

Tampereen Asemakeskus Laajat talousvaikutukset

Loppuraportti

10.10.2017



Tiivistelmä

Tilamäärät (vaihe 1 + vaihe 2)

- Toimistot: 56 500 k-m² (30 255 + 26 245)
- Liiketilat: 27 308 k-m² (15 000 + 12 308)
- Asunnot: 115 073 k-m² (67 278 + 47 795)
- Yhteensä: 198881 k-m²

6.4.2017

Arvioinnin skenaariot

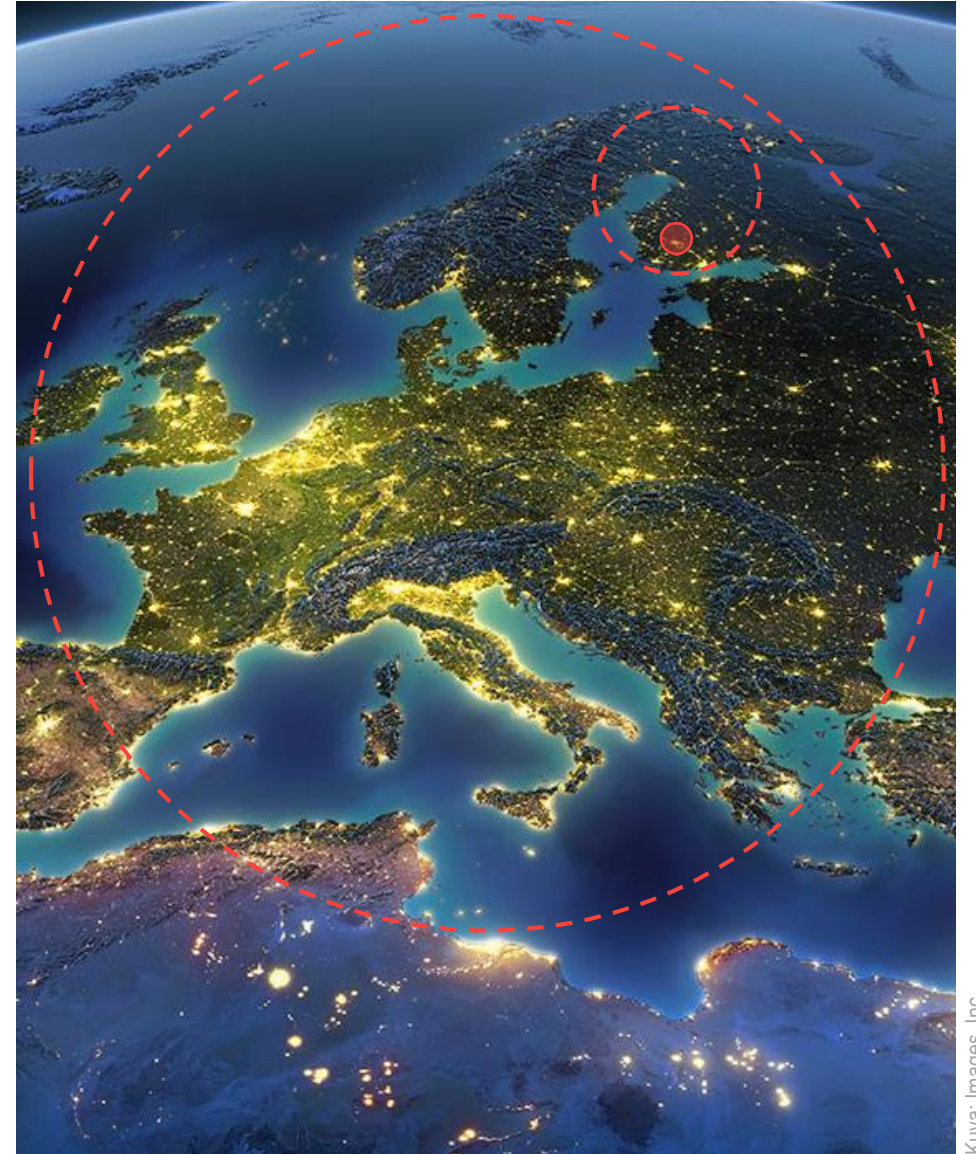
- Perusskenaario vuoteen 2040: vuoteen 2030 maltillista kasvua ja siitä eteenpäin nopeutuvaa kasvua
- Kansainvälisen lentokentän skenaario, matkustajaterminaali Asemakeskuksessa

Liikennejärjestelmän tarkastelutasot

- Tampereen kaupunkiseutu
- Valtakunnallinen taso
- Kansainvälinen taso

Ekosysteemin tarkastelutasot

- Verkostotaso
- Organisaatiotaso



Menetelmänä ekosysteemivaikutusten arviointi

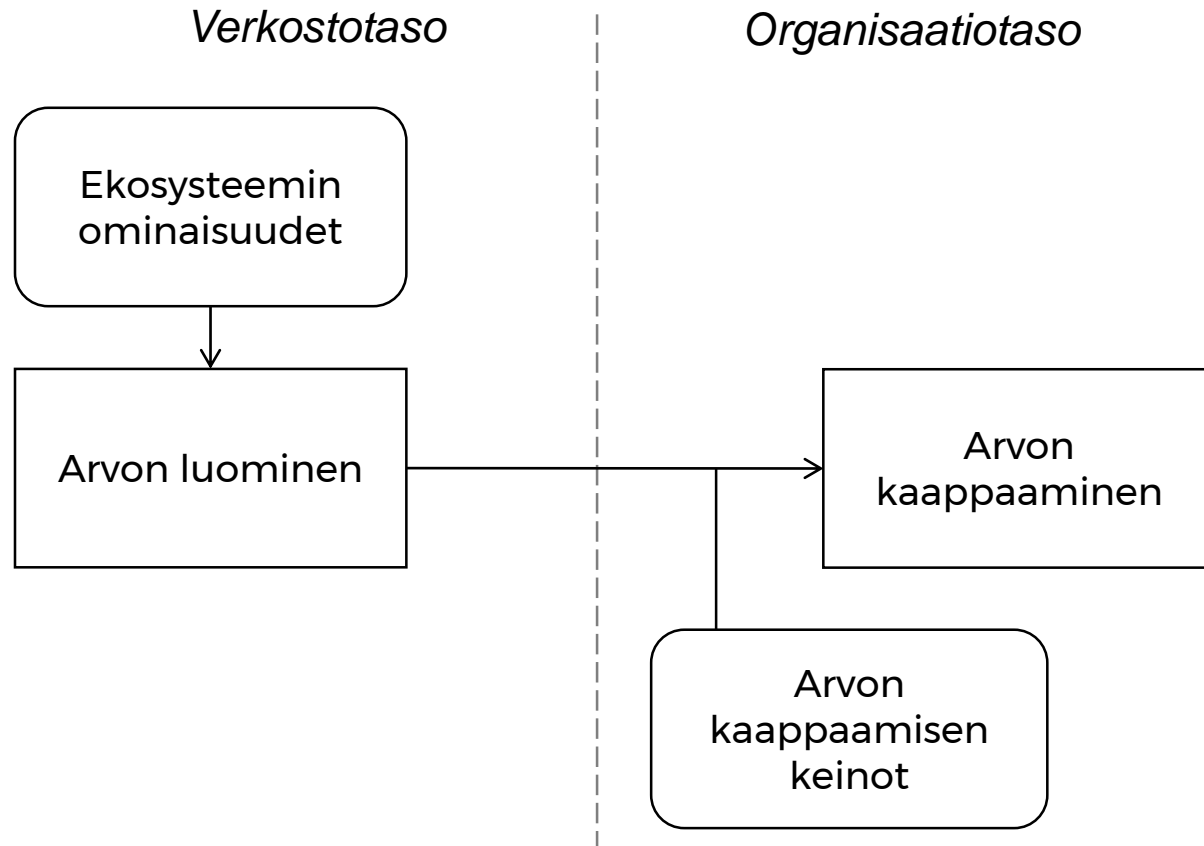
Kaupunkikehittämisen mittayksikkö on perinteisesti kerrosneliö.

Kerrosneliön arvo pelkistyy usein maan hintaan, rakennuskustannuksiin ja kiinteistösijoituksen tuotto-odotukseen.

Kerrosneliön lopullinen arvo syntyy tiloja käyttävien yritysten ja asukkaiden toiminnasta: ekosysteemivaikutuksista.

Ekosysteemivaikutuksiin liittyy hankkeen tukemien liikkumisvirtojen muutoksen tulovaikutus.

Ekosysteemiteoriassa arvo luodaan verkostotasolla ja kaapataan organisaatiotasolla



Ulkomaan matkailutulo Pirkanmaalla

Nykytila

- Ulkomaalaisten yöpymisiä 210 000 (Visit Finland tilastot)
- Tulovirta **31 milj. euroa**

2040 perusskenaario

- Oletus: matkailu kasvaa vuosittain 4 % (Visit Finland)
- Ulkomaalaisten yöpymisiä 525 000
- Tulovirta **79 milj. euroa**

2040 kansainvälisen lentoaseman skenaario

- Oletus: Tampere-Pirkkalan lentoaseman kautta kulkee vuosittain 4 miljoonaa matkustajaa enemmän kuin 2040 perusskenaariossa
 - Lentomatkustajista 25 % on ulkomaalaisia
 - Ulkomaisista vieraista 44 % yöpyy Pirkanmaalla ja loput muissa maakunnissa
- Ulkomaalaisten yöpymisiä 1 330 000
- Tulovirta **199 milj. euroa**

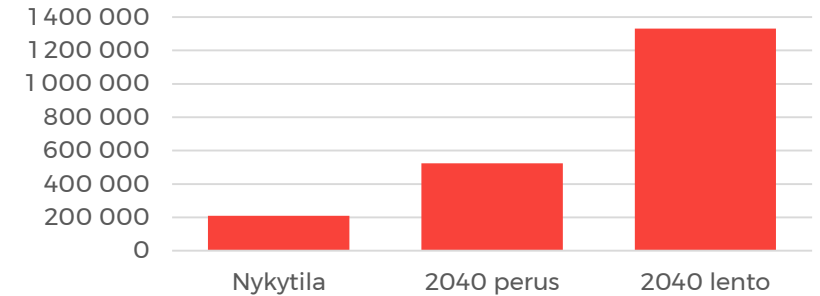
Taulukko 2. Matkailijoiden keskimääräinen rahankäyttö vuorokaudessa henkilöä kohden Tampereen seutukunnassa.

Toisena ilmoitettu, kursivoitu vastaajamäärä viittaa vastaajien määrään päivittäistavarakauppoja, tavarataloja tai ostoskeskuksia ja erikoiskauppoja koskevassa rahankäytössä.

