

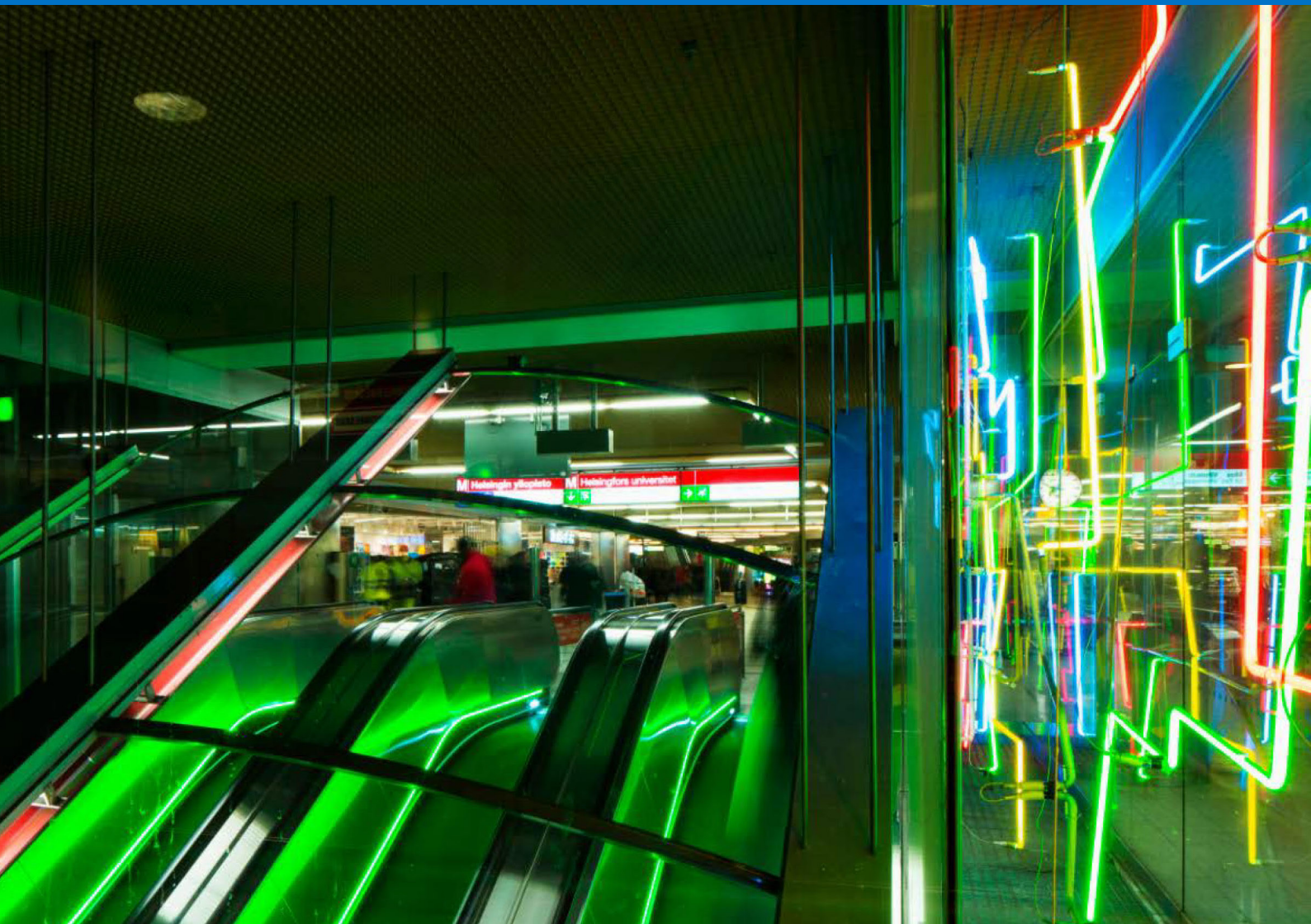
Helsinki

Kaupunkiympäristön aineistoja 2019:5

Helsingin maanalaiset tilat

Kaupallinen selvitys

31.8.2018



Helsinki

Helsingin maanalaiset tilat

Kaupunkiympäristön aineistoja 2019:5

Julkaisija | Helsingin kaupunki / kaupunkiympäristön toimiala
Tekijät | Hietala Markku, Järvinen Saku, Heinonen Jori (Colliers International Oy)

ISBN | 978-952-331-609-6 (verkkoversio)
ISSN | 2489-4257 (verkkoversio)

Sisällys

1.	Yhteenveto	4
2	Nykyisten maanalaisten liiketilojen ja kävely-yhteyksien kartoitus	7
	2.1 Keskustan maanalaiset liiketilat.....	7
	2.2 Muut huomioitavat maanalaiset liiketilat	10
	2.3 Maanalaisten liiketilojen määrä keskustassa toimialoittain	12
3	Tiivis markkina-analyysi	15
	3.1 Maanpäälliset liiketilat keskustassa.....	15
	3.1.1 Maanpäälliset liiketilat.....	15
	3.1.2 Päivittäistavarakauppa keskustassa.....	16
	3.1.3 Keskustan kaupallinen asema.....	17
	3.2 Liiketilojen vuokratasot ja kysyntätilanne.....	18
	3.3 Keskustan kävelijämäärät, kulkutapajakauma ja huoltoliikenne.....	19
	3.4 Maanalaisten tilojen lähivaikutusalue ja joukkoliikennemäärät	21
	3.4.1 Lähialueiden asukas- ja työpaikkamäärät	21
	3.4.2 Joukkoliikennematkustajamäärien vertailu	23
	3.4.3 Yhteenveto eri alueiden kävelijämäärästä, asukas- ja työpaikkamäärästä sekä matkustajamäärästä	26
4	Tulevaisuuden maanalaisten liiketilojen potentiaali ja siihen vaikuttavat seikat ..	28
	4.1 Asematunnelin ja sen ympäristön kehityspotentiaali.....	28
	4.2 Kamppi, Forum ja Amos Rex.....	30
	4.3 Keskustan Pisara-aseman potentiaali	30
	4.4 Maanalaiseen huoltotunneliin liittyvä liiketilapotentiaali keskustassa.....	31
	4.5 Kantakaupungin metroasemien potentiaali	34
	4.6 Pasila	36
	4.7 Töölö	37
	4.8 Maanalainen kokoojakatu ja pysäköintitilojen liiketila- potentiaali.....	37
	4.9 Merkittävät maanalaiset raideyhteydet	38
	4.10 Johtopäätökset maanalaisten tilojen toteuttamisesta ja mahdollisuuksista	39
	Liitteet	44
	Liite 1 Keskustan maanalaisten liiketilakokonaisuuksien esittely	44
	Liite 2 Keskustan maanalaisten liiketilojen yhdistyminen sääsuojattuihin kulkuuteyksiin ja pysäköintilaitoksiin.....	47
	Liite 3 Maanalaisten liiketilojen tyypillisiä toimijoita	48
	Liite 4 Helsingin maanpäälliset liiketilat 2017	49
	Liite 5 Asukas- ja työpaikkamäärät maan-alaisten asemien ja tilojen lähellä.....	50
	Liite 6 Keskustan tarkastelussa olevat joukkoliikennepysäkit	51

Johdanto

Helsinki päivittää maanalaisen yleiskaavansa. Maanalaisella yleiskaavalla ohjataan tilojen ja tunneleiden suunnittelua Helsingin kallioperään. Nykyisen vuonna 2011 voimaan tulleen kaavan uusiminen on tarpeen, sillä osa siinä esitetyistä tilavarauksista on jo vanhentunut ja uusia tilatarpeita on noussut esiin. Uuden maanalaisen yleiskaavan OAS sekä suunnitteluperiaatteet on julkaistu 25.4.2017.

Tässä selvityksessä tarkastellaan maanalaisten tilojen kaupallista potentiaalia ja huomion kohteena ovat etenkin maanalaisen liikenteen solmukohtat Helsingin kantakaupungin alueella. Liikenteen tarvitsemien tilojen lisäksi kaupan ja muun maankäytön tulevaisuuden maanalaiset tilatarpeet on huomioitava. Erityisesti raideliikenteen maanalaisten asemien seuduilla maanalaisille liike- ja toimitiloille voi olla kehitystarpeita.

Työ pitää sisällään erityisesti ydinkeskustan maanalaisten liiketilojen ja reitistön nykytilan kartoituksen ja niiden liittymisen maanpäällisiin kulkuvirtoihin. Taustaksi on tehty tiivis markkina-analyysi sekä lopuksi annetaan suositukset tulevaisuuden kehitystoimenpiteistä.

Tämä selvitys on tehty Helsingin Kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö- ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuuden toimeksiannosta. Ohjausryhmän puheenjohtajana on toiminut yksikön päällikkö Eija Kivilaakso ja ohjausryhmätyöskentelyyn ovat osallistuneet Anne Karlsson, Hanna-Mari Tuominen ja Anna Pätynen. Colliers International Finlandin työstä ovat vastanneet Markku Hietala, Saku Järvinen ja Jori Heinonen.

1. Yhteenveto

Helsingin ydinkeskustassa ja kantakaupungin tiheään rakennetuilla alueilla liiketilojen lisääminen maan päälle on haastavaa, sillä keskusta on lähes täyteen rakennettu ja rakentamattomilla tonteilla on luonnollisia rajoituksia rakentamiselle (esim. torit ja aukiot). Keskustan elinvoimaisuuden turvaaminen on yksi keskeisiä kaupungin tavoitteita. Maan alle rakentaminen on yksi keino lisätä tiiviin keskustan liiketilojen määrää ja siten keskustan kilpailukykyä suhteessa keskustan ulkopuolisiin kaupan alueisiin.

Ydinkeskusta on maanalaisten liiketilojen osalta selvästi merkittävin keskus Helsingissä. Nykyinen keskustan suurin yhtenäinen maanalainen kävelyverkosto ulottuu Sähkötalosta ja Kampin kauppakeskuksesta yhdyskäytävän ja kauppakeskus Forumin kautta Asematunneliin ja kauppakeskus Citycenteriin sekä Kaivotaloon. Toinen erillinen maanalainen liiketilakeskittymä on Helsingin yliopiston metroaseman yhteydessä. Lisäksi keskustassa on useita yksittäisiä maanalaisia liiketiloja, jotka toimivat pääosin maanpäällisten liiketilojen alakertana.

Selvityksessä tehdyn kartoituksen perusteella keskustassa on yhteensä noin 90 000 neliometriä maanalaisia liiketiloja, mikä on karkeasti arvioiden noin 20 % keskustan liiketilojen kokonaismäärästä. Yli ¼ keskustan maanalaisista tiloista sijaitsee yhden kerroksen katutason alla. Suurin maanalainen toimiala on kahvilat ja ravintolat, joita maanalaisista tiloista oli yli neljännes. Toiseksi suurin toimiala on päivittäistavara kauppa, jota maanalaisista tiloista oli noin 22 %. Keskustan lähes kaikki päivittäistavara kaupat sijaitsevat maanalaisissa tiloissa (80 % pinta-alasta ja 85 % myynnistä). Muita merkittäviä maanalaisia toimialoja olivat pukeutuminen, kaupalliset palvelut¹, sisustaminen-koti-elektroniikka sekä tavaratalot.

Muulla kantakaupungin alueella maanalaisia liiketiloja on lähinnä metroasemien tai kauppakeskusten yhteydessä. Selvityksessä kartoitettiin Hakaniemen ja Sörnäisten metroasemien lähetyvillä sijaitsevat maanalaiset liiketilat. Yhteensä näille kahdelle alueelle on sijoittunut lähes 7 000 m² liiketilaa, josta suurin osa on Hakaniemen Arena Centerin liikunta- ja lasten puuhapuiston tiloja. Muut liiketilat ovat keskittyneet nopeaan ostamiseen.

Maanalaisten tilojen kehittämisessä olennaista on kehittää kokonaisuutena keskustan sääsuojattujen maanalaisten ja maanpäällisten kulkureittien verkostoa. Maanalaisten kulkureittien kehittämisen lisäksi tämä tarkoittaa myös korttelien sisäisten kulkureittien ja mahdollisten lisäliiketilojen kehittämistä siten, että kokonaisuus toimii parhaiten kulkijan kannalta. Tärkeimpiä perusteita sääsuojattujen luonnollisten asiakasvirtojen äärellä olevien kulkureittien kehittämiselle ovat:

- Helsingin sääolosuhteiden myötä miellyttävien maanalaisten ja niihin liittyvien katettujen kulkureittien tarve on suuri lähes läpi vuoden.
- Kauppakeskuksia ja eri liikennevälineitä yhdistävät luonnolliset reitit helpottavat asiointia ja luovat mahdollisuuksia myös uusille reittien varrella oleville palveluille.
- Joukkoliikenneterminaalien ja -asemien liikennevirrat tuovat luonnollisia asiakkaita etenkin pienemmille nopean asioimisen ja täydennysostosten kioskeille, myymälöille, kahviloille ja pikaruokaravintoloille.

¹ Kaupalliset palvelut pitävät sisällään pesulat, pankit, vakuutusyhtiöt, lääkärinasemat, kuntosalit, elokuvateatterit ym. kuluttaja-asiakkaan saavutettavissa olevat kaupalliset palvelut

- Varasto- ja teknisiä tiloja tai sisäpihoja on mahdollista kannattavasti kehittää paremmin palveluja sisältäviksi tuottaviksi liiketiloiksi. Maanalaiset liiketilat on kuitenkin suunniteltava ja harkittava tarkoin, sillä niiden menestyminen on riippuvainen riittävästä asiakasvirroista luonnollisten kulkureittien varrella.

Maanalaisilla liiketiloilla on parhaat mahdollisuudet menestyä luonnollisten kulkureittien varrella, parhaassa tapauksessa luoden jopa uuden ”oikotien” maan alle. Maanalaisten liiketilojen vuokratasokin voi olla keskustan kalleimmasta päästä, jos niiden sijainti on hyvä suurten asiakasvirtojen äärellä. Irrallisina maanpäällisistä liiketiloista tai luonnollisista kulkureiteistä maanalaiset liiketilat eivät yleensä toimi eivätkä vuokratasoltaan kannata. Toisaalta hieman vaikeammin saavutettaviin maanalaisiin liiketiloihin voi olla mahdollista sijoittaa alemman vuokratason myymälöitä, kuten esimerkiksi tilaa vaativaa kauppaa, liikuntatiloja tai destinaatio-erikoismyymälöitä, joille kaupunnon kalliit liiketilat eivät olisi mahdollisia sijaintipaikkoja keskustassa. Näin keskustan kaupallinen tarjonta monipuolistuu. Jo nykyisin suurin osa keskustan päivittäistavarakaupan pinta-alasta sijoittuu maanalaisiin tiloihin, ja päivittäistavarakauppa toimii ankkuritoimintona tuoden asiakasvirtaa myös muille myymälöille. Jokainen maanalainen asemanseltu tulee kuitenkin suunnitella erikseen osana kokonaisuutta, ja yleisenä tavoitteena on palveluiden monipuolisuus.

Mahdolliset uudet maanalaiset kulkureitit voivat luoda vaihtoehtoisia kulkureittejä olemassa oleville maanpäällisille reiteille, ja saattavat täten hajauttaa ja vähentää maanpäällisten liiketilojen nykyisiä ohikulkevia kävelijävirtoja. Miellyttävien kulkureittien ja lisäliiketilain synnyttäminen lisää kuitenkin keskustan yleistä vetovoimaa ja sitä kautta kokonaisasiakasmäärää. Siten lähtökohdasta kaikki keskustan myös maanalaista liiketilaa lisäävät hankkeet ovat tavoiteltavia.

Raideliikenteen asemat ovat tulevaisuudessa entistä kiinnostavampia sijaintipaikkoja kaupallisille toimintoille. Joukkoliikenteen solmukohdista on maailmanlaajuisesti kehittymässä suosittuja kauppapaikkoja ja myös muita toimintoja sisältäviä hybridikeskuksia. Helsingissä hyviä esimerkkejä tästä kehityksestä ovat Pasilan Triplan ja Kalasataman Redin mittavat hankkeet. Suuret kävijämäärät tekevät asemista houkuttelevia kauppapaikkoja, ja seudullinen saavutettavuus myös ilman autoa parantaa myymälöiden ja palveluiden toimintaedellytyksiä. Nopean ”ex-tempore”-ostamisen ja harkitun destinaatio-ostaminen yhdistäminen on mahdollista näissä paikoissa. Asemat voivat olla perinteisten myymälöiden, ravintoloiden ja palvelutoimijoiden lisäksi erinomaisia sijainteja esimerkiksi uudentyypisille verkkokaupan noutopisteille (click-and-collect) sekä vaihtuville pop-up -myymälöille tai esittelytiloille.

Suuri osa keskustan mahdollisesta maanalaisesta lisärakentamisesta kannattaisi toteuttaa nykyisten maanalaisten kulkureittien varrella parantaen myös olemassa olevia tiloja. Tästä esimerkkinä on Sokoksen maanalainen laajennushanke Asematunnelin ja Forumin välissä. Lisäksi Asematunnelin maanalaista maailmaa voisi laajentaa naapurikiinteistöihin eli Elielinaukion, Rautatientorin, Kaivopihan ja jopa Rautatieaseman maanalaisiin tiloihin. Myös kokonaan uusien maanalaisten kulkureittien mahdollistaminen tulisi olla yleiskaavan tavoitteena. Esimerkiksi Stockmannin tavaratalon maanalaisten liiketilakerrosten yhdistäminen maan alla Torikortteleiden suuntaan yhdistettynä huoltotunnelin tuomaan potentiaaliin kannattaisi tutkia tarkoin.

Nykyisten metroasemien uusien sisäänkäyntien mahdollisuutta kannattaa tutkia Sörnäisten, Helsingin yliopiston ja Ruoholahden asemille. Asukkaiden ja työpaikkojen joukkoliikennesaavutettavuuden parantamisen lisäksi uudet sisäänkäynnit voivat tarjota sijaintipaikkoja myös maanalaisten liiketiloille, jotka tosin pinta-alaltaan olisivat todennäköisesti pieniä. Samalla uuden sisäänkäynnin läheiset maanpäälliset liiketilat voivat hyötyä lisääntyneistä kävelijämääristä.

Uusien joukkoliikenneyhteyksien varaukset maanalaisessa yleiskaavassa lisäävät toteutuessaan maanalaisten tilojen potentiaalia kauppapaikkoina. Pesararadan asemien sisäänkäynnit ja samalla erityisesti Hakaniemen vilkastuvan joukkoliikenneterminaalien kehittämismahdollisuudet ovat suuria tulevaisuuden potentiaaleja. Pesaran tuoma suurin potentiaali on Hakaniemessä ja keskustassa, mutta myös Töölöntorin asema yhdessä valmistuvan pysäköintilaitoksen kanssa toisi mahdollisuuden maanalaisille uusille liiketiloille. Myös mahdollisten lentokenttäradan ja Tallinnan rautatietunnelin terminaali-alueet kannattaa suunnitella siten, että mahdollistetaan kaupallisten tilojen syntyminen luonnollisten kävelyreittien varrelle. Tärkeää on huomioida luonnolliset kävelyvirrat ja yhteydet nykyisiin joukkoliikenneasemiin ja -terminaaleihin tavoitteena matkustajien parempi palvelu ja viihtyminen.

Maanalaisen yleiskaavan tulisi mahdollistaa mahdollisimman moni Helsingin kantakaupungin ja etenkin ydinkeskustan maanalainen liiketilapotentiaali, jotta keskustan kaupallista vetovoimaa voidaan parantaa. Tässä selvityksessä on suuntaa-antavasti arvioitu kantakaupungin uusien maanalaisten liiketilojen hankepotentiaalin eri sijainneissa olevan yhteensä yli 80 000 neliötä. Suuruusluokaltaan kantakaupungin maanalaisten liiketilojen määrä voisi pitkällä aikavälillä lähes kaksinkertaistua nykyiseen verrattuna.

2 Nykyisten maanalaidsten liike-tilojen ja kävöly-yhteyksien kartoitus

Nykyiset maanpäälliset sisäyhteydet ja yhteydet maanalaiseen maailmaan muodostavat yhdessä sääsuojatun kävölyverkoston. Keskustassa liiketilat voidaan jakaa esimerkiksi seuraavalla tavalla:

- Katutason ulosaukeavat liiketilat (joihin voi liittyä myös kellari- tai 2. kerroksen liiketila)
- Katutason sisällä aukeavat liiketilat (esim. kauppakeskusten tai kortteleiden sisällä)
- Maanalaisen kulkuverkoston varrella sijaitsevat liiketilat – yhdyskäytävät ja kauppakeskusten kellarikerrokset

Asiakkaan ja keskustassa liikkuvan kannalta maanalaidsten ja maanpäällisten katettujen tilojen jalankulkuverkosto sekoittuu. Olennaista onkin erotella sääsuojatut kulkuväylät ja ulkotilassa olevat kulkuväylät.

Tässä luvussa on kartoitettu Helsingin maanalaisia liiketiloja nykytilanteessa (alkuvuosi 2018). Luvussa 3 on puolestaan lyhyesti käyty läpi maanpäällisten liiketilojen nykyinen verkosto.

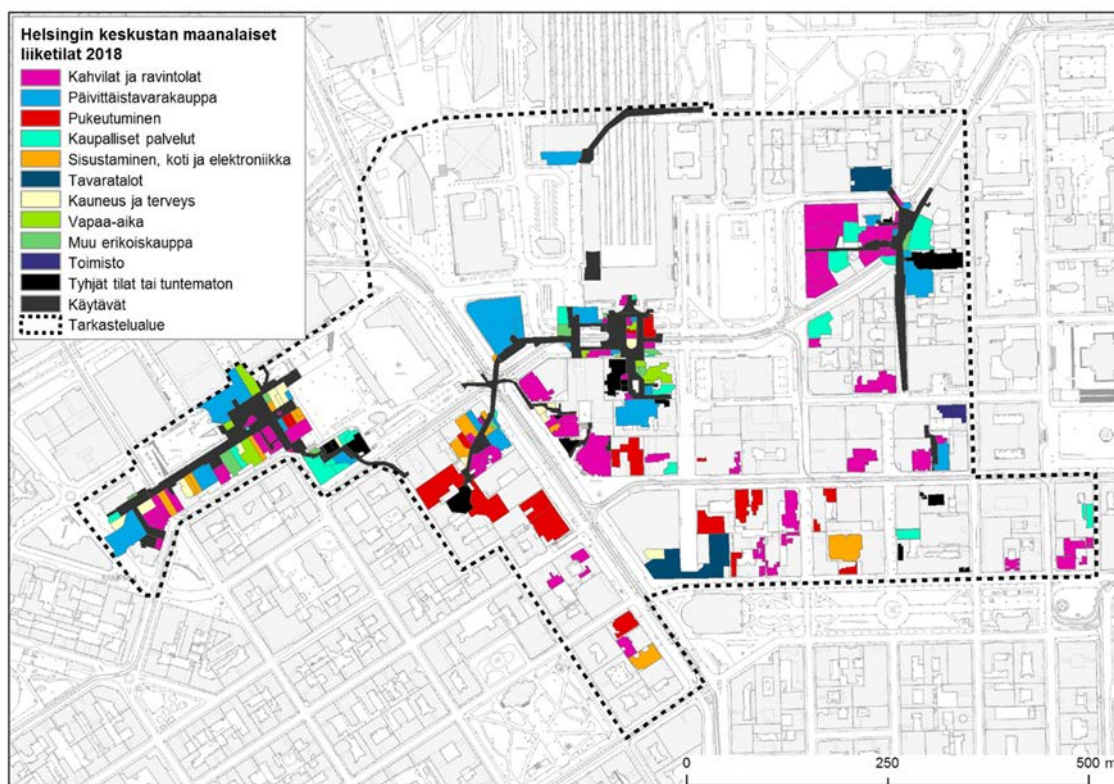
2.1 Keskustan maanalaiset liiketilat

Suurin osa maanalaisista liiketiloista keskustassa sijaitsee kerroksen verran maanpinnan alapuolella (K1). Nykyinen keskustan yhtenäinen maanalainen kävölyverkosto ulottuu Sähkötalosta ja Kampin kauppakeskuksesta Asematunneliin ja kauppakeskus Citycenteriin. Väliin jäävät Scandic Simonkentän pohjakerroksen liiketilat sekä edelleen yhdyskäytävä kauppakeskus Forumin katutason ja pohjakerrosten kautta Mannerheimintien alitse Asematunneliin ja Kaivopihalle. Toinen erillinen maanalainen liiketilakeskittymä on Helsingin yliopiston metroaseman yhteydessä. Lisäksi keskustassa on useita yksittäisiä maanalaisia liiketiloja, jotka toimivat pääosin maanpäällisten liiketilojen alakertana.

