

Nastarenkaiden käytön rajoittaminen kokeilu

Yritysvaikutusten arviointi

Helsinki

Sisällysluettelo

1. Nykytilanne	3
2. Nastarenkailla läpiajon kieltokokeilu	4
3. Vastaukset yritysvaikutusten arvioinnin kysymyksiin	5
4. Johtopäätökset	5

1. Nykytilanne

Helsingin kaupungin tavoitteena on kitkarenkaiden käytön lisääminen niin, että vuonna 2030 kitkarenkaiden osuus talviliikenteessä olisi Helsingissä 70 % nykyisen noin 30 % sijaan.

Kitkarenkaiden osuuden kasvattaminen on tehokas keino vähentää katupölyn määrää ja sen aiheuttamia terveyshaittoja sekä parantaa ilmanlaatua Helsingissä.

Helsingissä ilmanlaatu on pääsääntöisesti hyvä. Vilkaasti liikennöidyillä kaduilla ilman hiukkaspitoisuudet ovat kuitenkin paikoin korkeita liikenteen aiheuttamien pakokaasupäästöjen ja katupölyn vuoksi. Katupöly koostuu pääosin hiekoitusmateriaalista sekä päällysteestä irtoavasta aineksesta, jonka määrään käytettävillä renkailla on suuri vaikutus. Siirtymisellä nastarenkaista kitkarenkaisiin on arvioitu olevan merkittävä positiivinen vaikutus Helsingin ilmanlaatuun ja liikenteen aiheuttamaan meluun.

Nastarenkaiden käytön rajoittamiseksi on muissa pohjoismaissa käytössä kahdentyyppisiä keinoja. Nastarenkaiden käyttöä voidaan rajoittaa vain tietyillä kaduilla tai alueilla kuten Ruotsissa. Käyttöä voidaan rajoittaa myös lupamaksujen avulla, kuten Norjan kaupungeissa, joihin asetettiin jo vuonna 1999 nastarengasmaksu nastarenkaita käyttäville. Nastarengasmaksun voi maksaa koko talvikaudelle, yhdelle kuukaudelle tai vain yhdelle päivälle kerrallaan.

Etenkin Norjan käyttämä aiheuttaja maksaa –periaatteeseen perustuva nastarengasmaksumalli on todettu toimivaksi keinoksi edistää kitkarenkaiden käyttöä ja parantaa nastarenkaiden käytöstä johtuvia ympäristöhaittoja. Oslossa kitkarenkaiden käyttö lisääntyi 38 %-yksikköä vuodesta 1999 vuoteen 2010. Kitkarenkaiden osuus Oslossa vuonna 2010 oli 86 %.

Esimerkiksi Ruotsissa nastarenkailla ajamisen kieltävä liikennemerkki on Suomea määräävämpi; Ruotsissa saa ainoastaan ajaa kadun yli, kun Suomessa se mahdollistaa kiinteistölle ajon. Tukholmassa nastarenkaiden osuus oli ennen vuoden 2016 nastarengaskieltojen käyttöönottoa 60-70 %. Rajoituksen jälkeen nastarenkaiden osuus laski 30-40 %:iin ja rajoituskaduilla 20-30 %:iin

Helsinki pyrkii edistämään kitkarenkaiden käyttöä soveltamalla katukohtaisia nastarengaskieltoja Tukholman tapaan.

2. Nastarengaskieltokeilukohteen valinta

Helsingillä on suunnitelmissa kokeilla nastarenkailla läpiajon kieltävää merkkiä yhdellä katuosuudella vuosien 2022-2025 aikana. Kokeilun tarkoituksena on kerätä tietoa nastarenkaiden kieltämisen vaikutuksista, sekä lisätä tietoa nastarenkaiden vaikutuksista kaupunki-ilmanlaatuun.

Ehdotettava nastarengaskieltoalue on valittu nelivaiheisen arviointiprosessin tuloksena. Ensimmäinen vaihe oli valikoitua kadut, joilla on todettu olevan ongelmia ilmanlaadussa. Arviointi ilmanlaadusta perustui kahteen aineistoon. Ensimmäinen aineisto koostui typpidioksidin raja-arvot ylittävistä kaduista vuodelta 2015, jonka arvioitiin ennustavan parhaiten nimenomaan nastarenkaista aiheutuvia PM10 pitoisuuksia kaduilla nykytilanteessa. Toinen aineisto Helsingin kaupungin Rakennukset ja yleiset alueet –palvelun käyttämän pölynsidonnan reitistö, josta valikoitiin osuudet, jotka muodostivat katukuilun. Näitä katuosuuksia olivat: Kaisaniemenkatu, Lönnrotinkatu, Mannerheimintie, Mechelininkatu, Mäkelänkatu ja Sturenkatu.



