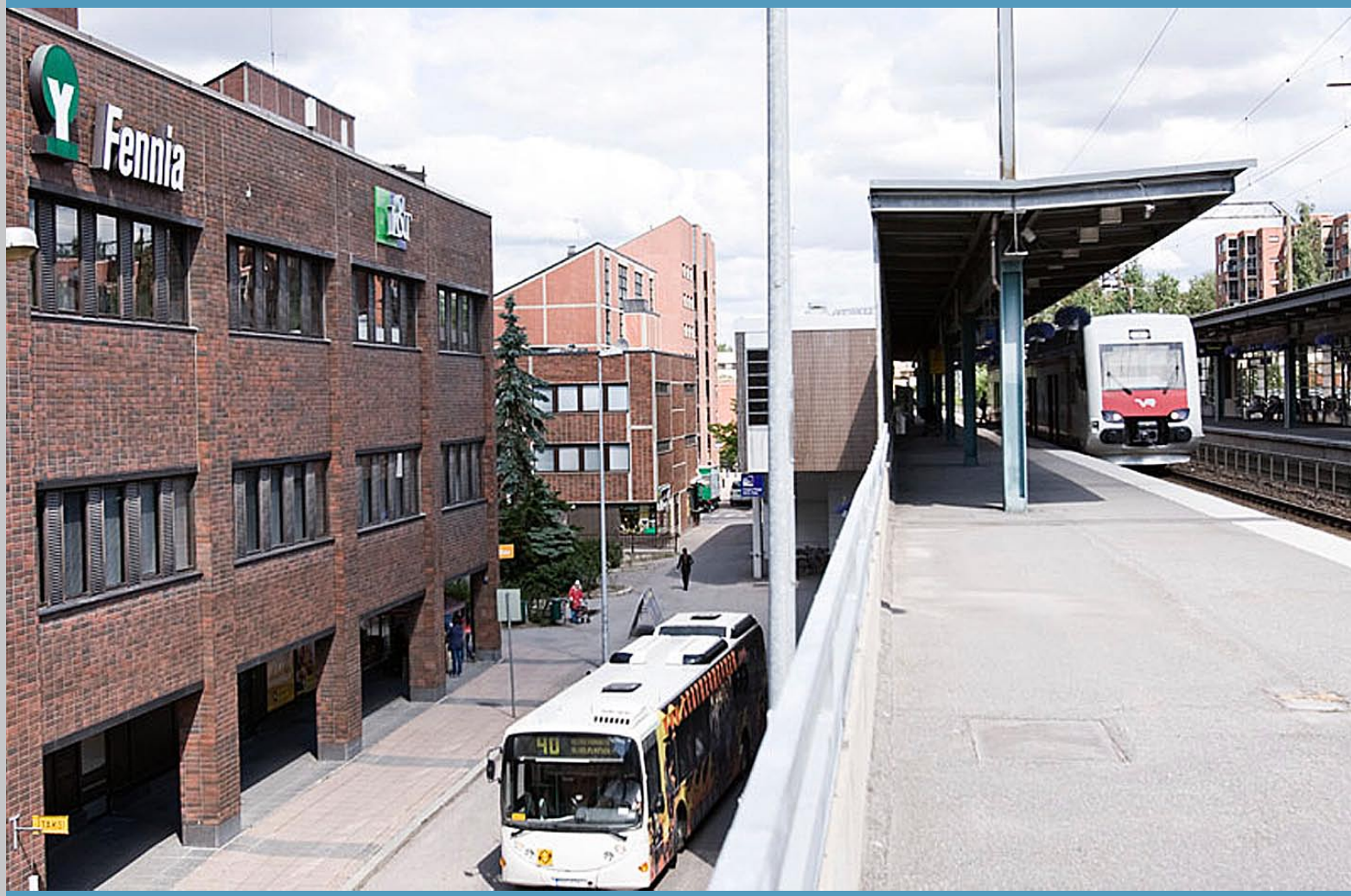
Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2011:18

Yritystoiminnan edellytysten parantaminen Helsingin esikaupunkialueiden asemanseuduilla



Yritystoiminnan edellytysten parantaminen Helsingin esikaupunkialueiden asemanseuduilla

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2011

Teksti: KPMG; Marja Rosenberg, Annastiina Perälä, Amos Janhunen ja
Risto Ahjovaara (luvut 5.2.3 ja 7.4)
Valokuvat: Elina Kivioja
Kansikuva: Simo Karisalo

Graafinen suunnittelu ja taitto: Sari Yli-Tolppa
Julkaisusarjan graafinen suunnittelu: Timo Kaasinen

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 012/2011

ISSN 1458-9664

Sisältö

Esipuhe ... 5

Tiivistelmä ... 6

1 Tavoitteet ... 8
- 1.1 Esikaupunkien renessanssi- hanke ... 8
- 1.2 Työn tavoitteet ... 9

2 Tarkasteltavat alueet ... 10
- 2.1 Väestö ja työpaikat ... 10
- 2.2 Liikenneverkko ... 10

3 Menetelmät ... 12

4 Raideverkon kehittymisen vaikutukset yritysten sijoittumiseen ... 13
- 4.1 Liikenneverkon kehittäminen vuosina 2020–35 ... 13
- 4.2 Liikenneverkon kehittymisen vaikutukset asemanseutujen saavutettavuuteen ... 16
- 4.3 Raideverkon merkitys yritysten sijoittumispäätöksissä ... 18

5 Toimitilojen kysyntä ja kehitysnäkymät ... 19
- 5.1 Nykytila ... 19
- 5.2 Kehitysnäkymät ... 21
  - 5.2.1 Toimitilat ... 21
  - 5.2.2 Kadunvarsiliiketilat ... 21
  - 5.2.3 Kauppa ... 22
- 5.3 Täydennysrakentamisen vaikutus palvelujen lisätarpeeseen ... 23
- 5.4 Omistajuus ja vuokraus ... 24
  - 5.4.1 Toimi- ja liiketilat ... 24
  - 5.4.2 Asemien omistus ... 25

6 Ekotehokkuusvaatimukset ja yritysten sijoittuminen ... 26
- 6.1 Rakennukset ja toimitilat ... 26
- 6.2 Liikenneverkko ... 27
- 6.3 Liikkumisen ohjaus ... 27

7 Asemanseutujen vetovoimaisuustekijät ... 28
- 7.1 Helsingin seudun työpaikkakeskittymien kehittyminen ... 28
- 7.2 Yritysten tarpeet ... 28
- 7.3 Kaupunkitilan laatu ... 29
- 7.4 Kauppapaikkakriteerit ... 29
- 7.5 Matkaketjut ... 30
- 7.6 Pysäköinti ... 30
- 7.7 Liityntäpysäköinti ... 31

8 Asemanseutujen kehittämisperiaatteet ... 32
- 8.1 Yleistä ... 32
- 8.2 Puistola ... 33
- 8.3 Tapanila ... 35
- 8.4 Malmi ... 37
- 8.5 Pukinmäki ... 39
- 8.6 Oulunkylä ... 41
- 8.7 Malminkartano ... 43
- 8.8 Kannelmäki ... 45
- 8.9 Pohjois-Haaga ... 47
- 8.10 Mellunmäki ... 49
- 8.11 Kontula ... 51
- 8.12 Yhteenveto ... 53

9 Johtopäätökset ja suositukset ... 55
- 9.1 Johtopäätökset ... 55
- 9.2 Suositukset ... 56

Lähdeluettelo ... 58

Liite 1 Haastatellut henkilöt ... 60

Liite 2 Haastattelu kysymykset ... 61

Kuvailulehti ... 71

Esipuhe

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa on käynnissä esikaupunkien täydennysrakentamisen hanke Esikaupunkien renessanssi. Hankkeen tavoitteena on kehittää Helsingin nykyistä esikaupunkialuetta ja kohottaa sen asemaa seudullisessa kaupunkirakenteessa. Samalla pyritään kehittämään seudulle toimiva verkostomainen, raideliikenteen hyötyihin perustuva kaupunkirakenne.

Hankkeen yhtenä painopisteenä on yritysten sijoittumisedellytysten parantaminen Helsingin maankäytön kehityskuvan mukaisille ns. esikaupunkien renessanssialueille. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta edellytti yleissuunnitelman luonnoksen käsittelyn yhteydessä (kslk 25.2.2010), että mahdollisuudet parantaa elinkeinojen sijoittumista esikaupunkialueille tulee selvittää.

Toimeksiannon tavoitteena oli selvittää yritysten sijoittumismahdollisuuksia, erityisesti kaupan toimijoiden, kiinteistökehittäjien ja -sijoittajien kiinnostusta sekä toimitilatarjonnan lisäämisen edellytyksiä Helsingin esikaupunkialueilla, erityisesti raideliikenteen vaikutusalueella. Suunnitteilla olevat Kehärata, Raide-Jokeri sekä metron laajentaminen parantavat asemanseutujen saavutettavuutta ja vetovoimaa. Tulevan Raidejokerin ja Jokeri II:n maankäyttövyöhykkeet ovat tärkeässä roolissa kun haetaan maankäytön tiivistämisen painopistealueita Helsingissä. Erityisenä painopisteenä ovat raideliikenteen solmukohdat.

Vantaankosken radanvarrelta valittiin arvioitaviksi Haagan, Kannelmäen ja Malminkartanon asemanseudut sekä pääradanvarrelta Oulunkylän, Pukinmäen, Malmin, Tapanilan ja Puistolan asemanseudut. Kehärata kytkee Vantaankosken radan ja pääradan muutaman vuoden kuluttua Helsinki-Vantaan lentoasemaan, mikä parantaa näiden asemien saavutettavuutta seudullisesti. Esikaupunkien maankäytön kehittämiseen yritystoiminnan kannalta haluttiin myös lisätietoa metroradan varrelta Kontulan ja Mellunmäen asemanseuduista.

Tehdyn selvityksen tuloksia tullaan hyödyntämään Esikaupunkien renessanssi -hankkeessa, kaupungin alueiden kehittämisessä ja kaavoittamisessa sekä täydennysrakentamisesta käytävässä keskustelussa. Tavoitteena on lisätä asemanseutujen vetovoimaa niin hyvän asumisen kuin yritysten sijoittumisenkin näkökulmasta. Valittuja toimitilakehittämiseen soveltuvia asemanseutuja tullaan tarkastelemaan erikseen yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Huomioon otetaan myös muut meneillään olevat asemanseutujen tarkastelut, joiden pohjalta voidaan suunnata asemanseutujen profilointia ja kehittämistä tarkemmin.

Selvityksen on laatinut KPMG, jossa työstä on vastannut Marja Rosenberg. Haastattelut ovat tehneet hänen ohellaan Annastiina Perälä ja Amos Janhunen sekä kaupan toimijoiden osalta Risto Ahjovaara Nortecon Oy:stä. Raportin ovat kirjoittaneet Marja Rosenberg, Annastiina Perälä, Amos Janhunen ja Risto Ahjovaara (luvut 5.2.3 ja 7.4).

Työtä varten perustettiin ohjausryhmä, joka kommenteillaan ohjasi työn suuntaamista. Ohjausryhmässä toimivat Mari Siivola ja Leena Hakala talous- ja suunnittelukeskuksesta, Henna Vennonen kiinteistövirastosta, Marja Piimies Lähiöprojektista, Markus Ahtiainen kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosastolta sekä Tero Santaoja, Essi Leino, Terhi Kuusisto, Ilkka Oikarinen, Rikhard Manninen ja Anne Karlsson kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosastolta.

Rikhard Manninen, toimistopäällikkö
Anne Karlsson, yleiskaavasuunnittelija

Tiivistelmä

Työn tavoitteena oli selvittää yritysten sijoittumismahdollisuudet ja toimitilatarjonnan lisäämisen edellytykset Helsingin esikaupunkialueilla. Tarkastelukohteena oli 10 raideliikenteen asemanseutua, joista Kontula ja Mellunmäki metron varrelta, Oulunkylä, Pukinmäki, Malmi, Tapanila ja Puistola pääradan varrelta sekä Pohjois-Haaga, Kannelmäki ja Malminkartano Vantaankosken radan varrella.

Selvityksessä haastateltiin yli 30 henkilöä, jotka edustivat kaupungin eri organisaatioita, kauppaa, kiinteistösijoittajia, rakennusyrityksiä sekä yrittäjiä. Haastattelujen pohjalta muodostettiin kuva alueiden profiilista sekä kehittämisedellytyksistä erityisesti yritystoiminnan näkökulmasta.

Tarkastelun lähtökohtana olivat kaavoitustilanne sekä raideliikenneverkon kehittyminen pääkaupunkiseudulla vuoteen 2035 mennessä Helsingin seudun liikenne-järjestelmäsuunnitelman HLJ 2011 mukaisesti sekä asemanseutujen tilastotiedot väestöstä, matkustajamääristä, liike- ja toimistotilojen käyttöasteista ja vuokrista. Selvityksessä nousivat esiin myös pääkaupunkiseudun laajemmat kehitysnäkymät työpaikkakeskittymien kysynnästä ja tarjonnasta.

Esikaupunkien asemanseutujen saavutettavuus ja vetovoima paranevat raideverkon ja erityisesti Kehäradan toteutumisen myötä. Raidejokeri verkottaa esikaupunkialueet poikittaisliikenteessä, mutta sen vaikutukset eivät välttämättä ulotu tarkastelualueille asti Oulunkylää lukuun ottamatta. Pisararadan tuoma junaliikenteen tihentyminen ja täsmällisyyden parantuminen lisäävät raideliikenteen houkuttelevuutta ja siten sen vaikutukset asemanseutuihin ovat myönteiset. Raideliikenneyhteydet ovat huomattavasti tärkeämpiä toimitilojen kuin kaupan sijoittumisen kannalta.

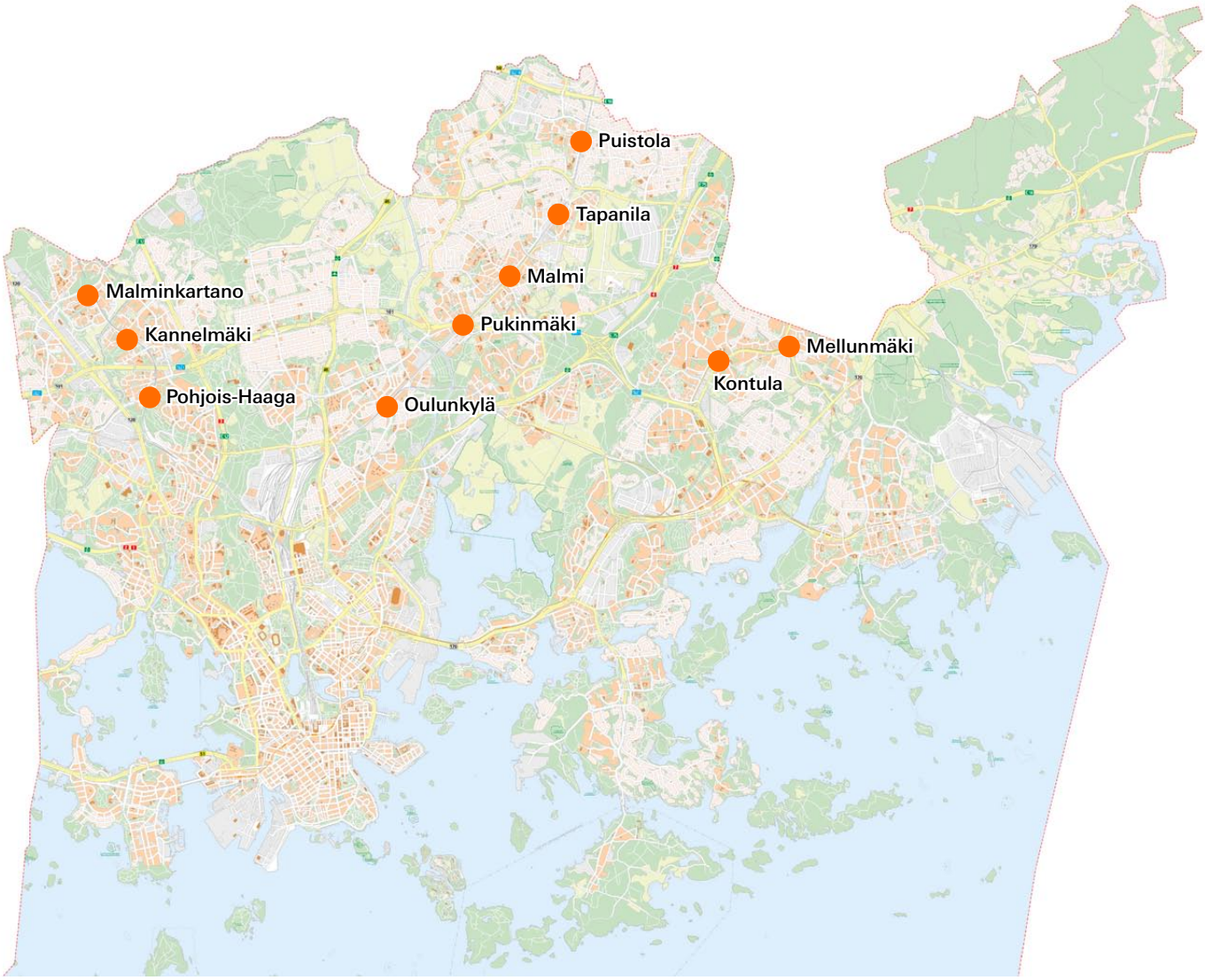
Raideliikenneverkon kehittämisen vaikutukset yritysten sijoittumiseen realisoituvat kaavoituksen tarjoamien mahdollisuuksien myötä. Lyhyellä tähtäimellä asemanseutujen täydennysrakentamisella tulisi tukea kaupan ja yritystoiminnan kannalta parhaiten profiloituja asemanseutuja kuten Malmi, Pohjois-Haaga ja Kontula. Pitkällä tähtäimellä lentoradan toteutuminen vapauttaisi pääradan varren raidevarauksen muuhun käyttöön, millä todennäköisesti olisi suurin merkitys yritysten sijoittumiseen asemanseuduilla. Uusi maankäyttö toisi väestöpohjaa kaupan palveluille sekä mahdollistaisi uusien toimitilojen rakentamisen radan varteen.

Liityntäpysäköintipaikkojen ja kaupan pysäköintipaikkojen yhdistämisellä voidaan realisoida raideverkon hyödyt kaupalle ja sen yhteyteen sijoittuville muille lähipalveluille silloin, kun asemanseutujen välittömässä läheisyydessä on mahdollisuus kehittää kaupan ja muita lähipalveluita. Tällaisia asemanseutuja ovat Malmi, Oulunkylä, Kontula ja Mellunmäki. Malmilla on jo olemassa liityntäpysäköintipaikkoja, Oulunkylässä Raidejokeri luo pääradan risteyskohtaan merkittävän liikenteellisen solmukohdan, joka tulee hyödyntää myös liityntäpysäköinnin keinoin. Kontula ja Mellunmäki sijaitsevat nykyisen metroradan päässä ja jatkossakin ne toimivat idän suunnan asuntoalueiden luontevina liityntäpaikkoina metroverkkoon. Pukinmäki ja Puistola saattaisivat olla liikenteellisten yhteyksiensä takia potentiaalinen kohde, mikäli yksityiset toimijat saadaan kiinnostumaan tarjolla olevista kehittämismahdollisuuksiksi.

Selvityksen perusteella asemanseutujen vetovoimaisuutta yritystoiminnan näkökulmasta voidaan parhaiten lisätä keskittymällä kehittämään toimisto- ja kauppaan profiloituja asemanseutuja niin, että keskitettyä liike- ja/tai toimistotilaa sijoittuu välittömästi aseman kulkuyhteyksien varrella. Kaupan kannalta kehittämiskelpoisimmat alueet ovat haastattelujen ja asukaspohjan perusteella Malmi, Kontula, Mellunmäki ja Oulunkylä.

Pääkaupunkiseudun kilpailevat suuret toimistokeskittymät kuten Leppävaara, Aviapolis ja tulevaisuudessa Keski-Pasila heikentävät esikaupunkien asemanseutujen vetovoimaisuutta. Siten toimistotilojen kehityspotentiaali on rajallinen, vaikka liikenneyhteydet kehittyvätkin suotuisasti.

Selvityksen keskeisenä suosituksena on, että asemanseudut luokitellaan toimitilakehitettäviin ja hyvän asumisen asemanseutuihin. Valittuja toimitilan kehittämiseen soveltuvia asemanseutuja tarkastellaan erikseen yhteistyössä niiden toimijoiden kanssa, joilla on tavoitteita alueen kehittämisen suhteen lyhyellä aikajänteellä. Konkreettisena ehdotuksena on aloittaa esimerkiksi Malmin ja Pohjois-Haagan asemanseudun kiinteistönomistajien ja kaupungin yhteinen selvitystyö edellytyksistä ja tavoitteista kehittää näiden asemanseutujen yritystoimintaa. Veturiyritysten houkuttelu kehitettävälle asemanseudulle takaa selvityksen mukaan hyvät edellytykset myös muiden pienempien yritysten menestykselle.



Tarkastelukohteena olevat 10 raideliikenteen asemanseutua.

1 Tavoitteet

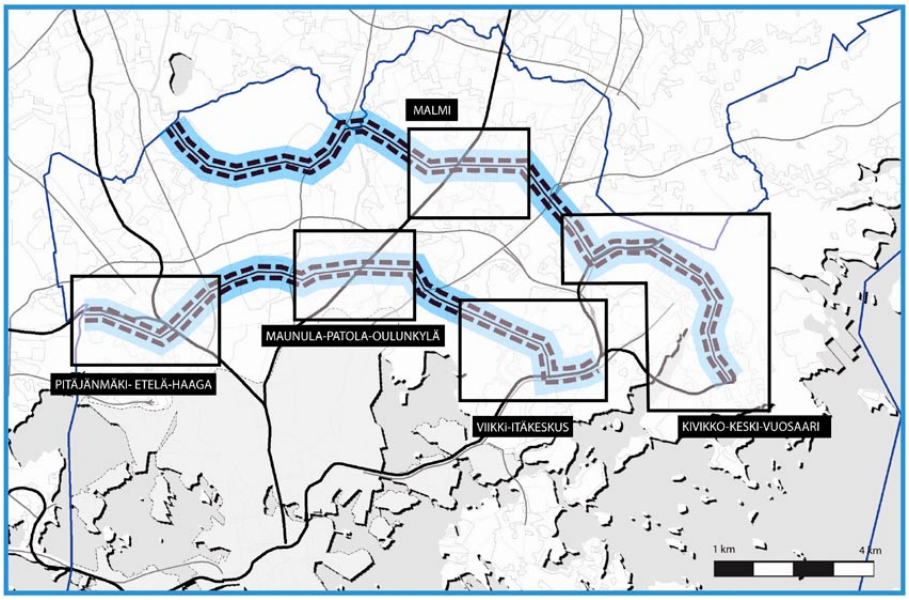
1.1 Esikaupunkien renessanssi-hanke

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa on käynnissä esikaupunkien täydennysrakentamishanke Esikaupunkien renessanssi. Hankkeen tavoitteena on esikaupunkialueiden elävyyden ja vetovoimaisuuden parantaminen. Hankkeen yleissuunnitelman runkona on maankäytön ja liikenteen yhteisvaikutusten painottaminen. Raide-Jokerin ja Jokeri II-vyöhykkeiden sekä asemanseutujen maankäyttö on keskeisessä roolissa. Yhtenä painopistealueena ovat asemanseudut osana esikaupunkia, missä tavoitteena on mm. elinkeinoelämän edellytysten parantaminen.

Kuvassa 1 on esitetty Esikaupunkien renessanssi Yleissuunnitelman maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen käytävät ja risteyskohdat Jokeri-vyöhykkeillä. Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen on ensiarvoisen tärkeää esikaupungin kaupunkirakennetta ja saavutettavuutta kehitettäessä. Helsingin esikaupunkirakenne voidaan jakaa kolmeen kokonaisuuteen: läntiseen, koilliseen ja itäiseen, joita nykyinen Jokeri I ja tuleva Jokeri II-linja yhdistävät. Jokeri-linjat mahdollistavat tulevaisuudessa maankäytön intensiteetin nostamisen kaikkein luontevimmin. Jokeri-linjat ovat yleissuunnitelman rungon muodostamisen kannalta tärkeimmät kokoavat elementit, joita tulee kehittää myös kaupunkirakenteen, elinkeinojen kuin taloudenkin kannattavuuden näkökulmista. Raideyhteyksien toteutettavuutta edistetään maankäytön intensiteettiä kasvattamalla.

Jokeri-vyöhykkeiltä on tunnistettavissa liikenteellisesti tärkeitä painopistealueita, joiden toimintaedellytyksiä tulee vahvistaa. Näitä ovat muun muassa Pitäjänmäki - Etelä-Haagan, Maunula - Patola - Oulunkylän, Malmin, Viikki -Itäkeskuksen sekä Kivikko - Keski-Vuosaaren alueet.

Helsingin pääosin säteittäinen lähiliikenteen raideverkko koostuu nykyisin länsiradasta, Martinlaakson radasta, pääradasta ja itään suuntautuvista metrolinjoista. Kun poikittaisyhteydet toteutuvat, muodostuu raideverkko, jonka asemanseuduista osa on keskeisiä solmukohtia verkostokaupungissa (kuva 2). Säteittäinen ja poikittainen raide leikkaavat mm. seuraavilla alueilla; Pitäjänmäki, Huopalahti, Käpylä-Oulunkylä ja Pukinmäki-Malmi. Asemanseutujen maankäyttöä linjataan omana kokonaisuutenaan, mikä edellyttää asemien toimintaympäristön analysointia. Tavoitteena on kunkin asemanseudun profiilin ja täydennysrakentamispotentiaalin määrittely sekä toiminnallisuuden parantaminen muun muassa asemille johtavia pääraitteja kehittämällä.

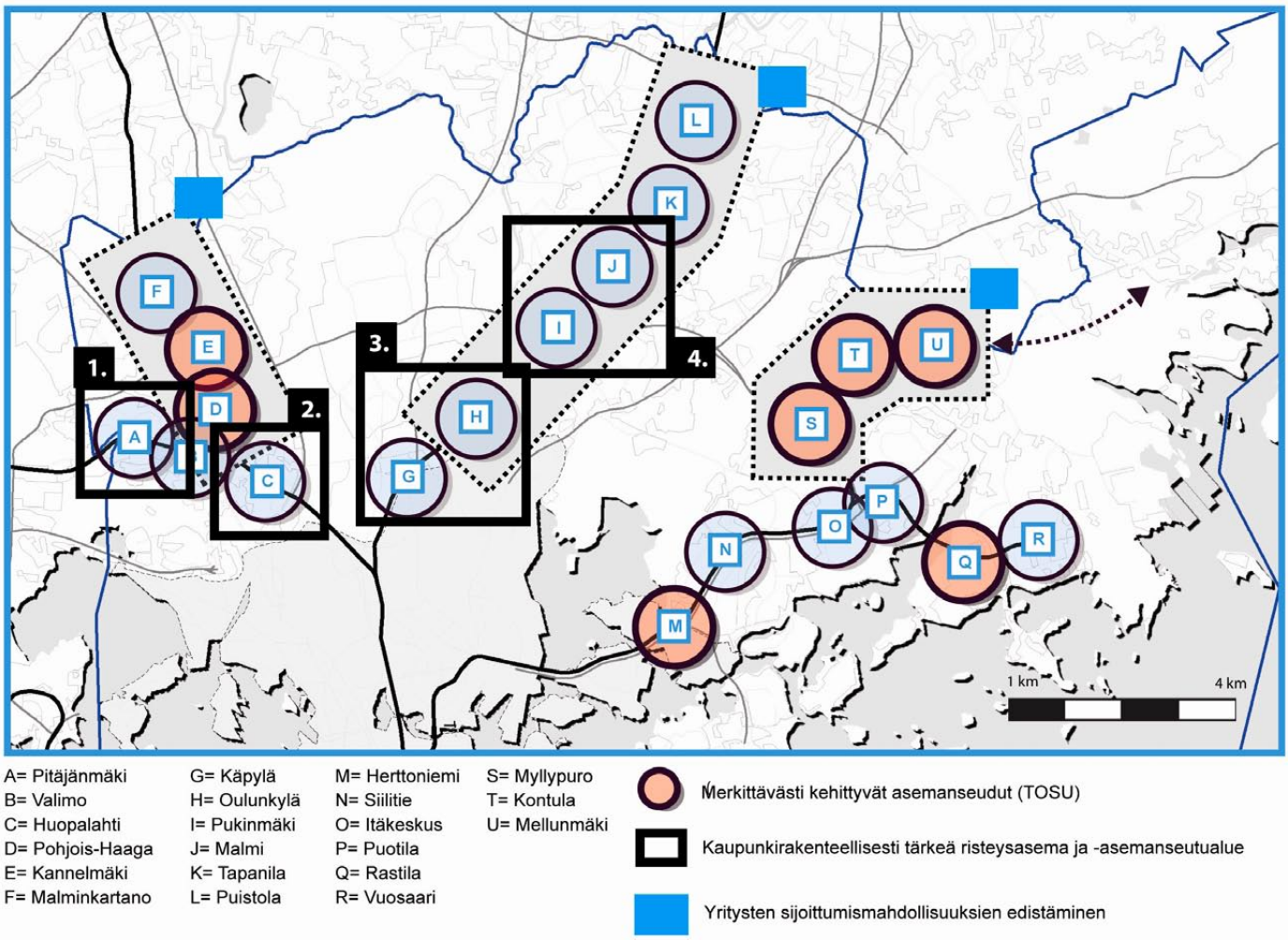


Kuva 1. Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen Jokeri-vyöhykkeellä.
Lähde: Kaupunkisuunnitteluvirasto

Poikittaisten raideyhteyksien toteuttamissuunnittelu sekä maankäytön intesiteetin kasvattaminen

Tärkeä risteysasemanseutu Raide-Jokeri / Jokeri II vyöhykkeellä

Kuva 2. Asemanseutujen toimintojen määrittely ja maankäytön tehostaminen.
Lähde: Kaupunkisuunnitteluvirasto



Kaupunkisuunnittelulautakunta merkitsi 10.2.2011 tiedoksi Esikaupunkien renessanssi, yleissuunnitelman runko -raportin sekä hyväksyi seuraavat tavoitteet jatkotyön pohjaksi:

1. Kehitetään Helsingin esikaupunkialuetta raideliikenteeseen tukeutuvana verkostokaupunkina.
2. Edistetään poikittaisten raideratkaisujen toteuttamisedellytyksiä Jokerivyöhykkeiden maankäytön intensiteettiä kasvattamalla.
3. Tehostetaan asemanseutujen maankäyttöä sekä tuetaan eri toimintojen sijoittumis-edellytyksiä asemanseuduille, erityisesti tulevissa raideliikenteen solmukohdissa.
4. Käynnistetään alueelliset kehittämissuunnitelmat Oulunkylän (sis. Maunula ja Patola) sekä Laajasalon alueille.
5. Jatketaan täydennysrakentamisen kokonaisvaltaista ja ohjelmoitua kehittämistä Helsingin esikaupunkivyöhykkeellä yleissuunnitelman laadintana.

Edellä mainitut yleissuunnitelman tavoitteet liittyvät myös tämän työn tavoitteisiin, jotka on esitetty seuraavassa kohdassa 1.2.

1.2 Työn tavoitteet

Tämän työn tavoitteena on ollut selvittää yritysten sijoittumismahdollisuudet ja toimitilatarjonnan lisäämisen edellytykset Helsingin esikaupunkialueilla, erityisesti raideliikenteen vaikutusalueella. Tavoitteena oli tarkastella liikenneverkon kehittämisen vaikutuksia yritysten sijoittumispäätöksiin lyhyellä ja pitkällä tähtäimellä.

Tavoitteena oli lisäksi tarkastella ekotehokkuusvaatimusten merkitystä yrityksille sekä asemanseutujen vetovoimaisuutta yritysten sijoittumisen näkökulmasta.

Työn tulosten toivotaan tuovan uusia näkökulmia esikaupunkialueiden renessanssihankkeeseen liittyviin suunnitelmiin sekä asemanseutujen täydennysrakentamista koskevaan keskusteluun.

2 Tarkasteltavat alueet

2.1 Väestö ja työpaikat

Tarkastelukohteina on kymmenen esikaupunkialueiden asemanseutua, jotka on esitetty kuvassa 3. Tarkasteltavista alueista Mellunmäki ja Kontula ovat metron varrella. Pohjois-Haaga, Kannelmäki ja Malminkartano sijaitsevat Vantaankosken radan varrella. Oulunkylä, Pukinmäki, Malmi, Tapanila ja Puistola ovat pääradan vaikutusalueella.

Asemanseutujen väestö- ja työpaikkamäärää vuonna 2009 on tarkasteltu 600 metrin säteellä asemista. Kuvassa 4 on esitetty väestön ikäjakauma asemittain ja kuvassa 5 työpaikkamäärät eroteltuna julkisiin ja yksityisiin.

Kuvasta 4 havaitaan, että tarkasteltavat asemanseudut ovat väestömäärältään suhteellisen samansuuruisia. Asukkaita on 600 metrin säteellä asemasta noin 5 000–6 500, Kannelmäen asukasmäärä on suurin 9 600 asukasta ja metroasemien ympärillä asukkaita on yli 8 000. Ikääntyneiden osuus väestöstä on suurin Kontulassa, Pohjois- Haagassa ja Kannelmäessä. Lapsia ja nuoria on suhteellisesti eniten asemanseuduilla Tapanilassa ja Puistolassa eli noin 20 % väestöstä kun se muilla asemanseuduilla vaihteli 11–14 %:n välillä.

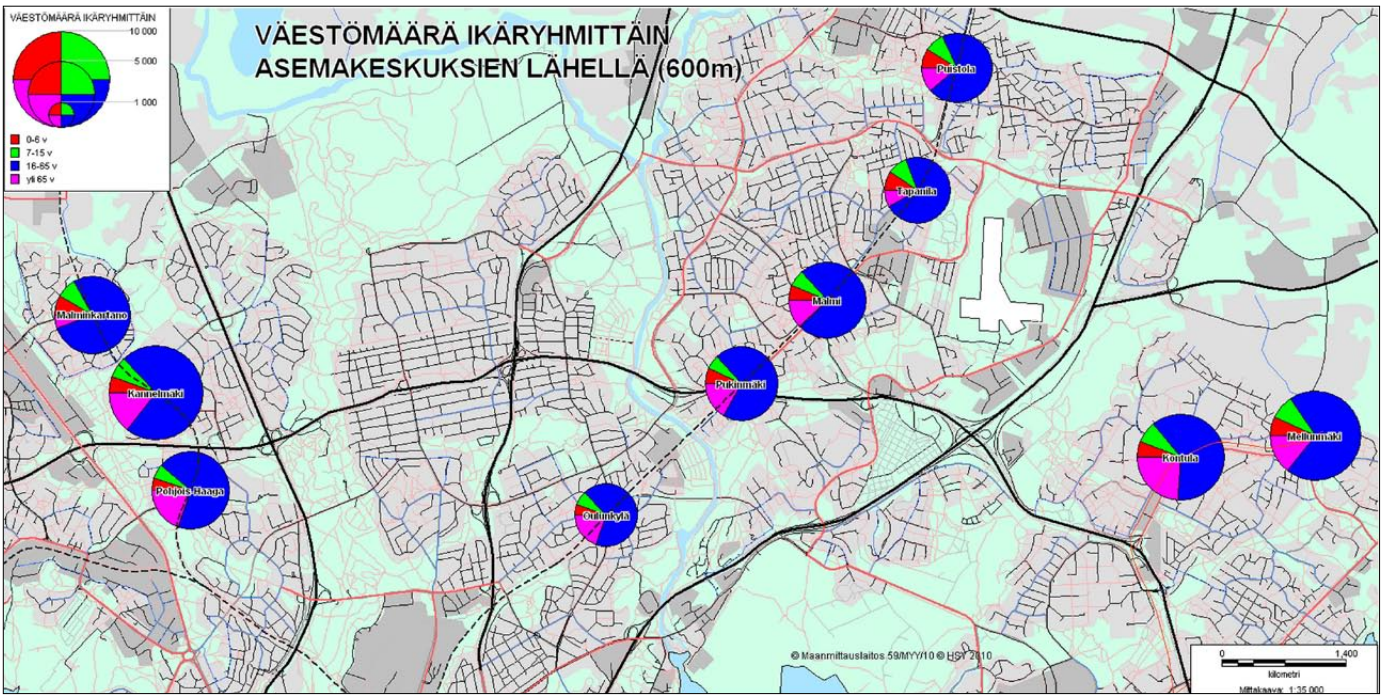
Työpaikkojen määrissä asemanseudut poikkeavat huomattavasti enemmän toisistaan kuin väestömäärän suhteen. Malmilla työpaikkoja on 8 600, Pohjois-Haagassa (+ Lassilassa) 6 600 ja Oulunkylässä 6.600, kun muilla asemanseuduilla työpaikkoja on huomattavasti vähemmän 900–2.600 kpl. Yritysten osuus työpaikkojen määrästä on selkeästi suurin Pohjois-Haagassa 94% ja Malminkartanossa 82 %, kun muilla asemanseuduilla yritystyöpaikkojen osuus vaihtelee 50 %:sta 73 %:in kaikista työpaikoista. Valtion työpaikkoja on vain Malmilla ja Malminkartanossa.

Asemanseutujen nykyinen profiili ja kehittämisperiaatteet on esitetty asemittain luvussa 8.

2.2 Liikenneverkko

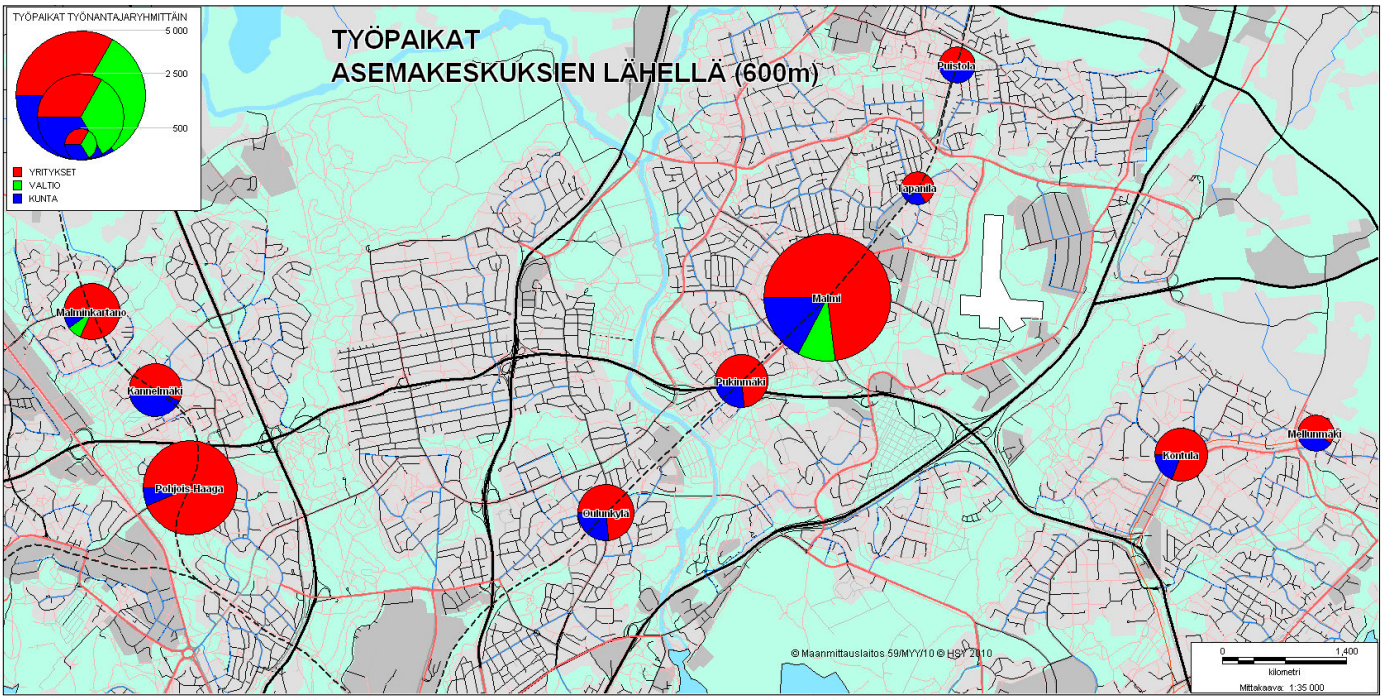
Kuvassa 3 on esitetty tarkasteltavien alueiden sijoittuminen seudun liikenneverkkoon nähden. Tarkastelu on tehty vuoden 2015 tilanteessa, jossa sekä Länsimetro että Kehärata on rakennettu ja otettu käyttöön. Pidemmän tähtäimen aikajänteenä tarkastelussa on käytetty HLJ2011 liikenneverkkoa vuodelle 2035. Raideverkon kehittämishankkeet on esitetty tarkemmin kohdassa 4.1.

Kuva 3. Tarkasteltavat alueet pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen tavoitteellisella runkoverkolla.



Kuva 4. Asemanseutujen väestömäärä ikäryhmittäin vuonna 2009.
Lähde: SeutuCD pks-vaki tietokanta.

Kuva 5. Asemanseutujen työpaikkamäärät vuonna 2009.
Lähde: SeutuCD Yritys-, Valtio- ja Kuntatyöpaikka-tietokannat.



3 Menetelmät

Tässä työssä asemanseudut on rajattu 600 metrin linnuntie-etäisyydelle raideliikenteen asemasta silloin, kun tarkastelualuetta on analysoitu lukuina. Muuten asemanseutuja on arvioitu myös osana esikaupunkia tai jopa laajempaa aluekokonaisuutta.

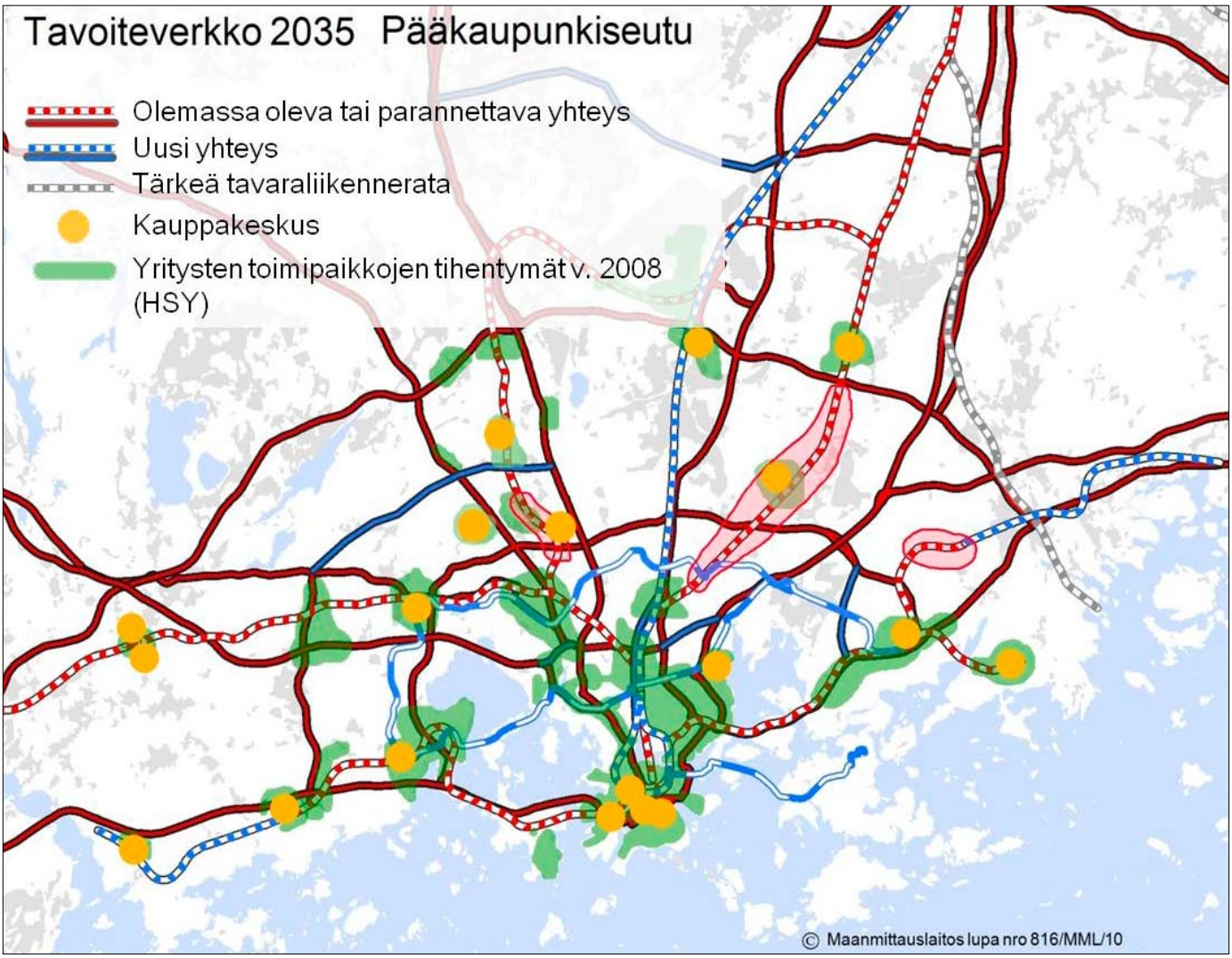
Työmenetelmänä käytettiin asiantuntijoiden teemahaastattelua. Haastattelut tehtiin kahdessa vaiheessa. Aluksi kartoitettiin Helsingin kaupungin organisaation sisäiset näkemykset asemanseutujen suunnittelutilanteesta sekä yritysten kiinnostuksesta alueiden kehittämiseen. Keskustelut käytiin talous- ja suunnittelukeskuksen, elinkeinotoimen, tietokeskuksen, kiinteistöviraston, HKL:n sekä kaavoituksen ja liikennesuunnittelun edustajien kanssa.

Toisessa vaiheessa haastateltiin Helsingin Yrittäjäjärjestön, Rakennusyritysten, Kiinteistösijoittajien ja kaupan edustajia. Lisäksi haastateltiin Liikenneviraston, HSY Seututiedon sekä Kaupunkitutkimus Oy:n edustajia. Yhteensä haastatteluja tehtiin 24 kpl ja niihin osallistui yhteensä noin 30 asiantuntijaa. Haastatellut henkilöt sekä keskusteluteemat on esitetty liitteissä 1–2.

Haastattelujen tuloksista laadittiin erillinen väliraportti.

Lähtöaineistona on käytetty mm. Helsingin tietokeskuksen, HSY Seututiedon ja KTI Kiinteistötieto Oy:n tilastoja sekä HSL:n Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2011 sekä Liikenne- ja viestintäministeriön ruuhkamaksuselvitysten aineistoja ja tuloksia.

4 Raideverkon kehittymisen vaikutukset yritysten sijoittumiseen



Kuva 6. Tarkasteltavien alueiden (punaisella merkityt) sijoittuminen, alueelle sijoittuvat suuret kauppakeskukset ja yritysten toimipaikkojen keskittymät HLJ 2011- ehdotuksen tavoiteverkolla 2035.
Lähde HSY ja HSL

4.1 Liikenneverkon kehittäminen vuosina 2020–35

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on valmistunut ehdotus (HLJ 2011), jonka liikenneverkko on esitetty kuvassa 6. Kuvassa on punaisella rajattu tarkasteltavien asemanseutujen sijoittuminen liikenneverkossa. Lisäksi kuvaan on merkattu alueelle sijoittuvat suuret kauppakeskukset.

Joukkoliikenteen raideliikenteen tavoiteverkko vuonna 2035 sisältää seuraavat uudet raideinvestoinnit:

- Kehärata
- Länsimetro Espoonlahteen
- Itämetron jatke Mellunmäki–Majvik
- Raidejokeri
- Laajasalon raideyhteys
- Kaupunkirata Leppävaara–Espoo
- Pisararata
- Tiederatikka (v 2020 jälkeen)
- Pasila–Riihimäki, raideliikenteen kapasiteetin nostaminen (v. 2020 jälkeen)
- Lentorata (v. 2020 jälkeen)

Kehärata

Kehärata yhdistää Vantaankosken radan lentoaseman kautta pääratan. Radalle tulee ensimmäisessä vaiheessa neljä uutta asemaa: Kivistö, Aviapolis, Lentoasema ja Leinelä. Lisäksi asemavarauksia on neljä: Vehkala, Petas, Viinikkala ja Ruskeasanta. Myös Lapinkylään varaudutaan teknisesti aseman rakentamista varten myöhemmin tulevaisuudessa (kuva 7).

Busseille on suunniteltu liityntäterminaalit Vantaankosken ja Kivistön asemille. Vilkkain terminaali tulee olemaan Kivistössä, jonne aseman yhteyteen on suunniteltu bussiterminaalin lisäksi 1. vaiheessa toteutettavaksi noin 250 autopaikan liityntäpysäköintialue.

Kaikkiaan Kehäradan asemien yhteyteen on suunniteltu 1. vaiheessa rakennettavaksi viitisensataa liityntäpysäköintipaikkaa sekä lisäksi polkupyörien pysäköintipaikkoja. Pysäköintipaikkojen määrää lisätään tarpeen mukaan.

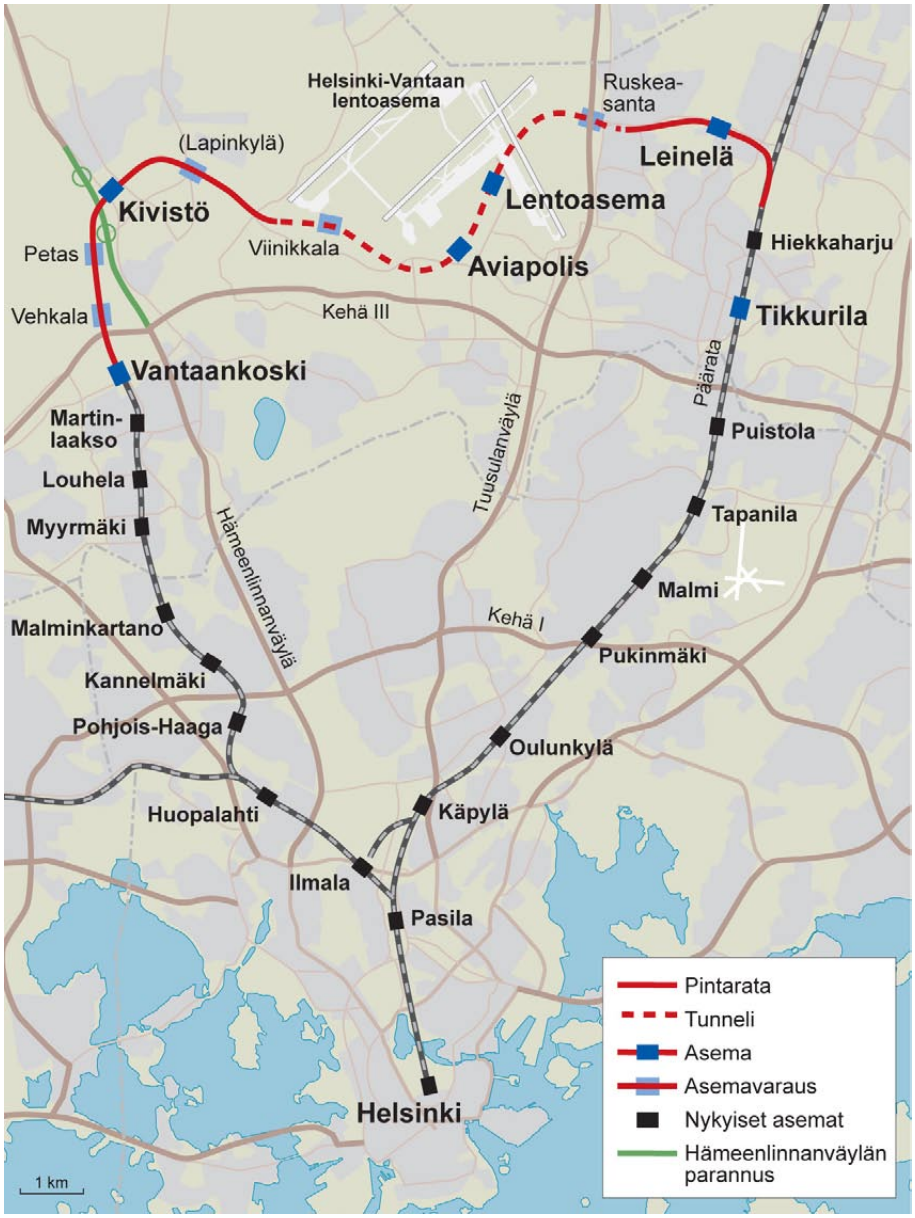
Kehäradan junat liikennöivät ruuhka-aikoina 10 minuutin vuorovälillä molempiin suuntiin ja pysähtyvät kaikilla asemilla. Nopein matka-aika Helsingistä lentoasemalle on noin 30 minuuttia. Pohjoisen suunnan lentomatkustajat vaihtavat kaukojunista Kehäradan juniin Tikkurilassa, josta matka-aika lentoasemalle on 8 minuuttia.

Uusien asemien matkustajamääriksi on ennustettu vuonna 2025 arkivuorokautena 5 000–16 000. Suurimmat käyttäjämäärät ovat Kivistön ja Lentoaseman asemilla. (Kehärata-projekti)

Kehärata tihentää junaliikenteen vuorovälejä pääradan liityntäasemilla pysähtyen kaikilla tarkasteluun kuuluvilla juna-asemilla. Vantaankosken radan vuoroväli säilyy nykyisenä Kehäradan valmistuttua.

Kehärata parantaa kaikkien tarkasteltavien juna-asemien saavutettavuutta Vantaan suunnasta ja lentoasemalta. Se tarjoaa myös uuden mahdollisuuden matkustaa vaihdotta pääradan ja Vantaankosken radan asemien välillä.

Kuva 7. Kehäradan asemat. Lähde: Kehärata-projekti



Metron jatkaminen Espooseen ja Östersundomiin

Länsimetro Ruoholahti-Matinkylä kytkee Espoon eteläosat seudulliseen raideliikennejärjestelmään. Arvion mukaan metroa käyttää yli 100 000 matkustajaa vuorokaudessa ja noin 60 000 henkilöä ylittää päivittäin Helsingin ja Espoon rajan. Vilkkaimmat asemat ovat Tapiola, Matinkylä ja Lauttasaari.

Raideliikenteen laajentuminen Länsiväylän vyöhykkeelle vahvistaa Tapiolan ja Matinkylän kaupunkikeskusten ja Helsingin muodostamaa kokonaisuutta. Raideliikenteen asemien välinen liikkuminen helpottuu. Vähittäin muodostuu toiminnallisesti yhtenäinen ja hyvin saavutettavissa oleva vyöhyke, jota kehitetään asemaympäristöistä alkaen.(Länsimetro-projekti)

Kun Länsimetro otetaan käyttöön, koko metrolinjasto muuttuu automaattimetroksi eli sitä ajetaan ilman kuljettajaa. Junat liikennöivät väleillä Matinkylä-Mellunmäki ja Tapiola-Vuosaari. Länsimetron vuoroväliksi Tapiola-Itäkeskus osuudella on suunniteltu 2,5 minuuttia aamun ja iltapäivän ruuhka-aikoina. Vuoroväliä voidaan tarvittaessa myöhemmin tihentää kahteen minuuttiin.

Östersundomin yleiskaavaluonnoksessa esitetään liikennejärjestelmän rungoksi metroa. Raideratkaisu on tärkeä suunnittelukysymys, sillä se määrittää minkälaista kaupunkia alueelle tulee. Itä-Helsinki muuttuu liikennejärjestelmän myötä. Sipoon ja Espoon metrouudistukset vaikuttavat Kontulan ja Mellunmäen saavutettavuuden paranemiseen. Lisäksi Vuosaaren satama aiheuttaa lähivaikutuksia.

Östersundomiin on suunniteltu noin 80 000 uutta asukasta. Itämetron jatke Östersundomiin voisi olla käytössä aikaisintaan vuonna 2020.

Metron jatkaminen parantaa Kontulan ja Mellunmäen saavutettavuutta erityisesti idän suunnasta, mutta Länsimetronkin vaikutukset liikkumisen helpottumiseen länsi-itä suunnalla heijastuvat niihin.

Raidejokeri

Jokeri- bussilinja on suunniteltu muutettavaksi raideliikenteeksi nykyistä reittiä mukaillen. Raidejokeri kulkee tarkasteltavista asemanseuduista Oulunkylän aseman kautta.

Esikaupunkien renessanssin yleissuunnitelman rungossa nostetaan yhdeksi kärkihankkeeksi Jokeri-vyöhykkeiden maankäytön tehostaminen seuraavasti:

"Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen on ensiarvoisen tärkeää esikaupungin kaupunkirakennetta ja saavutettavuutta kehitettäessä (Esikaupunkien Renessanssi – Yleissuunnitelman runko)." Nykyinen Jokeri I ja tuleva Jokeri II -linjat yhdistävät Helsingin läntisen, koillisen ja itäisen esikaupunkirakenne kokonaisuuden. Nämä Jokerilinjat tukevat parhaiten näiden seudullisten kehityskäytävien maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista sekä esikaupunkialueiden kaupunkirakenteen, elinkeinon ja talouden kannattavuutta.

Jokeri-vyöhykkeellä on tärkeitä liikenteellisiä painopistealueita, joiden toimintaedellytyksiä tulee vahvistaa. Tässä työssä tarkasteltavien alueiden osalta tunnistettavat tärkeät painopistealueet ovat Maunula - Patola - Oulunkylän ja Malmin alueet.

Helsingin säteittäisen lähiliikenteen raideverkon oheen toteutuvat poikittaisyhteydet tulevat muodostamaan raideverkon, jonka asemanseuduista osa on keskeisiä säteittäisen ja poikittaisen raideverkon solmukohtia verkostokaupungissa. Tarkasteltavista esikaupunkien asemanseuduista tällaisia alueita ovat Käpylä-Oulunkylä ja Pukinmäki-Malmi.

Raidejokerin poikittainen liikennöinti Helsingin kantakaupungin ulkopuolella mahdollistaa maankäytön kehittämisen ja kaupunkirakenteen tiivistämisen joukkoliikenteen solmukohtiin. Poikittaiset joukkoliikenneyhteydet ja asemanseutujen maankäytön kehittäminen tukevat verkostomaista kaupunkikehitystä. Tarkasteltavista alueista verkostokaupungista ja uusista yhteyksistä hyötyvät eniten Oulunkylä (Raidejokerin asema), Malmi sekä Kontula ja Mellunmäki (Jokeri 2 linjaus). Lännessä Pohjois-Haaga jää hiukan syrjään Raidejokerista ja Malminkartano Jokeri 2:sta.

Jokeri 2

Jokeri 2 on joukkoliikenteen poikittainen runkobussilinja, joka kulkee Vuosaaren ja Myyrmäen välillä hieman kauempana Helsingin keskustasta kuin Jokerilinja 550. Jokeri 2:n toinen mahdollisesti myöhemmin toteutettava vaihe sijoittuu Myyrmäen ja Matinkylän väliin.

Jokeri 2, joka on linjattu Kontulan ja Mellunmäen metroasemien kautta, alkaa liikennöinnin aikaisintaan vuonna 2014.

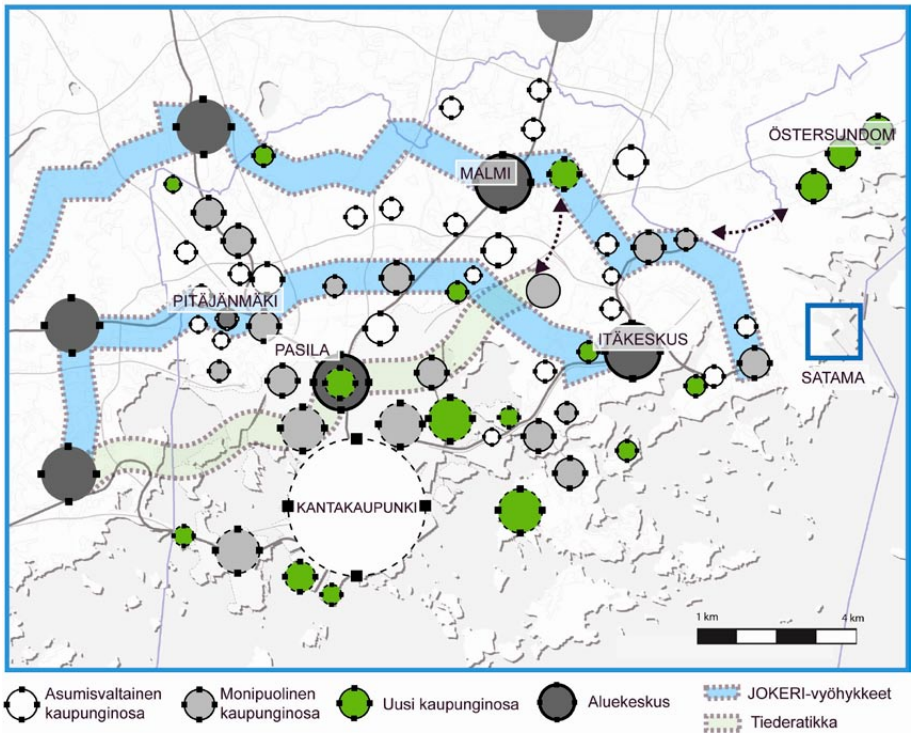
Nopea lentokenttärata (Lentorata)

Lentorata on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoterminaalin kautta pääradalle kulkeva, lähinnä kaukojunaliikenteelle tarkoitettu kaksiraiteinen, noin 30 kilometrin pituinen rata. Lähes kokonaan tunnelissa kulkevalle radalle mahtuu liikennöimään myös muutamia taajamajunia. Lentoradalla on yhteinen asema vuonna 2014 liikenteelle valmistuvan Kehäradan kanssa joko nykyisen tai Viinikkalaan kaavaillun uuden lentoterminaalin kanssa. Lentorata yhtyisi rata- ja liikenneteknisistä syistä pääratan nykyisen Keravan aseman pohjoispuolella siten, että radalta on yhteys myös Lahden oikoradalle. Lentorata luo vaihdottomat raideliikenneyhteydet maakunnista Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Lentorata vapauttaisi merkittävästi lisäkapasiteettia taajamaliikenteen ja tavaraliikenteen käyttöön pääradalla Keravan eteläpuolella. Taajamaliikenteen voimakas kehittäminen puolestaan mahdollistaisi maankäytön luontevan kehittämisen nykyisten asemien yhteydessä sekä luo mahdollisuudet avata kokonaan uusia asemayhdyskuntia nykyisillä ratakäytävillä.

Erityisesti Puistola-Tapanila-Malmin alueen maankäytön kehittäminen helpottuisi, jos lentoradan toteuttaminen vapauttaisi pääradan varren raidevarauksille varatun tilan ja pääradan luonne muuttuisi kaupunkiradaksi. Lentoradan toteutuminen on ajoitettu vuoden 2020 jälkeen.

Kuva 8. Monikeskuksisen esikaupungin elementit ja JOKERI-vyöhykkeet.
Lähde: Kaupunkisuunnitteluvirasto



Muut raideliikenteen hankkeet

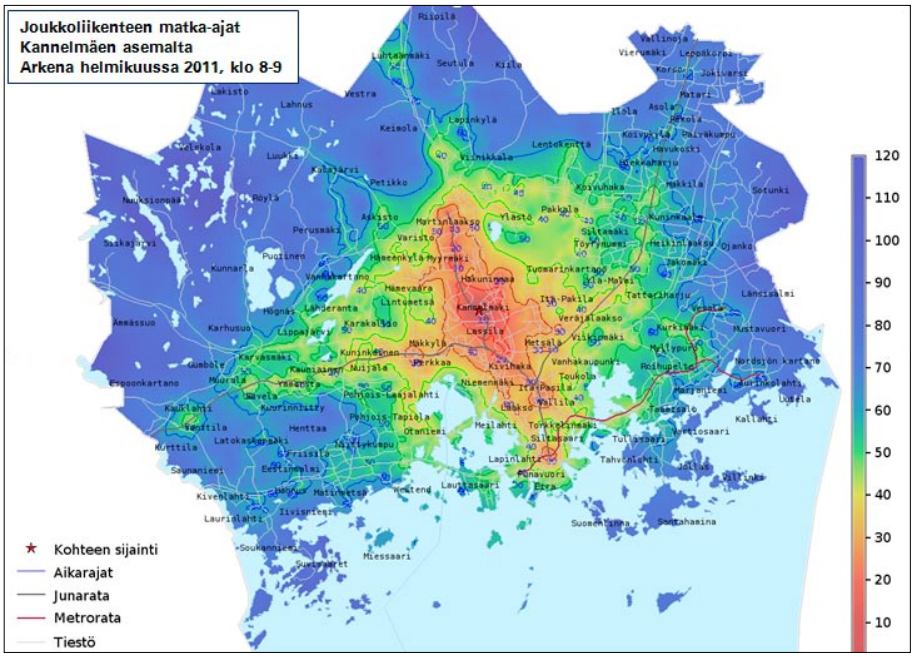
HLJ 2011 ehdotuksen muista raideliikenteen hankkeista Pisararata sekä kaupunkiratojen kehittäminen parantavat junaliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta sekä mahdollistavat osaltaan junaliikenteen vuorotarjonnan lisäämisen. Ne parantavat siten raideliikennejärjestelmän kokonaisuutta, mikä vaikuttaa pitkällä tähtäimellä myös tarkasteltavien asemanseutujen houkuttelevuuteen liikenteelliseltä kannalta.

4.2 Liikenneverkon kehittymisen vaikutukset asemanseutujen saavutettavuuteen

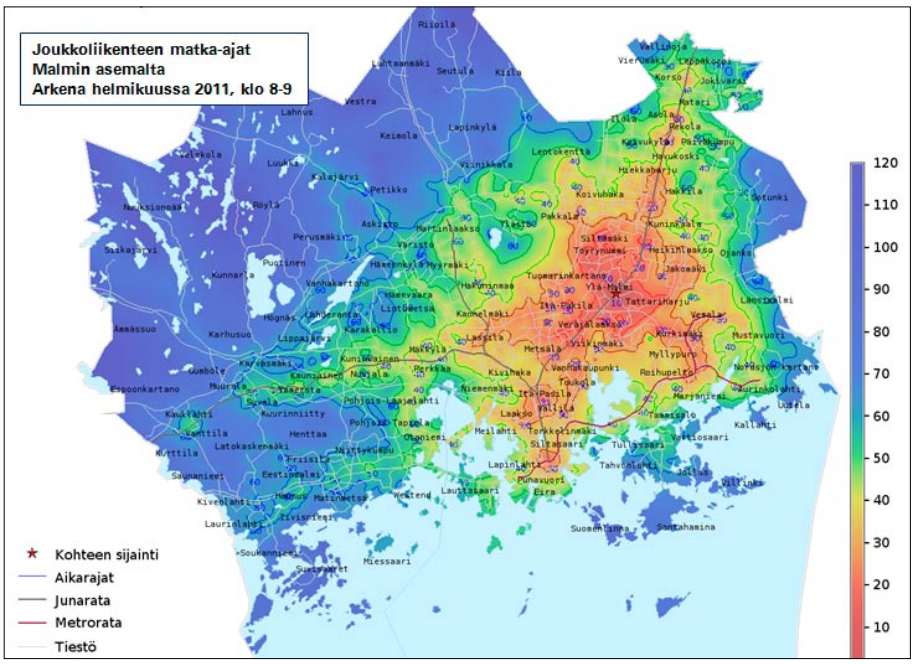
Asemanseutujen nykyistä saavutettavuutta joukkoliikenteellä on tarkasteltu HSL:n Reittioppaan aikataulutietojen pohjalta (kuvat 9–11). Malmi on selvästi saavutettavissa laajemmalta alueelta lyhyemmillä joukkoliikenteen matka-ajoilla kuin Kannelmäki tai metroasemat idässä. Malmin sijainti keskeisesti Helsingin alueella ja pääradan varressa mahdollistaa lyhyet matka-ajat moneen suuntaan. Kehäradan valmistuminen tulee laajentamaan Malmin saavutettavuusaluetta Vantaan Pohjois- ja länsiosiin. Kontulan hyvät joukkoliikenneyhteydet painottuvat luonnollisesti Itä-Helsinkiin ja Itä-Vantaalle sekä metron vaikutuspiiriin. Metron laajentamisen myötä saavutettavuus paranee niin idän kuin lännen suuntaan. Kannelmäki on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä radan suuntaisesti ja Länsi-Espoon ja Länsi-Vantaan suunnalta. Kehäradan valmistuminen parantaa aseman saavutettavuutta Pohjois- Vantaan suunnalta.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2011 (HSL2011) on tarkasteltu työpaikkojen saavutettavuutta keskimääräisen matka-ajan mukaan vuoden 2035 liikenneverkolla. Kuvasta 12 havaitaan, että kaikki tarkasteltavat asemanseudut sijoittuvat parhaimpaan saavutettavuusluokkaan. Saavutettavuudeltaan yhtä hyviä työpaikka-alueita ovat myös muut seudun raideliikenteen asemanseudut sekä Kehä I sisään jäävä alue.

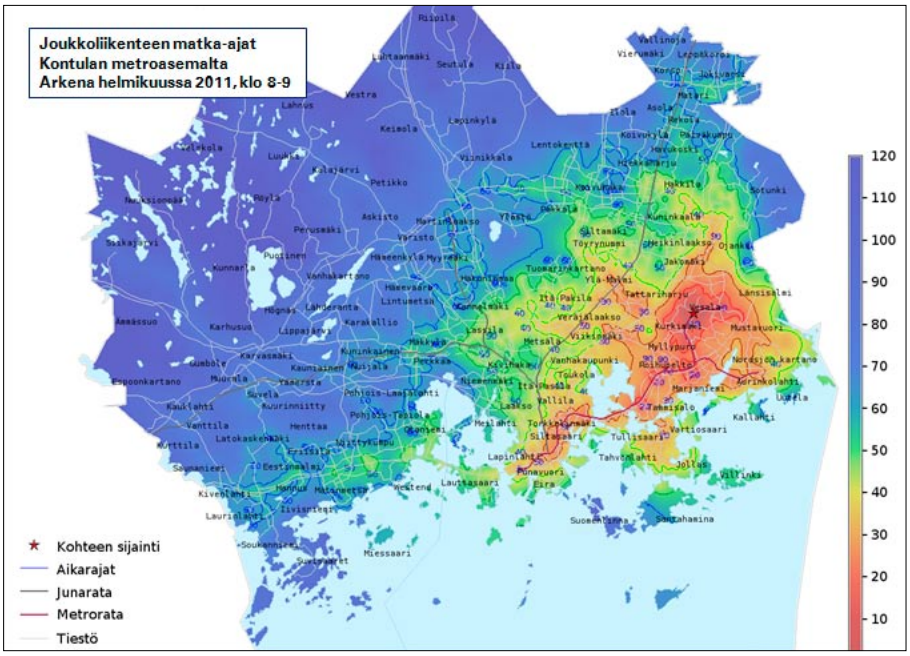
Liikenneverkon kehittämisen vaikutuksia alueiden saavutettavuuteen voidaan tarkastella liikennemalleja hyödyntäen. Tämän työn yhteydessä ei ollut mahdollisuuksia tarkastella raideverkkoon tehtävien investointien vaikutus-



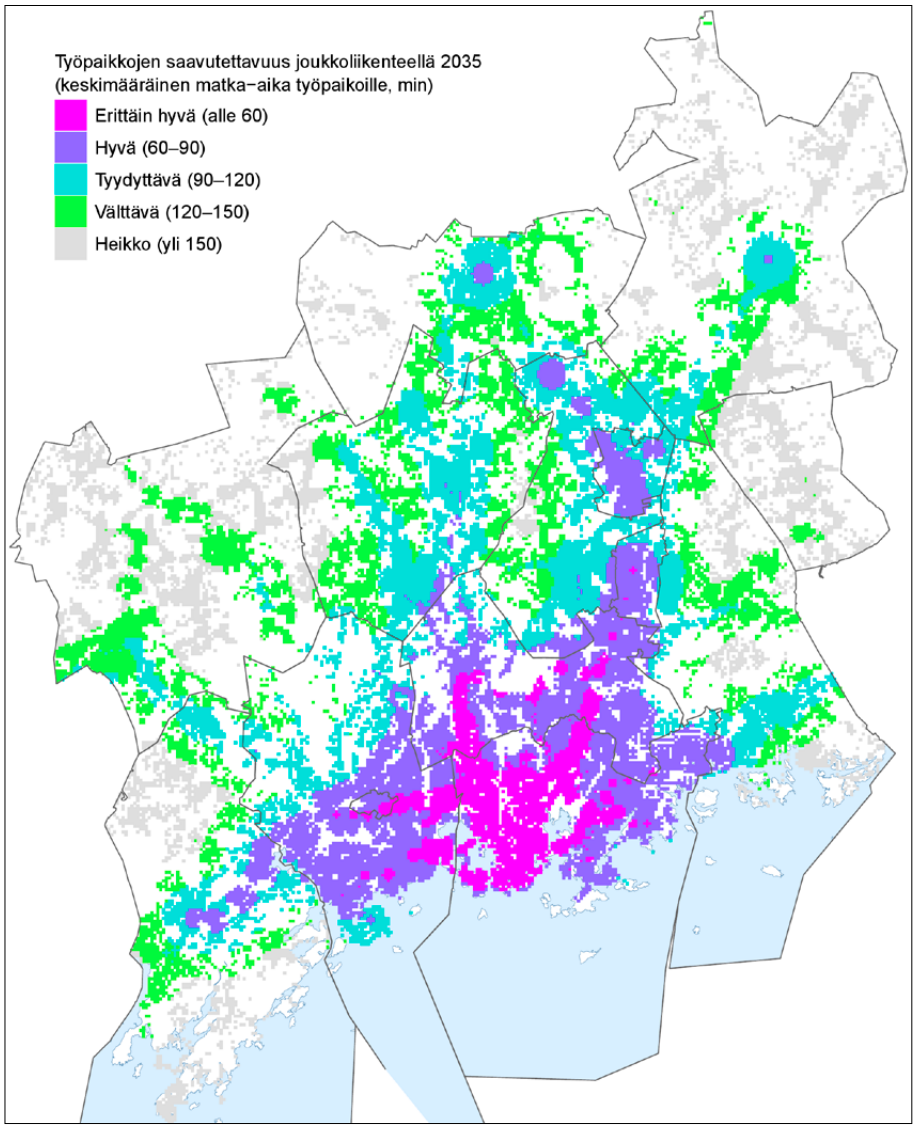
Kuva 9. Joukkoliikenteen matka-ajat Kannelmäen asemalta arkena helmikuussa 2011, klo 8–9. Lähde: HSL



Kuva 10. Joukkoliikenteen matka-ajat Malmin asemalta arkena helmikuussa 2011, klo 8–9. Lähde: HSL



Kuva 11. Joukkoliikenteen matka-ajat Kontulan metroasemalta arkena helmikuussa 2011, klo 8–9. Lähde: HSL



ta yritysten sijoittumiseen KPMG- mallin pohjalta, vaan asiaa on tarkasteltu haastattelujen pohjalta kohdassa 4.3 ja seuraavassa liikenne- ja viestintäministeriön selvitystä "Ruuhkamaksujen vaikutukset maankäyttöön Helsingin seudulla" lainaten.

Ruuhkamaksuselvityksen yhteydessä on tarkasteltu HLJ2011 liikennemallin ja –ennusteen pohjalta väestön ja yritysten sijoittumis- ja liikkumisvalintoja. Liikennejärjestelmässä tapahtuvat muutokset saavat aikaan paineita maankäytön muuttumiselle pitkällä aikavälillä. Realisoituminen todellisiksi maankäytön muutoksiksi riippuu useista tekijöistä, erityisesti kuntien kaavoituksesta.

Jos liikennejärjestelmää kehitetään HLJ2011 -vaihtoehdon mukaisesti ilman ruuhkamaksuja, liikenteen sujuvuus paranee uusien ja kehitettävien väylien ja joukkoliikenneyhteyksien ansiosta. Tämä lisää Kehä III-vyöhykkeen suhteellista vetovoimaa, joka näkyy kasvupaineena erityisesti Vantaalla.

Myös Helsingin esikaupunkien vetovoima paranee työpaikkojen suhteen, mutta ei tarkastelluilla asemanseuduilla. Työpaikkojen muutospaineet vuoden 2035 HLJ liikenneverkolla on arvioitu pienaluetasolla seuraaviksi:

- Pohjois-Haaga – 9 %
- Malminkartano ja Kannelmäki + 3 %
- Ylä-Malmi + 1 % ja Ala-Malmi + 10 %
- Tapanila 0 %
- Kontula – 4 %
- Mellunmäki – 5 %

Liikennejärjestelmässä tapahtuvat muutokset saavat aikaan paineita maankäytön muuttumiselle pitkällä aikavälillä. Realisoituminen todellisiksi maankäytön muutoksiksi riippuu useista tekijöistä, erityisesti kuntien kaavoituksesta.

Tulokset koskevat HLJ2011-vaihtoehtoa suhteessa vertailuvaihtoehtoon (0+), jossa nykyiseen liikennejärjestelmään kohdistetaan vain niukkoja kehittämispanostuksia ja jossa ruuhkautuminen lisääntyy merkittävästi nykytilanteesta. HLJ2011 liikenneverkkoa ei siis ole verrattu nykytilanteeseen. (Laakso Seppo, Ruuhkamaksujen vaikutukset maankäyttöön Helsingin seudulla. Helmikuu 2011)

Kuva 12. Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä vuoden 2035 liikenneverkolla.
Lähde: HSL 2011 Liikennejärjestelmäehdotus.

4.3 Raideverkon merkitys yritysten sijoittumispäätöksissä

Haastattelujen perusteella raideverkon kehittämishankkeet vaikuttavat myönteisesti asemanseutujen vetovoimaan. Erityisesti liikenteen solmukohdat, joissa joukkoliikenneväylät risteävät, nähdään liiketoiminnan keskittämisen kannalta houkuttelevina paikkoina. Raideliikenteen yhteydet ovat huomattavasti tärkeämpiä toimistojen sijoittumisen kuin kaupan kannalta.

Yritysten sijoittumiseen vaikuttavat tekijät riippuvat yrityksen toimialasta, koosta, markkina-alueesta, työntekijöiden saatavuudesta ja toimitilojen hinnasta. Kilpailutekijät saman alan yritysten kanssa on tärkeä tekijä, kun yritykset tekevät päätöksiä toimitilojen sijainnista.

Liike-elämän ja hallinnon työpaikat ovat kommunikaatiointensiivisiä. Niihin liittyy paljon henkilökohtaista kommunikaatiota, joka synnyttää työpäivän aikana tehtäviä matkoja mm. kokouksiin ja asiakastapaamisiin. Näillä toimialoilla toimipaikkojen sijoittumisessa saavutettavuudella muihin työpaikkoihin on suuri merkitys. Raideliikenneaseman läheisyys parantaa mahdollisuuksia liikkua työasiamatkat joukkoliikenteellä nykytilanteessa erityisesti Helsingin keskustan suuntaan ja tulevaisuudessa myös poikittaissuunnassa Kehäradan, Raidejokerin ja metroradan vaikutuspiirissä.

Vähittäiskaupan sekä kaupallisten ja julkisten palveluiden toimipaikkojen sijoittumisessa keskeisimpiä tekijöitä haastattelujen perusteella ovat asiakasvirrat ja markkina-alueen saavutettavuus sekä kaupan osalta myös tavarakuljetusten ja logistiikan toimivuus. Näiden toimialojen osalta raideliikenteen asema voi tuoda lisää asiakkaita, mikäli liiketilat sijoittuvat keskeisesti matkustajavirtoihin nähden. Asemien kautta kulkevat matkustajat eivät kuitenkaan automaattisesti tuo lisämyyntiä, mistä esimerkkinä on Pasilan asema, jossa erityisesti toisen kerroksen liiketilat ovat menestyneet huonosti.

Uusista raidehankkeista eniten kiinnostusta herätti haastateltujen keskuudessa Kehärata, joka tarjoaa uuden junayhteyden rautatieasemien vaikutusalueelta lentoasemalle. Lentokenttäyhteydet parantavat yritysten kiinnostusta, koska se on linkki kansainvälisiin ja Suomessa Helsingin seudun ulkopuolella toimiviin yrityksiin. Kehäradan uudet asemat ja niiden läheisyyteen suunnitellut työpaikka-alueet kiinnostavat kiinteistösijoittajia ja – kehittäjiä kuitenkin enemmän kuin vanhat asemanseudut, joilta on vaikea löytää vapaita tontteja laajempaan kehittämiseen. Raidejokeri ei ollut yritysten sijoittumisen kannalta niin kiinnostava kuin voisi olettaa johtuen siitä, että se leikkaa tarkasteltavia asemanseutuja vain Oulunkylässä.

Sijoittajat näkivät raideliikenteen kehittämisessä myös Pisararadan hankkeena, joka parantaa kaikkien asemanseutujen kiinnostavuutta yrityksen sijoittumispaikkoina. Nykyistä tiheämpi ja täsmällisempi junaliikenne palvelee yritysten työntekijöiden liikkumista. Raideliikenteen vaikutuspiirissä oleviin työpaikkoihin on helppo tulla ja niistä on helppo liikkua työpäivän aikana työasiointiin liittyvillä matkoilla nykyisin erityisesti Helsingin keskustaan, mutta jatkossa myös lentoaseman seudun yrityksiin.

Sijoittajien kiinnostuksen kohteena toimitilojen sijainnissa ovat paitsi liikenteellinen saavutettavuus myös julkisivujen näkyvyys kaupunkikuvassa. Näkyvyys lisää toimitilojen houkuttelevuutta, tarjoaa samalla mainosta ja nostaa vuokratasoa. Radan varrella olevat toimitilat ovat tältä kannalta parempia kuin liikenneväylistä sivummalla sijaitsevat toimisto- ja liiketilat.

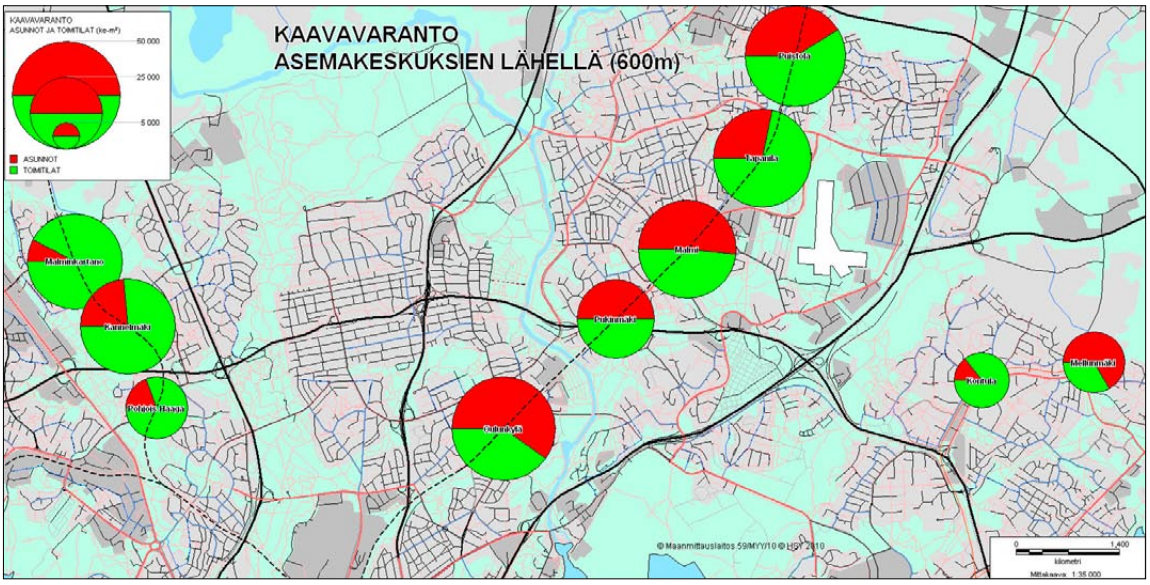
Raideliikenneverkon kehittämisen vaikutukset yritysten sijoittumiseen realisoituvat kaavoituksen tarjoamien mahdollisuuksien myötä.
Raideverkon kehittämisen vaikutuksesta erityisesti toimistotyöpaikka-alueet tiivistyvät ja keskittyvät, mutta esikaupunkialueita voimakkaimmin suuriin keskittymiin kuten Keski-Pasila, Leppävaara, Kivistö ja Aviapolis.
Raideliikenneyhteydet ovat huomattavasti tärkeämpiä toimitilojen kuin kaupan sijoittumisen kannalta.
Erityisesti liityntäpysäköintipaikkojen ja kaupan pysäköintipaikkojen yhdistämisellä voidaan realisoida raideverkon hyödyt kaupalle ja sen yhteyteen sijoittuville muille lähipalveluille.

5 Toimitilojen kysyntä ja kehitysnäkymät

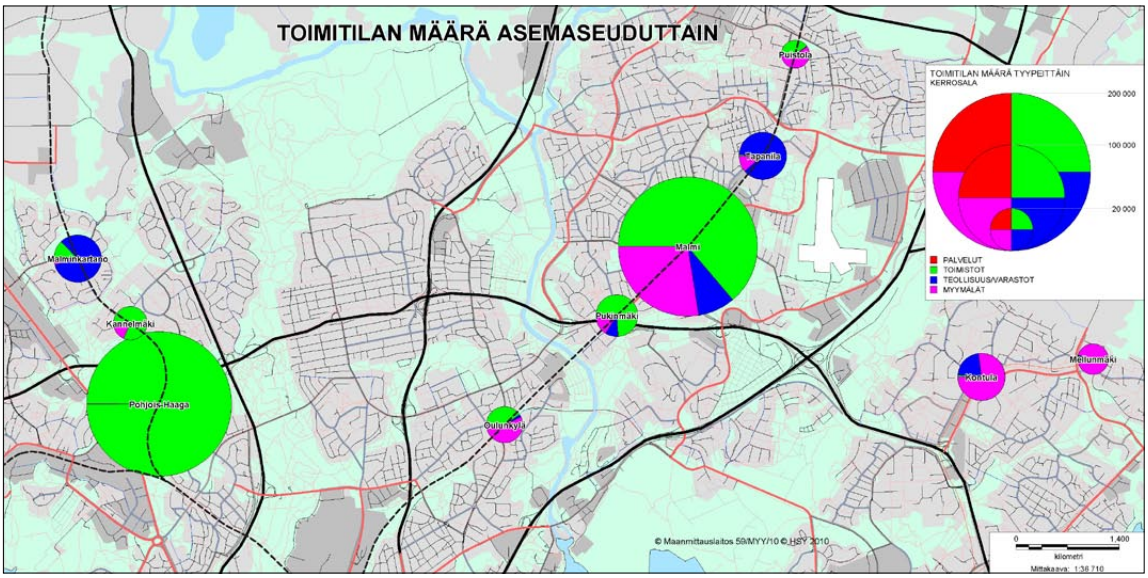
5.1 Nykytila

Asemanseutujen lähiympäristön kaavoitettu, mutta käyttämätön kerrosala on esitetty kuvassa 13. Vantaankosken radan varrella kaavoitettu, toteutumatta jäänyt kerrosala on toimitilapainotteista. Samoin on Kontulassa, jossa kaavavarantoa on vähiten tarkasteltavista asemanseuduista. Pääradan varren kaavavaranto on suurempaa kuin muilla ratakäytävillä ja se kohdistuu tasaisemmin asuntoihin ja toimitiloihin.

Kun tarkastellaan asemanseutujen nykyistä toimitilamäärää, voidaan kuvasta 14 havaita, että Pohjois-Haagassa toimistokerrosalaa on huomattavasti muita asemanseutuja enemmän. Myös Malmilla on toimistotiloja paljon, mutta myymälä- ja teollisuus/varastotilat monipuolistavat tilatarjontaa. Jonkin verran toimistotiloja on myös Pohjois-Haagassa, Pukinmäessä ja Oulunkylässä. Mellunmäen toimitilatarjonta on kokonaisuudessaan myymälöitä ja Tapanilasta löytyy teollisuus- ja varastotilaa.



Kuva 13. Asemanseutujen kaavavarannot. Lähde: SeutuCD



Kuva 14. Toimitilojen määrä asemanseuduittain. Lähde: SeutuCD.

Asemanseutujen toimitilojen käyttöasteet ja liiketilojen vuokrataso on selvitetty KTI:n keräämästä aineistosta. Aineistossa tunnuslukuja on yhdistetty lähialueisiin, mikäli tietoja on saatavissa niin vähän, että tunnusluvuista olisi pääteltävissä yksittäisten kohteiden tai omistajien tietoja. Kuvissa 15–16 on esitetty liike- ja toimistotilojen käyttöasteet vuosina 2005–2010 ja kuvissa 17–18 vuokratason kehitys samalla aikajaksolla.

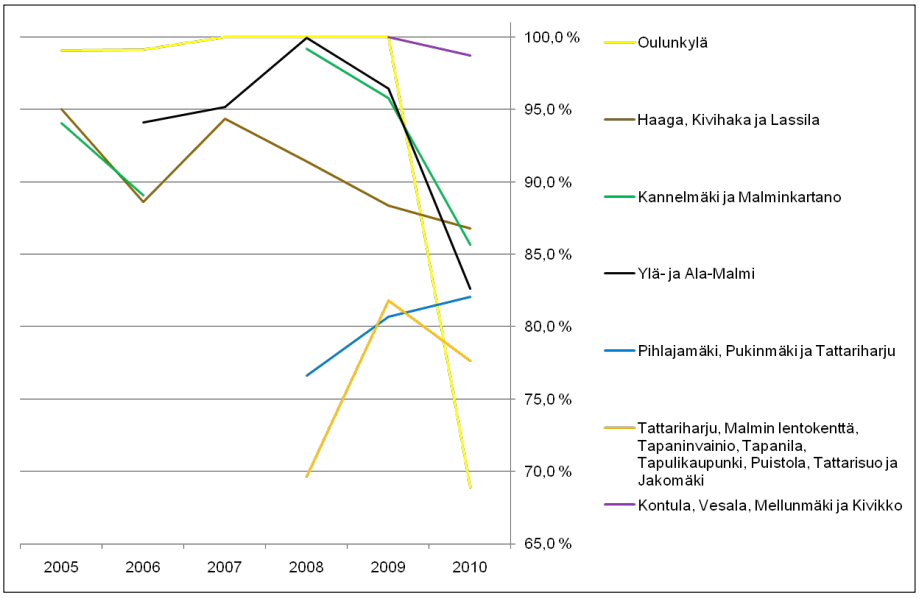
Kuvista voidaan havaita, että liiketilojen käyttöasteet ovat kohtuullisella tasolla, joskin heikompia kuin dynaamisilla alueilla. Vuonna 2010 käyttöasteissa on tapahtunut voimakasta putoamista Kontulassa ja Mellunmäessä, Malmilla sekä Haagassa. Toimistotilojen käyttöasteiden kehitys näyttää huolestuttavalta, joskin on havaittavissa yksittäisten poikkeusten kohdalla myönteistä kehitystä. Käyttöasteiden heikkenemiskehitys saattaa johtua toimitilojen ikärakenteesta, käyttäjien muuttuvista käyttötarpeista ja toimitilojen ylitarjonnasta pääkaupunkiseudulla. Käyttöaste ei kuitenkaan yksin kerro toimi- ja liiketilojen laatutasosta eikä käyttäjäkunnasta.

Heikkenemiskehitystä pitää ehkäistä alueiden kehittämistoimenpiteillä ja mahdollisuuksien mukaan muuttamalla toimitiloja muuhun käyttöön.

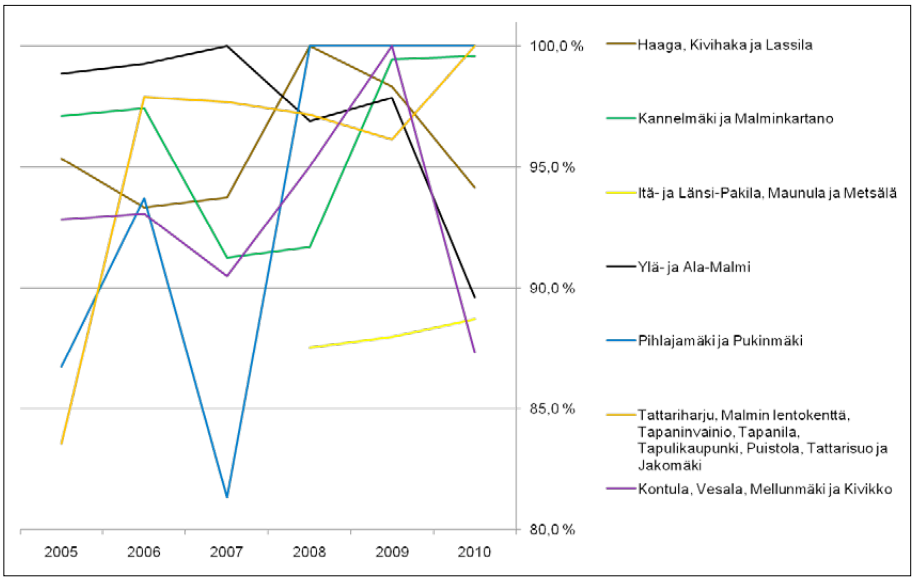
Kuvien 17 ja 18 perusteella sekä liike- että toimitilojen vuokrataso on merkittävästi alhaisempi kuin keskusta-alueilla ja kehittyvissä toimistokeskittymissä. Malmin alueella liiketilojen keskivuokra on paremmalla tasolla. Se kuvastaa alueen muita parempaa palvelurakennetta ja voisi myös indikoida olemassa olevaa kehittämispotentiaalia.

Kannelmäen ja Malminkartanon toimistotilojen erityisen alhainen neliövuokrataso ja samanaikainen käyttöasteiden lasku tarkoittaa, että näiden asemanseutujen toimistotilojen kysyntä on tällä hetkellä vähäistä. Siksi kehittämisen tulisi olla enemmän asukaspainotteisempaa kuin toimitiloihin keskittyvää, ellei alueen toimistoprofiilin nostoon löydetä radikaaleja parannusideoita.

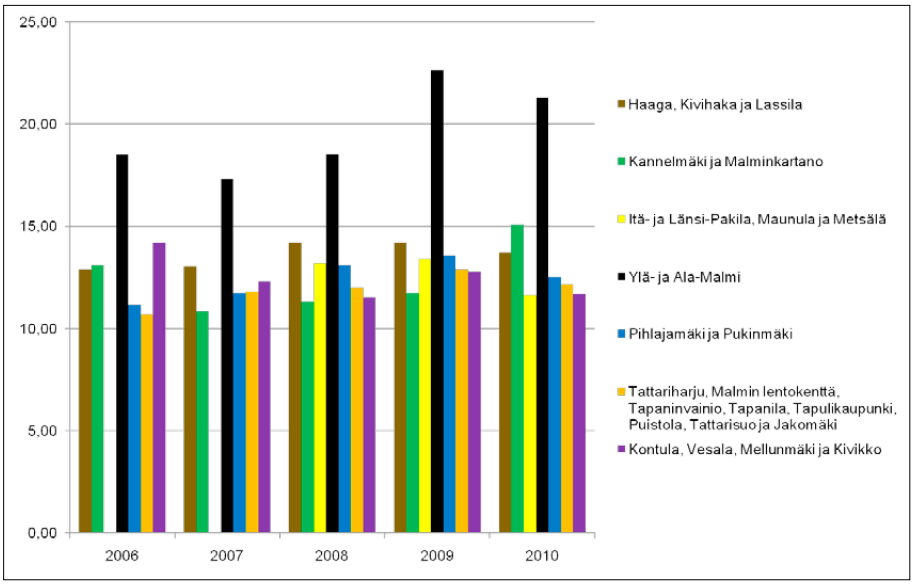
Vuokratason huono tilanne vetovoimaisimpiin alueisiin verrattuna voi johtaa siihen, että toimitilojen vuokraaminen alhaisillakaan neliövuokrilla ei jatkossa onnistu. Tämä voi näkyä koko tarkastelualueen vetovoimaisuuden ja imagon heikkenemisenä sekä vaikeuttaa asemanseutujen toimitilojen kehittämismahdollisuuksia.



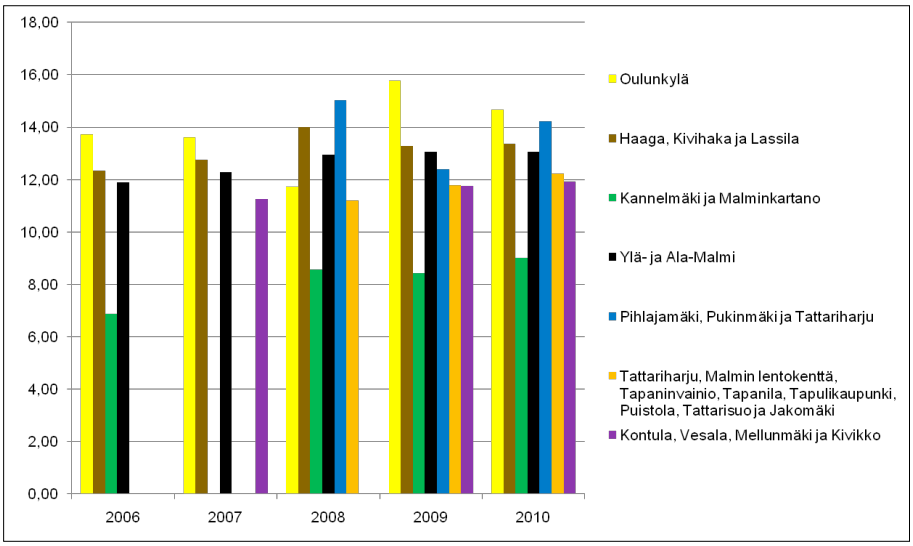
Kuva 15. Toimistojen käyttöasteet vuosina 2005–2010.
Lähde: KTI Kiinteistötieto Oy



Kuva 16. Liiketilojen käyttöasteet vuosina 2005–2010.
Lähde: KTI Kiinteistötieto Oy



Kuva 17. Liiketilojen vuokrat vuosina 2006–2010. Lähde: KTI Kiinteistötieto Oy



Kuva 18. Toimistojen vuokrat vuosina 2006–2010. Lähde: KTI Kiinteistötieto Oy

5.2 Kehitysnäkymät

5.2.1 Toimitilat

Toimitilarakentamisen trendinä 2000-luvulla on ollut businesspark- tyyppiset toimistokeskittymät. Niissä on joustovaraa tilojen suhteen, millä on merkitystä isoille yrityksille. Yritykset saavat toisistaan synergiaetuja ja samantyyppiset yritykset vetävät toisiaan puoleensa. Pienet yritykset saavat näissä yrityskeskittymissä isojen yritysten palvelut (aulapalvelut, henkilöstöravintolat, kokous- ja IT-palvelut jne.). Toisaalta pienet, alle 5 työntekijän yritykset eivät tarvitse keskittymien tarjoamia etuja. Niille tärkeämpää on toimitilojen vuokran edullisuus ja sijainti asiakasvirtoihin nähden.

Keskittyminen on myös tulevaisuuden trendi, mikä ei yleisellä tasolla paranna esikaupunkien asemanseutujen kilpailuasemaa yritysten sijoittumispaikkana. Toimistotarjonnan keskittämistrendi sekä työntekijöille ja yrityksille suunnattujen palvelujen kuten kuntosalien sijoittaminen toimistojen läheisyyteen edellyttäisi myös asemanseutujen toimitilojen kehittämistä vastaamaan tämän tyyppisiin yritysten tarpeisiin.

Tällä hetkellä toimitilojen ylitarjontaa on pääkaupunkiseudulla runsaasti, koska yritykset pyrkivät minimoimaan tilankäyttöään sekä valitsemaan sijaintipaikkansa mahdollisimman keskeisesti toimintojensa kannalta. Lisäksi seudulla on runsaasti uutta valmistuvaa ja suunnitteilla olevaa toimistotilaa, joka täyttää alueen toimistotilatarpeet pidemmälläkin tähtäimellä. Ylitarjonta ei paranna asemanseutujen tilannetta toimitilojen suhteen, sillä millään tarkasteltavalla alueella ei tällä hetkellä ole kunnon toimistoimagoa. Toimistojen sijoittumisissa veturiyrityksillä on suuri merkitys. Alueilla, joilla on valmiit edellytykset toimistokeskittymille tai joilla toimii isompi ja näkyvä "veturiyritys", saadaan helpommin uusiakin toimijoita ja yrityksiä. Erityisesti vanhan toimitilakannan käyttö toimistotiloina on haasteellista jo taloteknisten uudistamistarpeiden takia. Sen sijaan niitä voisi kehittää uudella tavalla esim. julkisille palveluille tai opiskelija-asunnoille soveltuviksi.

5.2.2 Kadunvarsiliiketilat

Esikaupunkialueilla ominaista on kadunvarsiliiketilojen vajaakäyttöisyys. Ne eivät ole houkuttelevia liiketiloina, koska ne si-

jaitsevat erillään toisistaan ja niiden vuokraaminen tai myyminen on hajallaan eri kiinteistöissä.

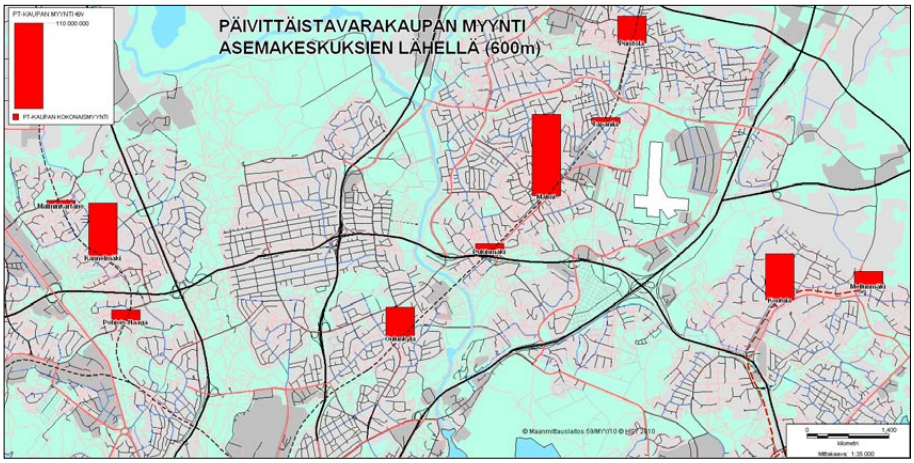
Asemanseutujen yritystoiminnan kehittämisen kannalta katutason liiketilojen tulisi sijaita näkyvällä paikalla keskeisesti ja tiiviisti asiakasvirtojen luonteviin kulkuyhteyksiin nähden. Niihin sijoittuvat yritykset elävät pääasiassa lähialueen asukkaiden kysynnän turvin. Integroidulla pysäköinnin ja kaupan tilojen suunnittelulla voidaan laajentaa myös näiden liiketilojen käyttöä, mutta se edellyttää kiinteää yhteyttä liityntäpysäköinnin ja liiketilojen välillä.

Kadunvarsiliiketilojen kaavoittaminen tulisikin keskittää hyvin lähelle asemaa ja luoda houkutteleva torimainen tai tiivis katutila, jonka ympärillä kaupankäynti on mahdollista saada kannattavaksi. Kadunvarsiliiketilat tulisi keskittää ja palvelut rakentaa sellaisiksi, että ne vetävät asiakkaita myös lauantaisin, jolloin toimistojen työntekijät eivät ole käyttämässä palveluita. Tarkasteltavista asemanseuduista potentiaalia tällaisen urbaanin liiketoiminnan kehittämiseen on vaikea osoittaa valmiista kaupunkirakenteesta, mutta potentiaalia voisi olla Oulunkylässä ja Pohjois-Haagassa. Kannelmäen Sitratori välittömästi asemanläheisyydessä tarjoaisi mahdollisuuden torikaupan vilkastamiseen, mutta alue koetaan turvattomaksi eikä siksi houkuttele kauppiaita. Myös varsinaiset aluetta rajaavat liiketilat puuttuvat. Tapanilaan voisi syntyä pieni kylämäinen keskusta alueen puutaloimagoon soveltuvan yritystoiminnan lähtökohdista.

Kadunvarsiliiketilan potentiaali on syytä tarkistaa myös suunnitelmissa, joilla toimistotilan käyttötarkoitusta muutetaan. Jos on mahdollista suunnitella katutason tiloja näkyvällä paikalla liiketoiminnalle, kannattaa tilaisuus hyödyntää. Esimerkiksi vanhusten tai opiskelijoiden asumiseen tarkoitettujen rakennusten katutasoon tai viereen kahviloiden, kampaamojen tai hyvinvointipalvelujen houkuttelu elävöittää samalla katukuvaa ja tarjoaa lähipalveluja asukkaille.

5.2.3 Kauppa

Kuvassa 6 esitettiin suurimpien kauppakeskusten sijainti. Tarkastelualueet sijoittuvat niiden rajaaman kehän sisäpuolelle siten, että vain Malmilla on suuri kaupan keskittymä, joka muodostuu kahdesta erillisestä kauppakeskuksesta.



Kuva 19. Päivittäistavarakaupan kokonaismyynti asemanseuduittain. Lähde: AC Nielsen

Kuvassa 19 on esitetty päivittäistavarakaupan kokonaismyynti vuonna 2010 asemittain. Kannelmäkeen avautui keväällä 2011 suuri kauppakeskus, joka laajenee vielä vuonna 2012 ja lisää tulevaisuudessa kaupan volyymiä merkittävästi kuvassa 19 esitetystä.

Kaupan mitoitus perustuu alueen väestöpohjaan ja odotettavissa olevaan väestönkehitykseen. Suuri asukastiheys mahdollistaa tiheämmän myymäläverkoston ja pienemmät myymäläkoot, siksi pientalovaltaisilla alueilla myymäläverkosto on usein melko harva ja kauppa hakeutuu liikenteellisiin solmukohtiin kuten vilkkaimpien liikenneväylien risteysten tuntumaan ja liikenneasemille.

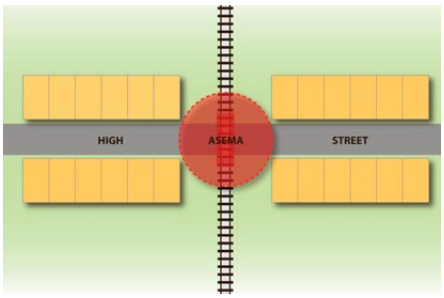
Asemakeskusten yhteydessä toimiva kauppa tavoittaa kuluttajat, jos sen tarjonta, mikrosijainti sekä saavutettavuus ovat kohdallaan. Hinta ei ole määräävin tekijä, vaikka sitä ei selvässä kilpailutilanteessa voi väheksyä.

Vähittäiskauppaan suuntautuvat kulutustottumukset muuttuvat kaupan palvelurakenteen kehittyessä, vaikka viiveellä. Kuluttajat pyrkivät yhä rationaalisempaan ja vaivattomampaan tapaan hoitaa ostoksilla käynnin, halutaan säästää aikaa ja vaivannäköä kaikissa tilanteissa.

Vaikka myymälä on kooltaan pieni, voi sen tarjonta täyttää kuluttajien tarpeet, mikäli laatu on kohdallaan ja asiakkaan on helppoa siellä asioida. Tämä voi olla pienille kaupoille ratkaiseva kilpailuetu, kuten myös suuria liikkeitä laajemmat aukiolomahdollisuudet.

Haastattelun perusteella pääkaupunkiseudulla on nähtävissä kaupan rakennemuutos. Aikaisemmin kauppa on pyrkinyt keskittämään suuriin keskittymiin, mutta nyt tuodaan yhä enemmän lähipalveluja asukkaiden eli potentiaalisten asiakkaiden keskuuteen.

Pienliiketiloja kannattaisi keskittää - High Street malliin. Palvelujen keskittäminen tukee toinen toistensa menestymismahdollisuuksia, koska vetovoimaisuus lisääntyy laajemmalla valikoimalla, joka on saatavilla helposti yhden asiointimatkan aikana. Yhteydet asemalta suoraan kauppakeskittymään parantavat sen toiminnallista käytettävyyttä ja asiakasvirta kohtaa tarjonnan helpoimmin. Tästä on hyvä esimerkki Kontulassa.



Kuva 20. Periaatekuva High street-mallista. Lähde: Kaupunkisuunnitteluvirasto.

Seuraavat tekijät vaikuttavat kaupan liiketilojen sijainnin valinnassa:

- Kauppojen uusperustannalle tärkeimmät kriteerit ovat hyvän sijainnin ohella riittävä asukaspohja, toiminnallisesti hyvä tila ja hintataso.
- Asemakeskusten kohdalla liityntäpysäköinnin ja kaupan sijoittuminen tulisi olla keskenään toiminnallisesti hyvin sovitettu.

5.3 Täydennysrakentamisen vaikutus palvelujen lisätarpeeseen

Kaikilla kymmenellä tutkitulla asemanseudulla on kohtuullinen kaavavaranto niin asunto- kuin toimitilarakentamista varten, mikä on havainnollistettu kuvassa 21.

Asemanseutujen asuntorakentamispotentiaalin kautta laskettiin mahdollisen täydennysrakentamisen tuoma asukaslisäys kunkin asemanseudun kohdalla. Kerrosneliöpinta-alasta on laskettu teoreettinen asukasmäärä kaavalla: kaavavarannon asuntokerros-ala/40 k-m² = asukasmäärä.

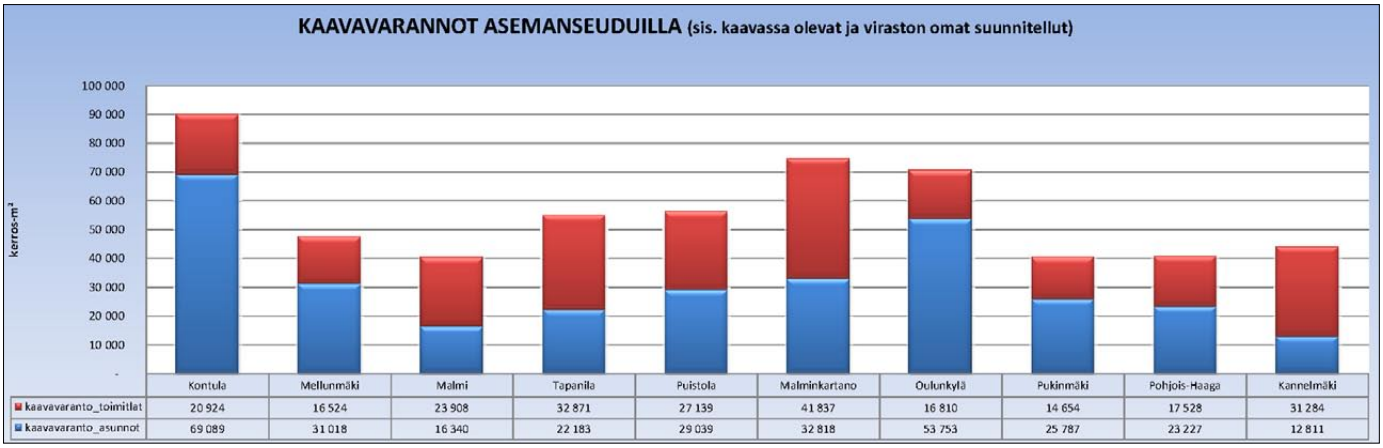
Mikäli oletetaan, että päivittäistavarakaupan kulutusluku on tällä hetkellä 2 850 €/henkilö vuodessa, voidaan laskea uuden asukasmäärän tuoma uusi päivittäistavaroihin kohdistuva ostovoima asemanseuduilla. Kulutusluvun kasvu vaihtelee välillä 0,5–1 % vuodessa. Esimerkiksi vuonna 2020 olisi päivittäistavaroiden kulutusmäärä keskimäärin 3.049 € vuodessa asukasta kohden.

Tästä uudesta ostovoimasta voidaan tehdä erilaisia "ostouskollisuus"- laskelmia vaihteluvälillä 30 %–60 % ja päätellä siitä asemanseudulle jäävän ostovoiman kokonaismäärä vuodessa.

Tutkittujen asemanseutujen päivittäistavaramyymälöiden myyntitehokkuus on laskettu ja päädytty lukemaan noin 7.950 €/kokonaismyyntiala vuodessa. Tämä luku on noin 70 € tehokkaampi kuin Helsingin kaikkien päivittäistavaramyymälöiden teho keskimäärin.

Kun näiden lukujen perusteella tarkastellaan kaupan tilatarvetta, vaihtelee laskennallisesti vähäinen liiketilatarve asemakeskuksittain oheisen taulukon mukaisesti ollen yhteensä noin 2 200 kerrosneliömetriä. Ostouskollisuudeksi on laskelmassa oletettu 60 %.

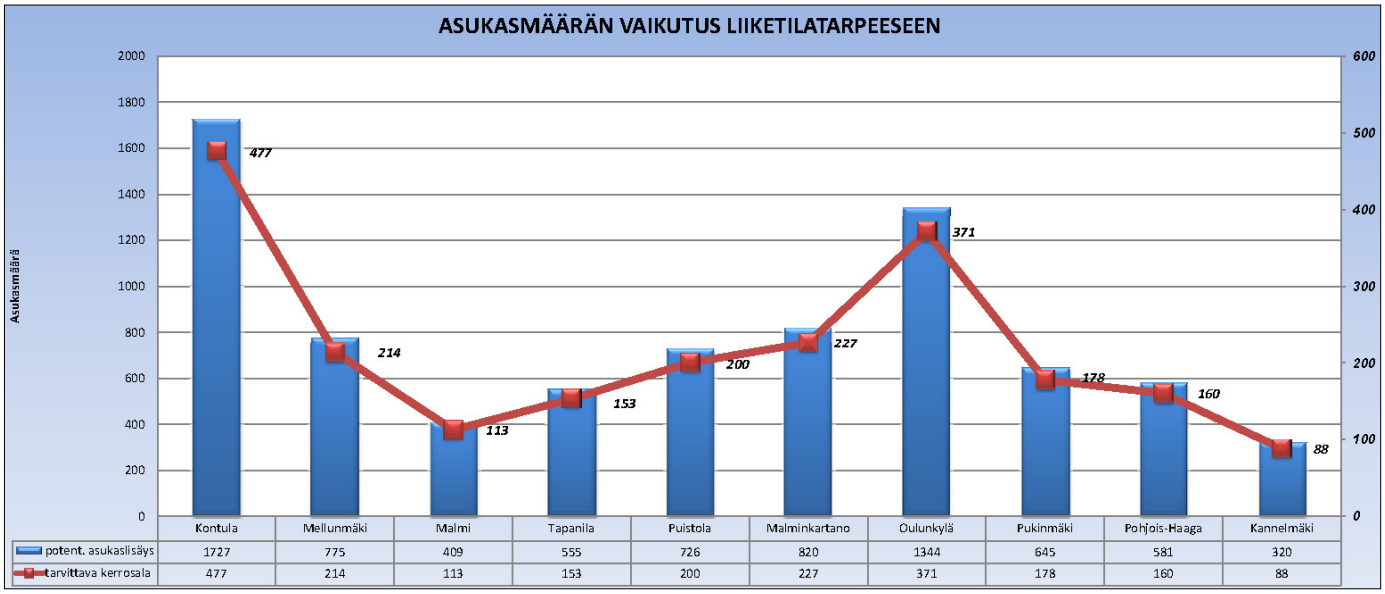
Taulukko on vain teoreettinen kehys, jota voidaan käyttää suuruusluokkia arvioitaessa. Sen mukaan vain Kontulan ja Oulunkylän täydennysrakentamisen mahdollistava kaavavaranto olisi riittävä kokonaan uuden päivittäistavarakaupan perustamiseen. Tapauskohtaisesti kauppojen uusperustanta voi perustua kysynnän kehityksen ohella myös nykyisten myymälöiden uusimistarpeeseen tai usein myös kilpailupoliittisiin perusteisiin. Väestönkasvu parantaa jo sellaisenaan nykyisen myymäläverkoston kannattavuutta ja tuo pienmyymälöille varaa jopa laajentaa tilojaan.



Kuva 21. Kaavavarannot asemanseuduilla (600 m säde). Lähde: Seutu-cd/Ramava2010 ja kaupunkisuunnitteluvirasto.

	ke-m² /asukas 40 m²	pt kulutus/asukas 3 049 €	ostouskollisuus 60%	myyntiteho 7950	
asemanseutu	potent. asukaslisäys	ostovoimalisäys	potent. ostovoima	pt-mitoitus	tarvittava kerrosala
Kontula	1727	5 266 309	3 159 785	397	477
Mellunmäki	775	2 364 347	1 418 608	178	214
Malmi	409	1 245 517	747 310	94	113
Tapanila	555	1 690 899	1 014 540	128	153
Puistola	726	2 213 498	1 328 099	167	200
Malminkartano	820	2 501 552	1 500 931	189	227
Oulunkylä	1344	4 097 322	2 458 393	309	371
Pukinmäki	645	1 965 614	1 179 368	148	178
Pohjois-Haaga	581	1 770 478	1 062 287	134	160
Kannelmäki	320	976 518	585 911	74	88
Yhteensä	7902	24 092 055	14 455 233	1818	2182

Taulukko 1. Kaavavarannosta lasketun ostovoiman lisäyksen vaikutus kaupan lisätilantarpeeseen asemittain.



Kuva 22. Täydennysrakentamisen tuoman asukasmäärän vaikutus liiketilatarpeeseen.

5.4 Omistajuus ja vuokraus

5.4.1 Toimi- ja liiketilat

Haastatteluissa tuli selkeästi ilmi, että toimi- ja liiketilojen omistuksen keskittäminen on yleistyvä trendi ja tehostaa tilojen vuokraamista. Liiketilojen osalta omistajuuden keskittäminen parantaa palveluvalikoimaa, kun tilat voidaan vuokrata yrittäjille, joiden liiketoiminta yhdessä muodostaa vetovoimaisen ja kannattavan tarjonnan. Myös tilojen kehittäminen, korjaaminen ja muuntaminen ovat helpompaa, kun omistajuus on yksissä käsissä.

Ostoskeskusten ja myös kivijalkaliiketilojen hajautettu omistajapolitiikka on este ja hidaste tilojen kehittämiselle ja vuokraukselle. Yksi omistaja voi paremmin valita tiloissa tarjottavan palvelun ja ottaa huomioon laadun ja tarjontakokonaisuuden. Jos omistus on hajautunut, palvelujen kokonaistarjontaan ei voida vaikuttaa. Esimerkiksi Myllypurossa investori on purkanut ostoskeskuksen ja rakentaa tilalle asuinkerrostaloja, joissa kivijalkaan toteutetaan liiketiloja. Ne voidaan vuokrata keskitetysti ja valita tilojen käytölle sopiva sekoitus kysyntäpohjaa ajatellen. Näin päästään yksipuolisesta tarjonnasta.

Yksittäisten toimistotilojen vuokraaminen on huomattavasti vaikeampaa verrattuna suurempiin kokonaisuuksiin. Sijoittajan kannalta isot toimitilat on kätevä ja vähätöinen ratkaisu, mutta korkea riskinen kun taas monikäyttöinen toimitalo on työntäyteinen, mutta riskittömämpi vaihtoehto. Kaksoismarkkinat ovat olleet jo alalla kauan; A- ja B-luokan tiloja on tarjolla.

Tarkastelun alueiden vuokrataso todettiin yleisesti alhaisemmaksi kuin seudulla keskimäärin. Kun toimitilan vuokrataso jää liian alhaiseksi, voitaisiin pohtia tilojen muuttamista johonkin toiseen käyttöön. Uudiskäyttö olisi lähinnä tilojen muuntaminen asuinkäyttöön (sekä rajoitetusti hoiva- taikka erityisryhmien asuinkäyttöön). Muuttamista rajoittavat kuitenkin rakennusmääräykset, jotka käytännössä ehkäisevät olemassa olevan rungon hyödyntämisen taloudellisesti järkevällä tavalla. Tämä johtuu siitä, että rakennusmääräykset edellyttävät korkeita laatu- ym. vaatimuksia asunnoille, esimerkiksi autopaikkojen suhteen. Mikäli rakennusmääräyksistä voitaisiin joustaa, varsinaisen asumistason kärsimättä, voitaisiin vanhojen toimitilarakennusten runkoja hyödyntää sellaisessa asumisessa, jossa esimerkiksi autopaikat eivät muodosta asumistarpeen ydintä. Esimerkiksi opiskelija-asunnot voisivat tulla kyseeseen. Vanhojen runkojen muuttaminen opiskelija-asunto käyttöön voisi tuottaa nopeasti ja edullisin kustannuksin vuokra-asuntoja pääkaupungin opiskelija-asuntopulan ratkaisemiseksi. Lisäämällä asuntojen määrää asemien läheisyydessä voidaan tukea yritystoiminnan edellytyksiä ko. alueilla. Tämä muodostuu kahdesta tekijästä: ensinnä asemien seuduille saadaan lisää asukkaita ja toisekseen tyhjillään olevat toimistorakennukset heikentävät alueen viihtyisyyttä ja asumisprofiilia. Sama vaikutus voidaan toteuttaa myös uudistuotannolla asemanseuduilla, joilla on mahdollisuus asuntojen täydennysrakentamiseen.

Haastatteluissa on nostettu esille se vaihtoehto, että voittoa tavoittelematon taho, kuten kaupunki, vuokraisi vanhoja toimitiloja kohtuullisella vuokratasolla. Tämä edellyttäisi kuitenkin, että kaupungilla olisi vuokrausorganisaatio, joka aktiivisesti hoitaisi näiden kohteiden vuokraamista ja toisekseen vuokrataso saattaisi kuitenkin jäädä niin alhaiseksi, että kaupunki ei voisi kattaa vuokratulolla peruskorjausinvestointeja. Tämä johtaisi siihen, että tilojen taso vähitellen heikkenee siten, että niiden uudelleenvuokraaminen voi muodostua hyvin haasteelliseksi. Lopulta tilat eivät käytännössä ole käyttökelpoisia. Tällainen toimintamalli ei siis käytännössä ole toimiva. Tästäkin näkökulmasta vanhojen toimitilojen muuttaminen asumiskäyttöön olisi tarkoituksenmukaisinta.

Seuraavassa on esitetty joitakin haastatteluissa kirjattuja ajatuksia toimitilojen omistukseen ja vuokraukseen liittyen:

- Toimitilojen omistajia ovat suuret eläkevakuutusyhtiöt, pankit ja kiinteis-

tösijoitusyhtiöt. Suuret omistajat vuokraavat tiloja isoina kokonaisuuksina, jolloin vuokramitoitus pienyrittäjille ei ole suotuisa – vuokramitoitus ei vastaa pienyrittäjien tilakysyntään. Yhden hengen yritys ei tarvitse palveluja, edullinen tila riittää. (sijoittajan näkökulma)

- Yritykset haluaisivat myös omistaa tontteja ja tiloja, joissa toimia ja tehdä investointeja liiketoiminnan kehittämiseksi. (yrittäjän näkökulma)
- Lähikaupan vuokranmaksukyky edellyttää edullista liiketilojen toteuttamista. Tämä toteutuu tontin myynnistä alkaen. Kauppa hankkii itse tontin ja sijoittajan, joka kilpailuttaa rakentamisen. (kaupan näkökulma)
- Kadunvarsitilat syntyvät asuntorakentamisen sivutuotteina, koska kaavoittajat edellyttävät ettei ensimmäiseen kerrokseen saa rakentaa asuntoja vaan liiketiloja. Rakennuttajat eivät halua näitä tehdä, koska eivät ole tuotteena helppo eteenpäin myydä. Ostajia ei löydy. Vuokralaisia löytyy helpommin. (rakennusyrityksen näkökulma)
- Kadunvarsiliiketilojen manageerausta kokeillaan Jätkäsaaressa, mikä voisi parantaa myös asemanseutujen liiketilojen vuokrausta.
- Hinnan merkitys ei ole niin suuri liiketila- ja kadunvarsiliiketiloja hankittaessa, näiden liiketilojen sijaintiin vaikuttavat enemmän markkina-alueen laajuus ja asiakasvirrat
- Pienille yrityksille on vähemmän tarjolla tiloja. Monet sijoittajat ovat miettineetkin sitä, että pitäisi tehdä pienteollisuustaloja, joissa vuokrataan yksiköitä. Tällaiset tilat voitaisiin siirtää halvemmille alueille, esim. Kontula, Mellunmäki. (sijoittajan näkökohta)
- Rakennusten käyttötarkoituksen muuttaminen esimerkiksi toimistoista asumiseen on hankalaa, koska on monia eri määräyksiä, invahissit yms. Olemassa olevaa rakennuskantaa on mahdotonta kehittää eteenpäin, ainoastaan erikoisasuminen on kannattavaa - Toimii, jos ei ole taloudellisia tavoitteita. (sijoittajan näkökohta)
- Kaupunki pystyy lisäämään alueiden toimeliaisuutta tukemalla yhteiskunnallisten yritysten sijoittumista alueille. Asemanseutuun tulisi laittaa rahaa uudisrakentamiseen; päiväkoteja, terveyskeskuksia. Keskus vähintään 20 000 neliötä, eikä rakenneta toimistosiipiä kolmanteen kerrokseen, ne eivät kannata
- Jos kaupunki sitoutuu ottamaan joitakin tiloista itselleen, se madaltaa sijoittajan riskiä (sijoittajan näkökohta).

5.4.2 Asemien omistus

Pääradan asemalaiturit ja Puistolan asemalla oleva kioski ovat Liikenneviraston omistuksessa.

Malmin aseman pohjoispään tilat ovat VR Konsernin omistuksessa, samoin kuin muut asemien rakenteet.

Vantaankosken radan ja metroasemien omistus on HKL:llä. Näiden asemien liiketilojen (kioskit ja kahvilat) vuokraamisessa ei omistajan mukaan ole ongelmia, vaikka vuokralaiset ainakin Pohjois-Haagan asemalla vaihtuvat usein. Metron asemien kioskitilat ovat yleisesti maahanmuuttajien vuokraamia. Niillä ei enää ole lipunmyyntivelvoitetta, koska automaatit korvaavat lipunmyynnin.

Haastattelujen perusteella nousi esiin, että Pasilan aseman kokemusten mukaan suuret asemien jalankulkuvirrat eivät välttämättä synnytä tai pidä yllä kannattavaa liiketoimintaa. Liiketilojen vuokraus on ollut hankalaa, tiloja on tyhjillään, eikä edes päivittäistavarakauppa ollut aluksi kannattavaa.

Asemien kehittämisessä osapuolina ovat kaupungin eri organisaatioiden lisäksi Liikennevirasto ja pääradan osalta VR Konserni. Hajaantunut omistajuus ja ylläpitovastuu saattaa vaikeuttaa asemien laatutason korjaamista ja ylläpitoa, kun yhtä vastuullista tahoa ei ole. Asemille sijoittuva liiketoiminta on pienimuotoista eikä pysty yksinään nostamaan asemanseutujen houkuttelevuutta. Tarvitaan yhteisiä toimintamalleja, mittareita ja seurantaa, joiden avulla tavoiteltavaa asemien laatutasoa voidaan ylläpitää. Myyrmäen ja Espoon keskuksen asemien kehittäminen yksityisen kiinteistönomistajan ja kaupungin yhteistyönä ovat hyviä esimerkkejä isompien asemanseutujen kehittämisessä.

Tavalliset muuntojoustoiset toimistotalot sopivat asemakeskuksiin parhaiten.
Toimistotilojen tarve on vaikeasti ennustettava nykytilanteessa (kevät 2011) vajaakäyttöasteen ollessa paikoin ennätyskorkealla.
Toimistotilojen kehityspotentiaali on rajallinen, vaikka liikenneyhteydet kehittyvätkin suotuisasti.
Mahdollisuuksia kehittää houkuttelevia kokonaisuuksia rajoittaa aseman seutujen pysäköintitilan ja uusien rakennuspaikkojen puute ja alueiden imago.
Kadunvarsiliiketilat tulisi keskittää aseman välittömään läheisyyteen, jotta ne voivat hyötyä asemien synnyttävistä jalankulkuvirroista
Liike- ja toimistotilojen omistajuuden keskittäminen helpottaa tilojen vuokrausta ja houkuttelevan palveluvalikoiman syntymistä.
Täydennysrakentamisen tuoma asukasmäärän kasvu voi lisätä päivittäistavarakaupan kysyntää niin, että syntyy uusia lähikauppoja tai nykyisiä tiloja ja palveluita voidaan laajentaa. Joillakin asemanseuduilla täydennysrakentaminen voi turvata nykyisten palvelujen säilymisen.

6 Ekotehokkuusvaatimukset ja yritysten sijoittuminen

6.1 Rakennukset ja toimitilat

Toimitiloihin kohdistuvia energiatehokkuus- ym. muita vaatimuksia kiristetään niin käyttäjien sijoittajien kuin rakentajienkin toimesta, minkä vuoksi kysyntä uusiin toimitiloihin kasvaa. Toimistotilan vajaakäyttö on merkittävä pääkaupunkiseudulla ja lisää uutta tilaa rakennetaan, joten vanhojen tilojen kysyntä on rajallista tästäkin syystä.

Kun rakennetaan uutta toimitilaa, ympäristösertifiointien (esim. LEED, BREEAM) merkitys korostuu. LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) on arvostettu kansainvälinen luokitus. LEED sertifikaatti voidaan myöntää kohteelle, jonka suunnittelussa, rakentamisessa ja energiataloudessa ympäristöarvot on huomioitu tiukkojen kriteerien mukaisesti (www.skanska.fi, 2011). Kauppakeskus Sello on saanut tällaisen sertifikaatin.

BReeAM-standardi "Building Research Establishment Environmental Assessment Method BREEAM" on rakennusten ympäristövaikutusten arviointijärjestelmä.

BREEAM hyödyttää sijoittajia, rakennusten käyttäjiä, rakennusyrityksiä sekä suunnittelijoita monin tavoin. Se innostaa innovatiivisiin rakentamisen ratkaisuihin. BREEAM on:

- työkalu, jonka avulla voidaan vähentää käyttökuluja sekä parantaa työskentely- ja elinoloja
- tunnustus rakennuksen alhaisesta ympäristökuormituksesta
- standardi, joka osoittaa yrityksen tai organisaation sitoutumista ympäristötavoitteisiin sekä
- säädöksiä tiukempi benchmark.

BREEAM:sta on käytössä eri versioita rakennuksen elinkaaren mukaisesti. Esimerkiksi uudisrakentamiseen, merkittäviin perusparannuksiin ja nykyisen toiminnan arviointiin on omat käytännöt. BREEAM-luokitus perustuu pisteytysjärjestelmään. Esimerkiksi toimitilojen käytön arvioinnissa pisteitä myönnetään mm. ympäristöasioiden huomioon ottamisesta, terveyttä ja hyvinvointia edistävistä käytännöistä, energiatehokkuudesta, liikennejärjestelyistä, vedenkäytöstä, materiaalitehokkuudesta sekä saastumisen ehkäisystä. (Gaia Group 2009, Kestäviä ratkaisuja toimitilojen rakentamiseen)

Uuden rakentamisessa vihreät arvot alkavat olla itsestään selvyyksiä, kun taas vanhojen rakennusten käytössä ekotehokkuus ei ole määräävässä asemassa. Vanhojen rakennusten ekotehokkuuden parantaminen vaatii investointeja, joiden tekeminen ei ole kaupallisesti kannattavaa. Vanhojen tilojen käyttötarkoituksen muutos esim. opiskelija- tai erityisryhmien asunnoiksi voi kuitenkin olla elinkaaren aikaisilta ympäristövaikutuksiltaan sekä taloudellisesti parempi vaihtoehto kuin rakennusten purkaminen ja uudelleen rakentaminen.

Sijoittajat, rakentajat ja loppukäyttäjät edellyttävät enenevässä määrin tietyn ympäristöstandardin mukaista rakentamista sen sijaan, että otetaan riski vanhan ekotehottomamman ja heikommin nykyisiä käyttöstandardeja vastaavan toimitilan kanssa.

Haastattelujen perusteella yritysten ja kaupan sijaintipäätöksissä ekotehokkuusvaatimukset jäivät toissijaisiksi. Tärkeämpää oli palvelualueen asukaspohja ja asiakasvirrat, näkyvyys ja saavutettavuus autolla, pysäköintipaikkojen saatavuus, muiden alueen yritysten ja palvelujen yhteensopivuus omaan toimintaan sekä merkittävästi myös toimintatilojen koko ja hinta.

Vanhan toimitilan vuokraaminen uuteen käyttöön on haasteellista ja toteutuva vuokrataso voi jäädä sinä määrin alhaiseksi, että sillä ei kateta peruskorjausinvestointeja. Vuokrataso joka tapauksessa on siinä määrin alhainen, että ainakaan ekotehokkuuden edellyttämiä investointeja on hyvin haasteellista saada katetuksi. Lisäksi ekotehokkuusvaatimukset laajenevat vaiheittain kattamaan myös jo olemassa olevat rakennukset, mikä tarkoittaa, että investointivaatimukset saattavat nousta niin korkeiksi, että ainoaksi tarkoituksenmukaiseksi vaihtoehdoksi jää sinänsä käyttökelpoisen rakennuksen purkaminen.

6.2 Liikenneverkko

Rakennusten sertifioinneissa kuljetus ja liikenne edustavat 8 % painotusta pisteytyksessä (Breeam) ja kestävä maankäyttö 24 % (LEED).

Rakentajat, yritykset tai kauppakeskukset, jotka tavoittelevat korkeinta luokkaa sertifioinneissa, kiinnittävät huomiota myös liikenneyhteyksiin ja mahdollisuuksiin saavuttaa kohde raideliikenteellä tai edistää pyöräilyä.

Haastattelujen perusteella yritysten sijoittumisessa raideliikenneverkko paransi enemmänkin alueen saavutettavuutta, raideliikenteen ekotehokkuus jäi toissijaiseksi yritysten arvostuksissa. Rakennusten ekotehokkuusvaatimukset menivät liikenteellisten vaikutusten edelle.

Lähes kaikki haastatellut tahot korostivat liityntäpysäköinnin järjestämisen tärkeyttä asemanseuduilla. Enemmän pysäköintijärjestelyt nähtiin lisäävän palvelujen houkuttelevuutta, mutta liityntäpysäköinti on myös osa ekotehokasta liikennejärjestelmää ja edistää autottoman kaupungin syntymistä. Tällä on myönteinen vaikutus ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamisessa.

6.3 Liikkumisen ohjaus

Liikkumisen ohjaus on Suomessa uutta ja vasta käynnistymässä pääkaupunkiseudun liikenne- ja ympäristöviranomaisten toimesta. Liikkumisen ohjauksessa yrityksiin halutaan vaikuttaa, jotta ne kiinnittäisivät huomiota työntekijöidensä työ- ja työasiointimatkojen kulkutapoihin tavoitteena liikenteen päästöjen vähentäminen.

Raideliikenneasemien läheisyydessä sijaitsevat yritykset voisivat jatkossa olla yhtenä kohderyhmänä, kun julkishallinto ja yritykset yhdessä toimien pyrkivät lisäämään liikkumisen ekotehokkuutta. Liikkumisen ohjauksen yleistyessä aseman seudut voivat tulevaisuudessa vetää puoleensa yrityksiä, joille ekotehokkuus nimenomaan työntekijöiden liikkumisen kannalta on tärkeää.

7 Asemanseutujen vetovoimaisuustekijät

7.1 Helsingin seudun työpaikkakeskittymien kehittyminen

Helsingin seudun toimistokeskittymistä vetovoimaisin on tällä hetkellä toimistotilojen käyttöasteen perusteella Leppävaara. Se on nopeimmin kasvava alue liikenteen solmupisteessä ja vetovoimainen myös uuden kauppakeskuskonseptin ansiosta.

Helsingissä erityisesti Herttoniemen ja Pitäjänmäen toimistokeskittymän tilat ovat suhdanneherkkiä. Tällä hetkellä tyhjää tilaa on paljon ja paineita asuntojen lisäämiseen Pitäjänmäen alueelle. Kaupunkikuvallisesti Pitäjänmäki on jäänyt uuden Leppävaaran varjoon.

Kalasatamaan suunnitellaan asumista, kaupan palveluja ja toimistoja sekä julkisen sektorin palveluja. Myös Jätkäsaaren kehittyminen tuo uusia työpaikkoja kantakaupungin alueelle.

Itämetron suunta on toistaiseksi vetovoimainen asuinalue, mutta se ei ole houkutellut yrityksiä. Muuttaako Östersundomin metro alueen vetovoimaisuutta, riippuu paljolti siitä, millaista maankäyttöä ja millaista kaupunkirakennetta sinne toteutetaan. Yritystoiminnan vetovoimaisuuden lisäämiseksi alueen suunnittelussa voisi kuulla kiinteistösijoittajia ja yrityksiä mahdollisimman aikaisessa suunnitteluvaiheessa, jotta erilaisia toimintaedellytyksiä ja tärkeitä vetovoimaisuustekijöitä ei tiedostamatta rajoitettaisi kaavoituksessa ja asemien toteuttamisessa tehtävillä ratkaisuilla.

Keski-Pasilaan suunniteltu suuri toimistotilan määrä heikentää muiden radanvarsien potentiaalia palveluiden ja yritysten sijoittumiselle, koska sillä on keskeinen sijainti. Alueelle sijoittuvien toimintojen saavutettavuus kaupungin sisällä, seudulla ja laajemminkin on erittäin kilpailukykyinen kantakaupunkiinkin nähden. Keski-Pasilan toteutuessa keskusta-alue laajenee ja siirtyy pohjoisemmaksi, millä saattaa olla toisaalta vaikutusta läheisten asemanseutujen houkuttelevuuteen esimerkiksi niille yrityksille, jotka tukeutuvat suuriin toimistokeskittymiin, mutta eivät pysty maksamaan keskustan hintatasoista vuokraa.

Helsingin ulkopuolella Keilaniemi ja Aviapolis kehittyvät edelleen vetovoimaisina toimistokeskuksina.

Edellä esitetyn perusteella seudun työpaikkojen kehitys tulevaisuudessa ei kohdistu tarkasteltaville asemanseuduille ja voi jopa heikentää niiden kilpailukykyä entisestään. Uudet toimitilat houkuttelevat yrityksiä enemmän kuin vanhat, jotka jäävät B-luokkaan. Niille on kysyntää vain lähinnä pienemmillä yrityksillä, joiden sijoittumisessa vuokratasolla on muita tekijöitä suurempi merkitys. Suuremmat työnantajat hakevat henkilökunnan liikkuvuuden ja työn saavuttavuuden kannalta arvioituna sijainniltaan hyviä paikkoja, joissa myös pysäköintimahdollisuudet ovat riittävästi otettu huomioon ja ovat valmiita maksamaan kohtuullista ja markkinaehtoista vuokraa toimitiloistaan.

Liikenneverkon kehittyminen enemmän raidepainotteiseksi vahvistaa kuitenkin tarkasteltavien alueiden saavutettavuutta lentokentän ja poikittaisliikenteen sektorissa (Kehärata ja Raidejokeri). Metroverkon laajeneminen itään ja länteen vahvistaa seudun rannikkoaluetta ja vaikuttaa lähinnä Mellunmäkeen ja Kontulaan.

Keskeisintä asemanseutujen toimintaedellytysten osalta on, että toiminnot pyritään keskittämään aseman välittömään läheisyyteen. Kaupallisen toiminnan onnistumiselle on tärkeätä, että julkiset palvelut sijoittuisivat kaupallisten palveluiden yhteyteen. Tällöin asemanseuduista muodostuisi ikään kuin kyseisen alueen kyläkeskuksia, joiden läpi kuljetaan esimerkiksi töihin ja josta hankitaan palveluita sekä tehdään päivittäisostoksia ja hoidetaan muita päivittäisiä asioita. Julkisten palveluiden sijoittaminen kaupallisten palveluiden yhteyteen alentaa alueen kehittämisen sijoittamiskynnystä.

7.2 Yritysten tarpeet

Pääkonttorien houkutteleminen tarkasteltaville asemanseuduille ei ole hedelmällinen tarkastelukulma, sillä ne vaihtavat paikkaa kymmenen vuoden tähtäimellä ja arvostavat näkyvyyttä sekä uusia tiloja. Sen sijaan asemanseutujen toimitilat soveltuvat paremmin pienemmille yrityksille tai alue- ja lähipalveluita tarjoaville yrityksille. Joukkoliikenteen hyvien yhteyksien näkökulmasta asemanseudut voivat houkutella myös työvoimavaltaisia yrityksiä, joiden työntekijöille joukkoliikenteen yhteydet ovat tärkeämmät kuin esimerkiksi autojen pysäköintipaikkojen saatavuus.

Asemanseutujen houkuttelevuuden lisäämiseksi alueiden ja toimitilojen suunnittelussa olisi haastattelujen perusteella hyvä ottaa huomioon seuraavat yritysten tarpeet:

- Tilojen tulee olla monikäyttöisiä ja muunneltavia, jotta ne soveltuvat eri kokoisille yrityksille. Yrittäjät eivät ole halukkaita maksamaan vuokraa tilasta, jolle ei ole tarvetta.
- Kaupungin tulisi keskittää myös pienet liike- ja toimistotilat. Näin niille syntyy paremmin markkinat. Jos tilat hajautetaan, synergiaetuja ei synny eikä toimintaa saada kannattavaksi. Keskittäminen on luontevaa aseman välittömässä läheisyydessä, jossa asiakkaita liikkuu.
- Toimitilojen mitoitus on tärkeä kysymys, erikoisliikkeet ovat yleensä pieniä, eivätkä edes halua ottaa liian isoja tiloja vastaan. Päivittäistavarakauppa vaatii tapauksesta riippuen joko alle 400 m²:n tai lähes 2000 kerrosneliömetrin tilat. Tässä aukioloaikasäännöt vaikuttavat tilanteeseen. Alle 400 m²:n myymälä on luonteeltaan täydennysostospaikka.
- Pienimmät liiketilat ovat 50–60 neliöstä eteenpäin. Suurin osa erikoiskaupasta asettuu 100 neliön liikkeisiin. Kultasepänliikkeet ja optiikat ovat pieniä. Vaatekaupat ovat isompia, 200–

400 neliöön. Isoilla ketjuilla on 600–1000 neliön liikkeitä.
- Monet yritykset kuuntelevat toimitilojen valinnassa tärkeintä voimavaraansa eli henkilöstöä, sijoitutaan henkilöstön toiveiden mukaisesti. Tämä on hyvän työvoiman saannin edellytys.

Työpaikkojen määrissä katsottuna Pohjois-Haaga ja Malmi kiinnostavat sijoittajia.

Yrittäjät ovat huolissaan teollisuustilojen katoamisesta Helsingistä. Myös työpajatilalle olisi kysyntää. Tapanilan ja Puistolan asemanseudun lähettyvillä ja metron vaikutusalueella olisi parhaat mahdollisuudet vastata tähän tarpeeseen.

Yritysten sijoittumiseen vaikuttavista tekijöistä nousivat haastatteluissa esiin seuraavat seikat:
- Tärkeimmät tekijät ovat suurempien yritysten osalta näkyvyys, saavutettavuus ja työntekijöiden saatavuus (työmatkayhteydet ja liikkumisen hinta) ja pienempien osalta hinta
- Yritysten sijoittumispäätöksissä painottuivat kilpailutekijät saman alan toimijoiden kesken, saavutettavuus sekä julkisella liikenteellä että henkilöautolla
- Alueen palvelutarjonnalla on merkitystä, palvelut vetävät toisiaan puoleensa
- Saman alan yrittäjät vetävät puoleensa toisiaan
- Päänavaajina alueen vetovoimaisuudelle ovat kauppakeskukset tai toimitilojen osalta veturiyritykset
- Esikaupungit ovat kiinnostavia lähinnä lähipalveluja tarjoavien yritysten näkökulmasta (huolto, ym. talotekniikkaan, isännöintiin liittyvät palvelut, kampaamot, suutarit jne.)

7.3 Kaupunkitilan laatu

Haastattelun perusteella kaupunkitilan laatu vaikuttaa osaltaan merkittävästi siihen miten vetovoimaisiksi alueet mielletään yritysten sijoittumispaikkoina. Yritykset peilaavat omaa brändiään alueen imagoon, liikenneyhteyksiin, alueen profiloitumiseen asuin- tai työpaikka-alueena. Alueesta muodostuu kuva myös kaupunkitilan ja ympäristön siisteyden ja viihtyisyyden kautta.

Haastateltavat olivat yksimielisiä siitä, että ympäristön viihtyisyyteen täytyy panostaa, vaikka yksittäisenä tekijänä sillä ei sinänsä olisikaan vaikutusta yritysten sijoittumispäätöksiin. Hoitamaton ja suttuinen ympäristö ei vedä asiakkaita puoleensa, eikä vastaa suurempien yritysten vaatimuksia toimistojensa ympäristöä (sisääntulo) ajatellen. Kaikilla laatutekijöillä on suuri merkitys erityisesti kaupan kannalta.

Kaupunkikuvan muodostumiseen vaikuttaa myös tekijät, joihin suunnittelun yksityiskohdilla tulisi paneutua jatkossa asemanseuduilla. Julkisivujen avautuminen luontevien jalankulkuyhteyksien suuntaan parantaa alueen vetovoimaa. Kaupan kannalta jalankulkuyhteyksillä ja niiden laadulla on suuri merkitys. Viihtyisyydellä tavoitellaan asiakkaiden viipymistä asemanseudulla pidempään kuin itse matkustaminen vaatii. Palvelujen tiivistämisellä aseman jalankulkuvirtojen yhteyteen lähelle toisiaan saavutetaan myös se edut, että niiden puhtaanapito on helpompaa ja tehokkaampaa.

Aseman seutujen kaupunkitila ja ympäristö ovat harvoin niin laadukkaita, että se lisäisi niiden houkuttelevuutta. Itse asemalaiturit ja asemiin liittyvät rakenteet ovat alttiita ilkivallalle, joten niiden kunnossa- ja puhtaanapito vaatisi tavallista suurempaa satsausta kaupungilta ja asemien ylläpitäjiltä. Ylläpitovastuu jakaantuu pääradan asemien osalta usean toimijan kesken (liikennevirasto, VR Yhtymä ja kaupunki) ja muiden asemanseutujen osalta kaupungin eri hallinnon alojen välille (HKL, HKR, Kiinteistötoimi).

Asemien aktiivinen huolenpito nähtiin haastattelujen perusteella tärkeäksi, kaikilla laatutekijöillä (esim. valaistus, esteettömyys, järjestetty pyöräpysäköinti) on vaikutusta alueen imagoon ja sitä kautta niiden houkuttelevuuteen. Tämä pätee erityisesti asumiseen ja kaupallisiin palveluihin.

On havaittu, että välittömästi aseman vierellä sijoittuvien asuntojen hintataso on alhaisempi kuin 500-600 metrin kehällä asemasta. Välitön asemanläheisyys koetaan epäviihtyisäksi ja turvattomaksi, kun taas kävelyetäisyydelle sijoittuvat asunnot hyötyvät hyvien liikenneyhteyksien olemassaolosta ilman aseman välittömän läheisyyden tuomaa huonompaa imagoa.

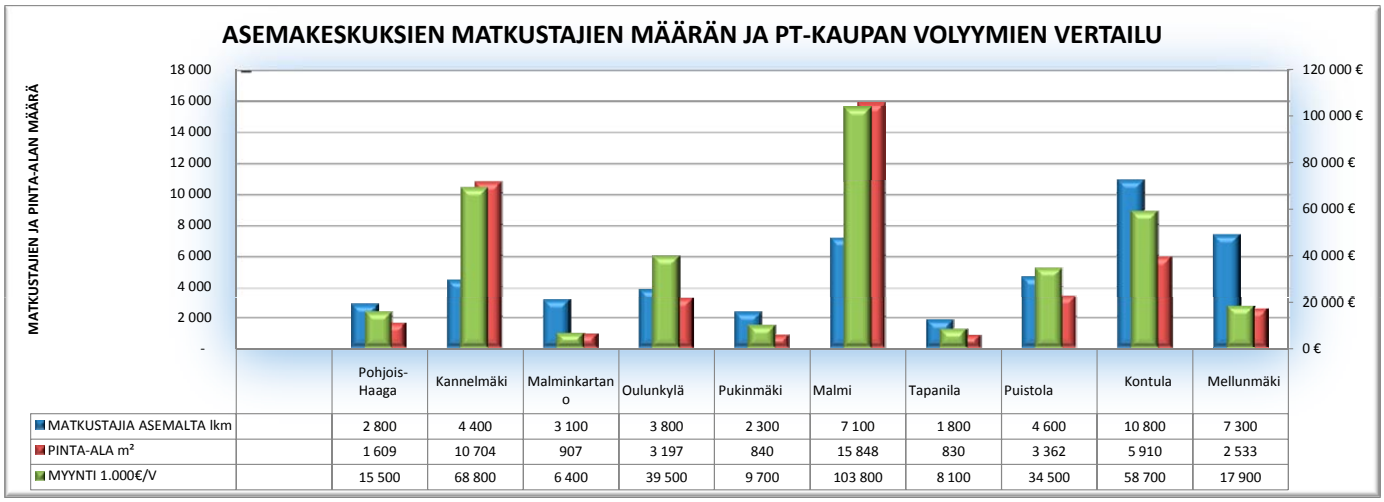
7.4 Kauppapaikkakriteerit

Asemanseutujen päivittäistavarakaupan pinta-alaa ja vuosittaista myyntiä on verrattu keskenään kuvassa 23. Kuvassa on esitetty myös matkustajamäärät asemittain (nousut/vrk). Vertailu osoittaa, että Mellunmäen asema on muita enemmän läpikulkupaikka. Kannelmäen ja Malmin kaupan volyymin suuruus erottuu selkeästi muista ja johtuu alueelle sijoittuneista kaupan suurista yksiköistä. Oulunkylä ja Puistola erottuvat matkustajamääriin ja myyntipinta-alaan nähden isolla myyntipotentiaalilla.

Asemanseudut kiinnostavat päivittäistavarakauppaa kaikissa kaupan ryhmissä. Kaupan sijoittuminen liikenteellisiin solmukohtiin on aina ollut kaupan kannalta tavoiteltavaa.

Myymälän toteutettavissa oleva pinta-ala on erilaisille konsepteille määräävä ja usein rajoittava tekijä. Asemanseutujen kaavoissa tulee olla vapaampi mitoitus kaupan koolle, kaikki kaupat eivät voi toimia vain täydennysostopaikkoina.

Rakentamisen hinta on kauppatyypistä riippuen joko aivan ratkaiseva tai ei aivan määräävä tekijä. Pienten täydennysostopaikkojen vuokranmaksukyky saattaa paikasta riippuen olla huomattavasti alhaisempi kuin täyden sortimentin supermarketilla. Hinnanmuodostus muo-



	Pohjois-Haaga	Kannelmäki	Malminkartano	Oulunkylä	Pukinmäki	Malmi	Tapanila	Puistola	Kontula	Mellunmäki
MATKUSTAJIA ASEMALTA lkm	2 800	4 400	3 100	3 800	2 300	7 100	1 800	4 600	10 800	7 300
PINTA-ALA m²	1 609	10 704	907	3 197	840	15 848	830	3 362	5 910	2 533
MYYNTI 1.000€/V	15 500	68 800	6 400	39 500	9 700	103 800	8 100	34 500	58 700	17 900

Kuva 23. Asemanseutujen matkustajamäärien, kaupan pinta-alan ja myynnin vertailu. Lähteet: HSL, AC Nielsen, SeutuCD

dostuu hyvin erilaiseksi riippuen siitä, pääseekö kauppa vaikuttamaan kohteen suunnitteluun, urakkakilpailuun ja loppusijoittajan hakemiseen.

Asemanseuduilla kauppapaikan valintaan vaikuttaa ensimmäiseksi lähialueen väestömäärä ja siitä laskettavissa oleva ostovoimapotentiaali, alle 5 000 asukkaan potentiaali rajoittaa kaupan kokoa merkittävästi. Yli 500 metrin jalankulkuetäisyydet ovat osoittautuneet liian pitkiksi asiakkaiden kannalta.

Muita sijoittumiseen vaikuttavia tekijöitä:

- Liityntäpysäköinnin riittävä kapasiteetti ja sijoittuminen ovat tärkeitä suunnittelussa huomioon otettavia seikkoja. Pysäköinti ei saisi olla maksullista.
- Muiden palvelujen, myös julkisten, keskittäminen parantaa kauppapaikan vetovoimaa ja tekee alueesta elävän.
- Myymälän mikrosijainti asiakasliikennevirtojen suhteen on erittäin tärkeää, liikkeen on sijaittava asiakkaan kannalta loogisimman kulkureitin varrella.

Erityisesti tarkasteltavista alueista Kontulasta, Oulunkylästä, Malminkartanosta ja Puistolasta löytyy potentiaalia kaupan uudiskohteille, mikäli asuntorakentaminen toteutuu kaavavarantojen mukaisesti.

7.5 Matkaketjut

Asemat ovat liikkumisen solmupisteitä. Niille tullaan kävellen, pyörällä, henkilöautolla tai liityntäbussilla. Aseman läheisyydessä liikkuu ihmisiä, jotka ovat palvelujen potentiaalisia asiakkaita. Esikaupunkien renessanssihankkeessa yhtenä tavoitteena on hyödyntää asemanseutujen maankäytön tehostamisen tuomat mahdollisuudet verkostoituvan kaupunkirakenteen vahvistamisessa. Poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien ja raideliikenteen verkon kehittäminen lisäävät matkaketjujen sujuvuuden tarvetta, koska liikkuminen joukkoliikenteessä perustuu entistä enemmän vaihtoihin tai liityntämatkoihin asemanseuduille.

Raideliikenteen vetovoimaa voidaan lisätä, kun matkaketjujen toimintaedellytykset ovat hyvät. Liityntäpysäköintipaikat etenkin pyörille on oltava lähellä laitureita, turvallisia ja helppokäyttöisiä.

Jotta sujuvat matkaketjut edistäisivät liiketoimintaa, luontevat ja vetovoimaiset jalankulkuyhteydet tulee toteuttaa niin, että niillä kulkijan on helppo pysähtyä ja hyödyntää asemanseudun palveluja. Liityntäpysäköintipaikkojen sijoittaminen kaupan yhteyteen edistää sekä matkaketjun toimivuutta että liiketoimintaa.

Haastatteluissa nousi henkilöautojen liityntäpysäköinnin järjestäminen selkeästi tärkeämmäksi tekijäksi kuin muut matkaketjuihin liittyvät tekijät. Jalankulkuyhteydet olivat tärkeällä sijalla kaupan vastauksissa.

7.6 Pysäköinti

Pääosalla toimijoista pysäköinnillä on erittäin suuri merkitys yritysten sijoittumispäätöksissä. Riippuu yritysten toimitilasta ja koosta, miten paljon asiakas- ja työntekijöiden pysäköinnille on tarvetta. Yritysten sijoittumisessa punnitaan pidetäänkö esimerkiksi sijaintia keskustapalvelujen piirissä tärkeämpänä kuin pysäköintiä. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella olevat alueet eivät poista kaupalta ja toimistoilta riittävän pysäköintitilan tarvetta.

Yrittäjien mielestä pysäköinnin on oltava ilmaista ja pysäköintitilaa tulee olla riittävästi palveluiden lähellä. Pysäköinnin aikarajoituksilla voidaan säädellä pysäköintipaikkojen riittävyyttä erityisesti erityiskaupan näkökulmasta tarkasteltuna. Pysäköinnin tarve ei erikoiskaupalla ole niin suuri kuin päivittäistavarakaupalla. Menestymisen edellytykset erikoiskaupalla perustuvat enemmän asukaspohjaan, ei niinkään liikennevirtoihin.

Vuoroittaispysäköinti asukkaiden ja toimistojen välillä nähtiin haastatteluissa toteuttamiskelpoisena vaihtoehtona, kun edullisen pysäköintitilan riittävyydestä on pulaa. Sen sijaan asuntojen ja kaupan vuoroittaispysäköinti ei ole toimiva ratkaisu.

Huoltoliikenteen ja pysäköinnin järjestäminen asemanseutujen asuntokaduilla on huonoa yritystoiminnan näkökulmasta.

Esikaupunkien asemanseutujen keskusta-alueita löyhemmät pysäköintinormit esim. Pukinmäessä voisi olla vahvuus muihin Helsingin toimistokeskittymiin verrattuna ja keino houkutella yrityksiä, joille riittävä pysäköintitila on sijoittumisen kannalta merkittävässä asemassa.

7.7 Liityntäpysäköinti

Liikennejärjestelyjen kehittämistarpeena nousi haastatteluissa voimakkaimmin esiin liityntäpysäköinnin nykyistä parempi järjestäminen. Liityntäpysäköinti edistäisi raideliikenteen houkuttelevuutta ja toisi lisää käyttäjiä joukkoliikenteeseen. Liityntäpysäköinnin järjestäminen tarkasteltavien ratojen varrella kauempana sijaitsevilla asemilla laajentaisi myös tarkasteltavien asemien saavutettavuusaluetta.

Liityntäpysäköinti raideliikenteen asemilla parantaa aseman läheisyyteen sijoittuvien yritysten toimintaedellytyksiä, kun samalla pysäköinnillä asukkaat voivat hoitaa päivittäisasioinnit asemaan ja liityntäpysäköintialueeseen kiinteässä yhteydessä olevassa palvelukeskittymissä.

Liityntäpysäköinnin rahoitus on suuri kysymys, johon tarvitaan ratkaisua. Hyviä esimerkkejä julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöstä pysäköinnin järjestämisessä on Ruoholahden ja Herttoniemen kauppakeskuksissa. Myös Myllypurossa toteutetaan järjestelyä, jossa kaupunki maksaa kaupan yhteyteen rakennettavan liityntäpysäköintitilan investointi- ja käyttökustannuksista.

Liityntäpysäköinti tulisikin yhä enenevässä määrin järjestää kaupungin ja ratojen osalta valtion ja yksityisen sektorin yhteishankkeena, jossa esim. kaupan kiinteistöille annettaisiin rakennusoikeutta sitä vastaan, että ne samalla toteuttavat liityntäpysäköintipaikat. Martinlaakson asemanseutua ja kauppakeskusta kehitetään tällä periaatteella.

Liityntäpysäköinnin järjestämisessä on otettava huomioon myös pysäköintilaitosten turvallisuus. Vuosaaren Mosaiikkitori on jouduttu sulkemaan ilkivallan takia. Pysäköintioperaattori poistaa turvattomuusongelmaa, mutta aiheuttaa kustannuksia. Liityntäpysäköinti halutaan pitää maksuttomana, mutta matkakortilla maksettava alhainen maksu voi osaltaan taata, että liityntäpysäköintipaikat säilyvät niille varatussa käytössä.

Asemien profilointia tehtäessä tulee valita erityisesti ne asemat, joissa liityntäpysäköintiä voidaan kehittää. Liityntäpysäköinnin ohjaaminen tietyille alueille tukee alueen kaupallista kehitystä. Malmi, Oulunkylä, Puistola, Pukinmäki ja Mellunmäki ovat potentiaalisia paikkoja, joissa liityntäpysäköintiä voidaan kehittää yhteistyössä kaupan kanssa.

Suositellaan selvitettäväksi, onko mahdollista kehittää Pukinmäkeen liityntäpysäköintiä sekä radan itä- että länsipuolelle.

Kauppa asemakeskuksissa

- Kiinnostava sijaintipaikkana kaikille päivittäistavarakaupan ryhmille
- Vilkkailla asemakeskuksilla tarvetta myös pienille erikoisliikkeille
- Nykyinen päivittäistavaramyymälämitoitus ei nykykonsepteille aina riittävä. Tapauskohtaisesti kauppa ilmaisee halunsa laajentua tai vaihtaa paikkaa alueella. Tämä pitäisi hoitua neuvottelujen ja tiedottamisen kautta.
- Kaksi tai kolme pientä markettia ei riitä tyydyttämään asiakkaiden ostotarpeita, mutta kaksi supermarkettia on taas usein liikaa. Kukaan ei halua toimia vain täydennysostopaikkana! Tässä tilanteessa kilpailu ratkaisee ja yleensä asiakkaiden valinta määrittää lopputuloksen.
- Paikallinen ostouskollisuus saadaan aikaan vain riittävällä tarjonnalla

Kadunvarsiliiketilat asemakeskuksissa

Oikea sijainti ratkaisee:

- Kadunvarsien liiketiloja tulisi sijoittaa vain luontaisten ja vilkkaiden jalankulkureittien varrelle
- Asuintalojen kadunvarsiliiketilat joutuvat usein muuhun kuin kaupan tai palvelujen käyttöön

Liikennevirrat ja liiketoiminta:

Jotta sujuvat matkaketjut edistäisivät liiketoimintaa, luontevat ja vetovoimaiset jalankulkuyhteydet tulee toteuttaa niin, että niillä kulkijan on helppo pysähtyä ja hyödyntää asemanseudun palveluja. Liityntäpysäköintipaikkojen sijoittaminen kaupan yhteyteen edistää sekä matkaketjun toimivuutta että liiketoimintaa

Toteutuminen:

- Haastattelujen perusteella asemanseutujen kehittämisvastuu ja julkisen tilan parantamisen rahoitus on kaupungilla
- Alueella toimivien ja sinne sijoittuvien yritysten toiveet ja näkökannat toivottiin otettavaksi huomioon mahdollisimman aikaisessa kaavoitusvaiheessa
- Rakennus- ja kiinteistösijoittajat ovat valmiita osallistumaan asemanseutujen kehittämiseen, mikäli heille tarjotaan riittävät toimintaedellytykset toteuttaa omia suunnitelmiaan sekä harjoittaa kannattavaa liiketoimintaa
- Suositus on, että asemanseudut luokitellaan toimitilakehitettäviin ja hyvän asumisen asemanseutuihin. Valittuja asemanseutuja tarkastellaan erikseen yhteistyössä niiden toimijoiden kanssa, joilla on tavoitteita alueen kehittämisen suhteen lyhyellä aikajänteellä. Lähtökohtana kehittämisessä tulee olla sekä yksityisten että julkisten palvelujen tarpeet tilojen sijoittumiselle, saavutettavuudelle ja ympäristön laadulle

8 Asemanseutujen kehittämisperiaatteet

8.1 Yleistä

Asemat ovat vilkkaita paikkoja, joiden kautta ihmiset kulkevat, mutta suuretkaan matkustajavirrat eivät välttämättä luo yksinään kannattavaa liiketoimintaa asemanseuduilla.

Asemanseutujen yritystoiminnan kannalta ne tulisikin rakentaa tiiviiksi palvelujen keskittymäksi, jossa kaikki palvelut olisi saavutettavissa lyhyellä kävelyetäisyydellä asemalaitureilta. Kävelyetäisyyttä voidaan lyhentää vetovoimaisilla jalankulkuympäristöillä ja innovatiivisilla ratkaisuilla kuten pyöräparkit tai sähkökäyttöiset liikkumisvälineet, mikäli liiketilojen tiivistämismahdollisuuksia ei välittömästi aseman läheisyydessä ole.

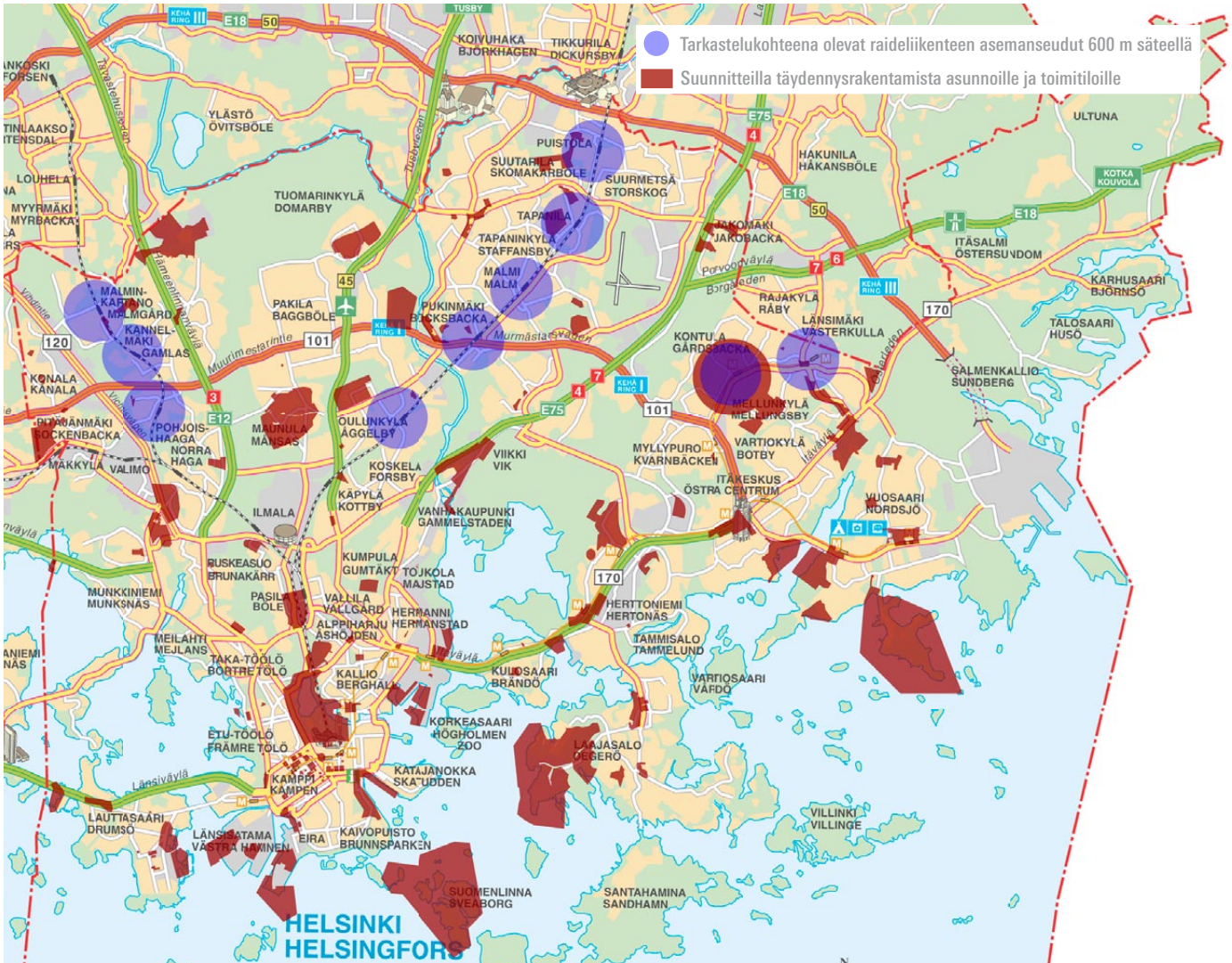
Useille asemanseuduille voisi väestöpohjan perusteella syntyä alue, joka palvelee ympäröivää esikaupunkialuetta ostoskeskuksen idealla. Asiakkaat olisivat pääosin lähistöllä asuvat tai työssäkäyvät.

Haastateltavat esittivät, että alueita kannattaa lähteä kehittämään asuntorakentamisen kautta tai jo olemassa olevasta palvelurakenteesta lähtien (esim. Malmi). Asemien päälle rakentaminen on kallista, eikä ole kannattavaa esikaupunkien mittakaavassa.

Asemanseutujen kehittämisessä eri toimijoiden voimavarojen yhdistämistä toivotaan niin, että saadaan riittävän vahva, monipuolinen ja keskitetty palveluvalikoima mahdollisimman tiiviisti asemaan kytketyksi. Sekä yksityisten ja julkisten lähipalvelujen sijoittaminen kehitettäville ja tiivistettäville asemanseuduilla samoihin tai viereisiin kiinteistöihin sujuvien jalankulkuyhteyksien varaan lisää kysyntää niin sijoittajien, rakentajien kuin kaupankin näkökulmasta. Esimerkiksi liikuntakeskusten tiloista on puutetta (500 m2). Asemanseutujen tavoitettavuus on hyvä ja liikuntakeskukset sopisivat elävöittämään asemanseutuja iltaisin ja viikonloppuisin, kun toimistot hiljenevät.

Tässä selvityksessä korostui selkeästi se, että esikaupunkien asemanseudut tulee profiloida niiden nykyisen elinkeino- ja väestörakenteen pohjalta ja perustaa kehittämistoimet kunkin aseman luontevaan profiiliin seudun kaupunkirakenteessa.

Seuraavassa on esitetty asemakohtaisesti haastattelujen perusteella muodostunut kuva asemanseutujen nykyisestä profiilista, aseman rooli liikennejärjestelmässä sekä tärkeimmät kehittämisperiaatteet asemien profiloinnin pohjalta.



Puistolan ostari kuvattu asemalta länteen.

8.2 Puistola

Alueen profiili

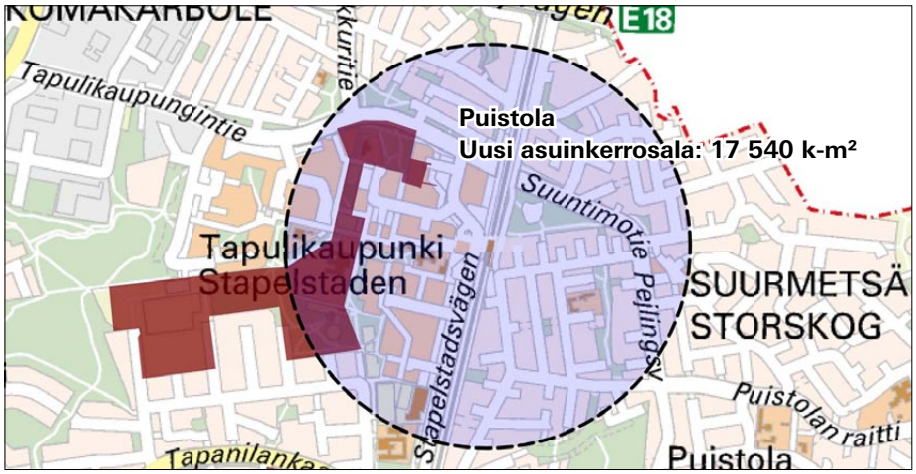
Puistola on enemmänkin lähiö, jonka joukkoliikennepalvelut hoidetaan pääosin junaliikenteellä. Aseman ympärille on kehittynyt pieni palvelualue. Alueen työpaikat ovat suurimmaksi osaksi julkista palvelua.

Puistolan aseman suunnittelussa ei ole toteutettu selkeää visiota siitä, miten asemanseudun tulisi palvella yrityksiä ja kauppaa. Tämä on johtanut esimerkiksi siihen, että liityntäpysäköintiin ei ole kunnolla varauduttu.

Puistolan asemanseudulla on kaavoitettua varantoa asumiseen noin 18 500 k-m² ja toimitilaa 27 000 k-m² (Seutu-cd/Ramava2010). Lisäksi suunnitteilla on noin 17 540 k-m² täydennysrakentamista asunnoille (Kaupunkisuunnitteluvirasto).

Ostari kuvattuna Maatullinaukiolta itään. Kuva: Hannele Koivuniemi

Puistolan asemasta 600 m säde. Suunnitteilla täydennysrakentamista asunnoille ja toimitiloille



Uudempia rakennuksia Tapuliaukion pohjoispuolella.

Graffiteja ja pyörätelineitä aseman tunnelissa.

Puistolantanhuan puolen auto- ja pyöräparkki.

Liikenneyhteydet

Puistolassa pysähtyvät I, K, N ja T junat. Vuoroväli on arkipäivisin 8-12 minuuttia. Matka-aika keskustaan on 16–19 minuuttia. Kehäradan valmistuessa junien vuoroväli tihenee ja saavutettavuus paranee, kun muodostuu suora junayhteys lentoaseman kautta Vantaankosken radalle. Puistolan asema on seisaketyyppinen.

Liityntäpysäköintiin on autopaikkoja 305 kpl ja pysäköintiaika on 24 tuntia. Pyöräpaikkoja alueella on noin 360.

Tavoitetila

Puistolaa kehitetään erityisesti asuinalueena. Mikäli alueen profiilia halutaan nostaa, on elinympäristöön ja viihtyisyyteen panostettava. Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen tukee myös junaliikenteen käytön lisäämistä ja sitä kautta aseman seudun vilkastumista. Asemanseudun kaupallisia edellytyksiä tulisi kehittää yhdessä siihen halukkaan yksityisen tahon kanssa. Samalla pyritään ratkaisemaan liityntäpysäköinnin parantamismahdollisuudet.

Pitkällä tähtäimellä työpaikkarakentamista voidaan kehittää, jos pääradan raidevarauksista voidaan luopua Lentoradan rakentumisen myötä. Nykyiset lisäraidevaraukset pääradan varrella ovat este maankäytön kehittämiselle kaikilla pääradan asemanseuduilla. Jos raidevaraus voidaan tulevaisuudessa vapauttaa tuottavaan käyttöön, myös muut kuin toimistorakennukset tulee ottaa tarkasteluun.

Puistolantanhua itään.

Näkymä aseman länsipuolelle.

8.3 Tapanila

Alueen profiili

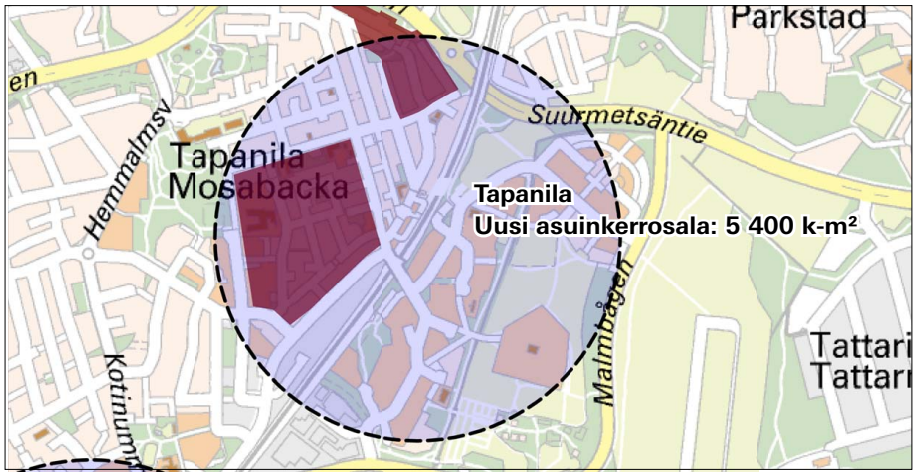
Tapanila on arvostetuimpia pientalovaltaisia asuinalueita pääradan varrella. Asuntokanta on vanhaa puutaloidylliä.

Alueen palvelurakenne on julkista palvelua. Potentiaalia nähdään torikaupalle, mutta muuten Tapanilan vanhan raitin palvelut ovat hävinneet.

Tapanilan asemanseudulla on kaavoitettua varantoa asumiseen noin 16 800 k-m² ja toimitilaa 32 900 k-m² (Seutu-cd/Ramava2010). Lisäksi suunnitteilla on noin 5 400 k-m² täydennysrakentamista asunnoille (Kaupunkisuunnitteluvirasto).

Näkymä aseman suunnasta Päivöläntielle.

Tapanilan asemasta 600 m säde. Suunnitteilla täydennysrakentamista asunnoille ja toimitiloille



Tapanilan asema etelään päin.

Liikenneyhteydet

Tapanilassa pysähtyvät I, T ja N junat, vuoroväli on noin 15–20 minuuttia. Matka-aika keskustaan on 17 minuuttia.

Kehäradan valmistuessa junien vuoroväli tihenee ja saavutettavuus paranee, kun muodostuu suora junayhteys lentoaseman kautta Vantaankosken radalle.

Tapanilan asema on luonteeltaan seisake. Autopaikkoja liityntäpysäköintiin on 137 kpl ja pysäköintiaika on 24 tuntia. Pyöräpaikkoja alueella on noin 90.

Tavoitetila

Tapanilaa kehitetään asuinalueena ja sen identiteettiä puutalokaupunkina vahvistetaan.

Raideliikenneyhteys tukee asukkaiden ympäristöystävällistä liikkumista, mitä parannetaan lähiympäristön jalankulku- ja pyöräilyverkon sekä liityntäpysäköinnin kehittämisellä.

Aseman vetovoimaisuutta voidaan parantaa suunnittelemalla esimerkiksi asukas- tai yrittäjäyhdistysten kanssa yhteistyössä asemanläheisyyteen kyläkeskusmainen tori tai kuja, joka tarjoaa lähialueen asukkaille esim. torikauppaan, perinnerakentamiseen ja luomuruokaan keskittyvälle toiminnalle sopivaa tilaa. Tuetaan kaupungin käytettävissä olevin keinoin työpajojen, esim. entisöijien ja puuseppien, sijoittumista kehitettävään kyläkeskukseen.

Fallkullan uuden asuinalueen rakennuksia.

Liityntäpysäköinti Malmin kauppatien varressa.

8.4 Malmi

Alueen profiili

Malmi on aluekeskus, jossa on hyvä palvelustruktuuri, kohtuullinen matka lentokentälle ja helppo kulkea moneen suuntaan. Kysyntää löytyy monipuolisille palveluille. Malmilla on paljon pienyrityksiä ja hyvin julkisen palvelun tarjontaa. Erikoisliikkeiden on helpompi hakeutua Malmille, koska siellä on valmiiksi jo palvelutarjontaa. Malmin edelleen kehittämiselle löytyy potentiaalia, koska lähistöltä puuttuu vastaavan tarjontaluokan alueita, kauppakeskus Jumbo on lähimpänä.

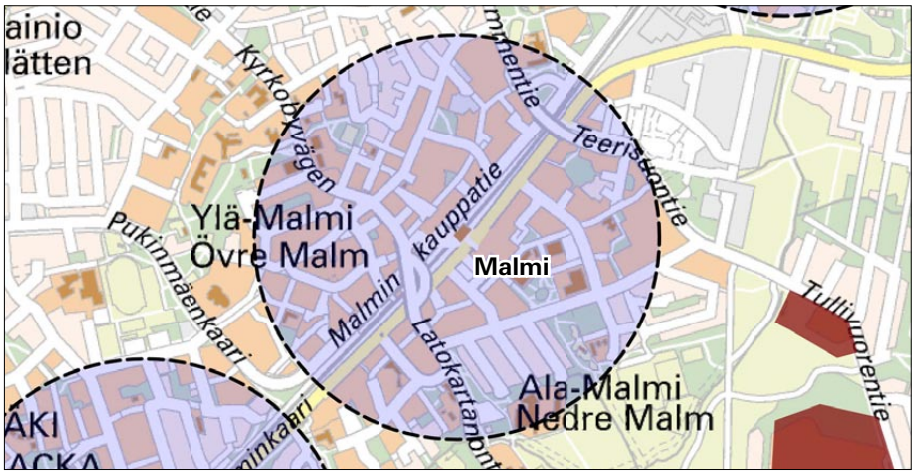
Malmin kauppakeskus Malmin Nova on pääkaupunkiseudun 9. suurin. Yhdessä Malmintorin kanssa se muodostaa Suur-Malmin alueen keskuksen. Malmin Nova kauppakeskusta uudistetaan tällä hetkellä ja arvioitu valmistuminen on keväällä 2011. Kauppakeskus on ulkomaisessa omistuksessa.

Malmi on taantunut ja sen vetovoimaisuuden heikentyminen näkyy mm. siinä, että alueelta löytyy tyhjiä rakentamattomia tontteja. Elisa siirtyi Malmilta uusiin tiloihin ja jätti jälkeensä hienon tyhjän toimitilan. Kuusikerroksinen punatiilinen massiivinen talo radan länsipuolella on tyhjentynyt Poliisin muutettua siitä pois aluejakouudistuksen myötä. Yksi asemanseudun toimistotaloista muutetaan asumiseen. Lisäksi Ormuspellon alue on muutettu asumiseen.

Malmin asuntokannan voidaan nähdä sisältävän jo riittävästi erityisasumista, kuten asunnottomien ja mielenterveyspotilaiden asuntoja. Malmin palvelustruktuurin elinvoimaisuuden edistämiseen tarvitaan monipuolista asukasrakennetta erityisesti lapsiperheitä.

Malmin asemanseudulla on kaavoitettua varantoa asumiseen noin 16 300 k-m² ja toimitilaa 23 900 k-m² (Seutu-cd/Ramava2010).

Malmin asemasta 600 m säde. Suunnitteilla täydennysrakentamista asunnoille ja toimitiloille



Laiturit 3 ja 4.

Liikenneyhteydet

Malmi on aluekeskus ja siellä pysähtyvät I, K, N ja T junat. Lahden Z-junat ja Riihimäen R ja H-junat eivät pysähdy Malmilla. Vuorotiheys on arkipäivisin 7–12 minuuttia. Matka-aika keskustaan on 12–14 minuuttia.

Liityntäpysäköintiin on autopaikkoja 114 kpl ja pyöräpaikkoja noin 520 kpl.

Pysäköintimaksu henkilöautoille on 1 euro. Pysäköintialue on auki 24 tuntia ja pysäköintiaika on 12 tuntia. Auton pysäköintiä varten tarvitaan aikuisen matkakortti, johon on ladattu arvoa ja/tai kautta.

Kehäradan valmistuessa junien vuoroväli tihenee ja saavutettavuus paranee, kun muodostuu suora junayhteys lentoaseman kautta Vantaankosken radalle.

Jokeri2 tulee kulkemaan Malmin aseman kautta ja sen toivotaan elvyttävän toimitilojen ja palvelujen kysyntää.

Ylä-Malmin tori.

Tavoitetila

Malmia tulee suunnitelmallisesti kehittää aluekeskuksena ja sen vetovoimaisuutta tulee lisätä niin asumisen, työpaikkojen kuin kaupankin osalta.

Malmin osalta tulee sidosryhmien kanssa yhteistyössä miettiä, mitkä ovat ne keinot, joilla voidaan vaikuttaa asemanseudun yleisprofiilin korottamiseen ja ostovoiman lisäämiseen. Täydennysrakentamisella voitaisiin esimerkiksi houkutella lapsiperheitä muuttamaan alueelle. Erityisasumisen osuutta asuntokunnista ei pitäisi enää kasvattaa alueella, jos imagoa halutaan nostaa.

Investoinnit alueen viihtyvyyden parantamiseen ja profiilin nostamiseen luovat pohjan taloudelliselle toiminnallisuudelle, mikä osaltaan luo edellytyksiä pienimuotoiselle yritystoiminnalle ja kivijalkakaupalle.

Asemanseudulla ehdotetaan tehtäväksi kiinteistökohtainen analyysi siitä, mitä tyhjiksi jääneille toimitiloille on mahdollista tehdä ja miten alueen viihtyisyyttä voidaan yhteistuumin parantaa esimerkiksi parantamalla valaistusta, julkisivujen ja katutilojen materiaaleja ja väritystä tai lisäämällä julkisiin tiloihin taidetta.

Kirkonkyläntie.

Yleisnäkymä länsipuolelle Malminkaarelta Kehä 1:n ylityksen kohdalta kuvattuna.

8.5 Pukinmäki

Alueen profiili

Pukinmäessä on tehty keskustan yleissuunnitelma ja kaavoitettu lisää asumiskerrosalaa, mutta käytännössä kehittyminen on pysähtynyt. Suunnitelmien toteutumisen esteenä ovat haastavat rakennusolosuhteet maapohjan heikko kantavuus, liikenteen melu sekä pääradan ratavaraus. Radan länsipuolelle on kaavoitettu toimitilaa, joka ei ole toteutunut. Tontteja ei voi Kehä I:n melun takia muuttaa asumiseen.

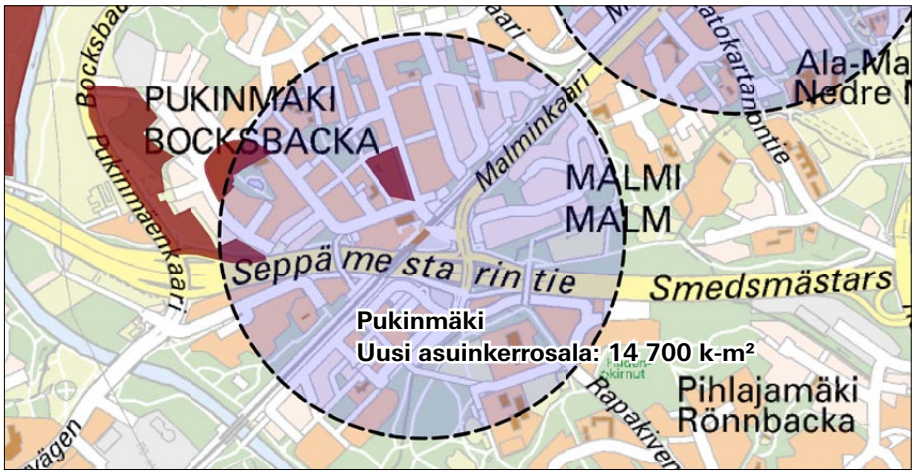
Alueen palvelutarjontaa paransi kaksi vuotta sitten avattu 1 000 neliön päivittäistavaramyymälä.

Pukinmäen asemanseudulla on kaavoitettua varantoa asumiseen noin 17 100 k-m² ja toimitilaa 14 700 k-m² (Seutu-cd/Ramava2010). Lisäksi suunnitteilla on noin 14 700 k-m² täydennysrakentamista asunnoille (Kaupunkisuunnitteluvirasto).

Rakennuksia Kehä 1:n varressa.

Säterintie.

Pukinmäen asemasta 600 m säde. Suunnitteilla täydennysrakentamista asunnoille ja toimitiloille



Näkymä laiturilta pohjoiseen.

Liikenneyhteydet

Pukinmäen jakaa kahdessa suunnassa liikenneväylät: Kehä I ja päärata.

Pukinmäessä pysähtyvät I, T ja N junat, vuoroväli on 15–20 minuuttia arkipäivisin. Matka-aika keskustaan on 12 minuuttia.

Autopaikkoja liityntäpysäköintiin on tarjolla 102 kpl, pysäköintiaika on 24 tuntia. Pyöräpaikkoja alueella on noin 120, joista 5 lukittavaa pyöräkaappia.

Kehäradan valmistuessa junien vuoroväli tihenee ja saavutettavuus paranee, kun muodostuu suora junayhteys lentoaseman kautta Vantaankosken radalle.

Tavoitetila

Pukinmäki on liikenteellisesti hyvin saavutettavissa raideliikenteen ja Kehä I:n solmukohdassa. Liikennealue jakaa alueen kahtia ja rajoittaa alueen kehittämistä. Lisäksi Malmin aluekeskuksen läheisyys vie alueelta potentiaalia.

Asemanseudun kaupallisia edellytyksiä voisi kuitenkin kehittää, mikäli yksityisen kiinteistösijoittajan ja kaupan toimijan kanssa löytyy yhteiset tavoitteet. Puistolan ja Pukinmäen samanaikaiseen kehittämiseen ei ole edellytyksiä, joten alueiden valinnassa on tehtävä priorisointeja. Alueen asukasprofiili ja pysäköintijärjestelyt ratkaisevat alueiden edelleen kehittämisen sijoittajan näkökulmasta. Tavoitteena olisi sijoittaa asemalle liityntäliikennepysäköintiä ja kaupan palvelua. Ratavaraus on kuitenkin esteenä.

Luontainen kehittämisen painopiste on radan länsipuolella, mikäli rakentamisolosuhteet mahdollistavat kannattavat uudet kiinteistöinvestoinnit. Täydennysrakentamista tulisi lisätä ostovoiman ja asiakasvirtojen lisäämiseksi. Tämä luo pohjan lähipalvelujen kehittämiselle. Lisäksi asema-alueen vetovoimaa voidaan parantaa asemanseudun ympäristön parantamistoimenpiteillä.

Yhtenä kehittämisvaihtoehtona olisi hyödyntää alueen hyvää liikenteellistä sijaintia autoiluun liittyvien palvelujen lisäämiseksi. Ehdotetaan arvioitavaksi löytyykö hyviin autoliikenteen yhteyksiin perustuvaa korjaamo-, huolto-, autonpesu-, drive – in ym. palveluille kysyntää ja toimitiloja

Liityntäpysäköinti Eskolantien ja Lupiinipolun kulmassa.

Ostoskeskus Ogeli.

Oulunkylän torin ja Torivoudintien risteys.
Kuva: Simo Karisalo

Siltavoudintie.

8.6 Oulunkylä

Alueen profiili

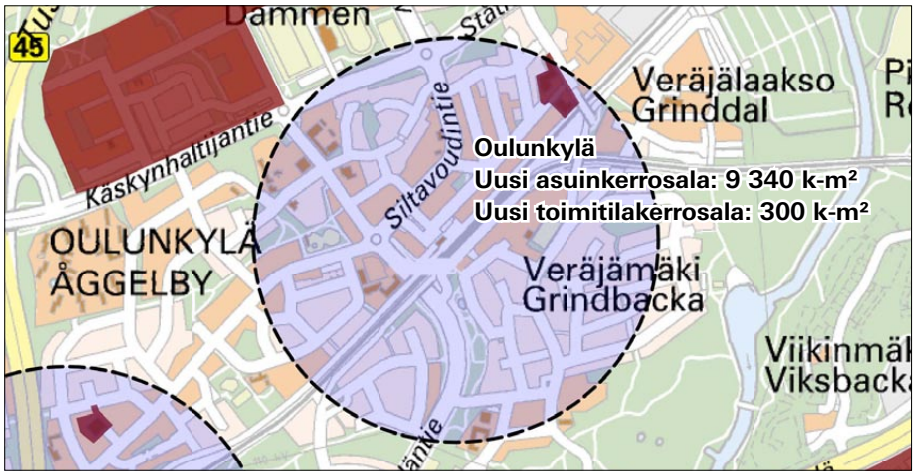
Oulunkylä on paikalliskeskus, jonka asemanseutu kaipaa kehittämistä. Esikaupunkien renessanssin yleissuunnitelmassa Oulunkylä on mainittu tärkeänä verkostokaupungin ja raideliikenteen solmukohtana, jonka keskusta vahvistetaan ja maankäyttöä kehitetään liikenteellisen sijainnin tarjoamista lähtökohdista.

Oulunkylän vetovoimaisuutta ja volyymiä tulee punnita Käpylän aseman läheisyydessä olevaan palvelutarjontaan sekä keskustan ja Kauppakeskus Jumbon palvelukeskittymiin nähden. Käpylän aseman lähellä sijaitseva päivittäistavarakauppa on erittäin suosittu ja vetää asiakasvirtaa myös Oulunkylästä. Oulunkylän sijainti on kuitenkin hyvin keskeinen ja siitä on nopeat kulkuyhteydet kahteen kauppakeskittymään; keskustaan ja Kauppakeskus Jumboon. Tulevaisuudessa Raidejokerin toteutuminen parantaa huomattavasti asemanseudun saavutettavuutta.

Aseman lähellä sijaitseva Liikekeskus Ogeli on menettänyt vetovoimaisuuttaan niin sijoittajien kuin kaupankin näkökulmasta. Esimerkiksi kaupalla on havaittu olevan kiinnostusta sijoittua Ogelista lähemmäksi asemanseutua. Oulunkylän asemanseutu on yleiskaavassa merkitty keskustatoimintojen alueeksi, mikä mahdollistaa myös kaupan suuryksikköjenkin sijoittamisen alueelle.

Oulunkylän asemanseudulla on kaavoitettua varantoa asumiseen noin 44 400 k-m² ja toimitilaa 16 500 k-m² (Seutu-cd/Ramava2010). Lisäksi suunnitteilla on noin 9 340 k-m² täydennysrakentamista asunnoille ja 300 k-m² täydennysrakentamista toimitiloille (Kaupunkisuunnitteluvirasto).

Oulunkylän asemasta 600 m säde. Suunnitteilla täydennysrakentamista asunnoille ja toimitiloille



Liikenneyhteydet

Oulunkylässä pysähtyvät K, I, T ja N junat, vuoroväli on 7–12 minuuttia. Matka-aika keskustaan on 9–10 minuuttia.

Liityntäpysäköintiin on autopaikkoja 88 ja pysäköintiaikaa 24 tuntia. Pyöräpaikkoja alueella on noin 95.

Kehäradan valmistuessa junien vuoroväli tihenee ja saavutettavuus paranee, kun muodostuu suora junayhteys lentoaseman kautta Vantaankosken radalle.

Oulunkylä on liityntäliikenne asema. Jokeri ja tulevaisuudessa Raidejokeri kulkevat aseman kautta, mikä tekee siitä joukkoliikenteen merkittävän solmukohdan.

Vanha asemarakennus. Kuva: Simo Karisalo

Tavoitetila

Raidejokeri vahvistaa Oulunkylän liikenteellistä asemaa ja parantaa alueen saavutettavuutta. Liityntäpysäköinnin kehittämiselle asemanseudulle Oulunkylässä löytyy potentiaalia, mikä vahvistaisi myös alueen palvelukysyntää laajemmaltakin alueelta. Raidejokerin ja Oulunkylän aseman vaihtopaikan suunnittelussa yhdeksi lähtökohdaksi tulee ottaa yritystoiminnan edellytysten kehittäminen joukkoliikenteen solmukohtaan Esikaupunkien renessanssi- hankkeen yleissuunnitelman mukaisesti.

Oulunkylässä on ostovoimaa kaupan palveluille, mutta Käpylän aseman läheisyydessä olevat päivittäistavarakaupan palvelut houkuttelevat ostovoimaa laajalta alueelta tällä hetkellä. Erityiskaupan palvelujen sijoittumista alueelle heikentävät hyvät ja nopeat liikenneyhteydet Helsingin keskustaan ja Jumboon. Yleiskaava kuitenkin mahdollistaa kaupan suuryksiköidenkin sijoittamisen asemanseudulle, mikä Käpylässä ei ole mahdollista. Täydennysrakentamisen suunnitelmissa kaupan mahdollisuudet sijoittua asemanseudulle tulee ottaa keskeiseen tarkasteluun.

Oulunkylän kehittäminen tulee kuitenkin perustaa alueen lähipalveluiden ja kaupan kehittämiseen enemmän kuin asemaan tukeutuviin toimintoihin. Ogeli kauppakeskuksen ja aseman välisen alueen profiilia tulisi pitää elinvoimaisena ja tiivistää niiden välistä yhteyttä liityntäpysäköinnillä, laadukkailla jalankulkuyhteyksillä tai täydennysrakentamisella.

Kuvat: Simo Karisalo

Ostari/Malminkartanonaukio.

8.7 Malminkartano

Alueen profiili

Malminkartanon asemanseutu on tiiviisti rakennettu. Malminkartanossa on paljon kaupungin vuokra-asuntoja, kun taas omistusasumisen osuus on melko vähäinen. Malminkartano kuuluu Kuninkaankolmion seudulliseen aluekehittämisprojektiin. Projektin tarkoituksena on luoda edellytyksiä sille, että palveluja, liikkumista ja suunnittelua voitaisiin toteuttaa joustavasti ja kuntarajoista riippumatta. Tämä luo hyvät kehittämisedellytykset Malminkartanolle, jolloin palvelualue voi laajeta myös kaupungin rajojen yli ympäristöön.

Asuntoja rakennetaan alueelle lisää, esim. Luutnantinpolulle on tulossa asumista noin 35 000 kerrosneliötä. Kivijalkamyymälät ovat lähteneet ja tilat jääneet tyhjiksi tai muutettu muuhun käyttöön.

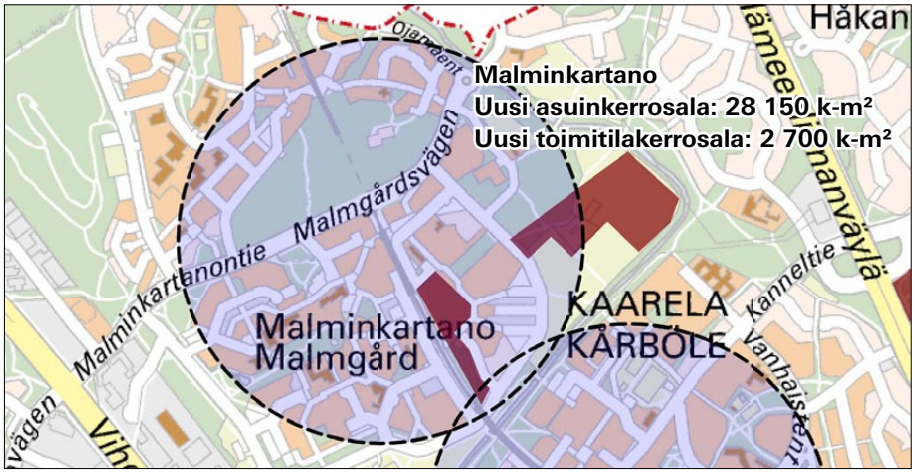
Malminkartanossa asema on metromainen ja rakennettu tunneliin. Asemalle ei ole tilaa rakentaa lisää liiketiloja. Asema on HKL:n omistuksessa ja ylläpidossa. Malminkartanossa radan alta löytyy pyöräpysäköintiin paikkoja, mutta pysäköintijärjestelyissä on parantamisen varaa.

Henkilöautoille ei ole mahdollista rakentaa lisää pysäköintitilaa aseman välittömään läheisyyteen. Pysäköintijärjestelyjen hankaluudesta kertoo myös se, että yhden lähikaupan ostotoiminta on jalankulkijoiden varassa, koska liiketilan läheisyyteen ei ole mahdollisuutta päästä autolla. Liiketiloihin yhdistettiin postipalvelut vilkastuttamaan kaupankäyntiä.

Malminkartano kuuluu seudullisen aluekeskuksen Myyrmäen vaikutusalueeseen. Myyrmäen ostoskeskus on Malminkartanosta lyhyellä etäisyydellä ja se on merkittävä kaupan keskittymä.

Malminkartanon asemanseudulla on kaavoitettua varantoa asumiseen noin 4 800 k-m² ja toimitilaa 42 000 k-m² (Seutu-cd/Ramava2010). Lisäksi suunnitteilla on noin 28 150 k-m² täydennysrakentamista asunnoille ja 2 700 k-m² toimitiloille (Kaupunkisuunnittelu-virasto).

Malminkartanon asemasta 600 m säde. Suunnitteilla täydennysrakentamista asunnoille ja toimitiloille



Asema on metromainen ja rakennettu tunneliin.

Portaat asemalta ostarille.

Liikenneyhteydet

Malminkartanossa pysähtyvät M- junat, joiden vuoroväli on arkipäivisin 10 minuuttia. Matka-aika keskustaan on 15 minuuttia.

Autopaikkoja liityntäpysäköintiin on 45 kpl ja pysäköintiaika on 24 tuntia. Pyöräpaikkoja alueella on noin 85.

Kehäradan valmistuessa alueen saavutettavuus paranee, kun muodostuu suora junayhteys lentoaseman kautta pääradalle. Kehäradan junaliikenteellä ei ole vaikutusta asemalla pysähtyvien junien vuorotiheyteen.

Tavoitetila

Vantaankosken radan varressa kilpailutilanne kauppakeskusten kesken on kireää, Kannelmäkeen on keväällä 2011 valmistunut Suomen suurin Prisma ja Martinlaaksossa on Myyrmannin ostoskeskus. Tilanne ei luo suuremmille kaupan keskittymille kehitysmahdollisuutta Malminkartanossa. Sen sijaan asumispainotteisena asemanseutuna alueella on kehittämisedellytyksiä.

Malminkartanon kaupunkirakenne painottuu liikkumiseen jalan ja pyörällä, mikä estää sellaisen kaupan palvelujen kehittämisen alueella, joka vaatii huoltoliikenteen ja pysäköinnin suuria tilavarauksia. Erityiskaupan kehittämiselle ei läheisten suurten kauppa- ja ostoskeskusten takia ole myöskään edellytyksiä. Siten asemanseudun täydennysrakentamisessa tulee painottaa asuntorakentamista.

Lähiympäristön laadun kehittämiseen on syytä panostaa, jotta alueen houkuttelevuutta voidaan lisätä. Palveluiden ja kaupunkitilan parantaminen tulee kytkeä toisiinsa. Taantuneiden kadunvarsiliiketilojen huomioiminen ja kehittäminen voisi olla yhtenä osatekijänä, kun suunnitellaan houkuttelevien kävely- ja pyöräilyyhteyksien parantamista.

Sitratori ylin kuva.
Ostari keskimmäinen kuva
Kuvat: Simo Karisalo

8.8 Kannelmäki

Alueen profiili

Kannelmäki on rakentunut kahdessa vaiheessa siten, että vanha alue on jäänyt irralleen myöhemmin rakentuneesta radasta ja asemanseudusta. Alueet ovat heikosti kytketty toisiinsa liikenteellisesti.

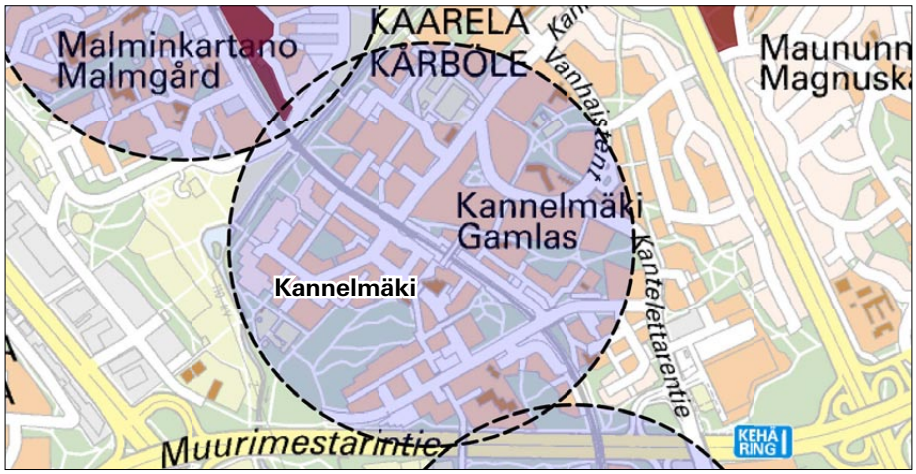
Kannelmäessä on keväällä 2011 valmistunut suuren kauppakeskuksen laajennus, joka sijoittuu noin kilometrin etäisyydelle asemasta. Kannelmäen toimitilat ja palvelut ovat sen myötä kehittymässä poispäin asemasta. Uudistettu Prismakeskus tulee olemaan Suomen suurin. Prisman läheisyyteen on kaavavarantoja kaupalle ja kaupungin tontille on suunniteltu terveysasemavaraus.

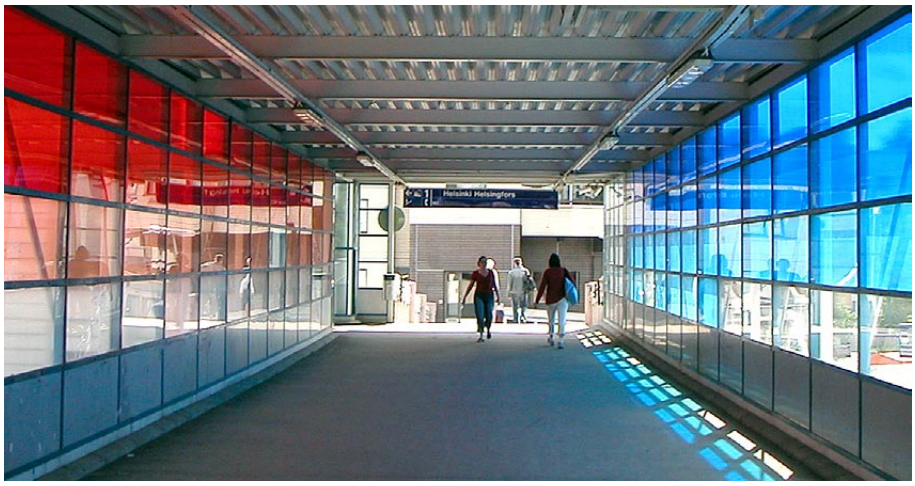
Asemanseudun toimistotilat ovat jääneet vajaakäyttöön. Toimitilojen tyhjeneminen aktivoitui osittain yhden suuren toimijan lähdettyä alueelta. Asuntorakentaminen on painottunut Kannelmäen pohjois- ja luoteisosaan.

