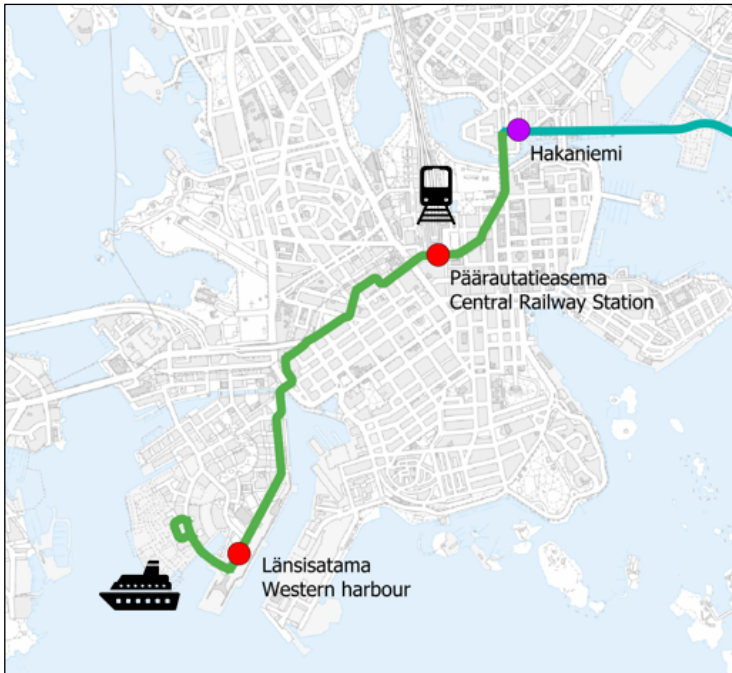


Länsisataman pikaraitiotien yleissuunnitelman yritysvaikutusten arviointi

Hankkeen kuvaus ja vaikutusarvioinnin lähtökohtia



Länsisataman pikaraitiotien suunniteltu linjaus Hakaniemen ja Länsisataman välillä.

Hankkeen lähtökohtana on mahdollistaa pikaraitioliikenne Hakaniemen ja Länsisataman välillä riittävän hyvällä sujuvuudella ja luotettavuudella. Vaikutuksia on arvioitu pikaraitiotiereitistä Hakaniemestä Kaivokadun kautta Länsisatamaan. Reittiä tullaan liikennöimään HSL:n linjastosuunnitelman mukaisesti Yliskylä – Hakaniemi -pikaraitiolinjan jatkeena. Hankevaihtoehdon linjasto perustuu RAILI2-suunnitelman luonnokseen, jossa Jätkäsaaren, Hernesaaren ja Länsisataman matkustuskysynnän kasvuun vastataan pikaraitiolinjan 12 jatkeella Länsisatamaan ja linjan 9 kääntämisellä Hernesaareen. Lisäksi hankevaihtoehdossa jatketaan Kalasataman raitiolinjaa 13 Nihdistä Rautatientorille. Linjastot on suunniteltu vuoden 2040 tilanteeseen, jolloin Helsingin sataman keskittämisstrategia on toteutunut ja lisännyt Länsisataman matkustajalauttaliikennettä sekä Jätkäsaaren ja Hernesaaren ja Laajasaloon suunniteltu maankäyttö on toteutunut. Kruunusillat-raitiotie tehdään ensin Hakaniemestä Laajasaloon (liikennöinti alkaa 2027) ja osuus Hakaniemestä keskustaan rakennetaan tämän jälkeen. Länsisataman pikaraitiotien rakentamisen on suunniteltu ajoittuvan vuosille 2027–2031.

Ratkaisut ja hankkeesta johtuvat vaikutukset ovat riippuvaisia ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman lopputuloksesta ja Kaivokadun tulevasta roolista. Tämän kyseessä olevan pikaraitiotiehankkeen vaikutukset kytkeytyvät laajempiin liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksiin, joten pelkästään tästä hankkeesta johtuvien vaikutusten osoittamiseen laajassa mittakaavassa liittyy epävarmuutta.

