

Helsinki



Keskustahankkeiden elinvoimavaikutusten arviointi

Osa 1: Keskustatoiminnot tänään
ja tulevaisuudessa

22.3.2021



Tiivistelmä





Toimistotyö keskustassa

- Helsingin ydinkeskustan toimistomarkkina on terve ja kysyntä vahvaa.
 - Etätyö ja toimiston roolin muuttuminen → enemmän yrityksiä pienempiin tiloihin → enemmän ihmisiä, mutta harvempi käyntitiheys.
- Toimistotyön rooli keskustassa on vahva jatkossakin.



Kauppa

- Vähittäiskauppa on ollut haasteissa Helsingin keskustassa jo joitain vuosia ja COVID-19 on pahentanut tilannetta merkittävästi.
 - Kaupan alan toimijat näkevät toimintaedellytykset (vuokratasot, asiakasvirrat) haastavina.
 - Toisaalta ydinkeskustat ovat aina erottuneet uniikkiudellaan ja vetovoimallaan ja se ei ole katoamassa Helsingin ydinkeskustasta hetkessä.
 - Fyysistä kauppaa jo tänä päivänä haastavat trendit, kuten verkkokauppa ja kulutustottumusten muutokset, tulevat jatkossakin voimistumaan ja asettamaan muutospainetta sektorille.
- Kaupan sektorilla on suuret muutospainet, ja sen toimintaedellytykset ja mahdollisuus uudistua tulee taata.



Hotellit & matkailu

- Helsingissä on käynnistetty mittava määrä hotellien kehityshankkeita matkailun kasvun siivittämänä. Markkinan kuumentumista on ollut näkyvissä.
 - COVID-19 on riepottanut alaa. Matkailukysynnän odotetaan palautuvan, mutta liikematkailu saattaa jäädä entistä alhaisemmalle tasolle lopullisesti.
- Matkailun vaikutus Helsingin ydinkeskustassa pitänee roolinsa pitkällä aikavälillä, mutta hotellisektorin kasvuun on odotettavissa leikkaus.



Kulttuuri

- Kulttuurilla on merkittävä rooli ydinkeskustan toimintona ja aktiviteettina.
 - Sektorilla tapahtuu muutoksia moneen suuntaan, mutta ei ole nähtävissä että sen rooli ydinkeskustassa heikkenisi mikäli siihen panostetaan jatkossakin.
- Osa tulevaisuudenkin ydinkeskustaa.



Liikenne

- Helsingin ydinkeskusta on erittäin merkittävä joukkoliikenteen solmukohta ja uudet raidehankkeet vahvistavat sitä entisestään.
 - Liikkuminen voi muuttua merkittävästi 2020- ja 2030-luvuilla ja tällä voi olla heikentävä vaikutus ydinkeskustan rooliin vaihtoasemana. Tulevaisuuden kehitys on kuitenkin epävarmaa.
- Liikenne pysynee tärkeässä roolissa jatkossakin.

Sisällysluettelo

Tiivistelmä

Johdanto

Osa 1: Tausta-analyysi

1.1 Ydinkeskustatoiminnot Helsingissä tänään

- Työpaikat
- Vähittäiskauppa
- Hotelli- ja majoitustoiminta

1.2 Ydinkeskustan projektit

- Ydinkeskustan projektit

1.3 Markkina-analyysi

- Toimistomarkkina
- Vähittäiskauppa

1.4 Keskustatoimintojen tulevaisuus

- Keskustatoiminnot
- Työ & liike-elämä
- Vähittäiskauppa
- Ajanviete & kulttuuri
- Muut toiminnot
- Yhteenveto



Tämän toimeksiannon tarkoituksena on tutkia Kaivokadun ympäristön hankkeiden vaikutuksia Helsingin ydinkeskustan elinvoimaisuuteen.

Alustavasti sovitut työssä tutkittavat hankkeet ovat:

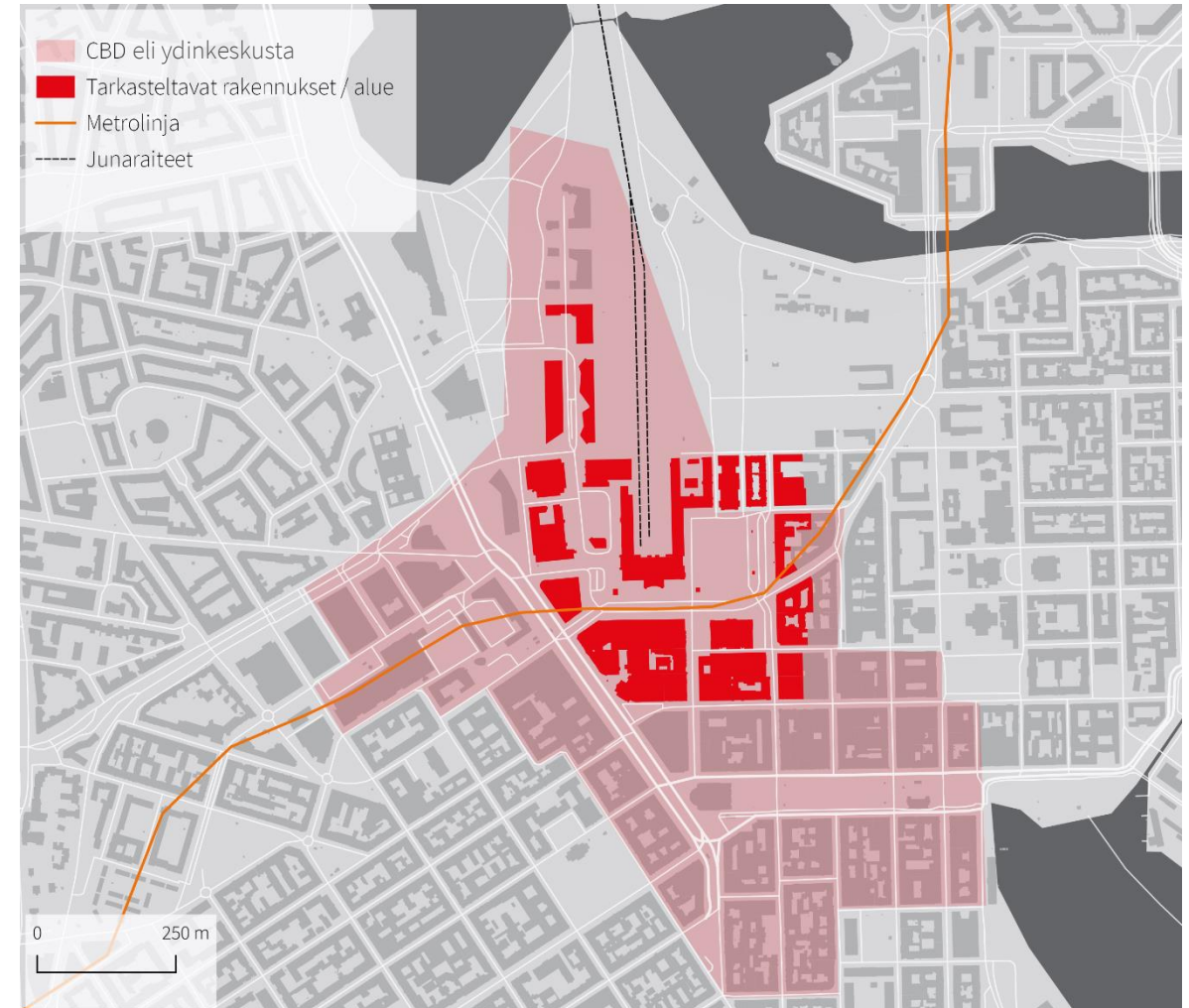
- Kruunusillat-raitiotien päätepyssäkki – 3 vaihtoehtoa
- Uusi Eliel
- Sokoksen maanalainen laajennus
- Hotelli Vaakunan laajennus
- Hotelli Grand Hansa
- Kaisantunneli
- Hotelli Scandic Rautatieasema
- Rautatieaseman kehitys

Tätä työtä varten valittiin tarkasteluun Kaivokadun/päärautatieaseman välitön lähialue (oikeanpuoleisessa kartassa voimakkaanpunaisella). Alueeseen kuuluvat korttelit, joihin tässä analyysissä käsitellyt tulevaisuuden muutokset tulevat vaikuttamaan eniten.

Työ koostuu neljästä osiosta:

1. **Tausta-analyysi**, jossa käsitellään alueen nykytilaa, markkinatilannetta, tulevaisuuden hankkeita sekä keskustatoimintojen tulevaisuutta yleisesti.
2. **Elinvoimaisuuden arvioinnin viitekehys**, jossa selvitetään mitä tieteelliset ja ei-tieteelliset lähteet kertovat elinvoiman mittaamisesta sekä luodaan viitekehys ja mittaristo elinvoimavaikutusten arvioimiseksi paikallisessa kontekstissa.
3. **Hankkeiden elinvoimavaikutusten arviointi**, jossa käytetään edellisessä osiossa luotua arviointiviitekehystä vaikutusten arviointiin.
4. **Yhteenveto ja suositukset**

Tämä raportti sisältää ainoastaan osan 1.



Osa 1: Tausta-analyysi

1.1 Ydinkeskustatoiminnot Helsingissä tänään

1.2 Ydinkeskustan projektit

1.3 Markkina-analyysi

1.4 Keskustatoimintojen tulevaisuus

1.5 Johtopäätökset

1.1 Ydinkeskustatoiminnot Helsingissä tänään



Tarkasteltava alue

- Tätä työtä varten valittiin tarkasteluun Kaivokadun/päärautatieaseman välitön lähialue (oikeanpuoleisessa kartassa voimakkaanpunaisella). Alueeseen kuuluvat korttelit, joihin tässä analyysissä käsitellyt tulevaisuuden muutokset tulevat vaikuttamaan eniten.
- Demografista tarkastelua varten hyödynnetään tässä analyysissä 250*250 metrin ruutudataa (Suomen ympäristökeskus 2019). Ruudut eivät mene täysin yksiin valittujen rakennusten kanssa, vaan ne sisältävät osittain tarkastelualueen ulkopuolista tietoa (esim. Kaisa-kirjaston kortteli on mukana).

Ydinkeskusta / CBD

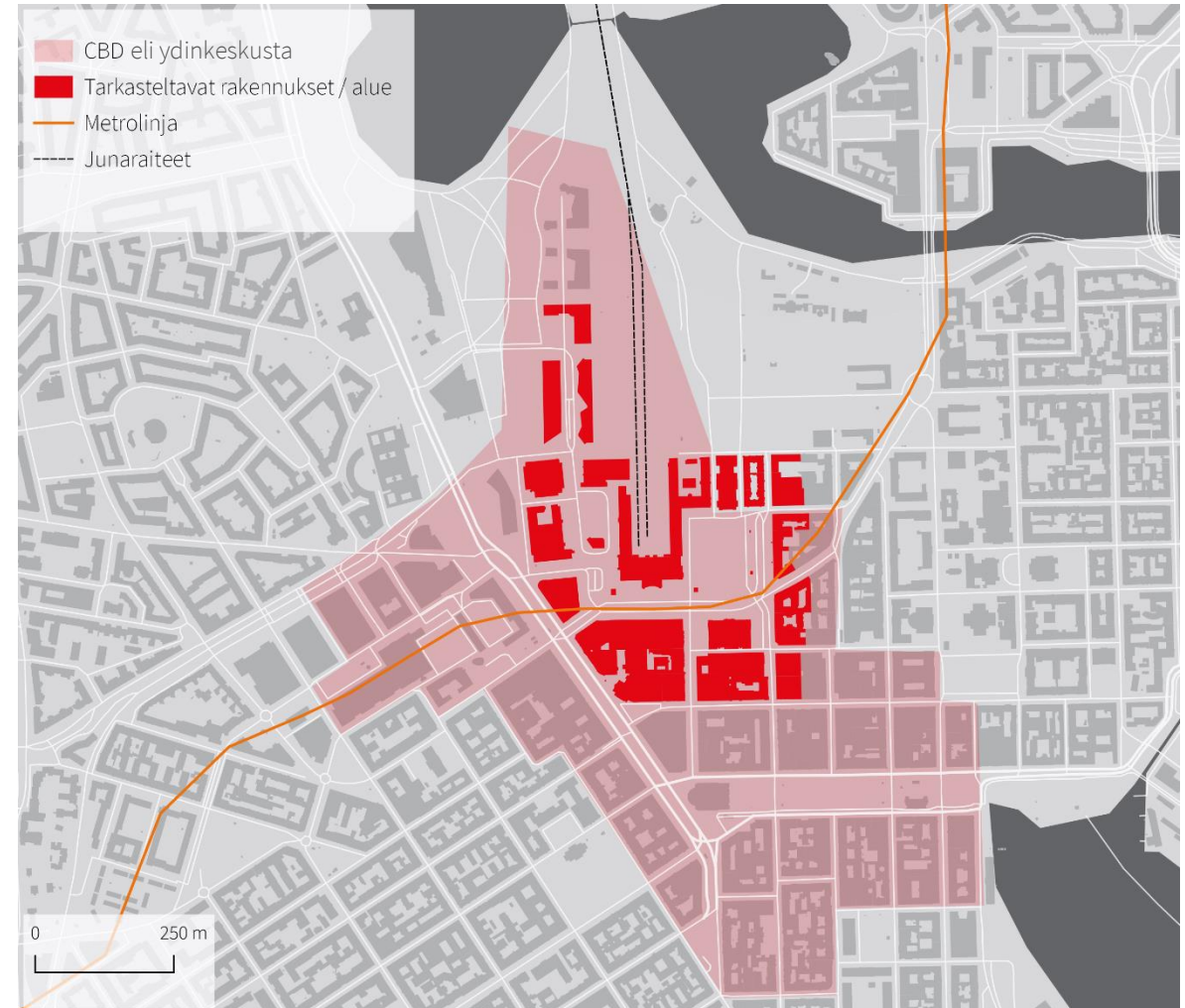
- Ydinkeskustaa eli CBD:tä käytetään tässä analyysissä vertailukohtana tarkastelualueelle. Monet Kaivokadun ympäristön muutoshankkeet vaikuttavat suorasti myös koko ydinkeskustaan, vaikka se ei kokonaisuudessaan kuulu tarkasteltavaan alueeseen.
- CBD:n aluerajauksena käytetään Helsinki Research Forum-tutkimusryhmässä sovittua rajausta. Helsinki Research Forum on neljän kiinteistöalan toimijan (JLL, CBRE, Cushman & Wakefield ja KTI Kiinteistötieto) muodostama ryhmä, jonka ensisijainen tarkoitus on parantaa pääkaupunkiseudun toimitilamarkkinoista julkaistavan markkinatiedon laatua.

High street

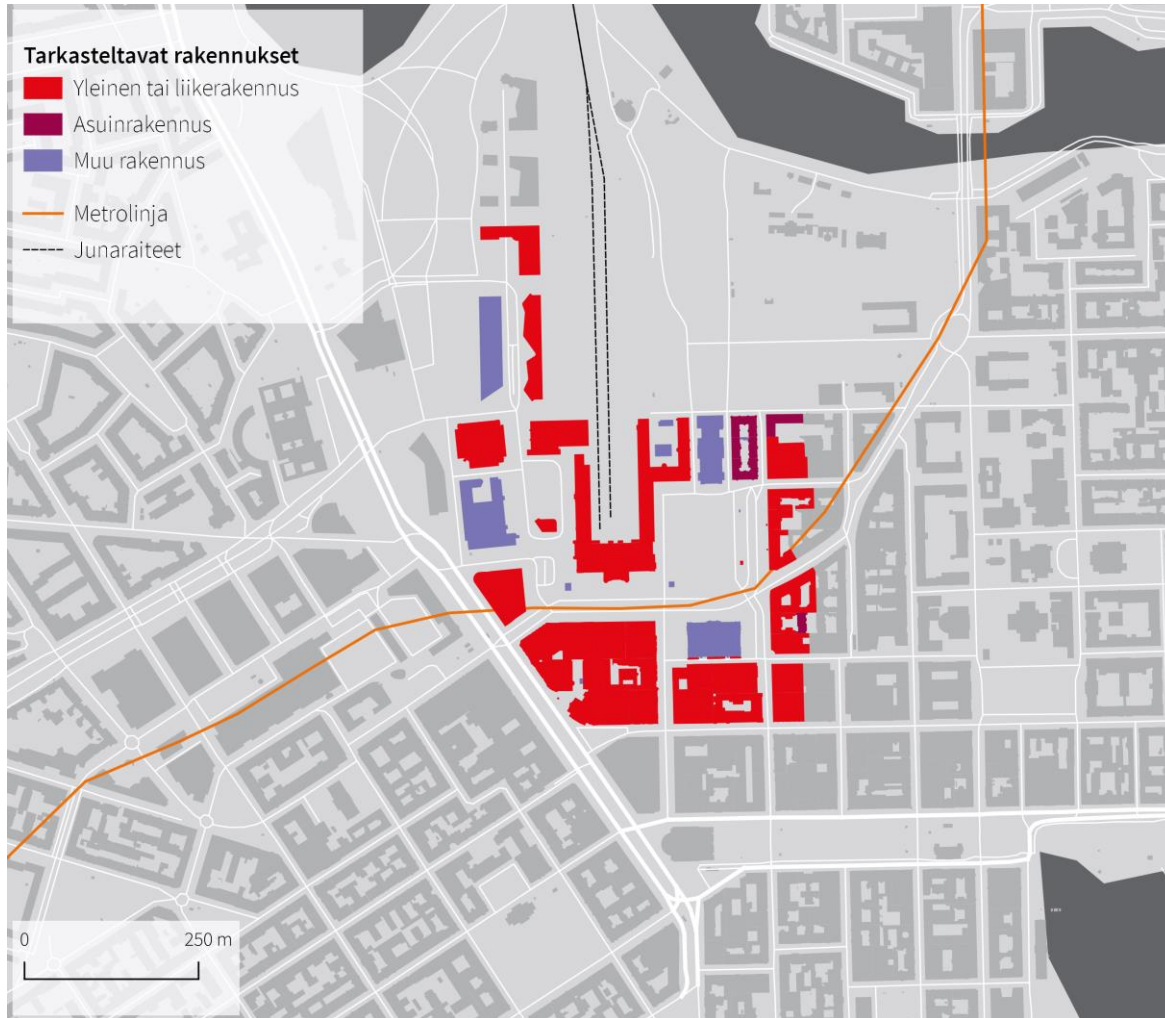
- Tärkein vähittäiskaupan alue. Aleksanterinkatu-Mikonkatu-Pohjois-Esplanadin alue.

F&B

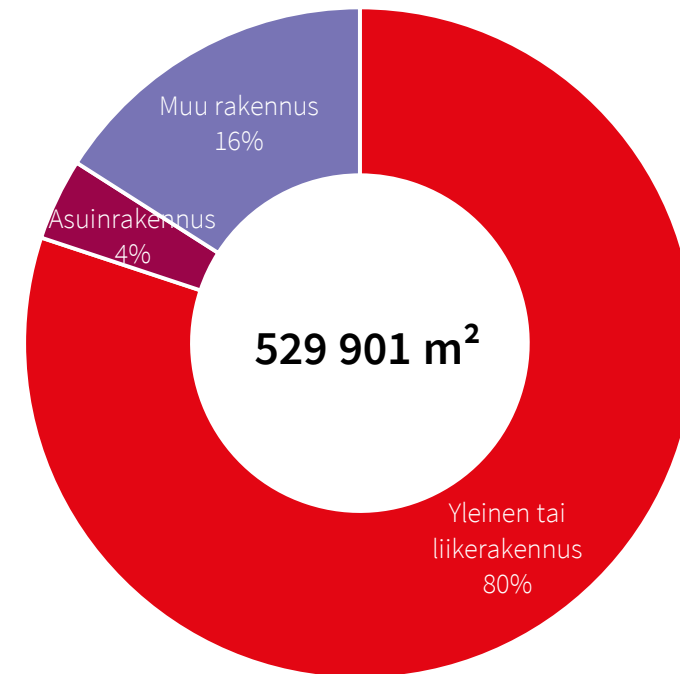
- Food & beverage, ravintola-alan toimijat ja tarjonta.



Rakennusten pääkäyttötarkoitukset

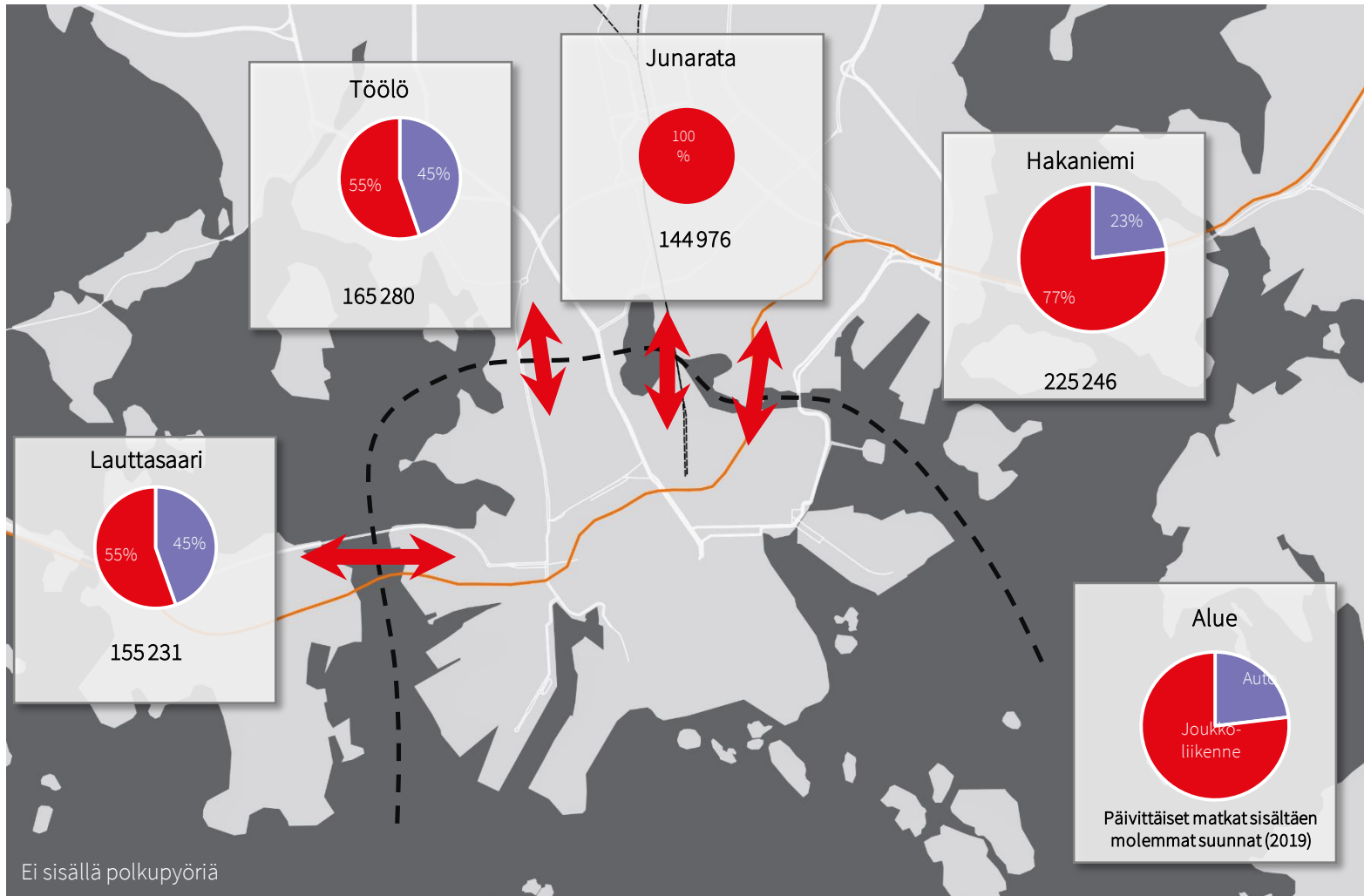


Tarkastelualueen kerrosala pääkäyttötarkoituksen mukaan



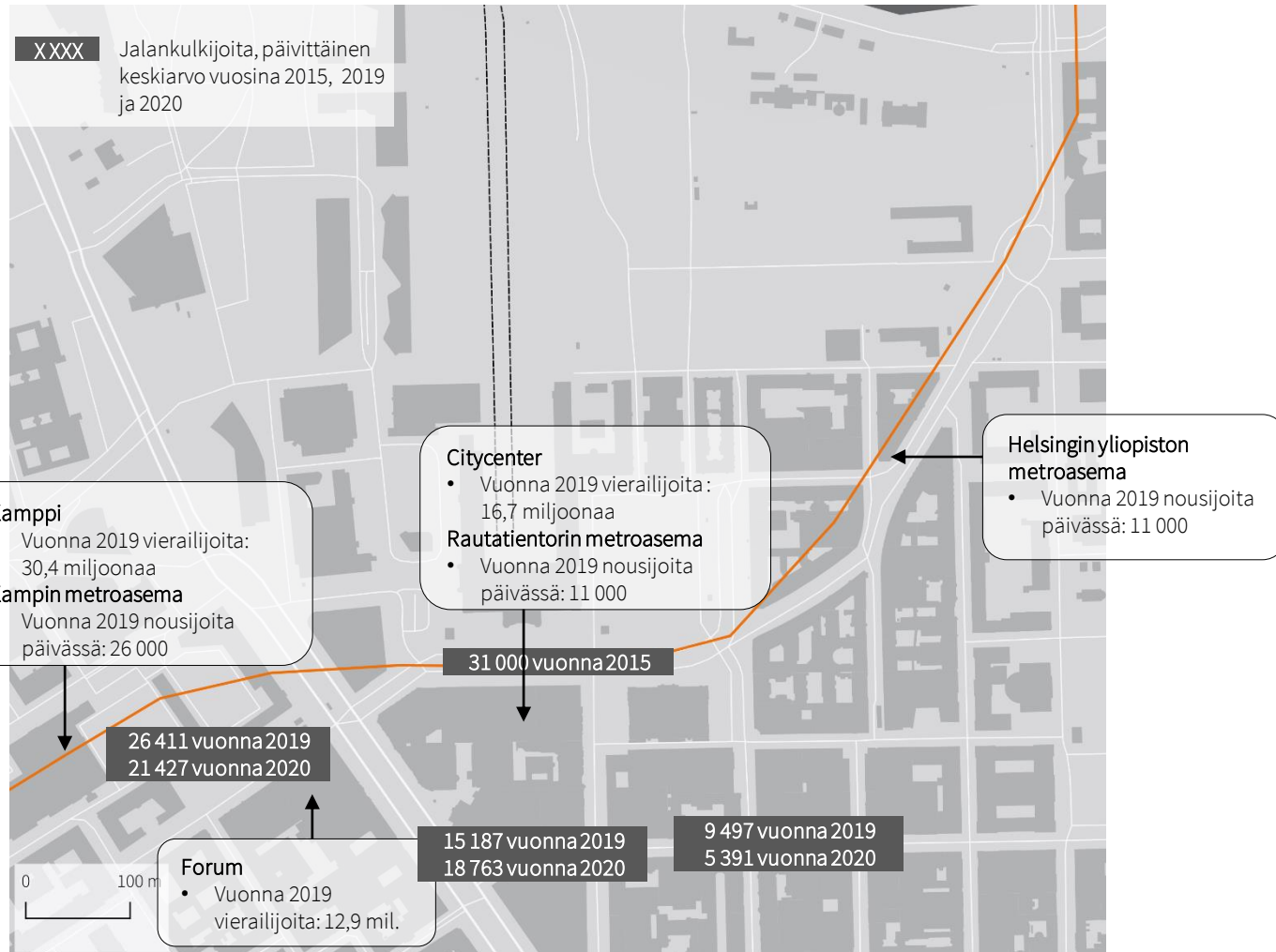
Huom! Data perustuu rakennustietokannan mukaisiin pääkäyttötarkoituksiin eikä kaikissa tapauksissa täysin vastaa todellisuutta nykyhetkellä.

Mistä ja millä keskustaan saavutaan



Tärkeimmät havainnot

- Helsingin niemelle saavutaan eniten Hakaniemestä, ja muihin sisääntulosuuntiin saapuminen on jakautunut melko tasaisesti.
- Oheisessa kartassa korostuu autolla saapuminen lännestä. On huomioitava, että data ei sisällä länsimetron vaikutusta.



Tärkeimmät havainnot

- Tutkittava alue on jalankulkijavirroiltaan erittäin vilkas.
- Lähes kaikki alueen kadut ovat vilkkaita kävelyreittejä. Jalankulkijavirran tärkeimpänä ajurina on alueen joukkoliikenne.

Jalankulkijalaskennat kuvaavat ajanjaksoja 1.1.2019-31.12.2019 ja 1.1.2020 ja 31.12.2020 keskustan koneellisilla jalankulkulaskentapisteillä. Konelaskentapisteitä ei ole Kaivokadun alueella, ja esitetty jalankulkijamäärä 31 000 on vuodelta 2015.

Työpaikat (I/III)

Yritysten ja työpaikkojen toimialajakauma tarkastelualueella



21 000

työpaikkaa tarkasteltavalla alueella

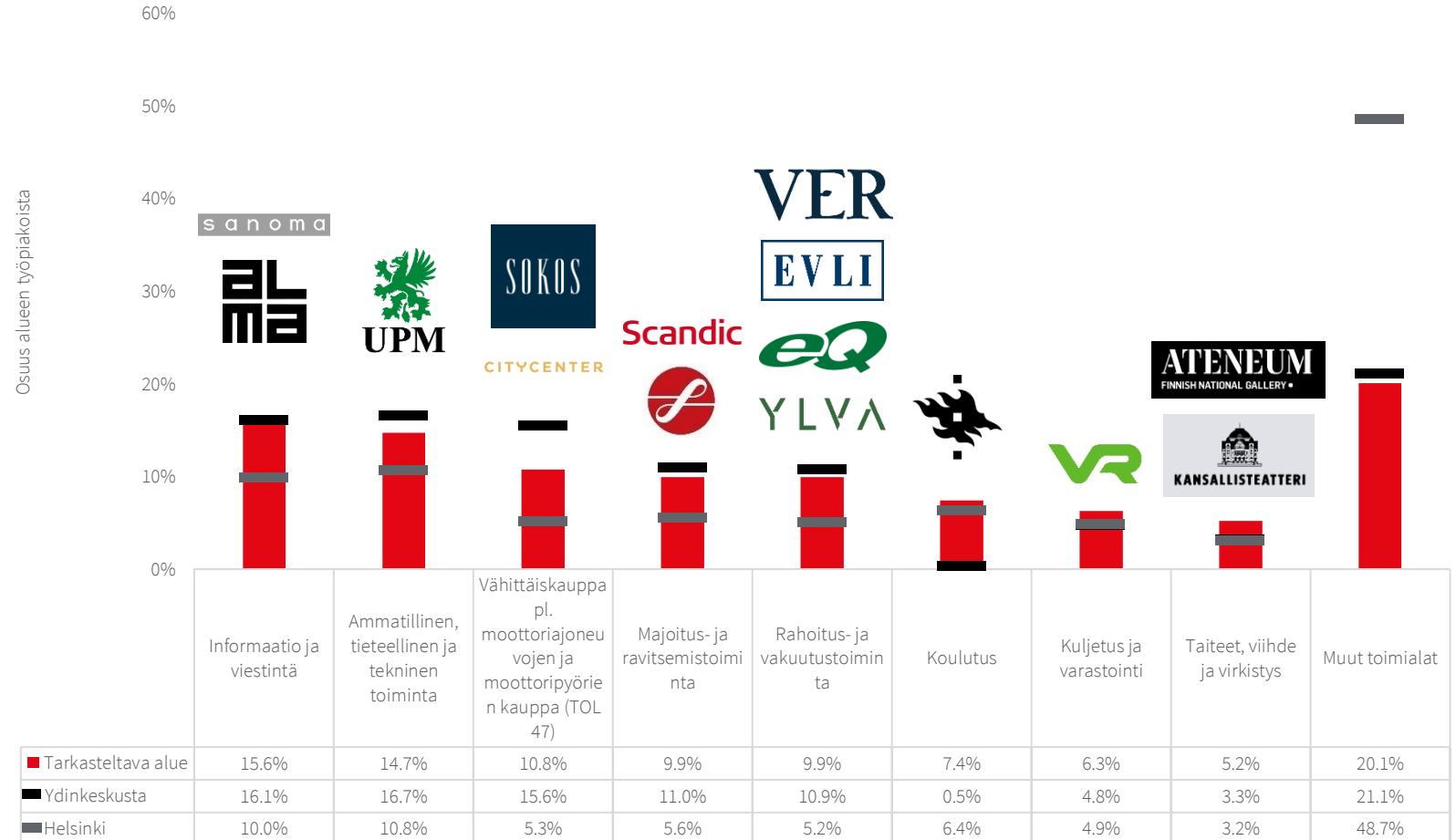
36 100

työpaikkaa ydinkeskustan alueella

Työpaikkojen toimialajakauma tarkastelualueella

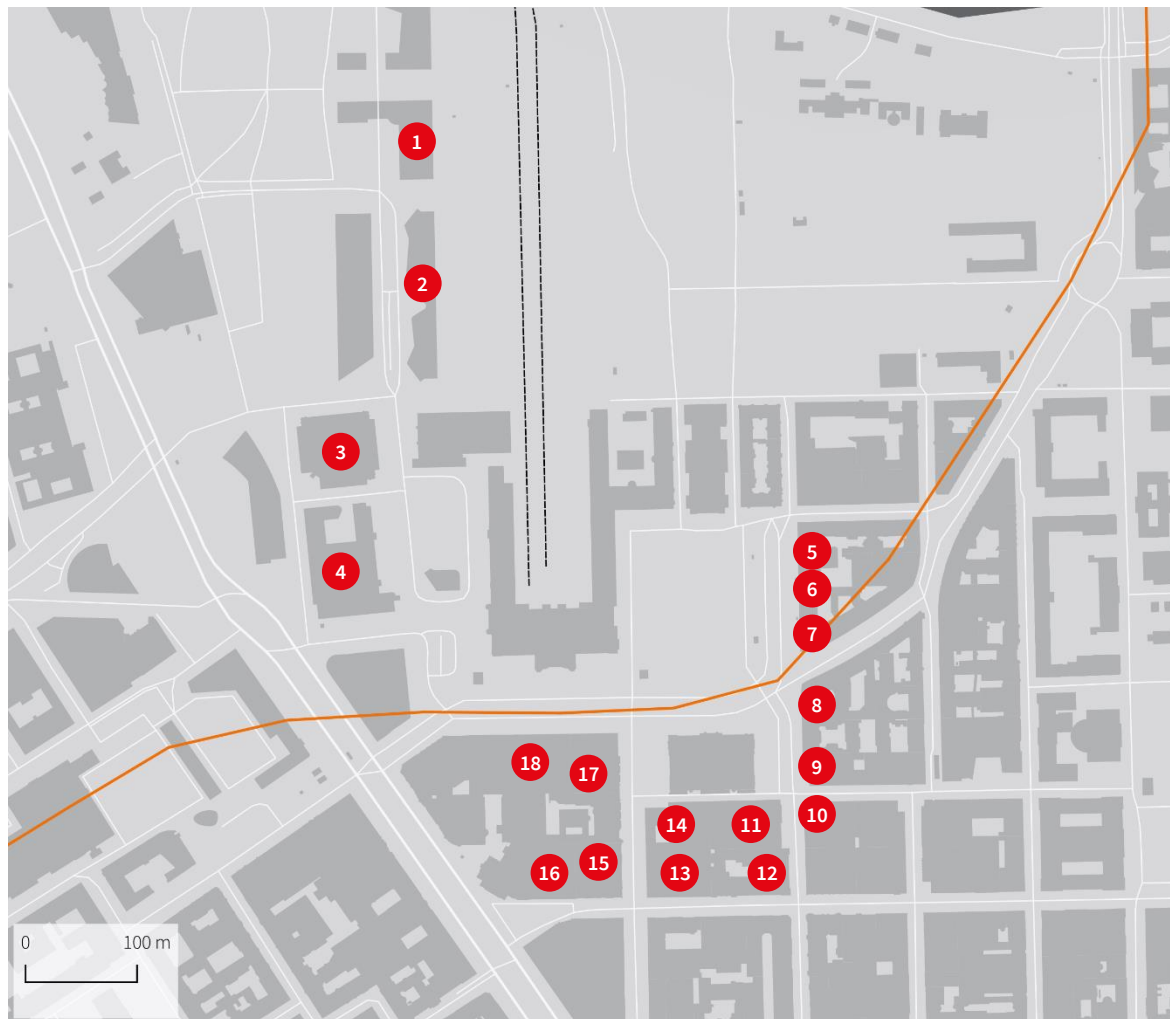
- Yleisin työpaikkojen toimiala tarkasteltavalla alueella on informaatio ja viestintä. Tämä selittyy suurten mediatalojen pääkonttoreilla.
- Sanoma, Alma Media ja UPM ovat suurimpia yksittäisiä työpaikkoja alueella.
- Alueella ja muualla ydinkeskustassa on valtakunnallisesti merkittävien rahoitustoiminnan työpaikkojen keskittymä.
 - Suuret instituutiot, kuten vakuutusyhtiöt, ovat tilantarpeensa takia pääasiassa ydinkeskustan ulkopuolella.
- Tarkasteltavalla alueella on useita kauppakeskuksia ja hotelleja, mikä selittää vähittäiskaupan ja majoitustoiminnan korkeaa osuutta.

Työpaikkojen toimialajakauma tarkasteltavalla alueella



Työpaikat (II/III)

Toimistorakennusten laatutaso & vuokralaiset

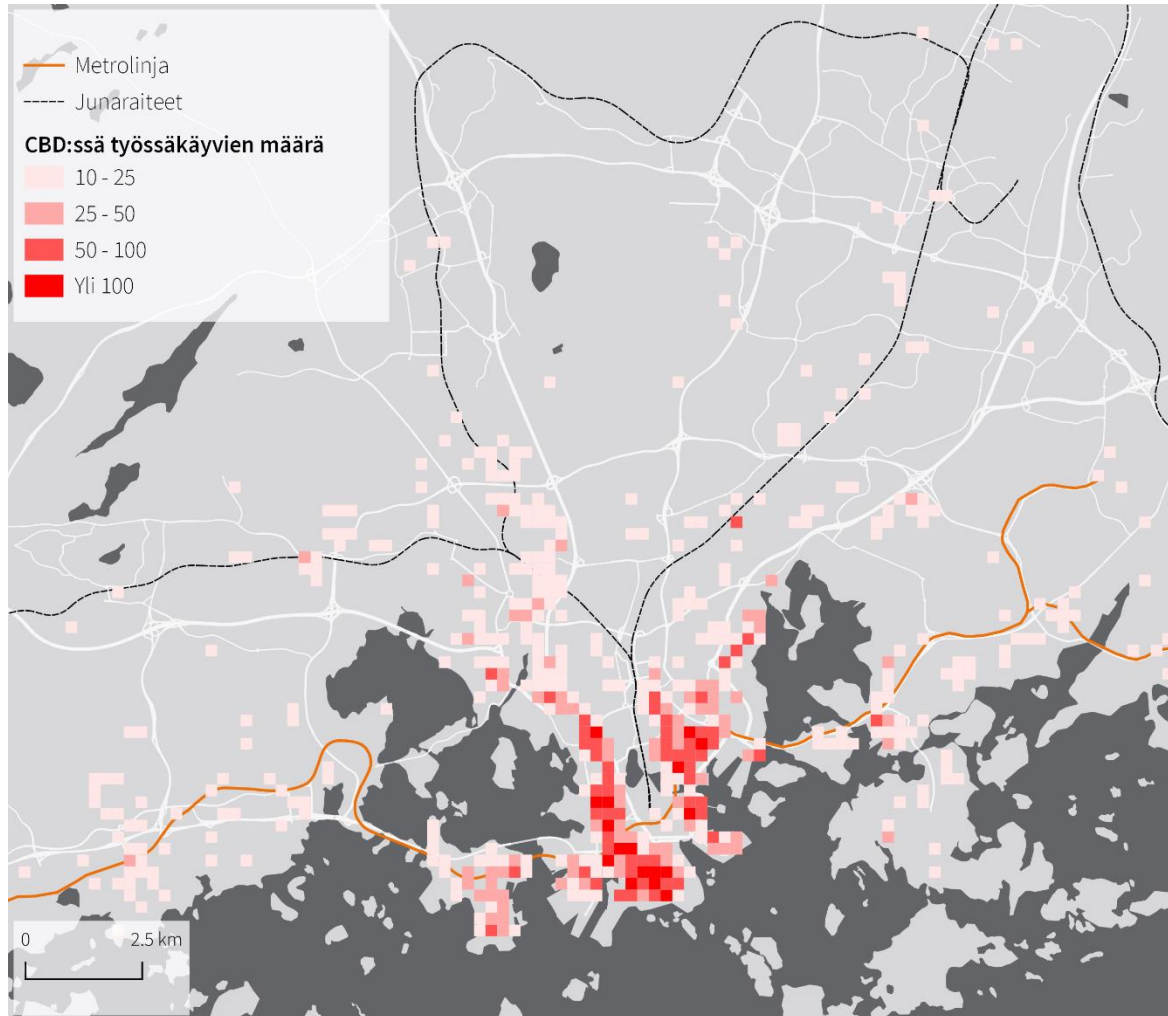


ID	Rakennus	Rakennus- vuosi	Kerrosala (m ²)	Tilan laatutaso	Esimerkkivuokralaisia
1	Alvar Aallon Katu 1	2013	12 853	A	UPM
2	Töölönlahdenkatu 3	2014	16 800	A	KPMG, Barona, Talentgate
3	Sanomatalo	1999	27 767		Sanoma, Metso
4	Postitalo	1938	28 542	B	Spaces
5	Mikonkatu 19	1889	9 662	B	Vertico
6	Mikonkatu 17	1942 / 2002	9 709	B	Fox, Alnet
7	Mikonkatu 15	1940	11 420	B	Sievo
8	Mikonkatu 13	1924	15 567	B	Helsingin OP
9	Mikonkatu 9 / Yliopistonkatu 7	1900	9 829		Epicenter-coworking
10	Mikonkatu 7 / Yliopistonkatu 10	1910	8 151		Remontissa
11	Aikatalo	1961	17 721	B	SAV-rahoitus, STTK, Eilakaisla
12	Aleksanterinkatu 15	1890	14 571	B	Nordic Language Partners
13	Aleksanterinkatu 17 / Keskuskatu 5	1927	17 702	B	JLL, Juuri Partners
14	Keskuskatu 7	1970	13 648	A	Merilampi, EA
15	Aleksanterinkatu 19 / Keskuskatu 4	1898	10 102	B	Evli, August, Northern Horizon
16	Aleksanterinkatu 21	1898	9 241	B	United Bankers
17	Makkaratalo / Kaivokatu 8	1966	21 891	B	Zmarta, Freedom Rahoitus
18	Kaivokatu 6	1967	25 351	A	Aberdeen Standard Investments

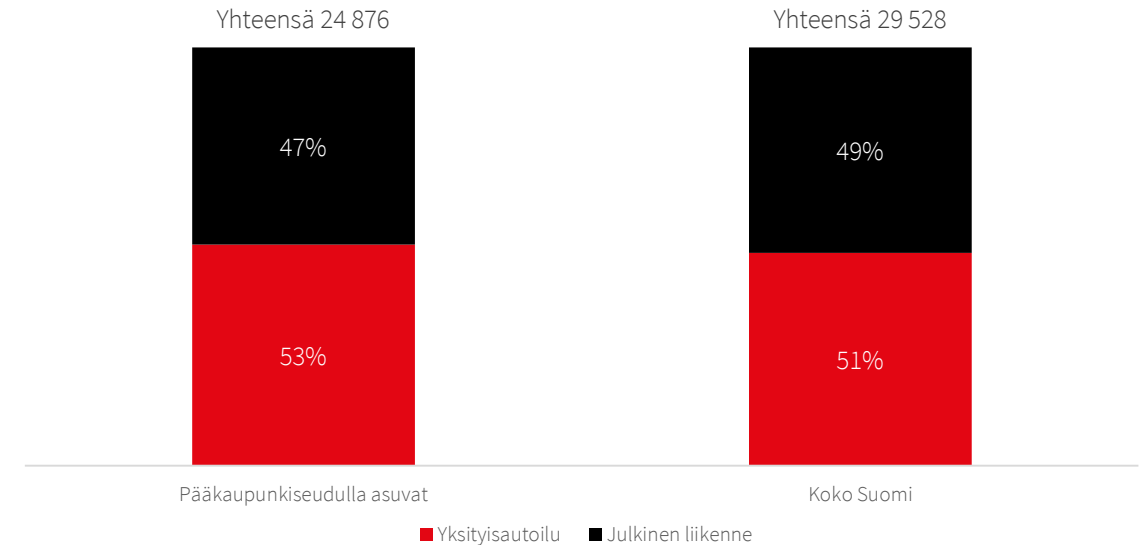
- Suurin osa tarkastelualueen toimistokannasta on B-laatutasoa johtuen vanhoista rakennuksista ja runkojen haasteista vastata nykyaikaiseen toimistotilarpeeseen. Sijainnista johtuen kysyntä näille on kuitenkin erittäin kovaa.
- Laatutasomääritykset perustuvat JLL:n subjektiiviseen arvioon.

Työpaikat (III/III)

Työssäkäynti ydinkeskustaan



Ydinkeskustan alueella työskentelevät ihmiset kulkumuodon* mukaan



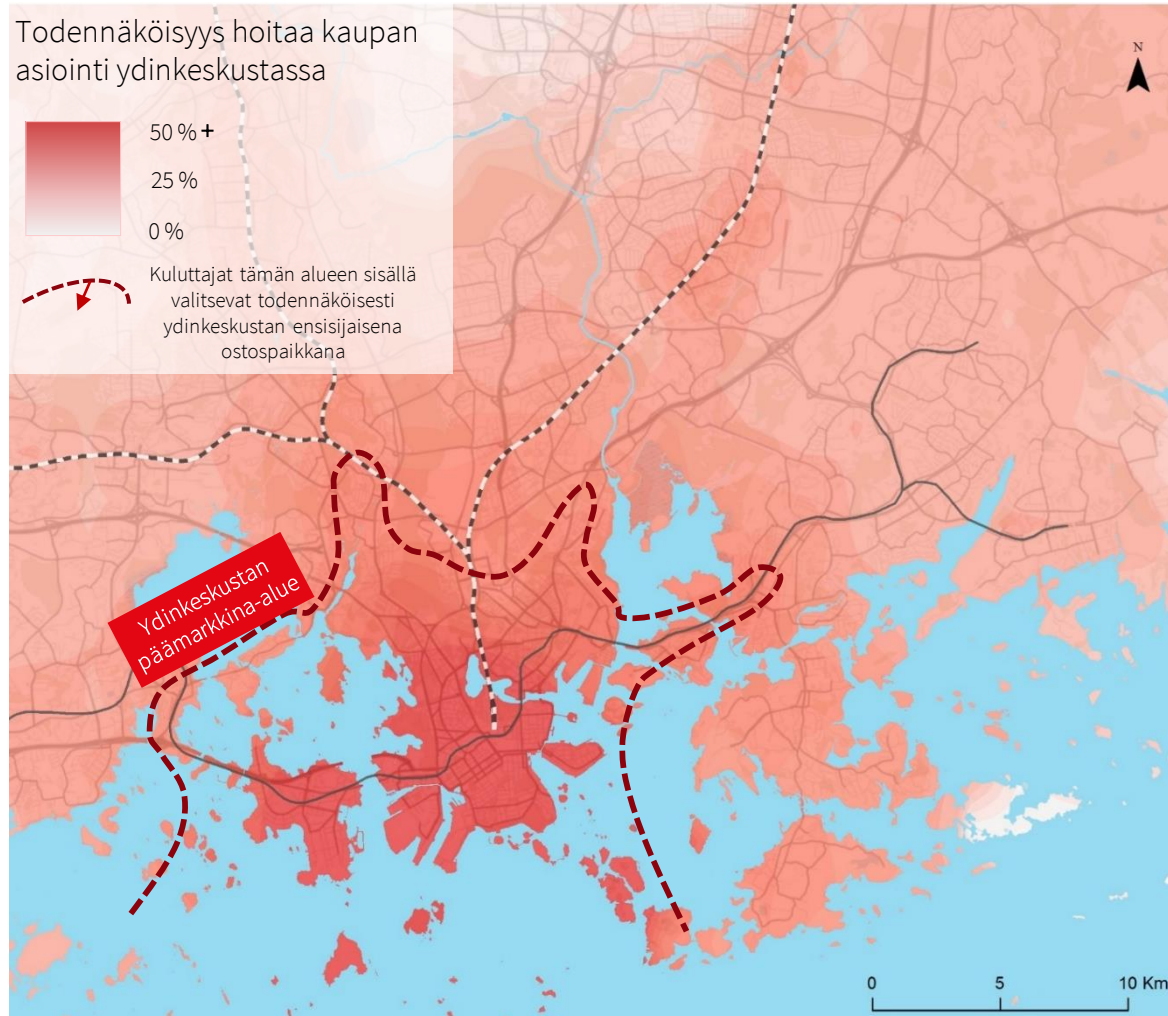
*Yllä esitetyt osuudet perustuvat oletukseen, että mikäli työntekijän kotitaloudessa on auto, sitä käytetään aina työmatkaan. Arvio ei siis ota huomioon kevyttä liikennettä tai autotalouksissa asuvien ihmisten julkisen liikenteen käyttöä, antaen liikaa painoa yksityisautoilulle.