Parkkihallit tarjoavat maanalaisia yhteyksiä keskustan liiketiloihin, tavarataloihin ja kauppakeskuksiin. Parkkihalleissa tai niiden yhdyskäytävissä ei kuitenkaan ole juurikaan liiketiloja.

Metroasemat ovat keskustan vilkkaimpia liikepaikkoja. Metrolaituritasoilla liiketiloja ei kuitenkaan ole lukuun ottamatta myyntiautomaatteja. Kauppakeskus Kampin bussiterminaali Narinkkatorin tasolla on myös yksi Helsingin vilkkaimmista liikepaikoista, vaikka Espoon bussien poistuminen onkin vähentänyt ihmisvirtoja. Kerrosta alempana Kampin kaukobussiterminalissa laituritasolla on vain kioski-kahvila.

Seuraavaan karttaan on rajattu katkoviivalla tässä selvityksessä tarkastellut korttelit, joiden maanalaiset liiketilat on kartoitettu.



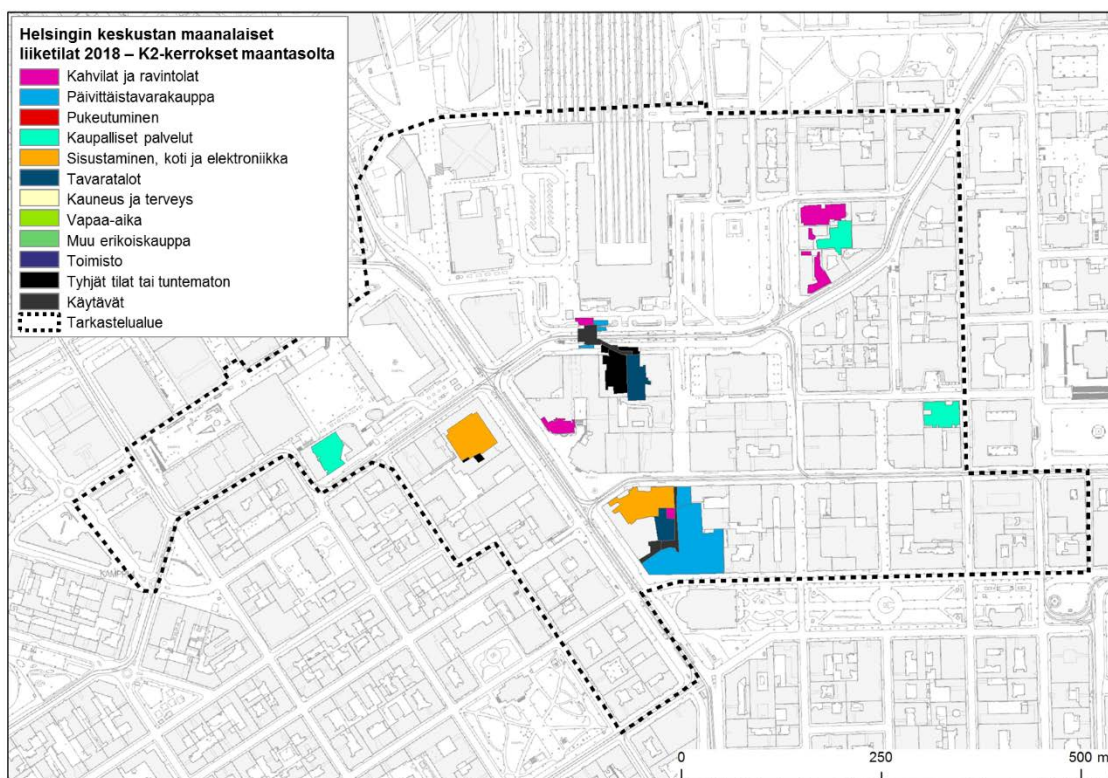
Kuva 1 Keskustan maanalaiset liiketilat K1-kerroksessa sekä tarkastelualueen rajaus (Colliers, kartoitus kevät 2018)

Kuvassa 1 esitetyjen K1-kerroksen liiketilojen lisäksi liiketiloja sijaitsee jonkin verran myös kaksi tai jopa kolme kerrosta maanpinnan alapuolella.

Kompassiaukio Rautatientorin metroaseman liukuportaiden päässä K2-kerroksessa tarjoaa hyvän sijainnin nopean ostamisen toiminnoille (Hesburger, karkkikauppa, R-kioski, sähkö tupakka-kauppa). Kauppakeskus Forumissa ja Citycenterissä liiketiloja on myös K2-kerroksessa. Citycenterin tilat tehtiin entisiin varastotiloihin ja samalla avattiin yhdyskäytävä Compassiaukiolle. Metroaseman suurista asiakasvirroista huolimatta sijainti on ollut toiminnallisesti vaikea. Anttila toimi tilassa vuosina 2013-2016, jonka jälkeen Tokmanni on avannut osassa entistä Anttilan tilaa kesällä 2017. Myöskään yhdyskäytävän pienemmät liiketilat eivät ole menestyneet. Toisaalta Gigantti avattiin vuonna 2014 Forumiin entisiin varastotiloihin K2-kerrokseen suoralla yhteydellä vilkkaaseen -1. kerrokseen, ja sen menestys on ollut nähtävästi parempi. Suurten maanalaisen tilojen menestyminen on siis osittain kiinni yrityksen vetovoimasta ja toisaalta tilan helposta saatavuudesta ja sijainnista luonnollisten kulkureittien varrella.

Stockmannin Herkun uusi elintarvikeosasto laajennettiin vuonna 2010 Aleksanterin- ja Keskuskadun sekä Rautatalon ja Kirjatalon maanalaisiin tiloihin. Herkun myyntipinta-ala yli kaksinkertaistui entiseen verrattuna. Myynniltään Herku on Suomen suurimpia päivittäistavara-kauppoja.

Lisäksi Fennia-korttelissa on Kinopalatsin elokuvasaleja K2-kerroksessa.



Kuva 2 Keskustan maanalaiset liiketilat K2-kerroksessa (Colliers, kartoitus kevät 2018)

Keskustan merkittävimmät maanalaiset liiketilakeskittymät on lueteltu lyhyesti alla (ks. liitteestä 1 tarkempi kartoitus):

Kauppakeskus Kamppi ja Sähkötalo (yhtenäisen maanalaisen verkoston länsipää). Kävijämäärältään ja myyntitehokkuudeltaan (€/m²) mitattuna Kamppi on Suomen suurin kauppakeskus. Kampin kauppakeskuksen suuret kävijämäärät ovat johtuneet kaupallisen vetovoiman lisäksi sen läpikulkevista joukkoliikennevirroista.

Kauppakeskus Kampin ja Forumin välinen kulkuyhteys. Kampin kauppakeskus yhdistyy melko suosittua kävelyreittiä kauppakeskus Forumiin Simonkadun alitse yhdyskäytävällä.

Kauppakeskus Forum. Forum on keskustan vetovoimaisimpia maanalaisia liiketiloja. Ilman maanalaisia kulkuväyliä kauppakeskus Forumin jalankulkusaavutettavuus olisi huomattavasti heikompi, sillä vilkkaat kadut (etenkin leveä Mannerheimintie) vaikeuttavat sen maanpäällistä kävelysaavutettavuutta.

Forum, Asematunnelin ja Kaivopihan väliset kulkuyhteydet. Suosittu maanalainen kulkureitistö yhdistää muita maanalaisia liiketiloja, mutta reitin varrella on vain kolme erillistä liiketilaa.

Asematunneli. Asematunneli on maanalaisen Helsingin keskipiste, jossa eri liikennemuotojen virrat ja maanalaiset kulkuväylät kohtaavat.

Kauppakeskus Citycenter (yhtenäisen maanalaisen verkoston itäpää). Citycenter on Helsingin keskeisimmällä paikalla sijaitseva kauppakeskus, jossa on kaksi maanalaista kerrosta.

Maanalaiset kerrokset yhdistyvät suoraan Asematunnelin maanalaiseen maailmaan. Maanalaisen tilojen lisäksi Citycenterin (ja viereisten Kaivopihan ja Citytunnelin) läpi kulkee suosittuja maanpäällisiä sisäisiä ja katettuja kulkureittejä.

Kaisaniemen maanalainen maailma: Fenniakortteli ja Helsingin yliopiston metroasema. Helsingin yliopiston metroasema yhdistyy monesta suunnasta katutason jalankulkuvirtoihin.

Keskustassa on muita yhtenäisiä maanalaisia liiketilakokonaisuuksia vain vähän:

- Stockmannin tavaratalon maanalaiset tilat muodostavat vahvan päivittäistavaravetoisen kokonaisuuden, joka yhdistyy myös Akateemisen kirjakaupan alakerran sisustusmaailmaan sekä parkkihalliin.
- Ydinkeskustassa monilla liiketiloilla sekä kauppakeskus Kluuvilla ja Galleria Esplanadilla on katutason liiketiloihin suoraan liittyvä maanalainen liiketilakerros.

Raportin liitteenä 2 on vielä yhteenvetokartta keskustan maanalaisista liiketiloista ja kulkureiteistä sekä maanpäällisistä sääsuojatuista jalankulkuväylistä. Lisäksi liitekarttaan on lisätty pysäköintihallit sekä niiden väliset kulku- ja hissiyhteydet.

2.2 Muut huomioitavat maanalaiset liiketilat

Keskusta on maanalaisten liiketilojen osalta selvästi merkittävin keskus Helsingissä. Muualla kantakaupungin alueella maanalaisia liiketiloja on lähinnä metroasemien tai kauppakeskusten yhteydessä.

Metroasemien yhteydessä olevat maanalaiset tilat ovat potentiaalisia liiketilojen sijainteja, jos matkustajavirratt ovat tarpeeksi suuria. Keskustan ulkopuolisen kantakaupungin alueella metroasemien yhteydessä olevia liiketiloja on nykyisin jonkin verran Hakaniemessä ja Sörnäisissä. Syksystä 2018 lähtien myös Kalasatamassa kauppakeskus Redin kellarikerrokseen avautuu merkittävä yli 16 000 m²:n maanalainen liiketilakerros.

Pasilassa ja Töölössä ei nykyisin ole juurikaan maanalaisia liiketiloja. Keski-Pasilan kauppakeskus Triplan, Helsinki Gardenin ja Töölön mahdollisten raidehankkeiden myötä tilanne tulee kuitenkin muuttumaan.

Kauppakeskus Ruoholahdessa sijaitsee K1-kerroksessa K-Citymarket ja Alko suoralla yhteydellä kauppakeskuksen katutasolle sekä 1 500 autopaikan pysäköintihalliin. Lisäksi pysäköintihallissa on -5. kerroksessa erillinen lasten puuhapuisto HopLop. Ruoholahden lähellä on myös Salmisaaren liikuntakeskus, jossa on pysäköinnin lisäksi liikuntatiloja maan alla (kaksi jääurheilukaukaloa oheistiloineen sekä kiipeilykeskus).

Edellä läpikäytyjen maanalaisten liiketilojen ja mainittujen hankepotentiaalien sijainnit on esitetty seuraavassa kartassa.

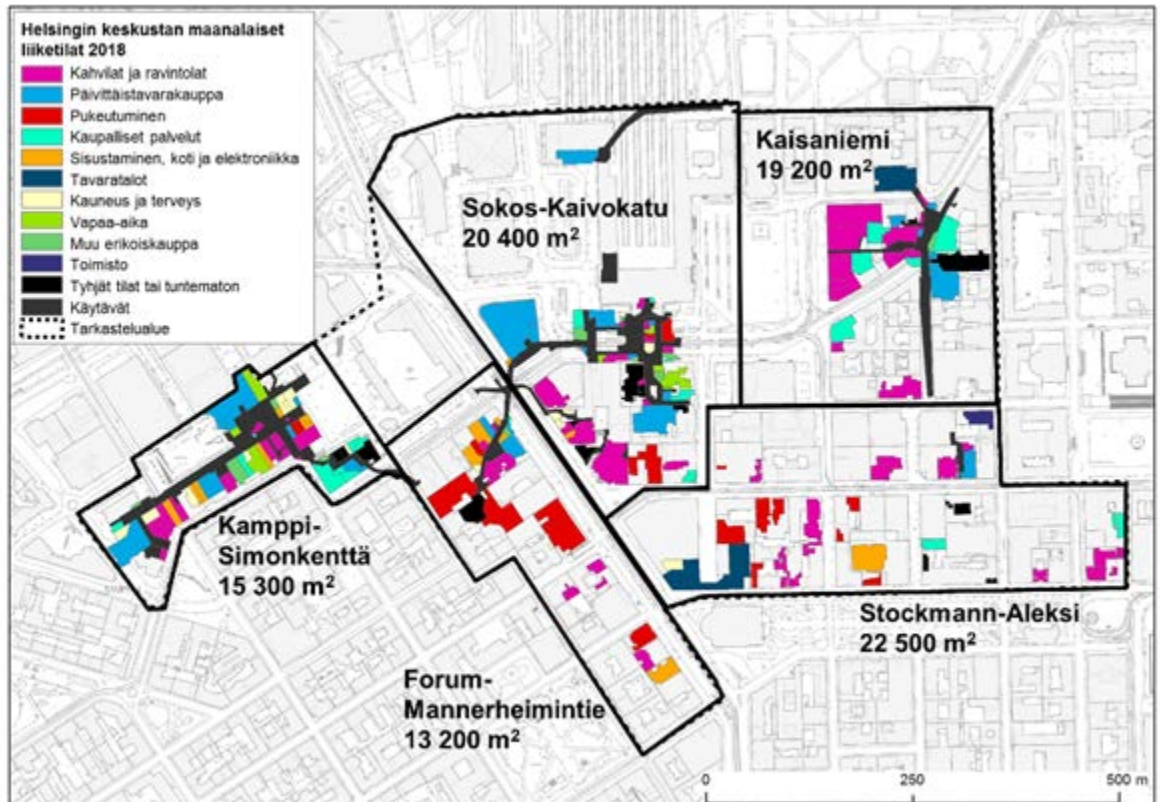


Kuva 3 Helsingin kantakaupungin ja Pasilan maanalaiset laajemmat liiketilakokonaisuudet ja tiedossa olevat hankkeet

Keskustan sekä erikseen Hakaniemen ja Sörnäisten nykyisten maanalaisten liiketilojen määrä kerrosneliömetreinä on esitelty seuraavassa luvussa 2.3. Hakaniemen ja Sörnäisten nykyisten maanalaisten liiketilojen sijainnit on esitelty karttoina luvussa 4.10 maanalaisten kehityshankkeiden yhteydessä.

2.3 Maanalaisten liiketilojen määrä keskustassa toimialoittain

Tässä luvussa esitellään keväällä 2018 tehdyn kartoituksen perusteella Helsingin keskustan maanalaisten liiketilojen määrä jaoteltuna toimialoittain. Lisäksi keskusta on jaettu oheisen kartan mukaisesti toiminnallisiin kokonaisuuksiin.



Kuva 4 Keskustan maanalaiset liiketilat alueittain toiminnallisina kokonaisuuksina
(Colliers, kartoitus kevät 2018)

Osa kartetuista liiketiloista sijaitsee joltain suunnalta katsottuna katutasossa ja toisesta suunnasta maan alla, mikä hankaloittaa maanalaisten tilojen tarkkaa määrittämistä. Esimerkiksi kauppa- ja palveluskeskus Kampin ja Simonkentän Narinkkatorin tasolla sijaitsevat liiketilat on tässä laskettu mukaan maanalaisiin tiloihin, sillä ne ovat kaikista muista suunnista maan alla. Samoin Fenniakorttelin Mikonkadun tason tilat ovat mukana maanalaisissa tiloissa. Kauppakeskus Forumissa maanalaisiksi tiloiksi on puolestaan laskettu tässä vain Mannerheimintien tason alapuolella sijaitsevat tilat, vaikka kerrokset 1. ja 2. ovatkin Yrjönkadulta katsottuna maan alla.

Seuraavassa taulukossa on esitetty keskustan maanalaiset liiketilat alueittain ja toimialoittain myymäläneliömetreinä (neliömäärät vastaavat suurin piirtein liikkeiden myymäläalaa, jossa ei ole huomioitu teknisiä tiloja, käytäviä tai liiketilojen ulkopuolisia varastoja).

Taulukko 1 Helsingin keskustan maanalaiset liiketilat alueittain ja kerroksittain
(Colliers, kartoitus kevät 2018)

Helsingin keskustan maanalaiset liiketilat 2018 (m²)

Toimiala	Stockmann- Aleksi	Sokos- Kaivokatu	Kaisaniemi	Kamppi- Simonkenttä	Forum- Mannerheimintie	Yhteensä
Kahvilat ja ravintolat	4 515	5 269	9 120	2 865	1 864	23 634
Päivittäistavarakauppa	6 127	6 642	1 670	4 339	779	19 557
Pukeutuminen	2 585	1 533		212	5 670	10 000
Kaupalliset palvelut	650	778	5 353	2 930	37	9 748
Sisustaminen, koti ja elektroniikka	3 580	129		1 079	3 850	8 638
Tavaratalot	3 660	1 268	1 461			6 389
Kauneus ja terveys	300	447	19	1 396	95	2 257
Vapaa-aika		879		1 140		2 019
Muu erikoiskauppa		522	149	659	63	1 392
Toimisto	580					580
Tyhjät tilat tai tuntematon	520	2 964	1 403	696	874	6 458
Liiketilat yhteensä	22 517	20 431	19 176	15 317	13 232	90 672
Liiketilat K1	13 635 (61 %)	16 564 (81 %)	14 838 (77 %)	14 035 (92 %)	10 843 (82 %)	69 914 (77 %)
Liiketilat K2	8 883 (39 %)	3 867 (19 %)	4 338 (23 %)	1 281 (8 %)	2 389 (18 %)	20 758 (23 %)
Lisäksi käytävätilat	1 194	9 062	3 912	8 000	1 891	24 060

Yhteensä keskustassa on noin 90 000 neliometriä maanalaisia liiketiloja, joista reilu 6 000 m² eli 7 % oli tyhjiä tai toimintaa ei pystynyt kartoittamaan. Tätä vajaakäyttöastetta voidaan pitää melko normaalina ja se on suuruusluokaltaan samaa kuin maanpäällisten liiketilojen ja kauppakeskusten normaali vajaakäyttöaste.

Yli ¾ keskustan maanalaisista tiloista sijaitsee yhden kerroksen katutasen alla (K1), ja loput tätä kerrosta alempana. Suurin maanalainen toimiala oli kahvilat ja ravintolat, joita maanalaisista tiloista oli yli neljännes (keskimääräinen yksikkö koko 250 m², yhteensä yli 80 liiketilaa, jotka yhteensä lähes 24 000 m²). Toiseksi suurin toimiala oli päivittäistavarakauppa, jota maanalaisista tiloista oli noin 22 % (keskimääräinen yksikkökoko 630 m², yhteensä lähes 30 liiketilaa, jotka yhteensä lähes 20 000 m²). Kolmanneksi suurin toimiala oli pukeutuminen (keskimääräinen yksikkökoko 500 m², yhteensä lähes 20 liiketilaa, jotka yhteensä noin 10 000 m²). Muita merkittäviä maanalaisia toimialoja olivat kaupalliset palvelut², sisustaminen-koti-elektroniikka sekä tavaratalot.

Liiketilojen lisäksi maanalaiset tilat vaativat paikoin melko paljon myös käytävtilaa, sillä jalankulkuvirrat voivat olla suuria. Etenkin kauppakeskus Kampin ja Asematunnelin käytävtilojen osuus on erittäin suuri suhteessa liiketilamäärään.

Seuraavassa taulukossa on esitetty Hakaniemen ja Sörnäisten metroasemien lähettävillä sijaitsevat maanalaiset liiketilat. Yhteensä näille kahdelle alueelle (jotka on esitetty kartoilla luvussa 4.10) on sijoittunut lähes 7 000 m² liiketilaa, josta suurin osa on Hakaniemen Arena Centerin liikunta- ja lasten puuhapuiston tiloja. Muut liiketilat ovat keskittyneet nopeaan ostamiseen. Hakaniemen uudistuneen metrotunnelin tilat ovat vielä osittain vuokraamatta.

² Kaupalliset palvelut pitävät sisällään pesulat, pankit, vakuutusyhtiöt, lääkäriasemat, kuntosalit, elokuvateatterit ym. kuluttaja-asiakkaan saavutettavissa olevat kaupalliset palvelut

Taulukko 2 Hakaniemen ja Sörnäisten metroasemien läheisyydessä sijaitsevat liiketilat
(Colliers, kartoitus kevät 2018)

Hakaniemen ja Sörnäisten maanalaiset liiketilat 2018 (m²)

	Hakaniemen metroaseman lippuhalli	Hakaniemen Arena Center	Sörnäisten metroaseman lippuhalli	Yhteensä
Liiketilat	975	5 237	537	6 749
Käytävät	1 862	394	1 083	3 339

Vaikka maanalaisiin tiloihin sijoittuu monipuolisesti eri toimialojen myymälöitä, on tiloilla kuitenkin yleisesti paljon samankaltaisia ominaisuuksia. Tyypillisiä maanalaisten tilojen ominaisuuksia ovat:

- Nopea ostaminen, täydennysostaminen
- Nopea lounas, "take away"-ruuat ja juomat, baarit ja yökerhot
- Päivittäistavarakauppoja monesta kokoluokasta
- Katutason myymälöiden alakerrat etenkin muoti- ja tavaratalokaupassa
- Keskimäärin alemman vuokratason myymälöitä vaikeammin saavutetuilla paikoilla. Hyvillä sijaintipaikoilla vilkkaiden ohikulkuvirtojen äärellä myös keskustan parasta vuokramaksukykyä.

