



22.05.2019

Ärende/12

## § 156

### Den av ledamoten Mia Nygård väckta motionen om ett utredningsarbete om de ökade trafikstockningarnas inverkan på förläggningsplaner i företag verksamma i Helsingfors

HEL 2018-010594 T 00 00 03

#### Beslut

Stadsfullmäktige betraktade den av ledamoten Mia Nygård väckta motionen som slutbehandlad.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Ulla Tapaninen, enhetschef, telefon: 310 37350  
ulla.tapaninen(a)hel.fi

#### Bilagor

- 1 Nygård Mia Aloite Kvsto 10102018 8
- 2 Lausunto 4.3.2019, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- 3 Lausunto 1.3.2019, Helsingin seudun kaupunkamari

#### Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

#### Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

#### Föredragandens motiveringar

Ledamoten Mia Nygård och 20 andra ledamöter föreslår att man ska inleda ett utredningsarbete om de ökade trafikstockningarnas inverkan på förläggningsplaner i företag med verksamhet i Helsingfors.

Stadsstyrelsen hänvisar till givna utlåtanden och konstaterar att staden vill ge företagen en attraktiv och konkurrenskraftig verksamhetsmiljö, så att företagen ska vilja finnas i Helsingfors. Förbindelser där trafiken flyter och där företagens kunder, distributionstrafiken och de anställda ska kunna ta sig fram med alla färdmedel är en central del av en god verksamhetsmiljö och har en väsentlig inverkan på företagens beslut om vart de ska förlägga sina funktioner.

Det slås fast i stadsstrategin (stadsfullmäktige 27.9.2017, § 321) att Helsingfors ska vara Finlands bästa stad för företag. Ett mål i stadsstrategin är att antalet arbetstillfällen i privatsektorn på lång sikt växer



åtminstone i samma takt som folkmängden, och att Helsingfors kommunspecifika utdelning av samfundsskatten ska öka till över 30 procents nivå under fullmäktigeperioden.

Samfundsskattens andel av stadens alla skatteintäkter uppgick år 2018 till 22 procent. Helsingfors taxeringsutfall av samfundsskatten fördubblades åren 2012–2018. Med tanke på stadens ekonomi är det viktigt att man sörjer för att företagets vardag fungerar smidigt och att verksamhetsmiljön är adekvat.

I en undersökning som beställdes av staden och som utfördes med hjälp av telefonintervjuer riktade till tusen företag i Helsingfors utredde man företagets uppfattningar om Helsingfors näringspolitik och staden som placeringsort. Undersökningen gav vid handen att trafikrelaterade frågor betonades bland de orsaker som drog ner på företagets villighet att rekommendera Helsingfors som placeringsort för företag i respektive bransch. Undersökningens svar samlades in vid årsskiftet 2018–2019.

I vart tredje svar lyfte man fram trafikrelaterade orsaker, såsom trafik- och gångförbindelser, trafikstockningar, trafikens smidighet och vägarbeten, svårigheter med eller begränsning av bilismen samt parkeringsproblem. Jämfört med föregående undersökning som hade genomförts år 2016 hade andelen stigit. Då pekade 23 procent på trafikrelaterade orsaker.

I anslutning till att man utredde förutsättningarna för en betydande utvidgning av fotgängarcentrum och för en underjordisk matargata kartlade man med hjälp av företagsintervjuer hur företag i varierande storlek såg till exempel på centrums nåbarhet och trafiksmidigheten. Företagen i stadskärnan och innerstaden ansåg att det var särskilt viktigt att man i framtiden inte ska försämra villkoren för privatbilism och varutransporter. Intervjuerna gjordes sommaren 2018.