Kuva 1 Katujen ilmanlaadullinen ja liikenteellinen arviointi

Seuraavaksi kadut arviointiin liikenteellisten edellytysten näkökulmasta. Kaduista karsittiin kohteet, jotka olivat seudullisen liikenteen näkökulmasta tärkeitä yhteyksiä sekä yhteydet, joille ei löydy vaihtoehtoista reittiä pääverkolla tai vaihtoehtoisen reitin lisäkuormitusta on perusteltua välttää ilmanlaadullisista syistä. Yksikään arvioiduista kaduista ei ollut pystygeometrialtaan soveltuman nastarengaskieltokohteeksi ja kaduille ei kohdistunut merkittäviä katuremontteja seuraavan kolmen vuoden aikana. Näiden kriteerien lisäksi kadun tuli olla kunnossapitoluokaltaan parhaimmassa A-luokassa. Tämän vaiheen jälkeen jäljelle jäivät Lönnrotinkatu ja Kaisaniemenkatu.

- 1) Kaisaniemenkatu
- 2) Lönnrotinkatu
- 3) Mannerheimintie
- 4) Mechelininkatu
- 5) Mäkelänkatu
- 6) Sturenkatu

	1	2	3	4	5	6
Seudullisesti tärkeä yhteys			X	X	X	X
Yhteydelle ei löydy vaihtoehtoista reittiä pääverkolla tai vaihtoehtoisen reitin lisäkuormitusta on perusteltua välttää ilmanlaadullisista syistä			X	X	X	X
Kadun pystygeometria asettaa erityisiä vaatimuksia renkaiden pidolle						
Kadun ajorata ei kuulu talvihoidon A-kiireellisyysluokkaan						
Katuun tai sen vaihtoehtoisena reittinä toimivalle toiselle kadulle kohdistuu laajamittainen katuremontti kolmevuotisen kokeilujakson aikana						

Kuva 2 Katujen liikenteellinen arviointi toisessa vaiheessa

Kolmannessa vaiheessa vertailtiin jatkotarkasteluun valikoituneiden katujen yksityiskohtaisempaa soveltuvuutta nastarengaskielton pilottikohteiksi. Vertailussa tarkasteltiin seuraavia tekijöitä:

1. Pölykuormituksen suuruus
 - Kuinka merkittävästi PM10 –raja-arvo ylittyy tai on vaarassa ylittyä (arvio)?
 - Kuinka pitkällä matkalla liiallista pienhiukkaskuormitusta esiintyy?
2. Tekninen toteutettavuus
 - Onko kieltomerkit (käsittäen mahdolliset ennakkomerkit) on mahdollista asentaa näkyvästi paikkaan, jossa autoilijalla on vaihtoehtoinen reitti valittavanaan
 - Muodostuuko kieltoalueesta looginen ja helposti hahmotettava?
3. Riski läpiajon siirtymisestä paikallisverkolle
4. Kieltoalueelle kohdistuva liikennekysyntä, jota nastarengaskielto ei koske
 - Kuinka paljon kadulle kohdistuu kadunvarren kiinteistöihin suuntautuvaa liikennettä, joka kiellosta huolimatta saa käyttää katua nastarenkailla?
5. Kadun läheisyydessä sijaitsevat herkät kohteet, joissa suora altistus huonolle ilmanlaadulle
 - Kuinka paljon mahdollisia herkkiä kohteita kadun varrella sijaitsee (päiväkodit, koulut, vanhainkodit jne.)
6. Altistuvien kadunkäyttäjien määrä
 - Arvio jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrästä
7. Asukkaiden määrä kadun varrella
8. Meluntorjunnan tarve
 - Minkä asteinen meluongelma kadulla on?

Kriteeri	Lönnrotinkatu	Kaisaniemenkatu
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		

Selvästi soveltuvampi
Soveltuvampi
Ei eroa
Heikommin soveltuva
Selvästi heikommin soveltuva





Kuva 3 Katujen tarkempi arviointi kahdeksan kriteerin osalta

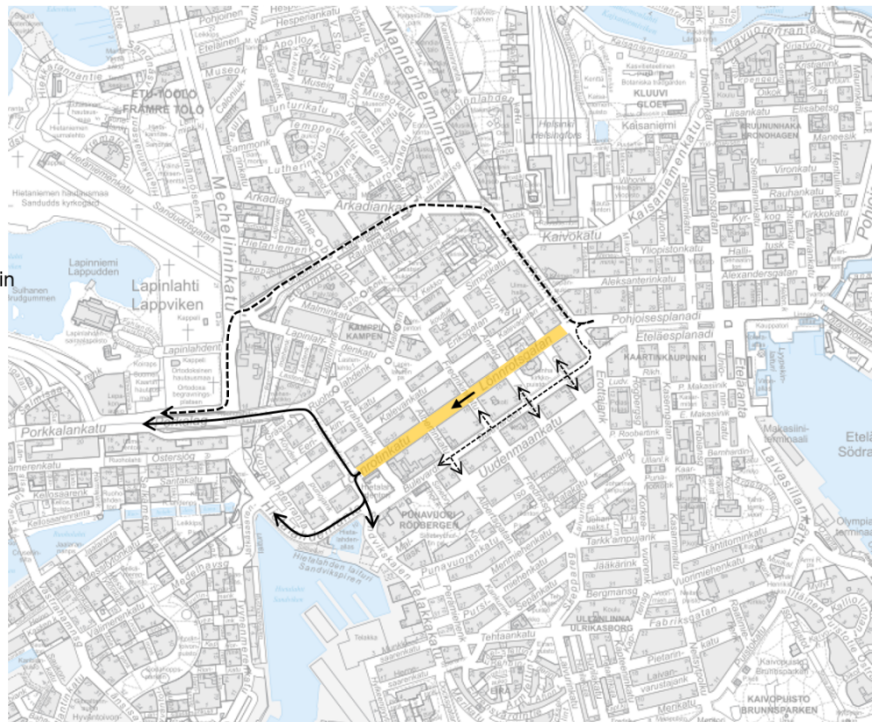
Neljännessä vaiheessa jäljelle jääneitä katuja arvioitiin vielä tarkemmin liikenteellisten edellytysten osalta ja kohteista käytiin lopuksi arviointikeskustelu alueen liikennesuunnittelijan, ympäristöpalveluiden melu- ja ilmanlaatuasiantuntijoiden sekä liikennesuunnittelun johdon kanssa.