3 Tiivis markkina-analyysi

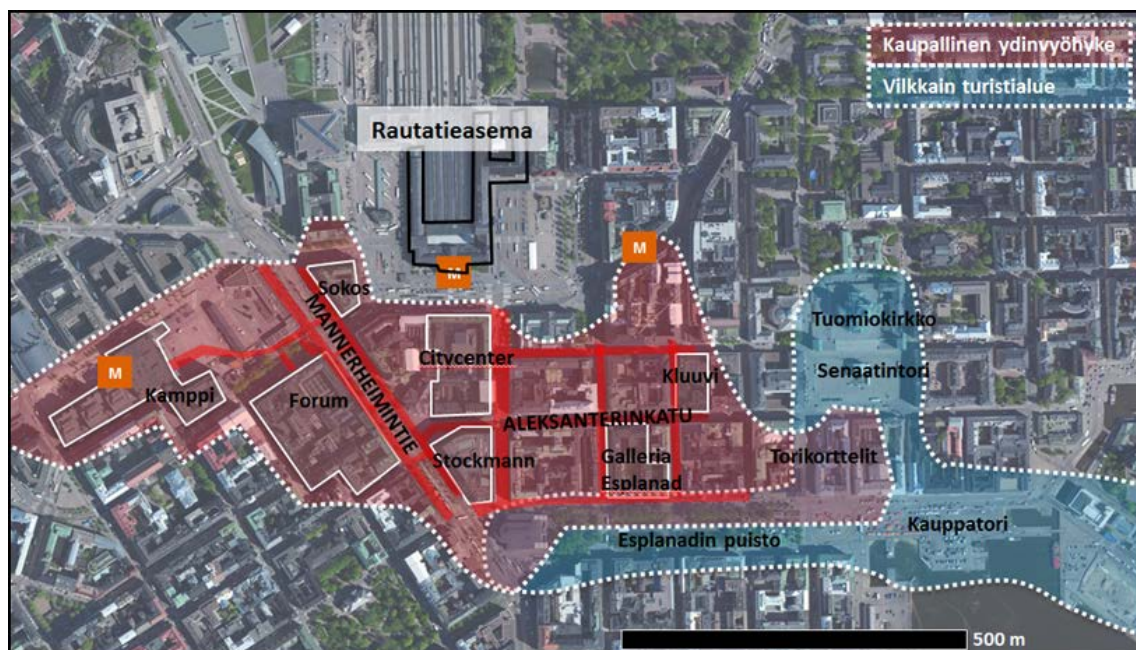
Tässä luvussa on esitetty olennaiset maanalaisten liiketilojen sijoittumiseen vaikuttavat tekijät. Näitä ovat maanalaisten tilojen liittyminen maanpäälliseen liiketilaverkostoon, liikenne- ja jalankulkuvirtojen jakautuminen, vuokratasot sekä lähiympäristön väestö- ja työpaikkamäärät.

3.1 Maanpäälliset liiketilat keskustassa

Edellisessä luvussa esiteltiin maanalaisia liiketiloja. Maanalaiset tilat ovat kuitenkin vain osa liikepaikkaverkostoa, joka on suorassa yhteydessä maanpäällisiin tiloihin. Yhdessä ne muodostavat kokonaisuuden, josta muodostuu esimerkiksi merkittävä osa Helsingin keskustan kaupallista vetovoimaa.

3.1.1 Maanpäälliset liiketilat

Keskustan kaupallinen ydinvyöhyke muodostuu kauppakeskus Kampin, kauppakeskus Forumin, Rautatieaseman, Stockmannin tavaratalon ja Helsingin yliopiston metroaseman väliselle alueelle eli samalle alueelle, jonne myös maanalaiset liiketilat ja katujen alle sijoittuvat yhdyskäytävät sijoittuvat. Keskustan maanalaiset tilat linkittyvät suoraan keskustan vahvimpiin kaupallisiin ankkureihin (kauppakeskukset, tavaratalot) sekä joukkoliikenteen solmupisteisiin.



Kuva 5 Keskustan vilkkaimmat jalankulkuvyöhykkeet: kaupan ydinvyöhyke ja vilkkain turistialue (Colliers)

Helsingin ydinkeskustan liiketilat on kartoitettu keväällä 2017 (Helsingin kävelykeskustan periaatesuunnitelman kaupallinen arviointi. WSP 31.3.2017), ja kyseisen selvityksen tiedot ovat edelleen ajan tasalla. Liiketilat on kartoitettu selvityksessä määritellyn liikekeskustan alueelta, joka on

pääosin maanalaisen huollon ja pysäköinnin piirissä oleva alue, vilkkaimman asioinnin ja jalan- kulun alue sekä kaupunkitapahtumien alue. Pääosa keskustan kaupallisista palveluista on sijoit- tunut rakennusten katutasolle, selvityksen kaupallisen ydinvyöhykkeen liiketiloista lähes 1 500 kappaletta eli 78 %. Vähittäiskaupan osuus koko palvelutarjonnassa on vajaa puolet, mutta pinta-alalla mitattuna hieman yli puolet liikepinta-alasta. Kaupallinen ydinvyöhyke on tyypillisim- millään muodin ja lifestylen keskus. Toinen tyypillinen vahvuus on monipuolinen ravintola- ja kahvilatarjonta, mikä Helsingissä on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. WSP:n kartoituksen liiketilamäärät taulukossa ja kartassa on esitetty liitteessä 4.

Edellä luvussa 2 kartoitettiin maanalaisia tiloja, joita oli tammikuun 2018 tilanteessa noin 90 000 neliötä. Maanalaisten tilojen kartoitusalue on tässä selvityksessä hieman WSP:n kävelykeskus- tan liiketilaselvitystä suppeampi. Lisäksi WSP:n selvityksessä on hieman epäselvää, kuinka tar- kasti maanalaisia tiloja on kartoitettu. Karkeasti voidaan kuitenkin arvioida, että keskusta-alueella maanalaisia liiketiloja on noin 20 % liiketilojen kokonaismäärästä.

3.1.2 Päivittäistavarakauppa keskustassa

Päivittäistavarakauppa (pt-kauppa) on myynnillisesti suurin vähittäiskaupan toimiala. Pt-kau- poissa asioidaan usein ja ne ovatkin tyypillisiä ankkuritoimijoita, jotka etenkin kauppakeskuk- sissa tuovat asiakasvirtaa myös muille pienemmille erikoismyymälöille ja palveluille. Suomen pt- kaupan markkinat ovat keskittyneet S-ryhmän ja Keskon hallitessa markkinoita yli 80 %:lla myyn- nistä. Lidl on ainut haastaja lähes 10 % markkinaosuudellaan. Helsingin keskustassa ja kanta- kaupungin alueella on myös jonkin verran muita yksityisiä toimijoita, etnisiä ruokakauppoja ja kauppahallimyymälöitä.

Keskustan lähes kaikki suurimmat päivittäistavarakaupat sijaitsevat maanalaisissa tiloissa.

Maanalaiset supermarketit:

- Stockmann Herkku
- Sokoksen S-market
- Kampin K-supermarket
- Kaisaniemen K-Supermarket
- Sähkötalon Lidl
- Citycenterin Lidl (avattu 2017)

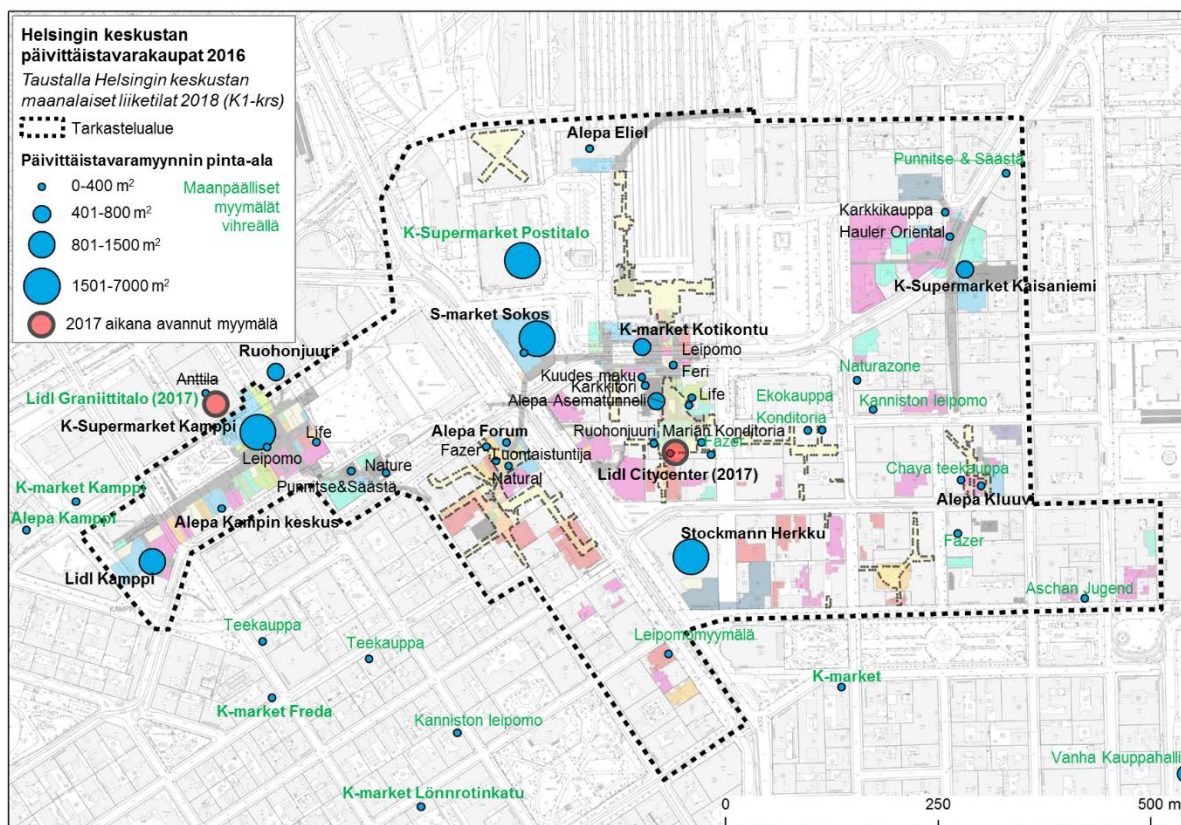
Lisäksi maan alla on useita pienempiä lähikauppoja:

- Asematunnelin K-market
- Asematunnelin Alepa (lopetti 2017)
- Kampin keskuksen Alepa
- Kluuvin Alepa
- Elielin Alepa

Maanpäälliset supermarketit:

- K-supermarket Postitalo
- Lidl Kamppi Graniittitalo (avattu 2017)

Keskustan päivittäistavarakaupan verkosto vuoden 2016 tilanteessa on esitetty seuraavalla kar- talla. Karttaan on myös lisätty vuoden 2017 aikana avatut uudet myymälät ja yliviivattu 2017 ai- kana suljetut myymälät.



Kuva 6 Keskustan päivittäistavarakaupan verkosto pinta-alan mukaan luokiteltuna
(Colliers 2018, vuoden 2016 myymälöiden pinta-alojen ja myyntien lähde Nielsen)

Peräti 80 % keskustan päivittäistavarakaupan pinta-alasta ja jopa 85 % myynnistä sijoittuu maanalaisiin tiloihin. Tiiviissä keskustarakenteessa suurten supermarkettien vaatima kohtuullinen vuokrataso sekä helppo yhteys huoltoon ja pysäköintiin on usein mahdollista vain maanalaisissa tiloissa. Pienten lähikauppojen toteuttaminen on helpompaa myös maanpäälliseen tilaan.

Keskustan päivittäistavarakaupat ovat myyntitehokkuudeltaan (€/m²/vuosi) selvästi Helsingin keskimääräistä tasoa korkeampia. Selityksenä tälle on osaltaan mittavat asiakasvirrat, jotka nostavat myyntiä. Keskiostos keskustan päivittäistavarakaupoissa on keskimääräistä alempi, sillä suurin osa asiakkaista ei liiku autolla, ja siten ostoskassia kuljetetaan pääosin joukkoliikenteellä tai kävellen. Korkea myyntitehokkuus voi kertoa myös siitä, että keskustassa olisi tarvetta uusille pt-myymlöille ja lisäkilpailulle.

3.1.3 Keskustan kaupallinen asema

Helsingin keskusta on pääkaupunkiseudun, Uudenmaan ja koko Suomen merkittävin kaupan ja kaupallisten palveluiden keskus. Koko keskustassa on kaupallista pinta-alaa on noin 550 000 m², jossa korostuvat ravintolat, viihdetoiminnot ja kulttuuri, jotka ovat kaikki olleen viime vuosina selvästi kasvavia toimialoja (WSP 31.3.2017). Keskustan maanalaisissa liiketiloissa suurimmat toimialat olivat puolestaan kahvilat ja ravintolat, päivittäistavarat sekä pukeutuminen.

Ostovoiman kasvu ja siitä johdettu kaupan lisäpinta-alan tarve Helsingissä on suurta seuraavien vuosikymmenien aikana. Vuoteen 2030 mennessä pelkästään asukkaiden tarvitsema lisäpinta-ala Helsinkiin on yli miljoona kerrosneliometriä, ja vuoteen 2050 noin 2,3 miljoona kerrosneliometriä. (Lähde: Uusimaa-kaava 2050. Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi. WSP 2018. Uudenmaan liitto.)

Helsingissä ja seudulla on vireillä useita keskustan ulkopuolisia kaupan suurhankkeita. Nämä vahvistavat Helsingin keskustan ulkopuolisten alueiden markkinaosuutta huomattavasti, ja siten keskustan laskennallinen markkinaosuus kaupan ja kaupallisten palveluiden myynneistä ja pinta-alasta tulee laskemaan. Kauppakeskus Redin ja Triplan valmistuminen tuo yli 100 000 neliötä kokonaan uutta kaupan pinta-alaa keskustan välittömälle lähialueelle vuoden 2019 loppuun mennessä. Ainakin väliaikaisesti tällä on vaikutuksia keskustan joidenkin myymälöiden myyntikehitykseen. Siksi keskustan kaupallista kilpailukykyä vahvistavat hankkeet ovat erittäin suositeltavia. Keskustaan tarvitaan liikeilojen uudistamisen lisäksi myös kokonaan uutta kaupallista pinta-alaa. Vähittäiskaupan lisäksi keskustan vahvuuksien eli ravintoloiden, viihdetoimintojen ja kulttuuripalveluiden jo nykyisin suureenin aseman vahvistaminen on mahdollista. Maan päälle rakentaminen lähes ”valmiiksi” rakennetussa keskustassa on haastavaa, joten myös maanalaiset tilat on otettava mahdollisuuksien mukaan käyttöön keskustan kilpailukykyä vahvistamiseksi. Pidemmällä aikavälillä markkinoita riittää sekä keskustan uusille hankkeille että rakenteilla oleville kauppakeskuksille. Keskustan kehittäminen vaatii kuitenkin jatkuvaa kiinteistönomistajien, yrittäjien ja kaupungin välistä yhteistyötä.

3.2 Liikeilojen vuokratasot ja kysyntätilanne

Helsingin keskustan liikeilojen vuokrataso on Suomen korkeinta. Keskustan liikeilojen vuokrat vaihtelevat suuresti liikeilan mikrosijainnin, saavutettavuuden, koon ja toimialan mukaan. Vajaa-käyttöaste keskustan liikeiloissa on melko matalalla ja terveellä tasolla. Ylimmillään liikeilojen vuokra on noin 145 €/m²/kk, ja yksittäisiä tätäkin suurempia vuokratasoja on keskustan parhailla paikoilla. Kovimmat keskivuokrat ovat kauppakeskusten Forumin, Citycenterin ja Galleria Esplanadin rajaamalla alueella sekä kauppakeskus Kampissa. Samalle vyöhykkeelle sijoittuu myös suurin osa maanalaisista liikeiloista.

Keskustassa suurin vuokratasoon vaikuttava tekijä on ohikulkevien kävelijöiden määrä, riippumatta siitä sijaitseeko liikeila maan alla vai päällä. Maanalaisten tilojen vuokrataso on erityisen herkkä mikrosijainnille, ja siten vuokratasot vaihtelevat huomattavan paljon. Yksittäinen maanalaisten vuokratila hieman sivussa luonnollisista jalankulkuvirroista on erityisen vaikea vuokrata ja siten vuokratasot matalia (esim. Kompassiaukion ja Citycenterin K2-kerroksen Tokmanin välisen yhdyskäytävän jatkuvasti tyhjät liikeilat). Toisaalta vilkkaiden jalankulkuvirtojen varrella sijaitsevat maanalaiset liikeilat voivat olla samaa tai jopa korkeampaa vuokratasoa maanpäällisten liikeilojen kanssa (esim. kauppakeskus Forumin ja Kampin sekä Asematunnelin maanalaiset parhaat liikepaikat). Suurten liikeilojen vuokranmaksukyky on yleisesti selvästi matalampi neliötä kohden kuin pienten riippumatta siitä, sijaitsevatko ne maan alla tai päällä. Maanalaiset tilat voivat tuoda mahdollisia sijaintipaikkoja suurille myymälöille, kuten esimerkiksi päivittäistavarakaupalle, tilaa vaativalle kaupalle tai tavaratalolle, joiden vuokranmaksukyky ei riitä katutason korkeampaan hintatasoon.

3.3 Keskustan kävelijämäärät, kulkutapajakauma ja huoltoliikenne

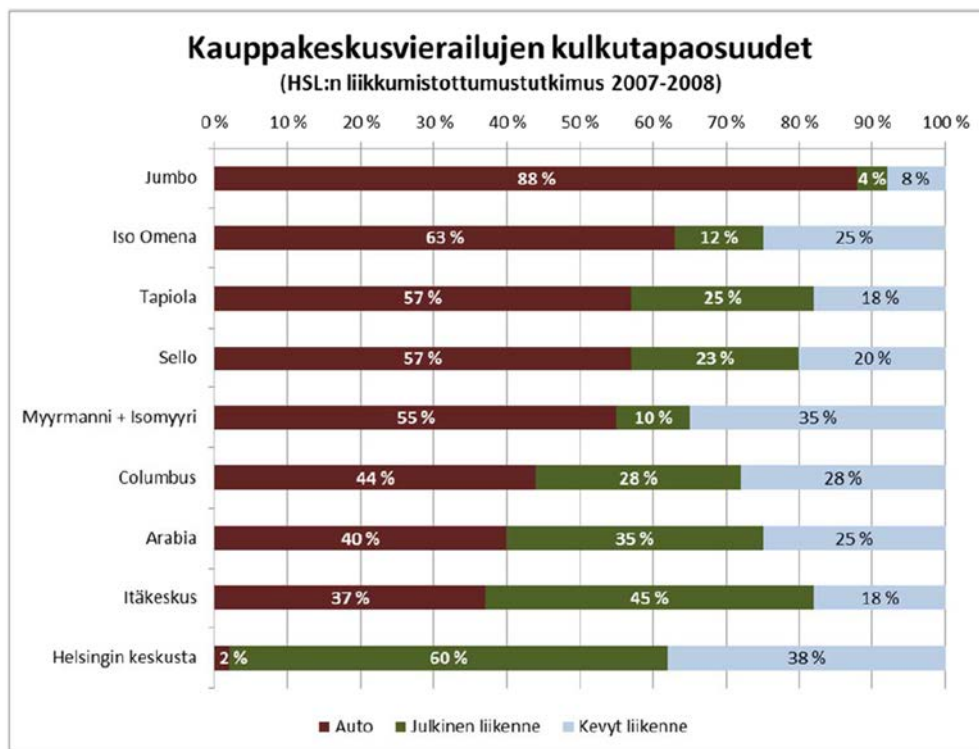
Kaupallisten keskuksien menestymisen ehto on hyvä saavutettavuus kaikilla liikennevälineillä. Etenkin keskustassa ja kantakaupungissa kaikkein tärkeintä liiketilojen menestykselle ovat jalankulkuvirrat, sillä myös autoilijat, joukkoliikennematkustajat ja pyöräilijät ovat lopulta jalankulkijoita. Oheisessa kuvassa on esitetty maanpäälliset jalankulkumäärät Helsingin keskustassa.



Kuva 7 Jalankulkumäärät Helsingin keskustassa (Helsingin kaupunki)

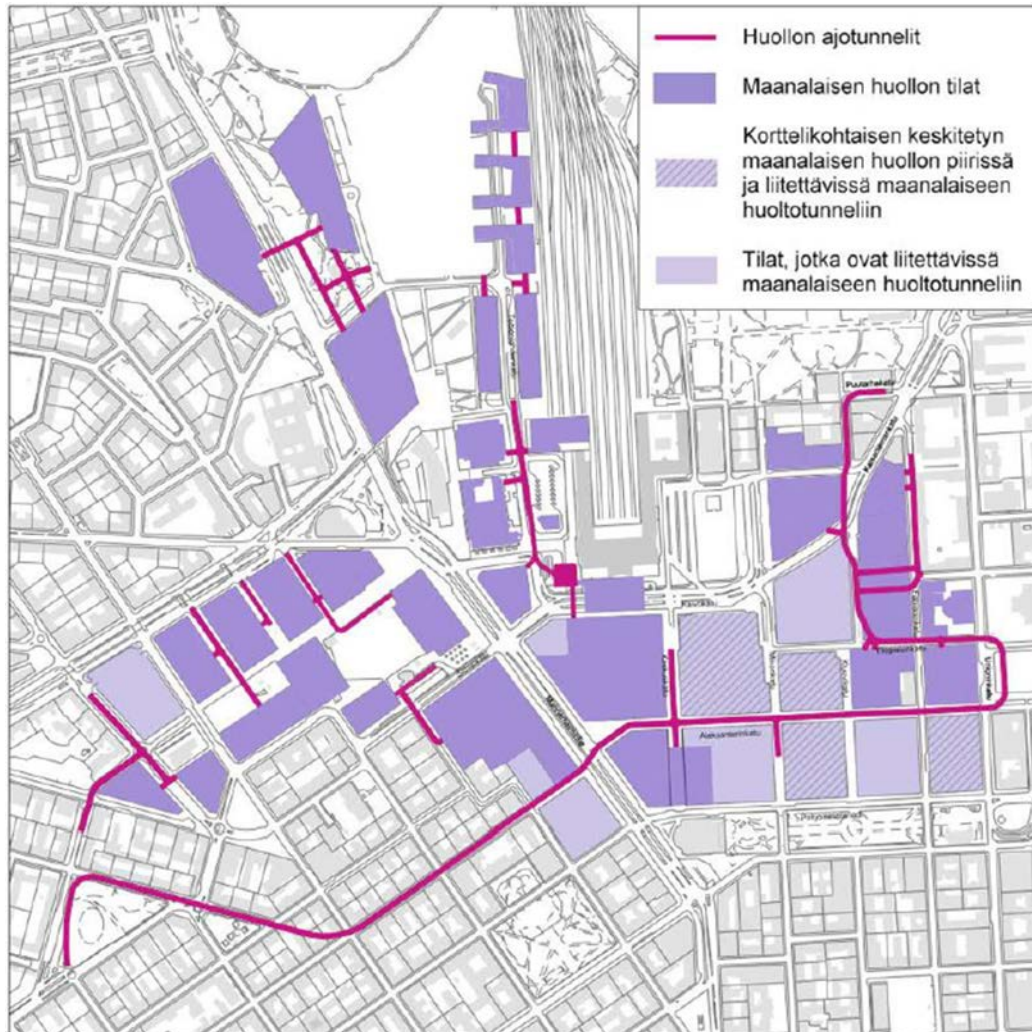
Suurimmillaan jalankulkuvirrat ovat Kampin, Rautatieaseman ja Aleksanterinkadun välisellä alueella eli samalla alueella, jossa myös maanalaiset kulkuväylät sijaitsevat. Maanalaisten kulkuväylien jalankulkuvirtoja ei ole samalla tarkkuudella saatavissa, mutta parhaimmillaan maanalaisten jalankulkuvirrat ovat samaa tasoa maanpäällisten jalankulkuvirtojen kanssa ja etenkin talviaikaan ne tarjoavat miellyttävän vaihtoehdon maanpäällisten kulkuyhteyksien sijasta. Forumin tunnelin kohdalla oleva laskuri näyttää keskimäärin 13 500 päivittäistä jalankulkijämäärää, mikä vastaa esimerkiksi Kaisaniemenkadun tai Pohjois-Esplanadin jalankulkuvirtoja.