Kannelmäen lähellä oleva Lassila on toimitila-aluetta, jota pidetään Kannelmäkeä vetovoimaisempana. Kannelmäkeen on sijoittunut pienempiä yrityksiä, mutta ei ole nähtävissä suoraa yrityskeskittymäprofiilia. Aseman lähistölle on vaikea saada yrityksiä.

Kannelmäen asemanseudulla on kaavoitettua varantoa asumiseen noin 12 800 k-m² ja toimitilaa 31 300 k-m² (Seutu-cd/Ramava2010). Suunnitteilla ei ole tällä hetkellä uutta täydennysrakentamista (Kaupunkisuunnitteluvirasto).

Kannelmäen asemasta 600 m säde. Suunnitteilla täydennysrakentamista asunnoille ja toimitiloille





Asema.

Liikenneyhteydet

Kannelmäessä pysähtyvät M- junat, joiden vuoroväli on arkipäivisin 10 minuuttia. Matka-aika keskustaan on 13 minuuttia.

Autopaikkoja liityntäpysäköintiin on 89 kpl ja pysäköintiaika on 24 tuntia. Pyöräpaikkoja alueella on noin 70 kpl.

Kehäradan valmistuessa junien vuoroväli tihenee ja saavutettavuus paranee, kun muodostuu suora junayhteys lentoaseman kautta pääradalle. Kehäradan junaliikenteellä ei ole vaikutusta asemalla pysähtyvien junien vuorotiheyteen.

Tavoitetila

Kannelmäen asema on syrjässä alueen kaupallisesta painopisteestä. Kaupallisten palvelujen voimakas kehittyminen on merkittävää asemanseudun tulevaisuuden kannalta. Uusi kauppakeskus vetää lähialueen ostovoiman puoleensa ja sitä kautta myös palvelut keskittyvät asemanseudun ulkopuolelle.

Kannelmäen asemanseudulla olisi sekä olevassa olevaa tyhjää toimitilaa että kaavavarantoja toimistotyöpaikkojen lisäämiseksi, mutta vanha rakennuskanta ei ole houkutteleva sijoittumispaikka yrityksille. Haastattelujen perusteella ei myöskään voida olettaa, että Kehärata merkittävästi lisäisi toimitilojen kysyntää juuri Kannelmäessä. Yksi mahdollisuus voisi olla etsiä kiinteistön omistajien kanssa yhteistyössä toimintaa julkiselta sektorilta. Toinen vaihtoehto on selvittää mahdollisuudet muuttaa toimistotaloja erityisasumiseen tai opiskelija-asunnoiksi.

Aseman Sitratorilla on sekä julkista että yksityistä lähipalvelua (kirjasto, kulttuuritalo, kioski, myymälöitä ja pubeja). Tämän alueen julkinen tila kaipaa kuitenkin kohennusta ja viihtyisyyden ja turvallisuuden lisäämistä. Kaupungin toimenpiteet tulisikin ensisijaisesti keskittää alueen imagon ja viihtyvyyden parantamiseen, mikä on omiaan lisäämään myös olevassa olevien tilojen ja palvelujen vetovoimaa.

Kuvat: Simo Karisalo

Kuva: Simo Karisalo

K-market Passeli, Hopeatie.

8.9 Pohjois-Haaga

Alueen profiili

Pohjois-Haagan kaupunkirakenne on Kannelmäen tapaan jakautunut vanhaan Haagaan ja uuteen osaan (Lassila). Asemanseutu on tiiviisti rakennettu. Koko aseman ympäristö on toimistoaluetta. Aseman läheisyydestä löytyy julkisia palveluita, toimitiloja, päivittäistavarakauppa, yksi erikoiskaupan liike, kampaamo ja kuntosali. Radan itäpuolella on vanhustenpalveluun keskittynyt asuntokeskittymä.

Pohjois-Haagan asemanseudulla on kaavoitettua varantoa asumiseen noin 20 300 k-m² ja toimitilaa 18 000 k-m² (Seutu-cd/Ramava2010). Lisäksi suunnitteilla on noin 2 900 k-m² täydennysrakentamista asunnoille (Kaupunkisuunnitteluvirasto).

Pohjois-Haagan asemasta 600 m säde. Suunnitteilla täydennysrakentamista asunnoille ja toimitiloille

Länsipuoli. Kuva: Simo Karisalo

Liikenneyhteydet

Pohjois-Haagassa pysähtyvät M- junat, joiden vuoroväli on 10 minuuttia. Matka-aika keskustaan on 11 minuuttia.

Autopaikkoja liityntäpysäköintiin on 85 kpl ja pysäköintiaika 24 tuntia. Pyöräpaikkoja alueella on noin 55.

Kehäradan valmistuessa junien vuoroväli tihenee ja saavutettavuus paranee, kun muodostuu suora junayhteys lentoaseman kautta pääradalle. Kehäradan junaliikenteellä ei ole vaikutusta asemalla pysähtyvien junien vuorotiheyteen.

Pohjois-Haagan asema on metromainen ja sijaitsee sillalla.

Tavoitetila

Pohjois-Haagassa on potentiaalia työpaikkakeskittymällä enemmän kuin muilla pienemmillä asemanseuduilla. Sen kehittämismahdollisuuksia tulisi pohtia yhdessä Pitäjänmäen asemanseudun ja läheisen Kehä I:n varteen sijoittuvien toimistoalueiden kanssa. Kolmea näin lähekkäistä aluetta ei ole syytä kehittää erillisinä työpaikkakeskittyminä, koska ne kilpailevat osittain samoista yrityksistä keskenään. On tehtävä valintoja siitä, millä asemanseudulla täydennys- ja korjausrakentamisessa keskitytään houkuttelevien työpaikka-alueiden ja missä hyvän asuntoalueen luomiseen. Toisaalta voidaan myös pohtia onko läheisten toimistoalueiden kiinteämmällä liikenteellisellä yhteydellä saavutettavissa pitkällä tähtäimellä synergiaetuja työpaikkojen houkuttelemiseksi näille asemanseuduille, kun Leppävaaran vetovoimainen keskus vetää myös paljon toimistoja puoleensa.

Lähipalveluiden kysyntää lisäävät sekä työpaikat että asunnot. Kivijalkaliikkeiden elvyttäminen kaipaa uusia ratkaisuja. Esimerkiksi tavoitteellinen "High Street" malli liike- ja katutilojen kehittämisessä vaatisi Kaupintien toimi- ja liiketilojen omistusrakenteen selvittämistä ja neuvotteluja omistajien kanssa.

Yleisedellytykset alueen kehittymiselle ovat olemassa. Toimistorakennuskanta on sen ikäistä, että käytettävyyden säilyttäminen saattaa edellyttää investointeja. Myös tästä syystä alueen kehittämistä tulisi tehdä yhteistyössä toimistokiinteistöjen omistajien kanssa ja ottaa huomioon Kehäradan mahdollisesti mukanaan tuoma alueen vetovoimaisuuden lisäys.

Itäpuoli. Kuva: Simo Karisalo

Kauppa metroaseman edustalla läntisen sisäänkäynnin päässä.

8.10 Mellunmäki

Alueen profiili

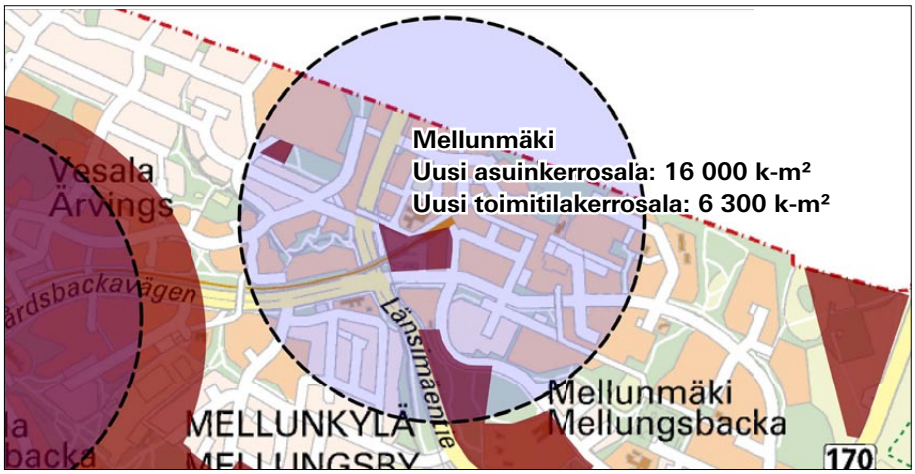
Tekeillä olevissa asemakaavahankkeissa on tilaa sekä isoille, että pienille yrityksille. Päivittäistavarakaupan tilaa on lisätty siten, että kaava mahdollistaa K-kaupan laajenemisen ja uuden S-marketin rakentamisen. Myös kirjastolle on varattu tilat. Metroasemalle on varattu bussiterminaalille tilat liityntäliikennettä varten. Liityntäpysäköinnin tarve vähenee, kun metro laajenee itään (5 uutta asemaa suunniteltu). Pääteasemana liityntäpysäköinnin rooli Mellunmäessä kuitenkin korostuu lyhyellä tähtäimellä.

Mellunmäki kehittyy paikalliskeskuksena, ei yrityskeskittymänä. Kysyntää on enemmän kuin tarjontaa ja Vantaan läheisyys lisää palvelujen kysyntää entisestään. Metroradan jatkaminen parantaa Mellunmäen saavutettavuutta ja palvelutarjonnan kysyntää.

Mellunmäen asemanseudulla on kaavoitettua varantoa asumiseen noin 15 000 k-m² ja toimitilaa 10 000 k-m² (Seutu-cd/Ramava2010). Lisäksi suunnitteilla on noin 16 000 k-m² täydennysrakentamista asunnoille ja 6 300 k-m² toimitiloille (Kaupunkisuunnitteluvirasto).

Metroasema, etualalla Laakavuorentori.

Mellunmäen asemasta 600 m säde. Suunnitteilla täydennysrakentamista asunnoille ja toimitiloille



Asemalaituri.

Pyöräparkki metrosillan alla, myös pyöräkaappeja.

Liikenneyhteydet

Mellunmäki on tällä hetkellä itämetron pääteasema. Metron jatkaminen Östersundomiin ja Sipooseen on suunnitteilla, jolloin Mellunmäen aseman seudun saavutettavuus paranee myös itäsuunnasta. Östersundomin rakentuminen lisää myös kysyntäpotentiaalia itäsuunnalla. Matka-aika keskustaan metrolla on 20 minuuttia.

Autopaikkoja on liityntäpysäköintiin 157 kpl ja pysäköintiaika on 24 tuntia. Pyöräpaikkoja alueella on noin 360, joista lukittavia pyöräkaappeja on 7 kpl.

Tavoitetila

Mellunmäen kehittyminen on pääasiassa lähipalveluiden varassa, mutta liityntäpysäköinnin kehittämisellä vahvistetaan asiakaspohjaa.

Mellunmäen uuden asemakaavan toteutuminen parantaa huomattavasti alueen imagoa ja palveluja. Samalla pitäisi huolehtia, että keskustapalvelujen yhteyteen toteutuu myös lähialueen asukkaiden käyttöön julkisia palveluita kuten kirjasto. Niiden sijoittaminen kaupan kiinteistöjen yhteyteen tai välittömään läheisyyteen parantaa kaupan toimintamahdollisuuksia ja elävöittää asemanseutua. Myös liityntäpysäköintipaikkojen järjestäminen aseman ja kaupan yhteyteen lisää alueen palvelujen houkuttelevuutta ja asiakaspohjaa.

Pitkällä tähtäimellä Östersundomin metro ja Jokeri2 vahvistanee alueen vetovoimaisuutta, mutta ei siinä määrin kuin Kontulassa, jossa palvelutarjonta on huomattavasti laajempaa ja houkuttelevampaa.

Länsimetron vaikutus työpaikkojen sijoittumiseen voi heijastua jossain määrin Kontulaan ja Mellunmäkeen, jotka tulevat saman metrolinjan vaikutuspiiriin, ja parantaa työntekijöiden liikkumismahdollisuuksia idän ja lännen välillä. Etäisyydet ovat kuitenkin niin suuret ja toimitilat eriytyneet, että vaikutukset riippuvat hyvin paljon veturiyrityksen sijoittumisesta ja jo imagollisesti selkeästi toimistokeskittymiksi miellettyjen alueiden kehittymisestä.

Näkymä Laakavuoren kalliolla.

Kontulantie. Kuva: Simo Karisalo

Ostoskeskuksen näkymiä.
Kuvat: Simo Karisalo

8.11 Kontula

Alueen profiili

Kontulan keskuksessa on asemakaavanmuutos vireillä. Kaava mahdollistaa metroaseman läheisyyteen julkisten palvelujen toteuttamisen. Asemakaavaluonnoksessa ostoskeskusta on esitetty laajennettavaksi 1 500 k-m².

Alueelle on varattu tilat 230 liityntäliikenteen pysäköintipaikalle ja polkupyöräkeskus 200–400 pyörälle.

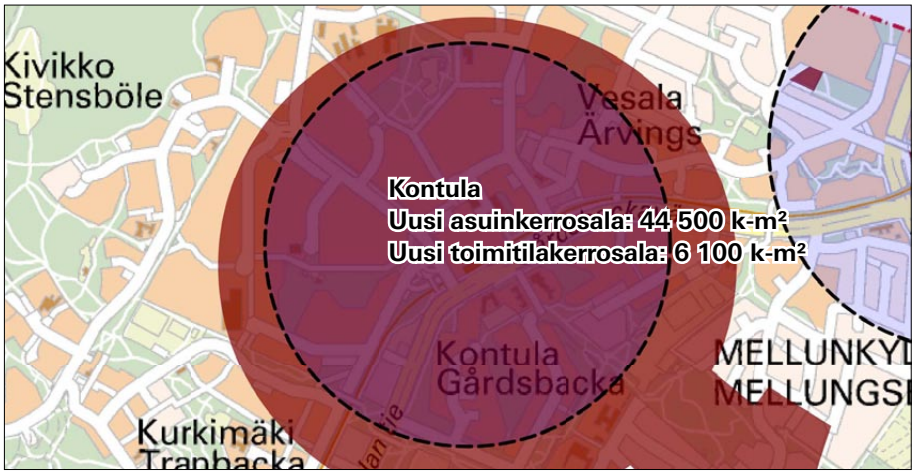
Kontulan palvelujen monipuolinen tarjonta ja alueen oma ostovoima asettavat asemanseudun parempaan asemaan verrattuna muihin tarkasteltaviin kohteisiin. Kontulan vanha ostoskeskus on pystynyt kehittymään vuosien varrella ja sen edelleen kehittäminen on verrattavissa Myllypuroon rakenteilla olevaan ostoskeskukseen.

Kontulaan paikalliskeskustyyppisenä asemanseutuna erikoisliikkeiden on helpompi hakeutua, koska siellä on valmiiksi jo palveluntarjontaa.

Kurkimäen teollisuusalue on kävelyetäisyydellä Kontulan metrosta ja sen tontit ovat rakentuneet kokonaisuudessaan yhtä tonttia lukuun ottamatta. Kontulaan voisi sijoittaa pienteollisuustaloja, joissa vuokrataan yksiköitä, koska alue on halvempaa kuin muualla.

Kontulan asemanseudulla on kaavoitettua varantoa asumiseen noin 25 000 k-m² ja toimitilaa 15 000 k-m² (Seutu-cd/Ramava2010). Lisäksi suunnitteilla on noin 44 500 k-m² täydennysrakentamista asunnoille ja 6 100 k-m² toimitiloille (Kaupunkisuunnitteluvirasto).

Kontulan asemasta 600 m säde. Suunnitteilla täydennysrakentamista asunnoille ja toimitiloille



Maanalainen pysäköinti aseman vieressä.
Kuva: Simo Karisalo

Liikenneyhteydet

Kontulassa on metroasema aivan ostoskeskuksen tuntumassa. Matka-aika keskustaan metrolla on 18 minuuttia.

Autopaikkoja liityntäpysäköintiin on 54 ja pysäköintiaika on 24 tuntia. Pyöräpaikkoja alueella on noin 270.

Tavoitetila

Kontulassa on edellytyksiä lyhyellä tähtäimellä kaupan kehittymiselle, koska aseman läheisyydessä on jo tällä hetkellä toimiva ostoskeskus ja riittävä ostovoima. Kontulan ostoskeskuksen nykyistä vetovoimaisuutta ja kaupunkimaista olemusta tulee aktiivisesti ylläpitää. Kontulan uuden asemakaavan toteutuminen lisää alueen asuin-, palvelu- ja toimitilarakentamista ja parantaa asemanseudun houkuttelevuutta. Alueen asukasprofiilia tulisi tasapainottaa omistusasumiseen suunnatulla rakentamisella.

Pitkällä tähtäimellä Jokeri2 ja Östersundomin metro vahvistavat alueen vetovoimaisuutta myös työpaikkakeskittymänä.

Kuvat: Simo Karisalo

8.12 Yhteenveto

Asemanseutujen kaavavarannot täydennysrakentamiseen on esitetty seuraavassa taulukossa. Lainvoimaisissa kaavoissa tarkasteltavilla asemanseuduilla on yhteensä noin 190 700 k-m² asuntorakentamiseen ja noin 230 800 k-m² toimitilarakentamiseen. Näiden lisäksi kaupunkisuunnitteluvirastossa on suunnitteilla yhteensä noin 130 000 k-m² täydennysrakentamiseen 600 metrin säteellä asemista. Asemittain täydennysrakennuspotentiaali jakaantuu suhteellisen tasaisesti kuitenkin niin, että Kontulassa, Malminkartanossa ja Oulunkylässä kaavavarantoa on jopa kaksinkertainen määrä muihin asemanseutuihin verrattuna. Toimitilaan kohdistuvaa kaavavarantoa on muita asemanseutuja enemmän Malminkartanossa, Tapanilassa ja Kannelmäessä.

Yhteenvetona asemanseuduille ehdotetuista toimenpiteistä on laadittu seuraava taulukko, jossa on esitetty asemittain kehittämistoimenpiteet sen perusteella miten asemanseudun profiloituvat nykyisen tai suunnitellun rakenteensa mukaan.

Asemakeskus	Lainvoimaiset kaavavarannot		Suunnitteilla olevat kaavavarannot		Yhteensä		
	Kaavavaranto asunnot	Kaavavaranto toimitilat	Kaavavaranto asunnot	Kaavavaranto toimitilat	Kaavavaranto asunnot	Kaavavaranto toimitilat	Kaikki yhteensä
Kontula	24 589	14 824	44 500	6 100	69 089	20 924	**90 013**
Mellumäki	15 018	10 224	16 000	6 300	31 018	16 524	**47 542**
Malmi	16 340	23 908	0	0	16 340	23 908	**40 248**
Tapanila	16 783	32 871	5 400	0	22 183	32 871	**55 054**
Puistola	18 499	27 139	10 540	0	29 039	27 139	**56 178**
Malminkartano	4 818	41 837	28 000	0	32 818	41 837	**74 655**
Oulunkylä	44 413	16 510	9 340	300	53 753	16 810	**70 563**
Pukinmäki	17 087	14 654	8 700	0	25 787	14 654	**40 441**
Pohjois-Haaga	20 327	17 528	2 900	0	23 227	17 528	**40 755**
Kannelmäki	12 811	31 284	0	0	12 811	31 284	**44 095**
Yhteensä	190 685	230 779	125 380	12 700	316 065	243 479	559 544

Taulukko 2. Lainvoimaiset ja suunnitteilla olevat kaavavarannot asemanseuduittain vuonna 2010.
Lähde: Kaupunkisuunnitteluvirasto

Alue	Profiili	Tavoitetila	Toimenpiteet
Puistola	Asumiseen keskittynyt lähiö	Hyvä asuminen ja kauppa	Selvitetään kaupan ja pysäköintitilojen kehittämismahdollisuudet ja sijoittajatahojen halukkuus investointien toteuttamiselle Puistolan aseman läheisyydessä.
Tapanila	Arvostettu pientalovaltainen asuinlähiö	Kaunis puutaloidylli	Ylläpidetään puutaloidylliä. Suunnitellaan asemanympäristöön esim. torikauppaan, perinnerakentamiseen ja luomuruokaan keskittyvälle toiminnalle sopivaa tilaa. Tuetaan työpajojen, esim. entisöijien ja puuseppien, sijoittumista lähialueella.
Malmi	Taantunut aluekeskus	Aluekeskus	Säilytetään aluekeskuksen status Luodaan mahdollisuuksia palvelujen monipuolisuuden lisäämiselle mm. täydennysrakentamisella Nykyaikaistetaan aseman infraa ja palveluita. Kehitetään katutason kaupunkitilaa. Tehdään kiinteistökohtainen analyysi kehittämistarpeista ja omistajien halukkuudesta osallistua kehittämiseen.
Pukinmäki	Kehittyvä asuinlähiö	Asuminen, sitä tukevat palvelut ja liityntäpysäköinti	Arvioidaan palveluiden kehittämisen potentiaalia yhteistyössä kaupan alan sijoittajien kanssa. Arvioidaan löytyykö hyviin autoliikenteen yhteyksiin perustuvaa korjaamo-, huolto-, autonpesu-, drive – in ym. palveluille kysyntää ja toimitiloja
Oulunkylä	Keskeisellä paikalla oleva arvostettu asuinlähiö	Kaupalliset palvelut tukeutuvat lähialueen ostovoimaan ja tulevaisuudessa joukkoliikenteen solmupisteen asiakasvirtoihin	Kehitetään ympäröivän asutuksen ostovoimaan tukeutuvia kaupallisia palveluita nykyisen kauppakeskuksen yhteydessä tai lähistöllä. Hyödynnetään Raidejokerin ja juna-aseman solmukohta liityntäpysäköinnin, paikallisen aktiviteetin tai kaupallisten palvelujen kehityspotentiaalina.
Malminkartano	Tiiviisti rakennettu vuokra-asuntopainotteinen lähiö	Hyvä, urbaani asuminen ja lähipalvelut hyvien kevytliikenteen yhteyksien varrella	Ylläpidetään elävää ja hyvätasoista kaupunki-ympäristöä. Kehitetään palveluita, kaupunkitilaa ja –rakennetta Kuninkaankolmio projektin yhteydessä.
Kannelmäki	Tiiviisti rakennettu asemanseutu kaupallisen keskuksen tuntumassa	Hyvä, urbaani asuminen ja toimistotilojen kehittäminen kauppakeskuksen tuntumassa	Parannetaan aseman ympäristön laatua ja viihtyisyyttä. Tehdään uudet käyttösuunnitelmat tyhjillään oleville toimistotiloille.
Pohjois-Haaga	Toimitilavaltainen tiiviisti rakennettu asemalähiö	Toimistot ja asuminen	Parannetaan asemanympäristön kaupunkikuvaa. Profiloitumisessa otetaan huomioon Pitäjänmäen sekä Valimon asemanseutujen kehitysnäkymät sekä hyödynnetään Kehäradan tuomat saavutettavuusedut. Haetaan uusia kehittämisideoita ja ratkaisuja toimistokiinteistöjen omistajien kanssa asemanseudun lähipalveluiden elvyttämiseksi.
Mellunmäki	Kehittyvä paikalliskeskus	Asuminen – ja lähi palvelut	Toimeenpannaan jo olemassa olevia hanke- ja kaavasuunnitelmia. Sijoitetaan suunnitellut kaupungin julkiset palvelut kaupan liiketilojen yhteyteen aseman läheisyyteen.
Kontula	Monipuolisen palvelutarjonnan ja vahvan ostovoiman lähiö	Asuminen- ja toimiva ostoskeskus	Kehitetään alue ja ostoskeskus houkuttelevaksi lähialueiden palvelukeskukseksi ympäristöä ja imagoa parantamalla.

Taulukko 3. Kuvaus asemanseutujen kehittämispotentiaalista

9 Johtopäätökset ja suositukset

9.1 Johtopäätökset

Selvityksen johtopäätökset esikaupunkien asemanseutujen yritystoiminnan edellytysten kehittämiselle on kiteytetty alla esitetyssä taulukossa.

Ensisijaisesti kehittämiskohteiksi soveltuvat selvityksen perusteella Malmin, Oulunkylän ja Pohjois-Haagan sekä Kontulan asemanseudut. Perustelut ja toimenpideideat on esitetty yhteenvetona seuraavassa:

Asemanseutujen profilointi
- Asemanseudut profiloidaan luontaisten ominaispiirteiden ja kehityspotentiaalin kautta.
- Profiloinnin perusteella valitaan kehittämiskohteet, joihin keskitytään.
- Oltava rohkea tekemään päätöksiä ja valitsemaan ne asemat, joilla on edellytyksiä yritystoiminnan edellytysten parantamiseen.

Palvelujen monimuotoisuus ja keskittäminen
- Monipuolisen palvelurakenteen edellytys on kaupallisten ja julkisten palvelujen keskittäminen aseman välittömään läheisyyteen.
- Hyvä asuminen on perusta kaikkien asemanseutujen kehittämiselle.
- Ensisijainen kysyntä kohdentuu lähipalveluihin ja päivittäisasiointiin.
- Riittävä asukaspohja ja täydennysrakentamisella aikaansaatava asukkaiden sosioekonomisen jakauman monipuolistaminen luovat edellytyksiä palvelutarjonnan laajentamiselle.

Pysäköintimahdollisuuksien parantaminen
- Pysäytetään autot esikaupunkien liityntäpysäköintiin asemien liiketilojen yhteyteen.
- Vuorottaispysäköinti asunto- ja toimistotilojen kesken tuo tilan käyttöön tehokkuutta.
- Asiakaspysäköinti on liiketoiminnan elinehto myös asemanseuduilla.
- Pysäköinnin toteutusmallit kehitettävä yhteistyössä kaupungin ja muiden toimijoiden kanssa.

Panostus valittujen asemien kehittämiseen
- Kaupungin on oltava kehittämisen veturina kaavoituksesta alkaen sijoittajien sekä kaupallisten loppukäyttäjien näkökohdat huomioiden.
- Kiinteistökehityksessä pitää olla rohkea ja innovatiivinen, eikä liian vaatimaton.
- Kaupungin tulee omalla toiminnallaan madaltaa investointikynnystä, esimerkiksi omien tilaratkaisujen kautta. Erityisesti asemanseutujen ympäristön ja kaupunkikuvan parantamisessa kaupunki on avainasemassa.

Taulukko 4. Keskeiset johtopäätökset asemanseutujen yritystoiminnan edellytysten parantamiseksi.

Malmi

- Aluekeskuksena olemassa oleva merkittävä kaupan ja julkisten palvelujen keskus
- Alueen profiilia ja imagoa tulisi parantaa ja kehittää nykyistä vetovoimaisemmaksi
- Kaupungin vastuulle jää kaupunkikuvan elävöittäminen siltä osin kuin se on mahdollista omin resurssein ja yhteistyöverkoston avulla.
- Toimistotilojen kehittämisen edellytykset ovat riippuvaisia alueen imagosta. Imagoa parantavan "veturiyrityksen" sijoittuminen alueelle edesauttaisi muidenkin yritysten hakeutumista aluekeskuksen palvelujen piiriin. Tavoiteltavaa olisi siksi pitkäaikainen vuokrasuhde jonkin isomman toimijan tai yrityksen kanssa.
- Aseman ja siihen kytkeytyvien kauppakeskusten toiminnallisuuden parantaminen omistajien ja kaupan toimesta sekä aseman kehittäminen VR:n ja Liikenneviraston kanssa ovat ensisijaisia käynnistettäviä hankkeita.
- Keski-Pasilan ja Vantaan Kehäradan asemanseutujen toteutuminen pitkällä tähtäimellä vaikuttaa osittain myös Malmin kehittymisen suuntaan. Malmin asemanseudun nykyiseen elävöittämiseen ja kehittämiseen tulisi keskittyä lyhyellä tähtäimellä, jotta kilpailukyky tulevaisuudessa säilyisi uusien työpaikkakeskittymien rakentuessa.
- Malmin lentokentän alueen muuttaminen asuntoalueeksi vaikuttaa aseman vetovoimaisuuteen pitkällä tähtäimellä. Sujuvien liikenneyhteyksien suunnitteluun Malmin aseman suuntaan jalankululle, pyöräilylle ja liityntäliikenteelle tulee kiinnittää erityistä huomiota uuden lentokentän asuntoalueen suunnittelussa.

Oulunkylä

- Alue on autokaupunki, josta on hyvät yhteydet moottoritietä keskustan ja esim. kauppakeskus Jumbon palveluihin. Juna tarjoaa nopeat yhteydet Helsingin keskustaan. Raidejokeri parantaa alueen saavutettavuutta ja luo uutta asiakaspohjaa. Raideliikenneyhteyksien tuoman kysyntäpotentiaalin hyödyntämisessä edellytyksenä on riittävän liityntäpysäköinnin järjestäminen aseman lähipalvelujen kehittämisen yhteydessä
- Laskennallisesti aseman ympäröivällä alueella on potentiaalia kaupan kehittämiselle. Rakennusyritys ja kaupanala ovat osoittaneet kiinnostuksena Oulunkylää kohtaan.
- Tarkoituksenmukaisuus Oulunkylän kehittymiselle riippuu suuressa määrin myös Käpylän alueen kehitysprojekteista toimitila- ja kaupan verkon kehittämisen osalta. Käpylään on tulossa nykyisen toimistokeskittymän oheen lisää toimistotiloja, jotka houkuttelevat myös käyttäjiä. Kaupallisten palvelujen lisääminen Käpylään riippuu asuntojen täydennysrakentamisen määrästä ja kaupan kilpailutilanteesta. Oulunkylän kehittäminen paikalliskeskuksena ja Raidejokerin toteuttaminen vahvistavat myös asukaspohjaltaan vahvan Oulunkylän kaupallista asemaa suhteessa Käpylään. Oulunkylän asemanseutu on yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta yleiskaavassa, toisin kuin Käpylä, mikä sallisi vähittäiskaupan suuryksiköitäkin Oulunkylän asemanseudulle.
- Suunnitelmat tehdään ja toteutus valmistellaan kaupungin, kaupan ja rakennusyritysten kanssa yhteistyössä.

Pohjois-Haaga

- Asemanseudulla on vanhentuvaa toimistotilaa, jonka kehittämisedellytyksiin vaikuttaa se, mitä valintoja kaupunki tekee lähellä olevan Pitäjänmäen ja Valimon työpaikkakeskittymien kehittämisen suhteen.
- Kehäradan valmistuminen parantaa alueen saavutettavuutta ja helpottaa mm. lentoasemalle pääsyä.
- Haetaan uusia kehittämisideoita ja ratkaisuja toimistokiinteistöjen omistajien kanssa asemanseudun lähipalveluiden elvyttämiseksi samalla kun selvitetään kiinnostusta ja mahdollisuuksia toimitilojen kehittämiseen.
- Esimerkkinä voisi olla "High Street" mallinen liike- ja katutilojen kehittäminen, jossa hyödynnettäisiin kadunvarsien liiketiloja lähipalveluiden tuottamisessa.

Kontula

- Kontulassa on edellytyksiä lyhyellä tähtäimellä kaupan kehittymiselle, koska aseman läheisyydessä on jo tällä hetkellä toimiva kauppakeskus ja ostovoimaa. Kontulan ostoskeskuksen nykyistä vetovoimaisuutta ja kaupunkimaista olemusta tulee aktiivisesti ylläpitää.
- Kontulan asemanseudulle on laadittu uusi asemakaava, jonka toteutuminen lisää alueen asuin-, palvelu- ja toimitilarakentamista ja parantaa asemanseudun vetovoimaisuutta.
- Alueen asukasprofiilia tulisi tasapainottaa omistusasumiseen suunnatulla rakentamisella, jotta liiketoiminnan ja kaupan edellytyksiä voitaisiin parantaa myös tällä tavoin.
- Pitkällä tähtäimellä Jokeri2 ja Östersundomin metro vahvistavat alueen vetovoimaisuutta myös työpaikkakeskittymänä.

9.2 Suositukset

Selvityksen perusteella asemanseutujen kehittämisvastuu on ensisijassa kaupungilla. Alueella toimivien ja sinne sijoittuvien yritysten toiveet ja näkökannat toivottiin haastattelujen perusteella kuitenkin otettavaksi huomioon mahdollisimman aikaisessa kaavoitusvaiheessa. Sitoutunutta yhteistyötä asemanseutujen kehittämisessä toivoivat myös kiinteistösijoittajat, rakennusliikkeet ja kaupan toimijat. Tässä kehitystyössä tärkeitä näkökohtia ovat:

- Monipuolisten liiketoimintojen keskittäminen asemien välittömään läheisyyteen
- Kaupungin sitoutuminen yhteistyöhön asemanseudun kehittämisestä kiinnostuneiden yksityisten tahojen kanssa
- Kaupungin suunnittelu- ja päätösprosessin virtaviivaistaminen ja nopeuttaminen

Rakennus- ja kiinteistösijoittajat ovat valmiita osallistumaan asemanseutujen kehittämiseen, mikäli heille tarjotaan riittävät toimintaedellytykset toteuttaa omia suunnitelmiaan sekä harjoittaa kannattavaa liiketoimintaa. Tärkeät huomioitavat tekijät ovat toimi- ja liiketilojen mitoitus, omistus ja keskinäinen sijainti toisiinsa nähden.