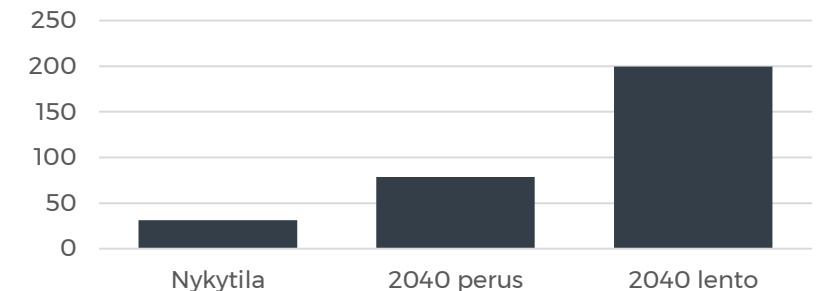
	Kaikki vastaajat (€/hlö/vrk) N=1308/831	Päiväkävijät (€/hlö/vrk) N=572/440	Yöpyjät (€/hlö/vrk) N=493/391
Majoituspalvelut	21,43	0,00	37,56
Ravitsemis- ja ravintolapalvelut	28,37	17,36	34,67
Päivittäistavarakaupat	4,74	2,18	7,62
Tavaratalot tai ostoskeskukset	9,32	4,83	14,37
Erikoiskaupat	5,51	4,03	7,17
Ostokset	20,77	11,03	29,16
Kulttuuripalvelut	6,79	2,93	8,10
Viihde- ja virkistyspalvelut	20,60	23,80	21,46
Luontoon liittyvät ohjelmapalvelut	0,52	0,08	0,16
Liikennepalvelut	1,44	1,13	2,14
Polttoaineet	6,95	7,10	10,52
Muu rahankäyttö	2,16	1,19	3,23
Yhteensä	109,03	64,62	147,00

Matkailu ja työllisyys Tampereen seutukunnassa vuonna 2012

Ulkomaalaisten matkailijoiden yöpymiset Pirkanmaalla 2040



Tulovirta ulkomaalaisten matkailijoiden yöpymisistä (milj. € / v)



Kotimaan matkailutulo Pirkanmaalla

Nykytila

- Kotimaan yöpymisiä 1,24 milj. (Visit Finland tilastot)
- Oletus: 150 euroa / hlö / vrk
- Tulovirta **186 milj. euroa**

2040 perusskenaario

- Oletus: matkailu kasvaa vuosittain 4 % (Visit Finland)
- Kotimaan yöpymisiä 3,1 milj.
- Tulovirta **466 milj. euroa**

2040 kansainvälisen lentokentän skenaario

- Oletus: kotimaan matkailun osalta matkailun kasvu noudattaa 2040 perusskenaariota

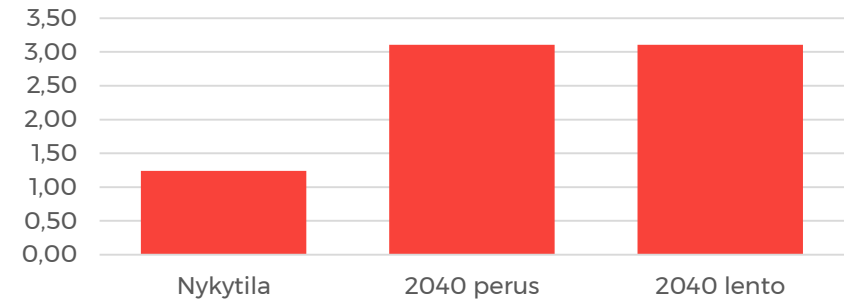
Taulukko 2. Matkailijoiden keskimääräinen rahankäyttö vuorokaudessa henkilöä kohden Tampereen seutukunnassa.

Toisena ilmoitettu, kursivoitu vastaajamäärä viittaa vastaajien määrään päivittäistavara-kauppoja, tavarataloja tai ostoskeskuksia ja erikoiskauppoja koskevassa rahankäytössä.

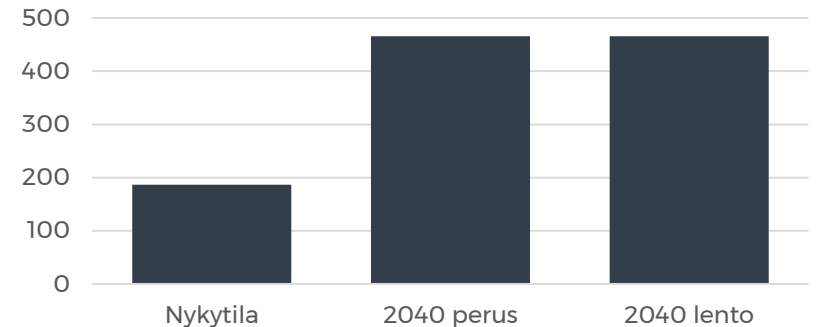
	Kaikki vastaajat (€/hlö/vrk) N=1308/831	Päiväkävijät (€/hlö/vrk) N=572/440	Yöpyjät (€/hlö/vrk) N=493/391
Majoituspalvelut	21,43	0,00	37,56
Ravitsemis- ja ravintolapalvelut	28,37	17,36	34,67
Päivittäistavara-kaupat	4,74	2,18	7,62
Tavaratalot tai ostoskeskukset	9,32	4,83	14,37
Erikoiskaupat	5,51	4,03	7,17
Ostokset	20,77	11,03	29,16
Kulttuuripalvelut	6,79	2,93	8,10
Viihde- ja virkistyspalvelut	20,60	23,80	21,46
Luontoon liittyvät ohjelmapalvelut	0,52	0,08	0,16
Liikennepalvelut	1,44	1,13	2,14
Polttoaineet	6,95	7,10	10,52
Muu rahankäyttö	2,16	1,19	3,23
Yhteensä	109,03	64,62	147,00

Matkailu ja työllisyys Tampereen seutukunnassa vuonna 2012

Kotimaan matkailijoiden yöpymiset Pirkanmaalla (milj. matkailijaa / v)



Tulovirta kotimaisista yöpymisistä (milj. € / v)



Kotimaan päivittäisasiointitulo

Nykytila

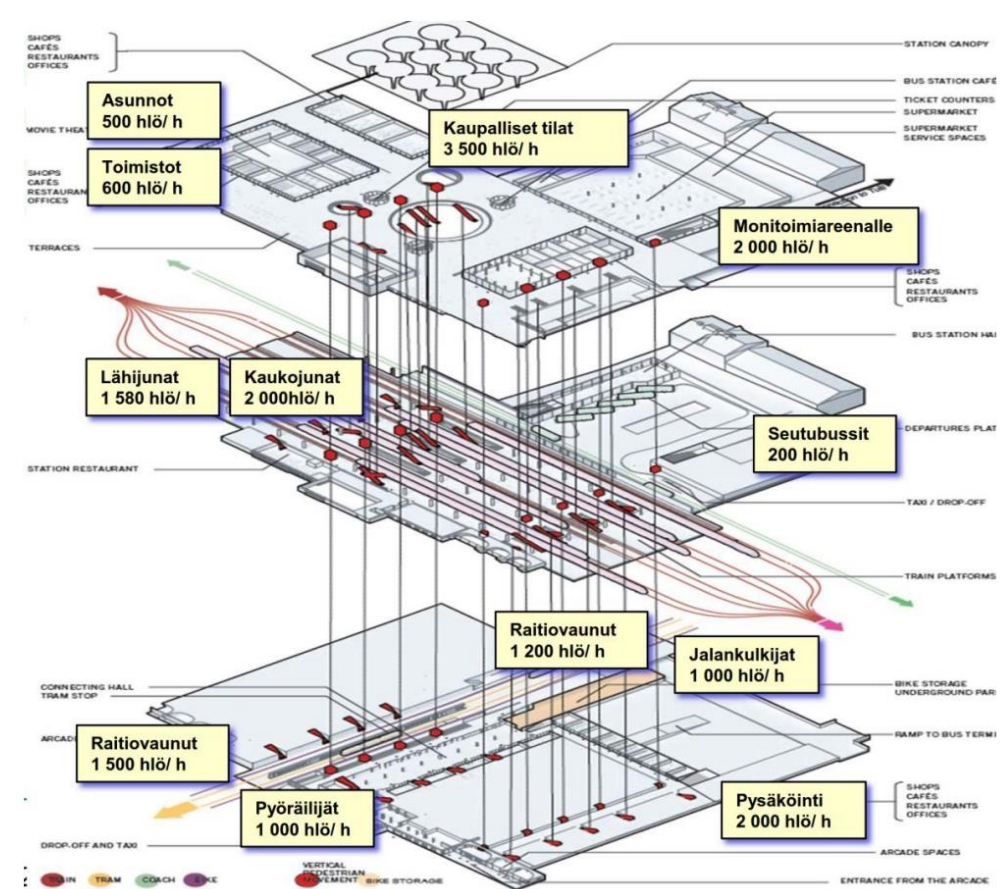
- Huipputunnin aikana kaukojunan matkustajia 1880 (10 % vuorokauden matkustajamäärästä)
 - Käyttävät matkalla päivittäiseen asiointiin 16 euroa
- Kaukobussin matkustajia 200
 - Käyttävät matkalla päivittäiseen asiointiin 12 euroa
- Tulovirta vuositasolla **16 milj. euroa**

2040 perusskenaario

- Huipputunnin aikana kaukojunan matkustajia 2000
- Lähijunan matkustajia huipputunnissa 1580
- Kaukobussin matkustajia 200
- Tulovirta vuonna 2040 **26 milj. euroa**

2040 kansainvälisen lentokentän skenaario

- Päivittäisasiointin osalta tulovirran kasvu noudattaa 2040 perusskenaariota



TASKE - Matkailijoiden rahankäyttö €/pv

	€/pv
Seutumatkailijat	11,86
- päivittäistavarat	5,05
- erikoiskauppa	3,86
- ravintolat/kahvilat	2,95
Junamatkailijat	16,08
- päivittäistavarat	3,37
- erikoiskauppa	3,86
- ravintolat/kahvilat	8,85

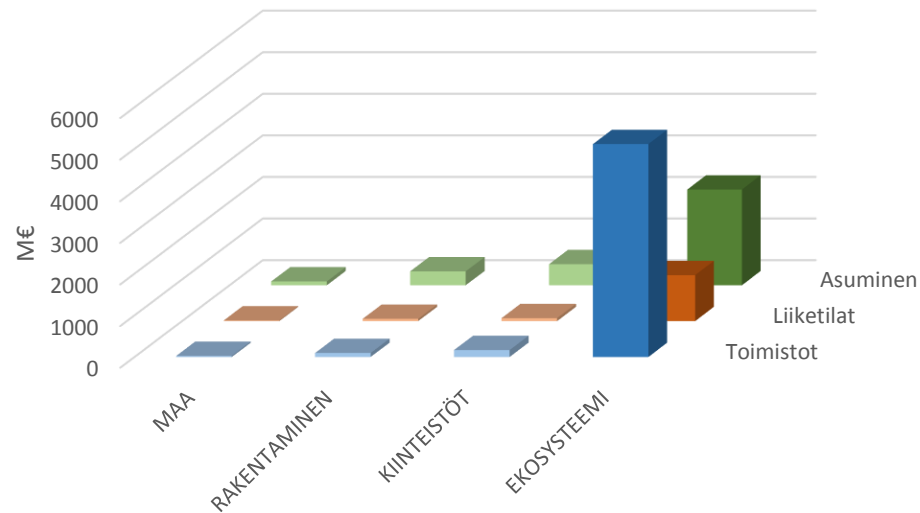
Matkailijoiden rahankäyttö on laskettu päiväasiointina. Eli matkan aikana Asemakeskuksessa käytetty kulutus.

Pt-kaupan keskiostos 21,90

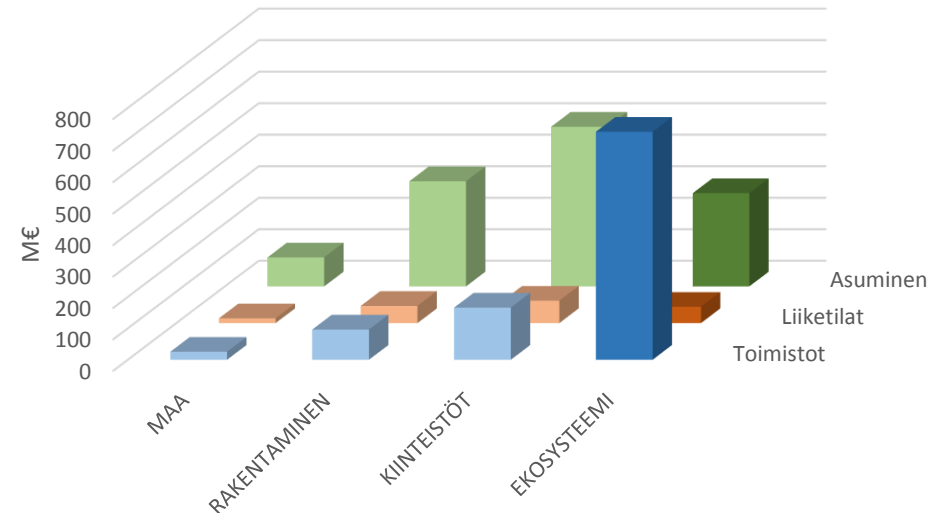
Lähde: Santasalo, PTY

Ekosysteeminäkökulma kuvaa kaupunkikehityksen pitkän aikavälin talousvaikutuksia

Asemakeskus-hankkeen ekosysteemivaikutuksia voidaan arvioida kahdella tapaa

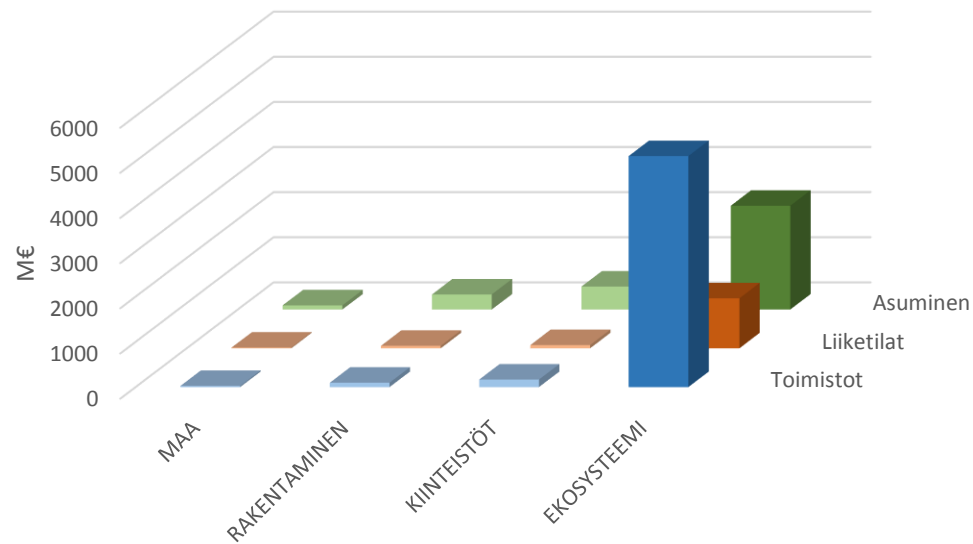


Ekosysteemin arvonluonti kuvaa taloudellisen toiminnan potentiaalia



Arvon kaappaaminen ekosysteemissä kuvaa taloudellisen toiminnan tulosta

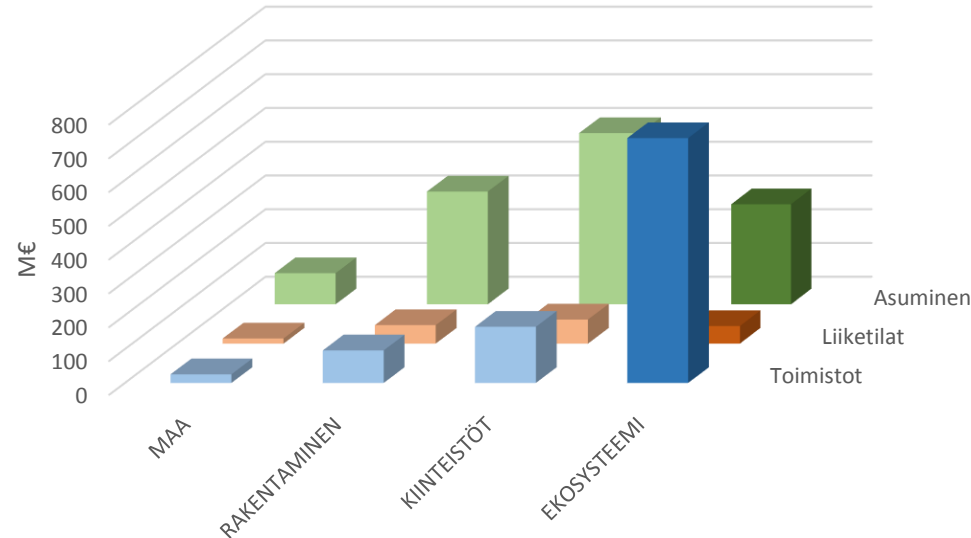
Arvonluonti: yritysten liikevaihto ja asukkaiden tulot



Kuvaa kunkin tilatyypin mahdollistaman taloudellisen toiminnan potentiaalia

- Ekosysteemin arvonluonti koostuu toimistojen ja liiketilojen osalta tiloja käyttävien yritysten ja kauppojen yhteenlasketusta liikevaihdosta sekä asuntojen osalta asukkaiden yhteenlasketuista tuloista
- Perustuu kassavirtalaskelmaan
 - *Liikevaihdot ja tulot on diskontattu nykyarvoon ja summattu kiinteistön kassavirtalaskelman ajanjaksolta*
- Toimistot: 5100 M€
- Liiketilat: 1100 M€
- Asunnot: 2300 M€
- Esimerkiksi toimistoissa 200-kertainen maan hintaan ja 31-kertainen kiinteistöinvestoinnin arvoon verrattuna

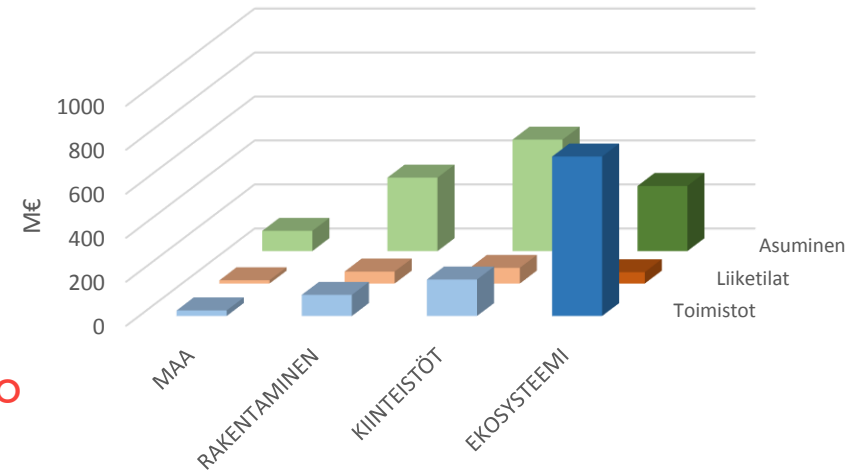
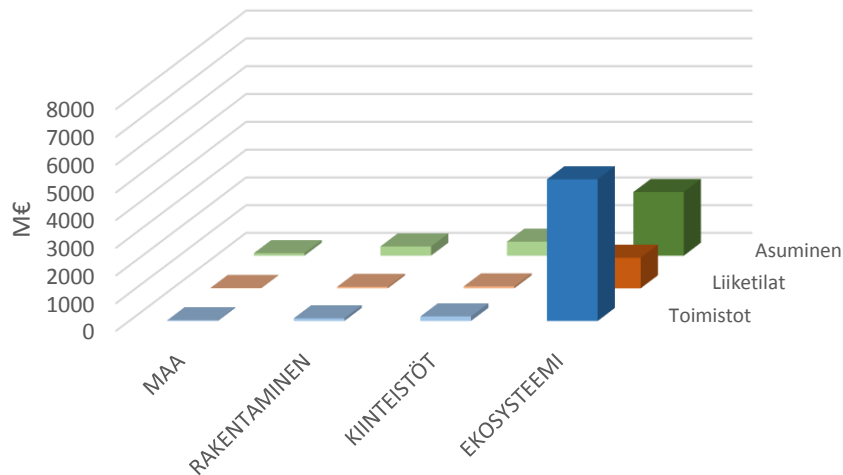
Arvon kaappaaminen: liike-tulos ja säästöt



Kuvaa kunkin tilatyyppin mahdollistaman taloudellisen toiminnan tulosta

- Arvon kaappaaminen ekosysteemissä koostuu toimistojen ja liiketilojen osalta tiloja käyttävien yritysten ja kauppojen yhteenlasketusta liikevoitosta sekä asuntojen osalta asukkaiden yhteenlasketuista säästöistä
- Perustuu kassavirtalaskelmaan
 - *Liikevoitot ja säästöt on diskontattu nykyarvoon ja summattu kiinteistön kassavirtalaskelman ajanjaksolta*
- Toimistot: 700 M€
- Liiketilat: 50 M€
- Asunnot: 300 M€
- Esimerkiksi toimistoissa 28-kertainen maan hintaan ja 4,4-kertainen kiinteistöinvestoinnin arvoon verrattuna

Ekosysteemivaikutusten vertailu skenaarioiden välillä

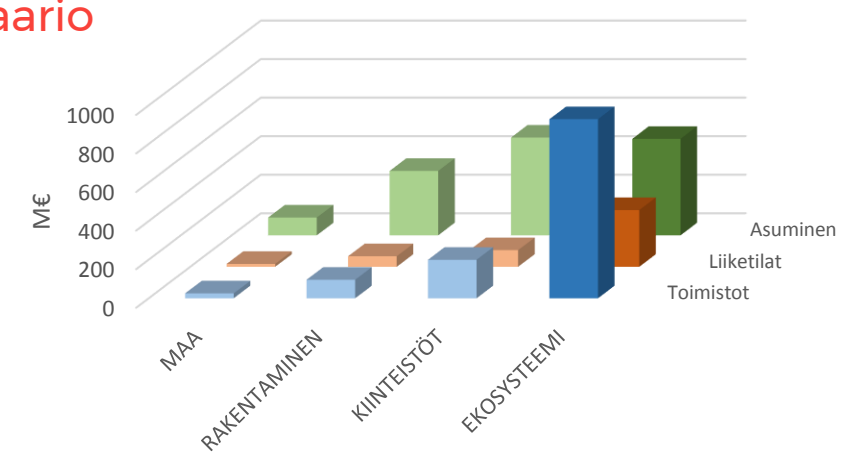
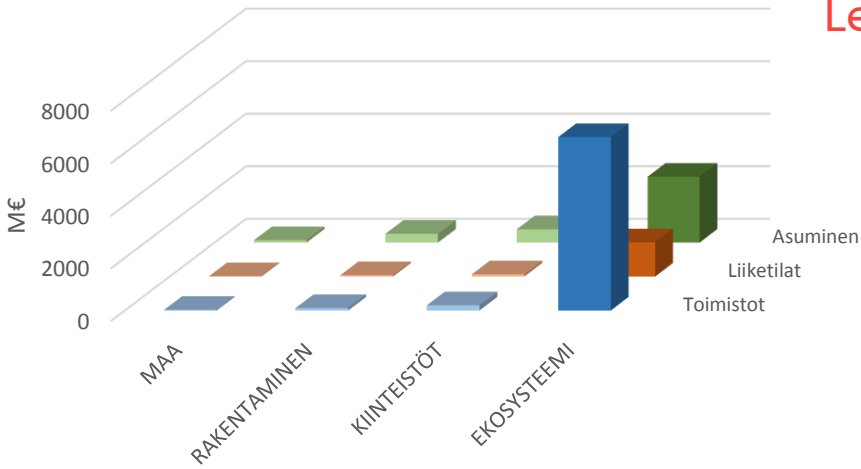


Perusskenaario

Arvonluonti

Arvon kaappaaminen

Lentokenttäskenaario



Ekosysteemivaikutukset lentokenttäskenaariossa

Toimistot

- Arvonluonti + 29 %
- Arvon kaappaaminen + 34 %

Liiketilat

- Arvonluonti + 18 %
- Arvon kaappaaminen + 488 %

Asunnot

- Arvonluonti + 9 %
- Arvon kaappaaminen + 33 %

Ekosysteemivaikutusten muutokset toimistojen osalta, kun alueelle sijoittuu enemmän kansainvälisiä yrityksiä (Ruoholahden vuokra- ja yield-tasot, Catella 2017)

- Arvonluonti kasvaa 29 % (yht. 6603 M€)
 - Yield laskee 1,25 %-yks.
 - Vuokra nousee 4,5 %
 - Vuokran osuus liikevaihdosta laskee 0,25 %-yks.
- Arvon kaappaaminen kasvaa 34 % (yht. 929 M€)

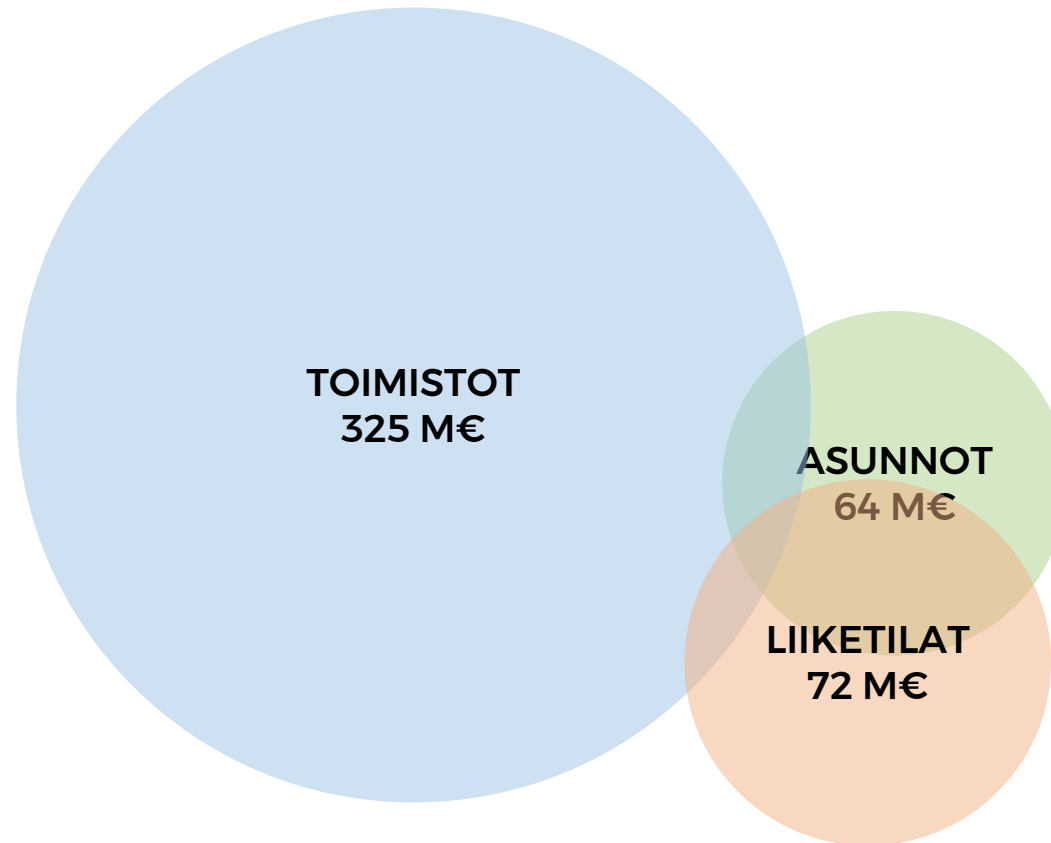
Ekosysteemivaikutusten muutokset **liiketilojen** osalta, kun huomioidaan Tampereen kansainvälisen lentokentän myötä kasvaneet liikennevirrat ja kysyntä

- Arvonluonti kasvaa 18 % (yht. 1303 M€)
 - *Palveluiden osuus liiketiloista kasvaa 45 %:iin, jolloin keskimääräinen vuokrataso nousee 20 %*
- Arvon kaappaaminen kasvaa 488 % (yht. 294 M€)
 - *Kasvavat liikennevirrat nostavat liiketiloissa toimivien palveluyrittäjien katteita huomattavasti*

Ekosysteemivaikutusten muutokset, kun **asukkaiden** keskimääräiset tulot ovat 33 % suuremmat (Tilastokeskus)

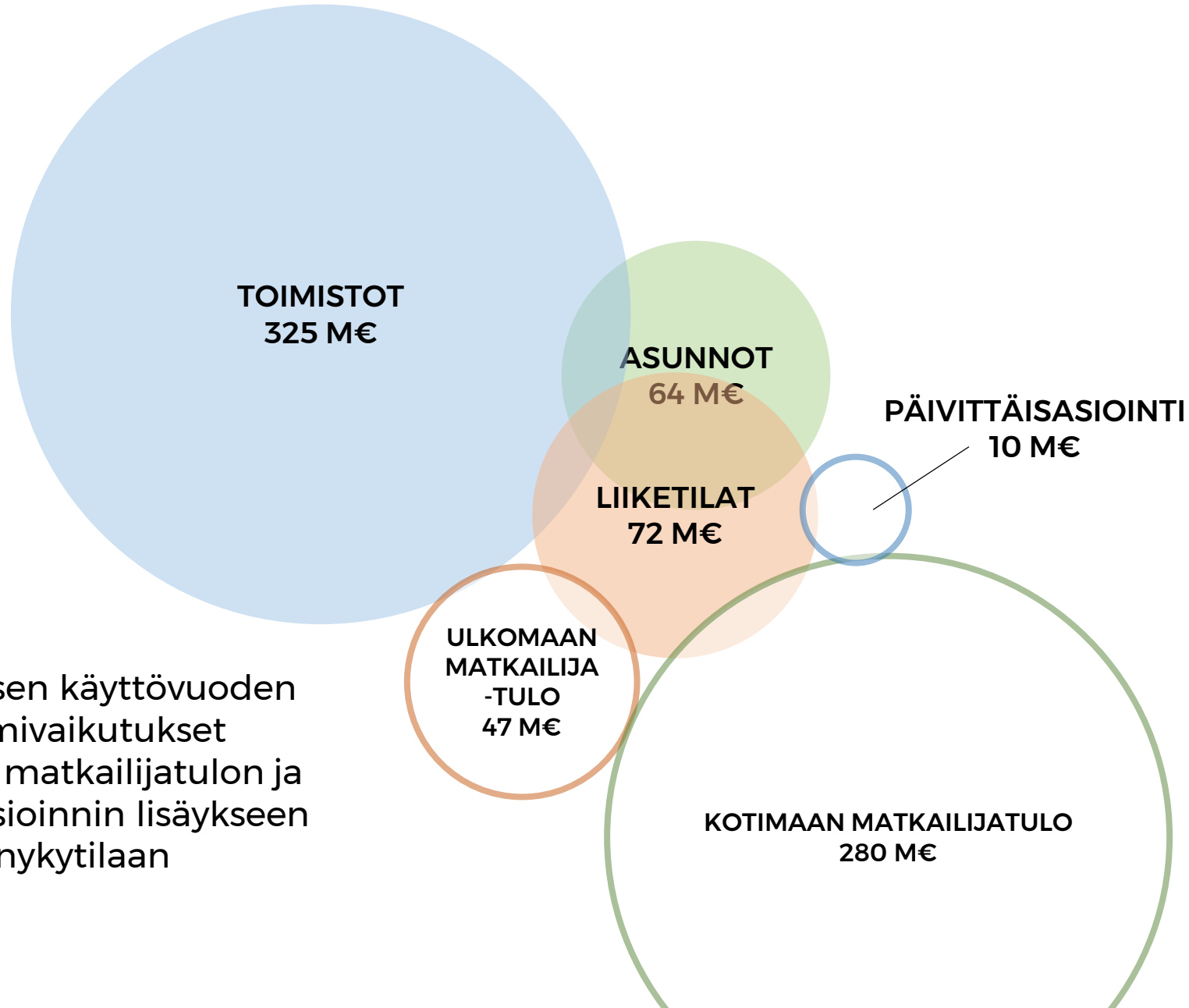
- Arvonluonti kasvaa 9 % (yht. 2507 M€)
 - *Laskennallinen vuokra sama kuin perusskenaariossa*
 - *Asumisväljyys kasvaa kolmanneksen*
 - *Alueelle muuttaa vähemmän asukkaita*
- Arvon kaappaaminen kasvaa 33 % (yht. 500 M€)

Ekosysteemivaikutukset perusskenaariossa / vuosi

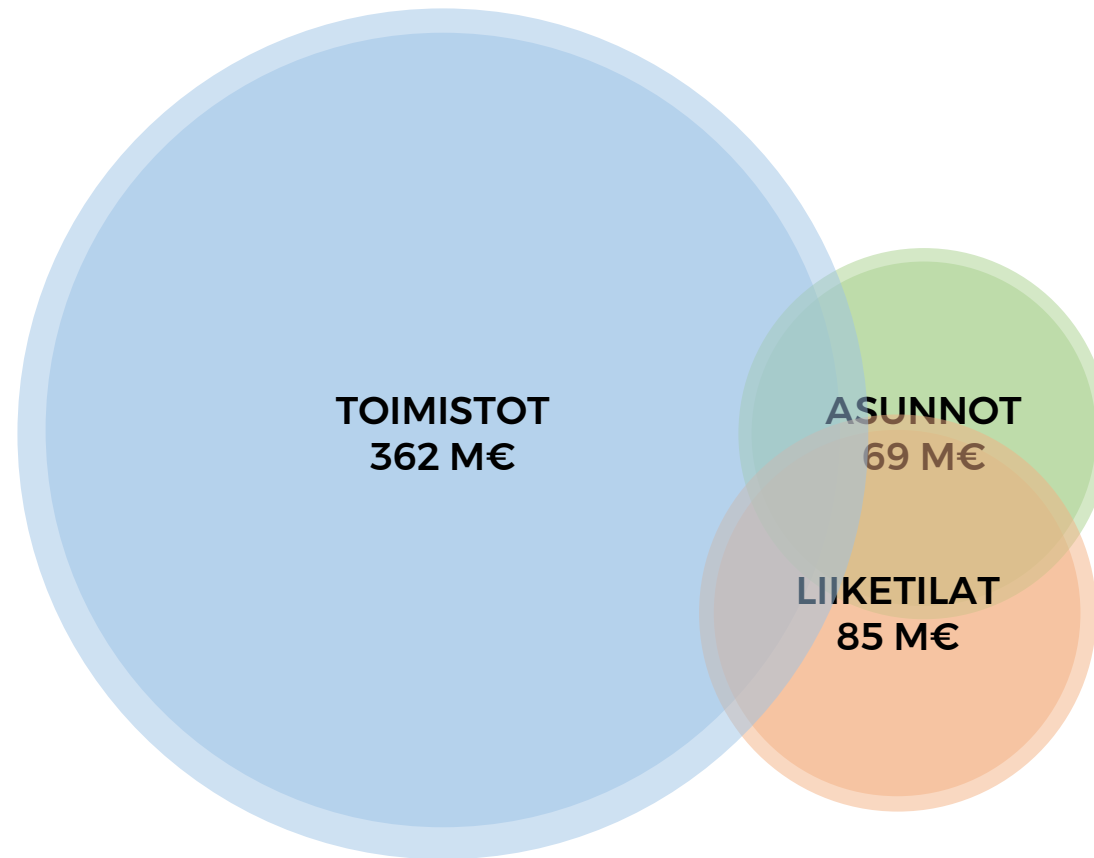


Ekosysteemivaikutukset ovat osin päällekkäisiä

Ensimmäisen käyttövuoden ekosysteemivaikutukset verrattuna matkailijatulon ja päivittäisasiointin lisäykseen suhteessa nykytilaan

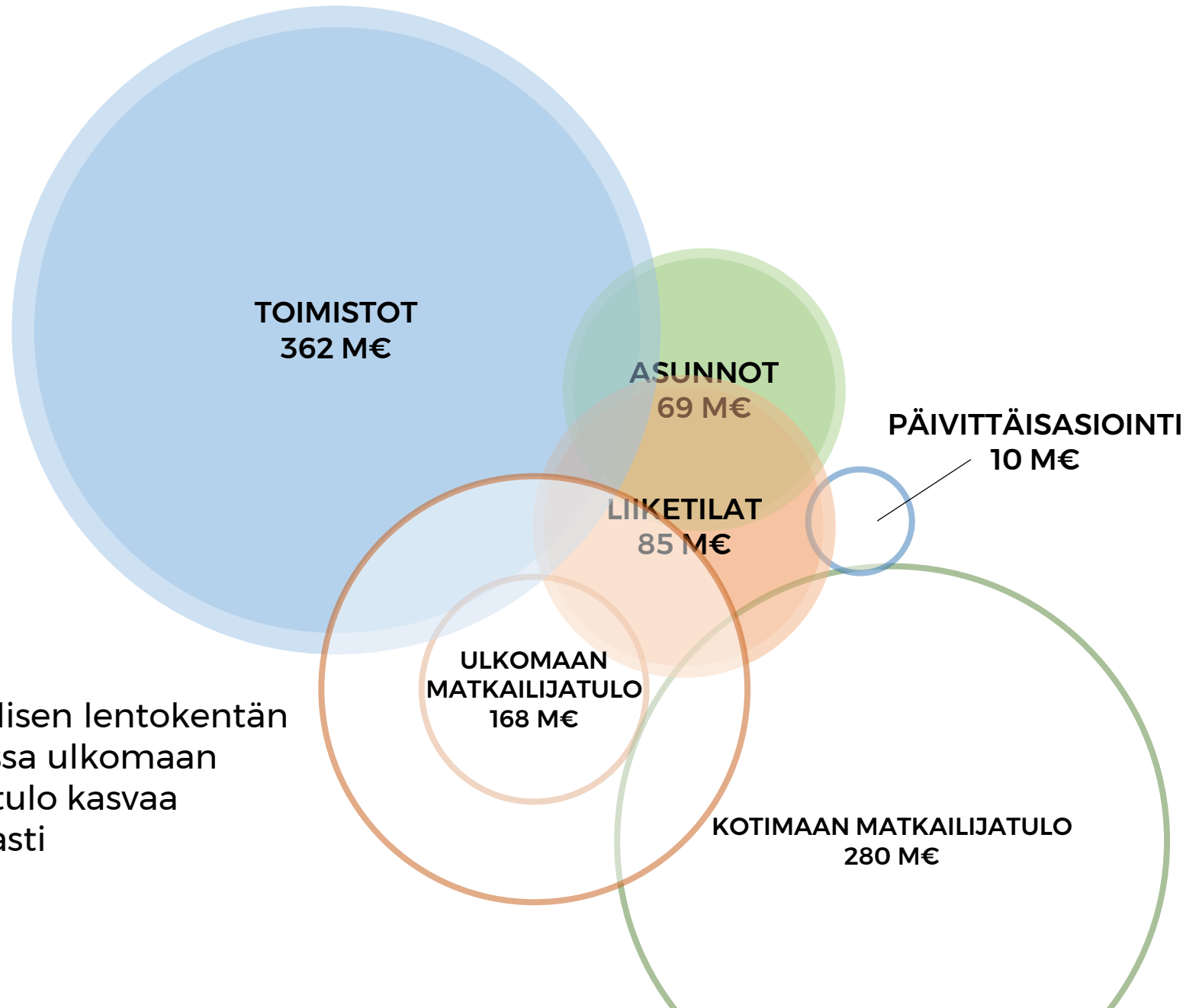


Ekosysteemivaikutukset kansainvälisen lentokentän skenaariossa / vuosi



Ekosysteemivaikutukset
kansainvälisen lentokentän
kenttäskenaariossa

Kansainvälisen lentokentän skenaariossa ulkomaan matkailijatulo kasvaa voimakkaasti