Hakaniemi-Länsisatama- pikaraitiotien yleissuunnitelmassa varaudutaan sekä joukkoliikennekatuun että läpiajokatuun Kaivokadulla. Hankevaihtoehdon raitioliikenteen mahdollistaminen aiheuttaa muutoksia Kaivokadun liikennejärjestelyihin ja edellyttää kaistamäärän vähentämistä nykyisestä. Liikenteen simulointitarkastelun perusteella voidaan todeta, että

hankevaihtoehdon raitioliikennettä ei ole mahdollista toteuttaa ilman neljän laiturin raitiopysäkkiä Kaivokadulla. Pikaraitiotie 12 käyttäisi tällöin omaa pysäkkiä Kaivokadulla. Pikaraitiotie aiheuttaa jonkin verran muutoksia myös Lastenlehdon pysäkillä, jossa se vaikuttaa myös autoliikenteen järjestelyihin. Yleissuunnitelmassa esitetään lisäksi Urho Kekkosen kadun pysäkkiä ensisijaisena ratkaisuna, jolloin Simonkadun ja Kampintorin pysäkit poistuisivat käytöstä. Vaihtoehtoisena ratkaisuna esitetään Simonkadun ja Kampintorin pysäkkien pidennykset. Tarkempi liikennesuunnittelu pysäkkien osalta tehdään yleissuunnitelmavaiheen jälkeen ja siinä tehdyillä ratkaisuilla voi olla vaikutusta muihin liikennejärjestelyihin.

Vaikutukset yleisellä tasolla, keskeiset havainnot

Länsisataman pikaraitiotie-hankkeen vaikutukset liittyvät laajempaan kokonaisuuteen. Aiempia vaikutusten arviointeja ovat olleet mm. tarkastelu rautatieaseman ympäristössä vireillä olevien hankkeiden ja Kruunusillat- pikaraitiotien päätepysäkkiratkaisujen vaikutuksista ydinkeskustan elinvoimaan (2021), Kruunusillat-raitiotien yritysvaikutusten arviointi (2021) sekä Kaivokadun alueen työnaikaisten yritysvaikutusten arviointi (2021). Laajemman alueen vaikutusten arvioinnit ovat samansuuntaisia ja toimivat pohjana tämän hankkeen vaikutusten arvioinnille. Lisäksi keväällä 2024 on ollut valmisteilla myös Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman elinvoimavaikutusten arviointi, jossa keskitytään siihen, miten Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi mahdollisesti vaikuttaa Helsingin ydinkeskustan elinvoimaan muun muassa kävijämäärien, kulkutapojen muutosten ja ydinkeskustassa kulutetun rahamäärän muutosten kautta.

Länsisataman raitioteiden yleissuunnitelman yritysvaikutuksia on arvioitu kaupunginkanslian elinkeino-osaston laatiman ohjeistuksen ja kysymyksenasettelun avulla:

- Vaikutusten laajuus
- Vaikutusten kohdentuminen
- Vaikutusten ajoittuminen
- Muut mahdolliset vaikutukset ja välilliset vaikutukset
- Vaikutuksiin reagoiminen

Pikaraitiotien yleissuunnitelman liikenteellisten vaikutusten arvioinnin perusteella Länsisataman pikaraitiotien keskeisiä liikenteellisiä vaikutuksia ovat seuraavat:

- Raitiomatkat Kalasatamasta ja Laajasalosta keskustaan muuttuvat vaihdottomiksi, mikä **kasvattaa raitioliikenteen matkustajamääriä** ja mahdollistaa sekä Kruunusillat- että Kalasatamasta Pasilaan -hankeinvestointien täysimääräisen hyödyntämisen. Vaihtojen määrän vähentyminen myös nopeuttaa matkustamista.
- Metron kuormitus kevenee 4 % sen kuormitetuimmalla osalla, **lykäten hieman tarvetta metron kapasiteetin nostamiseen**. Joukkoliikennejärjestelmä tehostuu, kun matkustusta siirtyy voimakkaasti kuormittavalta metrolta uusille raitioliikenteen rataosille.
- **Länsisataman raitioliikenteen kapasiteetti kasvaa** kaluston kasvaessa kaupunkiraitiovaunuista pikaraitiovaunuihin, jotka vastaavat paremmin laivaliikenteen kysyntäpiikkeihin.
- **Raitioliikenteen raiteiden määrän lisääminen Kaivokadulla ja muut suunnitellut infraparannukset mahdollistavat Länsisataman pikaraitotien toteuttamisen** keskustan raitioverkkoon. Lisäksi suunnitellut investoinnit luovat edellytyksiä myöhemmille pikaraitioiteille, kuten Viikin-Malmin ja Mäkelänbulevardin pikaraitioiteille.
- **Hernesaaren yhteydet Rautatieasemalle parantuvat**, kun hanke mahdollistaa kahden raitiolinjan liikennöinnin Kaivokadulta Hernesaareen. Ilman hanketta toinen linja kulkisi Lasipalatsin kautta, mikä mallinuksen perusteella heikentää Hernesaaren saavutettavuutta.

Keskeiset yritysvaikutukset muodostuvat pääsääntöisesti yllä lueteltujen liikenteellisten vaikutusten myötä. Hankkeesta saatavat hyödyt yritys näkökulmasta liittyvät pitkälti liikennöinnin luotettavuuden, kapasiteetin kasvun ja saavutettavuuden parantumisen kautta tuleviin tekijöihin. Saavuttavuuden parantumisen vaikutukset yritystoimintaan ilmenevät muun muassa työvoiman ja asiakaspotentiaalin saavutettavuuden kasvuna.

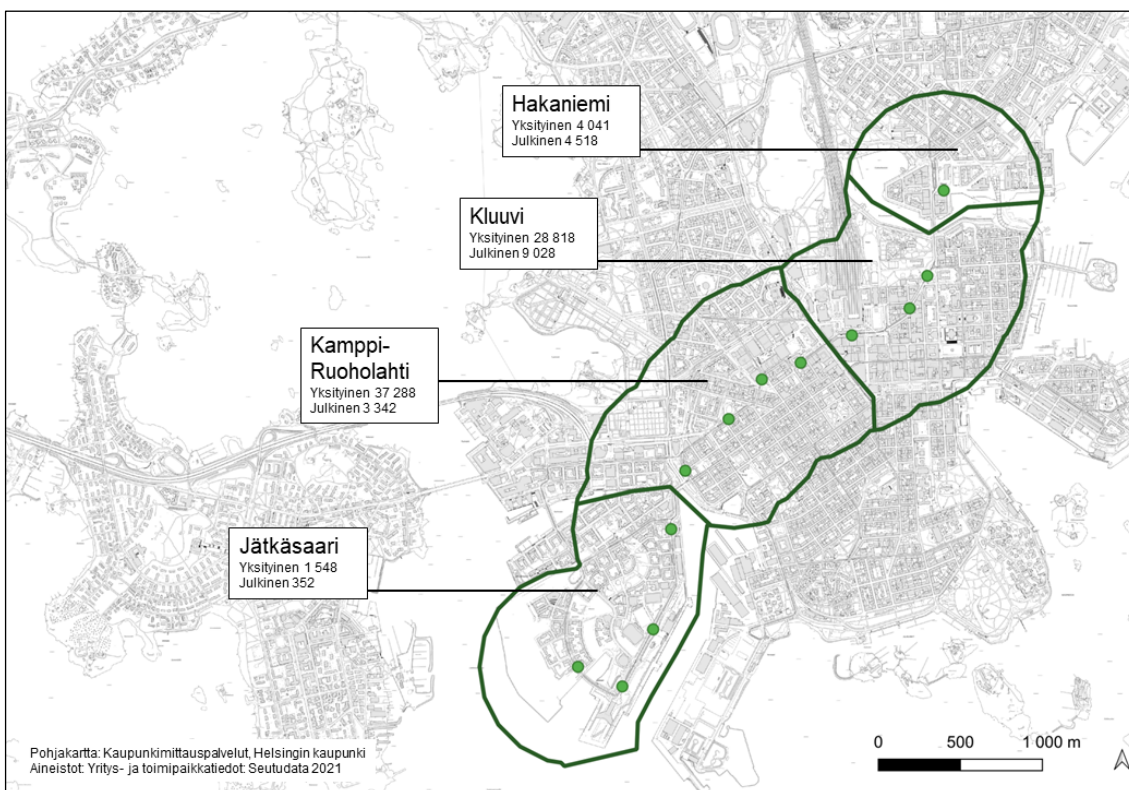
Merkittävimmät kielteiset yritysvaikutukset syntyvät rakentamisaikana. Yritystoiminnan näkökulmasta erityisen keskeistä on se, kuinka pitkään työmaa-aika ja tästä johtuvat tilapäisjärjestelyt kestävät, kuinka paljon työmaa-aikana joudutaan muuttamaan järjestelyjä ja kuinka suuri varmuus ajallisesta kestosta saadaan. Työnaikaiset vaikutukset ovat laajoja ja vaihtelevat eri alueilla, ollen merkittävimmät Kaivokadun alueella. Työnaikaiset vaikutukset kohdistuvat muun muassa saavutettavuuteen (laajasti ja lähisaavutettavuuteen), näkyvyyteen, reitteihin, työntekijöiden sekä yritysten asiakkaiden liikkumiseen ja yleiseen viihtyvyyteen.

Verrattuna muihin pikaraitiotiehankkeisiin, Länsisataman pikaraitiotien yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ovat poikkeuksellisen positiiviset/neutraalit (Yleissuunnitelman vaikutusten arviointi 2024). Arvioitu lipputulojen kasvu ylittää liikennöintikustannusten kasvun ja kunnossapitokustannusten sekä infrakorvausten kasvu arvioidaan hyvin vähäiseksi.

Kohdealueen osa-aluejako

Alueiden erilaisten toimintaympäristöjen vuoksi tarkastelualue on jaettu pienempiin osa-alueisiin. Saman tyylinen osa-aluejako on tehty Kruunusilltojen yritys vaikutusten arvioinnissa välille Yliskylä-Rautatieasema, jossa työpaikkojen määrä Nihdissä, Korkeasaassa, Kruunuvuorenrannassa ja Yliskylässä oli noin 1 160.

Tässä työssä alueet on jaettu pienempiin alueisiin, niiden runsaan työpaikkatarjonnan ja ominaispiirteiden vuoksi. Alueet tässä tarkastelussa ovat Hakaniemi, Kluuvi, Kamppi-Ruoholahti ja Jätkäsaari. Seuraavissa kappaleissa on kuvattu alueita yleisellä tasolla ja niiden tulevaa kehittymistä sekä Länsisataman pikaraitiotien yritys vaikutuksia näillä alueilla.



Työpaikkojen määrä 600 metrin etäisyydellä linjan pysäkeistä (Seutudata 2021).

Hakaniemi

Hakaniemen alue on tiivistä keskusta-aluetta, jossa on huomattava määrä erilaista kantakaupungille ominaista yritystoimintaa ja runsaasti myös toimistotyöpaikkoja. Hakaniemen alueella on yksityisiä ja julkisia työpaikkoja noin 8 500.

Hakaniemessä tori ja kauppahalli ovat keskeisiä kaupunkielämän ja matkailun kohteita, joihin tullaan asioimaan myös kauempaa. Torilla ja kauppahallissa toimii useita pienyrittäjiä, jotka tarjoavat omia tuotteita ja palveluitaan, torilla järjestetään myös erilaisia tapahtumia ja markkinoita ympäri vuoden. Kahvila- ja ravintolapalvelut eri muodoissaan ovat Hakaniemen alueen identiteetin keskeisimpiä elementtejä. Alueella sijaitsevan tori- ja hallikaupan lisäksi alueella on paljon kivijalkaravintoloita, kahviloita sekä etnisiä liikkeitä.

