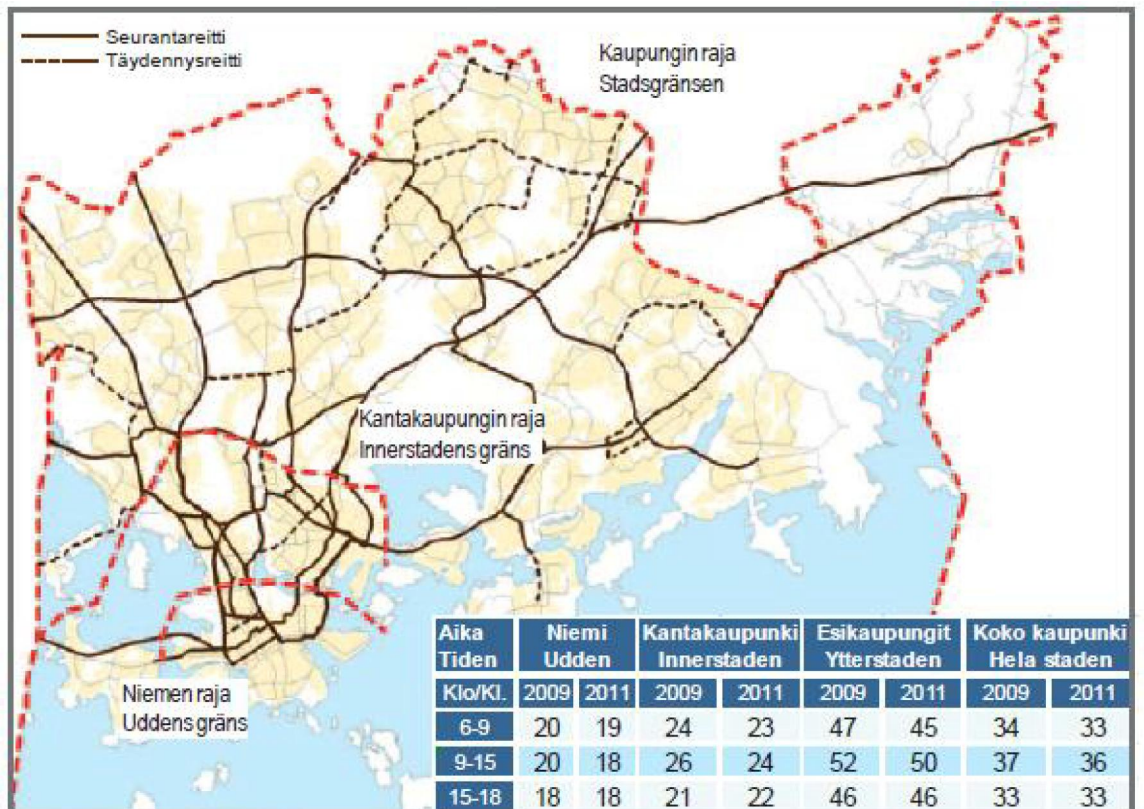
Tabell 8-1. Inverkan på medelhastigheten för fria fordon av sänkning från 50 till 40 km/tim

Vägnät	Antal mätplatser	Medelhastighet (km/tim)		
		Före	Efter	Skillnad
Övergripande huvudnät	4	48,41	44,61	-3,80
Övrigt huvudnät	48	40,64	38,90	-1,74
Lokalnät	20	36,41	34,76	-1,65
TOTALT	72	39,90	38,07	-1,83

Kuva 2. Ruotsalaisissa kaupungeissa mitattujen katuluokkakokohtaisten keskinopeusmuutosten vertailu laskettaessa nopeusrajoitusta 50 km/h:stä 40 km/h:in. (Trafikverket, 2012).

Millaisia ovat keskinopeudet Helsingissä?

Helsingissä tehtyjä autoliikenteen sujuvuusselvityksiä (viimeisimpänä Liikenteen sujuvuus Helsingissä vuonna 2011) tarkastelemalla voidaan todeta, että keskinopeuksien keskiarvo jää nopeusrajoitukseen nähden alhaiseksi erityisesti kantakaupungin alueella. Kaduilla, joilla keskinopeudet jäävät merkittävästi alle sallitun enimmäisnopeuden, on nopeusrajoituksen madaltamisella lopulta vähäinen vaikutus matka-aikoihin. Tämän nojalla nopeusrajoitusten alentamisesta koituvat negatiiviset vaikutukset jäävät etenkin kantakaupungin alueella keskimäärin vähäisiksi. Kuvassa 3. on esitetty keskimatkanopeudet Helsingissä vuosina 2009 ja 2011.