Vaihtoehtoista reittejä Lönnrotinkadulle ja Kaisaniemenkadulle hahmoteltiin alla esitetyissä kaavioissa (kuva 4, kuva 5). Tarkasteluissa Kaisaniemenkadun kieltoalueen nähtiin tarpeelliseksi ulottaa myös Kaivokadulle, Postikadulle ja Vilhonkadulle, jotta kieltoalueesta muodostuisi käyttäjälle helposti hahmotettava kokonaisuus, eikä autolla tarvitsisi tehdä esimerkiksi u-käännöksiä.

Lönnrotinkatu osoittautui liikenteellisesti yksinkertaisemmaksi kokonaisuudeksi vaihtoehtoisten reittien osalta. Tosin Lönnrotinkadulla opastukseen ulos kantakaupungista tulee kiinnittää huomiota etenkin Pohjoisesplanadilla, jossa on nykyään opasteet Turun suuntaan. Jatkossa opastaminen tulisi tehdä Mannerheimintie ja Pohjoisen Rautatiekadun suuntaan.



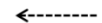

Lönnrotinkatu

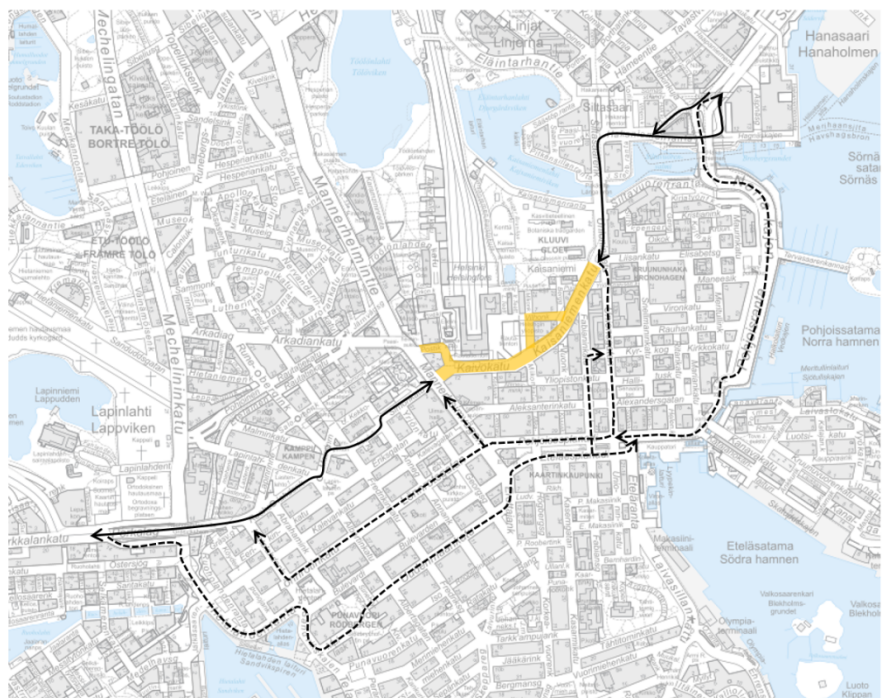
-  Kieltoalue
-  Läpiajoreitti
-  Vaihtoehtoinen läpiajoreitti
-  Vaihtoehtoiset yhteydet Kamppiin



Kuva 4 Lönnrotinkadun vaihtoehtoiset läpiajoreitit

Kaisaniemenkatu-Kaivokatu- Postikatu-Vilhonkatu

-  Kieltoalue
-  Läpiajoreitti
-  Vaihtoehtoinen läpiajoreitti
-  Vaihtoehtoiset yhteydet Kamppiin

