

TALOUELLISTEN VAIKUTUSTEN JA YRITYSVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaehdotus
11/2024

Helsinki

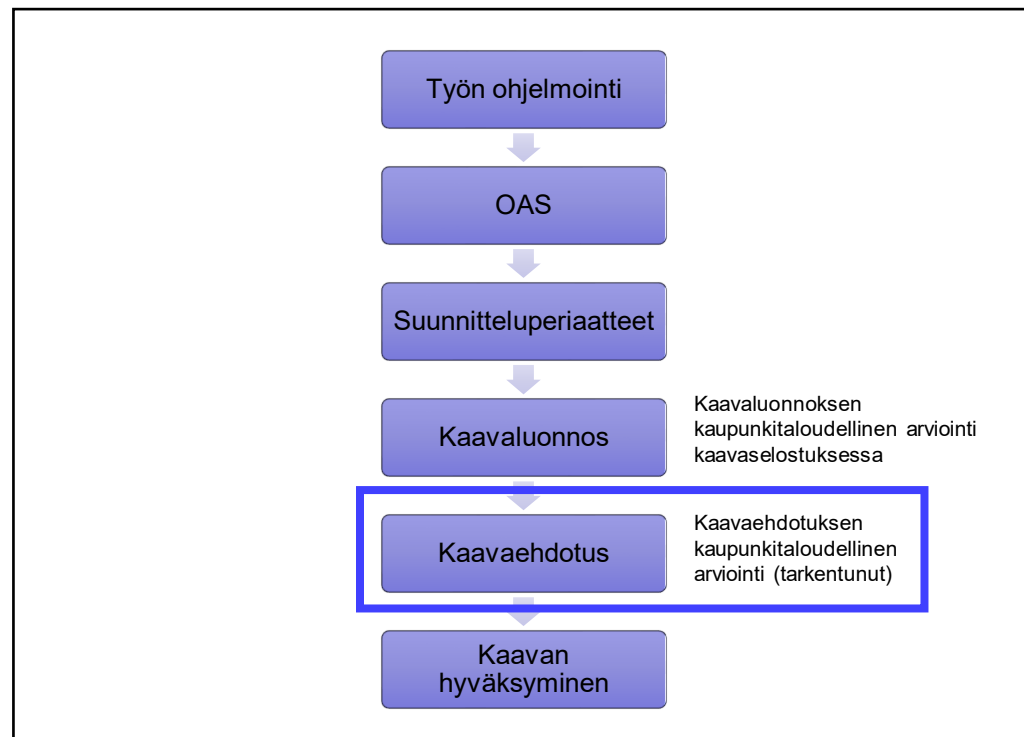
Sisältö

1. Johdanto	3
1.1 Lähtökohdat	
1.2 Osayleiskaavan tavoitteet	
1.3 Osana Koillis-Helsingin kehitystä	
1.4 Saavutettavuus	
1.5 Taloudellisen arvioinnin tavoitteet	
1.6 Osayleiskaavan erityispiirteet	
2. Arviointityön kuvaus	5
2.1 Arvioitavat tekijät	
2.2 Tehdyt ja rinnalla tehtävät selvitykset	
2.3 Arvioinnin menetelmät	
3. Taloudellisten vaikutusten arviointi	6
3.1 Asuntotuotannon toteutuminen	
3.2 Toimitilatuotannon toteutuminen	
3.3 Kaupungin kustannukset	
3.4 Kaupungin tulot	
3.5 Kustannusten ja tulojen ajallinen tarkastelu	
3.6 Väilliset tulo- ja kustannusvaikutukset	
3.7 Yhteys Viima-hankkeeseen	
4. Vaikutukset yritysalueeseen	9
4.1 Nykyiset teollisuustontit ja rakennuskanta	
4.2 Alueen nykyinen yritystoiminta	
4.3 Yritysalueen muutoksen taloudelliset vaikutukset	
4.4 Merkitys kaupungin tasolla	
5. Yhteenveto ja johtopäätökset	11
5.1 Yhteenveto lukuina	
5.2 Yhteenveto taloudellisista vaikutuksista	
5.3 Yhteenveto yritysvaikutuksista	
5.4 Johtopäätökset	
6. Liite1: Kaavakartta.....	12

Taloudellisten- ja yritysvaikutusten arviointi on osa Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavan päätösmateriaaleja, (KYLK 26.11.2024)

- Taloudellisten vaikutusten arvioinnin materiaaleista on tehty tiivistelmä osayleiskaavaluonnoksen selostukseen
- Kaupallisten vaikutusten selvitys tehty erillisenä konsulttityönä
- Viima-pikaraitiotien taloudelliset vaikutukset erotettu omaksi selvitykseksi osaksi Viima-päätöksen materiaaleja

Työhön osallistuneet kaupungin asiantuntijat: Riku Raunola (MYLE), Karri Kyllästinen (MYLE), Pekka Tirkkonen (MYLE), Elina Luukkonen (MYLE) ja Iiris Karvinen (MYLE)



1.1 Lähtökohdat

Yleiskaavan 2016 periaatteiden mukaan Helsinkiä kehitetään raideliikenteen verkostokaupunkina yhtenäistä kantakaupunkia laajentaen. Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava tukee tavoitteen saavuttamista mahdollistaen 330 000 k-m2 asuinrakentamista sekä noin 50 000 k-m2 toimitila- ja palvelurakentamista kantakaupungin välittömässä läheisyydessä (7000 uutta asukasta ja 1000 uutta työpaikkaa). Suunnittelualue (kuva 2) seuraa Lahdenväylän vartta, mutta valtaosa osayleiskaavaperustaisesta rakentamisesta sijoittuu Viikinrannan alueelle. Kerrosala-arviossa ei ole mukana jo asemakaavoituksessa olevia kaava-alueen osia (Kumpulankärki ja Energiakortteli), jotka mahdollistavat mittavasti lisää toimitilarakentamista.

Yleiskaavan toteuttamisohjelma 2021:

”Malmin pikaraitiotieinvestointi mahdollistaa raidevyöhykkeen maankäytön merkittävän tiivistämisen ja kantakaupungin laajentamisen. Viikinrannan alueella suunnitellaan pikaraitiotiehen tukeutuvaa rakentamista, tutkitaan työpaikka-alueen kehittämistä tiiviiksi sekoittuneeksi kantakaupungiksi ja mahdollistetaan energiahuollon ja kunnallistekniikan investointeja.”