Helsingin keskustan saavutettavuus joukkoliikenteellä on erinomainen, ja siksi keskustaan tullaankin asioimaan pääosin joukkoliikenteellä tai kävellen ja pyörällä. Verrattuna keskustan ulkopuolisiin kauppakeskuksiin on keskustassa autoilun merkitys selvästi pienempi. Silti on tärkeää, että keskustan monipuolinen saavutettavuus myös autolla turvataan. Autoilijoiden keskiostos on selvästi suurempi kuin julkisen liikenteen matkustajien tai kävelijöiden ja pyöräilijöiden, joten autoilijoilla on suhteellisesti lukumääränsä suurempi merkitys myös keskustan myymälöille. Seuraavassa kuviossa on esitetty noin 10 vuotta vanhan tutkimuksen tuloksia eri kauppakeskusten asiakkaiden kulkutapajakaumista.



Kuva 8 Kauppakeskuksien asiakkaiden kulkutavat (HSL:n liikkumistottumustutkimus 2007-2008)

Asiakasliikenteen lisäksi keskustan nykyisten ja tulevien liiketilojen huoltoliikenteen toimivuus on tärkeää. Suuri osa keskustan liiketiloista huolletaan suoraan kadulta, jolloin asiakasliikenne ja huoltoliikenne risteävät. Keskustan merkittävimmät korttelit ovat kuitenkin maanalaisen huoltoliikenteen piirissä. Seuraavassa kuvassa on esitetty keskustan maanalaiset huoltoreitit ja maanalaisen huollon tilat.



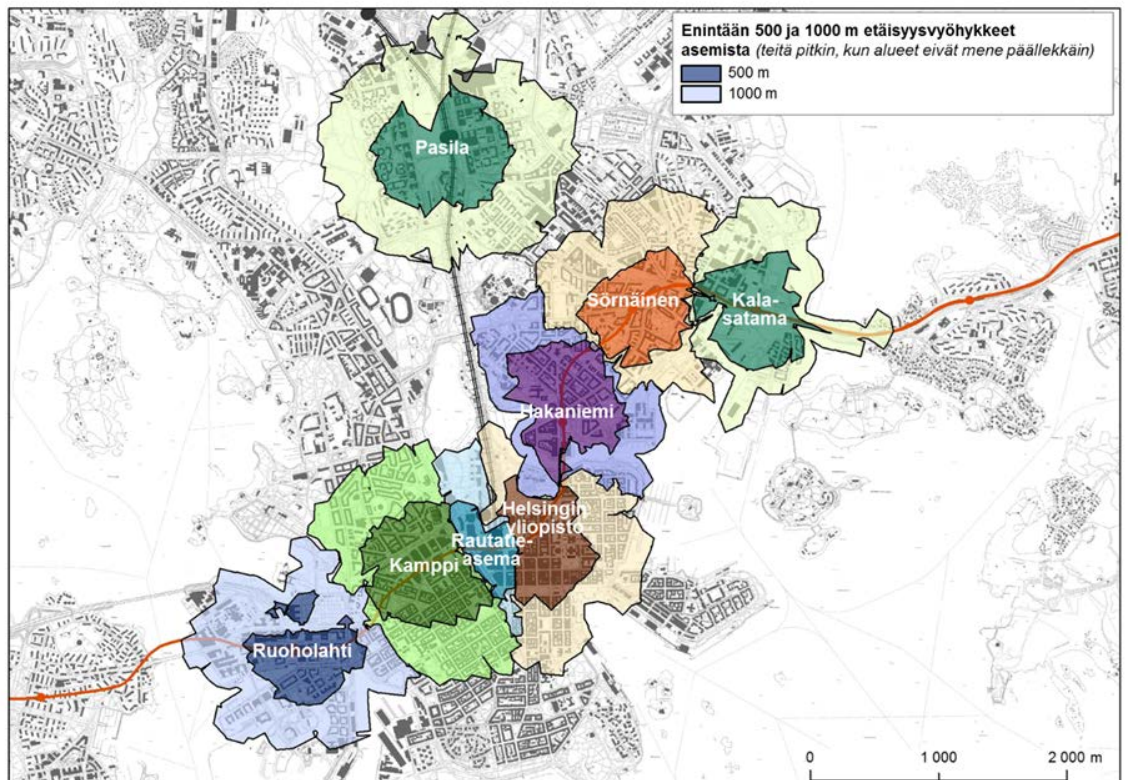
Kuva 9 Keskustan huoltotiet (Kävelykeskustan periaatesuunnitelma. Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto. Keskustaprojekti 25.4.2017)

Keskustan huoltotunneli on vajaakäytössä ja suurin osa sen varrella sijaitsevista kiinteistöistä ei ole vielä liittynyt siihen. Luvussa 4 on käyty läpi mahdollisia kehitystoimenpiteitä, joilla maanalaisen huollon käyttöä saataisiin lisättyä.

3.4 Maanalaisten tilojen lähivaikutusalue ja joukkoliikennemäärät

3.4.1 Lähialueiden asukas- ja työpaikkamäärät

Seuraavassa on esitetty maanalaisten joukkoliikenteen solmupisteiden lähivaikutusalueanalyysit. Väestö- ja työpaikkamäärät (yhdessä ohikulkevien kävelijöiden ja joukkoliikennematkustajien kanssa) antavat hyvän kuvan siitä, mikä on kunkin tutkittavan pisteen päivittäinen asiakaspotentiaali. Ensimmäisessä kartassa ja taulukossa on vertailtu kantakaupungin nykyisiä raideliikenneasemia, joiden sisäänkäynneiltä on laskettu maksimissaan 500 ja 1000 metrin kävelyetäisyydet. Kullekin asemalle on näin laskettu lähivaikutusalue, joka ei mene päällekkäin viereisen aseman alueen kanssa.

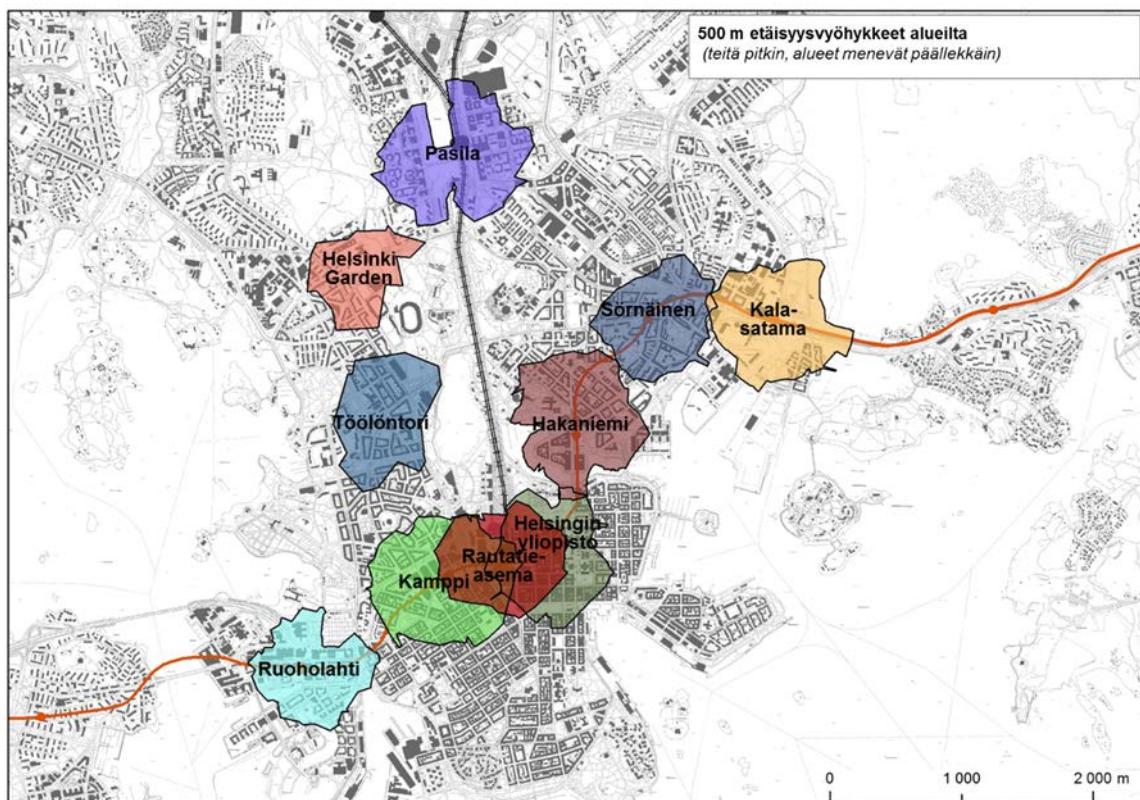


Kuva 10 Keskeisten maanalaisten liiketilojen ja asemien maksimissaan 500 ja 1000 metrin etäisyysvyöhykkeet, joilta lyhin matka kullekin asemalle nykytilanteessa (Colliers 2018)

Asukasmäärillä 500 metrin etäisyydellä asemista mitattuna vahvin on Sörnäinen, ja Hakaniemi ja Kamppi ovat myös vahvoja. Kilometrin etäisyydellä samat kolme asemaa ovat suurimpia, mutta myös Pasila ja Ruoholahti nousevat kohtalaisen suuriksi. Sen sijaan Helsingin yliopisto, Kalasatama ja Rautatieasema ovat lähiasukasmäärältään melko pieniä. Kalasatama tosin on kasvamassa ja keskustan asemat ovat muuten keskeisellä sijaintipaikalla, joten välitön lähiväkimäärä ei ole niin olennaista.

Työpaikkamäärissä keskustan kolme metroasemaa sijaitsevat merkittävien työpaikkakeskittymien keskellä. Myös Pasila, Sörnäinen ja Ruoholahti hyötyvät suuresta määrästä työpaikkoja välittömässä läheisyydessä. Hakaniemi ja Kalasatama ovat tässä vertailussa lähityöpaikkamäärältään pienimpiä.

Seuraavassa on otettu vertailuun lisäksi Töölön maanalaisten liiketilojen potentiaalit eli Töölöntori ja Helsinki Garden. Etäisyydet on seuraavassa kartassa ja taulukossa laskettu siten, että alueet menevät päällekkäin. Varsinkin keskustassa jo 500 metrin etäisyysvyöhykkeet menevät päällekkäin naapuriasemien kanssa, mutta muualla 500 metrin lähialue on kunkin kohteen ”omaan reiviä”. Sen sijaan 1000 metrin etäisyysvyöhykkeet menevät kaikilla kohteilla päällekkäin naapurikohteiden kanssa. Vertailu antaa silti hyvän kuvan tarkasteltavien kohteiden potentiaalisesta kanta-asiakasmäärästä.



Kuva 11 Keskeisten maanalaisten liiketilojen ja asemien 500 metrin etäisyysvyöhykkeet siten, että alueet menevät päällekkäin (Colliers 2018)

Verrattuna edelliseen tarkasteluun, erot keskustan metroasemien välillä tasoittuvat. Edelleen Kamppi on suurin sekä asukas- että työpaikkamäärissä, mutta myös Rautatieasema ja Helsingin yliopisto ovat erittäin vahvoja etenkin työpaikkojen sijoittumisen näkökulmasta.

Hakaniemi nousee tässä asukas- ja työpaikkamäärävertailussa samalle tasolle Sörnäisten kanssa, ja ne molemmat ovatkin erittäin potentiaalisia maanalaisen tilan lisärakentamisalueita. Pasila ja Ruoholahti ovat työpaikkamääriltään lähes yhtä suuria kuin Hakaniemi ja Sörnäinen, mutta asukasmääriltään ne jäävät selvästi pienemmiksi.

Töölön kohteista Töölöntori sijaitsee selvästi paremmin suhteessa asukkaisiin kuin Helsinki Garden, mutta Gardenin lähialueella on taas enemmän työpaikkoja. Molemmat ovat potentiaalisia uusien liiketilojen sijaintipaikkoja, mutta mitoitukset ja konseptit pitäisi tutkia vielä tarkemmin. Esimerkiksi päivittäistavarakaupan verkostossa olisi täydennyksen tarvetta alueella, vaikka uudet hankkeet voivatkin kilpailla nykyisten supermarkettien ja rakenteilla olevien hankkeiden kanssa (kauppakeskus Tripla).

Edellisten kahden kartan asukas- ja työpaikkamäärät on esitetty liitteessä 5.

3.4.2 Joukkoliikennematkustajamäärien vertailu

Seuraavassa on vertailtu keskustan sekä Ruoholahden, Hakaniemen ja Sörnäisten joukkoliikenteen solmupisteiden joukkoliikennemääriä. Metroliikenteen nousijamäärät ovat tammikuulta 2018

eli Länsimetron vaikutus on tässä jo mukana. Sen sijaan bussi- ja ratikkaliikenteen matkustajamäärätiedot ovat ajalta ennen Länsimetroa, eli tältä osin taulukko kaipaa päivitystä. Kampin Espoon suorat bussiyhteydet ovat poistuneet ja terminaaliin on ohjattu jonkin verran Helsingin sisäistä liikennettä. Kampin lähiliikenteen bussiterminaalin matkustajamäärästä on tähän selvitykseen jo saatu tiedot, jotka on esitetty seuraavassa taulukossa 4.

Taulukko 3 Joukkoliikenteen solmupisteiden ympärivät joukkoliikennematkustajamäärät ilman kaukobussi- ja kaukojunaliiikennettä (HSL, Colliers 2018)

Pysäkkien keskimääräiset nousijamäärät arkisin

	Ruoholahti	Kamppi	Rautatie- asema	Helsingin yliopisto	Hakaniemi	Sörnäinen	Pasila
Metro (1/2018)	18 800	21 200	35 600	10 500	13 800	25 100	0
Juna (11/2016)	0	0	45 000	0	0	0	26 200
Raitiovaunut (9/2017)	1 900	4 200	28 900	2 300	8 700	9 000	1 400
Bussit (10/2017)*	6 100	39 500	36 900	0	8 200	12 800	8 500

*Bussien vuoden 2018 pysäkkikohtaiset nousijamäärätiedot ovat vielä HSL:llä työn alla, tietoja ei vielä käytettävissä (27.3.2018)

Edellinen taulukko ei sisällä kaukoliikennebussimääriä, jotka keskittyvät Kampin kaukobussiterminaaliin. Siten Kampin kautta kulkee esitetty enemmän joukkoliikennematkustajia. Lisäksi kaukojunat puuttuvat tilastoista, ja ne lisäävät huomattavasti Rautatieaseman ja Pasilan matkustajamääriä.

Länsimetro on vaikuttanut matkustajien liikkumistottumuksiin. Länsimetron myötä metroasemista eniten on vilkastunut Rautatienatori, mutta myös Ruoholahti, Sörnäinen ja Kalasatama ovat nostaaneet selvästi matkustajamääriään. Hakaniemessä ja Kampissa metroliikenteessä on ollut hyvin lievää vähenemistä. Sen sijaan Kampin lähiliikenteen bussiterminaalin matkustajamäärät ovat Länsimetron myötä vähentyneet merkittävästi, kuten seuraavasta taulukosta nähdään. Länsimetron jatke Kivenlahteen on rakenteilla ja tämän linjan vaikutukset selviävät myöhemmin.

Taulukko 4 Kampin lähiliikenteen bussiterminaalin nousijamäärät, arkipäivän keskiarvo (HSL)

	Ennen Länsimetroa**	Länsimetron välivaihe***	Länsimetron jälkeen****
Kamppi*	28 150	16 860	6 260

*pysäkit H1241-H1254

**23.10. - 17.11.2017 (ennen Länsimetroa ja sen liityntälinjastoa)

***27.11. - 1.12.2017 (Länsimetro ja vanha linjasto)

****1.1. - 31.1.2018 (Länsimetro ja uusi linjasto)

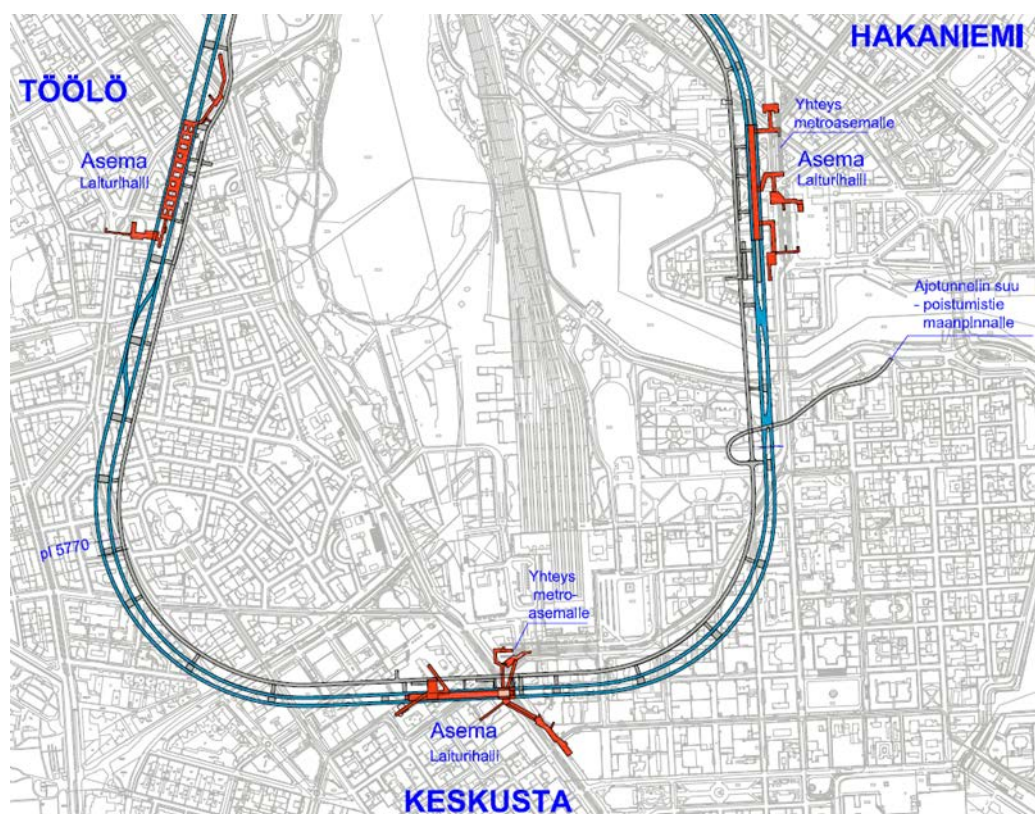
Rautatieaseman ympäristö on Helsingin keskustan joukkoliikenteen merkittävin solmupiste. Tosin Rautatieaseman ympäristössä joukkoliikennevirrat jakautuvat melko laajalle alueelle. Kamppi on keskustan toiseksi suurin joukkoliikennehubi, jonka kävijämääriä nostaa vielä kaukoliikennebussiterminaali. Kampissa joukkoliikennevirrat keskittyvät Rautatieasemaa enemmän samaan pisteeseen eli Kampin kauppakeskukseen.

Pasila on nousemassa Suomen suurimmaksi joukkoliikenteen solmupisteeksi, vaikka oheisen tilaston mukaan se onkin vielä Rautatieasemaa selvästi pienempi (kaukoliikenteen matkustajat ja -vaihtajat puuttuvat tilastosta).

Keskustan ulkopuolisista kantakaupungin metroasemista Sörnäinen on joukkoliikennemäärältään suurin, mutta Hakaniemi ja Ruoholahti ovat myös erittäin vilkkaita joukkoliikenteen solmupisteitä.

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat pääosin kasvaneet raideliikenteen asemilla keskustassa viime vuosina. Tulevaisuudessa sama trendi jatkunee. Joukkoliikenteen asemakohtaisia ennusteita ei ole käytettävissä.

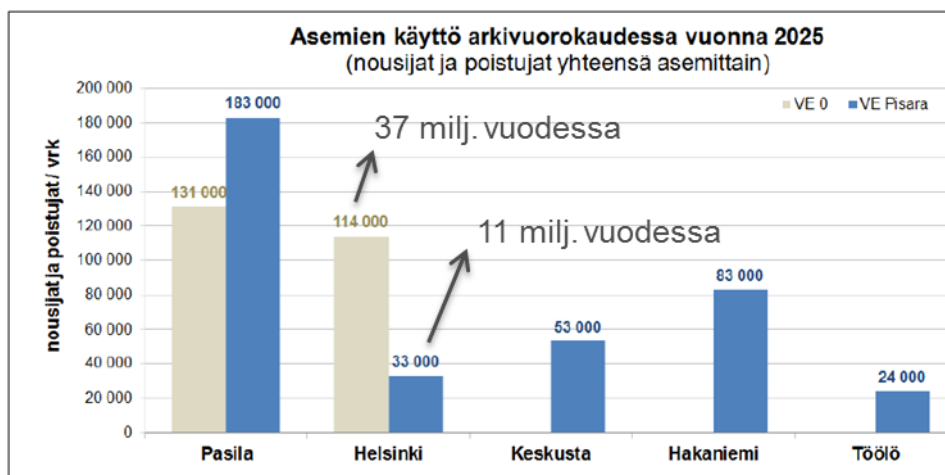
Suurin muuttuja keskustan joukkoliikenteen tulevaisuudessa on Pissararadan tuomat muutokset. Pissararadasta ei ole vielä tehty päätöstä, mutta sillä olisi erittäin suuri vaikutus Helsingin keskustan nykyisten asemien joukkoliikennematkustajamääriin ja sitä kautta myös maanalaisten tilojen kävijämääriin. Pissararadan vaikutuksia junaliikennemääriin on tutkittu ratakankkeen omissa selvityksissä. Joukkoliikenteen painopisteen siirtyminen Pissaran myötä entisestään maan alle toisi suurta kehityspotentiaalia maanalaisten liiketilojen kehittämiseen. Seuraavassa kartassa on esitetty keskustan Pissararadan asemat sisäänkäynteineen.



Kuva 12 Pissararadan linjaus ja suunnitellut uloskäynnit (Pissararata. Yleissuunnitelma 22.5.2014. Liikennevirasto)

Kaupunkirataliikenteen siirtyminen maanalaiseen ratalenkkiin vähentäisi vastaavan määrän junatarjontaa Helsingin päärautatieasemalta, ja vapauttaisi Helsingin päärautatieasemalta lähijunaliikenteen laiturikapasiteettia. Helsingin päärautatieaseman käyttö lähi- ja kaukojunaliikenteen osalta ruuhka-aikana vähenisi 70 prosenttia, koska matkustajat siirtyvät käyttämään joko Pissararadan keskusta-asemaa tai muita Pissararadan asemia. Myös bussien ja ratikoiden käyttäjämäärät laskisivat Pissaran myötä. Raitioliikenteen haasteena on yleiskaavan toteutukseen liittyvien pikaraitiolinjoiden ja nykyisen kaupunkiraitiolinjaston yhteensovittaminen siten, että riittävä kapasiteetti ja liikenteen luotettavuus saadaan järjestettyä.