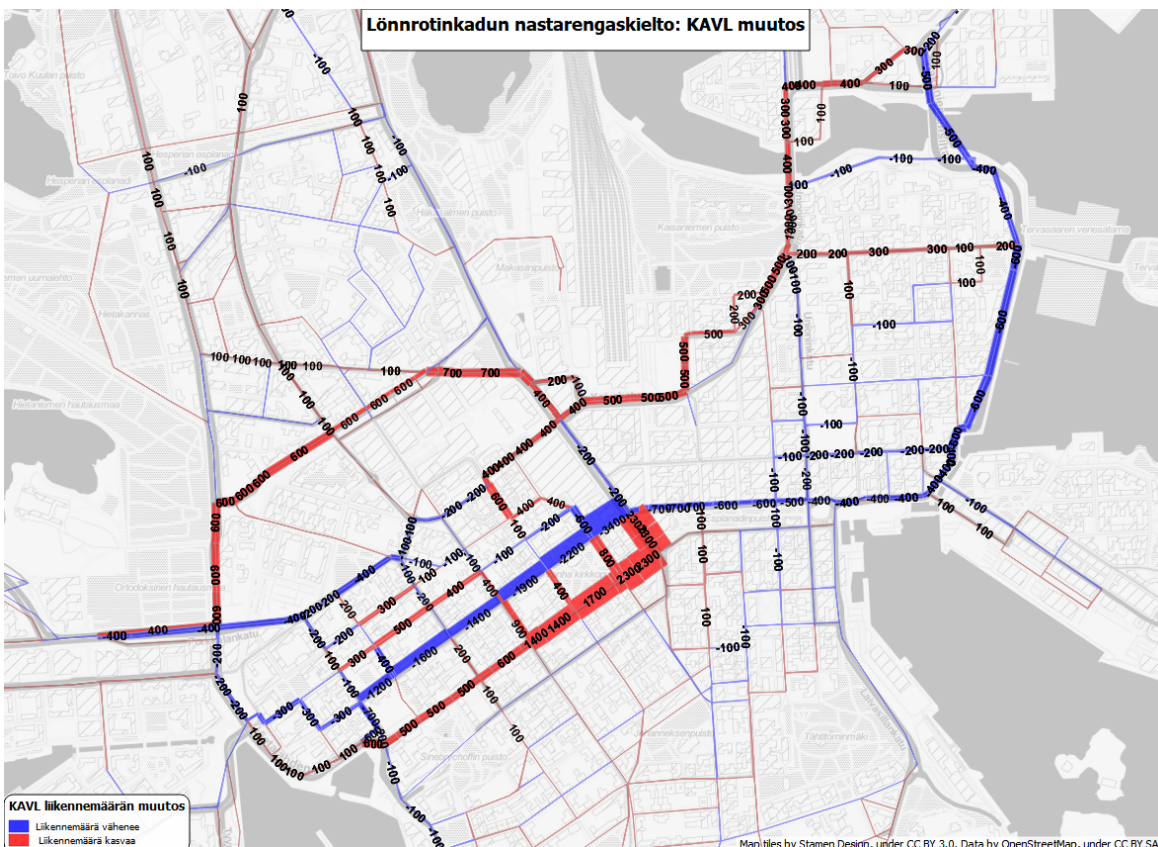


Kuva 5 Kaisaniemenkadun vaihtoehtoiset läpiajoreitit

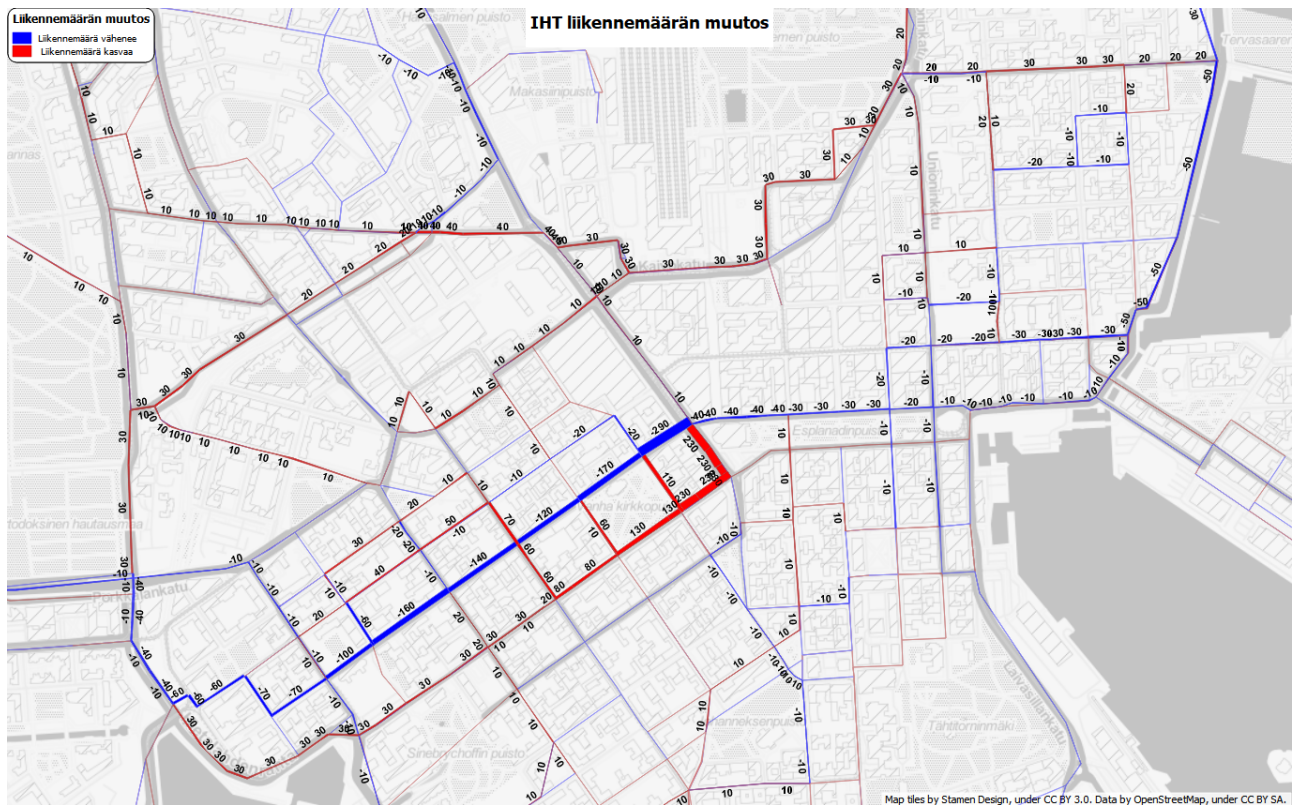
Kaisaniemenkadulla liikennemäärät vuonna 2018 olivat Pitkäsillan ja Liisankadun välillä 21 200 (KAVL + ratikat) ja henkilöautojen määrä 13 569 autoa vuorokaudessa. Kaivokadulla liikennemäärät vuonna 2018 päärautatieaseman edustalla olivat 19 300 (KAVL + ratikat) ja henkilöautojen määrä 14 345. Lönnrotinkadulta tuorein tieto liikenteen määrästä oli vuodelta 2006. Tuolloin Albertinkadun ja Fredrikinkadun välillä liikennemäärät olivat 8 400 (KAVL + ratikat) ja henkilöautojen määrä 6 895 vuorokaudessa.

Nastarenkaiden rajoittamisesta tehtiin HELMET 3.1-liikennemallin avulla simulointi Lönnrotinkadulla (kuva 6, kuva 7). Simulointi tehtiin nykytilanteen mukaisella rengasjakaumalla, jossa nastarenkaallisten ajoneuvojen osuudeksi oletettiin 70 % ja kitkarenkaallisten ajoneuvojen osuudeksi 30 % kaikista henkilö- ja pakettiautoista. Tarkastelun mukaan nastarengaskielto Lönnrotinkadulla ei aiheuta merkittäviä muutoksia liikenteen sujuvuuteen ja siirtymät vaihtoehtoisille reiteille ovat maltillisia. Muiden katujen aamu- tai iltahuipputunnin kuormitusasteet eivät nousseet hälyttävälle tasolle.

Suurimmat siirtymät olivat Bulevardin paikalliselle kokoojakadulle, kadun kapasiteetti kestää kuitenkin kasvaneen autoliikenteen määrän. Tämän lisäksi liikenteen siirtymiä ennustetaan Kaisaniemenkatu-Kaivokatu väliselle reitille sekä Pohjoiselle Rautatienkadulle ja Mechelininkadun eteläpäähän. Lisäksi tulee huomioida, että liikennemalli ei huomioi kulkumuotojakauman tai rengasjakauman mahdollisia muutoksia, minkä vuoksi mallin arvioima liikennesuorituksen kasvu voi todellisuudessa jäädä arvioitua pienemmäksi. Simuloinnin mukaan Lönnrotinkadun kokeilukaduilla liikenteen sujuvuus paranee liikennemäärän vähenemisen myötä.



