



KAIVOKADUN ALUEEN TYÖNAIKAISTEN YRITYSVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

RAPORTTI 14.4.2021

ESIPUHE

Kaivokadun alue on tulevina vuosina muutosten edessä ja alueella käynnistyy useampia hankkeita ja työmaita. Yksi vaikutuksiltaan merkittävimmistä työmaista on Kruunusillat-hankkeen osana toteutettavan Kruunuratikan työmaa, jonka päätepysäkin rakentamisesta muodostuu työmaa Kaivokadulle, Rautatieaseman pääoven ja Citycenterin väliselle alueelle. Hanke vaikuttaa erityisesti rakentamisen aikana Helsingin keskustan asiointivirtoihin sekä yritysten toimintaedellytyksiin. Alustavissa arvioissa on esitetty, että Kaivokadulla, rautatieaseman ja Makkaratalon välissä, rakentamisesta aiheutuvat tilapäisjärjestelyt vaikuttaisivat alueella liikkumiseen noin 2-3 vuoden ajan, jolloin alueella liikkumiseen kohdistuu tilapäisjärjestelyjä sekä muita työmaasta aiheutuvia häiriötekijöitä alueen käyttäjille ja alueella liikkujille.

Työn tavoitteena on arvioida erityisesti **rakentamisen aikaiset yritysvaikutukset**. Työssä tehdään tarvittavat lähtökohtatarkastelut. Varsinaisessa vaikutusarvioinnissa noudatetaan Helsingin kaupungin yritysvaikutusten arviointimallia (YRVA). Työn keskeisenä tavoitteena on tunnistaa erilaisia ratkaisuja, joiden avulla tilapäisjärjestelyistä aiheutuvia negatiivisia vaikutuksia voidaan lieventää.

Kaupunkistrategiansa mukaisesti Helsinki haluaa olla maailman toimivin kaupunki, jonka vetovoimainen ja toimiva keskusta on kaupungin käyntikortti ja toisaalta myös elinehto. Keskustan elinvoimaisuutta halutaan kehittää yhteistyössä alueen elinkeinoelämän toimijoiden kanssa. Kaivokadun ympäristö on liikenteellisesti ja liike-elämän näkökulmasta yksi koko maan tärkeimmistä ja tämän seurauksena työmaajärjestelyjen näkökulmasta yksi haastavimmista sijainneista. Kaivokadulla tapahtuva pitkäkestoinen rakentamishanke asettaa kaupunkistrategian tavoitteen todelliseen koetukseen, mutta tarjoaa samalla myös mahdollisuuden toteuttaa kansallisella ja kansainväliselläkin tasolla malliesimerkin uusista ja innovatiivista ratkaisuisista, millä haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää.

Yritysvaikutusten arvioinnin on laatinut Ramboll Finland Oy:ssä Eero Salminen ja Aino Ropponen. Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet Reetta Putkonen (pj.), Jukka Rusila, Kirsi Rantama, Minna Maartola, Sirpa Kallio, Niko Setälä, Marko Jäntti ja Ville Alajoki.



AVAINHAVAINNOT

Kaivokadun ympäristö ja vaikutusalue on liike-elämän ja yritystoiminnan näkökulmasta erityinen alue sekä liiketoiminnan volyymin että alueen liikenteellisen sijainnin vuoksi. Helsingin ydinkeskustassa pelkästään kaupan ja palveluiden liikevaihto on arviolta 1,4 miljardia euroa; suuresta volyyymista johtuen suhteellisesti pienetkin häiriötekijät aiheuttavat absoluuttisesti liikevaihtona, työpaikkamäärinä tai yritysten lukumäärinä mitattuna suuria vaikutuksia. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti yritysten asiakasvirtoihin sekä näkyvyyteen, liiketoimintapotentiaaliin ja tätä kautta myös toimintaedellytyksiin alueella.

Kaivokadun alue on myös paikka, josta varsin usein astutaan sisään Helsingin keskustaan, varsinkin joukkoliikenteellä keskustaan saapuessa. Monille matkailijoille tämä on myös ensimmäinen kosketus keskustaympäristöön ja näin ollen myös ensivaikutelman antaja. Kaivokadun merkitys on näin ollen toiminnallisen ympäristön lisäksi hyvin vahvasti imagoon ja Helsingin brändiin liittyvä.

Työmaa-ajalla on suoria ja epäsuoria vaikutuksia yrityselämään. Suorat vaikutukset syntyvät työmaan aiheuttamista liikkumisen tilapäisjärjestelyistä, muuttuvista asiakasvirroista, työmaan vaikutuksista kaupunkiympäristön miellyttävyyteen sekä yritysten näkyvyyteen. Epäsuorat vaikutukset taas syntyvät heijastusvaikutuksina esim. liikenteeseen ja logistiikkaan, alueella työssäkäyvien työhyvinvointiin sekä toisaalta myös pitkäaikaisempina vaikutuksina ihmisten mahdollisesti muuttuvan asiointikäyttäytymisen seurauksena.

Kaivokadun alueella korostuvat kaikki liikkumismuodot, mutta erityisen keskeinen alue on joukkoliikenteen (rautatieasema, metroasema, raitiotiepysäkit sekä Rautatien ja Elielinaukion bussiterminaalit) ja kävelyn näkökulmasta; Kaivokadun ympäristö on keskustan vilkkaat joukkoliikenteen

solmukohta ja alueen kävelijävirrat ovat keskustan suurimpia. Helsingin ydinkeskustaan tulevista noin ¾ saapuu alueelle joukkoliikenteellä ja heistä merkittävälle osalle rautatieaseman ympäristö on kohta, jossa liikkumismuoto vaihtuu kävelyksi, kun siirrytään syvemmälle keskustaan työssäkäynnin, asioinnin tai muun syyn vuoksi.

Elinkeinoelämän ja yritysten näkökulmasta työmaa aiheuttaa vaikutuksia liiketoiminnan operointiin (logistiikka, huolto, työvoima) sekä erityisesti asiakas- ja imago vaikutusten seurauksena epävarmuutta työmaa-aikaisista ja sen jälkeisistä tulovirroista. Vaikutukset kohdistuvat erityyppisiin yrityksiin eri tavoin. Voimakkaimmat vaikutukset syntyvät yrityksille, joiden myynti on vahvasti kiinni sijainnista, asiakasvirroista ja näkyvyydestä (kaupat, palvelut, matkailutoimijat). Näitä yritysten rooli Kaivokadun lähiympäristössä ja vaikutusalueella on lukumäärällisesti ja myynnillä mitattuna merkittävä. Tämän vuoksi **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**; mitä lyhyempi aika on, mitä kiinteämpiä (ja laadultaan parempia) tilapäisjärjestelyt ovat ja mitä varmempia haitan kestosta voidaan olla, sen parempi.

Edellä mainituista seikoista johtuen Kaivokadun ympäristössä tehtävät työmaa-aikaiset järjestelyt ovat erityisen kriittisiä; miten ja millä toimenpiteillä työmaa-aikaisia negatiivisia yritysvaikutuksia voidaan minimoida. Alueen kokonaismerkityksen vuoksi on pyrittävä katsomaan työmaajärjestelyjä uudesta näkökulmasta sekä tavoittelemaan myös innovatiivisia ja uusia ratkaisuja, joilla on aidosti lieventävää vaikutusta yrityksiin ja koko Helsingin keskustan imagoon kohdistuviin negatiivisiin vaikutuksiin.

SISÄLTÖ

- 1. JOHDANTO**
- 2. TAUSTA YRITYSVAIKUTUKSIIN**
- 3. KAIVOKADUN ALUETARKASTELU**
- 4. HANKKEEN KUVAUS**
- 5. YRITYSVAIKUTUSTEN ARVIOINTI**
- 6. SUOSITUKSET**

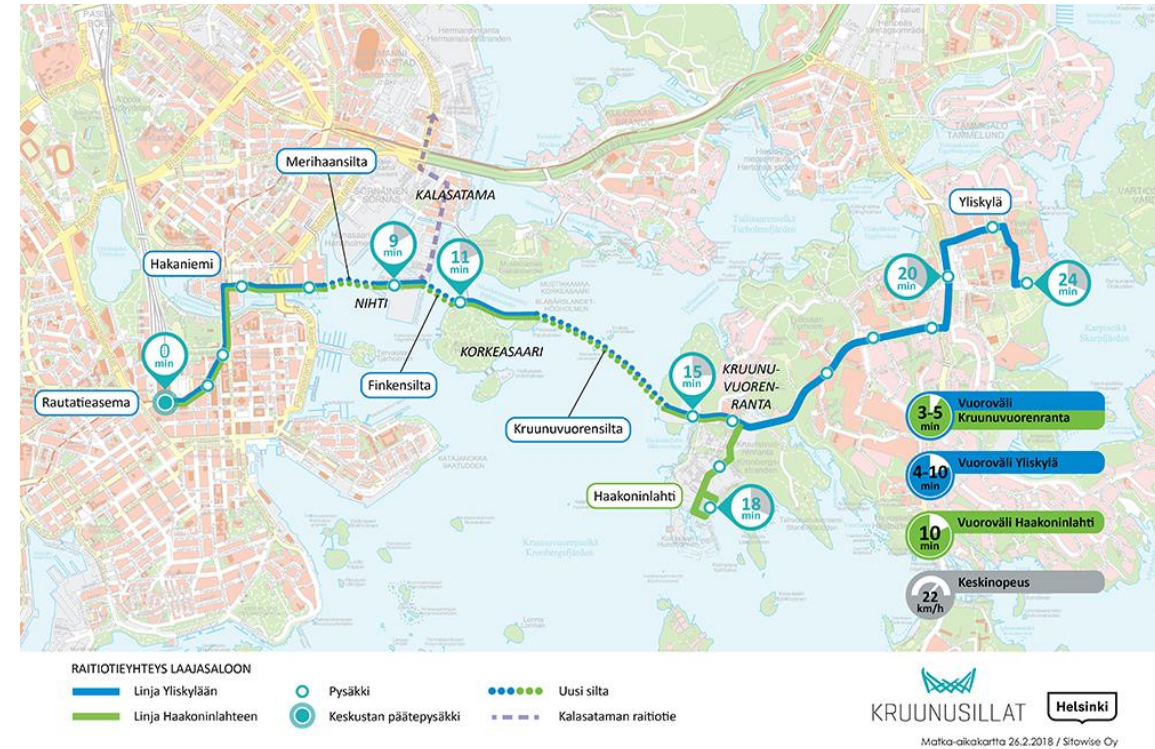
KRUUNUSILLAT-RAITIOTIE KAIVOKADUN KOHDALLA

Kruunusillat-raitiotie yhdistää 10 kilometrin raitiotieyhteydellä Laajasalon, Korkeasaaren ja Kalasataman keskustaan. Samalla se luo uuden merellisen reitin myös pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Helsingin kaupunginvaltuusto teki rakentamispäätöksen hankkeesta elokuussa 2016.

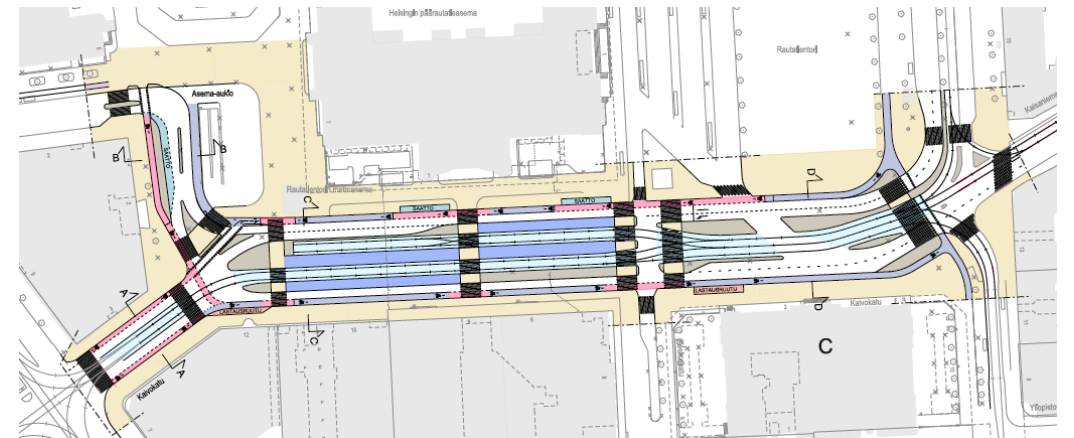
Hankkeen näkyvimmit osat ovat kolme uutta siltaa: Kruunuvuorensilta, Finkensilta ja Merihaansilta. Rakentaminen alkaa arviolta vuonna 2021. Tämän hetken tavoite yhteyden valmistumiselle on vuonna 2026, mutta aikataulu tarkentuu vuonna 2021.

Tässä työssä tarkasteltava Kaivokadun alue ulottuu Postikadulta Mikonkadulle. Alueelle rakennetaan sekä raitiotielinjaa, että Kruunuratikan päätepysäkki. Kaivokadun kohdalla työmaa-aika kestää tämänhetkisen (12/2020) arvion mukaan noin kaksi vuotta.

Kruunuratikan työmaan rinnalla Kaivokadun ympäristössä tehdään myös muita infran ja kiinteistöjen kunnostustoimenpiteitä.



Raitiotieyhteys Laajasaloon (Lähde: Kruunusillat-allianssi)



Kaivokadun muutosalue (tämän työn tarkastelualue)

HELSINGIN KAUPUNGIN YRITYSVAIKUTUSTEN ARIOINTIMALLI (YRVA)

Helsingin kaupunginhallitus päätti 30.5.2016, että yritysvaikutusten arviointi otetaan osaksi valmistelu- ja päätöksentekoprosessia vuonna 2015 toteutetun kokeilun aikana kehitetyn mallin mukaisesti kokeiluun osallistuneissa kaupunkisuunnitteluvirastossa, kiinteistövirastossa ja rakennusvirastossa sekä vaihteittain ja mallia edelleen kehittämällä niissä virastoissa, joiden toiminnalla on yrityksille tai yritysten toimintaedellytyksille merkittävä vaikutus.

Helsingin kaupungin toimintatavan mukaan yritysvaikutusten arviointi tehdään kehittämistoimenpiteiden ja suunnitelmien yhteydessä, jotka kohdistuvat suoraan joihinkin yrityksiin tai alueille tai rakennuksiin, joissa toimii useita yrityksiä. Kaivokadun kohdalla vaikutukset ovat merkittäviä, sillä järjestelyillä vaikutetaan laajasti eri liikkumismuotojen sujuvuuteen, asiakasvirtoihin, ihmisten asiointikäyttäytymiseen sekä keskustan kokonaisimagoon ja –vetovoimaan alueella, joka on yksi keskustan merkittävimpiä yrityskeskittymiä.

Yritysvaikutusten arvioinnin tavoitteena on Helsingin kaupungin näkökulmasta tuoda lisäarvoa valmisteluun ja päätöksentekoon sekä tuoda yritys näkökulma mukaan valmisteluun jo varhaisessa vaiheessa, jolloin arvioinnilla voidaan vaikuttaa valmistelussa olevan asian sisältöön. Arvioinnin tarkoituksena on auttaa sovittamaan yhteen erilaisia intressejä.

YRVA-mallia käytetään tässä selvityksessä vaikutusten arvioinnin viitekehyksenä. YRVA-mallin runko ja käsiteltävät kysymykset on kuvattu seuraavalla sivulla.

Lähde: <https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2015-001570/>



HELSINGIN KAUPUNGIN YRITYSVAIKUTUSTEN ARIOINTIMALLI (YRVA)

Helsingin kaupungin laatima YRVA-malli koostuu seuraavista arvioitavista kokonaisuuksista sekä näitä tarkentavista kysymyksenasetteluista:

• MITEN LAAJOISTA VAIKUTUKSISTA ON KYSYMYS?

- Montaako yritystä asia / päätös koskee?
 - Millaisia yrityksiä päätös erityisesti koskettaa?
 - Koskeeko päätös kokonaista "yritysekosysteemiä"?
 - Millaist suuruusluokkaa po. Yritysten liikevaihto on arviolta yhteensä?
- Montako työpaikkaa on kyseessä?
 - Onko kyseessä korkea erityisosaamista edellyttävät työpaikat?
- Millaisia seurausvaikutuksia asialla / päätöksellä voi olla?

• MIHIN ASIOIHIN ASIAN / PÄÄTÖKSEN VAIKUTUKSET YRITYKSESSÄ / YRITYKSISSÄ KOHDENTUVAT?

- Mitä vaikutuksia päätöksellä on?
 - Henkilöstöön?
 - Asiakkaisiin?
 - Saavutettavuuteen (työntekijät / asiakkaat / logistiikka / pysäköinti)?
 - Toimitiloihin?
 - Kilpailutilanteeseen?
 - Näkyvyyteen?
- Syntykö asiasta / päätöksestä yritykselle / yrityksille kustannuksia mukaan lukien mahdolliset tulojen menetykset?
- Voiko asia / päätös vaikuttaa yrityksen / yritysten brändiin? Miten?

• MITEN VAIKUTUKSET AJOITTUVAT

- Onko asian / päätöksen vaikutukset yrityksille / yritysten toimintaedellytyksiin
 - Pysyviä?
 - Väliaikaisia?
 - Ajanjaksosta riippuen vaihtelevia?

• MILLAISIA VÄLILLISIÄ VAIKUTUKSIA ASIALLA / PÄÄTÖKSELLÄ VOI OLLA?

- Voiko asialla / päätöksellä olla
 - Vaikutuksia yritysilmastoon alueella / kaupungissa
 - Kokonaiseen yritysverkostoon tai toimialaan?
 - Ennalta arvaamattomia kerrannaisvaikutuksia?
- Miten päätös voi vaikuttaa yritystoimintaan tulevaisuudessa?

• MITÄ MITA MAHDOLLISIA VAIKUTUKSIA ASIALLA / PÄÄTÖKSELLÄ VOI OLLA?

- Onko päätöksellä vaikutuksia tarjonnan monipuolistumiseen
 - Asukkaiden näkökulmasta?
 - Muiden yritysten näkökulmasta?
 - Kaupungin näkökulmasta?
 - Matkailijoiden näkökulmasta?

• VAIKUTUKSIIN REAGOIMINEN

- Mitä myönteisiä vaikutuksia asialla / päätöksellä on olemassa oleville yrityksille / yritysten toimintaedellytyksille?
 - Miten positiivisia vaikutuksia voitaisiin vahvistaa?
- Mitä kielteisiä vaikutuksia päätöksellä on olemassa oleville yrityksille / yritysten toimintaedellytyksille?
 - Miten negatiivisia vaikutuksia voitaisiin lieventää tai poistaa?

SISÄLTÖ

1. JOHDANTO
2. TAUSTA YRITYSVAIKUTUKSIIN
3. KAIVOKADUN ALUETARKASTELU
4. HANKKEEN KUVAUS
5. YRITYSVAIKUTUSTEN ARVIOINTI
6. SUOSITUKSET

Luvussa kuvataan arvionnin viitekehys ja tausta – mistä tekijöistä yritysvaikutukset muodostuvat yleisellä tasolla eri toimialojen näkökulmasta?

YRITYSTEN SJOITTUMISKRITEERIT MAKROTASOLLA

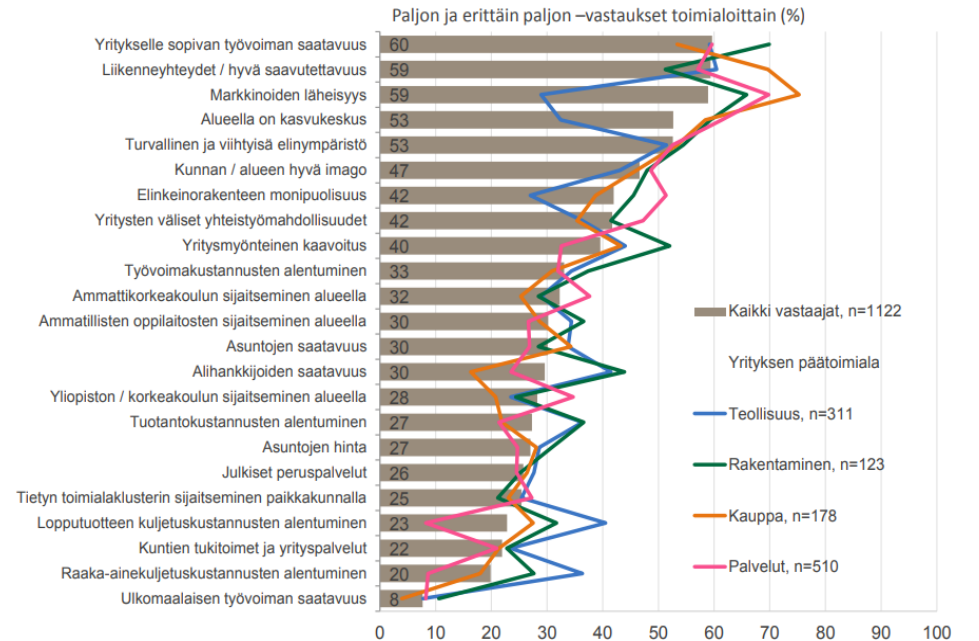
Koska tämän selvityksen tavoitteena on arvioida hankkeen alueen yrityksiin kohdistuvia vaikutuksia, on arvioinnin viitekehyksenä oltava erityisesti liikkumiseen ja sijaintiin liittyvät tekijät. Viitekehykseksi esitetty erityisesti yritysten sijaintipaikkavalintaan liittyviä kriteereitä ja niiden painotuksia sekä erilliskysymyksenä saavutettavuuden näkökulma. Näihin tekijöihin peilaten voidaan arvioida hankkeen aiheuttamia elinkeino- ja yritysvaikutuksia.

Makrotasolla yritysten toimintaympäristö ja siinä tapahtuvat muutokset vaikuttavat ratkaisevasti yritysten kilpailukykyyn ja sitä kautta yritysten sijoittumispäätöksiin. Suomalaiset yritykset hakeutuvat mieluiten hyvien liikenneyhteyksien ja hyvän saavutettavuuden alueille sekä osaavan työvoiman läheisyyteen. Yli puolet yrityksistä valitsee sijaintipaikkansa näiden tekijöiden perusteella. Keskuskauppakamarin vuonna 2016 tekemän valtakunnallisen yritys-kyselyyn pohjautuvan selvityksen mukaan yritysten alueelliseen sijoittumiseen ja toimintaedellytyksiin vaikuttavat viisi tärkeintä tekijää olivat:

1. Sopivan työvoiman saatavuus
2. Liikenneyhteydet
3. Markkinoiden läheisyys
4. Alueella on kasvukeskus
5. Turvallinen ja viihtyisä elinympäristö

Lähes 60 % selvitykseen vastanneista noin 1 100 yrityksestä arvioi, että liikenneyhteydet vaikuttavat yrityksen sijaintiin ja toimintaedellytyksiin paljon tai erittäin paljon. Vain yhdeksän prosenttia yrityksistä ei pidä liikenneyhteyksiä lainkaan tärkeinä sijainnin tai toimintaedellytysten kannalta.

Kuinka paljon seuraavat tekijät vaikuttivat/vaikuttavat yrityksenne sijaintiin ja toimintaedellytyksiin alueella (Suomessa)?



n=kaikki vastaajat

Yrityksen sijaintipaikkaan ja toimintaedellytyksiin vaikuttavat tekijät toimialoittain (Keskuskauppakamari 2016, Alueiden kilpailukyky)

YRITYSTEN SIJOITTUMISKRITEERIT MIKROTASOLLA

Kaivokadun ympäristö on keskeinen kaupan ja palveluiden keskittymä, jonka sijaintikriteereissä korostuvat tyypillisesti **mikrosijaintiin** liittyvät tekijät. Sijaintitekijät näyttävät useiden eri teemojen kautta, joita on esitelty seuraavassa taulukossa. Taulukossa on sinisellä korostettu tekijöitä, joihin Kaivokadun työmaa-ajalla on vaikutuksia.

Liikennejärjestelmän muutoksilla sekä näistä aiheutuville mahdollisilla uuden liikepaikan etsimiseen kohdistuvilla tarpeilla on vaikutuksia kaikkiin näistä ylätasen teemoista. Vaikutukset voivat näyttäytyä negatiivisina (saavutettavuuden heikkenemisestä aiheutuva tarve etsiä uusi liikepaikka) ja toisaalta myös positiivisina (uudet liiketoimintamahdollisuudet alueilla, joiden saavutettavuuspotentiaali kasvaa).

Hyvin monen muunkin toimialan sijaintipäätöksissä korostuvat samantyyppiset tekijät, tosin eri painotuksilla. **Toimistotyypisille** toimijoille keskeisiä tekijöitä ovat saavutettavuus, näkyvyys, alueen muu toimipaikkarakenne (esim. lounastarjonta) sekä muiden toimijoiden synnyttämät hyödyt toiminnalle (tukitoimialojen läheinen sijainti). Hyvin monelle toimijalle keskeistä on houkutella osaavia työntekijöitä, jolloin myös kaupunkiympäristön laadulla on suuri merkitys. **Matkailutoimijoille** (hotellit, liikenne) keskeistä on ympäristön laatu, saavutettavuus sekä lähellä sijaitsevat muut toiminnot.

Koska kaikkia toimialoja yhdistää saavutettavuuden suuri merkitys, on tätä teemaa syytä tarkastella tarkemmin. Seuraavalla sivulla on kuvattu saavutettavuuden eri ulottuvuuksia ja näihin vaikuttavia tekijöitä.

Sijaintitekijöiden tarkistuslista: mukaillen "Retail Marketing", Peter McGoldrick, 1990.

