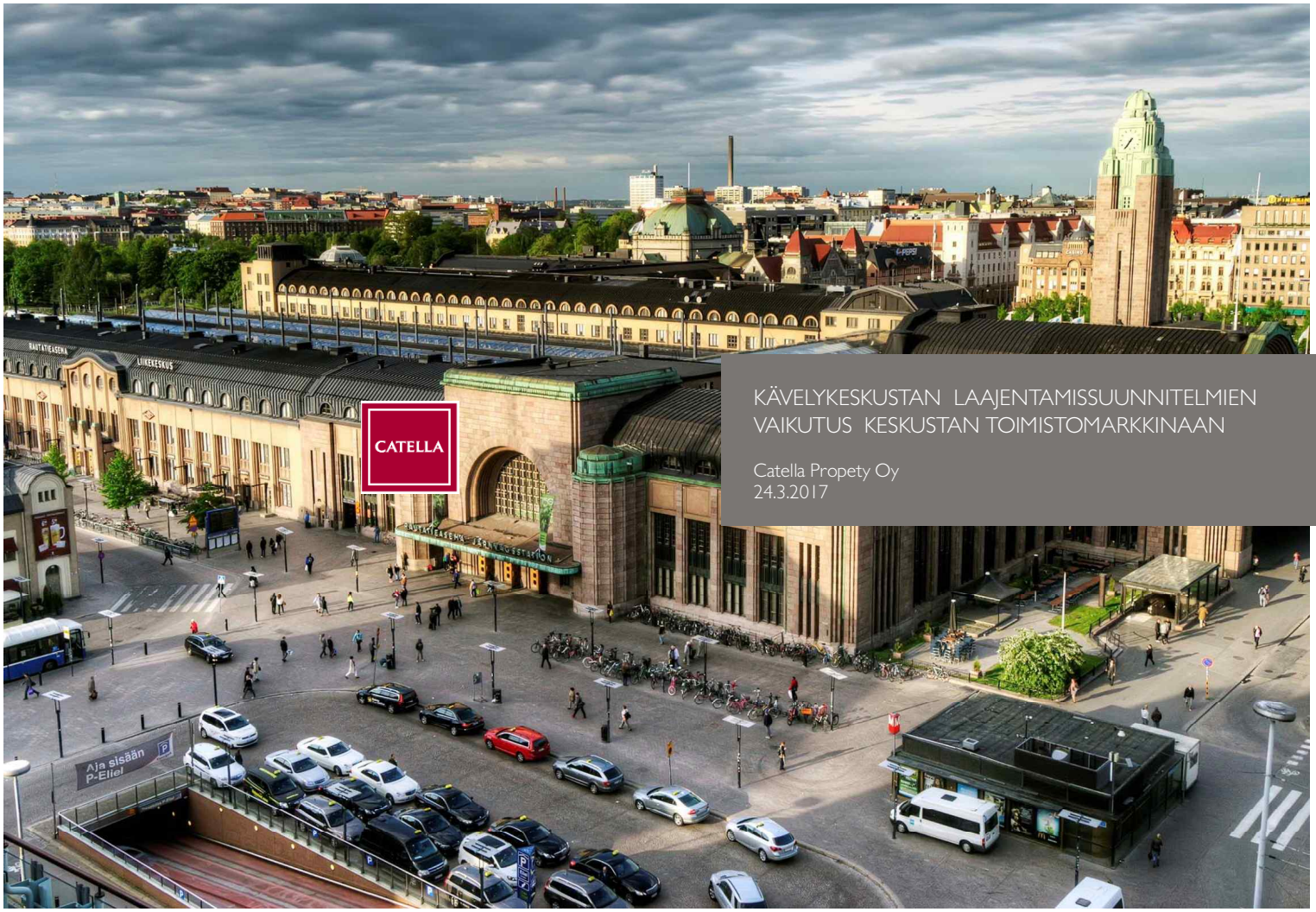


KÄVELYKESKUSTAN LAAJENTAMISSUUNNITELMIEN VAIKUTUS KESKUSTAN TOIMISTOMARKKINAAN

Catella Propety Oy
24.3.2017

SISÄLLYSLUETTELO

1.	Selvityksen tausta ja tavoite	s. 3
2.	Analyysi	s. 4
3.	Yhteenveto, haastattelututkimus	s. 7
4.	Yleistä toimistomarkkinasta	s. 9
5.	Helsingin keskustan toimistomarkkina	s. 12
6.	Toimiston uudelleen sijoittuminen	s. 15
7.	Kävelykeskustan periaatesuunnitelma	s. 17
8.	Keskustan saavutettavuus	s.18
9.	Kävelykeskustan vaikutus vuokratasoihin	s. 19
10.	Keskustan pysäköintihallien saavutettavuus ja toiminnallisuus	s. 20
11.	Kluuvi - vaikutus toimistomarkkinaan	s. 21
12.	Kamppi - vaikutus toimistomarkkinaan	s. 24
13.	Kaartinkaupunki - vaikutus toimistomarkkinaan	s. 26
14.	Punavuori - vaikutus toimistomarkkinaan	s. 28
15.	Kruununhaka - vaikutus toimistomarkkinaan	s. 30
16.	Kävelykeskustan vaikutus keskustaa ympäröiviin toimistoalueisiin	s. 32
17.	Kävelykeskustan suunnitelmien aikataulun merkitys	s. 34
18.	Liitteet	s. 35

SELVITYKSEN TAUSTA, TAVOITE JA TOTEUTUS

- Helsingin kaupunki valmistelee Helsingin kävelykeskustan periaatesuunnitelmaa, joka on pitkän tähtäimen visio kävelykeskustan kehittämiselle ja joka toimii pohjana yksityiskohtaisemmalle jatkosuunnittelulle, jonka aikajänne on 10 – 15 vuotta. Toteutuksesta on ollut esillä kolme toteutusvaihtoehtoa (liitteenä).
- Helsingin kaupungin Kaupunkisuunnitteluvirasto on tilannut Catella Property Oy:ltä analyysin näiden kolmen kävelykeskustavaihtoehdon vaikutuksesta toimistomarkkinaan ja analyysin keskeisenä tavoitteena on:
  - Analysoida mitä vaikutuksia kävelykeskustan laajentamisella voi olla Helsingin keskusta-alueen toimistomarkkinaan ja vertailla eri periaatesuunnitelmien vaikutusten eroja.
- Selvitys on sovittu toteutettavaksi haastattelututkimuksena sekä perustuen Catellan omaan markkinatietouteen. Haastattelu-tutkimus on rajattu koskemaan ensisijaisesti keskusta-alueen toimistokiinteistöjen omistajia. Samanaikaisesti Taloustutkimus Oy on tehnyt laajaa tutkimusta, jonka kohderyhmänä on ollut kaikki alueella toimivat yritykset.
- Haastattelututkimus suoritettiin teemahaastatteluna, jossa haastateltavilta tahoilta pyydettiin näkemyksiä kävelykeskustan yleisvaikutuksesta toimistomarkkinaan, kysyntään, saavutettavuuteen, vuokratasoihin yms. Lisäksi kysyttiin eri suunnitelmavaihtoehtojen välisten vaikutusten eroista sekä mahdollisia muita kommentteja suunnitelmiin liittyen.
- Selvitykseen liittyen on haastateltu seuraavia tahoja: Sponda Oyj, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen, OP Kiinteistösijoitus Oy, LähiTapiola Kiinteistövarainhoito Oy, Niam Oy, A. Ahlström Kiinteistöt Oy, Senaatti-kiinteistöt, Renor Oy:n hallituksen jäsen, Q-Park Finland Oy, Europark Finland Oy sekä Catella Asset Management Oy
- Selvityksen laatimiseen ovat osallistuneet ja lisätietoja siitä antavat Arja Lehtonen (Johtaja, gsm 0500 763 427), Antti Andelin (Asiantuntija, gsm 050 409 0366) ja Pinja Raitanen (Nuorempi analyytikko).

Helsingissä 24.3.2017
Catella Property Oy

Arja Lehtonen, johtaja Antti Andelin, asiantuntija

ANALYYSI

- Kävelykeskustan vaikutus toimistomarkkinaan tulee ensisijaisesti liikenteen yleisestä toimimattomuudesta, ruuhkautumisesta, pysäköintihallien heikommasta saavutettavuudesta ja tarpeesta etsiä uusia, pidempiä ajoreittejä.

- Näkemyksemme mukaan kävelykeskustan laajentaminen nykyisten vaihtoehtojen mukaisena, ilman muita liikenteen sujuvuutta edistäviä toimenpiteitä, ei missään vaihtoehdossa eikä millään keskustan toimistoalueella vaikuta toimistomarkkinaan positiivisesti, toimistojen vuokrattavuutta edistävänä tai vuokratasoja nostavana tekijänä.

- Keskusta-alueelle henkilöautolla saapuvista työntekijöistä toimistotyöntekijät muodostavat merkittävimmän osan, jolloin kävelykeskustasuunnitelmien aiheuttamat ruuhkat ja saavutettavuuden heikentyminen kohdistuu ensisijaisesti toimistotyöntekijöihin ja erityisesti niihin tahoihin, jotka keskusta-alueen yrityksissä päättävät toimistojen sijainnista.

- Kävelykeskustasuunnitelmat, erityisesti vaihtoehdot 2 ja 3, ovat näkemyksemme mukaan Helsingin kaupungin strategian vastaisia ja hajauttavat kaupunkirakennetta. Suunnitelmat muodostavat liikennöitävyyden heikentymisen myötä toiminnallisen esteen Hakaniemen ja Itäisen Helsingin sekä Helsingin keskusta-alueen välille.

- Nykyiset kävelykeskustan laajentamissuunnitelmat, erityisesti vaihtoehto 3, lisäisivät liikennettä pienemmillä asuntokaduilla, jolloin suunnitelmien tavoitteena oleva jalankulkijoiden turvallisuuden paraneminen ei toteudu ja samalla myös ilman laatu asuntokaduilla heikkenee.

- Vaihtoehdot 2 ja 3 ohjaisivat Hakaniemen suunnan liikennettä pääosin Unioninkadulle, jonka ei historiallisen keskustan läpi kulkevana katuna pitäisi muodostua merkittäväksi ajoväyläksi.

- Niillä alueilla, missä suunnitelmien on arvioitu heikentävän vuokrattavuutta, vaikuttavan vuokratasoja laskevasti sekä lisäävän vajaakäyttöä, niin nämä vaikutukset kumuloituvat kiinteistöjen markkina-arvoissa, jotka silloin laskevat.

ANALYYSI

- Näkemyksemme mukaan negatiivinen vaikutus toimistomarkkinaan on merkittävin Fennia-korttelissa sekä Kaisaniemenkadun ympäristössä vaihtoehdoissa 2 ja 3. Haittavaikutukset korostuvat, mikäli joukkoliikennekadusta (Kaivokatu) huolimatta ei varmisteta joustavaa henkilöautoliikennettä alueen kiinteistöihin.

- Kävelykeskustasuunnitelmat heikentävät vähiten Töölönlahden toimistomarkkinaa. Ruuhkautumisen vaikutus on pienin ja idästä tulevien osalta keskustan kiertäminen pohjoisempaa reittiä on lyhin.

- Toimistotyöntekijöiden työmatkaliikenteestä suurin osa kohdistuu Kampin ja Kluuvin osa-alueille (keskustan toimistotyöntekijöiden määrästä noin 68 %), jolloin näiden alueiden hyvä saavutettavuus on keskustan toimistokysynnän kannalta kriittisintä.

- Ydinkeskustassa Kampin alueen Mannerheimintien puoleisen osan sekä Aleksanterinkadun länsipään osalta kävelykeskustan suunnitelmien vaikutus toimistokysyntään jää näkemyksemme mukaan vähäiseksi, koska alueet tukeutuvat useaan eri pysäköintilaitokseen ja lisäksi ne sijaitsevat kaikkein lähimpinä joukkoliikenteen asemia. Matka-ajat pidentyvät, mutta näkemyksemme mukaan tämä ei lisää vajaakäyttöä näillä alueilla eikä vaikuta vuokratasoja alentavasti.

- Kävelykeskustasuunnitelmat heikentävät kaikissa vaihtoehdoissa ja erityisesti kolmannessa vaihtoehdossa eniten Kaartinkaupungin osa-alueen toimistomarkkinaa. Tälle alueelle on keskittynyt useita isoja toimijoita, jotka tukevat keskusta-alueen toimistomarkkinan imagoa ja alueen toimistoihin on viimeisten vuosien aikana investoitu merkittävästi saneerausten ja uudisrakentamisen myötä. Merkittävimmät vaikutukset tällä alueella realisoituvat kaikkein pisimmällä aikataululla, koska isojen käyttäjien vuokrasopimukset ovat usein pitkiä. Kaartinkaupungin alueella toimii myös useita ministeriöitä isoissa kiinteistöissä. Valtion tavoitteena on merkittävästi tehostaa kiinteistöjensä käyttöä, mikä saattaa aiheuttaa vajaakäytön lisääntymistä Kaartinkaupungin alueella, jolloin vaikutukset tulevat näkymään nopeammalla aikataululla.

- Kävelykeskustan toteuttaminen aiheuttaa ruuhkautumista ja näkemyksemme mukaan paine muuttaa keskusta-alueen ulkopuolisille toimistoalueille on suurin niiltä alueilta, jotka eivät ole kävelykeskusta-alueen välittömässä läheisyydessä ja joissa vuokratasot ovat alhaisimmat (Punavuori sekä Kampin läntinen osa). Tällöin paine toimistotilojen konversioille asunnoiksi näillä alueilla lisääntyy.

ANALYYSI

- Yritykset, joille keskustasijainti on imagollisesti merkittävä, tulevat näkemyksemme mukaan pysymään keskustassa tulevaisuudessakin.