Tärkeimmät havainnot

- Suurin osa ydinkeskustassa työskentelevistä ihmisistä asuu Kehä III:n sisällä.
- Kantakaupungissa asuvat ihmiset työskentelevät muihin alueisiin verrattuna useammin ydinkeskustassa. Todennäköisimpiä kulkumuotoja kantakaupungin sisällä ovat julkinen ja kevyt liikenne.

Vähittäiskauppa (I/M)

Markkina-alueen potentiaali



Huff-vetovoimamallinnus

- Oheinen kartta näyttää Huff-vetovoimamallinnukseen perustuvat asiointitodennäköisyydet Helsingin ydinkeskustassa.
- Ostovoimakertymä alueelta, jolta asioidaan ydinkeskustassa, koko väestön ostovoimakertymä on noin 5.4 miljardia euroa (josta vain osa kohdistuu vähittäiskauppaan).
- Lisäksi ydinkeskustassa asioidaan suurilla todennäköisyyksillä myös kauempaa, koska keskusta-alue on ainutlaatuinen vähittäiskaupan kohde ja suurempi kuin mikään muu kaupan keskittymä Suomessa.
- Tämän lisäksi matkailijat tuovat ostovoimaa ydinkeskustaan.

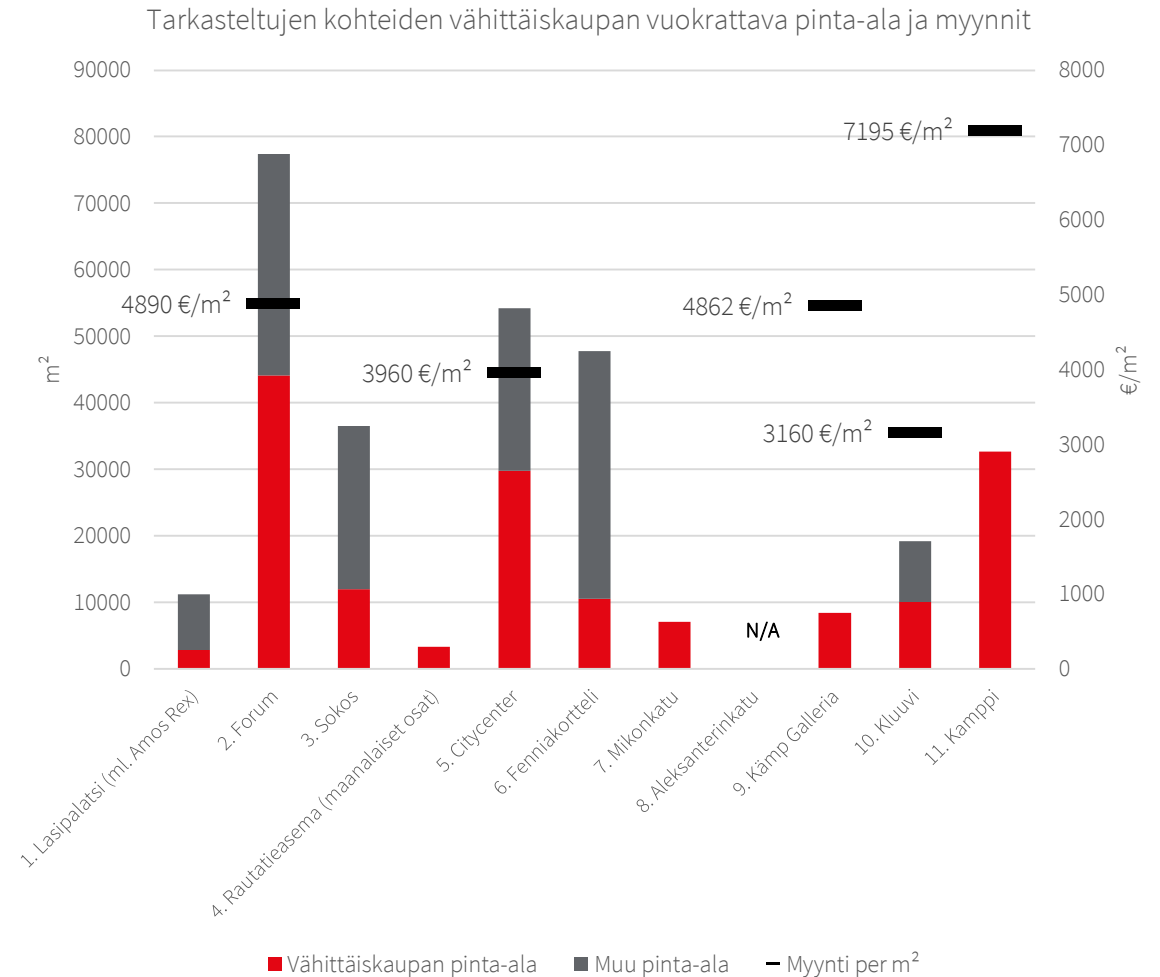
	Ydinkeskustan pääasiallinen markkina-alue	Pääkaupunkiseutu
Väestö	197 365	1 112 758
Ostovoimakertymä	Noin 5,4 mrd. €	Noin 24,5 mrd. €

Tärkeimmät havainnot

- Asiointitodennäköisyys Helsingin ydinkeskustassa on korkea koko pääkaupunkiseudulta ja alueen asema vähittäiskaupassa on hyvin vahva.

Vähittäiskauppa (II/V)

Keskeisimmät vähittäiskaupan kohteet



Vähittäiskauppa (III/V)

Laadullinen arviointi



Kohde	Vähittäiskauppa: impulssi vai destinaatio?	JLL:n kommentit
1. Lasipalatsi	Destinaatio	Lasipalatsin vähittäiskauppa ja Amos Rex ovat selkeästi destinaatiokohteita.
2. Forum	Molemmat	Suuri, muotivetoinen kauppakeskus tarjoaa sekä destinaatio-että impulssivähittäiskauppaa.
3. Sokos	Molemmat	Itse tavaratalo edustaa destinaatio-vähittäiskauppaa. Alakerran S-Market nojaa vahvasti ohikulkevaan asiakasvirtaan. Sijainti toimii osin myös impulssiostamiseen.
4. Rautatieaseman vähittäiskauppa	Impulssi	Rautatieaseman ja metrotunnelin kaupallinen tarjonta on käytännöllistä ja suunnattu julkisen liikenteen matkustajavirroille.
5. Citycenter	Molemmat	Citycenterin pohjakerros yhdistyy asematunneliin ja edustaa pääasiassa tarvepohjaista kauppaa. 1. kerroksen palvelut hyötyvät läpikulkijavirroista. 2. kerroksen ravintolamaailma on suosittu lounaskohde.
6. Fenniakortteli	Molemmat	Fennia-korttelin vähittäiskaupan tarjonta painottuu ravintolatoimintaan ja viihde- ja vapaa-ajan palveluihin, mutta siellä on jonkin verran myös impulssi-vähittäiskauppaa.
7. Mikonkatu	Destinaatio	Aikatalon kohdalla Mikonkadun vähittäiskauppa painottuu ravintoloihin ja kahviloihin. Lähempänä Esplanadia tarjonta edustaa high street -kivijalkakauppaa.
8. Aleksanterinkatu	Pääasiassa destinaatio	Aleksanterinkadun vähittäiskaupan tarjonta on vahvasti destinaatiopainotteista. Jalankulkijamäärät kadulla ovat suuria, ja tämän myötä alueella on myös impulssitarjontaa, erityisesti kahviloita ja ravintoloita.
9. Kämp Galleria	Destinaatio	Destinaatiokohte. Suurin osa keskuksen vuokralaisista on Helsingissä / Suomessa uniikkeja.
10. Kluuvi	Molemmat	Kluuvissa on aiemmin ollut suurempi määrä destinaatio-vähittäiskauppaa, mutta tällä hetkellä vuokralaiskanta on impulssipainotteisempi, erityisesti muuhun Aleksanterinkadun alueeseen verrattuna.
11. Kamppi	Molemmat	Kamppi on joukkoliikenteen solmukohta, ja tarjoaa suuren määrän impulssi-vähittäiskauppaa ohikulkijoille. Kampissa on myös monia arvostettumia brändiliikkeitä sekä vetoimainen ravintolatarjonta.

Vähittäiskauppa (IV/V)

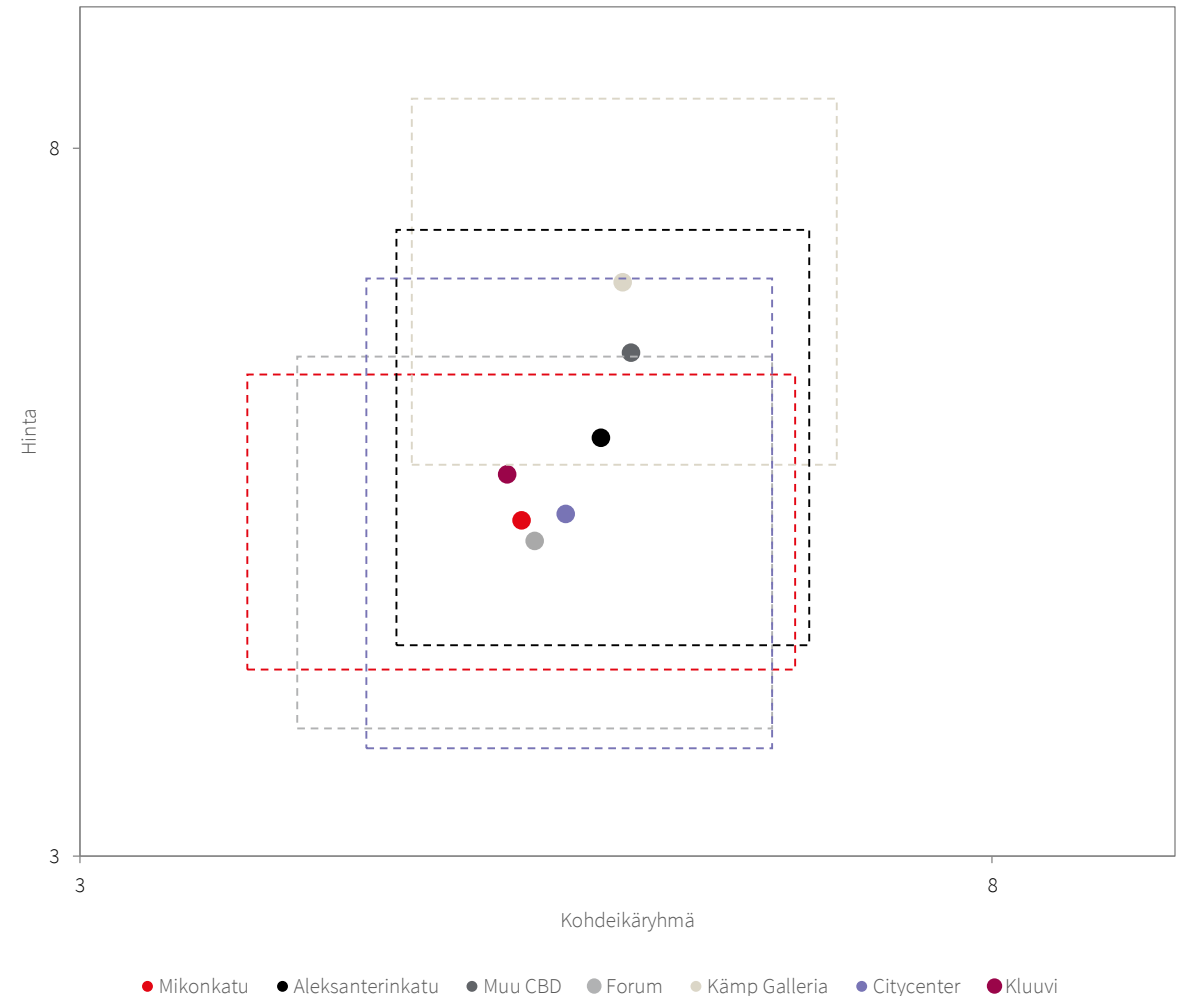
Asemoituminen

Metodologia

- Jokaiselle oikeanpuoleisessa kuvaajassa esitetyn vähittäiskaupan kohteen vuokralaiselle on määritetty hinta- ja kohdeikäryhmäluokka (arvot 1-10). Pisteet kuvaavat kohteen vuokralaisten saamien arvojen keskiarvoa. Oikeanpuoleista kuvaajaa on tarkennettu kuvaamaan väliä 3-8, jotta erot kohteiden välillä erottuisivat selkeämmin.
- Pisteitä ympäröivät suorakulmiot kuvaavat kohteiden vuokralaisten hajontaa tarkasteltavien muuttujien suhteen. Suorakulmion rajat lasketaan vähentämällä ja lisäämällä ominaisuuden keskihajonta kohteessa ominaisuuden keskiarvosta. Sen avulla ei siis saa kuvaa hajonnan suunnasta, koska keskihajonta on sekä vähennetty ja lisätty keskiarvoon.
 - Kohteille Muu CBD ja Kluuvi ei piirretty suorakulmioita kuvaajan tulkitsemisen helpottamiseksi.
- Tarkastelu on suuntaa antava, eikä kuvaa tarkasti brändien ja keskusten strategiaa tai muita ominaisuuksia.

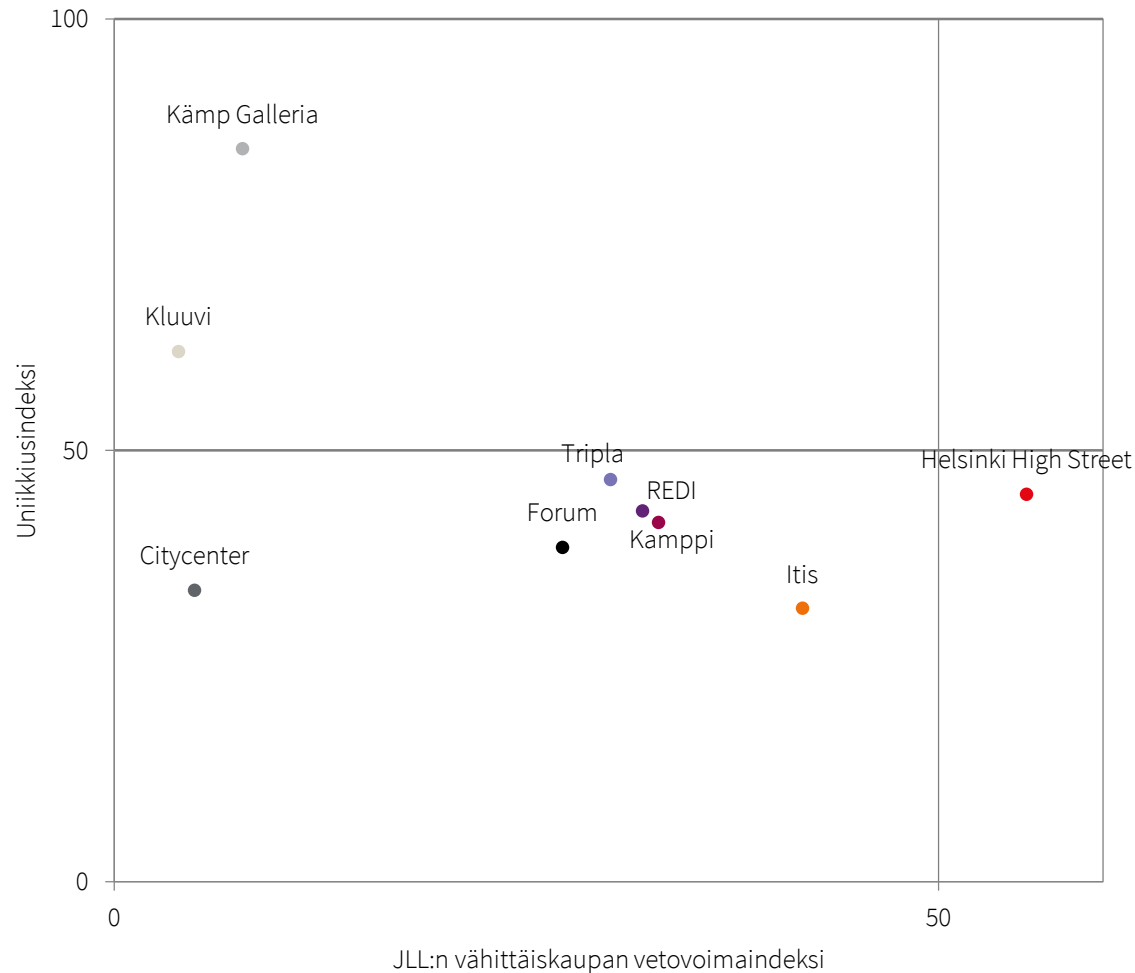
Tärkeimmät havainnot

- Kauppakeskukset Forum, Kluuvi ja Citycenter sekä Mikonkatu sijoittuvat hintatasoltaan ja kohdeikäryhmältään alimmaksi. Kauppakeskuksissa tämä selittyy niiden pikaruoka- ja ketjumuotitarjonnalla. Kamppi (ei kuvaajassa) asemoituu Citycenterin ja Forumin lähistölle.
 - Mikonkadun asemoitumista selittää edullinen ravintolatarjonta, joka vetää hinnan keskiarvoa matalammaksi.
- Vaikka Aleksanterinkadulla on kallista high street –vähittäiskaupan tarjontaa, pikaruoka ja kadun länsiosan edullisempi muotitarjonta tasapainottavat sen asemoitumista.
- Kämp Galleria ja Muu CBD (sisältäen mm. Esplanadit) erottuvat muista kohteista korkeammalla hintatasollaan ja kohdeikäryhmällään.



Vähittäiskauppa (V/M)

JLL:n vähittäiskaupan vetovoimaindeksi



JLL:n vähittäiskaupan vetovoimaindeksi

- JLL:n vetovoimaindeksi seuraa 90 vahvaa ja tunnettua brändiä vähittäiskaupan kohteissa ympäri Suomen. Tulos 100 tarkoittaisi, että kaikki tarkastellut brändit sijaitsisivat yksittäisessä kohteessa. Vetovoimaindeksi ei huomioi ravintola-alan toimijoita.

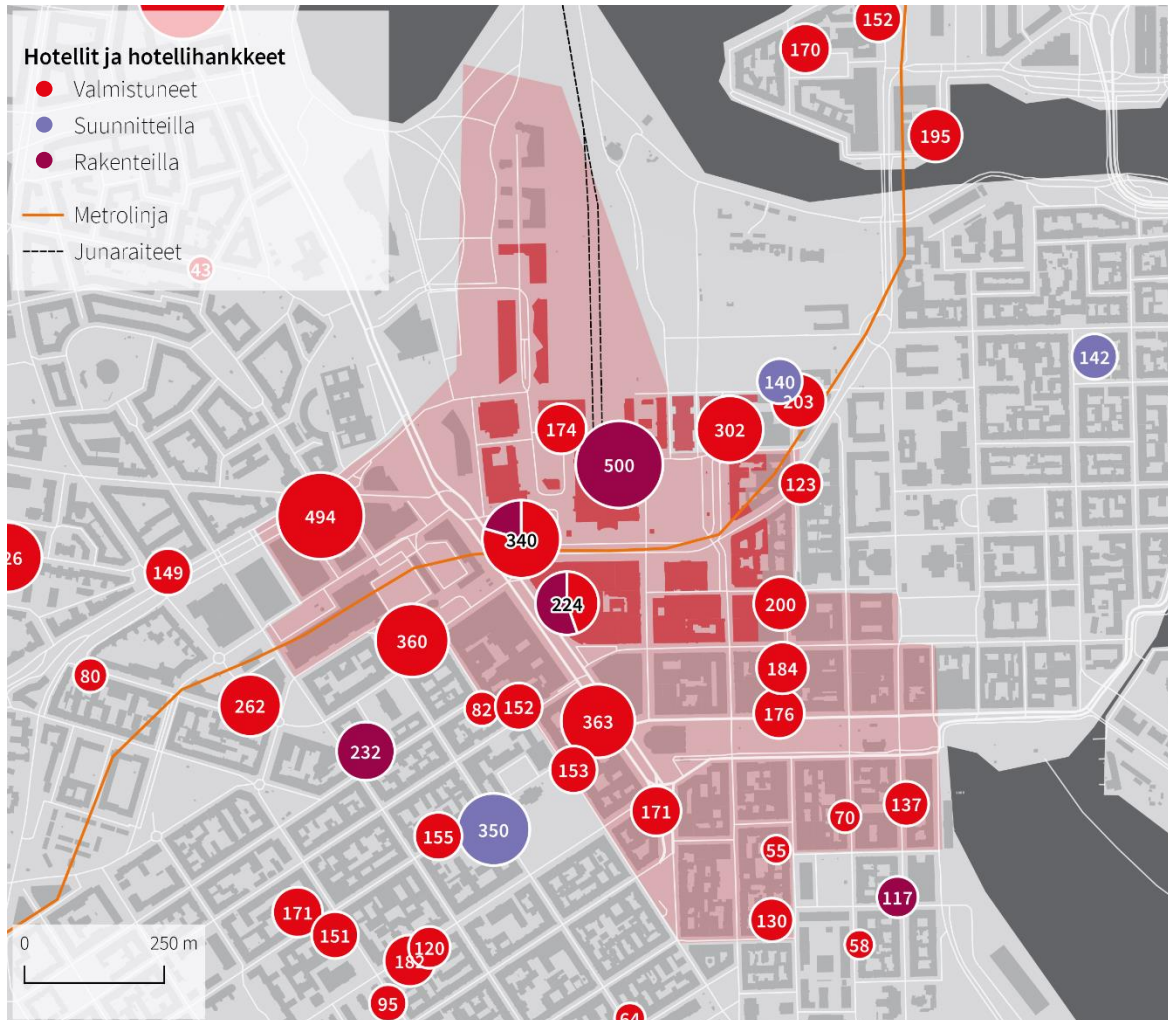
Uniikkiusindeksi

- Uniikkiusindeksi mittaa alueellisesti ainutlaatuisen vuokralaisten osuutta kohteen vuokralaisista. Uniikit vuokralaiset ovat tässä kontekstissa Helsingin markkinassa ainutlaatuisia toimijoita.
- On huomioitava, että pelkkä uniikkius ei välttämättä kerro mitään vuokralaisen vetovoimaisuudesta.

Tärkeimmät havainnot

- Vaikka useita muotitoimijoita on viime vuosien aikana lähtenyt ydinkeskustasta, high street (Aleksanterinkatu-Mikonkatu-Esplanadi) erottuu selkeästi joukosta korkeimmalla vetovoimaindeksituloksellaan.
- Forum ja Kamppi vertautuvat hyvin suuriin, keskustan ulkopuolisiin keskuksiin.
- Kämp Galleria ja Kluuvi erottuvat muista, suuremmista ja ketjuvetoisista keskuksista. Vaikka vuokralaisten uniikkius ei suoraan kerro kohteen kaupallisesta houkuttelevuudesta, erityisesti Kämp Gallerian muotiin ja designiin painottuva tarjonta asettuu hyvin muuhun high street -alueen tarjontaan.

Hotelli- ja majoitustoiminta



Alue	Hotellien määrä	Arvosana*
Tutkittava alue	5 hotelleja (867 huonetta) Suunnitteilla ja rakenteilla 694 huonetta	4,1
Ydinkeskusta	19 hotelleja (3 125 huonetta) Suunnitteilla ja rakenteilla 694 huonetta	4,3

*Huonemäärällä painotettu Booking.comin arvoelujen keskiarvo

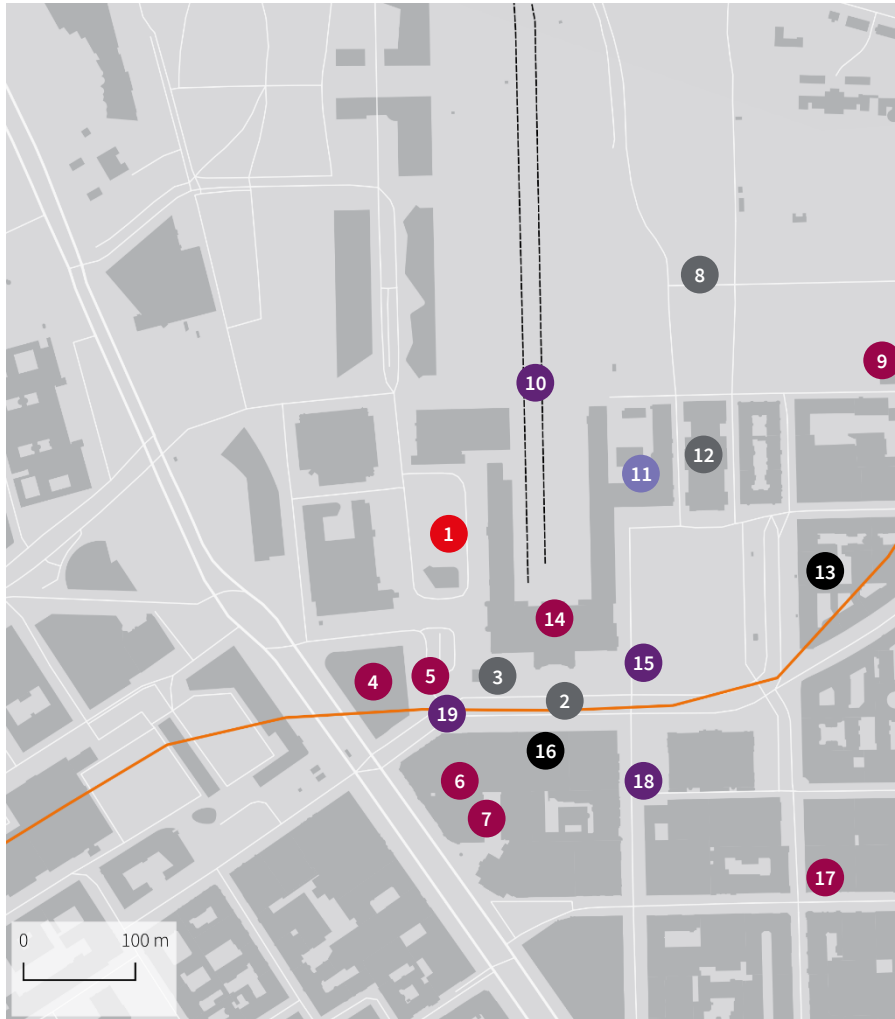
Hotellit tarkasteltavalla alueella vs. muualla ydinkeskustassa

- Tarkasteltavan alueen hotellit ovat saaneet keskimäärin hieman matalampia arvosanoja kuin muut ydinkeskustan hotellit, ja huoneen keskihinta niissä on matalampi (hinnat eivät ole koronaviruksen aiheuttaman poikkeustilanteen vuoksi välttämättä vertailukelpoisia). Arvoeluuissa negatiivisina tekijöinä tarkasteltavan alueen hotelleissa mainittiin lähinnä huoneiden ja hotellien kuntoon liittyviä seikkoja, eikä ympäristöön liittyviä tekijöitä.
- Käynnissä olevat uudishotellihankkeet keskittyvät rautatieaseman lähiympäristöön.
- Oikeanpuoleisessa kartassa ovat mukana yli 50 huoneen hotellit. Hostellit, esimerkiksi Forenom, eivät ole mukana tarkastelussa.

1.2 Ydinkeskustan projektit



Ydinkeskustan projektit



ID	Hanke	Tyyppi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030+	Kuvaus & kommentit
1	Uusi Eliel	Uudishanke												Ei toteuttamispäätöstä. Min 40 000 m2, rakentaminen alkaisi 2025.
2	Asematunnelin kansi	Tekninen korjaus												
3	Metroaseman parannus	Tekninen korjaus												
4	Vaakunan laajennus & ravintolat	Kaupallinen uudistus / laajennus												72 uutta hotellihuonetta ja ravintoloiden päivitys.
5	Sokoksen maanalainen laajennus	Kaupallinen uudistus / laajennus												Ei rakentamispäätöstä, kaava vahva, yhdistynee Elielin hankkeeseen. Myymälätila kasvaa noin 2 600 neliometriä.
6	Grand Hansa	Kaupallinen uudistus												Noin 120 huonetta lisää (Seurahuone + Uuden ylioppilastalon tiloja), pääsisäänkäynnin siirtyminen.
7	Kaivopihan uudistus	Kaupallinen uudistus												Merkittäviä uudistuksia ilmeeseen, kaupalliseen toimistoon ja vuokralaisiin. Ei juurikaan uutta tilaa.
8	Kaisaniemen puiston peruskorjaus	Tekninen korjaus												Tekninen korjaus.
9	Vuorikatu 24	Käyttötarkoituksen muutos												Hotelli
10	Kaisantunneli	Liikenne												Pyörätunneli
11	Scandic Rautatieasema	Käyttötarkoituksen muutos												500 uutta hotellihuonetta
12	Kansallisteatterin peruskorjaus	Tekninen												
13	Fennia-kortteli													Normaalia uudistamista
14	Päärautatieaseman kehitys	Kaupallinen uudistus												Lippuhalli ravintolaksi, kaupallisen toimivuuden parantaminen
15	Kruunusillat-raitiotie	Liikenne												Useita päätepusäkkivaihtoehtoja
16	Citycenter													Normaalia uudistamista
17	Aleksi 13	Käyttötarkoituksen muutos												Liiketilan muuttaminen osin toimistokäyttöön
18	Keskustan huoltotunneli	Liikenne												
19	Pisararadan asema	Liikenne												Pitkän aikavälin hanke, ei toteuttamispäätöstä.

1.3 Markkina-analyysi

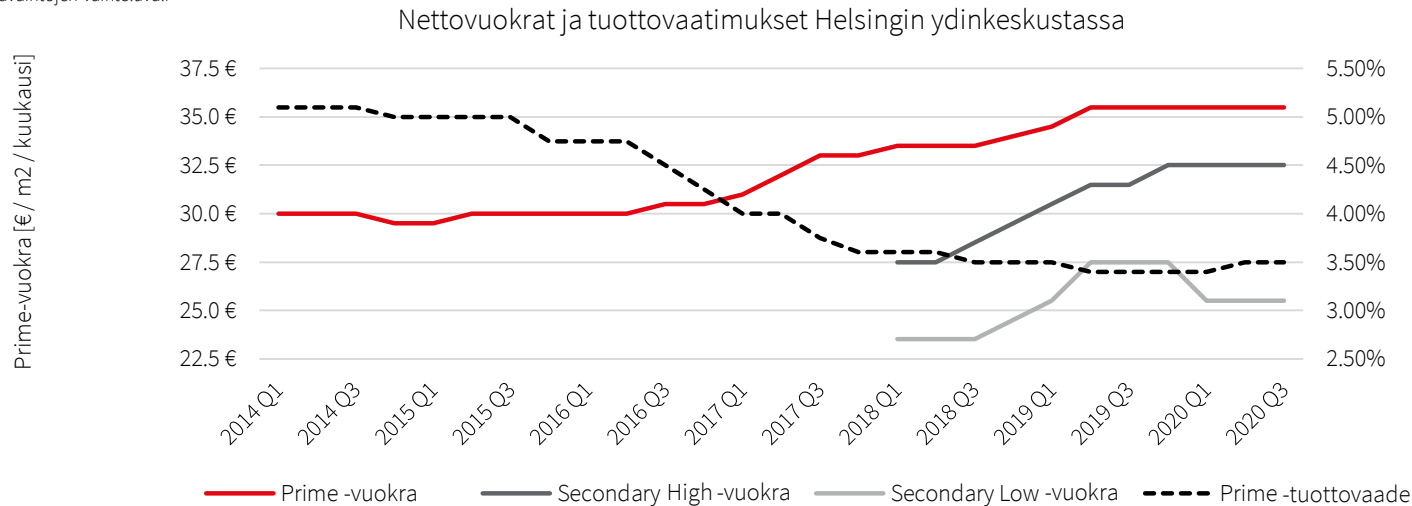
Toimistomarkkina

Vähittäiskauppa



Toimistomarkkina	Helsinki ydin- keskusta	Pääkaupunki -seutu
Tilakanta	1 063 951	8 707 193
Valmistuva tila 2020Q4-2021Q1	0	43 650
Vapaata tilaa	59 943	987 396
Vajaakäyttöaste	5,6%	11,3%
Prime-nettovuokra (€/m ² /kk)	35,5	18,5-35,5**
Secondary high -nettovuokra (€/m ² /kk)*	32,5	13,5-32,5**
Secondary low -nettovuokra (€/m ² /kk)*	25,5	7,5-25,5**
Prime-tuottovaade	3,5%	3,5%-7,1%**
Työpaikkoja	29 528	587 273

*Laadukkaimpiin prime-kohteisiin verrattuna vaatimattomammat kohteet, high ja low kuvaavat korkeampia ja matalampia tilojen laatutasoja
**Havaintojen vaihteluväli



Tilakanta

- Helsingin ydinkeskusta-alueella on hieman yli 1 miljoonaa neliometriä toimistotilaa

Käyttäjäkysyntä

- Helsingin ydinkeskusta-alueen vajaakäyttö on alhainen, 5,6 %.
- Kysyntä ydinkeskustan tilalle on kasvanut entisestään ja tulevaisuuden näkymät ovat positiiviset.

Sijoittajakysyntä

- Sijoittajakysyntä Helsingin ydinkeskustan toimistorakennuksille on erinomainen ja prime-tuottovaade on matala.
- Tuottovaade on laskenut merkittävästi viimeisten vuosien aikana, viitaten vahvistuvaan sijoittajakysyntään.
- Helsingin ydinkeskustan toimistomarkkinasta ovat erityisesti kiinnostuneita vähäriskisistä kohteista kiinnostuneet sijoittajat, kuten institutionaaliset sijoittajat.

Tarjonta

- Helsingin ydinkeskustan tilakanta on pääosin vanhaa, mutta korkeatasoiseksi saneerattua tilaa. Töölönlahti muodostaa suurimman uudemman toimistokannan keskittymän.

Johtopäätökset

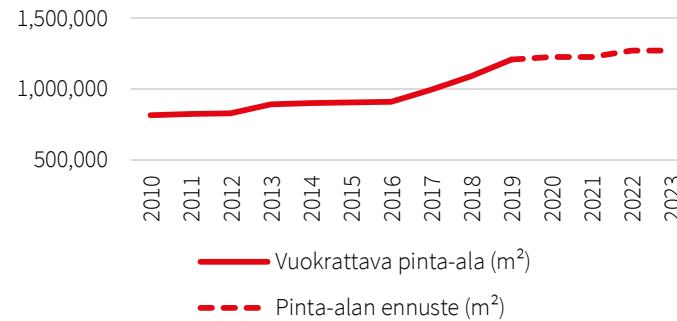
- Helsingin ydinkeskustan toimistomarkkina on hyvin kysytty niin käyttäjien kuin sijoittajien näkökulmasta.
- Näkymä on, että ydinkeskustan toimistomarkkina tulee jatkossakin pitämään pintansa ja olemaan vastustuskykyinen, vaikka työn tekemisen tavat muuttuisivat.

Vähittäiskaupan markkina	Tarkastelu- alue	Helsinki ydin- keskusta	Pää- kaupunki- seutu
Vuokrattavaa tilaa, kauppakeskukset	29 789	125 010	1 226 403
Prime-nettovuokra, kauppakeskukset (€/m ² /kk)	100	100+*	80-90
Prime-nettovuokra, katuliiketila (€/m ² /kk)	155	155	
Prime-tuottovaade, kauppakeskukset	5,20%	5,2%	
Prime-tuottovaade, katuliiketila**	3,85%	3,85%	

* Yksittäisissä kohteissa korkeampi.

** Ydinkeskustassa liikeyritykset myydään osana toimistokohteita/rakennuksia, joten tarkka arvioiminen on haasteellista

Kauppakeskustilakanta pääkaupunkiseudulla
2010-2023



Tilakanta

- Helsingin ydinkeskusta-alueella on noin 125 000 neliometriä kauppakeskustilaa, joka vastaa noin 10,2 % koko pääkaupunkiseudun kauppakeskuskannasta.
- Ydinkeskustan kauppakeskusten myynti vuonna 2019 oli yhteensä 641,4 mil. €, eli 39 %**** Helsingin kauppakeskusten myynnistä.

Käyttäjäkysyntä

- Helsingin ydinkeskustan kauppakeskusten vajaakäyttö on matala verrattuna muuhun suomeen.
- Koronapandemian on aiheuttanut epävarmuutta markkinassa, ja tilakysyntä on vähentynyt. Jo ennen pandemiaa high street-alueen suurempien kivijalkatilojen vuokraamisessa on ilmennyt haasteita ja vuokrausajat ovat olleet pitkiä.

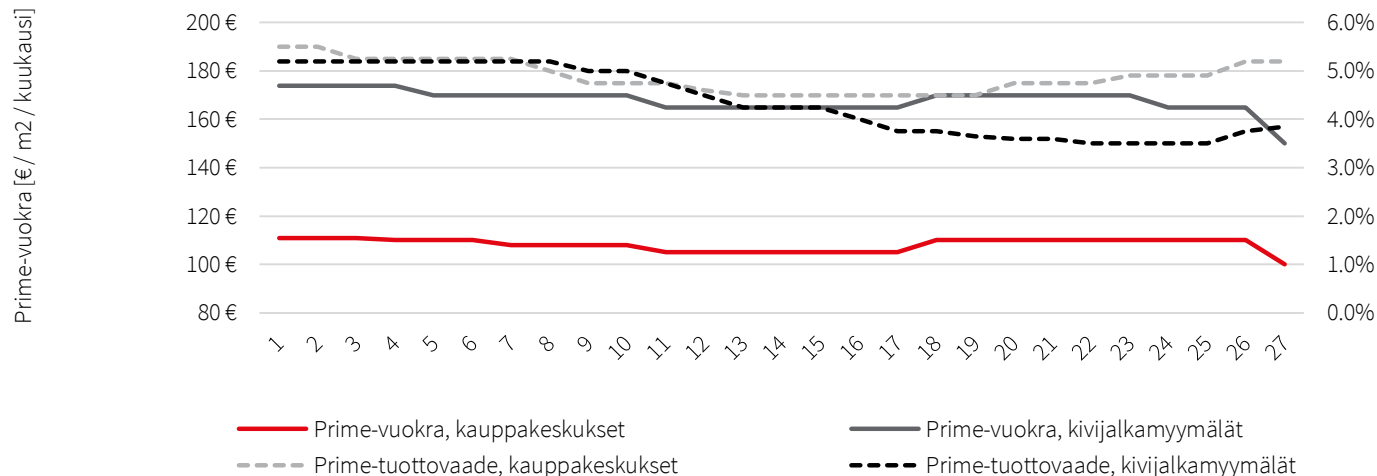
Sijoittajakysyntä

- Tuottovaade prime-sijainneissa on noussut. Lyhyellä aikavälillä koronapandemia vaikuttaa asiaan, mutta taustalla vaikuttavat myös muut ilmiöt, kuten verkkokauppa ja kiristynyt kilpailu.
- Yleisesti kauppakeskus- ja high street -liikeyritysten sijoittajakysyntä on heikentynyt.

Johtopäätökset

- Helsingin ydinkeskusta on valtakunnallisesti tärkeimpiä erikoiskaupan alueita. Vahvat jalankulkijavirrat tukevat normaalitilanteessa alueen toimijoita.
- Tulevaisuudessa vaaditaan aktiivista kehitystä, jotta keskusta-alue pysyy kilpailukykyisenä niin kuluttajien kuin vuokralaistenkin osalta.

Prime-nettovuokrat ja tuottovaatimukset Helsingin ydinkeskustassa



1.4 Keskustatoimintojen tulevaisuus

Keskustatoiminnot

Työ & liike-elämä

Vähittäiskauppa

Ajanviete & kulttuuri

Muut toiminnot

Yhteenvedo

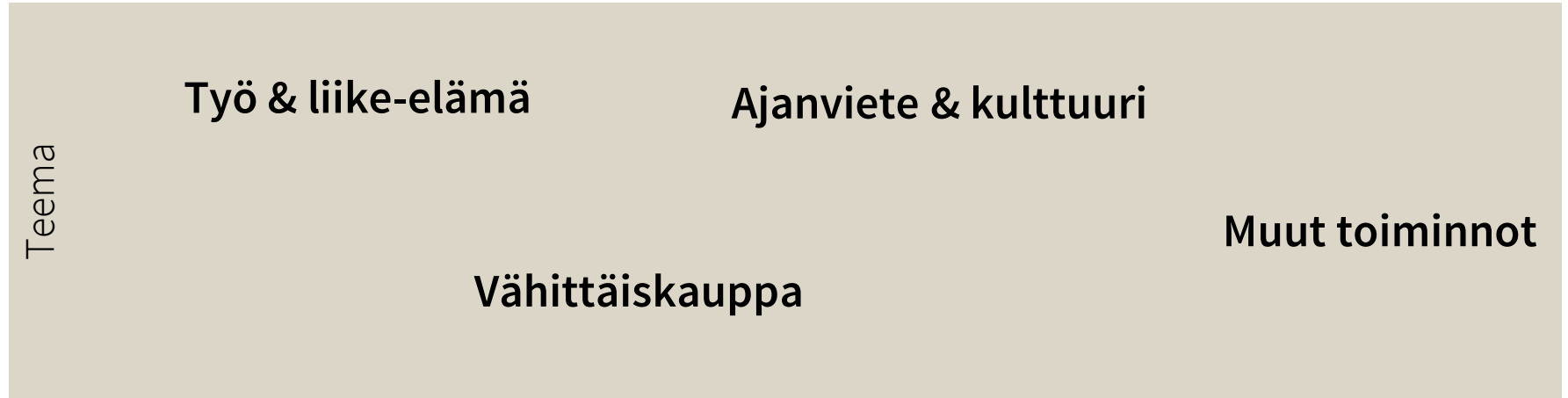


Keskustatoiminnot

Johdanto – tutkittavat keskustatoiminnot

Johdanto

- Tässä osiossa tarkastellaan keskeisiä globaaleja trendejä, jotka kytkeytyvät keskustatoimintoihin ja voivat vaikuttaa keskustatoimintojen tulevaisuuteen.
- Tutkittavat ilmiöt on jaoteltu neljän keskustatoimintoteeman alle.
- Ilmiöitä tutkitaan toisaalta historiallisen kehityksen valossa ja toisaalta sen perusteella, mitä niistä on ennustettu tieteellisissä ja ei-tieteellisissä lähteissä. Pitkän aikavälin muutosten ennustamiseen liittyy suuria epävarmuustekijöitä ja tätä osiota lukiessa tuleekin huomioida, että tässä puhutaan mahdollisesta tai todennäköisestä tulevaisuuden kehityksestä.
- Tässä osiossa tarkastellaan ilmiöiden vaikutusta yleisellä tasolla kaupunkikeskustoihin.



Vaikuttavat ilmiöt



Etätyö

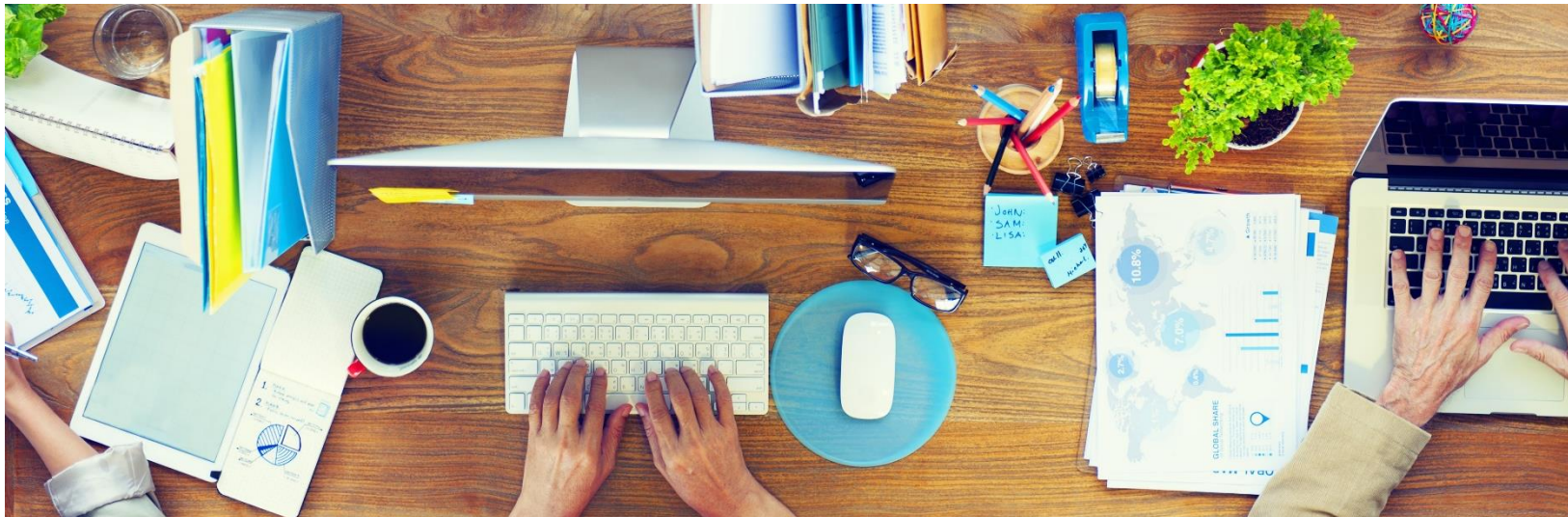
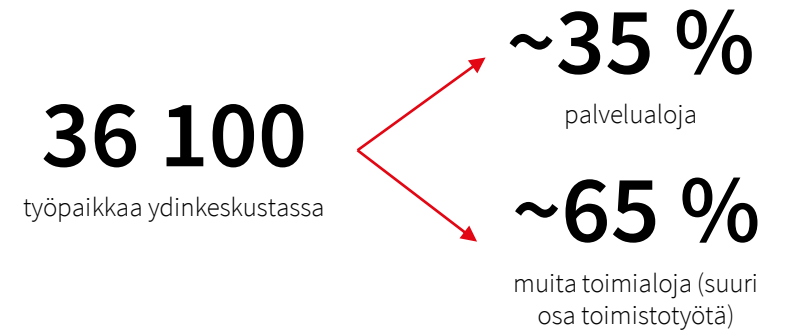


Fyysisen toimiston rooli

Johdanto

- Helsingin ydinkeskusta on erittäin tärkeä liike-elämän ja korkean tuottavuuden työn teon alue.
- COVID-19 –pandemia on aiheuttanut merkittäviä tilapäisiä muutoksia työelämässä, joista osa jäänee pysyvämmiksi kuten etätyön loikka.
- Etätyö ja fyysisen toimiston rooli voivat vaikuttaa merkittävästi ydinkeskustan asiointiin ja elinvoimaan pitkällä aikavälillä.

Merkitys Helsingin ydinkeskustalle



84 000

Osallistujaa kansainvälisissä konferensseissa Helsingissä vuonna 2019

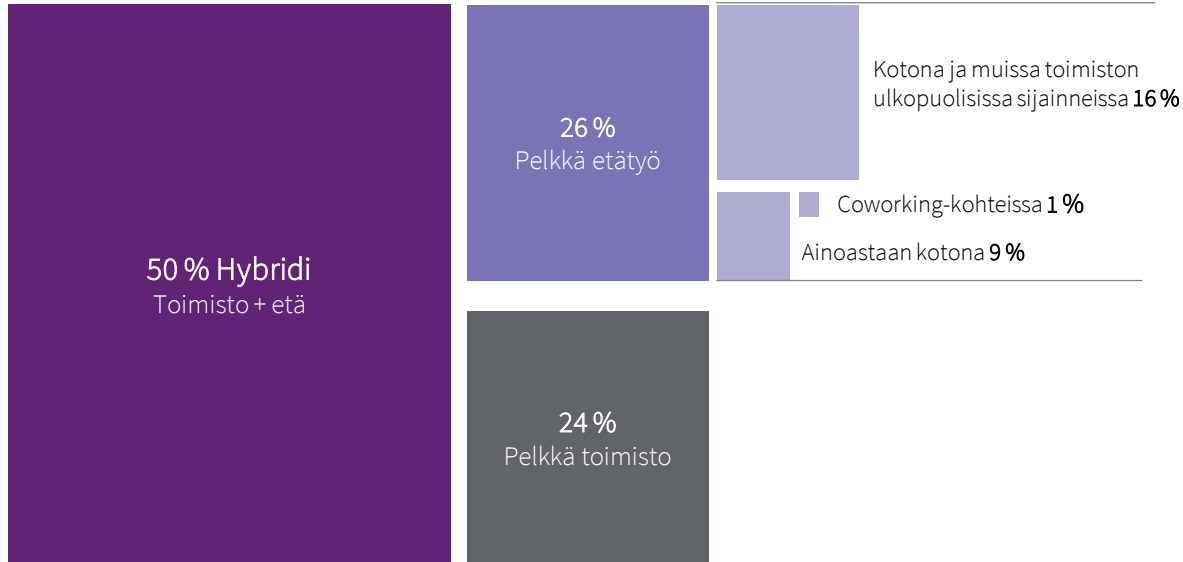
20 %-50 %

Ydinkeskustan alueella liikkuvista on töissä tai opiskelemaisissa alueella*

Etätyö (I/II)

JLL:n Human Experience 2020 –kyselyn tuloksia

Miten työntekijät haluavat työskennellä tulevaisuudessa?