Ostovoima	Alueelle kohdistuva ostovoima ja sen kehitys tulevaisuudessa. Vaikuttavia tekijöitä esim. <ul style="list-style-type: none">• Väestö ja väestönkasvu, tiheys• Demografia, tulotaso, ostoskäyttäytyminen• Työpaikat ja työpaikkamäärän kasvu• Yhdyskuntarakenteen sekoittuneisuus• Ohikulkuliikenteen määrä• Kesäasukkaat• Matkailu
Saavutettavuus	Kohteen saavutettavuuteen (koettu ja fyysinen) sekä näkyvyyteen liittyvät tekijät asiakkaan, jakeluliikenteen sekä henkilöstön näkökulmasta. vaikuttavia tekijöitä esim. <ul style="list-style-type: none">• Tieverkosto ja liittymät• Ajonopeudet• Parkkipaikat• Jalankulku- ja pyöräverkosto, julkinen liikenne• Fyysiset etäisyydet suhteessa ostovoimaan• Liikkumisen sujuvuus• Kohteen näkyvyys suhteessa liikenne- ja liikkujavirtoihin• Logistiikan järjestämisen mahdollisuudet
Kilpailu	Alueella sijaitseva kilpaileva toiminta sekä mahdollinen synergia-/agglomeraatioetuja tuottava toiminta.
Kustannukset	Toiminnan kustannukset kyseisellä liikepaikalla. Huomioitavia tekijöitä mm. <ul style="list-style-type: none">• Investointitarve ja hankintahinta, rakentamiskustannukset• Vuokrataso ja -ehdot• Rakentamismääräykset ja lupa-asiat• Markkinointikustannukset• Liikepaikan vaihtokustannukset• Logistiikan järjestämisen kustannukset

SAAVUTETTAVUUDEN ULOTTUVUUDET

Saavutettavuuden käsite voidaan ymmärtää ja sitä voidaan mitata monin eri tavoin. Esimerkiksi fyysinen etäisyys myymälään on helposti mitattavissa ja ymmärrettävissä, mutta se ei yksinään kerro koko totuutta. Lyhytkin kävely lähimpään myymälään voidaan kokea vaivalloisemmaksi kuin usean kilometrin ajomatka johonkin toiseen myymälään. Tämä kuvaa osuvasti liikkuvien ja suhteellisen helposti liikkumaan kykenevien kuluttajien kokemaa saavutettavuutta.

Muut kuin edellä mainitut kuluttajat voivat kokea saavutettavuuden hyvinkin eri tavalla. Tähän ryhmään kuuluvat esimerkiksi heikkokuntoiset vanhukset tai liikuntarajoitteiset henkilöt). Tälle ryhmälle kulkutavan valinnan ohella ja jopa sijasta saavutettavuudessa voi olla kysymys myös asiointimahdollisuuksista. Tähän taas vaikuttavat mm. kauppamatkan pituus, palvelujen laatu, kulkuyhteydet ja -mahdollisuudet, käytettävissä olevat tulot ja myymälöiden hintataso.

Saavutettavuutta voidaan siis tarkastella sekä liikkumiseen perustuvana fyysisenä saavutettavuutena (etäisyytenä) että koettuna saavutettavuutena, joka kuvaa asiaa pelkkää etäisyyttä moniulotteisemmin. Koettu saavutettavuus voidaan määritellä vaivaksi, jonka kotitalous kokee asiointissaan. Jos asiointi aiheuttaa paljon vaivaa, on saavutettavuus huono, mikäli se aiheuttaa vähän vaivaa, on saavutettavuus hyvä. Seuraavassa kuvassa vaakalinja, kyky, kuvaa koettua saavutettavuutta, joka voi koostua esimerkiksi saapumiseen kuluvasta ajasta, älyllisestä ponnistelusta esimerkiksi rutiininomaisten reittien muutosten myötä. Mikäli koettu saavutettavuus on heikko, ei ihmisen suurikaan motivaatio välttämättä riitä paikalle saapumiseen. Mikäli saapumisesta taas tehdään helppoa niin fyysisen kuin koetunkin saapumisen kannalta, riittää paikalle tuloon vähäisempikin motivaatio.

	Määrittely	Vaikuttavia tekijöitä
Fyysinen saavutettavuus	Miten kaukana palvelut ovat? <i>Maantieteellinen etäisyys, myymälöiden aukioloajat, tie- ja katuverkko sekä liikkumismahdollisuudet</i>	<ul style="list-style-type: none">• Kaupan palveluverkon kattavuus• Asutuksen tiiveys• Jalankulkuverkoston kattavuus ja laatu
Koettu saavutettavuus	Miten palvelujen saavutettavuus koetaan? <i>Kulutustavat, tietotaito, elämäntilanne, tulotaso, kulutustarpeet ja hintataso, jalankulkuympäristön miellyttävyys ja virikkeisyys</i>	<ul style="list-style-type: none">• Monipuolisten palveluiden ja tarjonnan mahdollistaminen (kaavoitus)• Jalankulkuympäristön<ul style="list-style-type: none">• Turvallisuus• Esteettömyys• Viihtyisyys ja miellyttävyys• Monipuolisuus

MIKROSAAVUTETTAVUUDEN MERKITYS KAUPAN JA PALVELUIDEN NÄKÖKULMASTA

Etäisyys koetaan fyysisen välimatkan sekä psyykkisten, matka-aikaa hidastavien tai kulkemista haittaavien tekijöiden summana. Kaupallisessa keskustassa tämän kokonaisetäisyyden minimoiminen on ensiarvoisen tärkeää ja tämä on kokonaisuudessaan toimivan keskustan kriteeri. Seuraavaksi mainittavien mikrotekijöiden tarkoituksena on kuvata sitä, että asiakaskokemus ja alueen liiketoimintapotentiali voi olla kiinni hyvinkin pienistä asioista jo normaalissakin kaupunkiympäristössä – fyysisenä etäisyytenä mitattuna pieneltä tuntuva matka saattaa olla koetun saavutettavuuden näkökulmasta ratkaisevan heikko, millä puolestaan on kriittinen merkitys liikepaikan toimintaedellytysten näkökulmasta.

Vähittäiskaupan ja kaupallisten palveluiden kannalta kriittisen etäisyyden on todettu olevan vain noin 10–25 metriä. Tämä tarkoittaa sitä, että kauppojen välisen matkan ollessa yli 25 metriä muodostuu jo selvä este hakeutua seuraavaan, kaukaiseksi koettuun kohteeseen ja jatkaa näin kulkemista kaupunkirakenteessa. Kriittinen etäisyys ylittyy Suomessa useasti jo pelkästään kadun ylityksellä.

Epäviihtyisä kaupunkiympäristö ja erilaiset fyysiset esteet lisäävät myös etäisyyden tunnetta. Erityisen suuri merkitys tällä seikalla on, kun mietitään tietyn alueen soveltumista liiketoiminnalliseen käyttöön sekä sitä, mikä merkitys kokonaisetäisyyksillä on ihmisten ostokäyttäytymiseen ja mahdollisuuksiin hakeutua alueella sijaitsevien kaupallisten palveluiden. Kadulla oleva liian pitkä suljettu näyteikkunasarja tai passiivinen seinätila voi lisätä suurestikin tunne-etäisyyttä ja estää hakeutumisen edessäpäin oleviin liikkeisiin tai kohteisiin. Samanlainen haittatekijä on esimerkiksi työmaajärjestelyistä aiheutuvat epäviihtyisyystekijät.

Palveluiden sijoittuminen vertikaalisesti useaan kerrokseen pidentää etäisyyden tunnetta moninkertaisesti verrattuna etäisyyden muutoksiin horisontaalisella tasolla: yhden kerroksen nouseminen vastaa psyykkisesti jopa yli 100 metrin etäisyyttä katutasolla.

YRITYSVAIKUTUSTEN MUODOSTUMINEN

Työmaa-aikaiset järjestelyt ja muutokset vaikuttavat alueeseen yrityselämän näkökulmasta monilla eri tavoin. Muutokset voivat johtua joko fyysisistä muutoksista ympäristössä (liikkuminen, saavutettavuus) sekä kokemusten ja aistiärsykkeiden kautta (visuaalinen ilme, melu, saaste). Tyypillisesti vaikutukset peilautuvat juuri asiakaskokemuksen kautta – miten hyvänä asiointipaikkana alue nähdään ja miten sujuvaa asiointi on.

Asiakkaan näkökulmasta ongelmana on aiemmin yksinkertaisen asioinnin muuttuminen huomattavasti monimutkaisemmaksi. Muuttuneiden kulkuyhteyksien (kiertoreitit, sulkeutuneet sisänkäynnit, siirtyvät pysäkit, ahtaus ja ruuhkautuminen, esteettömyyden heikentyminen, turvattomuus) vuoksi aiemmin rutiininomainen liikkuminen vaatii nyt enemmän tarkkaavaisuutta ja poikkeaa totutusta, aiheuttaen usein enemmän älyllisiä ja fyysisiäkin ponnisteluja ja vieden mahdollisesti enemmän aikaa. Lisäksi negatiivinen uutisointi ja muiden jakamat kokemukset voivat vaikuttaa siihen, että asioidaan mieluummin muissa kohteissa vaikka suoraa vaikutusta nimenomaisen yksilön asiointiin työmaalla ei olisikaan – negatiiviset näkemykset skaalautuvat yksittäiseltä alueelta herkästi koko keskustan tasolle.

Asiakasta häiritsevät pöly ja melu, jotka heikentävät alueen viihtyvyyttä ja voivat kesäaikaan estää liikkeiden ovien pitämisen auki. Työmaa heikentää liikkeiden ja niiden näyteikkunoiden näkyvyyttä kadulle, mistä kärsivät etenkin ohikulkevaan asiakasvirtaan luottavat yritykset. Lisäksi vesi- ja sähkökatkot haittaavat erityisesti tiettyjen alojen liikkeitä, esim. kauneudenhoitoala ja ravintolapalvelut.

Lastauspaikkojen muutokset hankaloittavat liikkeiden rutiinitoimia. Lisäksi erityisesti tärinää aiheuttavat rakennustyöt voivat vahingoittaa viereisiä kiinteistöjä.

Useat samanaikaiset remontit alueella vähentävät myös asiakasvirtojen synergioista hyötyneiden liikkeiden asiakasmääriä. Yrittäjän aikajänne on väistämättä lyhyempi kuin kiinteistönomistajien tai kaupungin. Urakka-ajat ovat yrittäjien liikevaihdon näkökulmasta pitkiä, ja liian pitkään jatkunut taloudellinen rasite ajaa yrittäjän toisinaan muuttamaan paremmat edellytykset tarjoavalle alueelle tai lopettamaan toiminnan kokonaan. Vaikka lopettamisen syyksi ei aina voida osoittaa yksinään rakennustöistä aiheutuvaa häiriötä, on se usein osasyynä ennenaikaiselle lopettamiselle.

Lisäksi elinkeinoelämän näkökulmasta rakentamisen haittojen sietämiseen vaikuttaa huomattavasti se, kuinka hyvin hankkeen jälkeisen lopputuloksen uskotaan parantavan yrittämisen edellytyksiä alueella. Siksi on tärkeää perustella hankkeiden syitä, esitellä sen hyötyjä, ja tukea yrittäjiä toimintaympäristön muutoksessa. Lisäksi tiedonpuute johtaa usein tilanteeseen, jossa yrittäjä ei ole pystynyt varautumaan remontiin tarvittavin toimenpitein, liittyivät ne sitten resurssien lisäämiseen tai vähentämiseen, tai esimerkiksi liiketoimintakonseptin muutoksiin, omaan aktivoitumiseen ja markkinointiin. Käsiteltäviä aiheita voivat olla esimerkiksi eri kulkumuotojen edellytysten muutoksien vaikutus asiakasvirtoihin sekä uuden keskustaympäristön vaikutus alueen elinvoimaisuuteen.

MISTÄ VAIKUTUKSET SYNTYVÄT?



KEHITYSTRENDIT

Yritysten ja toimialojen toimintaympäristö on jatkuvassa muutoksessa, mikä tulee huomioida yritysvaikutuksia ja niiden merkitystä arvioitaessa. Viime vuosien aikana on keskusteltu hyvin paljon keskustojen elävyydestä, kun kuluttajien ostovoimasta ja ajasta kilpailevat toisaalta keskustan ulkopuoliset kauppakeskukset (esim. Tripla ja Redi) sekä toisaalta yhä enenevässä määrin myös nettikauppa. Helsingin keskustassa on kiinnitetty erityisesti huomiota Stockmannin tavaratalon vaikeuksiin sekä Aleksanterinkadun liiketiloissa viime vuosina tapahtuneisiin muutoksiin. Helsingin ydinkeskustan liiketiloissa on jonkin verran vaihtuvuutta vuosittain, mutta tilojen käyttöasteet ovat edelleen varsin korkeat. Kaupan rakennemuutokset näkyvät erityisesti isojen toimijoiden kohdalla.

Verkkokaupan kasvu ja kuluttajakäyttäytymisen muutos on muokannut vilkkaimpien kauppakatuja ja kauppakeskusten tarjontaa viime vuosina. Voimakkaimmin murros näkyy muodin ja asusteiden kaupassa, jossa verkkokaupan vaikutus on suurin: useita perinteikkäitä liikkeitä on suljettu keskeisilläkin paikoilla, ja ketjuliikkeiden käyttämän tilan määrä pienenee, kun fyysisten myymälöiden osuus kokonaisyhteistyöstä laskee. Yhä suurempi osuus liiketiloista on erilaisten palvelujen käytössä. Etenkin kahviloiden ja ravintoloiden tarjonta on kasvanut voimakkaasti kauppakeskuksissa ja muilla hyvillä liikepaikoilla.

Korona-pandemia on entisestään voimistanut huolta keskustojen tulevaisuudesta ei pelkästään kaupan vaan myös työnteon paikkoina; mikäli työskentely tapahtuu entistä laajamittaisemmin etätyönä, on tällä väistämättä vaikutusta toimistokiinteistöjen tulevaisuuteen ja toisaalta esim. keskustan kaupallisten palveluiden (mm. lounasravintolat) kysyntään.



Suomen pääkatu surkastuu

Helsingin ja koko Suomen historiallisesti merkittävimmällä arvorakennusten ja liike-elämän Aleksanterinkadulla monet kauppalikkeet ovat vaikeuksissa tai lopettaneet. Himmenevätkö ikuisen joulun valot lopullisesti?



Kaupunki | Kaupunkisuunnittelu

Helsingin keskusta kitui jo valmiiksi, ja sitten tuli korona – HS kysyi päättäjiltä, miten Aleksanterinkatu herätetään taas henkiin

Helsingin ydinkeskustan näivettymisestä on syytetty koronaa, verkkokaupan yleistymistä, kauppakeskuksia sekä edullisen parkkitilan puutetta. Mutta kuinka sinne saataisiin eloa?



<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000006589416.html>
<https://www.hs.fi/talous/art-2000006580433.html>
<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000006587746.html>

Talous | Osavuositarkastukset

Stockmann myi yhä tappiolla – myynnistä jo lähes kolmasosa oli verkkokauppa

Lindex teki voittoa, jonka tavaratalojen tappiot söivät.



Kaupun liitto: Lähes puolet kaupoista uhkaa kadota vuoteen 2030 mennessä

Kaupun liitto varoittaa ostoskeskusten muuttumisesta ulkomaisten ketjujen jakelukanaviksi.



SISÄLTÖ

1. JOHDANTO
2. TAUSTA YRITYSVAIKUTUKSIIN
3. KAIVOKADUN ALUETARKASTELU
4. HANKKEEN KUVAUS
5. YRITYSVAIKUTUSTEN ARVIOINTI
6. SUOSITUKSET

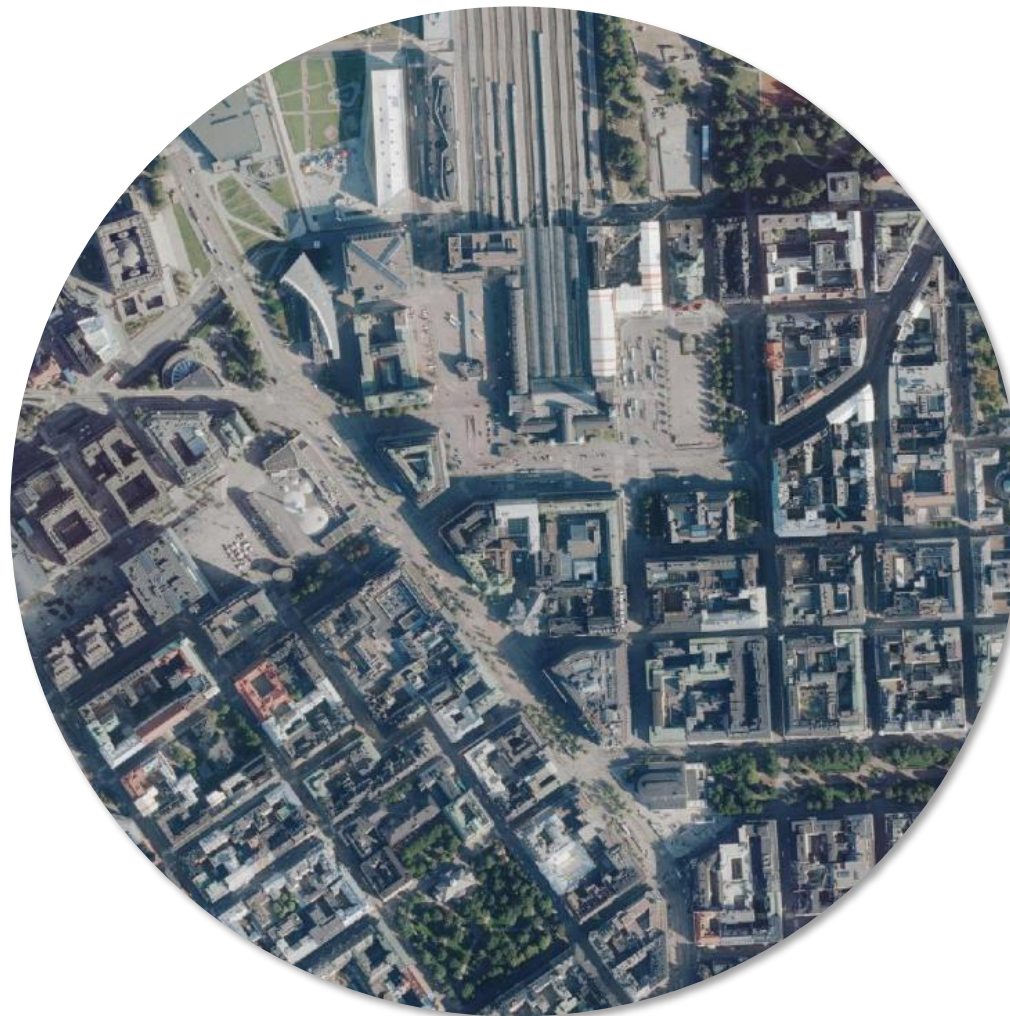
Luvussa kuvataan Kaivokadun alueen ja muun vaikutusalueen ominaispiirteitä elinkeinoelämän toimintaedellytysten näkökulmasta

KAIVOKADUN YMPÄRISTÖ OSANA HELSINGIN KESKUSTAA

Kaivokadun ympäristö muodostaa monella tavalla Helsingin ydinkeskustan yhden tärkeimmistä ja vilkkaimmista kokonaisuuksista. Kaivokadun ympäristön rooli ydinkeskustan sisään tulopisteenä joukkoliikennematkustajille, alueen vilkkaat liikkujamäärät eri kulkumuodoilla, alueen merkittävä kaupallinen tarjonta sekä monipuolinen työpaikka- ja toimialarakenne tekevät kohteesta erityisen haastavan työmaa-aikaisten järjestelyjen näkökulmasta. Kaivokatu on myös monelle matkailijalle ensikosketus Helsingin ydinkeskustaan mm. saavuttaessa lentoasemalta, minkä johdosta alueen merkitys Helsingin kokonaisimagon kannalta on keskeinen.

Kaivokadun ympäristön volyymit ovat täysin poikkeukselliset verrattuna lähes mihin tahansa muuhun alueeseen Suomessa. Tämän vuoksi hankkeella ja sen työmaa-aikaisten järjestelyjen toimivuudella on keskeinen merkitys – ei vain työmaa-aikana, vaan myös sen jälkeen. Kruunuratikan työmaa todella testaa, mikä on Helsingin kyky lunastaa lupauksensa olla *maailman toimivin kaupunki*

Seuraavilla sivuilla on tarkemmin kuvattu, mikä on alueen rooli yrityselämän, työpaikkojen, liikenteen ja liikkumisen sekä kiinteistöliiketoiminnan näkökulmasta.



YDINTARKASTELUALUEEN ANKKURITOIMINTOJA

Tarkastelualueelle sijoittuu useita merkittäviä toimintoja:

Helsingin rautatieasema on Suomen viikkain matkustamisen ja liikenteen solmukohta. Päivittäin aseman läpi kulkee noin 250 000 ihmistä (1). Rautatieaseman länsisiipi on aktiivinen kauppakäytävä ja itäsiipeen on valmistumassa hotelli.

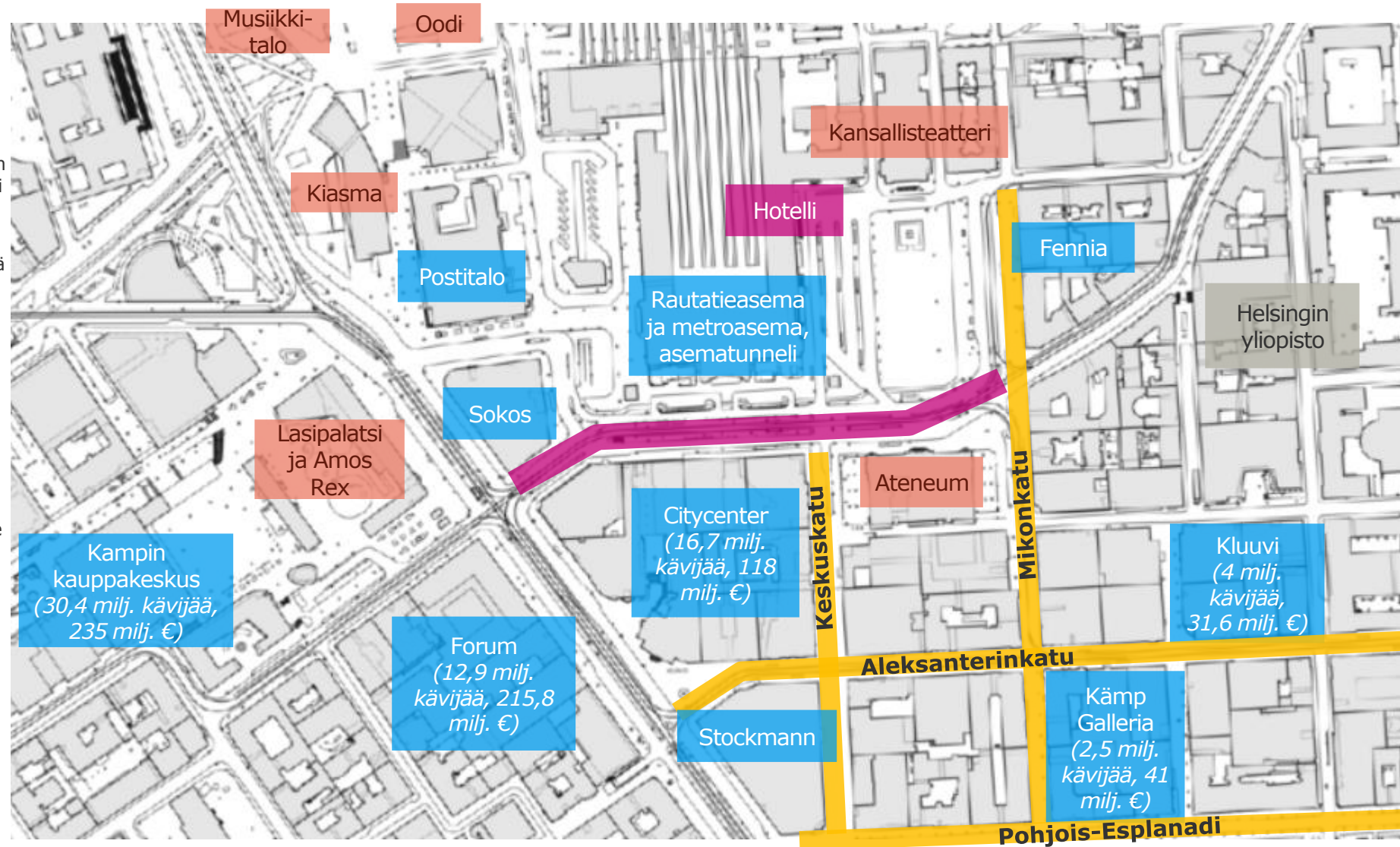
Rautatien metroasemalla on yhteensä noin 78 200 käyttäjää joka päivä (2). Rautatien metroasemalla on myös aktiivista kaupallista toimintaa.

Citycenter on kävijämääriltään (16,7 milj.) Suomen viidenneksi viikkain kauppakeskus. Kauppakeskuksessa on 70 liikettä ja sen myynti vuonna 2019 oli 118 miljoonaa euroa (3).

Stockmann ja Sokos ovat Suomen suurimpia tavarataloja. Stockmannin tavaratalossa (yli 50 000 neliometriä) vierailee vuosittain yli 15 miljoonaa kävijää (4).

Alueen eteläpuolta avautuu keskeinen liiketilavyöhyke: **Aleksanterinkatu** on yksi Suomen tärkeimmistä kaupan ja liike-elämän kaduista ja **Pohjois-Esplanadi** on tärkeä brändituotteiden ja -palveluiden keskittymä.

Alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee **kulttuurielämän** näkökulmasta tärkeitä kohteita (mm. Kansallisteatteri, Ateneum, Kiasma, Amos Rex, Oodi, Musiikkitalo).

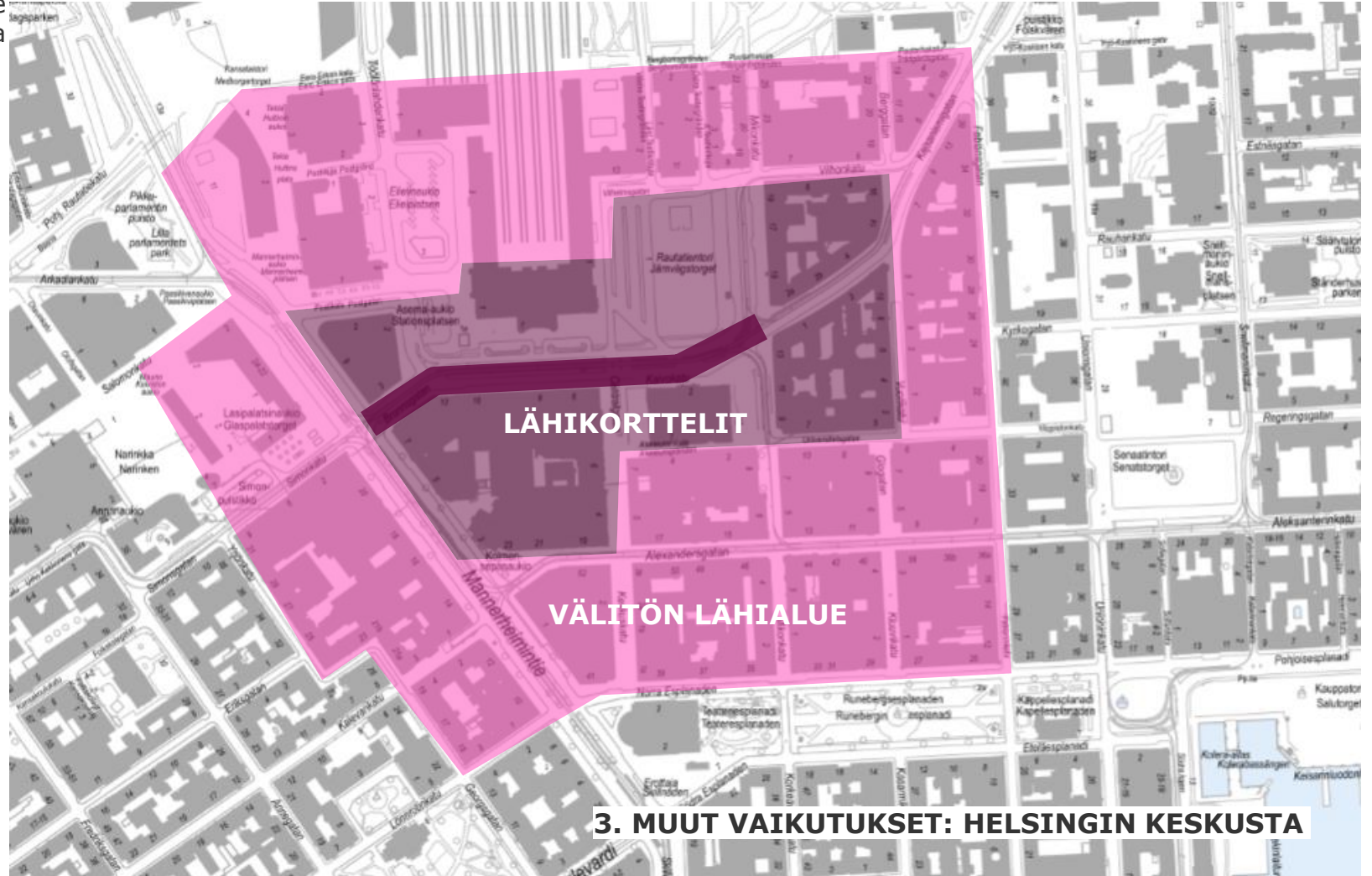


KAIVOKADUN LÄHIALUEEN MÄÄRITTELY

Hankealue sijoittuu Helsingin ydinkeskustan yhdelle keskeisimmistä alueista, jossa sijaitsee huomattava määrä työpaikkoja ja yrityksiä. Alue on lisäksi keskeinen liikkuksen solmukohta, jossa eri kulkumuodot risteävät: kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja autot (ml. pysäköinti).

Yritysvaikutusten arvioinnissa hankkeen vaikutusalueet on jaettu kolmeen osaan:

1. Lähikorttelit: hankkeen välittömässä vaikutuspiirissä olevat korttelit ja maanalaiset tilat (yhteydet, logistiikka ja huolto, liiketilat, saavutettavuus, näkyvyys)
2. Välitön lähialue: välilliset vaikutukset johtuen mm. muuttuneista liikumis- ja huoltoyhteyksistä sekä Helsingin keskustan roolista asiointi- ja työpaikka-alueena (saavutettavuus, imago) sekä alueelle suuntautuvan asiointiliikenteen heijastusvaikutuksista (asiointien määrä ja suuntautuminen)
3. Muut vaikutukset: laajat vaikutukset koko Helsingin eteläisessä kantakaupungissa: vaikutukset imago ja vetovoimatasolla, pitkälle ulottuvat vaikutukset esim. huoltoyhteyksiin sekä liikenteeseen. Muuttuvien liikennejärjestelyjen synnyttämät kerrannaisvaikutukset.

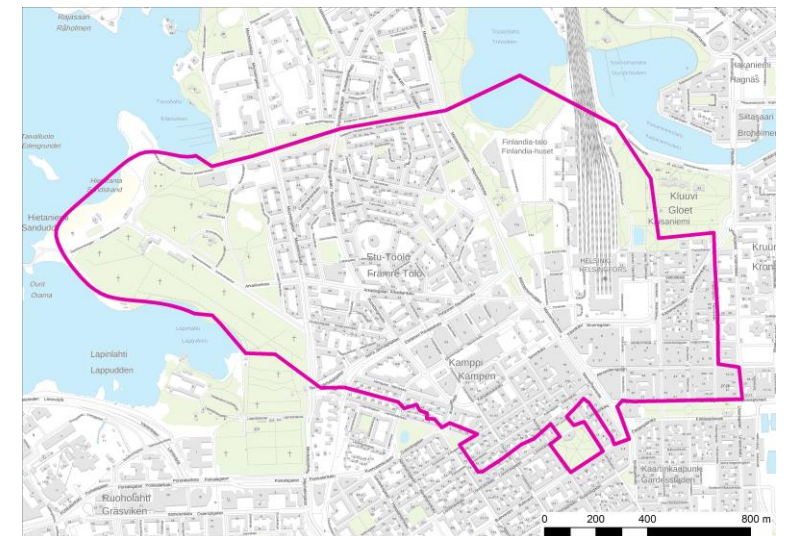
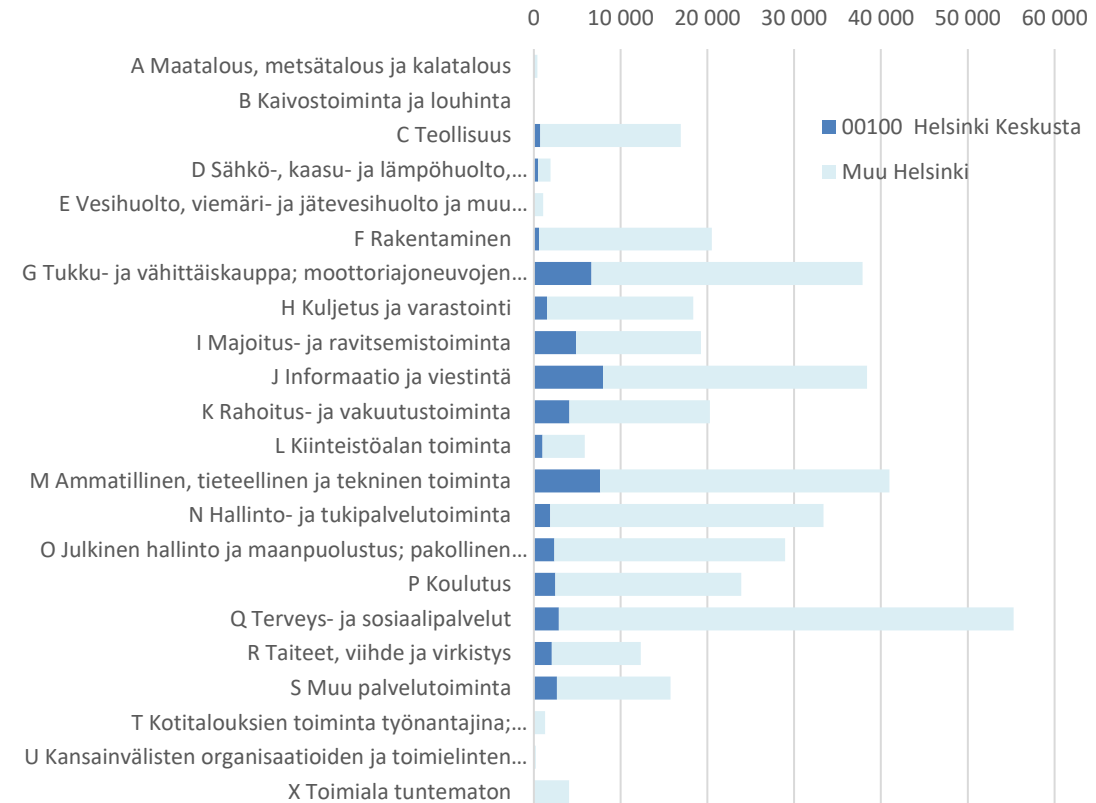


TOIMIPAIKAT JA TYÖPAIKAT HELSINGIN YDINKESKUSTASSA

Oheisessa kaaviossa on havainnollistettu **työpaikkamääriä** vuonna 2017 postinumeroalueella 00100 (Helsingin keskusta) sekä muualla Helsingissä. Keskusta-alueena kuvattu postinumeroalue 00100 ulottuu tarkastelualueen lisäksi Kamppiin ja Etu-Töölöön. Valtaosa työpaikoista sijaitsee tiiviisti tarkastelualueen ympärillä (kts. seuraavan sivun kartta).

Keskusta-alueella sijaitsi vuoden 2017 lopulla yhteensä 50 300 työpaikkaa. Kaikista Helsingin työpaikoista alueella sijaitsee 13 %. Kaikista Helsingin tukku- ja vähittäiskaupan työpaikoista keskustassa sijaitsee 18 %, majoitus- ja ravitsemustoimialan työpaikoista 25 %, taiteet, viihde ja virkistys toimialan työpaikoista 17 % ja muut palvelut -toimialan työpaikoista 17 %.

Keskustan merkitys palvelu- ja informaatiotyöpaikkakeskittymänä on merkittävä.



TOIMIPAIKAT JA TYÖPAIKAT TARKASTELUALUEELLA

Tarkastelualueella sijaitsee yritysten **toimipaikkoja yhteensä 3 250 kpl**, joista 1. vaikutusalueella 850 ja 2. vaikutusalueella 2 400 kpl (huom. osa toimipaikoista hallinnollisia ns. postilaatikko-osoitteita, erityisesti asunto-osakeyhtiöitä ja kiinteistöyhtiöitä, joissa ei henkilöstöä).

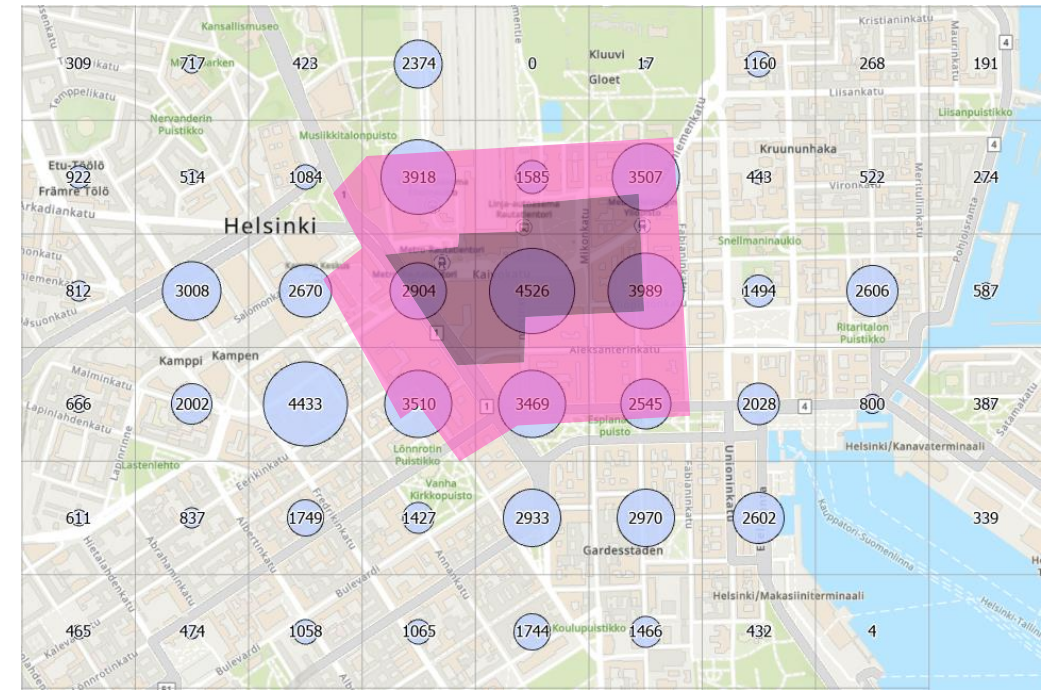
Kaivokadun ympäristö ja eteläpuoli on Helsingin ydinkeskustan tiiveimpiä ja merkittävimpiä työpaikkavyöhykkeitä. Oheisella kartalla kuvataan työpaikkojen sijoittumista 250 metrin tilastoruuduissa.

Tarkastelualueella sijaitsee yhteensä **23 200 työpaikkaa**, joista 8 200 kpl 1. vaikutusalueella ja 15 000 kpl 2. vaikutusalueella

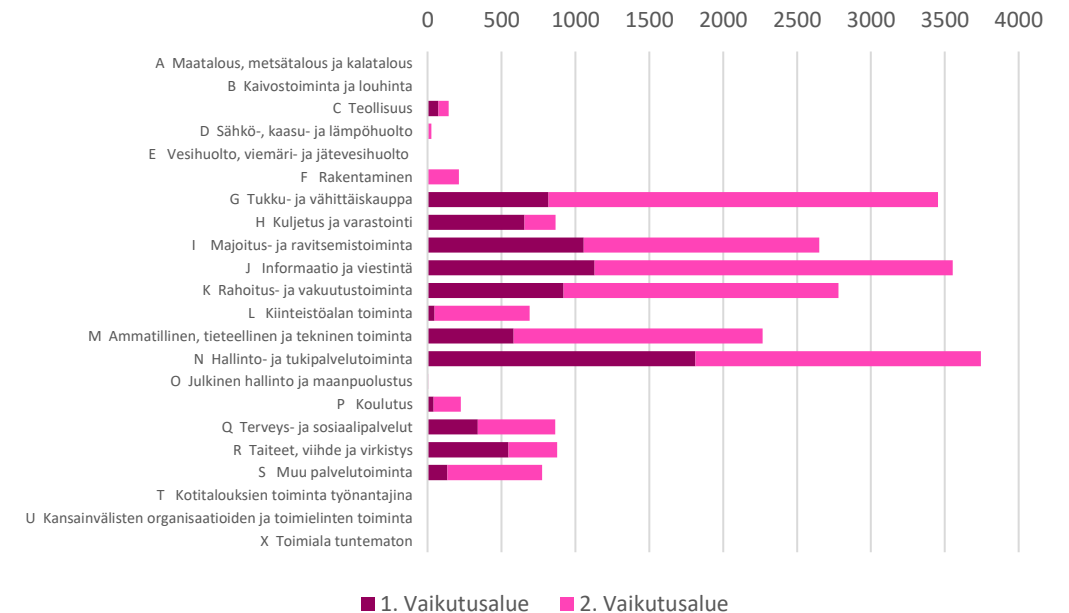
Työpaikkamäärän näkökulmasta suurimpia toimialoja keskeisellä tarkastelualueella ovat:

- Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (n. 3 700 työpaikkaa)
- Informaatio ja viestintä (n. 3 500 työpaikkaa)
- Tukku- ja vähittäiskauppa (n. 3 500 työpaikkaa)
- Rahoitus- ja vakuutustoiminta (n. 2 700 työpaikkaa)
- Majoitus ja ravitsemistoiminta (n. 2 600 työpaikkaa)
- Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (n. 2 400 työpaikkaa)

Työpaikat 250 metrin tilastoruuduissa 31.12.2018



Työpaikkojen lukumäärä 2018



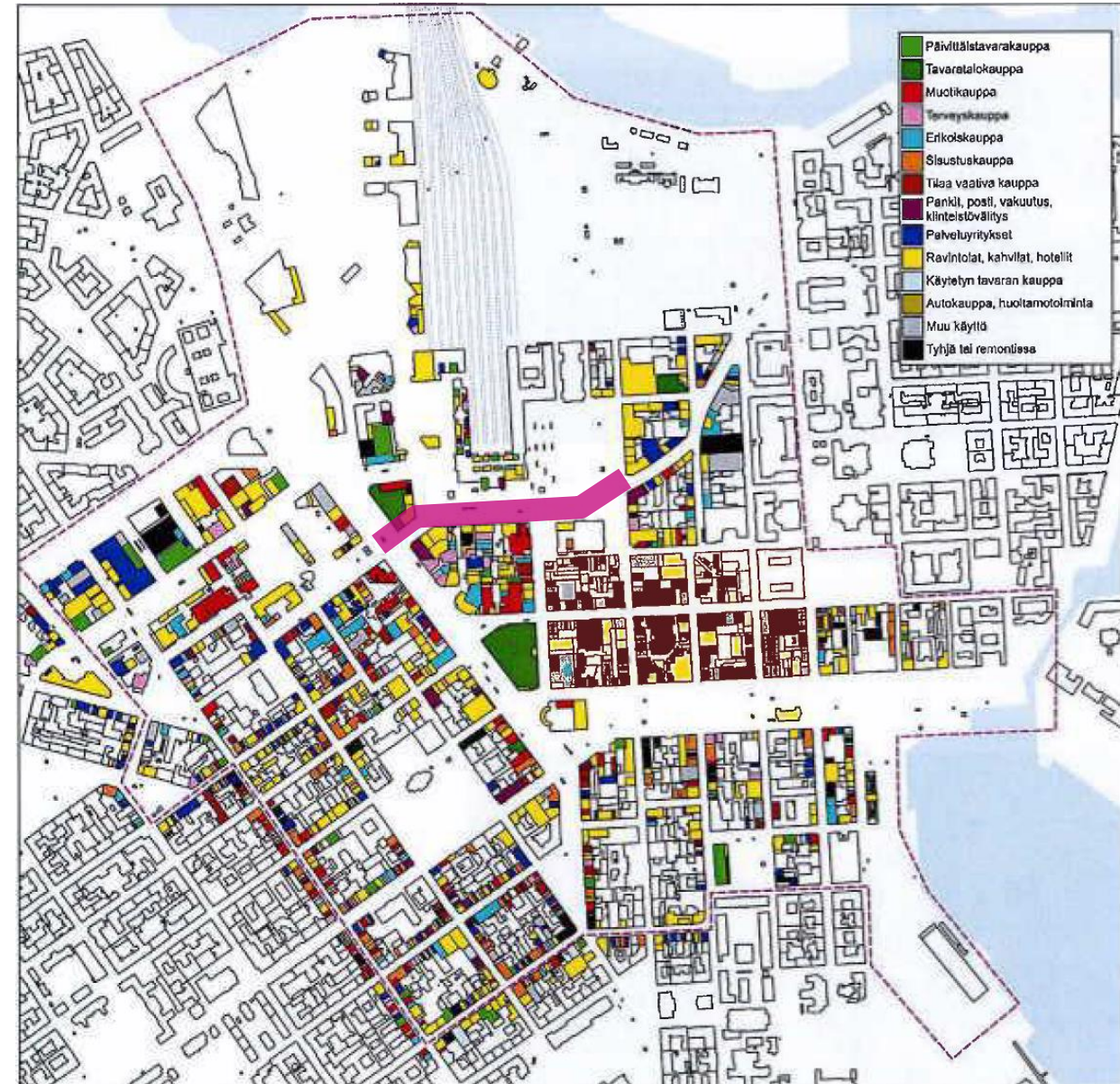
HELSINGIN KESKUSTAN KAUPALLINEN RAKENNE

Helsingin ydinkeskusta on maan tärkein kaupallinen keskittymä. Keskusta-alueella on monipuolisesti vähittäiskaupan ja palveluiden toimintoja niin kauppakeskuksissa, tavarataloissa kuin kivijalkaliiketeiloissakin. Kaivokadun eteläpuoliselle alueelle sekä välittömään tuntumaan sijoittuu useita tärkeitä kivijalkakaupan ja brändimyymälöiden vyöhykkeitä (Aleksanterinkatu, Pohjois-Esplanadi), kauppakeskuksia (Citycenter, Kluuvi, Kämp Galleria) sekä tavarataloja (Stockmann, Sokos).

Hankkeen rakentamisvaihe ja sen aiheuttamat tilapäisjärjestelyt synnyttävät merkittäviä vaikutuksia erityisesti spontaaneihin asiointeihin perustuvilla yrityksillä (kaupat, palvelut), mutta vaikutusta voi olla myös laajemmin koko keskustan kapalliselle vetovoimalle; hankealueen sijainti kaupallisen ydinalueen liitoskohdassa ja vilkkaiden asiakasvirtojen äärellä edellyttää vahvaa vähittäiskaupan ja palveluiden toimintaedellytysten turvaamista eri tavoin.

Helsingin keskustaan suuntautuvista kaupan ja palveluiden asioinneista lähes kolme neljästä tulee keskustaan joukkoliikenteellä (1). Rautatieaseman ja ympäristön muiden joukkoliikennepalveluiden merkitys on suuri keskustan kaupallisten palveluiden kokonaissaavutettavuuden näkökulmasta.

Lähteet: <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisu-22-19.pdf>
Kartan lähde: Helsingin kävelykeskustan periaatesuunnitelman kaupallinen arviointi (WSP, 2017)



KAUPAN JA PALVELUIDEN LIIKEVAIHTO KESKUSTA-ALUEELLA 2018

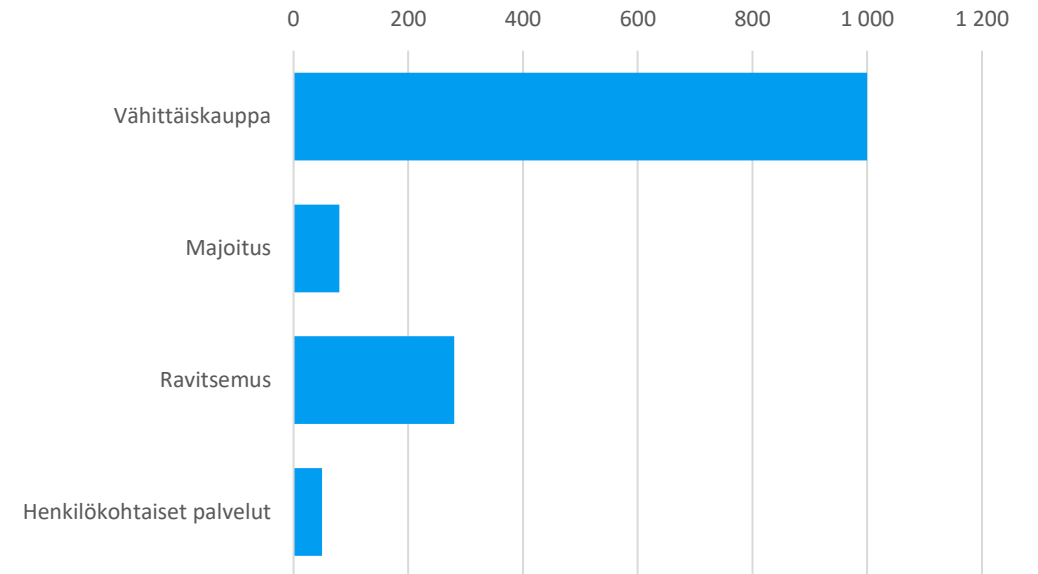
Tarkastelualueen tarkasta liikevaihdosta (mukana ei arvonlisäveroa) ei ole saatavissa tietoa, mutta suuruusluokkaa on keskeisten toimialojen osalta hahmotettu Helsingissä sijaitsevien toimipaikkojen keskimääräisen liikevaihdon kautta. Toimipaikkakohtainen liikevaihto on kerrottu tarkastelualueella olevalla toimipaikkamäärällä. Tarkastelualueena tarkastelussa on keskustan postinumeroalue 00100. Tarkasteltaviksi toimialoiksi on valittu kaupan ja palvelualan toimijat, joiden liikevaihto on tyypillisesti vahvasti riippuvainen alueen sijaintitekijöistä. Arvio on otettava vain todella suuntaa-antavana suuruusluokkatasona.

Vähittäiskaupassa (TOL 47) liikevaihtoa tapahtuu keskustan postinumeroalueella arviolta noin miljardi euroa. Ravitsemustoimialalla (ravintolat, kahvilat, baarit) liikevaihto on noin 280 milj. €, majoitustoimialalla 80 milj. € ja henkilökohtaisten palvelujen osalta 50 milj. €. Yhteensä näiden palvelualojen liikevaihto keskusta-alueella on näin ollen arviolta yli 1,4 miljardia euroa.

Alueen kauppakeskuksissa tapahtui vuonna 2019 myyntiä (ml. alv) yli 640 miljoonan euron edestä:

- Citycenter 118 milj. €
- Kauppakeskus Kluuvi 32 milj. €
- Kämp Galleria 41 milj. €
- Forum 216 milj. €
- Kampin kauppakeskus 235 milj. €

Liikevaihtoarvio Helsingin ydinkeskustassa (postinumero 00100) vuonna 2018



ASIOINNIT HELSINGIN KESKUSTASSA

Helsingin keskustan asiointiselvityksen (Ramboll 2019) mukaan suurin osa keskustaan suuntautuvista asiointimatkoista tehdään joukkoliikenteellä (n. 73-74 %). Joukkoliikenne tuo keskustan kokonaisliiknevaihdosta noin 60-71 % riippuen kaupp- ja palvelutyypistä.

Kävellen ja polkupyörällä keskustaan asioimaan tulevat tekevät vuositasolla paljon keskustaan suuntautuvia asiointimatkoja. Heidän keskekulutuksensa asiointimatkaa kohden on tyypillisesti melko pieni. Kävellessä keskustaan kohdistuvista asiointimatkoista tehdään noin 8-12 % ja pyörällä noin 3 % kaupp- ja palvelutyypistä riippuen. Kävelijät ja pyöräilijät tulevat tyypillisesti kohtalaisen läheltä ja heille keskusta on ns. arjen asiointiympäristöä, minkä vuoksi vuositasolla yksittäinen kävellessä tai pyörällä asiointimatkan sa tyypillisesti tekevä kuluttaa keskustassa suhteellisen paljon. Kävellessä ja pyörällä asiointimatkoja tekevät vastaavat Helsingin keskustan kokonaismyynnistä 14-29 % kaupp- ja palvelutyypistä riippuen.

Autolla keskustaan tyypillisimmin asioimaan tulevien keskiostos on suurin. Autoilijat kuitenkin tekevät asiointimatkoja keskustaan suhteellisen harvoin. Autoilijoiden osuus Helsingin keskustan kaupan ja palveluiden liiknevaihdosta on arviolta 8-18 % kaupp- ja palvelutyypistä riippuen.

Kaivokadun rooli asiointien näkökulmasta on keskeinen; valtaosa ostovoimasta ja asioinneista saapuu keskusta-alueelle julkisella liikenteellä ja Rautatieaseman ympäristön merkitys julkisen liikenteen solmukohtana on merkittävä. Varsin monelle keskustaan saapuvalla Kaivokadun ympäristö on ensikosketus keskustaan ja tämän vuoksi myös erittäin keskeinen. Huomioitava on myös muiden liikkumismuotojen merkitys vähittäiskaupan kannalta esim. yhteyksien ja pysäköinnin järjestämisen näkökulmasta.



JOUKKOLIIKENNE
73-74 %



HENKILÖAUTO
11-15 %



KÄVELY
8-12 %



POLKUPYÖRÄ
3 %

HELSINGIN KESKUSTAN TOIMITILAMARKKINAT

Helsingin ydinkeskustan merkitys yrityselämän sijaintipaikkana näkyy myös toimi- ja liiketilamarkkinoiden kautta. Helsingin ydinkeskusta (CBD / Central Business District) on vuokratasoltaan maan ykkössijainti, mikä kuvaa alueeseen kohdistuvaa kysyntää.

Toimistomarkkinoilla jo useita vuosia näkynyt sijaintien ja kohteiden välinen eriytyminen korostuu nyt myös liiketilamarkkinoilla. Asiakasvirrat ovat liiketilojen menestyksen keskeisin ajuri, ja siksi vilkkaimpien kauppapaikkojen, kuten Helsingin ydinkeskustan sekä suurimpien metro- ja rautatieasemien kehitys eriytyy syrjäisempien sijaintien kohteista.

Helsingin ydinkeskustassa asiantuntijoiden näkemysten keskiarvo hyvälaatuisen liiketilan neliövuokrasta asettui vuoden RAKLI-KTI Toimitilabarometrissa 122 euroon neliöltä, mikä oli suurin piirtein sama taso kuin vuotta aiemmin. Aivan parhaiden liikepaikkojen neliövuokrat ovat tätä huomattavasti korkeampia, jopa kaksinkertaisia. Asiantuntijoiden odotukset Helsingin keskustan liiketilavuokrien kehityksestä olivat kyselyssä edelleen nousujohteisia, kun taas kaikissa muissa kaupungeissa liiketilavuokrien kehitysodotusten saldoluku oli negatiivinen, eli vuokrien laskua ennakoiti useampi vastaaja kuin niiden nousua.

Lähde: https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/20_02_18_Tilastoja_2_Yilmaz.pdf Catella: markkinakatsaus, kevät 2020



Pääkaupunkiseudun toimitilamarkkinat	Ylempi brutto-vuokrataso Q4 19 €/m ² /kk	Prime-tuottovaatimus Q4 19 %	Tyhjän tilan määrä Q4 19 m ²	Vajaakäyttöaste	
				Q4 19	Q4 19–Q2 19
				%-yksikköä	
Helsingin keskusta					
- Helsingin ydinkeskusta (CBD)	35,50	3,3	53 000	8,4	-0,2
- Helsingin laaja keskusta	28,00	3,9	103 000	5,4	-0,8
Vallila – Kalasatama – Hakaniemi	22,00	4,9	122 000	11,7	0,6
Ruoholahti	24,00	4,6	52 000	13,0	-1,0
Keilaniemi	24,25	4,6	16 000	7,4	-1,8
Otaniemi – Tapiola	20,75	5,4	42 000	17,5	-4,3
Länsiväylänvarsi	20,00	5,6	31 000	19,0	2,5
Leppävaara	20,50	5,4	38 000	15,1	2,8
Aviapolis	20,25	6,5	37 000	14,6	-0,3
Pääkaupunkiseutu			1 050 000	12,3	-0,1

- Pitkät sopimukset laskevat tuottovaatimustasoa Helsingin ydinkeskustassa tällä hetkellä arviolta 0,1–0,5%-yksikköä ja muilla alueilla 0,1–0,7%-yksikköä
- Efektiiivinen bruttovuokra €/m²/kk (ALV 0%), uudet vuokrasopimukset
- Joidenkin alueiden rajauksia on tarkennettu vuodenvaihteessa 2018–2019

JOUKKOLIIKENNE

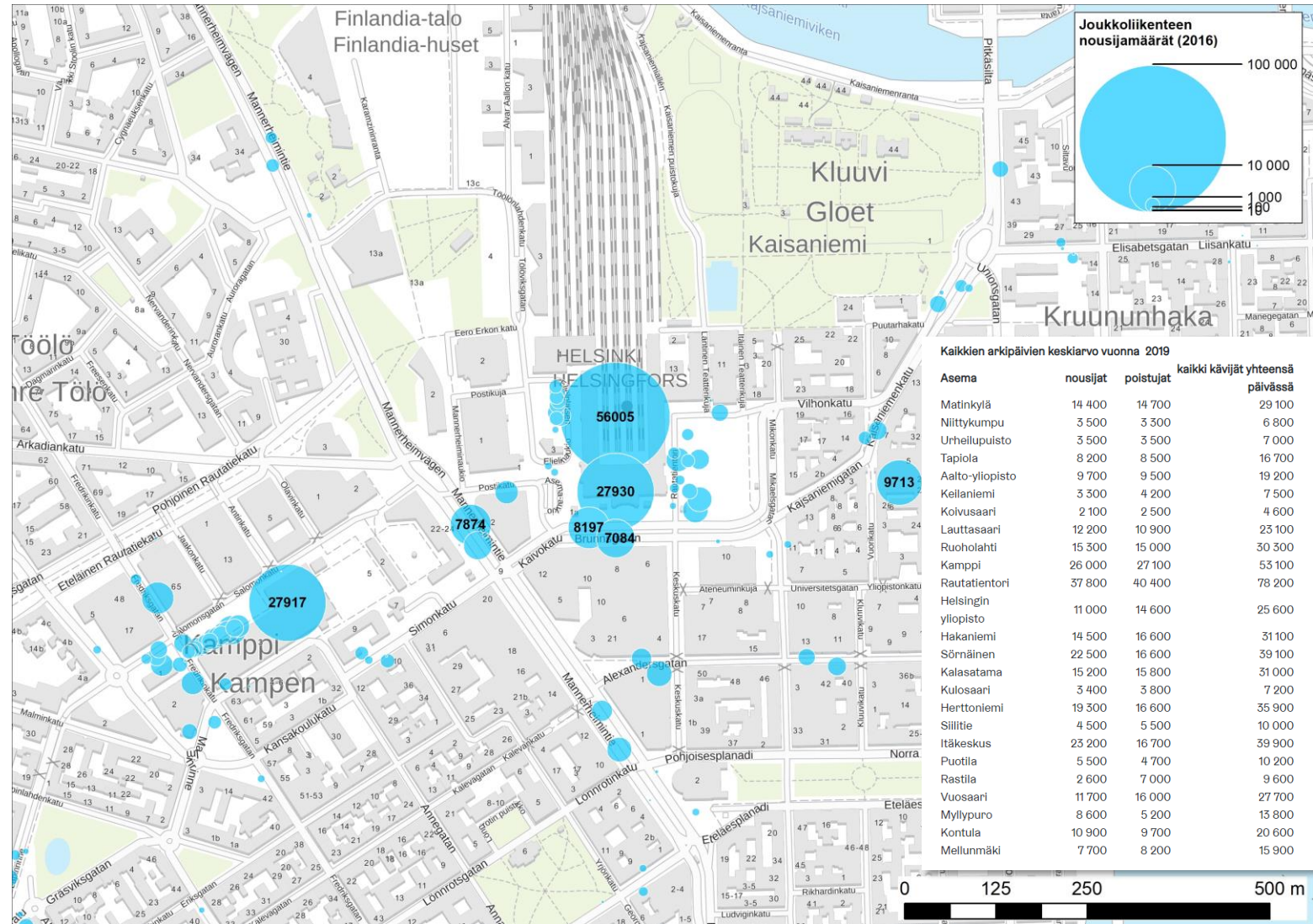
Helsingin rautatieaseman ympäristö on joukkoliikenteen keskeisimpiä solmukohtia pääkaupunkiseudulla. Alueella kohtaavat kaikki joukkoliikennemuodot ja Rautatieaseman ympäristö toimii monelta osin joukkoliikenteen käyttäjien sisäänkäyntinä Helsingin keskustaan.

Oheisella kartalla on havainnollistettu joukkoliikenteen pysäkkikohtaisia nousijamääriä (arkipäivien keskiarvo marraskuussa 2016). Kartalta voidaan nähdä Kaivokadun ympäristön erityinen merkitys joukkoliikenteen näkökulmasta.

Rautatien metroasema on metroverkon ylivoimaisesti vilkkain asema; vuonna 2019 arkipäivisin Rautatien metroasemalla oli keskimäärin 37 800 nousijaa ja 40 400 poistujaa.

Lähde: HSL ja HKL

<https://www.hel.fi/hkl/fi/metrolla/metroasemien-kayttajamaarat/>



JALANKULKIJAT

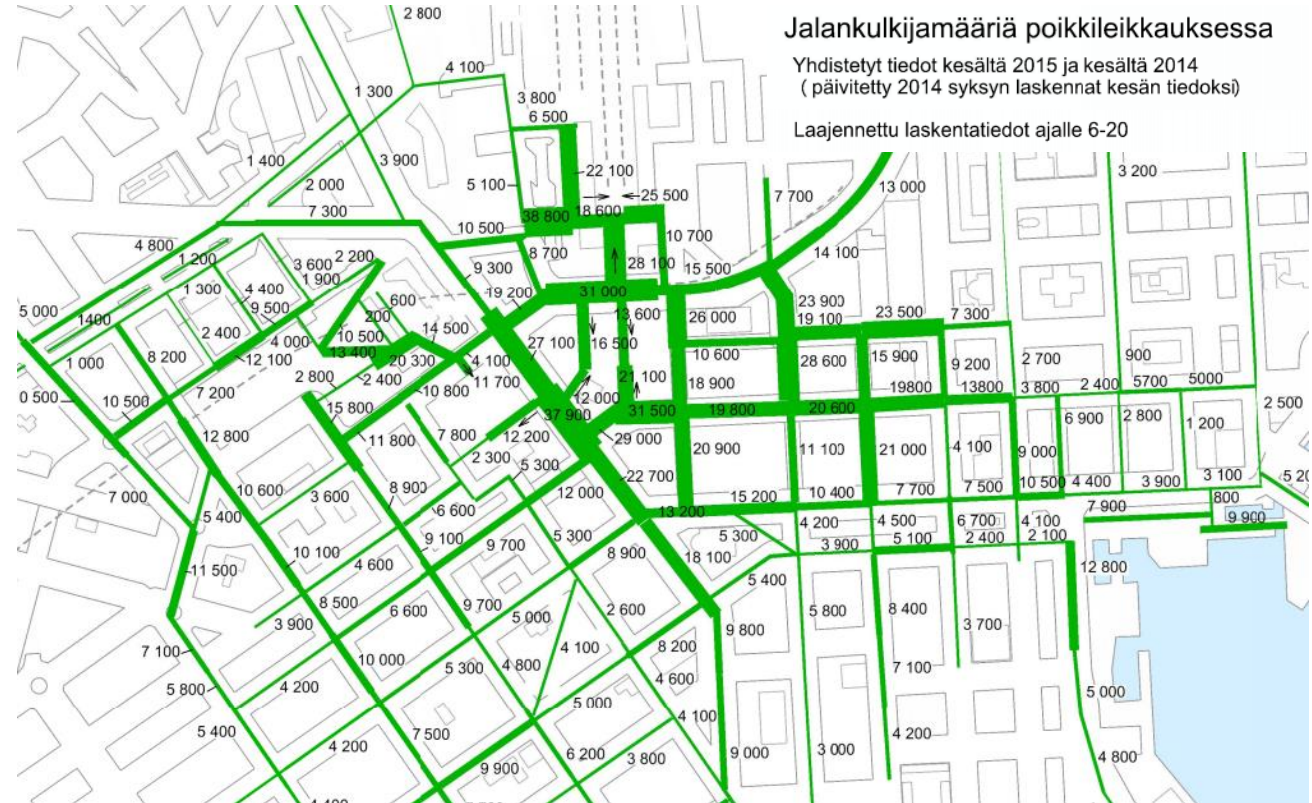
Oheisella kartalla on kuvattu Helsingin kaupungin vuosina 2014 ja 2015 suorittamia jalankulkulaskentoja keskusta-alueella. Kaivokatu sekä Citycenter-Rautatieasema –yhteys ovat keskustan vilkkaimpia jalankulkuliikenteen paikkoja. Kaivokadun suuntaisesti kulkee noin 31 000 kävelijää (klo 6-20). Kaivokadun ylittäviä jalankulkijoita Rautatieaseman kohdalla on yli 28 000. Citycenterin läpi kulkee noin 16 500 jalankulkijaa ja Keskuskadulla 13 600.

Rautatieasemalta kävelijävirrät hajaantuvat erityisesti kohti Mannerheiminkatua Kaivokadun suuntaisesti sekä Kaivokatu ylittäen kohti Citycenteriä ja Keskuskatua. Liikujavirtoja suuntautuu myös jonkin verran itään kohti Mikonkatua ja Kaisaniemenkatua.

Jalankulkuvirrät ovat keskeinen sijoittumiskriteeri ja liiketoiminnan edellytys esimerkiksi vähittäiskaupalle sekä palveluliiketoiminnalle (ravintolat, kahvilat, baarit, kauneus- ja hyvinvointipalvelut ym).

Lähde: Ramboll / Brutus-malli sekä

<https://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/Liikennetutkimus/Jalankulaskennat.pdf>



ASEMATUNNELI JA MAANALAISET VERKOSTOT

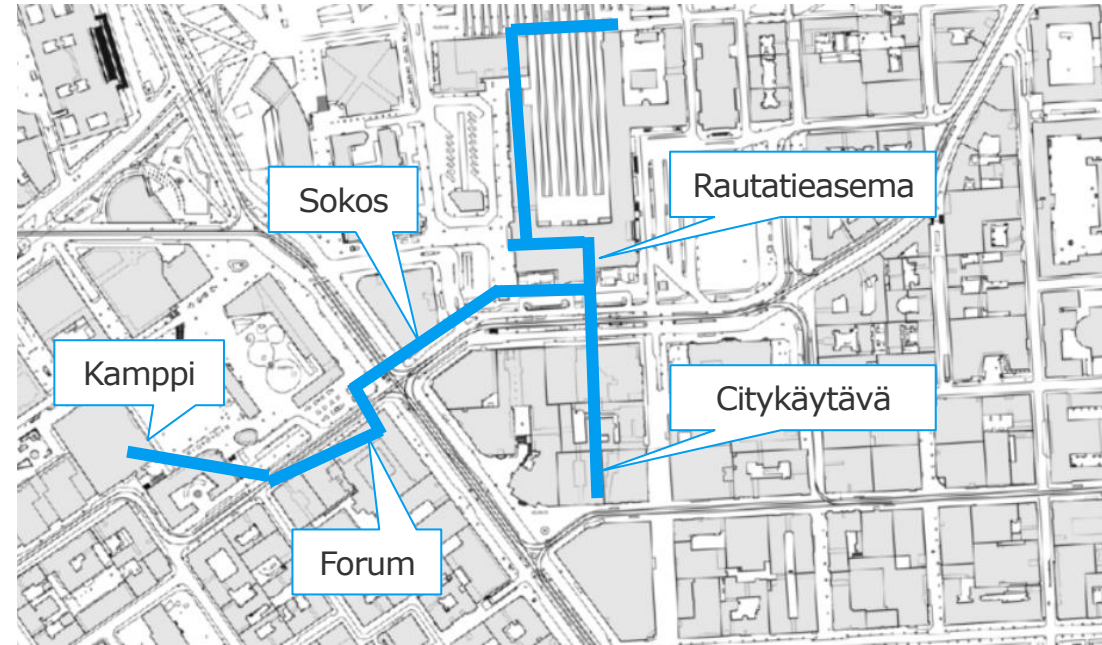
Kaivokadun ympäristössä katutasolle vaihtoehtoisen reitin tarjoavat Asematunneli ja maanalaiset verkostot, joiden kautta on mahdollista siirtyä Rautatieaseman sekä keskustan kauppakeskusten välillä. Rakentamisen aikana maanalaisten verkostojen kapasiteetti ei kuitenkaan riitä kaikkien alueella liikkujien tilapäisreitiksi. Tämän lisäksi samanaikaisesti on käynnissä Kaivokadun kannen peruskorjaushanke; kannen alapuoliset työt aikataulutetaan yläpuolisten töiden mukaan. Tunnelissa työt ovat lyhytaikaisia, mutta joka tapauksessa haittaa jalankulkijoille on tiedossa.

Nykyinen verkosto koostuu varsinaisista jalankulkutunneleista, kuten Asematunnelista, ja katutasossa olevista katetuista käytävistä, kuten Citykäytävästä. Tunneleiden ja katettujen käytävien verkon haasteena on kuitenkin hajanaisuus.

Asematunneli ja -verkosto eivät yksinään pysty kapasiteetiltaan vastaamaan alueen liikkumisen tilapäisjärjestelyihin, mutta ne luovat kuitenkin ainutlaatuisen mahdollisuuden kytkeä kiinteistöjä ja alueita toisiinsa ilman, että työmaa näkyy tai kuuluu. Ensiarvoisen tärkeää olisi kehittää verkoston ja yhteyksien orientoitavuutta ja opastusta niin, että kulkeminen maan alla olisi sujuvaa.

Lähde:

https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2019_kaava/5066_9_Maanalainen_kavely_ymparisto_LOPPURAPORTTI.pdf

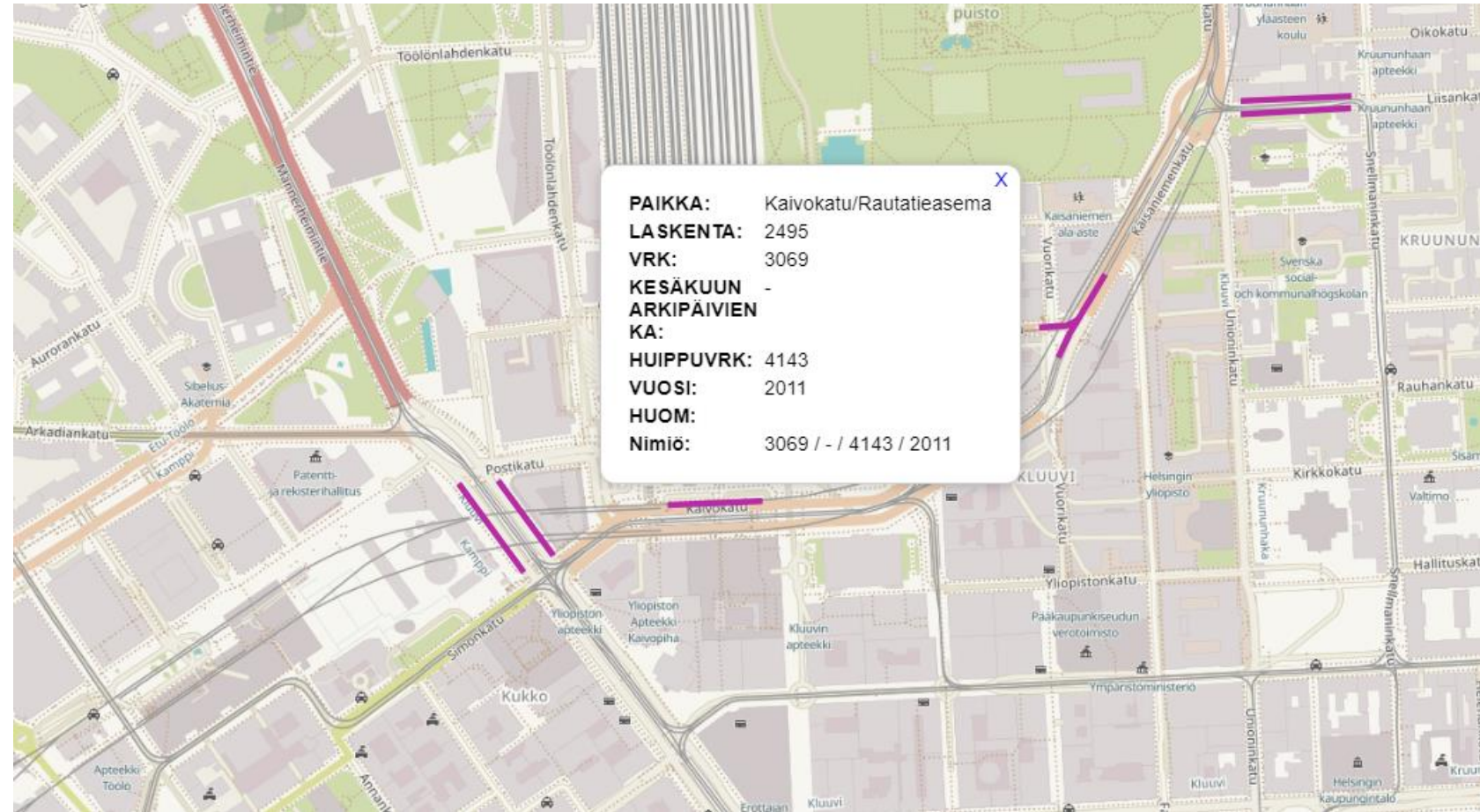


Tila	Huomioita	Potentiaali	Arviointi asteikolla 1 – 5
Kompassitori (Asematunnelin alataso)	Keskeisin avaintila; ristiriitainen, koetaan turvallisiksi vilkkauksen vuoksi, kysyntää useammille penkeille, pullonkaloja ruuhka-aikana, joten kävelyvirtoja tulisi ohjata myös portaisiin innovatiivisin keinoin; esteetön reitti Rautatieasemalle toteutettava sisäkautta	- Ahdas, jo täynnä toimintoja	2,8
Asematunnelin itätasanne (päähallin itäpäätty)	Vilkkaiden kävelyreittien risteyskohtana potentiaalia parempaan; kaunis arkkitehtuuri tulisi tuoda paremmin esiin, saippuakaupan haju esteettömyyshahtana	Mahdollinen maanalainen kohtaamispaikka; pop up -istuinkokeilussa testataan, miten toimii	2,8
Asematunnelin itäsiipi	Olenaisesti sivussa keskeisiltä kävelyreiteiltä, tyhjyyys leimaa; tulisi ohjata reittejä ja asiakkaita enemmän käytävän palveluihin. Käytön määrän lisääminen edellyttäisi isoa parannusta, esim. että Asematunneli yhdistetään Rautatien bussilaitureihin.	Potentiaalia palvelu- ja kauppakäytävänä; edellyttää uusia yhteyksiä esim. Rautatien tai vähintään läheisten uloskäyntien perusparantamista.	1,9
Asematunneli-Forum-yhdyskäytävä	Tärkeä säänsuojareitti, tarjoaa säästä riippumattoman ja esteettömän reitin. Peruskorjauksen tarpeessa. Opasteet uusittava täysin.	Merkittävä parantaminen mahdollista esim. Pisara-radan aseman yhteydessä.	2,2

PYÖRÄILIJÄT

Kaivokadulla liikkuu arviolta 3100-4100 pyöräilijää vuorokaudessa ja pyöräilyn trendi on kasvava. Pyöräily-yhteys kulkee Kaivokadun pohjoispuolta Rautatieaseman editse.

Pyöräily-yhteyksiä joudutaan alueella muuttamaan. Yksi keskeinen ja ratkaiseva tekijä pyöräilyn näkökulmasta on mahdollinen aseman pohjoispuolelta junaradan alittava Kaisatunneli ja sen valmistumisen aikataulu suhteessa Kaivokadun hankkeeseen.



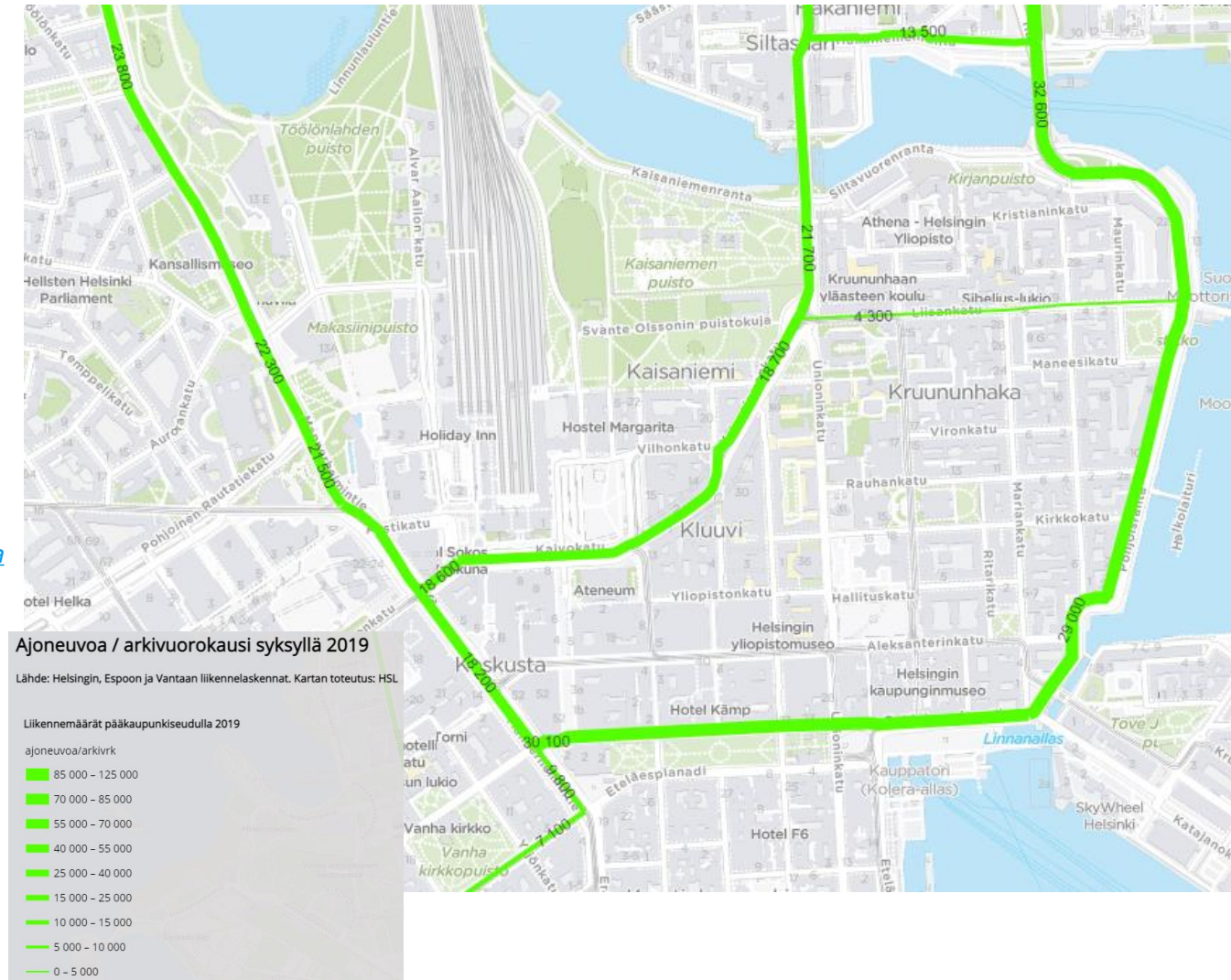
AUTOIIKENNE

Kaivokatu on yksi Helsingin keskustan tärkeimmistä autoliikenteen reiteistä yhdistäen keskustan ja Hakaniemen alueet. Kaivokatua pitkin kulkee keskimäärin lähes 19 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Oheisella kartalla on kuvattu ajoneuvojen määrää keskeisimmillä tie- ja katuverkon osilla Helsingin ydinkeskustassa syksyllä 2019.

Autoliikenteen näkökulmasta keskeistä on huomioida autoliikenteeseen aiheutuvat häiriöt (ruuhkautuminen, katkokset), jotka vaikuttavat saavutettavuuteen laajallakin alueella. Toisaalta autoliikenteen verkostossa tapahtuvat muutokset saattavat heijastua hyvinkin laajalle alueelle kerrannaisvaikutuksina. Tällä ei ole vaikutuksia pelkästään Helsingin keskustan saavutettavuuteen, vaan myös alueen huolto- ja logistiikkajärjestelyjen toimivuuteen.

Lähde:

<https://hslhrt.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=833c187b4c1a480d83371ccac04be71b>



PYSÄKÖINTI

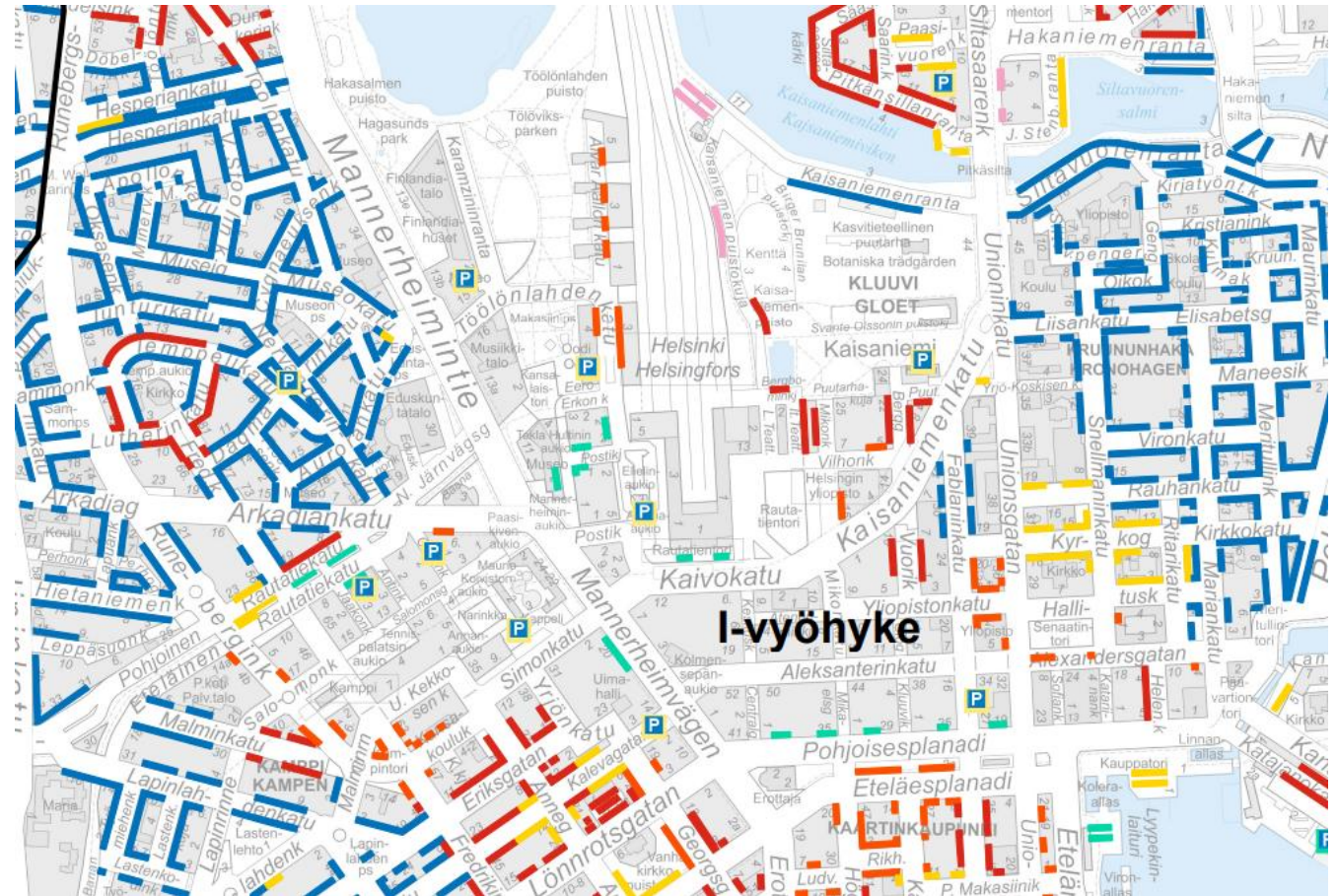
Oheisella kartalla on havainnollistettu Helsingin ydinkeskustan pysäköintipaikkoja. Kaivokadun ympäristössä pysäköinti on toteutettu pääsääntöisesti pysäköintilaitoksiin nojautuen; kadunvarsipysäköinnillä ei ole suurta merkitystä alueen liikkeen näkökulmasta.

Hankealueella sijaitsevista pysäköintilaitoksista on pääsy lähialueen kiinteistöihin ja palveluihin. P-Elielissä on noin 600 autopaikkaa ja sisäänajo laitokseen on Asema-aukiolta tai Töölönlahdenkadulta. Autoparkki WTC:ssä on noin 200 autopaikkaa ja laitoksen ainoa sisäänajo on Kaivokadun ja Keskuskadun kulmasta.

Kaivokadun hankkeella ja työmaalla on erityisesti vaikutuksia WTC:n pysäköinnin toimivuuteen lännestä tultaessa. Helsingin kokonaispysäköinti-kapasiteetista tämä on hyvin pieni osa, mutta tällä voi olla vaikutuksia erityisesti Citycenterin ja lähialueen kiinteistöjen autosaavutettavuuteen ja toisaalta pysäköintilaitoksen operaattorin liiketoimintaan.

Lähde:

<https://www.hel.fi/static/hkr/pysakointi/kantakaupunkipysakointikartta.pdf>



SISÄÄNKÄYNNIT, AJO- JA HUOLTOYHTEYDET

Kaivokadun alueella useilla kiinteistöillä on monta **sisäänkäyntiä** (mm. Ateneum ja Rautatieasema). Suurimpaan osaan Kaivokadun varren liiketiloihin pääsee myös Citycenterin tai Kaivopihan kautta (Danske Bank, Danske Bank, Ginatricot, Napule ja Espresso House, Citycenter offices, Pickwick Pub ja Clas Ohlson). Useilla liike- ja toimitiloilla on kuitenkin vain yksi sisäänkäynti. Asiointien näkökulmasta sisäänkäyntien esteettömyys ja saavutettavuus on keskeinen huolehdittava seikka. Myös liiketiloilla, joilla on useampia sisäänkäyntejä, voi työmaa-aikaisista toimenpiteistä aiheutuvilla asiointivirtojen muutoksilla olla merkittävä vaikutus liiketoimintaan; useilla erikoisliikkeillä ja erityisesti kahviloilla, ravintoloilla ja baareilla asiointitavat ovat tyypillisesti pistäytymisiä ja liiketoiminta perustuu vilkkaaseen ohikulkuliikenteeseen ja liiketilan näkyvyyteen; kiertoreitiltä tai toissijaiselta sisäänkäynniltä ei tavoiteta vastaavia asiakaspotentiaaleja. Liikkumisen tilapäisjärjestelyistä aiheutuva sumppuuntuminen heikentää myös katutason liiketilojen saavutettavuutta ja asiointin helpoutta.

Liikenneyhteyksien näkökulmasta alueella keskeisimpiä ovat Kaivokatu 12:n yhteys, Ateneumin huoltoajo sekä pysäköintilaitokset P/WTC ja P/Elie.

Citycenterin **huolto** toteutetaan Keskuskadulta WTC-pysäköintilaitoksen sisäänajon kautta. Kaivokadun länsipuolen liiketilojen huolto tapahtuu todennäköisesti lastausruutua käyttämällä. Hotellin ja Milliklubin huoltoa mahdollista hoitaa myös sisäpihan kautta. Asema-aukion varren liiketilojen huolto järjestetään jalankulku- ja pyörätieltä.

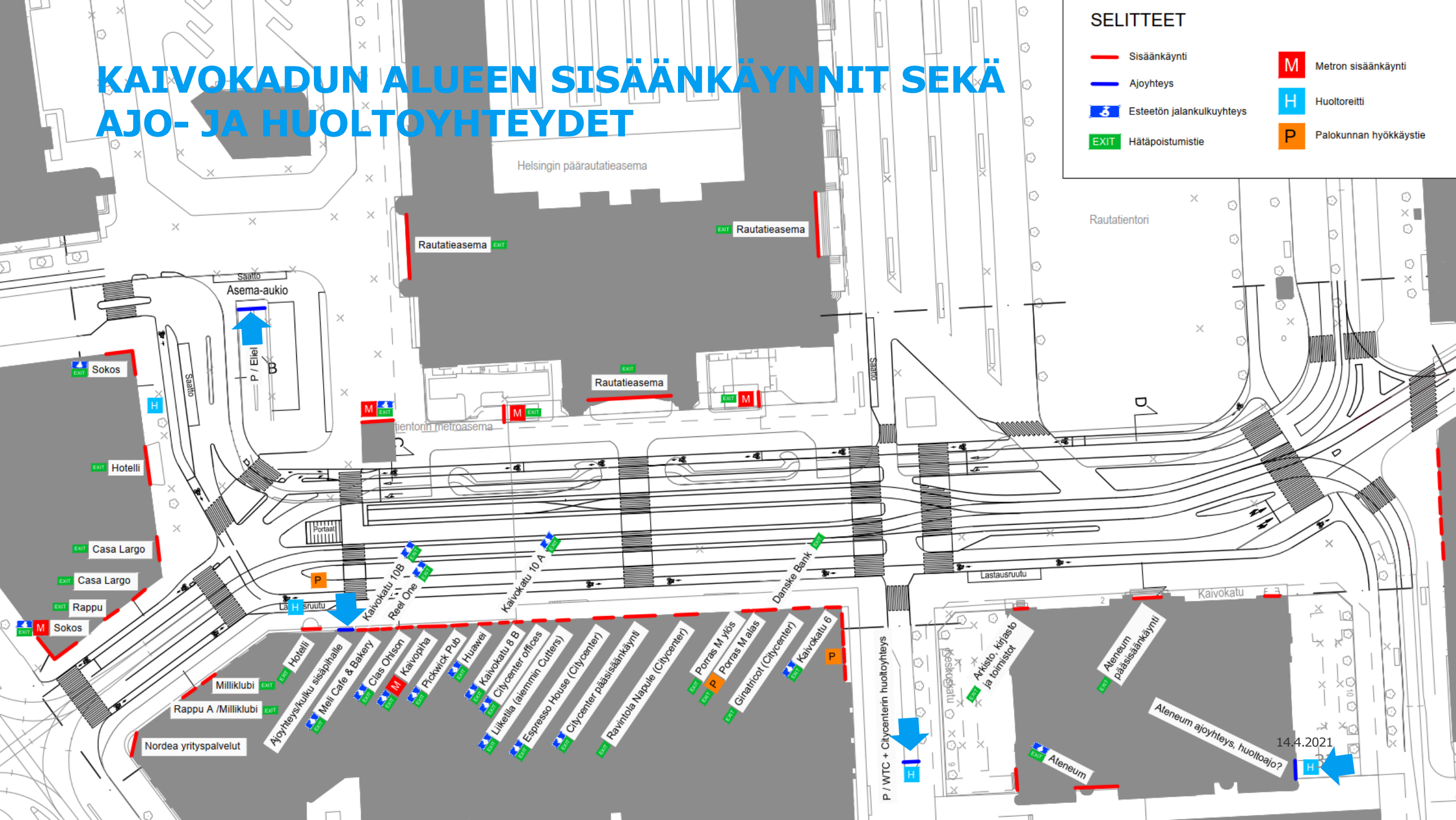
Kaivokadun ympäristön sisäänkäyntejä sekä ajo- ja huoltoyhteyksiä on tarkemmin kuvattu seuraavan sivun kartalla.



KAIVOKADUN ALUEEN SISÄÄNKÄYNNIT SEKÄ AJO- JA HUOLTOYHTYEDET

SELITTEET

- Sisäänkäynti
- Ajoyhteys
- Esteetön jalankulkuyhteys
- Hätäpoistumistie
- Metron sisäänkäynti
- Huoltoreitti
- Palokunnan hyökkäystie



14.4.2021

SISÄLTÖ

1. JOHDANTO
2. TAUSTA YRITYSVAIKUTUKSIIN
3. KAIVOKADUN ALUETARKASTELU
4. HANKKEEN KUVAUS
5. YRITYSVAIKUTUSTEN ARVIOINTI
6. SUOSITUKSET

Luvussa kuvataan Kaivokadun hanke niiltä osin kuin selvitysajankohtana (12/2020) on tiedossa

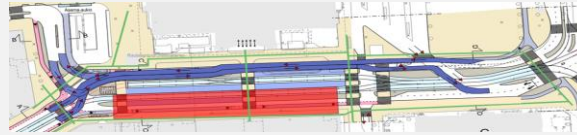
VAIHTOEHDOT LIIKENTEEN JÄRJESTÄMISEKSI

1A: Kaivokatu 1+1 kaistaa käytössä ja ratikkaliikenne normaali

Kesto: >2 vuotta, arvaamaton

Läpiajoliikenne Kaivokadulla säilyy. Ensin rakennetaan ratikkaraiteiden pohjoispuolella oleva osa ja sitten eteläpuoli, säilyttäen autojen läpiajomahdollisuus Kaivokadulla. Etelässä ajoradan liikennöitävä osuus rakennetaan ensin, sitten Citycenterin jalankulkuosuus kahdessa osassa.

Vaihtoehto on liikenteelliseltä toimivuudeltaan hyvä lukuun ottamatta heikkoja jalankulun yhteyksiä Kaivokadun yli sekä hieman heikkenevää raitioliikenteen sujuvuutta. Se on kuitenkin erittäin heikosti toteutettavissa sisältäen runsaasti välivaiheita ja tilapäisiä rakenteita. Erityisesti jalankulun turvallisuus on heikko kulkumuotojen ristetessä toistensa ja työmaan ja työmaaliikenteen kanssa.



2B: Kaivokadun autoliikenne kielletty ja raitiotielinjat siirretty poikkeusreiteille koko rakentamisen ajan

Kesto: n. 2 vuotta

Kaivokatu katkaistu sekä läpikulkevalta autoliikenteeltä että ratikkaliikenteeltä.

Vaihtoehto sisältää entistä vähemmän välivaiheita edellisiin verrattuna ja ratikkakatkojen aikana rakentaminen on sujuvaa. Liikenne ympäristössä säilyy melko sujuvana ja ajoneuvoliikenne paranee Mannerheimintien liittymässä Postikadulla ja Kaivokadulla. Bussiliikenteen sujuvuus aseman ympäristössä paranee. Jalankulku on mahdollista järjestää esteettömänä ja turvallisena koko rakentamisen ajan.



1B: Kaivokadun autoliikenne kielletty, lyhyitä ratikkakatkoja

Kesto: n. 2 vuotta, lyhyet ratikkakatkot

Kaivokatu on katkaistu läpikulkevalta autoliikenteeltä.

Vaihtoehto sisältää vähemmän välivaiheita 1A:han verrattuna, liikenne on sujuvampaa ja jalankulku turvallisempaa sen kulkiessa vain raitioteiden yli.



1B + 2B: Kaivokadun autoliikenne katkaistu ja raitiotielinjat siirretty poikkeusreiteille 6-9 kk

Kesto: n. 2 vuotta, ratikkaliikenne poikkeusreiteillä 6-9 kk

Kaivokatu katkaistu sekä läpikulkevalta autoliikenteeltä että ratikkaliikenteeltä. Ensin rakennetaan raidealue, sitten ajoradat, sitten reunat. Ratikkaliikenteen katkon aikana rakennetaan kaikki tarpeellinen raidealueella ja palautetaan sen jälkeen liikenteelle. Autoliikenne sallitaan, kun ajoradat ovat valmiit.

Vaihtoehto on toteutettavuudeltaan paras. Vaihtoehtoon 2B verrattuna eroaa ratikkakatkon pituudelta – yhden pidemmän, haittavaikutusten kestoltaan lyhyemmän katkon jälkeen ratikkaliikenne palautuu normaaliksi. Jalankulku Kaivokadun yli on entistä turvallisempaa ja sujuvampaa.



YHTEISTÄ KAIKILLE VAIHTOEHDOLLE

Kaikissa vaihtoehdoissa **rakentamisen kesto on noin 2 vuotta**, paitsi vaihtoehdossa 1A useista välivaiheista ja tilapäisjärjestelyistä johtuen luultavasti pidempi (tarkkaa kestoja mahdotonta arvioida). Ajoneuvoliikenne on 1A:ta lukuunottamatta poikki noin 2 vuotta. Raitioliikenteen osalta tilanne vaihtelee paljon vaihtoehdosta riippuen, koko rakentamisen ajasta 6-9 kuukauteen. Kaikissa vaihtoehdoissa Rautatieasemalta on esteetön jalankulkuyhteys ratikkapysäkeille ja Kaivokadun toiselle puolelle ja jalankululle ylityskohtia on vähintään 2 kpl – tosin vaihtoehdossa 1A tämä on vaikeaa järjestää.

Rautatien bussi- ja taksiliikenne toimii itäänpäin normaalisti, mutta Kaivokadun sulkemisvaihtoehdossa ja aikana lännen suuntaan pyrkiville takseille tulee kiertoa; todennäköisemmin länteen pyrkivät asiakkaat ohjautuvatkin Elielinaukion taksitolpalle ja päinvastoin. Kaivokadun ollessa suljettuna myös kulku WTC pysäköintiin ja Citycenterin huoltoon toimii pääasiassa Rautatien suunnasta.

Taksiaseman tulisi pysyä käytössä – kansi ulottuu tänne asti ja tärkeää saada tietoa sen korjauksen toteuttamisesta. Taksin matka ja hinta voivat nousta kieroreiteillä – taksin ulosajoliittymän tarkastelu. Vilhonkadun läpiajojärjestelyt haaste itäiselle taksiasemavaihtoehdolle. Bussiterminaalin läpiajo Kaivokadulle ja Kaisaniemenkadulle – voisi onnistua ainakin osan rakentamisajasta.

Vaihtoehdosta riippumatta toiveena on **ottaa Rautatien kokonaisuudessaan työmaatoimintojen käyttöön**, mikä vaikuttaa Rautatieaseman rakennukseen tulevan hotellin, tien liiketoiminnan sekä Kansallisteatterin, Ateneumin ja Mikonkadun pohjoisosan liiketilöiden ja esimerkiksi ravintolapalveluiden palveluiden saavutettavuuteen ja edustan

viihtyvyyteen. Lisäksi on huomioitava kävely-yhteydet itäpuolelta Rautatien bussiterminaaliin sekä taksiasemalle.

Kaikissa vaihtoehdoissa säilyy jalankulku Kaivokadun yli. Kulkua käytännössä täydentävät myös **maalaiset yhteydet Asematunnelin kautta**, vaikkei niiden varaan voidakaan kulkemista järjestää kulkuvirtojen suuruuden ja esteettömyyden hankalan järjestämisen vuoksi. Asematunnelin korjaustoimenpiteet toteutetaan kattopuolelta, mutta uudet porrasyhteydet ja savunpoisto vaikuttanevat kulkemiseen myös maan alla. Jalankulku onkin maan päällä opastettava niin hyvin, ettei maan alla kulku vaikuta ainoalta vaihtoehdolta ja Asematunneli ruuhkaudu. Myös maanalainen opastaminen on tärkeää, mikäli esimerkiksi osa kulkuväylistä on poissa käytössä.

Yhteistä kaikille vaihtoehdoille on myös liikepaikkojen näkyvyyden heikkeneminen sekä melusta, pölystä ja tärinästä aiheutuvat häiriöt, joita on tarkemmin kuvattu vaikutusten arvioinnissa.

Työmaa aiheuttaa vaikutuksia myös **Sokoksen saavutettavuuteen**. Keskiosa vie pisimpään, Sokoksen itseinän viereinen yhteys aikaisemmin.

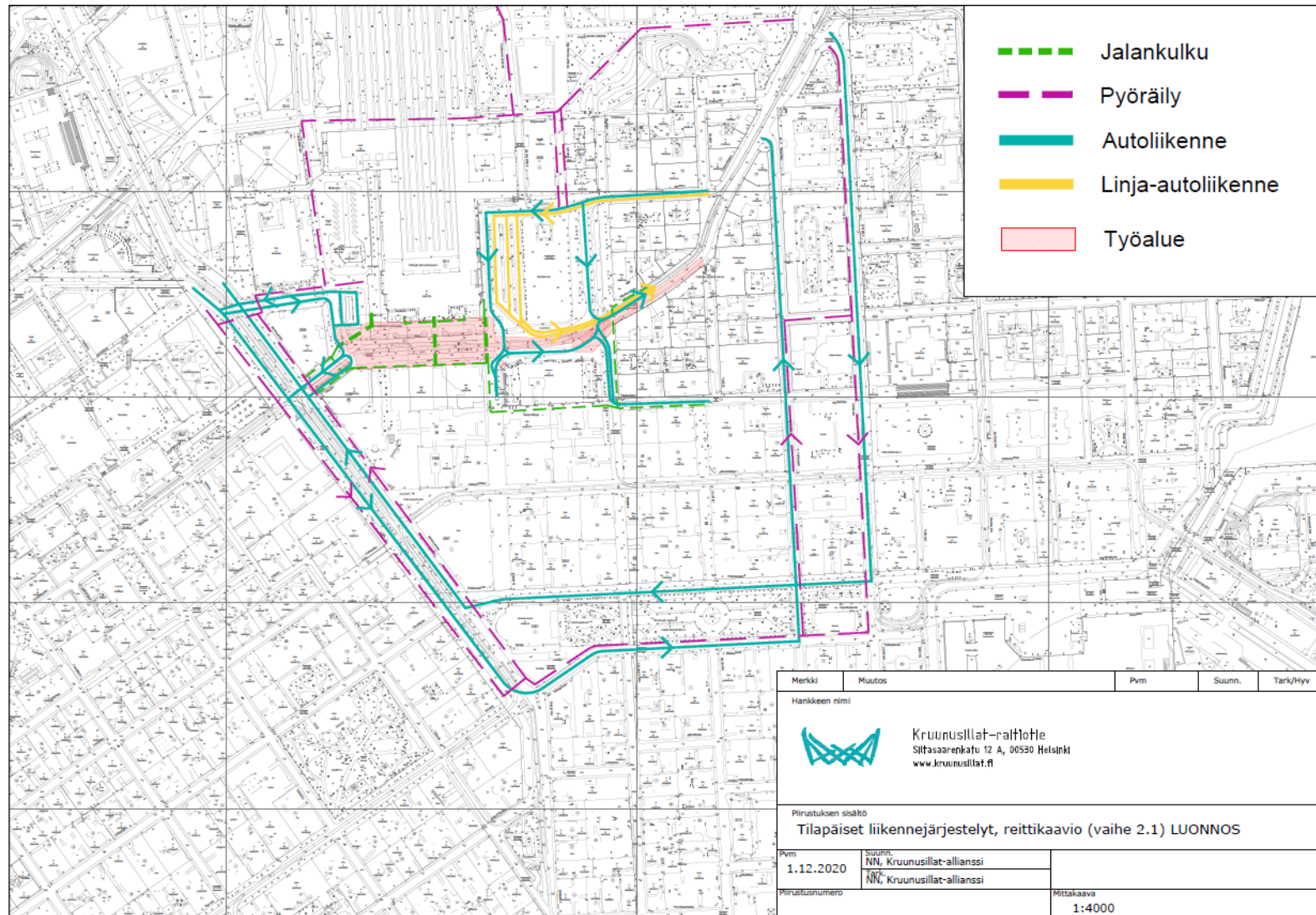
Ateneumin ja Rautatien välisen alueen viistosti tuleva suojatie **Mikonkadulle** tulee olemaan pois käytöstä n. 2-3 kk. Käytössä säilyisi seuraava suojatie länteen. Jalankulkijavirtojen ohjaaminen Ateneumin takana olevaa raittia pitkin silloin, kun Ateneumin edessä tapahtuu. Mikonkadun OP:n pätkän liiketilat ohitetaan. Mikonkadun poikki menevä suojatie Vapianon edessä on käytössä, epävarmaa molempien suuntaiset Osuuspankin edessä – tulee tarkastella järjestämistä vaihtoehtoja ja suunnitella yhteys.

TILAPÄISET LIIKENNE- JA LIIKKUMISJÄRJESTELYT

Oheisella kartalla on havainnollistettu Kaivokadun hankkeesta aiheutuvia tilapäisiä liikenne- ja liikkumisjärjestelyjä tilanteessa, jossa Kaivokadun auto- ja joukkoliikenneyhteydet on katkaistu.

Autoliikenne ohjautuisi ja ohjattaisiin pääsääntöisesti Etelä- ja Pohjois-Esplanadille sekä Unionin- ja Fabianinkadulle. Kulku WTC:n pysäköintilaitokseen toteutuisi ainoastaan idän suunnasta, Rautatientoria ja Kaivokatua hyödyntäen.

Pyöräliikenne ohjattaisiin tavoitetilanteessa Kaisa-tunneliin rautatieaseman pohjoispuolelle. Mikäli Kaisa-tunneli ei ole valmistunut, korvaavat reittivaihtoehdot kulkevat Unionin- tai Mikonkatua pitkin.



KAIVOKADUN KATKAISUN VAIKUTUKSET LIIKENTEEEN SUUNTAUTUMISEEN JA KULKUTAPOIHIN

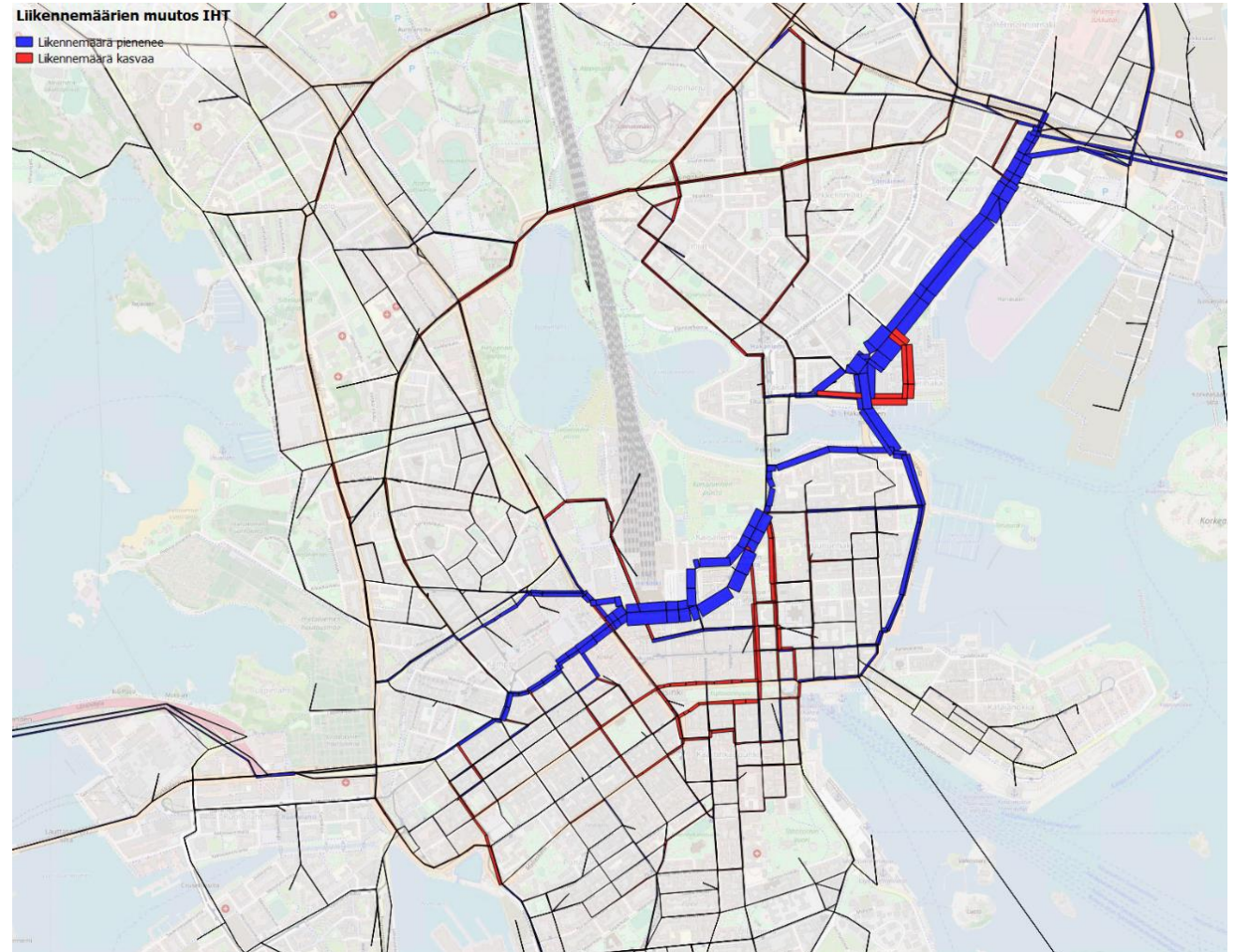
Kaivokadun katkaisua kuvaavassa tarkastelussa verrattiin nykytilaan verkkoa, jossa Kaivokatu on suljettu, Hakaniemen silta ja Sörnäisten rantatie Kaikukadulle asti kavennettu 2+2-kaistaiseksi ja nopeus hidastettu alle 30 km/h sekä Sltavuorenranta on katkaistu itäpäästään.

Työmaajärjestelyt vähentävät (arkipäivisin) kantakaupunkiin ja sieltä pois suuntautuvaa henkilöautoliikennettä noin yhdellä prosentilla. Suurin osa matkoista siirtyy kuitenkin muihin kulkutapoihin, jolloin muutos kokonaismatkamäärässä on pieni.

Taulukossa on esitetty järjestelyiden aiheuttamat muutokset kantakaupunkiin saapuvien ja sieltä lähtevien matkojen määrissä

HA-matkat keskusta	Kaikki matkat keskusta
-1,1 %	-0,3 %
HA-matkat keskustasta	Kaikki matkat keskustasta
-1,0 %	-0,3 %

Kuvassa on esitetty tarkastelun mukainen vaikutus autoliikenteen reitteihin. Keskusta suuntautuvat matkat vähenisivät tilanteessa noin 0,3 %.



KAIVOKADUN LÄHIALUEEN MUITA HANKKEITA

Kaivokadun välittömässä läheisyydessä on vireillä useita kehityshankkeita, jotka kohdistuvat kaupunkiympäristöön, infraan ja kiinteistöihin. Näillä hankkeilla on erikseen ja kokonaisuudessa yritysten toimintaedellytyksiin kohdistuvia vaikutuksia.

Hankkeista on mahdollista saada synergiahyötyjä, jolloin samassa aikaikkunassa voidaan toteuttaa useita ympäristöä ja kiinteistöjä kehittäviä parannustoimenpiteitä. Mikäli samanaikaisesti toteutetaan useampia suuren kokoluokan hankkeita, voi kokonaisvaikutus olla suurempi, mutta toisaalta alue on työmaana lyhyemmän aikaa.

Hankekokonaisuuden toteuttaminen edellyttää kuitenkin vuoropuhelua toimijoiden ja hankkeiden välillä, jotta alue toimii koko toimenpideajan asiakkaiden ja yritysten näkökulmasta mahdollisimman hyvin. Yhteisillä toimenpiteillä ja suunnittelulla voidaan saavuttaa tila- ja yhteysjärjestelyjen lisäksi myös viestinnällisiä synergiahyötyjä.

Kuva: Helsingin kaupunki / Sirpa Kallio ja Minna Maartola

RAUTATIEASEMAN YMPÄRISTÖN MERKITTÄVIMMÄT HANKKEET

Elielin aukio, Asema-aukio, Postikatu / Konsortio (kehittämisvaraus)
Uusi Eliel -arkkitehtuurikilpailu 2020-2021, asemakaava 2024, rakentaminen alkanee 2025

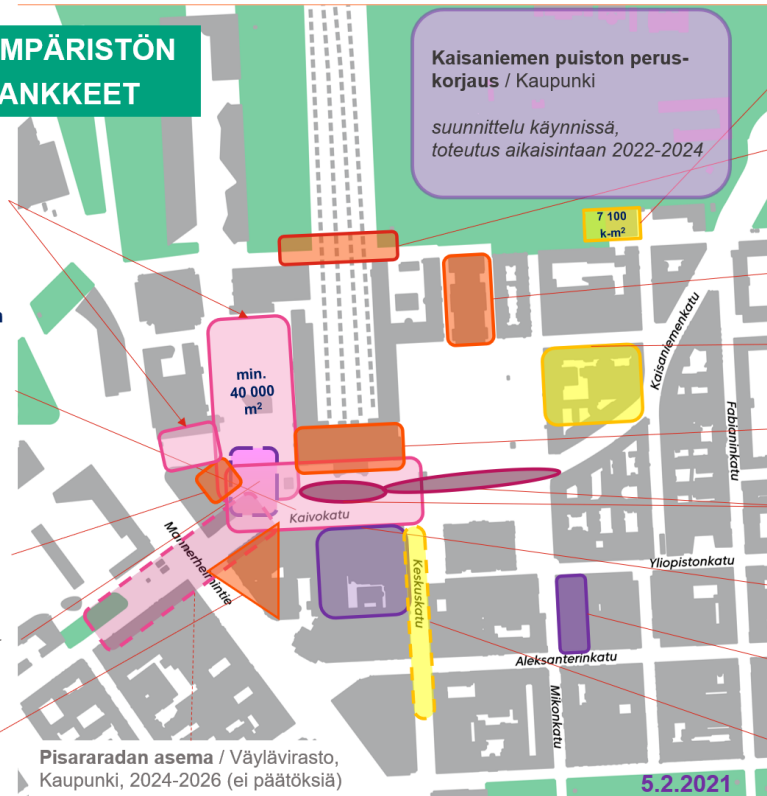
Rautatien metroaseman ja asematunnelin paloturvallisuuden parantaminen ja kannen vesieristeen uusiminen
Kaupunki (HKL), Sponda Oyj 2020-luvun puoliväli

Rautatien metroaseman perusparannus / Kaupunki (HKL)
2020 loppupuoli

Hotelli Vaakunan laajennus, ravintoloiden uudistaminen
Sokos & HOK-Elanto 2021

Sokoksen maanalainen laajennus
Sokos & HOK-Elanto (ei rakentamis-päätöstä, asemakaava vahv. 2019)

Hotelli Grand Hansa 2020-2022
YLVA



Kaisaniemen puiston peruskorjaus / Kaupunki
suunnittelu käynnissä, toteutus aikaisintaan 2022-2024

Hotelli Vuorikatu 24
Jatke Oy & Taaleri 2021-2023
(purkava saneeraus)

Kaisantunneli / Kaupunki
2020-2022 / 23

Kansallisteatterin peruskorjaus ja laajennus / OKM 2020 alkaen

Fennia-kortteli
Sponda Oyj 2021-2024

Päärautatieaseman kehityshanke (sisätilat, terassit) / VR
2020-2024

Kruunuratiekat-raiteet ja pääte-psyäkki / Kruunusillat-Allianssi
2023-2026

City Center
Sponda Oyj 2022-2024

Aleksis 13 / Ilmarinen
valmistuminen aikaisintaan keväällä 2022

Keskustan huoltotunnelin kehittäminen / Helsingin Väylä
2021-2022

Pissararadan asema / Väylävirasto,
Kaupunki, 2024-2026 (ei päätöksiä)

SISÄLTÖ

1. JOHDANTO
2. TAUSTA YRITYSVAIKUTUKSIIN
3. KAIVOKADUN ALUETARKASTELU
4. HANKKEEN KUVAUS
5. YRITYSVAIKUTUSTEN ARVIOINTI
6. SUOSITUKSET

Luvussa kuvataan Kaivokadun hankkeen yritysvaikutukset rakentamisen ajalta noudattaen Helsingin kaupungin YRVA-kehikkoa

MILLE TOIMIJOILLE VAIKUTUKSET KOHDISTUVAT?

Kaivokadun ympäristön yritys rakenne on varsin monipuolinen ja laaja, ja toisaalta työmaan aiheuttamat haitat monitahoisia vaikutuksiltaan. Oheisessa taulukossa on havainnollistettu joitakin keskeisimpiä negatiivisten vaikutusten lähteitä sekä vaikutuksia. Osaan vaikutuksista voidaan vaikuttaa jäljempänä esitetyillä toimenpiteillä.

Toimiala/tyyppi	Vaikutusten lähde	Vaikutukset (negatiiviset)
Liiketoimissa toimivat yrittäjät (kauppa ja palvelut, kiinteistönvälittäjät yms.)	<ul style="list-style-type: none">• Asiointivirtojen muutokset• Keskustan fyysisen ja koetun saavutettavuuden heikentyminen• Asiointikokemuksen heikentyminen• Helsingin keskustan imago asiointipaikkana• Asiointien suuntautuminen muualle (keskustan ulkopuolelle)	<ul style="list-style-type: none">• Heikkenevä myynti• Mahdollinen liikepaikan muuttotarve• Kerrannaisvaikutukset (esim. tyhjenevistä liiketoimista aiheutuvat vaikutukset alueen vetovoimaan)
Toimitilat (toimistot)	<ul style="list-style-type: none">• Sisätiloihin kantautuvat häiriöt (melu yms.)• Työmatkojen hankaluus• Tilapäiset liikkumisen järjestelyt	<ul style="list-style-type: none">• Heikentyvä työtyytyväisyys• Haaste houkutella osaavaa työvoimaa• Asiakkaiden opastaminen toimitilaan hankaloituu
Matkailutoimijat (hotellit)	<ul style="list-style-type: none">• Liikkumisjärjestelyt• Saavutettavuus• Imagohaitat	<ul style="list-style-type: none">• Asiakkaiden vähentyminen, vaikutus liikevaihtoon
Liikenneyrittäjät (taksit, linja-autot, logistiikkayrittäjät)	<ul style="list-style-type: none">• Suppeammat yhteydet• Kiertoreitit	<ul style="list-style-type: none">• Aikakustannukset• Kysynnän pienentyminen (taksit yms. Kuljetuspalveluyrittäjät)
Pysäköintilaitosten operaattorit	<ul style="list-style-type: none">• Kiertoreitit• Vähenevät asiakkaat	<ul style="list-style-type: none">• Operoinnista saatavien tulojen pienentyminen
Kiinteistönomistajat ja managerit	<ul style="list-style-type: none">• Haasteet liike- ja toimitilojen käyttäjien liiketoiminnassa• Mahdolliset vuokralaismuutokset	<ul style="list-style-type: none">• Aikakustannukset• Mahdolliset vuokranmenetykset

MITEN LAAJOISTA VAIKUTUKSISTA ON KYSE MILLAISIA SEURAUSSVAIKUTUKSIA ASIALLA VOI OLLA?

Kruunuratikan Kaivokadun osuuden rakentamisen aikaiset yritysvaikutukset kohdistuvat yrityksiin eri tavoin riippuen yrityksen toimialasta, liiketoimintalogiikasta, taloudellisesta tilanteesta sekä sijainnista. Keskeisiksi vaikutuseriksi työmaajärjestelyistä on tunnistettu mm. seuraavia tekijöitä.

Saavutettavuuteen kohdistuvat muutokset ovat avainasemassa yritysvaikutusten näkökulmasta. Saavutettavuuteen kohdistuvat muutokset heijastuvat sekä fyysisen saavutettavuuden (kiertoreitit, esteettömyys) sekä koetun saavutettavuuden (ympäristön laatu, kulkemisen hankaluus, muuttuvat järjestelyt yms) kautta. Saavutettavuus koskee myös liikeilojen ja muiden yritysten logistiikkaa ja huoltoa.

Jalan liikkuminen alueella hankaloituu sekä fyysisesti (tilapäisreitit, kiertotiet) että koetulla tasolla (ruuhkat, näkyvyys, työmaan haittavaikutukset). Tällä on vaikutuksia alueen toimivuuteen sekä asiakaskokemukseen ja sitä kautta vetovoimaan yleisestikin.

Asiointivirrat muuttavat alueellista painotustaan, millä on negatiivisia vaikutuksia erityisesti Citycenterissä ja erityisesti sen Kaivokadun puoleisissa liikeiloissa sekä Keskuskadulla. Liikkuja- ja asiakasvirtoja siirtynee puolestaan asematunneliin sekä Sokoksen suuntaan ja jossain määrin myös Mikonkadulle, mikä saattaa vaikuttaa positiivisesti ko. alueiden liiketoimintaedellytyksiin. Tietyt Erityisesti Kaivokadulle

avautuvat Citycenterin korttelin liikeilat muuttuvat liiketoimintaedellytyksiltään heikoiksi asiointivirtojen muutoksen ja työmaasta aiheutuvien haittojen lisäksi. Myös asiointivirtojen ”sumppuuntuminen” voi vaikuttaa kyseisten liikeilojen toimintaedellytyksiin.

Työmaa-ajasta johtuvat **kaupunkiympäristön laatuun ja kokemuksellisuuteen kohdistuvat haittatekijät** saattavat voimistaa keskustan rakennemuutosta, joiden taustalla on kaupan toiminnan (verkkokauppa) sekä asiointikäyttämisen muutos (palveluvaltaistuminen). Voi voimistaa erityisesti Aleksanterinkadun sekä alueen tavaratalojen muutosta. Hankalaksi ja epämiellyttäväksi koettuun ympäristöön ei haluta jatkossa tulla, vaan asiointit voivat suuntautua entistä enemmän muihin keskuksiin ja internettiin. Asiointiympäristön yleisen viihtyisyyden heikkeneminen (melu, pöly, visuaalinen ilme) ja sen vaikutukset kaupalliseen vetovoimaan ja alueen käyttöön asiointipaikkana. Asiointikäyttämisen muutokset voivat heijastua myös pitkällä aikajänteellä: aikaisemmin keskustassa asioineet voivat enenevässä määrin siirtyä ydinkeskustan ulkopuolisiin kauppakeskuksiin, mikäli kokevat että keskustassa asiointikokemus heikkenee.



MIHIN ASIOIHIN VAIKUTUKSET YRITYKSISSÄ KOHDENTUVAT?

VAIKUTUKSET ERI TEKIJÖIHIN

Kaivokadun työmaa-aikaiset vaikutukset heijastuvat tekijöihin monella tavoin. Ohessa on kuvattu keskeisimpiä vaikutuksia teemoittain.

Henkilöstö: työmatkojen hankaloituminen, muutoksista johtuvat henkiset vaikutukset, mahdolliset asiakkaiden negatiiviset reaktiot työmaasta asiakaspalveluammateissa oleviin, liiketoiminnan mahdollisesta heikkenemisestä johtuvat muutokset työsuhteisiin.

Asiakkaisiin: asiakaskokemuksen heikkeneminen, asiakaskäyttämisen muutokset, epäselvyys muuttuvista järjestelyistä johtuen. Myös esim. alueen muissa yrityksissä (konsulttitoimistot, tilitoimistot yms.) asioiminen hankaloituu ja kohteiden löydettävyys heikkenee.

Saavutettavuuteen (työntekijät, asiakkaat, logistiikka, pysäköinti): merkittäviä muutoksia alueen kokonaissaavutettavuuteen sekä mikrotasolla eri alueille suuntautuviin asiakasvirtoihin. Merkittävä vaikutus erityisesti rautatieasemalta keskustaan (ja toisinpäin) suuntautuviissa matkoissa.

Toimitiloihin: mahdolliset haasteet toimitilojen vuokraamisessa, toimitilamarkkinaan heijastuvat muutokset (vajaakäyttö, vuokratason aleneminen, vuokralaismuutokset). Vaikutukset saattavat realisoitua jo ennen hankkeen toteutuksen alkamista, esim. katkolla olevien vuokrasopimusten osalta. Hankeaikaa mahdollista hyödyntää myös toteuttamalla investointeja omiin kiinteistöihin.

Kilpailutilanteeseen: erityisesti kaupan ja palveluiden osalta muutos heikentää ydinvaikutusalueen suhteellista asemaa verrattuna Kamppiin sekä keskustan ulkopuolisiin kaupan keskittymiin (esim. Tripla ja Redi). Alueen houkuttelevuus myös toimistosijaintina heikkenee hetkellisesti, mutta korjaantuu hankkeen jälkeen.

Näkyvyyteen: tilapäisjärjestelyt heikentävät kaupallisen toiminnan näkyvyyttä (näyteikkunat, mainokset) sekä hankaloittavat liiketiloihin liikkumista erityisesti Citycenterin ja Keskuskadun osalta. Näkyvyshaittoja on myös Rautatieaseman palveluihin.

MITEN YRITYKSIIN JA TYÖPAIKKOIHIN KOHDISTUVIA NEGATIIVISIA VAIKUTUKSIA VOIDAAN LIEVENTÄÄ SUUNNITTELU- JA TOTEUTUSVAIHEESSA?

- Jatkuva viestintä muutoksista – epävarmuuden minimointi jo suunnitteluvaiheessa
- Kaupungin ja yrittäjien välinen yhteistyö koko hankkeen aikana
- Selkeä opastus tilapäisreiteille – kaupallisen toiminnan näkyvyys ja mainonta reiteillä, digitaalisen opastuksen toteutus muuttuvassa ympäristössä
- Asiointiympäristön viihtyisyyden parantaminen työmaasta huolimatta: kampanjat, design ja taide, herätteellisyys
- Yhteistyö median kanssa ja medianhallinta: ei saa antaa tulla kuvaa, että Helsingin keskustaan ei pääsisi

MIHIN ASIOIHIN VAIKUTUKSET YRITYKSISSÄ KOHDENTUVAT?

SYNTYYKÖ ASIASTA YRITYKSILLE KUSTANNUKSIA / TULOJEN MENETYKSIÄ?

Hankkeesta syntyy tulonmenetyksiä yrityksille, joiden suhteellinen mikrolokaatio verrattuna alueen asiointivirtoihin heikkenee. Erityisen merkityksellistä tämä on yrityksille, joiden liiketoiminta perustuu pistäytymisiin ja ns. spontaaneihin asiointeihin (esim. ravitsemustoiminta ja tietyt erikoiskapan ja palveluiden toimialat). Liiketilän edestä kulkevat ihmisvirrat korreloivat tyypillisesti hyvin vahvasti myynnin kanssa; mikäli tämä liikkujavirta pienenee, on sillä suora heijastusvaikutus yritysten myyntiin. Samankaltainen vaikutus voi olla myös sillä, että liiketiloihin on fyysisesti hankalampi päästä esim. työmaa-aidoista tai ruuhkista johtuen.

Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat ydinalueen kiinteistöissä sijaitseviin toimintoihin, mutta keskeisen sijainnin vuoksi vaikutukset voivat heijastua koko Helsingin ydinkeskustan tasolla, mikäli alueen vetovoima ja imago heikkenee esim. joukkoliikenteellä alueelle saapuvien silmissä

Tulonmenetyksiä voi laajasti ottaen kaupan ja palveluiden toimijoiden lisäksi syntyä myös esim. kiinteistönomistajille (vuokratulot), pysäköintilaitosten operaattoreille, takseille ja julkiselle liikenteelle sekä majoitustoimijoille.

Myynnin pienenemisen ja tulonmenetysten lisäksi työmaa-ajasta voi syntyä myös kustannuksia sellaisille yrityksille, jotka joutuvat hankkeen vuoksi muuttamaan tahtomattaan liikepaikkaa, mikäli nykyinen liikepaikka muuttuu toimintaedellytyksiltään mahdottomaksi. Tällaiset vaikutukset voivat joissain tapauksissa konkretisoitua jo ennen työmaa-aikaa riippuen yksittäisistä vuokrasopimuksista ja niiden kestosta.

MITEN YRITYKSIIN JA TYÖPAIKKOIHIN KOHDISTUVIA NEGATIIVISIA VAIKUTUKSIA VOIDAAN LIEVENTÄÄ SUUNNITTELU- JA TOTEUTUSVAIHEESSA?

- Markkinoinnin ja viestinnän tuki asiakkaiden ja työntekijöiden suuntaan – kaupunki nostaa esiin alueen yrityselämää viestinnässä
- Kompensaatiot tulonmenetyksistä yrityksille: riskien ja epävarmuuden minimointi; aikataululupaus ja korvauskäytännöt

MIHIN ASIOIHIN VAIKUTUKSET YRITYKSISSÄ KOHDENTUVAT?

VOIKO ASIA VAIKUTTAA YRITYSTEN BRÄNDIIN?

Yritysten brändi ja imago muodostuu monen tekijän summana kaikissa kohtaamisissa asiakkaan kanssa (ml. markkinointi ja viestintä, asiakaspalvelu, näkyvyys ja word-to-mouth). Verkkokaupan myötä muuttuvassa kaupan toimintaympäristössä keskustassa sijaitsevan liikepaikan arvon nähdään muodostuvan varsinaisen myymälästä tapahtuvan myynnin ohella entistä enemmän sen tarjoaman brändinäkyvyyden kautta - keskustassa brändin kanssa tapahtuvat ”kohtaamiset” synnyttävät näkyvyyttä, millä on oma roolinsa myös yrityksen menestykseen verkkokaupassa. Tämän vuoksi useat verkkokaupassa aloittaneet yritykset (mm. Amazon ja Zalando) ovat hankkineet näkyvyyden tueksi myös fyysisiä liiketiloja, joissa brändi pääsee parempaan vuorovaikutukseen asiakkaiden kanssa.

Kaivokadun hanke voi vaikuttaa alueella sijaitsevien yritysten brändiin rakentamisen aikana mm:

- Heikkenevän näkyvyyden kautta – liikepaikan merkityksen pieneneminen yritysten brändimielikuvan kasvattamisen näkökulmasta
- Alueen yleisilmeen ja tilapäisjärjestelyjen vaikutus kokonaisvaltaiseen laatumielikuvaan ja sen yhdistäminen alueella sijaitsevien toimintojen brändiin
- Mikäli alueelle alkaa muodostua paljon tyhjiä liiketiloja, on sillä myös merkittävä vaikutus niin siellä sijaitsevien yritysten kuin liiketilojen vuokranantajienkin brändiin.

Joissain tapauksissa muutos ja tilapäisyys on mahdollista brändiviestinnän kautta nostaa myös voimavaraksi ja kasvattaa yksittäisen yrityksen brändimielikuvaa (esim. erilaisten tempausten ja oivaltavan viestinnän synnyttämä näkyvyys mediassa ja somessa)

MITEN YRITYKSIIN JA TYÖPAIKKoihin KOHDISTUVIA NEGATIIVISIA VAIKUTUKSIA VOIDAAN LIEVENTÄÄ SUUNNITTELU- JA TOTEUTUSVaiheessa?

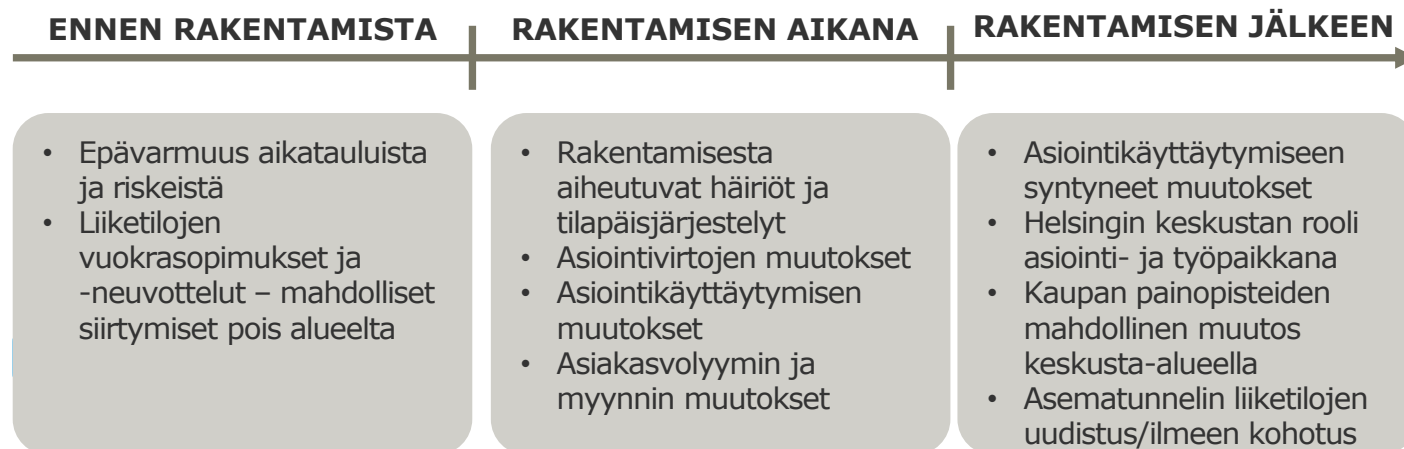
- Mainosten ja yritysten logojen näkyvyyden turvaaminen ja lisääminen työmaaympäristössä (mainokset, kyltit, digitaalinen mainonta)
- Yhteistyö median kanssa, medianhallinta
- Kaupungin, yrittäjien ja kiinteistönomistajien yhteiset kampanjat
- Hankkeen eläminen vuodenaikojen mukaan (esim. jouluvalot, koivukujat yms. Koko alueen brändimielikuvaa kehittävät tempaukset yhdessä yrittäjien kanssa)
- Innovatiiviset digitaaliset ratkaisut, joilla voidaan viestiä sekä hankkeesta että alueen palveluista (AR/VR)

MITEN VAIKUTUKSET AJOITTUVAT?

Kaivokadun työmaasta aiheutuvat yritysvaikutukset ovat väliaikaisia ja ajanjaksosta riippuen vaihtelevia. Aikaväli, eri vaiheiden erilaiset vaikutukset esim. muuttuvan sijainnin ja liikkumisjärjestelyjen sekä työn intensiteetin mukaan. Suurin vaikutus hankkeella on tilanteessa, jolloin liikenne on kokonaan katkaistu Kaivokadulta.

Kaupalle ja palveluille on tyypillistä sesonkiluontoisuus ja voimakkaat kausivaihtelut toimitettavien tuotteiden volyymeissa. Vaihtelu voi olla vuodenajan mukaista, juhlapyhien vaikutuksiin perustuvaa tai jopa viikonpäivien mukaisesti muuttuvaa. Vähittäiskaupalle erityisen tärkeää on joulunalusaika sekä viikonloput. Myös kesäsesonki on tärkeässä roolissa. Useilla kaupan toimijoilla on lisäksi omia kausiluonteisia kampanjoita ja tempauksia, joilla pyritään houkuttelemaan asiakkaita.

Mikäli hankkeen johdosta ydinvaikutusalueen merkitys esimerkiksi vähittäiskaupan ja palveluiden näkökulmasta heikkenee, voi sillä olla pysyviäkin vaikutuksia johtuen toimialan trendien (verkkokauppa, asiointikäyttäytymisen muutokset, korona) synnyttämästä kerrannaisvaikutuksesta.



MITEN YRITYKSIIN JA TYÖPAIKKOIHIN KOHDISTUVIA NEGATIIVISIA VAIKUTUKSIA VOIDAAN LIEVENTÄÄ SUUNNITTELU- JA TOTEUTUSVAIHEESSA?

- Epävarmuuden minimointi: tilapäisistä ratkaisuista ja muutoksista kommunikointi hyvissä ajoin jo ennen hankkeen alkua – yrittäjien varautuminen tulevaan tilanteeseen
- Mahdollisimman selkeä kuvaus muutosten jaksottumisesta ja kestosta – palvelulupaus hankkeelta yrittäjille aikataulussa pysymisessä (mahdolliset korvaukset mikäli myöhästymistä tapahtuu)
- Kaupan ja palveluiden sesonkiaikojen huomioiminen työn ajoituksessa (esim. jouluku, kampanjat)
- Aktiivinen vuoropuhelu alueen yritysten kanssa koko hankkeen ajan
- Helsingin keskustan brändimielikuvan ja vetovoimaisuuden aktiivinen kehittäminen yhteistyössä eri toimijoiden kanssa (kaupunki, yrittäjät, kiinteistönomistajat / Downtown Helsinki)

YRITYSVAIKUTUKSIA LIIKKUMISTAVOITTAIN

Asioinnin liikkumismuoto	Miten vaikutukset heijastuvat ja mikä merkitys liikkumistyyppillä on elinkeinoelämän näkökulmasta?
Jalankulkija Kaivokadun ympäristössä	Jokainen alueella liikkuja on matkaketjun jossain vaiheessa jalankulkija. Muutokset lähiympäristössä heijastuvat voimakkaasti kokemukseen alueesta. Jalankulkija kokee ympäristönsä hitaamman liikkumisnopeuden ja suojattomuuden vuoksi vahvemmin, jolloin erilaiset kiertoreitit ja häiriöt vaikuttavat merkittävästi asiointikokemukseen sekä työmatkoihin. Usein vaihtuvat järjestelyt hankaloittavat alueella kulkemista ja heikentävät asiointikokemusta.
Joukkoliikenteen käyttäjä	Ennen koronaa Helsingin niemelle saapui joka arkiamu noin 90 000 ihmistä ja heistä lähes 70 000 (78 %) saapui alueelle joukkoliikenteellä. Joukkoliikenteen käyttäjät tuovat Helsingin keskustaan suuntautuvasta ostovoimasta lähes kolme neljäsosaa ja Kaivokadun ympäristö on merkittävä joukkoliikennepalvelujen keskittymä ja myös kohta, jossa moni keskustassa asioiva vaihtuu joukkoliikenteen käyttäjästä jalankulkijaksi. Joukkoliikenteen käyttäjät hyödyntävät jossain määrin myös välittömästi pysäkin läheisyydessä sijaitsevia palveluita, jolloin myös pysäkkimuutoksilla on vaikutuksia liiketoimintaan: joukkoliikennekatkosten ja muutosten aikaan negatiivisia Kaivokadun ympäristössä ja vastaavasti positiivisia Aleksanterinkadulla.
Autoilija	Autolla keskustaan asioimaan saapuvat tuovat noin 11-15 % keskustaan suuntautuvasta ostovoimasta. Autoilijoiden keskiostos on suurin ja auto on edellytys monen, varsinkin kooltaan suuremman tuotteen kotiinkuljetukselle. Autoilijoille merkittävimmät vaikutukset voivat heijastua kokonaiskokemuksen kautta; miten Kaivokadun sulkemisen vaikutukset heijastuvat muulle katuverkolle ja miten hankalaksi keskustaan saapuminen autolla ylipäätään koetaan, jolloin vaikutukset voivat olla laajakantoisempia myös koko keskusta-alueella.
Pyöräilijä	Pyörällä tyyppisesti asioivat tuovat noin 3 % keskustan ostovoimasta. Nykyisten pyöräyhteyksien ja –pysäköinnin näkökulmasta Kaivokadun välitön lähiympäristö ei ole merkittävä asiointikohde. Jotkin esim. junalle saapuvat pyöräilijät saattavat suunnata ennemmin suoraan Pasilaan, jolloin liiketoimintaan saattaa kohdistua lieviä vaikutuksia erityisesti Rautatieaseman palveluiden osalta.

VAIHTOEHTOJEN VAIKUTUKSET (1/2)

Näkökulmia	1A: Kaivokatu 1+1 kaistaa käytössä ja ratikkaliikenne normaali	1B: Kaivokatu autoliikenne kielletty, lyhyitä ratikkakatkoja	2B: Kaivokatu autoliikenne kielletty ja raitiotielinjat siirretty poikkeusreiteille koko rakentamisen ajan	1B + 2B: Kaivokatu autoliikenne katkaistu ja raitiotielinjat siirretty poikkeusreiteille 6-9 kk
Tilapäisjärjestelyjen kesto	Rakentamisen ja tilapäisjärjestelyjen kesto >2 vuotta, arvaamattoman pitkä. Pidempi tilapäisjärjestelyjen kestä sekä epävarmuus riskeistä ja keston todellisesta pituudesta aiheuttaa merkittäviä yritysvaikutuksia.	Rakentamisen kesto noin 2 vuotta. Autoliikenteen tilapäisjärjestelyt pysyviä, mutta raitiotieliikenteen katkot ja järjestelyt hankalia kommunikoida ja aiheuttavat asiakkaalle epävarmuutta, mikä heikentää asiointikokemusta.	Rakentamisen ja poikkeusjärjestelyjen kesto noin 2 vuotta.	Rakentamisen ja ajoneuvoliikenteen katkon kesto noin 2 vuotta, raitiotielinjat poikkeusreiteillä 6-9 kk.
Saavutettavuus (auto, joukkoliikenne, kävely, pyöräily)	<p>1A on ainoa vaihtoehto, jossa autoliikenteen läpiajomahdollisuus säilyy Kaivokadulla. Kaivokatu on kuitenkin kapasiteettinsa ylärajoilla, mikä voi aiheuttaa ruuhkautumista. Rakentamisen ennustamattoman pitkä kesto ja lukuisat poikkeusjärjestelyt tekisivät autolla asiointia todennäköisesti haastavaa.</p> <p>Raitiovaunuliikenne säilyy normaalina sujuvuuden kuitenkin heikentyessä hieman pysähtymisten ja jonoutumisen lisääntyessä, mikä heikentää etenkin koettua saavutettavuutta.</p> <p>Jalankulun suojatieyhteudet ovat pitkiä työmaa-alueen ja liikenteen seassa ja niiden turvallinen ja esteetön järjestäminen haastavaa.</p> <ul style="list-style-type: none"> Jalankulun minimileveys n. 2 m Citycenterin edessä Jompaakumpaa puolta kulkeminen tai siksakkia Siltavaihtoehto? Esteetön. 	<p>Autoliikenne siirtyy poikkeusreiteille. Asioinnin näkökulmasta keskeinen vaikutus on pysäköintilaitoksiin, erityisesti WTC:n parkkiin ajamisen merkittävä hankaloituminen. Katkaisu heikentää alueen palvelujen ja työpaikkojen autosaaeutettavuutta. Katkaisu hankaloittaa merkittävästi myös Citycenterin ja alueen muiden liiketilöiden huoltoliikennettä lännestä tultaessa. Liiketilöiden huolto joudutaan myös paikoin tekemään poikkeusjärjestelyin (erityisesti Citycenterin Kaivokadun puoleiset liiketilat), joskin useimpiin tiloihin on pääsy myös kauppakeskuksen puolelta.</p> <p>Raitiovaunuliikenteen sujuvuus Kaivokadulla paranee merkittävästi, kun ajoneuvoliikenne poistuu liittymistä. Raitiovaunuliikenteen sujuvuus Mannerheimintielle on hyvä tarkastelluissa liittymissä.</p> <p>Bussiliikenteen sujuvuus paranee hieman, kun Kaivokadun itäosan liittymistä vapautuu kapasiteettia. Yhteydet pysyvät lähes samalla tasolla verrattuna nykyiseen, jolloin matkaiikoihin ei tule merkittäviä muutoksia</p> <p>Kaivokadun suojatieylitykset lyhenevät ja sujuvoituvat sekä ovat turvallisempia, kun ylitettävänä on vain raitiotie. Vähentää myös kiinteistöjen edustan liikkujavirtojen sumpuuntumista.</p>	<p>Autoliikenteessä samat vaikutukset kuin 1B:ssä.</p> <p>Vaihtoehdossa rakentaminen on nopeinta ja sujuvinta ja rakentamistoimintojen liikuttelemisessa on enemmän pelivaraa, sillä työmaaliikenteen lisäksi ei tarvitse huomioida muuta läpikulkevaa liikennettä. Näin esteettömät ja turvalliset jalankulkuyhteydet on helpompaa järjestää.</p> <p>Rautatieaseman saavutettavuus raitiovaunuliikenteellä heikkenee. Raitiovaunuliikenteen sujuvuus Mannerheimintielle on kohtalainen tarkastelluissa liittymissä.</p> <p>Bussiliikenteen sujuvuus paranee merkittävästi aseman läheisyydessä, kun Kaivokadun itäosan liittymistä vapautuu merkittävästi kapasiteettia.</p>	<p>Autoliikenteessä samat vaikutukset kuin 1B:ssä.</p> <p>Vaihtoehdossa ratikkakatkon kesto on vajaan vuoden (noin 3-12/2023, valmistelevat vaiheet jo vuodenvaihteessa ja käyttöönotto koeajojen jälkeen 1/2024), jonka jälkeen saavutettavuus raitioiteitse alueelle palautuu nopeammin.</p> <p>Rakennusaika lyhenee, ja autoliikenne voidaan palauttaa kun ajokaistat ovat valmiit. Vaihtoehto tarjoaa parhaat edellytyksen kävelyn ja pyöräilyn sujuvaksi järjestämiseksi.</p>
Heijastusvaikutukset alueen ulkopuolelle	<p>Ajoneuvoliikenteen toimivuusongelmien heijastuminen työmaa-alueelta Mannerheimintien liittymiin on mahdollista, aiheuttaen turhaa liikennöinnin ja asioinnin vaikeutumista laajalle alueelle, jotka muuten toimisivat vaihtoehtoisina väylinä liikkeisiin ja työpaikoille.</p> <p>Vaikka raitiovaunuliikenne säilyy, heijastunee sen sujuvuuden heikkeneminen laajemmallekin alueelle, mahdollisesti hidastaen liikkumista laajemmalla alueella.</p>	<p>Ajoneuvoliikennettä siirtyä merkittävässä määrin muualle katuverkolle aiheuttaen haasteita Pohjoisesplanadin ja Mannerheimintien liittymässä sekä Siltasaarenkadun ja Liisankadun liittymässä. Toimenpide siirtää paljon liikennettä Etelä- ja Pohjoisesplanadeille, Pohjoisrantaan ja alemmalle katuverkolle, mutta myös Mehelininkadun reitille. Jonoutuminen ja mahdollisesti liikenneturvallisuusongelmat lisääntyvät myös alemmalla katuverkolle. Mannerheimintien autoliikenteen sujuvuus 1A-vaihtoehtoa parempi tarkastelluissa liittymissä (Kaivokatu ja Postikatu).</p> <p>Elinkeinoelämän ja erityisesti kaupallisten palveluiden näkökulmasta suurin vaikutus on Esplanadin yhteyksien kuormitus, joka heikentää aluetta asiointiympäristönä (ajoneuvoliikenteestä aiheutuva haitta)</p>	<p>Ajoneuvoliikenteen heijastusvaikutukset kuten 1B.</p> <p>Lisääntynyt raitioliikenne Mannerheimintielle saattaa heikentää autoliikenteen toimivuutta Aleksanterinkadun ja Simonkadun liittymissä. Mannerheimintien ja Kaivokadun liittymään tulee paljon poikkeusreitillä olevaa raitiovaunuliikennettä, mikä saattaa aiheuttaa toimivuusongelmia. Liikennevalo-ohjauksessa raitiovaunuvaiheen Mannerheimintieltä etelästä sekä Simonkadulta lännestä tulee olla omissa erillisissä vaiheissa (konfliktit).</p> <p>Raitioliikenteen poikkeusreitit tuovat enemmän liikkujavirtoja Aleksanterinkadulle mahdollisesti hyödyntäen yritystoimintaa siellä.</p>	<p>Sama kuin edellä vaihtoehdossa 2B.</p>

VAIHTOEHTOJEN VAIKUTUKSET (2/2)

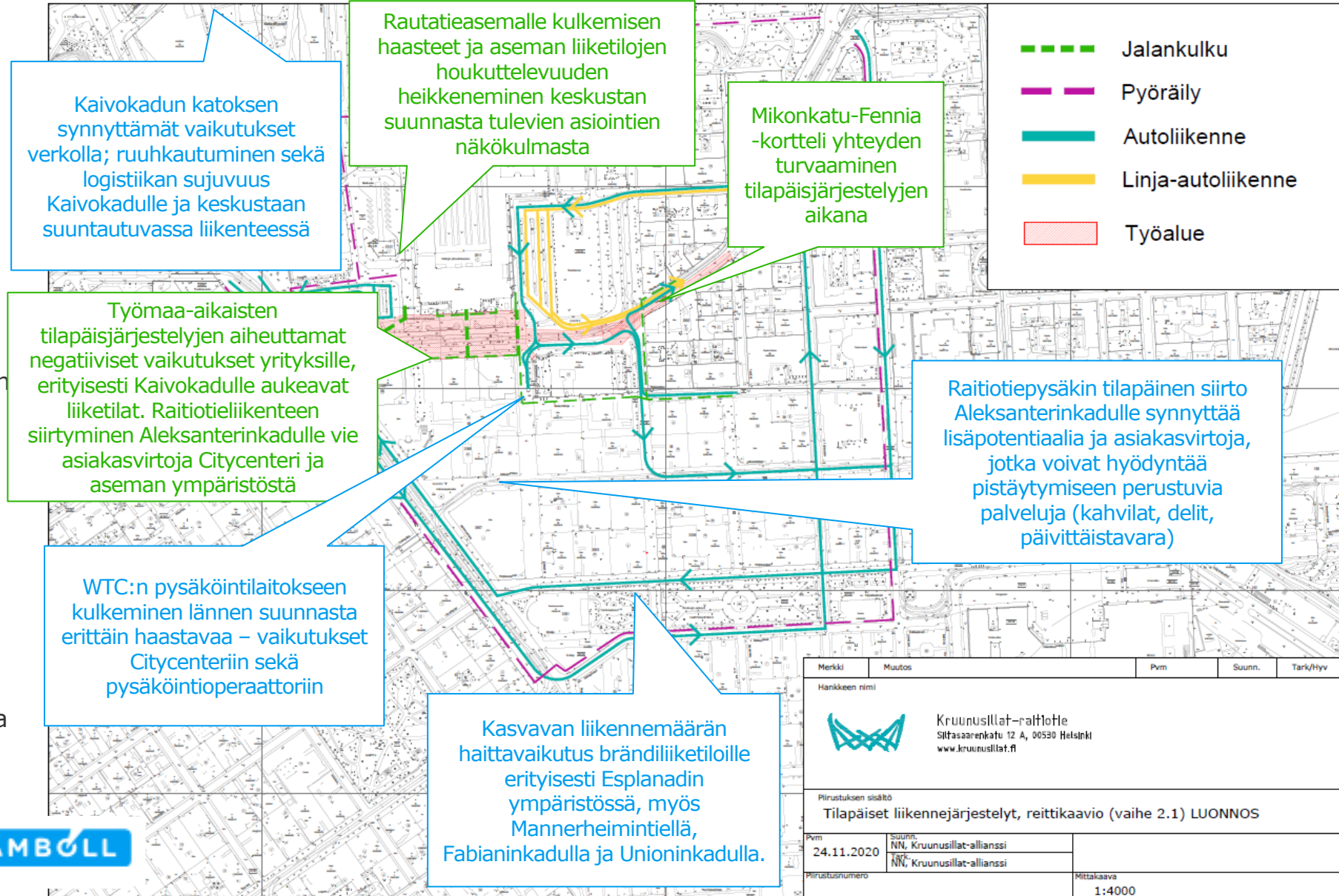
Näkökulmia	1A: Kaivokatu 1+1 kaistaa käytössä ja ratikkaliikenne normaali	1B: Kaivokatu autoliikenne kielletty, lyhyitä ratikkakatkoja	2B: Kaivokatu autoliikenne kielletty ja raitiotielinjat siirretty poikkeusreiteille koko rakentamisen ajan	1B + 2B: Kaivokatu autoliikenne katkaistu ja raitiotielinjat siirretty poikkeusreiteille 6-9 kk
Asiointivirrat ja -kokemus, työssäkäynti alueen yrityksissä	<p>Muuttuvat järjestelyt synnyttävät epätietoisuutta ja suuren paineen viestinnälle. Hyvästään viestinnästä huolimatta muuttuvat järjestelyt aiheuttavat epätietoisuutta ja -varmuutta sekä alueella liikkujille että alueen yrittäjille. Kaivokadun molemmin puolin suhteellisen kapeat kulkuväylät saattavat aiheuttaa sumppuuntumista liikennevalojen kohdalla (Citycenter-Rautatieasema), mikä puolestaan hankaloittaa liiketiloihin ja kiinteistöihin kulkemista. Autoliikenteen näkökulmasta mahdollistetaan kulku WTC:n pysäköintiin sekä huoltoajo myös lännen suunnasta. Ratikkaliikenteen pysäkiltä lyhyt etäisyys Citycenterin pohjoispuolen liiketiloihin sekä myös Rautatieaseman liiketiloihin ja palveluihin.</p>	<p>Kaivokadun autoliikenteen katkaisu tarkoittaa haastavampaa kulkua alueen pysäköintilaitoksiin (erityisesti WTC) sekä hankaloittaa täten merkittävästi Citycenterin ja alueen muiden liiketilojen saavutettavuutta autolla. Tällä on tiettyjä vaikutuksia Citycenterin liikkeiden sekä pysäköintilaitoksen operaattorin liiketoimintaan.</p> <p>Ratikkakatkokset synnyttävät joukkoliikenteen osalta saavutettavuuteen liittyvää epävarmuutta, mikä saattaa vähentää keskustaan suuntautuvia asiointimatkoja.</p> <p>Jalankulun osalta autoliikenteen poistuminen mahdollistaa tilan hyödyntämistä paremmin liikkujien käyttöön, mikä parantaa kävelijöiden kokemusta ympäristöstä verrattuna 1A:han.</p>	<p>Autoliikenteeseen liittyen samat vaikutukset kuin 1B:ssä.</p> <p>Raitiotieliikenteen muutokset vaikuttavat joukkoliikenteellä tehtäviin asiointeihin ja vaikuttaa jossain määrin, mutta ei merkittävästi, asiointivirtojen painotuksiin Citycenterin pohjoispuolelta (Kaivokatu) eteläpuolelle (Aleksanterinkatu). Voi olla lieviä negatiivisia yritysvaikutuksia Kaivokadun ympäristön ja rautatieaseman yrityksiin, ja toisaalta lieviä positiivisia vaikutuksia Aleksanterinkadun pysäkkien tuntumassa.</p> <p>Kävely-ympäristöön Kaivokadulla antaa eniten mahdollisuuksia lieventää negatiivisia vaikutuksia, mm. ei katkoksia rautatieaseman ja Citycenterin välisessä liikkumisessa maan tasolla.</p>	<p>Vastaavat vaikutukset kuin 2B:ssä, mutta ajallisesti raitiotiikenteen käyttäjiin lyhyempi vaikutus.</p> <p>Vastaavasti raitiotien haittaava vaikutus Kaivokadun alueen jalankulkijoihin pidempi kuin vaihtoehto 2B:ssä – raitiotieliikenne hankaloittaa ylitystä maan pinnalla.</p>


MUUTTUVIEN LIIKENNEJÄRJESTELYJEN VAIKUTUKSIA

Kaivokadun katkaisu poistaa tilapäisesti yhden keskustan itä-länsisuuntaisista autoliikenteen pääreiteistä, mikä aiheuttaa liikenteen siirtymiä muille reiteille.