Kuva 6 Lönnrotinkadun nastarengaskielion KAVL liikennemäärien muutokset



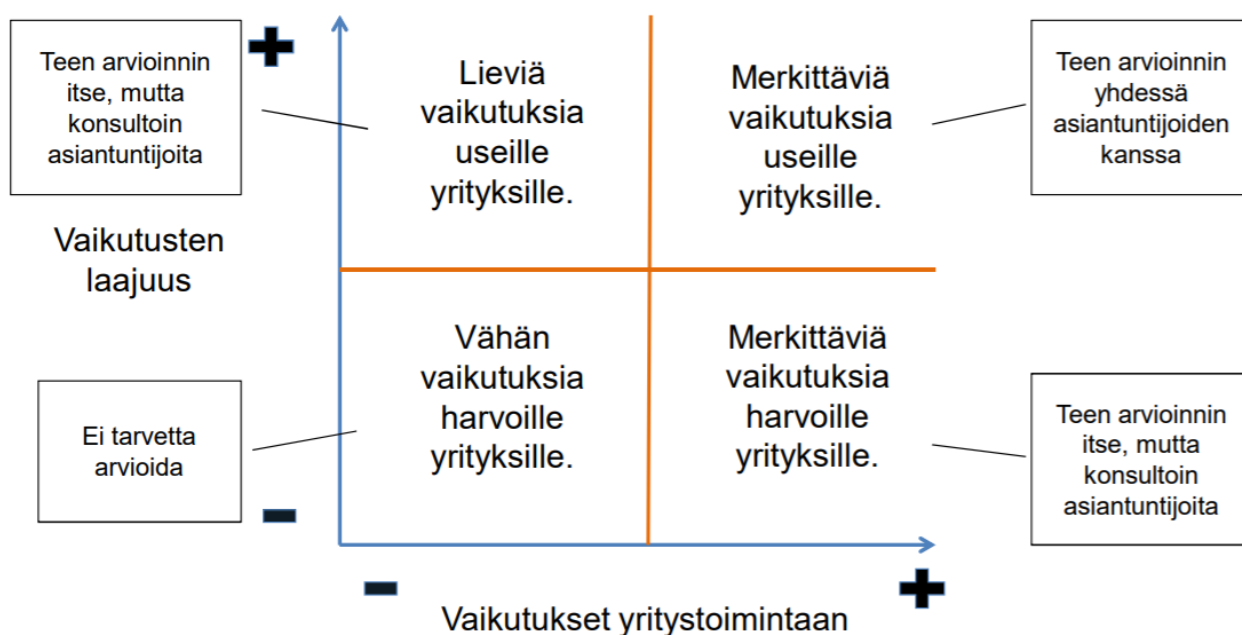
Kuva 7 Lönnrotinkadun nastarengaskielion iltaruuhkaaiipputunnin liikennemäärien muutokset

Lopulta monivaiheisen arvioinnin lopputuloksena Kaupunkiympäristötoimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelu päätti esittää Kaupunkiympäristölautakunnalle nastarengaskieltokehiteksi Lönnrotinkatua, joka soveltuu parhaiten kokeilukohteeksi niin ilmanlaadullisin kuin liikenteellisin kriteerein tarkasteltuna.

Kokeilukatuuehdotus viedään kaupunkiympäristölautakuntaan tammikuussa 2022 ja kielto tulisi voimaan päätöksen jälkeen elokuussa 2022, jotta autoilijat ehtivät vielä harkita talven rengasvalintaansa merkin tultua maastoon.

3. Vastaukset yritysten vaikutusten arvioinnin kysymyksiin

VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN NELIKENTTÄ



Miten laajoista vaikutuksista on kysymys

Montaako yritystä asia / päätös koskee

Lönnrotinkadulla sijaitsee noin sata yritystä Google Maps-palvelun perusteella mukaan lukien toimitilat ja kivijalkayritykset. Kaikkia toimitiloja ei välttämättä ole lueteltu palvelussa ja kyseessä on arvio yritysten määrästä, ei tarkka lukema. Ehdotettavilla kiertoreiteillä Mannerheimintien, Pohjoisella Rautatienkadulla ja Hietalahdenkadulla sijaitsee myös runsaasti yrityksiä, kuten tavaratalo, useampi hotelli ja lukuisia ravintoloita. Arviolta näiden katujen varsilla on yhteensä satoja yrityksiä.

Toimenpiteet kohdistuvat alueelle, jossa toimii useita yrityksiä, mutta todellisuudessa vaikutukset ovat hyvin vähäisiä ja yritysten määrä, joihin kokeilulla on todellisia vaikutuksia, on hyvin pieni. Eniten kieltä vaikuttaa yrityksiin, jotka hyödyntävät Lönnrotinkatua läpiajona, kuten taksiautoilijoita sekä lähetti- ja logistiikka-alan yrityksiä.

Päätöksellä voi olla joitain vaikutuksia yrityksiin. Nastarenkaat kieltävä merkki kuitenkin sallii kiinteistölle ajon. Myös ammattiliikenne (esim. taksit) voidaan jättää kiellon ulkopuolelle. Siirtymät vaihtoehtoisille reiteille ovat liikennesimuloinnin mukaan maltillisia.

Mihin asioihin asian / päätöksen vaikutukset yrityksessä / yrityksissä kohdentuvat?

Mitä vaikutuksia päätöksellä on Henkilöstöön, asiakkaisiin ja saavutettavuuteen (työntekijät / asiakkaat / logistiikka / pysäköintiin)

Nastarenkailla ajon kieltämisellä ei pääsääntöisesti ole vaikutusta henkilöstöön tai asiakkaisiin. Nastarenkaiden kieltäminen ei koske kiinteistöille ajoa, joten henkilöstön ja asiakkaiden on mahdollista saapua kohteeseen myös nastarenkaallisella autolla, sekä tietenkin kitkarenkaallisella autolla.