Hakaniemenrantaan on suunniteltu rakennettavan tulevaisuudessa hotelli, asuinkortteleita, toimitiloja ja julkista rantaa ja alue on muuttumassa asemaltaan ja identiteetiltään läpikulkupaikasta houkuttelevammaksi ajanvieron kohteeksi. Siltavuorensalmen rantavyöhykkeestä muodostuu uutta tilaa virkistyskäyttöön sekä kivijalkaliiketilaa alueen palveluille. Hakaniemen ja Sörnäisten alueelle on lisäksi toteutunut useita hankkeita (mm. LYYRA-kortteli, Siltasaari 10, taideyliopisto), joihin liittyy toimisto- ja liiketiloja, palveluita sekä muuta yritystoimintaa.

Vaikutukset

Hakaniemi on jo nykyisellään liikenteellinen solmukohta ja palvelukeskittymä, jossa rakentamisaikaiset vaikutukset ovat merkittäviä. Hakaniemen osuuden rakentaminen tapahtuu kuitenkin jo Kruunusillat-hankkeen yhteydessä, ja Länsisataman pikaraitiotien omat rakentamistoimenpiteet rajoittuvat Pitkäsillan eteläpuolelle. Hankkeen valmistuttua sen vaikutukset ovat kuitenkin pääsääntöisesti positiivisia. On kuitenkin huomattava, että Hakaniemen alueella on valmistunut ja käynnissä merkittäviä yksittäisiä ja alueellisia kehittämishankkeita, joiden yhteisvaikutuksia käytännössä mahdotonta eritellä pelkästä uudesta pikaraitiotielinjauksesta. On kuitenkin selvää, että Hakaniemen merkitys joukkoliikenteen vaihtopaikkana kasvaa Kruunusillat-yhteyden ja keskustan kautta Jätkäsaareen kulkevan suoran linjan myötä. Uuden linjan tuoma asukas- ja työntekijäpotentiaali saattaa hyödyntää Hakaniemen alueen yrityksiä, kun alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee. Entistä useampi asukas saavuttaa Hakaniemen nykyistä lyhyemmässä ajassa, jolloin Hakaniemen sijainti myös työpaikka-alueena saattaa muuttua houkuttelevammaksi. Iso vaikutus on tilapäiseksi suunnitellun pääte pysäkin muuttuminen läpiajettavaksi. Tämä mahdollistaa suorat yhteydet Hakaniemeen myös Kalasatamasta.

Kluuvi

Kluuvin ja erityisesti Kaivokadun ympäristö ja vaikutusalue on liike-elämän ja yritystoiminnan näkökulmasta erityinen alue sekä liiketoiminnan volyymin että alueen liikenteellisen sijainnin vuoksi, ja on ydinkeskustan merkittävin sisääntulopiste joukkoliikenteen matkustajille. Alue on lisäksi keskeinen liikkumisen solmukohta, jossa eri kulkumuodot risteävät. Merkittävimmät kaikkia liikennemuotoja koskevat liikenteelliset muutokset tulevat kohdistumaan tälle alueelle. Kluuvin alueella on noin 38 000 työpaikkaa.

Vaikutukset

Rautatieaseman (Kaivokatu) ympäristöstä on toteutettu erillinen työnaikaisten yritysvaikutusten arviointi (Kaivokadun alueen työnaikaisten yritysvaikutusten arviointi 2021). Työaikaisista yritysvaikutuksista merkittävimmät ja pitkäkestoisimmat kohdistuvat juuri tälle alueelle. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti yritysten asiakasvirtoihin sekä näkyvyyteen, liiketoimintapotentiaaliin ja tätä kautta myös yritysten toimintaedellytyksiin alueella.