- Toimistotyön työtapojen murros tulee tehostamaan yritysten tilakäyttöä, jolloin kysyntä tulevaisuudessa kohdistuu entistä pienempiin toimitiloihin ja tarve saada uusia yrityksiä keskustan toimistokäyttäjiksi lisääntyy. Yksi yritysten keskeisimpiä kriteerejä on henkilökunnan ja asiakkaiden saavutettavuus, jolloin liikenteen sujuvuuden heikkeneminen keskustassa voi heikentää kiinnostusta keskustasijaintiin. Tällöin riskinä on vajaakäytön lisääntyminen.

- Keskustan ulkopuolisista alueista kävelykeskustan suunnitelmat heikentävät näkemyksemme mukaan eniten Hakaniemen, Sörnäisten ja Kalasataman toimistoalueita, vaikka toisaalta länsimetro parantaa Kalasataman saavutettavuutta Espoon suunnasta.

- Keskustan ulkopuolisista alueista kävelykeskustan suunnitelmien katsottiin vahvistavan Ruoholahden, Pasilan ja Mannerheimintien alkupään vetovoimaa toimistoalueina.

- Mikäli kävelykeskustan suunnitelmia toteutetaan, tulisi toteuttamisen aikataulua pidentää, jolloin mahdollinen autoistumisen vähentyminen ja sen merkitys liikennöitävyyteen voitaisiin huomioida paremmin. Ottaen huomioon ennustettu Helsingin väestönkasvu, niin emme kuitenkaan usko henkilöautoliikenteen laskuun.

- Ennen kävelykeskustan laajentamista tulisi miettiä nykyisten kävelykatujen elävöittämistä sekä olemassa olevien aukioiden parempaa hyödyntämistä ja pysäköintipaikkojen poistamista Esplanadien sekä Mannerheimintien varrelta.

YHTEENVETO, HAASTATTELUTUTKIMUS

- Haastatteluissa kävelykeskustan laajentumissuunnitelmiin yleisesti suhtauduttiin neutraalisti, kriittisesti tai erittäin kriittisesti. Suhtautuminen oli neutraalein silloin, kun ei omistettu toimistokiinteistöjä keskustassa. Haastatteluissa saadut kommentit olivat ensisijaisesti yleisiä kommentteja.

- Haastateltavista suurin osa piti kävelykeskustan laajentamisen vaikutusta toimistomarkkinaan negatiivisena tai erittäin negatiivisena. Yksi taho uskoi toisaalta autoistumisen nopeaan vähentymiseen ja piti vaikutusta neutraalina.

- Kävelykeskustasuunnitelmien arvioitiin ensisijaisesti vaikuttavan keskusta-alueen kaupalliseen houkuttelevuuteen sekä keskustaan turistialueena. Henkilöautosaavutettavuuden heikentymisen nähtiin voivan vaikuttaa myös negatiivisesti alueen isojen vähittäiskauppojen liikevaihtoon.

- Kävelykeskustasuunnitelmien arvioitiin heikentävän erityisesti Kaartinkaupungin ja Punavuoren toimistokysyntää ja lisäävän näiden alueiden vajaakäyttöä. Näiden alueiden osalta myös pysäköinnin arvioitiin heikkenevän eniten.

- Suunnitelmavaihtoehtojen 2 ja 3 nähtiin vaikuttavan kaikkein negatiivisimmin keskusta-alueen saavutettavuuteen ja erityisesti Fennia-korttelin ja Kaivokadun ympäristön toimistokysyntään.

- Kävelykeskustasuunnitelmien katsottiin vaikuttavan kaikkein vähiten Töölönlahden alueen toimistokysyntään.

- Haastateltavien näkemyksen mukaan kävelykeskustaa voitaisiin laajentaa nykyisestä, poistamalla pysäköintipaikat Mannerheimintien ja Esplanadien varsilta ja ottamalla nämä alueet jalankulkijoiden käyttöön. Tällöin ei heikennettäisi liikenteen sujuvuutta.

- Lähes kaikissa haastatteluissa nousi esiin keskustatunnelin tarpeellisuus. Tunnelin avulla varmistettaisiin joustava pääsy paikoitushalleihin, vähennettäisiin maanpäällistä liikennettä, varmistettaisiin itäisen Helsingin ja keskusta-alueen kiinteä toiminnallinen yhteys sekä mahdollistettaisiin työmatkaliikenteen sujuminen idän ja lännen välillä. Vaikka kaikkia pysäköintihalleja ei voitaisikaan liittää tunneliin, niin se kuitenkin edesauttaisi niidenkin käyttöä, kun liikenne vähenee.

- Kävelykeskustan viihtyisyyden lisäämiseksi huoltotunnelin käytön kehittäminen ja kiinteistöjen saaminen sen käyttäjiksi on tärkeää.

YHTEENVETO, HAASTATTELUTUTKIMUS

- Esplanadien osalta toimivuuden kannalta pidettiin parhaimpana vaihtoehtoa numero 2, eli liikenne kulkisi yksikaistaisena kumpaakin Esplanadia pitkin. Tällöin ei muodostu ruuhkan aiheuttamaa ”muuria” Etelä-Esplanadin puolelle ja ajoyhteydet ovat toimivammat.

- Negatiivisena pidettiin sitä, että keskustan pysäköinnin toimivuuteen on panostettu merkittäviä summia ja nyt niiden käyttöä vaikeutettaisiin. Lyhytaikaisen pysäköinnin lisäksi hallien merkittävin käyttäjäryhmä tulee alueen työntekijöistä. Hallien rakentamisen kalleus edellyttää asukaspysäköinnin kannalta liian korkeaa kuukausiveloitusta.

- Päärautatieaseman toiminnallisuuden katsottiin heikkenevän kaikissa vaihtoehdoissa (erityisesti vaihtoehdoissa 2 ja 3), kun matkustajien saattoliikenne alueelle vaikeutuu tai estetään.

- Fabianinkadun muutos kävelykaduksi ei juurikaan saanut kommentteja, koska sen merkitys markkinaehtoisen toimistokysynnän kannalta ei ole olennainen.

- Haastateltavat uskoivat ruuhkautumisen olevan voimakkaampaa kuin esitetyt arviot. Ruuhkautumisen osalta arvioitiin kokonaistaloudellisten menetysten (ruuhkissa vietetyn ajan laskennallinen arvo) olevan isommat kuin kävelykeskustan laajentamisen hyödyt.

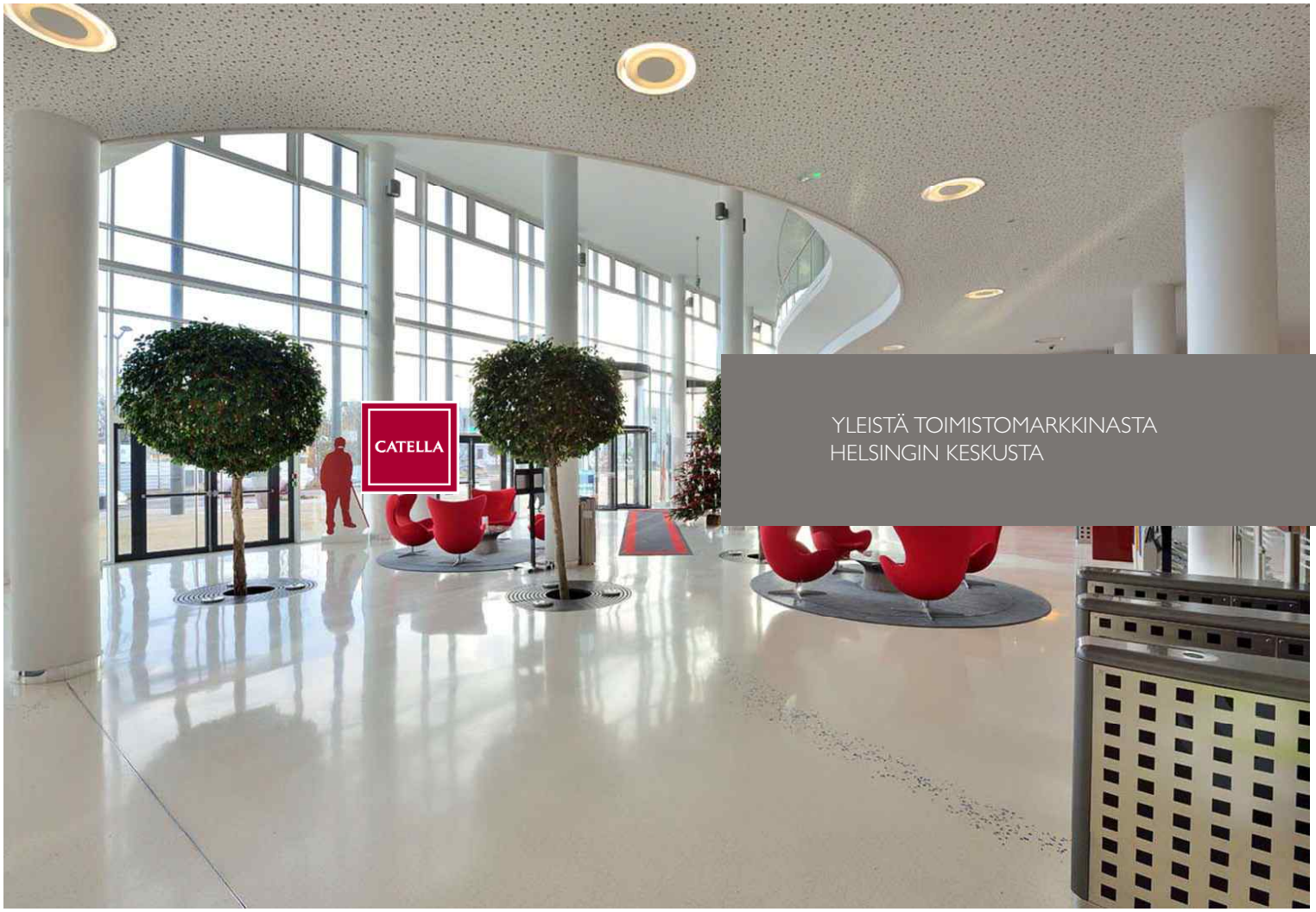
- Pyöräilyn sallimista kävelykaduilla pidettiin jalankulkijoiden turvallisuutta heikentävänä tekijänä.

- Nykyisellään kävelykadut esim. Keskuskatu koettiin tyhjänä, autiona tuulitunnelina. ”Autoilun kieltäminen ja kiveys ei tee kävelykadusta elävää ja viihtyisää.”

- Pohjois-Esplanadin väliaikaista sulkemista yksittäisinä viikonloppuina katutapahtumien järjestämiseksi pidettiin mahdollisena ja toimivana tapana.

- Kävelykeskustan toteutuksen suunnittelussa tulisi huomioida Suomen ilmasto ja sallia suojaavat terassirakenteet.

- Erityisesti positiivista palautetta sai Esplanadin puiston elävöittäminen talviaikaan jouluvaloilla.



YLEISTÄ TOIMISTOMARKKINASTA HELSINGIN KESKUSTA

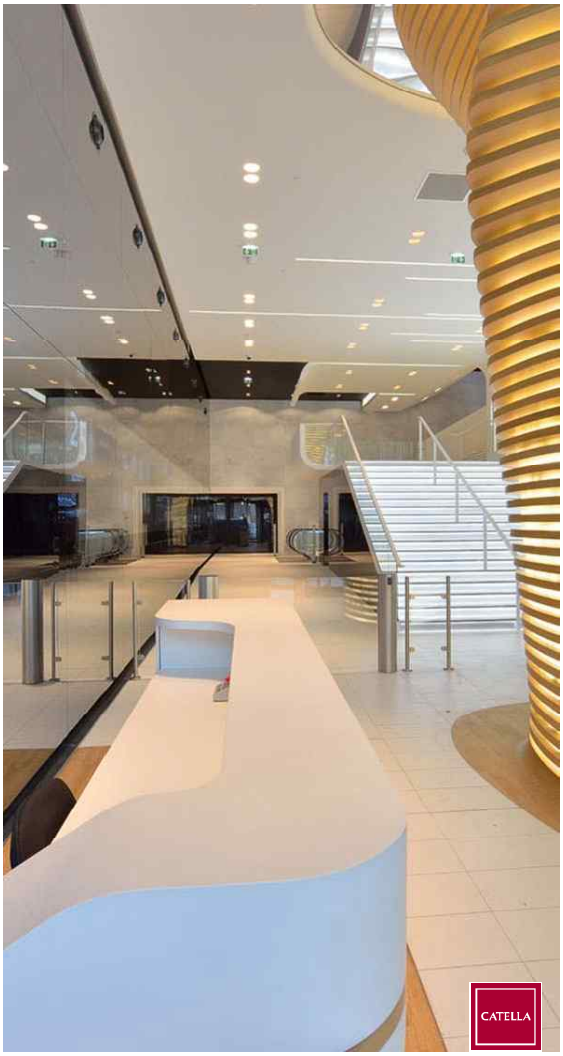
YLEISTÄ TOIMISTOMARKKINASTA

- Yleisenä trendinä kaikkialla Euroopassa on kaupungistuminen. Tämä vaikuttaa myös Helsingin kasvuun ja vuonna 2040 Helsingin väestömääräksi on ennustettu n. 800.000 ihmistä, kun 2016 se oli noin 635.000. Catella on arvioinut toimistotyöntekijöiden määräksi Helsingissä vuonna 2016 noin 195.000 henkilöä (arvioitu ammattiryhmäluokitusten perusteella) ja ennustanut määrän nousevan vuoteen 2040 mennessä noin 262.000 henkilöön.

- Käytössä olevan toimistotilan määrä Helsingissä on ollut laskeva vuodesta 2012 lähtien ja huolimatta väestömäärän lisäyksestä toimistotilojen kokonaistarpeen on ennustettu pysyvän nykyisellä tasolla. Tähän vaikuttaa työtapojen ja toimistotilakäytön muutostrendit.