De utmaningar som gäller trafikens smidighet beror dels på de temporära trafikarrangemang som gatuarbeten och byggnadsprojekt orsakar, dels på regionens tillväxt och på de ökade trafikvolymerna som tillväxten leder till. Helsingforsregionen är knutpunkt för Finlands rikstäckande och internationella kommunikationer. Regionens folkmängd fortsätter att öka med cirka 1,4 procent på årsnivå. År 2030 har regionen en folkmängd på uppskattningsvis 1,6–1,7 miljoner invånare beroende på befolkningsprognos. Regionens fortsatta befolkningsökning medför utmaningar för hållbarheten inom markanvändning, boende och trafiksystem. Då befolkningen växer, ökar inte trafikledningens kapacitet proportionellt, vilket medför trafikstockningar.



Det är viktigt att företagens behov beaktas i helhetsgranskningen i anslutning till regionala och Helsingforsinterna trafikprojekt. För många företag är god nåbarhet med personbil och antalet parkeringsplatser på rimligt avstånd centrala verksamhetsförutsättningar, i synnerhet om det är nödvändigt för arbetstagare och kunder att använda bil. Valfungerande förbindelser för distributions- och servicetrafik och de parkeringsplatser som dessa kräver är också viktiga med tanke på företagens verksamhet.

God nåbarhet är en förutsättning inte enbart för ett stort antal företag, utan också för Helsingfors innerstads utveckling. Det är med hänsyn till centrumets livskraft, trivsamt och funktionalitet viktigt att sörja för att centrum och innerstaden är nåbara för personbilar och varutransporter, särskilt via de radiella huvudlederna.

Utvecklingen av trafiksystemet, underhållet och förbättringen av gatornas kommunalteknik, byggnadsprojekt samt möjliggörandet av framtidens teknologier inverkar framöver tillfälligt på hur trafiken flyter. Följderna är lokalt negativa för såväl fotgängare och cyklister som för dem som tar sig fram med motorfordon.

Hanteringen av de olägenheter som gatuarbeten medför och smidigare verksamhetsrutiner utvecklas för närvarande i ett projekt som syftar till att få till stånd systematiska och kulturella förändringar i stadens gatuarbetsprocess i dess helhet, från programarbete till genomförande och kommunikation. Målet är bland annat att utveckla upphandlingsförfarandet vid entreprenader och att påverka entreprenörernas arbetsplanering, höja kvalitetsnivån på trafikarrangemangen och öka övervakningens effektivitet samt förbättra dialogen mellan aktörerna på gemensamma byggplatser.

Som en del av helheten ingår ett forskningsprojekt som genomförs av Aalto-universitetet och där målet är att utreda gatuprojektens nuläge och ekonomiska konsekvenser exempelvis ur invånarnas och företagens perspektiv. I forskningsprojektet utvecklar man en verksamhetsmodell enkom för Helsingfors. Modellen testas på två gatuobjekt.

Stadens åtgärder för att minska det besvär som gatuarbeten ställer till med märks redan i ombyggnaden av Tavastvägen. På basis av den respons som staden fick i anslutning till ombyggnaden av Mechelingatan har man fäst större uppmärksamhet vid den kommunikation som är riktad till företag vid Tavastvägen. De arrangemang som gäller så länge området är en byggplats kan ändå medföra inkomstbortfall och kostnader för företagen. Man bör försöka lindra eventuella negativa konsekvenser till exempel med lösningar som ansluter sig till synligheten för företag som verkar i byggplatsens omedelbara närhet.



22.05.2019

Ärende/12

I enlighet med stadsstyrelsens beslut (30.5.2016, § 541) ska man i ett tillräckligt tidigt skede utarbeta en utvärdering av företagskonsekvenser i anslutning till planer som är under beredning inom staden. Målet med utvärderingen är att bedöma planernas inverkan på företagets verksamhetsförutsättningar samt lindra projektens eventuella negativa konsekvenser.

Staden har på ett heltäckande sätt samlat data från tidigare utredningar och andra informationskällor beträffande trafikens utveckling, smidighet, mest centrala problemställen, företagens geografiska läge och närbarhet samt stadslogistikens funktionsduglighet. Undersökningarna visar att företagen betraktar det som ytterst viktigt att staden sörjer för att trafiken flyter i alla trafikformer.