Sellaisille yrityksille joiden sijainti on välittömästi kieltoalueen päättymisen jälkeen voi olla lieviä negatiivisia vaikutuksia saavutettavuuteen, koska lyhin reitti saattaa olla kieltoalueen läpi. Ylimääräisen kiertomatkan pituus on tällöinkin keskimäärin pari sataa metriä, mikä ei heikennä yrityksen saavutettavuutta kohtuuttomasti.

Keskustan saavutettavuuteen autolla kokonaisuudessaan yhdellä kokeilukadulla on hyvin vähäiset vaikutukset, sillä Lönnrotinkadulle löytyy selkeä vaihtoehtoinen reitti (kuva 4). Esimerkiksi matka-aika Hakaniemestä Porkkalankadulle piteneisi noin minuutin, mikäli Lönnrotinkatu ei ole reitillä käytettävissä. Lönnrotinkatu on kuitenkin valittu siten että sille löytyy lähistöltä samansuuntainen vastaavan tasoinen reitti. Lisäksi on huomioitava, että saavutettavuusvaikutukset koskevat ainoastaan nastarenkaita käytettäviä autoilijoita, eli nykyisellään noin 70:tä prosenttia autoilijoista.

Toimitiloihin, kilpailun edistämiseen kaupunki- tai aluetasolla tai yritysten näkyvyyteen kokeilulla ei ole merkittäviä vaikutuksia.

Syntyykö asiasta / päätöksestä yritykselle / yrityksille kustannuksia mukaan lukien mahdolliset tulojen menetykset

Asiasta ei synny yrityksille kustannuksia. Yritysten saavutettavuus autolla säilyy lähes ennallaan kiellosta huolimatta. Muiden kulkumuotojen osalta saavutettavuuteen ei tule muutoksia. Nastarenkaallisten autojen läpiajon kieltäminen saattaa vähentää kadun liikennevirtaa, mikäli vapautuva kapasiteetti ei täyty kitkarenkaallisilla autoilla. Asiaan vaikuttaa myös, kuinka hyvin kieltoa noudatetaan. Mikäli kadun liikennemäärät talviaikaan tippuvat, saattaa satunnaisten spontaanit pysähtymiset kadunvarren liiketiloihin teoriassa vähentyä. Toisaalta kadunvarren pysäköintitarjonta on korkealla käyttöasteella, mikä osaltaan rajoittaa satunnaisten pysähdysten mahdollisuutta ohi ajavien autoilijoiden suhteen.

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

Nastarenkaiden osuuden väheneminen parantaa alueen ilmanlaatua, ja vähentää erityisesti katupölyn määrää, sekä myös jonkin verran liikenteestä aiheutuvaa meluhaittaa. Täten päätös voi vaikuttaa positiivisesti esimerkiksi terasseja käyttäviin ravintola- ja kahvilayritysten maineeseen. Kielto lisää myös Lönnrotinkadun tunnettuutta, mikä voidaan arvioida hyödyttävän kadunvarren toimijoita.

Miten vaikutukset ajoittuvat

Ovatko asian / päätöksen vaikutukset yrityksille / yritysten toimintaedellytyksiin pysyviä, väliaikaisia vai ajanjaksosta riippuen vaihtelevia

Vaikutukset kohdentuvat kokeilun ajalle talvirengaskauden aikaan vuosina 2022-2025

Voidaanko toteutuksen ajoituksella vaikuttaa asiaan?

Vaikutukset toteutuvat toimenpiteen valmistumisen jälkeen.

Millaisia välillisiä vaikutuksia asialla / päätöksellä voi olla?

Voiko asialla / päätöksellä olla vaikutusta yritysilmastoon alueella / kaupungissa?

Rajoitusten ja kieltojen asettaminen on yleisesti ottaen negatiivista yritysilmastoa luovaa toimintaa. Tässä päätöksessä on kuitenkin kyse yhdestä kadusta, jolla on todettu ilmanlaatuongelma. On myös huomioitava, että huono ilmanlaatu ja kaupungin puuttumatta jättäminen ympäristöterveydellisiin ongelmiin, voi myös luoda negatiivista yritysilmastoa.

Voiko asialla / päätöksellä olla vaikutusta kokonaiseen yritysverkoston/toimialaan

Taksiyrittäjät ja logistiikka-alan yritykset voivat yhä ajaa kiinteistöille, joten siltä osin vaikutuksia ei ole. Myös matka-ajan pitenemiset ja vaikutukset liikenteen sujuvuuteen ovat niin vähäisiä, että niiden vaikutus kokonaisen toimialaan on mittaluokaltaan hyvin vähäinen. Ravintola-alan yrityksille päätöksen myötä potentiaalisesti parantuva ilmanlaatu luo terveellisemmät edellytykset hyödyntää ulkotilaa yritystoimintaan, etenkin pahimpana katupölyaikakautena keväällä.

Voiko asialla / päätöksellä olla ennalta arvaamattomia kerrannaisvaikutuksia?

Päätös vaikuttaa lähinnä kokeilukadun läpiajoliikenteeseen, joten ennalta arvaamattomia kerrannaisvaikutuksia ei ole tunnistettavissa.

Miten päätös voi vaikuttaa yritystoimintaan tulevaisuudessa?

Kyseessä on määräaikainen kokeilu, joten merkittäviä yritysvaikutuksia tulevaisuudessa ei todennäköisesti ole.

Kokeilun tavoitteiden onnistuessa kitkarenkaiden osuus lisääntyy Helsingin asettamien tavoitteiden mukaisesti ja vastaavasti nastarenkaiden aiheuttamat haitat vähentyvät. Tällöin viihtyisyys kaupungissa paranee, jolla voi olla positiivisia yritysvaikutuksia tulevaisuudessa, etenkin niiden yritysten osalta, joille myös terveellinen ja viihtyisä ulkotila on tärkeää liiketoiminnan kannalta.

Millaisia vaikutuksia päätöksellä on kaupunkiin?

Syntyykö päätöksestä kustannuksia kaupungille?

Kokeilusta syntyy kustannuksia liikennemerkkien asentamisesta sekä nastarenkaiden osuuden ja liikennemäärien seuraamisesta.

Mahdollistaako päätös hyviä seurausvaikutuksia?

Tietoisuus nastarenkaiden aiheuttamista melu- ja ilmanlaatuhaitoista lisääntyy. Kitkarenkaiden osuus lisääntyy Helsingin asettamien tavoitteiden mukaisesti, jolloin nastarenkaiden aiheuttamat haitat vähentyvät, haitalliset vaikutukset terveyteen vähenevät ja viihtyisyys kaupungissa paranee.

Liittyykö asiaan / päätökseen kaupungin kannalta riskejä?

Maineriski on olemassa kieltojen asettamisen kautta, jolloin julkinen toimija näyttäytyy rajoittavana eikä mahdollistavana tahona yrityksille.

Liikenneturvallisuuteen kokeilulla ei ole vaikutuksia, sillä kitkarenkaat on todettu tutkimuksissa yhtä turvallisiksi kuin nastarenkaat, mikäli noudattaa sopivia tilannenopeuksia.

Miten päätös vaikuttaa kaupungin imagoon yritysmuoneisenä kaupunkina?

Maineriski on olemassa kieltojen asettamisen kautta, jolloin julkinen toimija näyttäytyy rajoittavana eikä mahdollistavana tahona yrityksille. Toisaalta ilmanlaatuun liittyvien terveysriskien vähentäminen voi myös parantaa kaupungin imagoa yritysten silmissä. Kaupunkilaisten terveydestä huolehtiva kaupunki on myös yritysmuoneinen kaupunki.

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

Kitkarenkaiden osuuden kasvattaminen on ilmansuojelusuunnitelman toimenpide ja sen tarkoituksena on vähentää liikenteestä aiheutuvia terveyshaittoja Helsingissä.

Vaikutuksiin reagoiminen

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

Nastarenkaiden määrän väheneminen parantaa ilmanlaatua sekä vähentää liikenteen aiheuttamaa melua, mikä parantaa viihtyisyyttä kaupungissa ja siten parantaa yritysten toimintaedellytyksiä Helsingissä. Positiivisia vaikutuksia voidaan vahvistaa terassitoiminnan mahdollistavan parklet-käytännön viestimisellä ja toiminnan jatkumisella sekä muutenkin luvituksen selkiyttämällä uuden terassiohjeen myötä. Näistä on myös tärkeä viestiä alueen yrityksille.

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

Aluksi nastarenkaat kieltävä merkki voi aiheuttaa hämmennystä siitä, miten se vaikuttaa kieltokaduilla liikkumiseen ja mitä liikennettä se koskee. Negatiivisia vaikutuksia voidaan ehkäistä tehokkaalla viestinnällä. Viestinnässä huomioitavia kohderyhmiä ovat logistiikka-alan toimijat, taksiryttäjät sekä Lönnrotinkadun varrella toimivat yritykset.

4. Johtopäätökset

Nastarenkaiden läpiajon kieltokokeilulla ei ole merkittäviä vaikutuksia kieltokatujen varren yrityksiin, eikä muihinkaan kaupungin yrityksiin. Kieltoimerkillä ei kielletä kiinteistölle ajoa, joten kadunvarren yritysten saavutettavuus säilyy lähes ennallaan. Kantakaupungin saavutettavuus säilyy lähestulkoon ennallaan, koska katuosuuksille löytyy samansuuntainen ja –tasoinen vaihtoehtoinen yhteys. Lisäksi sitä mukaan, kun kitkarenkaat yleistyvät liikenteessä kiellon piirissä olevan liikenteen määrä vähenee, jolloin myös vaikutukset saavutettavuuteen vähenevät. Mahdollisia kielteisiä vaikutuksia voidaan ehkäistä tehokkaalla viestinnällä ja perustelemalla nastarenkaiden kieltäminen ilmanlaadullisin ja siten ympäristöterveydellisin syin.

Helsinki

**Helsingin kaupunki
Kaupunginkanslia**

Pohjoisesplanadi 11–13
00170 Helsinki
PL 1
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihde 09 310 1641

www.hel.fi