Etätyöpäivien määrä

1,2

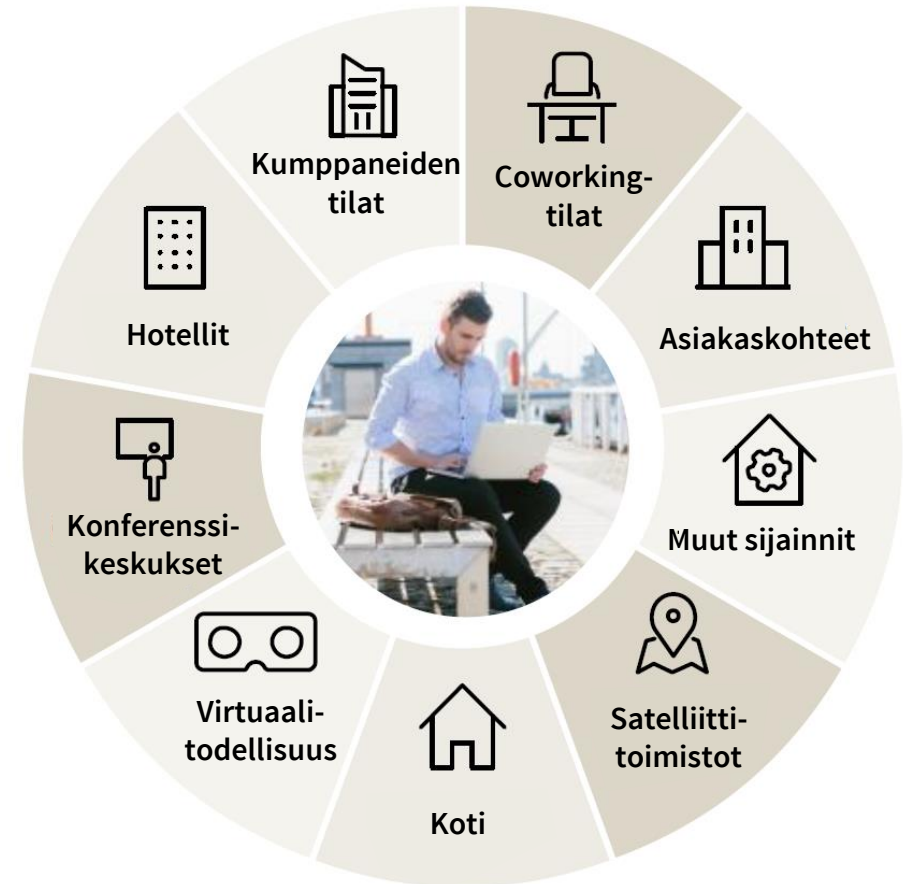
Etätyöpäiviä viikossa, keskimäärin ennen COVID-19:sta



2,4

Etätyöpäiviä viikossa, keskimäärin COVID-19:n jälkeen

JLL:n globaali Human Experience 2020-kysely (lokakuu 2020, N=2033, vastaajina toimistotyöläisiä 10 maasta)



Etätyö (II/II)

Etätyö tulee lisääntymään merkittävästi



JLL:n päättäjäkyselyn tuloksia Euroopassa

91 → 72

Työpisteiden määrä 100 työntekijää kohden ennen ja jälkeen COVID-19:sta.

84 → 65

Teknologiayritykset

93 → 67

Pankki- ja finanssiala

JLL:n EMEA:n Corporate Occupier-päättäjäkysely (elokuu 2020, n=160)



Etätyö on ottanut valtavan harppauksen ja hitaampienkin toimijoiden on ollut pakko omaksua käytännöt ja teknologia. Muutos on ollut olemassa, mutta se on kiihtynyt.



Etätyö tulee olemaan vahvasti kiinni toimialasta, yrityksen kulttuurista ja toimintatavoista. Ei voida määritellä yhtä muottia, mutta kokonaisuudessaan etätyömahdollisuudet tulevat lisääntymään.



COVID-19 on kiihdyttänyt työhön ja etenkin etätyöhön liittyvän teknologia kehitystä ja näyttääkin, että yritykset tulevat sen seurauksena hyppäämään yhden teknologian syklin yli.

Epäsuorat vaikutukset

Ravintolat ja vähittäiskauppa

Ravintoloiden saama potentiaali lounasruokailijoista ja päivittäisistä asioijista saattaa vähentyä tilapäisesti. Pitkällä aikavälillä keskustassa käyvä työntekijämäärä kuitenkin pysynee samana kun alueelle mahtuu enemmän yrityksiä.

Messut ja tapahtumat

Etätyökautena opitut webinaari-käytänteet tullevat nostamaan seminaareissa ihmisten kohtaamisen entistä tärkeämmäksi, mutta toisaalta vähentämään tapahtumia (esimerkiksi koulutuksia) jotka voidaan toteuttaa yhtä tehokkaasti etänä.

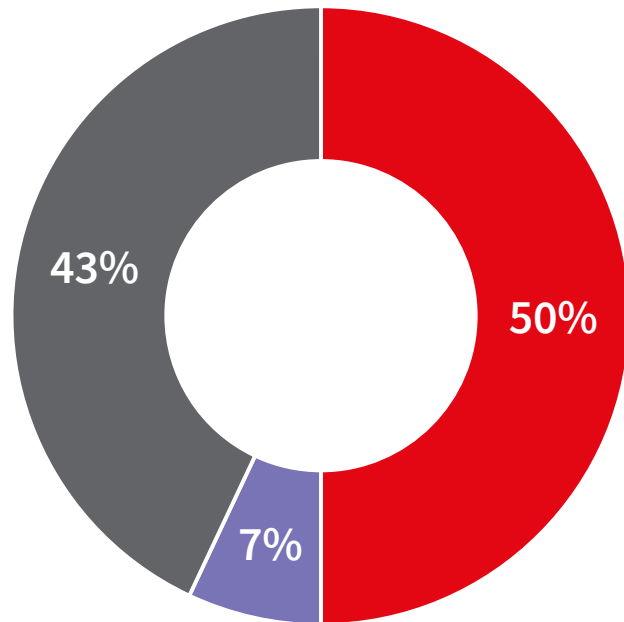
Työmatkailu

Tulevaisuudessa työmatkoissa tullaan harkitsemaan entistä tarkemmin niiden tarpeellisuutta ja kynnys työmatkailulle tulee olemaan korkeampi → vähemmän työmatkalaisia

Miten tarpeenne eri laatutason toimistotilalle muuttuu COVID-19:n jälkeisenä aikana keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä?

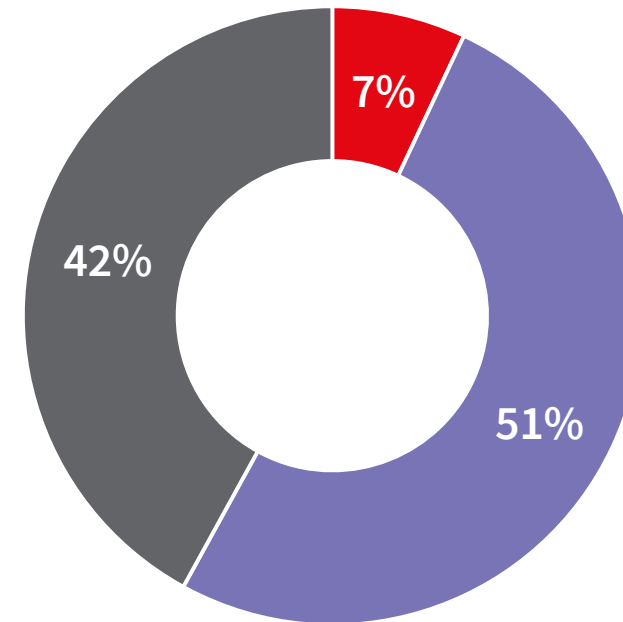
JLL:n EMEA:n Corporate Occupier-päätäjäkysely (elokuu 2020, n=160)

Tulevaisuuden yritysten tarpeet: Korkean laatutason tila



■ Kasvaa ■ Vähentyy ■ Pysyy samana

Tulevaisuuden yritysten tarpeet: Heikomman laatutason tila



■ Kasvaa ■ Vähentyy ■ Pysyy samana

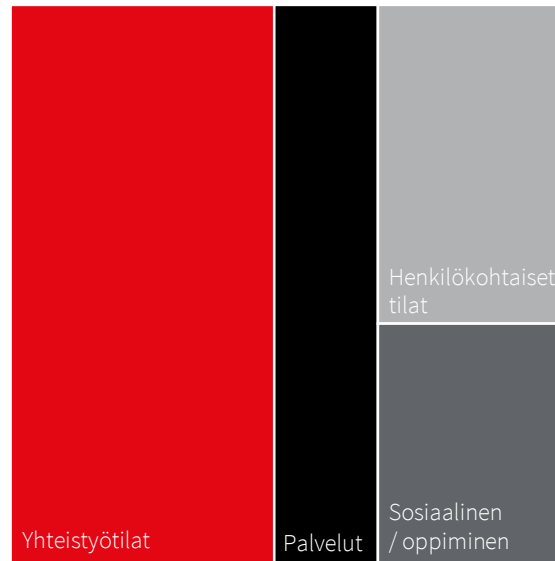
Historiallinen jakauma



Tulevaisuuden työpaikoilla tullaan vähentämään selkeästi henkilökohtaisia työpisteitä ja panostamaan sosiaaliseen näkökulmaan ja työntekijäkokemukseen



Tulevaisuuden jakauma



Toimiston roolin muutos tulee kiihtymään COVID-19:n jälkeen. Tällä hetkellä näkymä on, että toimistot muodostuvat entistä enemmän kohtaamispaikoiksi ja innovaatioiden mahdollistajiksi.



Yritykset tulevat panostamaan entistä enemmän laadukkaaseen toimistotilaan, vaikka toimitilan määrä absoluuttisesti vähenisikin. Sijainnin ja saavutettavuuden merkitys tulee korostumaan toimistoissa tulevaisuudessa entistä enemmän → kasvava kysyntä ydinkeskustan korkealaatuisille tiloille?



Vaikka yritysten tilantarve vähenisi tulevaisuudessa, on odotettavissa, että Helsingin ydinkeskustan vajaakäyttö ei tule nousemaan vaan yrityksiä vain tulee entistä enemmän alueelle → **keskustassa käy entistä suurempi joukko ihmisiä töissä, mutta harvemmin kuin nykyisin** (ts. ei päivittäin)

Epäsuorat vaikutukset

Ravintolat ja vähittäiskauppa

Rooli sosiaalisten kohtaamisten paikkana saattaa lisätä kysyntää esimerkiksi ravintolapalveluille (esimerkiksi lounaat ja ajanvietto töiden jälkeen). Yhteistyökumppaneiden tapaaminen voi keskittyä niille päville, kun ollaan paikalla toimistolla.

Vaikuttavat ilmiöt



Verkkokauppa



Kulutuksen murros

Johdanto

- Helsingin ydinkeskusta on erittäin tärkeä vähittäiskaupan ja palvelujen alue
- Hyvä myymäläsijainti on tärkeä vähittäiskaupan toimijoille, mutta nettikaupan kasvu vähentää fyysisen tilan merkitystä
- COVID-19 –pandemia on nopeuttanut muutosta kulutustottumuksissa, ja markkinatilanne on monille vähittäiskaupan toimijoille haastava.

Merkitys ydinkeskustalle

4 600

Vähittäiskaupan työpaikkaa
ydinkeskustassa

125 000

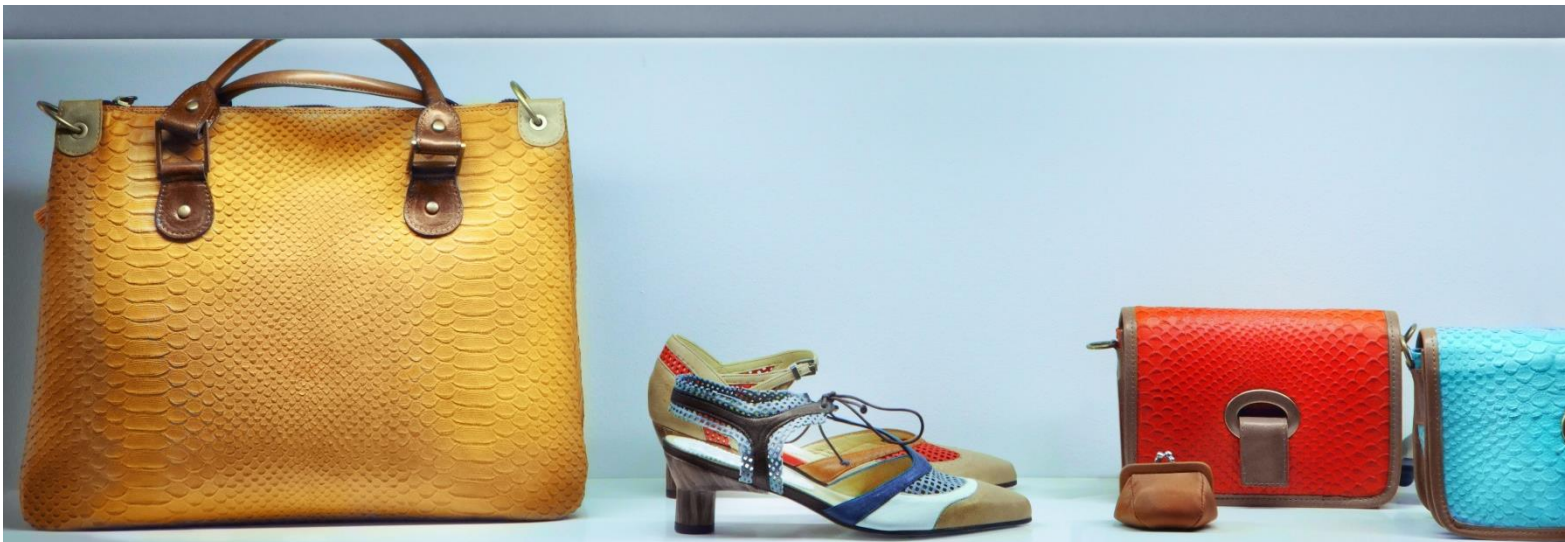
Kauppakeskusneliötä

641 mil. €

Ydinkeskustan kauppakeskusten
myynti 2019

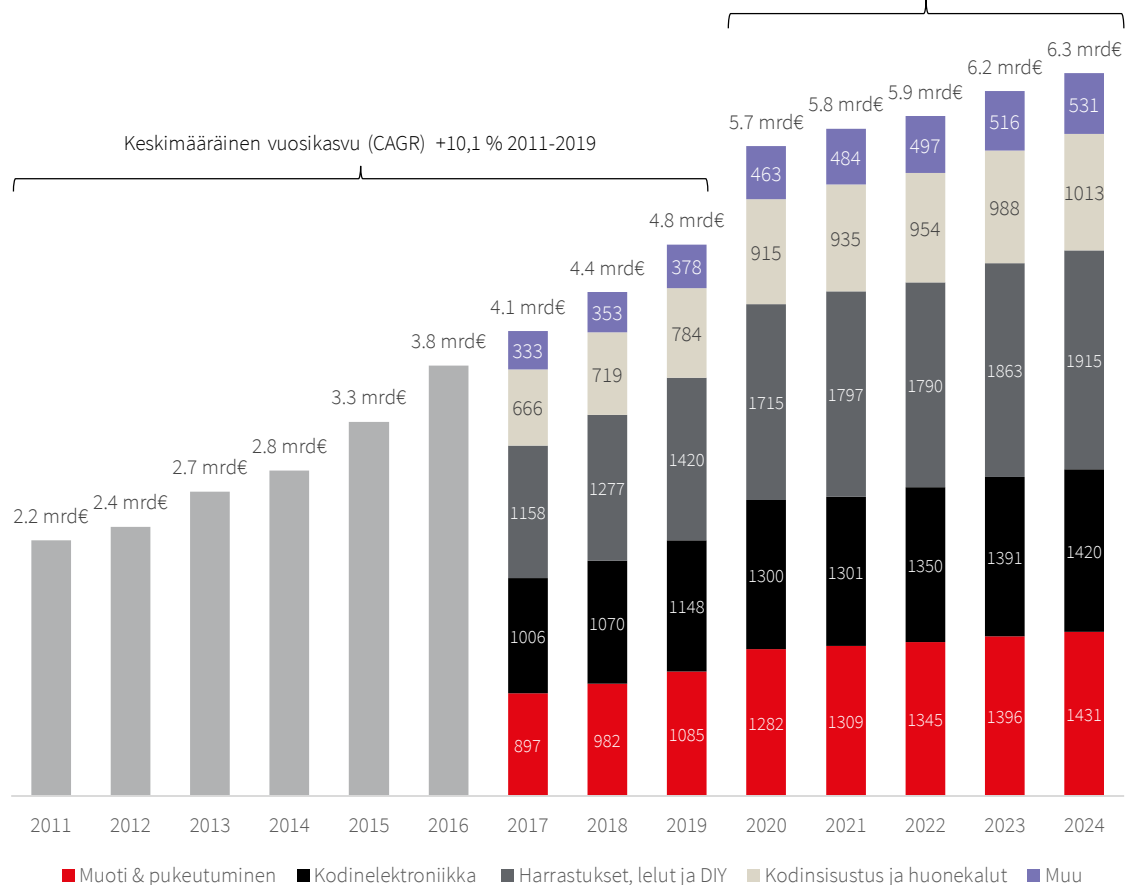
63,5 mil.

Ydinkeskustan kauppakeskusten
kävijät 2019



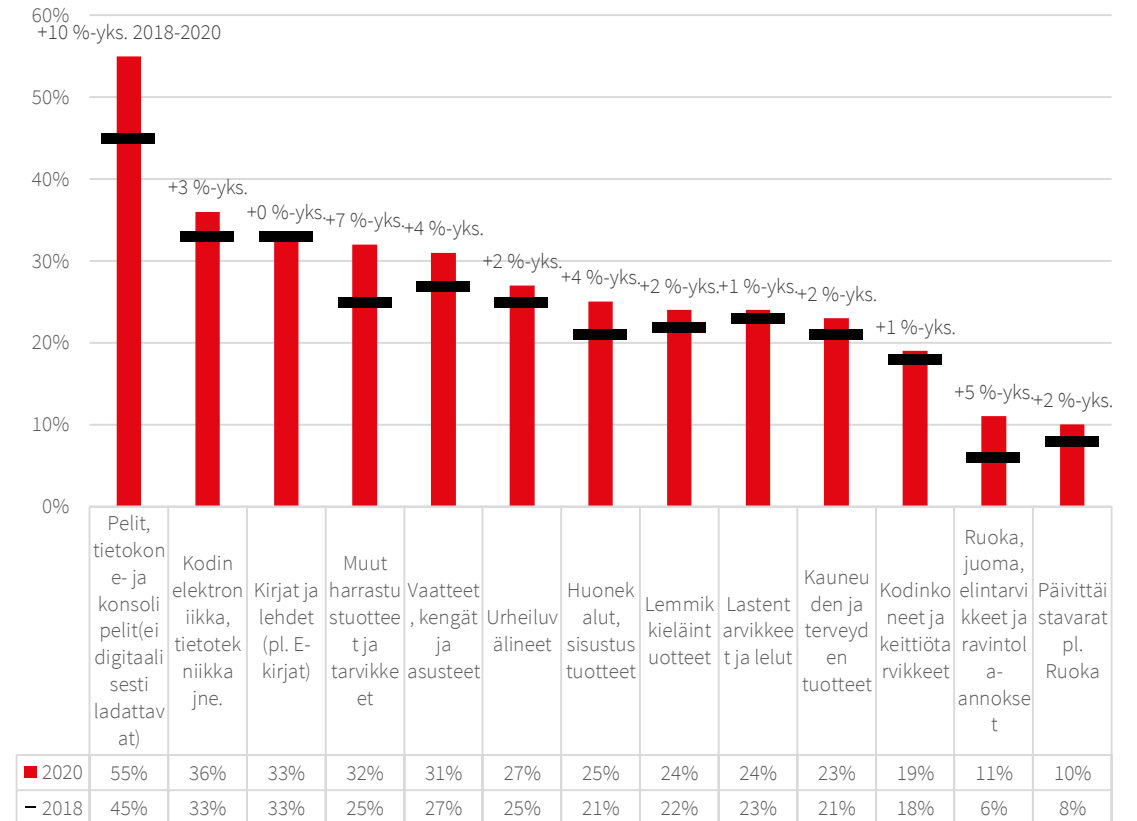
Verkkokaupan liikevaihto ja ennuste Suomessa 2011-2024

CAGR +2,7% 2020-2024



Verkko-ostamisen osuus 1-7/2020 aikana tehdyistä ostoksista

(Posti: Suuri verkkokauppatutkimus 2020, N = 2 380)



Kulutustottumusten muutokset

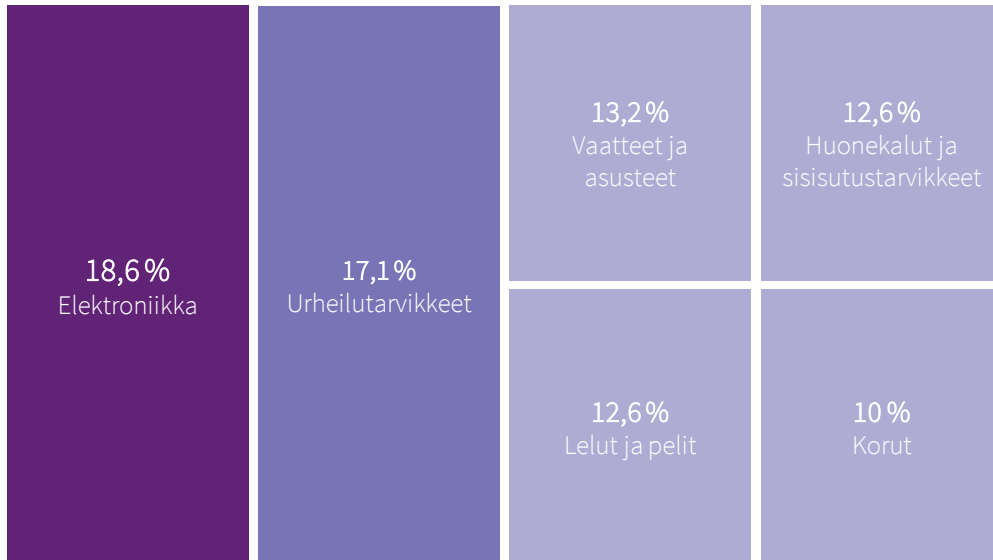
52 %

Suomalaisista on ostanut käytetyn tavarain tai tuotteen (2nd hand) viimeisen 12 kk aikana (Statista 2020)

387 €

Kirpputoreja käyttävän kotitalouden keskimääräinen vuosikulutus kirpputoreilla (sekä fyysinen että internet)

Mitä asioita ihmiset voisivat vuokrata ostamisen sijaan?



JLL:n globaali Future of Retail 2019 -kysely, n=1500

© 2020 Jones Lang LaSalle IP, Inc. All rights reserved.

Source: JLL Research (2020), Statista (2020), Tilastokeskus (2020), Posti (2020)



Fyysisten tuotteiden lisäksi erilaiset virtuaaliset tuotteet ja elämykset ovat kasvava toimiala. Monien virtuaalisten hyödykkeiden, esimerkiksi videopelien liittyvien ostojen, kulutus tapahtuu kotona.



Kivijalkaliikkeiden on nykymarkkinassa erotuttava palvelullaan ja asiakaskokemuksellaan, sillä verkkokauppaa ei voi voittaa valikoimassa. Helsingin keskustasta on viime vuosina poistunut useita toimijoita, esimerkiksi Michael Kors, Filippa K ja Furla.



Kuluttajat ovat aiempaa tietoisempia ostostensa vaikutuksista, mikä on johtanut tarveperäisen ja kestäväen kulutuksen lisääntymiseen. Nousevia trendejä ovat muun muassa käytetyt tavarat sekä itse tehdyt/teetetyt vaatteet.

Epäsuorat vaikutukset

Koettu kaupunkiympäristö

Kivijalkaliikkeilla, kahviloilla ja terasseilla on suuri vaikutus kaupungissa liikkumisen kokemukseen. Eläväiset kadut ja jalankulkijavirrat ovat tärkeä osa keskustakokemusta.

Vaikuttavat ilmiöt



Ruoan kotiinkuljetus



Suoratoistopalvelut
ja muu kuluttaminen kotona

Johdanto

- Helsingin keskusta on valtakunnallisesti tärkeimpiä kulttuuripalveluiden alueita.
- Kulttuuripalvelut ovat tärkeä osa keskustan koettua elinvoimaa.
- Suurin murros ajanvietteen ja kulttuurin saralla on kuluttamisen siirtyminen koteihin – ruoan kotiinkuljetus ja suoratoistopalvelut aiheuttavat muutoksia palvelujen toimintaan ja asiakasvirtoihin.

Merkitys ydinkeskustalle

+37 %

Ruoan kotiinkuljetusten
liikevaihdon kasvuennuste
Suomessa 2020-2024

891 000

Myytyä ooppera- ja
teatterilippua 2018

3,1 mil.

Keskustakirjasto Oodin kävijämäärä
2019.

600 000

Lux Helsinki 2020:n kävijämäärä



Ruoan kotiinkuljetus



90 000€

Keskimääräisen Wolt-palvelussa mukana olevan ravintolan Wolt-myynti 2019

503 000€

Keskimääräisen ravintolan tai kahvila-ravintolan kokonaisynti 2018

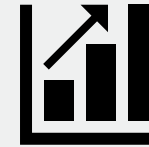
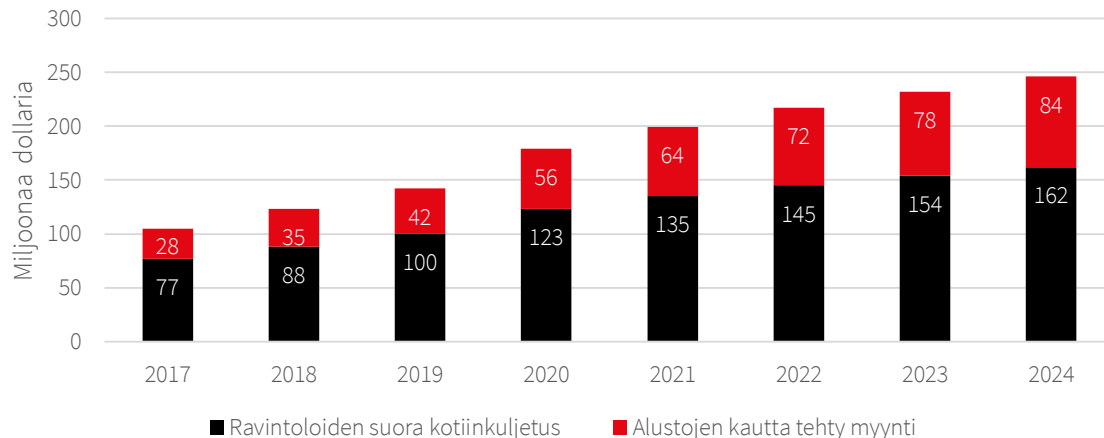
~300

Foodora-palvelussa mukana olevia ravintoloita Helsingissä, ~16% kaikista ravintoloista

12,9 %

Ennustettu kotiinkuljetusten liikevaihdon vuosikasvu Suomessa 2020-2024

Ruoan kotiinkuljetus Suomessa



Ruoan kotiinkuljetus on kasvanut voimakkaasti viime vuosina niin Suomessa kuin maailmalla. Kasvun ennustetaan jatkuvan vahvana.



Ravintolat eivät välttämättä saa enää samaa hyötyä vilkkaista sijainneista kuin jatkossa suhteessa kustannuksiin. Onkin mahdollista, että entistä enemmän ravintoloita siirtyy nojaamaan vahvasti kotiinkuljetukseen. Näille ravintoloille parhaat sijainnit eivät ole ydinkeskustan vilkkaimmilla paikoilla. Suomeen on perustettu jo ensimmäinen ainoastaan noutoruokaa valmistava ravintola (ghost kitchen), joita on jo paljon kehittyneemmillä markkinoilla.



Tilattu ruoka ei välttämättä ole täysimääräisesti pois ravintolakulutuksesta vaan kilpailee vahvasti myös itse kotona tehdyn ruoan kanssa.

Epäsuorat vaikutukset

Vähittäiskauppa

Kotiinkuljetuspalvelut kilpailevat osin ravintoloiden kanssa, ja ravintolasektorin kasvu suuntautuu kotiinkuljetukseen. Tämä vaikuttaa myös vähittäiskaupan asiakasvirtoihin.

Viihde & kulttuuri

Viihde-elämys + ravintola –kombinaatio on saanut entistä vahvemman haastajan kotona nautitun viihteen ja tilatun ruoan yhdistelmästä. Tarkka kokonaisvaikutus on epäselvä.

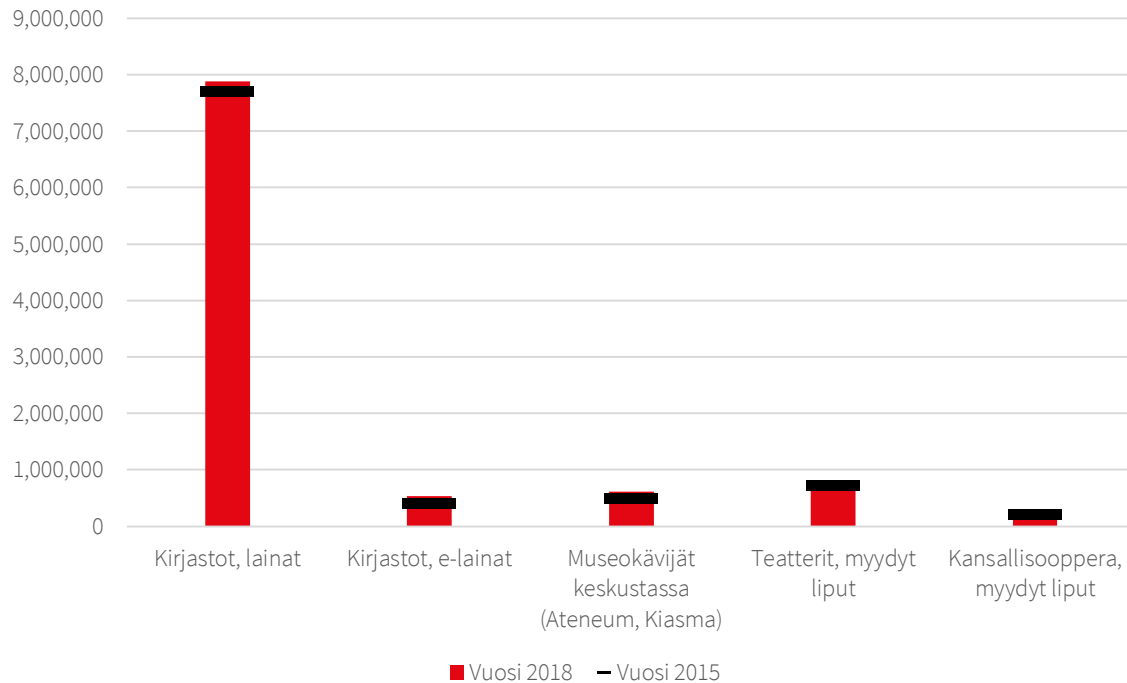
+47 %

Kirjastokäyntien määrä Helsingissä 2015 vs. 2019. Oodilla suuri vaikutus.

1 000 000

Suomalaista on lainannut tai ostanut e-kirjan viime vuoden aikana (Elisa 2020)

Kulttuuripalvelujen käyttö Helsingissä



Kirjastojen rooli muuttuu e-aineistojen suosion kasvaessa. Tapahtumat ja laaja-alainen tarjonta esimerkiksi harrastetiloja integroivat kirjastoja selkeämmiksi osiksi kaupunkien keskustoja. Perinteisten kirjastojen kävijä- ja lainamäärät ovat olleet 2000-luvulla laskussa.



Monet museot panostavat näkyvyyteen sosiaalisessa mediassa. Esillepanoista tehdään tarkoituksella hyviä kuvattavia. Nuorempaa yleisöä houkuttelevat myös elämyksellisyydellä, tästä hyvänä esimerkkinä toimii Amos Rex.



Teattereiden ja muun esittävän taiteen suosio on pysynyt tasaisena Suomessa. Nuorten ja nuorten aikuisten osuudet kävijöistä ovat laskeneet 2000-luvun alusta. Uusia asiakasryhmiä houkuttelevat uudenaikaisilla elämyksillä, esimerkiksi sing along -tapahtumilla ja teemailloilla.

Epäsuorat vaikutukset

Ravintolat

Ravintolat kulttuuripalvelujen lähistöllä menettävät asiakasvirtoja ihmisten vähentäessä liikkumistaan. Lyhyellä aikavälillä tietyt kulttuuripalvelut, esimerkiksi suosittu näyttelyt, voivat kasvattaa lähistöllä sijaitsevien ruokapaikkojen suosiota.

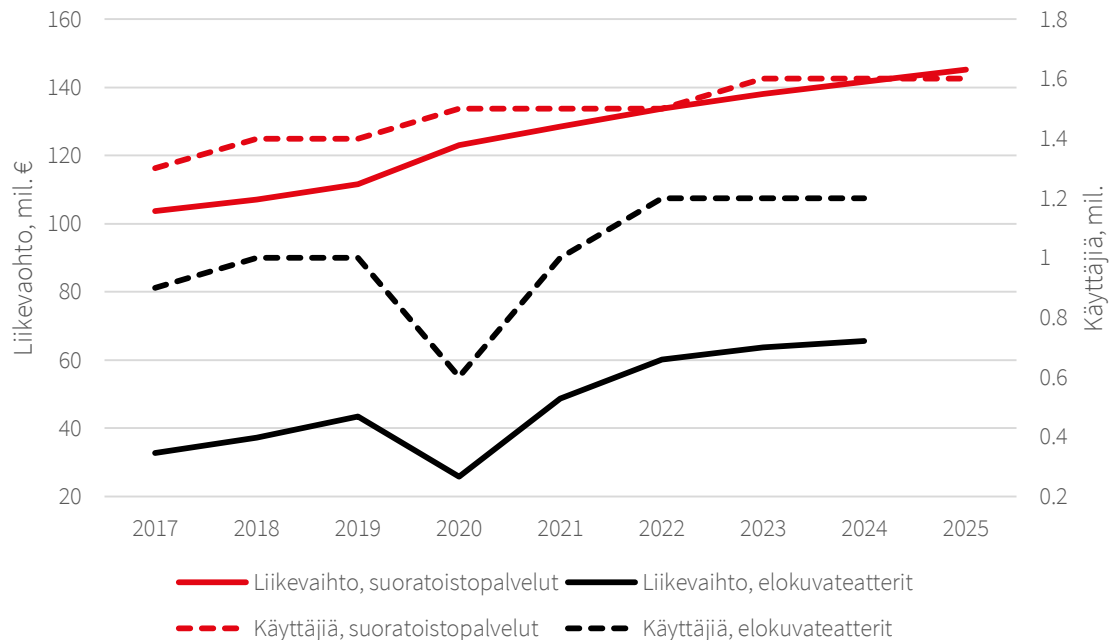
68 %

Suomalaisista on vähintään yhden suoratoistopalvelun käyttäjä

50 %

Alle 35-vuotiaiden osuus suoratoistopalveluiden käyttäjistä

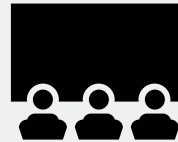
Suoratoistopalvelujen ja elokuvateatterien käyttäjät ja liikevaihto Suomessa



Suuret mediatilat panostavat nyt suoratoistopalveluihin – esimerkiksi Disney rakentaa uutta strategiaansa vahvasti suoratoiston ympärille. Disney omistaa palvelut Disney+, Hulu, ESPN+ ja Star+.



Koronapandemian myötä elokuvien julkaiseminen on muuttunut. Esimerkiksi WarnerBros julkaisee kaikki vuoden 2021 elokuvansa samanaikaisesti sekä elokuvateattereissa että suoratoistopalvelu HBO Maxissa. On vielä epäselvää, miten tilanne muuttuu pandemian jälkeen.



Elokuviin käymisen elämyksellisyys ja sosiaalinen ulottuvuus on niiden vahvin kilpailuetu suoratoistopalveluihin verrattuna. Erikoissalit, kuten IMAX, ovat Suomessa vielä harvinaisia.

Epäsuorat vaikutukset

Vähittäiskauppa & ravintolat

Ravintolat elokuvateattereiden voivat menettää asiakkaita ihmisten kuluttaessa viihdettä kotona. Elokuvateatterit ovat tärkeitä ankkuritoimijoita monissa kauppakeskuksissa, ja asiakkaiden väheneminen voi vaikuttaa myös muihin vuokralaisiin.

23 %

Suomalaisista on osallistunut live-streamattuun konserttiin 2020

82 %

Pitää festivaalien saavutettavuutta joukkoliikenteellä erittäin tärkeänä tai tärkeänä.

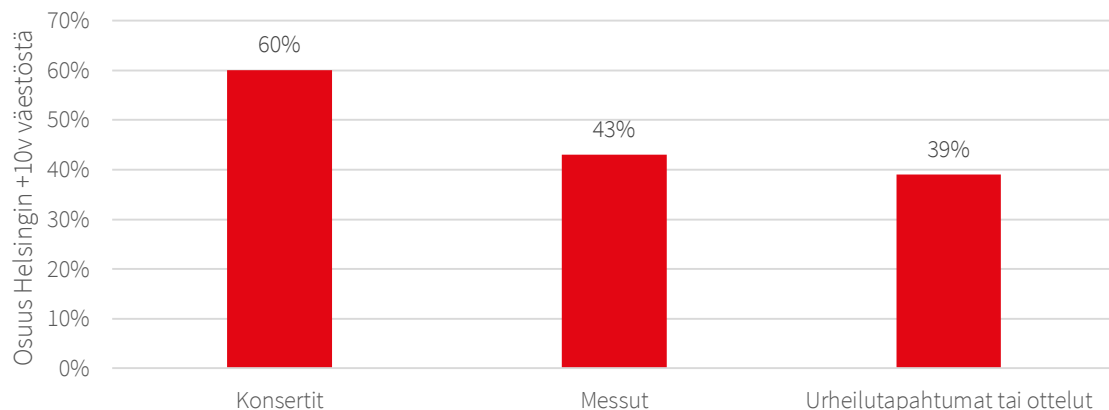
13 800

Keikkaa Helsingissä 2017

47 %

Helsingin festivaalikävijöistä* 2017 oli Helsingin ulkopuolelta

Eri tapahtumissa 12 kk aikana käyneiden osuus pääkaupunkiseudun asukkaista (2017)



*Flow, Tuska, Sideways, Maailma Kylässä, Helsingin Juhlaviikot

© 2020 Jones Lang LaSalle IP, Inc. All rights reserved.

Source: JLL Research (2020), Teosto (2020), Tilastokeskus (2020), Statista (2020), Messukeskus (2019), Helsinginjuhlaviikot.fi (2018)



Maailmanluokan artistit ovat tehneet pandemian aikana keikkoja ja julkaisseet levyjä virtuaaliympäristöissä. Trendi jatkuu tilanteen normalisoiduttuakin. Livekeikkojen suosio ei kuitenkaan ole laskussa – kysyntää on myös patoutunut pandemian aikana.



Urheiluottelut kiinnostavat katsojia, ja e-sports –tapahtumien suosio kasvaa voimakkaasti maailmalla. Kantakaupungin alueelle on suunnitteilla kaksi monitoimi/tapahtuma-areenaa: Garden Töölö ja Royal Arena.



Ilmaiset kaupunkitapahtumat, kuten Lux Helsinki ja Ravintolapäivä, vahvistavat yhteisöllisyyden tunnetta, houkuttelevat suuria jalankulkijavirtoja eivätkä ole lukittuja rajattuun tilaan.

Epäsuorat vaikutukset

Vähittäiskauppa ja ravintolat

Erylisesti suuret, vapaat kaupunkitapahtumat, kuten Lux Helsinki, voivat tukea ravintolatoimintaa suurellakin alueella.

Majoituspalvelut

Festivaalit ja suuret urheilutapahtumat lisäävät majoituskysyntää. Monille festivaalivieraille on tärkeää saada yöpymispaikka festarialueen läheltä.

Muut keskustatoiminnot

Johdanto & merkitys Helsingin ydinkeskustalle



Vaikuttavat ilmiöt



Oppimisen murros



Liikkumisen murros
& robotisoituminen



Matkailu



Johdanto

- Edellä mainittujen keskustatoimintojen (työ & liike-elämä, vähittäiskauppa, ajanviete & kulttuuri) lisäksi keskustoissa on lukuisia muita toimintoja, kuten yliopistojen tiloja ja matkailuun liittyviä toimintoja (nähtävyydet, hotellit). Lisäksi keskustat toimivat usein joukkoliikenteen solmukohtina.

Merkitys Helsingin ydinkeskustalle

142 000

Helsingin Yliopiston
opetusrakennusten kerrosala
(m²) keskusta-alueella (Kluuvi)

222 000

Vuotuinen joukkoliikenteen
nousijamäärä Helsingin
ydinkeskustassa (2016)

3 987

Nykyisten ja rakenteilla olevien
hotellihuoneiden lukumäärä
ydinkeskustan alueella. Koko
Helsingin majoituskapasiteetti
vuonna 2019 oli 10 500 huonetta.

2.6 milj.

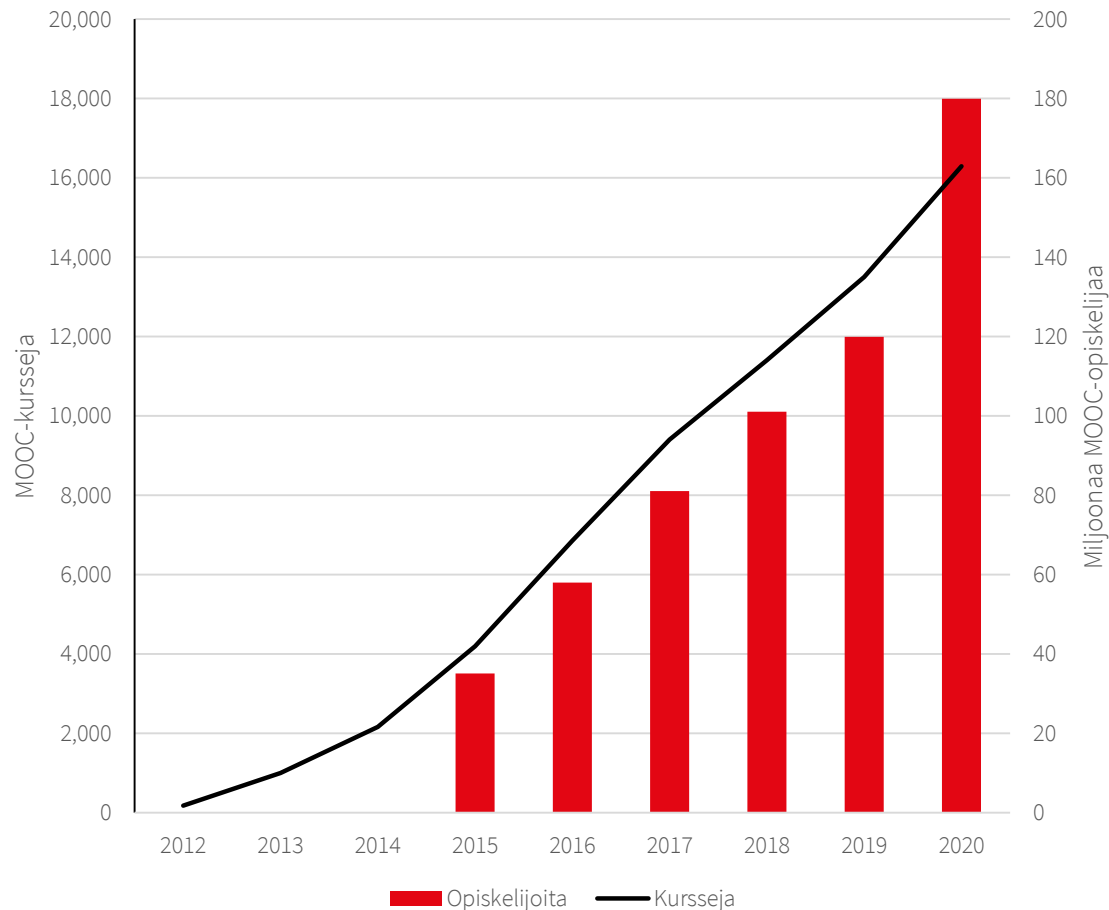
Saapuneiden matkailijoiden määrä
Helsingissä 2019, näistä hieman alle
puolet olivat ulkomaalaisia.

618 milj. €

Ulkomaalaisten matkailijoiden kulutus
Helsingissä 2019



MOOC-kurssit ja -opiskelijat kansainvälisesti (ei sis. Kiinaa)



Oppiminen on asennemuutosten ja teknologian ansiosta muuttumassa entistä riippumattommaksi ajasta ja paikasta, etenkin toisella asteella ja siitä ylöspäin.



MOOC-kurssit (Massive Open Online Course) ovat lisääntyneet tasaisesti edellisen vuosikymmenen ja muuttuneet osaksi yliopistojen tutkinto-ohjelmia, mutta toisaalta myös avanneet huippuyliopistojen tarjontaa ulkopuolisille. Ne viitoittavat samaa ajasta ja paikasta riippumatonta tietä oppimiselle kuin etätö työnteolle.



Muuttuva oppiminen muuttanee tilankäyttöä ja asiointia fyysisissä oppimistiloissa hiljentäen luentosaleja, mutta toisaalta lisäten tarvetta joustaville ryhmätötiloille sekä itseopiskelutiloille.

Epäsuorat vaikutukset

Vähittäiskauppa & ravintolat

Vähentävä opiskelijavirta voi vaikuttaa keskusta-alueen vähittäiskauppaan. Toisaalta kahvilat ja ravintolat voivat hyötyä itsenäisesti työskentelevistä opiskelijoista.

Matalan kynnyksen oppimistilat

Kirjastojen ryhmähuoneet ja muut matalan kynnyksen oppimistilat saattavat vetää jatkossa entistä enemmän kävijävirtaa opiskelijoista.



Liikenteen osittainen robotisoituminen on mahdollinen jo 2020-luvulla. Teknologia on jo pitkälle kehittynyt ja on odotettavissa, että tuotteistaminen ja liiketoiminnan läpimurrot alkavat vuosikymmenen alkupuolella. On mahdollista, että robotisoituminen mahdollistaa halvan taksimatkustamisen.



Mikroliikkuminen (kaupunkipyörät, vuokrattavat sähköskootterit yms) ovat olleet nopealla kasvu-uralla, jonka ennustetaan jatkuvan COVID-19:n jälkeen. Mikroliikkuminen itsessään vaikuttaa kaupunkikeskustoissa saavutettavuuteen, mutta myös osana MaaS-ratkaisuja esimerkiksi vaihtoyhteyksien käyttöön.



Autojen jakaminen voi ratkaista paljon liikenteen haasteita liittyen hintaan, päästöihin ja ruuhkiin. Suuremmissa kaupungeissa tästä on nähty paljon esimerkkejä kuljetuspalveluissa ja esim. kimppa-autoilukaistojen muodossa, ja toisaalta liikenteen tehokkuus kehittyvässä maailmassa perustuu jakamiseen. Yhdistettynä liikenteen robotisoitumiseen se voi tehdä liikkumisesta kustannustehokkaampaa.



MaaS (Mobility as a Service) on ottanut ensimmäisiä askeleitaan 2010-luvulla, mutta mahdollinen läpimurto on vielä tapahtumatta. MaaS:lla on kuitenkin merkittävä rooli edellisten yhdistäjänä palveluksi.



Mikroliikkuminen, robottitaksit ja räätälöityjen matkojen jakaminen luovat kuluttajille vaihtoehtoja perinteiselle joukkoliikenteen käytölle, jossa merkittävä osa vaihtoista tehdään keskusta-alueella. Tämä yhdistettynä poikittaisliikenteen kehittymiseen pääkaupunkiseudulla saattaa muuttaa keskustan roolia liikenteen solmukohtana.

+35 mil.

Kilometrejä ajettu itseajavilla autoilla

2019

Vuosi, jolloin ensimmäinen kaupallinen toimija, Waymo, aloitti robottitaksien käytön Phoenixissa 600 autolla

Epäsuorat vaikutukset

Vähittäiskauppa

Keskustan rooli liikenteen solmukohtana on tukenut vahvasti vähittäiskauppaa sekä vaihtoasemien impulssiostamista. Mikäli keskustan rooli vaihtoasemana pienenee, voi sillä olla vaikutuksia vähittäiskaupan sektoriin.

Kaiken sijainti

Mikäli liikkuminen mahdollistaa helpon pääsyn muuallekin kuin perinteisiin joukkoliikenteen solmukohtiin, voivat eri alojen sijaintipreferenssit muuttua pitkällä tähtäimellä.

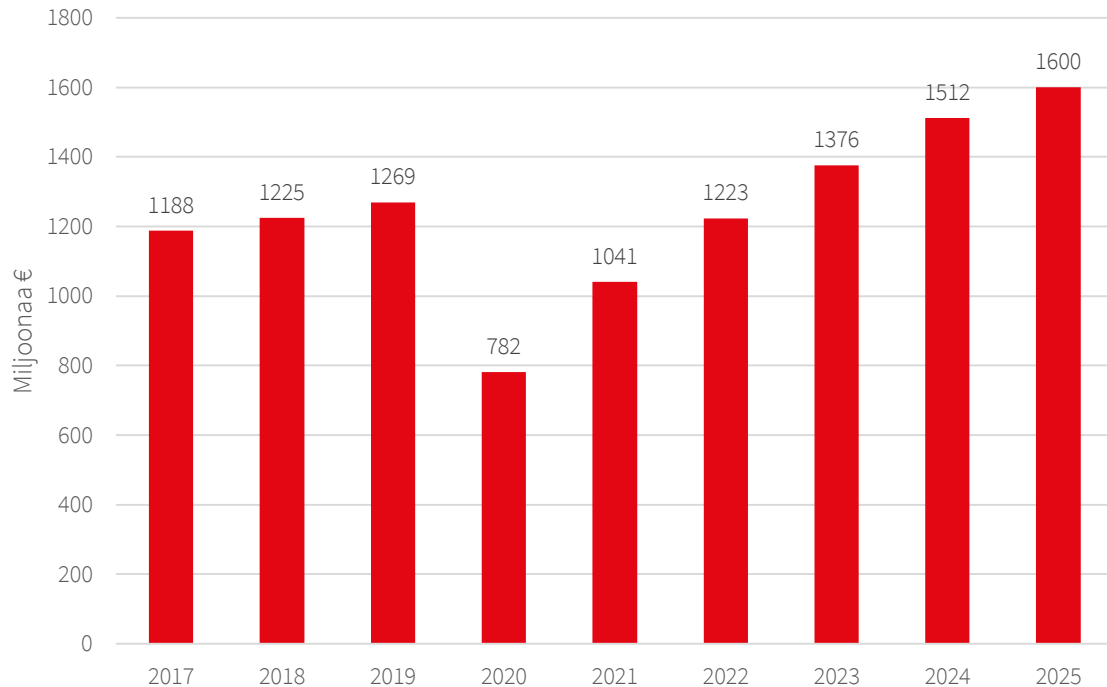
-68,7 %

Hotelliyöpyemisten määrän muutos Helsingissä 2019-2020 (Tilastokeskus)

2023

Vuosi, jolloin kokonaismatkailukysynnän oletetaan aikaisintaan palautuvan Suomessa vuoden 2019 tasolle (TEM, 9/2020)

Hotellien liikevaihto Suomessa 2017-2025



Lyhytaikaisen vuokrauksen palvelut, kuten Airbnb, ovat kasvattaneet suosiotaan viime vuosina. Vuoden 2019 lopulla Helsingissä oli noin 2 000 aktiivista Airbnb-kohdetta. Pandemian aikana aktiivisten kohteiden määrä on vähentynyt.



Vuonna 2020 suomalaiset ovat etsineet internetistä tietoa matkustamisesta lähimaihinkin, mm. Norjaan. Muualla maailmassa hakukoneissa ovat tällä hetkellä nousutrendissä monet kauko- ja rantalomakohteet, joihin suunnitellaan matkoja pandemian hellitettävä.



Kotimaanmatkailu palautui kesällä vaihtelevasti ympäri Suomen. Helsingissä ei päästy yhtenäkkään kuukautena vuoden 2019 tasolle, mutta esimerkiksi Pohjois-Suomen kohteissa nähtiin kymmenien prosenttien positiivisia muutoksia vuodentakaiseen. Kotimaanmatkailu voi jäädä vahvemmaksi pandemian jälkeenkin, kestävän matkailun trendin tukien sitä.

Epäsuorat vaikutukset

Vähittäiskauppa, ravintolat, hotellit, kulttuuripalvelut

Matkailijoiden yöpyminen ja kulutus ovat tärkeitä monille Helsingin vähittäiskaupan ja vapaa-ajan toimijoille. Matkailulla on myös merkittävä työllisyysvaikutus.



Vaikutukset keskustatoimintoihin

- Työ & liike-elämä keskustassa ↓
- Ravintolat ja vähittäiskauppa ↓
- Messut ja tapahtumat ↓
- Työmatkailu ↓
- Työ & liike-elämä keskustassa ↑
- Ravintolat ja vähittäiskauppa ↑
- Vähittäiskauppa ↓



Vaikutukset keskustatoimintoihin

Vähittäiskauppa



Ravintolat



Ravintolat





Vaikutukset keskustatoimintoihin

Ravintolat ja vähittäiskauppa	↘
Kulttuuri- ja viihdepalvelut	↓
Vapaa-ajan matkailu	↑
Ravintolat ja vähittäiskauppa	↑
Perinteiset luentosalit	↓
Ryhmätyötilat	↑
Ravintolat ja kahvilat	↑↓



Vaikutukset keskustatoimintoihin

- Liikenteen solmukohtat ↓
- Vähittäiskauppa ↓
- Työ & liike-elämä keskustassa ↑
- Ravintolat ja vähittäiskauppa ↑
- Majoitustoiminta ↗

1.5 Johtopäätökset





Toimistotyö keskustassa

- Helsingin ydinkeskustan toimistomarkkina on terve ja kysyntä vahvaa.
 - Etätyö ja toimiston roolin muuttuminen → enemmän yrityksiä pienempiin tiloihin → enemmän ihmisiä mutta harvempi käyntiuseus.
- Toimistotyön rooli keskustassa on vahva jatkossakin.



Kauppa

- Vähittäiskauppa on ollut haasteissa Helsingin keskustassa jo joitain vuosia ja COVID-19 on pahentanut tilannetta merkittävästi.
 - Kaupan alan toimijat näkevät toimintaedellytykset (vuokratasot, asiakasvirrat) haastavina.
 - Toisaalta ydinkeskustat ovat aina erottuneet uniikkiudellaan ja vetovoimallaan ja se ei ole katoamassa Helsingin ydinkeskustasta hetkessä.
 - Fyysistä kauppaa jo tänä päivänä haastavat trendit, kuten verkkokauppa ja kulutustottumusten muutokset, tulevat jatkossakin voimistumaan ja asettamaan muutospainetta sektorille.
- Kaupan sektorilla on suuret muutospainet, ja sen toimintaedellytykset ja mahdollisuus uudistua tulee taata.



Hotellit & matkailu

- Helsingissä on käynnistetty mittava määrä hotellien kehityshankkeita matkailun kasvun siivittämänä. Markkinan kuumentumista on ollut näkyvissä.
 - COVID-19 on riepottellut alaa. Matkailukysynnän odotetaan palautuvan, mutta liikematkailu saattaa jäädä entistä alhaisemmalle tasolle lopullisesti.
- Matkailun vaikutus Helsingin ydinkeskustassa pitänee roolinsa pitkällä aikavälillä, mutta hotellisektorin kasvuun on odotettavissa leikkaus.



Kulttuuri

- Kulttuurilla on merkittävä rooli ydinkeskustan toimintona ja aktiviteettina
 - Sektorilla tapahtuu muutoksia moneen suuntaan, mutta ei ole nähtävissä että sen rooli ydinkeskustassa heikkenisi mikäli siihen panostetaan jatkossakin.
- Osa tulevaisuudenkin ydinkeskustaa.



Liikenne

- Helsingin ydinkeskusta on erittäin merkittävä joukkoliikenteen solmukohta ja uudet raidehankkeet vahvistavat sitä entisestään.
 - Liikkuminen voi muuttua merkittävästi 2020- ja 2030-luvuilla ja tällä voi olla heikentävä vaikutus ydinkeskustan rooliin vaihtoasemana. Tulevaisuuden kehitys on kuitenkin epävarmaa.
- Liikenne pysynee tärkeässä roolissa jatkossakin.

Contact

Aarne Mustakallio

+358 40 541 9106

aarne.mustakallio@eu.jll.com

Projektitiimi

Aarne Mustakallio

Sirpa Nieminen

Matias Järvinen

Dr. Tero Lehtonen

Kaisu Pienimäki

JLL.fi

© 2020 Jones Lang LaSalle IP, Inc. All rights reserved. The information contained in this document is proprietary to JLL and shall be used solely for the purposes of evaluating this proposal. All such documentation and information remains the property of JLL and shall be kept confidential. Reproduction of any part of this document is authorized only to the extent necessary for its evaluation. It is not to be shown to any third party without the prior written authorization of JLL. All information contained herein is from sources deemed reliable; however, no representation or warranty is made as to the accuracy thereof.



*Achieve
Ambitions*

Helsinki



Keskustahankkeiden elinvoimavaikutusten arviointi

Osat 2-4: Arviontiviitekehys &
hankkeiden arviointi

Loppuraportti 11.3.2021



Sisällysluettelo

Tiivistelmä 3

Elinvoimaisuuden arvioinnin viitekehys 8

Taustatutkimus

Työpajatyöskentely

Elinvoimavaikutusten arvioinnin viitekehys

Arvioinnin viitekehys: saavutettavuus

Arvioinnin viitekehys: aktiviteetit ja vetovoima (kaupallinen, ei-kaupallinen, kulttuuri ja toimitilat)

Arvioinnin viitekehys: kohtaamisten mahdollistaminen

Arvioinnin viitekehys: kokemus

Hankkeiden elinvoimavaikutusten arviointi 45

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki vaihtoehto 1: Kaivokatu

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki vaihtoehto 2: Kaivokatu, läpiajo

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki vaihtoehto 3: Rautatientori

Uusi Eliel

Sokoksen maanalainen laajennus

Hotelli Vaakunan laajennus

Hotelli Grand Hansa

Kaisantunneli

Hotelli Scandic Rautatieasema

Rautatieaseman kaupallinen uudistus

Johtopäätökset 79

Johtopäätökset tekijöittäin

Yhteenveto & suosituksia



Tiivistelmä



Elinvoiman mittaaminen

Kirjallisuuden ja työpajan perusteella luotu viitekehys elinvoiman mittaamiselle



Saavutettavuus

Ulkoiset yhteydet

- Miten hanke vaikuttaa ulkoisiin yhteyksiin, eli kuinka suurelle ihmisjoukolla keskustasta tulee saavutettavampi?

Saapujien sisäiset yhteydet

- Miten liikennehankkeen sijoittuminen vaikuttaa sen käyttäjien kävelymatka-aikoihin keskustan sisällä?

Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet

- Miten hanke muuttaa olemassa olevia jalankulkijavirtoja ja kävelyaikoja?



Kohtaamisten mahdollistaminen

Kohtaamispaikat

- Tilat hankkeessa, jotka on suunniteltu erityisesti ihmisten kohtaamiseen ja yhteiseen ajanviettoon (kahvila- ja ravintolatila, tapahtumatila, julkinen puistotila)

Julkinen ja puolijulkinen tila

- Julkisen ja puolijulkisen tilan kokonaismäärä



Aktiviteetit ja vetovoima (kaupallinen, ei-kaupallinen, kulttuuri ja toimitilat)

Jalankulkijavirta

- Hankkeen kaupallisten, ei-kaupallisten, kulttuuriaktiiviteettien ja toimitilan luoma jalankulkijavirta

Ajanvieton kokonaisuus

- Hankkeen jalankulkijavirta kerrottuna keskimääräisellä ajalla, jonka käyttäjät viettävät julkisessa / puolijulkisessa tilassa keskusta-alueella

Ajallinen jakauma

- Miten tasaisesti hankkeen luoma jalankulkijavirta jakautuu ajallisesti

Tilojen monipuolisuus

- Miten paljon hanke tuo alueelle uudentyyppistä tilaa, joka mahdollistaa uudentyyppisten toimijoiden tulon keskusta-alueelle?



Kokemus

Turvallisuus

- Hankkeen vaikutus koettuun turvallisuuteen, erityisesti liikenneturvallisuuteen

Kulkukokemus

- Miten hanke vaikuttaa välimatkoihin ja kulkureitin kiinnostavuuteen

Vehreys

- Hankkeen vaikutus alueen siisteyteen ja vehreyteen

	Saavutettavuus			Aktiviteetit ja vetovoima				Kohtaamisten mahdollistaminen		Kokemus		
	Ulkoiset yhteydet	Saapujien sisäiset yhteydet	Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	Jalankulkijavirta	Ajanvieton kokonaisuus	Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	Tilojen monipuolisuus	Kohtaamispaikat	Julkinen ja puolijulkinen tila	Turvallisuus	Kulkukokemus	Vehreys
Kruunusillat-raitiotien pääte pysäkki - vaihtoehto 1: Kaivokatu	0.5	0.8	-0.1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	-0.5	-0.5	0.0
Kruunusillat-raitiotien pääte pysäkki - vaihtoehto 2: Rautatien tontti	0.5	0.4	0.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.0	0.0	-0.2
Kruunusillat-raitiotien pääte pysäkki - vaihtoehto 3: Pääte pysäkki muualla	0.5	0.8	-0.1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	-0.5	0.0	0.0
Uusi Eliel	-0.2	-0.5	N/A	0.7	0.7	0.7	0.6	0.1	0.4	0.5	N/A	N/A
Sokoksen maanalainen laajennus	N/A	N/A	N/A	0.3	0.2	0.3	0.4	0.1	0.3	0.0	0.5	0.0
Hotelli Vaakunan laajennus	N/A	N/A	N/A	-0.1	-0.1	N/A	0.0	0.0	-0.4	0.0	0.0	0.0
Hotelli Grand Hansa	N/A	N/A	N/A	0.1	0.2	N/A	-0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
Kaisantunneli	N/A	N/A	0.5	0.0	0.0	N/A	0.4	0.0	0.1	1.0	0.5	0.0
Hotelli Scandic Rautatieasema	N/A	N/A	N/A	0.1	0.4	N/A	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Rautatieaseman kehitys	N/A	N/A	N/A	0.2	0.2	N/A	0.2	0.1	0.3	0.5	0.5	0.2

Johtopäätökset

- Taulukko vasemmalla näyttää kaikkien arvioitujen hankkeiden elinvoimavaikutukset mittareittain normalisoidulla asteikolla -1 → 1. **Mittareita ei tule tulkita suoraan keskenään verrattavina** (ts. kokonaisvaikutus ei ole yksittäisten mittarien summa). Mittareille voidaan antaa eri painoarvoja tilanteesta ja prioriteeteista riippuen.
- Kruunusillat-raitiotien pääte pysäkkivaihtoehdoista elinvoiman näkökulmasta olisi paras vaihtoehto se, jossa raitiovaunu jatkaisi matkaansa Kaivokadun pysäkin jälkeen (vaihtoehto 3) johtuen paremmasta kulkukokemuksesta. Erot vaihtoehtojen välillä ovat kuitenkin melko pieniä.
- Kaivokadun pysäkkivaihtoehto (vaihtoehto 1) vaikuttaa saavutettavuuteen positiivisesti, mutta kokemukseen negatiivisesti. Rautatien tontin pysäkkivaihtoehto ei ole saavutettavuuden kannalta niin hyvä kuin Kaivokatu, mutta sillä ei ole kokemukseen niin paljoa negatiivista vaikutusta.
- Uudella Elielillä on merkittävät positiiviset vaikutukset etenkin vetovoiman ja kokemusten näkökulmasta. Elielinoukulta liikennöivien linja-autojen siirtymisellä Kamppiin olisi saavutettavuuteen selkeästi negatiivinen vaikutus.
- Hotelli hankkeilla on melko vähäiset positiiviset elinvoimavaikutukset lukuun ottamatta Vaakunan laajennusta.
- Rautatieaseman kehityksellä ja Sokoksen maanalaisella laajennuksella on kohtalaiset positiiviset vaikutukset elinvoiman näkökulmasta monella eri mittarilla.
- Kaisantunnelilla on merkittäviä positiivisia vaikutuksia erityisesti kokemusmittareissa. Tunneli selkeyttää erityisesti pyöräliikenneyhteyksiä alueellaan, vaikuttaen positiivisesti myös Kaivokatuun.

Johtopäätökset

Yhteenvedo hankkeittain



Uusi Eliel

Saavutettavuus: **Negatiivinen vaikutus**

Vetovoima: **Positiivinen vaikutus**

Kohtaamiset: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Positiivinen vaikutus**

- Heikentää ydinkeskustan saavutettavuutta, mikäli bussiterminaali siirtyy Kamppiin. Hanke tuo paljon uutta tilaa ja voi hyvin toteutettuna kaikkien muiden tekijöiden osalta parantaa elinvoimaa huomattavasti. Lopullisella toteutuksella on suuri vaikutus tähän.

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehdot 1 & 3 (Kaivokatu / jatkaa eteenpäin)

Saavutettavuus: **Pääosin positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Negatiivinen vaikutus (ve1) / Neutraali vaikutus (ve2)**

- Saavutettavuuden näkökulmasta hyvä vaihtoehto, mutta negatiivinen vaikutus kokemukseen, sillä hankaloittaa entisestään Kaivokadun liikennejärjestelyjä. Oletettu hidaste ylittäjille mikäli päätepysäkki tulee tähän.
- Linjan jatkuminen olisi hieman parempi vaihtoehto, sillä tällöin vältetään terminaalimaisen alueen syntyminen Kaivokadulle.



Kaisantunneli

Saavutettavuus: **Positiivinen vaikutus**

Vetovoima: **Positiivinen vaikutus**

Kohtaamiset: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Positiivinen vaikutus**

- Elinvoimavaikutukset positiivisia kaikista tutkituista näkökulmista. Vetovoiman ja kohtaamisten osalta vaikutukset jäävät pieniksi.

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehto 2 (Rautatientori)

Saavutettavuus: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Neutraali vaikutus**

- Saavutettavuuden näkökulmasta heikompi kuin Kaivokadun vaihtoehdot, mutta ei negatiivista vaikutusta kokemukseen kuten vaihtoehdossa 1 (paitsi vehreyden vähentyminen).

Johtopäätökset

Yhteenvedo hankkeittain

Sokoksen maanalainen laajennus

Vetovoima: **Positiivinen vaikutus**

Kohtaamiset: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Positiivinen vaikutus**

- Positiivinen elinvoimavaikutus. Hankkeen koosta johtuen kokonaisvaikutukset jäävät verrattaen pieniksi.

Hotelli Vaakunan laajennus

Vetovoima: **Negatiivinen vaikutus (hyvin pieni)**

Kohtaamiset: **Negatiivinen vaikutus**

Kokemus: **Neutraali vaikutus**

- Elinvoiman näkökulmasta lievästi negatiiviset vaikutukset. Hankkeen kokonaisvaikutukset jäävät sen koosta johtuen kuitenkin verrattaen pieniksi.

Hotelli Grand Hansa

Vetovoima: **Sekalainen vaikutus**

Kohtaamiset: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Neutraali vaikutus**

- Neutraaleja ja positiivisia vaikutuksia sekä yhdessä mittarissa negatiivinen vaikutus. Kokonaisvaikutukset jäävät pieniksi vaikka hanke on mittaluokaltaan suuri.



Hotelli Scandic Rautatieasema

Vetovoima: **Positiivinen vaikutus**

Kohtaamiset: **Neutraali vaikutus**

Kokemus: **Neutraali vaikutus**

- Lisää jonkin verran ydinkeskustan vetovoimaa.

Rautatieaseman kaupallinen uudistus

Vetovoima: **Positiivinen vaikutus**

Kohtaamiset: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Positiivinen vaikutus**

- Kaikilla relevanteilla mittareilla positiivinen elinvoimavaikutus. Kokemukseen liittyviin vaikutuksiin lopullisella toteutuksen onnistumisella on suuri merkitys.

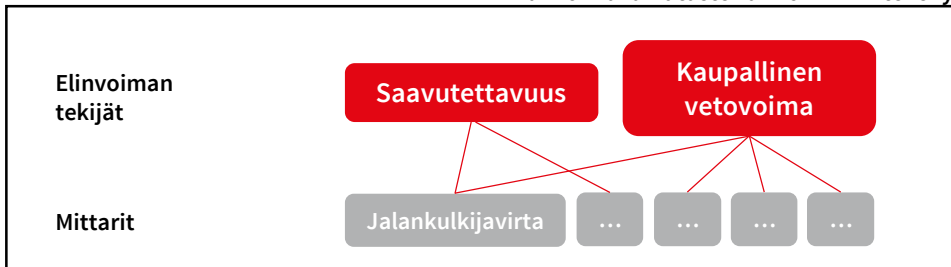
Elinvoimavaikutusten arvioinnin viitekehys

Tausta, tarkoitus & käyttö

- Elinvoimavaikutusten arvioinnin viitekehysten tarkoituksena on määrittää vetovoimaa luovat tekijät ja kehittää mittaristo, jolla voidaan arvioida yksittäisten hankkeiden vaikutuksia olemassa olevan alueen elinvoimaisuuteen.
- Tässä työssä luotu elinvoimavaikutusten arvioinnin viitekehys on toimeksiantoa varten luotu malli. Siinä olevat tekijät perustuvat akateemiseen ja ei-akateemiseen tutkimukseen, jonka perusteella JLL on luonut viitekehysten.
- Elinvoimavaikutusten arvioinnin viitekehys on luotu varta vasten Helsingin ydinkeskustan hankkeiden arviointia silmälläpitäen. Työtä tehdessä on kuitenkin pyritty luomaan pohjatyötä, joka on laajemminkin hyödynnettävissä elinvoimavaikutusten arviointiin. Viitekehystä ei tule kuitenkaan suoraan käyttää muun tyyppisten alueiden ja hankkeiden arviointiin, vaan sen soveltuvuus tulee aina arvioida tapauskohtaisesti. Monissa tapauksissa voi olla tarkoituksenmukaista tehdä viitekehukseen, tekijöihin tai mittareihin muutoksia kun sitä käytetään erilaisiin hankkeisiin tai alueisiin.

Viitekehys, tekijät ja mittarit

Elinvoimavaikutusten arvioinnin viitekehys



Elinvoimavaikutusten arvioinnin viitekehys: Tapa arvioida hankkeen vaikutuksia elinvoimaan. Koostuu useista eri elinvoiman tekijöistä.

Elinvoiman tekijä: Teema tai osa-alue, joka on olennainen elinvoiman kannalta. Yhden tekijän alla voi olla useita eri mittareita.

Elinvoiman mittari: Konkreettinen asia elinvoiman kannalta, jota voidaan mitata tai arvioida.

Arviointimallin luomisprosessi

- Elinvoimavaikutusten arvioinnin viitekehysten ja mittariston luomiseksi on toteutettu alla esitetyt vaiheet:



Taustatutkimus



Elinvoiman tekijät



- Oikealla on esitetty keskeisimmät elinvoiman tekijät, jotka tunnistettiin taustatutkimusvaiheessa.
- Tarkempi kuvaus jokaisesta tekijästä on esitetty liitteessä 1.



Työpajatyöskentely



Johdanto

JLL, Helsingin kaupunki ja Helsingin kauppakamari kokoontuivat 8.1.2021 yhteiseen työpajaan tarkastelemaan JLL:n luonnosta keskustan elinvoimaisuuden viitekehystä. Työpajan tärkeimmät päämäärät olivat:

1. Arvioida JLL:n alustavan viitekehysten toimivuutta ja tehdä parannusehdotuksia
2. Tunnistaa tärkeimmät yksittäiset elinvoimaisuuteen vaikuttavat tekijät, joiden perusteella lopullinen arviointimalli luotiin.

Työpajan osallistujat

- Aarne Mustakallio (JLL)
- Dr. Tero Lehtonen (JLL)
- Kaisu Pienimäki (JLL, työpajan fasilitointi)
- Sirpa Nieminen (JLL)
- Matias Järvinen (JLL)

- Minna Maartola (Helsingin kaupunki)
- Sirpa Kallio (Helsingin kaupunki)
- Tiina Pasuri (Helsingin seudun kauppakamari)
- Sami Haapanen (Helsingin kaupunki)
- Elina Luukkonen (Helsingin kaupunki)
- Mari Männistö (Helsingin kaupunki, osan ajasta)
- Janne Prokkola (Helsingin kaupunki)
- Laura Yrjänä (Helsingin kaupunki)



Tehtävä 1:

Mitkä ovat viitekehyksen hyvät ja haastavat puolet?

Alustuksen aikana muodosta oma analyysisi (20 min)

Liity pienryhmääsi

Analyysien purku ja parannuskohteet pienryhmissä (40 min)

Liity takaisin pääkeskusteluun

Pienryhmät esittelevät parannuskohdat muille (4x10 min)



Tehtävä 2:

Mitkä ovat keskeiset elinvoimaisuuden mittarit?

Liity pienryhmääsi (10 min tauon jälkeen)

Valitkaa 6 tärkeintä mittaria (15 min)

Liity takaisin pääkeskusteluun

Esitelmää valintanne muille (4x5 min)

Vahvuudet

- Viitekehysluonnos todettiin monipuoliseksi ja kattavaksi. Kaikki listatut tekijät tunnistettiin elinvoimaisuuden mittaamisen kannalta arvokkaiksi.
- Mittariston rakenne todettiin toimivaksi.

Ongelmat ja haasteet


- Tekijöiden osittainen päällekkäisyys: esimerkiksi turvallisuuden tunne sisältyy suurilta osin kokemukseen.
- Jotkin tekijät, esimerkiksi vuokrataso, ovat enemmänkin seurauksia muista tekijöistä kuin varsinaisia ajureita.

Mittareiden yhdistäminen


Osa mittareista on osittain päällekkäisiä. Seuraavien tekijöiden mahdollista yhdistämistä pohdittiin:

- Jalankulkijamäärä ja Jalankulkijoiden ajoittuminen ja intensiteetti
- Työpaikkatarjonta ja Toimitilojen monipuolisuus
- Kokemus ja Turvallisuus
- Kaupalliset aktiviteet ja Kaupallinen vetovoima (sekä kuluttajan että toimijan näkökulmista)


Parannusehdotuksia




Kulttuuripalveluiden
parempi huomioon
ottaminen



Autoliikenteen parempi
huomioon ottaminen
saavutettavuutta
tarkastellessa



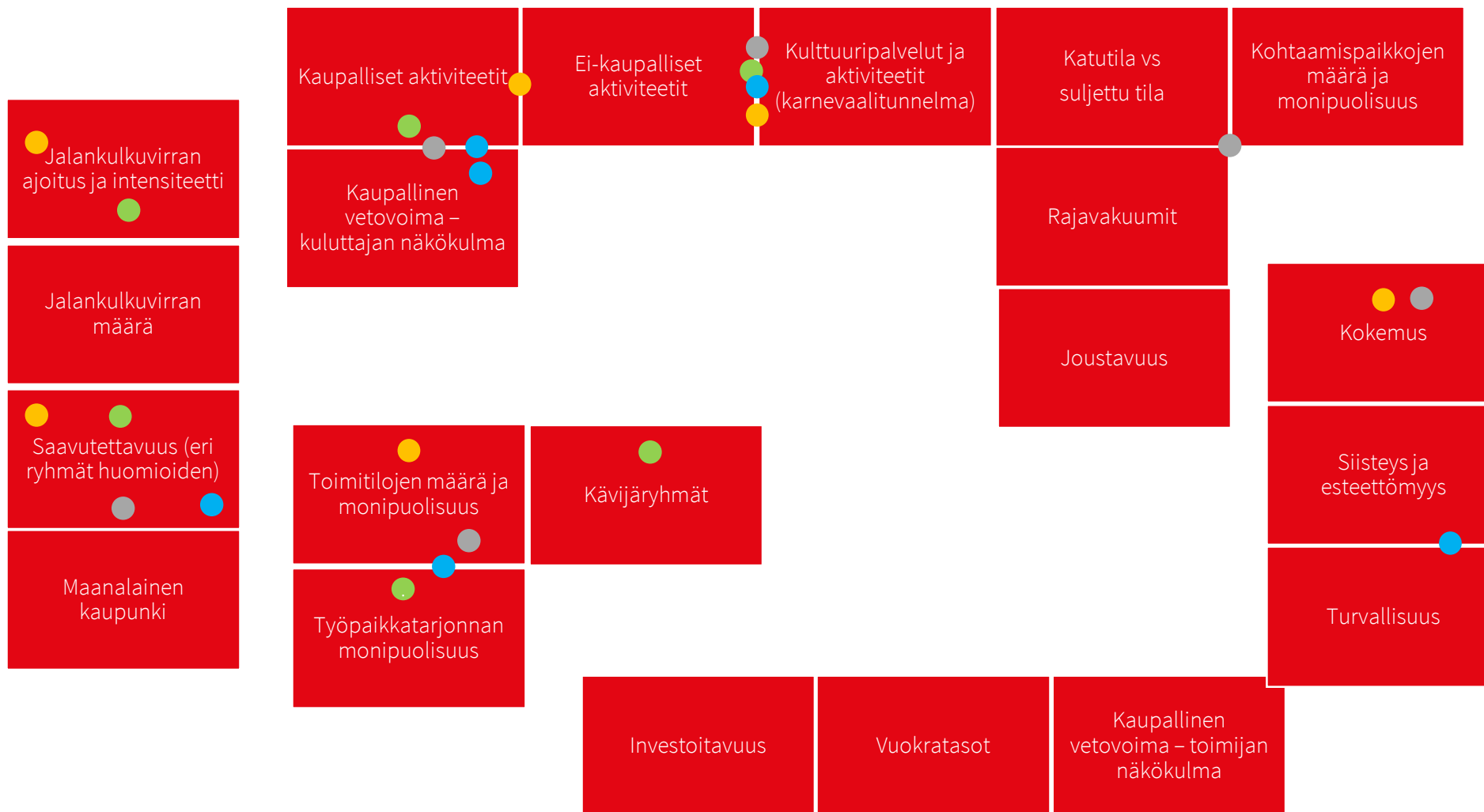
Destinaatioajattelu:
keskustan “ankkurit” ja
miten ne tekevät siitä
vetovoimaisen



Koettu kaupunkikokemus
kattokäsitteeksi, se
koettiin tärkeäksi
tekijäksi elinvoiman
kannalta.

Äänestys: tärkeimmät tekijät (I/II)

Seuraavalla sivulla koostettuna tärkeimmät tekijät




Äänestys: tärkeimmät tekijät (II/II)

- Työpajan viimeisessä vaiheessa valittiin kaikkein tärkeimmät elinvoiman tekijät paikallisessa kontekstissa pienryhmittäin.
- Oikealla on esitetty kaikkein tärkeimmät tekijät, joiden pohjalta JLL on aloittanut elinvoimavaikutusten arvioinnin viitekehyksen jatkojalostamisen.



Kokemus tunnistettiin erittäin tärkeäksi tekijäksi, mutta itsenään myös todella haastavaksi mitattavaksi. Kaupunkikokemus ja koettu elinvoima kulkevat ovat suurilta osin päällekkäisiä, ja niiden arviointi on mahdollista vasta muiden mittareiden tulosten pohjalta.

Elinvoimavaikutusten arvioinnin viitekehys

A close-up photograph of several hands clasped together in a circle, symbolizing teamwork and support. The hands are of various skin tones and are wearing different colored sleeves (white, blue, orange). The background is a soft, out-of-focus orange and yellow gradient.

Elinvoima

Elinvoimatekijät voidaan jakaa kolmeen hierarkiatasoon



JLL on jaotellut tässä työssä tutkittavat elinvoimatekijät kolmeen eri tasoon. Jokaisen tason tulee olla riittävän hyvä elinvoimaisen paikan syntymiseksi. Edes erittäin vahva yksittäinen taso ei yksin luo elinvoimaista paikkaa vaan kaikkia tasoja tarvitaan.

Mahdollistajat

- Mahdollistajat luovat perusedellytykset elinvoimaisen paikan syntymiselle. Tällaisia asioita ovat muun muassa saavutettavuus eli että ihmiset pääsevät riittävän helposti paikalle ja turvallisuus.
- Mahdollistajien on oltava riittävän hyvällä tasolla, jotta elinvoimaisia paikkoja voi syntyä ja jotta hierarkiassa korkeammilla tekijöillä on merkitystä

Vetovoimatekijät

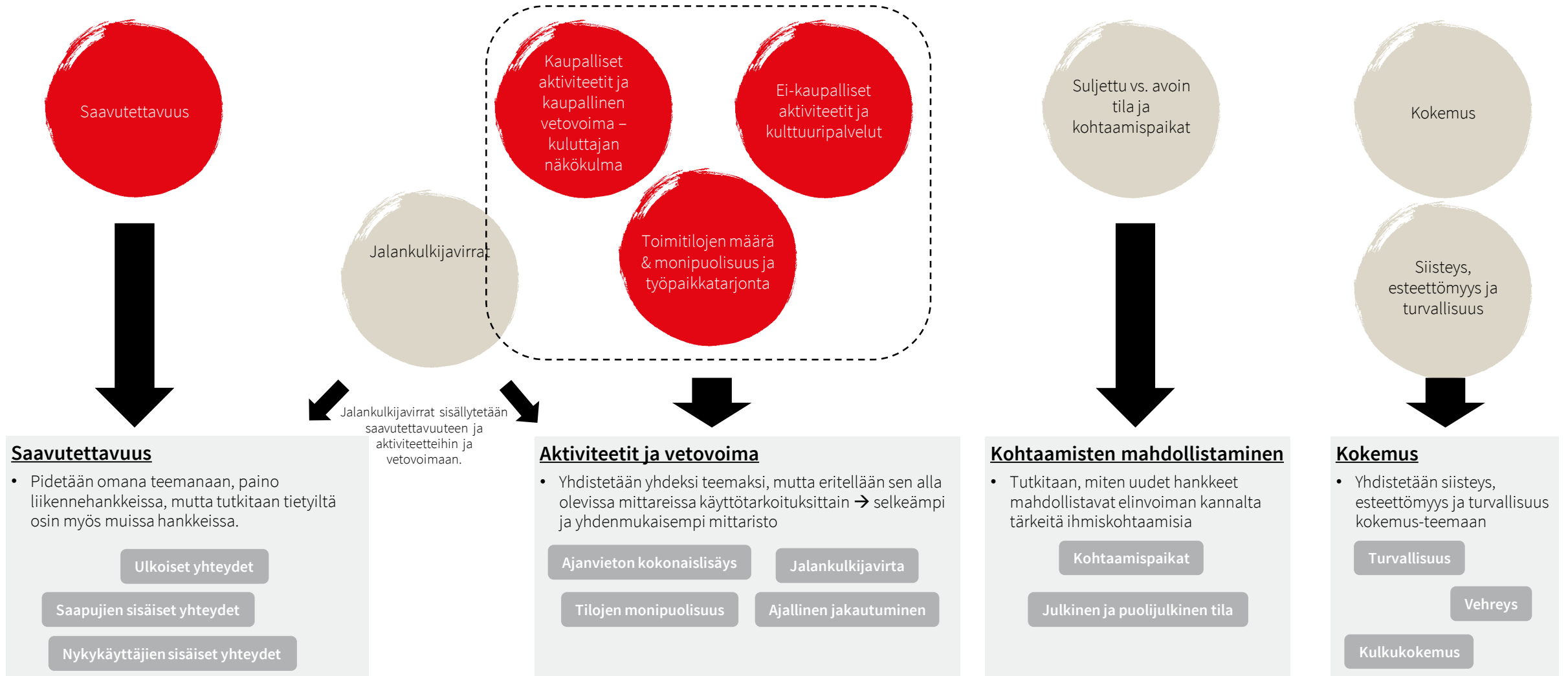
- Vetovoimatekijät tuovat ihmiset paikalle. Näitä ovat kaikki syyt vierailta kyseisessä paikassa.

Viihtyminen

- Edelliset tasot voivat luoda suuren kävijävirrän, mutta elinvoimaan liittyy olennaisena osana ihmisten ajanvietto, kokemus ja kohtaamiset paikassa.

Tekijät ja mittarit

Jatkojalostus taustatyöstä ja työpajasta



Elinvoiman mittaaminen

Tekijöistä mitattaviin asioihin



Saavutettavuus

Ulkoiset yhteydet

- Miten hanke vaikuttaa ulkoisiin yhteyksiin, eli kuinka suurelle ihmisjoukolla keskustasta tulee saavutettavampi?

Saapujien sisäiset yhteydet

- Miten liikennehankkeen sijoittuminen vaikuttaa sen käyttäjien kävelymatka-aikoihin keskustan sisällä?

Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet

- Miten hanke muuttaa olemassa olevia jalankulkijavirtoja ja kävelyaikoja?



Kohtaamisten mahdollistaminen

Kohtaamispaikat

- Tilat hankkeessa, jotka on suunniteltu erityisesti ihmisten kohtaamiseen ja yhteiseen ajanviettoon (kahvila- ja ravintolatila, tapahtumatila, julkinen puistotila)

Julkinen ja puolijulkinen tila

- Julkisen ja puolijulkisen tilan kokonaismäärä



Aktiviteetit ja vetovoima (kaupallinen, ei-kaupallinen, kulttuuri ja toimitilat)

Jalankulkijavirta

- Hankkeen kaupallisten, ei-kaupallisten, kulttuuriaktiiviteettien ja toimitilan luoma jalankulkijavirta

Ajanvieton kokonaisuus

- Hankkeen jalankulkijavirta kerrottuna keskimääräisellä ajalla, jonka käyttäjät viettävät julkisessa / puolijulkisessa tilassa keskusta-alueella

Ajallinen jakauma

- Miten tasaisesti hankkeen luoma jalankulkijavirta jakautuu ajallisesti

Tilojen monipuolisuus

- Miten paljon hanke tuo alueelle uudentyyppistä tilaa, joka mahdollistaa uudentyyppisten toimijoiden tulon keskusta-alueelle?



Kokemus

Turvallisuus


- Hankkeen vaikutus koettuun turvallisuuteen, erityisesti liikenneturvallisuuteen

Kulkukokemus

- Miten hanke vaikuttaa välimatkoihin ja kulkureitin kiinnostavuuteen

Vehreys

- Hankkeen vaikutus alueen siisteyteen ja vehreyteen

A close-up photograph of several hands of different skin tones clasped together in a circle, symbolizing teamwork, unity, and achievement. The hands are positioned in the center-right of the frame, with the background being a soft, out-of-focus light blue and white. The lighting is warm and natural, highlighting the texture of the skin and the fabric of the sleeves.

Arvioinnin viitekehys: saavutettavuus

Saavutettavuus: ulkoiset yhteydet (I/III)

Metodologia



Yleiskuvaus

- Hankkeen vaikutus matka-aikoihin tarkasteltavalle alueelle sen ulkopuolelta.
- Tarkastellaan asukasmäärää ja sen muutosta matka-aikavyöhykkeittäin (alle 15, 30, 45, 60, 60+ min).

Hankkeet

- Kruunusillat-raitiotien pysäkkivaihtoehdot ja Uusi Eliel (bussiterminaalin siirtyminen Kampppiin)

Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

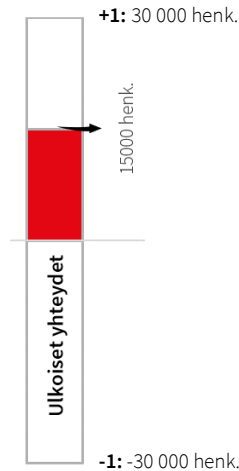
- Nykytilanteen matka-ajat perustuvat Pääkaupunkiseudun matka-aikamatriisiin (Digital Geography Lab 2018), joka kuvaa matka-aikoja 250*250 m ruututasolla.
- Matka-ajoissa tapahtuvien muutosten arviointimenetelmää kuvataan hankekohtaisesti seuraavilla sivuilla.

Absoluuttinen asteikko

Asukasmäärä, joka hankkeen myötä tulee 30 minuutin matka-ajan piiriin tai poistuu sieltä.

Normalisoitu asteikko

-1 → 1
min = -30 000 henkilöä
max = +30 000 henkilöä



Rajoitteet & tarvittava lisätutkimus

- Mittari kuvaa vain saavutettavuuden muutosta. Se ei ota kantaa siihen, kuinka paljon asiointi keskustaan lisääntyy muilta alueilta, kun niiden yhteydet keskustaan paranevat.



Saavutettavuus: ulkoiset yhteydet (II/III)

Metodologia – Kruunusillat-raitiotie

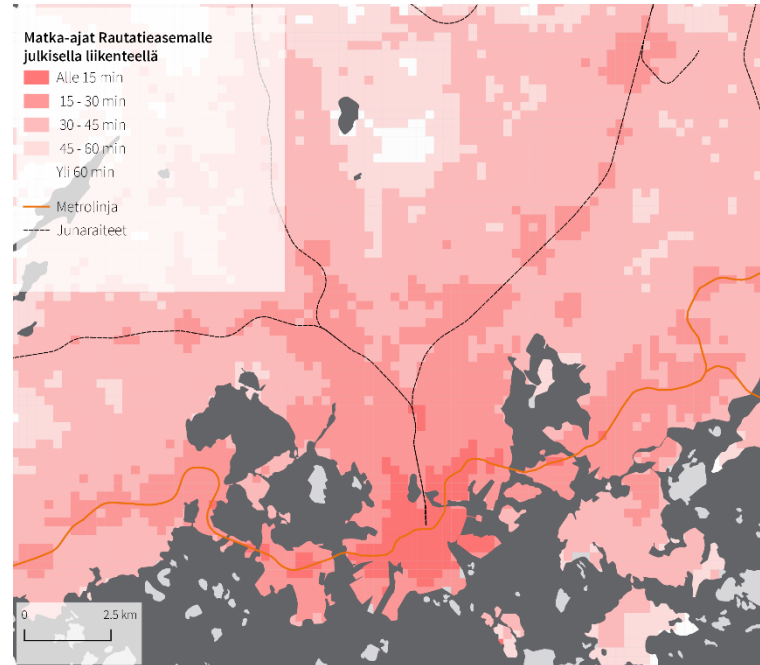
Kuvaus

- Analyysissä tarkastellaan matka-ajan muutosta Kaivokadun raitiovaunupysäkeille/päärautatieasemalle (YKR-ruutuun 5975375)
- Samaa lopputulosta käytetään kuvaamaan sekä Kaivokadun että Rautatien pääteyhteyksiä, sekä vaihtoehtoa, jossa raitiovaunu jatkaa matkaansa Kaivokadun jälkeen.

Metodologia

- Kruunusillat-hanketta varten on tehty arviot matka-ajoista keskusta tietyiltä raitiolinjan pysäkeiltä (Helsingin kaupunki/Sitowise 2018).
- Perustuen näihin arvioihin, JLL määrittä uudet julkisen liikenteen kokonaismatka-ajat Kaivokadulle pysäkkien lähialueilta.
- JLL:n arvio ottaa huomioon kävelyajan pysäkeille. Aika, jonka lähialueiden ihmisten arvioidaan käyttävän pysäkeille saapumiseen, perustuu linnuntie-etäisyyteen ja kävelynopeuteen 5,4 km/h.
- Joidenkin Kruunusillat-raitiotien vaikutusalueiden, esimerkiksi Sompasaaren, väestö kasvaa huomattavasti nykyhetkestä raitioyhteyden valmistumisvuoteen 2026. Ruutujen väestötietoja skaalattiin osa-aluekohtaisilla väestöennusteilla, ja lopputulos kuvaa tilannetta vuonna 2026. JLL:n analyysi ei ota huomioon muita julkisen liikenteen muutoshankkeita Kruunusillat-raitiotien lisäksi.

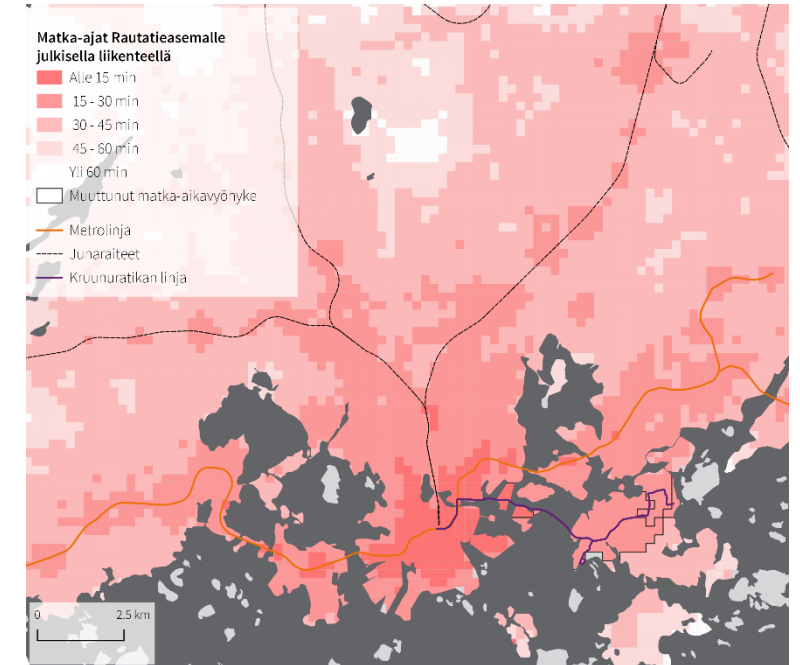
Ei Kruunusillat-raitiotietä



Nostoja:

15 minuutin matka-aikavyöhyke käsittää keskeisen kantakaupungin. Laajasalo kuuluu pääasiassa 30 - 45 minuutin matka-aikavyöhykkeeseen.

Kruunusillat-raitiotie valmis



Nostoja:

15 minuutin matka-aikavyöhyke käsittää myös Sompasaaren. Laajasalo kuuluu pääasiassa 15-30 minuutin matka-aikavyöhykkeeseen.

Saavutettavuus: ulkoiset yhteydet (III/III)

Metodologia – Uusi Eliel



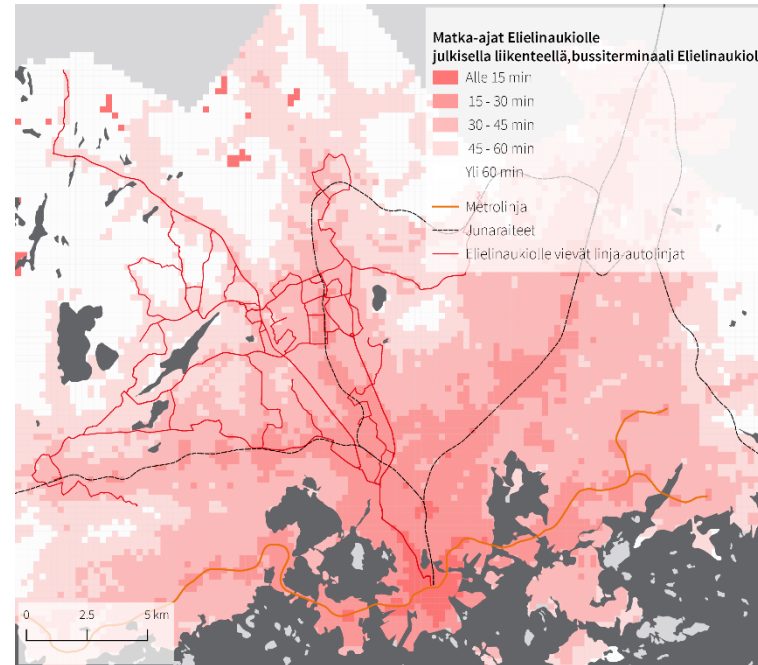
Kuvaus

- Analyysissä tarkastellaan matka-ajan muutosta Elielinaukiolle / Elielin bussiterminaliin (YKR-ruutuun 5973737) jos Elielin bussiterminali siirtyisi Kamppiin

Metodologia

- JLL:n analyysi perustuu arvioon, että kävely Kampin bussiterminalista Elielinaukiolle kestää 8 minuuttia. Arvio laskettiin hyödyntäen OpenRouteService –verkostoanalyysi-palvelua, kävelynopeudella 5,4 km/h.
- Varsinaisissa linja-autojen ajomatka-ajoissa tapahtuvat muutokset olisivat todella pieniä terminaalien välillä, eikä niitä huomioitu.
- Pelkkä 8 minuutin lisääminen matka-aikoihin linja-autolinjojen vaikutusalueella antaisi siis tilanteesta virheellisen kuvan. JLL valitsi ruudut, joihin terminaalin siirto tulisi vaikuttamaan, seuraavalla tavalla:
 1. Valittiin pysäkit, jotka sijaitsevat bussilinjoilla matkalla Elieliä päin.
 2. Poistettiin valinnasta pysäkit, jotka sijaitsevat linjoilla ennen kuin ne pysähtyvät juna-asemilla valitulla junaraideosuudella (kartta oikealla). Tämä mallintaa tilannetta, jossa kauempana asuvat ihmiset taittavat osan matkastaan linja-autolla ja loput junalla.
 3. Valittiin matriisin ruudut jäljelle jääneiden pysäkkien vaikutusalueella (600 m säteellä, = korkeintaan hieman yli 5 minuutin kävelymatka)
 4. Poistettiin ruudut, jotka sijaitsevat 600 m päässä junaraiteista tai raitiovaununlinjoista.
 5. Edellä kuvatun analyysin perusteella n. 32 % väestöstä bussilinjojen vaikutusalueella asuvista ihmisistä saapuu Elielinaukiolle/keskustaan loppuun asti linja-autolla. Loput 68 % saapuu vähintäänkin matkan loppuosuuden muulla kulkuvälineellä. Tätä jakaumaa hyödynnetään arvioidessa Uusi Eliel –hankkeen aiheuttamia muutoksia kävelyaajoissa tarkasteltavan alueen sisällä (seuraava kappale, Saapujien sisäiset yhteydet).

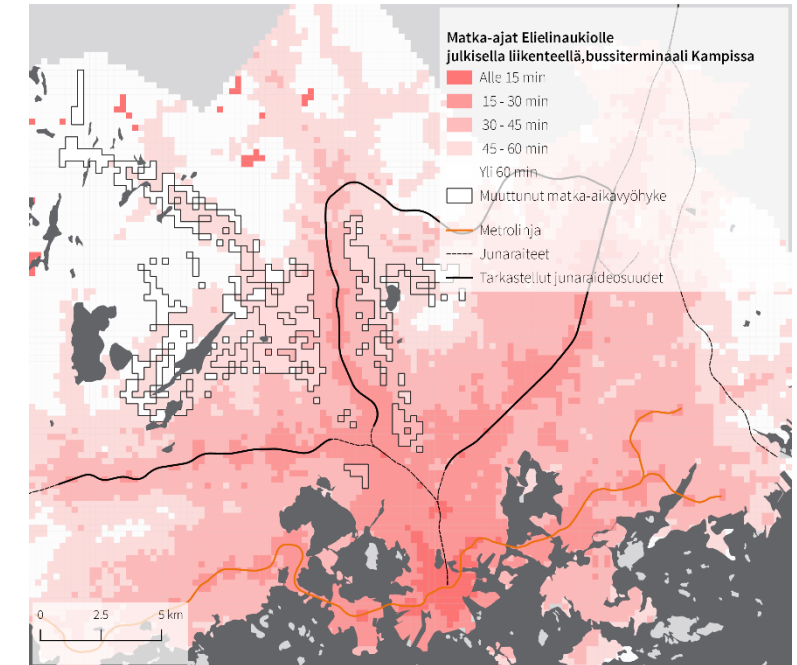
Terminaalit Elielinaukiolla



Nostoja:

Itäisen Pohjois-Haagan ja Pirkkolan alueet ovat pääosin saavutettavissa alle 30 minuutissa.
Espoon Pitkäjärven itäpuolen alueet ovat pääosin saavutettavissa Elielinaukiolta 30 - 45 minuutissa.

Terminaalit Kampissa



Nostoja:

Itäisen Pohjois-Haagan ja Pirkkolan alueiden tietyt osat ovat eivät ole enää saavutettavissa 30 minuutissa.
Espoon Pitkäjärven itäpuolen alueet ovat pääosin saavutettavissa Elielinaukiolta 45 - 60 minuutissa.

Saavutettavuus: saapujien sisäiset yhteydet (I/II)

Metodologia



Yleiskuvaus

- Hankkeiden aikaansaamat muutokset julkisen liikenteen matkustajien kävelymatka-ajoissa tarkasteltavalla alueella niiden henkilöiden osalta, jotka tulevat alueelle uusina hankkeisiin liittyvinä julkisen liikenteen matkustajina (esim. Kruunusillat-raitiotien tuomat ihmiset).
- Kuvaa kävelymatka-ajojen eroja pysäkki-/terminaali-vaihtoehtojen välillä (verrattuna nykytilaan) ottaen huomioon rakennusten vetovoimaisuuden niiden käyttötarkoituksen perusteella.

Hankkeet

- Kruunusillat-raitiotie ja sen pysäkkivaihtoehdot ja Uusi Eliel (bussiterminaalin siirtyminen Kamppiin).

Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

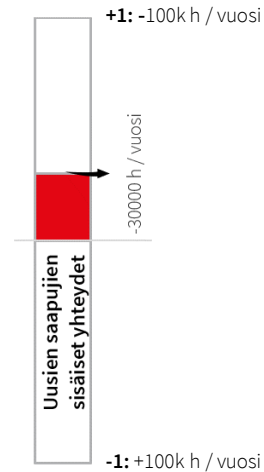
- Lasketaan hankkeisiin liittyvien julkisen liikenteen matkustajien jakautuminen tarkasteltaviin rakennuksiin niiden käyttötarkoitukseen ja kerrosalaan perustuen. Kulkuvälinettä vaihtavat matkustajat otetaan huomioon.
- Kävelyaika-arvio pysäkkivaihtoehdoilta rakennuksiin perustuu OpenRouteService-palveluun ja kävelyvauhtiin 5,4 km/h.

Absoluuttinen asteikko

Matka-ajojen muutos hankkeen valmistuttua nykytilanteeseen (perusskenaario) verrattuna

Normalisoitu asteikko

-1 → 1
min = +100 000 h / vuosi
max = -100 000 h / vuosi
Verrattuna perusskenaarioon (kts. Seuraava sivu). Huom käänteinen asteikko.



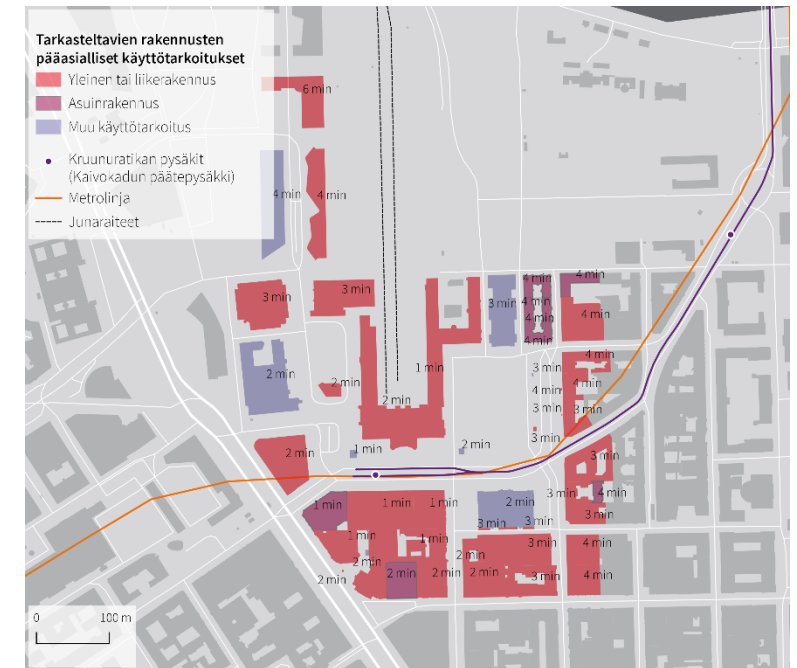
Rajoitteet & tarvittava lisätutkimus

- Rakennusten tilajaot käyttötarkoituksittain perustuvat osittain oletukseen, erityisesti kivijalkojen liiketilojen osalta.

Kulkuvälinettä vaihtavat

27% saapuvista julkisen liikenteen matkustajista (Helsingin seudun keskiarvo).

Lähde: HSL (2020)



Kävelymatka-ajat tarkasteltavan alueen rakennuksiin Kruunusillat-raitiotien Kaivokadun pääte pysäkkivaihtoehdolta.

Saavutettavuus: saapujien sisäiset yhteydet (II/II)

Metodologia



Kuvaus

- Analyysissa tarkastellaan kävelymatka-aikojen kokonaismuutosta (verrattuna nykytilanteeseen) tarkasteltavalla alueella julkisen liikenteen yhteyksien muuttuessa.
- Kruunusillat-raitiotien pysäkkivaihtoehdot:
 - Nykyhetkeä kuvaava tilanne, jossa Kruunusillat-raitiotielle ennustettu päivittäinen nousijamäärä keskustassa (17 470) saapuu alueelle metrolla.
 - Kaivokadun pysäkkivaihtoehdot sekä vaihtoehtoa, jossa raitiovaunu jatkaa matkaansa Kaivokadun jälkeen, kuvaava sama lopputulos. Rautatien pysäkkivaihtoehdolle laskettiin oma lopputulos.
- Uusi Eliel:
 - Nykyhetkeä kuvaava tilanne, jossa bussiterminaali sijaitsee Elielinuonella. Päivittäinen kokonaismatrustajamäärä terminaalissa on n. 16 000 (HSL 2020).
 - Terminaalin siirtyessä Kamppiin tehdään oletus, että 68 % nykyisistä terminaalien käyttäjistä saapuu tulevaisuudessa keskustaan muulla kulkuvälineellä, esimerkiksi junalla. 32 %:n oletetaan jatkavan linja-autojen käyttöä, ja kävelevän matkat Kampin ja tarkasteltavan alueen välillä.
 - Jakauma perustuu ulkoisten yhteyksien analyysin lopputulokseen, joka esitellään tämän materiaalin sivulla 25.

Metodologia

- Jokaiselle rakennukselle tarkasteltavalla alueella määriteltiin vetovoima-arvo perustuen niiden käyttötarkoitukseen (kävijämäärät oikealla, tarkempi kuvaus sivulla 31).
 - Esimerkiksi rakennus, jossa on 1000 m² ravintolatilaa ja 4000 m² toimistotilaa, saa vetovoima-arvon $1000 \cdot 267 + 4000 \cdot 8,9 = 302\ 600$.
- Jokaisen rakennuksen vetovoima-arvo muutettiin suhteelliseksi jakamalla se kaikkien alueen rakennusten vetovoima-arvojen summalla. Tämä arvo kuvaa nousijoiden todennäköisyyttä vieraila rakennuksessa.
- Hankekohtainen nousijamäärä jaettiin rakennuksiin niiden suhteellisten vetovoima-arvojen perusteella. Esimerkiksi rakennuksen, jonka suhteellinen vetovoima-arvo on 0,01, oletetaan houkuttelevan päivittäin Kruunusillat-raitiotien nousijoista $17\ 470 \cdot 0,01 = 175$ ihmistä.
- Tarkasteltavasta pysäkkistä/terminaalista laskettiin matka-ajat rakennuksiin hyödyntäen OpenRouteService-palvelua ja olettaen kävelyvauhdiksi 5,4 km/h. Matka-ajat kerrottiin rakennusten houkuttelemilla nousijamäärillä, ja tulokseksi saatiin rakennuksessa vierailevien nousijoiden päivittäinen kokonaismatka-aika minuuteissa. Lopullisessa tarkastelussa matka-ajat on muunnettu tunneiksi vuodessa.
- Analyysi ottaa huomioon kulkuvälinettä keskustassa vaihtavat matkustajat (27 %, Helsingin seudulla tehtävät matkat, HSL 2020).
 - Vaihtavien matkustajien ei oleteta vierailevan tarkasteltavan alueen rakennuksissa, vaan vaihtavan uuteen kulkuvälineeseen välittömästi. Poikkeuksen tähän tekevät vaihtajat, jotka vaihtavat kulkuvälinettä junaan tai metroon. Nämä matkustajat lasketaan mukaan päärautatieaseman rakennuksessa vieraileviin ihmisiin.

Vuotuiset keskimääräiset kävijämäärät käyttötarkoituksittain

Hotelli

414 kävijää / huone
8,3 kävijää / m²

Vähittäiskauppa

128 kävijää / m²

Museo

60,2 kävijää / m²

Toimisto

8,9 kävijää / m²

Teatteri

10,2 kävijää / m²

Yleiskuvaus

- Erot jalankulkijoiden kävelymatka-ajoissa hankkeen alueella nykytilanteessa ja hankkeiden valmistuttua.

Hankkeet

- Kruunusillat-raitioyhteys ja sen pysäkkivaihtoehdot, Kaisantunneli, Sokoksen maanalainen laajennus.
- Uuden Elielin suunnitelmat ovat vielä niin alkuvaiheessa, että hankkeen vaikutuksia on vielä liian epätarkkaa arvioida.

Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

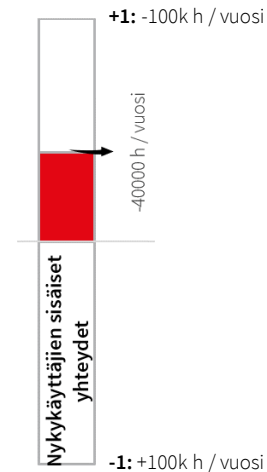
- Lasketaan hankkeiden vaikutus kävelymatka-aikoihin niiden lähialueella. Kaisantunnelin tarkastelussa otetaan huomioon myös tunnelin pyöräilijäkäyttäjät.

Absoluuttinen asteikko

Läpikulkijoiden matka-aikojen kokonaismuutos hankkeen valmistuttua nykytilanteeseen verrattuna

Normalisoitu asteikko

-1 → 1
min = +100 000 h / vuosi
max = -100 000 h / vuosi
verrattuna nykytilaan.



Rajoitteet & tarvittava lisätutkimus

- Virallisten hankekohtaisten kävelymatka-aika-arvioiden puute johtaa siihen, että muutosten arviointi tapahtuu karkealla tasolla.
- Tässä työssä ei ole tutkittu vaikutusta autoilijoiden matka-aikojen muutokseen datan puuttumisen vuoksi. Mittarissa on kuitenkin valmius ottaa myös tämä huomioon.



A close-up photograph of several hands of different skin tones clasped together in a circle, symbolizing teamwork, unity, and collaboration. The hands are positioned in the center-right of the frame, with the background being a soft, out-of-focus light blue and white. The lighting is warm and natural, highlighting the texture of the skin and the fabric of the sleeves.

**Arvioinnin viitekehys: aktiviteetit ja
vetovoima (kaupallinen, ei-kaupallinen,
kulttuuri ja toimitilat)**

Aktiviteetit ja vetovoima: jalankulkijavirta (I/II)

Metodologia



Yleiskuvaus

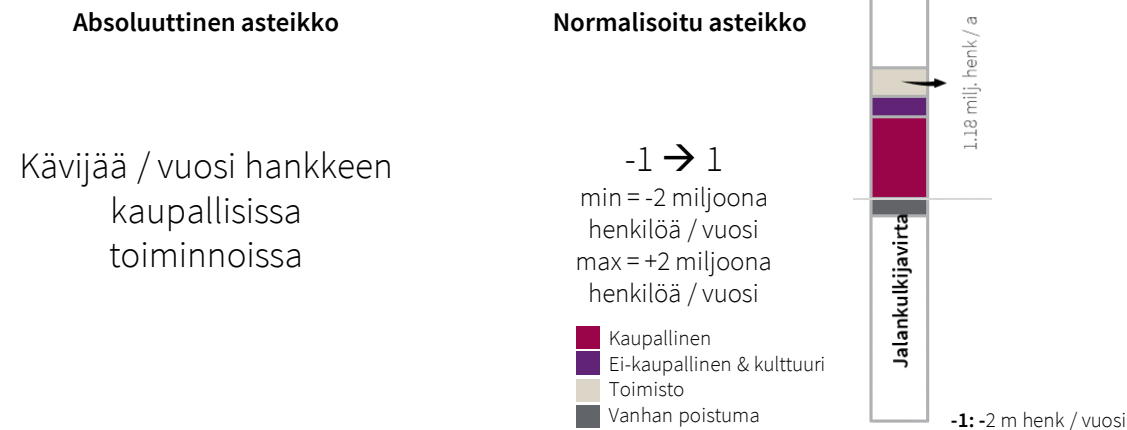
- Hankkeen kaupallisten aktiviteettien luoma jalankulkijavirta vuositasolla.
- Kuvastaa hankkeen vetovoimaa eli kuinka monta ihmistä se houkuttelee asioimaan keskusta-alueelle.
- Ottaa huomioon sen, että eri käyttötarkoitukset vetävät eri määrän kävijöitä per neliometri.

Hankkeet

- Kaikki hankkeet, joissa kaupallista tai ei-kaupallista tilaa tai toimistotilaa.

Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

- Lasketaan tilatyypeittäin perustuen arvioituun vuokrattavaan pinta-alaan ja toimialalle tyypilliseen jalankulkijavirtaan per neliometri (laskelmat seuraavalla sivulla). Majoitustilassa laskelmat tehdään perustuen huonemäärään, ei pinta-alaan.
- Mikäli vuokrattava pinta-ala ja toimialajako ei ole tiedossa, arvioidaan tämä perustuen hankkeen bruttoalaan tai kerrosalaan ja hankekohtaisiin oletuksiin.



Rajoitteet & tarvittava lisätutkimus

- Ei suoraan pysty huomioimaan, ovatko asiakkaat täysin uusia vai vierailevatko hankkeessa muun keskusta-asioinnin ohessa. Antaa kuitenkin indikaatiota hankkeen kävijämäärästä (pl. puhdas ohikulkuvirta)
- Ei huomioi jalankulkijavirran viipymää. Tämä huomioidaan seuraavassa mittarissa.
- Alkuvaiheessa olevissa hankkeissa perustuu oletettuun tilajakoon. Voidaan tarkentaa kun tilajako tarkentuu.
- Perustuu käyttötarkoitusten keskimääräiseen kävijämäärään. Voidaan tarkentaa kun hankkeista on tiedossa toteutuneita kävijämääriä.

Vuotuiset keskimääräiset kävijämäärät käyttötarkoituksittain

Hotelli
414 kävijää / huone
8,3 kävijää / m2

Ravintolatila
440 kävijää / m2

**Erikoistavara-
kauppa**
82 kävijää / m2

PT-kauppa
174 kävijää / m2

Museo
60,2 kävijää / b-m2

Teatteri
10,2 kävijää / b-m2

Kirjasto
201 kävijää / b-m2

Toimisto
8,9 kävijää / m2

Aktiviteetit ja vetovoima: jalankulkijavirta (II/II)

Taustatutkimus



	Kävijämäärä / yksikkö	Yksiköt	Lähteet	Laskentatapa
Ravintolatila	440 / vuokrattava neliömetri		JLL (2021)	Laskettu JLL:n benchmark-datan perusteella.
Päivittäistavarakauppa	174 / vuokrattava neliömetri		JLL (2021), Nielsen (2020), Päivittäistavarakauppa ry (2018)	Laskettu JLL:n benchmark-datasta PT-myyntiin, PT-ostoskorin keskiarvon ja PT-kaupan vuokrattavien alojen perusteella.
Erikoistavarakauppa	82 / vuokrattava neliömetri		JLL (2021)	Laskettu JLL:n benchmark-datan perusteella.
Hotelli	414 / huone		JLL (2021), Tilastokeskus (2020)	Laskettu perustuen hotellien käyttöasteeseen Helsingissä sekä keskimääräiseen vierailijamäärään per huone. Kävijämäärä per neliömetri on 8,3 olettaen yhden huoneen pinta-alaksi (sisältäen yleisten tilojen jyvitetty osuus) 50 neliömetriä (perustuen JLL:n benchmark-dataan).
Toimisto	8,9 / vuokrattava neliömetri		JLL (2021), Optimaze (2014-2019)	Työpäivien määrä / (keskimääräinen yhden työpisteen vaatima tila * työpistettä / henkilö * käyttöaste). Työpäiviä on 228, työpisteen vaatima tila 18.27 neliömetriä ja käyttöaste 71,5%.
Teatteri	10,2 / bruttoneliömetri		JLL (2021), Tinfo (2020)	Keskiarvo Helsingin suurien ja keskisuurien teattereiden kävijämääristä (2019) jaettuna bruttoalalla
Museo	60,2 / bruttoneliömetri		JLL (2021), Museotilasto (2020)	Keskiarvo Helsingin kantakaupungin museoiden kävijämääristä (2019) jaettuna bruttoalalla
Kirjasto	201 / bruttoneliömetri		JLL (2021), Helsingin kaupunki (2020)	Oodin kävijämäärä 2019 jaettuna bruttoalalla

Aktiviteetit ja vetovoima: ajanvieton kokonaislisäys (I/II)

Metodologia



Yleiskuvaus

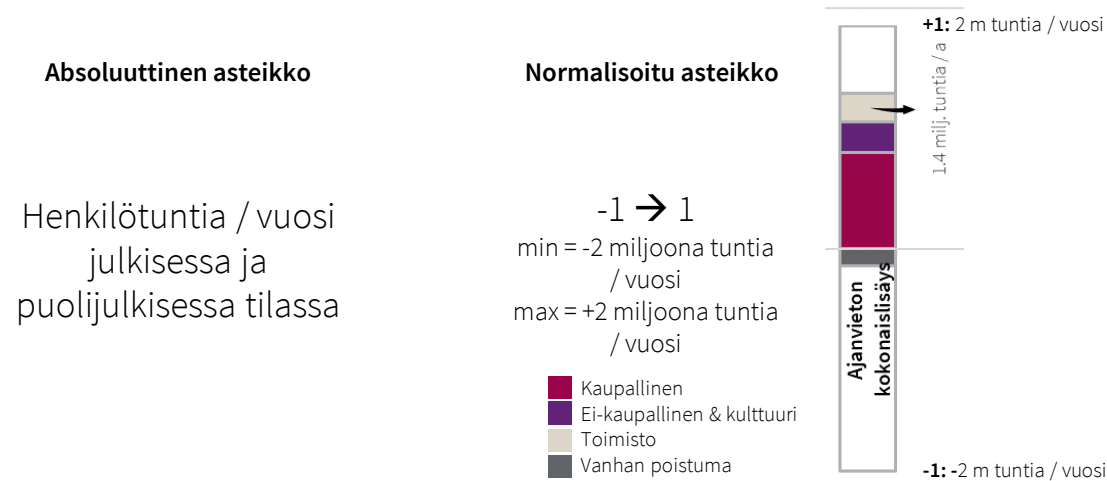
- Hankkeen jalankulkijavirta kerrottuna keskimääräisellä ajalla, jonka käyttäjät viettävät julkisessa / puolijulkisessa tilassa keskusta-alueella
- Nostetaan omaksi mittariksi, koska jalankulkijavirta ei kerro kaikkea hankkeen luomasta elinvoimasta.
- Kuvaa vuotuista henkilötuntimäärää ihmisiä viettämässä aikaa keskustassa luoden elinvoimaa, jonka hanke tuo lisää kokonaisuudessaan.

Hankkeet

- Kaikki hankkeet, joissa kaupallista tai ei-kaupallista tilaa tai toimistotilaa.

Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

- Lasketaan perustuen kävijämäärään sekä käyttäjien keskimääräiseen aikaan (tai arvioon), jonka he jokaisella asiointikerralla viettävät keskusta-alueella julkisessa tai puolijulkisessa tilassa.
- Julkiseksi ja puolijulkiseksi tilaksi lasketaan esimerkiksi ravintolat ja kaupan tilat. Hotellien osalta lasketaan perustuen siihen, kuinka paljon kukin vieras viettää aikaa keskusta-alueella.



Rajoitteet & tarvittava lisätutkimus

- Suurin osa keskimääräisestä ajanvietosta on arvioita.
- Osa eri toimialojen luomasta laskennallisesta ajanvietosta voi olla päällekkäisiä

Ajanvietto julkisessa ja puolijulkisessa tilassa / käyntikerta (arvio suurimmassa osassa käyttötarkoituksia)

Hotelli
240 minuuttia

Ravintolatila
60 minuuttia

**Erikoistavara-
kauppa**
127 minuuttia

PT-kauppa
30 minuuttia

Museo
90 minuuttia

Teatteri
240 minuuttia

Kirjasto
37 minuuttia

Toimisto
60 minuuttia

Aktiviteetit ja vetovoima: ajanvieton kokonaislisäys

Taustatutkimus



	Vietetty aika julkisessa ja puolijulkisessa tilassa (minuuttia / kävijä)	Lähteet	Laskentatapa
Ravintolatila	60		JLL:n arvio
Päivittäistavarakauppa	30	Statista (2021)	Keskiarvo Yhdysvalloissa
Erikoistavarakauppa	127	Suomen Tutkimustieto (2016)	Yksittäinen tutkimus kauppakeskuksessa vietetystä ajasta
Hotelli	240		JLL:n arvio / kävijä / vuorokausi olettaen, että asiakas käy syömässä 2 kertaa ja sen lisäksi viettää aikaa keskusta-alueella muiden aktiviteettien parissa.
Toimisto	60		JLL:n arvio olettaen, että työntekijä käy lounaalla ja kulkee alueella joukkoliikennevälineisiin
Teatteri	240		JLL:n arvio, teatteriesitys + osalla ihmisistä illallinen
Museo	90		JLL:n arvio
Kirjasto	37	Helmet (2020)	Kallion kirjastossa vietetty aika keskimäärin

Aktiviteetit ja vetovoima: jalankulkijavirran ajallinen jakautuminen (I/II)



Metodologia

Yleiskuvaus

- Hankkeen luoman jalankulkijavirran ajallinen jakautuminen ympäri vuorokauden
- Hyvin jakautuva jalankulkijavirta tuo elinvoimaa kaikkina vuorokaudenaikoina ja luo 24h -taloutta keskusta-alueelle.

Hankkeet

- Kaikki hankkeet, joissa kaupallista tai ei-kaupallista tilaa tai toimistotilaa.

Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

- Tutkitaan hankkeen käyttötarkoitusten houkutteleman jalankulkijavirran tyypillistä ajallista jakaumaa perustuen verrokkoiteisiin ja muodostetaan jalankulkija-aikaprofiili hankkeelle.
- Arvotetaan aikaprofiili perustuen ennalta määrättyyn kriteeristöön.

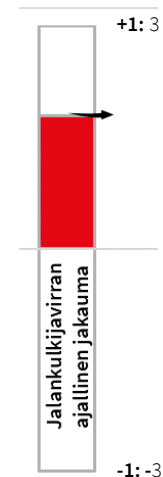
Kriteeristö

- 3: Hankkeen jalankulkijavirta jakautuu tasaisesti välille 8-24 ts. jokaisen tunnin kävijävirta asettuu välille 50%-150% keskiarvosta
- 2: Hankkeen jalankulkijavirrasta enintään 3 tuntia ei asetu välille 50%-150% keskiarvosta välillä 8-24.
- 1: Hankkeen jalankulkijavirrasta enintään 6 tuntia ei asetu välille 50%-150% keskiarvosta välillä 8-24.
- 0: Hankkeen jalankulkijavirrasta enintään 9 tuntia ei asetu välille 50%-150% keskiarvosta välillä 8-24.
- 1: Hankkeen jalankulkijavirrasta enintään 12 tuntia ei asetu välille 50%-150% keskiarvosta välillä 8-24.

Normalisoitu asteikko

-1 → 1
min = -3
max = 3

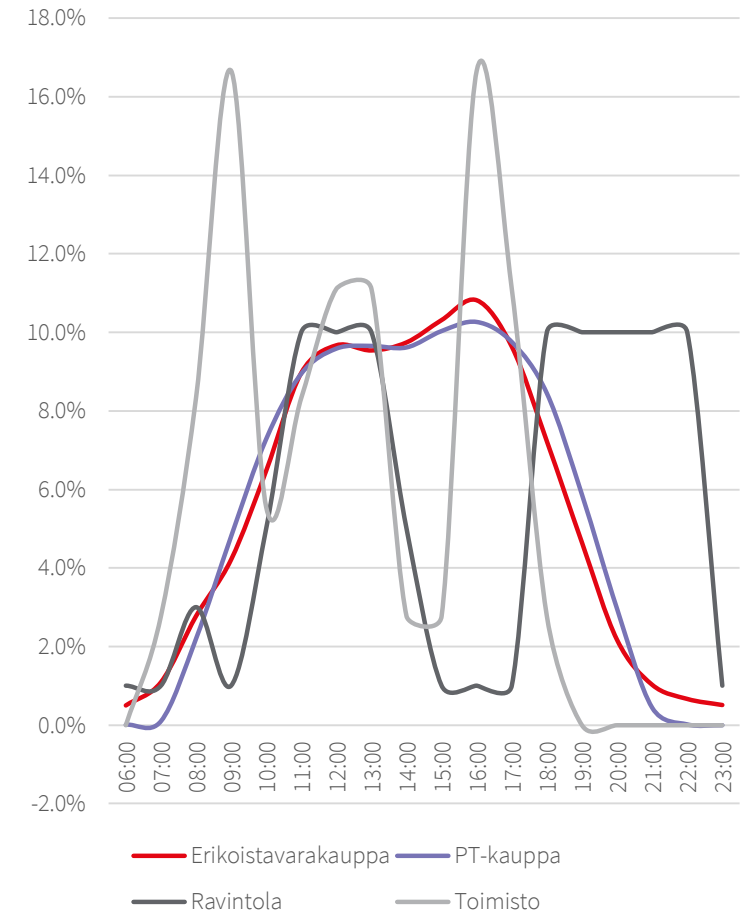
Negatiivisia arvoja voi saada vain -1:teen asti



Rajoitteet & tarvittava lisätutkimus

- Toimialakohtaisia aikaprofiileja on hyvin rajoitetusti saatavilla → tarkimman lopputuloksen saavuttamiseksi näitä pitäisi pyytää kiinteistönomistajilta ja keskusta-alueen toimijoilta.

Aktiviteettien kävijävirtaprofiilit

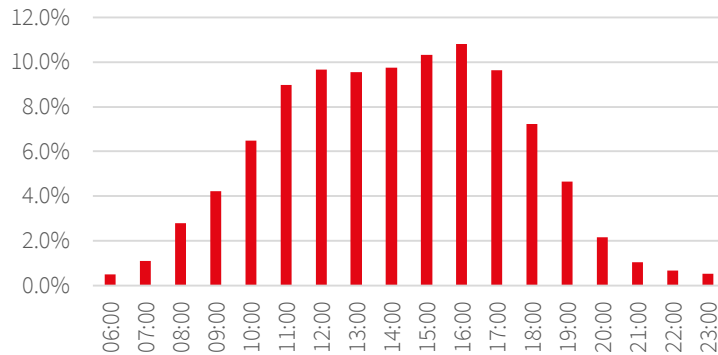


Aktiviteetit ja vetovoima: jalankulkijavirran ajallinen jakautuminen (II/II)

Taustatutkimus



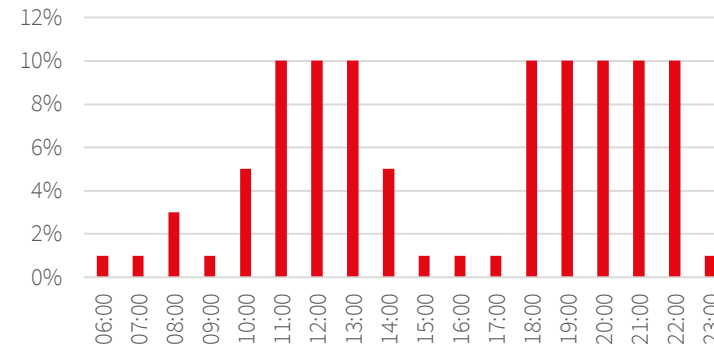
Erikoistavarakauppa



Lähde / metodologia

- Perustuu JLL:n benchmark-dataan erikoistavarapainotteisten kauppakeskusten kävijämääristä.

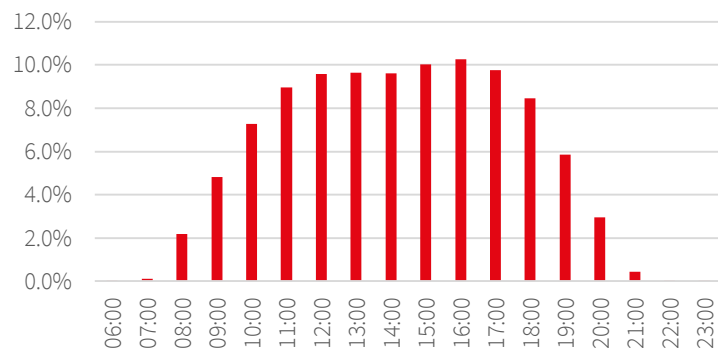
Ravintola



Lähde / metodologia

- Perustuu JLL:n laskentaan ravintoloiden istumapaikkojen käyttöasteista eri kellonaikoina.

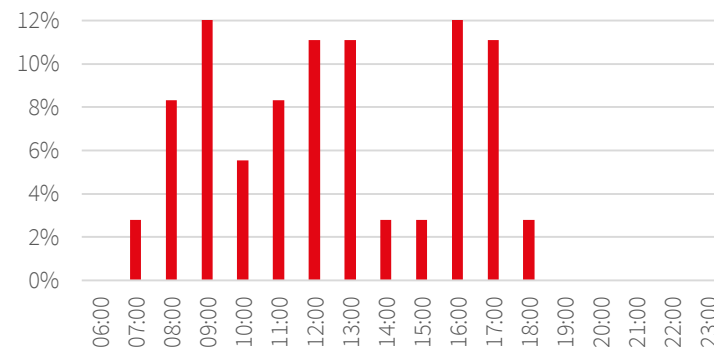
PT-kauppa



Lähde / metodologia

- Perustuu JLL:n benchmark-dataan kauppakeskusten PT-kauppoja lähellä olevien ovien kävijämääristä.

Toimisto



Lähde / metodologia

- Perustuu JLL:n arvioon, joka on johdettu Optimaze:n toimistotyöpöytien käyttöasteista (mihin aikaan ihmiset saapuvat, lähtevät ja käyvät lounaalla).
- Toimistokäyttäjien luoma jalankulkijavirta lasketaan kaksinkertaisena (saapuminen+poistuminen, lounas).

Aktiviteetit ja vetovoima: tilojen monipuolisuus

Metodologia

Yleiskuvaus

- Miten paljon hanke tuo alueelle uudentyyppistä kaupallista tilaa, joka mahdollistaa uudentyyppisten toimijoiden tuloa?
- Monipuolisuus keskustatoiminnoissa on yksi keskeisimmistä elinvoimaa lisäävistä tekijöistä. Kaupallisissa hankkeissa ei voida välttämättä etukäteen arvioida, miten monipuolisia toimijoita hankkeeseen tulee, mutta niistä voidaan arvioida, miten paljon ne mahdollistavat alueella uudenlaista toimintaa tai tilaa, jota alueella on kysyntään nähden vähän.

Hankkeet

- Kaikki hankkeet, joissa kaupallista tai ei-kaupallista tilaa tai toimistotilaa.

Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

- Asiantuntija-arvio perustuen ennalta määrättyyn kriteeristöön. Neliömetrit bruttoaloja.

Kriteeristö

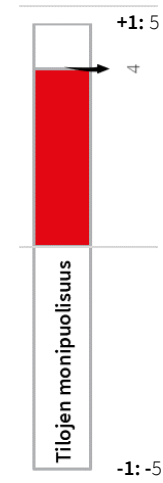
- 5: Hanke tuo yli 10 000 neliometriä täysin uudentyyppistä tilaa alueelle
- 4: Hanke tuo yli 5 000 neliometriä täysin uudentyyppistä tilaa tai yli 10 000 neliometriä tilaa, josta on pulaa alueella
- * 3: Hanke tuo 0-5 000 neliometriä täysin uudentyyppistä tilaa tai yli 5000 neliometriä tilaa, josta on pulaa alueella
- 2: Hanke tuo alle 5 000 neliometriä tilaa, josta on pulaa alueella ja hankkeen sisällä on useaa eri tilatyyppiä
- 1: Hankkeen tuoma tila on sellaista, jota on alueella jo reilusti, mutta hankkeen sisällä on useaa eri tilatyyppiä
- 0: Hanke tuo ainoastaan yhtä tilatyyppiä ja sitä on jo alueella reilusti.

Mikäli tilaa poistuu, lasketaan se vastaavalla asteikolla mutta negatiivisena

*-1 mikäli hankkeessa on vain yhtä tilatyyppiä

Normalisoitu asteikko

0 → 1
min = -5
max = 5



**Arvioinnin viitekehys: Kohtaamisten
mahdollistaminen**



Kohtaamisten mahdollistaminen: kohtaamispaikat

Metodologia

Yleiskuvaus

- Tilat hankkeessa, jotka on suunniteltu erityisesti ihmisten kohtaamiseen ja yhteiseen ajanviettoon (kahvila- ja ravintolatila, tapahtumatila, julkinen puistotila).

Hankkeet

- Kaikki hankkeet paitsi puhtaat liikennehankkeet.

Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

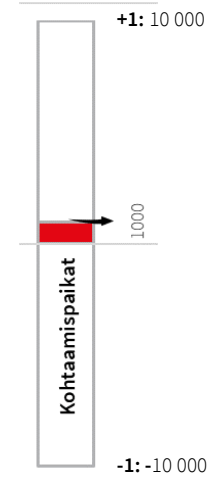
- Mitataan neliömetreinä, ulkotila saa painoksi 0,5 suhteessa sisätilaan.

Absoluuttinen asteikko

Neliömetriä

Normalisoitu asteikko

-1 → 1
min = -10 000
max = 10 000



Kohtaamisten mahdollistaminen: julkinen ja puolijulkinen tila

Metodologia



Yleiskuvaus

- Julkisen ja puolijulkisen tilan kokonaismäärä.

Hankkeet

- Kaikki hankkeet paitsi puhtaat liikennehankkeet.

Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

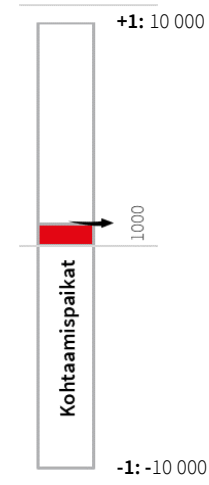
- Mitataan neliömetreinä. Julkiseksi tilaksi lasketaan esimerkiksi kauppakeskusten yleiset tilat ja muu tila, jossa voi viettää aikaa ilman ostovelvoitetta tai sisäänpääsymaksua. Puolijulkista tilaa ovat esimerkiksi ravintolat, museot, kaupat yms.


Absoluuttinen asteikko

Neliömetriä

Normalisoitu asteikko

-1 → 1
min = -10 000
max = +10 000



A close-up photograph of several hands of different skin tones clasped together in a circle, symbolizing teamwork, unity, and shared experience. The hands are positioned in the center-right of the frame, with the background being a soft, out-of-focus light blue and white. The lighting is warm and natural, highlighting the texture of the skin and the fabric of the sleeves.

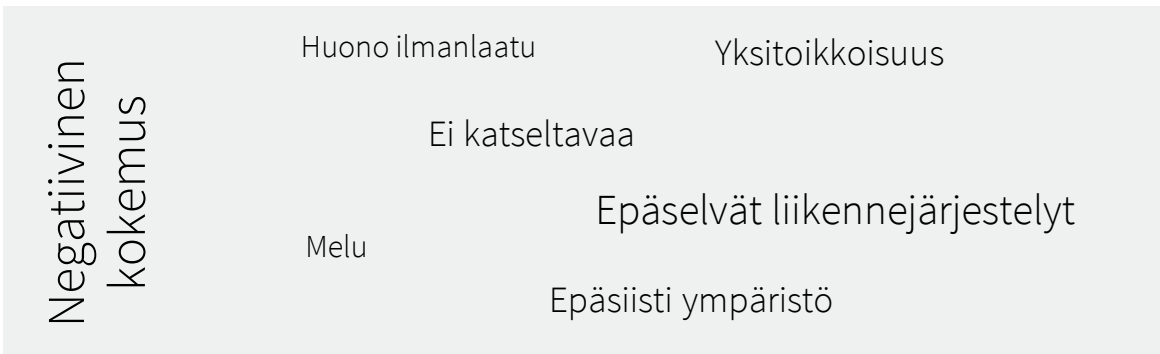
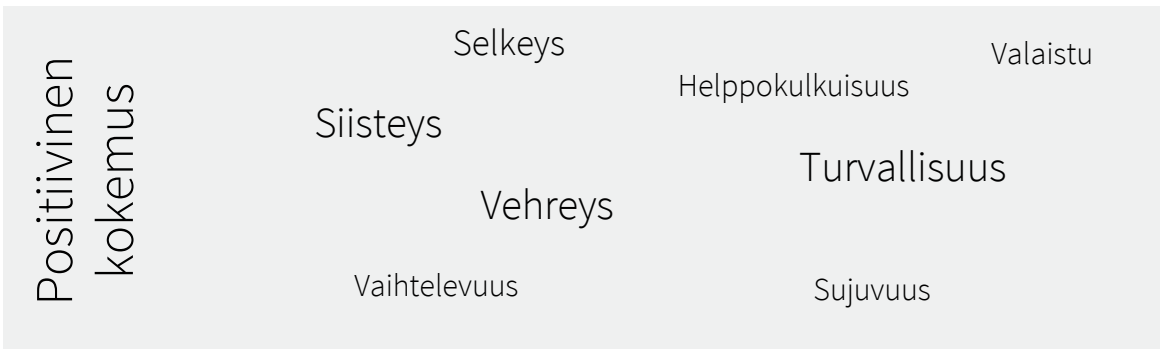
Arvioinnin viitekehys: Kokemus

Keskustakokemus

Taustatutkimus

Helsingin kaupungin jalankulkijakyselyissä nousseita kaupunkikokemukseen vaikuttavia tekijöitä:

- Helsingin kaupungin teettämässä kyselytutkimuksissa kaupunkikokemukseen vaikuttaviksi keskeisiksi teemoiksi nostettiin useimmiten turvallisuus (erityisesti liikenneturvallisuus), vehreys ja kulkukokemus. Tästä syystä nämä on valittu kokemuksen mittareiksi tässä työssä, sillä niiden katsotaan olevan merkittävimmät kokemukseen vaikuttavat yksittäiset mittarit.



Lähdetutkimukset:

- Jalan kaupungilla – miltä Helsinki tuntuu kävellen (2018)
- Jalankulkuympäristöjen laatu Helsingin keskustassa (2017)
- Helsingin helmet- missä sijaitsevat Helsingin urbaanit ilot? (2017)
- Kiva keskusta kävelijöille -karttakyselyn tulokset (2014)
- Helsingin turvallisuustutkimus (2018)

Kokemus: turvallisuus

Metodologia

Yleiskuvaus

- Kyselytutkimusten perusteella sujuvat ja selkeät kulkuväylät ovat huomattava tekijä lisäämään kaupungissa asioivien turvallisuudentunnetta.
- Sanallisissa vastauksissa nostettiin esiin erityisesti liikenneturvallisuus; epäselvyys eri kulkumuotojen kulkuväylistä lisäsi liikenteellistä turvattomuutta ja hankalaksi koettiin mm. jalankulkuväylille pysäköivät jakeluautot.
- Analyysissä on tarkasteltu seuraavia tutkimuksissa nousseita huomioita
 - Selkiyttääkö hanke eri kulkuvälineiden välistä liikennettä?
 - Onko hankkeella vaikutusta jalankulkuväyliä kapasiteettiin?

Hankkeet

- Kaikki hankkeet

Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

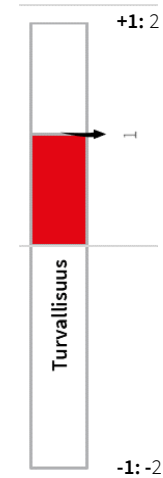
- Asiantuntija-arvio perustuen ennalta määrättyyn kriteeristöön

Kriteeristö

- 2: Hanke selkeästi parantaa turvallisuutta tuovia tekijöitä keskusta-alueella
- 1: Hanke jossain määrin parantaa turvallisuutta tuovia tekijöitä keskusta-alueella
- 0: Hankkeella ei ole huomattavaa vaikutusta turvallisuutta tuoviin tekijöihin
- 1: Hanke jossain määrin heikentää turvallisuutta tuovia tekijöitä keskusta-alueella
- 2: Hanke selkeästi heikentää turvallisuutta tuovia tekijöitä keskusta-alueella

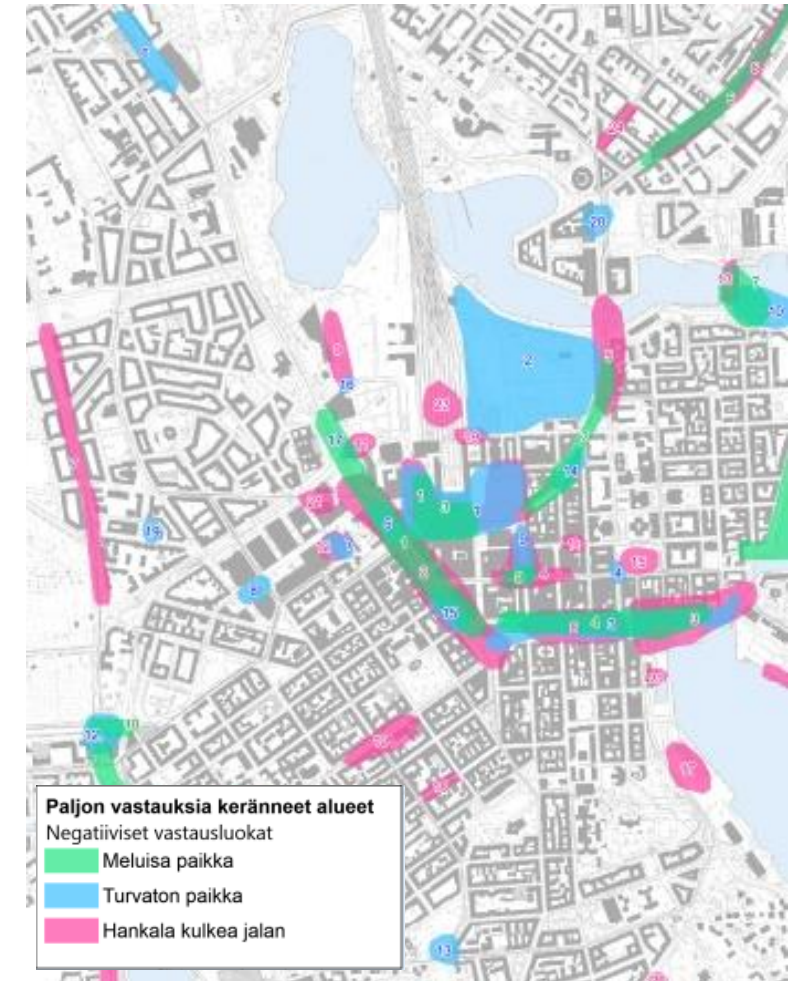
Normalisoitu asteikko

-1 → 1
min = -2
max = 2



Rajoitteet & tarvittava lisätutkimus

- Turvallisuus on käsitteenä laaja ja sen mittaaminen on haasteellista sillä kokemus on jokaiselle yksilöllinen.
- Sanallisissa kommentteissa nousi liikenneturvallisuuden lisäksi myös muita turvattomuutta aiheuttavia tekijöitä kuten vartioinnin rajallisuus tai valaistuksen puute, mitkä eivät ole mitattavissa tämän tutkimuksen puitteissa.



Lähde: Kiva keskusta kävelijöille -karttakyselyn tulokset (2014)

Kokemus: kulkukokemus

Metodologia

Yleiskuvaus

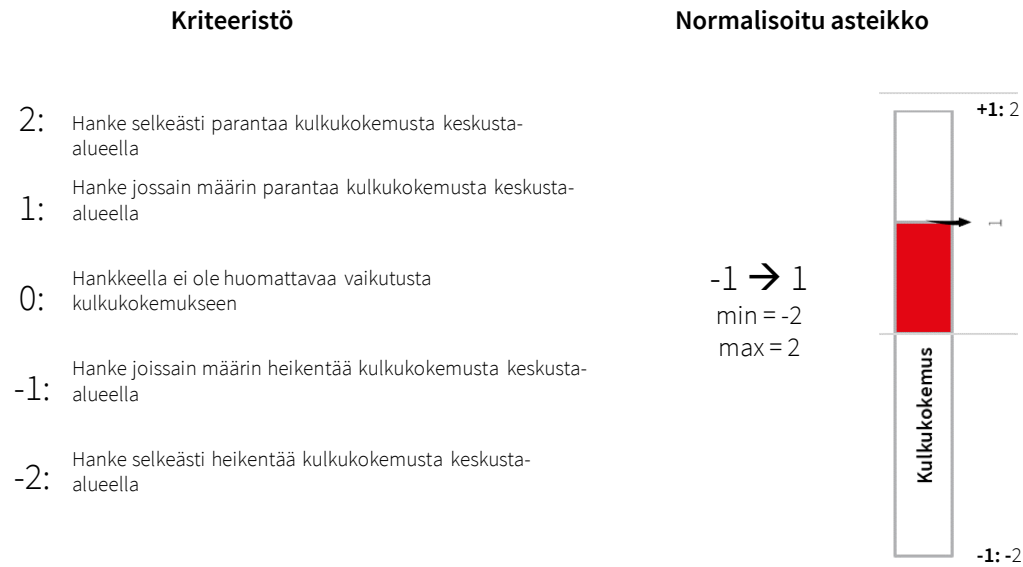
- Kyselytutkimusten perusteella helppokulkuisuus ja kulkureittien vaihtelevuus vaikuttavat positiivisesti kulkukokemukseen.
- Analyysissä on tarkasteltu seuraavaa tutkimuksessa nousutta kysymystä
 - Lisääkö hanke kulkuväylien virikkeellisyttä?
- Lisäksi JLL on nostanut tarkasteltavaksi seuraavat kulkukokemukseen vaikuttavat tekijät
 - Haittaako hanke näkyvyyttä alueella?

Hankkeet

- Kaikki hankkeet

Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

- Asiantuntija-arvio perustuen ennalta määrättyyn kriteeristöön



Rajoitteet & tarvittava lisätutkimus

- Kulkukokemus on jokaiselle yksilöllinen ja siksi sen määrittäminen ja mittaaminen on rajallista.

Kyselytutkimuksissa mainittua

- Helsingin kaupungin teettämässä karttakyselyssä selvitettiin jalankulkijoiden näkemyksiä keskikaupungin kulkureittien kohokohdista ja kehitysmahdollisuuksista.
- Virkistyskävelijöiden mielestä tärkeimpiä ominaisuuksia kulkureiteillä on reitin varrella olevat viherympäristöt ja reitin varrella olevat kiinnostavat kohteet.
- Hyötykävelijöiden mielestä tärkeimpiä ominaisuuksia ovat nopeus ja sujuvuus; sanallisissa kommentissa nousi kuitenkin esiin mieluisammaksi valita vihreä rauhallinen reitti, jonka varrelta löytyy jotain mielenkiintoista katseltavaa kun aika sen vain sallii.