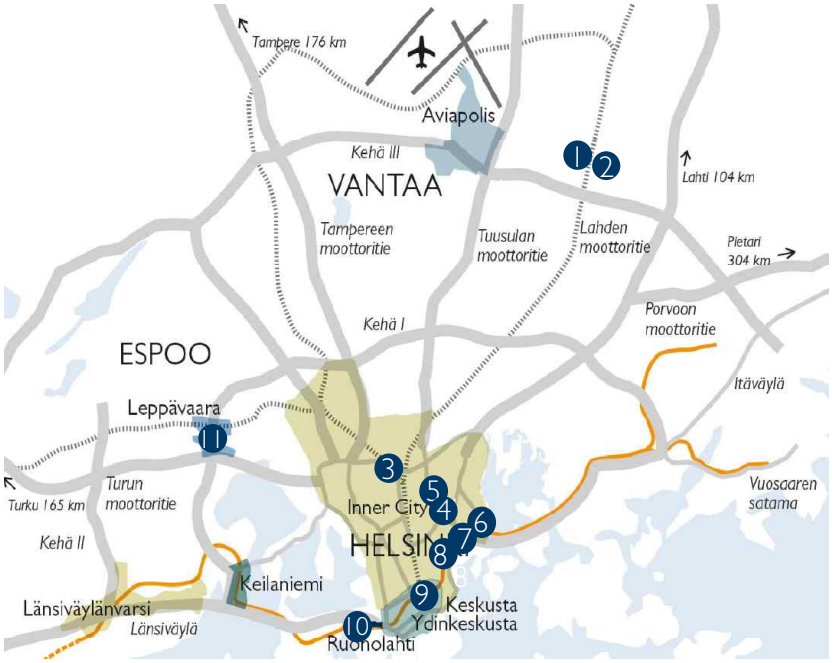
- Työtapojen ja toimistotilakäytön muutostrendeissä korostuu mm. yhteisöllisyys
  - Monitilatoimistot yleistyvät
  - Työtapojen joustavuus ja digitalisaation hyödyntäminen lisääntyy
  - Etätyö lisääntyy
  - Vaatimuksena viihtyisät ja muokattavissa olevat toimistot
  - Toimitilojen tulee tukea toiminnan tehokkuutta ja yrityksen brändiä
  - Tilatehokkuus kasvaa eli m^2/työpiste vähenee
  - Työpisteiden suhteellinen määrä / työntekijä vähenee

- Muita toimistomarkkinan muutostrendejä
  - Toimistoalueet keskittyvät julkisen liikenteen solmukohtiin
  - Saavutettavuutta autolla sekä pysäköintipaikkojen riittävyyttä pidetään edelleen tärkeänä
  - Ympäristötietoisuus kasvaa
  - Vuokrasopimusten joustavuus lisääntyy



YLEISTÄ TOIMISTOMARKKINASTA

Pääkaupunkiseudun merkittävimmät toimistorakennushankkeet



- Keskustasijainnin kanssa kilpaileva trendi on sijoittuminen keskustan ulkopuolelle hyvien raideyhteyksien päähän, tehokkaisiin uudiskohteisiin.
- Helsingin keskustan lisäksi tämän hetken tärkein toimistokeskittymä on Ruoholahti ja tulevaisuuden kasvava työpaikka-alue tulee olemaan Pasilan – Vallilan – Kalasataman alue, joka tulee omalta osaltaan haastamaan keskustaa toimistojen sijaintipaikkana.

1. Tikkurilan asema, Dixi, toinen vaihe
2. Väritehtaankatu 8
3. Ilmalan Tori ja Ilmalan Asema
4. OP-Pohjola, pääkonttorin laajennus
5. Fredriksberg
6. Rantatien Business Park, laajennus
7. K-ryhmä, uusi pääkonttori
8. Kaikukatu 6
9. Kasarmikatu 21
10. Ruoholahti 3
11. Alberga Business Park, 5. vaihe

HELSINGIN KESKUSTAN TOIMISTOMARKKINA

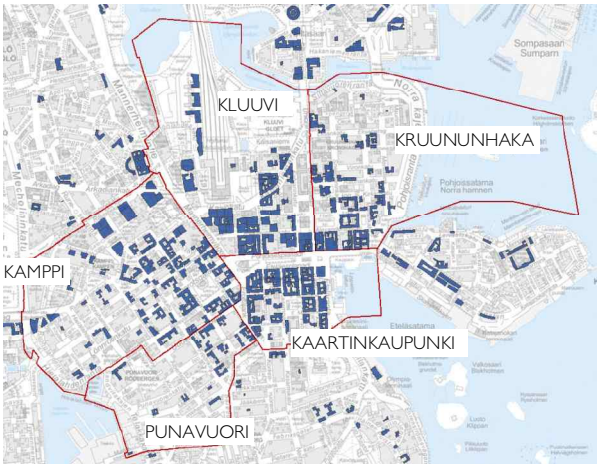
- Helsingin suurimman yhtenäisen toimistoalueen muodostaa Kampin, Kluuvin ja Kaartinkaupungin osa-alueet, joilla sijaitsee yhteensä noin 1.600.000 m^2 toimistotilaa eli noin 29 % koko Helsingin toimistokannasta.

- Tyhjän toimistotilan määrä näillä keskeisillä toimistoalueilla oli Q4/2016 yhteensä noin 170.000 m^2.

- Keskusta-alueen tilatehokkuutta ei ole erikseen arvioitu, mutta on todennäköistä, että se on keskimääräistä korkeampi. Mikäli tilakäyttö olisi 26 – 30 m^2/henkilö, mahdollistaisi tyhjä tila noin 5.500 – 6.500 lisähenkilön sijoittumisen keskustan toimistotiloihin.

- Saman alan tai toisiaan tukevien toimialojen yritykset hakeutuvat yleensä samalle alueelle. Perinteisesti Helsingin keskustassa on toiminut rahoitusala (suuret toimijat osittain hakeutuneet nyt muualle), lakiasiaintoimistot (vahva toimiala keskustassa), julkinen sektori (ministeriöt ym.) sekä liike-elämän palvelusektori.

- Toimistokiinteistöjen omistus keskustan alueella on pääosin keskittynyt isoille instituutioille tai ulkomaisille sijoittajille, joiden sijoitushorisontti pitkä. Kiinteistöjä, joissa on useita omistajia, on keskustan alueella vähemmän.



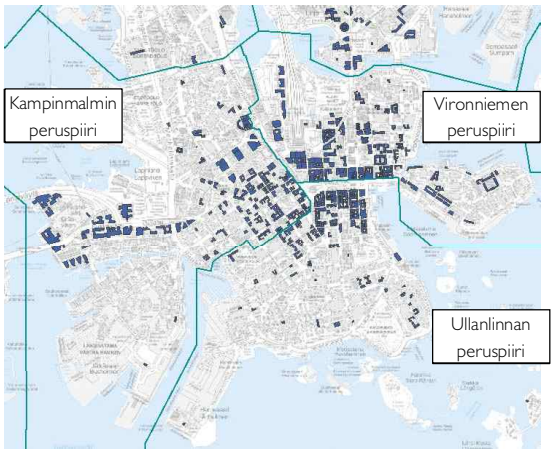
- Helsingin keskustan alueelle on sijoittunut pääasiallisesti pienten organisaatioiden toimipisteitä sekä pääkonttoreita. Tilastokeskuksen toimipaikkalaskurin perusteella arvioituna keskustan postinumeroalueille on sijoittunut kaikkiaan noin 12.800 yritystä (sisältää myös muut kuin toimistoyritykset). Yritykset ovat kokoluokaltaan pieniä, sillä 75% näistä kuuluu henkilökokoluokkaan 0-4 henkilöä.

HELSINGIN KESKUSTAN TOIMISTOMARKKINA

- Toimistoissa työskentelevien henkilöiden määrästä kantakaupungin alueella ei ollut saatavissa tarkkaa tietoa. Helsingin kaupungin tietoaineiston mukaan toimistotyöntekijöiden määräksi on arvioitu viereisessä kuvassa esitetyn Kampinmalmin, Vironniemen ja Ullanlinnan peruspiireissä yhteensä noin 78.000 henkilöä. Toimistotyöntekijöihin on silloin laskettu johtajat, erityisasiantuntijat, asiantuntijat sekä toimisto- ja asiakaspalvelutyöntekijät. Keskimääräinen toimistotyöntekijöiden osuus peruspiirien koko työntekijämäärästä on ollut suuruusluokkaa 72 – 75 %, mikä on korkeampi kuin keskimäärin Helsingissä.

- Toimialaluokittain (TOL 2008) työntekijöiden määrä Kruununhaan, Kluuvin, Kaartinkaupungin, Punavuoren ja Kampin osa-alueilla jakautunut seuraavasti vuonna 2014. Suluissa on lisäksi esitetty, millä osa-alueilla työntekijöitä on eniten.
  - Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta 15,62 % (Kluuvi, Kamppi)
  - Tukku- ja vähittäiskauppa 11,40 % (Kluuvi, Kamppi)
  - Informaatio ja viestintä 10,78 % (Kluuvi, Kamppi)
  - Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus, 10,74 % (Kruununhaka, Kluuvi, Kaartinkaupunki)
  - Rahoitus- ja vakuutustoiminta 9,39 % (Kluuvi, Kamppi)
  - Majoitus- ja ravitsemistoiminta 7,69 % (Kluuvi)
  - Muu palvelutoiminta 6,87 % (Kamppi, Kaartinkaupunki)
  - Terveys- ja sosiaalipalvelut 5,60 % (Kamppi)
  - Koulutus 5,44% (Kluuvi, Kruununhaka, Kamppi)

- Työntekijöiden kokonaismäärä alueittain jakautuu seuraavasti (2014)
  - Kamppi 35,5 %
  - Kluuvi 32,8 %
  - Kaartinkaupunki 13,8 %,
  - Kruununhaka 9,7 %
  - Punavuori 8,3 %



Näiden tietojen perusteella arvioimme, että suurin osa keskustaan suuntautuvasta henkilöautoilla tapahtuvasta työmatkaliikenteestä koostuu toimistokäyttäjistä.

Työmatkaliikenteestä suurin osa kohdistuu Kampin ja Kluuvin alueille, jolloin näiden alueiden hyvä saavutettavuus on keskustan toimistokysynnän kannalta kriittisintä.

TOIMISTON UUDELLEENSIJOITTUMINEN

- Arvioitaessa kävelykeskussuunnitelmien vaikutusta toimistokysyntään, niin toimistokäyttäjien sijoittumisen yksi tärkeimmistä kriteereitä on asiakkaiden ja sidosryhmien sekä työntekijöiden saavutettavuus.

- Yritysten muuttopaineet toimitilojen suhteen tulevat yleensä ajankohtaisiksi mm. seuraavista syistä:
  - Tilat ovat käyneet ahtaiksi / suuriksi
  - Tilojen toiminnallisuus ei vastaa toiveita, halutaan modernimpi työympäristö
  - Sijainti ei palvele liiketoimintaa ja yrityksen imagoa
  - Yhdistetään toimintoja eri sijainneista
  - Halutaan parempia palveluita
  - Halutaan säästää kustannuksia
  - Rakennuksen heikko kunto
  - Sijainti heikentää yhteydenpitoa asiakkaisiin (liikkuminen heikentynyt)
  - Siirrytään asiakkaiden perässä

- Yleensä uuden toimitilan ominaisuuksista ja sijainnista päättää yrityksen ylin johto ja johtoryhmä. Isommissa yrityksissä henkilökunnan osalta muutoksen toiminnallisuudesta ja tavoitteista vastaa yleensä keskijohto.

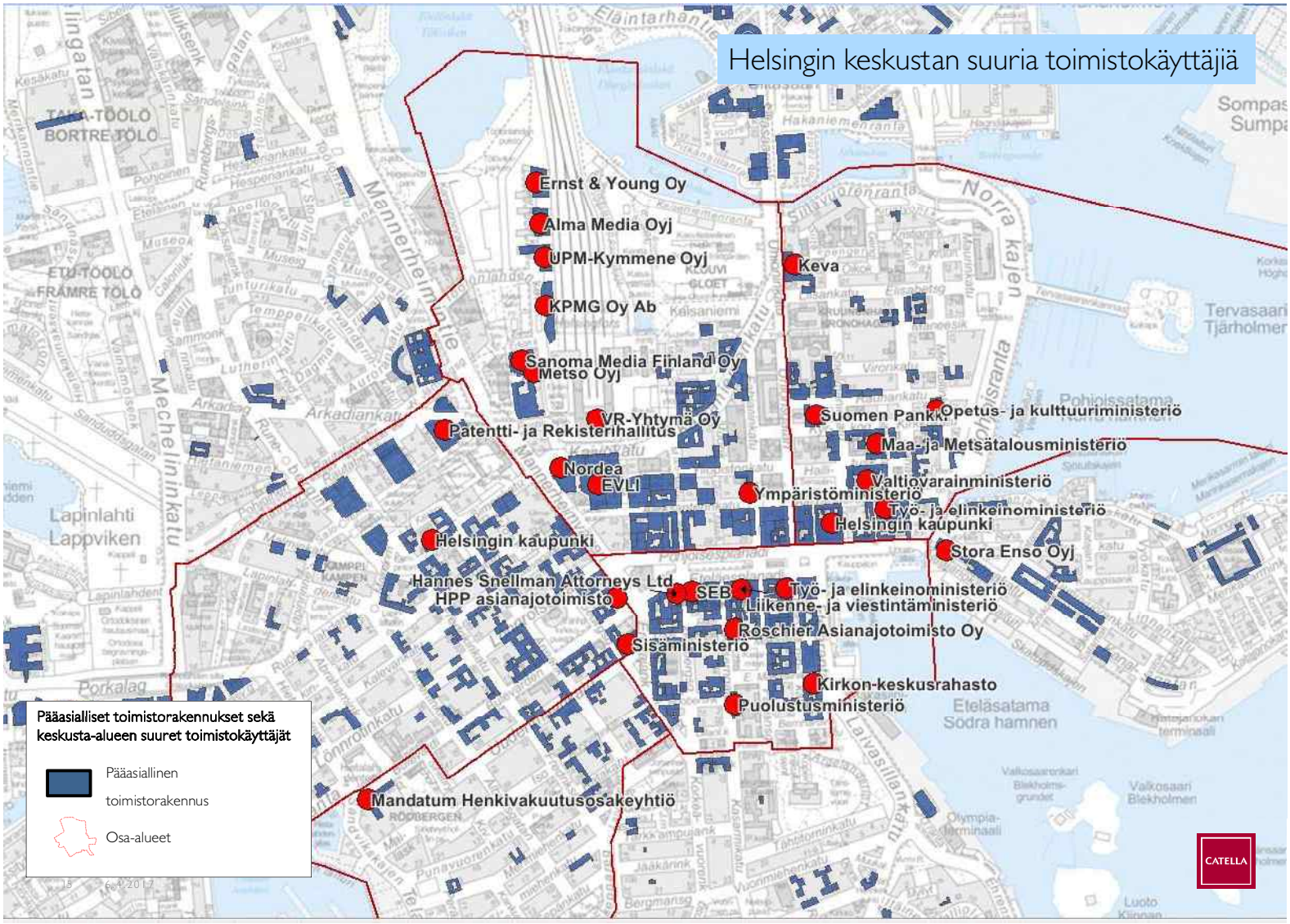
- Näkemyksemme mukaan Helsingin keskusta-alueella toimitilojen sijainnista päättävät tahot kulkevat työmatkat usein henkilöautoilla, jolloin ruuhka-ajan viive ja saavutettavuuden heikentyminen kohdistuu heihin henkilökohtaisesti.

- Helsingin keskustan vetovoimatekijöitä yritysten sijoittumisen kannalta ovat olleet mm.
  - Alueen imago ja hieno, historiallinen arkkitehtuuri
  - Muihin toimistoalueisiin verrattuna paras saavutettavuus julkisilla kulkuvälineillä kaikista suunnista
  - Hyvä saavutettavuus myös henkilöajoneuvoilla ja hyvät pysäköintimahdollisuudet
  - Hyvät palvelut ja viihtyisä ympäristö
  - Työvoiman hyvä saatavuus, jota tukee hyvät julkiset yhteydet

- Helsingin keskustassa toimivat tahot panostavat kustannusten säästämisen sijaan yrityksen imagoa tukevaan sijaintiin ja toimitilojen laatuun.

CATELLA

Helsingin keskustan suuria toimistokäyttäjiä



KÄVELYKESKUSTAN LAAJENTAMISEN VAIKUTUKSIA TOIMISTOMARKKINAAN

KÄVELYKESKUSTAN PERIAATESUUNNITELMA

- Kävelykeskustan tavoitteena on turvata keskustan elinvoimaisuus ja kaupallinen menestys, luoda paremmat puitteet keskustassa oleskelulle sekä kaupunkitapahtumille ja parantaa jalankulun turvallisuutta sekä sujuvuutta. (Ksv)

- Periaatesuunnitelman kolme vaihtoehtoista ratkaisua on esitetty selvityksen liitteissä ja merkittävimmät muutokset koskisivat Mannerheimintietä, Kaivokatua sekä Pohjois- ja Eteläesplanadia.

- Toteuttamisen aikajänne on 10-15 vuotta.

- Suunnitelman toteutuksen on tarkoitus edetä katu kerrallaan ja jokaisesta hankkeesta tehdään erillispäätös.

- Kävelykeskustan laajentumisen keskeisiä vaikutuksia toimistomarkkinaan voivat olla:

  - Ruuhkat heikentävät alueiden / yksittäisten kiinteistöjen saavutettavuutta ajallisesti
  - Pysäköintihallien toiminnallisuus heikkenee / ei muutu lainkaan / paranee
  - Toimistojen vuokrattavuus heikkenee / keskustan elävöityessä paranee
  - Toimistojen kysyntä heikkenee ja vajaakäyttö nousee / toimistojen kysyntä paranee ja käyttöaste nousee
  - Toimistojen vuokratasot laskevat / nousevat

CATELLA

KESKUSTAN SAAVUTETTAVUUS (Lähde: Kaupunkisuunnitteluvirasto)

- Saavutettavuuden osalta käsitellään erityisesti saavutettavuutta autolla, koska kävelykeskustan suunnitelmat eivät vaikuta saavutettavuuteen joukkoliikenteen avulla.

- Samanaikaisesti saavutettavuuteen vaikuttaa Länsimetron valmistuminen sekä myöhemmin Kruunusiltojen raitiovaunuyhteys.

- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on liikenteen osalta tutkinut eri kävelykeskustan vaihtoehtojen vaikutusta suhteellisiin matka-aikoihin. Tutkimus kattaa Kantakaupungin, Hakamäentien, Länsiväylän ja Itäväylän. "Nollavaihtoehtoon verrattuna kaikissa vaihtoehdoissa viive ja matka-aika henkilöajoneuvoilla kasvaa ja keskinopeus laskee. Myös jonoutuminen lisääntyy. Odottavien ajoneuvojen määrä kasvaa, jolloin ruuhka-aika pitenee."

- Suhteellinen muutos oli suurin illan ruuhka-aikana, jolloin kokonaisviive oli + 5,5 % – +17,3 %.

- Auton osuus kulkuvälineenä tarkasteltaessa keskustasta lähteviä ja keskustaan tulevia autoja oli noin 33,65 – 33,80 %. Olemme arvioineet, että keskusta-alueen työntekijöistä noin 72 – 75 % on toimistotyöntekijöitä. On todennäköistä, että keskustaan autolla saapuvasta työmatkaliikenteestä toimistotyöntekijöiden osuus on suhteellisesti tätäkin suurempi, jolloin ruuhka-aikojen viive kohdistuu pääasiassa toimistotyöntekijöihin.

- Tarkastelussa on ollut mukana myös Länsimetron vaikutus, jonka on arvioitu vähentävän liikennettä kaupunkien rajalla Länsiväylällä ainoastaan 0,5 %.

- Liikenneselvityksen mukaan kävelykeskustan eri vaihtoehdot eivät vaikuttaneet juurikaan autolla kulkemisen määrään.

- Kävelykeskustan suunnitelmien vaikutus: Kaikki keskustan pääsisäänajoväylät ruuhkautuvat (eniten idästä, jossain määrin pohjoisesta ja vähiten lännestä) ja ruuhkat heikentävät kaikkien toimistoalueiden sekä yksittäisten toimistokiinteistöjen saavutettavuutta ajallisesti.

KÄVELYKESKUSTAN VAIKUTUS VUOKRATASOIHIN

- Toimistojen vuokrataso on yhteydessä tietyn alueen tilakysyntään. Toimistotilojen kohdalla ei ole vastaavaa selkeää arvoketjua kävelijävirran kasvun ja tilojen arvostuksen välillä kuin liiketiloilla.

- Kävelykadun vaikutuksesta alueen toimistojen kysyntään tai vuokratasoon on vähän tuoreita tutkimuksia. Aihetta sivuavissa tutkimuksissa ja julkaisussa esimerkiksi Yhdysvalloista (Active Living Research 2013)[1] todetaan kävely-ystävällisen keskustasijainnin toimistovuokrien olevan noin 20 % korkeampia kuin muilla kaupungin vertailualueilla. Vastaavasti (Tsu & David Simmons 2003)[2] tutkimuksessa on todettu toimistojen mediaanivuokrien nousseen 15-35 % kävely-ympäristön viihtyisyyden parantamisella (otos 10 tapausta). Mediaanivuokrien nousun on kuitenkin todettu johtuvan ennen kaikkea rantaympäristön kokonaiskohentumisen ja alueelle tuotujen vesielementtien yhteisvaikutuksena, eikä pelkän kävelymahdollisuuksien lisäämisen tai ajoneuvoliikenteen rajoittamisen seurauksena.

- Helsingin väkimäärää vastaavan Yhdysvaltain Montgomery Countyn (Montgomery County Planning Department 2015)[3] eri toimistoalueita koskeva markkinatutkimus on listannut arvostetuimpien toimistoalueiden ominaispiirteitä, jonka mukaan kaikille menestyvimmille alueille yhteistä on ollut käveltävyys, julkinen avoin tila, toimintojen monimuotoisuus sekä viihdemahdollisuudet alueella. Helsingin keskustassa nämä kaikki on jo nykyisellään toteutunut.

- Usea kansainvälinen tutkimus vertailee kävely-ystävällisiä keskustatoimistoympäristöjä muihin esikaupunki- tai autovoittoisiin alueisiin, jolloin havainnot ovat osoittaneet korkeampia vuokratasoja keskustaympäristössä.

- Helsingissä keskustassa uudet kävelykeskustan laajentamissuunnitelmat eivät näkemyksemme mukaan vaikuta alueen yleiseen viihtyvyyteen niin merkittävällä tavalla kuin vertailututkimuksissa ja nykyisen kävelykeskustan välittömällä vaikutusalueella olevien toimistojen mediaanivuokrataso on jo nykytilanteessa korkeampi kuin ydinkeskustan ulkopuolisilla alueilla.

- Selvityksen yhteydessä tehtyjen haastatteluiden sekä kiinteistönvälitys ja –arviointitoiminnassamme saadun tiedon perusteella Helsingin nykyiset kävelykadut eivät ole nostaneet kadun varren toimistotilojen kysyntää tai vuokratasoa ympäröivästä alueesta poikkeavalla tavalla.

1 Active Living Research.2013. Business Performance in Walkable Shopping Areas
2 TSU & David Simmons Consultancy. 2003. The Effect of Urban Quality Improvements on Business Location
3 Montgomery County Planning Department. 2015. Office Market Assessment

KESKUSTAN PYSÄKÖINTIHALLIEN SAAVUTETTAVUUS JA TOIMINNALLISUUS

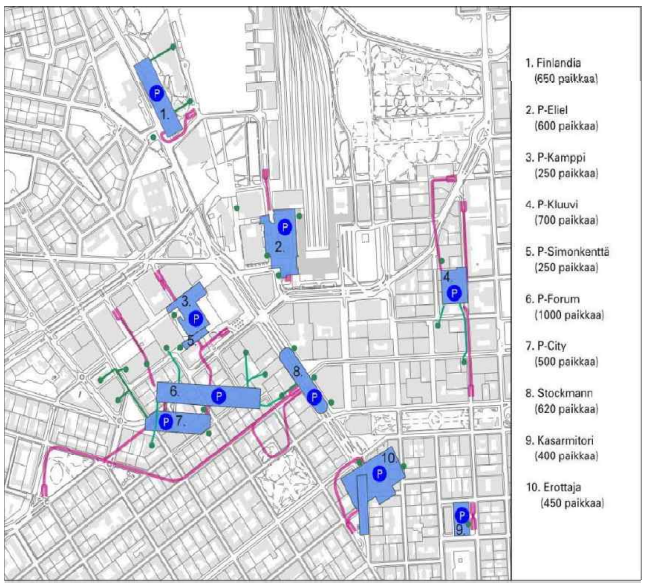
- Ydinkeskustan toimistojen pääasiallinen pysäköinti on isoissa pysäköintihalleissa, mutta myös yksittäisissä toimistorakennuksissa sijaitsee merkittävä määrä pysäköintihalleja, joita ei ole merkitty viereiseen kuvaan.

- Pysäköintioperaattoreiden haastattelujen perusteella valtaosa yksittäisten pysäköintihallien sopimusasiakkaista käyttää toimipisteensä välittömässä läheisyydessä olevaa pysäköintihallia. Pysäköintihallien sisään- ja ulosajot jakaantuvat tasaisesti eri sisäänkäyntien suhteessa.

- Yleisesti voidaan todeta, että keskustan pysäköinnin saavutettavuus heikkenee vähiten Espoon suunnasta ja eniten Hakaniemen sekä Sörnäisten suunnasta. Yksittäisten kiinteistöjen pysäköintihallien saavutettavuus on riippuvainen rakennuksen sijainnista, jolloin siihen vaikuttaa kyseisen alueen yleinen saavutettavuus.

- Näkemyksemme mukaan muutokset pysäköintihallien toiminnallisuudessa tulevat aiheuttamaan asiakkaiden siirtymistä halleista toiseen.

- Liitteenä olevissa taulukoissa olemme arvioineet erikseen yleisten pysäköintihallien eri sisään-/uloskäyntien saavutettavuutta ja toiminnallisuutta kävelykeskustan eri vaihtoehdoilla (asteikko: vain vähän – jossain määrin – melko paljon – paljon – olennaisesti) ja kokonaisvaikutusta on arvioitu seuraavasti:
  - Finlandia vain vähän
  - P-Eliel paljon



- P-Kamppi jossain määrin
- P-Kluuvi paljon / olennaisesti
- P-Simonkenttä paljon
- P-Forum jossain määrin
- P-City jossain määrin
- Stockmann vähän / paljon
- Kasarmitori melko paljon / olennaisesti
- Erottaja paljon / olennaisesti

KLUUVI - VAIKUTUS TOIMISTOMARKKINAAN

- Kluuvin toimistomarkkinat ovat jakaantuneet pohjoiseen Töölönlahden uudisrakentamisalueelle, jonne on viime vuosina sijoittunut useita pääkonttoritason toimijoita, Kaisaniemenkadun ympäristöön sekä Kaivokadun ja Pohjois-Esplanadin väliselle Helsingin ydinkeskusta-alueelle, Aleksanterinkadun molemmin puolin.

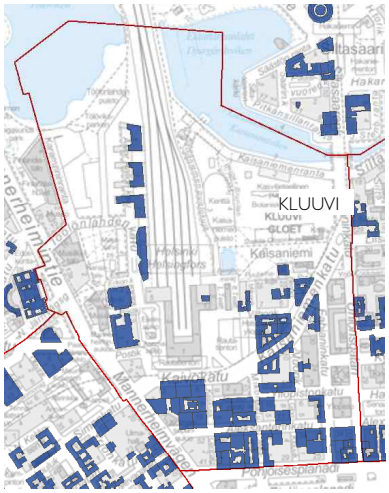
- Kluuvin osa-alue rajautuu idässä Unioninkatuun, jolloin myös pääosa Helsingin yliopiston rakennuksista sijaitsee ko. alueella.

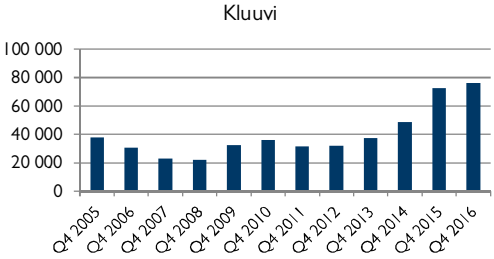
- Toimistorakennuskanta alueella on kokonaisuudessaan noin 570.000 m^2 ja alueen työpaikkamäärä vastaa noin kolmannesta koko keskusta-alueen työpaikkamäärästä.

- Tyhjän toimistotilan määrä on Kluuvin alueella ollut pitkään hyvin alhainen, mutta parin viimeisen vuoden aikana sitä on lisännyt Töölönlahden valmistumisen aiheuttama muuttoliike sekä pankkisektorin yritysten muutot (alkaen n. 16.000 m^2) .

- Kluuvin alueen pysäköintimahdollisuudet nojautuvat useaan pysäköintilaitokseen, jolloin kävelykeskustasuunnitelmien vaikutus pysäköinnin saavutettavuuteen on luokiteltu tasoon "jossain määrin".

- Rautatieasemalta Pohjois-Esplanadille johtava Keskuskatu toimii nykyisin kävelykatuna. Kadun nykykäytön ajalta ei ole näyttöä siitä, että vuokrataso kadun varren kiinteistöissä olisi korkeampi tai että kohteiden vuokrattavuus olisi parempi kävelykatukonseptista johtuen. Vuokratasoa on ensisijaisesti nostanut toimistokiinteistöjen saneeraus ja modernisointi kadun varrella.





Toimistojen vajaakäyttö m^2

KLUUVI - VAIKUTUS TOIMISTOMARKKINAAN

- Kluuvin alueen saavutettavuus kokonaisuutena heikkenee merkittävimmin Hakaniemen suunnasta, erityisesti vaihtoehdoissa 2 ja 3, jolloin Kaivokatu muutettaisiin joukkoliikennekaduksi. Keskustaan tulevista väylistä Pitkäsilta on ollut aamun ruuhkan huipputunteina yksi vilkkaimmin ajetuista reiteistä (1.400 autoa / aamulla klo 8-9, lähde Ksv liikennemittaus 2015).

- Vaihtoehdoissa 2 ja 3 Hakaniemen suunnasta keskustaan tuleva liikenne ohjautuisi suoraan Kluuvin pysäköintiin tai Unioninkadulle, jonka ei mielestämme pitäisi muodostua pääajoväyläksi.

- Vaikka Kaivokatu muutettaisiin joukkoliikennekaduksi (vaihtoehdot 2 ja 3) oletamme, että Kaivokadun kautta järjestettäisiin siitä huolimatta yhteys sen varrella olevien kiinteistöjen pysäköintihalleihin (Keskuskatu 7) sekä Fennia-korttelissa ja Kaisaniemenkadun eteläpuolella sijaitsevissa kortteleissa olevien kiinteistöjen pysäköintihalleihin. Näin estettäisiin suunnitelmien merkittävämpi vaikutus näillä alueilla vuokratasoja laskevana ja vajaakäyttöä lisäävänä.

- Suunnitellut muutokset vaikuttavat näkemyksemme mukaan Kluuvin alueella vähiten Töölönlahden toimistoalueen kysyntään ja vuokrattavuuteen.

- Töölönlahden aluetta palvelee ensisijaisesti Finlandian pysäköinti, jonka saavutettavuus heikkenee vähiten pohjoisesta ja myös melko vähän lännestä saapuvien käyttäjien näkökulmasta, Idästä saapuville Kaivokadun liikennejärjestelyt ja Esplanadien läpiajon vaikeutuminen tarkoittavat vaihtoehtoisia ja yleensä pidempiä reittejä.

- Töölönlahden alueen vuokrataso on nykyisellään korkea johtuen modernista ja tehokkaasta tilakannasta, eikä keskustan kävelymahdollisuuksien paranemisella katsota olevan vaikutusta alueen vuokratasoihin.

- Näkemyksemme mukaan suunnitelmat eivät juurikaan vaikuta Kluuvin alueella ydinkeskustan toimistojen vuokratasoihin tai vuokrattavuuteen. Tämä alue on parhaiten saavutettavissa kaikista pysäköintihalleista ja vaikka ruuhkautuminen vaikuttaa kaikkiin halleihin, niin näille toimistoille löytyy näkemyksemme mukaan kysyntää.

CATELLA

KLUUVI - VAIKUTUS TOIMISTOMARKKINAAN

- Vaihtoehtojen 1 ja 3 mukaisella Pohjois-Esplanadin muutoksella kävelykaduksi ja kävelijämäärän mahdollisella lisäyksellä ei näkemyksemme mukaan ole positiivista vaikutusta toimistotilojen vuokrattavuuteen tai vuokratason nousuun kadun varren kiinteistöissä.

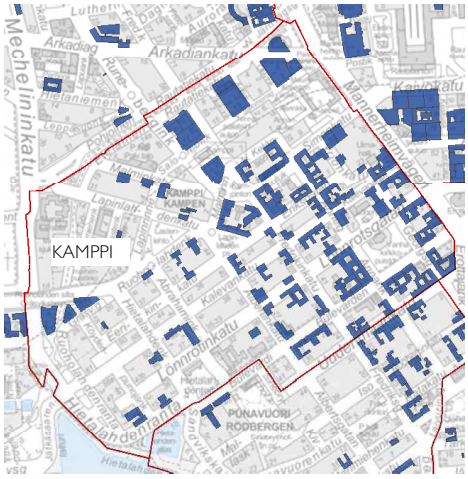
- Realprojekti Oy on 2015 tehnyt Helsingin keskustan huoltotunnelin käyttö- ja kehittämisanalyysin, jonka mukaan huoltoliikenteen vähentyminen maan päällä sekä sujuva, helppo ajoyhteys keskustan pysäköintilaitoksiin parantaisi ydinkeskustan liikenneturvallisuutta ja viihtyisyyttä sekä myös kaupallista vetovoimaa. Se antaisi myös tilaa keskustan erilaisille kehitystoimenpiteille. Sujuva huoltoliikenne on myös liikkeiden toiminnan ja elinvoimaisuuden kannalta ratkaisevassa asemassa.

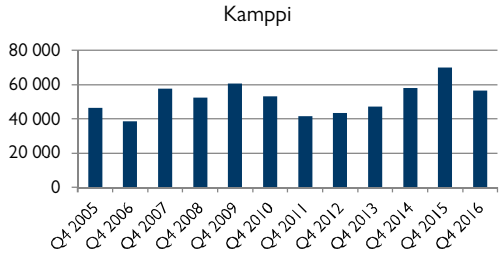
- Haastattelujen yhteydessä kävelykeskustasuunnitelmien vaikutuksesta Kluuvin alueeseen nousi esiin mm.:

  - Keskuskadun kävelykatukonseptia ei pidetty viihtyisyyden suhteen onnistuneena ja useampi taho esitti kadun elävöittämistä. ”Tyhjä, leveä tuulitunneli.”
  - Pohjoisesplanadin muuttaminen kävelyalueeksi ei nosta kadunvarren toimistotilojen vuokratasoja.
  - Töölönlahden toimistokohteisiin suunnitelmilla ei ole juurikaan vaikutusta.
  - Rautatieaseman saattoliikenne heikkenee ja rautatieaseman ympäristön levottomuus saattaa lisääntyä, mikä vaikuttaa alueen imagoon toimistoalueena.
  - Fennia –kortteli jää ”pussin perälle” vaikeasti saavutettavaksi.
  - Liikennöinti idän suuntaan vaikeutuu merkittävästi.
  - Liikennöinti alueen pysäköintihalleihin on turvattava.
  - Fabianinkadun muutos kävelykaduksi ei ole olennaista kaupallisen toimistomarkkinan kannalta.
  - Aleksanterinkadun huoltoliikenne tulisi saada järjestettyä huoltotunnelin kautta, jolloin parannettaisiin nykyisen kävelykeskustan viihtyisyyttä.

KAMPPI - VAIKUTUS TOIMISTOMARKKINAAN

- Kampin alueen toimistokanta keskittyy pääasiassa Mannerheimintien ja Runeberginkadun sekä Albertinkadun väliselle, neljän korttelin levyiselle vyöhykkeelle.
- Toimistorakennuskanta on suuruudeltaan noin 650.000 m² ja alueen työpaikkamäärä on noin 35,5 % koko keskusta-alueen työpaikkamäärästä.
- Alueen toimistojen vajaakäyttö on pääosin vaihdellut välillä 40.000 – 60.000 m².
- Kampin saavutettavuus lännestä ja pohjoisesta Mannerheimintien suunnasta saapuville käyttäjille säilyy lähes ennallaan eri vaihtoehdoissa johtuen pysäköintihallien kohtuullisesta saavutettavuudesta mm. Rautatienkadun kautta sekä Ruohonlahden suunnasta.
- Kaivokadun ja Esplanadien liikenteen rajoittaminen vaikuttaa alueen saavutettavuuteen idän suunnasta, siirtäen vaihtoehtoista reittiä nykyistä pohjoisemmaksi ja pidentäen ajoreittejä.
- Kävelykeskustan suunnitelmilla pyritään parantamaan etenkin Rautatieaseman ja Kampin välistä jalankulkua, jolloin mahdollinen alueen elävöityminen kohdistuisi Kampin keskuksen läheisyyteen. Keskuksen ympäristö tarjoaa jo nykyiselläänä toimistokäyttäjille hyvät palvelut, joten kasvava kaupallinen kiinnostus alueeseen ei näkemyksemme mukaan suoranaisesti vaikuta toimistokohteiden kiinnostavuuteen.





Toimistojen vajaakäyttö m²

KAMPPI - VAIKUTUS TOIMISTOMARKKINAAN

- Näkemyksemme mukaan kävelykeskustan suunnitelmilla ei ole positiivista eikä myöskään merkittävää negatiivista vaikutusta Kampin alueen toimistokysyntään, vuokratasoihin tai vuokrattavuuteen.

- Kävelykeskustan toteuttaminen aiheuttaa yleistä ruuhkautumista ja näkemyksemme mukaan paine muuttaa keskusta-alueen ulkopuolisille toimistoalueille on suurin niiltä alueilta, jotka eivät ole kävelykeskusta-alueen välittömässä läheisyydessä ja joissa vuokratasot ovat alhaisimmat esim. Kampin läntinen osa ja Punavuori. Tällöin paine toimistotilojen konversioille asunnoiksi näillä alueilla lisääntyy.

- Kävelykeskustan suunnitelmien lisäksi Kampin alueeseen vaikuttaa Länsimetron aloituksesta johtuva muutos, jolloin osa Kampin bussiterminaalin nykyisistä Espoon käyttäjistä jakautuu useammalle eri asemalle keskustassa. Tällä saattaa olla vaikutusta erityisesti liiketilojen kysyntään alueella.

- Muut kuin liikenteelliset vaikutukset alueen kohteiden vuokrattavuuteen nähdään vähäisinä.

- Haastattelujen yhteydessä kävelykeskustasuunnitelmien vaikutuksesta Kampin alueeseen ei tullut juurikaan yksilöityjä kommentteja. Lähinnä huolestuneisuutta ja kritiikkiä aiheutti Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi (vaihtoehdot 2 ja 3), jolloin alueen saavutettavuuden arvioitiin heikkenevän merkittävästi idän suunnasta.

CATELLA

KAARTINKAUPUNKI - VAIKUTUS TOIMISTOMARKKINAAN

- Kaartinkaupunki muodostaa merkittävän toimistoalueen, vaikka sen osuus keskusta-alueen toimistotyöntekijöistä vuonna 2014 oli vain 14 %. Alueen toimistorakennuskanta on suuruudeltaan noin 350.000 m^2.

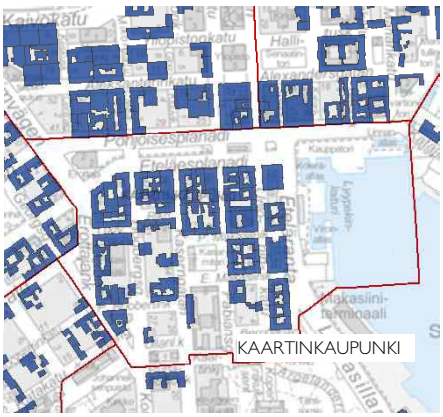
- Kaartinkaupungin toimistoalueen imago on viimeisinä vuosina vielä noussut, kun alueen toimistokiinteistöjä on saneerattu ja investoitu Kasarmintorin pysäköintihalliin sekä torialueen kunnostamiseen. Lisäksi Kasarmitorin uudisrakennus vahvistaa aluetta edelleen lähivuosina.

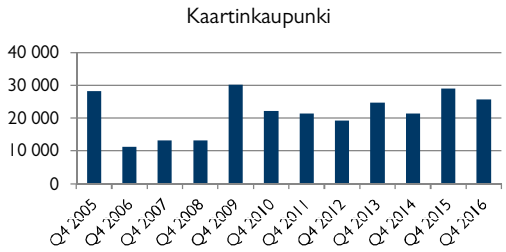
- Alueen toimistojen vajaakäyttö on pääosin vaihdellut välillä 20.000 – 30.000 m^2.

- Kaartinkaupungin alueella on isoja toimistokäyttäjiä mm. Hannes Snellman, Roschier (muuttamassa), SEB (muuttamassa), Kirkon Keskusrahasto, Oikeusministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö, Työ- ja Elinkeinoministeriö, Puolustusministeriö ja Sisäministeriö.

- Kaartinkaupungin osalta vaihtoehto 3, jolloin molemmat Esplanadit muutettaisiin kävelykaduiksi, olisi alueen kehittymisen ja toimistomarkkinan kannalta erittäin huono. Alueen saavutettavuus heikkenisi olennaisesti, liikenne ohjautuisi alueen sisäisille kaduille aiheuttaen ruuhkia ja ilman laadun heikentymistä sekä lisäisi jalankulkijoiden turvattomuutta. Sisäänajo Etelä-Esplanadin kiinteistöille sallittaisiin kävelykadun kautta, mutta toimistokäyttäjän kannalta se ei ole miellyttävä vaihtoehto.

