



## § 74

### **Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Mia Nygårdin ym. valtuustoaloitteesta selvitystyön käyn- nistämisestä liikeneruuhkien vaikutuksesta yritysten sijoittumis- suunnitelmiin**

HEL 2018-010594 T 00 00 03

#### **Lausunto**

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

#### **Kaupunkirakenne, yritysten sijoittuminen ja liikenne**

Kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa otetaan mahdollisimman hyvin huomioon sekä yrittäjien tarpeet että yritysten erilaiset sijaintitarpeet. Helsingissä toteutettavilla maankäytön ja liikenteen investointihankkeilla pyritään saavuttamaan ja toteuttamaan kaupunkistrategiasa (2017–2021) ja toimenpideohjelmissa asetettuja tavoitteita ja toimenpiteitä.

Yritykselle houkutteleva sijainti riippuu yrityksen toimialasta ja toiminnan luonteesta. Keskustasijainti houkuttelee yrityksiä, joille tärkeää on toisten yritysten ja asiakkaiden läheinen sijainti sekä hyvät joukkoliikenneyhteydet. Nämä yritykset hyötyvät keskustasijainnista ja ovat valmiita maksamaan keskustan tuomista eduista. Keskustan suosiota ylläpitävät myös hyvät liikenneyhteydet ja palvelutarjonta, laadukas imago sekä hyvin ylläpidetty kiinteistökanta. Helsingin ydinkeskusta on pääkaupunkiseudun houkuttelevin ja kallein toimisto-osamarkkina-alue. Kuljetusriippuvaiset ja halvempaa maanhintaa hakevat yritykset sijoittuvat puolestaan pääsääntöisesti kauemmaksi keskustasta, johon heidän tilaa ja joustavia henkilöauto- ja kuljetusliikenneyhteyksiä vaativien toimintonsa on mahdollista sijoittaa.

Maankäytöllä ja kaupunkirakenteella on vaikutusta kuljetavan valintaan. Mitä tiiviimpi ja toiminnoiltaan sekoittuneempi kaupunkirakenne on, sitä todennäköisemmin palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa kävellen asukkaiden näkökulmasta. Toisaalta myös mitä tiiviimpi kaupunkirakenne on, sitä helpompaa alueelle on järjestää tehokas ja toimiva joukkoliikenne, jolloin henkilöauton tarve pienenee. Pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen edistää kestävästä liikkumisesta kaikenlaisessa ympäristössä.

Eri osissa Helsinkiä liikkumistottumukset poikkeavat toisistaan. Esikaupunkialueiden asukkaiden matkoista autolla tehdään noin 42 % ja kan-



takaupungissa noin 23 %. Pääosa autolla tehdyistä matkoista liittyy vapaa-aikaan (HLT2016). Kaupan asioinnin osalta tiedetään eri selvitysten perusteella, että asiakkaiden kulkutapajakauma keskustan myymälöihin ja keskustan ulkopuolisiin kaupan alueisiin on hyvin erilainen. Helsingin keskustassa myymälöissä asioivat liikkuvat pääasiassa joukkoliikenteellä. Henkilöautolla keskustassa asioi noin 10 %. Keskustan ulkopuolella sijaitsevilla kauppakeskuksissa asioidaan useammin henkilöautolla. (Esim. Kauppakeskukset osana kestävästä kulutuksesta ja kaupunkirakennetta, KOKKKA –loppuraportti, Aalto-yliopisto 2010).

Helsingin niemen ylittävistä matkoista noin 70 % kuljetaan joukkoliikenteellä. Autoliikenne on viimeisten vuosien aikana vähentynyt niemen rajalla ja kantakaupungin rajalla. Kaupungin rajalla ja poikittaisliikenteessä autoliikenteen määrä sen sijaan on lisääntynyt.

Helsingin ja samalla koko seudun suurin työpaikkakeskittymä on Helsingin keskusta sekä kantakaupungin alue. Helsingin kantakaupungin alueella oli vuonna 2016 noin 230 00 työpaikkaa ja Helsingin esikaupunkialueilla noin 128 00 työpaikkaa. Helsingissä on noin 60 000 työpaikkaa enemmän kuin Espoossa, Vantaalla ja kehyskunnissa yhteensä. Keskustan ulkopuolella suurimmat työpaikkakeskittymät Helsingissä ovat Pitäjänmäki ja Herttoniemi. Tämän lisäksi Helsingissä on useita pienempiä työpaikka-alueita, jotka vastaavat yritysten erilaisiin sijoittumistarpeisiin.