Kokemus: vehreys

Metodologia

Yleiskuvaus

- Kyselytutkimusten perusteella kasvillisuutta ja puistoja pidetään viihtyisyyden kannalta urbaanin ympäristön yhtenä tärkeimpänä ominaisuutena.
- Sanallissa vastauksissa keskustaympäristöön toivottiin lisää vihreää, kuten kukkaistutuksia, puita ja pensaita elävöittämään kävelyreittejä.
- Analyysissä on tarkasteltu seuraavaa kysymystä:
 - Kasvattaako hanke viheralueiden määrää tutkittavalla alueella?

Hankkeet

- Kaikki hankkeet

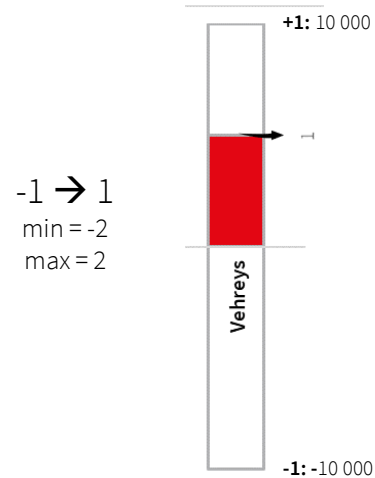
Arviointimenetelmä & mitta-asteikko

- Mitataan neliömetreinä

Absoluuttinen asteikko

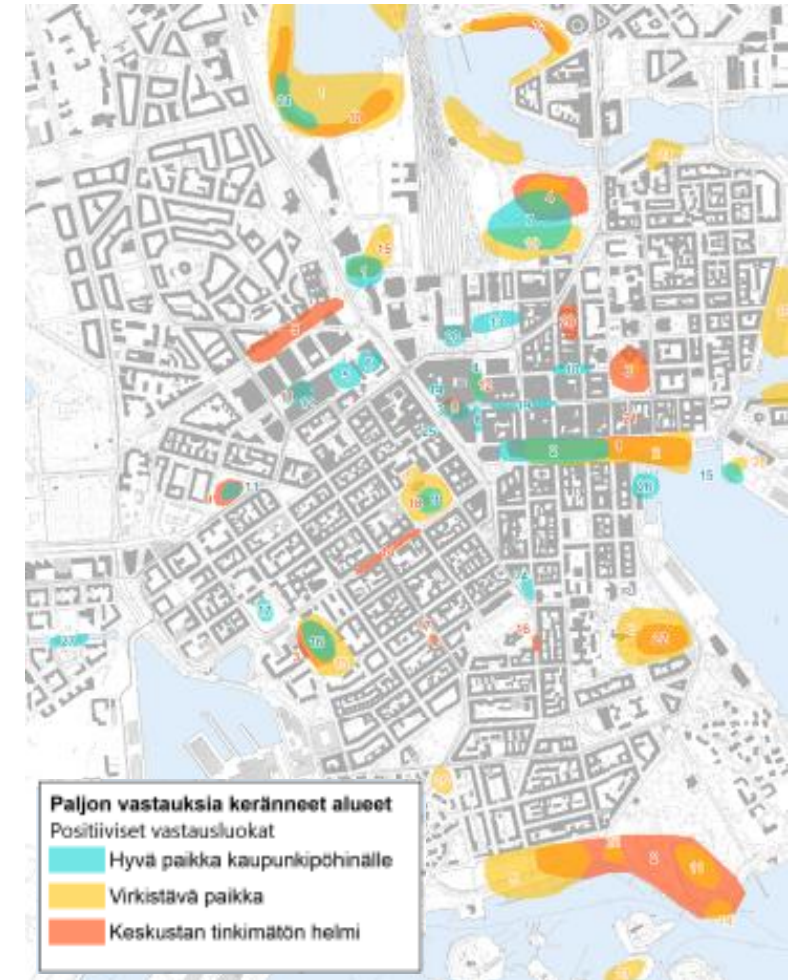
Neliömetriä

Normalisoitu asteikko



Rajoitteet & tarvittava lisätutkimus

- Kaikista hankkeista ei ole vielä olemassa tarkempia suunnitelmia ja näiden kohdalla ei siis voida arvioida viheralueiden määrää.



Lähde: Kiva keskusta kävelijöille -karttakyselyn tulokset (2014)

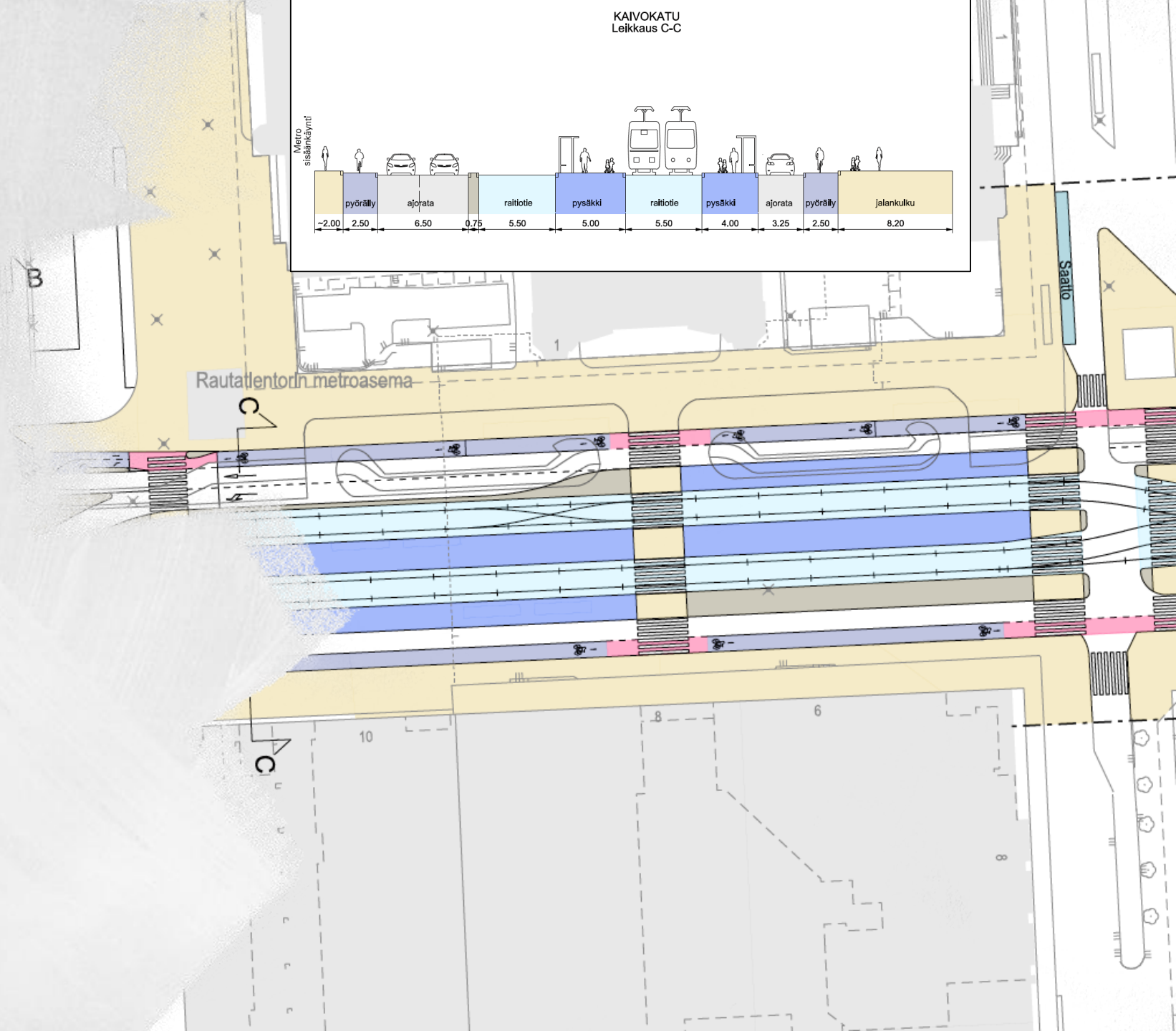
Hankkeiden arviointi

- Oikeanpuoleisessa taulukossa on esitetty hankkeet, jotka arvioidaan osana toimeksiantoa sekä ne mittarit, jotka niistä pystytään tämän toimeksiannon viitekehyksen puitteissa arvioimaan.
- Jokainen arvioitava hanke sisältää
 - Tiiviin esittelyn (sivu 1)
 - Varsinaisen hankkeen arvioinnin (sivu 2)
 - Oletukset ja perustelut, joita on käytetty hankkeen arvioinnissa (sivu 3, joissain tapauksissa myös 4)
- Monet hankkeista ovat vasta suunnitteluvaiheessa ja tästä syystä niihin on jouduttu tekemään oletuksia arviointia varten.

	Saavutettavuus			Aktiviteetit ja vetovoima				Kohtaamisten mahdollistaminen		Kokemus		
	Ulkoiset yhteydet	Saapujien sisäiset yhteydet	Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	Jalankulkijavirta	Ajanvieton kokonaisisyys	Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	Tilojen monipuolisuus	Kohtaamispaikat	Julkinen ja puolijulkinen tila	Turvallisuus	Kulkukokemus	Vehreys
Kruunusillat-raitiotien päätepusäkki - vaihtoehto 1: Kaivokatu	✓	✓	✓							✓	✓	✓
Kruunusillat-raitiotien päätepusäkki - vaihtoehto 2: Rautatien tontti	✓	✓	✓							✓	✓	✓
Kruunusillat-raitiotien päätepusäkki - vaihtoehto 3: Päätepusäkki muualla	✓	✓	✓							✓	✓	✓
Uusi Eliel	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Sokoksen maanalainen laajennus				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hotelli Vaakunan laajennus				✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hotelli Grand Hansa				✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kaisantunneli			✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hotelli Scandic Rautatieasema				✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Rautatieaseman kehitys				✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehto 1

Vaihtoehto, jossa Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki sijoittuisi Kaivokadulle siten, että alueelle luodaan toinen kiskopari jossa raitiovaunut odottavat ennen kuin kääntävät suuntaa. Perustuu Aseman ympäristön luonnokseen 2021-02-09 ve1a.



Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehto 1

Hankkeen arviointi

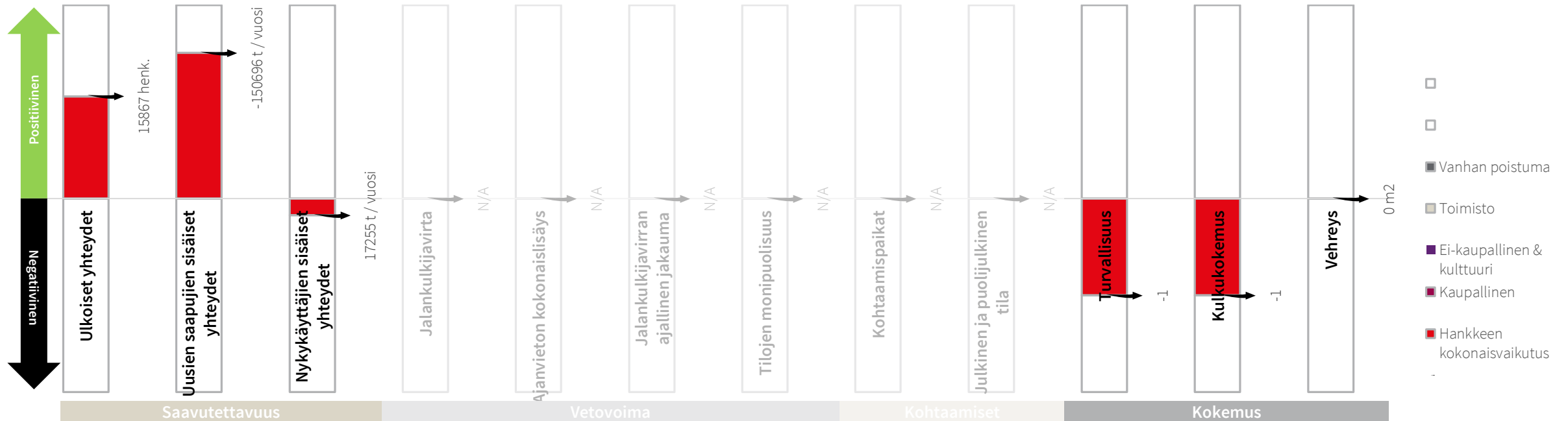


Elinvoimavaikutusten arviointi

- Vaihtoehdossa 1 Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki jää Kaivokadulle. Päätepysäkkille jää seisontaraide ja hanke pidentää suojatieylityksiä Kaivokadun yli.
- Vaihtoehdossa elinvoimavaikutusten kannalta keskeisimpiä tekijöitä ovat sijainti uusille saapujille, oletettavasti pidentyvä suojatien ylitys vilkkaalla kävelysijainnilla sekä kulkukokemus ja esimerkiksi heikentyvä näkyvyys alueella.
- Hanke ei tuo uutta tilaa alueelle, joten elinvoimavaikutuksissa tutkitaan ainoastaan saavutettavuuteen ja kokemukseen liittyviä tekijöitä.

Johtopäätökset

- Hanke parantaa ulkoisia yhteyksiä ja on uusien käyttäjien sisäisten yhteyksien kannalta hyvä vaihtoehto.
- Hanke voi pidentää Kaivokadun ylitysaikaa jalankulkijoille, heikentäen nykykäyttäjien sisäisiä yhteyksiä. Vaikutus jää kuitenkin kohtalaisen pieneksi suhteessa saapujien sisäisten yhteyksien teoreettiseen parantumiseen (sama asteikko).
- Hankkeella on todennäköisesti negatiivinen vaikutus kulkukokemukseen ja turvallisuuteen alueella, sillä liikennejärjestelyt sekavoituvat entisestään ja odottava raitiovaunu luo näköesteen heikentäen kulkukokemusta. Vaihtoehto luo alueesta terminaalmaisen.



Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehto 1

Oletukset & perustelut



- Taulukko oikealla näyttää hankkeen arvioinnin keskeisimmät oletukset.

Elinvoimavaikutusten arvion tarkkuus

- Arviota nykykäyttäjien sisäisistä yhteyksistä voidaan tarkentaa päivitetyllä jalankulkijalaskennalla sekä tarkemmilla suunnitelmilla (ennenkaikkea määrittämällä kuinka kauan keskimääräinen ylitysaika pitenee).

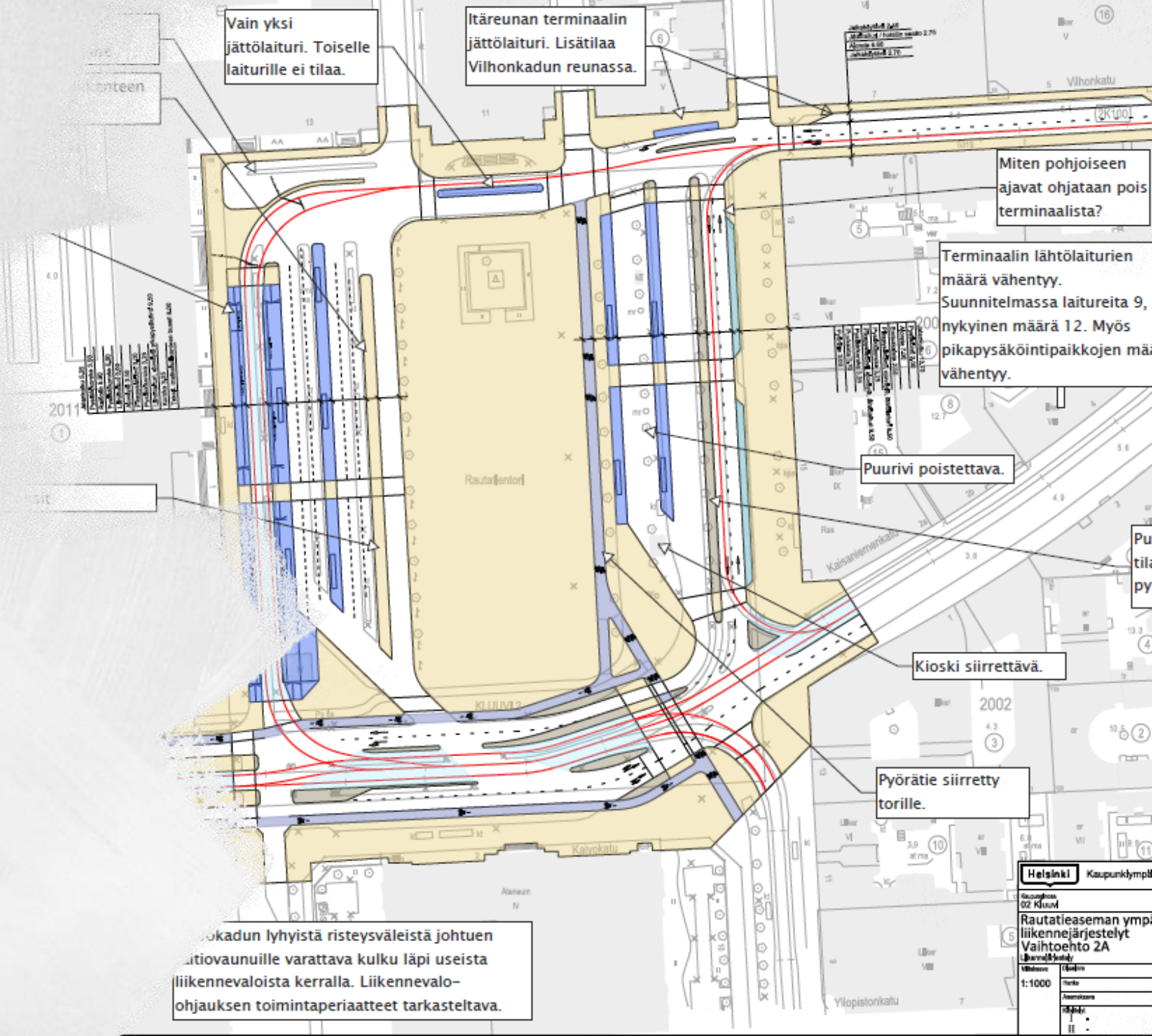
Muuta huomioitavaa

- Arvio ei ota huomioon pyöräliikenteen helpottumista alueella, sillä tähän ei ole työtä tehdessä ollut tehtynä laskelmaa. On kuitenkin selvää, että pyöräliikenne helpottuu kun molempiin suuntiin tulee leveät pyöräkaistat.

	Absoluuttinen asteikko	Normalisoitu asteikko	Perustelut / oletukset
Ulkoiset yhteydet	15,867	0.53	Analyysi suoritettiin muokkaamalla HMA:n matka-aikamatriisia (Helsingin yliopisto) alueilla, joilla Kruunusillat-raitiotie tulee vaikuttamaan. Lopputulos 15 876 on ihmisten määrä, joka siirtyy Kruunusillat-raitiotien myötä paremmalle matka-aikavyöhykkeelle. Lopputulos kuvaa vuoden 2026 tilannetta, väestönkasvu ruuduissa toteutettiin skaalaamalla niiden vuoden 2019 väkilukua osa-aluekohtaisilla kasvuprosenttiennusteilla. Väestö ja väestönkasvu: Tilastokeskus (2020). Kruunusillat-raitiotien matka-ajat: Helsingin kaupunki (2020)
Saapujien sisäiset yhteydet	-150,696	0.75	0-tapaukseksi oletetaan, että Kruunuvuorenrannasta/Laajasalosta saavutaan keskusta metrolla ja verrataan saapujien sisäisiä yhteyksiä Kruunusillat-raitiotien pysäkkivaihtoehtoon. Metroasemalta maanpinnalle nouseminen kestää 120 sekuntia (JLL 2021). Verrataan Kruunusillat-raitiotien käyttäjien kokonaiskävelyaikaa 0-tapauksen (nykytila) kävelyaikaan. Sisältää Kruunusillat-raitiotien saapuvat ja lähtevät matkustajat (Helsingin kaupunki, 2020).
Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	28,347	-0.14	Matka-ajan lisäys 10 sekuntia / henkilö. Perustuu JLL:n mittaukseen ja arvioon olettaen, että liikennejärjestelyt hankaloituvat jalankulkijoille (suojateiden lisääntyminen, pitkät raitiovaunut). Päivittäinen ylittämäärä on 22 691 ihmistä (2014). Kaistaparin poistaminen vaikuttaa autoilijoihin 42,5 tuntia / arkivuorokausi --> 11,000 tuntia / vuosi olettaen että viikonloppuina hidastusvaikutusta ei ole (Helsingin kaupunki, 2021)
Jalankulkijavirta	N/A	N/A	
Ajanvieton kokonaislisäys	N/A	N/A	
Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	N/A	N/A	
Tilojen monipuolisuus	N/A	N/A	
Kohtaamispaikat	N/A	N/A	
Julkinen ja puolijulkinen tila	N/A	N/A	
Turvallisuus	-1	-0.50	Liikennejärjestelyt sekavoituvat entisestään alueella ja tien ylitys monimutkaistuu --> nykyisten suunnitelmien perusteella negatiivinen vaikutus koettuun liikenneturvallisuuteen mikäli samalla ei tehdä merkittäviä turvallisuutta parantavia toimia. Turvallisuus- ja selkeysnäkökulmaan saattaa vaikuttaa negatiivisesti myös tiheästi odotuslaiturin ja pysäkin välillä kulkeva raitiovaunu.
Kulkukokemus	-1	-0.50	Vaikutus ennenkaikkea näkyvyyteen - mikäli raitiovaunut ovat pysähtyneinä Kaivokadulla, heikentää se Rautatieaseman ja Citycenter-korttelin välistä näkyvyyttä. Lisäksi tekee alueesta selkeästi nykyistä terminaalimaisemman.
Vehreys	0	0.00	Ei vaikutusta koska alueella nykyiselläänkään ei ole vehreyttä.

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehto 2

Vaihtoehto, jossa Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki sijoittuisi Rautatientorille. Linja-autolaitureita pitäisi siirtää tässä vaihtoehdossa. Perustuu Aseman ympäristön luonnokseen 2021-02-09 ve2a.



Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehto 2

Hankkeen arviointi

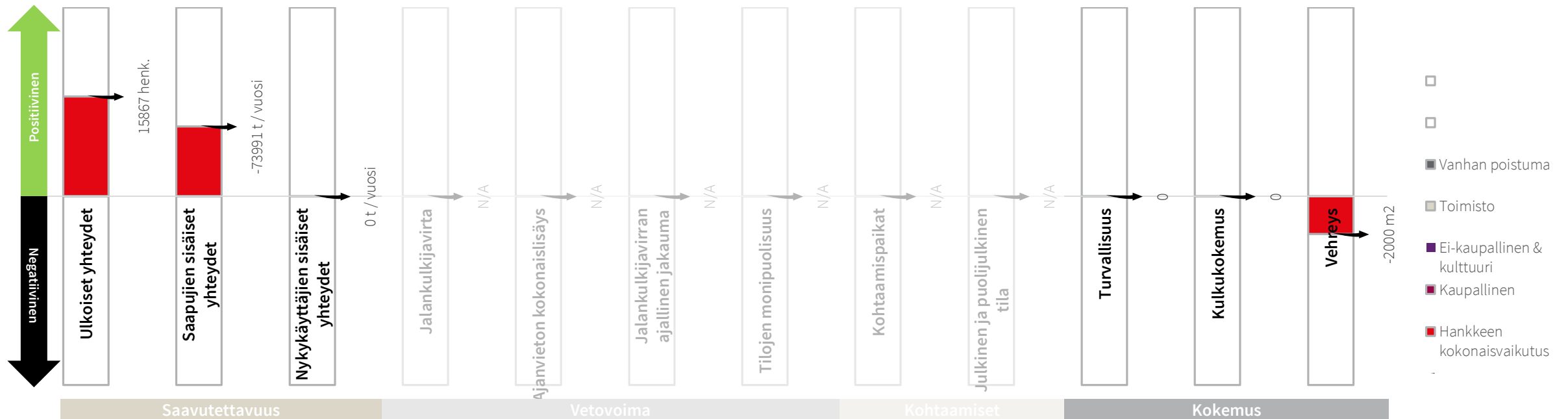


Elinvoimavaikutusten arviointi

- Vaihtoehdossa 2 Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki sijoitetaan Rautatienraiteille.
- Vaihtoehdossa elinvoimavaikutusten kannalta keskeisimpiä tekijöitä ovat sijainti uusille saapujille, kulkukokemus ja “ratapihan” syntyminen Rautatienraiteille.
- Hanke ei tuo uutta tilaa alueelle, joten elinvoimavaikutuksissa tutkitaan ainoastaan saavutettavuuteen ja kokemukseen liittyviä tekijöitä.

Johtopäätökset

- Hanke parantaa ulkoisia yhteyksiä. Päätepysäkin sijainti Rautatienraiteilla ei ole raitiovaunun käyttäjien sisäisten yhteyksien kannalta yhtä hyvä vaihtoehto kuin sijainti Kaivokadulla. Lisäksi linja-autopysäkkien siirtäminen lisää linja-autolla kulkijoiden kävelyajoja teoreettisessa tarkastelussa.
- Tämä vaihtoehto ei heikennä nykykäyttäjien sisäisiä yhteyksiä perustuen oletukseen, että raitiovaunukiskoja ylittäminen Rautatienraiteilla ei vie merkittävästi enemmän aikaa kuin nykyisten linja-autopysäkkien läpi kulkeminen.
- Suunnitelma poistaa hieman vehreyttä Rautatienraiteilta.



Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehto 2

Oletukset & perustelut



- Taulukko oikealla näyttää hankkeen arvioinnin keskeisimmät oletukset.

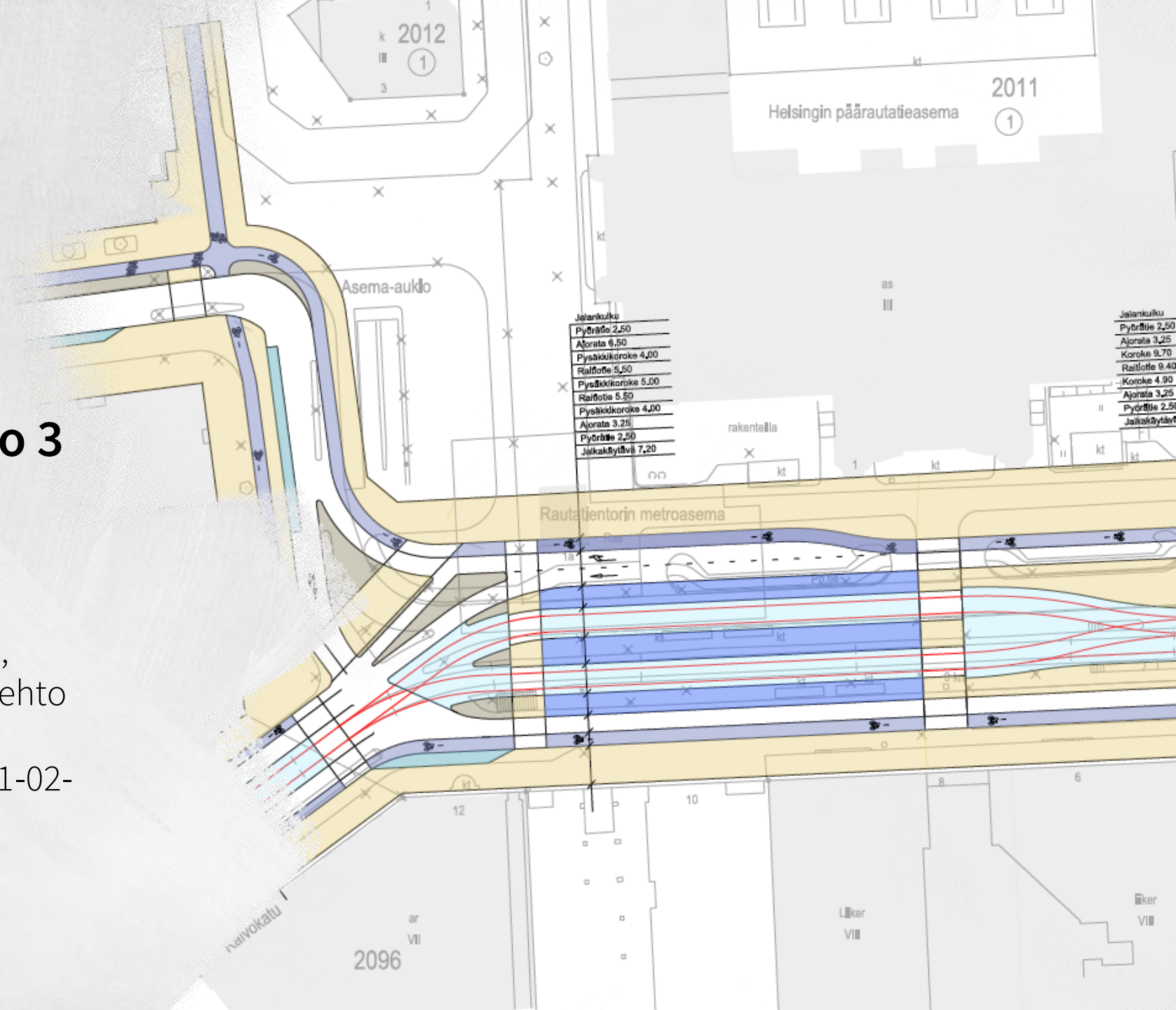
Muuta huomioitavaa

- Arvio ei ota huomioon pyöräliikenteen helpottumista alueella, sillä tähän ei ole työtä tehdessä ollut tehtynä laskelmaa. On kuitenkin selvää, että pyöräliikenne helpottuu kun molempiin suuntiin tulee leveät pyöräkaistat.

	Absoluuttinen asteikko	Normalisoitu asteikko	Perustelut / oletukset
Ulkoiset yhteydet	15,867	0.53	Analyyysi suoritettiin muokkaamalla HMA:n matka-aikamatriisia (Helsingin yliopisto) alueilla, joilla Kruunusillat-raitiotie tulee vaikuttamaan. Lopputulos 15 876 on ihmisten määrä, joka siirtyy Kruunusillat-raitiotien myötä paremmalle matka-aikavyöhykkeelle. Lopputulos kuvaa vuoden 2026 tilannetta, väestönkasvu ruuduissa toteutettiin skaalaamalla niiden vuoden 2019 väkilukua osa-aluekohtaisilla kasvuprosenttiennusteilla. Väestö ja väestönkasvu: Tilastokeskus (2020). Kruunusillat-raitiotien matka-ajat: Helsingin kaupunki (2020)
Saapujien sisäiset yhteydet	-73,991	0.37	0-tapaukseksi oletetaan, että Kruunuvuorenrannasta/Laajasalosta saavutaan keskustaan metrolla ja verrataan saapujien sisäisiä yhteyksiä Kruunusillat-raitiotien pysäkkivaihtoehtoon. Metroasemalta maanpinnalle nouseminen kestää 120 sekuntia (JLL 2021). Verrataan Kruunusillat-raitiotien käyttäjien kokonaiskävelyaikaa 0-tapauksen (nykytila) kävelyaikaan. Sisältää Kruunusillat-raitiotien saapuvat ja lähtevät matkustajat (Helsingin kaupunki, 2020). Säästöä nollatapauseen verrattuna on noin 120 000 tuntia, mutta bussilaitureiden siirto lisää ihmisten kulku-aikaa noin 45 000 tuntia vuodessa.
Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	0	0.00	Ei vaikutusta autoilijoille. Linja-autoterminaalien osittaisen siirtymisen vaikutukset huomioitu ylläolevassa.
Jalankulkijavirta	N/A	N/A	
Ajanvieton kokonaislisäys	N/A	N/A	
Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	N/A	N/A	
Tilojen monipuolisuus	N/A	N/A	
Kohtaamispaikat	N/A	N/A	
Julkinen ja puolijulkinen tila	N/A	N/A	
Turvallisuus	0	0.00	Ei muuta merkittävästi nykytilannetta liikennejärjestelyjen osalta vilkkaimilla jalankulkija-alueilla
Kulkukokemus	0	0.00	Ei muuta merkittävästi nykytilannetta kulkukokemuksen osalta vilkkaimilla jalankulkija-alueilla
Vehreys	-2,000	-0.20	Vaatii puurivien poistoa Rautatienranta-alueelta, vaikutus arvioitu vastaavan noin 2000 neliömetrin viheralueen poistumista.

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehto 3

Vaihtoehto, jossa ratikat ajaisivat Kaivokadun läpi ja päätepysäkki olisi jossain muualla ts. kuten vaihtoehto 1, mutta ilman seisontalaitureita. Vaihtoehto kuitenkin vaatii lisälaiturit. Perustuu Aseman ympäristön luonnokseen 2021-02-09 ve4a.



Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehto 3

Hankkeen arviointi

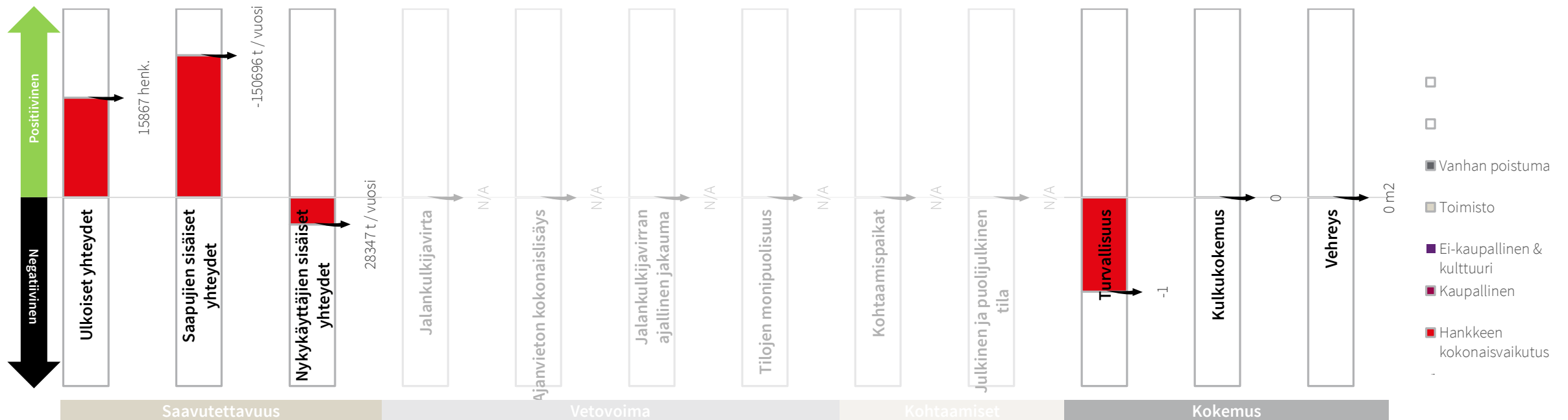


Elinvoimavaikutusten arviointi

- Vaihtoehdossa 3 Kruunusillat-raitiotie jatkaa matkaansa Kaivokadulta ja päätepysäkki sijoittuu ennalta määräämättömään paikkaan.
- Vaihtoehdossa elinvoimavaikutusten kannalta keskeisimpiä tekijöitä ovat sijainti uusille saapujille, oletettavasti pidentyvä suojatien ylitys vilkkaalla kävelysijainnilla sekä turvallisuus.
- Hanke ei tuo uutta tilaa alueelle, joten elinvoimavaikutuksissa tutkitaan ainoastaan saavutettavuuteen ja kokemukseen liittyviä tekijöitä.

Johtopäätökset

- Hanke parantaa ulkoisia yhteyksiä ja on uusien käyttäjien sisäisten yhteyksien kannalta hyvä vaihtoehto.
- Tämä vaihtoehto ei heikennä nykykäyttäjien sisäisiä yhteyksiä ja sen vaikutus kokemukseen on neutraali. Kiskoparien lisääminen ja ratikkaliikenteen lisääntyminen vaikuttaa turvallisuuteen negatiivisesti.



Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehto 3

Oletukset & perustelut



- Taulukko oikealla näyttää hankkeen arvioinnin keskeisimmät oletukset.

Elinvoimavaikutusten arvion tarkkuus

- Arviota nykykäyttäjien sisäisistä yhteyksistä voidaan tarkentaa päivitetyllä jalankulkijalaskennalla sekä tarkemmilla suunnitelmilla (ennenkaikkea määrittämällä kuinka kauan keskimääräinen ylitysaika pitenee).

Muuta huomioitavaa

- Arvio ei ota huomioon pyöräliikenteen helpottumista alueella, sillä tähän ei ole työtä tehdessä ollut tehtynä laskelmaa. On kuitenkin selvää, että pyöräliikenne helpottuu kun molempiin suuntiin tulee leveät pyöräkaistat.

	Absoluuttinen asteikko	Normalisoitu asteikko	Perustelut / oletukset
Ulkoiset yhteydet	15,867	0.53	Analyyysi suoritettiin muokkaamalla HMA:n matka-aikamatriisia (Helsingin yliopisto) alueilla, joilla Kruunusillat-raitiotie tulee vaikuttamaan. Lopputulos 15 876 on ihmisten määrä, joka siirtyy Kruunusillat-raitiotien myötä paremmalle matka-aikavyöhykkeelle. Lopputulos kuvaa vuoden 2026 tilannetta, väestönkasvu ruuduissa toteutettiin skaalaamalla niiden vuoden 2019 väkilukua osa-aluekohtaisilla kasvuprosenttiennusteilla. Väestö ja väestönkasvu: Tilastokeskus (2020). Kruunusillat-raitiotien matka-ajat: Helsingin kaupunki (2020)
Saapujien sisäiset yhteydet	-150,696	0.75	0-tapaukseksi oletetaan, että Kruunuvuorenrannasta/Laajasalosta saavutaan keskustaan metrolla ja verrataan saapujien sisäisiä yhteyksiä Kruunusillat-raitiotien pysäkkivaihtoehtoon. Metroasemalta maanpinnalle nouseminen kestää 120 sekuntia (JLL 2021). Verrataan Kruunusillat-raitiotien käyttäjien kokonaiskävelyaikaa 0-tapauksen (nykytila) kävelyaikaan. Sisältää Kruunusillat-raitiotien saapuvat ja lähtevät matkustajat (Helsingin kaupunki, 2020).. Perustuu oletukseen, että nousijamääräennuste 17470 pysyy samana, vaikka Kaivokadun pysäkki ei ole päätepysäkki vaan raitiovaunu jatkaa pidemmälle.
Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	28,347	-0.14	Laskennassa käytetty samaa oletusta kuin vaihtoehdossa 1. Riippuu lopullisesta toteutuksesta, suositellaan päivitettäväksi kun tarkemmat suunnitelmat ja niihin liittyvät selvitykset jalankulkijavirran ohjautumisesta ovat käytössä.
Jalankulkijavirta	N/A	N/A	
Ajanvieron kokonaislisäys	N/A	N/A	
Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	N/A	N/A	
Tilojen monipuolisuus	N/A	N/A	
Kohtaamispaikat	N/A	N/A	
Julkinen ja puolijulkinen tila	N/A	N/A	
Turvallisuus	-1	-0.50	Liikennejärjestelyt sekavoituvat entisestään alueella ja tien ylitys monimutkaistuu --> nykyisten suunnitelmien perusteella negatiivinen vaikutus koettuun liikenneturvallisuuteen mikäli samalla ei tehdä merkittäviä turvallisuutta parantavia toimia.
Kulkukokemus	0	0.00	Ei samanlaista negatiivista vaikutusta näkyvyyteen kuin vaihtoehdolla 1 sillä raitiovaunut eivät jää odottamaan. Ei luo alueesta terminaalisista samalla tavalla kuin vaihtoehto 1. Kulkukokemusta parantaa se, että raitiovaunu ei tässä vaihtoehdossa aja edestakaisin odotuslaiturinjaa pysäkin väliä ja odota laiturilla vilkkaalla jalankulkialueella.
Vehreys	0	0.00	Ei vaikutusta koska alueella nykyiselläänkään ei ole vehreyttä.

Uusi Eliel

Suuri uudishanke, joka toisi noin 40 000 neliometriä (bruttoala) uutta tilaa aivan Helsingin ydinkeskustaan. Hankeen suunnittelukilpailu on käynnissä.

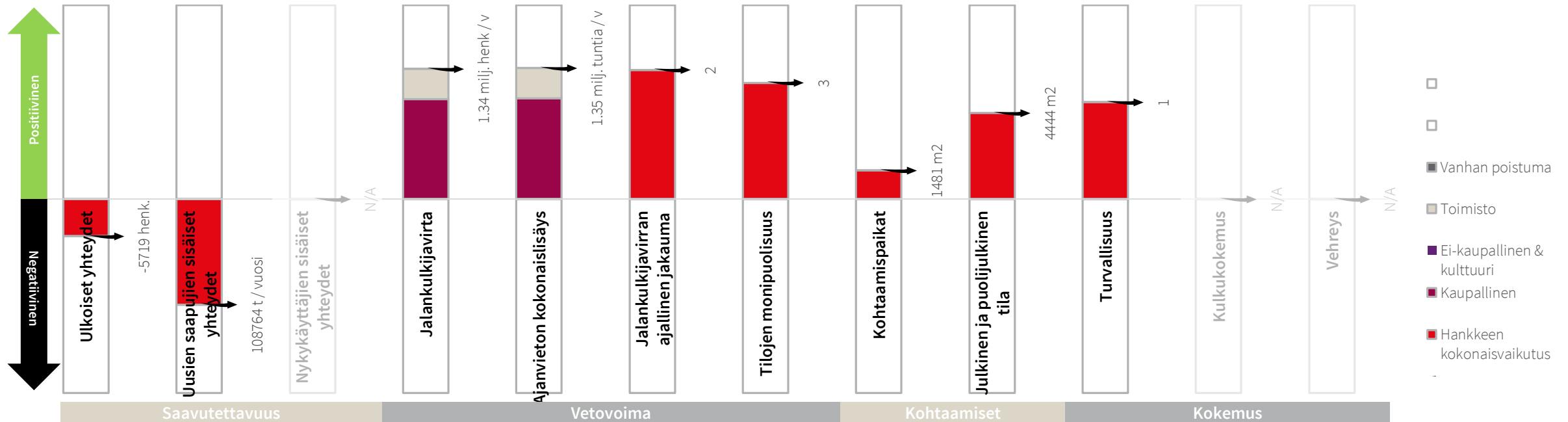


Elinvoimavaikutusten arviointi

- Hankeessa keskeisiä ovat saavutettavuuteen liittyvät tekijät, mikäli Elielinaukion linja-autoterminaalit siirtyisi Kamppiin.
- Hanke tuo uutta tilaa alueelle, mutta sen ollessa vielä suunnittelun alkuvaiheessa toimialakohtaiset luvut uudesta tilasta perustuvat täysin arvioihin.
- Ilman tarkempia taustamateriaaleja myöskään vaikutuksia kokemukseen ei voi vielä arvioida. Tämä työ on toteutettu ennen suunnittelukilpailun päättymistä.

Johtopäätökset

- Hanke heikentää ulkoisia yhteyksiä, mikäli linja-autoterminaalit siirtyvät Elielinaukiolta. Vaikutus on kuitenkin suhteellisen pieni. Saapujien sisäisiin yhteyksiin vaikutus on merkittävämpi.
- Hanke muuttaa Elielinaukion dynamiikkaa ja tuo alueelle uutta tilaa, mutta tarkempien suunnitelmien puutteen vuoksi vaikutuksia on vielä vaikea arvioida. Lähtökohtainen oletus on kuitenkin, että mikäli hanke toteutetaan laadukkaasti ja elinvoimanäkökulma mielessä, tulee sillä olemaan merkittävä positiivinen vaikutus.
- Positiiviseen elinvoimavaikutukseen voidaan vaikuttaa tuomalla paljon eri käyttötarkoituksia mukaan lukien ei-kaupallista tilaa ja julkista / puolijulkista tilaa hankkeeseen, varmistamalla alueella kulkukokemuksen parantuminen sekä tuomalla vehreyttä hankkeeseen.



Uusi Eliel

Oletukset & perustelut



- Taulukko oikealla näyttää hankkeen arvioinnin keskeisimmät oletukset.

Elinvoimavaikutusten arvion tarkkuus

- Arviossa on jouduttu tekemään paljon oletuksia, koska hankkeen suunnittelu on vasta alkuvaiheessa. Suunnitelmien tarkentuessa arvio elinvoimavaikutuksista voi muuttua vielä huomattavasti.

Muuta huomioitavaa

- Tiettyjä tekijöitä ei ole pystytty arvioimaan tarkempien suunnitelmien puutteen vuoksi. Arvio on syytä päivittää, kun tarkemmat suunnitelmat ovat saatavissa.
- Arviossa ei ole otettu huomioon sitä, että hanke todennäköisesti sulkee Postikadun liikenteeltä.

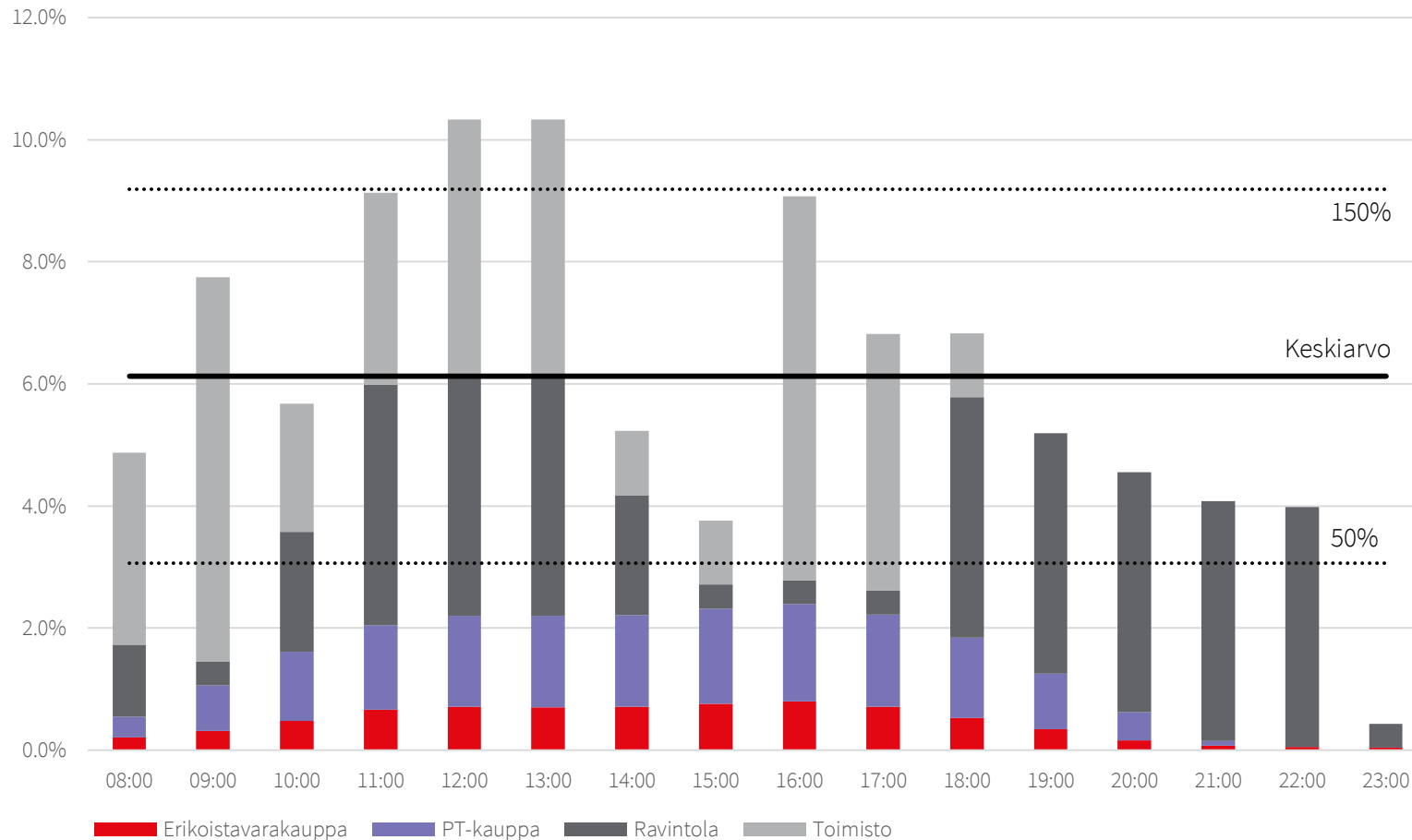
	Absoluuttinen asteikko	Normalisoitu asteikko	Perustelut / oletukset
Ulkoiset yhteydet	-5,719	-0.19	5 719 ihmistä siirtyy terminaalin Kamppiin siirtymisen myötä yli 30 minuutin matkajätkävyöhykkeille. Tulos perustuu analyysiin, jossa arvioitiin Elielille vievien bussilinjojen vaikutusalueen asukkaiden todennäköisyyttä vaihtaa kulkumuotoa, mikäli terminaali siirtyisi.
Saapujien sisäiset yhteydet	108,764	-0.54	Arvion mukaan 32% nykyisistä Elielinaukion linja-autojen matkustajista jatkaa linja-autolla kulkemista terminaalin siirtyessä Kamppiin. Oletetaan, että 68% nykyisistä Elielinaukion linja-autojen matkustajista vaihtaa kulkumuotoa junaan.
Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	Ei voida arvioida, ennen kuin saadaan tarkemmat suunnitelmat hankkeesta ja voidaan muodostaa tarkempi näkemys tulevista kulkureiteistä. Hankealueella on päivittäin jalankulkijoita noin 66 000 (2015)
Jalankulkijavirta	1,344,000	0.67	Oletuksena 1/9 kerroksesta kaupallista tilaa, bruttoneliöt --> vuokrattava ala: 80% Oletuksena 1/3 ravintolatilaa, 1/3 erikoiskauppaa, 1/3 PT-kauppaa
Ajanvieton kokonaislisäys	1,350,765	0.68	Kts. Edellinen
Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	2	0.67	Hankkeen arvioidusta kävijämäärästä 3 tuntia ei osu välille 50-150% keskiarvosta --> arvosana 2. Kts. Seuraava sivu.
Tilojen monipuolisuus	3	0.60	Tarkempien suunnitelmien puuttuessa oletetaan, että hanke tuo 0-5 000 neliometriä täysin uudentyyppistä tilaa tai yli 5000 neliometriä tilaa, josta on pulaa alueella. Tätä tulee tarkentaa suunnittelukilpailun jälkeen.
Kohtaamispaikat	1,481	0.15	Tarkempien suunnitelmien puuttuessa oletetaan, että hankkeen oletettu ravintolatila muodostaa sen kohtaamispaikat.
Julkinen ja puolijulkinen tila	4,444	0.44	Ravintolat ja vähittäiskauppa sekä käytävätilat yms. katutasossa. Tarkempien suunnitelmien puuttuessa arvioidaan, että julkisen ja puolijulkisen tilan määrä hankkeessa vastaa katutason bruttoalaa.
Turvallisuus	1	0.50	Alueen suunnitteluohjeissa on vaatimuksena selkeyttää alueen liikennejärjestelyjä. Tällä oletetaan olevan positiivinen vaikutus koettuun turvallisuuteen.
Kulkukokemus	N/A	N/A	Ei voida arvioida ennen kuin saadaan tarkemmat suunnitelmat hankkeesta. Hyvällä suunnittelulla on mahdollista saada hyvin positiivinen kulkukokemus, mutta siinä voidaan myös epäonnistua.
Vehreys	N/A	N/A	Ei voida arvioida ennen kuin saadaan tarkemmat suunnitelmat hankkeesta. Nykytila on heikko, joten potentiaalia parantamiseen on maltillisemminkin toimilla.

Uusi Eliel

Jalankulkijavirran ajoittuminen



Uusi Eliel: Kävijöiden ajoittuminen



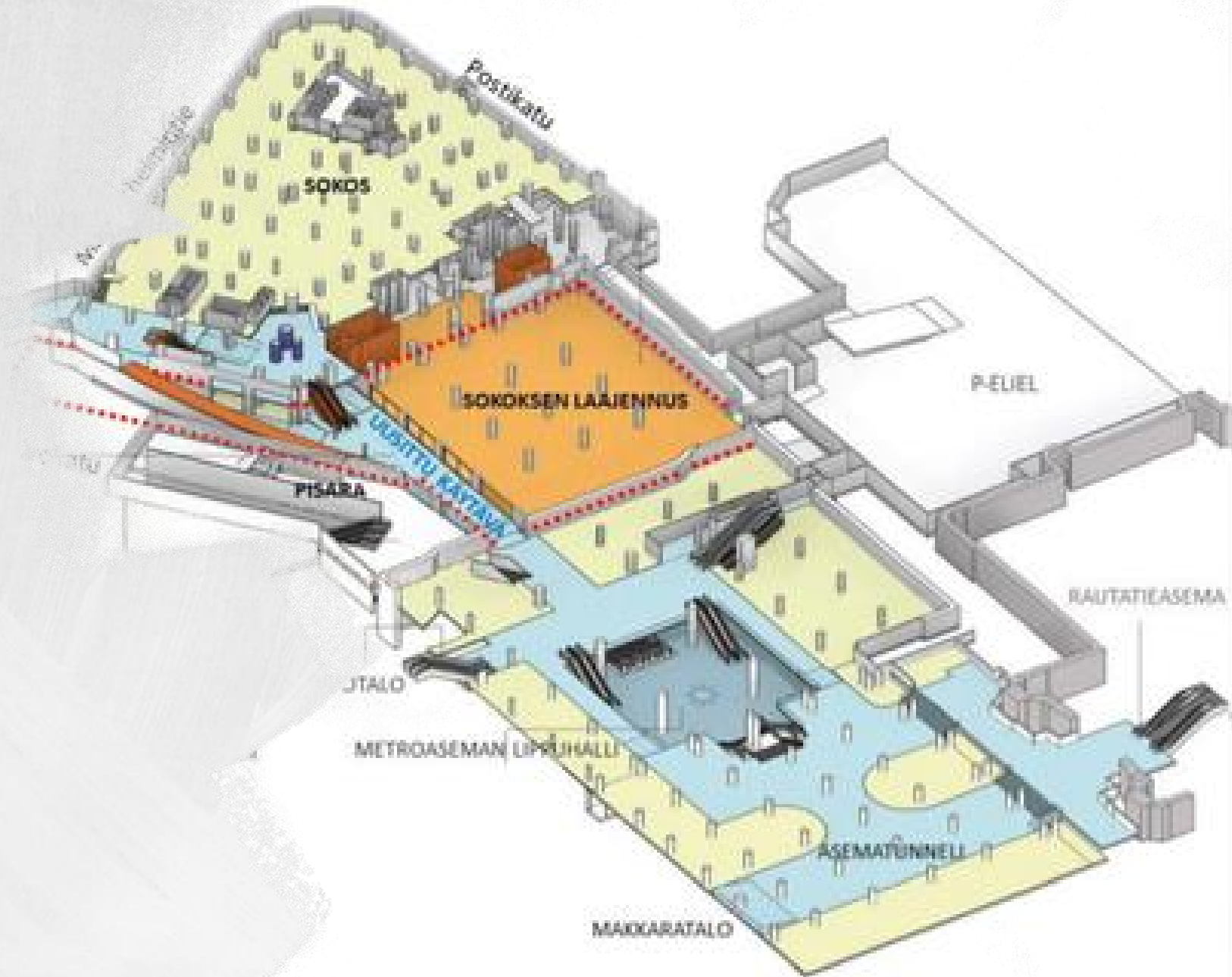
- Oheinen kuvaaja kuvaa oletettua jalankulkijavirtaa Uusi Eliel – hankkeessa olettaen, että:
 - Katutasossa on 1/3 ravintolatilaa, 1/3 erikoiskauppaa ja 1/3 pt-kauppaa
 - Tämän lisäksi hankkeessa on 8 toimistokerrosta
 - Kaikki kerrokset ovat samankokoisia
- Kävijävirrat on arvioitu perustuen toimialojen tyyppiseen kävijöiden ajoittumiseen.

Johtopäätökset

- Hankkeen kävijävirrasta ravintolatoiminta ja toimistokäyttäjät muodostavat valtaosan
- Hankkeen ennustettu kävijävirta näillä oletuksilla on kohtuullisen tasainen. Ravintolatoiminta jatkaa käyttöä pitkälle iltaan asti.

Sokoksen maanalainen laajennus

Hanke, joka toisi myymälätiloja jopa 2 600 neliometriä lisää. Myymälätilat olisivat joko päivittäistavaraa tai ravintolatilaa. Hanke avaisi Sokosta uudella tavalla Asematunneliin. Asemakaava on vahva, hankkeen aikataulusta ei ole tietoa.



Sokoksen maanalainen laajennus

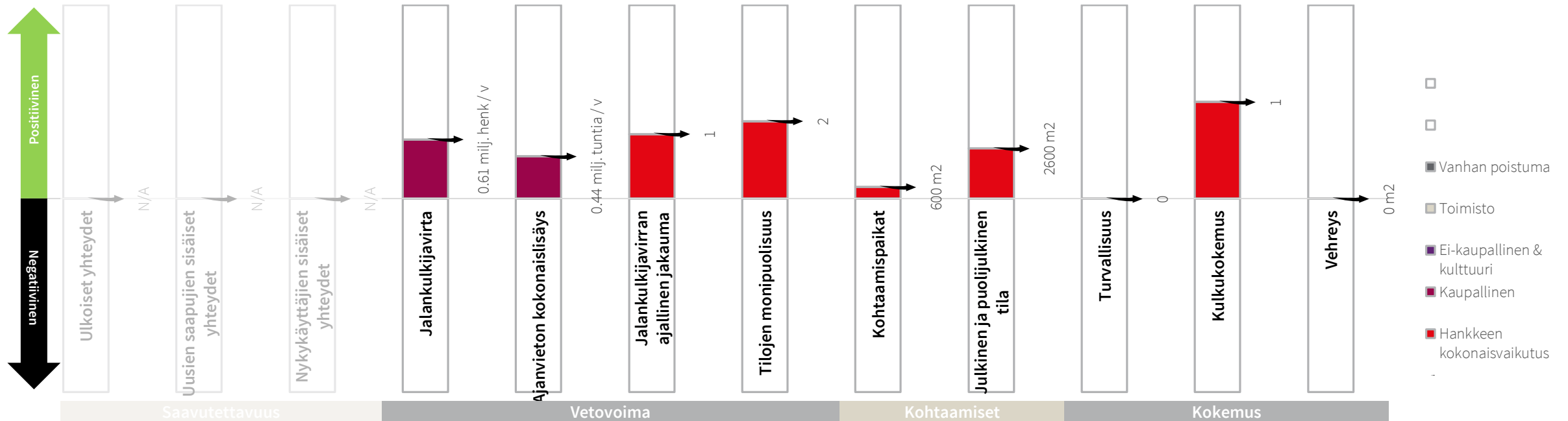
Hankkeen arviointi

Elinvoimavaikutusten arviointi

- JLL olettaa, että hanke ei vaikuta kävelymatka-aikoihin asematunnelin alueella. Kulkukokemus sen sijaan paranee, olettaen että uudet liiketilat ovat kiinnostavia ja yleisten tilojen ilme paranee.
- Hankkeen myötä alueelle syntyvä uusi tila on täysin julkista ja puolijulkista.

Johtopäätökset

- Laajennus tuo Asematunneliin uutta liiketilaa, kasvattaen sen vetovoimaa. Alueen jalankulkijavirrat ovat voimakkaasti läpikulkupainotteisia, mutta uudet liikkeet ja palvelut laajennuksen alueella voivat lisätä viipymää alueella.
- Kokonaistilan määrä lisääntyy hankkeen myötä ja sillä on positiivinen vaikutus vetovoimaan.
- Hankkeen kaikki vaikutukset ovat neutraaleja tai positiivisia elinvoiman näkökulmasta.



Sokoksen maanalainen laajennus

Oletukset & perustelut



- Taulukko oikealla näyttää hankkeen arvioinnin keskeisimmät oletukset.

Elinvoimavaikutusten arvion tarkkuus

- Tarkkoja suunnitelmia esimerkiksi tilajaosta ravintoloiden ja vähittäiskaupan välillä ei ole saatu ja JLL on joutunut tekemään oletukset näistä.

Muuta huomioitavaa

- Jalankulkijavirtojen ajallinen jakauma perustuu toimialojen keskiarvoihin. Tässä tapauksessa kuitenkin esimerkiksi päivittäistavarakauppa saattaa todellisuudessa tuottaa ajallisesti tasaisemmin jakautuneen kävijävirran (etenkin iltatunnit) kuin tyyppillisessä päivittäistavarakaupan kohteessa ts. jalankulkijavirran ajallinen jakauma voi olla parempi.

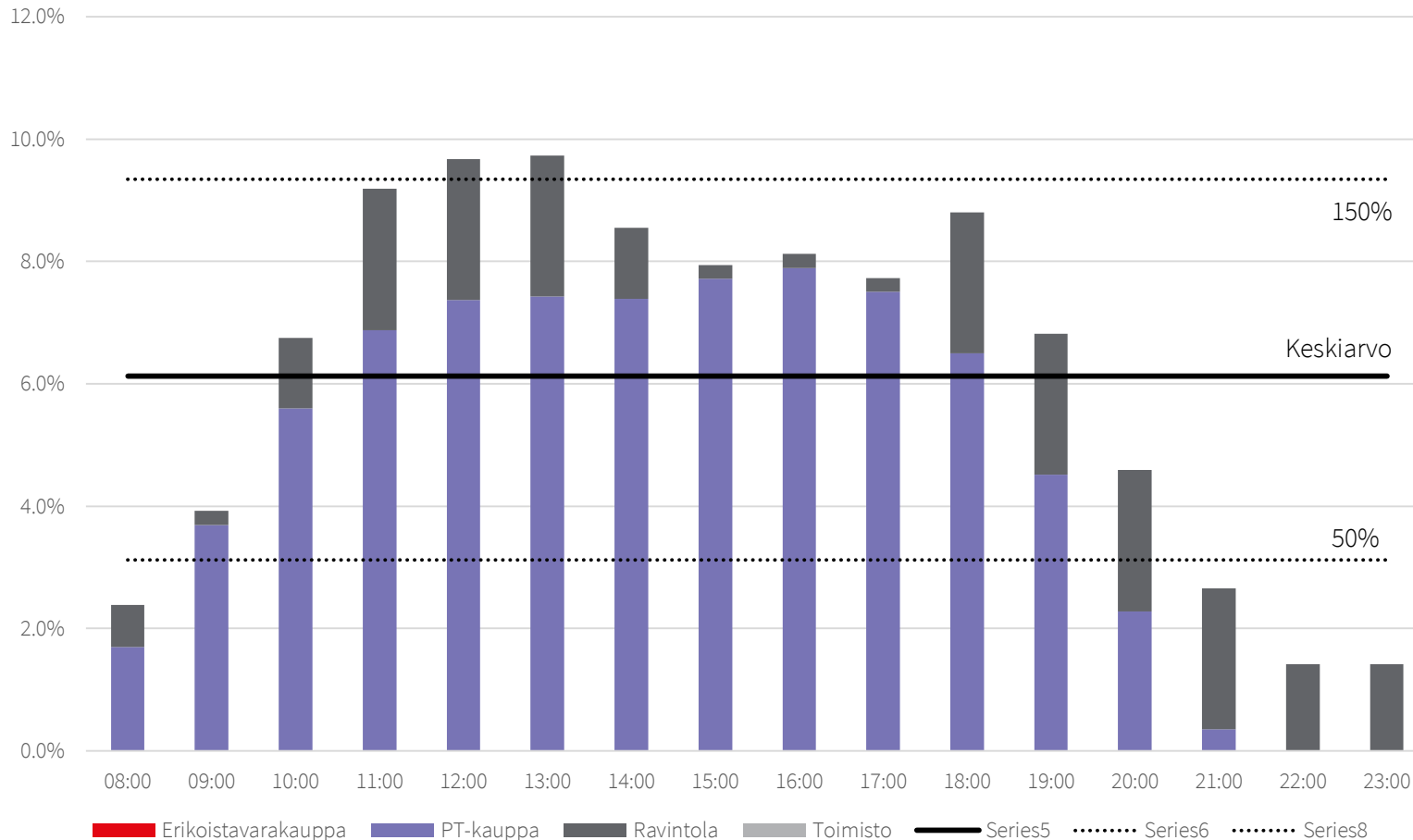
	Absoluuttinen asteikko	Normalisoitu asteikko	Perustelut / oletukset
Ulkoiset yhteydet	N/A	N/A	
Saapujien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	
Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	Asematunnelista Sokokselle vievän käytävän uudistaminen ei nykytiedon perusteella vaikuta sen käveltävyyteen.
Jalankulkijavirta	612 000	0.31	2600 neliometriä uutta tilaa, oletettu jaoksi 2000 neliometriä päivittäistavarakauppaa ja 600 neliometriä ravintolatilaa.
Ajanvieton kokonaisläisyys	438 000	0.22	Kts. edellinen.
Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	1	0.33	Arvioidusta kävijävirrasta 6 tuntia on 50-150% keskiarvosta ulkopuolella. Pitkillä aukioloajoilla tilanne saattaa parantua.
Tilojen monipuolisuus	2	0.40	Hankkeeseen tulee kahta tilatyyppiä, joista ei ole ylitarjontaa alueella.
Kohtaamispaikat	600	0.06	Arvioitu 600 neliometriä uutta ravintolatilaa.
Julkinen ja puolijulkinen tila	2 600	0.26	Koko hanke on julkista tai puolijulkista tilaa.
Turvallisuus	0	0.00	Ei vaikutusta, jota pystyttäisiin arvioimaan tässä vaiheessa suunnittelua.
Kulkukokemus	1	0.50	Oletetaan asematunneliin ilmeen parantuvan ja laajennusalueen palveluiden lisäävän sen kiinnostavuutta.
Vehreys	0	0.00	Ei muutosta.

Sokoksen maanalainen laajennus

Jalankulkijavirran ajoittuminen



Sokoksen maanalainen laajennus: Kävijöiden ajoittuminen



- Oheinen kuvaaja kuvaa oletettua jalankulkijavirtaa Sokoksen maanalaisen laajennuksen osalta seuraavin oletuksin
 - 2000 neliometriä PT-kauppaa
 - 600 neliometriä ravintolatilaa
- Kävijävirrat on arvioitu perustuen toimialojen tyypilliseen kävijöiden ajoittumiseen. Tässä hankkeessa on mahdollista, että kävijävirrat jakautuvat tasaisemmin kuin toimialan keskiarvot.

Johtopäätökset

- Hankkeen kävijävirrasta PT-kauppa muodostaa valtaosan.
- Hankkeen ennustettu kävijävirta näillä oletuksilla on kohtuullisen tasainen. Hankkeessa on joitain tunteja, jotka tulevat hyvin lähelle 50%-150% keskiarvosta, mutta jäävät ulkopuolelle.

Hotelli Vaakunan laajennus

Tavaratalon 5. kerroksen
tavarataloilasta 72 uutta
hotellihuonetta. Hanke käynnissä,
valmistuminen 2021.

Hotelli Vaakunan laajennus

Hankkeen arviointi

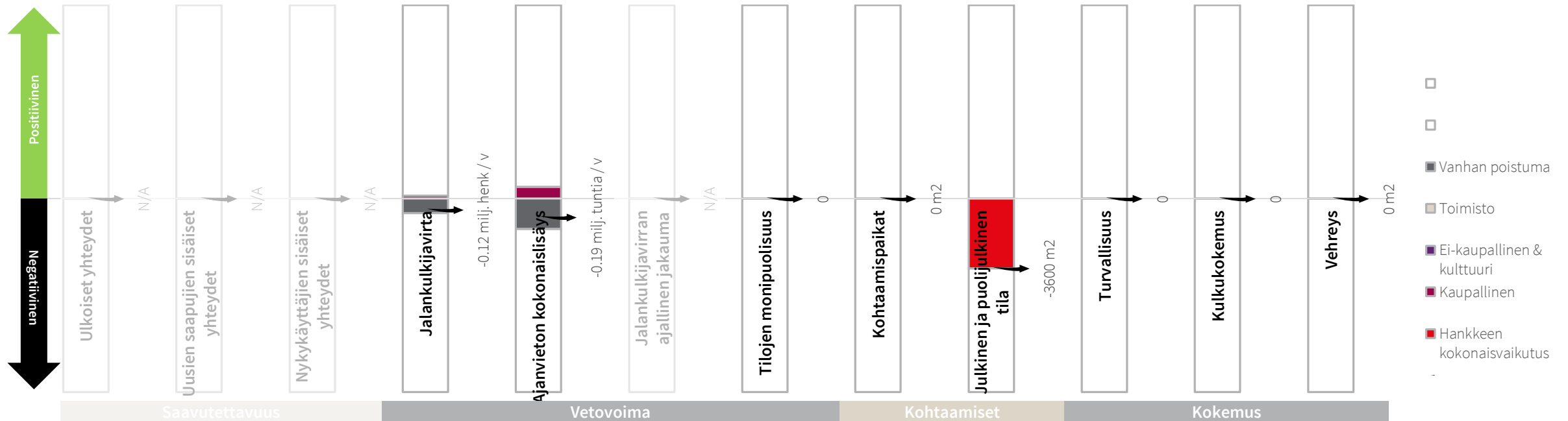


Elinvoimavaikutusten arviointi

- Hankkeen ainoat vaikutukset liittyvät hotellihuoneen määrän lisääntymiseen ja vähittäiskaupan tilan samanaikaiseen vähenemiseen.
- Puolijulkinen tavaratalotila vähenee, mutta vaikutus kohdistuu 5. kerrokseen, joka on asiakasvirroiltaan hiljaisempi muihin tavaratalon kerroksiin verrattuna.

Johtopäätökset

- Hankkeella on pieni negatiivinen vaikutus julkisen/puolijulkisen tilan määrään ja vetovoimaan erikoiskaupan tilan muuttuessa hotellikäyttöön. Hotellin asiakkaiden tuoma lisä alueella tapahtuvaan ajanviettoon tasapainottaa negatiivista vaikutusta.
- Hankkeen kokonaisvaikutukset elinvoiman näkökulmasta jäävät pieniksi.



Hotelli Vaakunan laajennus

Oletukset & perustelut



- Taulukko oikealla näyttää hankkeen arvioinnin keskeisimmät oletukset.

Elinvoimavaikutusten arvion tarkkuus

- Arviota tehdessä poistuvan erikoistavarakaupan tilan määrä ei ole ollut JLL:n tiedossa.

	Absoluuttinen asteikko	Normalisoitu asteikko	Perustelut / oletukset
Ulkoiset yhteydet	N/A	N/A	
Saapujien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	
Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	
Jalankulkijavirta	-117 801	-0.06	Hanke tuo uusia hotellihuoneita 72, mutta samalla poistuu käytöstä erikoistavarakaupan tilaa. JLL on arvioinut poistuvan tilan määräksi 50 neliometriä / uusi hotellihuone. Koska tila on 5. kerroksen tilaa, on vähittäiskaupan kävijämääräksi oletettu puolet keskiarvosta.
Ajanvieton kokonaislisäys	-193 222	-0.10	Kts. Edellinen.
Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	N/A	N/A	Hotellitalalle ei ole saatavilla jalankulkijavirran ajallista jakaumaa.
Tilojen monipuolisuus	0	0.00	Hanke tuo alueelle ainoastaan hotellitilaa .
Kohtaamispaikat	0	0.00	Ei muutosta kohtaamispaikkoihin.
Julkinen ja puolijulkinen tila	-3 600	-0.36	Arviolta 3600 neliometriä puolijulkista tilaa muuttuu yksityiseksi tilaksi.
Turvallisuus	0	0.00	Ei vaikutusta
Kulkukokemus	0	0.00	Ei vaikutusta
Vehreys	0	0.00	Ei vaikutusta

Hotelli Grand Hansa

Uuden ylioppilastalon muuttaminen hotellikäyttöön ja yhdistäminen Seurahuoneeseen. Pääsisäänkäynti siirtyy Uuden ylioppilastalon puolelle.



Hotelli Grand Hansa

Hankkeen arviointi

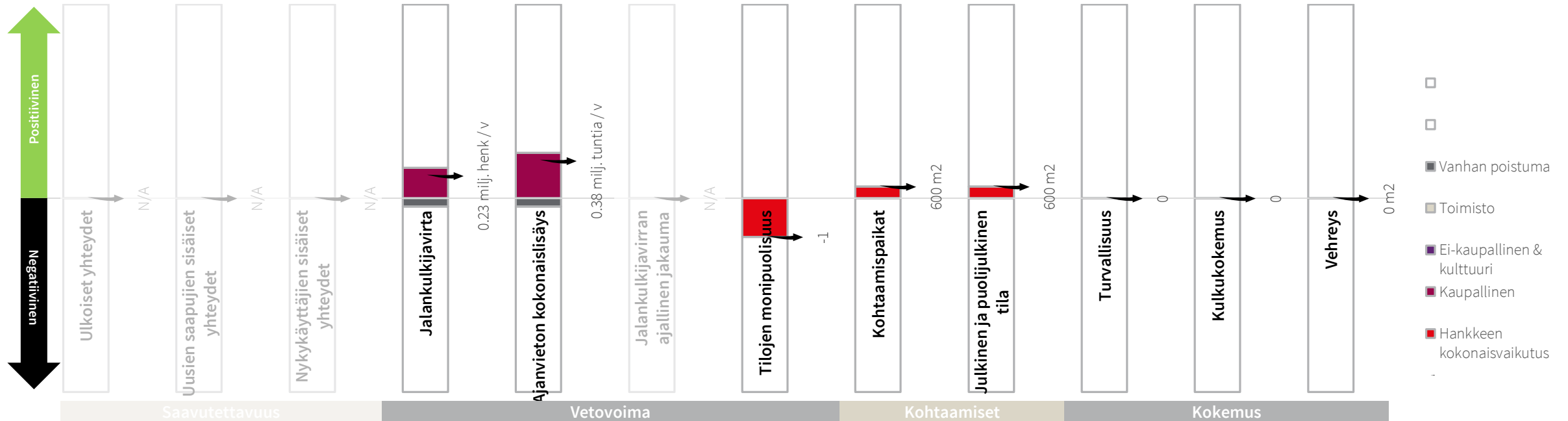


Elinvoimavaikutusten arviointi

- Katutasoon ja Uuden Ylioppilastalon kupoliin sijoittuvat ravintolat lisäävät puolijulkista tilaa ja tilojen monipuolisuutta alueella.
- Uudesta Ylioppilastalosta on poistunut hankkeen myötä jonkin verran yliopiston järjestöjen tiloja. Järjestötilojen poistuminen vaikuttaa merkittävästi käyttäjäsegmenttiin, opiskelijoihin, ja osaltaan vähentää tilojen monipuolisuutta tarkasteltavalla alueella.

Johtopäätökset

- Ydinkeskustassa harvinaisten opiskelijajärjestötilojen osittainen poistuminen hotellin tieltä vaikuttaa negatiivisesti tilojen monipuolisuuteen alueella. Poistuvien järjestötilojen määrä ei ole tarkasti tiedossa hanketta arvioitaessa.
- Kokonaisuudessaan hanke kuitenkin lisää jalankulkijavirtoja ja julkisen/puolijulkisen tilan määrää (suunnitellulla kupolin ravintolalla tässä merkittävä rooli, hotelli yksin ei tuota positiivista muutosta teoreettiseen vetovoimaan).



Hotelli Grand Hansa

Oletukset & perustelut



- Taulukko oikealla näyttää hankkeen arvioinnin keskeisimmät oletukset.

Elinvoimavaikutusten arvion tarkkuus

- Arviossa on jouduttu tekemään joitain oletuksia. Positiivinen elinvoimavaikutus vaikutus perustuu paljolti oletukseen, että kupoliin tulee ravintolatilaa 600 neliometriä (arvio, tarkennettava)

Muuta huomioitavaa

- Arvio ei ota huomioon sitä, että Seurahuoneen pääsisäänkäynti poistuu Kaivokadulta, sillä tämän elinvoimavaikutuksia ei pystytä yksiselitteisesti arvioimaan.
- Arvio ei huomioi sitä, että hotellin laatutaso ja asiakasprofiili muuttunee nykyisestä Seurahuoneesta.

	Absoluuttinen asteikko	Normalisoitu asteikko	Perustelut / oletukset
Ulkoiset yhteydet	N/A	N/A	
Saapujien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	
Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	
Jalankulkijavirta	230 700	0.12	Noin 124 uutta hotellihuonetta. Tarkempien suunnitelmien puuttuessa oletetaan, että hotellin uuden ravintolatilan määrä katutasossa korvaa poistuvan ravintolatilan. Lisäksi arvioidaan kupolin ravintolatilan kooksi 600 neliometriä (uuden ravintolatilan lisäys). Vanhan tilan poistuma lasketaan oletuksella, että kaiken tilan vetovoima on vastannut toimistotilaa. Vanhassa käytössä vuokrattavaksi alaksi laskettu kerrosala *0.9
Ajanvieton kokonaislisäys	384 664	0.19	Kts. Edellinen.
Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	N/A	N/A	Hotellitalalle ei saatavilla jalankulkijavirran ajallista jakaumaa.
Tilojen monipuolisuus	-1	-0.20	Hanke tuo alueelle hotelli- ja ravintolatilaa, mutta poistaa alueelta toimistotilaa. Uuden Ylioppilastalon B-rapusta poistuu järjestötiloja, ja tällä on negatiivinen vaikutus tilojen monipuolisuuteen keskusta-alueella.
Kohtaamispaikat	600	0.06	Uutta kohtaamistilaa tulee kupolin ravintolaan.
Julkinen ja puolijulkinen tila	600	0.06	Uutta kohtaamistilaa tulee kupolin ravintolaan.
Turvallisuus	0	0.00	Ei vaikutusta
Kulkukokemus	0	0.00	Ei vaikutusta
Vehreys	0	0.00	Ei vaikutusta

Kaisantunneli

Ratapihan ali kulkeva n. 220 m pitkä kävelijöiden ja pyöräilijöiden tunneli, joka helpottaa pyöräliikennettä itä-länsi-suunnassa. Tunnelin yhteyteen pyöräkeskus ja pysäköinti n. 1500 polkupyörälle.

Arvioitu valmistuminen alkuvuonna 2023.



Kaisantunneli

Hankkeen arviointi

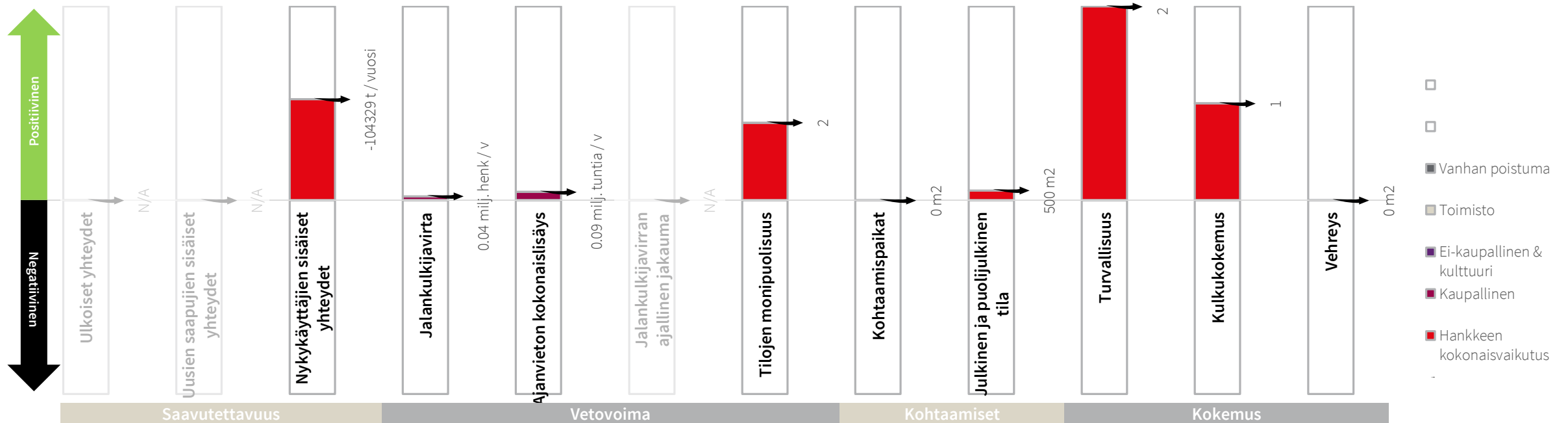


Elinvoimavaikutusten arviointi

- Hankkeessa keskeisimpiä vaikutuksia ovat sisäisen saavutettavuuden paraneminen erityisesti pyöräilijöille.
- Pyöräilijäliikenteen sujuvoituessa Kaisaniemenpuiston ja Eero Erkon kadun/Kansalaistorin välillä pyöräliikenne voi vähentyä Kaivokadulla, mikä todennäköisesti parantaisi kadun käveltävyyttä.

Johtopäätökset

- Kaisantunneli ohjaa pyöräilijävirtaa Kaisaniemenpuiston ja Kansalaistorin välillä pois Kaivokadulta, jonka kautta nykyinen pyörätiejärjestely ohjaa ajamaan. Vaikutus on positiivinen sekä pyöräilijöille että kävelijöille Kaivokadulla liikennejärjestelyjen selventyessä.
- Kaisantunneliin on suunnitteilla palveluja, muun muassa pyöräkeskus. Tilanäkökulmasta hankkeen vaikutus jää kokonaisuudessaan kuitenkin pieneksi.



Kaisantunneli

Oletukset & perustelut



- Taulukko oikealla näyttää hankkeen arvioinnin keskeisimmät oletukset.

Elinvoimavaikutusten arvion tarkkuus

- Arviossa on jouduttu tekemään paljon oletuksia, koska hankkeen suunnittelu on vasta alkuvaiheessa. Suunnitelmien tarkentuessa arvio elinvoimavaikutuksista voi muuttua vielä huomattavasti.

Muuta huomioitavaa

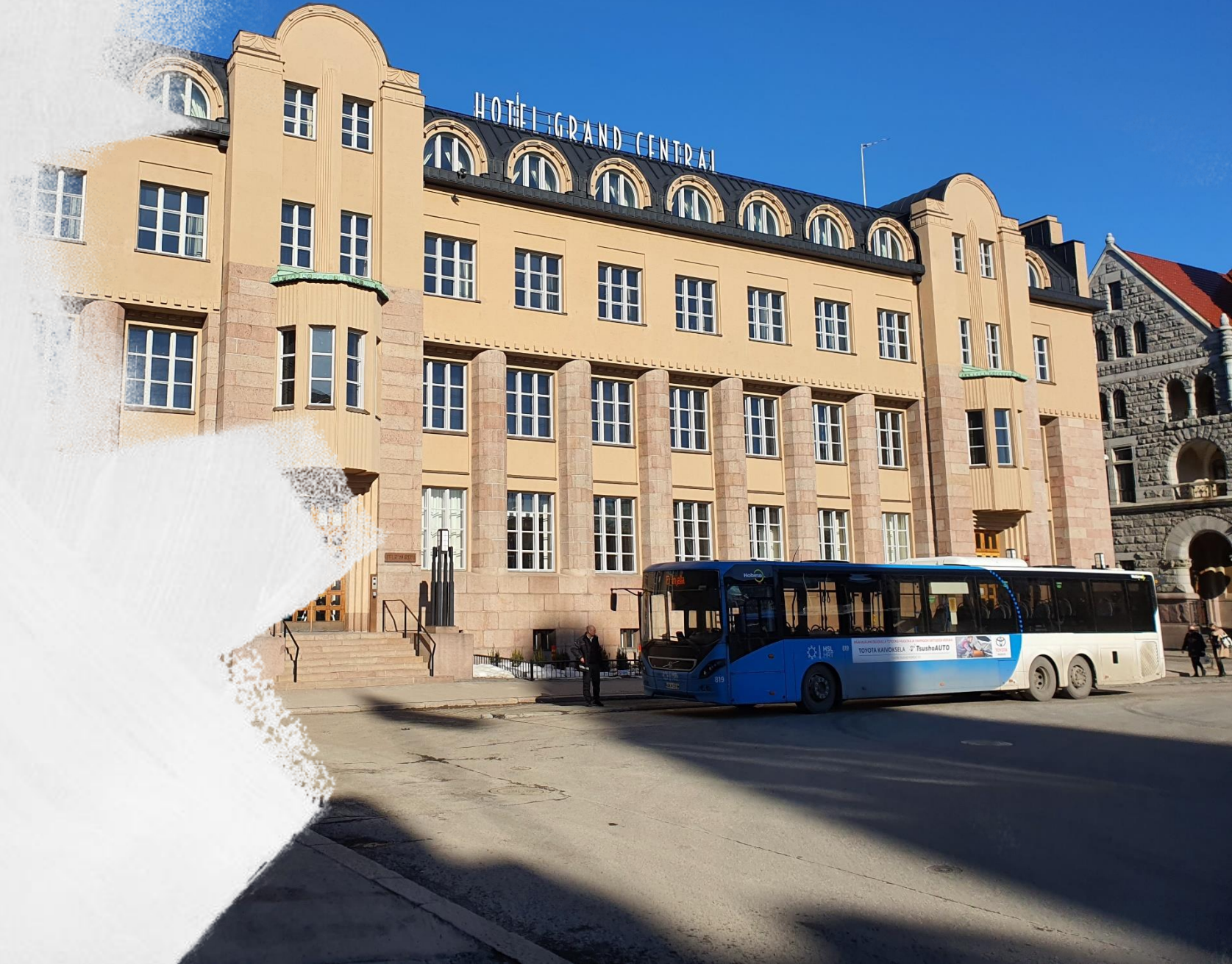
- Tiettyjä tekijöitä ei ole pystytty arvioimaan tarkempien suunnitelmien puutteen vuoksi. Arvio on syytä päivittää, kun tarkemmat suunnitelmat ovat saatavissa.

	Absoluuttinen asteikko	Normalisoitu asteikko	Perustelut / oletukset
Ulkoiset yhteydet	N/A	N/A	
Saapujien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	
Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	-104 329	0.52	Pyöräilijöiden alitus nopeutuu keskimäärin 3.5 min (oletus, että nykykäyttäjistä puolet taluttaa (2 min säästö) nykytunnelin ali ja puolet kiertää Rautatieaseman (5 min säästö))
Jalankulkijavirta	41 000	0.02	Hankkeeseen on suunniteltu pyöräkeskus. Tarkempien suunnitelmien puuttuessa oletetaan sen pinta-alaksi 500 neliometriä ja kävijämäärältään verrannolliseksi erikoiskauppaan.
Ajanvieron kokonaisläisyys	86 783	0.04	Kts. Edellinen.
Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	N/A	N/A	Ei relevantti tässä hankkeessa, tunnelin kävijävirta liikenneperusteista.
Tilojen monipuolisuus	2	0.40	Hanke tuo täysin uudentyypistä tilaa alueelle (3), mutta vain yhtä tilatyyppiä (-1).
Kohtaamispaikat	0	0.00	Ei varsinaista kohtaamistilaa.
Julkinen ja puolijulkinen tila	500	0.05	Tunneliin on suunnitteilla palveluja, mm. pyöräkeskus.
Turvallisuus	2	1.00	Ohjaa pyöräilijävirtaa pois Kaivokadulta (parantaen sen alueen turvallisuutta) ja selkeyttää liikenneyhteyksiä.
Kulkukokemus	1	0.50	Tekee kevyen liikenteen kulkemisesta helpompaa keskusta-alueella, sujuvoittaa liikennettä.
Vehreys	0	0.00	Ei muutosta.

Hotelli Scandic Rautatieasema

VR:n entisen pääkonttorin
muuttaminen lähes 500 huoneen
hotelliksi kokous- ja juhlatiloineen.
Täysin uutta tilaa valmistuu 5,000 m².

Hotelli avautuu nykytiedon mukaan
kevällä 2021



Scandic Rautatieasema

Hankkeen arviointi

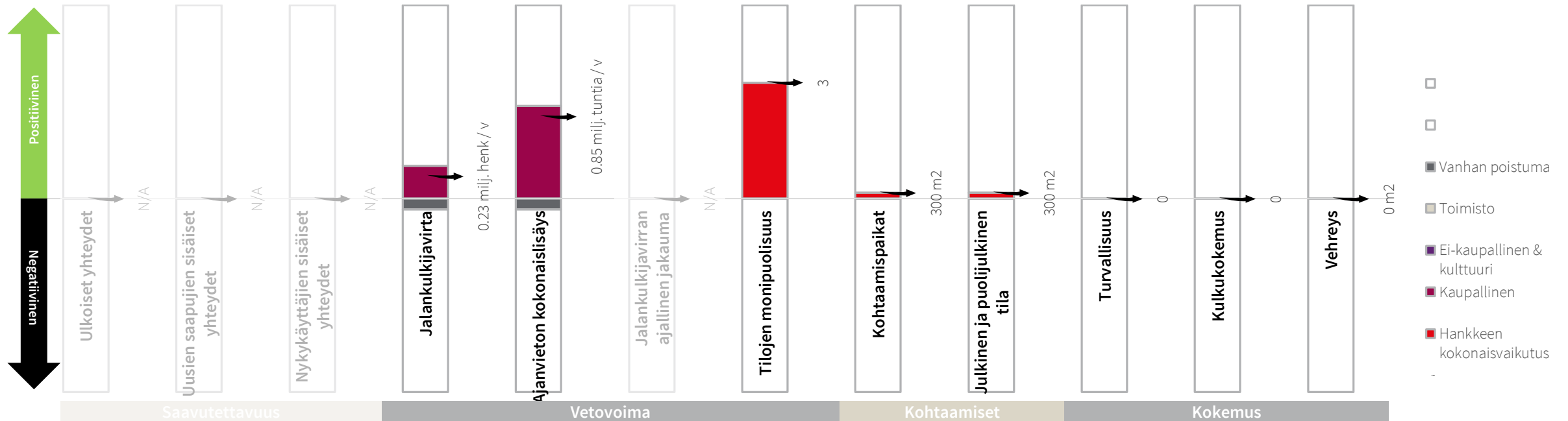


Elinvoimavaikutusten arviointi

- Hanke tuo merkittävän määrä uutta hotellitilaa alueelle. Hankkeen alta väistytävä toimistotila ei ole ollut tehokkaassa käytössä, joten poistuma jalankulkijavirroissa ja ajanvieton määrässä tapahtuva muutos on selvästi positiivinen aiempaan verrattuna.

Johtopäätökset

- Hotellihanke ja sen vieraiden aikaansaama lisäys ajanvietossa ovat merkittäviä. Tämän hankkeen synnyttämä tila on lähes täysin yksityistä (hotellitila), lukuunottamatta ravintolatilaa.



Scandic Rautatieasema

Oletukset & perustelut



- Taulukko oikealla näyttää hankkeen arvioinnin keskeisimmät oletukset.

Elinvoimavaikutusten arvion tarkkuus

- Arviota tehdessä ei ole ollut tiedossa julkisessa käytössä olevan ravintolan koko ja tämä on oletus, jota tulee tarkentaa tarvittaessa.
- Aiemman toimistokäytön tarkasta neliömäärästä ja tehokkuudesta ei ole tietoa.

Muuta huomioitavaa

- Tiettyjä tekijöitä ei ole pystytty arvioimaan tarkempien suunnitelmien puutteen vuoksi. Arvio on syytä päivittää, kun tarkemmat suunnitelmat ovat saatavissa.

	Absoluuttinen asteikko	Normalisoitu asteikko	Perustelut / oletukset
Ulkoiset yhteydet	N/A	N/A	
Saapujien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	
Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	
Jalankulkijavirta	228 940	0.11	500 uutta hotellihuonetta. Uutta ravintolatilaa arviolta noin 300 neliometriä. Vanhaa toimistotilaa poistuu noin 25 000 neliometriä. Toimistotila on ollut aiemmin hyvin epätehokkaassa käytössä, joten poistuvassa kävijämäärässä käytetään kerrointa 0.5.
Ajanvieton kokonaisuus	849 762	0.42	
Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	N/A	N/A	Hotellitalalle ei ole saatavilla jalankulkijavirran ajallista jakaumaa.
Tilojen monipuolisuus	3	0.60	Hanke tuo alueelle merkittävän määrän uutta hotellitilaa. Hanke voidaan katsoa yhden tilatyyppin hankkeeksi, sillä ravintolatilan määrä jää pieneksi suhteessa hankkeen kokoon (-1).
Kohtaamispaikat	300	0.03	
Julkinen ja puolijulkinen tila	300	0.03	
Turvallisuus	0	0.00	Ei vaikutusta
Kulkukokemus	0	0.00	Ei vaikutusta
Vehreys	0	0.00	Ei vaikutusta

Rautatieaseman kaupallinen kehitys

Päärautatieaseman kaupallisen käytön tehostus mm. lippuhallin muutos ravintolatilaksi, kioskihallin uudistaminen ja Kaivokadun pihalle viihtyisät terassialueet.

Toteutus käynnissä, valmistuu vuoden 2024 lopulla.



Rautatieaseman kaupallinen kehitys

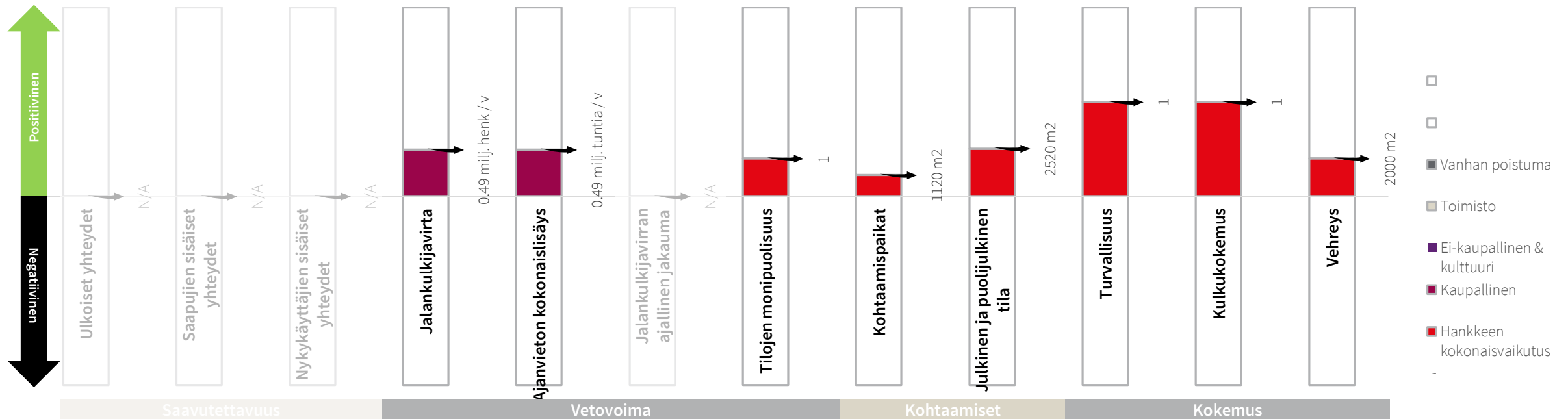
Hankkeen arviointi

Elinvoimavaikutusten arviointi

- Hankkeen muutokset painottuvat päärautatieaseman palvelutarjontaan, eivätkä ne vaikuta suoraan keskustan alueen kulkuyhteyksiin tai saavutettavuuteen.
- Jalankulkijavirtojen absoluuttinen lisäys jää pieneksi, sillä kyseessä on enemmän nykyisen tarjonnan päivitys.
- Hankkeen merkittävin vaikutus kohdistuu rautatieaseman vierailukokemukseen sisätilojen päivityksen ja palvelutarjonnan parantamisen kautta.

Johtopäätökset

- Päärautatieaseman alue koettiin useissa Jalan kaupungilla –kyselyn (Helsingin kaupunki 2018) vastauksissa turvattomaksi. Sisätilojen päivittämisellä ja siistimisellä voi merkittävä vaikutus vierailukokemukseen.
- Kaupalliseen tilaan kohdistuvat päivitykset, mm. lippuhallin muuttaminen ravintolaksi, muuttavat päärautatieaseman profiilia pois läpikulkutilasta kohti viihtyisämpää paikkaa, jossa viettää aikaa.
- Hanke tuo jonkin verran uutta kaupallista tilaa ja sitä kautta vetovoimaa alueelle.
- Laiturien edustan uusiminen puolilämpimäksi terassitilaksi vaikuttaa positiivisesti elinvoiman näkökulmasta.
- Ainoa hanke, joka tuo lisää vehreyttä ydinkeskustan alueelle.



Rautatieaseman kaupallinen kehitys

Oletukset & perustelut



- Taulukko oikealla näyttää hankkeen arvioinnin keskeisimmät oletukset.

Elinvoimavaikutusten arvion tarkkuus

- Arviossa on jouduttu tekemään joitain oletuksia. Arviota voidaan tarkentaa tarvittaessa.

Muuta huomioitavaa

	Absoluuttinen asteikko	Normalisoitu asteikko	Perustelut / oletukset
Ulkoiset yhteydet	N/A	N/A	
Saapujien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	
Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	N/A	N/A	
Jalankulkijavirta	492,800	0.25	Laskelma perustuu lippuhallin uuteen ravintolatilaa ja terassiin + Elielinaukion päädyn uuteen kahvilaan. JLL:n laskelmassa uutta ravintolatilaa on oletettu 1120 neliometriä.
Ajanvieton kokonaisuus	492,800	0.25	Kts. Edellinen
Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	N/A	N/A	Ei relevanttia tarkastella tässä hankkeessa, sillä kulkijavirran ajallinen jakauma perustuu pääasiallisesti joukkoliikenteen käyttöön, ei aktiviteetteihin
Tilojen monipuolisuus	1	0.20	Hanke tuo alueelle alle 5000 neliometriä tilaa, josta on pulaa. Hanke tuo kuitenkin ainoastaan yhtä tilatyyppiä lisää. --> 1
Kohtaamispaikat	1,120	0.11	Uuden ravintolatilaa määrä
Julkinen ja puolijulkinen tila	2,520	0.25	Uuden ravintolatilaa määrä + miellyttävämpi puolisisätila laiturialueelle (arvio 1400 neliometriä)
Turvallisuus	1	0.50	Ravintolatoiminnan oletetaan rauhoittavan aluetta. Yleisellä kunnostamisella ja siistimisellä myös pystytään luomaan mielikuva turvallisemmasta ympäristöstä.
Kulkukokemus	1	0.50	Kulkukokemuksen odotetaan parantuvan puolilämpimän uuden odotustilan sekä uusien kaupallisten aktiviteettien myötä.
Vehreys	2,000	0.20	Suunnitelmissa tuoda alueelle lisää istutuksia. Oletettu, että vaikutus vastaa 2000 neliömetrin viheraluetta tarkempien suunnitelmien puuttuessa.