Suositus on, että asemanseudut luokitellaan toimitilakehitettäviin ja hyvän asumisen asemanseutuihin. Valittuja asemanseutuja tarkastellaan erikseen yhteistyössä niiden toimijoiden kanssa, joilla on tavoitteita alueen kehittämisen suhteen lyhyellä aikajänteellä. Konkreettisena ehdotuksena on aloittaa esimerkiksi Malmin ja Pohjois-Haagan asemanseudun kiinteistönomistajien ja kaupungin

yhteinen selvitystyö edellytyksistä ja tavoitteista kehittää asemanseutua. Vetuiryritysten houkuttelu kehitettävälle asemanseudulle takaa selvityksen mukaan hyvät edellytykset myös muiden pienempien yritysten menestykselle.

Lähtökohtana kehittämisessä tulee olla sekä yksityisten että julkisten palvelujen tarpeet tilojen sijoittumiselle, saavutettavuudelle ja ympäristön laadulle. Haastatteluissa tuli esiin, että kaupungin organisaatiossa yritysten toimintaedellytyksiin vaikuttavia tekijöitä käsitellään ja suunnitellaan varsin monessa yksikössä (kaavoitus, liikennesuunnittelu, HKL, kiinteistötoimi, tilakeskus, elinkeinotoimi, yritysneuvonta).

Yhteistyöprosesseissa ja tiedonkulussa organisaatioiden välillä nähtiin kehittämistarvetta. Suositus onkin, että kaupunki voisi sisäisesti koota kehittämisprojekteihin kaikki asiaan liittyvät tahot ja huolehtia niiden sitoutumisesta yhteisesti määritettyihin tavoitteisiin ja toteuttamisaikatauluihin. Näin yksityisen sektorin kiinnostus asemanseutujen kehittämiseen voitaisiin saada nykyistä vankemmalle pohjalle. Kaupungin ja yksityisen sektorin yhteistyöllä voidaan näin löytää uusia, toteuttamiskelpoisia ratkaisuja asemanseutujen vetovoiman lisäämiseksi ja yritystoiminnan elvyttämiseksi.

Vanhojen toimitilojen osalta ehdotetaan, että kaupungin asuntotuotantotoimisto(ATT) selvittää ja pilotoi muutaman vanhan toimitilan muunnoksen esimerkiksi opiskelija-asunnoiksi yhdessä mahdollisten kumppaneiden kanssa. Tavoitteena on opiskelijoiden asuintilaongelman ratkaiseminen, lähipalvelujen tukeminen, rakennusten ekotehokkuuden parantaminen, asemanseutujen ränsistymisen estäminen sekä kaupunkitilan viihtyisyyden parantaminen.

Kaupan osalta ehdotamme tiivistä yhteistyötä kaupan toimijoiden ja kaupungin kesken, jotta asemakeskusten kehittämisessä otettaisiin vakavasti huomioon kaupan toimintaedellytysten tarkistaminen. Riittävän kokoiset ja oikean muotoiset toimitilat, liityntäpysäköintiratkaisut, huoltoliikenneratkaisut ja suorat yhteydet asemalle ovat tärkeitä.

Pitkän tähtäimen suunnittelussa hyvänä perustana yritystoiminnan hyville edellytyksille ovat liikennejärjestelmän kehittyminen ja erityisesti seudun raideliikennehankkeet. Vastuu pitkän tähtäimen suunnittelusta on kaupungilla. Isommatkaan yritykset tekevät vain harvoin pitkän tähtäimen suunnitelmia sijoittumisen suhteen, vaikka raideverkon kehittyminen ja erityisesti siihen kytkeytyvät liityntäpysäköinnin järjestelyt nähtiin asemanseutujen vetovoimaisuutta lisäävinä tekijöinä. Siten kaavoituksessa tulee varata keskitetysti asemanseuduilta liike- ja toimistotilaa vähintään alueen lähipalveluille.

Kehittämisvalinnat

- Asemanseudut luokitellaan toimitilakehitettäviin ja hyvän asumisen alueisiin.
- Valitut kehittämiskohteet Malmi, Oulunkylä, Pohjois-Haaga ja Kontula projektoidaan erikseen ja laaditaan kehittämissuunnitelmat yhdessä intressitahojen kanssa.
- Kiinteistöomistajat ja kaupunki voisivat aloittaa selvitystyön kehittämismahdollisuuksista esim. Malmin ja Pohjois-Haagan asemanseuduilta
- Vanhojen toimitilojen muuttaminen esim. opiskelija-asunnoiksi. Asuntotuotantotoimiston vetämänä käynnistetään selvitys toteuttamismahdollisuuksista ja mahdollisista esteistä.
- Kaupan toimintaedellytysten tarkistaminen yhdessä kaupan toimijoiden kesken lähipalvelujen parantamiseksi
- Kaupan tilojen kehittämisen yhteydessä huomioitava vetovoimaisten jalankulkuyhteyksien toteuttaminen, sujuvat huoltoyhteydet sekä liityntäpysäköinnin järjestäminen yhteistyössä kaupungin, kaupan toimijan ja rakentajan kanssa.
- Raideliikennehankkeiden myötä alueiden saavutettavuus paranee. Hyötyjen konkretisoiminen vaatii määrätietoista maankäytön suunnittelua ja niihin tukeutuvia kaavoitusratkaisuja.
  - Jotta sujuvat matkaketjut edistäisivät liiketoimintaa, luontevat ja vetovoimaiset jalankulkuyhteydet tulee toteuttaa niin, että niillä kulkijan on helppo pysähtyä ja hyödyntää asemanseudun palveluja. Liityntäpysäköintipaikkojen sijoittaminen kaupan yhteyteen edistää sekä matkaketjun toimivuutta että liiketoimintaa.

Kehittämisen painopisteet

- Monipuolista liiketoimintaa keskitetään asemien välittömään läheisyyteen.
- Yksityisen ja julkisen tilatarpeen selvittäminen ja yhteensovittaminen houkuttelevan palvelukokonaisuuden aikaansaamiseksi
- Suunnittelu- ja päätösprosessin nopeuttaminen kehittämiskohteiden toteuttamiseksi ja kannattavan liiketoiminnan elvyttämiseksi

Yhteistyö

- Kehittämisvastuu on kaupungilla
- Sitoutunutta yhteistyötä kaupungin eri organisaatioiden sekä toteuttajien kanssa tarvitaan kehittämissuunnitelmien tavoitteista toteutukseen asti

Lähdeluettelo

Asemanseutujen toimintojen määrittely ja maankäytön tehostaminen (Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011)

Asukaspysäköintipaikkojen omistamisen, hallinnan ja kunnossapidon organisointi (Johanna Wallin ja Kalle Toiskallio, WSP)

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011, 29.3.2011 (HSL, 2011)

Helsingin väestö vuodenvaihteessa 2009/10 ja väestönmuutokset vuonna 2009 – lyhennetty versio (Helsingin kaupungin Tietokeskus, 2010)

Helsinki Alueittain (Helsingin kaupungin Tietokeskus, 2009)

HLJ 2011 - Maankäyttö ja raideverkkoselvitys MARA (HSL, 2011)

Hyvinvoinnin tukiverkko koetuksella – Helsingin palveluvirastojen toiminta kaupunginosien eriyttämisen ehkäisemiseksi (Annina Ala-Outisen raportti Helsingin kaupungin Tietokeskukselle, 2010)

Jätkäsaarikysely – Kysely jäsenyrittäjille Jätkäsaaren kehittämisestä (Hanna Hietala/Helsingin Yrittäjät, 2009)

Kannelmäen ja Pohjois-Haagan yritysten näkemyksiä - kyselyn yhteenveto, 2010

Kaupan kaavoitus Helsingissä Osa II: Erikoiskauppa (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2009)

Kehittyvä kaupunkisuunnittelu (Rikhard Manninen/Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010)

Kehärata 2014 (Kehärata Projektitoimisto, 2010)

Kestäviä ratkaisuja toimitilojen rakentamiseen – Kestävän rakentamisen edut omistajille, sijoittajille, käyttäjille ja ilmastolle (Gaia Group Oy, 2009)

Lainvoimaiset kaavavarannot asemanseuduittain (Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011)

Liite 1. Esikaupunkien renessanssi – Yleissuunnitelman runko (Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010)

Liite 3. Helsingin osa-alueiden tyypittely väestöennusteen ja saavutettavuuden perusteella (Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011)

Liityntäpysäköinti (HSL, 2011 http://www.hsl.fi/FI/matkustajanopas/liityntapysakointi/Sivut/default.aspx)

Länsimetro Oy (www.lansimetro.fi)

Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen Jokeri-vyöhykkeellä (Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011)

Marja-Vantaan kauppakeskus ja keskustan työpaikka- ja palvelujen alue (Vantaan kaupunki osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 2011)

Markkinakatsaus (Catella Property Group, 2010)

Menestyvien yritysten Metropolialue – Yrittäjäjärjestöjen tavoiteohjelma eduskuntavaaleihin 2011 (Helsingin Yrittäjät, Pääkaupunkiseudun Yrittäjät, Uudenmaan Yrittäjät)

Metropolikysely – Yrittäjien ja valtuutettujen näkemyksiä metropolipolitiikasta, 11.10.2010

Mielikuvia Itä-Helsingistä yritysalueena (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010)

Mitkä ovat kiinteistökehittäjän haasteet kauppapaikoilla? (Petri Anttalainen/NCC Property Development Oy, 2009)

Muistio – tiivistetty - Esikaupunkien renessanssi (Mellunkylän yrittäjätilaisuus, 2010)

Myymälärekisteri, 2009 (AC Nielsen)

Pääkaupunkiseudun yrityskatsaus – Toimipaikat 2008 (HSY, 2010)

Pääkaupunkiseudun yritysraportti - Yritysten ja niiden toimipaikkojen rakenne, sijoittuminen ja muutostrendit 2000-luvulla (YTV, 2009)

Pääradan asemanseudut – Nykytila-analyysit ja kehittämisideat (YTV, pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2000:5)

Raide-Jokeri – Alustava yleissuunnitelma 2009 (Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, WSP, LVM, YTV, 2009)

Ruuhkamaksujen vaikutukset maankäyttöön Helsingin seudulla (Seppo Laakso, 2011)

SeutuCD'10/Ramava (HSY, 2010)

Seututieto (HSY, 2010)

Suunnitellut kaavavarannot asemanseuduittain (Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011)

Teoksesta: Kaupasta kaikille. Kyläkaupoista suuryksiköihin ja kohti uusia lähikaupan muotoja – Päivittäistavarakaupan kehitys Suomessa toisen maailmansodan jälkeen (Katri Koistinen, Minna Lammi ja Anu Raijas, toim., Kuluttajatutkimuskeskuksen kirjoja 5. Helsinki 2009)

Toimistojen ja liiketilojen käyttöasteet ja vuokrat (KTI Kiinteistötieto Oy, 2011)

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavaranto – ja suunnitelma – alueet (Uudenmaan liitto, 2010)

Yleiskaavapäällikön asia 1 Esikaupunkien renessanssi, yleissuunnitelman runko (Kaupunkisuunnittelulautakunta, pöytäkirja 03/10.02.2011)

Liite 1
Haastatellut henkilöt

Liite 1 - Haastatellut henkilöt

Yhteisö	Titteli	Etunimi	Sukunimi	Ajankohta	Muuta
Helsingin kaupunki					
Tietokeskus	Yliaktuaari	Juha	Suokas	14.12.2010	
Tietokeskus	Yliaktuaari	Pekka	Vuori	14.12.2010	
Kaupunkisuunnitteluvirasto/asemakaavaosasto	Toimistopäällikkö	Kari	Piimies	16.12.2010	
Kaupunkisuunnitteluvirasto/liikennesuunnittelu	Toimistopäällikkö	Matti	Kivelä	16.12.2010	
Kaupunkisuunnitteluvirasto/asemakaavaosasto	Toimistopäällikkö	Tuula	Helasvuo	16.12.2010	
Talous- ja suunnittelukeskus/kehittämisosasto	Aluerakentamispäällikkö	Kyösti	Oasmaa	17.12.2010	
Talous- ja suunnittelukeskus/kehittämisosasto	Projektinjohtaja	Mari	Siivola	17.12.2010	
Talous- ja suunnittelukeskus/elinkeinopalvelu	Elinkeinojohtaja	Eero	Holstila	17.12.2010	
Talous- ja suunnittelukeskus/elinkeinopalvelu	Kehityspäällikkö	Minna	Maarttola	17.12.2010	
Talous- ja suunnittelukeskus/kehittämisosasto	Projektinjohtaja	Ari	Karjalainen	17.12.2010	
Kiinteistövirasto/tonttiosasto	Toimistopäällikkö	Juhani	Kovanen	20.12.2010	
Kiinteistövirasto/tonttiosasto	Osastopäällikkö	Juhani	Tuuttila	20.12.2010	
Kiinteistövirasto/tilakeskus	Hankesuunnittelupäällikkö	Jarmo	Raveala	21.12.2010	
Kiinteistövirasto/tilakeskus	Toimitilapäällikkö	Markku	Metsäranta	21.12.2010	
HKL	Hallintojohtaja	Yrjö	Judström	19.1.2011	
HSY Seututieto	Erityisasiantuntija	Arja	Salmi	10.11.2010	
Liikennevirasto	Aluepäällikkö	Eero	Liehu	18.1.2011	puhelinhaastattalu
	Suunnittelujohtaja	Mervi	Karhula	21.1.2011	
Helsingin yrittäjät	Toimitusjohtaja	Anssi	Kujala	3.1.2011	
Helsingin yrittäjät/Itäväylä ry	Puheenjohtaja	Pentti	Tanskanen	3.1.2011	
Realprojekti	Toimitusjohtaja	Markku	Hietala	12.1.2011	
Kiinteistö-Tapiola	Kiinteistöjohtaja	Arto	Nummela	14.1.2011	
HGR Property Partners Oy		Kari	Helin	25.1.2011	
HGR Property Partners Oy		Mikko	Larvala	26.1.2011	
Citycon	Kaupallinen johtaja	Pekka	Helin	21.1.2011	
Suomen Lähikauppa	Kauppapaikkajohtaja	Mika	Vesterinen	14.1.2011	
Erityiskaupanliitto	Tutkija	Tuomas	Santasalo	17.1.2011	
Hoitokoti Päiväkumpu Oy	Toimitusjohtaja	Anni	Väätäinen	17.1.2011	puhelinhaastattelu
RuokaKesko	Kauppapaikkajohtaja	Juhani	Rontu	26.1.2011	
Kaupunkitutkimus	Toimitusjohtaja	Seppo	Laakso	21.1.2011	
YIT	Toimitilat -yksikkö	Tuula	Klemettilä	24.1.2011	
YIT	Toimitilat -yksikkö	Tapio	Salo	24.1.2011	
YIT	Toimitilat -yksikkö	Juhani	Ylhäinen	24.1.2011	
NCC	Kauppapaikkajohtaja	Petri	Anttalainen	25.1.2011	
SRV	Varatoimitusjohtaja	Timo	Nieminen	27.1.2011	
HOK-Elanto	Hankekehityspäällikkö	Tuomas	Anttila	4.3.2011	

Liite 2
Haastattelu kysymykset

Liite 2 - Haastattelu kysymykset

Kysely kohdistuu liitteen kartalle merkittyjen esikaupunkialueiden asemanseutujen kehittämiseen. Asemanseuduilla tarkoitetaan alueita, jotka ovat saavutettavissa kävellen asemilta.

1. Haastateltavan taustatiedot	
Haastateltavan nimi Organisaatio ja toimipaikan osoite Rooli organisaatiossa	

2. Sijoittuminen (kysymys rakennusyrityksille, kiinteistösijoittajille ja kaupalle)				
2.1 Arvioi seuraavien tekijöiden vaikutukset, yritysten sijoittumiseen/uuden toimitilan rakentamiseen/kauppapaikkojen saatavuuteen Helsingin esikaupunkien asemanseuduille[1] seuraavien toimitilojen osalta? Poikkeavatko rataosat tai asemat toisistaan.				
Tekijä	**Toimisto-rakenta-minen**	**Liiketila-rakenta-minen**	**Kadun-varsiliike-tilat**	**Muut toimitilat**
1. Kaavavalmius				
2. Toimitilojen mitoitus				
3. Toimitilojen neliöhinta				
4. Markkina-alueen laajuus				
5. Asiakasvirrat				
6. Nykyisten asemanseudun toimitilojen laajentaminen/muuntamismahdol-lisuudet				
7. Täydennysrakentamisen vaikutus asemanseudulla eli ostovoiman kasvuodotukset				
8. Liikenneyhteydet • Aseman läheisyys • Julkinen liikenne yleensä • Raideliikenneyhteyksien parantuminen Kehäradan/länsimetron myötä • Henkilöautoliikenne • Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet				

[1] Asemanseuduilla tarkoitetaan Malminkartano, Pohjois-Haaga, Kannelmäki, Oulunkylä, Pukinmäki, Malmi, Tapanila, Puistola, Mellunmäki ja Kontula, kartta liitteenä

9. Pysäköinnin tilatarpeet				
10. Pysäköinnin hinta				
11. Työntekijöiden saatavuus				
12. Alueen palvelutarjonta				
13. Alueen imago				
14. Muu, mikä				

2.2. Arvioi seuraavien laatutekijöiden tärkeyttä yritysten sijoittumispäätöksissä kyseisillä asemanseuduilla? Poikkeavatko rataosat tai asemat toisistaan

a. Asemien odotustilojen suojaisuus	
b. Turvallisuus asemilla	
c. Joukkoliikenteen vaihtoyhteyksien toimivuus junat/bussit	
d. Liityntäpysäköintimahdollisuudet – pyörät - henkilöautot	
e. Pyöräilyolosuhteet, reittien olemassa olo ja kunto	
f. Esteettömät kulkuyhteydet	
g. Jalankulkuyhteyksien vetovoimaisuus	
h. Ulkotilojen valaistus	
i. Päivittäispalvelujen tarjonta välittömässä läheisyydessä (esim. kioski)	

Muut palvelut, mitkä?

2.3 Mitkä ovat tärkeimmät tekijät yritysten sijoittumispäätöksissä ajatellen asemanseutujen edellytyksiä? Poikkeavatko rataosat tai asemat toisistaan
<u>Kysymys yritysjärjestöille ja Kauppakamarille</u>
(valitse 5 tärkeintä)

	Nyt	5 vuoden tähtäimellä	10 vuoden tähtäimellä
a) Kilpailutekijät saman alan toimijoiden kesken			
b) saavutettavuus julkisella liikenteellä			
c) Saavutettavuus jalan ja pyörällä liikuttaessa			
d) saavutettavuus henkilöautolla			
e) markkina-alueen laajuus			
f) asiakaskunnan sosioekonominen rakenne			

g) Alueen imago			
h) Alueen kaupunkikuva ja fyysisen ympäristön laatu			
i) Alueen muu palvelu- ja yritystarjonta			
Mitkä ja miten:			
j) Autopaikkatarve			
k) Pyörätieverkon yhdistävyys ja pyörien pysäköintitilojen määrä ja laatu			
l) Ympäristötekijät			
Mitkä ja miten:			
m) Radan läheisyys			
n) Joukkoliikenteen tarjonta (bussit/junat)			
o) Millä edellä olevista tekijöistä ei ole mitään merkitystä			

2.4 Miten pysäköintitilan saatavuus ja pysäköinnin hinta vaikuttavat yritysten sijoittumiseen? (ympyröi vastaus)

1 = hinta on erittäin merkittävä 2 = hinnalla on kohtalainen merkitys 3 = hinnalla ei ole merkitystä	4 = pysäköintitilojen määrällä on erittäin suuri merkitys 5 = pysäköintitilojen määrällä on kohtalainen merkitys 6 = pysäköintitilojen määrällä ei ole merkitystä

1 Vantaankosken radan asemat (Malminkartano, Pohjois-Haaga, Kannelmäki)		2 Pääradan asemat (Oulunkylä, Pukinmäki, Malmi, Tapanila, Puistola)		3 Metron asemat (Kontula, Mellunmäki)	
Hinta	Pysäköinti	Hinta	Pysäköinti	Hinta	Pysäköinti

2.5 Poikkeavatko asemanseudut tässä suhteessa alueista, jotka ovat heikompien joukkoliikenneyhteyksien vaikutuspiirissä?
1 = eivät poikkea
2 = poikkeavat vähän
3 = poikkeavat melko paljon
4 = poikkeavat erittäin paljon
5 = ei osaa sanoa

Vastaustaulukko

Soveltuvuus
1 = ei sovellu/täysin eri mieltä
2 = soveltuu osittain/vähän eri mieltä
3 = soveltuu hyvin/melko samaa mieltä
4 = soveltuu erittäin hyvin/täysin samaa mieltä

Yrityksen koko
1 = 0-10 työntekijää
2 = 10–50 työntekijää
3 = 100–500 työntekijää
4 = 500- työntekijää

3. Asemanseutujen soveltuvuus ja houkuttelevuus						
3.1 Millaisille ja minkä kokoisille yrityksille/ toimitiloille asemanseudut soveltuvat parhaiten ja millaisille ei? Onko esimerkkejä?						
	Nykytilanne		Kehäradan länsimetron valmistuttua v. 2015		Vuoden 2020 liikenneverkko (ks. Liitekartta) Pisararata ja sen tuoma junaliikenteen tiheämpi liikennöinti	
	Soveltu-vuus	Koko	Soveltu-vuus	Koko	Soveltu-vuus	Koko
Toimistorakentaminen						
Liiketilarakentaminen						
Kadunvarsiliiketilat						
Muut toimitilat						
3.2 Arvioi mikä on asemaseutujen mielenkiinto potentiaalisissa sijoittajissa verrattuna muihin alueisiin Helsingissä?	**Vastaustaulukko** **1 Erittäin kiinnostava** **2 Jonkin verran kiinnostava** 3 **Ei lainkaan kiinnostava**					
	Nykytila		Kehäradan länsimetron valmistuttua v. 2015		Vuoden 2020 liikenneverkko (ks. Liitekartta) Pisararata ja sen tuoma junaliikenteen tiheämpi liikennöinti	
Malminkartano						
Pohjois-Haaga						
Kannelmäki						
Oulunkylä						
Pukinmäki						
Malmi						
Tapanila						

Puistola			
Mellunmäki			
Kontula			

Vastaustaulukko
Houkuttelevuus
1 = Houkuttelevuus heikkenee paljon
2 = houkuttelevuus heikkenee vähän
3 = houkuttelevuus säilyy nykyisellä tasolla
4 = houkuttelevuus kasvaa vähän
5 = houkuttelevuus kasvaa huomattavasti
3.3 Vaikuttavatko seuraavat liikenneinvestoinnit asemanseutujen houkuttelevuuteen?

1) Kehärata	
2) Raidejokeri	
3) Jokeri 2 runkolinja Myyrmäestä Vuosaareen	
4) Pääradan henkilöliikenteen kapasiteetin merkittävä lisääminen	
5) Länsimetro Matinkylään	
6) Itämetro Östersundomiin	

3.4 Miten esikaupunkien pienyrittäjien tilatarpeisiin voitaisiin vastata?

Vastaustaulukko
Toimitilakysynnän muutos
1 = ei muutu
2 = muuttuu osittain
3 = muuttuu ratkaisevasti
4 = muuttuu täysin
5 = ei osaa sanoa

4. Kysyntä				
4.1 Mikä on näkemyksenne toimitilakysynnän muutoksesta lyhyellä (5 v) aikajänteellä ko. asemanseuduilla (1-10)?	Toimisto-rakentaminen	Liiketila-rakentaminen	Kadunvarsi-liiketilat	Muut toimitilat
4.2 Mikä on näkemyksenne kysynnän muutoksesta pitkällä (10v) aikajänteellä ko. asemanseuduilla?				
4.3 Mitkä aseman seutujen ominaisuudet vaikuttavat edellä mainittujen toimitilojen muutoksiin?				

Alue	**Perustelu**
Malminkartano	
Pohjois-Haaga	
Kannelmäki	
Oulunkylä	
Pukinmäki	
Malmi	
Tapanila	
Puistola	
Mellunmäki	
Kontula	

4.4 Miten näette alueen vajaakäyttöasteet asemittain tulevaisuudessa toimisto- ja liiketilojen suhteen aikaperspektiivillä 5-10 vuotta/15–20 vuotta

Vajaakäyttöasteen muutos
1 = ei muutu
2 = muuttuu vähän
3 = muuttuu paljon
4 = muuttuu täysin
5 = ei osaa sanoa

Asema	Nykyisellä tilakannan määrällä	Jos alueelle rakennettaisiin lisää toimisto ja/tai liiketilaa?	**Pidemmällä aikajänteellä**
Malminkartano			
Pohjois-Haaga			
Kannelmäki			
Oulunkylä			
Pukinmäki			
Malmi			
Tapanila			
Puistola			
Mellunmäki			
Kontula			

4.5 Miten vanhentuvaa toimitilakantaa tulisi kehittää tai muuttaa asemanseuduilla?

Vastaustaulukko
Merkitys
1 = ei merkitystä
2 = vähän merkitys
3 = paljon merkitystä
4 = erittäin paljon merkitystä
5 = ei osaa sanoa

5. Vaikutukset		
Ympäristö		
5.1 Mikä on rakentamisen ja liikenteen ekotehokkuusvaatimusten merkitys toimitilojen (Esim. vanhentuneiden tilojen korvaaminen energia- ym. ympäristövaatimukset täyttävillä rakennuksilla asemanseuduilla ja muualla.)		
Kysyntään	**Rakentamiseen ja rakentamistapaan**	**Toimitilojen kokoon ja sijoittumiseen raideliikenteen varteen**
Ympyröi seuraavista väitteistä ne, jotka koet merkitykselliseksi?		
1 raideliikenne vähäpäästöisenä liikennemuotona on tärkeämpi kuin rakennusten ekotehokkuus 2 rakennusten ekotehokkuus on liikennettä tärkeämpi 3 liikenteellä ja rakentamisella on yhtä suuri merkitys ekotehokkuuden kannalta 4 liikenteen ja rakennusten ekotehokkuudella ei ole vaikutusta		
Väestöpohja		
Vaikutus **1= ei vaikutusta** **2= vähän vaikutusta** **3 = paljon vaikutusta** **4= erittäin paljon vaikutusta** **5 = ei osaa sanoa**		

5.2 Mikä on asemanseutujen vaikutuspiirissä olevan asukaspotentiaalin vaikutus liike- ja toimitilojen kysyntään?			
Onko esittää raja-arvoja asemittain yrityksen toimintaedellytysten kannalta?	**Nyt**	**5 vuotta**	**10 vuotta**

5.3 Minkälaisia vaikutuksia näette olevan liike/toimistotilan kysyntään, mikäli lähialueelle kaavoitettaisiin lisää asuntoja? Käytä asteikkoa (1-5)	Perustelut

5.4 Kuinka paljon mielestänne asuntoja pitäisi vähintään kaavoittaa lisää, jotta sillä olisi vaikutusta liike- ja toimitilarakentamiseen?	Perustelut

Vastaustaulukko
Tärkeys houkuttelevuuden kannalta
1 = ei merkitystä/täysin eri mieltä
2 = vähän merkitystä/vähän eri mieltä
3 = melko tärkeä/melko samaa mieltä
4 = erittäin tärkeä/täysin samaa mieltä
5 = ei osaa sanoa

6. Kehittämistarpeet				
6.1 Millä kaupungin ja/tai yritysten toimenpiteillä Helsingin asemanseutujen houkuttelevuutta voitaisiin lisätä?				
Toimenpide	Toimisto-rakentaminen	Liiketila-rakentaminen	Kadun-varsiliiketilat	Muita toimitiloja
1) Asemanseudun kaupunkitilan laadun nosto				
Miten?				
2) Alueen puhtaanapidon tehostaminen				
3) Lisätilan osoittaminen aseman läheisyydestä				
Määrä?				
4) Nykyisten tilojen käyttötarkoituksen muutos				
Mistä, mihin?				
5) Palvelutarjonnan parantaminen				
Miten?				
6) Epätoivottavan toiminnan poistaminen				
Mikä ja miten				
7) Alueen vartioinnin lisääminen				
8) Liikennejärjestelyjä parantamalla? - joukkoliikenne - jalankulku - polkupyöräily - henkilöautoliikenne - tavaraliikenne				

9) Muu, mikä?				
6.2 Miten asemanseudut eroavat toisistaan kehittämistarpeiden suhteen?				
6.3 Mikä merkitys asemanseutujen infran parantamisella on yritysten sijoittumiseen? (käytä yllä olevaa vastaustaulukko 1-5)				
6.4 Miten aseman seutujen houkuttelevuuteen vaikuttavat muut kehittämishankkeet **a) Helsingin alueella? mitkä?** **b) muilla Helsingin seudun asemanseuduilla, mitkä ja missä?** **c) muualla Helsingin seudulla, mitkä ja missä?**				

Vastaustaulukko
Houkuttelevuus
1 = Houkuttelevuus heikkenee paljon
2 = houkuttelevuus heikkenee vähän
3 = houkuttelevuus säilyy nykyisellä tasolla
4 = houkuttelevuus kasvaa vähän
5 = houkuttelevuus kasvaa huomattavasti

7. Tulevaisuus		
7.1 Miten näette tulevaisuuden yleisesti toimisto- ja liiketilojen rakentamisen sekä kaupan palvelujen sijoittumisen suhteen tutkimuksen kohteena olevilla asemanseuduilla?		
5 vuoden tähtäimellä	**10 vuoden tähtäimellä**	**15–20 vuoden tähtäimellä**

Kuvailulehti

Tekijät
KPMG ja Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Nimike
YRITYSTOIMINNAN EDELLYTYSTEN PARANTAMINEN HELSINGIN ESIKAUPUNKIALUEIDEN ASEMANSEUDUILLA

Sarjan nimike
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2011:18

Sarjanumero	2011:18	Julkaisuaika	9.6.2011
Sivuja	72	Liitteitä	0
ISBN		ISSN	1458-9664
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN

Tiivistelmä
Työn tavoitteena oli selvittää yritysten sijoittumismahdollisuudet ja toimitilatarjonnan lisäämisen edellytykset Helsingin esikaupunkialueilla. Tarkastelukohteena oli 10 raideliikenteen asemanseutua, joista Kontula ja Mellunmäki metron varrelta, Oulunkylä, Pukinmäki, Malmi, Tapanila ja Puistola pääradan varrelta sekä Pohjois-Haaga, Kannelmäki ja Malminkartano Vantaankosken radan varrella.

Esikaupunkien asemanseutujen saavutettavuus ja vetovoima paranevat raideverkon ja erityisesti Kehäradan toteutumisen myötä. Raidejokeri verkottaa esikaupunkialueet poikittaisliikenteessä, mutta sen vaikutukset eivät välttämättä ulotu tarkastelualueille asti Oulunkylää lukuun ottamatta. Pisararadan tuoma junaliikenteen tihentyminen ja täsmällisyyden parantuminen lisäävät raideliikenteen houkuttelevuutta ja siten sen vaikutukset asemanseutuihin ovat myönteiset. Raideliikenneyhteydet ovat huomattavasti tärkeämpiä toimitilojen kuin kaupan sijoittumisen kannalta.

Selvityksen perusteella asemanseutujen vetovoimaisuutta yritystoiminnan näkökulmasta voidaan parhaiten lisätä keskittymällä kehittämään toimistoihin ja kauppaan profiloituja asemanseutuja niin, että keskitettyä liike- ja/tai toimistotilaa sijoittuu välittömästi aseman kulkuyhteyksien varrelle. Ensisijaisesti kehittämiskohteiksi soveltuvat selvityksen perusteella Malmin, Oulunkylän, Pohjois-Haagan ja Kontulan asemanseudut. Kaupan kannalta myös Mellunmäki on kehittämiskelpoinen.

Selvityksen keskeisenä suosituksena on, että asemanseudut luokitellaan toimitilakehitettäviin ja hyvän asumisen asemanseutuihin. Valittuja toimitilan kehittämiseen soveltuvia asemanseutuja tarkastellaan erikseen yhteistyössä niiden toimijoiden kanssa, joilla on tavoitteita alueen kehittämisen suhteen lyhyellä aikajänteellä. Konkreettisena ehdotuksena on aloittaa esimerkiksi Malmin ja Pohjois-Haagan asemanseudun kiinteistönomistajien ja kaupungin yhteinen selvitystyö edellytyksistä ja tavoitteista kehittää näiden asemanseutujen yritystoimintaa. Veturiyritysten houkuttelu kehitettävälle asemanseudulle takaa selvityksen mukaan hyvät edellytykset myös muiden pienempien yritysten menestykselle.

Asiasanat
HELSINKI, ASEMANSEUDUT, ESIKAUPUNKIEN RENESSANSSI, YRITYSTEN SIJOITTUMINEN

Sarjassa aikaisemmin julkaistu:

2011:1 Kaupunginosapuistojen kehittäminen esikaupunkien renessanssialueilla (vain verkko-pdf)

2011:2 Östersundomin yhteinen yleiskaava – Rakennemallit (vain verkko-pdf)

2011:3 Östersundom ja kauppa (vain verkko-pdf)

2011:4 Östersundom ja kaupunkipientalot (vain verkko-pdf)

2011:5 Majvikin metron esiselvitys (vain verkko-pdf)

2011:6 Östersundomin metron ja pikaraitiotien esiselvitykset – Tiivistelmä (vain verkko-pdf)

2011:7 Östersundomin yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvitys (vain verkko-pdf)

2011:8 Östersundomin yleiskaavan liikenteen nykytilaselvitys (vain verkko-pdf)

2011:9 Östersundomin yleiskaavan joukkoliikenneselvitys (vain verkko-pdf)

2011:10 Östersundomin katuliikennefilosofia, osa 1 (vain verkko-pdf)

2011:11 Östersundomin yhteinen yleiskaava – Teknistaloudellinen selvitys (vain verkko-pdf)

2011:12 Aurinkosähkön mahdollisuudet Helsingin Östersundomin alueella (vain verkko-pdf)

2011:13 Hevostilaselvitys – Hevosten tulevaisuus Östersundomissa (vain verkko-pdf)

2011:14 Liitosalueen eteläosan kasvillisuusselvitys (vain verkko-pdf)

2011:15 Östersundomin hiilijalanjälkitarkastelu (vain verkko-pdf)

2011:16 Östersundomin osayleiskaavan leikekirja (vain verkko-pdf)

2011:17 Östersundomin yleiskaavaluonnos – Selostus (vain verkko-pdf)

ISSN 1458-9664