1.2 Osayleiskaavan tavoitteet

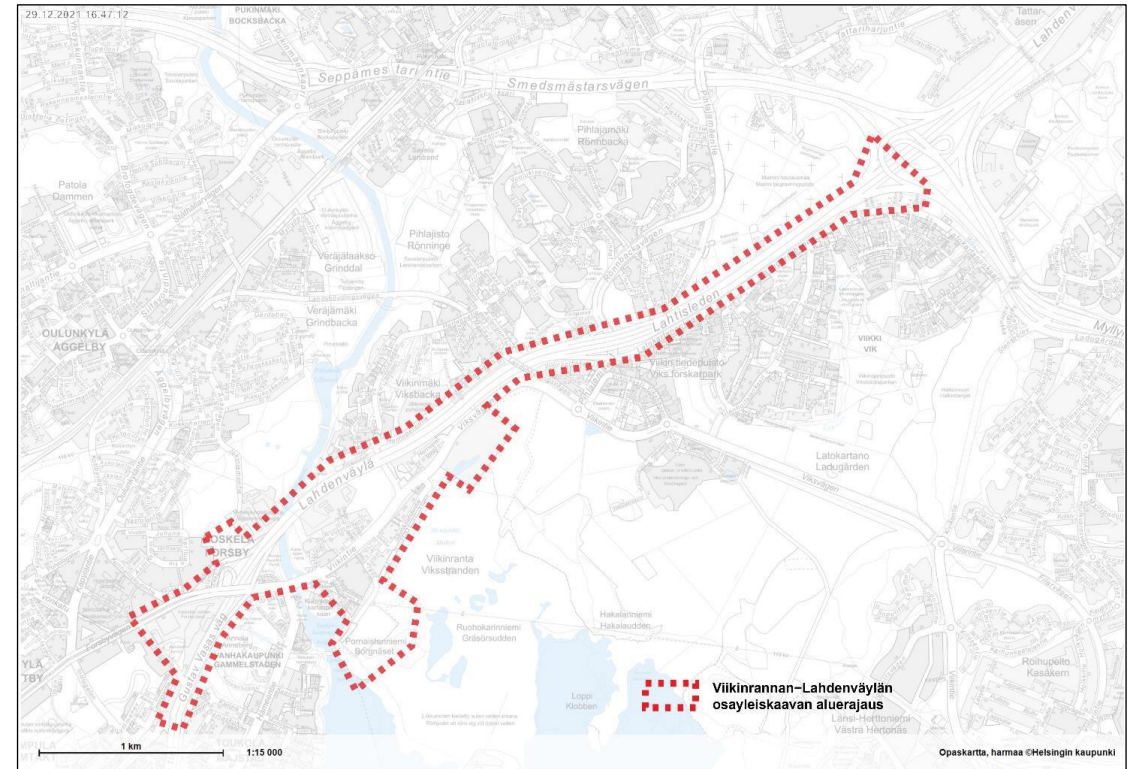
Viikinranta

- kantakaupunkimaisesti rakennettu kaupunginosa, joka yhdistää Arabianrannan Viikkiin
- tarjoaa houkuttelevaa asumista Viikin luonnonsuojelualueen vierellä
- turvaa kestävän energia- ja vesihuollon ja näiden kehittämisen
- mahdollistaa työpaikkamäärän kasvun uudistuvalla alueella.

Lahdenväylä

- palvelee erityisesti pitkämatkaista joukko- ja tavaraliikennettä
- on kaupunkirakenteeseen ja kaupunkimaiseen ympäristöön sovitettu moottoritie.

Helsinki

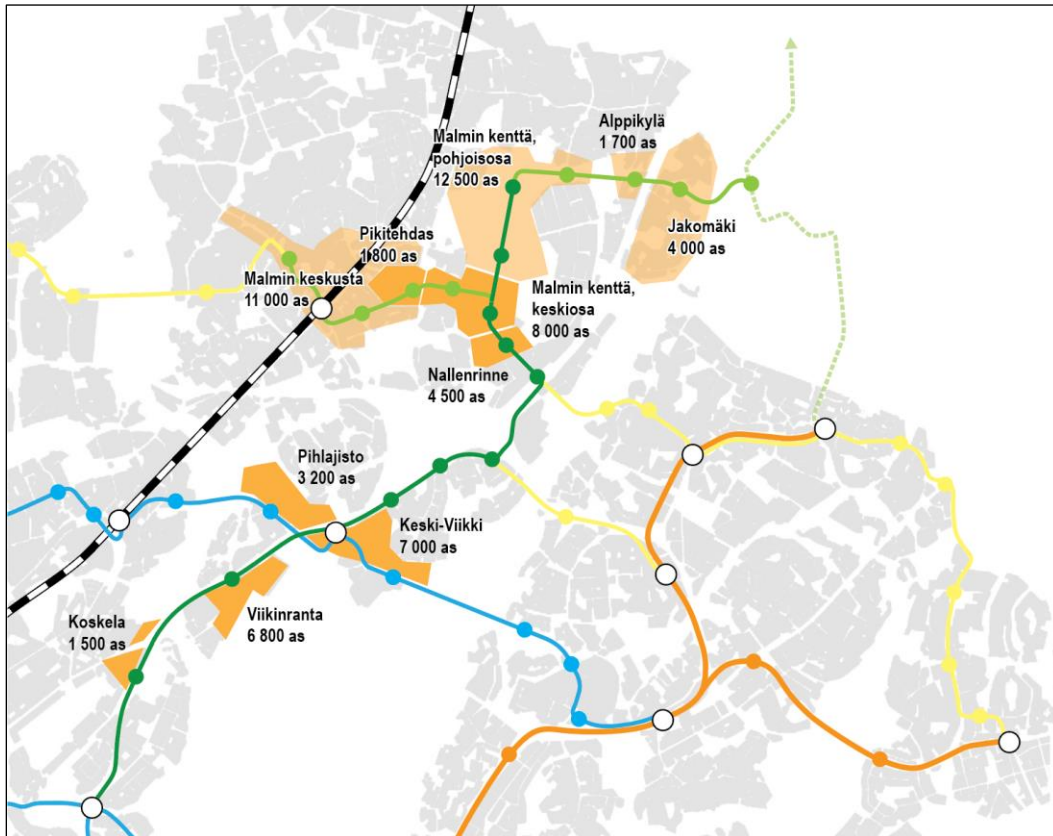


Kuva 2. Kaava-alueen rajaus

1.3 Osana Koillis-Helsingin kehitystä

Osayleiskaava tukeutuu Viima-pikaraitiotien rakentamiseen yhdessä muiden Koillis-Helsingin hyväksytyjen, vireillä olevien sekä ohjelmoitujen alueen kaavojen kanssa. Keski-Viikin kaavarunkoalueelle suunnitellaan pääosin Tiedepuiston täydennysrakentamista, jonka lisäksi Vihdintien pohjoispuolen peltoalueita esitetään tonttimaaksi asumiskäyttöön. Pihlajiston alueen suunnitteluperiaatteissa täydennysrakentamisen lisäksi korostuu Pihlajistonkallion alue.