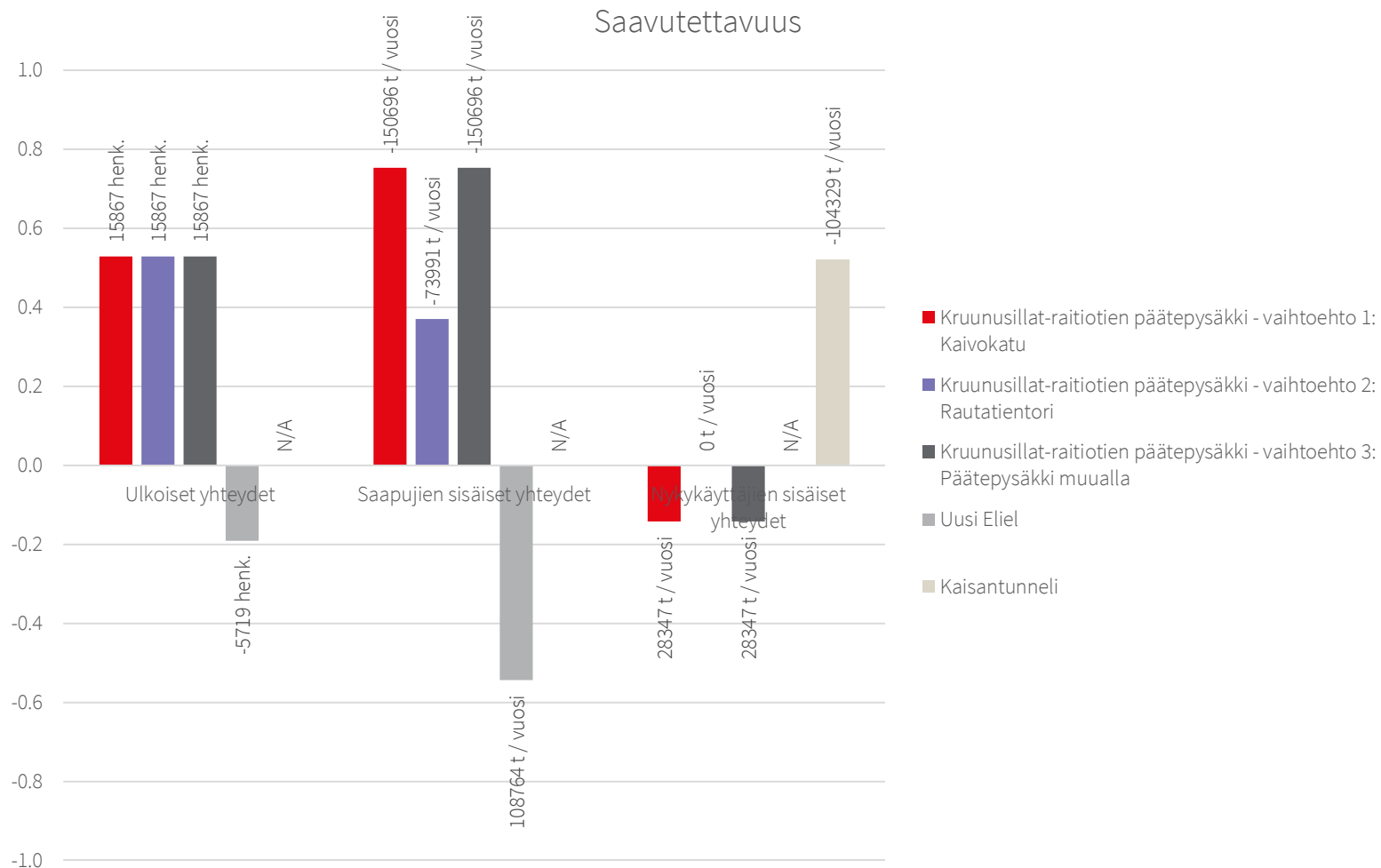
Johtopäätökset

Johtopäätökset tekijöittäin



Saavutettavuus

Kruunusillat-raitiotien pysäkkivaihtoehdoilla pieniä eroja, Uudella Elielillä selvä negatiivinen vaikutus ja Kaisantunnelilla positiivinen



Johtopäätökset

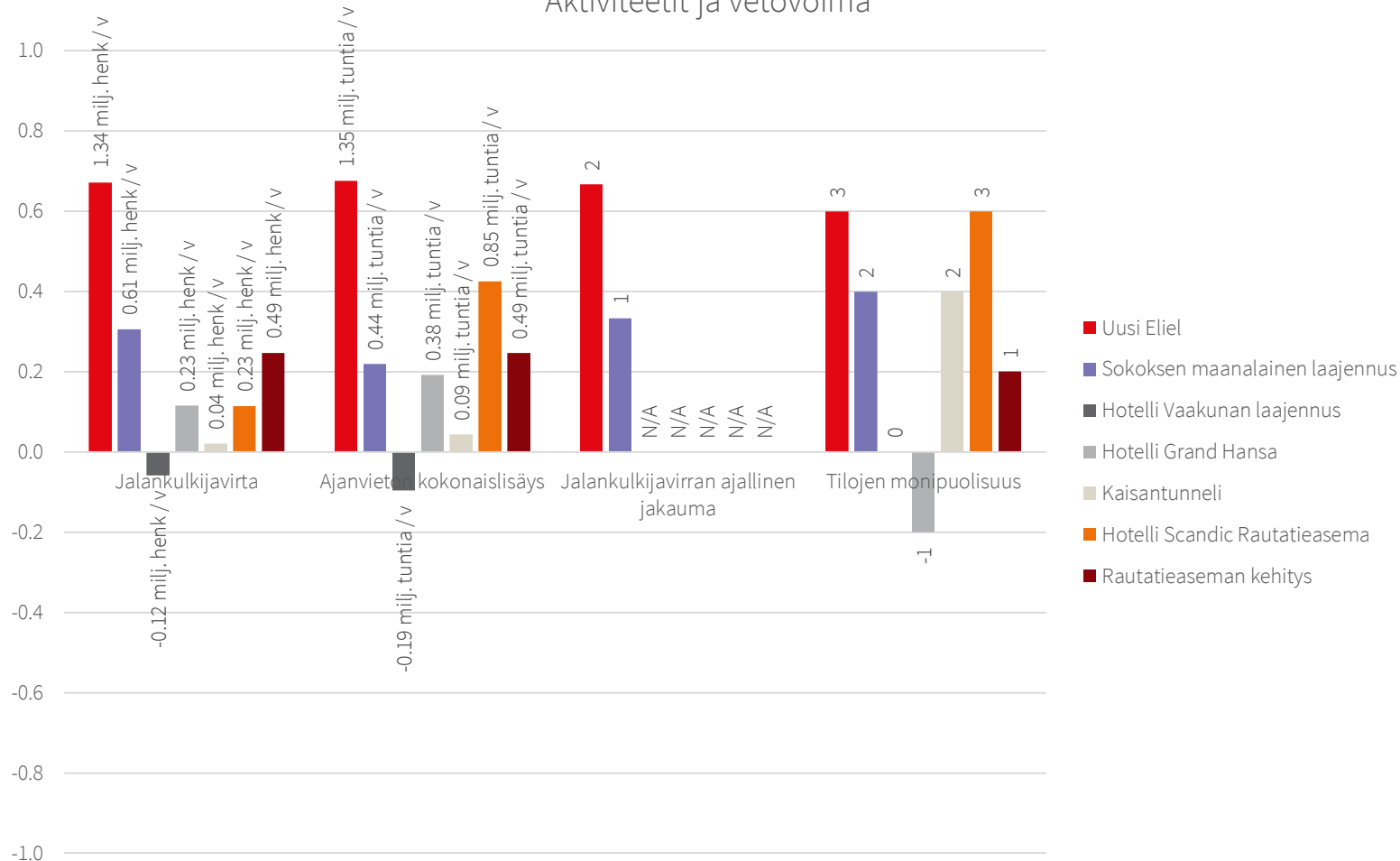
- Kruunusillat-raitiotien pääte pysäkin sijainnilla ei ole vaikutusta ulkoisten yhteyksien osalta. Uusi Eliel heikentää ulkoisia yhteyksiä arviolta noin 1/3 suhteessa siihen, miten paljon Kruunusillat-raitiotie parantaa.
- Kruunusillat-raitiotien pysäkkivaihtoehto 2 (Rautatientori) pidentää yhteydellä saapujien sisäisiä kävelyajoja noin 30 000 tuntia vuodessa verrattuna vaihtoehtoihin 1 ja 2. Lisäksi Rautatientorin bussilaitureiden siirtäminen lisää kävelyajoja noin 40 000 tuntia.
- Vastaavasti Elielin linja-autojen siirtyminen Kamppiin pidentää Elielin linja-autoilla saapuvien kävelyajoja yli 100 000 tuntia vuodessa verrattuna nykytilaan.
- Kruunusillat-raitiotien pysäkkivaihtoehdot 1 ja 3 pidentävät nykyisten alueella kävelijöiden matka-aikoja yhteensä noin 17 000 tuntia (hankaloituneet järjestelyt, keskimäärin 10 sekuntia /henkilö). Lisäksi näissä vaihtoehdoissa autoliikenne hidastuu ja matka-ajat lisääntyvät noin 11 000 tuntia / vuosi.
- Kaisantunneli lyhentää matka-aikoja JLL:n analyysin perusteella yli 100 000 tuntia vuodessa. Tarkemmat suunnitelmat ja arviot käyttäjämäärästä tarvitaan tarkempia arvioita varten, mutta hankkeen positiivinen vaikutus on joka tapauksessa huomattava.

Aktiviteetit ja vetovoima

Tilamäärä korreloi vahvasti tutkittavissa hankkeissa kokonaisvetovoiman kanssa



Aktiviteetit ja vetovoima

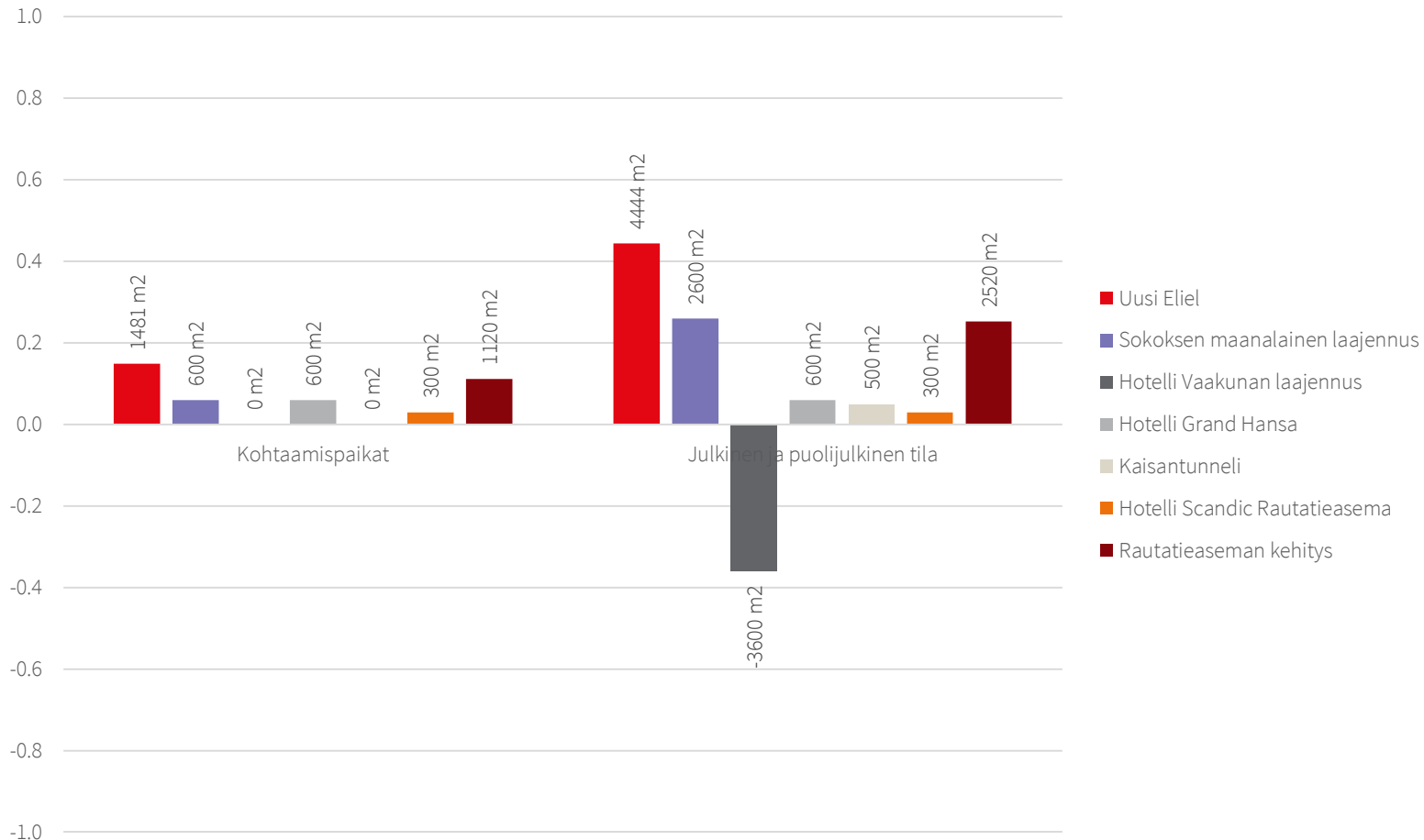


Johtopäätökset

- Uusien kävijöiden houkuttelemisen näkökulmasta Uusi Eliel on tutkituista hankkeista ylivoimaisesti merkittävin, johtuen hankkeen koosta. Myös Rautatieaseman kehityksellä sekä Sokoksen maanalaisella laajennuksella on merkittäviä positiivisia vaikutuksia keskustan elinvoimaan kävijämäärien näkökulmasta tarkasteltuna.
- Ajanvieton kokonaislisäys mukailee pääasiallisesti jalankulkijavirran tulosta. Poikkeuksen tekee Scandic Rautatieasema, joka nousee tällä mittarilla elinvoimavaikutusten näkökulmasta merkittävästi positiivisesti vaikuttavaksi hankkeeksi. Tämä johtuu hotellivieraiden muihin käyttäjäryhmiin verrattuna suuresta positiivisesta vaikutuksesta keskustassa vietettyyn aikaan.
- Jalankulkijavirran ajallinen jakauma on Uudessa Elielissä oletusten perusteella varsin hyvä. Tarkemmat suunnitelmat ovat kuitenkin tarpeen ennen kuin tästä voidaan tehdä johtopäätöksiä.
- Tilojen monipuolisuuden kannalta merkittävimmiksi nousevat suurimmat hankkeet Uusi Eliel ja Scandic Rautatieasema. Myös Sokoksen maanalainen laajennus ja Kaisantunneli synnyttävät kohtalaisen positiivisen vaikutuksen.

Kohtaamisten mahdollistaminen

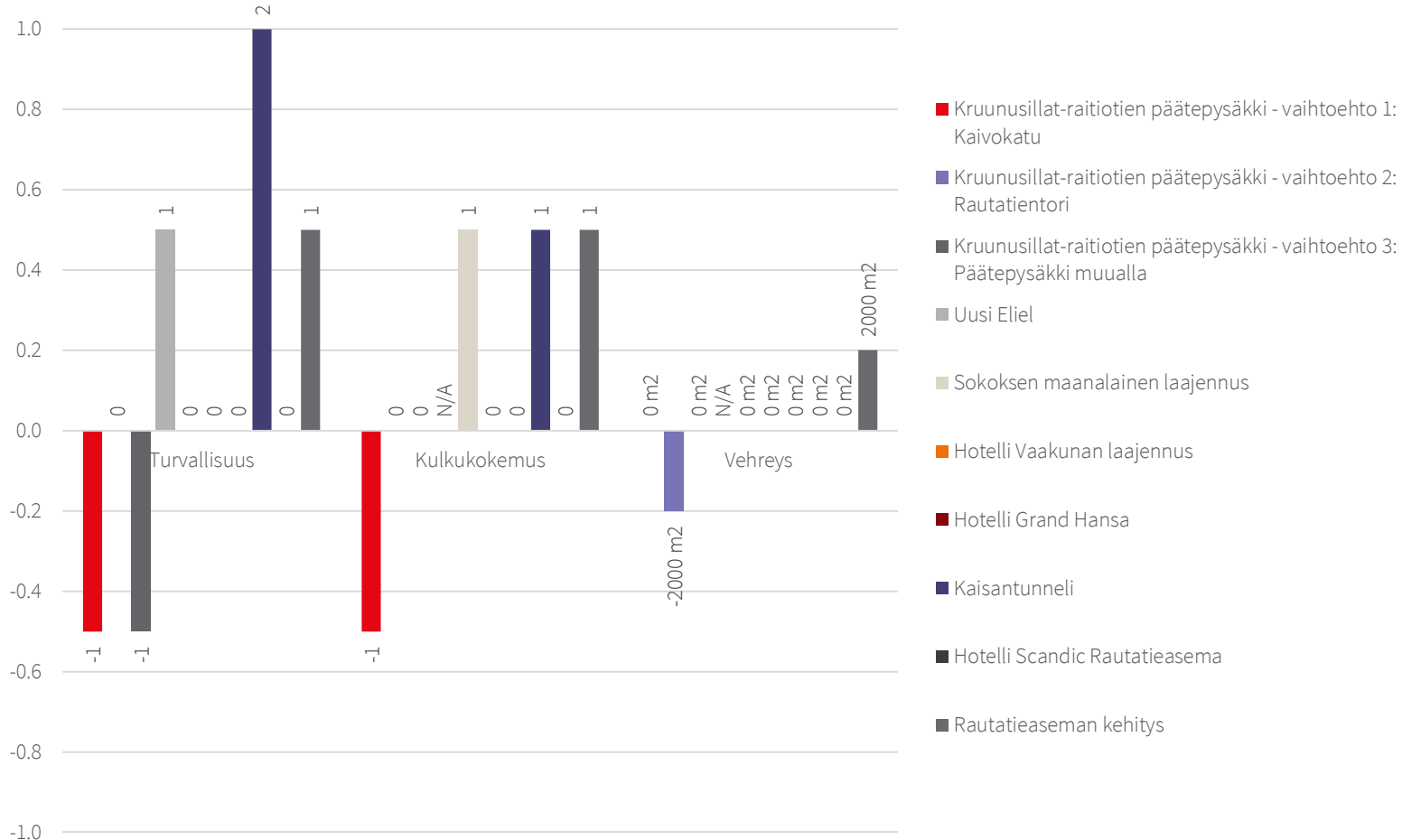
Kohtaamisten mahdollistaminen



Johtopäätökset

- Uusi Eliel ja Rautatieaseman kaupallinen uudistus luovat eniten uusia kohtaamispaikkoja.
- Eniten uutta julkista ja puolijulkista tilaa syntyy Uuden Elielin hankkeesta, Rautatieaseman uudistuksesta ja Sokoksen maanalaisesta laajennuksesta.

Kokemus



Johtopäätökset

- Kruunusillat-raitiotien pysäkkivaihtoehdoilla 1 ja 3 arvioidaan olevan negatiivinen vaikutus koettuun turvallisuuteen alueen liikennejärjestelyjen monimutkaistuessa entisestään. Turvallisuuteen eniten positiivisesti vaikuttavat hankkeet ovat Kaisantunneli (pyöräliikenteen rauhoittuminen Kaivokadulla), Uusi Eliel sekä Rautatieaseman kehitys, joista kaksi viimeistä vaikuttavat ennen kaikkea siistimällä ympäristöään.
- Kulkukokemuksen osalta Kruunusillat-raitiotien pysäkkivaihtoehdolla 1 arvioidaan olevan negatiivinen vaikutus heikentyneen näkyvyyden ja lisääntyneiden ylitysten vuoksi. Sokoksen maanalaisella laajennuksella, Kaisantunnelilla ja Rautatieaseman kehityksellä arvioidaan olevan positiivinen vaikutus.
- Kruunusillat-raitiotien pysäkkivaihtoehto 2 vie hieman vehreyttä alueelta kun taas Rautatieaseman kaupallisessa kehityksessä on tarkoitus tuoda sitä lisää alueelle.

Yhteenveto ja suosituksia



	Saavutettavuus			Aktiviteetit ja vetovoima				Kohtaamisten mahdollistaminen		Kokemus		
	Ulkoiset yhteydet	Saapujien sisäiset yhteydet	Nykykäyttäjien sisäiset yhteydet	Jalankulkijavirta	Ajanvieton kokonaisuus	Jalankulkijavirran ajallinen jakauma	Tilojen monipuolisuus	Kohtaamispaikat	Julkinen ja puolijulkinen tila	Turvallisuus	Kulkukokemus	Vehreys
Kruunusillat-raitiotien pääte pysäkki - vaihtoehto 1: Kaivokatu	0.5	0.8	-0.1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	-0.5	-0.5	0.0
Kruunusillat-raitiotien pääte pysäkki - vaihtoehto 2: Rautatien tontti	0.5	0.4	0.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.0	0.0	-0.2
Kruunusillat-raitiotien pääte pysäkki - vaihtoehto 3: Pääte pysäkki muualla	0.5	0.8	-0.1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	-0.5	0.0	0.0
Uusi Eliel	-0.2	-0.5	N/A	0.7	0.7	0.7	0.6	0.1	0.4	0.5	N/A	N/A
Sokoksen maanalainen laajennus	N/A	N/A	N/A	0.3	0.2	0.3	0.4	0.1	0.3	0.0	0.5	0.0
Hotelli Vaakunan laajennus	N/A	N/A	N/A	-0.1	-0.1	N/A	0.0	0.0	-0.4	0.0	0.0	0.0
Hotelli Grand Hansa	N/A	N/A	N/A	0.1	0.2	N/A	-0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
Kaisantunneli	N/A	N/A	0.5	0.0	0.0	N/A	0.4	0.0	0.1	1.0	0.5	0.0
Hotelli Scandic Rautatieasema	N/A	N/A	N/A	0.1	0.4	N/A	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Rautatieaseman kehitys	N/A	N/A	N/A	0.2	0.2	N/A	0.2	0.1	0.3	0.5	0.5	0.2

Johtopäätökset

- Taulukko vasemmalla näyttää kaikkien arvioitujen hankkeiden elinvoimavaikutukset mittareittain normalisoidulla asteikolla -1 → 1. **Mittareita ei tule tulkita suoraan keskenään verrattavina** (ts. kokonaisvaikutus ei ole yksittäisten mittarien summa). Mittareille voidaan antaa eri painoarvoja tilanteesta ja prioriteeteista riippuen.
- Kruunusillat-raitiotien pääte pysäkkivaihtoehtoista elinvoiman näkökulmasta olisi paras vaihtoehto se, jossa raitiovaunu jatkaisi matkaansa Kaivokadun pysäkin jälkeen (vaihtoehto 3) johtuen paremmasta kulkukokemuksesta. Erot vaihtoehtojen välillä ovat kuitenkin melko pieniä.
- Kaivokadun pysäkkivaihtoehto (vaihtoehto 1) vaikuttaa saavutettavuuteen positiivisesti, mutta kokemukseen negatiivisesti. Rautatien tontin pysäkkivaihtoehto ei ole saavutettavuuden kannalta niin hyvä kuin Kaivokatu, mutta sillä ei ole kokemukseen niin paljoa negatiivista vaikutusta.
- Uudella Elielillä on merkittävät positiiviset vaikutukset etenkin vetovoiman ja kokemusten näkökulmasta. Elielinäukiolta liikennöivien linja-autojen siirtymisellä Kamppiin olisi saavutettavuuteen selkeästi negatiivinen vaikutus.
- Hotellihankkeilla on melko vähäiset positiiviset elinvoimavaikutukset lukuun ottamatta Vaakunan laajennusta.
- Rautatieaseman kehityksellä ja Sokoksen maanalaisella laajennuksella on kohtalaiset positiiviset vaikutukset elinvoiman näkökulmasta monella eri mittarilla.
- Kaisantunnelilla on merkittäviä positiivisia vaikutuksia erityisesti kokemusmittareissa. Tunneli selkeyttää erityisesti pyöräliikenneyhteyksiä alueellaan, vaikuttaen positiivisesti myös Kaivokatuun.

Johtopäätökset

Yhteenvedo hankkeittain



Uusi Eliel

Saavutettavuus: **Negatiivinen vaikutus**

Vetovoima: **Positiivinen vaikutus**

Kohtaamiset: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Positiivinen vaikutus**

- Heikentää ydinkeskustan saavutettavuutta, mikäli bussiterminaali siirtyy Kamppiin. Hanke tuo paljon uutta tilaa ja voi hyvin toteutettuna kaikkien muiden tekijöiden osalta parantaa elinvoimaa huomattavasti. Lopullisella toteutuksella on suuri vaikutus tähän.

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehdot 1 & 3 (Kaivokatu / jatkaa eteenpäin)

Saavutettavuus: **Pääosin positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Negatiivinen vaikutus (ve1) / Neutraali vaikutus (ve2)**

- Saavutettavuuden näkökulmasta hyvä vaihtoehto, mutta negatiivinen vaikutus kokemukseen, sillä hankaloittaa entisestään Kaivokadun liikennejärjestelyjä. Oletettu hidaste ylittäjille mikäli päätepysäkki tulee tähän.
- Linjan jatkuminen olisi hieman parempi vaihtoehto, sillä tällöin vältetään terminaalimaisen alueen syntyminen Kaivokadulle.



Kaisantunneli

Saavutettavuus: **Positiivinen vaikutus**

Vetovoima: **Positiivinen vaikutus**

Kohtaamiset: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Positiivinen vaikutus**

- Elinvoimavaikutukset positiivisia kaikista tutkituista näkökulmista. Vetovoiman ja kohtaamisten osalta vaikutukset jäävät pieniksi.

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki – vaihtoehto 2 (Rautatientori)

Saavutettavuus: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Neutraali vaikutus**

- Saavutettavuuden näkökulmasta heikompi kuin Kaivokadun vaihtoehdot, mutta ei negatiivista vaikutusta kokemukseen kuten vaihtoehdossa 1 (paitsi vehreyden vähentyminen).

Johtopäätökset

Yhteenvedo hankkeittain

Sokoksen maanalainen laajennus

Vetovoima: **Positiivinen vaikutus**

Kohtaamiset: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Positiivinen vaikutus**

- Positiivinen elinvoimavaikutus. Hankkeen koosta johtuen kokonaisvaikutukset jäävät verrattaen pieniksi.

Hotelli Vaakunan laajennus

Vetovoima: **Negatiivinen vaikutus (hyvin pieni)**

Kohtaamiset: **Negatiivinen vaikutus**

Kokemus: **Neutraali vaikutus**

- Elinvoiman näkökulmasta lievästi negatiiviset vaikutukset. Hankkeen kokonaisvaikutukset jäävät sen koosta johtuen kuitenkin verrattaen pieniksi.

Hotelli Grand Hansa

Vetovoima: **Sekalainen vaikutus**

Kohtaamiset: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Neutraali vaikutus**

- Neutraaleja ja positiivisia vaikutuksia sekä yhdessä mittarissa negatiivinen vaikutus. Kokonaisvaikutukset jäävät pieniksi vaikka hanke on mittaluokaltaan suuri.



Hotelli Scandic Rautatieasema

Vetovoima: **Positiivinen vaikutus**

Kohtaamiset: **Neutraali vaikutus**

Kokemus: **Neutraali vaikutus**

- Lisää jonkin verran ydinkeskustan vetovoimaa.

Rautatieaseman kaupallinen uudistus

Vetovoima: **Positiivinen vaikutus**

Kohtaamiset: **Positiivinen vaikutus**

Kokemus: **Positiivinen vaikutus**

- Kaikilla relevanteilla mittareilla positiivinen elinvoimavaikutus. Kokemukseen liittyviin vaikutuksiin lopullisella toteutuksen onnistumisella on suuri merkitys.

Suosituksia Helsingin keskustan hankkeiden elinvoimavaikutusten parantamiseksi



Saavutettavuus on elinvoiman perusta

- Saavutettavuuden vaikutukset elinvoiman näkökulmasta korostuvat liikennehankkeissa, mutta esimerkiksi muuttuvat kulkureitit voivat merkittävästikin vaikuttaa siihen, miten helppoa alueella on liikkua.
- Myös kulkukokemus ja henkiset esteet ovat olennainen osa saavutettavuutta elinvoiman näkökulmasta.

→ On huolehdittava, että uudet hankkeet eivät tee alueella kulkemisesta hankalampaa

Kävijämäärien ja kokonaisajanvieton arviointi osaksi käyttötarkoitusten suunnittelua

- Neliometri toimisto- tai hotellitilaa tuo alueelleen alle 10 kävijää vuodessa, kun monet muut käyttötarkoitukset voivat tuoda niihin verrattuna kymmenkertaisen kävijämäärän, ja ravintolatoiminta jopa 40-kertaisen määrän. Onkin tärkeää jo hankkeiden alkuvaiheessa arvioida niiden vetovoimaisuutta ja niiden tuomaa uutta kävijävirtaa alueelle.
- Pelkkä kävijävirta ei välttämättä elinvoiman näkökulmasta riitä, vaan olennaista on myös mitä kävijät tekevät ja kauanko he viipyvät keskustassa. Esimerkiksi hotellivieras viettää aikaa keskusta-alueella hyvin eri tavalla kuin päivittäistavarakaupassa asioiva, luoden myös elinvoimaa alueelle eri tavalla.

→ Kävijämäärien ja kokonaisajanvieton arviointi suositellaan otettavaksi yhdeksi tarkasteltavista asioista, kun suunnitellaan uusien hankkeiden käyttötarkoitusten kirjoa.

Vaihtelevien käyttötarkoitusten tuominen hankkeisiin

- Monipuoliset toiminnot ja useiden eri käyttäjäryhmien palveleminen ovat merkittävässä roolissa keskustojen elinvoimaa kehittäessä. Elinvoimainen keskusta ei ole vain rajallisen käyttäjäryhmän alue.
- Elinvoiman näkökulmasta on tärkeää, että hankkeisiin tuodaan sellaisia toimintoja joita ei keskusta-alueella vielä ole. Hyvä esimerkki tästä on Oodi, joka palvelee monia käyttäjäryhmiä, mutta on myös tuonut täysin uudenlaista tilaa ja toimintaa keskusta-alueelle.
- Eri toimintojen yhdistämisellä samaan hankkeeseen on arvonsa. Käyttötarkoituksia hajauttamalla voidaan parantaa kävijävirtojen ajallista jakaumaa ja luoda koko päivän vilkkaina pysyviä kohteita.

→ Hankkeita suunniteltaessa on syytä priorisoida mahdollisuuksien mukaan keskustassa uusia käyttötarkoituksia ja tekemään hankkeista hybridikohteita.

Kohtaamispaikkojen luominen on tehokas tapa elinvoimavaikutusten parantamiseksi

- Mahdollisuus kohdata muita ihmisiä on elinvoiman näkökulmasta tärkeä. Rakennus- ja kehityshankkeet eivät pakota kohtaamisiin, mutta voivat luoda puitteet niihin. Julkinen ja puolijulkinen tila on tärkeässä osassa tätä.
- Kohtaamispaikoissa merkittävää ei ole ainoastaan niiden määrä vaan myös laatu.

→ On varmistettava, että hankkeet luovat turvallisia ja kiinnostavia kohtaamispaikkoja

Vehreys on alihyödynnetty elinvoimaan positiivisesti vaikuttava tekijä Helsingissä

- Vehreällä kaupunkitilalla on positiivisia vaikutuksia kokemukseen, ja tämä on noussut esiin myös asukaskyselyissä. Tämä on selvä kehitysmahdollisuus Helsingin ydinkeskustassa myös sesonkien ulkopuolella.

→ Vehreyden tuominen keskustan kivisemmille alueille on kustannustehokas tapa parantaa keskustakokemusta ja sitä kautta elinvoimaa keskusta-alueella.

Hyvätkin visiot jäävät suunnittelupöydälle, jos niitä ei ole luotu taloudelliset lähtökohdat huomioiden

- Taloudellinen menestys ja positiiviset elinvoimavaikutukset kulkevat usein käsi kädessä. Elinvoiman näkökulmasta on erittäin tärkeää luoda tiloja, jotka saadaan vuokrattua ja jotka ovat jatkuvassa käytössä. Tyhjällä tilalla ei ole positiivista elinvoimavaikutusta.

→ Hankkeiden taloudellinen toteutettavuus tulee olla ensisijainen tavoite myös elinvoiman näkökulmasta. Elinvoiman kannaltakin hyvä visio jää toteuttamatta, jos se ei ole taloudellisesti kestävä.

Contact

Aarne Mustakallio

+358 40 541 9106

aarne.mustakallio@eu.jll.com

Projektitiimi

Aarne Mustakallio

Sirpa Nieminen

Matias Järvinen

Dr. Tero Lehtonen

Kaisu Pienimäki

JLL.fi

© 2021 Jones Lang LaSalle IP, Inc. All rights reserved. The information contained in this document is proprietary to JLL and shall be used solely for the purposes of evaluating this proposal. All such documentation and information remains the property of JLL and shall be kept confidential. Reproduction of any part of this document is authorized only to the extent necessary for its evaluation. It is not to be shown to any third party without the prior written authorization of JLL. All information contained herein is from Lähdes deemed reliable; however, no representation or warranty is made as to the accuracy thereof.



*Achieve
Ambitions*

A close-up photograph of several hands of different skin tones clasped together in a circle, symbolizing teamwork, unity, and support. The hands are positioned in the center-right of the frame, with the background being a soft, out-of-focus light blue and white. The lighting is warm and natural, highlighting the texture of the skin and the fabric of the sleeves.

Liite 1: Elinvoiman tekijät taustatutkimuksen perusteella

Jalankulkijavirran määrä

Merkitys elinvoimalle

- Jalankulkijamäärä kertoo alueen aktiviteetista ja vilkkaudesta
- Jalankulkijoiden asuttamat kadut ovat kutsuvia ja antavat vierailijoille virkeän mielikuvan keskusta-alueesta
- Tyhjät kadut voivat luoda kaupungista elottoman mielikuvan, minkä vuoksi on oleellista että ihmiset näkyvät myös katukuvassa eivätkä piiloudu vain rakennuksiin tai maan alla kulkeviin käytäviin
- Jalankulkijavirran tiheys kuvastaa alueen vetovoiman suuruutta

Mitattavuus

Hyvä

- Mitattavuus vaihtelee. Uusissa hankkeissa pystytään melko luotettavasti arvioimaan niiden generoima jalankulkijavirran määrä

Tekijät, joihin kytköksissä

Turvallisuus

Saavutettavuus

Vetovoima

Kokemus

Lähteet, jotka nostavat tämän merkittäväksi tekijäksi elinvoiman kannalta

Gehl, J. and Svarre, B. How to Study Public Life. Island Press, 2013.

Jacobs, J. The life and death of great American cities. New York: Random House, 1961.

Maas, P. Towards a theory of urban vitality. University of British Columbia, 1984.



Jalankulkijavirran ajoittuminen ja intensiteetti

Merkitys elinvoimalle

- Jalankulkijavirran ajoittuminen ja intensiteetti kuvastaa keskusta-alueella tehtävän asioinnin jatkuvuutta.
- Ajoittumisen ja intensiteetin perusteella voidaan päätellä esimerkiksi asuttaako aluetta pääasiassa työssäkäyvät vai onko alueella toimintaa läpi vuorokauden ja elävöittääkö katuja esim. ravintoloissa istuvat ihmiset ns. normaalien työtuntien ulkopuolella.
- Kirjallisuudessa elinvoimaisen keskustan elinehtona pidetään jatkuvuutta; elinvoimainen alue ei sulkeudu vaan tarjoaa jatkuvasti mahdollisuuksia kanssakäymiseen ja monipuolisiin kokemuksiin.

Mitattavuus

Kohtalainen

- Mitattavuus vaihtelee. Uusissa hankkeissa pystytään kohtuullisen luotettavasti arvioimaan niiden generoima jalankulkijavirran laatu.

Tekijät, joihin kytköksissä

Saavutettavuus	Työpaikkatarjonnan monipuolisuus
Kaupalliset ja ei-kaupalliset aktiviteetit	

Lähteet, jotka nostavat tämän merkittäväksi tekijäksi elinvoiman kannalta

Jacobs, J. The life and death of great American cities. New York: Random House, 1961.

Maas, P. Towards a theory of urban vitality. University of British Columbia, 1984.



Merkitys elinvoimalle

- Kävijäryhmien moninaisuus ruokkii alueen eri toimijoita – niin kaupallisia kuin ei-kaupallisia; sekoittuneet kävijäryhmät monipuolistavat keskustan palvelutarjontaa
- Vastavuoroisesti monipuolinen palvelutarjonta ja virikkeellinen kaupunkiympäristö vetoaa useisiin eri kävijäryhmiin – kävijäryhmien moninaisuus kuvastaa vetovoiman laajuutta
- Alueella asioivia ihmisiä on usein tarpeellista luokitella tutkittavien kohderyhmien mukaan: eri ikäryhmät, työssäkäyvät, turistit, asukkaat, ohikulkijat vai asioivat jne.

Mitattavuus

Kohtalainen

- Tyypillisesti tehty kyselytutkimuksena. Uudemmissa tutkimuksissa pystytty osittain hyödyntämään myös sosiaalisen median luomaa dataa.

Tekijät, joihin kytköksissä

Saavutettavuus

Kokemus

Kaupallinen
vetovoimaisuus

Kaupalliset ja
ei-kaupalliset
aktiviteetit

Lähteet, jotka nostavat tämän merkittäväksi tekijäksi elinvoiman kannalta

Gehl, J. and Svarre, B. How to Study Public Life. Island Press, 2013.

Jacobs, J. The life and death of great American cities. New York: Random House, 1961.

Maas, P. Towards a theory of urban vitality. University of British Columbia, 1984.



Työpaikkatarjonnan monipuolisuus

Merkitys elinvoimalle

- Monipuolinen työpaikkatarjonta laajentaa alueella asioivien eri kävijäryhmien määrää ja näin edesauttaa esimerkiksi kattavan ravintola- ja palvelutarjonnan ylläpitoa.
- Monipuolinen työpaikkatarjontaa rajoittavia tekijöitä ovat esimerkiksi toimitilan laatu, määrä ja vuokratasot sekä alueen saavutettavuus

Mitattavuus

Kohtalainen

- Subjekttiivinen arvio. Pystytään peilaamaan historiallisiin hankkeisiin.

Tekijät, joihin kytköksissä

Kaupallinen
vetovoimaisuus

Saavutettavuus

Vuokrataso

Käyttäjryhmät

Toimitilan laatu ja määrä

Lähteet, jotka nostavat tämän merkittäväksi tekijäksi elinvoiman kannalta



Kaupalliset aktiviteetit

Merkitys elinvoimalle

- Kaupalliset aktiviteetit (liiketilat, ravintolat, kahvilat, hotellit) tuovat asiakkaita alueelle kuluttamaan ja kohtaamaan
- Aktiviteettitarjonnan laajuus kertoo asiakasryhmien monipuolisuudesta; toisaalta laaja palvelutarjonta vetoaa laajempaan asiakaskuntaan
- Monipuolinen palvelutarjonta pitää yllä myös alueen jatkuvaa ihmisvirtaa, jota pidetään oleellisena tekijänä keskusta-alueen elinvoimaisuudelle.

Mitattavuus

Hyvä

Tekijät, joihin kytköksissä

Saavutettavuus

Jalankulkijavirrat

Liiketilojen
määrä ja laatu

Lähteet, jotka nostavat tämän merkittäväksi tekijäksi elinvoiman kannalta

Jacobs, J. The life and death of great American cities. New York: Random House, 1961.

Maas, P. Towards a theory of urban vitality. University of British Columbia, 1984.



Merkitys elinvoimalle

- Ei-kaupalliset aktiviteetit (katutaiteilijat, yleisötahtumat, leikkipuistot) monipuolistavat alueen tarjontaa ja houkuttelevat ihmisiä keskusta-alueelle hakemaan kokemuksia ja nauttimaan kaupunkikulttuurista
- Ne elävöittävät ja luovat virikkeitä katutilaan liiketilojen aukioloaikojen ulkopuolella ja tarjoavat jatkuvasti mahdollisuuksia kanssakäymiseen
- Parhaimmillaan ne antavat yllätyksellisyyttä ja tuovat vaihtelevuutta ja uusia elämyksiä ihmisten kaupunkikokemukseen

Mitattavuus

Kohtalainen

Tekijät, joihin kytköksissä

Kokemus

Käyttäjryhmät

Jalankulkjavirrat

Lähteet, jotka nostavat tämän merkittäväksi tekijäksi elinvoiman kannalta

Jacobs, J. The life and death of great American cities. New York: Random House, 1961.

Maas, P. Towards a theory of urban vitality. University of British Columbia, 1984.



Toimitilojen määrä ja monipuolisuus

Merkitys elinvoimalle

- Monipuoliset toimitilat houkuttelevat alueelle eri toimijoita laajalla skaalalla – retail, viihde, asuminen, toimistot, hotellit jne.
- Monipuolinen toimitilatarjonta mahdollistaa sekoittuneen palvelutarjonnan ja näin ollen edesauttaa moninaisen kävijäkunnan saavuttamista.

Mitattavuus

Hyvä

Tekijät, joihin kytköksissä

Saavutettavuus

Käyttäjryhmät

Kaupallinen
vetovoimaisuus

Lähteet, jotka nostavat tämän merkittäväksi tekijäksi elinvoiman kannalta

Jacobs, J. The life and death of great American cities. New York: Random House, 1961.

Maas, P. Towards a theory of urban vitality. University of British Columbia, 1984.



Katutila vs suljettu tila

Merkitys elinvoimalle

- Elävämmät ja aktiivisemmat liikkeiden edustat luovat tunnelmallisen katutilan ja monipuolistavat asiointiympäristöä.
- Tapahtumien tuonti katutilaan luo elämyksiä ja mahdollisesti parantaa kilpailuasetelmaa kaupungin ulkopuolella sijaitseviin ostoskeskuksiin nähden.
- Asiakkaiden näkyminen katutilassa luo keskusta-alueesta virkeän mielikuvan sekä kasvattaa turvallisuuden ja kanssakäymisen tunnetta

Mitattavuus

Hyvä

- Riippuu suunnitelmien tarkkuustasosta.

Tekijät, joihin kytköksissä

Toimitilan määrä ja monipuolisuus

Kaupalliset ja ei-kaupalliset aktiviteetit



Kohtaamispaikkojen määrä ja monipuolisuus

Merkitys elinvoimalle

- Elinvoimaiselle alueelle oleellista on ihmisten välinen kanssakäyminen ja sen mahdollistaa riittävä määrä kohtaamispaikkoja (puistot, katupenkit, kahvilat, hotelliaulat jne.)
- Ihmiset hakevat enenevässä määrin elämyksiä ja kokemuksia, joita voi tarjota myös viihtyisiä kaupunkiympäristö tai mahdollisesti ympäristön tilapäiskäytöt
- Monipuoliset kohtaamispaikat tuovat alueelle erilaista asiakaskuntaa ja kutsuvat ihmisiä viettämään aikaa myös ”normaalin” työajan ulkopuolella
- Alueet hyvien kulkuyhteyksien päässä ovat luontaisia kohtaamispaikkoja

Mitattavuus

Hyvä

- Riippuu suunnitelmien tarkkuustasosta

Tekijät, joihin kytköksissä

Saavutettavuus

Käyttäjryhmät



Merkitys elinvoimalle

- Saavutettavuus määrittelee kävijämäärien laadun ja laajuuden sekä ajankohdat jolloin ihmisvirrat liikkuvat.
- Alueen saavutettavuuden kannalta oleellista on joukkoliikennepysäkkien sijainti ja saavutettavuus miellyttävästi kävellen, suoja säästä vastaan, siisteys ja turvallisuus
- Pysäkillä kävelemisen houkuttelevuuteen vaikuttaa ympäristön viihtyisyys, käveltävyys ja toimintojen monipuolisuus.

Mitattavuus

Hyvä

- Pystytään mittaamaan matka-aikoja. Joissain tapauksissa monimutkainen mitattava. Vaatii, että tunnetaan ihmisten asiointipolut riittävän tarkasti.

Tekijät, joihin kytköksissä

Käyttäjryhmät

Jalankulkijavirrat

Kaupallinen vetovoimaisuus

Lähteet, jotka nostavat tämän merkittäväksi tekijäksi elinvoiman kannalta

Jacobs, J. The life and death of great American cities. New York: Random House, 1961.



Merkitys elinvoimalle

- Viihtyisäksi koetut alueet, jotka jättävät vierailijalle miellyttävän kaupunkikokemuksen vetävät heitä puoleensa myös jatkossa
- Miellyttäväksi koetut kävelymatkat ohjailevat jalankulkuvirtoja, jotka taas ruokkivat matkan varrelle sijoittunutta palvelutarjontaa
- Kokemukseen voivat vaikuttaa useat eri tekijät kuten luonto, arkkitehtuuri, puhtaus, valo ja vehreys; jokaiselle kävijälle kokemus on yksilöllinen ja siihen vaikuttaa eri tekijät

Mitattavuus

Heikko

- Haasteellista mitata sillä kaupunkikokemus on jokaiselle yksilöllistä

Tekijät, joihin kytköksissä

Turvallisuus

Kohtaamispaikat

Kaupalliset ja
ei-kaupalliset
aktiviteetit



Merkitys elinvoimalle

- Turvallisudentunne on oleellinen osa miellyttävää kaupunkikokemusta ja siten se ohjailee keskusta-alueen jalankulkuvirtoja
- Turvallisudentunteeseen voivat vaikuttaa useat eri tekijät kuten valaistus, ihmisten määrä, esteettömyys, selkeät jalankulkuympäristöt jne.

Mitattavuus

Heikko

- Haasteellista mitata sillä turvallisuuskokemus on yksilöllistä

Tekijät, joihin kytköksissä

Jalankulkijavirrat

Kokemus

Lähteet, jotka nostavat tämän merkittäväksi tekijäksi elinvoiman kannalta

Jacobs, J. The life and death of great American cities. New York: Random House, 1961.



Kaupallinen vetovoima – kuluttajan näkökulma

Merkitys elinvoimalle

- Kaupallinen vetovoima kertoo täyttääkö alue asiakkaiden vaatimukset, odotukset ja toiveet

Mitattavuus

Hyvä

- Riippuu suunnitelmien tarkkuustasosta. Asiantuntijan subjektiivinen arvio.

Tekijät, joihin kytköksissä

Saavutettavuus

Kaupalliset aktiviteetit

Kokemus



Kaupallinen vetovoima – toimijan näkökulma

Merkitys elinvoimalle

- Kaupallinen vetovoima kertoo toimijoiden näkemyksen ydinkeskustan kannattavuudesta liikepaikkana

Mitattavuus

Hyvä

- Riippuu suunnitelmien tarkkuustasosta. Asiantuntijan subjektiivinen arvio.

Tekijät, joihin kytköksissä

Saavutettavuus

Käyttäjryhmät

Kaupalliset aktiviteetit

Jalankulkuvirrat

Toimitilan laatu ja määrä

Kokemus



Merkitys elinvoimalle

- Rajavakuumit, eli suuret yhden käyttötarkoituksen alueet kuten parkkipaikat, koulukampukset mielletään usein umpikujiksi kaupunkialueilla
- Moninainen ja vaihteleva kaupunkiympäristö, jossa korttelit ovat lyhyitä ja kadunkulmia riittävästi luovat toimivia jalankulkuyhteyksiä ja vetää puoleensa jalankulkuvirtoja.
- Rajavakuumit toimivat elinvoimaisen alueen reunoina ja niiden sijoittamista keskeisille sijainneille tulisi välttää.

Mitattavuus

Hyvä

Tekijät, joihin kytköksissä

Saavutettavuus jalankulkijavirrat

Toimitilan laatu ja määrä

Lähteet, jotka nostavat tämän merkittäväksi tekijäksi elinvoiman kannalta

Jacobs, J. The life and death of great American cities. New York: Random House, 1961.



Merkitys elinvoimalle

- Kohtuullinen vuokrataso mahdollistaa keskusta-alueen monipuolisen väestörakenteen ja palvelutarjonnan
- Sekoittunut palvelutarjonta vetoaa laajempaan asiakaskuntaan mikä osaltaan kasvattaa alueen jalankulkuvirtaa ja ylläpitää sen jatkuvuutta

Mitattavuus

Tekijät, joihin kytköksissä

Kaupalliset aktiviteetit

Työpaikkojen kirjo

Jalankulkijavirrat

Toimitilan laatu ja määrä

Lähteet, jotka nostavat tämän merkittäväksi tekijäksi elinvoiman kannalta

Maas, P. Towards a theory of urban vitality. University of British Columbia, 1984.



Merkitys elinvoimalle

- Investoitavuus kertoo sijoittajien näkemyksen ydinkeskustan kannattavuudesta
- Tärkeä tekijä hankkeen toteutettavuuden kannalta

Mitattavuus

Hyvä

- Asiantuntijan subjektiivinen arvio

Tekijät, joihin kytköksissä

Saavutettavuus	Kaupalliset aktiviteetit
Toimitilan laatu ja määrä	Käyttäjryhmät