Työpaikkavaikutukset

Erillistarkastelu tilojen toiminnan talousvaikutusten ja liikkumisvirtojen tulovaikutuksen lisäksi

Rakentaminen

- Välitön vaikutus: 3388 htv
- Välillinen vaikutus: 7260 htv
- *1 M€ investoinnin työllistävä vaikutus on suoraan 7 ja välillisesti 15 htv (Lähde: Tilastokeskus)*

Käytön aika

- Toimistot: 2600 työpaikkaa
- Liiketilat: 1100 työpaikkaa
- *Toimistoissa laskentaperusteena käytetty 18 m²/työntekijä ja liiketiloissa 20 m²/työntekijä (Lähde: Deloitte 2010)*

Keskeiset johtopäätökset ja suositukset

Johtopäätökset

- Asemakeskuksen toteuttamisen talouden ekosysteemivaikutusten arvo on mittava suhteessa hankkeen toteuttamisen edellyttämiin investointeihin
- Lähialueen muiden hankkeiden toteutuminen katalysoi ja tuottaa synergioita arvonluonnin kannalta
- Kansainvälisen lentokentän skenaariossa ulkomaan matkailijatulo on mahdollista yli kolminkertaistaa ja myös tilojen toiminnan arvontuotto olisi noin 10-15% suurempi

Suosituksia suunnitteluun ja hankekehitykseen

- Yhtenäisen kaupallisen tai kauppakeskuskonseptin kehittäminen – matkakeskus keskiössä, ympäristö tarkastelussa mukana
- Asemakeskuksen toimivuuden varmistaminen liikkumisvirtoja mallintamalla
- Palvelujen ennakoiva sopeuttaminen kysyntähuippuihin (kaupallinen tarjonta, matkakeskuspalvelut, joukkoliikenne ja muut liikkumispalvelut)
- Jakamistalouden palvelujen kehittäminen – ostovoiman turvaaminen
- Matkailun arvontuoton tavoitteellinen kasvattaminen Asemakeskuksen ja matkaketjujen kehittämisen avulla – organisoinnin tarve
- Kansainvälisyyden, paikallisen teknologia- ja tiedeyhteisön ja kokousliiketoiminnan tavoitteellinen näkyminen Asemakeskuksessa – varautuminen tilaohjelmassa
- Varautuminen lentokentän kehittämiseen ja laajempaan terminaalitoimintojen tilaan – muuntojousto Asemakeskuksen tilaohjelmaan

Suosituksia johtamiseen

- Matkakeskuksen kehittäminen elinkaareissa yksityisenä hankkeena
- Painopiste ekosysteemin arvonluonnin optimointiin maanhinnan maksimoinnin sijaan
- Arvontuoton ekosysteemin johtamisen organisointi – organisoinnin tarve

Taustaraportti

SISÄLTÖ

1 TALouden EKOSysteemi JA Liikkumisen Muutos

- 1.1 Ekosysteemivaikutusten perusajatus
- 1.2 Liikennejärjestelmän nykytila ja kehitysnäkymät

2 ASEMakeskushanke

- 2.1 Kerrosalat ja käyttötarkoitukset
- 2.2 Suunnitteluvaihe

3 ARVIOINNIN LÄHTÖKOHTIA

- 3.1 Lähtöoletukset ja laskentaperusteet
- 3.2 Skenaariot ja menetelmät

4 Tulokset

- 4.1 Työpaikkavaikutukset
- 4.2 Liikkumisvirtoihin perustuva arvontuotto
- 4.3 Hankkeen tiloihin perustuva ekosysteemin arvontuotto

5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA Suositukset

1. Talouden ekosysteemi ja liikkumisen muutos

1.1 Ekosysteeminäkökulma kaupunkikehitykseen

Ekosysteemivaikutusten perusajatus

Kaupunkikehittämisen mittayksikkö on perinteisesti kerrosneliö.

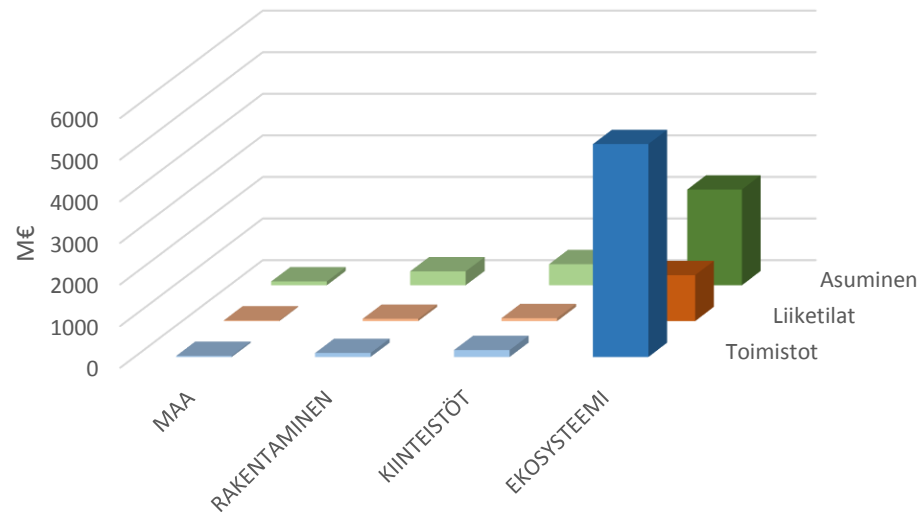
Kerrosneliön arvo pelkistyy usein maan hintaan, rakennuskustannuksiin ja kiinteistösijoituksen tuotto-odotukseen.

Kerrosneliön lopullinen arvo syntyy tiloja käyttävien yritysten ja asukkaiden toiminnasta: ekosysteemivaikutuksista.

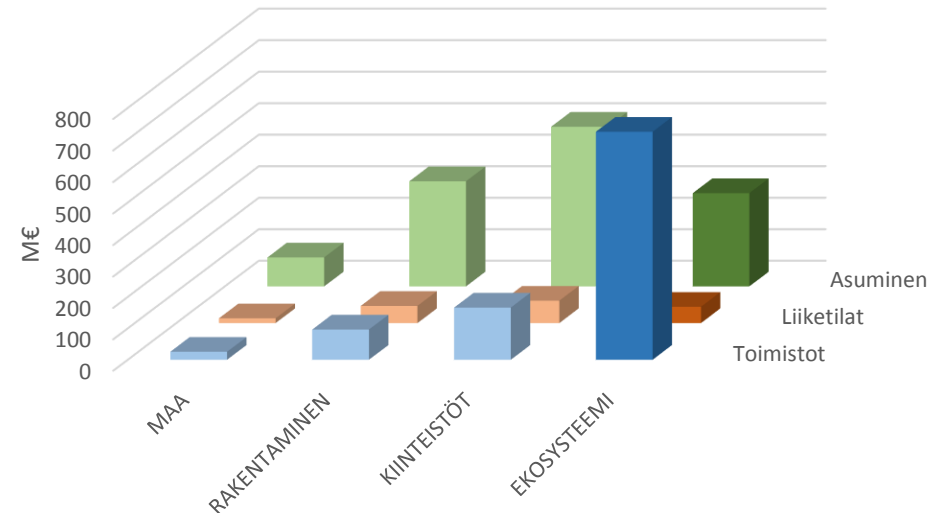
Ekosysteemivaikutuksiin liittyy hankkeen tukemien liikkumisvirtojen muutoksen tulovaikutus.

Ekosysteeminäkökulma kuvaa kaupunkikehityksen pitkän aikavälin talousvaikutuksia

Asemakeskus-hankkeen ekosysteemivaikutuksia voidaan arvioida kahdella tapaa

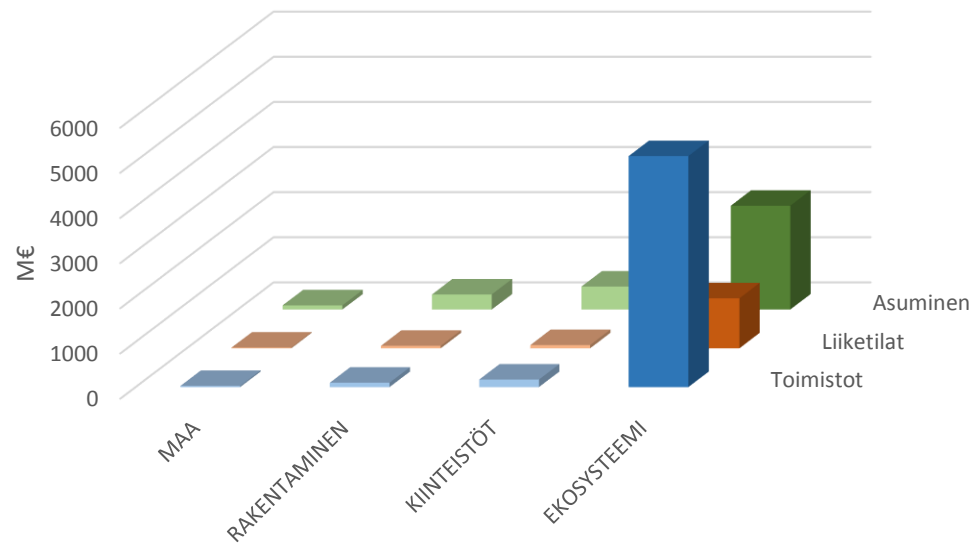


Ekosysteemin arvonluonti kuvaa taloudellisen toiminnan potentiaalia



Arvon kaappaaminen ekosysteemissä kuvaa taloudellisen toiminnan tulosta

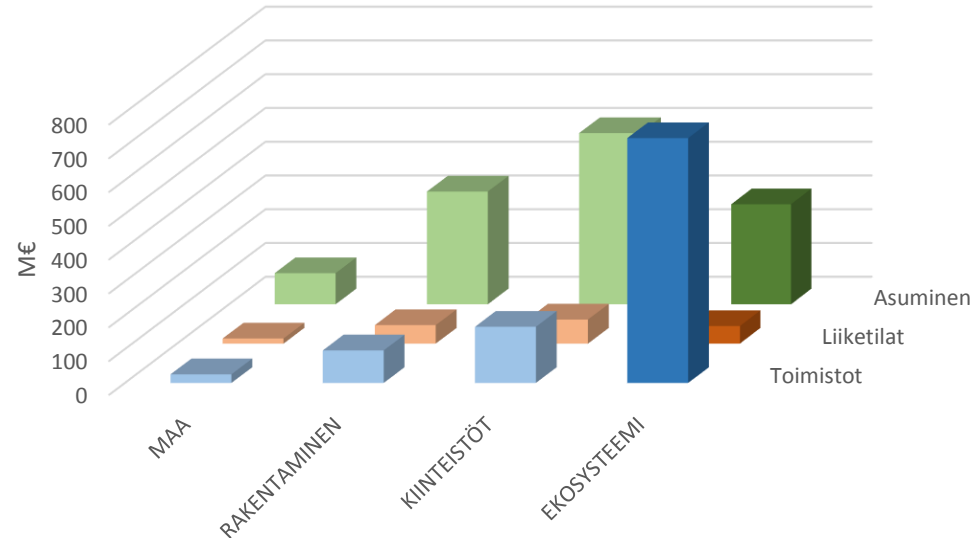
Arvonluonti: yritysten liikevaihto ja asukkaiden tulot