Yhdessä Malmin alueen, Koskelan ja Oulunkylän kehityksen kanssa Viikin alueen täydennysrakentaminen lisää Koillis-Helsingin kaupunkimaisuutta ja yhdistää aluetta vahvemmin kantakaupunkiin. Toimintojen tiheytyminen lyhentää keskimääräisiä matkoja, kasvattaa työhönottoalueiden asukasmääriä täten mahdollistaen työvoiman ja työpaikkojen tehokkaamman kohdistumisen, ja mahdollistaa resurssien tehokkaamman jakamisen. Viikinrannan sijainti Keski-Viikin ja Hermannin alueen välissä tekee siitä tärkeän yhteiskuntarakenteen jatkuvuuden kannalta.

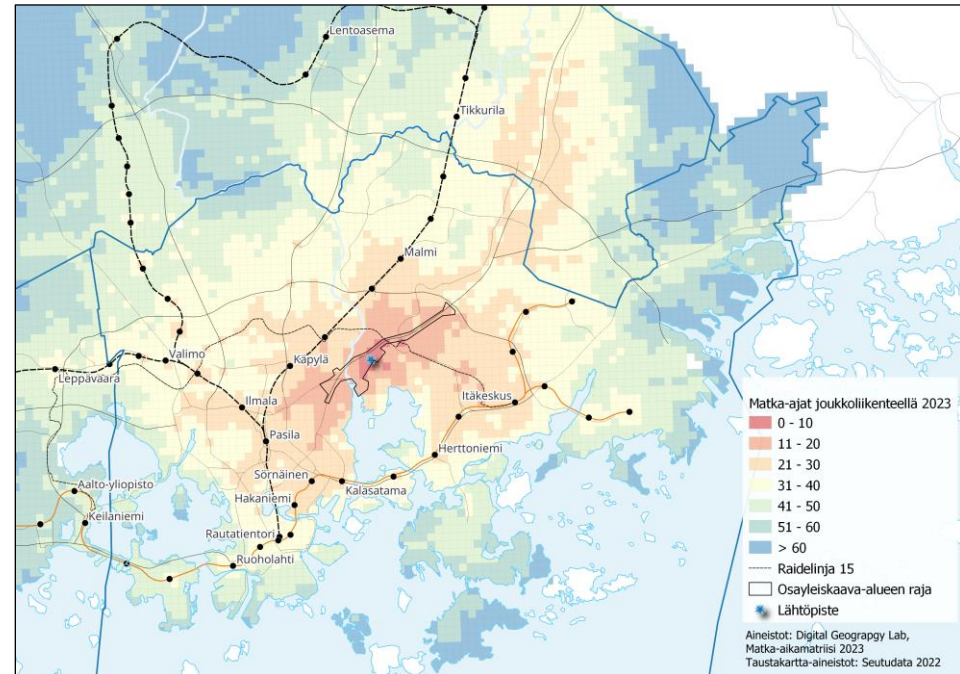


Kuva 3. Osana Koillis-Helsingin suunnittelua

1.5 Saavutettavuus

Alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä on nykytilanteessa erittäin hyvä (kuva 4). Alle puolen tunnin joukkoliikennematkan päässä sijaitsee useampi liike- ja palvelukeskus, kuten Pasila (25 min), Kalasatama (25 min), Malmi (26 min) ja Itäkeskus (24 min). Kaava-alueen keskeisimmältä rakentamisalueelta matka-aika Helsingin keskustaan on nykytilanteessa vähän yli 30 minuuttia. Alueen keskeinen sijainti takaa hyvän saavutettavuuden myös polkupyörällä, etenkin tulevaisuudessa Arabianbaanan rakentumisen myötä.

Viima-pikaraitiotien rakentaminen parantaisi alueen joukkoliikenteen palvelutasoa, ja toisi alueen osaksi raideliikenteen verkostoa. Osayleiskaava-alueen uusi asuinrakentaminen sijoittuu lähes kokonaisuudessaan 800 metrin säteelle suunnitelluista Viima-pikaraitiotien pysäkeistä.



Kuva 4. Kaava-alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä nykytilanteessa (aineiston lähde: Digital Geography Lab 2023).

1.6 Taloudellisen arvioinnin tavoitteet

Tavoitteena on arvioida osayleiskaavan kaavataloudellista kannattavuutta ja toteuttamiskelpoisuutta, hankkeen taloudellista vaikutusta kaupunkitalouteen, ja sen merkitystä suhteessa kaupungin taloudellisiin tavoitteisiin ja toimintaympäristöön.

Selvityksessä tarkastellaan myös osayleiskaavan vaikutusta alueen nykyisiin toimijoihin, kaupungin elinkeinorakenteeseen sekä kaupungin ja seudun laajuiseen toimitilan tarjontaan erilaisille aloille. Lisäksi tarkastellaan kaavan työmarkkinavaikutuksia ja punnitaan tontinluovutuskysymysten, projektin aikajänteen ja liikennejärjestelmäpäätösten vaikutusta sen kannattavuuteen.

1.7. Osayleiskaavan erityispiirteet

Päätös pikaraitiotien rakentamisesta tehdään erikseen, ja sille on laadittu erillinen taloudellisten vaikutusten arviointi. Vaikka osayleiskaava rakentuu suunnitellun pikaraitiotien ympärille, nähdään se perusteltuna ja kaupungin maankäytöllisiä tavoitteita tukevana hankkeena myös itsenäisesti. Päällekkäisyyksien välttämiseksi selvityksen arviot on tehty ilman Viiman tulo- ja kustannusvaikutusta.

Lahdenväylän nopeusrajoitukset, Fingridin siirtokaapelin linjaus, ja muut kaavaprosessin aikana tarkentuneet tiedot maankäytön reunaehdoista määrittävät rakentamisen painopisteitä ja mitoitusta.

Kaava-alueella sijaitsee noin 1% Helsingin tuotantokäyttöön (T-tontit) kaavoitetuilla tonteilla sijaitsevasta kerrosalasta. Yrityskäytössä nyt oleva keskeinen alue on muuttumassa kokonaisuudessaan asumispainotteiseksi sekoittuneen kaupunkirakenteen alueeksi. Alueen nykyisten toimijoiden vuokrasopimukset päättyvät pääsääntöisesti 2030-luvun puolivälissä.

2.1. Arvioitavat tekijät

Kaavaehdotuksen vaikutusarvioon sisältyvät kokonaisuudet

Kaupungin kustannukset:

Rakentamiskelpoiseksi saattaminen
Kadut ja yleiset alueet
Taitorakenteet
Kunnallistekniset verkostot
Muut rakenteet ja kustannukset
Palvelurakentaminen

Kaupungin tulot:

Maaomaisuuden myynti ja vuokraus
Kiinteistöverotulot
Kunnallis- ja yhteisöverot sekä valtionosuudet

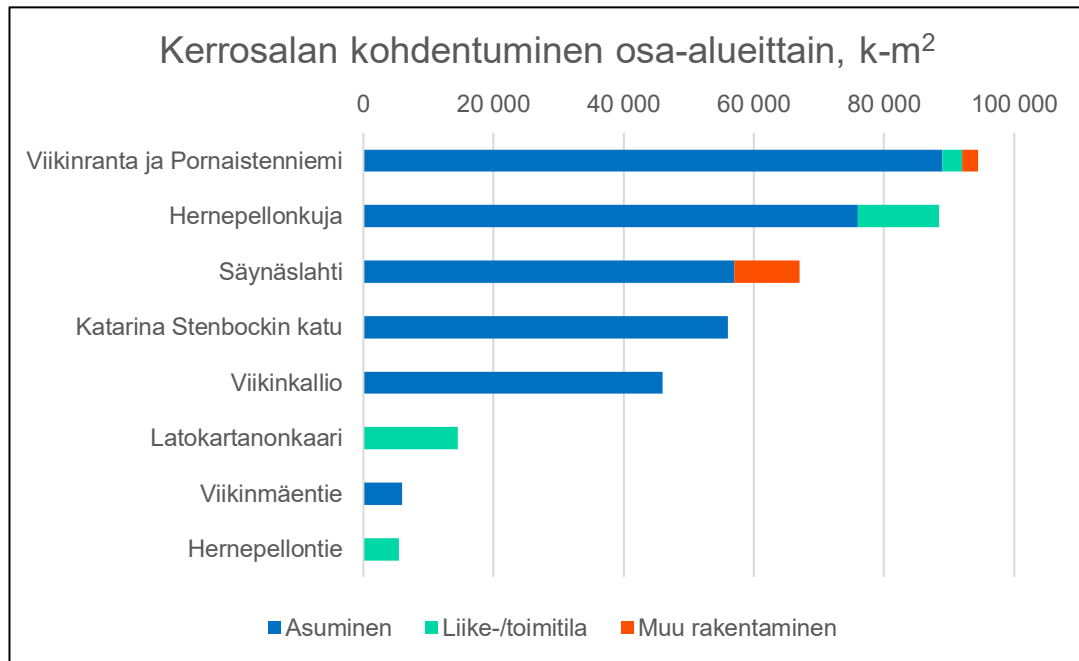
Lisäksi arvioidaan aluetaloudellisia vaikutuksia, vaikutuksia toimitilakysyntään ja – tarjontaan, sekä vaikutuksia alueella toimiviin yrityksiin ja elinkeinotoimintaan. Herkkyystarkasteluissa arvioidaan tontinluovutuksen ja rakentamisen ajoittumisen vaikutusta investointien tulorahoituksen osuuteen. Kaupungin mittavasta maanomistuksesta johtuen maanhankinnan ja maankäyttösovimusten osuus kaavan taloudellisessa yhtälössä on hyvin pieni. Eriksien päätettävien Kumpulankärjen ja Energiakorttelin asemakaava-alueiden sekä Viima-pikaraitiotien taloudelliset vaikutukset alueella eivät sisälly selvitykseen.

2.2 Tehdyt ja rinnalla tehtävät selvitykset

- Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet (KYMP 02/2023); Kaavaluonnos (KYMP 02/2024)
- Viikin-Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelma (WSP, 06/2021); Taloudellisten vaikutusten arviointi (Flou, 11/2024)
- Viikin alueen kaupallinen selvitys (WSP, 05/2022); Osayleiskaavaluonnoksen kaupallinen esiselvitys (WSP, 02/2024)
- Osayleiskaava-alueen rakennettavuusselvitys (Destia, 12/2023); Osayleiskaavan kaavataloudellinen arviointi (AFRY, 11/2024)

2.3 Arvioinnin menetelmät

Taloudellisten vaikutusten arviointi perustuu laadittuihin suunnitelmiin, asiantuntijatietoon, kokemusperäiseen tietoon kaupungin aiemmista hankkeista, arvioinnin suoritushetkellä saatavilla olleisiin lähtötietoihin sekä mm. asuin- ja toimitilarakentamista koskeviin ennusteisiin. Laskelmat on tehty jakamalla osayleiskaava 12 rakennettavuudeltaan ja sijainniltaan eroavaan osa-alueeseen. Oletuksena vapaarahoitteisen rakentamisen osuus 50%, ja nykytilanteen mukainen mitoitus esimerkiksi pysäköinnille, palvelumitoitukselle ja asuinväljyydelle. Kohdissa 3.5 ja 3.6 on reaalaisena diskonttokorkona käytetty 3,5 prosenttia.



Kuva 4: Suunniteltu kerrosala osa-alueittain

3.1 Asuntotuotannon toteutuminen

Osayleiskaavan suunnitelmien ja rakentamispotentiaalin toteutumisen kannalta merkittäviä reunaehtoja ja vaikuttavia tekijöitä ovat mm.

- Nykyisten tonttivuokrasopimusten päätyminen, etenkin Viikinrannan (2034) ja Hernepellonkujan (2037) osa-alueilla
- Viikintien eteläpuolisten alueiden esirakentaminen, Lahdenväylän muutokset sekä muut suhteessa haastavammat kokonaisuudet
- Päätös Viima-pikaraitiotien rakentamisesta ja sen ajoituksesta
- Fingridin sähkönsiirtokaapelin asettamat reunaehdot asumiselle, ratkaistu kaavoituksessa

Asuntorakentamisen oletetaan toteutuvan osa-alue kerrallaan 15 vuoden kuluessa. Asuntorakentamisen ennuste suunnittelualueella 2030-luvulla ja 2040-luvun alkupuolella on yhteensä noin **330 000 k-m²**. Suunnittelualueen asuntotuotanto vastaa noin 3 - 4 % osuutta koko Helsingin asuntotuotantotavoitteesta tulevan 20 vuoden aikana, riippuen asuinväljyydestä alueella.

3.2 Toimitilan ja tuotantotilan tuotannon toteutuminen

Toimitilarakentamisen ennuste suunnittelualueella on noin **35 500 k-m²**, josta arviolta yli kolmannes on tuotantotilaa. Toimitilakysyntään liittyy paljon epävarmuutta, mikä on laskelmissa otettu huomioon jakamalla rakentamisaika pidemmälle aikavälille. Lahdenväylän pohjoispuolen uusien tonttien rakentamisen toteutusmahdollisuudet ovat osin riippuvaisia Lahdenväylän liikenneratkaisuisista. Latokartanonkaaren varren yritystonttien rakentuminen on mahdollista jopa ennen muun alueen toteuttamista.

Palvelu- ja muun rakentamisen mitoituksen arvio on noin 12 500 k-m². Suunnittelualueen lisäksi osayleiskaava-alueelle syntyy toimitilaa Kumpulankärjen ja Energiakorttelin asemakaavojen myötä.

3.1 Kaupungin investointikustannukset

Esirakentaminen	70 milj. euroa
Katu- ja liikennealueet	45 milj. euroa
Puistot ja viheralueet	9 milj. euroa
Taitorakenteet	5 milj. euroa
Palvelurakentaminen	72 milj. euroa
Lahdenväylä	20 milj. euroa
Kunnallistekniikka, johtosiirrot	7 milj. euroa

YHT. n. 230 milj. euroa

Tarkempi kuvaus investointien jakautumisesta kaava-alueella on osayleiskaavan selostuksessa. Suunnitteluratkaisuilla investointikustannuksia etenkin Säynäslahden alueella on saatu laskettua luonnosvaiheen jälkeen.

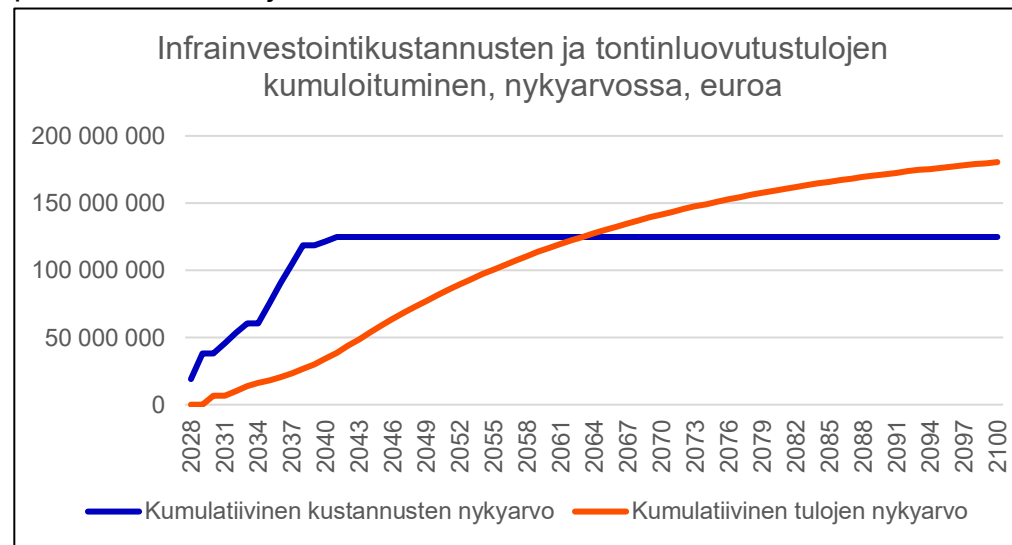
3.4 Kaupungin tulot

Osayleiskaavassa esitetyn uuden maankäytön rakennusoikeuden arvo on noin **250 milj. euroa**, josta toimitila- ja liikerakennusten osuus on 20 milj. euroa ja asuinrakennusten osuus 230 milj. euroa. Laskelmien perustana on arvio rakennusoikeuden myyntiarvosta nykyhetkessä. On kuitenkin huomioitavaa, että tosiasiallisesti uudesta kerrosalasta kaupungille syntyvät tulot kertyvät pitkän ajan kuluessa olettaen, että asuintontit lähtökohtaisesti vuokrataan.

Osayleiskaavan kiinteistövero vaikutus on arviolta keskimäärin 1,1 milj. euroa vuodessa. 30 vuoden tarkastelussa kiinteistöverojen lisäyksen nykyarvo on arviolta 15,6 milj. euroa.

3.5 Kustannusten ja tulojen ajallinen tarkastelu

Tarkastelussa oletuksena on, että asuintontit vuokrataan ja toimitilatontit myydään. Tontinluovutustulot ja infrastruktuuri-investointimenot ovat tasapainossa noin 35 vuoden kuluessa investointien aloituksesta nykyarvossa tarkasteltuna (nimellisesti vuoden 2024 hinnoin noin 25 vuodessa). Tonttituloihin ei tarkastelussa sisälly vero vaikutuksia eikä kustannuksiin palveluinvestointeja.



Kuva 5. Infrainvestointien ja tonttitulojen kumuloituminen

On kuitenkin huomattavaa, että korjausinvestointien tarve alkaa kumuloitua noin 30 vuoden päästä rakentamisesta. Takaisinmaksuaikaa voidaan lyhentää asemakaavoitusvaiheessa kasvattamalla myytävien tonttien osuutta, esimerkiksi myymällä 50% asuintonteista olisi diskontattujen tonttitulojen ja investointikustannusten tasapaino laskelmien mukaan saavutettu 22 vuodessa.

3.6 Välilliset tulo- ja kustannusvaikutukset

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Kaupungin investointi lisää työvoiman kysyntää yhteensä 2300 henkilötyövuotta, josta Helsingin osuus noin 600 htv. Laskennallinen arvonlisäys on arviolta 90 milj. euroa, josta maksettavat tulo- ja yhteisöverot ovat yhteensä 14 milj. euroa. Helsingin kaupungin saama osuus veroista on noin 1,4 milj. euroa.

Talonrakentamisen työllisyysvaikutus arviolta keskimäärin 950 htv vuodessa 15 vuoden ajan, josta Helsingin osuus noin 250 htv. Tulo- ja yhteisöverovaikutus yhteensä vuoden 2024 hinnoin on keskimäärin 6 milj. euroa vuodessa, josta arviolta 0,6 milj. euroa menee Helsingin kaupungille.

Rakentamisen jälkeiset vaikutukset

7000 asukkaan luoma kunnallisverovaikutus on vuoden 2024 hinnoin 11,0 milj. euroa vuodessa ja 1000 työpaikan arvioitu lisäys nykyiseen alueen yhteisöverokertymään on 1,2 milj. euroa vuodessa. Tätä ei voi kuitenkaan olettaa kaupungille puhtaaksi nettolisäykseksi. Laskelmissa on käytetty oletuksena lähialueille tyypillistä väestö- ja elinkeinorakennetta.

Kunnallis- ja yhteisöverojen sekä valtionosuuksien lisäyksen arvioidaan kattavan 95 % alueelle vaadittavista palveluinvestoinneista ja vuosittaisista palvelumenoista (30 vuoden tarkastelu, nykyarvo). On kuitenkin huomioitavaa, että palveluinvestoinnit palvelevat myös osayleiskaava-alueen ulkopuolisia asukkaita.

Aluetaloudelliset vaikutukset

Yllä esitetyn lisäksi osayleiskaavalla on muille alueille säteileviä vaikutuksia. Kaava mahdollistaa 7000 ihmisen väestönlisäyksen alueella, mikä on 3,3 % lisäys kantakaupungin (kaava-alue siihen lisättynä) asukasmäärään

Helsinki

3. Taloudellisten vaikutusten arviointi

Kasvanut tehokas tiheys sekä uuden väestön asettuminen tuottavimmille alueille lisää Helsingin kokonaistuottavuutta tehokkaamman kohtaannon, jakamisen, ja oppimisen myötä. Osayleiskaava tukee Yleiskaavassa 2016 asetettua tavoitetta tiivistyvistä kaupunkirakenteesta, joka kasvaa raideliikenteen varrelle ja sen solmukohtiin mahdollistaen perustan hyvälle joukkoliikenteen palvelutasolle ja edistään liikenteen päästövähennystavoitteita.

3.7 Yhteys Viima-hankkeeseen

Päällekkäisyyksien välttämiseksi Viima-hankkeen hyötyjä eikä kustannuksia ole huomioitu osayleiskaavan vaikutusarvioinnissa.

Viima-pikaraitiotien rakentuminen alueelle tekee kaava-alueen tonteista vetovoimaisempia etenkin asumisen ja liiketilojen näkökulmasta, kasvattaen niiden rakentamisen todennäköisyyttä ja tonteista saatavaa hintaa. Samalla, kaavan mukainen tehokas rakentaminen Viiman vaikutusalueella on keskeinen tapa realisoida hankkeen taloudellista potentiaalia – tämän osayleiskaavan kaltaiset kaavat ovat tärkeitä pikaraitiotiehankkeiden toteutettavuuden kannalta. Hanke yhdistää kaava-alueen vahvemmin tärkeisiin työpaikka-alueisiin, kasvattaen kaavan kasautumishyötyjä, ja toisaalta osaltaan kasvattaa kaava-alueelle syntyvien kaupallisten palveluiden kysyntää etenkin pikaraitiotiepysäkin läheisyydessä.

Pikaraitiotiehankkeen vaikutusarviossa kiinteistötaloudelliset vaikutukset nimenomaisesti Viikin vyöhykkeellä ovat poikkeuksellisen suuria (vaikutus tonttien arvoihin vyöhykkeellä keskimäärin 8,5-11,5% versiosta riippuen; Viikin-Malmin Pikaraitiotien Hankearviointi, 2024), verrattuna muihin vaikutusalueisiin. Osayleiskaava-alueetta halkovan Viiman Viikinkallion osuuden (1 920 metriä) kustannusarvio on noin 52 milj. euroa.

Viikinrannan osayleiskaava-alue on Viima-pikaraitiotiehankkeen mallinuksissa merkittävä lähtöpaikka etenkin keskustaan sekä Pasilaan suuntautuville matkoille. Matkojen kohteena alue ei erotu mallinuksessa merkittävänä.

4.1 Nykyiset teollisuustontit ja rakennuskanta

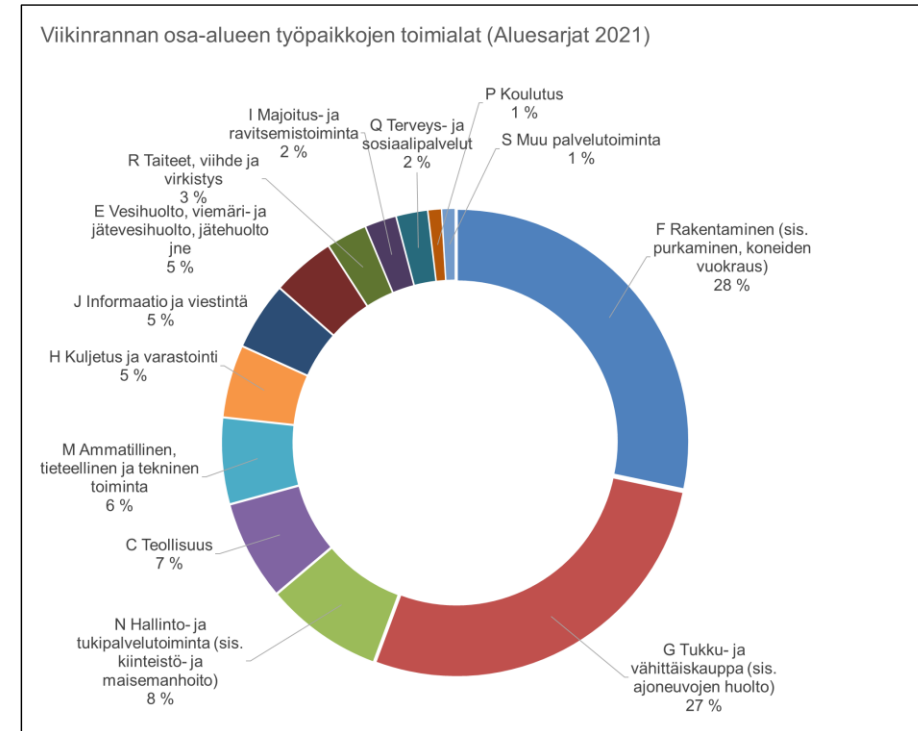
Viikinrannan keskeisellä yritysalueella toimitilakäyttöön (T-tontit) kaavoitettujen tonttien pinta-ala on noin 60 000 m², joka on noin 0,1 % koko kaupungin T-tonttien pinta-alasta. Alueen T-tonttien rakennettu kerrosala on noin 33 400 k-m², joka on noin 1 % koko kaupungin vastaavasta. Tarkastelu ei sisällä Lahdenväylän pohjoispuolen osayleiskaavassa toimitilakäytössä säilyviä tontteja. Alueen tuotannollisten tilojen vuokrataso on koko kaupungin mittakaavassa edullinen ja osassa rakennuksista on myös korjausvelkaa.