Liikenne- ja katusuunnittelupalvelussa tehtyjen saavutettavuusanalyysojen perusteella sekä väestön että työpaikkojen saavutettavuus autolla paranee vuoteen 2030 mennessä kaikilla Helsingin pienalueilla suunniteltujen maankäytön ja investointihankkeiden toteuduttua. Auto on analyysojen mukaan tänä päivänä sekä tulevaisuudessa kaikista kilpailukykyisin kulkumuoto saavutettavuudeltaan Helsingissä. Saavutettavuus on tässä analyysissä arvioitu siten, että kuinka monta asukasta tai yritystä saavuttaa puolesta tunnissa joko omalla autolla tai joukkoliikenteellä alueittain.

#### Katutila palvelee myös kunnallistekniikkaa

Katutila palvelee liikkujien ohella myös kunnallistekniikkaa. Katujen alla sijaitsee merkittävä määrä vesi- ja viemärijohtoja, kaukolämpöputkia sekä tele- ja sähkökaapeleita. Kaupunkimaisessa ympäristössä niin kadun pinnalla tehtävät työt kuin kadun alla kunnallistekniikkaan liittyvät huolto-, ylläpito- ja laajennustyöt vaikuttavat vapaana olevan katutilan määrään. Etenkin vanhassa kantakaupungissa kadun alla oleva kunnallistekniikka on tullut peruskorjausikänsä. Katutyöt aiheuttavat tilapäistä haittaa liikkujille.



Kaupungin käynnissä olevista aluekehityshankkeista toimitilarakentamisen ja työpaikkojen kannalta erityisen merkittäviä ovat Keski-Pasila, Kalasatama ja Jätkäsaari. Nämä kantakaupungin laajentumisalueet vahvistavat entisestään alueen merkitystä myös työpaikkojen sijaintialueena. Catellan Helsingin toimistokysyntää tulevaisuudessa kartoittavan selvityksen (2016) mukaan suurin kysyntä toimistojen osalta keskityy jatkossakin ydinkeskustaan, sen välittömään läheisyyteen ja esimerkiksi Pasila-Vallila-Kalasatama-akselille. Isojen toimistokohteiden toteuttamisen yhteydessä pysäköinti on perinteisesti ollut yksi tärkeimmistä kilpailutekijöistä. Viime vuosina toimistorakentaminen on kuitenkin keskittynyt sijainteihin, joissa on hyvät julkisen liikenteen yhteydet. Erityisesti raskaan raideliikenteen asemien läheisyydessä sijaitsevat kohteet ovat houkuttelleet toimitilasijoittajia ja yrityksiä.

Kunnallistekniikkaa on rakennettu merkittävästi edellä mainittuihin aluekehitysalueille, jotka liittyvät kantakaupungin liikenneverkkoon. Muita katutöihin liittyviä syitä ovat mm. kantakaupungin katujen peruskorjaukset, joiden yhteydessä myös päivitetään katujen liikennejärjestelyt nykyisten tavoitteiden mukaisiksi. Myös teknologian kehittyminen teettää jatkossa katutöitä, lähitulevaisuudessa liittyen mm. 5G-verkon laajentamiseen.

Helsingissä on yli kymmenen vuotta ollut käytössä yhteinen kunnallistekninen työmaa -sopimusohjauksellinen yhteisrakentamisprosessi, jonka avulla yhdistetään eri toimijoihin liittyviä katutyöt samanaikaisiksi. Tämä on vähentänyt eri operaattoreiden teettämien erillisten katutöiden haittoja kaikelle liikenteelle. Liikenne- ja katutöiden viestintää parannetaan paraikaa. Viestinnällä on merkittävä vaikutus koettuun saavutettavuuteen. Viestinnän avulla liikkujille annetaan mahdollisuus vaikuttaa omaan matkaansa, joko sopivampaan reittiin tai kulkutapaan vaihtamalla. Tällöin myös reitille jäävä liikenne sujuu paremmin. Lisäksi yhteistyönä Aalto yliopiston kanssa on käynnissä laaja katuhankkeiden ohjelmointiin, suunnitteluun ja toteutukseen tähtäävä kehitysprojekti.