- Vaihtoehto 3 heikentäisi toimistojen kysyntää alueella, alentaisi vuokratasoja ja lisäisi vajaakäyttöä. Myös paine eteläisen Kaartinkaupungin kiinteistöjen korversioihin toimistoista asunnoiksi lisääntyisi.





Toimistojen vajaakäyttö m^2

KAARTINKAUPUNKI - VAIKUTUS TOIMISTOMARKKINAAN

- Mikään esitetyistä vaihtoehdoista ei näkemyksemme mukaan paranna alueen toimistojen vuokrattavuutta vaan kokonaisvaikutus on negatiivinen.

- Toimistokysynnän kannalta Kaartinkaupungin alueen saavutettavuus kaikissa esitetyissä vaihtoehdoissa heikkenisi merkittävästi kaikista suunnista ruuhkautumisen vuoksi. Tämä vaikuttaisi näkemyksemme mukaan alueen toimistokysyntää heikentävästi ja vuokratasoja alentavasti.

- Vaihtoehdossa 1, jolloin Etelä-Esplanadi muutettaisiin kaksisuuntaiseksi, muodostuisi kävelykeskustan ja Kaartinkaupungin väliin ns. ruuhkavyöhyke. Tämä heikentäisi Etelä-Esplanadin puoleisten kiinteistöjen katutason liiketilojen saavutettavuutta jalan sekä myös kiinnostavuutta.

- Haastattelujen yhteydessä kävelykeskustasuunnitelmien vaikutuksesta Kaartinkaupungin alueeseen nousi esiin mm.:
  - Alue tukeutuu vahvasti Erottajan ja Kasarmintorin pysäköintiin, joiden saavutettavuus heikkenee olennaisesti kaikissa esitetyissä vaihtoehdoissa ja vaikuttaa tällöin toimistomarkkinaan (kysyntään ja vuokratasoihin) erittäin negatiivisesti.
  - Laivaliikenteen aiheuttama ruuhkautuminen vaikuttaa erityisesti Kaartinkaupungin alueen saavutettavuuteen ja lisää liikennöintiä alueen pikkukaduilla sekä ranta-alueilla.
  - Eteläesplanadin muuttaminen kävelykaduksi ei ole mielekästä "ei paista aurinko, eikä ole kävelijöitä".
  - Vaihtoehdossa 3 huoltoliikenne vaikeutuu sekä kiinteistökohtaisten pysäköintihallien saavutettavuus heikkenee merkittävästi.
  - Liikenteen ohjaaminen vaihtoehdossa 1 yksinomaan Eteläesplanadin kautta heikentää kadunvarren viihtyisyyttä ja lisää sen ruuhkautumista ja erottaa Kaartinkaupungin muusta ydinkeskustasta.

PUNAVUORI - VAIKUTUS TOIMISTOMARKKINAAN

- Punavuoren alue sijaitsee Helsingin kaupallisen keskuksen reuna-alueella. Alueen toimistorakennuskanta on noin 85.000 m² ja kokoluokaltaan alue on pienin keskustan alueista.

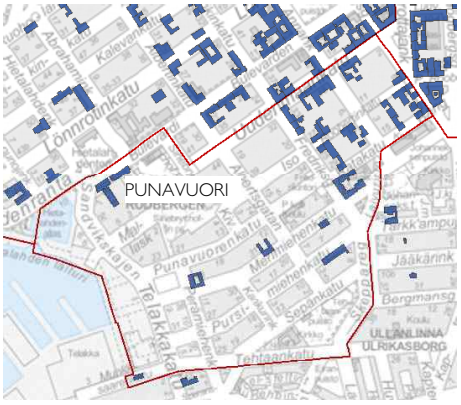
- Punavuoren alueella toimistokanta sijoittuu pääasiallisesti Erottajan sekä Iso Roobertinkadun ja Uudenmaankadun ympäristöön. Toimistokäyttäjäkunta koostuu pääasiallisesti pienemmistä yrityksistä.

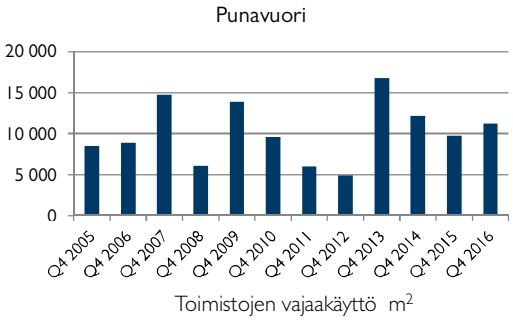
- Alueen toimistojen vajaakäyttö on pääosin vaihdellut välillä 5.000 – 15.000 m².

- Iso Roobertinkatu on toiminut kävelykatuna vuodesta 1985, mutta ei ole onnistunut vakiinnuttamaan paikkaansa toimistotilojen näkökulmasta toimivana ympäristönä. Katuosuudella on käynnissä erillinen peruskorjaushanke, jolla alueen viihtyisyyttä ja huoltoliikenteen sujuvuutta pyritään parantamaan mm. sallimalla huollon poistumisliikenne Yrjönkadulle ja Fredrikinkadulle.

- Esitetyt kävelykeskustanvaihtoehdot lisäisivät ruuhkautumista ainakin Uudenmaankadulla sekä mahdollisesti etelän ja rannan pienillä kaduilla, ruuhkauttaen aluetta kokonaisuutena.

- Alueen toimistorakennuskanta on vanhahtavaa ja merkittävissä määrin muuntojoustamatonta. Alueen ydinkeskustaa alhaisempi vuokrataso ja mahdollinen liikenteellinen heikentyminen kasvattaa alueen yritysten painetta muuttaa muille toimistoalueille.





PUNAVUORI - VAIKUTUS TOIMISTOMARKKINAAN

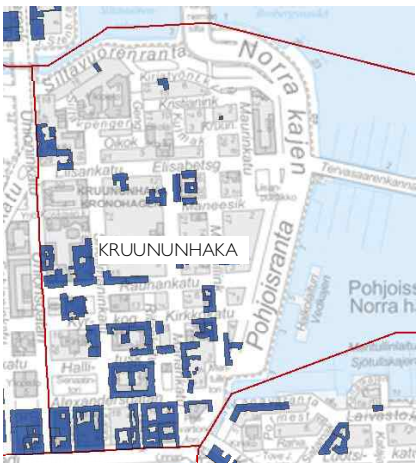
- Punavuoren alueen konversioista johtuva toimistotilapoistuma on ollut Helsingin kärkipäätä vuosina 2003-2015 ja ehdotetut muutokset voivat lisätä painetta lisämuutoksille jatkossa ja muuttaa alueen lähinnä asuinalueeksi.

- Näkemyksemme mukaan Punavuoren alueen toimistokysyntä tulee heikkenemään kaikissa kävelykeskustavaihtoehdoissa.

- Haastattelujen yhteydessä kävelykeskustasuunnitelmien vaikutuksesta Punavuoren alueeseen nousi esiin mm.:
  - Punavuoren alueella arvioitiin toimistokysynnän heikentyvän.
  - Punavuoren alueella arvioitiin toimistokiinteistöjen osalta konversiopaineen asunnoiksi lisääntyvän.
  - Punavuoren saavutettavuus pohjoisesta ja idästä heikkenee merkittävästi.
  - Alueen toimistojen pääasiallisena pysäköintiratkaisuna toimii Erottajan pysäköintilaitos, jonka saavutettavuuden on arvioitu heikentyvän paljon / oleellisesti.
  - Liikennöinti alueelle heikkenee sekä Mannerheimintien että itäisen Helsingin suunnista.
  - Uudenmaankadun ruuhkautumisen arveltiin lisäävän ajoneuvoliikennettä alueen asuntokaduilla ja heikentävän jalankulkijoiden turvallisuutta.

CATELLA

KRUUNUNHAKA - VAIKUTUS TOIMISTOMARKKINAAN



- Kruununhaan toimistokanta (noin 185.000 m²) on pääasiallisesti hallinnollista ja käyttäjinä julkiset tahot. Rahoitusalaa alueella edustaa Suomen Pankki ja ainoa suurempi yksityinen toimija alueella on Kuntien Eläkevakuutus. Alueen toimistokiinteistöt edustavat pääosin vanhaa, arvokasta ja suojeltua rakennuskantaa.

- Isommista pysäköintihalleista aluetta palvelee lähinnä Kluuvin pysäköintihalli, jonka jääminen käytännössä ensisijaisesti idän suunnasta tuleville käyttäjille heikentäisi kokonaiskysyntää alueella. Kluuvin hallin lisäksi pysäköinti alueella nojautuu kiinteistökohtaiseen pysäköintiin, jonka vuoksi ajoneuvoliikenne hajaantuu alueen katuverkostolle tasaisemmin.

- Kruununhaan saavutettavuuden heikennys on olennainen Mannerheimintietä pohjoisen suunnasta tulevilla, koska kaikissa vaihtoehdoissa yhteys Kaivokadulle katkaistaan. Vaihtoehtoinen reitti tulee kulkemaan pohjoisempaa Helsinginkatua pitkin Kallion läpi tai Esplanadien ja rannan kautta.

- Espoon suunnasta vaihtoehdoissa 1 ja 2 Kruununhaan alue on saavutettavissa, vaikka Esplanadien ruuhkautuminen vaikuttaa paljon. Vaihtoehdossa 3 saavutettavuus Espoon suunnasta edellyttää ajamista Kaartinkaupungin pikkukatujen kautta.

- Kaikki vaihtoehdot (erityisesti vaihtoehto 2) siirtävät läpiajoliikennettä Esplanadien ja Hakaniemen välillä Unioninkadulle, Helsingin historialliseen keskustaan. Samalla läpiajo heikentää jalankulkijoiden turvallisuutta Senaatintorin länsireunalla.

- Fabianinkadun muutoksella kävelykaduksi tai kävelypainotteiseksi kaduksi ei nähdä olevan merkittävää vaikutusta, koska alueella ei ole kaupallista toimistomarkkinaa.

KRUUNUNHAKA - VAIKUTUS TOIMISTOMARKKINAAN

- Kruununhaka alueena ei sijaitse suunnitellun kävelykeskuksen välittömässä läheisyydessä, joten kävelykeskustan viihtyisyyden lisäys ei vaikuta alueen toimistokysyntään.

- Koska Kruununhakaan on keskittynyt pääasiassa julkisen puolen toimijoita, joiden vuokrataso ei määräydy suoranaisesti markkinaehtojen mukaan, niin kävelykeskustalla ei ole vaikutusta alueen vuokratasoihin.

- Näkemyksemme mukaan kävelykeskustasuunnitelmat eivät vaikuta alueen toimistokysyntään, mikäli julkinen sektori pysyy keskusta-alueella.

- Haastattelujen yhteydessä kävelykeskustasuunnitelmien vaikutuksesta Kruununhaan alueeseen nousi esiin mm.:
  - Suunnitelmien vaikutus saattaa nousta merkittäväksi tekijäksi, mikäli julkinen sektori tyhjentäisi toimistokiinteistöjä alueella.
  - Pohjoisrannan ruuhkautuminen heikentää alueen saavutettavuutta.
  - Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi on merkittävin alueen saavutettavuuden heikentymiselle.
  - Kaupallinen toimistokysyntä alueella on vähäistä, jolloin kävelykeskustasuunnitelmien vaikutus jää vähäiseksi.

KÄVELYKESKUSTAN VAIKUTUS KESKUSTAA YMPÄRÖIVIIN TOIMISTOALUEISIIN

Vaikutus Hakaniemeen

- Hakaniemen saavutettavuus henkilöautolla kärsii kaikissa vaihtoehdoissa eniten. Kaivokadun liikenteen rajoittaminen tai muuttaminen joukkoliikennekaduksi eristää Hakaniemeä muusta Helsingin keskustasta. Liikenne siirtyy kaikissa vaihtoehdoissa joko osittain tai kokonaan Unioninkadulle, Pohjoisrantaan tai pohjoisemmaksi Helsinginkadun / Nordenskjöldinkadun suuntaan ja edelleen Kallion läpi tai Eläintarhankadun kautta Hakaniemeen ja sieltä pois.

- Helsingin kaupungin strategian mukaan kaupunkirakenteen eheytyminen parantaa saavutettavuutta ja sujuvuutta (''Toimiva Helsinki''). Näkemyksemme mukaan kävelykeskustasuunnitelmat erityisesti vaihtoehdoissa 2 ja 3 eivät ole kaupungin strategian mukaisia ja eheytä kaupunkirakennetta, vaan luovat toiminnallisen esteen Hakaniemen sekä Helsingin keskusta-alueen välille.

- Hakaniemen henkilöautosaavutettavuuden heikkeneminen lännestä vaihtoehtojen 2 ja 3 mukaisissa suunnitelmissa heikentäisi lisäksi kokonaisuutena alueen vuokrakysyntää.

Vaikutus Katajanokalle

- Katajanokka on menettänyt jo suosiotaan toimistoalueena johtuen osittain sen hankalasta saavutettavuudesta ja rajallisesta pysäköintikapasiteetista. Suurimpia käyttäjiä alueella on enää lähinnä Stora Enson pääkonttori sekä valtion virastoja, mm. Ulkoministeriö.

- Esitetyt kävelykeskustasuunnitelmat heikentävät entisestään Katajanokan saavutettavuutta ja vähentävät nykyistäkin toimistokysyntää alueella.

- Laivaliikenne Katajanokan terminaalilta ruuhkauttaa jo nykyisellään Katajanokan aluetta sekä Etelärannan ja Esplanadien liikennettä. Tämä ruuhkautuminen tulisi merkittävästi lisääntymään vaihtoehdoissa 1 ja 2. Vaihtoehdossa 3 laivaliikenteen Espoon suunnan liikenne siirtyisi Kaartinkaupungin pikkukaduille sekä eteläisille rantakaduille. Tällöin vaihtoehtona tulisi harkita laivaliikenteen siirtämistä muualle.

KÄVELYKESKUSTAN VAIKUTUKSET KESKUSTAA YMPÄRÖIVIIN TOIMISTOALUEISIIN

Ruoholahti

- Kävelykeskustan toteutumisella minkä tahansa vaihtoehdon mukaisena olisi näkemyksemme mukaan positiivinen vaikutus Ruoholahden toimistokohteiden vuokrattavuuteen, alueen ollessa todennäköisin kysynnän kohde keskustan jälkeen.
- Ruoholahden saavutettavuus lännestä sekä pohjoisesta (Mechelininkatua pitkin) ei heikentyisi juuri lainkaan ja lisäksi Jätkäsaaren ja Hernesaaren rakentuminen toisi alueelle lisää työntekijäpotentiaalia.
- Haastatteluissa ongelmana nähtiin liikenteen ruuhkautuminen Porkkalankadun ja Mechelininkadun risteysalueilla.

Kalasatama, Sörnäinen

- Kalasataman vetovoimatekijöitä ovat hyvät julkiset yhteydet, uudet kiinteistöt ja keskusta-alueeseen verrattuna 20 – 30 % alhaisempi vuokrataso.
- Näkemyksemme mukaan kävelykeskustan suunnitelmat voivat kuitenkin heikentää Kalasataman ja erityisesti Sörnäisten aluetta, koska yhteydet henkilöautoilla Helsingin keskustan alueelle heikkenevät merkittävästi nykyisestä ja näin tapahtuu erityisesti vaihtoehdossa 3. Lisäksi Sörnäisten alueen toimistokanta on vanhempaa ja sijaitsee kauempana metroasemasta.

Pasila

- Näkemyksemme mukaan keskusta-alueen ruuhkautuminen tukee Pasilan alueen vahvistumista. Pasilan sijainti on joukkoliikenteellisesti hyvä ja se sijaitsee keskeisesti suhteessa itään, länteen ja pohjoiseen. Lisäksi Keski-Pasilan rakentuminen tuo alueelle tarjolle uutta toimistokantaa.

KÄVELYKESKUSTAN SUUNNITELMIEN AIKATAULUN MERKITYS

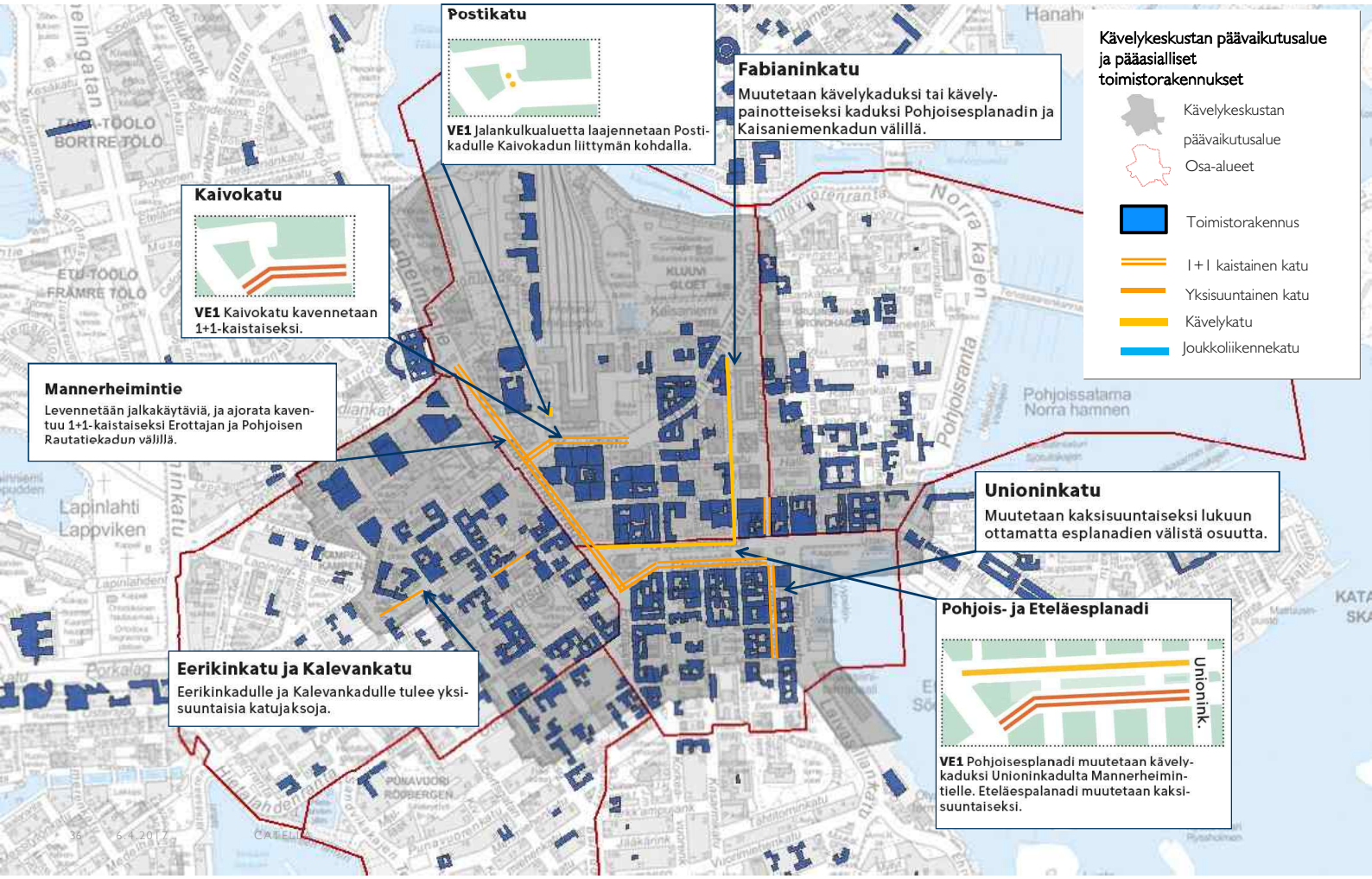
- Kävelykeskustan laajentamisen toteutusaikatauluksi on esitetty 10 – 15 vuotta.
- Kävelykeskustan toteutusaikataulu on niin lyhyt, että sinä aikana näkemyksemme mukaan ei tule tapahtumaan merkittävää muutosta toimistotyöntekijöiden liikkumistavoissa eli emme usko autojen määrän vähentyvän nykyisestä.
- Teknologinen kehitys on kuitenkin hyvin nopeaa ja autotehtaat panostavat voimakkaasti tulevaisuuden erilaisiin liikkumistapoihin. Kävelykeskustan laajentamisen aikataulua tulisi mielestämme pidentää, jolloin voitaisiin paremmin arvioida teknologian kehityksen vaikutusta henkilöautoliikenteen määrään.
- Kävelyalueiden laajentaminen vaikuttaa toimistomarkkinaan viiveellä. Toimistotilojen vuokrasopimukset ovat pienemmissä kokoluokissa yleensä 3 – 5 vuotta, joten tämä hidastaa vaikutusta toimistomarkkinaan. Isompien käyttäjien osalta vuokrasopimukset ovat yleensä pidempiä (noin 10 vuotta), jolloin kävelykeskustan vaikutukset näkyvät vieläkin hitaammin.
- Todelliset, vakiintuneet muutokset ajoreitteihin ja ruuhkien määrään näkyvät vasta pidemmän ajan (arviolta vuoden) kuluessa muutoksista. Tässä ajassa myös ensimmäiset reaktiot tasaantuvat ja voidaan perusteellisemmin pohtia vaikutusten positiivisia ja negatiivisia puolia.
- Samaan aikaan kävelykeskustan kanssa kehittyvät myös kilpailevat toimistoalueet mm. Pasila, Kalasatama ja Keilaniemi, mikä lisää yritysten valinnan mahdollisuuksia.
- Kävelyalueiden lisääminen vaiheittain antaa mahdollisuuden analysoida seurauksia ja reagoida negatiivisiin vaikutuksiin. Toisaalta tehtyjen rakenteellisten muutosten peruminen on vaikeaa.

CATELLA

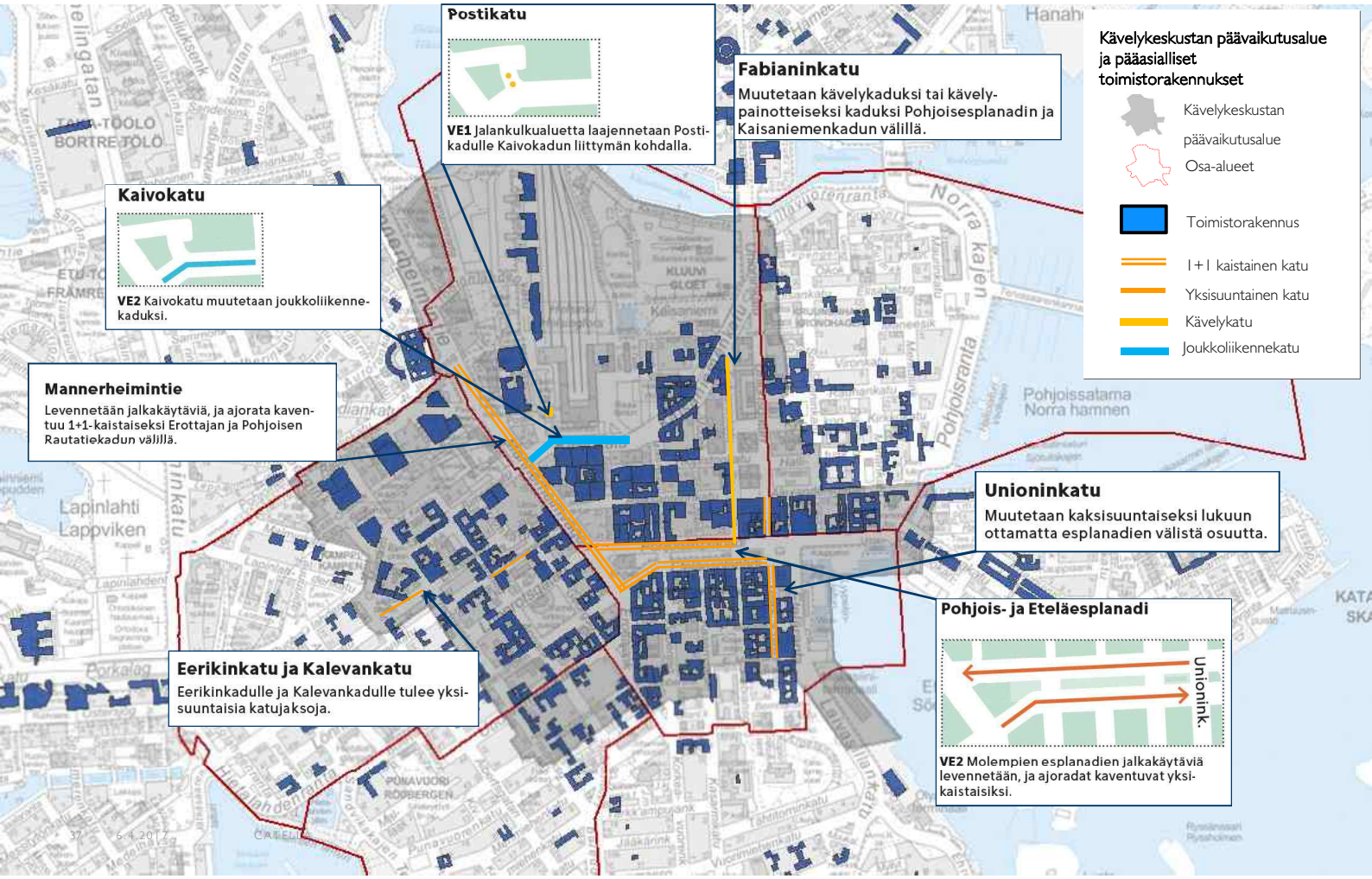
LIITTEET

KÄVELYKESKUSTAN VAIHTOEHDOT 1 – 3
PYSÄKÖINTIHALLIEN SAAVUTETTAVUUS

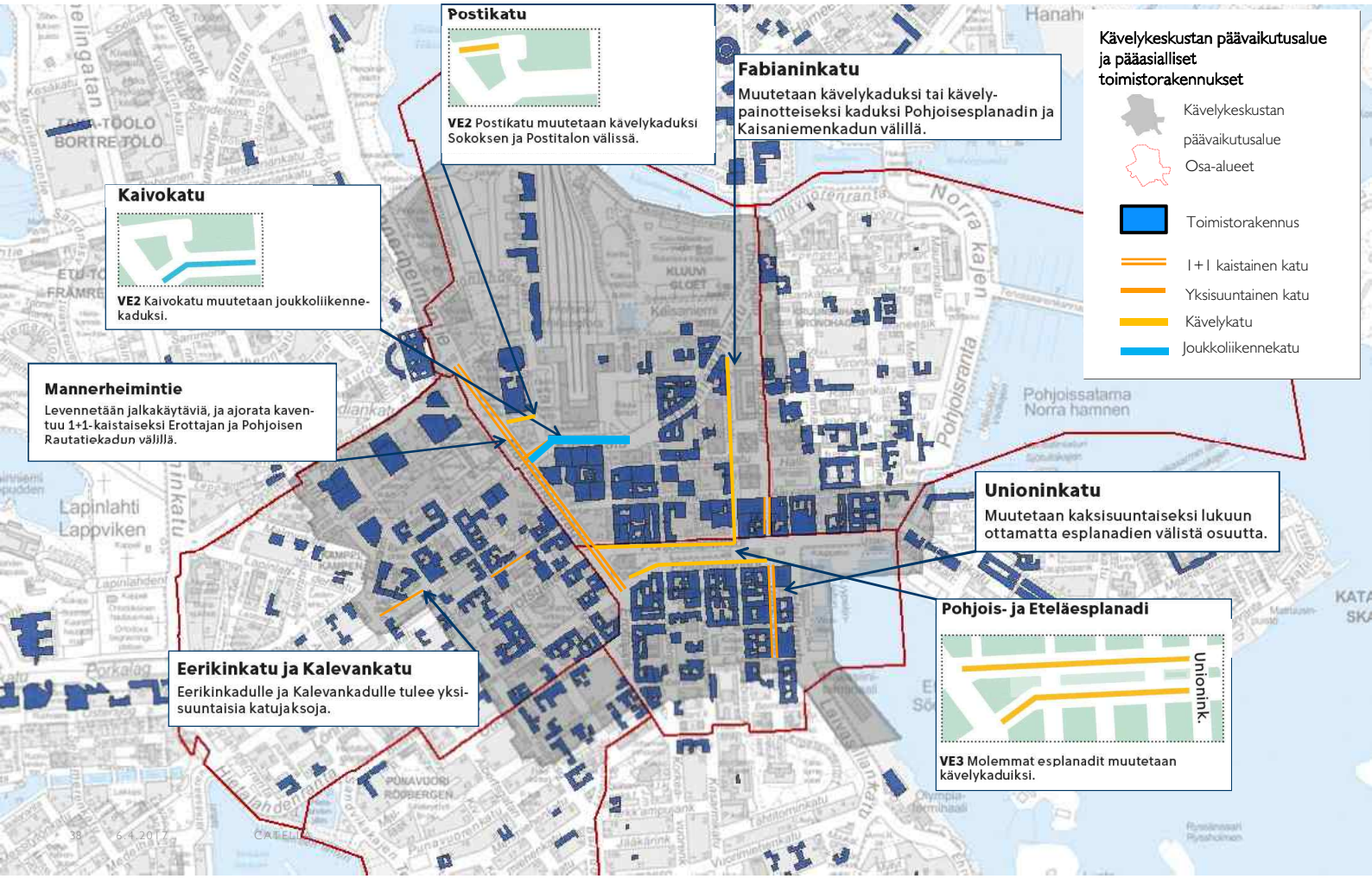
VAIHTOEHTO 1 POHJOISESPLANADI KÄVELYKATUNA