Seuraavassa kuviossa nähdään, että Helsingin rautatieaseman arkivuorokauden matkustajamäärä vuonna 2025 olisi 114 000 ilman Pisaraa (VE 0) ja vain 33 000 Pisararadan toteutuessa. Pisaran myötä Rautatieaseman ohikulkevat asiakasvirrat vähenisivät siis alle kolmasosaan nykyisestä ja joukkoliikennematkustajien painopiste siirtyy hiukan etelämmäksi. Tässä laskelmassa ei ole kuitenkaan huomioitu suunniteltujen kaupunkibulevardien vaikutusta.



Kuva 13 Asemien käyttö Pisaran asemille arkivuorokautena vuonna 2025 (Liikennevirasto. Pisararadan hankearviointi ratasuunnitelmavaiheessa. 12.11.2014)

Keskustan Pisararata-asemalle siirtyisi 53 000 matkustajaa, Hakaniemeen peräti 83 000 matkustajaa ja Töölöön 24 000 matkustajaa. Myös Pasilan matkustajamäärät kasvaisivat huomattavasti Pisaran myötä.

3.4.3 Yhteenveto eri alueiden kävelijämääristä, asukas- ja työpaikkamääristä sekä matkustajamääristä

Maanalaisista **kävelijävirroista** ei ole saatavilla kattavaa tietoa, mutta maan päällä suurimmat kävelijävirrat ovat Asematunnelin, Forumin kauppakeskuksen ja Stockmannin ympärillä. Myös Kauppakeskus Kamppi on osa tätä vilkkaimpien kävelijävirtojen vyöhykettä. Aleksanterinkatu on myös erittäin vilkas kävelijävirroiltaan, mutta sinne ei ole syntynyt vastaavaa yhtenäistä maanalaista liiketilaverkostoa. Hakaniemessä ja Sörnäisissä maanpäälliset kävelijävirrat ovat selvästi keskustaa pienempiä.

Lähityöpaikkamäärältään suurimmaksi nousee Kampin metroasema, mutta myös Rautatientorin ja Helsingin yliopiston lähialueella on erittäin paljon työpaikkoja. Näiden jälkeen suuria työpaikkakeskittymiä on myös Sörnäisissä, Pasilassa, Hakaniemessä ja Ruoholahdessa.

Lähiasutukseltaan suurimmaksi nousevat Sörnäinen, Hakaniemi ja keskustan metroasemista Kamppi.

Joukkoliikenteeltään selvästi suurin matkustajamäärä keskittyy Rautatieaseman ympärille ja tämän jälkeen keskustan suurimmat joukkoliikennevirrat ovat Kampin kauppakeskuksessa. Keskustan ulkopuolista vertailualueista Sörnäinen nousee Hakaniemeä selvästi vilkkaammaksi. Pasilassa on jo nykyisin huomattavat joukkoliikennevirrat, kun huomioidaan, että myös kaikki kaukojunat pysähtyvät siellä. Pasilan joukkoliikennemäärät tulevat myös kasvamaan selvästi tulevai-

suudessa raideliikennehankkeiden ja alueella olevien rakennushankkeiden myötä. Myös Hakaniemen rooli joukkoliikenneteen solmupaikkana kasvaa selvästi etenkin, jos Pissararata rakentuu. Myös Kruunuvuorensillan joukkoliikennedyhteys vaikuttaa valmistuttuaan Hakaniemen joukkoliikenteen matkustajamääriin.

Kävelijämääriltään, lähialueen asukas- ja työpaikkamääriltään sekä joukkoliikennemääriltään kiinnostavimmiksi maanalaisten tilojen kehittämisalueiksi nousevat:

- Keskustan ydinvyöhyke Kampista Helsingin yliopiston metroasemalle keskipisteenään Asematunneli. Pissaradan tuomat muutokset siirtäisivät painopistettä hieman etelään ja voisivat mahdollistaa uusia maanalaisia liiketiloja. Edelleen asematunnelin ja Rautatieaseman ympäristön maanalaisten maailman laajennuspotentiaali olisi suuri.
- Hakaniemi ja Sörnäinen ovat edelleen suuria mahdollisuuksia myös maanalaiselle rakentamiselle, sillä maanpäällinen rakentaminen on rajoitettua, ja alueiden kasvupotentiaali on suuri.
- Pasilan aktiivisuus kasvaa huomattavasti, mutta alueella on paljon maanpäällistä rakentamisen potentiaalia. Sama tilanne on myös Kalasatamassa.

4 Tulevaisuuden maanalaisten liiketilojen potentiaali ja siihen vaikuttavat seikat

Keskustan kaupallisella ydinalueella on tunnistettu mahdollisuuksia kehittää keskustan kortteleiden välisiä kulkureittejä. Tavoitteena olisi muodostaa mahdollisimman miellyttävää jalankulkuympäristöä katutilaan ja siten lisätä jalankulkuvirtoja sekä liikkeiden toimintaedellytyksiä.

Tämän rinnalla on hyvä tarkastella maanalaista kävelyverkostoa ja pyrkiä muodostamaan mahdollisimman miellyttävät sääsuojatut kulkureitit myymälöineen ja palveluineen. Maanalaisten kulkureittien kehittäminen voi nousta kannattavaksi, ja keskustan maanalaisten liiketilojen ja kulkureittien määrä voi kasvaa. Samalla koko keskustan vetovoima kasvaisi. Paikoin myös keskustan ulkopuolisessa kantakaupungissa voi olla suositeltavaa lisätä maanalaisia liiketiloja.

Tässä luvussa on esitelty merkittävimmät maanalaisten liiketilojen tulevaisuuden potentiaalit Helsingin keskustassa ja kantakaupungin alueella. Tässä esiteltyjen hankkeiden tai hankepotentiaalien lisäksi keskusta-alueella voi olla suuri joukko muitakin mahdollisia maanalaisia lisärakentamisen mahdollisuuksia.

4.1 Asematunnelin ja sen ympäristön kehityspotentiaali

Maanalaisen liiketilamaailman keskipiste Helsingin keskustassa on Asematunneli, joka yhdistyy jo nykyisin maan alla Sokokseen, Forumiin, Citycenteriin, Rautatieasemaan ja Elielin parkkiin. Asematunnelin ja siihen suoraan liittyvien naapurikiinteistöjen ja aukoiden kehittäminen yhtenäisenä ja osin myös maanalaisena kokonaisuutena on keskustan vetovoiman lisäämisen suurimpia potentiaaleja.

Asematunnelin asemakaavan tavoitteena on vahvistaa kauppakeskus Citycenterin ja Rautatieaseman välistä akselia. Asemakaavan muutos mahdollistaisi Asematunnelin myymälätilojen, jalankulku-yhteyksien ja tilojen uudelleen järjestelyn siten, että ne liittyvät toiminnallisena ja arkkitehtonisena tilasarjana Rautatieaseman, Citycenterin ja metroaseman lippuhallin tiloihin. Kompassitason liiketilat (nykyinen Tokmanni) on jo toteutettu. Asematunneli muutettaisiin sisätilaksi. Lisäksi porrasyhteyksiin tulisi muutoksia. Merkittävää määrää uutta liiketilaa ei nykyinen suunnitelma jo toteutettujen muutosten lisäksi Asematunneliin toisi.

Asematunnelin yleisilmeen parantaminen ja liittäminen selkeästi osaksi Citycenteriä ja edelleen Rautatieasemaa tekisi siitä nykyistä vetovoimaisemman liikepaikan. Samalla kannattaisi tutkia edelleen maanalaisen yhteyden jatkamista Rautatieaseman suuntaan ja jopa junaraitteille asti. Asematunneli on keskeinen maanalainen tila, josta maanalaisia tiloja voitaisiin jatkaa Rautatieaseman lisäksi myös Kaivopihan ja Elielinaukion suuntiin sekä Rautatien- ja Fenniakorttelin suuntaan.

Elielinaukiolle on suunnitteilla mittavaa lisärakentamista, jonka osana myös maanalainen maailma voisi selkeytyä ja luoda uusia luonnollisia kulkureittejä. Parhaimmillaan Elielinaukio

maalalaisine yhdyskäytävineen ja uusine liiketiloineen voisi tuoda uusia miellyttäviä sääsuojattuja kulkureittejä keskustaan, ja siten osaltaan parantaa keskustan elinvoimaisuutta. Uudet maanalaiset kulkureitit ja liiketilat voisivat samalla edesauttaa Asematunnelin ja muiden nykyisten yhdyskäytävien laatu- ja turvallisuustason parantamista. Elielinaukion hanke yhdistäisi siinä mukana olevia kiinteistöjä (Sokos, Postitalo, Rautatieasema, Holiday Inn) yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Lisäksi yhteyksiä voisi pyrkiä kehittämään myös Kampin ja Amos Rexin sekä Rautatientorin ja Fenniakorttelin suuntiin. Suunnittelussa pitää ratkaista myös Elielin parkin, huoltoyhteyksien ja bussiterminaalin tulevaisuuden tilantarpeet.

Sokoksella (Kiinteistö Oy Valtakulma) on ollut asemakaavan muutos käynnissä jo ennen Elielinaukion hankepotentiaalia. Tarkoituksena on ollut kehittää kiinteistöä siten, että uutta liiketilaa rakennetaan Asematunnelin ja Sokoksen korttelin väliselle asema-aukion alaiselle alueelle. Hanke on perusteltu läheisten liikekorttelien vastaavilla kehittämishankkeilla sekä S-marketin tilojen ahtaudella ja jalankulkuvälien sokkeloisuudella. Silloinen kaupunkisuunnitteluvirasto puolsi varauksen tekemistä ja kiinnitti lausunnossaan huomiota alueen vaikeaan rakennettavuuteen.

Kaivopiha on yksi keskeisimmistä kortteleista Helsingin keskustassa ja lisäliiketilojen kehittäminen maanalaisiin tiloihin voisi olla mahdollista. Korttelissa on jo nykyisin maanalaisia tiloja ravintolakäytössä. Uutta liiketilaa voitaisiin sijoittaa asematunnelin tasolle nykyiseen varasto- ja pysäköintikerrokseen. Samalla Kaivopiha kytkeytyisi paremmin keskustan maanalaiseen ja säältä suojattuun kävelyverkostoon.

Rautatieaseman liiketilojen lisäämisen mahdollisuutta on alustavasti tutkittu (VR, Realprojekti). Vaikka maanalaisten liiketilojen lisäämisessä on lukuisia teknisiä haasteita, erinomainen sijainti ja suuret jalankulkumäärät voisivat mahdollistaa mittavankin liiketilojen lisäämisen Rautatieasemalle. Rautatieasemat ovat suosittuja kauppapaikkoja monissa maissa, ja Helsingin rautatieaseman nykyiset myymälät menestyvät pääosin erittäin hyvin. Liiketilojen ja uusien palveluiden lisäksi suunnitelma tarjoaisi matkustajille nykyistä miellyttävämpiä maanalaisia kulkureittejä Asematunnelista Rautatieaseman kautta edelleen juniin. Rautatieaseman kehittämisen yhteydessä kannattaisi tutkia myös maanalaisten kulkuyhteyksien toteuttamisen mahdollisuudet Elielinaukiolta Rautatientorin ja edelleen Fenniakorttelin suuntaan, vaikka tämän yhteyden toteuttamisessa olisikin suuria teknisiä ja taloudellisia haasteita.

Rautatientorille on myös esitetty mittavaa maanalaista rakentamista eri tahojen toimesta. Nykyisin aukiota hallitsevat bussit, joiden sijoittamista maanalaiseen bussiterminaaliin on tutkittu. Myös pysäköintilaitoksen sijoittamista torin alle on mietitty. Samaan yhteyteen voisi olla mahdollista sijoittaa myös merkittävä määrä maanalaista liiketilaa, joiden huolto voitaisiin toteuttaa keskustan huoltotunnelin laajennuksen kautta. Saman huoltoväylän varteen voisi olla mahdollista sijoittaa myös Rautatieaseman mahdollisten uusien liiketilojen huoltotilat. Rautatientorin maanalaisten tilojen kehittämiseen liittyy suuria haasteita, mutta alue voisi olla mahdollista kytkeä naapurikiinteistöjen kehityshankkeisiin (ainakin Rautatieasema ja Asematunneli). Rautatientori sijoittuu joukkoliikenneterminaalien väliselle alueelle ja on siten luonnollinen kulkureitti, jonka varrelle voisi luoda miellyttäviä maanalaisia kulkureittejä samalla, kun myös torin maanpäällistä kävely-ympäristöä kehitetään miellyttävämmäksi.

Asematunnelin ympäristössä maan päällä on nykyisin keskustan suurimmat jalankulku- ja joukkoliikennevirrat. Pesararadan toteutuminen vähentäisi Rautatieaseman junamatkustajia (ja siten myös kävelijämääriä) merkittävästi ja Pesaran keskusta-aseman liikennevirrat hajautuisivat viiden eri sisäänkäynnin kesken nykyistä etelämmäksi. Silti Rautatieaseman junamatkustajamäärät säilyisivät huomattavina, ja alueella olisi jatkossakin suuret bussi- ja raitiotieliikennemäärät. Vaikka

Rautatieaseman nykyisten raiteiden alle visioitujen liiketilojen ohitse kulkisikin hieman vähemmän luonnollista ohikulkuvirtaa, olisivat Asematunnelin ympäröivät korttelit edelleen erittäin potentiaalinen maanalaisten liiketilojen lisäysalue. Rautatieaseman ja asematunnelin yhteydessä on paljon tilaa vievää infraa ja vaikeat pohjaolosuhteet, jotka ovat suuri haaste maanalaiselle rakentamiselle. Jokatapauksessa alueen eri kiinteistöjen maanalaisten tilojen lisäysmahdollisuudet ja luonnolliset kulkureitit kiinteistöjen välillä kannattaisi yleiskaavassa mahdollistaa.

4.2 Kamppi, Forum ja Amos Rex

Asematunnelin lisäksi toinen maanalaisen liiketilamaailman keskus on kauppakeskus Forum, josta on suorat yhteydet Asematunneliin, Kamppiin ja pysäköintilaitoksiin. Forumin maanalaisten liiketilojen määrä on viime vuosina kasvanut merkittävästi, kun vanhoja varastotiloja on otettu liiketilakäyttöön (Gigantti). Mahdollisia maanalaisia lisälaajennuksia ja Forumin yhdistämistä ympäröiviin kiinteistöihin kannattaa luonnollisesti edelleen tutkia. Samoin Kampin kauppakeskuksen mahdollinen laajentuminen uusiin maanalaisiin tiloihin tulisi tarpeen mukaan mahdollistaa, ja Forumin ja Kampin välisen yhdyskäytävän lisäpotentiaalia kartoittaa.

Amos Rex tuo kokonaan uusia maanalaisia tiloja Helsingin keskustan ytimeen jo vuoden 2018 aikana. Uudesta taidemuseosta tulee kulttuurikeskus, joka koostuu vanhasta Lasipalatsista (ml. elokuvateatteri Bio Rex), Lasipalatsin aukion alle sijoittuvasta 2 000 neliön näyttelytilasta, sekä muista talon toimijoista. Amos Rex kytkeytyy huollollisesti maan alla myös Kampin Matkahuollon tiloihin.

Vanhan linja-autoaseman paikalle Amos Rexin ja Kampin keskuksen väliin on myös suunnitteluvaraus elokuvakeskukselle. Elokuvateatterin saleihin tulisi yhteensä noin 1 000–1 100 istumapaikkaa. Suuri osa saleista sijaitisi maan alla. Rakennuksen ulkopuolelle hankkeen vetäjät suunnittelevat ympärivuotista terassia. Elokuvateatteri voisi aueta 2020-luvun alussa. (HS 23.2.2018)

Lasipalatsin ja Forumin välissä on myös hissi ja porrasyhteys Mannerheimintien maanalaiseen yhdyskäytävään. Pisaran sisäänkäyntivaraus on vanhan linja-autoaseman vierellä. Pisaran sisäänkäyntiyhteyksiä on suunnitelmissa myös Forumin ja Kampin kauppakeskusten yhteydessä. Etenkin kauppakeskuksen yhteydessä olevat Pisaran liiketilamahdollisuudet kannattaa tutkia.

Lasipalatsin keskeisen sijainnin vuoksi voisi tutkia alueen liittämistä myös paremmin maan alitse Elielienaukion sekä Kampin suuntaan.

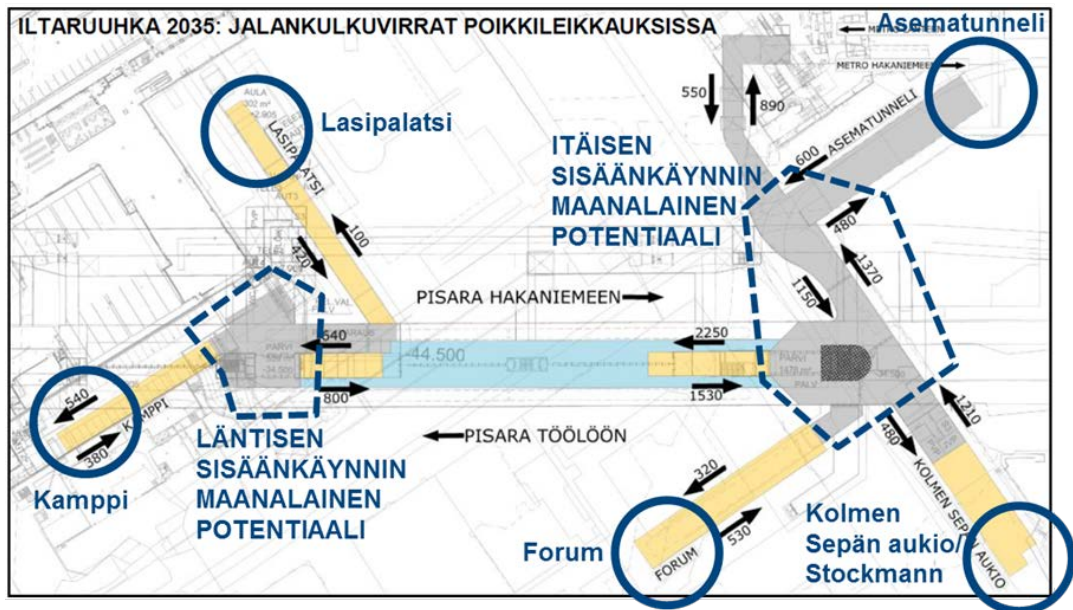
4.3 Keskustan Pisara-aseman potentiaali

Pisara-radan toteutuminen muuttaisi Helsingin keskustan maanalaisia jalankulkuvirtoja ja toista potentiaalia myös maanalaisten liiketilojen kehittämiseen. Kun Pisaran maanalaisia liikenneväyliä aletaan louhimaan, kannattaa tutkia myös sisäänkäyntien yhteyteen ja maanalaisten kulkureitistöjen varrelle sijoitettavien liiketilojen mahdollisuudet.

Pisaran keskustan asema toisi 4-5 uutta maanalaista kulkuyhteyttä uudelle asemalle:

- Rautatien metroasemalta ja Asematunnelista tulisi suurin asiakasvirta kahdesta eri käytävästä

- Asematunnelin yhteys vahvistaisi Sokoksen/S-marketin edustaa ja voisi mahdollistaa Elielinaukion maanalaisten tilojen laajentumista osana Asematunnelin aluetta
- Rautatien metroaseman laiturin länsipäästä tulisi suora vaihtoyhteys Pisaraan, joka helpottaisi vaihtamista metrosta junaan
- Stockmannin ja Kolmensepän aukion yhteys olisi myös vilkas ja voisi mahdollistaa uusien maanalaisten liiketilojen kehittämisen



Kuva 14 Pisaran keskustan aseman maanalainen liiketilapotentiaali (Pohjakartta ja jalankulkuvirratt: Trafrix, PISARA-rata: Keskustan aseman liikennetarkastelut. Matkustajavirtojen ennuste ja mallinnus sekä jalankulkusimuloinnit 28.4.2015)

Suorat yhteydet Forumin ja Kampin kauppakeskuksista antaisivat sysäyksen kauppakeskusten kehittämiseen ja mahdolliseen laajentamiseen kasvavia jalankulkumääriä hyödyntämään. Lasipalatsin yhteys toteutettaisiin todennäköisesti vain hissiyhteytenä. Mahdollinen Lasipalatsin kävely-yhteys olisi arvioiden mukaan liikennemäärältään selvästi pienin, mutta silti mahdollisten liiketilojen sijoittaminen tämänkin sisäänkäynnin yhteyteen kannattaa tutkia.

Pisaran sisäänkäynnit ovat kaikki potentiaalisia maanalaisen liiketilaa alueita, joten niiden kehittäminen kannattaa mahdollistaa. Sisäänkäyntien lisäksi myös uudet maanalaiset yhdyskäytävät Pisaran laiturialueelle voivat olla potentiaalisia nopean ostamisen tai esimerkiksi take away -tuotteiden myymälöiden paikkoja. Pisaran laiturialueellekin voisi olla järkevää sijoittaa pieniä myyntipisteitä myyntiautomaattien lisäksi.

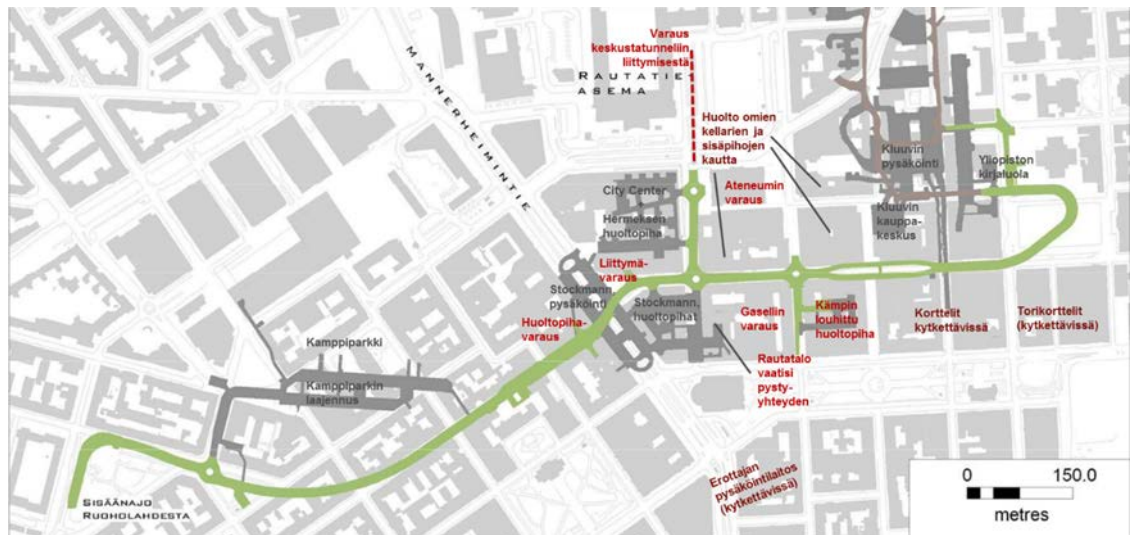
4.4 Maanlaiseen huoltotunneliin liittyvä liiketilapotentiaali keskustassa

Keskustan huoltoliikenteen järjestäminen on myös maanalaisten liiketilojen kehittämisen edellytys. Helsingin kaupungin tavoitteena on parantaa keskustan huoltotunnelin käyttöä. Keskustan

huoltotunneli syntyi halusta varmistaa Helsingin keskustan kaupallinen elinvoimaisuus kehäteiden varsiin rakentuvien kauppakeskusten paineessa. Tunnelin avulla helpotetaan keskustan huoltoajoja ja mahdollistetaan kävelykeskustan ja ydinkeskustan kehittämistä.