Kuvaa kunkin tilatyypin mahdollistaman taloudellisen toiminnan potentiaalia

- Ekosysteemin arvonluonti koostuu toimistojen ja liiketilojen osalta tiloja käyttävien yritysten ja kauppojen yhteenlasketusta liikevaihdosta sekä asuntojen osalta asukkaiden yhteenlasketuista tuloista
- Perustuu kassavirtalaskelmaan
 - *Liikevaihdot ja tulot on diskontattu nykyarvoon ja summattu kiinteistön kassavirtalaskelman ajanjaksolta*
- Toimistot: 5100 M€
- Liiketilat: 1100 M€
- Asunnot: 2300 M€
- Esimerkiksi toimistoissa 200-kertainen maan hintaan ja 31-kertainen kiinteistöinvestoinnin arvoon verrattuna

Arvon kaappaaminen: liike-tulos ja säästöt



Kuvaa kunkin tilatyyppin mahdollistaman taloudellisen toiminnan tulosta

- Arvon kaappaaminen ekosysteemissä koostuu toimistojen ja liiketilojen osalta tiloja käyttävien yritysten ja kauppojen yhteenlasketusta liikevoitosta sekä asuntojen osalta asukkaiden yhteenlasketuista säästöistä
- Perustuu kassavirtalaskelmaan
 - *Liikevoitot ja säästöt on diskontattu nykyarvoon ja summattu kiinteistön kassavirtalaskelman ajanjaksolta*
- Toimistot: 700 M€
- Liiketilat: 50 M€
- Asunnot: 300 M€
- Esimerkiksi toimistoissa 28-kertainen maan hintaan ja 4,4-kertainen kiinteistöinvestoinnin arvoon verrattuna

Ekosysteemivaikutusten tasot

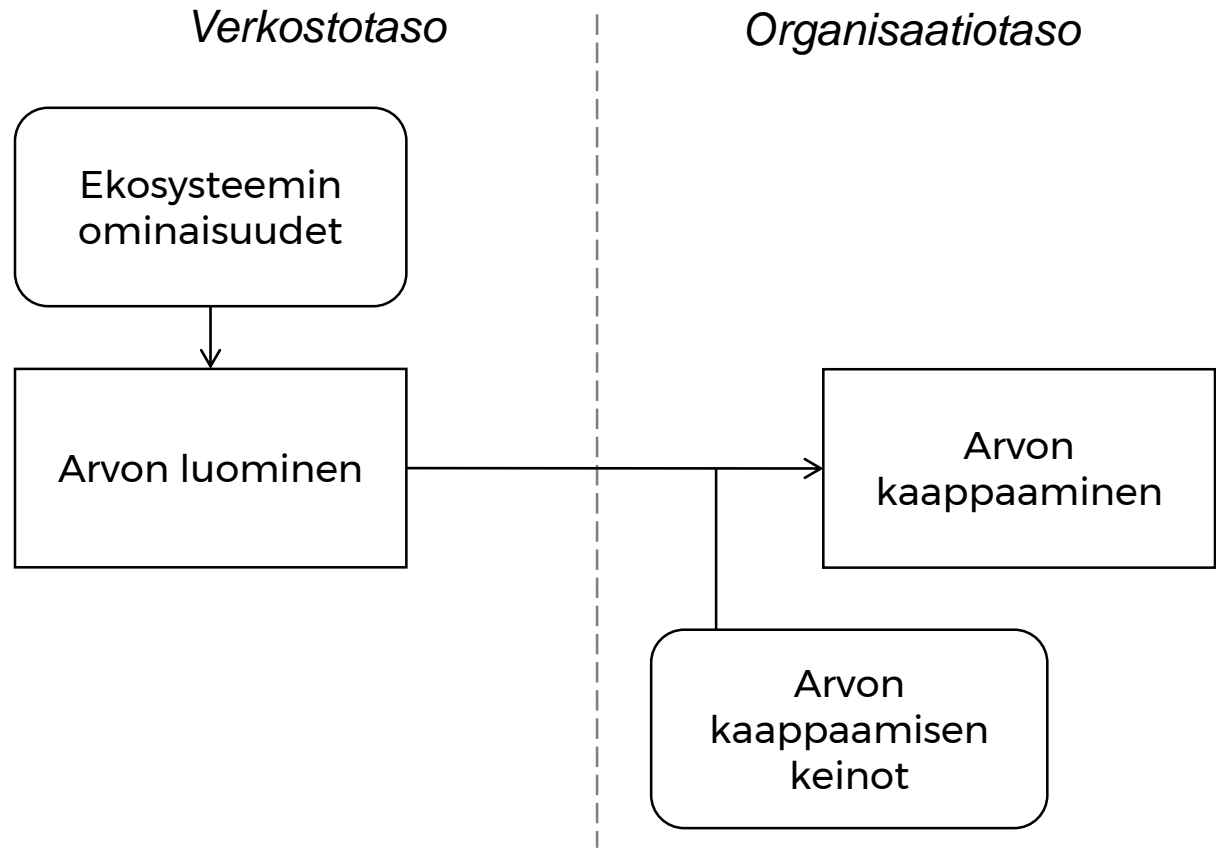
Arvonluonti

- Kaupungin fokus on usein maan arvossa, joka on pieni osa kaikesta taloudellisesta toiminnasta
- Kuvaa toiminnan määrää: "Alueen eläväisyys"
- Kuntalainen maksaa veroja tuloista

Arvon kaappaaminen

- Yritys ei voi toimia alueella jos toiminta tappiollista, eli arvon kaappaaminen tärkeämpi yrityksille
- Kuvaa toiminnan kestävyyttä: "Alueen elinvoimaisuus"
- Yritys maksaa veroja voitosta

Ekosysteemiteoriassa arvo luodaan verkostotasolla ja kaapataan organisaatiotasolla



1. Talouden ekosysteemi ja liikkumisen muutos

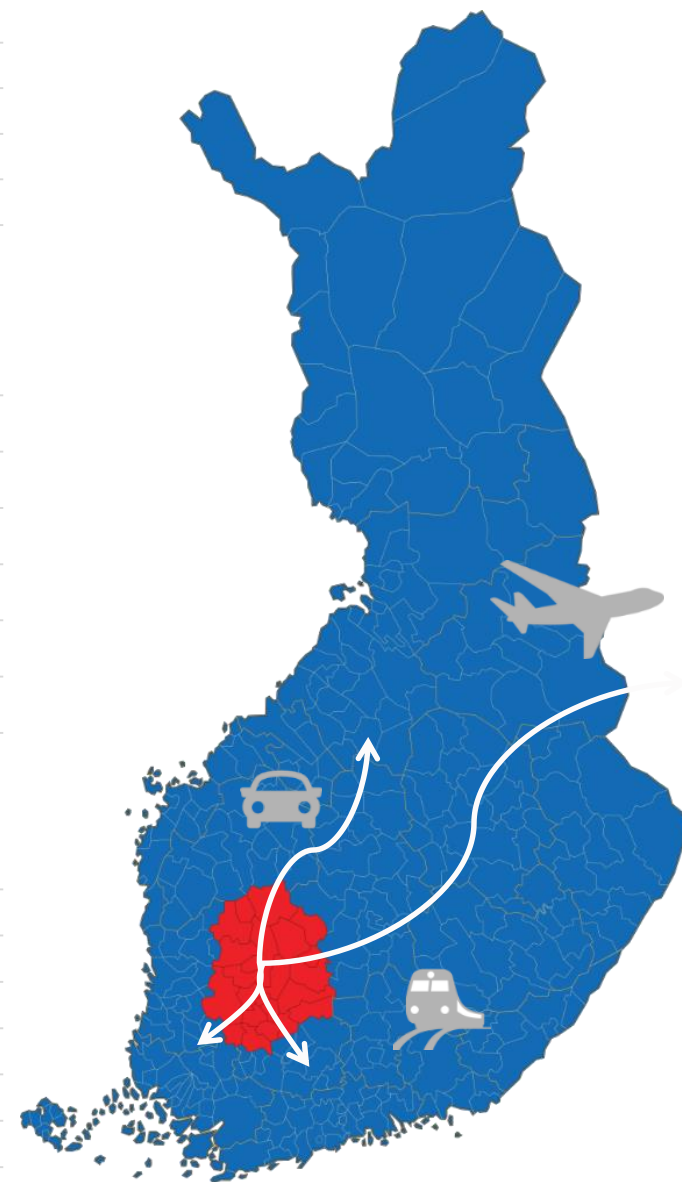
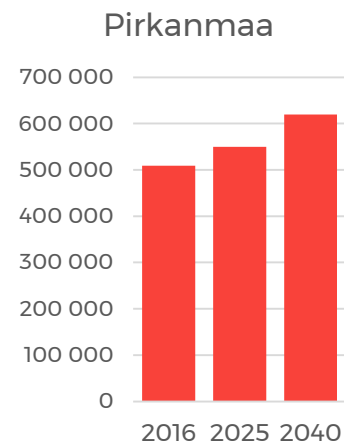
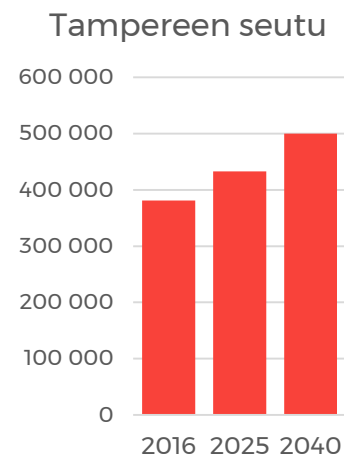
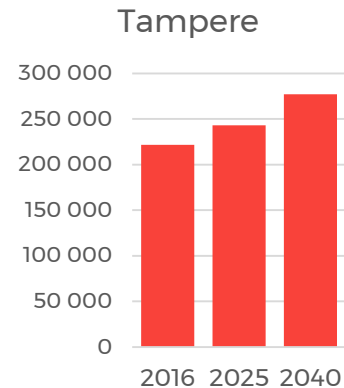
1.2 Liikkuminen ekosysteemin mahdollistajana

Väestö kasvu-uralla

Pirkanmaan väestö on kasvu-uralla, ja on erittäin voimakkaasti keskittynyt Tampereen kaupunkiseudulle vetäen puoleensa korkean koulutuksen omaavaa työvoimaa sekä erilaista yritystoimintaa.

Pirkanmaa säilyy vetovoimaisena ja vahvan kasvun alueena keskellä pääkaupunkiseudun ja Pohjanmaan välistä kasvuvyöhykettä. Siihen on hyvät edellytykset, koska Pirkanmaa monimuotoisuudessaan edustaa Suomea pienoiskoossa.

Tampereen kaupunkiseudun lisäksi Pirkanmaalla on useita elinvoimaisia seutukuntia sekä maaseudun resursseja ja luontoa.