Keskimatkanopeudet (km/h) Helsingissä vuosina 2009 ja 2011
 Medelreshastigheterna (km/h) i Helsingfors åren 2009 och 2011

Kuva 3. Keskimatkanopeudet (km/h) Helsingissä vuosina 2009 ja 2011. Lähde: Liikenteen sujuvuus Helsingissä 2011 (Ksv 2011)

2. Vastaukset yritysvaikutusten arvioinnin kysymyksiin

Tässä luvussa on esitetty vastaukset Helsingin kaupungin yritysvaikutusten arvioinnin laadinta-ohjeen mukaisiin kysymyksiin. Kysymyksiin liittyviä tekijöitä ja niiden taustoja on analysoitu tarkemmin luvussa 1.

1. MITEN LAAJOISTA VAIKUTUKSISTA ON KYSYMYS?

- **Montaako yritystä asia / päätös koskee?**

Asia koskee kaikkia kaupungin yrityksiä jollakin tavalla, mutta vaikutukset ovat vähäisiä suurimman osaan yrityksiä, johtuen nopeusrajoitusmuutosten kohdistumisesta pääosin asuinalueiden tonttikaduille.

- **Millaisia yrityksiä päätös erityisesti koskettaa?**

Eryteisesti asia koskee kuljetusyrityksiä ja yrityksiä, jotka käyttävät paljon kuljetuksia sekä taksi- ja linja-autoyrittäjiä.

Alueellisesti minkään alueen yrityksiin ei kohdistu erityisen suuria vaikutuksia. Suurin osa kuljetusten ja muun autoliikenteen suoritteesta tapahtuu moottoriväylillä, joiden nopeusrajoitukset eivät muutu, ja pääkatuilla, joihin kohdistuu heti toteutettavia muutoksia vain noin viidesosaan pääkatujen kokonaispituudesta. Lisäksi pääkatujen muuttuvat osuudet ovat lyhyitä (keskimäärin noin 1,5 km, vaihteluväli 0,5 km – 3,0 km) ja jakaantuvat eri puolille kaupunkia. Merkittävä osuus toimenpiteistä kohdistuu asuinalueille ja kantakaupunkiin, jossa nopeusrajoitusten laskemisesta aiheutuva matka-aikojen kasvu tulee keskimäärin olemaan vähäistä todellisten nopeuksien ollessa jo nykyisellään pääosin alempia kuin nykyiset nopeusrajoitukset. Liikennesuoritteiden ja esitettyjen nopeusrajoitusmuutosten painottumiset ovat käänteisiä. Merkittävimpien teollisuusalueiden tonttikaduilla ja satamiin johtavilla reiteillä nopeusrajoitukset säilyvät pääosin ennallaan.

Muuttuvat nopeusrajoitukset on esitetty Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet -raportin liitteessä 4 ja uusi nopeusrajoitusjärjestelmä muutosten jälkeen liitteessä 5.

2. MIHIN ASIOIHIN ASIAN / PÄÄTÖKSEN VAIKUTUKSET YRITYKSESSÄ / YRITYKSISSÄ KOHDENTUVAT?

- **Mitä vaikutuksia päätöksellä on**
 - **henkilöstöön?**

Henkilöstön työmatkaan käytettävä aika saattaa ilta- ja yöaikoina pidentyä vähäisesti. Toisaalta työmatkoihin käytettävän matka-ajan luotettavuus paranee. Työmatkojen turvallisuus paranee.

- **asiakkaisiin?**

Asiointimatkoihin käytettävä aika saattaa ilta- ja yöaikoina pidentyä vähäisesti. Toisaalta asiointimatkoihin käytettävän matka-ajan luotettavuus paranee. Asiointimatkojen turvallisuus paranee.

- **saavutettavuuteen (työntekijät / asiakkaat / logistiikka / pysäköintiin)?**

Fyysinen saavutettavuus / esteettömyys paranee esimerkiksi jalankulkijoiden (työntekijät ja asiakkaat) kadunylityksissä. Kuljetusten osalta saavutettavuus ei pelkkien nopeusrajoitusmuutosten myötä muutu tai voi jopa parantua liikenteen häiriötilanteiden vähentyessä.

- **toimitiloihin?**

Yrityksen sijoittuminen ja logistiset tarpeet lopulta määrittelevät, millaiseksi päätöksen vaikuttavuus yksittäisen yrityksen/ toimitilan kannalta muodostuu. Muutoksella on vaikutusta työvoiman liikkumiseen verkolla ja siten muutoksella voi olla vaikutusta myös yritysten sijaintiin liittyvään houkuttelevuuteen. Vaikutukset voivat olla positiivisia tai negatiivisia, mutta niiden tarkempi kvantifiointi on haastavaa.