Huoltotunneli on kokonaisuudessaan noin kaksi kilometriä pitkä, ja se kulkee Kampista aina Kaisaniemeen asti yhdistyen Kluuvin huoltotunneliin. Tunnelien avulla osa keskustan liikkeistä voi hoitaa tavara- ja huolto liikenteensä maan alta. Lisäksi tunnelista on pääsy pysäköintilaitoksiin. Se palvelee kuitenkin vain pientä osaa koko kantakaupungista. Tällä hetkellä tunneliin ovat liittyneet Aleksanterinkadun alueella Stockmann ja Citycenterin kortteli. Galleria Esplanadin kortteli ja Ateneum liittyvät tunneliin tulevaisuudessa.

Huoltotunnelin elvyttämisen työryhmä on perustettu, ja sitä kautta haetaan uutta potentiaalia tehdyille kalliille investoinneille. Alla on esitetty kartta huoltotunnelin liittymisestä kortteleihin (Realprojekti 2015).



Kuva 15 Kartta liittymätilanteesta kortteleittain 2015. Lähde: Helsingin keskustan huoltotunnelin käyttö- ja kehittämisanalyysi (Realprojekti 2015, karttapohja: Saanio & Riekkola Oy)

Huoltotunnelin käyttö- ja kehittämisanalyysin yhteydessä tunnistettiin mm. seuraavia kehitysehdotuksia ja -mahdollisuuksia:

- Uusien korttelien liittyminen tunneliin uusien kannustimien
- Erottajan pysäköintilaitoksen liittäminen tunneliin
- Uusien pysäköintilaitosten rakentaminen ja kytkeminen tunneliin
- Ateneumin varastohankkeen kytkeminen tunneliin
- Kokonaan uusien hankkeiden kytkeminen tunneliin
 - Tapahtuma-areena: idea uudesta maanalaisesta tapahtuma-areenasta huoltotunnelin yhteyteen, joka alustavan selvityksen mukaan mahtuu kallioperään. Voidaan kytkeä maanpäällä Torikortteleihin ja Senaatintoriin sekä maan alla mm. Kluuvin parkkiin.
 - YIT:n logistiikkahanke: keskustan huoltotunneliin ja Kluuvin pysäköintiin kytkeytyvää logistiikkahallihanketta (n. 12 000 - 13 000 m²) on tutkittu.
 - Huoltotunneliin voisi olla mahdollista kytkeä myös edellä mainitut rautatieaseman sekä Rautatien torin hankkeet

- Jätehuollon imujärjestelmämahdollisuus (kortteleiden liittäminen järjestelmään, julkisten jäteastioiden liittäminen imujärjestelmään)
- Ylimääräinen uusi ajoyhteys lähempänä ydinkeskustaa voisi helpottaa kuljettajien työtä
- Kiinteistöjen omistajat toivovat lisärakennusoikeuksia parantamaan liittymisen taloudellista yhtälöä, mikä voi kuitenkin olla ongelmallista kaupungin ja toteuttamisen kannalta.
- Tunnelin myötä kiinteistöjen nykyisiä huoltotiloja olisi mahdollisuus muuttaa varastoiksi, autopaikoiksi ja osin liiketiloiksikin.
- Tunnelin käyttöä pitää tehostaa liittämällä siihen kokonaan uusia hankkeita.

Listattujen ehdotusten toteuttamisedellytykset tulee tutkia tapauskohtaisesti sekä tilavarausten että tekniikan osalta.

Helsingin kävelykeskustan periaatesuunnitelmassa on tunnistettu tarpeita yhdistää kortteleiden sääsuojattuja kävelyverkostoja. Selvityksessä on esitetty erityisesti Stockmannin ja Torikortteleiden välinen yhdistämispotentiaali oheisen kartan mukaisesti.

Kävelykeskusta/ Korttelipihat ja jalankulkuyhteydet



Muodostavat paikkoja kortteleiden sisälle sekä toimivat oleellisena osana kävelyverkostoa. Pääosa sääiltä suojattuja tiloja. Otetaan huomioon joukkoliikenteen muutoksista seuraavat yhteyksien tarpeet.

Avataan uusia sisäpihoja yleiseen käyttöön, aktivoidaan sisäpihojen toimintoja. Muodostetaan sisäpihojen verkosto.

Kehitettävä sisäinen yhteys

Kuva 16 Korttelipihat ja jalankulkuyhteydet Helsingin keskustassa. (Kävelykeskustan periaatesuunnitelma. Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto. Keskustaprojekti 25.4.2017)

Stockmannin ja Torikortteleiden välisen yhteyden kehittäminen myös maan alla suoraan huolto-tunneliin liittyen on yksi tutkittava mahdollisuus. Välillä on jo nykyisin jonkin verran maanalaisia tiloja (kuten Stockmannin Herkku, Akateemisen alakerta, Galleria Esplanadin alakerta).

Edellisen kartan alueelta potentiaaleja olisivat myös mahdollisuus kytkeä kauppakeskus Kluuvin alakerta Helsingin yliopiston metroasemalle ja edelleen Stockmann-Torikorttelit -yhteyteen Alensanterinkadun alitse. Lisäksi saman Stockmann-Torikorttelin -yhteyden kytkentämahdollisuus WTC:n ja Citycenterin kautta Rautatientorin metroasemalle voisi olla osa myös maanalaista yhdysverkkoa. Pisara-yhteys toisi joka tapauksessa kytkennän Stockmannilta Pisaraan liittyvään maanalaiseen maailmaan.

4.5 Kantakaupungin metroasemien potentiaali

HKL on käynnistänyt metroasemien kehittämishankkeen, jossa haetaan asemien liiketiloihin erityisesti matkustajien toivomia arkea helpottavia ja viihtyisyyttä lisääviä palveluja. Hakaniemen metroaseman uudet liiketilat ovat jo valmistuneet, ja muiden kantametron asemien osalta on käynnissä palvelujen ja tilojen kehittämisen hankesuunnitelman laatiminen. Hankesuunnitelmaa lähdetään toteuttamaan vuonna 2019. (<https://www.hel.fi/uutiset/fi/hkl/hkl-kehittaa-kantametron-asemia>). Metroasemien nykyisten liiketilojen lisäksi nykyisten maanalaisten lippuhallien liiketilojen laajennusmahdollisuudet kannattaa kartoittaa.

Helsingissä on kantakaupungin alueella nykyisin 7 metroasemaa, joista vain Kampissa, Hakaniemessä ja kauppakeskus Redin auettua myös Kalasatamassa on kulkuyhteydet metrolaiturin molemmista päistä. Myös muiden neljän aseman saavutettavuutta voitaisiin parantaa uusia yhteyksiä avaamalla, jolloin myös liiketiloille voisi tulla uusia sijaintimahdollisuuksia.

Sörnäisten metroaseman ympäristö on yksi Helsingin keskeisimpiä liikennehubeja ja Suomen tiheimmin asuttua aluetta. Metroaseman toisen sisäänkäynnin ulottaminen esimerkiksi Fleminginkadulle parantaisi Kallion asukkaiden joukkoliikennesaavutettavuutta huomattavasti. Samalla sisäänkäynnin yhteyteen voitaisiin sijoittaa liiketiloja. Myös nykyisen sisäänkäynnin vilkkaat matkustajamäärät yhdistettynä tiheään asutukseen voisivat mahdollistaa liiketilojen lisäämisen maan alla. Nykyisiä maan alaisia liiketiloja on vähän, mutta alue kiinnostaisi todennäköisesti kaupallisia toimijoita. Jos alueelle olisi teknisesti mahdollista toteuttaa lisää liiketiloja, kannattaisi metroaseman yhteydessä olevien maanalaisten liiketilojen laajentamista tutkia. Alue voisi kiinnostaa esimerkiksi supermarket-tason päivittäistavarakauppaa, kahviloita ja ravintoloita, nopean ostamisen erikoismyymälöitä tai liikunta- ja palvelutiloja.

Helsingin yliopiston metroasemalle on esitetty uutta sisäänkäyntiä Kruununhaasta esimerkiksi Liisankadulta. (Yle 28.9.2015: <https://yle.fi/uutiset/3-8338429>) Myös tämä uusi kulkuyhteys voisi olla ainakin pienten liiketilojen potentiaalinen paikka.

Ruoholahden metroaseman itäinen sisäänkäynti voisi olla Mechelininkadun kohdalla, ja se tarjoisi nykyistä helpomman yhteyden läheisiltä asuin- ja työpaikka-alueilta. Lisäksi sijainti mahdollistaisi vaihdot raitiovaunuihin ja polkupyöräbaanalle. Liiketilojen sijoittaminen sisäänkäynnin yhteyteen voisi myös olla mahdollista.

Rautatientorin metroaseman läntinen sisäänkäynti on kokonaan hyödyntämättä. Pissararadan suunnitelmissa metrolaiturin länsipäähän on kaavailtu suoraa liukuporrasyhteyttä alas Pissaran yhdystunneliin. Mahdollinen maanpäällinen yhteys Rautatientorin metroaseman laiturin itäpäähän voisi olla Lasipalatsin kohdilla.

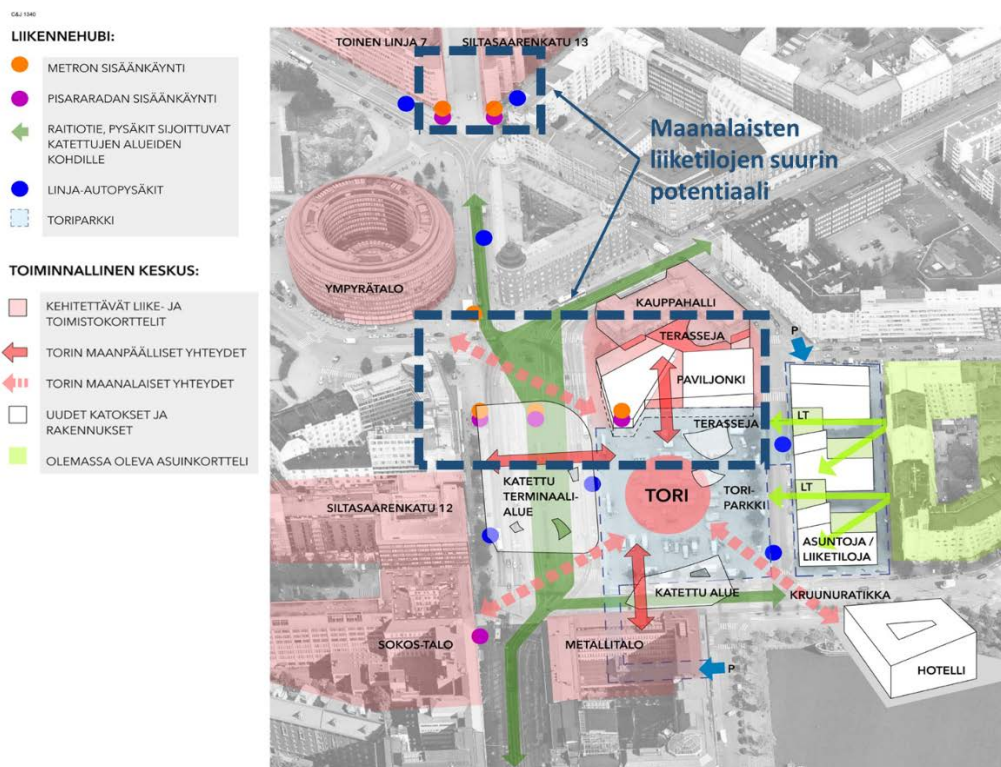
Kampin metroaseman itäinen sisäänkäynti sijoittuu Kampin kauppakeskukseen. Läntinen sisäänkäynti puolestaan syöttää suoraan katutasolle, joten sen yhteyteen ei ole varsinaisesti mahdollista sijoittaa maanalaisia liiketiloja, vaikkakin metroaseman viereinen mahdollinen täydennysrakentaminen voisi tällä sijainnilla mahdollistaakin myös maanalaisten tilojen rakentamista.

Yleisesti ottaen metroasemien uusien kulkuyhteyksien tutkiminen voisi olla suuri potentiaali ensisijaisesti parantaa tiheiden asutus- ja työpaikkakeskittymien julkisen liikenteen yhteyksiä ja toissijaisesti mahdollisuus lisätä uusia liiketiloja sisäänkäyntien yhteyteen.

Hakaniemessä on suuret maanalaisen lisärakentamisen mahdollisuudet. Tosin Hakaniemen potentiaali nojautuu metroaseman lisäksi myös Kruunuvuorenrannan raitiotieyhteyteen, selvästi vilkkaimpaan Pisara-asemaan ja yleisesti jo nyt käyttämättömään potentiaaliin.

Hakaniemen kauppahallin peruskorjaus alkoi helmikuussa 2018 ja valmistuu syksyllä 2020, minkä ajan kauppahallin toiminnot sijaitsevat Hakaniementorin väistötilassa. Toisen kerroksen sosiaalitilat siirretään kellariin, jolloin hallin toiseen kerrokseen vapautuu ravintolatilaa sekä toimivat ja asianmukaiset kulkuyhteydet. Hakaniemen hallin korjauksessa varaudutaan maanalaiseen pysäköintilaitoksen rakentamiseen. Lisäksi varaudutaan maanalaisiin porraskäytävien ja hissikuluihin sekä maanalaiseen huoltopihaan, joka vapauttaisi ja rauhoittaisi torialueen ja kauppahallin edustan. Parhailtaan selvitetään yksityisenä hankkeena Hakaniementorin maanalaisen pysäköintilaitoksen toteuttamisedellytyksiä. Hakaniemessä selvitetään hankkeiden toteuttamismahdollisuuksia ja oikeaa laajuutta sekä alueella olevia nykyisiä ja tulevia liikkumistarpeita. Pysäköintilaitoksesta voisi johtaa jalankulkuyhteys mm. metron lippuhalliin ja torille. Asemakaava mahdollistaa ajoyhteyden Sörnäisten rantatiellä olevan ajoluiskan kautta, ja suunnittelutyön yhteydessä selvitetään muita ajoyhteyksmahdollisuuksia. Ajoyhteys voisi palvella sekä kauppahallin että torin huoltoa ja alueen asiakaspysäköintiä. (hel.fi)

Seuraavassa kuviossa on esitetty Hakaniemen alueen kehitysideoita vuonna 2015 valmistuneessa selvityksessä (Realprojekti 2015). Osana alueen kokonaiskehitystä olisi mahdollista lisätä myös uusia maanalaisia liiketiloja etenkin metroaseman sisäänkäyntien yhteyteen.



Kuva 17 Hakaniemen tulevaisuuden kehityspotentiaalia (Hakaniemen hankkeiden kokonais-tarkastelu, Realprojekti ja Helsingin kaupunki 2016)

Hakaniemi on yksi Helsingin potentiaalisimpia tulevaisuuden kehityspaikkoja. Ihmisvirtojen puolesta Hakaniemessä on merkittävää potentiaalia kehittyä huomattavasti nykyistä monipuolisem-

maksi ja vilkkaammaksi kauppa- ja palvelukeskittymäksi, mikäli edellytyksiä parannetaan. Hakaniemessä kannattaisi tutkia erittäin laajan toriaukion tiivistämiskeinoja, helpottaa ihmisten liikkumista ja eliminoida estevaikutuksia. Tämä vaatisi lisärakentamista maanalaisten tilojen lisäksi myös maan päälle sekä katettujen terminaali-alueiden suunnittelua.

Liiketilahallitusten lisäksi on huolehdittava ympäristön liikkumisen, viihtyvyyden, pysäköinnin ja torin parantamisesta kaupallisen potentiaalinsa täyden hyödyntämisen mahdollistamiseksi. Hakaniemessä kannattaisi hyödyntää myös maanalaisten tilojen potentiaali täysmääräisesti – liiketiloihin kannattaisi lisätä etenkin metroaseman sisäänkäyntien yhteydessä ja kytkeä myös joukkoliikenteen terminaali-alueiden yhteyteen. Maanalainen pysäköintilaitos lisäisi alueen veto-voimaa.

Kalasadaman kauppakeskus Redistä muodostuu vuoden 2018 syksyllä merkittävä maanalaisten liiketilojen keskus, kun yksi liiketilakerros eli 16 300 m² vuokrattavaa liiketilaa sijoittuu maan alle. Lisäksi keskukseen sijoittuu 2 000 maanalaista autopaikkaa (josta noin 300 liityntäpysäköintiin).

4.6 Pasila

Keski-Pasilan kaupunkikuva ja kaupallinen tarjonta mullistuu vuonna 2019, kun kauppakeskus Tripla valmistuu. Yhteensä korttelissa on vuokrattavaa liiketilaa noin 85 000 m² ja pysäköintipaikkoja on noin 2 300. Suurin osa liiketiloista sijoittuu Pasilansillan alapuolelle, mutta varsinaisesti maan alla (Veturitien alapuolella) on vain 5 pysäköintitasoa (pysäköintipalveluineen) ja valmiiksi louhittuun metroasemavaraukseen sijoittuvat surffaas- ja biitsikeskus sekä HopLop (yhteensä yli 6 000 m² liiketilaa).

Eteläpuolelle sijoittuva tornialue yhdistyy Triplaan Pasilansillan alitse, ja myös tornialueelle voi tulla kannen alaisia liiketiloja. Tripla tarjoaa sääsuojattuja kulkureittejä Itä- ja Länsi-Pasilan välille sekä mahdollisuuden laajentaa liiketiloja ja kytkeä Triplan alue myös tornialueen ja Ratapihakortteleiden puolelle.

Pasilasta on tulossa jo lähivuosina Suomen vilkkein joukkoliikenteen risteysasema: Pasilan asemalla kulkee vuonna 2025 joka päivä 850 bussia, 900 junaa, 400 raitiovaunua ja 130 000 matkustajaa. Lisäksi pitkällä aikavälillä Pasilassa on suunnitelmia ja varauksia uusille raideliikenneyhteyksille, joiden toteutumisesta ei ole vielä tarkempaa tietoa. Metroverkko voi laajentua tulevaisuudessa Pasilan asemalta Töölön kautta Kamppiin, jolloin Pasilan metroasema sijoittuisi Pasilan rautatieaseman viereen Triplan alimmalle tasolle. Mahdollisen Pesararadan lisäksi lentokenttärata olisi uusi ratayhteys Pasilasta lentoaseman kautta pääradalle. Baltic-rail puolestaan olisi rautatietunneli Pasilan kautta Tallinnaan ja edelleen Keski-Eurooppaan. Suunnitelman mukaan Tallinnan tunnelilla olisi maanalaiset asemat päärautatieasemalla (-70) ja Pasilassa (-60). Lentoradalla olisi maanpäälliset asemat päärautatieasemalla ja Pasilassa sekä maanalainen asema lentokentällä. Pasilan alle on suunnitteilla useita uusia raideliikenneasemia, joiden sijainti suhteessa nykyisiin terminaaleihin tulisi suunnitella optimaalisesti. Tulevaisuuden raideliikenteen matkustajamäärien kasvaminen voi tehdä Pasilasta myös erittäin kiinnostavan uusien maanalaisten liiketilojen keskittymän, joten maanalaisten yleiskaavan tulisi mahdollistaa myös Pasilan maanalainen kehittyminen.

4.7 Töölö

Töölönkadun Pysäköintilaitos on maanalainen kallioon louhittava pysäköintilaitos, joka valmistuu Mannerheimintien, Kivelänkadun, Töölönkadun ja Dunckerinkadun rajaamalle alueelle maan alle. Töölönkadun Pysäköintilaitoksen asemakaava on vahvistettu 20.4.2012. Laitokseen on suunniteltu noin 800 autopaikkaa ja se valmistuu vuonna 2019. Pysäköintilaitos on integroitu Pi-sararadan suunnitelmaan.

Töölöntorin yhteyteen rakenteilla olevaan pysäköintilaitokseen ja suunnitteilla olevaan Pisara-asemaan liittyen voisi olla mahdollista lisätä myös Töölöntorin kaupallisia palveluita. Maan alle voisi olla mahdollista sijoittaa esimerkiksi päivittäistavarakauppaa ja siihen liittyviä lähipalveluita, sillä alueen nykyisen päivittäistavarakaupat ovat pieniä suhteessa alueen väkimäärään ja siten potentiaaliin.

Toinen Töölön alueella sijaitseva maanalaisten tilojen potentiaali on **Helsinki Garden** -projekti, joka sisältää huomattavan määrän maanalaisia tiloja. Julkisuudessa esiteltyjen tietojen mukaan maan alla olisi jopa 180 000 br-m² erilaisia tiloja sekä lisäksi pysäköintitilat. Kohteeseen on suunniteltu maanalaisia liiketiloja sisältäen päivittäistavarakaupan, ravintoloita ja muita liiketiloja, mutta näiden mitoituksesta ei ole tarkkaa tietoa. Kokonaisuuteen kuuluisi myös huollon sekä vapaa-ajan ja liikunnan tiloja. Uusi Garden-areena rakennettaisiin nykyisen pysäköintikentän alle. Jäähallin sisäänkäyntiaukion kautta siirryttäisiin maanalaisiin aulatiloihin, jotka palvelevat molempia areenoja sekä liiketiloja. Areenan lisäksi alueelle tutkitaan liike- ja toimitilojen, hotellin ja asuntojen rakentamista. Myös nykyinen jäähalli on tarkoitus yhdistää osaksi kokonaisuutta. Suunnittelussa selvitetään sen muuttamista pienemmäksi monitoimiareenaksi sekä liikunta- ja liiketiloiksi. Maanalaisten tilojen lisäksi maanpäällisiin rakennuksiin on kaavailtu toimitilaa, hotelleja ja asuntoja. Kivijalkaan tulisi liiketiloja. Rakennuksiin on esitetty 8–13 kerrosta. (<https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunkiymparisto/helsinki-garden-hankkeesta-keskutellessa-verkossa>)

4.8 Maanalainen kokoojakatu ja pysäköintitilojen liiketila-potentiaali

Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Vetovoimainen keskusta on Helsingin käyntikortti ja elinehto. Helsingin keskusta on elinvoimainen kaupallisia palveluita, tapahtumia, viihtymistä ja kansalaistoimintaa kokoava vetovoimainen paikka. Keskustan elinvoimaisuutta kehitetään yhteistyössä alueen elinkeinoelämän toimijoiden kanssa.

Keskustan hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla tulee olla suunnitelun tavoitteena. Keskustan pysäköinnillä ja yhteyksillä pysäköintilaitoksista maan pinnalle on tärkeä merkitys keskustan palveluiden autosaavutettavuudelle.

Pysäköintilaitosten kaupalliset palvelut tai liiketilat ovat melko vähäisiä nykytilanteessa (ks. kuva 18). Varsinaista liiketilaa vaativia palveluita ovat autopesulat, joita on useimmissa keskustan pysäköintihalleista. Lisäksi Autokorjaamo FastFix toimii Q-park Stockmannissa. Forumin parkissa on lisäksi Prisma Kauppakassi -noutopiste. Kartassa näkyvien nykyisten pysäköintilaitosten lisäksi Katajanokalle on suunnitteilla 500-paikkainen pysäköintilaitos (asemakaava tullut voimaan 2.6.2017).