VAIHTOEHTO 2 KAIVOKATU JOUKKOLIIKENNEKATUNA



VAIHTOEHTO 3 KAIVOKATU JOUKKOLIIKENNEKATUNA JA ESPLANADIT KÄVELYKATUINA



KESKUSTAN YLEISTEN PYSÄKÖINTIHALLIEN SAAVUTETTAVUUS

	Mitä aluetta palvelee	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2	Vaihtoehto 3
P-Finlandia 650 paikkaa	Kluuvi (Töölönlahti)	Heikkenee vain vähän Mannerheimintien ruuhkautumisen vuoksi	Heikkenee vain vähän Mannerheimintien ruuhkautumisen vuoksi	Heikkenee vain vähän Mannerheimintien ruuhkautumisen vuoksi
P-Eliel 600 paikkaa	Kluuvi, Kamppi	Pohjoisen sisäänkäynnin osalta heikkenee vain vähän, Mannerheimintien ruuhkautuminen vaikuttaa Eteläisen sisäänkäynnin käyttö pohjoisen puolelta heikkenee jossain määrin Mannerheimintien ruuhkautumisen vuoksi. Eteläisen sisäänkäynnin käyttö Kaivokadun puolelta suoraan estyy kokonaan. Sisäänajo on mahdollista, kun kiertää Sokoksen tavaratalon. Ulosajo Kaivokadun suuntaan ei ole mahdollista.	Pohjoisen sisäänkäynnin osalta heikkenee vain vähän, Mannerheimintien ruuhkautuminen vaikuttaa Eteläisen sisäänkäynnin käyttö pohjoisen puolelta heikkenee jossain määrin Mannerheimintien ruuhkautumisen vuoksi. Eteläisen sisäänkäynnin käyttö Kaivokadun puolelta suoraan estyy kokonaan, kun Kaivokatu muuttuu joukkoliikennekaduksi.	Pohjoisen sisäänkäynnin osalta heikkenee vain vähän, Mannerheimintien ruuhkautuminen vaikuttaa Eteläisen sisäänkäynnin käyttö pohjoisen puolelta heikkenee jossain määrin Mannerheimintien ruuhkautumisen vuoksi. Eteläisen sisäänkäynnin käyttö Kaivokadun puolelta estyy idästä kokonaan, kun Kaivokatu muuttuu joukkoliikennekaduksi. Sisäänkäynti on käytettävissä Kaivokadun länsipäästä Mannerheimintielle ja Simonkadulle.

KESKUSTAN YLEISTEN PYSÄKÖINTIHALLIEN SAAVUTETTAVUUS

	Mitä aluetta palvelee	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2	Vaihtoehto 3
P-Kamppi 250 paikkaa	Kamppi, Kluuvi	Pohjoisen sisäänkäynnin osalta heikkenee jossain määrin, sisäänajo Rautatienkadun / Arkadiankadun kulmauksesta, Mannerheimintien sekä Espoon suunnan ruuhkat	Pohjoisen sisäänkäynnin osalta heikkenee jossain määrin, sisäänajo Rautatienkadun / Arkadiankadun kulmauksesta, Mannerheimintien sekä Espoon suunnan ruuhkat	Pohjoisen sisäänkäynnin osalta heikkenee jossain määrin, sisäänajo Rautatienkadun / Arkadiankadun kulmauksesta, Mannerheimintien sekä Espoon suunnan ruuhkat
P-Kluuvi 700 paikkaa	Kluuvi, Kruununhaka, Kaartinkaupunki	Pohjoisen sisäänkäynnin osalta heikkenee jossain määrin Kaivokadun ruuhkautumisen vuoksi. Eteläisen sisäänkäynnin käyttö heikkenee paljon, ruuhkautuminen merkittävää kaikista suunnista ja a lisäksi sisäänajo kävelykadun läpi.	Pohjoisen sisäänkäynnin osalta heikkenee olennaisesti kun ulosajo Kaivokatua pitkin länteen estetään. Ulos- ja sisäänajo Hakaniemen suuntaan toimii entisellään, Hakaniemen suuntaan ei ruuhkia. Eteläisen sisäänkäynnin käyttö heikkenee paljon, ruuhkautuminen merkittävää kaikista suunnista.	Pohjoisen sisäänkäynnin osalta heikkenee olennaisesti kun ulosajo Kaivokatua pitkin länteen estetään. Ulos- ja sisäänajo Hakaniemen suuntaan toimii entisellään, Hakaniemen suuntaan ei ruuhkia. Eteläisen sisäänkäynnin käyttö erittäin vaikeaa, vaikka tontille ajo sallittaisiin.
P-Simonkenttä 250 paikkaa	Kamppi, Kluuvi	Eteläisen sisäänkäynnin osalta (Simonkatu) heikkenee paljon Mannerheimintien ja Kaivokadun ruuhkien vuoksi	Eteläisen sisäänkäynnin osalta (Simonkatu) heikkenee olennaisesti, kun Kaivokatu muuttuu joukkoliikennekaduksi sekä Mannerheimintien ruuhkien vuoksi	Eteläisen sisäänkäynnin osalta (Simonkatu) heikkenee olennaisesti, kun Kaivokatu muuttuu joukkoliikennekaduksi sekä Mannerheimintien ruuhkien vuoksi

CATELLA

KESKUSTAN YLEISTEN PYSÄKÖINTIHALLIEN SAAVUTETTAVUUS

	Mitä aluetta palvelee	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2	Vaihtoehto 3
P-Forum 1.000 paikkaa P-City 500 paikkaa Hallit on yhdistetty toisiinsa.	Kamppi, Kluuvi , Punavuoren pohjoisosa, Kaartinkaupungin luoteisosa	Läntisen sisäänkäynnin toimivuus Ruoholahdesta heikkenee ainoastaan, jos Espoon suunnasta tuleva liikenne ruuhkautuu. Hallien käyttöaste voi jopa parantua Espoon suunnasta, muiden pysäköintihallien toimivuuden heikentyessä. Pohjoisen sisäänkäynnin osalta (Simonkatu) heikkenee paljon Mannerheimintien ja Kaivokadun ruuhkien vuoksi. Pohjoisen sisäänkäynnin (sisäänajo Rautatienkadulta) osalta heikkenee jossain määrin, Mannerheimintien sekä Espoon suunnan ruuhkien vuoksi.	Läntisen sisäänkäynnin toimivuus Ruoholahdesta heikkenee ainoastaan, jos Espoon suunnasta tuleva liikenne ruuhkautuu. Hallien käyttöaste voi jopa parantua Espoon suunnasta, muiden pysäköintihallien toimivuuden heikentyessä. Pohjoisen sisäänkäynnin osalta (Simonkatu) heikkenee paljon Mannerheimintien ja Kaivokadun ruuhkien vuoksi Pohjoisen sisäänkäynnin (sisäänajo Rautatienkadulta) osalta heikkenee jossain määrin, Mannerheimintien sekä Espoon suunnan ruuhkien vuoksi.	Läntisen sisäänkäynnin toimivuus Ruoholahdesta heikkenee ainoastaan, jos Espoon suunnasta tuleva liikenne ruuhkautuu. Hallien käyttöaste voi jopa parantua Espoon suunnasta, muiden pysäköintihallien toimivuuden heikentyessä. Pohjoisen sisäänkäynnin osalta (Simonkatu) heikkenee paljon Mannerheimintien ja Kaivokadun ruuhkien vuoksi Pohjoisen sisäänkäynnin (sisäänajo Rautatienkadulta) osalta heikkenee jossain määrin, Mannerheimintien sekä Espoon suunnan ruuhkien vuoksi.

KESKUSTAN YLEISTEN PYSÄKÖINTIHALLIEN SAAVUTETTAVUUS

	Mitä aluetta palvelee	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2	Vaihtoehto 3
Stockmann 620 paikkaa	Kamppi, Kluuvi , Punavuoren pohjoisosa, Kaartinkaupungin luoteisosa	Läntisen sisäänkäynnin toimivuus Ruoholahdesta heikkenee ainoastaan, jos Espoon suunnasta tuleva liikenne ruuhkautuu. Hallien käyttöaste voi jopa parantua Espoon suunnasta, muiden pysäköintihallien toimivuuden heikentyessä. Sisäänkäynnin toimivuus sekä Mannerheimintien että Esplanadien suunnasta heikkenee melko paljon ruuhkautumisen vuoksi.	Läntisen sisäänkäynnin toimivuus Ruoholahdesta heikkenee ainoastaan, jos Espoon suunnasta tuleva liikenne ruuhkautuu. Hallien käyttöaste voi jopa parantua Espoon suunnasta, muiden pysäköintihallien toimivuuden heikentyessä. Sisäänkäynnin toimivuus sekä Mannerheimintien että Esplanadien suunnasta heikkenee melko paljon ruuhkautumisen vuoksi.	Läntisen sisäänkäynnin toimivuus Ruoholahdesta heikkenee ainoastaan, jos Espoon suunnasta tuleva liikenne ruuhkautuu. Hallien käyttöaste voi jopa parantua Espoon suunnasta, muiden pysäköintihallien toimivuuden heikentyessä. Sisäänkäynnin toimivuus Mannerheimintien suunnasta heikkenee melko paljon ruuhkautumisen vuoksi ja Esplanadien suunnasta kokonaan.
Kasarmitori 400 paikkaa	Kaatinkaupunki, Punavuori	Sisäänkäynnin toimivuutta Espoon suunnasta t heikentää melko paljon Uudenmaankadun ja Esplanadien ruuhkautuminen. Hallin toimivuus Sörnäisten suunnalta tuleville heikkenee melko paljon ruuhkautumisen vuoksi. Hallin saavutettavuus Mannerheimintien suunnasta heikkenee melko paljon ruuhkautumisen vuoksi.	Sisäänkäynnin toimivuutta Espoon suunnasta t heikentää melko paljon Uudenmaankadun ja Esplanadien ruuhkautuminen. Hallin toimivuus Sörnäisten suunnalta tuleville heikkenee melko paljon ruuhkautumisen vuoksi. Hallin saavutettavuus Mannerheimintien suunnasta heikkenee melko paljon ruuhkautumisen vuoksi.	Sisäänkäynnin toimivuutta Espoon suunnasta t heikentää melko paljon Uudenmaankadun ruuhkautuminen sekä Kaartinkaupungin sisäisen liikenteen ruuhkautuminen, kun ajoreitti halliin kulkisi pikkukatuja myöten. Hallin toimivuus Sörnäisten suunnalta tuleville heikkenee melko paljon ruuhkautumisen vuoksi. Hallin saavutettavuus Mannerheimintien suunnasta heikkenee olennaisesti.

CATELLA

KESKUSTAN YLEISTEN PYSÄKÖINTIHALLIEN SAAVUTETTAVUUS

	Mitä aluetta palvelee	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2	Vaihtoehto 3
Erottaja 450 paikkaa	Punavuori, Kaartinkaupunki, Kampin eteläosa, Kluuvin eteläosa	Sisäänkäynnin toimivuutta Espoon suunnasta heikentää jossain määrin Uudenmaankadun ruuhkautuminen. Pohjoisesta Mannerheimintien suunnasta hallin sisäänajo heikkenee paljon Mannerheimintien ruuhkautumisen vuoksi. Halliin ajo Esplanadien suunnasta heikkenee paljon ruuhkautumisen vuoksi ja lisäksi sisäänajo edellyttää kiertämistä Lönnrotinkadun kautta.	Sisäänkäynnin toimivuutta Espoon suunnasta heikentää jossain määrin Uudenmaankadun ruuhkautuminen. Pohjoisesta Mannerheimintien suunnasta hallin sisäänajo heikkenee paljon Mannerheimintien ruuhkautumisen vuoksi. Halliin ajo Esplanadien suunnasta heikkenee melko paljon ruuhkautumisen vuoksi.	Sisäänkäynnin toimivuutta Espoon suunnasta heikentää jossain määrin Uudenmaankadun ruuhkautuminen. Pohjoisesta Mannerheimintien suunnasta hallin sisäänajo heikkenee paljon Mannerheimintien ruuhkautumisen vuoksi. Halliin ei tulla Esplanadien suunnasta.