Voimakkain vaikutus on odotettavissa Esplanadeilla, erityisesti Mannerheimintien liittymässä. Vaikutukset liittymän liikenteellisen toimivuuteen voidaan arvioida simulointien avulla, osaltaan tilanteeseen vaikuttaa myös raitioliikenteen työnaikaiset poikkeusreitit.

Mallinnustulosten perusteella on odotettavaa, että osa kantakaupunkiin nykyisin suuntautuvasta autoliikenteestä siirtyy käyttämään muita kulkutapoja. Vaikutuksen suuruuteen liittyy kuitenkin mallin tarkkuustason karkeudesta johtuvaa epävarmuutta.



Merkki	Muutos	Pvm	Suunn.	Tark/Hyv
 Kruunusillat-raitoHe Siitasaarekatu 12 A, 00530 Helsinki www.kruunusillat.fi				
Piirustuksen sisältö Tilapäiset liikennejärjestelyt, reittikaavio (vaihe 2.1) LUONNOS				
Pvm	Suunn.			
24.11.2020	NN, Kruunusillat-allianssi NN, Kruunusillat-allianssi			
Piirustusnumero	Mittakaava			
	1:4000			

MITÄ MUITA MAHDOLLISIA VAIKUTUKSIA ASIALLA VOI OLLA?

Kaivokadun ympäristön työmaa osuu ajallisesti haastavaan hetkeen. Toisaalta kaupan ja palveluiden toimintaympäristöä on jo vuosien ajan vavisuttanut verkkokaupan kehitys, mutta Korona-pandemia on voimistanut tätä muutosta. Samalla Korona on vaikuttanut myös työntekoon; muutosten voimakkuus ja todelliset vaikutukset näkyvät vasta vuosien päästä, mutta jo nyt arvellaan merkittävälle osalle etätyöskentelyn olevan arkea ainakin muutamina päivinä viikossa. Tämä vaikuttaa väistämättä myös Helsingin keskustaan sekä työpaikka-alueena että liiketilojen käytön suhteen; mikäli työnteko siirtyy enenevässä määrin koteihin, heijastuu se esim. lounasravintoloihin sekä muihin kaupan palveluihin. Kaivokadun työmaa ajoittunee ajanjaksoon, jolloin yhteiskunta ja keskusta-alue toipuvat vielä Koronan aiheuttamista vaikutuksista. Työmaa voi tältä osin hidastaa toipumisprosessia ja vaikuttaa keskustan suhteelliseen asemaan niin kaupan paikkana verrattuna keskustan ulkopuolisiin kaupan keskittymiin kuin työpaikka- ja matkailualueenakin.

Kaivokadun alue on kuitenkin muiltakin osin muutosten kourissa ja alueella on useampia infra- ja kaupunkikehityshankkeita sekä kiinteistöihin kohdistuvia uudistustarpeita. Alueen eri hankkeilla voi olla näin ollen synergiaetuja – vaikutus on suuri hetken aikaa, mutta tämän jälkeen suurin osa investoinneista olisi tehty pitkäksi aikaa tulevaisuuteen.

Suurimmat riskit hankkeessa kohdistuvat aikatauluihin, millä on suuri vaikutus myös yrityselämään ja liiketoimintaan alueella. Riskit ja kerrannaisvaikutukset – joskin vielä hyvin epävarmat – kohdistuvat myös yllä mainittuihin tekijöihin, miten Kaivokadun alueen työmaa vaikuttaa koko Helsingin keskustan imagoon Korona-shokista toipuvassa kaupungissa. Joillekin keskustaan potentiaalisesti sijoittuville yrityksille työmaa saattaa olla ratkaiseva tekijä, jonka johdosta liikepaikka tai yrityksen sijainti haetaan jostain muualta, tai investoinnin toteutusta venytetään työmaan jälkeiseen aikaan.

SISÄLTÖ

1. JOHDANTO
2. TAUSTA YRITYSVAIKUTUKSIIN
3. KAIVOKADUN ALUETARKASTELU
4. HANKKEEN KUVAUS
5. YRITYSVAIKUTUSTEN ARVIOINTI
6. SUOSITUKSET

Luvussa annetaan suosituksia hankkeen yrityksiin kohdistuvien negatiivisten vaikutusten minimoimiseksi

VAIKUTUKSIA LIEVENTÄVÄT TOIMENPITEET JA VAIKUTUKSIIN REAGOIMINEN

Kaivokadun ympäristö on liike-elämän ja yritystoiminnan näkökulmasta erityinen alue sekä liiketoiminnan volyymin että alueen liikenteellisen sijainnin vuoksi. Helsingin ydinkeskustassa pelkästään kaupan ja palveluiden liikevaihto on arviolta 1,4 miljardia euroa; pienetkin häiriötekijät aiheuttavat suuria vaikutuksia yritysten asiakasvirtoihin, liiketoimintapotentiaaliin ja tätä kautta myös toimintaedellytyksiin alueella.

Kaivokadun alue on myös paikka, josta varsin usein astutaan sisään Helsingin keskustaan, varsinkin joukkoliikenteellä keskustaan saapuessa. Monille matkailijoille tämä on myös ensimmäinen kosketus keskustaympäristöön ja näin ollen myös ensivaikutelman antaja. Kaivokadun merkitys on näin ollen toiminnallisen ympäristön lisäksi hyvin vahvasti imagoon ja Helsingin brändiin liittyvä.

Edellä mainituista seikoista johtuen Kaivokadun ympäristössä tehtävät työmaa-aikaiset järjestelyt ovat erityisen kriittisiä; miten ja millä toimenpiteillä Helsinki lunastaa paikkansa maailman toimivimpana kaupunkina? Toimenpiteissä ei tule tyytyä ns. perustason tekemiseen, vaan on tavoiteltava innovatiivisia ja uusia ratkaisuja, joilla on aidosti lieventävää vaikutusta yrityksiin ja koko Helsingin keskustan imagoon kohdistuviin negatiivisiin vaikutuksiin. Valtaosa tästä huipputason tekemisestä on sellaista, joilla voidaan vaikuttaa alueen asiakas- ja liikkujakokemuksiin ja mahdollisesti tarjota jopa elämyksiä ja kokemuksia, joita ympäristö ei perustilanteessa tarjoa. Tästä hyvä esimerkki on Hakaniemen kauppahallin remontti, jossa pystyttiin tilapäisjärjestelyillä tekemään sekä asiakkaille että toimijoille jopa aikaisempaa laadukkaampi ratkaisu. Kysymys kuuluukin, mitkä olisivat samanlaisia panostuksia Kaivokadun alueella?



HUIPPULAATU

- Kompensaatiot ja tuki yrittäjille ja kiinteistönomistajille (sis. haasteita)
- Kaupunki- ja tilataide työmaaympäristössä ja tilapäisreiteillä
- Silta- ja kansiratkaisut tilapäisjärjestelyinä
- Digitaalinen viestintä eri alueilla
- Dynaaminen ja reaktiivinen opastus (esim. ruuhkatilanteisiin reagoiminen)
- Yhteismainonta ja -markkinointi
- Laadukkaat materiaalit ja ratkaisut keskeisissä kohdissa
- Tilapäisjärjestelyjen ja -yhteyksien tuominen digitaalisiin sovelluksiin (esim. Google)
- Säältäsuojan tarjoaminen
- Medianhallinta
- Opastus kyltein
- Mainokset katutilassa ja työmaa-aidoissa
- Yritystapaamiset
- Viestintä
- Hankkeiden välinen integraatio ja tiedonkulku
- Työmaakyltit

PERUSTASO

KOKONAISNÄKEMYKSELLINEN SUUNNITTELU JA PROJEKTINJOHTAMINEN

Toisiinsa liittyviä kehityshankkeita yhdessä käsittelemällä voidaan paitsi välttää kehitysvaiheiden välisiä ristiriitoja (esim. tiedotuskatkoksia), myös löytää synergiaetuja. Koska alue on tietyllä tapaa rajattu, on huomioitava kanavat toimijoihin. Yhteistyöfoorumina voisi olla esimerkiksi Helsinki City markkinointi, joka on kaikille ydinkeskustan toimijoille avoin yhdistys.

Miten?

- Hankepäälliköiden yhteistapaamiset
- Lähialueen hankkeiden kokonaisaikataulut
- Yrittäjille ja asukkaille suunnattu kokonaisvisio; mitä hankkeella tavoitellaan, miten eri hankkeet kytkeytyvät toisiinsa ja miltä lopputilanne Kaivokadulla näyttää?



Lahden keskustan uudistamisessa kaikkia käynnissä olevia kehityshankkeita käsiteltiin samassa aikataulussa, mikä auttoi työmaavalmistelujen ja reititysten suunnittelussa niin, että yhdellä hankkeella saatettiin palvella toista.

VUOROVAIKUTUS ELINKEINOELÄMÄN KANSSA

Elinkeinoelämän osallistuminen hankkeen suunnitteluun on tärkeä osa onnistuneen tiedonkulun, hyvän ilmapiirin sekä yrityksiin positiivisesti vaikuttavien ideoiden keruun kannalta. Sidosryhmien kokoamisella saatetaan saada joitakin ryhmiä yhteen ensimmäistä kertaa ja luoda siten myös verkostoitumishyötyjä.

Yrittäjille arvokasta on kokemus suorasta vuorovaikutuksesta. Hyviä tilaisuuksien paikkoja ovat esimerkiksi toimintojen siirtoihin liittyvät ideariihet. Henkilökohtaisen yritysvierailun paikkoja voivat olla esimerkiksi erityiset liikkeeseen kohdistuvat rakentamisen aikaiset häiriöt tai kuntokartoitukset. Myös sosiaalisen median mahdollistama suora keskusteluyhteys yrittäjiin kannattaa hyödyntää.

Keskustan kehityshankkeet ovat elinkeinoelämän edustajille käsinkosketeltava esimerkki liiketoimintaympäristön muutoksesta. Liiketoiminnalliset vaikutukset on helppo paikantaa käynnissä oleviin hankkeisiin, jotka usein ovat elinkeinoelämälle lisärasite, mutta vaikutuksille löytyy myös muita toimintaympäristön muutoksessa ilmeneviä syitä esimerkiksi ostokäyttäytymiseen liittyen. Yrittäjien tukeminen myös näiden abstraktimpien kaupan muutosten kanssa on tärkeää. Viestimällä hankkeen syistä, tavoitteista ja askelmerkeistä yrittäjille kokonaisvision avulla voidaan yrittäjää auttaa paikantamaan roolinsa ympäristön muutoksessa sekä varautumaan muutoksiin tarvittavin toimenpitein.

Miten?

- Elinkeinoelämän edustus ohjaus- ja työryhmissä ja raadeissa (esimerkkiteemoja: liikenne, opastus, työmaajärjestelyt, viestintä)
- Henkilökohtaiset yrityskäynnit, aamukahvit, työpajat sekä muut tilaisuudet yrittäjäpuheenvuoroinen, kyselyt ja haastattelut
- Suunnitelmien havainnollistaminen: suunnitelmamallit, havainnekuvat
- Yritysluotsitoiminta (ks. viereinen boksi)
- Koulutukset sekä yrittäjäfoorumit ja -verkostot (teemoina esim. verkkokaupan hyödyntäminen, markkinointiviestintä, konseptin elämyksellinen uudistaminen), jossa innostavia puhujia esim. muissa keskustakehityshankkeissa hyvin pärjänneistä yrityksistä

Kaupungin yritysysteistyöhenkilö eli **yritysluotsi** auttaa yritysten kanssa kommunikoinnissa sekä varmistaa yrittäjien näkemyksen välittymisen prosessiin.

Yritysluotsi esimerkiksi:

- vierailee henkilökohtaisesti yrityksissä ennen urakan alkamista tai jo suunnitteluvaiheessa keräten tarpeet ja huolet
- esittelee yrittäjille olemassa olevat kontaktikanavat
- kerää yrittäjien sähköpostilistan
- toimittaa yrittäjiä koskevat tiedotteet tasapuolisesti kaikille
- toimii linkkinä yrityksistä kaupunkiin ja urakoitsijaan sekä toisin päin olemalla paikalla sekä kentällä, Big Roomilla että työryhmissä
- tehostaa resursointia vähentämällä kaupungin muita yrityskäyntejä ja tuomalla työmaaongelmat urakoitsijan tietoon
- ehkäisee yksilöllisellä tarpeiden kuulemisella negatiivisten kokemusten syntymistä yrittäjille sekä niiden päätymistä mediaan
- on mukana pikaista reagointia vaativissa viestintäkanavissa urakoitsijan ja kaupungin edustajien ohella

MONIKANAVAINEN JA LAADUKAS VIESTINTÄ

Viestinnän järjestämisessä voidaan puhua niin elinkeinoelämän kuin heidän asiakkaidensa suuntaan viestimisestä.

Viestinnän osalta on olennaista sopia selkeät vastuut eri osapuolten, esimerkiksi allianssin, urakoitsijan ja kaupungin välillä, jotta varmistetaan viestinnän oikeellisuus ja yhdenmukaisuus sekä saumattomuus vaiheesta toiseen. Esimerkiksi työmaaviestinnällä on suuri merkitys siihen, miten hankkeeseen suhtaudutaan.

Viestinnässä on tärkeää sen monikanavaisuus sekä viestinnän kohteiden huomiointi (esim. monikielisyys). Ennakoiva ja avoin viestintä auttaa sopeuttamaan yrittäjiä ja heidän asiakkaitaan muutoksiin. Viestinnässä kannattaa rohkeasti kokeilla uutta viestinnän tyylin, muodon ja vuorovaikutteisuuden suhteen.

Kehityshankkeisiin usein liitetty negatiivinen mediannarratiivi voidaan taklata ottamalla tärkeät mediat ennakoivasti yhteistyökumppaniksi sekä aktivoimalla omat tiedotuskanavat tuottamaan positiivista viestinnällistä näkökulmaa.

Miten?

- Eri toimijoiden yhteinen hankebrändi ja viestintäsuunnitelma
- Sekä hankkeen että yritysten mainostaminen
- Eri toimijoiden erilaisten tiedotuskanavien kytkeminen toisiinsa
- Mediayhteistyö – mediatiedotteet suunnittelu-, päätös- ja

toteutusvaiheissa sekä aktiivinen keskustelu hankkeen perusteluista, rahoituksesta, investoinneista, takaisinmaksuajoista sekä hyödyistä medialähteiden kanssa päätoimittajatasolta lähtien

- Rohkeus viestinnän muodon suhteen: tiedotteista, uutiskirjeistä, tapahtumista, twiiteistä ja puhelinalpalvelusta työmaakameroihin, somekampanjoihin ja -videoihin, digitaalisiin mainoksiin, sekä Rautatieaseman bannereihin ja kivimiehiin
- Yrittäjien viestintäkäsikirja
- Markkinoinnillinen sisällöntuotanto yhdessä yrittäjien kanssa eri toimijoiden viestintäkanavissa jaettavaksi
- Toimiva työmaaviestintä: työmaainfot, jatkuvuudesta viestiminen esimerkiksi viivästyksistä ja häiriöistä viestimällä, työmaahenkilökunnan onnistuneen välittömän ympäristön kanssa kommunikoinnin varmistaminen esimerkiksi lyhyellä viestintäkoulutuksella, juhlapyhien ja erityistilanteiden huomioiminen ja hyödyntäminen viestinnässä
- Imagokampanjat, alennuskupongit liikkeisiin tietyllä kulkumuodolla saapuville, palvelukartat ja beacon-mainokset
- Läheisen palvelutarjonnan markkinointi työmaahenkilökunnalle (esim. tarjoukset lounasravintoloihin)

OPASTAMINEN – SAAVUTETTAVUUDESTA JA NÄKYVYYDESTÄ HUOLEHTIMINEN ERI KÄYTTÄJÄRYHMÄT HUOMIOIDEN

Opastamisessa on tärkeää huomioida eri käyttäjäryhmät ja kulkumuodot, ja yritysvaikutusten näkökulmasta huolehtia keskustan ja sen palveluiden näkyvyydestä.

Olennaista on päätettyjen peruseriaatteiden toteutuminen niin, että kävijät voivat luottaa pääsevänsä liikkumaan ja löytävänsä perille. Katuympäristön tulisi olla niin selkeä, että kulkija tarvitsee mahdollisimman vähän muuta opastamista. Sekalainen näkymä voi säikäyttää etenkin aluetta tuntemattoman ulkopaiikkakuntalaisen.

Miten?

- Eri toimijoiden hyödyntäminen: moninaisia käyttäjiä ja kulkumuotoja edustavat raadit, yrittäjäyhdistykset ja kauppakamarit joilla on intressejä opastaa asiakkaita kaikkien palveluiden äärelle, Visit-organisaatiot turistien opastamisessa
- Joukkoliikenne-, taksi- ja pysäköintikampanjat (esim. ilmaiset lyhytaikaispysäköinnit, liikkeisiin käyvät alennuskuponit), yrityksiin ja kotitalouksiin jaettava reitti- ja pysäköintikartta
- Poikkeusreittien opastaminen: keskustan sisääntuloreitit, siirtyneiltä pysäkeiltä ja taksitolpilta uusille

- Eri tasojen hyödyntäminen: jalanjäljet ja väritykset maantasossa, huomiota kiinnittävät suuret opasteet silmän tasossa ja yläpuolella erityisesti Asematunnelissa.
- Työmaa-aitojen ja sääsuojatelttojen hyödyntäminen esim. reittiohjeiden, oikealla paikalla sijaitsevien havainnekuvien sekä liikennetiedotuskarttojen sijoitteluun
- Digitaaliset taulut sekä kauppakeskuksista tutut opastustaulut jotka piirtävät reitin kohteeseen
- Teknologian hyödyntäminen: QR-koodit, puhetta tuottavat painikkeet, 3D-mallit, VR-esitykset, paikkasidotut beacon-opasteet ja pylonit
- Dynaaminen opastuspiste esimerkiksi Rautatientorilla ja Citycenterissä
- Laadukas esteettömyyden toteutus eri käyttäjäryhmät huomioiden (esim. värit, materiaalit, pistekirjoitus, kulkureittien tasot ja koot)



Kuva: <http://content.tfl.gov.uk/temporary-traffic-management-handbook.pdf>



Asematunnelin opastusta olisi mahdollista kehittää selkeinä reitteinä niin, että maanpäällinen ympäristö tuotaisiin visuaalisina vihjeinä maan alle. Myös esim. lattiaa/kattoa pitkin menevät "reittiviivat" tai "valopolut" eri kiinteistöihin auttavat ympäristössä vähemmän liikkuvaa löytämään helpommin perille.

KAUPUNKITILAN VIIHTYISYYS JA TAPAHTUMIEN TUKEMINEN

Rakentamisen aikaisten häiriöiden aikana huomiota voidaan ohjata pois häiriöistä ja samalla tukea liiketoimintaa huolehtimalla kaupunkitilan viihtyisyydestä, tapahtumatarjonnasta ja markkinoinnin lisäämisestä. Tapahtumatuotannossa ja markkinoinnissa voidaan myös tukea paikallisia yrityksiä hyödyntämällä niitä vaikkapa palveluntuottajina.

Miten?

- Liikkujalle lisäarvoa tuottavien reittien suunnittelu Rautatieasema-Citycenter -välillä (esim. säänsuojan tarjoaminen ja elämyksellinen taide, kts. sininen laatikko)
- Puhtaanapitokäytännöistä ja -vastuista huolehtiminen kiinteistöjen, urakoitsijan ja kaupungin välillä
- Siistit ja omaleimaiset mallit työmaaitoihin, telttoihin, ym. varusteisiin
- Erilaisten taiteilijoiden, ryhmien ja paikallisten toimijoiden tuottamat taiteen muodot: infrarakentamiseen integroitu väliaikainen taide vaikkapa sääteltoissa, esittävä taide, valo ja ääni, AR ja VR, historialliset kuvat ja tulevaisuutta esittävät havainnekuvat
- Katuvihreä
- Katsomaan kutsuvat kurkistusaukot ja selfie-paikat (alueille joissa ei aiheuta haittaa liikkujavirtaan)
- Kokemaan kutsuvat elämykset – kaivinkonesimulaattori, työmaaterassi?
- Liikkeiden ja kulkuväylien somisteet
- Yrittäjien tapahtuma- ja kampanjatuotannon fasilitointi: edulliset pop up -tilat ja vuokrat, joustavat sääntelyt
- Positiivisen näkökulman löytäminen markkinointiin: juhlat työosuuksien valmistuessa, avoimet ovet työmaalle, näyttelyt, hyvän mielen tempaukset



Kuva: **Leandro Erlich: Pulled by the Roots.** Karlsruhessa "The City Is the Star"-taidekokonaisuudessa rakennustyömaan materiaaleja ja koneita hyödynnettiin tilataiteessa niin, että raja taideinstallaation ja rakennustyömaan kanssa hälventyi. <https://zkm.de/en/event/2015/06/leandro-erlich-pulled-by-the-roots>

Työmaaympäristö tilataideteoksena? Kaivokadun ympäristön eläminen vuodeajoittain ja ajanjaksoittain vaihtuvana taideympäristönä (valot, digitaalinen taide, ympäristötaide), joka saadaan aikaan yhteistyönä aluetta ympäröivien kulttuurikeskusten kanssa. Tämä tekee työmaan välittömän läheisyyden (rautatieasema-Citycenter) jatkuvasti muuttuvaksi ja toisaalta elämykselliseksi ympäristöksi – "tule kokemaan maailman upein työmaa"

TYÖMAASUUNNITTELU YRITYSTOIMINNAN SAAVUTETTAVUUDEN NÄKÖKULMASTA

Rakennustyömaa tulee nähdä suhteessa sitä ympäröivään kaupunkiin – liikenteen poikkeusjärjestelyt vaikuttavat laajalle alueelle, työmaan henkilökunnan suhtautuminen läheisten kiinteistöjen ja yrittäjien erityistarpeisiin, sekä mahdolliset vahingot tai häiriöt kiinteistöihin vesivahingoista vesikatkoihin vaikuttavat kaikki kokemukseen rakentamisen vaikutuksista.

Miten?

- Vaihtoehtojen tutkiminen töiden rytmityksen ja työvuorojärjestelyjen suhteen – voidaanko vuorokausi, viikko-, kuukausi- tai vuositasolla ajoittaa työskentelyn häiriöt ja kulkureittien järjestelyt yritystoiminnan kannalta edullisesti esimerkiksi ruuhkahuiput, lomakaudet ja sesongit huomioiden?
- Huoltoajon ja muiden erityistarpeiden läpikäynti kiinteistökohtaisesti – esimerkiksi vesikatkot vaikuttavat kampaamo- ja ravintolatoimintaan eri tavalla kuin toimistoihin
- Rakennustoimenpiteiden (myös muiden linkittyvien hankkeiden) valmistumisen ajoittaminen niin, että näyttävät ja toimivat kokonaisuudet valmistuvat kerralla sekä kulkemisen kannalta yhteensopivasti niin, että kulkijat oppivat heti käyttämään uusia reittejä ja laadukkaalle kokonaisuudelle saadaan näkyvyyttä



KOMPENSAATIOT, KORVAUKSET JA TUET

Ääritapauksessa kaupunki voi tutkia mahdollisuutta oman toimintansa rajoissa erilaisille yritystuille tai kompensatioille työmaasta aiheutuvilla yrityksillä ja kiinteistönomistajilla. Korvauskäytännöistä ja näiden periaatteista tulisi laatia toimintaohjeet ja linjaukset jo hyvissä ajoin ennen työn alkamista, jotta ne voidaan sitoa todellisiin mitattaviin haittoihin ja toisaalta voidaan määritellä myös ehdot saamiselle (aikataulu, haitan laatu).

Miten?

- Tuet ja lainat näyteikkunoiden ja julkisivujen kunnostukseen
- Tuet ja lainat laajempaan liiketoiminnan kehitykseen
- Korvaukset rakennustöiden aiheuttamista haitoista
- Koulutukset, konsultointi ja verkostoitumisfoorumit esimerkiksi liiketoiminnan kehittämiseen ja markkinointiin ja lainojen hakemiseen liittyen
- Ilmainen tai edullinen markkinointimateriaalin tuotanto tai mainostila yrityksille

Bright ideas. Sustainable change.