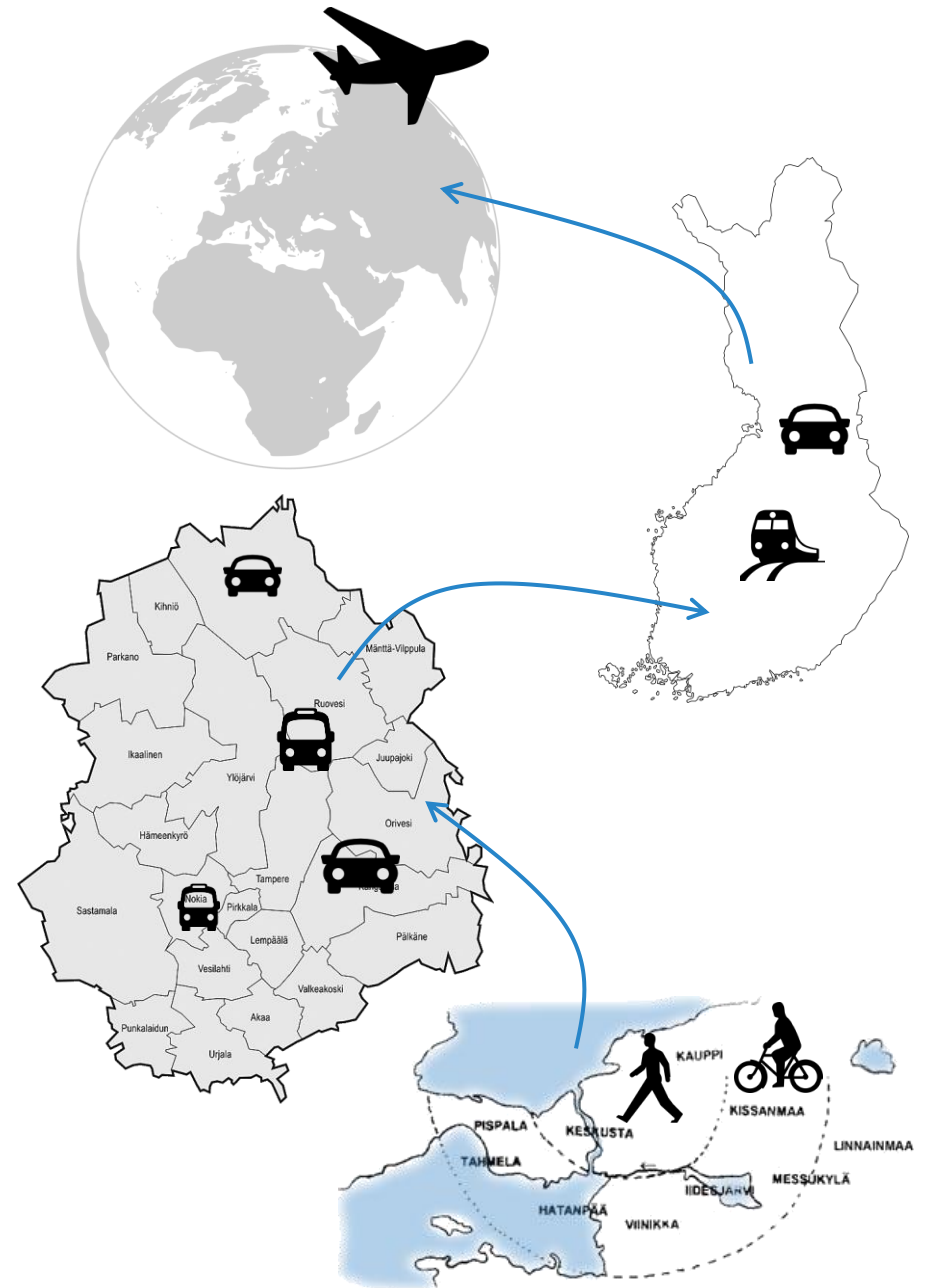
Saavutettavuus on kilpailutekijä

Tampereen seutu Pirkanmaan ytimessä on alue, josta parin tunnin säteellä saavuttaa lukuisia kaupunkeja. Tulevaisuudessa voidaan tunnin säteellä saavuttaa useita kaupunkeja suuremmilla junanopeuksilla. Jo nyt junanopeudet riittäisivät lyhyempiin matkaikeihin, mutta rataverkon kapasiteetti muodostaa esteen.

Pirkanmaa on valtakunnallisen liikenteen solmupiste. Nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle ja muihin kaupunkikeskuksiin ovat tärkeitä.

Pirkanmaan sisäisen liikenteen yhteydet sekä Tampereen kaupunkiseudun liikenteen kehittäminen ovat tärkeitä lyhyemmän etäisyyden kehittämisen kohteita.

Lentoyhteydet Tampere-Pirkkalan ja Helsinki-Vantaan lentoasemilta ovat edellytys kansainväliselle kommunikoinnille Pirkanmaan ja muun maailman välillä. Tampere-Pirkkalan suorat Eurooppa-yhteydet ovat erityisen tärkeitä.



0,5 – 5 – 50 – 500 – 5000 km

Liikenteen kehityshankkeita

Tampereen raitiotien ensimmäinen vaihe keskustasta ja Hervantaan ja TAYSiin on rakenteilla ja avautuu liikenteelle vuonna 2021. Toisessa vaiheessa raitiotie ulottuu keskustasta Lentävänniemeeseen. Maakuntakaavassa on varauduttu raitotien laajentamiseen Linnainmaalle, Pirkkalaan ja Ylöjärvelle.

Tampereen kaupunkiseudun kasvaessa alkaa muodostua enemmän kysyntää lähijunaliikenteelle. Rataverkko ulottuu Kangasalan, Lempäälän, Nokian ja Ylöjärven suuntaan. Nauhamainen maankäyttö mahdollistaa asumisen ja työpaikkojen sijoittelun ratojen varteen, jolloin turvataan riittävät matkustajavirrat.

Uudelle raideyhteydelle asemakeskuksesta Tampere-Pirkkalan lentokentälle on varaus kaavassa.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ TAMPEREEN YDINKAUPUNKISEUDULLA



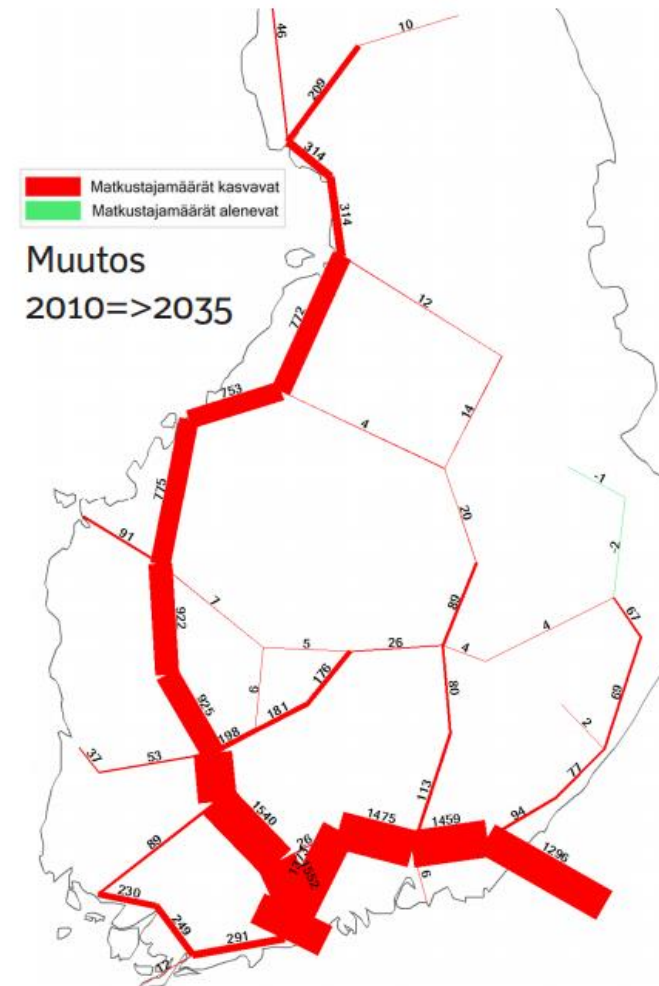
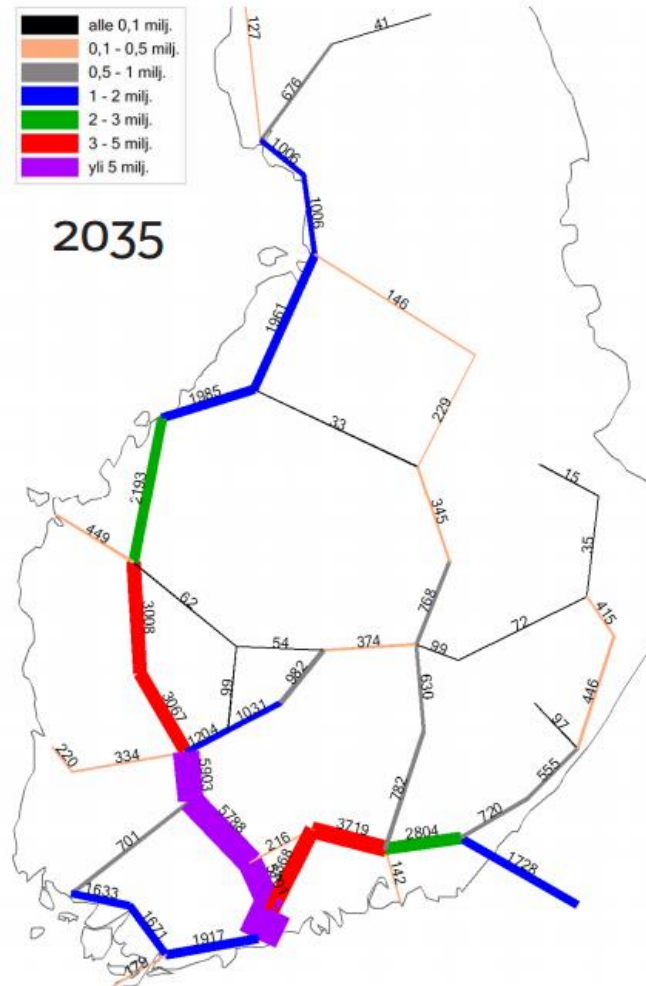
Lähde: Pirkanmaan maakuntakaava 2040

Rautatieliikenteen kasvuennuste 2035

Suurinta kasvua ennakoidaan Helsinki-Oulu – välille sekä Helsingistä itärajalle

Tampere-Helsinki-välillä arvioidaan olevan noin 6 miljoonaa matkustajaa vuonna 2035, Tampere-Seinäjoki-välillä noin 3 miljoonaa

Helsinki-Turku -oikorata tulee lisäämään liikennettä noin 2,5 miljoonaan matkustajaan vuodessa



Rautatie yhdistää kasvavat kaupunkiseudut

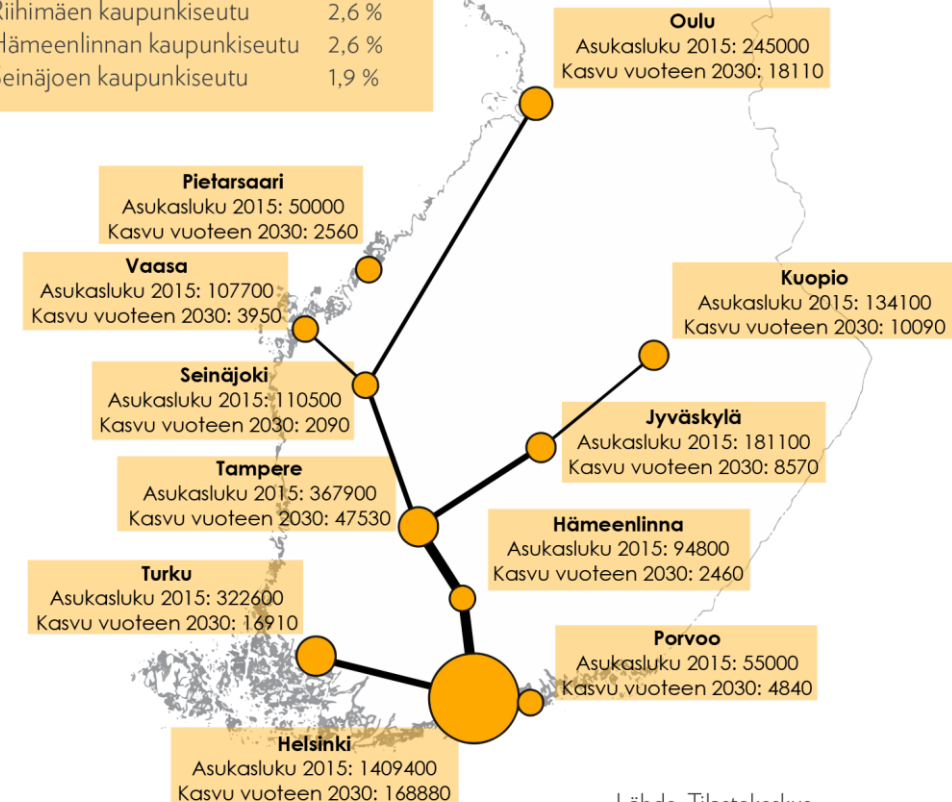
Suomen kaupungistuminen jatkuu ja valtaosa tulevaisuuden väestön kasvusta sijoittuu rautateiden varrelle

Tampereen kaupunkiseudun on arvioitu kasvavan suhteellisesti eniten vuoteen 2030 mennessä

Matka-aikojen lyhentäminen edellyttää ratakapasiteetin lisäämistä Helsingin ja Seinäjoen suuntaan. Nopeat junat ja henkilöliikenteen kilpailun avautuminen ovat omiaan kasvattamaan matkustajamääriä kaupunkiseutujen välillä

Suomen eniten kasvavat kaupunkiseudut vuoteen 2030 (kasvu-% 2015-2030)