Kuva 7. Viikinrannan keskeisen yritysalueen nykyiset pienteollisuuskäyttöön kaavoitetut tontit.

4.2 Alueen nykyinen yritystoiminta

Viikinrannan osa-alueella on noin 350 työpaikkaa (Aluesarjat, 2022), joista valtaosa sijaitsee nykyisellä yritysalueella Viikintien ja Säynäslahdentien sekä Hernepellonkujan alueilla. Kartoituksen ja Seutudatan toimipaikka-aineiston perusteella tällä nykyisellä yritysalueella on noin 50 toimipaikkaa. Nykyiset yritykset edustavat hyvin laajaa kirjoa sekä toimialtaan että kooltaan. Suurin osa on tyypillisiä toimitila-alueiden pienyrityksiä, joilla on paikallista merkitystä ja jotka muun muassa tarjoavat palveluita yrityksille ja kuluttajille. Koko kaupungin mittakaavassa ei alueella toimi tällä hetkellä yksittäisiä suuria työllistäjiä tai merkittäviä veronmaksajia. Päivittäisten käyntien määrä alueella Telian matkapuhelindatan mukaan pieni, noin 150 käyntiä päivässä vuonna 2023.

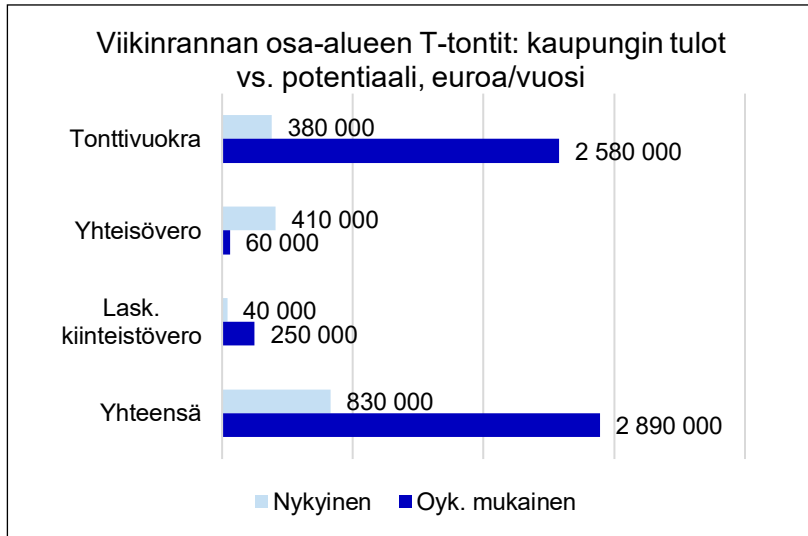


Kuva 8. Viikinrannan osa-alueen työpaikkojen toimialajakauma (Aluesarjat 2021).

4.3 Yritysalueen muutoksen taloudelliset vaikutukset

Helsingin edullisen tuotantotilan käyttöasteet ovat hyvin korkeat ja Viikin nykyisen yritysalueen tilojen purkaminen vähentäisi sen tarjontaa. Kaavoitettavat (tarvittaessa jo 2020-luvulla, eivät vaadi kaavamuutosta) uudet, esimerkiksi pienteollisuuskäyttöön soveltuvat tontit alueella (~14 t. k-m²) lieventävät vaikutusta. Hintainformaation perusteella voidaan kuitenkin todeta muiden käyttötarkoitusten suhteellinen etu Viikinrannan hyvin saavutettavalla ja merellisellä alueella – viime vuosina liiketilaneliöiden mediaanivuokra on ollut postinumeroalueella yli kaksin-, ja asuineliöiden yli kolminkertainen tuotantotilojen neliöhintoihin verrattuna (KTI, 2024).

Osayleiskaavan mukaisella maankäytöllä kaupungin saamat tonttivuokrat kerrosneliömetriä kohden arviolta lähes kolminkertaistuisivat ja tehokkaamman maankäytön myötä nykyisen yritysalueen alueelta tonttitulot (kuva 9) yli kuusinkertaistuisivat osayleiskaavan toteutuessa täysimittaisena. Tehokkaampi maankäyttö mahdollistaa myös suuremman työpaikkatehokkuuden, ja täten huomattavan työpaikkamäärän kasvun alueella.

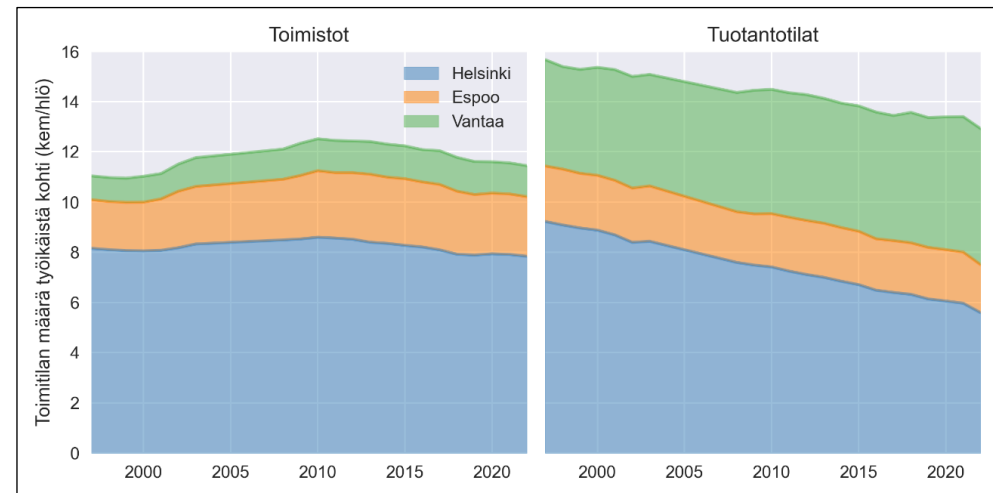


Kuva 9. Viikintien eteläpuoliset T-tontit: nykyiset kaupungin tulot vs. osayleiskaavan mukaisen maankäytön arvioidut tulot. Muut osayleiskaava-alueen T-tontit vertautuvat yllä kuvattuihin.

4.4 Merkitys kaupungin tasolla

Helsingin Kaupunkistrategiassa 2021-2024 korostetaan tarvetta mahdollistaa tiloja erilaisille yritysalueen käyttötarkoituksille, joille on markkinaehtoista kysyntää kaupungissa. Tuotantotilaa on viime vuosikymmeninä purettu tuottavamman maankäytön tieltä ja konvertoitu mm. toimistoiksi enemmän kuin lisätarjontaa on syntynyt (kuva 10). Hintainformaation perusteella markkinaehtoista kysyntää lisäykselle kuitenkin ei ole ollut niin paljon, että valtavat korjaus- tai rakennusinvestoinnit esimerkiksi Viikinrannassa olisivat todennäköisiä. Kantakaupungissa maankäytön vaihtoehtoiskustannus on suuri, ja asuin- tai muu toimitilakäyttö on useimmiten tehokkain ratkaisu.

Kaupungille on tärkeää olla luotettu vuokranantaja ja kunnioittaa maanvuokrasopimuksia olemalla ennakoitava toimija. T-tonttien tarjonta on tärkeää kaupungin elinkeinoelämän monipuolisuuden kannalta, mutta niitä on tarjottava ennen kaikkea alueilla, jotka ominaisuuksiltaan sopivat siihen parhaiten ja joihin on asettunut kaupungin kannalta tärkeimpiä yrityksiä. Viikinranta ei ole alueista merkittävimpiä ja vaihtoehtoiskustannus on korkea.



Kuva 10. Toimisto- ja tuotantotilan kehitys (k-m²) suhteessa työikäiseen väestöön.

5.1 Yhteenveto lukuina

Kaupungin investointikustannukset noin **230 milj. euroa**

Josta 150 milj. euroa infrastruktuuriin ja 70 milj. euroa palvelurakentamiseen

Rakennusoikeuden arvon lisäys noin **250 milj. euroa**

Jonka lisäksi kiinteistöverojen lisäyksen nykyarvo noin 16 milj. euroa

330 000 asuinkerrosneliometriä, 7000 uutta asukasta

35 000 toimitilakerrosneliometriä, mahdollistaa alueelle n. 1000 työpaikkaa

5.2 Taloudellisten vaikutusten yhteenveto

Osayleiskaava on taloudellisesti tasapainoinen, ja mahdollistaa kaupungin asuntotavoitteiden kannalta merkittävän lisärakentamisen kysytylle alueelle. Kaavan mukaiset maankäytön muutokset laajentavat kantakaupunkimaista yhdyskuntarakennetta huomattavasti ja tehostavat maankäyttöä vetovoimaisilla ja hyvin saavutettavilla alueilla.

Kaavan mukainen maankäyttö edellyttää merkittäviä etupainotteisia investointeja kaupungilta, erityisesti esirakentamisen, kunnallistekniikan sekä kadunrakentamisen osalta. Nykyisistä maanvuokrasopimuksista johtuen nämä kustannukset kuitenkin jakautuvat useiden vuosien ajalle, minkä myötä osayleiskaavan vaikutus yksittäisinä vuosina kaupungin investointiohjelmalle on suhteessa kohtuullinen. Toisaalta asuinrakennusten ja uuden toimitilan valmistumisen ajoitus viivyyttää korkean lähipalvelutason vaatiman väestötiheyden saavuttamista, ja palvelutarjonnan kannalta merkittävin osa-alue Lahdenväylän kupeessa valmistuu arviolta vasta 2040-luvun puolella.

5.3 Yritysvaikutusten yhteenveto

Osayleiskaava mahdollistaa suurimmillaan kaava-alueen työpaikkamäärän moninkertaistumisen, mutta toimialajakauma muuttuu merkittävästi ja nykyiset toimijat joutuvat väistymään. Kasvava väestö parantaa elinkeinotoiminnan edellytyksiä Helsingin alueella, koska työvoiman tarjonta ja kysyntä julkisille sekä kaupallisille palveluille kasvaa. Osa tästä vaikutuksesta kohdistuu osayleiskaavan alueelle, mutta merkittävä osa todennäköisesti osayleiskaava-alueen ulkopuolelle.

Nykyiselle yritystoiminnalle koituvia kielteisiä vaikutuksia on pyritty lieventämään osoittamalla osayleiskaavassa uutta, esimerkiksi pienteollisuuskäyttöön soveltuvaa tonttitarjontaa. Lisäksi keskeisillä alueilla on edellytetty yrityksille sopivien kivijalkatilojen suunnittelua. Olemassa olevan yritystoiminnan siirtymisen mahdollisuudet riippuvat paljon alueen toteuttamisen aikataulusta sekä tulevien tonttien ja tilojen hintatasosta.

5.4 Johtopäätökset

Kokonaisuudessaan osayleiskaava mahdollistaa merkittävän, Yleiskaavan 2016, AM-ohjelman ja Kaupunkistrategian tavoitteita tukevan asunto- ja toimitilarakentamisen taloudellisesti kestävästi, vahvistaen kantakaupungin työmarkkinoiden ja raideliikenteen verkostokaupungin toimintaedellytyksiä.

Osayleiskaavan kanssa rinnakkain edennyt Viima-hanke osaltaan mahdollistaa kaupunkimaisen yhdyskuntarakenteen syntymistä, ja toisaalta osayleiskaava on merkittävä pikaraitiotiehankeen taloudellisten vaikutusten kannalta. Asemakaavoituksessa on tärkeä kiinnittää huomiota lähipalveluiden toteuttamisen mahdollistamiseen riittävän aikaisessa vaiheessa, erityisesti pikaraitiotien pysäkin läheisyydessä.