### Autoliikenteen sujuvuus

Helsingin autoliikenteen sujuvuuden kehitystä on tutkittu vuosien 2010–2017 välisenä aikana. Nykyisin tilastollisesti luotettavaa sujuvuustietoa ostetaan kaupungille vuosittain kaupallisilta tiedontuottajilta. Autoliikenteen sujuvuus oli vuonna 2017 koko kaupungin tasolla parempi kuin edellisinä tutkimusjakson ajankohtina. Merkittävimmin autoliikenteen sujuvuus parani pohjoisessa ja läntisessä suurpiirissä Kehä I:n remontin valmistumisen johdosta. Sen sijaan autoliikenteen sujuvuus heikkeni edellisvuosiin verrattuna eteläisessä suurpiirissä. Tähän ovat vaikuttaneet laajat katutyömaat mm. Mechelininkadulla, Reijolankadulla, Mannerheimintiellä ja Nordenskiöldinkadulla. Autoliikenteen osalta aamulii-



kenteen sujuvuus on ollut heikointa keskisessä suurpiirissä koko tutkimusjakson ajan 2010–2017. Sielläkin liikenteen sujuvuudessa on kuitenkin havaittavissa pientä paranemista vuosien varrella.

Kansainvälisessä ruuhkaisuusvertailussa (2017) Helsingissä liikenne oli sujuvampaa kuin Tukholmassa, Tallinnassa, Oslolla tai Pietarissa. Sen sijaan Kööpenhaminassa, Tampereella ja Turussa autoliikenne sujui paremmin kuin Helsingissä.

#### Helsingin yhteisöverokertymä ja yritysten näkemyksiä liikenteeseen liittyen

Helsingissä yhteisövero tuottaa noin kymmenen prosenttia kaupungin kaikista tuloista. Yhteisöverokertymä oli 528 miljoonaa euroa vuonna 2017. Valtaosa yhteisöverosta kertyy pieneltä yritysjoukolta: 25 eniten yhteisöveroa maksanutta yritystä kerrytti puolet Helsingin koko yhteisöverokertymästä vuonna 2017.

Helsingin kaupunki on tutkinut yritysten näkemyksiä elinkeinopolitiikan onnistumisesta haastattelututkimusten avulla vuonna 2016 ja 2018 (vielä julkaisematon tutkimus). Molempina vuosina kaupungin sisäisten liikenneyhteyksien parantaminen koettiin tärkeimmäksi yksittäiseksi toimenpiteeksi, jolla kaupunki voi edistää yritysten kehitystä ja kasvua. Samalla kuitenkin koettiin, että liikenne- ja kulkuyhteydet, liikenne- ja kulkuyhteydet, liikenteen sujuvuus ja tietyt, autoilun vaikeus tai sen rajoittaminen sekä pysäköintiongelmien vähensivät halukkuutta suositella Helsinkiä sijaintipaikkana oman toimialan yrityksille. Koettu haitta oli kasvanut tuoreemmassa kyselyssä. Kysyttäessä miksi yritys suosittelisi sijaintipaikkaa oman toimialan yrityksille oli vastauksena toimivat liikenne- ja kulkuyhteydet sekä julkinen liikenne. Yrityksien joukossa on siis sekä niitä, jotka kokevat liikenteeseen liittyvät asiat ongelmana, että niitä, joiden mielestä ne vahvistavat Helsingin houkuttelevuutta.

Yrittäjän oma tai työntekijöiden asuinpaikka sekä suuri asiakaspohja ja laajat markkinat mainittiin molempien vuosien puhelinhaastattelututkimuksen vastaajien toimesta selvästi tärkeimmiksi syiksi sille, että yritys sijaitsee Helsingissä. Kaupungin tavoitteena on tarjota yrityksille houkutteleva ja kilpailukykyinen toimintaympäristö, jotta yritykset haluavat sijaita Helsingissä. Yritysten asiakkaiden ja työntekijöiden sujuvat liikenneyhteydet kaikilla kulkumuodoilla ovat yksi keskeinen osa hyvää toimintaympäristöä.

Helsingin kaupungilla on otettu käyttöön yritysvaikutusten arviointi (kh 30.5.2016) osana valmistelu- ja päätöksentekoprosessia. Yritysvaikutusten arvioinnista on annettu ohjeistus, jonka perusteella jo suunnitelluvaiheessa kaavahankkeiden ja liikennehankkeiden vaikutuksia arvioidaan niiden vaikutusalueella oleviin yrityksiin. Lisäksi merkittävistä in-



vestointi- ja rakentamishankkeista tehdään laajojen taloudellisten vaikutusten arviointia.

