

Helsinki

# Länsi-Helsingin raitioteiden yritysvaikutusten arviointi

19.11.2019, päivitetty 15.4.2020



Kuva: Voima Graphics

## Sisällys

Arvioinnin toteutus .....	3
Suunnittelualueen yritys- ja työpaikkarakenne .....	4
Seudulliset yritys- ja työmarkkinavaikutukset .....	5
Fredrikinkadun ympäristö ja keskusta .....	5
Yrityskysely ja keskustelut Fredrikinkadun yrittäjien kanssa .....	7
Vaikutuksiin varautuminen .....	8
Töölö ja Meilahti .....	8
Yrityskysely ja keskustelut Töölön yrittäjien kanssa .....	10
Vaikutuksiin varautuminen .....	10
Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupunki .....	10
Vaikutuksiin reagoiminen .....	12
Jatkosuunnittelu .....	12
Toteutusvaihe .....	12
Yleiset toimenpidesuositukset .....	12

## Arvioinnin toteutus

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman yritysvaikutukset on arvioitu kaupunginkanslian elinkeino-osaston laatiman ohjeistuksen ja kysymyksenasettelun avulla:

- Vaikutusten laajuus
- Vaikutusten kohdentuminen
- Vaikutusten ajoittuminen
- Muut mahdolliset vaikutukset
- Välilliset vaikutukset
- Vaikutuksiin reagoiminen
- Miten myönteisiä vaikutuksia voidaan vahvistaa?
- Miten kielteisiä vaikutuksia voidaan torjua?

Arvioinnin koostamisesta ja raportoinnista on vastannut yleissuunnitelman projektipäällikkö, liikenneinsinööri Anton Silvo. Vaikutusten tunnistamiseen ja arviointiluonnoksen kommentointiin on osallistunut lisäksi seuraavat henkilöt maankäyttö ja kaupunkirakenne-palvelukokonaisuudesta (Maka) ja kaupunginkansliasta:

- Taneli Nissinen, Anna Pätynen (liikenne- ja katusuunnittelu)
- Anne Karlsson, Elina Luukkonen, Mikko Jääskeläinen (maankäytön yleissuunnittelu)
- Janne Prokkola, Tuomas Eskola (asemakaavoitus)
- Laura Yrjänä, Minna Maartola ja Suvi Tuiskunen (kaupunginkanslia, elinkeino-osasto)
- Sirpa Kallio ja Ulla Loukkaanhuhta (kaupunginkanslia, talous- ja suunnitteluosasto)

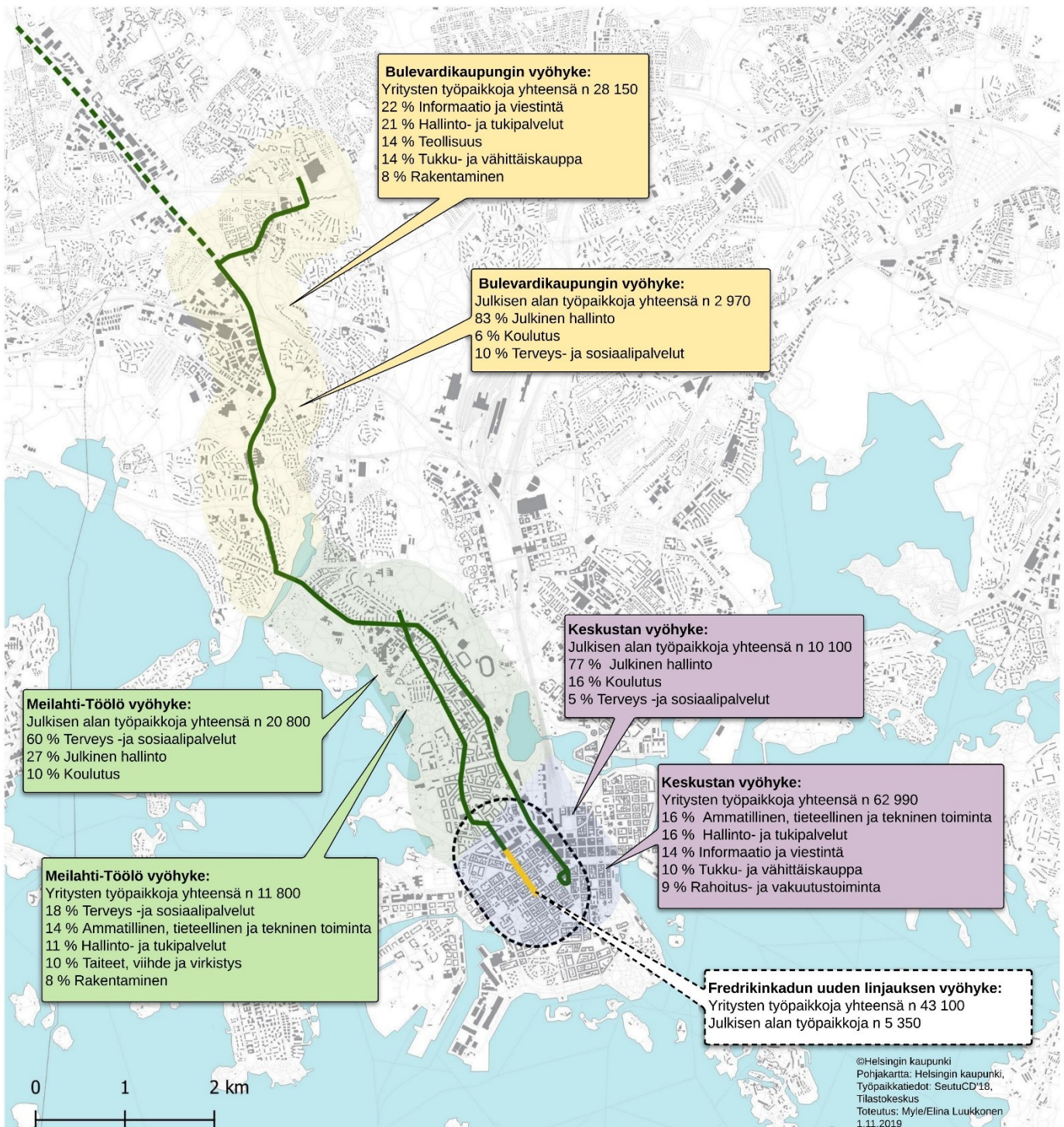
Arvioinnissa on hyödynnetty seuraavia aineistoja:

- Fredrikinkadun ja Topeliuksenkadun yrittäjille syyskuussa 2019 toteutettu kohdennettu kysely
- Länsi-Helsingin raitioteiden kaupunkitaloudellinen arvio (osa yleissuunnitteluaineistoa)
- Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019 ([linkki](#))
- Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin liiketilat – alustava mitoitus ja keskeiset sijainnit (25.4.2019) ([linkki](#))
- Toimistojen markkinalähtöinen kysyntä ja sijoittuminen Helsingissä-selvitys (luonnos 5.4.2019, ei julkaistu)
- Kivijalkatilojen inventointiaineisto 2015-2017, Helsingin kaupunki
- SeutuCd18-rekisteriaineisto sekä Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisteri

Fredrikinkadun ja Topeliuksenkadun alueiden yrittäjille toteutettiin yleissuunnitelman vuorovaikutuksen yhteydessä kohdennettu kysely, jossa kartoitettiin näkemyksiä suunnitelman vaikutuksista yrityksen toimintaan. Kyselyn toteutuksesta vastasivat yritysluotsit Suvi Tuiskunen ja Heidi Lühr. Kysely oli avoinna 2.-15.9. ja siihen vastasi kymmenen yrittäjää. Lisäksi yritysluotsit ovat raportoineet suunnitelmasta tiedottamisen yhteydessä tehtyjä havaintoja.

## Suunnittelualueen yritys- ja työpaikkarakenne

Suunnitelman laajuuden vuoksi arviointi on jaettu kolmeen osaan, jotka ovat maantieteellisesti ja yritysten toimintaympäristön kannalta erilaisia. Alueet ovat Fredrikinkatu ja keskustan alue, Töölön ja Meilahden alue sekä Huopalahdentien-Vihdintien bulevardikaupungin osuus. Kartalla on esitetty julkisen ja yksityisen sektorin toimipaikkojen työpaikkamäärä ja suurimmat toimialat 600 metrin vyöhykkeellä suunniteltujen raitioteiden linjauksista.



## Seudulliset yritys- ja työmarkkinavaikutukset

Raideliikenneverkon kehittyminen hyödyttää yrityksiä seudullisesti eri tavoin. Näitä hyötyjä on arvioitu Länsi-Helsingin raitioteiden kaupunkitaloudellisessa arvioinnissa liikennemallilla tuotettujen saavutettavuustietojen, taloustieteellisten mallien sekä seudullisten tilastoaineistojen perusteella.

Yritysten välisen saavutettavuuden parantumisesta seuraa kasautumis- eli agglomeraatiohyötyjä, mikä vaikuttaa myönteisesti yritystoiminnan tuottavuuteen. Länsi-Helsingin raitioteiden kasautumishyötyjen nykyarvoksi 30 vuoden ajalta Helsingin seudulla on arvioitu noin 17 - 20 miljoonaa euroa, josta Helsinkiin kohdistuu noin 14 – 17 miljoonaa euroa.

Hankkeen toteutus tuottaa infra- ja talonrakennusaloille sekä laajemmin kansantalouteen kysyntävaikutuksia. Raitioteiden toteutus ja siitä seuraava nopeampi asunto- ja toimitilarakentaminen kasvattaa työvoiman kysyntää Helsingin seutukunnan alueella 30 vuoden aikana yhteensä noin 6 000 – 7 000 henkilötyövuotta, josta noin puolet kohdistuu Helsinkiin ja puolet muualle seutukunnan alueelle.

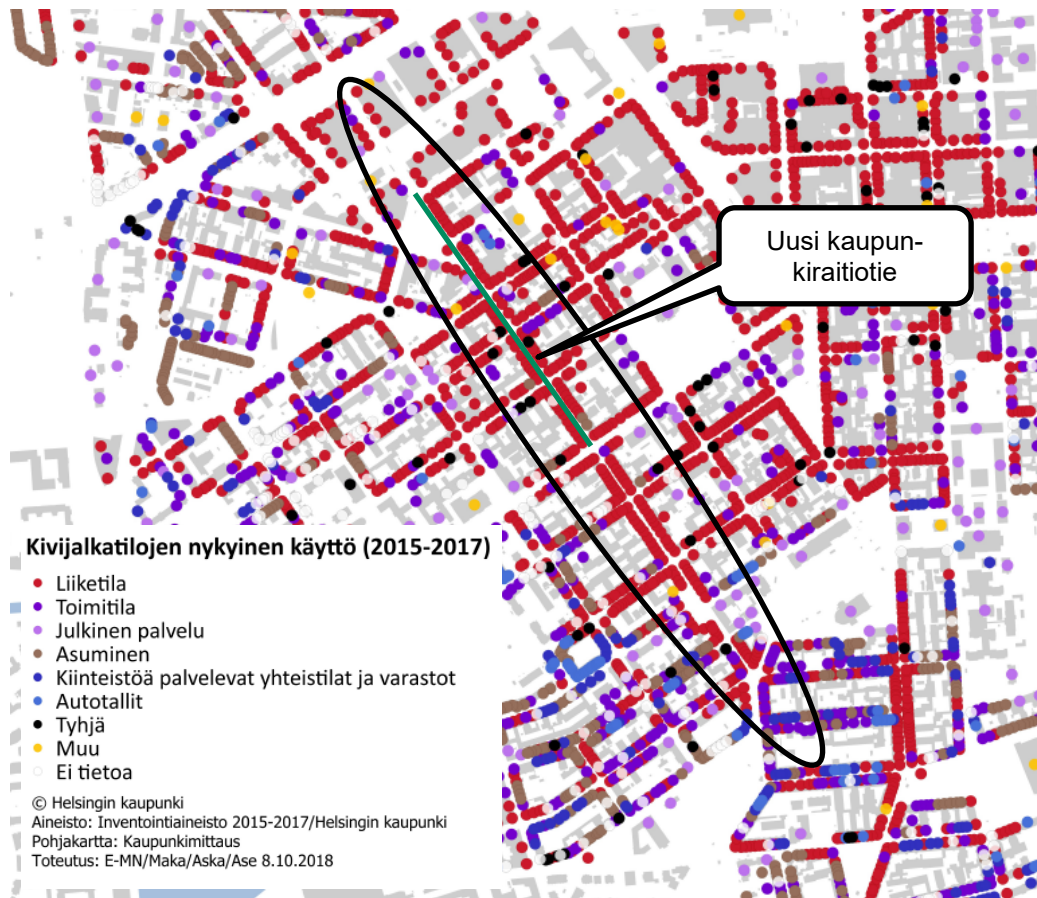
## Fredrikinkadun ympäristö ja keskusta

Arviointialueena on Fredrikinkatua ympäröivät alueet Kampissa ja Punavuorella sekä Helsingin keskustassa toimivat yritykset.

Mannerheimintielle kulkeva pikaraitiolinja parantaa saavutettavuutta Länsi-Helsingistä. Tämä voi laajentaa sieltä säännöllisesti keskustan kauppakeskuksissa ja tavarataloissa asioivaa asiakaskuntaa. Pikaraitiotien päätepysäkin tulo Kolmikulmaan lisää matkustajavirtoja alueella ja voi parantaa Erottajan sekä Ison Roobertinkadun yritystoiminnan edellytyksiä.

Fredrikinkadun raitiotien toteuttaminen ja raitiolinjaston muutokset vaikuttavat yritystoimintaan sekä Fredrikinkadun uuden rataosuuden välittömässä läheisyydessä, että laajemmin raitiolinjan vaikutusalueella ja ydinkeskustan yrityskehityksessä. Kampi on toimistotilakannaltaan Helsingin merkittävin alue, ja myös Fredrikinkadun ympäristö kuuluu keskustan tiheään työpaikka-alueeseen. Kampista etelään ja pohjoiseen jatkuvalla suoralla raitiolinjalla olisi merkittäviä vaikutuksia erittäin laajan työntekijä- ja asiakasjoukon liikkumiseen. Raideliikenne on yritysten sijoittumiseen vaikuttava tekijä.

Pitkällä aikajänteellä positiivisia vaikutuksia ovat Fredrikinkadunkadun paraneva joukkoliikennesaavutettavuus sekä nykyistä suurempi matkustajavirta alueen läpi. Kadun jalankulkuolosuhteiden parantaminen sekä Kampin metroaseman läheisyys tarkoittavat, että katu on jatkossakin tärkeä läntisen keskusta-alueen etelä-pohjoissuuntainen kävelyreitti. Suunnitelman toteuttaminen voi luoda Fredrikinkadulle imagon laadukkaana joukkoliikenne- ja kävelypainotteisena kaupakatuksi. Pysäkkien sijaintien muuttuminen aiheuttaa muutoksia liikkeiden mikrosijainteihin ja jalankulkuvirtoihin. Vaikutus voi olla myös negatiivinen Albertinkadulla, kun kadun matkustajavirrat vähenevät.



*Fredrikinkadun (ympyröity) katutaso on kivijalkatilojen inventoinnin perusteella koko pituudeltaan liiketila-käytössä (punaiset pisteet) ja katu erottuu yhtenäisenä etelä-pohjoissuuntaisena akselina.*

Pysyviä haittavaikutuksia syntyy pääasiassa pysäköintipaikkojen vähenemisestä alueella, mikä vaikeuttaa autolla asioivien saapumista ja voi vähentää autolla saapuvien osuutta nykyisestä. Kadulle sijoitettavat erilliset lastauspaikat turvaavat yrityslogistiikan edellytyksiä, mutta joillakin sijainneilla ja liikkeiden sisäänkäynneillä myös jakeluliikenne vaikeutuu.

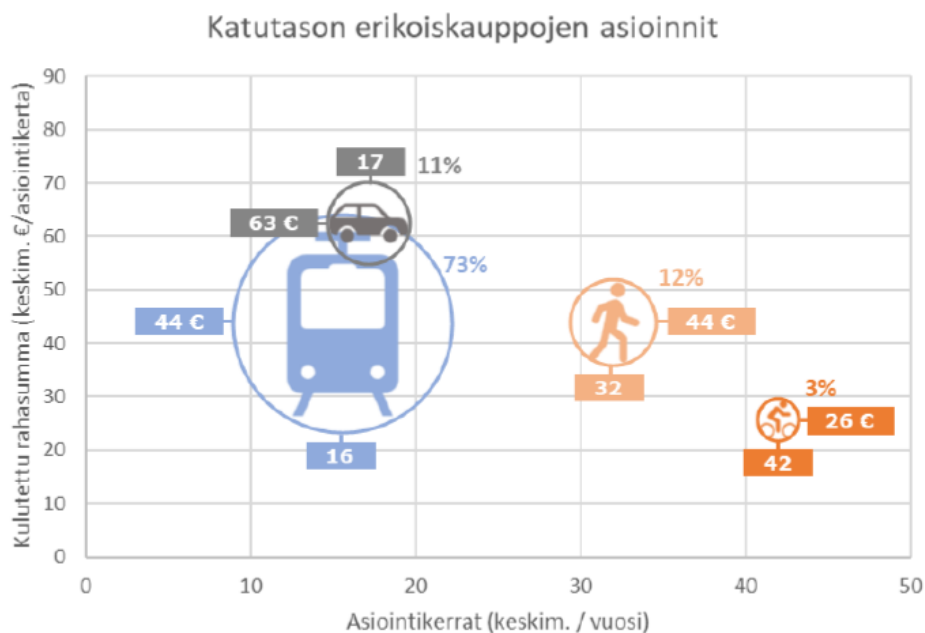
Autoliikenteen määrien muutokset ja siirtymät eteläisen Helsingin katuverkossa ovat pieniä, joten niillä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia yritysten toimintaan.

Rakentamisvaiheen tilapäiset haittavaikutukset on arvioitu merkittäviksi. Rakennustyöt kadulla aiheuttavat ympäristöhäiriöitä ja vaikeuttavat kaikkien liikennemuotojen kulkemista kadulla ja sen ympäristössä. Asiakasvirrat todennäköisesti heikkenevät toteutusvaiheen ajaksi, mikä näkyy yritysten liikevaihdon heikkenemisenä. Rakennustyön ympäristöhaitat voivat vaikuttaa myös henkilöstön hyvinvointiin.

Helsingin keskustan asiointiselvityksessä on arvioitu keskustan liikkeisiin saapuvien kuluttajien ostokäyttäytymistä ja kulkutapoja haastattelututkimuksin. Fredrikinkatu on tunnistettu selvityksessä keskustan tärkeäksi kivijalkaliikkeiden kaduksi, joten tässä arvioinnissa on käytetty asiointiselvityksen tuloksia kategoriassa "katutaso erikoistavara-kaupat". Näiden liikkeiden käyttäjistä 73% käyttävät asioidessaan joukkoliikennettä, 12% kävelee, 11% saapuu autolla ja 3% pyöräillen. Autolla saapuvien kulutus asiointikertaa kohden on suurin. Auton käyttäjien asiointitiheys on

kuitenkin melko tasaisesti jakautunut, kun taas kävellen ja pyörällä saapuvien asiointitiheys on suurin. Tämän vuoksi kävellen saapuvien vuositason kulutus henkeä kohti katutason erikoiskauppoissa on arvioitu suurimmaksi (175 % keskiarvosta). Kokonaiskulutuksesta selvästi suurimman osan (62%) on kuitenkin arvioitu syntyvän joukkoliikenteen käyttäjistä.

Asiointiselvityksen tulokset viittaavat siihen, että läntisen kantakaupungin raitiotien tuottama joukkoliikenteen saavutettavuuden ja palvelutason paraneminen sekä jalankulun olosuhteiden parantaminen luovat kehityspotentiaalia Fredrikinkadulle tyypilliselle kivijalkakaupalle. Kuitenkin on huomioitava myös yritysten logistiikkaan ja autolla asiointiin liittyvät tarpeet. Fredrikinkadulla on myös suurempikokoisia tuotteita (esim. matot, huonekalut, äänentoistolaitteet) myyviä liikkeitä, joiden logistiikassa ja asiakasliikenteessä painottuu ajoneuvon käyttötarve.



*Helsingin keskustan asiointiselvityksen mukaan kivijalkaliikkeissä autolla asioivien kertaostos on suurin, mutta pyöräilijät ja kävelijät asioivat selvästi useammin. Joukkoliikenteellä asioivat ovat kuitenkin lukumääräisesti ja kokonaiskulutuksessa suurin ryhmä.*

### Yrityskysely ja keskustelut Fredrikinkadun yrittäjien kanssa

Yrityskyselyyn vastasi yhdeksän Fredrikinkadun tai lähialueen yrittäjää. Vastaajien toimiala oli pääosin vähittäiskauppa tai kuluttajapalvelut, mutta vastauksissa esiintyi myös tukkukauppa ja yrityspalvelut. Yritysten henkilöstömäärä oli pääosin 2-4 henkilöä (7 vastausta). Kaksi vastaajaa työllisti 5-9 henkilöä ja yksi vastaaja 10-49 henkilöä. Vastauksissa korostui huoli erityisesti työnaikaisista vaikutuksista sekä pysäköintipaikkojen vaikutuksesta liiketoiminnan edellytyksiin. Työnaikaisissa vaikutuksissa nousi esiin työmaan aiheuttama meluhaitta ja vaikutukset jalan sekä autolla saapuvien asiakkaiden kulkemiseen sekä logistiikkaan. Käyttöaikaisina haittavaikutuksina nähtiin raitiotien oletetut meluvaikutukset sekä yritysten logistiikan ja asioinnin merkittävä vaikeutuminen. Samat vaikutukset nähtiin myös pysyvinä haittoina raitiotien valmistuttua. Toisaalta vastauksissa nähtiin myös positiivisia mahdollisuuksia toimitilakäytintään sekä yrityksen näkyvyyteen.

Kaupungin yritysluotsi kiersi Fredrikinkadun liikkeitä tiedottamassa suunnitelman vuorovaikutuksesta ja yritys­kyselystä. Yritys­luotsin käymissä keskusteluissa näkyi kyselyn vastauksia enemmän myös neutraalia ja positiivista suhtautumista hankkeeseen ja sen luomiin mahdollisuuksiin. Negatiivisia näkemyksiä perusteltiin enemmän työnaikaisilla haitoilla kuin pysyvällä autoliikenteen ja pysäköinnin muutoksilla. Aiemmat työt kaduilla ja kiinteistöissä ovat tuottaneet joillekin yrittäjille huonoja kokemuksia. Raitiotien tarve ei hahmottunut kaikille yrittäjille ja sen meluvaikutukset huolestuttivat. Keskusteluissa tunnistettiin myös Fredrikinkadun merkitys kävely- ja kauppakatu­na ja esitettiin näkemyksiä, että kadun kävely-ympäristön laatuun tulisi panostaa enemmän suunnittelussa

### **Vaikutuksiin varautuminen**

Haitallisia yritys­vaikutuksia Fredrikinkadun ympäristössä voidaan ehkäistä kiinnittämällä erityistä huomiota työnaikaisten haittojen lieventämiseen. Kulkuyhteyksien kiinteistöille tulee olla mahdollisimman sujuvat ja esteettömät, ja töiden kesto kullakin katuosuudella tulee pyrkiä minimoimaan. Yrityslogistiikan edellytykset turvataan sijoittamalla kaduille riittävä määrä tilapäisiä jakelu­paikkoja ja huomioimalla muut sujuvan jakelun edellytykset työmaan suunnittelussa. Työnaikaiseen viestintään tulee panostaa sekä kaupungin että toteuttajan tahoilta, kuten Hämeentien remontin toteutuksessa on tehty. Asiointiliikenteen kehitykseen vaikuttaa laajemmin kaupungin pysäköintipolitiikan toteutus ja yksityisten toimijoiden, kuten pysäköintilaitosyhtiöiden päätökset.

Positiivisia vaikutuksia alueen saavutettavuuteen ja houkuttelevuuteen voidaan vahvistaa jatko­suunnittelussa luomalla mahdollisimman hyvät edellytykset viihtyisälle kävely-ympäristölle ja esimerkiksi integroimalla joukkoliikenteen pysäkit katu­ympäristöön laadukkaaksi kokonaisuudeksi.

### **Töölö ja Meilahti**

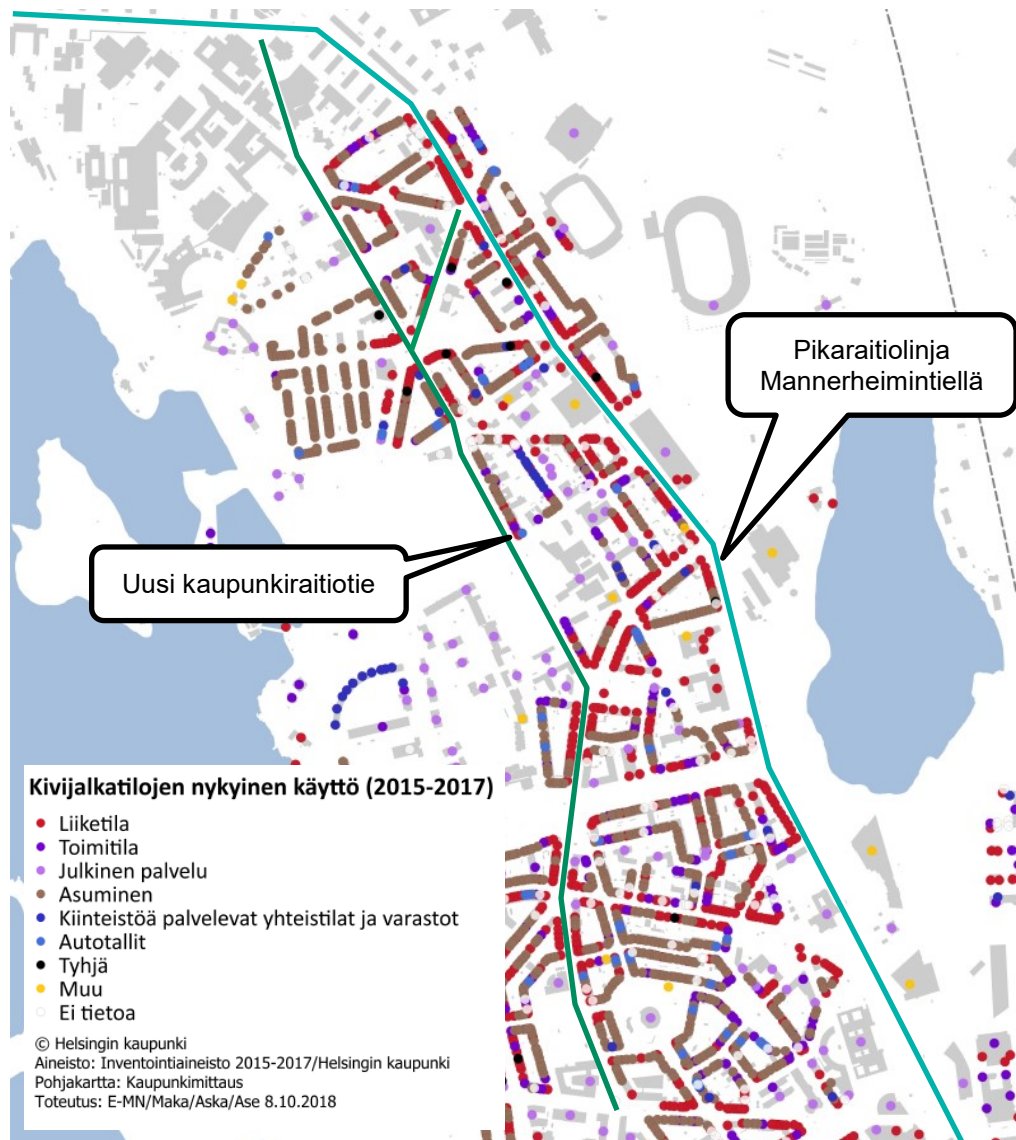
Toinen arviointialue sisältää Runeberginkadun parannettavan osuuden, Topeliuksenkadun ja Nordenskiöldinkadun uudet rataosuudet ympäristöineen sekä pikaraitiolinjan vaikutukset Mannerheimintielle. Alueeseen sisältyy Etu-Töölö, Taka-Töölö ja Meilahden sairaala-alue.

Runeberginkadun ja Topeliuksenkadun varrella on kantakaupungille tyypillistä katutason liiketoi­mintaa, mutta pienemmällä tiheydellä kuin Fredrikinkadulla. Liikkeet ovat pääosin päivittäistava­rakauppoja, erikoiskauppoja, kahvila- ja ravintolaliikkeitä ja palveluita. Mannerheimintien varrella on ravintoloita, palveluita ja erikoiskauppaa. Kadun varrella Töölönlahdella ja Taka-Töölössä on valtakunnallisesti merkittävä kulttuuripalveluiden ja urheilutapahtumien alue.

Raitiotien toteuttaminen parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja palvelutasoa alueella. Raitiotien esteettömyys voi laajentaa liikuntarajoitteisten, ikääntyneiden ja lapsiperheiden osuutta alueella asioivasta käyttäjäkunnasta. Läntisen kantakaupungin raitiolinjalle Kampin ja Meilahden välille on ennustettu erittäin vahvaa joukkoliikenteen kysyntää, mikä kasvattaa alueen läpi kulkevaa matkustajavirtaa ja siten yritysten näkyvyyttä sekä satunnaisen asiointin mahdolli­suuksia.

Pikaraitiolinjan tulo Mannerheimintielle lisää joukkoliikenteen kapasiteettia kadulla ja parantaa yhteyksiä erityisesti Länsi-Helsingistä ja ranta- sekä kehäratojen suunnista. Tällä voi olla suotui­sia vaikutuksia Töölönlahden alueen ja Taka-Töölön runsaalle kulttuuri- ja urheilutarjonnalle.





*Runeberginkadun ja Topeliuksenkadun varsien (ympyröity) kivijalkaliiketiloiden tiheys on matalampi kuin keskustassa ja ne ovat keskittyneet Apollonkadun pysäkin, Töölöntorin ja Nordenskiöldinaukion ympäristöihin. Mannerheimintien varressa liiketiloja on varsin yhtenäisesti.*

Raideliikenne tukee Töölön kehitystä työpaikka-alueena. Esimerkiksi Kivelän sairaala-alueelle tavoitellaan toimitiloja ja palveluita, ja läheinen raitiolinja lisää sen houkuttelevuutta yrityksille. Meilahden sairaala-alue on puolestaan erittäin merkittävä julkisen sektorin, koulutuksen ja tutkimuksen työpaikka-alue, ja hanke tukee terveysalan yritystoiminnan kehittymisedellytyksiä alueella työvoiman saavutettavuuden kautta.

Raitioteillä voi olla suotuisia imagovaikutuksia Töölön alueella. Pikaraitiotie on uusi elementti Mannerheimintien katukuvassa, ja Topeliuksenkadusta sekä Nordenskiöldinkadusta tulee uusia ratikkakatuja. Töölöntorin muodostuminen raitiolinjoiden risteyskohdaksi tukee torialueelle tavoiteltua kehitystä urbaanina keskuspaikkana.

Pysäköintipaikkojen suurelta osin poistuminen raitioteiden varsilta vaikuttaa alueella autolla asiointiin asiakkaisiin, joiden on etsittävä pysäköintipaikka toiselta kadulta tai pysäköintilaitoksesta. Kokonaisuutena suunnitelman vaikutus Töölön pysäköintipaikkojen määrään on kuitenkin maltillinen (n. 55 ap). Yritystoiminnan kannalta merkitevimpänä voidaan pitää päiväaikaan käytössä

olevien pysäköintipaikkojen määrää. Runeberginkadun ympäristössä päiväaikaan käytössä olevien paikkojen määrä nousee merkittävästi, kun kadulta poistuvia yöaikaisia pysäköintipaikkoja korvautuu vinopysäköinnillä muilla kaduilla. Topeliuksenkadun ympäristössä Taka-Töölössä päiväaikaan käytössä olevien paikkojen määrä pysyy lähes ennallaan. Lisäksi Töölönkadulla on uusi pysäköintilaitos, joka soveltuu hyvin Töölöntorin lähialueelle suuntautuvan asiointiliikenteen käyttöön.

Jakeluliikenteelle ei ole yhtä lukuun ottamatta osoitettu erillisiä lastauspaikkoja katuosuuksilta, koska niille ei ole poikkileikkauksessa tilaa. Tarvittava jakelu onnistuu kuitenkin kunkin liiketilan kohdalta ajoradan reunasta tai jalkakäytävää käyttäen, tai sivukaduille sijoitettavilta paikoilta. Käytäntö vastaa esim. Runeberginkadulla ja Mechelininkadulla vallitsevaa tilannetta. Tästä aiheutuu haittoja pyöräilylle ja jalankululle, erityisesti apuvälineiden tai lastenvaunujen käyttäjille.

Tilapäisistä vaikutuksista merkittävimmät ovat työnaikaiset haitat. Toteutuksen aikana kaikkien liikennemuotojen olosuhteet alueella heikkenevät ja joukkoliikennettä siirtyy todennäköisesti poikkeusreiteille. Alueen yritysten asiakasvirrat ja liikevaihto heikkenevät, ja työt voivat vaikuttaa henkilöstön hyvinvointiin.

### **Yrityskysely ja keskustelut Töölön yrittäjien kanssa**

Yrittäjille järjestettyyn kyselyyn vastasi yksi kuluttajapalveluita tarjoava Topeliuksenkadun yrittäjä. Vastaaja näki mahdollisuuden positiivisiin vaikutuksiin, kun saavutettavuus erityisesti Kampin suunnasta helpottuu ja kadulla kulkeva matkustajavirta kasvaa. Rakennusvaiheen aikaiset haitat nähtiin negatiivisena puolena.

Runeberginkadulla ja Topeliuksenkadulla kiertänyt yritysluotsi raportoi yrittäjien yleisen suhtautumisen hankkeeseen olleen varsin positiivinen. Keskeisenä kysymyksenä keskusteluissa nousi esiin jakelulogistiikan järjestelyt. Kielteisten kantojen taustavaikuttimena ilmeni Mechelininkadun remontista syntyneet huonot kokemukset, kaupungin tiedottamisen puutteet ja siitä syntynyt epäluuloinen suhtautuminen kaupungin toimintaan.

### **Vaikutuksiin varautuminen**

Kielteisiä yritysvaikutuksia Runeberginkadun ja Topeliuksenkadun alueella voidaan ehkäistä jatkosuunnittelussa ottamalla suunnittelussa huomioon vaatimukset yritysten sujuvalle huolto-, tavara- ja muulle liikenteelle. Toteutusvaiheessa syntyvät haitat tulee minimoida panostamalla työnaikaisiin liikennejärjestelyihin ja hyvään tiedottamiseen. Positiivisia vaikutuksia voidaan vahvistaa suunnittelemalla raitiotiestä mahdollisimman laadukas joukkoliikenneyhteys, joka houkuttelee alueelle matkustajavirtoja, ja kiinnittämällä huomiota kävely-ympäristön laatuun ja esteettömyyteen erityisesti pysäkkien läheisyydessä.

## **Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupunki**

Kolmas arviointialue on uusi kaupunkibulevardiosuus Munkkiniemestä Kannelmäkeen. Alue sisältää pikaraitiotien uuden rataosuuden Huopalahdentiellä, Vihdintiellä, Kaupintiellä ja Kanteletarentiellä ympäristöineen.

Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin varrella yritysvaikutukset ovat luonteeltaan erilaisia kuin kantakaupungissa. Alueen maankäyttö muuttuu voimakkaasti, mikä vaikuttaa yritysten toimintaedellytyksiin enemmän kuin pelkkä raitiotien toteuttaminen. Siksi yritysvaikutusten arviointia on jatkettava bulevardikaupungin asemakaavoituksen yhteydessä.

Alueen yritys rakenne vaihtelee alueittain. Huopalahdentien eteläosalla vanhan Munkkiniemen kohdalla on kantakaupunkimaista katutaso liiketoimintaa, kuten erikoiskauppaa, palveluita ja ravintoloita. Munkkivuoren ostoskeskus on paikallisesti merkittävä kaupan keskittymä. Vihdintien varressa sijaitsee Pitäjänmäen yritysalue, joka on seudullisesti merkittävä työpaikkakeskittymä. Alueella on mm. suurten yritysten toimitiloja ja ABB:n tehdasalue. Valimon aseman ympäristöä aiotaan kehittää liikenteen solmukohtana ja kaupunkirakenteen tihentymänä. Lassilan ja Kannelmäen alueella on erilaisia yrityksiä ja toimitiloja, joiden käyttöaste on verrattain matala. Raitiolinjan päässä Kannelmäessä kauppakeskus Kaari on suuri päivittäistavara- ja erikoiskaupan keskitymä.