Pikaraitiotiehankkeella on sen valmistuttua merkittävät positiiviset vaikutukset saavutettavuuteen läti-Helsingin ja keskustan sekä itäisen kantakaupungin ja keskustan välillä. Erityisesti Laajasalon ja keskustan välinen matkustus sujuvoituu, kun matkat muuttuvat vaihdottomiksi. Joukkoliikenteen liikenne-ennusteen mukaan suurin osa pikaraitiolinjan matkustajista vaihtuu Kaivokadulla, kun taas kaupunkiraitiolinjoilla suurempi osuus matkoista kulkee Kaivokadun pysäkin läpi. Kaivokadun läpi liikennöitäessä yli puolet matkustajista vaihtuu Rautatieaseman pysäkillä. Hankevaihtoehdon liikenne-ennusteessa pysäkin vuorokausikohtainen nousijamäärä on 26 960. Määrä on yhtä suuri kuin Rautatientorin metroaseman vuorokausikohtainen nousijamäärä, joka oli vuonna 2023 26 600. Kaivokadun pysäkin arvioidusta nousijamäärästä lähes puolet, eli 11 070 toteutuu pikaraitiolinjalla 12 ja loput 15 890 kaupunkiraitiolinjoilla. Kaivokadun läpi liikennöitäessä yli puolet pikaraitiolinjan matkustajista vaihtuu Kaivokadun pysäkillä ja päivittäinen käyttäjämäärä tällä pysäkillä olisi arvioiden mukaan vuonna 2040 yli 50 000.

Hakaniemi-Länsisatama- pikaraitiotien yleissuunnitelmissa varaudutaan sekä joukkoliikennekatuun että läpiajokatuun. Hankevaihtoehdon raitioliikenteen mahdollistaminen aiheuttaa muutoksia Kaivokadun liikennejärjestelyihin. Liikenteen simulointitarkastelun perusteella voidaan todeta, että hankevaihtoehdon raitioliikennettä ei ole mahdollista toteuttaa ilman neljän laiturin raitiopysäkkiä Kaivokadulla, jolloin hankevaihtoehdon toteuttaminen edellyttää Kaivokadun ajokaistojen vähentämistä nykyisestä. Keskustan saavutettavuus autoilla heikkenee jonkin verran Kaivokadun kaistamäärän vähentyessä ja Kaisaniemenkadun, Unioninkadun ja Liisankadun liittymäjärjestelyjen seurauksena, tilanteessa, jossa Kaivokadulta poistetaan toiset läpiajavat kaistat.

Kamppi ja Ruoholahti

Kamppi on tiivistä keskusta-alueita, jossa on huomattava määrä erilaista yritystoimintaa ja eniten työpaikkoja verrattuna tarkasteltavan reitin muihin alueisiin, yhteensä noin 40 000. Kamppi on keskeinen asiaintuntijavaltaisten toimistotyöpaikkojen alue. Kampin alue on myös vetovoimainen kaupan ja kulttuurin keskus. Kampin alueelle sijoittuu kaksi kauppakeskusta, Kampin keskus ja Forum. Tämän lisäksi alueella on runsaasti kivijalkakauppaa Fredrikinkadulla ja sen sivukaduilla. Kampin Narinkkatorilla järjestetään usein tapahtumia. Lisäksi alueella sijaitsee useita kulttuurikohteita, kuten Amos Rexin taidemuseo, Luonnontieteellinen museo, HAM ja Taidehalli, jotka itsessään ovat suuria vetovoimatekijöitä alueella.

Kamppiin on rakenteilla suuri terveys- ja hyvinvointikeskus, Marian sairaalan alueelle on suunnitteilla tiloja toimistoille, majoitukseen, ravintoloille, tapahtumille ja palveluille. Kaartin Lasaretin kortteliin on suunnitteilla myös täydennys- ja uudisrakentamista Hietalahdenkadun ja Abrahaminkadun varsille. Alustavissa suunnitelmissa tarkoitetaan rakentaa tilaa toimistoille, ravintoloille, kahviloille, päivittäistavara- ja opetus- sekä kasvatustoiminnalle. Maan alle on suunnitteilla pysäköintitiloja Hietalahden alueen tarpeisiin.