Kuva 18 Keskustan nykyisten pysäköintilaitosten palvelut (Colliers 2018)

Pysäköintihallien yhteyteen maan alle on mahdollista sijoittaa selvästi enemmän palveluita, kuin nykyisissä Helsingin keskustan pysäköintihalleissa on. Tämä olisi mahdollista etenkin uusien pysäköintilaitosten yhteyteen. Palveluiden mitoitus ja sijoittelu riippuu kunkin pysäköintihallin asiakasvirroista ja niiden ohjautumisesta mahdollisten liiketilojen ohitse. Pysäköintihallien yhteyteen sijoitettavat palvelut liittyvät yleensä suoraan autoiluun ja esimerkkejä pysäköintitasoille mahdollisesti sijoitettavista palveluista ovat:

- Autopesu ja auton pikahuolto (nämä melko hyvin jo edustettuina nykyisissä p-halleissa)
- Click & collect -verkkokaupan noutopisteet (ja jopa niihin liittyvät sovituskopit)
- Eko-piste, pullonpalautus, varastot
- Sähköauton latauspisteet (joita on jo nykyisin lähes kaikissa halleissa, mutta paikkojen määrä lisääntyy)
- Mahdolliset erikoisliikkeet (jos pysäköintilaitos on lähellä varsinaista liiketilakerrosta) - Esim. pesula, kukkakauppa, lemmikkieläinkauppa, suutari, polkupyöräparkki + huolto ja säilytys yms.
- Muut mahdolliset pysäköintihallin palvelut:
 - Autopalvelujättöpisteet (parkkiruudun vuokraus): huolto, katsastus, vuokraus (+mahdollinen palvelupiste tai yhteistyö esimerkiksi kauppakeskuksen aulapalvelun kanssa)
 - Ostoskärryt

4.9 Merkittävät maanalaiset raideyhteydet

Pisararadan lisäksi Helsingissä on suunniteltu myös Tallinnan rataa ja Lentokenttärataa, joiden tuomat maanalaisen tilojen mahdollisuudet on myös syytä huomioida. Suunnitelman mukaan Tallinnan tunnelilla on maanalaiset asemat päärautatieasemalla (-70 metrissä merenpinnan alapuolella) ja Pasilassa (-60). Helsinki-Tallinna- rautatieyhteys liittyisi Tallinnassa RailBaltica-rataan.

Lentorata-hankkeen tavoitteena on pääradan kaukojunaliikenteen johtaminen Keravan Kytömaalta Lentoaseman kautta Pasilaan ja edelleen Rautatieasemalle. Rata sukeltaa tunneliin Pasilan aseman pohjoispuolella. Lentorata toisi vaihdottomat rautatieyhteydet maakunnista lentoasemalle. Lentorata poistaisi pääradan pahimmat pullonkaulat Pasilan ja Keravan välillä ja mahdollistaisi liikennemäärän kasvattamisen edelleen.

Lentorata lisäisi Pasilassa ja Helsingin keskustassa maan pinnalle tulevia junamatkustajamääriä. Riippuen Pasilan ja keskustan juna-asemarakaisista, lentorata voisi tuoda lisäpotentiaalia myös lisääntyviä junamatkustajamääriä palvelevien uusien maanalaisten liiketilojen toteuttamiselle ja niiden yhdistämisen nykyisiin liiketiloihin (päärautatieaseman liiketilojen laajennus ja Pasilan Triplan mahdollinen laajennuspotentiaali).

Tallinnan junayhteyttä on selvitetty FinEst Link -projektissa, jossa tutkittiin merenalaiseen tunneliin rakennettavan rautatieyhteyden alustavaa toteutettavuutta, hyötyjä ja kustannuksia (loppuraportti 7.2.2018). Toteutettavuusselvityksen mukaan tulevaisuudessa kolmen miljoonan asukkaan kaksoiskaupungissa ihmiset, tavarat ja palvelut liikkuvat nopeasti ja laajenevat työmarkkinat synnyttävät talouskasvua ja parantavat ihmisten elämänlaatua sekä yritysten toimintamahdollisuuksia. Tunneli mahdollistaisi päivittäisen työssäkäynnin Suomenlahden molemmin puolin. Euroopan rataverkosto yhdistyisi Suomen kautta arktisille alueille asti. Rakentaminen voisi käynnistyä suunnitteluvaiheen jälkeen vuonna 2025 ja tunneli olisi matkustajien ja rahtiliikenteen käytössä vuonna 2040. Selvityksessä päädyttiin tunnelilinjaukseen, joka kulkee Helsinki-Vantaan lentokentältä Tallinnan Ülemisteen. Suomen päässä on kolme maanalaista henkilöliikenneasemaa: Helsingin keskusta, Pasila ja pääteasemana Helsinki-Vantaa lentokenttä. Projektilaskelmien mukaan tunnelissa matkustaa vuosittain 12,5 miljoonaa henkeä ja matka-aika Tallinnaan olisi 30 minuuttia. (www.finestlink.fi/)

4.10 Johtopäätökset maanalaisten tilojen toteuttamisesta ja mahdollisuuksista

Maanalaiset tilat ovat suuri potentiaali lisätä Helsingin keskustan sekä esimerkiksi Hakaniemen kaupallista vetovoimaa ja parantaa siten asukkaiden, alueella työssäkäyvien ja joukkoliikennematkustajien palvelutarjontaa ja arjen helppoutta.

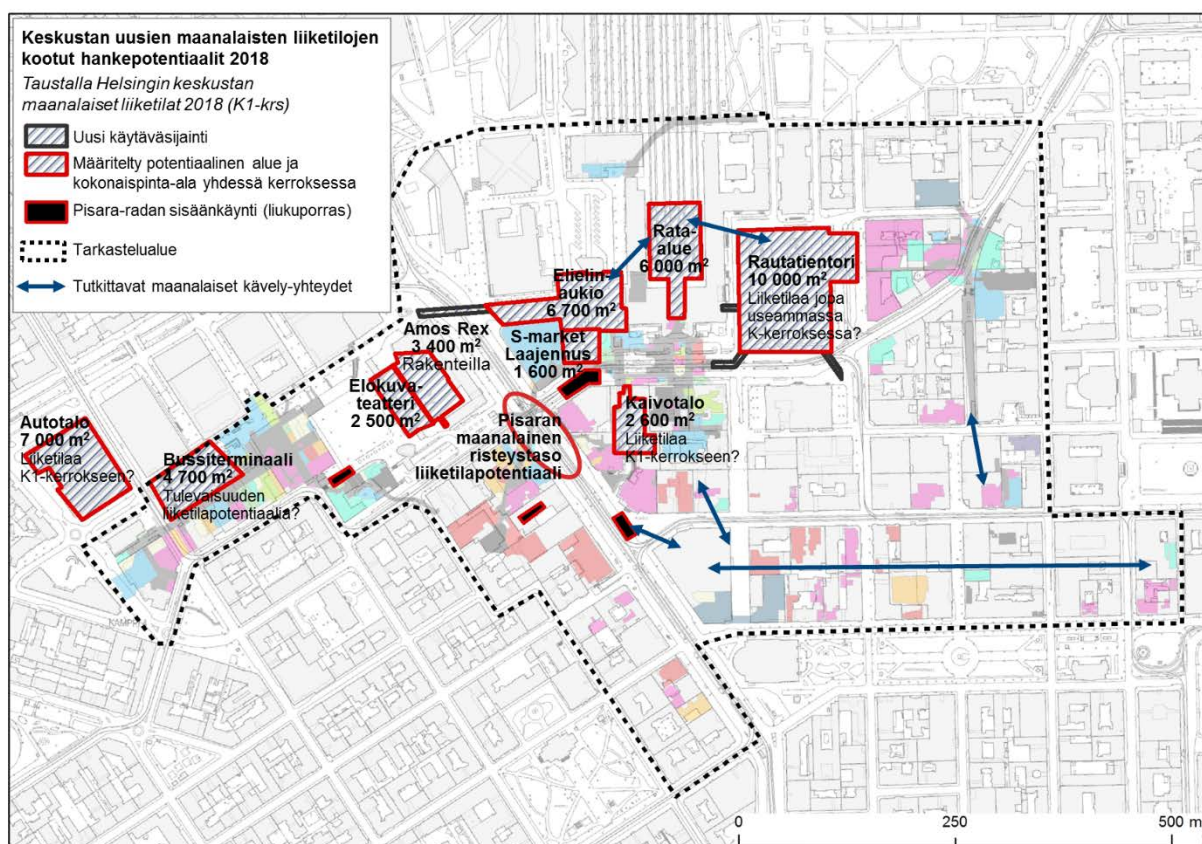
Helsingissä on vireillä lukuisia liikennehankkeita, jotka tulevat vaikuttamaan maanalaisten tilojen kulkuvirtoihin ja siten myös maanalaisten liiketilojen asiakasmääriin. Merkittävien muutuja on Pissararata, joka vaikuttaisi suoraan Rautatieaseman ympäristön joukkoliikennemäärien painopistealueisiin. Myös Hakaniemessä ja Töölössä Pissaralla olisi merkittävä vaikutus alueiden kiinnostavuuteen myös maanalaisten liiketilojen sijaintipaikkoina. Toisaalta esimerkiksi Rautatieasemalla Pissaran tulo vähentäisi ohikulkevia matkustajamääriä huomattavasti. Tällä saattaa olla vaikutuksia mahdollisten maanalaisten hankkeiden toteutusmahdollisuuksiin tai ainakin aikatauluihin. Helsingin ydinkeskusta ja Hakaniemi ovat joka tapauksessa kiinnostavia uusien maanalaisten liiketilojen ja myös pysäköintilaitosten sijaintipaikkoja. Myös Pasila voi nousta kiinnostavaksi maanalaisten tilojen sijaintipaikaksi riippumatta Pissaran toteutuksesta, kunhan alueen rakennushankkeet etenevät ja joukkoliikennematkustajamäärät kasvavat.

Mahdollisen lentokenttäradan tai Tallinnan radan tuomat lisämatkustajamäärät Pasilaan ja keskustaan voivat tuoda uusia mahdollisuuksia maanalaisten tilojen kehittämisen suhteen tulevaisuudessa, mutta eivät suoraan vaikuta nyt käsitteillä oleviin hankepotentiaaleihin.

Parhaimmillaan keskustan uusien maanalaisten liikeilojen kehittäminen on kiinteistönomistajien yhteisprojekti, jossa eri kiinteistöjen liiketiloja voidaan maan alla yhdistää miellyttäväksi jalankulkuverkostoksi, jonka varrella voi olla myös liiketiloja. Esimerkki tällaisesta kehityksestä on Elielin aukion ympäröivien kiinteistönomistajien käynnissä oleva yhteishanke. Myös keskustan huoltotunnelin yhteydessä olevien kiinteistöjen voisi olla mahdollista kehittää maan alle huoltotunneliin liittyen uusia sinne sopivia tiloja. Maan alle rakentaminen on teknisesti ja taloudellisesti haastavaa. Maan alla tulisi suosia yhtenäisiä jalankulkuverkostoja sekä yhteyksiä joukkoliikenteeseen tai helposti suoraan maanpäällisiin liiketiloihin kaduilla ja kauppakeskuksissa, jotta riittävä asiakasmäärä saataisiin kulkemaan myös maanalaisten liikeilojen kautta. Olennaista on sijainti luonnollisten kävelyvirtojen varrella.

Maanalaisen yleiskaavan tulisi mahdollistaa mahdollisimman moni Helsingin ydinkeskusta-alueella sijaitseva maanalainen liiketilapotentiaali, jotta keskustan kaupallista vetovoimaa voidaan parantaa. Seuraavaan karttaan on koottu tiedossa olevia maanalaisten liikeilojen potentiaaleja, mutta näiden lisäksi myös muita mahdollisuuksia voi syntyä. Todennäköisesti maanalaisten tilojen toimialarakenne on hyvin samantyyppinen kuin nykyistenkin maanalaisten tilojen tarjonta, mutta tarjonta vaihtelee paljon sijainnista ja toteutuksesta riippuen. Uudentyyppisten ideoiden, kuten verkkokaupan noutopisteiden ja tapahtumatilojen toteuttaminen, voi tuoda keskustaan kokonaan uudentyyppisiä toimintoja, ja siten monipuolisuutta keskustan tarjontakokonaisuuteen.

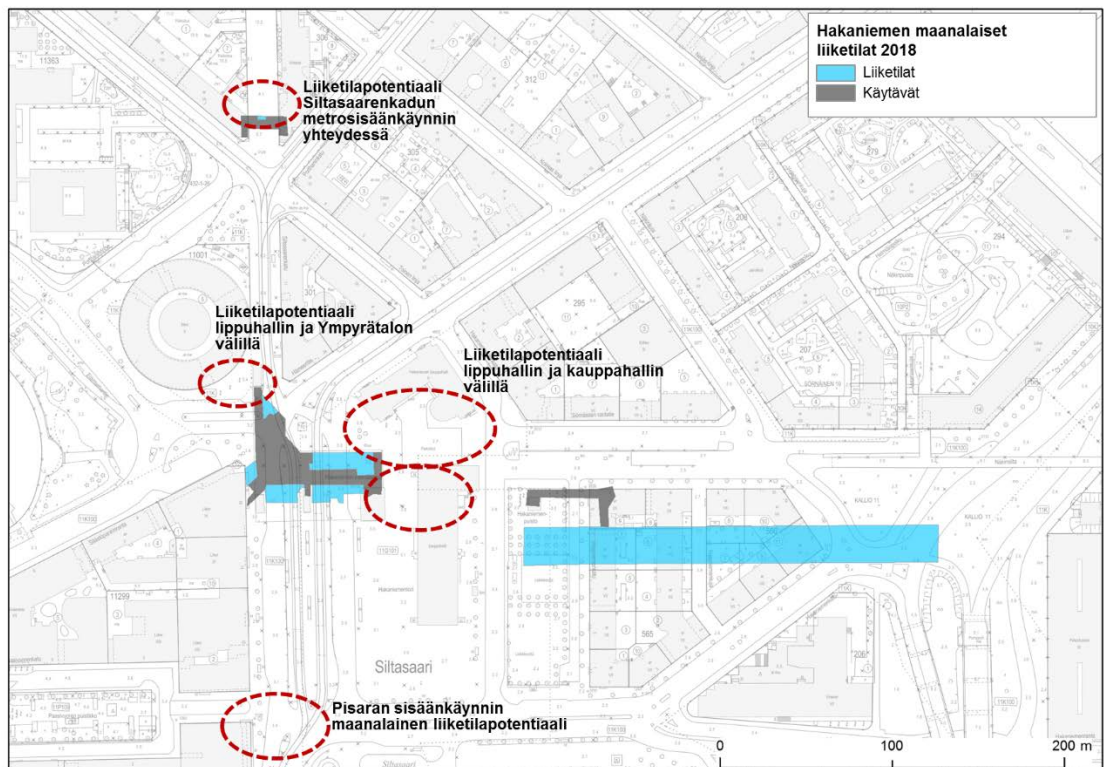
Alla on tiivistettynä yhteen karttaan tässä luvussa mainitut uusien maanalaisten liikeilojen tiedossa olevat potentiaalit.



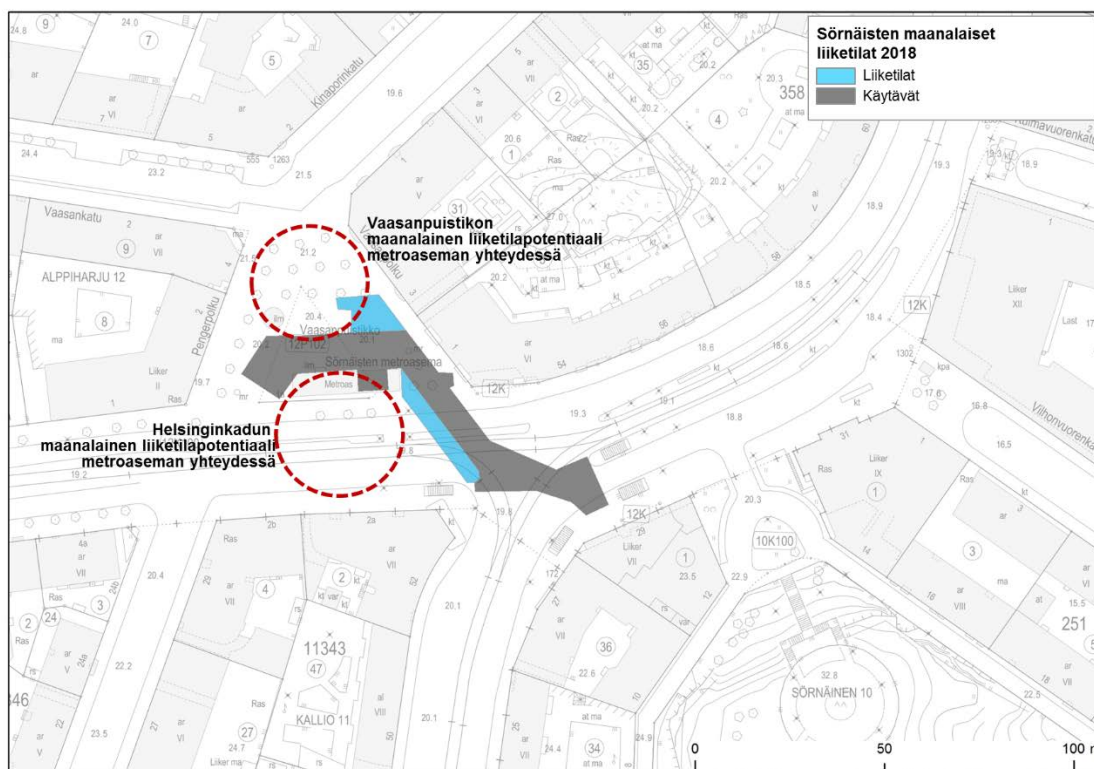
Kuva 19 Keskustan uusien maanalaisten liikeilojen hankepotentiaalit

Keskustan lisäksi maanalaista liiketilapotentiaalia on myös etenkin Hakaniemessä sekä Sörnäisissä metroasemien läheisyydessä. Hakaniemessä suurin tulevaisuuden potentiaali liittyy metroaseman ja mahdollisen Pisara-aseman sisäänkäynteihin. Myös kauppahallin ja mahdollisen torinalaisen pysäköintilaitoksen potentiaali kannattaa tutkia. Sörnäisissä taas metroaseman mittavat jalankulkuvirrat voisivat mahdollistaa huomattavasti nykyistä suuremmat liiketilat.

Seuraavissa kuvissa on esitetty näiden alueiden nykyiset maanalaiset liike- ja käytävätilat sekä potentiaalisimmat laajennusalueet, joita voidaan tutkia.



Kuva 20 Hakaniemen nykyiset maanalaiset liiketilat ja tulevaisuuden laajennuspotentiaali



Kuva 21 Sörnäisten nykyiset maanalaiset liiketilat ja tulevaisuuden laajennuspotentiaali

Seuraavissa taulukoissa on esitelty edellisten karttojen potentiaalit sekä niiden suunta-antavat pinta-alamahdollisuudet. Mukana on myös Kallion ja Töölön edellä esitetyt lisäpotentiaalit. Taulukosta puuttuvat jo rakenteilla olevat Kalasataman Redin sekä Pasilan Triplan maanalaiset liiketilat.

Ensimmäisessä taulukossa on esitetty rakenteilla tai suunnitteilla olevat potentiaalit, toisessa taulukossa Pesararataan pääosin liittyvä potentiaali ja kolmannessa taulukossa muut potentiaalit.

Taulukko 5 Rakenteilla tai suunnitteilla olevien maanalaisten liiketilapotentiaalien karkeat arviot (Colliers kevät 2018)

Nro	Hankepotentiaali	Alue	Status	Potentiaali, m ²
1	Amos Rex	Kamppi	Rakenteilla	3 400
2	Vanhan linja-autoaseman elokuvateatteri	Kamppi	Alustava suunnitelma	2 500
3	Kampin keskuksen bussiterminaali	Kamppi	Käyttötarkoituksen muutospotentiaali	4 700
4	Autotalon kellarikerros	Kamppi	Käyttötarkoituksen muutospotentiaali	7 000
5	S-market laajennus	Asematunneli	Kaavoitus	1 600
6	Kaivotalo	Asematunneli	Idea esitetty	2 600
7	Helsinki Garden	Töölö	Alustava suunnitelma	5 000
YHTEENSÄ				26 800

Taulukko 6 Pisararataan liittyvän maanalaiseen liiketilapotentiaalin karkea arvio
(Colliers kevät 2018)

Nro	Hankepotentiaali	Alue	Status	Potentiaali, m ²
8	Pisara Kolmensepän/Stockmannin sisäänkäynti	Pisara	Tutkimaton potentiaali	1 000
9	Pisara Asematunnelin sisäänkäynti	Pisara	Tutkimaton potentiaali	1 000
10	Pisara Rautatietorin metroasema yhteys	Pisara	Tutkimaton potentiaali	100
11	Pisara Forumin sisäänkäynti	Pisara	Tutkimaton potentiaali	1 000
12	Pisara itäinen maanalainen risteystaso	Pisara	Tutkimaton potentiaali	3 000
13	Pisara läntinen maanalainen risteystaso	Pisara	Tutkimaton potentiaali	500
14	Pisara Kampin sisäänkäynti	Pisara	Tutkimaton potentiaali	1 000
15	Pisara Vanhan linja-autoaseman sisäänkäynti	Pisara	Tutkimaton potentiaali	500
16	Hakaniemen metroasema/Pisara	Kallio	Tutkimaton potentiaali	10 000
17	Töölöntori /Pisara	Töölö	Tutkimaton potentiaali	2 000
YHTEENSÄ				20 100

Taulukko 7 Muu kantakaupungin maanalaisen liiketilapotentiaalin karkea arvio
(Colliers kevät 2018)

Nro	Hankepotentiaali	Alue	Status	Potentiaali, m ²
18	Elielinaukio	Asematunneli	Idea esitellyt	6 700
19	Rautatieaseman maan alainen potentiaali	Asematunneli	Idea esitetty	6 000
20	Rautatietorin maanalainen potentiaali	Asematunneli	Idea esitetty	10 000
21	Aleksanterinkadun maanalainen potentiaali	Aleksanterinkatu	Tutkimaton potentiaali	3 000
22	Kluuvin maanalainen potentiaali	Kluuvi	Tutkimaton potentiaali	1 000
23	Maanalainen tapahtumatila	Kluuvi	Idea esitetty	10 000
24	Sömäisten metroasema	Kallio	Idea esitetty	3 000
YHTEENSÄ				39 700

Yhteensä edellä lueteltu potentiaali on 86 600 neliötä, joka on suuntaa-antava arvio. On todennäköistä, että kaikki hankepotentiaalit eivät toteudu ainakaan tässä arvioidun suuruisina. Toisaalta tässä esitettyjen hankepotentiaalien lisäksi lähes jokaisen korttelin kellaritiloissa olisi todennäköisesti potentiaalia tilojen muuttamiseksi liiketiloiksi. Suuruusluokaltaan kantakaupungin maanalaisen liiketilajen voisi olla kuitenkin mahdollista lähes kaksinkertaistaa nykyiseen verrattuna.