Pitkäaikaiset vaikutukset on arvioitu vahvasti positiivisiksi. Alueelle muodostuva raideliikenneverkko parantaa merkittävästi joukkoliikenteen saavutettavuutta. Bulevardikaupungin uusi laadukas katu ympäristö ja maankäyttö luovat uusia jalankulkija- ja pyöräilijävirtoja. Tällä on vaikutuksia niin työvoiman kuin asiakkaiden liikkumiseen alueella, kaupan ja palveluiden kysyntään sekä välillisesti alueiden imagon ja houkuttelevuuden kehitykseen. Alueelle investoiminen on yrityksille kiinnostavampaa. Pitäjänmäen yritysalueen asema seudullisessa kilpailussa kohenee. Valimon asemalle, raideliikenteen sujuvan vaihtopaikan ympäristöön voidaan muodostaa tehokkaan kaupunkirakenteen lisäksi houkutteleva uusi kaupallinen keskus. Nykyisistä alueista Munkkiniemi ja Munkkivuori ovat suuria hyötyjiä, ja Munkkivuoren ostoskeskuksen toimintaedellytykset paranevat. Bulevardikaupungin uudet keskittymät ja pysäkkien ympäristöt luovat uusia potentiaalisia sijainteja monipuoliselle yritystoiminnalle.

Autoliikenne on myös tärkeää bulevardikaupungin vaikutusalueen yrityksille. Pitäjänmäen, Lassilan ja Kannelmäen yritysten työvoima liikkuu suurelta osin autolla. Suunnitelma säilyttää pääosin nykytilaa vastaavat autoliikenteen järjestelyt alueella. Ajoneuvoliikenteelle kriittisiksi tunnistettujen Vihdintien ja Kaupintien risteysten, Turunväylän liittymän ja Haagan ympyrän sekä mm. Pitäjänmäen yritysalueelle johtavien katuliittymien kapasiteettiin kiinnitetään huomiota suunnittelussa.

Lassilan, Aku Korhosen tien ja Kannelmäen eteläosan kytkeytyminen raideverkkoon muuttavat ympäristön asemaa autokaupunkimaisesta asiointi- ja työssäkäyntiympäristöstä joukkoliikennekaupungin suuntaan. Kauppakeskus Kaari hyötyy merkittävästi muuttuessaan ”kehämarketista” raideliikenteen äärellä sijaitsevaksi kauppakeskukseksi. Alueella voi tapahtua merkittäviä muutoksia asiakkaiden ja työntekijöiden kulkutavoissa, kun se tulee rautatieasemien kautta korkeatasoisella joukkoliikenteellä saavutettavaksi koko seudulta. Sen houkuttelevuus uusille yrityksille ja investoinneille todennäköisesti paranee, ja esimerkiksi Lassilassa paine toimitilojen muuttamisesta asumiskäyttöön voi vähentyä.

Kaupunkibulevardin ja pikaraitiotien toteutuksella on erittäin merkittävät tilapäiset haittavaikutukset ajoneuvoliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen koko läntisen Helsingin alueella. Vaikutukset ovat todennäköisesti seudullisia ja vaikuttavat laajasti yrityksiin, työvoiman liikkumiseen ja kaupan edellytyksiin.

## Vaikutuksiin reagoiminen

Alla on listattu keinoja vahvistaa suotuisia vaikutuksia ja lieventää tai ehkäistä kielteisiä vaikutuksia jatkosuunnittelu- ja toteutusvaiheissa.

### Jatkosuunnittelu

- Hyvän jalankulkuympäristön edellytysten luominen jatkosuunnittelussa (liikennejärjestelyt, katukasvillisuus, materiaalit, katukalusteet ja –varusteet, taide)
- Yritysten jakelulogistiikan edellytysten huolellinen suunnittelu
- Asiointi- ja asukaspysäköintipaikkojen huolellinen sijoittelu
- Yritysvaikutusten arvioinnin päivittäminen ja tarkentaminen suunnittelun edetessä
- Vuoropuhelun jatkaminen yritysten kanssa kaikissa suunnitteluvaiheissa
- Katusuunnittelu yhteinen kunnallistekninen työmaa (YKT)-menettelyn mukaisesti
- Kiinteistöjen korjaustarpeiden selvittäminen katutöiden suunnittelussa esim. johtoliittymien yhdistämiseksi katutyöhön
- Työnaikaisten haittojen vähentämisen huomioiminen hankkeen toteutusaikataulun ja vaiheistuksen suunnittelussa
- Vuonna 2019 aloitetun katutöiden haittojen hallinnan kehittämistyön tulosten hyödyntäminen hankkeessa, mm. Kaupunkilähtöisen työmaan käsikirja

### Toteutusvaihe

- Tilaajan ja toteuttajan yhteinen kehitysvaihe ennen rakentamista
- Tilapäisten liikennejärjestelyjen ja logistiikan huolellinen suunnittelu yhteistyössä hankkeen suunnittelijoiden, toteuttajien, asukkaiden ja yritysten kanssa
- Tehostettu tiedottaminen töiden etenemisestä ja jatkuva vuoropuhelu eri kanavia hyödyntäen
- Haittojen osuuskohtaisen keston minimointi työn jaksotuksessa
- Joukkoliikenteen poikkeusjärjestelyjen suunnittelu toteuttajien ja HSL:n kesken

### Yleiset toimenpidesuosituks

- Pysäköintilaitosten asiointikäytön edistäminen