- **kilpailun edistämiseen aluetasolla tai / ja kaupunkitasolla?**

Muutokset voivat heikentää joidenkin yritysten houkuttelevuutta, jos niihin kohdistuvan liikenteen matka-ajat pitenevät merkittävästi. Muutokset jakaantuvat eri puolille kaupunkia, joten kaupunkitasolla erot ovat vähäisiä.

- **näkyvyyteen?**

Alhaisemmalla vauhdilla auton kyydissä olevien havaittavuus ympäristöön paranee. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta on kuitenkin tärkeää, että kuljettaja keskittyy vain liikenteen seuraamiseen.

- **Syntykö asiasta / päätöksestä yritykselle / yrityksille kustannuksia mukaan lukien mahdolliset tulojen menetykset?**

Kustannuksia voi syntyä sellaisille kuljetusyrityksille, joiden käyttämät reitit kulkevat suuressa määrin kaupungin sisällä ja reitit sisältävät runsaasti alemmalla katuverkolla ajoa, jolloin matka-aikojen vähäinen kasvu yksittäisellä matkalla voi kertaantua.

- **Voiko asia / päätös vaikuttaa yrityksen / yritysten imagoon? Miten?**

Ei tunnistettuja vaikutuksia.

3. MITEN VAIKUTUKSET AJOITTUVAT?

- **Ovatko asian / päätöksen vaikutukset yrityksille / yritysten toimintaedellytyksiin pysyviä?**

Kyllä.

- **Voidaanko toteutuksen ajoituksella vaikuttaa asiaan?**

Ei tunnistettuja mahdollisuuksia.

4. MILLAISIA VÄLILLISIÄ VAIKUTUKSIA ASIALLA / PÄÄTÖKSELLÄ VOI OLLA?

- **Voiko asialla / päätöksellä olla**
 - vaikutusta yritysilmastoon alueella / kaupungissa?

Yritykset voivat kokea asian joko positiivisena, negatiivisena tai merkityksettömänä riippuen omasta toimialasta ja näkökulmasta.

- **kokonaiseen yritysverkostoon tai toimialaan?**

Kustannuksia lisääviä vaikutuksia voi olla kuljetusyrityksille, joiden reitit kulkevat pääasiassa kaupungin alemmalla katuverkolla. Jos kuljetusten hinnat nousevat, voivat logistiikkakustannukset nousta muillakin yrityksillä. Kustannuksia vähentäviä vaikutuksia voi olla kaikille yrityksille onnettomuuksista aiheutuvien kustannusten vähenemisen vuoksi.

- **ennalta arvaamattomia kerrannaisvaikutuksia?**

Ei merkittäviä kerrannaisvaikutuksia.

- **Miten päätös voi vaikuttaa yritystoimintaan tulevaisuudessa?**

Keskusta-alueiden viihtyisyyden ja turvallisuuden parantuminen voi houkutella uusia yrityksiä ja lisätä liikevaihtoa. Mielikuva kuljetusten hidastumisesta voi vähentää joidenkin yritysten sijoittumishalua keskustaan/Helsinkiin. Tällaisia yrityksiä voivat olla esimerkiksi paljon raaka-ainekuljetuksia tarvitsevat teollisuusyritykset. Helsingin kantakaupunki on tiheydeltään hyvin korkea, mikä ohjaa tietyn kaltaisia yrityksiä keskustaan. Näiden osalta autoliikenteen matka-aikoihin tulevien muutosten negatiiviset vaikutukset on arvioitu vähäiseksi. Sen sijaan kävely-ympäristön ja asuinalueiden houkuttelevuus parantaa Helsingin imagoa ja siten voi houkutella kantakaupungissa olevien yritysten tarvitsemaa työvoimaa muuttamaan Helsinkiin.

5. MITÄ MUITA MAHDOLLISIA VAIKUTUKSIA ASIALLA / PÄÄTÖKSELLÄ VOI OLLA?

- **Onko päätöksellä vaikutuksia tarjonnan monipuolistumiseen**
 - **asukkaiden näkökulmasta?**

Ei tunnistettuja vaikutuksia.

- **muiden yritysten näkökulmasta?**

Ei tunnistettuja vaikutuksia.

- **matkailijoiden näkökulmasta?**

Ei tunnistettuja vaikutuksia.

- **Millaisia vaikutuksia päätöksellä on kaupunkiin?**

- **Syntykö päätöksestä kustannuksia kaupungille?**

Ei synny merkittäviä kustannuksia. Liikenteen ohjauksen muuttamisen kulut ovat suhteellisen vähäisiä ja katu ympäristön muutokset toteutetaan muiden kehittämishankkeiden yhteydessä.