Stadsstyrelsen konstaterar att i och med att en ny utredning inte skulle bidra med väsentlig ny information om de frågor som nämns här ovan, så ger motionen inte anledning till vidare åtgärder. Att trafiken flyter är emellertid en central förutsättning för att företagen ska kunna ha en smidig vardag. Det är också en förutsättning för tryggheten av Helsingfors arbetsplatser och stadens skatteintäkter. I stället för att göra utredningar är det viktigt att vidta åtgärder för att råda bot på de trafikproblem som företagen upplever. De utmaningar som lyfts fram i fullmäktigemotionen är ägnade att tära på stadens anseende och att försämra dess attraktivitet som placeringsort för företag.

Stadsstyrelsen har begärt utlåtanden i ärendet från samkommunen Helsingforsregionens trafik, Helsingforsregionens handelskammare och Helsingfors Företagare. De inkomna utlåtandena ingår som bilaga (bilagorna 2 och 3).

Enligt 30 kap. 11 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av minst 15 ledamöter.

Förslaget har beretts av stadskansliets näringslivsavdelning samt dess ekonomi- och planeringsavdelning i samarbete.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Ulla Tapaninen, enhetschef, telefon: 310 37350  
ulla.tapaninen(a)hel.fi

## Bilagor

- 1 Nygård Mia Aloite Kvsto 10102018 8
- 2 Lausunto 4.3.2019, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- 3 Lausunto 1.3.2019, Helsingin seudun kaupunkamari



22.05.2019

Ärende/12

## Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 13.05.2019 § 339

HEL 2018-010594 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Mia Nygårdin aloitteen loppuun käsitellyksi.

06.05.2019 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Ulla Tapaninen, yksikön päällikkö, puhelin: 310 37350  
ulla.tapaninen(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 05.02.2019 § 74

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 kaupunkistrategiassa (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 kulkutavan 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 kantakaupungissa noin 23 %. Pääosa autolla tehdyistä matkoista liittyy vapaa-aikaan (HLT2016). Kaupan asiointiin 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 saavutettavuusanalyysien perusteella sekä väestön että työpaikkojen saavutettavuus autolla paranee vuoteen 2030 mennessä kaikilla Helsingin pienalueilla suunniteltujen maankäytön ja investointihankkeiden toteuduttua. Auto on analyysien mukaan tänä päivänä sekä tulevaisuudessa kaikista kilpailukyysisin 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 keskittyy jatkossakin ydinkeskustaan, sen välittömään läheisyyteen ja erityisesti 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 houkutelleet 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.



22.05.2019

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 remonin valmistumisen johdosta. Sen sijaan autoliikenteen sujuvuus heikkeni edellisvuosiin verrattuna eteläisessä suurpiirissä. Tähän ovat vaikuttaneet laajat katutyömaat mm. Mechelininkadulla, Reijolankadulla, Mannerheimintiellä ja Nordenskiöldinkadulla. Autoliikenteen osalta aamuliikenteen 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, Oslossa 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, liikennemuutokset, liikenteen sujuvuus ja tietyt, autoilun vaikeus tai sen rajoittaminen sekä pysäköintiongelmien vähensivät halukkuutta suositella Helsinkiä sijaintipaikkana oman toimialan yrityksille. Koettu haitta oli kasvanut tuo-





22.05.2019

reemmassa 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 suunnitteluvaiheessa kaavahankkeiden ja liikennehankkeiden vaikutuksia arvioidaan niiden vaikutusalueella oleviin yrityksiin. Lisäksi merkittävistä investointi- ja rakentamishankkeista tehdään laajojen taloudellisten vaikutusten arviointia.

#### Yhteenveto

Tehtyjen selvitysten ja olemassa olevan tiedon pohjalta tiedetään jo hyvin paljon liikenteen kehityksestä, sujuvuudesta, keskeisimmistä ongelmakohdista 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



22.05.2019

Ärende/12

---

Elina Luukkonen, yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 310 37073  
elina.luukkonen(a)hel.fi