Vaikutukset

Kampin alueelle on suunnitteilla muutoksia pysäkkien paikoissa ja tämä taas vaikuttaa sekä poistuvien että uusien pysäkkien vieressä oleviin yrityksiin muun muassa muuttaen erityisesti mikroaavutettavuutta ja vaikuttaen huollon toimintaedellytyksiin. Yleissuunnitelmassa esitetään nykyisten Simonkadun ja Kampintorin pysäkkien poistamista ja uutta pysäkkiä Urho Kekkosen kadun osuudelle. Tällä on vaikutuksia alueella toimiviin kivijalkayrittäjiin, kauppakeskukseen, hotelleihin sekä ravintoloihin. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota erityisesti huollon toimivuuteen mahdollisten pysäkkisiirtojen yhteydessä. Suurimmat hyödyt Kampin alueella saavutetaan kapasiteetin ja pysäkkien vähentyessä myös sujuvuuden kasvun myötä.

Uusi pikaraitiotielinja parantaa osaltaan Kampin terveys- ja hyvinvointikeskuksen saavutettavuutta, jos sen pysäkki siirtyy Urho Kekkosen kadulle. Oletettavasti merkittävä osa keskuksen asiakkaista käyttää myös metroa. Maria entisen sairaalan alueella hyödyt eivät ole niin selkeät, vaikka lopullisesta suunnitteluratkaisusta riippuen pysäkki siirtyisikin hieman lähemmäs aluetta ja

parantaisi tilannetta ja joukkoliikenteen saavutettavuutta nykyisestä. Ruoholahden alueen pysäkkien mahdollinen yhdistäminen vaikuttaa alueen saavutettavuuteen. Nykyinen Länsilinkin pysäkki on hyvin saavutettavissa sekä Ruoholahden että Hietalahden alueelta. Jos pysäkki siirretään Ruoholahdenkadun puolelle, huonontaa se tämän pikaraitiotien ja muiden raitiotielinjojen osalta molempien alueiden, mutta erityisesti Hietalahden saavutettavuutta.

Jätkäsaari

Jätkäsaari on suuri uudehko merellinen kaupunginosa. Tiivis rakentaminen, suojaisat umpikorttelit, kivijalkaliikkeet ja ratikat tuovat Jätkäsaareen kantakaupungin ilmeen. Jätkäsaarella on tutkituilta alueilta vähiten työpaikkoja, noin 1 900. Uusia työpaikkoja alueelle on tulossa arviolta yhteensä noin 4 000. Länsisatama on yksi Helsingin tärkeistä satamista, jonne satamatoimintoja keskitetään uudelleenjärjestelyn periaatteiden mukaisesti. Jo nyt alueelle saapuu paljon matkailijoita ja sujuvat joukkoliikenneyhteydet satamaan ja satamasta ovat tärkeitä.

Vaikutukset

Uusi pikaraitiotielinjaus tarjoaa suoran yhteyden itäisen kantakaupungin, Itä-Helsingin ja Jätkäsaaren välillä. Merkittävä osa matkoista on liikenne-ennusteiden perusteella kuitenkin Laajasalon ja keskustan välistä tai Kalasataman ja keskustan välistä vaihdotonta matkustusta. Pieni osa keskustan itäpuolelta tulevista matkoista ulottuu Jätkäsaareen asti. Länsisataman alueella keskeistä onkin terminaaliyhteyden ja paikallisen palvelun erottaminen. Länsisataman raitioliikenteen kapasiteetti kasvaa kaluston kasvaessa kaupunkiraitiovaunuista pikaraitiovaunuihin, jotka vastaavat paremmin laivaliikenteen kysyntäpiikkeihin. Tällä on myönteisiä vaikutuksia sekä asukkaiden että sataman toiminnan ja laivaliikenteen matkustajien näkökulmasta.