#### Yhteenveto

Tehtyjen selvitysten ja olemassa olevan tiedon pohjalta tiedetään jo hyvin paljon liikenteen kehityksestä, sujuvuudesta, keskeisimmistä ongelmakohtista sekä yritysten sijoittumisesta ja saavutettavuudesta. Uusi selvitys ei toisi merkittävää uutta tietoa näistä asioista.

Liikennejärjestelmän kehittäminen, katujen kunnallistekniikan ylläpito ja parantaminen sekä tulevaisuuden teknologioiden mahdollistaminen tulevat myös tulevaisuudessa ruuhkauttamaan tilapäisesti liikennettä. Nämä aiheuttavat paikallisesti haittaa niin kävelijöille, pyöräliikenteelle kuin moottorivälineillä kulkeville verrattuna tavoitetilanteeseen. Katutöihin liittyvien haittojen hallintaa ja ketterämpiä toimintatapoja kehitetään jatkuvasti. Myös viestintään ja tiedottamiseen kiinnitetään entistä paremmin huomiota. Kun kaupunkia rakennetaan siten, että liikkujalla on mahdollisuus valita miten liikkuu, vähentää se haittojen vaikutusta liikkujiin.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

#### Lisätiedot

Anna Pätynen, liikenneinsinööri: 310 37110  
anna.patynen(a)hel.fi  
Elina Luukkonen, yleiskaavasunnittelija, puhelin: 310 37073  
elina.luukkonen(a)hel.fi

#### Liitteet

1 Nygård Mia Aloite Kvsto 10102018 8

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

##### Valtuustoaloite

Valtuutettu Mia Nygård ja 20 muuta valtuutettua ovat tehneet 10.10.2018 seuraavan valtuustoaloitteen:



"Aloite selvitystyön käynnistämiseksi kasvavien liikenneuhkien vaikutuksesta Helsingissä toimivien yritysten sijoittautumissuunnitelmiin.

Yhä useampi Helsingissä toimiva yrittäjä on ilmaissut huolensa kaupunkimme kasvavia ruuhkia ja liikennesumppuja kohtaan. Saavutettavuus on yksi tärkeimpiä kilpailuvaltteja jokaiselle täällä toimivalle yritykselle ja yrittäjälle.

Yrittäjä ei voi olettaa asiakkaansa käyttävän aikaa autojonossa seisomiseen vain päästäkseen neuvottelemaan toimittajansa kanssa. Asiakkaat äänestävät helposti jaloillaan – tai kaasupolkimillaan - ja valitsevat yhteistyökumppaninsa helpoimman saavutettavuuden perusteella. Samaa pätee yritysten työntekijöihin.

Vuonna 2016 Helsingissä toimi 45 934 liikeyritystä Tilastokeskuksen yritysrekisterin mukaan. Yritysten helsinkiläisten toimipaikkojen yhteenlaskettu henkilöstömäärä oli 254 552 (henkilötyövuosina) ja liikevaihdon määrä 79,8 miljardia euroa.

Jos esimerkiksi 10% yrityksistä siirtäisi liiketoimintansa Helsingistä naapurikuntaan, mitä se tarkoittaisi kaupungin yhteisöverotuottokertymälle? Onko meillä varaa menettää yhtään yritystä tai veroeuroa oman toimintamme johdosta?

Me allekirjoittaneet esitämme, että Helsingin kaupunki käynnistää nopealla aikataululla selvitystyön liikenneongelmien vaikutuksesta yritysten arkiseen toimintaympäristöön, tavoitettavuuteen ja tulevaisuuden sijoittautumissuunnitelmiin."

## Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 5.3.2019 mennessä.

### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

### Lisätiedot

Anna Pätynen, liikenneinsinööri: 310 37110  
anna.patynen(a)hel.fi  
Elina Luukkonen, yleiskaavasunnittelija, puhelin: 310 37073  
elina.luukkonen(a)hel.fi

## Liitteet

1 Nygård Mia Aloite Kvsto 10102018 8

## Muutoksenhaku



05.02.2019

Asia/22

---

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano