

Kaivokadun asemakaavamuutoksen vaikutukset kaupunkitalouteen, elinvoimaan ja yrittäjätoimintaan

Keskeiset johtopäätökset
selvityksistä

Helsinki



10.10.202

5

Sisältö

1. Johdanto & aiempia selvityksiä

2. Kaivokadun asemakaavamuutos

3. Taloudellisten vaikutusten ja elinvoimavaikutusten muodostuminen

1. Vaikutusten muodostuminen
2. Suorat taloudelliset vaikutukset
 1. Kaavataloudelliset vaikutukset
 2. Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset

4. Vaikutukset elinvoimaan ja kulutukseen

1. Vaikutukset keskustan elinvoimaan
2. Vaikutukset taloudelliseen toimeliaisuuteen
3. Vaikutukset huoltoon ja jakeluun
4. Johtopäätökset elinvoimavaikutuksista

5. Vaikutukset keskusta-alueen yrityksiin ja muihin toimijoihin

1. Yritysvaikutusten kohdistuminen ja laajuus
2. Vaikutukset toimistoihin, matkailuun ja kulttuuritoimijoihin
3. Vaikutukset vähittäiskauppaan ja palveluihin

6. Rakentamisen aikaiset vaikutukset

7. Johtopäätökset

Liite 1: Kaivokadun ympäristösuunnitelman kokonaisuus

Liite 2: Kuvaus toimenpiteiden vaikutuksista elinvoimaan

Liite 3: Ydinkeskustan määrittelmä ja arvioitavan alueen laajuus Flou:n ja Kaupunkitutkimuksen työssä

Liite 4: Seudun asukkaiden matka-ajan muutos ydinkeskustan alueelle Flou:n ja Kaupunkitutkimuksen työssä

Liite 5: Helsingin keskustan toimialat ja yritystoiminta

Liite 6: Liikennesuunnitelma ja logistiikan järjestelyt

Liite 7: Kyselytutkimusten tuloksia

Tiivistelmä

Kaivokadun asemakaavamuutoksen keskeisenä roolina on mahdollistaa alueelle suunniteltuja hankkeita – oleellisimpina Länsisataman Pikaraitiotie (LäPi), Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (YKLJS) ja Kaivokadun alueen ympäristösuunnitelma – sekä tukea muuta keskusta-alueen kehittämistä kaupunkistrategian 2025 mukaisesti. Tässä liitteessä tiivistetään alueen hankkeista tehtyjen lukuisten selvitysten ja vaikutusarvioiden keskeiset tulokset ja arvioidaan niiden perusteella kaavamuutoksen mahdollistamien muutosten vaikutusta kaupungin talouteen ja elinkeinoelämään.

Kaava-alueen hankkeet mahdollistavat keskustan alueen heikoimpana pidetyn kaupunkiympäristön (Rautatieaseman edusta) viihtyisyyden parantamisen sekä joukkoliikenteen nopeuden ja täsmällisyyden lisäämisen kaupungin vilkkaimmassa joukkoliikenteen ja jalankulun keskittymässä. Tehtyjen arvioiden mukaan vaikutus sekä keskusta-alueen kävijöiden määrään että arvioituun kokonaiskulutukseen on pieni (n. +0,5 %), mutta positiivinen. Kaivokadun läpiajajoyhteys sulkeutuu henkilöautoilta, mikä osaltaan heikentää lähialueen autosaavutettavuutta ja vähentää autolla saapuvien määrää. Arvioihin liittyy epävarmuuksia ja vaikutukset kohdistuvat eri tavoin kuluttajiin, yrityksiin ja toimistotoimijoihin riippuen siitä, miten merkittäviä alueen kaupunkiympäristö sekä saavutettavuus eri kulkumuodoilla niille on.

Kaivokadun alueelle on sen nykyisestä profiilista ja esimerkiksi rajallisesta katupysäköinnin määrästä johtuen valikoitunut yrityksiä, jotka hyötyvät suurista jalankulkijamääristä, ja joiden voi odottaa hyötyvän joukkoliikennesaavutettavuuden ja ympäristön viihtyisyyden paranemisesta. Alueella on kuitenkin myös toimijoita, joille esimerkiksi jakelu- ja saattoliikenne ovat merkittäviä tekijöitä. Suunnittelussa on pyritty varmistamaan niiden toimivuus. Keskusta-alueella on myös tiettyjen mikrosijaintien ja toimialojen yrityksiä, joiden toimintaympäristöön henkilöautosaavutettavuuden heikkeneminen vaikuttaa negatiivisesti. Kokonaisuudessaan selvitykset kuitenkin näyttävät kaava-alueen hankkeiden tukevan strategisia viihtyisemmän ja elinvoimaisemman keskustan tavoitteita.

Vuoden 2025 lopulla valmistuu päivitys selvitykseen, jossa arvioidaan työmaiden aikaisia vaikutuksia alueen yrityksiin ja selvitetään tapoja minimoida remonttien aiheuttamat haitat. Työn aikaisten reittien, logistiikan ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden onnistunut järjestäminen on merkittävää keskustan elinvoiman kannalta.

1. Johdanto

Kaivokadun asemakaavamuutos mahdollistaa hyväksytyyn Ydinkeskustan Liikennejärjestelmäsuunnitelman (kh 16.12.2024) toteuttamisen ja Länsisataman pikaratikan toteuttamisen Kaivokadun alueella. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma muodostaa kokonaiskuvan ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitetilanteesta ja osoittaa periaatteet katuverkon ja eri kulkumuotojen kehittämiseksi keskustassa. Periaatteiden mukaisesti Kaivokadun akseli muuttuu osaksi paikallisverkkoa, ja päärautatieaseman kohdalla Kaivokatu muuttuu joukkoliikennekaduksi. Kaavamuutos ei tuo uutta rakentamista, mutta se mahdollistaa kaupunkiympäristön kehittämisen ja joukkoliikennekadun rakentamisen kaupungin vilkkaimpaan kävely- ja joukkoliikenneympäristöön.

Kadun muutosten keskeisimmät vaikutukset kumpuavat

saavutettavuusmuutoksista: kaupunkiraitioteiden nopeutuminen ja Länsisatamaan Kaivokadun kautta kulkevan pikaratikan (LäPi-ratikka) mahdollistaminen, kävelyn ja pyöräilyn sujuvoituminen sekä autoliikenteen läpiajon estäminen vaikuttavat eri tavoin eri kaupunkilaisten, jakeluliikenteen, turistien ja muiden alueella toimivien liikkumisen nopeuteen ja mukavuuteen. Toisena keskeisenä vaikutusten ajurina on muutos kaupunkitilassa. Nämä muutokset kohdistuvat eri tavoin erilaisiin toimijoihin sekä lyhyellä aikavälillä (työn aikana) että pitemmällä aikavälillä, vaikuttaen matkojen määriin, alueen vetovoimaan, alueella asiointiin, taloudelliseen toimeliaisuuteen ja muuttuviin suhteellisiin etuihin muuttuvassa ympäristössä – muuttunut alue saattaa houkuttaa erilaisia toimijoita ja esimerkiksi elinkeinonharjoittajien keskuudessa voi syntyä vaihtuvuutta.

Helsingin ydinkeskustassa on samanaikaisesti käynnissä tai suunnitteilla muun muassa Elielin- ja asema-aukion kaavoitus ja keskustan huoltotunnelin kehittämishanke sekä Kaisaniemen puiston peruskorjaus. Kaupunkistrategiassa korostetaan keskustan roolia Helsingin keskeisenä vetovimatekijänä. Strategiassa linjataan ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisesta ja siinä on nostettu tavoitteeksi lisätä keskustassa käyvien, asioivien ja asuvien ihmisten sekä työpaikkojen määrää. Lisäksi on linjattu keskustan vetovoimaa lisäävien kaupunkikehitys- ja elinvoimainvestointien toteuttamisesta.

Vaikka kaava on luonteeltaan mahdollistava ja tehtyjä päätöksiä toteuttava, tässä liitteessä kootaan arvioita kaava-alueella tapahtuvien muutosten vaikutuksista. Alueen hankkeista tehtyjen selvitysten perusteella tiivistämme kaupunkitalouteen, keskustan elinvoimaan sekä keskusta-alueen yrityksiin ja kiinteistöihin kohdistuvia arvioituja vaikutuksia, joita kaavamuutoksen mahdollistamat hankkeet aiheuttavat. Lisäksi korostetaan kaavaprosessin oppeja siitä, miten mahdollisia kielteisiä vaikutuksia voidaan vähentää. Selvityksestä vastaavat aiemmin tehtyihin selvityksiin nojaten Elina Luukkonen ja Riku Raunola (KYMP) sekä Minna Maartola (Kaupunginkanslia).

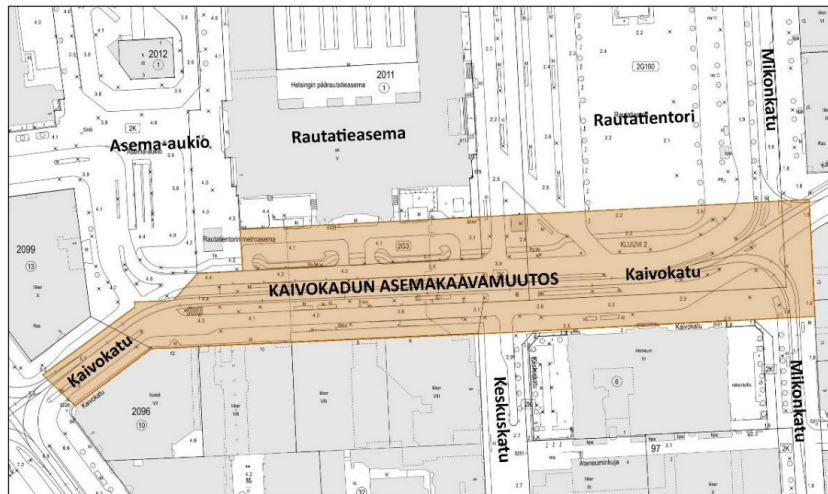
Vaikutuksista tehtyjä selvityksiä:

- Flou & Kaupunkitutkimus TA (2024). Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman elinvoimavaikutukset
- Helsingin kaupunki (perustuen Jones Lang LaSalle, Ramboll, Harris & Kjisik, Hellon) (2021). Rautatieaseman ympäristön hankkeiden elinvoimavaikutukset
- JLL (2021). Keskustahankkeiden elinvoimavaikutukset
- Helsingin kaupunki (2024). LäPi-hankkeen yritysvaikutusten arviointi (YRVA)
- Real Idea (2020). Ydinkeskustan kaupallinen selvitys Elielin- ja Asema-aukion asemakaavoitusta varten
- Ramboll (2021). Kaivokadun alueen työnaikaisten yritysvaikutusten selvitys
- Kaupunkitutkimus TA, RealIdea, Flou & Lunden. (2025). Helsingin keskustan elinvoimateot
- Keskustan elinvoimalaskennat, Voittajakaupungit Oy, Allin-portaali
- Helsingin kaupunki (2024), Nortecon (2025). Keskustan elävyyssindeksi 2024
- Helsingin kaupunki (2019). Ydinkeskustan asiointiselvitys 2019
- Bilendi Oy (2022). Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus

2. Kaivokadun asemakaavan muutoksen lähtökohdat ja tavoitteet

Päärautatieaseman ympäristöön on sijoittumassa Länsisataman pikaraitiotien (HEL 2024-009714, Laajasalosta Länsisatamaan suunniteltu pikaraitiotie) pysäkit ja alueella panostetaan käveltävään ja viihtyisään kaupunkitilaan. Kaavaratkaisussa tarkistetaan alueen käyttötarkoituksia ja ohjataan katualueiden, aukiotilojen ja maanalaisten tilojen rakentamista ja toteutumista.

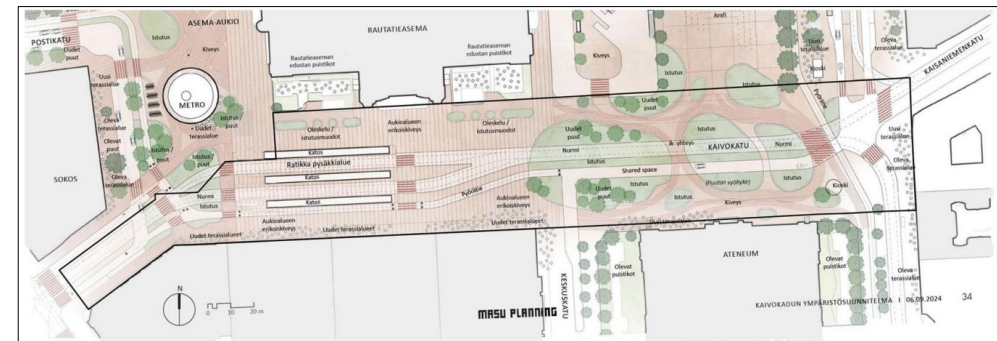
Kaava-alue kuuluu Kluuvin kaupunginosaan. Alue käsittää Kaivokadun osuuden Mannerheimintieltä Mikonkadulle. Alueeseen kuuluu Rautatieaseman eteläpuolinen aukio ja Rautatien eteläosa. Alue on historiallisesti kerroksellista ja arvokasta rakennettua ympäristöä. Kaivokatu on vilkasliikenteinen katualue, jossa on rautatieasemalle suuntautuvan kävely- ja polkupyöräliikenteen lisäksi raitiotie-, linja-auto-, yksityisautoilu- ja taksiliikennettä (ks. asemakaavamuutoksen liikenneselvitys-liite). Lisäksi alueen alla kulkee metro. Kaava-alue käsittää Kaivokadun katualuetta sekä Rautatieaseman eteläpuolella olevaa aukiotilaa ja eteläosan Rautatien torista.



Kaivokadun asemakaavan alueen rajaus.

Kaivokadun asemakaavan muutoksen tavoitteena on, että kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas katualue muutetaan toimivammaksi raitiotieliikenteelle ja kävelypainotteisemmaksi. Kävelyn olosuhteita ja viihtyisyyttä parannetaan koko alueella. Samalla tutkitaan alueen maanalaisten tilojen ja maanpäällisten jalankulkumaailman yhteyksien parantamista. Kaavamuutoksen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman (HEL 2023-004653) mukainen liikenteen ratkaisu, jossa Kaivokatu rauhoitetaan autoliikenteeltä. Raitieliikenteen, kävelyn ja polkupyöräilyn edellytyksiä parannetaan ja autoliikenteen yhteys ohjataan muille väylille.

Kaivokadun kaavan välittömässä läheisyydessä on valmisteilla myös Elielinaukion ja Asema-aukion kaavamuutos, joka mahdollistaa alueelle merkittävän määrän uutta toimisto- ja liiketilaa ja muuttaa alueella liikkumista. Kaivokadun kokonaisuuteen vaikuttaa osaltaan myös keskustan huoltotunnelin kehittäminen, jonka tavoitteena on parantaa keskustan pysäköintilaitosten saavutettavuutta ja huoltologistiikkaa.



Kaivokadun ympäristösuunnitelma. Masu Planning 2024.

Taloudellisten vaikutusten ja elinvoimavaikutusten muodostuminen



3.1. Vaikutusten muodostuminen

Kuten Ydinkeskustan Liikennejärjestelmäsuunnitelman (YKLJS) selvityksissä on todettu, vaikutukset kaupunkilaisiin, yrityksiin ja taloudelliseen toimeliaisuuteen syntyvät ennen kaikkea saavutettavuuden muutoksista ja niiden seurauksista. Flou ja Kaupunkitutkimus TA (2024, tästä lähtien FK) mallinsivat mekanismit ilmiökartaksi (Liite 2) ja tutkivat niitä liikenne-ennustemallien ja historiadataan perustuvien kulutus- ja asiointimallien avulla.

Muutokset liikennejärjestelmässä vaikuttavat eri kulkutapojen matka-aikoihin, ja matka-aikojen muutos yhdistettynä kulkemisen mukavuuteen ja helppouteen vaikuttaa matkojen määränpään valintaan, kulkutapajakaumaan ja reitteihin.

Matka-aikamuutosten lisäksi kaupunkiympäristön muutokset vaikuttavat eri alueiden vetovoimaan määränpäänä sekä viiptymien kohteena. Matka-aikamuutoksien vaikutukset voivat myös vahvistaa tai heikentää vetovoimavaikutuksia, esimerkiksi liikenteen rauhoittuminen voi kasvattaa aukion viihtyisyyttä.

Kaivokadun asemakaavamuutos mahdollistaa YKLJS:n ja LäPi-raitiotien toteuttamisen sekä Masu Planningin luoman yleisten alueiden suunnitelman toteuttamisen. Suhteessa vaihtoehtoon (nykytilanne tai 1+1 autokaistaa), kaavamuutoksen mahdollistamat hankkeet nopeuttavat kestävien kulkumuotojen matka-aikoja, kun taas autoilu ydinkeskustaan hidastuu etenkin matkoilla, jotka tulevat idästä ja suuntaavat keskustan läntisiin osiin ja matkoilla, jotka tulevat lännestä ja suuntaavat ydinkeskustan itäisiin osiin.

Hankkeiden, ja sitä kautta ne mahdollistavan kaavan, arvioinnin kannalta on ollut keskeistä selvittää, miten suuri syntynyt vaikutus on eri ryhmien matkojen määrään, viihtymiseen, kulutukseen ja hyvinvointiin, sekä miten kuluttajakäyttäytymisen odotetut muutokset vaikuttavat alueen yrityksiin, ja miten saavutettavuusmuutokset vaikuttavat esimerkiksi jakeluun.

Kaupunkitasolla kaava vaikuttaa kaupunginosien erilaistumiseen. Kun eri alueet muuttuvat eri kulkuneuvoille ja sitä kautta ihmisille suhteessa paremmin tai heikommin saavutettaviksi, vahvistuvat niiden profiilit erilaisina kaupunginosina, jotka houkuttelevat erilaisia työntekijöitä, kuluttajia ja yrittäjiä. Kävelyn ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen vahvistaa tai heikentää yritysten toimintaedellytyksiä alueella niiden ominaisuuksista riippuen, minkä johdosta alueelle tulee valikoitumaan uudesta ympäristöstä hyötyviä yrityksiä ja siten toimijoiden joukko muuttuu.

Yritysvaikutusten arvioinnin kannalta on oleellista tunnistaa alueen nykyisten toimijoiden profiileja ja arvioida miten muutos vaikuttaa niihin. Toimijoiden vaihtuminen voi olla kaupunkitasolla myönteinen asia, jos eri kaupunginosat erilaistuvat niin, että yhä useampi yritys pystyy löytämään omiin ominaisuuksiinsa hyvin sopivia toimintaympäristöjä.

Kaavamuutoksen vaikutuksia arvioidessa tulee ottaa huomioon, että samanaikaisesti on vireillä useita alueelle tai lähiympäristöön vaikuttavia kaavoitus- ja muita hankkeita. Näiden yhteisvaikutusten arviointi etenkin lopputilanteen osalta on kompleksista ja epävarmuudet ovat merkittäviä.

3.2. Suorat taloudelliset vaikutukset

Kaivokadun asemakaavamuutoksen itsessään aiheuttamat kustannukset ovat rajalliset, muodostuen lähinnä Kaivokadun ympäristösuunnitelmassa esitetyistä muutoksista kaupunkiympäristöön alueella. Kuitenkin, kaavamuutos mahdollistaa kaava-alueeseen kohdistuvia investointeja liittyen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, LäPi-raitiotyhteyteen ja muuhun julkisten alueiden kohennukseen – kaavapäätös vaikuttaa näiden realisoitumiseen. Seuraavassa osiossa on eritelty kaava-alueeseen tulevana vuosina kohdistuvien investointien kustannukset kaava-alueella.

3.2.1. Kaavatalous

Kustannusarvio kaava-alueen kokonaisinvestoinneista (MAKU 1/2025)

Katu ja johtosiirrot	25,6 milj. eur.
Vesihuolto	2,7 milj. eur.
Kannen korjaus	
Sponda	1,9 milj. eur.
HKL	1,8 milj. eur.
Ilmarinen	0,4 milj. eur.
SOK	0,3 milj. eur.
VR	0,1 milj. eur.
Raitiotie (kaava-alueen osuus)	11,4 milj. eur.
Muu tekn. huolto	1,1 milj. eur.
Yhteensä	45,3 milj. euroa

Kannen korjauksen kustannukset kohdistuvat lähtökohtaisesti kiinteistönomistajille ja ne tarkentuvat suunnittelun tarkentuessa. Raitiotien kustannukset sisältyvät raitiotiehankkeen kustannusarvioon, jonka Kaivokadun asemakaavamuutos mahdollistaa. Katuinfraan ja johtosiirtoihin liittyvät menot ovat kaupungille kaava-alueella yhteensä arviolta 25,6 milj. euroa. Kaavataloudelliseen arviointiin liittyy vielä epävarmuuksia, ja lopullinen alueen investointitarpeen summa tarkentuu tarkastettuun kaavaehdotukseen.

3.2.2. Yhteiskuntatalous

Kaavamuutoksen kaava-alueella mahdollistamien julkisten ja yksityisten investointien työllisyysvaikutus on yhteensä noin 470 henkilötyövuotta (htv), josta helsinkiläisille kohdistuu arviolta 120 htv. Katu- ja kunnallisinfrainvestoinnit kaava-alueella kattavat näistä noin puolet.

Kaava-alueen investoinnit muodostavat työllistettyjen yritysten ja työntekijöiden kautta arviolta 3,0 miljoonan euron tulo- ja yhteisövero vaikutuksen, josta Helsinkiin kohdistuva kunnallisverojen ja yhteisöveron kuntaosuus on noin 0,3 milj. euroa. Katu- ja kunnallisinfrainvestointien osuus on kokonaisverovaikutuksesta noin 1,3 milj. euroa.

Kaava ei mahdollista uutta talorakentamista ja vaikutukset esimerkiksi pienimuotoisen yritystoiminnan järjestämiseen kaava-alueella ovat pieniä. Muutosten kaupunkiympäristössä, olettaen ympäristön laadun ja viihtyvyyden paraneminen, ja saavutettavuudessa voidaan odottaa pidemmällä aikavälillä hieman kasvattavan kiinteistöverokertymää, mutta vaikutuksen arviointiin liittyy suuria epävarmuuksia. Myös vaikutukset esimerkiksi turismikysyntään alueella ovat vaikeasti määriteltävissä. Saavutettavuusmuutosten vaikutuksia keskusta-alueelle tapahtuviin vierailuihin, vierailijoiden profilliin, ja sitä myötä odotettuun kuluttajakysyntään on arvioitu Ydinkeskustan Liikennejärjestelmäsuunnitelman Elinvoimavaikutusten arvioinnissa (Flou & Kaupunkitutkimus TA, 2024), ja niitä käsitellään seuraavassa kappaleessa. On huomioitava, että vierailujen ja kuluttamisen mallintaminen vaatii oletusten tekemistä ja käytössä olevien muuttujien määrä on rajallinen. Eräänlaisena validointina selvityksessä on tutkittu kansainvälisiä verrokkeja, niiden raportoidut muutokset tukevat mallinnuksessa saatuja tuloksia.

Kaavamuutoksen keskeinen rooli on mahdollistaa alueen muita hankkeita, kuten Länsisataman pikaraitiotie (kustannusarvio 37 milj. euroa, hyöty-kustannussuhde 2,9; Helsingin kaupunki, 2025) ja sen yhteiskuntataloudellinen merkitys näyttäytyy osana laajempaa keskusta-alueen kehittämistä. Raidekapasiteetin lisäys on reunaehto myös muille joukkoliikenteen verkostokaupungin linjoille, ja niiden mahdollistamalle uudelle maankäytölle. Valtaosa kaava-alueen investoinneista on tehtävä kaavapäätöksestä riippumatta. Jossain määrin suoraksi kaavapäätöksen seuraukseksi on laskettavissa Kaivokadun ympäristösuunnitelman aiheuttamat investointikustannukset.

Vaikutukset elinvoimaan ja kulutukseen



4.1. Kaivokadun ympäristön muutoksista tehdyt elinvoimaselvitykset

Flou ja Kaupunkitutkimus TA (2024) arvioivat Kaivokadun joukkoliikennekatusuunnitelman elinvoimavaikutuksia Helsingin keskustassa suhteessa malliin, jossa Kaivokadulla olisi 1+1 kaistaa autoille.

Ilmiökartan (Liite 2) pohjalta työssä valittiin elinvoimalle 4 arviointimittaria:

- 1) vuosittain ydinkeskustaan saapuvien matkojen määrä,
- 2) vuosittain ydinkeskustassa käytetty rahamäärä,
- 3) matka-aikojen muutos ydinkeskustan alueelle sekä
- 4) lähipäästöjen määrä.

Työssä arvioitiin määritellylle lähivaikutusalueelle (Liite 3) kohdistuvia vaikutuksia. Alue sisältää kadut, kiinteistöt ja yleiset alueet Rautatieaseman alueella, Esplanadien alueella, Kampissa ja Kruununhaassa, joihin välittömät vaikutukset kohdistuvat. On huomioitava, että asemakaavamuutos vaikuttaa myös esimerkiksi Siltasaaren ja Etu-Töölön alueiden asukkaisiin ja toimijoihin saavutettavuuden muutosten myötä, mutta vaikutuksen odotetaan pienentyvän etäisyyden Kaivokatuun kasvaessa. On myös huomioitava, että kvantitatiiviseen mallintamiseen liittyy merkittävä määrä oletuksia, mutta vaikutusten suuntaa ja suuruusluokkaa pidetään konsulttien toimesta luotettavina.

JLL (2021) arvioi keskustan hankkeiden, sis. LäPi-ratikan, vaikutuksia alueen elinvoimaan. Työssä tutkittiin keskustan toimijoita ja toimeliaisuutta, luotiin viitekehys elinvoiman mittaamiselle, ja arvioitiin tutkimuksen ja asiantuntemuksen perusteella hankkeiden vaikutuksia ydinkeskustan elinvoimaan.

Kaupallisten toimijoiden menestyminen on keskeinen osa kumpaakin elinvoimavaikutusten kehystä, ja tutkimuksissa on arvioitu kaavamuutosten vaikutusta erilaisiin yrityksiin ja toimijoihin, kuten liikkeisiin, toimistotoimijoihin (omistajiin ja vuokralaisiin), hotelleihin ja kulttuuripalveluihin.



Kaivokadun kesänäkymä Rautatieaseman edustalta. Kaivokadun ympäristösuunnitelma, Masu Planning 2024.



Kaivokadun talvinäkymä Ateneumin kohdalta. Kaivokadun ympäristösuunnitelma, Masu Planning 2024.

4.2. Liikkumisen muutosten vaikutuksia keskustan elinvoimaan

Floun ja Kaupunkitutkimus TA:n (2024) selvityksen mukaan on odotettavissa, että hankkeiden valmistuttua niiden vaikutus matkojen määrään alueelle on varsin rajallinen. Paremman joukkoliikennesaavutettavuuden vaikutuksen ennustetaan olevan suurempi kuin autoliikenteeseen kohdistuvan heikentävän vaikutuksen, ja kokonaismatkojen lasketaan lisääntyvän noin 400 000 matkalla. Ennuste ei kuitenkaan ota huomioon kaupunkiympäristön laadun parantumista, jolla voi odottaa olevan myönteinen vaikutus matkojen ja viipymien määrään. Selvityksessä arvioidaan Kaivokadun melutason laskevan 4-6 dB ja koko ydinkeskustan lähipäästöjen vähenevän merkittävästi henkilöautosuoritteiden laskiessa 9-13 %.

Ennen hankkeiden valmistumista kadun ja sen ympäristön ollessa remontissa kävijämäärän on syytä odottaa laskevan. Onkin keskustan elinvoiman kannalta keskeisen tärkeää järjestää poikkeusreitit toimivasti niin, että matka-ajat, jakelun sujuvuus ja alueen viihtyisyys kärsivät mahdollisimman vähän. Myös remonttien ja rakennushankkeiden samanaikaisuus minimoisi heikomman vetovoiman aikajakson.

Taulukko 1. HELMET-mallilla ennustettu ydinkeskustaan saapuvien matkojen määrä eri kulkutavoilla ja eri matkantarkoituksissa, jos Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi.

Kulkumuoto	Auto		Joukko-lii- kenne		Polkupyörä		Kävely		SUMMA	
	Vapaa- aika	Työ	Vapaa- aika	Työ	Vapaa- aika	Työ	Vapaa- aika	Työ	Va- paa- aika	Työ
Vaikutus Kai- vokadun muut- tamisesta jouk- koliikenneka- duksi (tuhatta matkaa/vuosi)	-70	-10	+320	+110	+10	+10	+10	+1	+290	+110
	-50		+330				+20		+310	

Selvityksen johtopäätöksenä todetaan elinvoimavaikutusten olevan pieniä, mutta positiivisia (noin 0,5 %), kun sitä mitataan saapuvien ja asioivien ihmisten määrällä. Autolla saapuvien määrä hieman pienenee ja joukkoliikenteellä saapuvien määrä kasvaa hieman sitä enemmän.



Rautatieaseman edustan nykytilanne ja suunnitelma (Masu Planning Oy)

4.3. Vaikutukset taloudelliseen toimeliaisuuteen

Vierailut ja kulutus lisääntyvät arvion (FK) mukaan marginaalisesti, ja ydinkeskustan alueella kulutetun rahamäärän arvioidaan kasvavan noin puoli prosenttia kun eri kulkumuotojen arvioidut keskkulutukset on otettu huomioon. Kulutuksen painopisteen voi odottaa siirtyvän yhä vahvemmin palvelu- ja elämystalouteen. Esim. Glaeser et al. (2001) näyttävät, että kävelyvaltaisilla alueilla kulutus painottuu matalan katteen, mutta korkean asiointifrekvenssin liikkeisiin, mikä vaikuttaa tavaramyynnin luonteeseen. Alueena Rautatieaseman alue maan vilkkaimpana jalankulkuympäristönä ja luontaisena arkisten asiointimatkojen yhdistämisen paikkana sopii tähän hyvin. Verrokkikaupungeissa esimerkiksi ravintola- ja majoituspalvelut ovat kasvattaneet vastaavien muutosten myötä osuuttaan toimialajakaumassa (FK). On huomioitava, että kulkutapajakaumasta ja esimerkiksi hyvin pienestä alueen nykyisestä maanpintapysäköintikapasiteetista johtuen Kaivokadun alueelle on jo valikoitunut yrityksiä, jotka nojaavat vahvasti jalankulkijoihin ja joukkoliikenteellä kulkeviin kuluttajasegmentteihin.

Pitkälti kaavapäätöksestä riippumattomat kansi- ja katutöiden aikaiset vaikutukset alueen yrityksiin, viihtyisyyteen ja sitä kautta elinvoimaan voivat muodostua merkittäviksi, etenkin jos niillä on pitkittyviä vaikutuksia esimerkiksi vajaakäytön lisääntymisen tai mainehaittojen myötä. Työn aikaisten yritysvaikutusten selvityksessä (Ramboll, loppuvuosi 2025) pyritään selvittämään tapoja elinvoimaan kohdistuvien haittojen minimoimisessa.

Kotimaisen kulutuksen lisäksi kaavamuutos vaikuttaa myös turismista kumpuavan ulkomaisen kulutuksen määrään ja laatuun. Kaivokatu on portti Helsinkiin monelle vierailijalle, kaupunkiympäristön laatu alueella on Helsingin turismipotentialin kannalta merkittävä asia ja matkailutoimijoille merkittävimpiä mikrosijainnin vetovoimaa määrittäviä tekijöitä (JLL, 2021). Kaava ei kuitenkaan ainakaan suoraan mahdollista kaupallisen toiminnan lisäämistä alueella, millä voitaisiin hyödyntää vilkkaan alueen kaupallinen potentiaali. Kaavalla ei ole vaikutuksia pysäköinnin määrään, mutta yksittäiset pysäköintihallit voivat kärsiä ajoreittien muutoksista.

Toimistot ja kiinteistöt ovat alueella arvion (FK) perusteella hieman kysytympiä kokonaissaavutettavuuden kasvaessa, ja niiden arvojen odotetaan kasvavan marginaalisesti. Kuten liikkeidenkin suhteen, kaupunginosien erilaistuminen vahvistaa valikoitumista, ja toimistosijaintina keskustan vetovoima muuttuu yrityksen ja sen henkilöstön luonteesta ja tarpeista riippuen. Toimistotoimijoille, joille autosaaavutettavuus on merkittävä tekijä, muutos voi näyttäytyä lähialueen vetovoimaa vähentävänä. Kaupunkiympäristön laadulla on yhä suurempi merkitys sijaintipäätösten suhteen ja kaavan mahdollistama profiilin kohotus vahvistaa osaltaan vetovoimatekijöitä. Kokonaisuudessaan kuitenkin katualueen muutosten kiinteistömarkkinaa kohdistuvien vaikutusten odotetaan olevan pieniä.

Taulukko 2. HELMET-mallin ydinkeskustaan saapujien ja Ydinkeskustan asiointiselvityksen tulosten perusteella ennustettu ydinkeskustassa kulutetun rahamäärän muutos, jos Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi.

Kulkumuoto	Auto	Joukkoliikenne	Pyörä	Kävely	Yhteensä
Vaikutus Kaivokadun muuttamisesta joukkoliikennekaduksi (%)	-0,73	+1,43	+0,56	+0,38	+0,48
	-	-	-	-	-
	-1,16	+1,47	+0,61	+0,43	+0,55

Flou & Kaupunkitutkimus TA (2024)

4.4. Vaikutukset jakeluun ja huoltoon

Jakelu ja huolto hidastuvat arvion (FK) mukaan hieman, kokonaiskustannus ydinkeskustan yrityksille on arviolta miljoonan euron luokkaa vuodessa. Vaikka muutos on kokonaisuudessaan marginaalinen, mutta voi näyttäytyä korkean varaston kierron yrityksissä todellisena lisäkuluna. Raportissa korostettiin jakelun, huollon ja saattamisen reittien suunnittelun merkitystä, ja luonnosvaiheen jälkeen kaavasunnittelussa ollaankin panostettu siihen, että etenkin kohteiden, jotka eivät ole liittyneet keskustan huoltotunneliin tai joiden asiakkaat saapuvat usein kyydein, kuten hotellien, rautatieaseman ja kulttuuritoimijoiden, yhteydet katuverkkoon ovat sujuvat (liite 6). Pääsy Kluuvin pysäköintihalliin ja keskustan huoltotunnelin pohjoiseen sisäänkäyntiin ja WTC:n pysäköintihalliin heikkenee lännestä tultaessa.

Tulevat huollon ja jakelun järjestelyt ovat osin riippuvaisia keskustan huoltotunnelin kehityksestä, sekä Kaivokadun alueella että Esplanadin alueella, mutta suunnitelmissa on pyritty mahdollistamaan niiden toimiminen mahdollisimman hyvin maanalaisista yhteyksistä riippumatta.

Logistiikan kannalta remontin aikaiset järjestelyt ovat korostetun merkittäviä. Vuoden 2025 lopussa valmistuvassa työn aikaisten yritysvaikutusten selvityksessä pyritään kartoittamaan tärkeimmät reitit ja löytämään tapoja haittojen minimoimiseksi.

4.5. Johtopäätökset vaikutuksista elinvoimaan

Johtopäätöksenä voidaan konsulttien tutkimusten sekä tutkimuskirjallisuuden perusteella arvioida kaavamuutoksen mahdollistaman muutoksen joukkoliikennekaduksi, ja joukkoliikennesaavutettavuuden parantumisen, hieman kasvattavan kokonaiskulutusta ja taloudellista toimeliaisuutta alueella. Tämän lisäksi keskusta-alueen heikoimpana kaupunkiympäristönä pidetyn alueen uudistaminen voi lisätä vierailuja ja viipymiä Kaivokadun ympäristössä. Kaavamuutos ei itsessään mahdollista lisäystä alueen rakennus- tai yritys-kantaan.

Alueen toimialajakauman voidaan odottaa hieman muuttuvan saavutettavuustekijöiden ja vierailijoiden profiilin muuttuessa, joskin alueelle on jo sijoittunut toimijoita, jotka hyötyvät hyvästä joukkoliikennesaavutettavuudesta. Vastaavasti, autosaavutettavammat kaupunginosat voivat muuttua useiden yritysten näkökulmasta suhteellisesti vetovoimaisemmiksi. Kaupungin kannalta vaikutusta määrittelee onko mahdollinen muuttoliike keskustaan ja keskustasta pois kaupungin sisäistä.

Remonttijaksojen vaikutuksilla alueen elinvoimaan voi olla pitkäaikaisiakin vaikutuksia ja on korostetun tärkeää huolehtia työn aikaisten järjestelyiden toimivuudesta sekä toteuttaa ympäristöä parantavia ratkaisuja etupainotteisesti.

Helsinki

Kuva: Helsingin aineistopankki,
Mika Lappalainen



Vaikutukset Kaivokadun alueen yrityksiin ja muihin toimijoihin



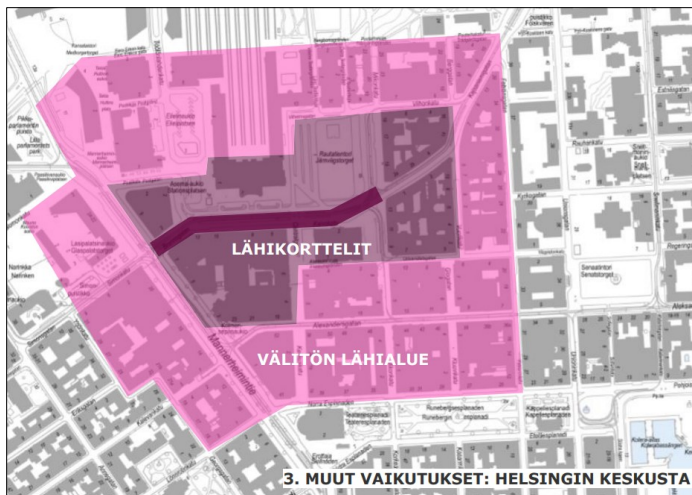
5.1. Yritysvaikutusten kohdentuminen ja laajuus

Yritysvaikutusten arvioinnissa keskeistä on tunnistaa kielteiset vaikutukset ja mahdollisuuksien mukaan heikentää niitä. Oleellista on myös päätösten tai suunnitelmien mahdollisten myönteisten vaikutusten vahvistaminen.

Yritysvaikutuksia voidaan tunnistaa seuraavien kysymysten avulla:

- Miten laajoista vaikutuksista on kysymys, yritykset ja alue (lähivaikutusalue ja laajempi alue) Myös kaupunkiympäristön laatu ja yhteydet
- Mihin kokonaisuuksiin asian tai päätöksen vaikutukset yrityksissä kohdentuvat?
- Miten vaikutukset ajoittuvat?
- Mitä muita mahdollisia vaikutuksia asialla tai päätöksellä voi olla?
- Mitä vaikutuksia asialla tai päätöksellä on Helsingin kaupunkiin?
- Millaisia välillisiä vaikutuksia asialla tai päätöksellä voi olla?
- Vaikutuksiin reagoiminen

Kaivokadun asemakaavan yritysten kannalta merkittävimmät vaikutukset syntyvät liikkumisen ja saavutettavuuden sekä jakeluun ja huoltoon kohdistuvien muutosten kautta. Toteuduttuaan kaava mahdollistaa myös kaupunkiympäristön merkittävän muutoksen, joka vaikuttaa alueella asioinnin miellyttävyyteen ja viipyymiin.



Vaikutusten kohdentumisen arvioinnin esimerkki (Ramboll, Kaivokadun alueen työnaikaisten yritysvaikutusten arviointi)

Kaivokadun ympäristö koetaan tällä hetkellä (Liite 7) Helsingin ydinkeskustan epäviihtyisimmäksi (mm. kymp viestintätutkimus, Bilendi Oy, 2022). Kaavan myötä ei tule lisää asuin- tai toimitilakerrosalaa. Merkittävimmät kielteiset vaikutukset syntyvät rakentamisaikana ja kohdistuvat voimakkaimmin keskeiselle muutosalueelle ja sen lähiympäristöön.

Kaivokadun asemakaavan muutosalue on kohtuullisen rajattu, mutta monet sen yrityksiin liittyvät vaikutukset kohdistuvat laajemmalle alueelle.

Yritysvaikutusten voidaan arvioida kohdistuvan alueellisesti (Ramboll):

- Kaava-alueella ja sen lähikortteleissa (maanpäälliset ja maanalaiset tilat) erityisesti saavutettavuuteen ja näkyvyyteen, liiketilojen suhteellisen sijainnin muutoksiin, sisäisiin yhteyksiin, logistiikkaan ja huoltoon.
- Lähialueelle kohdistuvat välilliset vaikutukset johtuen mm. muuttuneista liikkumis- ja huoltoyhteyksistä sekä Helsingin keskustan roolista asiointi- ja työpaikka-alueena (saavutettavuus, imago) sekä alueelle suuntautuvan asiointiliikenteen heijastusvaikutuksista (asiointien määrä ja suuntautuminen)
- Helsingin eteläisissä kantakaupungissa vaikutukset imago- ja vetovoimatasolla, pitkälle ulottuvat vaikutukset esim. huoltoyhteyksiin sekä liikenteeseen sekä muuttuvien liikennejärjestelyjen synnyttämät kerrannaisvaikutukset.

Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi vaikuttaa henkilöautoliikenteen saavutettavuuteen, merkittävimmät vaikutukset ajoittuvat ruuhka-aikoihin. Autosaaavutettavuuden kokonaismuutokset ovat pieniä, mutta mallinnusten perusteella ydinkeskustan saavutettavuus heikkenee etenkin matkoilla, jotka tulevat idästä ja suuntaavat keskustan läntisiin osiin ja matkoilla, jotka tulevat lännestä ja suuntaavat ydinkeskustan itäisiin osiin. Ylivoimaisesti suurin osa kävijöistä saapuu keskustaan kuitenkin joukkoliikenteellä. Mallinnusten mukaan (FK) lähes kaikilla seudun joukkoliikenteen käyttäjillä matka-aika ydinkeskustaan pienenee Kaivokadun joukkoliikennekaduksi muuttamisen myötä. Kaivokadun asemakaavamuutoksen liikenneselvityksessä on avattu tarkemmin suunnitelmaa ja liikenteellistä vaikutusten arviointia.

5.3. Vaikutukset vähittäiskauppaan ja palveluihin

Helsingin keskusta on edelleen Suomen suurin vähittäiskaupan ja ravintoloiden keskittymä. Keskusta-alueella on monipuolisesti vähittäiskaupan ja palveluiden toimintoja niin kauppakeskuksissa, tavarataloissa kuin kivijalkaliiketoimintoihin. Kaivokadun eteläpuoliselle alueelle sekä välittömään tuntumaan sijoittuu useita tärkeitä kivijalkakaupan ja brändimyymälöiden vyöhykkeitä sekä lukuisia ravintoloita, kahviloita, hotelleja ja muita palveluja. Erikoiskauppojen väheneminen on viime vuosina ollut yleinen kehityssuunta kaupunkikeskuksissa. Sen sijaan palveluissa, erityisesti ravintoloissa ja kahviloissa sekä kauneus- ja hyvinvointipalveluissa on ollut kasvua. Keväällä 2025 toteutettu elinvoimailaskenta osoittaa, että kehitys Helsingin ydinkeskustassa on kuluneen vuoden aikana ollut myönteistä. Merkittäviä positiivisia havaintoja ovat vapaiden liiketoimintojen vähentyminen ja lauantaisten avoimien ovelien kauppojen ja ravintoloiden määrän kääntymisen kasvuun.

Kaivokadun muutoksen, joukkoliikenteen edellytysten ja kaupunkiympäristön laadun parantumisen myötä ravintoloihin ja kahviloihin kohdistuu sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia. Myönteiset vaikutukset liittyvät kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja osittain liiketoiminnan laajentamisen mahdollisuuksiin (esim. terassit). Kokonaissaavutettavuuden ja kävelyolosuhteiden parantuminen lisäävät tyypillisesti jossain määrin näiden alueiden koettua viihtyisyyttä, jalankulkijoiden määrää, sosiaalista vuorovaikutusta ja potentiaalisia asiakasvirtoja. Kielteiset vaikutukset liittyvät jakeluliikenteen muutoksiin, liiketoimintojen saavutettavuus jakeluliikenteellä ja kylmäketjun turvaaminen ovat ravintolatoiminnan keskeisiä edellytyksiä.

Yleinen taloudellinen tilanne vaikuttaa kaupan ja palveluiden kysyntään merkittävästi. Kaivokadun kaava ei tuo alueelle uutta rakentamispotentiaalia esimerkiksi uusien liiketoimintojen muodossa, mutta se muuttaa liikkumistapoja, kaupunkitilaa ja liikkumisympäristöä. Edellisten tarkastelujen perusteella (FK) liikkumisen muutokset kasvattavat alueelle suuntautuvien matkojen ja kokonaiskysynnän määrää jonkin verran. Kysyntä kuitenkin todennäköisesti kohdistuu entistä enemmän kaupallisiin toimijoihin, jotka jo nykytilanteessa hyötyvät Kaivokadun julkisen liikenteen saavutettavuudesta ja suurista jalankulkuvirroista.

Kävelyn olosuhteiden parantaminen ja erityisesti kävelykatujen kehittäminen voivat kuitenkin tutkimusten perusteella vaikuttaa läheisen kaupungin yritysten monipuolisuuteen muun muassa lisäämällä yritysten vaihtuvuutta ja kasvattamalla alueen toimitilojen hintaa. Yhtenä selityksenä lisääntyvälle yritysdynamiikalle on esitetty vuokratason nousua. Vähittäiskaupan ja palveluiden osalta kävelykatujen alueet vetävät entistä maksukykyisempiä yrityksiä, jotka ovat monesti ketjuliikkeitä. Itsenäisten toimijoiden määrän on taas todettu laskevan. Kaivokadun alueen hintataso tosin on jo nyt Helsingin korkeimpia, joten oletettavasti alueelle on jo nyt hakeutunut tietyn tyyppisiä toimijoita.

Huoltoliikenne kiinteistöihin, jotka rajautuvat Kaivokadun joukkoliikennekaduksi muutettavaan osaan, hankaloituu nykytilanteeseen verrattuna. Huollon ja logistiikan muutoksen vaikutukset ovat sitä suuremmat, mitä tiheämpiä tavarantoimituksia yrityksen toiminta edellyttää. Taksiryttäjien toimintaan Kaivokadun muutoksilla on suoria vaikutuksia, koska nykyisiin taksiasemiin tulee muutoksia ja alueen läpi kulkeminen ei ole mahdollista. Rautatieaseman itäpuolinen taksiasema säilyy ja Elielin aukion siirtyä Postitalon edustalle. Taksien on kuitenkin, toisin kuin muun henkilöautoliikenteen, mahdollista käyttää Mikonkatua ja Aleksanterinkatua reittivalintoihin.



Kuva: Helsingin aineistopankki, Mika Lappalainen

6. Rakentamisen aikaiset yritysvaikutukset

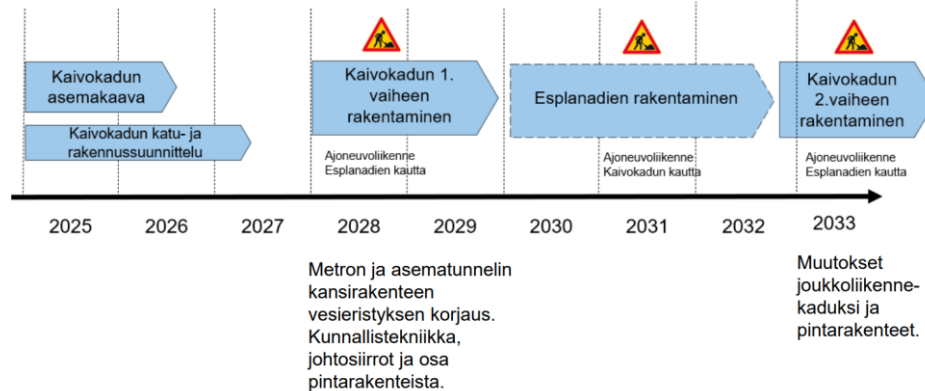
Rakentamisen aikaiset vaikutukset korostuvat etenkin kaupungin vilkkaimman jalankulkuympäristön ja tärkeän joukkoliikennekeskuksen ympäristössä. Vaikutukset keskustassa toimiviin yrityksiin ja alueen käyttäjiin ovat mahdollisesti mittavat, etenkin 1. vaiheen rakentamisen aikana, ja poikkeusjärjestelyihin on käytettävä erityistä huomiota.

On kaupungin etu, että sen tuottavimmissa ja keskeisimmissä paikoissa on paljon taloudellista toimeliaisuutta, työmahdollisuuksia ja ihmisten kohtaamista – ne kasvattavat tuottavuutta koko kaupungissa. Heikennykset saavutettavuudessa, kaupunkiympäristön viihtyisyydessä ja kulutuksen mahdollisuuksissa heikentävät sekä mikrosijainnin että sitä ympäröivien alueiden suhteellista vetovoimaa. Kaava-alueella kulkee päivittäin satojatuhansia ihmisiä. Heidän yhteenlaskettu hukatun ajan kustannus muodostuu merkittäväksi lyhyidenkin kiertoreittien myötä, etenkin poikkeustilan pitkittyessä. Työmailla on myös huomattava negatiivinen vaikutus alueen eri toimijoihin. Esimerkiksi Orr et al. (2023) näyttävät, että katutöiden vaikutus alueen saavutettavuuteen ja viihtyisyyteen vaikuttaa negatiivisesti yritysten toimintamahdollisuuksiin, mikä näyttäytyy heikompana liiketilojen kysyntänä ja sitä kautta vaikuttaa kiinteistöjen arvoihin. Haitat voivat muodostua pahimmillaan pidemmiksi, jos esimerkiksi kuluttajakäyttäytymisen muutosten, imago-vaikutusten ja vajaakäytön lisääntymisen vaikutukset muodostuvat pitkäkestoisiksi.

Kaupunkistrategiassa (2025) korostetaan, että kaupungin tulee etsiä tapoja vähentää korjausten ja remonttien kestoa mahdollisuuksien mukaan ja turvata saavutettavuutta mahdollisimman hyvin. Kyseisellä alueella etenkin jalankulun sujuvuus, turvallisuus ja miellyttävyys, pääsy liiketilojen ja toimistojen oville, sekä raideliikenteen mahdollisimman lyhyet katkot ovat oleellisia. Myös jakelun, saattoliikenteen ja taksipalveluiden toimivuudesta on huolehdittava ja sitä – länsisuuntaisen ajoneuvoliikenteen tarvittava sujuvuus varmistettava.

Kaavapäätöksenteossa on huomioitava, että keskeiset alueen korjausrakentamisen projektit tullaan toteuttamaan kaavapäätöksestä riippumatta. Kaupunkilaisille aiheutuu joka tapauksessa erilaisia kustannuksia ja haittoja, mutta kaava mahdollistaa keskustan heikoimmaksi arvioidun kaupunkiympäristön kohentamista – proaktiivisella kaupunkitilan kehittämällä ja mahdollistamalla parannuksia jo rakennusaikana voisi kompensoida remontin haittoja ja turvata alueen suhteellista vetovoimaa. Kaupunkistrategia korostaa väliaikaisten työmaaympäristöjen mahdollisuuksien hyödyntämistä kulttuurin ja taiteen keinoin.

Rakentamisen aikataulu



Loppuvuodesta 2025 päivitetään Kaivokadun työnaikaisten yritysvaikutusten selvitystä (Ramboll, 2021) ja selvitetään tarkemmin alueen toimijoiden tarpeita sekä mahdollisuuksia minimoida työn aiheuttamia haittoja. Tavoitteena on luoda vahva tietopohja projektin tarkempaan suunnitteluun, jotta alueen elinvoimaisuutta voidaan mahdollisimman hyvin ylläpitää myös työmaiden ajan. Rakentamisen alustava aikataulu (yllä) voi vielä muuttua, mikä on syytä ottaa yritysvaikutusten arvioinnissa huomioon.

7. Johtopäätökset

Kaivokadun alue koetaan nykyisellään epäviihtyisäksi ja sen raidekapasiteetti ei ilman kaavamuutosta riitä mahdollistamaan suunniteltujen raidehankkeiden toteuttamista. Alueelle on tulossa tulevana vuosina mittavia työmaita, kaavamuutos mahdollistaa lisäksi niiden kanssa samanaikaisesti Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisen Kaupunkistrategian mukaisesti, sekä alueen kaupunkiympäristön kehittämisen ja tulevien pikaraitioteiden vaatimien lisäraiteiden rakentamisen.

Kaavan mahdollistama ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma kasvattaa keskusta-alueen kokonaissaavutettavuutta mallinnusten avulla luotujen arvioiden mukaan noin 0,5% sujuvamman ja nopeamman raitiovaunuliikenteen ja jalankulun edellytysten parantumisen myötä. Autosaavutettavuuden on arvioitu heikentyvän etenkin Rautatieaseman alueen lyhyillä itä – länsisuuntaisilla matkoilla, ja matka-ajat Esplanadin alueella ruuhka-aikoina kasvavat hieman nykyisestä (tarkempi kuvaus Kaivokadun asemakaavamuutoksen liikenneselvityksessä). Keskusta-alueelle saapumisen lisäksi myös laajemman alueen sisäisen jalankulkusaavutettavuuden, etenkin merkittävien kohteiden, kuten Oodin ja Aleksanterinkadun sekä alueen eri kulttuuri-instituutioiden välillä, arvioidaan parantuvan. Tähän vaikuttaa erityisesti kävely-ympäristön laatu ja esteettömyys sekä alueen kiinnostavien kohteiden määrä ja tiheys (FK). Alueen ympäristösuunnitelman toteutuksessa on mahdollista muodostaa kiinnostavampaa kävely-ympäristöä ja parantaa Kaivokadun aluetta sekä kulun että viipymisen paikkana. Kaavan mahdollistama Länsisataman pikaraitiotie mahdollistaa merkittävät matka-aikahyödyt ja uusien kaupunginosien yhdistämisen raitein hyvin kustannustehokkaasti. Kaavamuutos on tärkeä myös muiden Yleiskaava 2016:n mukaisten pikaraitiotieyhteyksien toteuttamisen kannalta.

Tehtyjen selvitysten mukaan vaikutukset keskusta-alueen elinvoimaan eri mittareilla mitattuna ovat pieniä, mutta positiivisia. Kaava-alueen hankkeet vastaavat Kaupunkistrategiassa (2025) asetettuihin tavoitteisiin kaupunkiympäristön viihtyisyyden parantamisesta ja vierailijoiden houkuttelemisesta keskusta-alueelle, sekä Keskustan elinvoimateot- raportissa (2025) esitettyihin toimenpidesuosituksiin.

Selvitysten mukaan keskusta-alueen vierailijoiden ja viipymien määrän sekä kokonaiskulutuksen arvioidaan kasvavan hieman saavutettavuusmuutosten myötä. Etenkin vapaa-ajan matkojen arvioidaan lisääntyvän, mikä muodostaa mahdollisuuksia alueen yritystoimijoille. Kokonaisuudessaan yritysvaikutusten arvioidaan olevan maltillisia, mutta kohdistuvan erilaisiin toimijoihin eri tavoin. Tutkimustietoa joukkoliikennekatujen ja käveltävyyden kehittämisen toimialakohtaisista vaikutuksista on vähän (FK), mutta alueella jo hyvin edustettujen, suuresta jalankulun määrästä ja turismikysynnästä hyötyvien palvelu- ja vähittäiskauppatoimijoiden arvioidaan yleisesti hyötyvän saavutettavuusmuutoksista siitäkin huolimatta, että reittimuutokset voivat aiheuttaa logistiikkakustannuksia. Suunnittelussa on pyritty ottamaan huomioon yritys toiminnan vaatimukset ja logistiikan järjestäminen. Epävarmuudet elinvoima- ja yritysvaikutusten muodostumisessa korostavat tarvetta jälkiseurannalle elinvoimavaikutusten arvioinnin (FK) esittämien seurantamittareiden avulla.

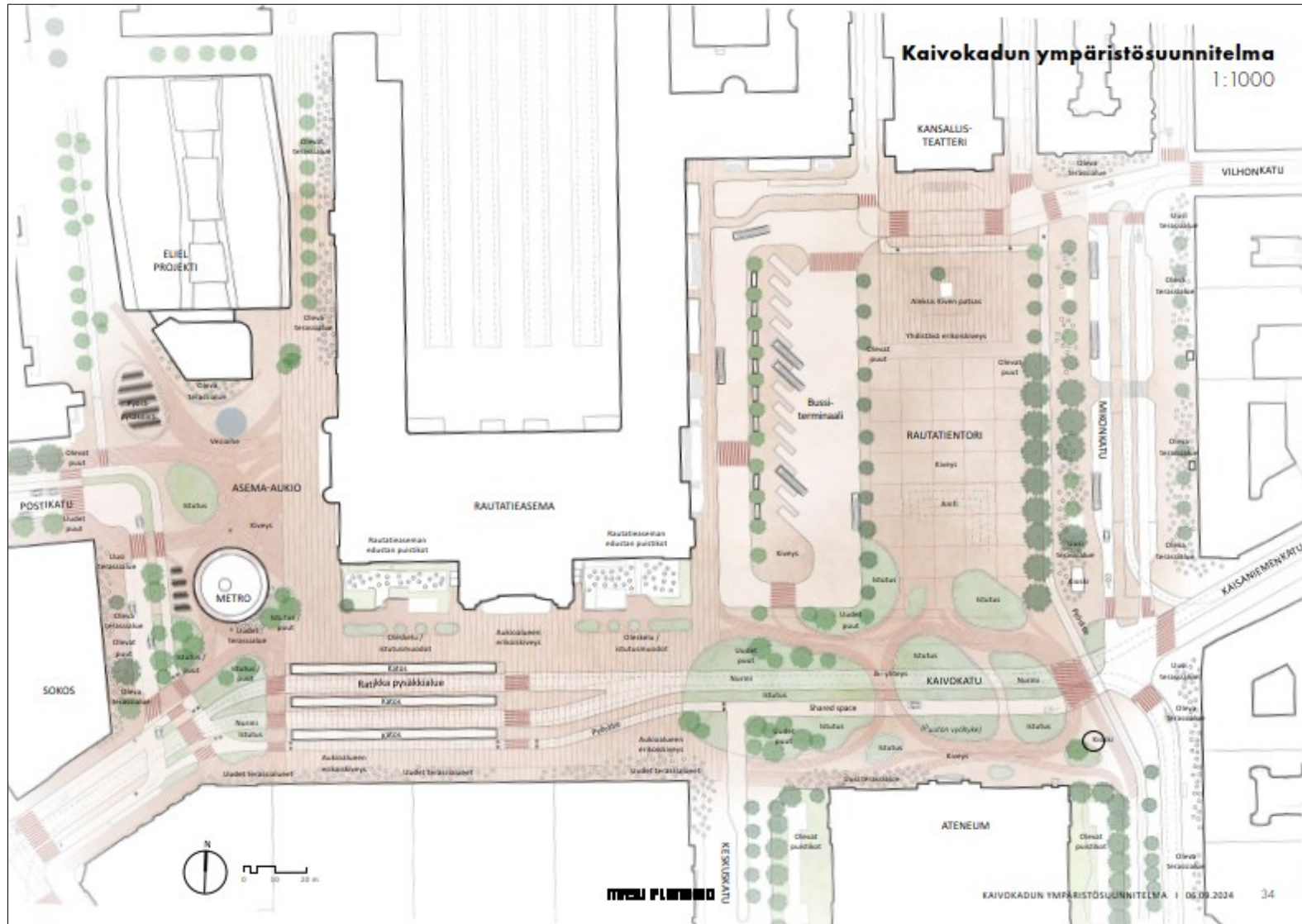
Työnaikaisten järjestelyiden onnistuminen ja työmaiden aiheuttamien haittojen minimointi on merkittävää alueen kehityksen kannalta. Suuri jalankulun määrä alueella voi kumuloida pientenkin haittojen kokonaisvaikutusta merkittävästi ja negatiiviset vaikutukset voivat muodostua pitkäkestoisiksi, jos esimerkiksi alueen liiketilojen kysyntä laskee merkittävästi tai ihmisten liikkumistottumukset ehtivät muuttua. Ratkaisuilla, jotka lyhentävät alueen rakentamisaikaa on merkittävä taloudellinen arvo, ja haittojen minimointia on määrätietoisesti edistettävä yhdessä alueen toimijoiden kanssa.

Käveltävyyden ja kaupunkiympäristön paranemisella voi olla mittaviakin vaikutuksia alueen elinvoimaan ja yritysten toimintaedellytyksiin (esim. Litman, 2004; FK), ja ”Helsingin portin” ympäristön kohentamisella voi olla positiivisia imagovaikutuksia. Viihtyisyyttä parantavien ratkaisujen toteuttaminen etupainotteisesti voisi myös vähentää remonttien aikaisia haittoja. Kaavamuutos on keskeinen edellytys sille, että työnaikaisten haittojen jälkeen kaupunkilaiset voivat saada lopputuloksena viihtyisämmän, saavutettavamman ja elinvoimaisemman Kaivokadun alueen.

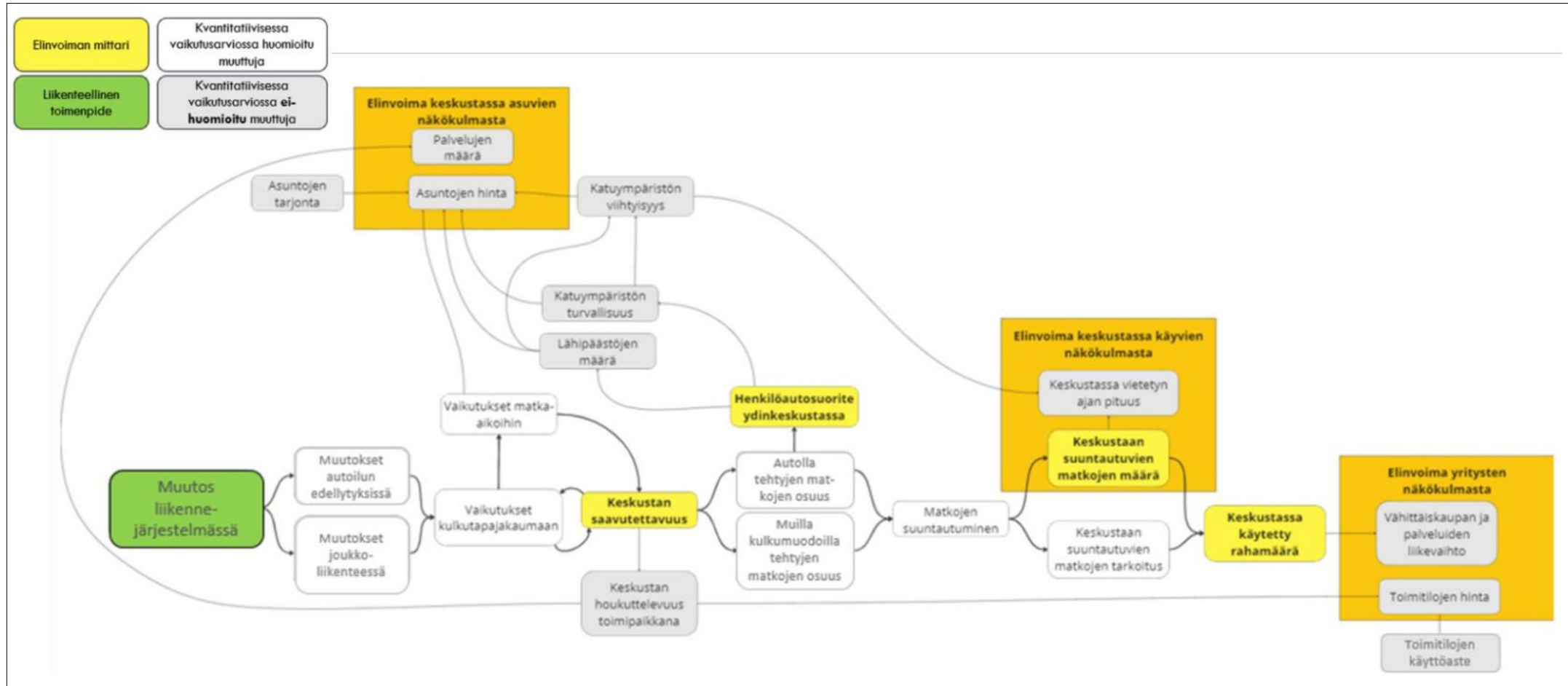
Liitteet



Liite 1. Kaivokadun ympäristösuunnitelman kokonaisuus



Liite 2. Flou ja Kaupunkitutkimus TA: kuvaus toimenpiteiden vaikutuksista elinvoimaan

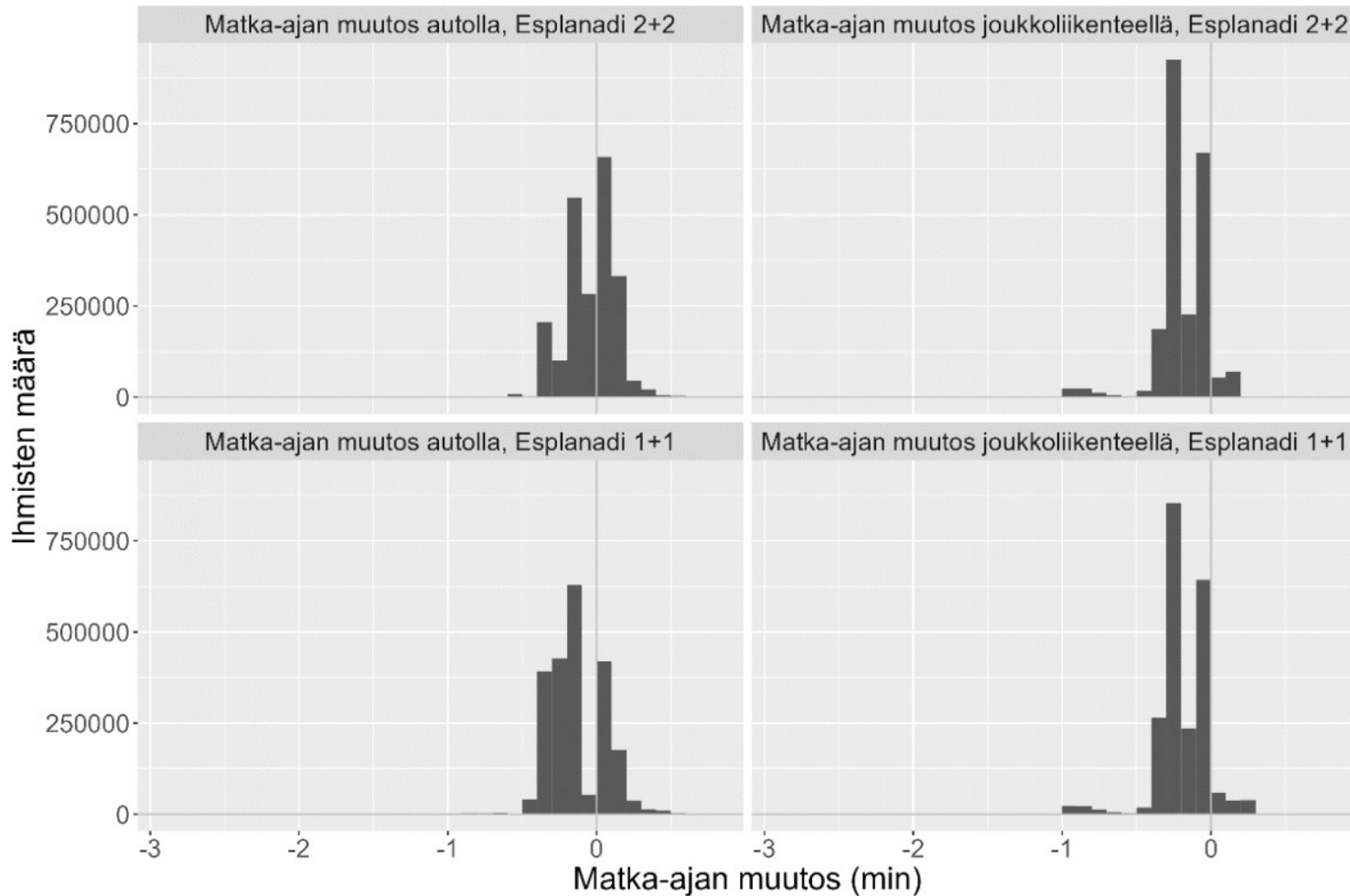


Liite 3. Ydinkeskustan määritelmä ja arvioitavan alueen laajuus Flou:n ja Kaupunkitutkimuksen työssä



Ydinkeskustan alueen laajuus liikennejärjestelmäsuunnitelman elinvoimavaikutusten arvioinnissa. Flou ja Kaupunkitutkimus TA, 2024

Liite 4. Seudun asukkaiden matka-ajan muutos ydinkeskustan alueelle Flou:n ja Kaupunkitutkimuksen työssä



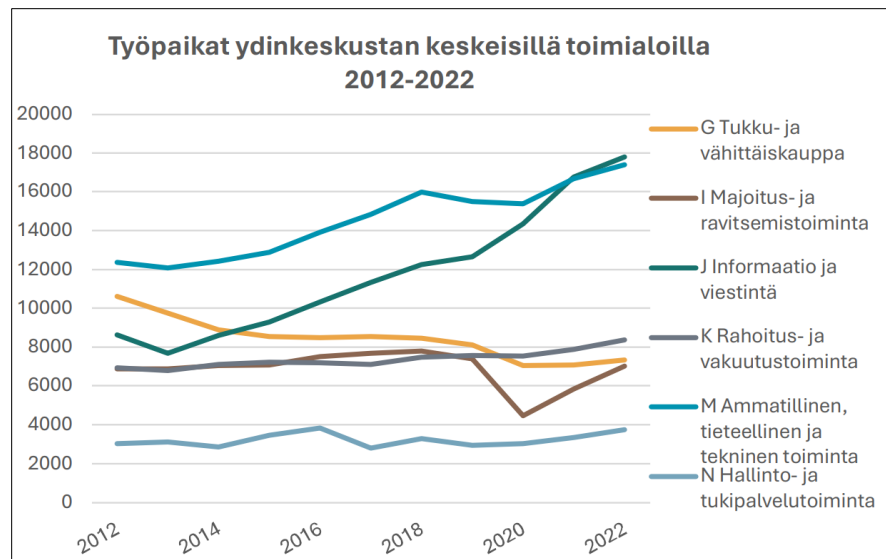
Kuvaajassa Ve1 kuvaa YKLJS:n mukaista joukkoliikennekatua ja Ve0 sekaliikennekatua, jossa läpiajo on sallittua (1+1 kaistaa). Huom. YKLJS:ssa Esplanadit ovat merkitty pääreiteiksi, joissa on lähtökohtaisesti 2+2 kaistaa.

Kuvaajassa on esitetty lukumääräisesti, kuinka monella seudun asukkaalla matka-aika ydinkeskustaan laskee tai kasvaa autolla ja joukkoliikenteellä, jos Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi. Taulukosta huomataan, että lähes kaikkien seudun asukkaiden matka-aika joukkoliikenteellä ydinkeskustaan laskee, jos Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi. Myös huomattavalla osalla seudun asukkaista matka-aika ydinkeskustaan laskee autolla.

Liite 5. Helsingin keskustan toimialat ja yritystoiminta

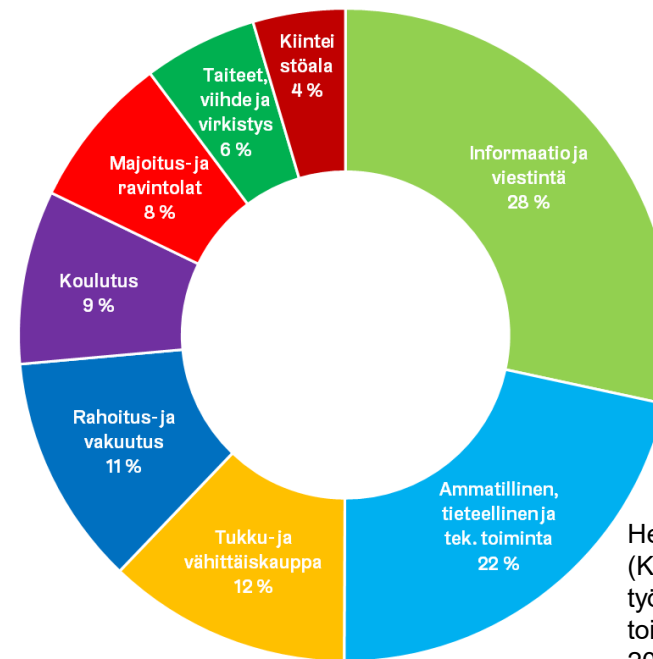
Helsingin keskusta on Suomen parhaiten joukkoliikenteellä saavutettava ja vetovoimaisin sijainti, jonka saavutettavuutta tekeillä olevat raideinvestoinnit parantavat entisestään. Kilometrin säteellä rautatieasemasta sijaitsevan keskustan alueen suhteellinen merkitys työpaikka-alueena Helsingin seudulla on säilynyt tasaisena ja jopa hieman vahvistunut. Määrällinen lisäys vuosina 2019-2022 oli 9 000 työpaikkaa.

Kaiken kaikkiaan alueella oli vuonna 2022 yhteensä liki 96 000 työpaikkaa. Ydinkeskustan työpaikoissa korostuvat liike-elämän palvelut – informaatio-, rahoitus- ja tutkimuspalvelut, ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta sekä tukipalvelut yrityksille. Muita keskustahakuisia markkinaehtoisia toimialoja ovat erityisesti majoitus- ja ravitsemistoiminta sekä jossain määrin myös taiteet, viihde ja virkistys. Vähittäiskaupan työpaikkojen määrä on laskenut tasaisesti viimeisen kymmenen vuoden ajan. Vaikka vähittäiskaupan osuus työpaikoista on laskenut koko seudulla, ydinkeskustassa lasku on ollut selvästi keskimääräistä nopeampaa.



Työpaikkamäärien kehittyminen 2012-2022. Helsingin ydinkeskustan elinvoimateot-raportti 2025.

Ydinkeskustaan on keskittynyt erityisesti informaatioalan ja liike-elämän palveluiden pk-yrityksiä, joiden toiminta on kommunikaatiointensiivistä ja jotka hyötyvät mahdollisuudesta kasvokkain tapaamisiin. Samalla ne ovat aloja, joilla etätyö on yleistynyt keskimääräistä voimakkaammin ja toimistotilan tarve työntekijää kohden on nykyään aiempaa pienempi. Vastaavasti toimitalan laadusta ja vetovoimaisesta sijainnista on tullut yrityksille keino houkuttaa työntekijöitä takaisin toimistolle. Keskustassa sijaitsevat yritykset tuovat paljon potentiaalista kysyntää keskustan ravintoloille, kahviloille, hotelleille, kaupoille ja muille palvelulle.

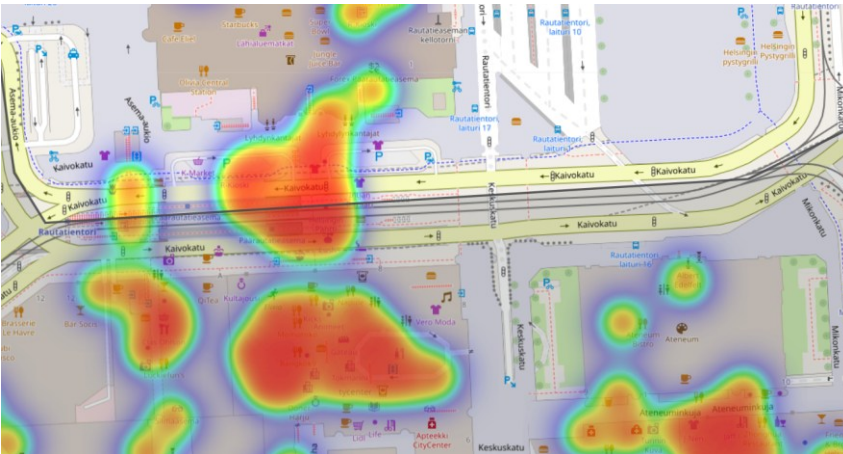


Helsingin keskustan (Kluuvin osa-alue) työpaikkojen toimialajakauma 2022. Tilastokeskus, Aluesarjat.

Liite 5. Helsingin keskustan toimialat ja yritystoiminta

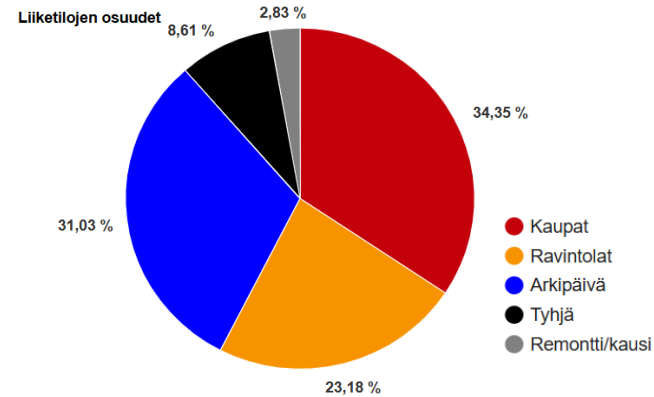


Ravintoloiden keskittymät Kaivokadun ympäristössä. Helsingin keskustan elinvoimalaskenta 2025



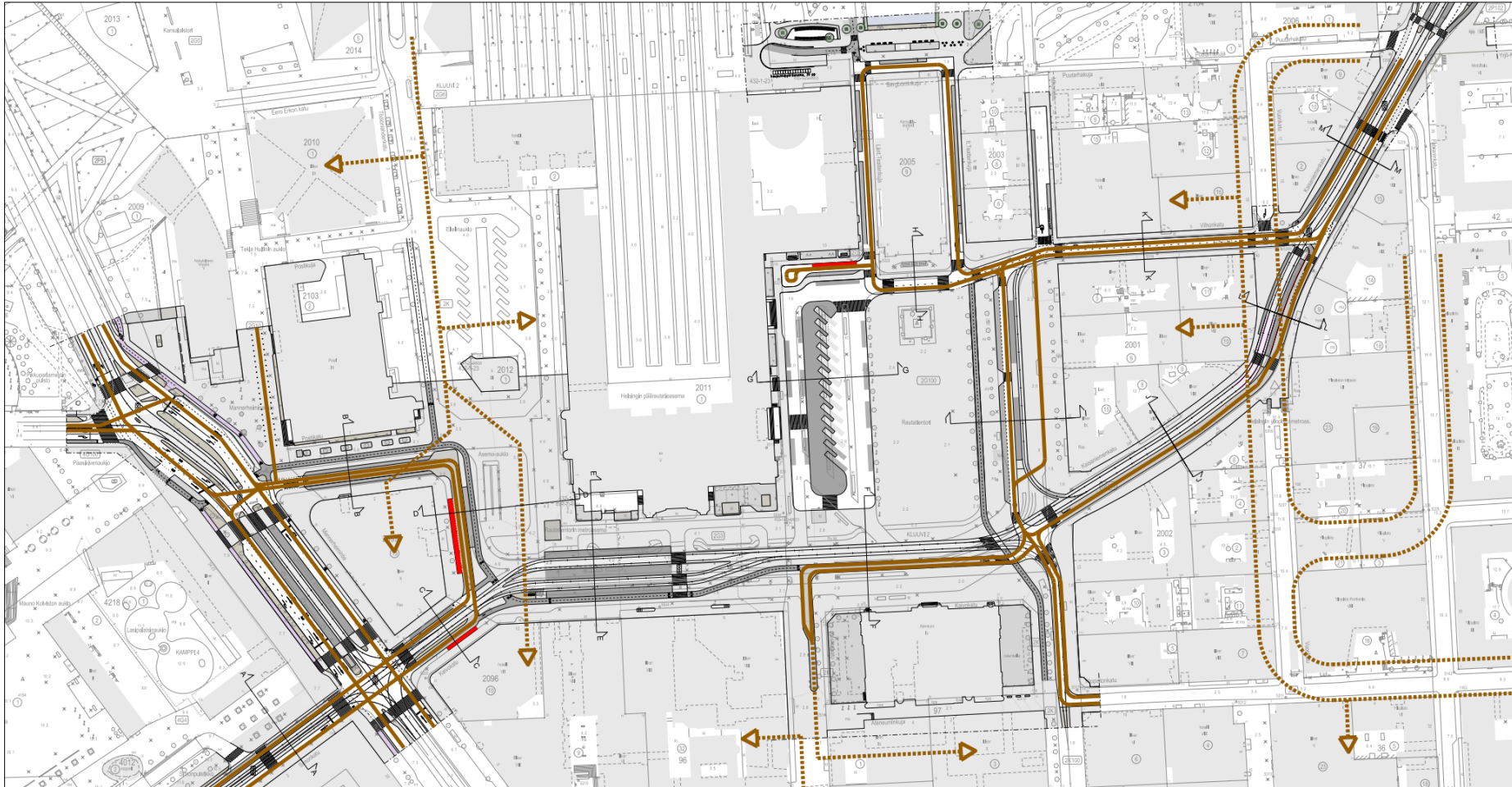
Kaupan keskittymät Kaivokadun ympäristössä. Helsingin keskustan elinvoimalaskenta 2025

Helsingin kivijalkakeskusta levittäytyy laajalle alueelle. Kaupallisesti tiivein alue, jonka merkittävä osa Kaivokadun alue on, rajoittuu ydinkortteleiden alueelle, johon sijoittuu myös suurin osa keskustan kauppakeskuksista ja tavarataloista. Kaupan toimialojen liikkeet vähenivät vv. 2022–2024, mutta väheneminen pysähtyi viimeisen vuoden aikana. Erikoiskauppojen väheneminen on ollut yleinen kehityssuunta kaupunkikeskustoissa. Helsingissä ovat vähentyneet etenkin muoti ja asusteet- sekä sisustaminen ja kodin tarvikkeet-toimialaluokkien liikkeet. Muoti ja asusteet on keskustan suurin kaupan päätoimiala, ja se on viimeisen vuoden aikana pitänyt lukumääränsä. Palvelualoilla toimipaikat ovat lisääntyneet vuosi vuodelta. Eniten ovat lisääntyneet kahvilat ja ravintolat- sekä kauneus- ja hyvinvointipalvelut- toimialojen liikkeet. Jälkimmäisten lisääntyminen on yleinen trendi kaupunkikeskustoissa. (Helsingin keskustan elinvoimalaskenta 2025)



Liiketilöiden jakauma Helsingin ydinkeskustassa. Helsingin keskustan elinvoimalaskenta 2025

Liite 6. Liikennesuunnitelma ja logistiikan järjestelyt

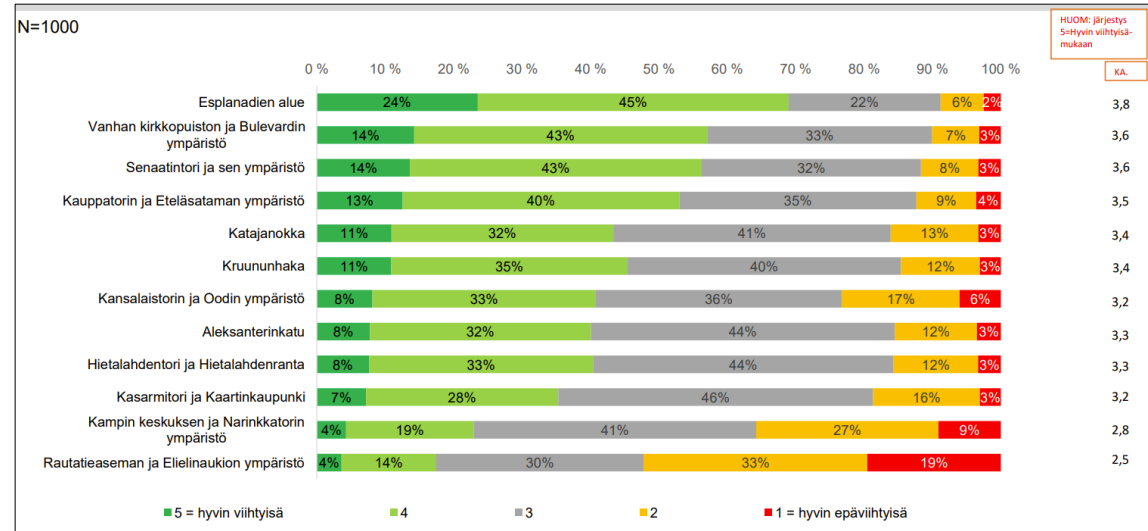


Kaivokadun alueen liikennesuunnitelma ja huoltoliikenteen kaavio, KYMP 2025. Saatto- ja taksiliikenteen paikat on merkitty punaisella merkinnällä. Liikennesuunnitelmaa sekä logistiikan ja saattoliikenteen toimivuutta on kehitetty osana asemakaavasuunnittelua.

Liite 7. Kyselytutkimusten tuloksia

Top 10 epämiellyttävintä katua		
#	Kadunnimi	Merkintöjen määrä
1	Kaivokatu	353
2	Kaisaniemenkatu	274
3	Pohjoisesplanadi	186
4	Unioninkatu	100
5	Rautatienkatu	114
6	Aleksanterinkatu	77
7	Eteläesplanadi	75
8	Asema-aukio	74
9	Eteläranta	70
10	Meritullintori	47

Kysely satunnaisotannalla helsinkiläisille Maptionnaire-lomakkeella n= 1091
Asukaskyselyn tulokset painotettiin vastaamaan kohderyhmää iän, sukupuolen, asuinpaikan (kantakaupunki/esikaupunki) sekä talouden autonomistuksen mukaan. Helsingin kaupunki 2025.



Kävijöiden arvioita keskustan eri alueiden viihtyisyydestä. Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus, Bilendi Oy 2022

Lähteet

- Helsingin kaupunki. Helsinki josta voimme olla ylpeitä. Helsingin kaupunkistrategia 2025 – 2029. (2025)
- Flou & Kaupunkitutkimus TA (FT). Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman elinvoimavaikutukset (2024)
- Helsingin kaupunki (perustuen Jones Lang LaSalle, Ramboll, Harris & Kjisik, Hellon). Rautatieaseman ympäristön hankkeiden elinvoimavaikutukset (2021)
- JLL. Keskustahankkeiden elinvoimavaikutukset (2021)
- Helsingin kaupunki. LäPi-hankkeen yritysvaikutukset (YRVA) (2024)
- Real Idea. Ydinkeskustan kaupallinen selvitys Elielin- ja Asema-aukion asemakaavoitusta varten (2020)
- Ramboll. Kaivokadun alueen työnaikaisten yritysvaikutusten selvitys (2021)
- Ramboll. Kaivokatu, Postikatu ja Asema-aukio, HOLA – laskelmat (2025)
- Kaupunkitutkimus TA, RealIdea, Flou & Lunden. Helsingin keskustan elinvoimateot (2025)
- Keskustan elinvoimalaskennat. EKK ry, Allin-portaali (2025)
- Keskustan elävyyssindeksi 2024. Helsingin kaupunki (2024), Nortecon (2025)
- Helsingin kaupunki. Ydinkeskustan asiointiselvitys (2019)
- Bilendi Oy. Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus (2022)
- HSY. Seutudata (2025)
- Helsingin kaupunki. Yleiskaava 2016 (2016)
- Litman, T. A.. (Economic value of walkability. *Transportation research record*, 1828(1), 3-11. (2003)
- Glaeser, E. L., Kolko, J., & Saiz, A.. Consumer city. *Journal of economic geography*, 1(1), 27-50. (2001)
- Orr, A.M., Stewart, J.L., Jackson, C. and White, J.T. Not quite the ‘death of the high street’ in UK city centres: Rising vacancy rates and the shift in property use richness and diversity. *Cities*, 133, p.104124. (2023)