- **Mahdollistaako päätös hyviä seurausvaikutuksia?**

Liikenneturvallisuus, liikennejärjestelmän luotettavuus, liikenteen välityskyky, ilmanlaatu, esteettömyys, viihtyisyys sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteet paranevat. Melu, onnettomuskustannukset ja turvattomuuden tunne vähenevät.

- **Liittykö asiaan / päätökseen kaupungin kannalta riskejä?**

Jos yksittäiset yritykset päättävät kokemansa haitan vuoksi sijoittua muualle. Päätöksen vaikutavuus huomioiden riskiä voidaan pitää hyvin pienenä.

- **Miten päätös vaikuttaa kaupungin imagoon yritysmuonteisenä kaupunkina?**

Imagon kokeminen voi vaihdella näkökulmasta riippuen. Turvallisuuden, liikennejärjestelmän luotettavuuden ja viihtyisyyden parantaminen kaupungissa todennäköisesti parantaa imagoa.

- **Onko asialla vaikutuksia esim. muihin vireillä oleviin tai tuleviin suunnitelmiin, hankkeisiin tms.?**

Nopeusrajoitus on yksi lähtötieto suurimmassa osassa katuihin liittyvissä suunnitelmissa ja hankkeissa. Uusi nopeusrajoitus otetaan huomioon jatkossa hankkeiden lähtötiedoissa.

6. VAIKUTUKSIIN REAGOIMINEN

- **Mitä myönteisiä vaikutuksia asialla / päätöksellä on olemassa oleville yrityksille / yritysten toimintaedellytyksille? Miten positiivisia vaikutuksia voitaisiin vahvistaa?**

Liikennejärjestelmän luotettavuus paranee, kun häiriöt vähenevät ja liikenteen välityskyky paranee. Esimerkiksi kuljetusaikojen ennustettavuus paranee. Erityisesti keskusta-alueilla vetovoima ja viihtyisyys paranevat melun vähentyessä sekä ilmanlaadun ja turvallisuuden parantuessa, mikä parantaa yritysten toimintaedellytyksiä. Positiivisia vaikutuksia voi vahvistaa esimerkiksi pysäköinnin, jakelu- ja tavaraliikenteen, joukkoliikenteen, liityntäpysäköinnin, pyöräilyn ja jalankulun olosuhteita parantamalla.

- **Mitä kielteisiä vaikutuksia päätöksellä on olemassa oleville yrityksille / yritysten toimintaedellytyksille? Miten negatiivisia vaikutuksia voitaisiin lieventää tai poistaa?**

Alhaisemmat nopeusrajoitukset voivat matkojen kohdistumisesta ja ajoittumisesta riippuen johtaa matka-aikojen pidentymiseen. Matka-aikojen kasvulla saattaa olla yrityksille kielteisiä vaikutuksia.

tuksia nousevien logistiikka- ja matkakustannusten myötä. Vaikka liikennejärjestelmän luotettavuuden paranemisella ja matka-aikojen ennakoitavuudella onkin kompensoivia vaikutuksia, on eri tekijöiden kokonaisvaikutusta vaikeaa kvantifioida yritysten näkökulmasta.

Negatiivisille vaikutuksille voidaan tunnistaa seuraavia lieventäviä tekijöitä:

- Toimenpiteet koskettavat vain pientä osaa autoliikenteen pääverkosta ja painottuvat pääverkon alempiin katuluokkiin, joilla lasketun nopeusrajoituksen vaikutukset matka-aikoihin ovat pienempiä kuin korkeamman nopeustason väylillä.
- Liikennesuoritteiden ja esitettyjen nopeusrajoitusmuutosten painottumiset ovat käänteisiä. Alennettujen nopeusrajoitusten negatiiviset (matka-aikaan liittyvät) vaikutukset minimoituvat ja positiiviset vaikutukset (häiriöherkkyyden väheneminen) korostuvat ruuhka-aikoina, jolloin myös yritystoimintaan kytkeytyvä liikennesuorite on suurimmillaan. Matka-aikojen kasvu on suurinta hiljaisen liikenteen aikaan, jolloin myös yritystoimintaan kytkeytyvät matkatarpeet ovat pienimmillään.
- Merkittävä osuus toimenpiteistä kohdistuu asuinalueille ja kantakaupunkiin, jossa nopeusrajoitusten laskemisesta aiheutuva matka-aikojen kasvu tulee keskimäärin olemaan vähäistä.

Tavarankuljetusten olosuhteita parantamalla voidaan kompensoida mahdollista matka-ajan kasvua. Esimerkiksi jakeluliikenteen lastauspaikkoja lisäämällä ja pysäköintimahdollisuuksia parantamalla voidaan vähentää lastauspaikan etsimiseen kuluva aikaa.