Liitteet

Liite 1 Keskustan maanalaisten liiketilakokonaisuuksien esittely

Alla luonnehdinta keskustan merkittävistä maanalaisista liiketilakokonaisuuksista:

Kamppi ja Sähkötalo

- Kampin kauppakeskus on kävijämäärältään ja myyntitehokkuudeltaan (€/m²) mitattuna Suomen suurin kauppakeskus – kävijöitä on ollut 41,5 miljoonaa vuodessa
- Kampin keskuksen suuret kävijämäärät ovat johtuneet kaupallisen vetovoiman lisäksi sen läpi kulkevista joukkoliikennevirroista. Länsimetron ja bussilinjaston muutosten myötä keskuksen joukkoliikennemäärät ovat vähentyneet. Kävijämäärien vähenemisellä on varmasti vaikutusta Kampin keskuksen yksittäisten myymälöiden myynteihin ja siten vuokranmaksukykyyn. Silti Kampin keskus on jatkossakin kävijämäärältään Suomen suurimpia kauppakeskuksia, ja myös maanalaisten tilojen osalta yksi parhaimmista liikepaikoista.

Kampin ja Forumin välinen kulkuyhteys

- Kampin keskus yhdistyy melko suosittua kävelyreittiä kauppakeskus Forumiin Simonkadun alitse kulkevalla yhdyskäytävällä. Narinkkatorin tasossa kulkeva yhdyskäytävä kulkee Scandic Simonkentän liiketilojen läpi. Simonkentässä on myös kellarikerros, jossa toimi keskuksen avatessa vuonna 2000 alunperin K-market ja nykyisin Motivus-kuntosali.
- Yhdyskäytävän toinen pää on Forumin Simonkadun tasolla.

Maanalaisen liiketilamaailman keskus I: Kauppakeskus Forum

- Forum on keskustan vetovoimaisimpia maanalaisia liiketiloja. Ilman maanalaisia kulkuväyliä kauppakeskus Forumin jalankulkusaavutettavuus olisi huomattavasti heikompi, sillä vilkkaat ajoneuvoväylät (etenkin leveä Mannerheimintie) vaikeuttavat sen maanpäällistä kävelysaavutettavuutta.
- Uudistettu ja laajennettu -1. taso avattiin loppuvuodesta 2014 ja samalla keskuksen avasi -2. kerrokseen kokonaan uusiin liiketiloihin entisiin varasto- ja kellaritiloihin Gigantti-suurmyymälä.
- Maanalaiset tilat Forumissa:
 - Päivittäistavarat: Alepa, Alko
 - Pikaruokaravintolat: McDonald's, Picnic, Eerikin Pippuri, Manhattan...
 - Nopean ostamisen erikoisliikkeet, muut erikoisliikkeet (mm. H&M alakerta, The Athlete's foot, Union Five)
 - Tilaa vievän kaupan ankkurimyymälä Gigantti

Forum, Asematunnelin ja Kaivopihan väliset kulkuyhteydet

- Suosittu maanalainen kulkureitistö yhdistää
 - Forumin -1. kerroksen
 - Lasipalatsin edustan
 - Sokoksen/Mannerheimintien raitiovaunupysäkit
 - Sokoksen -1. kerroksen (S-market)
 - Kaivopihan (ja lisäksi kulkuyhteys Mannerheimintielle)
 - Asematunnelin ja edelleen Citycenterin

- Kulkureitin varrella on vain kolme liiketilaa: Parturi-kampaamo, Elisa-myymäla ja kynsi-studio Nail Heaven

Maanalaisen liiketilamaailman keskus II: Asematunneli

- Asematunneli on maanalaisen Helsingin keskipiste, jossa eri liikennemuotojen virrat ja maanalaiset kulkuväylät kohtaavat. Asematunnelista puolet kuuluu osaksi Citycenteriä (omistajana Sponda) ja puolet on Kompassitorin ympäristöä (ja HSL:n omistama)
- Tarjonnassa korostuvat:
 - Päivittäistavarakauppa: K-market, R-kioskit, karkkikaupat, Pähkinätori
 - Pikaruokaravintolat: McDonald's, Hesburger, Espresso House, Gateau, Jungle Juice, Sushirulla/Hodarit, Cacik
 - Nopea ostaminen: Kaivokukka, Fotokauppa, Pelikauppa
 - Muut: HSL-palvelupiste, Tavex, Cybershop.fi, Tetuan, Indian Bazaar, Tupakka-kauppa, Sähkötupakkakauppa, kynsistudio, tulostustarvike, Lush

Yhtenäisen maanalaisen verkoston itäpää: Citycenter

- Citycenter on Helsingin keskeisimmällä paikalla sijaitseva kauppakeskus, jossa on kaksi maanalaista kerrosta, jotka yhdistyvät suoraan myös Asematunnelin maanalaiseen maailmaan. Maanalaisten tilojen lisäksi Citycenterin (ja viereisten Kaivopihan ja Citytunnelin) läpi kulkee suosittuja sisäisiä kulkureittejä.
- Makkaratalona tunnettu Citycenterin uudistus valmistui 2013, mutta sijaintiin nähden kauppakeskus ei ole pärjännyt kovin hyvin. Vuosina 2017-2018 tehdyt uudistukset (Lidl ankkuriksi, 2. kerroksen ravintolamaailma) ovat parantaneet keskuksen kävijämääriä selvästi.
- Citycenterin maanalainen tarjonta:
 - Päivittäistavarat: Lidl (1 300 m²), entinen Alepa, Tokmanni, It's Pure
 - Ravintolat: Subway, Arnold's
 - Myymälät: Rosebud-kirjakauppa, kukkakauppa, fotokauppa
 - Palvelut: Nordea

Kaisaniemen maanalainen maailma: Fenniakortteli ja Helsingin yliopiston metroasema

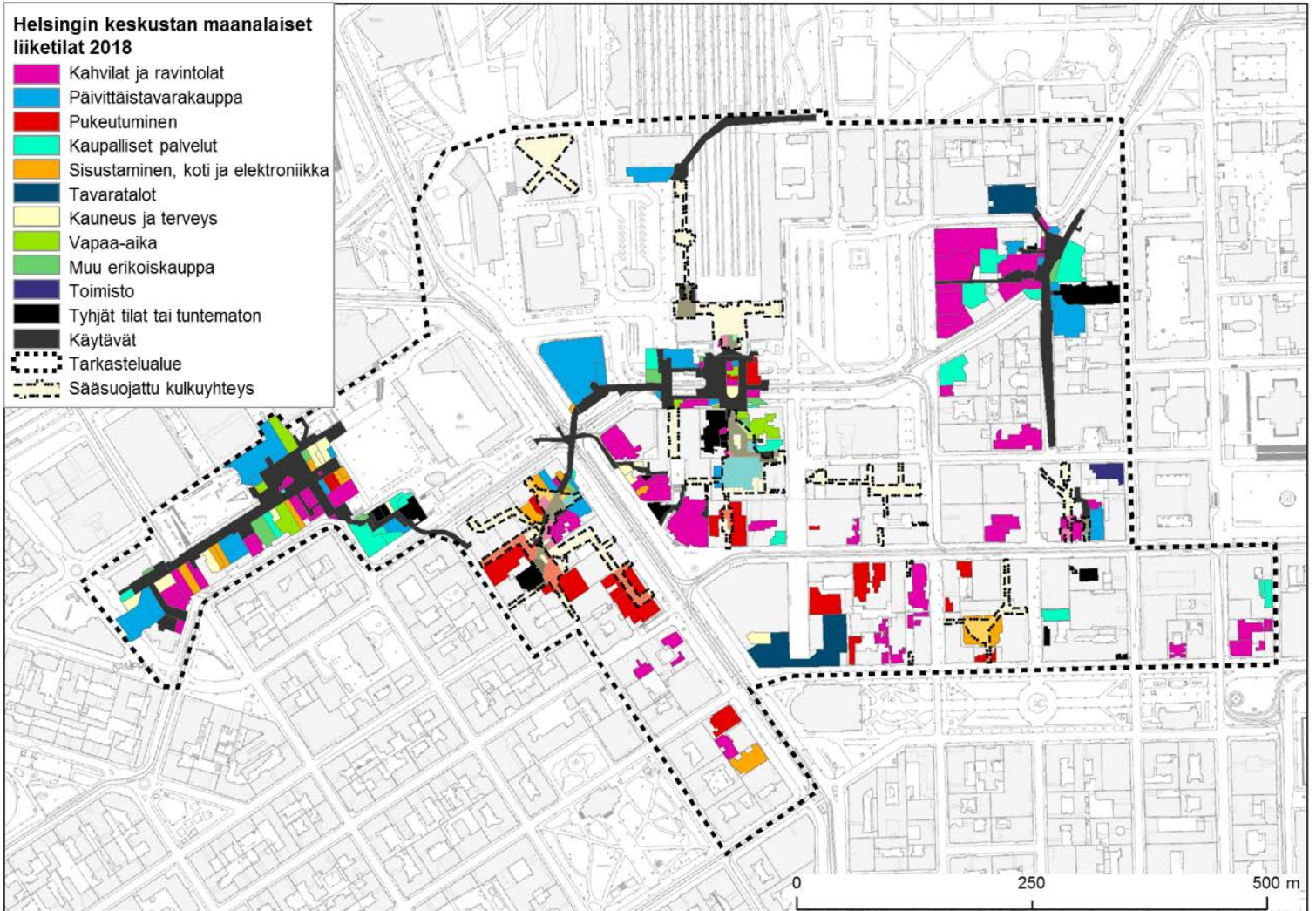
- Helsingin yliopiston metroasema yhdistyy monesta suunnasta katutason jalankulkuvirtoihin.
 - "Opintoputki" on suosituin reitti suoraan kauppakeskus Kluuvin kulmalle
 - Kinopalatsin ja Casinon läpi kulkeva reitti Mikonkadulle on myös suosittu yhteys
 - Lisäksi metroasemalta pääsee suoraan Kaisaniemenkadulle useisiin eri pisteisiin sekä Kluuvin parkkihalliin
- Alueen kaupallinen tarjonta:
 - Destinaatiotoimintoina Suomen toiseksi suurin elokuvateatteri Kinopalatsi ja toiseksi ainut Casino (ravintoloinen)
 - Päivittäistavarakauppa: K-supermarket, R-kioskit, Tokmanni, Hauler Oriental Market, karkkikauppa
 - Pikaruokaravintoloita ja kahviloita: Espresso House, Hesburger, City China, Namaskaar, Siipiweikot, Ravintola FLQ, Kampin Pippuri, Asia Buffet, Picnic, Cafe Metro, Cafe Cao
 - Muut: Flying Tiger, La Chica kynsistudio, Fitness Village kuntokeskus (rakenteilla)

Keskustassa muita yhtenäisiä maanalaisia liiketilakokonaisuuksia on vain vähän:

- Stockmannin tavaratalon maanalaiset tilat muodostavat vahvan päivittäistavaravetoisen kokonaisuuden, joka yhdistyy myös Akateemisen kirjakaupan alakerran sisustusmaailmaan sekä parkkihalliin

- Kauppakeskus Kluuvi katutasen alapuolella on Alepa, Subway ja Aasialainen ravintola – alunperin kerroksessa oli kauppahallityyppinen Eat & Joy Maatilatori, joka ei kuitenkaan menestynyt
- Kauppakeskus Galleria Esplanadin alakerrassa on nykyisin Böknäs-huonekalumyymälä. Aiemmin alakerrassa on mm. Bang & Olofsonin ja Sony Centerin elektroniikkamyymälät sekä alunperin Marimekon myymälä.
- Ydinkeskustassa monilla liiketiloilla on katutasen liiketiloihin suoraan liittyvä maanalainen kerros

Liite 2 Keskustan maanalaisen liiketilöjen yhdistyminen sääsuo- jattuihin kulkuuteksiin ja pysäköintilaitoksiin



Lähde: Colliers, kartoitus kevät 2018

Liite 3 Maanalaisten liiketilojen tyypillisiä toimijoita

Seuraavaan kuvioon on koottu tyypillisiä maanalaisiin tiloihin sijoittuvia myymälöitä päätoimialoitain:

Päivittäistavarakaupat

- Lähikaupat (Alepa, K-market)
- Supermarketit (S-market, K-supermarket, Lidl, Stockan herkku)
- Kioskit
- Alko
- Apteekki
- Pt-erikoismyymälät (karkkikauppa, leipomomyymälä, terveyskauppa, luontaistuotekauppa, etninen ruokakauppa)

Kahvilat ja ravintolat

- Kahvilat
- Take away –kahvilat
- (Pikaruoka)ravintolat
- Pubit, yökerhot

Erikoismyymälät

- Nopean ostamisen erikoiskaupat (Flying Tiger, Fotokauppa, kukkakauppa, kirjakauppa, operaattorikauppa, tupakkakauppa)
- Destinaatiomyymälät, rajattuun kohderyhmään erikoistuneet myymälät (erikoismuotikauppa, pelikauppa, lahjatavarat yms)
- (Halpa)tavaratalot, suurmyymälät, 2-kerroksisen myymälän alakerta

Kaupalliset palvelut

- Parturi-kampaamo
- Kauneushoitolat
- Kännykänkorjaus
- Liikuntatilat
- Leffateatterit
- Pelit, uhkapelit
- WC:t, säilytyslokerot, myyntiautomaatit

Julkiset palvelut

- Lipunmyynti
- Yhteispalvelupisteet
- Taide, näyttelytilat
- Nuorisotilat
- Seurakunnan tilat

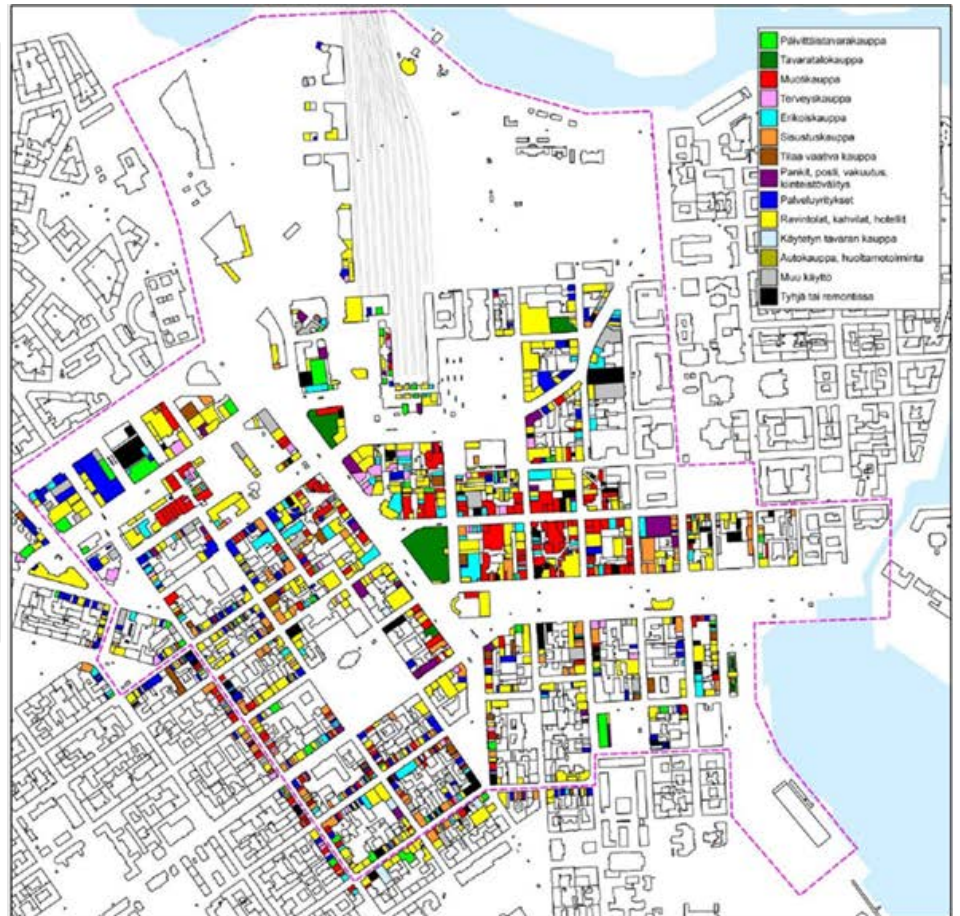
Lähde: Colliers, kevät 2018

Liite 4 Helsingin maanpäälliset liiketilat 2017

Helsingin kävelykeskustan liiketilat 2017

	Lukumäärä	Pinta-ala k-m ²
Päivittäistavara- ja Alko	105	30 100
Tavaratalokauppa	12	74 900
Terveystieteiden kauppa	69	10 700
Muotikauppa	307	76 900
Sisustuskauppa	139	27 900
Muu erikoiskauppa	160	36 400
Tilaa vaativa kauppa	32	13 900
Vähittäiskauppa yhteensä	824	270 800
Pankit, vakuutus, posti	37	10 800
Ravintolat, kahvilat, hotellit	533	158 200
Käytetyn tavarankauppa	29	4 500
Muut palveluyritykset	239	45 600
Palvelut yhteensä	838	219 100
Kauppa ja palvelut	1 662	489 900
Muu käyttö	75	21 400
Tyhjä tai remontissa	127	33 000
<i>Tyhjien osuus</i>	7 %	6 %
Liiketilat yhteensä	1 864	544 300

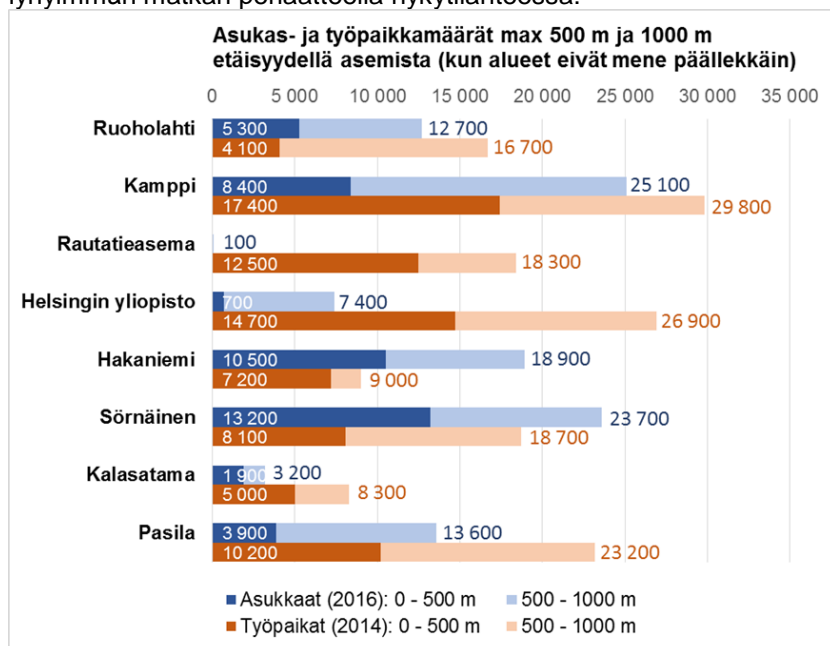
Lähde: WSP Karttoitus 2017



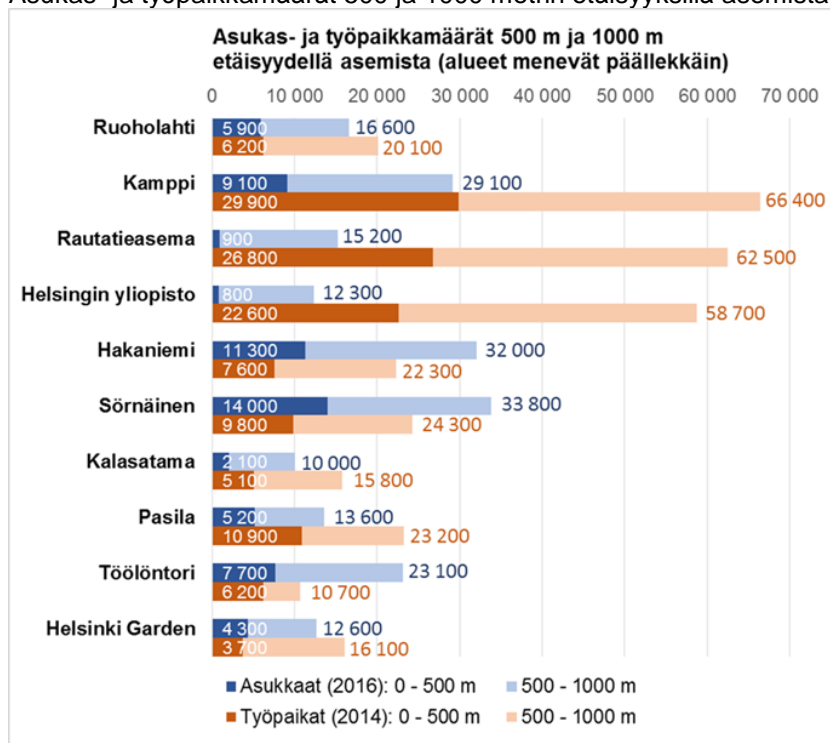
Lähde: Helsingin kävelykeskustan periaatesuunnitelman kaupallinen arviointi. WSP 2017

Liite 5 Asukas- ja työpaikkamäärät maan-alaisten asemien ja tilojen lähellä

Asukas- ja työpaikkamäärät 500 ja 1000 metrin etäisyyksillä maanalaisista tiloista ja asemista lyhyimmän matkan periaatteella nykytilanteessa:



Asukas- ja työpaikkamäärät 500 ja 1000 metrin etäisyyksillä asemista:



Lähde: Colliers, kevät 2018

Liite 6 Keskustan tarkastelussa olevat joukkoliikennepysäkit

Alla on esitetty kartalla keskustan joukkoliikennepysäkit ja nousijamäärät alueittain.



Lähde: HSL

Kuvailulehti

Tekijä(t)	Hietala Markku, Järvinen Saku, Heinonen Jori (Colliers International Oy)
Nimeke	Helsingin maanalaiset tilat; Kaupallinen selvitys
Sarjan nimeke	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2019:5
Julkaisuaika	31.8.2018
Sivuja	51
Liitteitä	-
ISBN	978-952-331-609-6 (verkkoversio)
ISSN	2489-4257 (verkkoversio)
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	Suomi

Tiivistelmä:

Raportti on laadittu osana Helsingin maanalaisen yleiskaavan päivityksen selvityksiä. Selvityksessä tarkastellaan maanalaisten tilojen kaupallista potentiaalia ja huomion kohteena ovat etenkin maanalaisen liikenteen solmukohdat Helsingin kantakaupungin alueella. Työ pitää sisällään erityisesti ydinkeskustan maanalaisten liiketilojen ja reitistön nykytilan kartoituksen ja niiden liittymisen maanpäällisiin kulkuvirtoihin. Taustaksi on tehty tiivis markkina-analyysi sekä lopuksi annetaan suositukset tulevaisuuden kehitystoimenpiteistä.

Selvityksen perusteella maanalaisen yleiskaavan tulisi mahdollistaa mahdollisimman moni Helsingin kantakaupungin ja etenkin ydinkeskustan maanalainen liiketilapotentiaali, jotta keskustan kaupallista vetovoimaa voidaan parantaa. Tässä selvityksessä on suuntaa-antavasti arvioitu kantakaupungin uusien maanalaisten liiketilojen hankepotentiaalin eri sijainneissa olevan yhteensä yli 80 000 neliötä. Suuruusluokaltaan kantakaupungin maanalaisten liiketilojen määrä voisi pitkällä aikavälillä lähes kaksinkertaistua nykyiseen verrattuna.

Avainsanat Maanalainen yleiskaava, maanalaiset tilat, kaupallinen selvitys



Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.