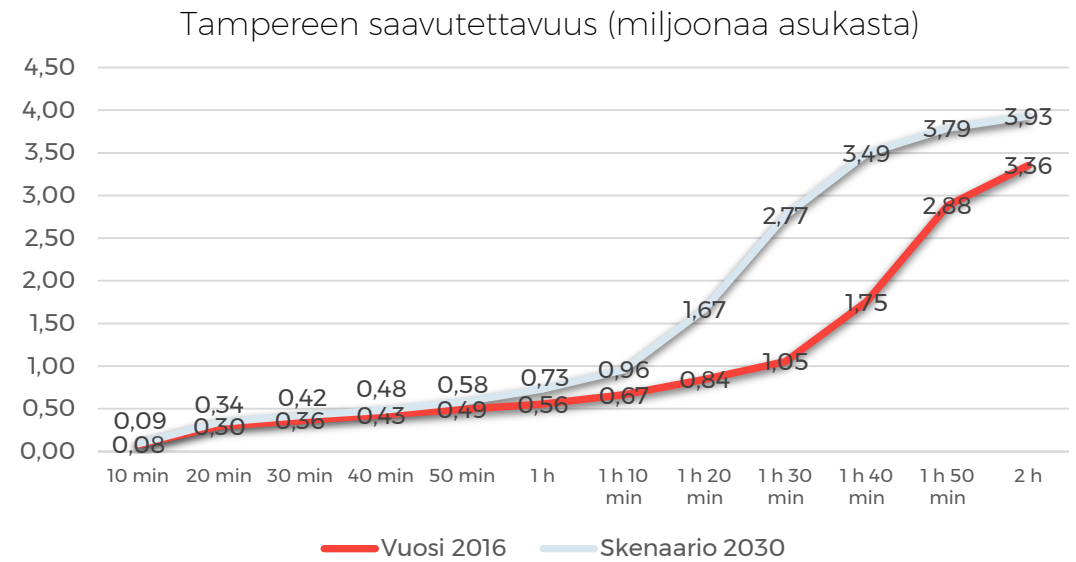
- Tampereen kaupunkiseutu 12,9 %
- Helsingin kaupunkiseutu 12,0 %
- Porvoon kaupunkiseutu 8,8 %
- Kuopion kaupunkiseutu 7,5 %
- Oulun kaupunkiseutu 7,4 %
- Turun kaupunkiseutu 5,2 %
- Pietarsaaren kaupunkiseutu 5,1 %
- Jyväskylän kaupunkiseutu 4,7 %
- Vaasan kaupunkiseutu 3,7 %
- Riihimäen kaupunkiseutu 2,6 %
- Hämeenlinnan kaupunkiseutu 2,6 %
- Seinäjoen kaupunkiseutu 1,9 %



Tampereen saavutettavuus ylivoimainen

Rautatieliikenteen nopeuttaminen parantaa tulevaisuudessa Tampereen saavutettavuutta merkittävästi yli 1 tunnin matkoilla:

- 1 h 30 min ajassa saavutettava väestö lähes kolminkertaistuu (~1 milj. => ~3 milj.)
- 2 tunnin matkustusetaisyydellä lähes 4 miljoonaa asukasta (noin 70 % Suomen väestöstä 2030)



SAAVUTETTAVUUDEN LASKENTAPERUSTEET

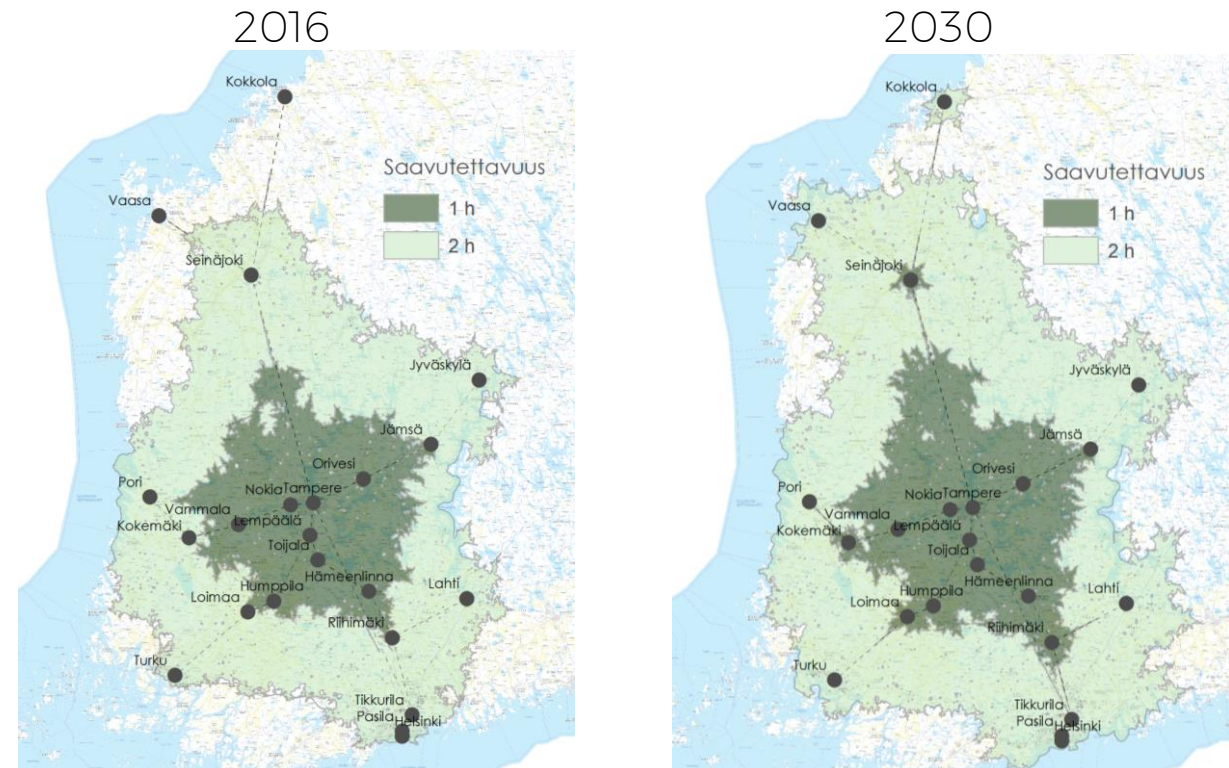
- Saavutettavuus on laskettu nopeimmalla matka-ajalla käyttäen autoa, junaa tai näiden yhdistelmää
- Junaa käytettäessä on laskettu mukaan 10 min liityntäaika

Vuosi 2016

- Auto- ja rautatieliikenteen nykyiset nopeudet
- Väestötiedot vuodelta 2016

Perusskenaario 2030

- Rautatieliikenteen matka-ajat lyhenevät 30 %
- Autoliikenteen nopeudet pysyvät ennallaan
- Väestön määrä kasvaa Tilastokeskuksen ennusteen mukaisesti



Pitkän matkan liikenne Pirkanmaan ja muiden maakuntien välillä

Kaikki kulkutavat yhteensä

Suomen maakuntien välisistä yli 100 km pitkistä matkoista suurin volyyymi on Pirkanmaan ja Uudenmaan välillä (7,6 milj. matkaa vuodessa).

Muita tärkeitä suuntia Pirkanmaan kannalta ovat Varsinais-Suomi, Satakunta, Keski-Suomi ja Etelä-Pohjanmaa.

Yli 100 km pitkät matkat vuodessa / milj. matkaa (2012)	
Uusimaa	7,571
Varsinais-Suomi	2,551
Satakunta	2,046
Keski-Suomi	1,696
Etelä-Pohjanmaa	1,570
Päijät-Häme	1,324
Pirkanmaa	1,320
Ulkomaat	0,798
Kanta-Häme	0,524
Pohjois-Pohjanmaa	0,508



Suomen lentoliikenteen nykytila

Helsinki-Vantaan lentoaseman kokonaisvolyymistä ylivoimaisesti vahvin matkustajavirta on Suomen ja Euroopan välillä (11,9 milj.).

Helsingin ja kotimaan kohteiden välillä tehdään 2,7 miljoonaa matkaa vuodessa.

Helsingin ja Aasian välisiä matkoja on 1,9 miljoonaa.

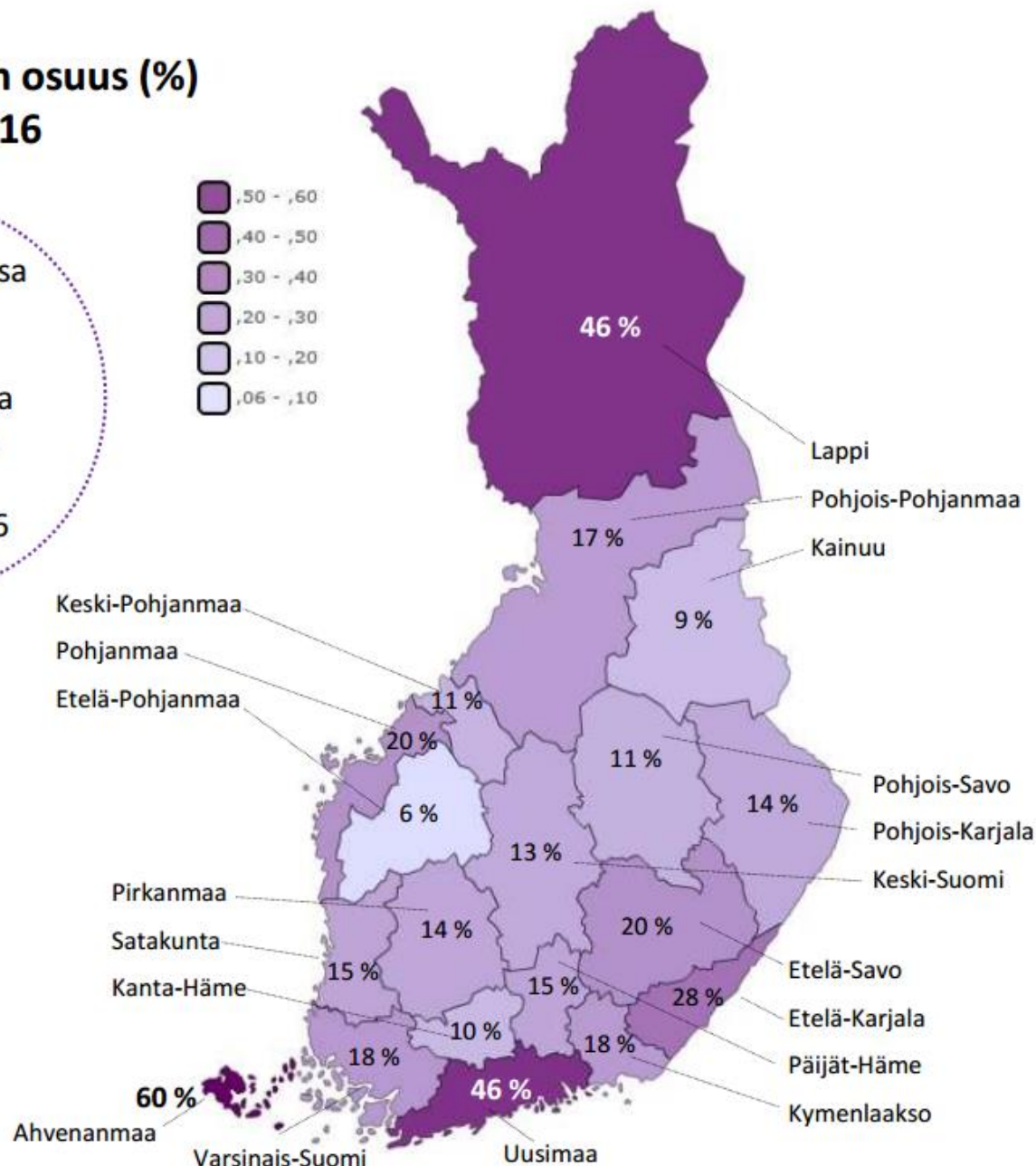
Alueellisten lentoasemien liikenne Suomessa on varsin vaatimatonta muihin Pohjoismaihin verrattuna. Niillä olisi kuitenkin huomattava vaikutus aluetalouden kasvupotentiaaliin.

Helsinki-Vantaan matkustajavirrat 2016



Ulkomaisten yöpymisten osuus (%) maakunnissa vuonna 2016

Koko Suomessa kirjattiin yhteensä **5,8 miljoonaa** ulkomaista yöpymistä vuonna 2016



Kansainvälinen matkailu maakunnittain

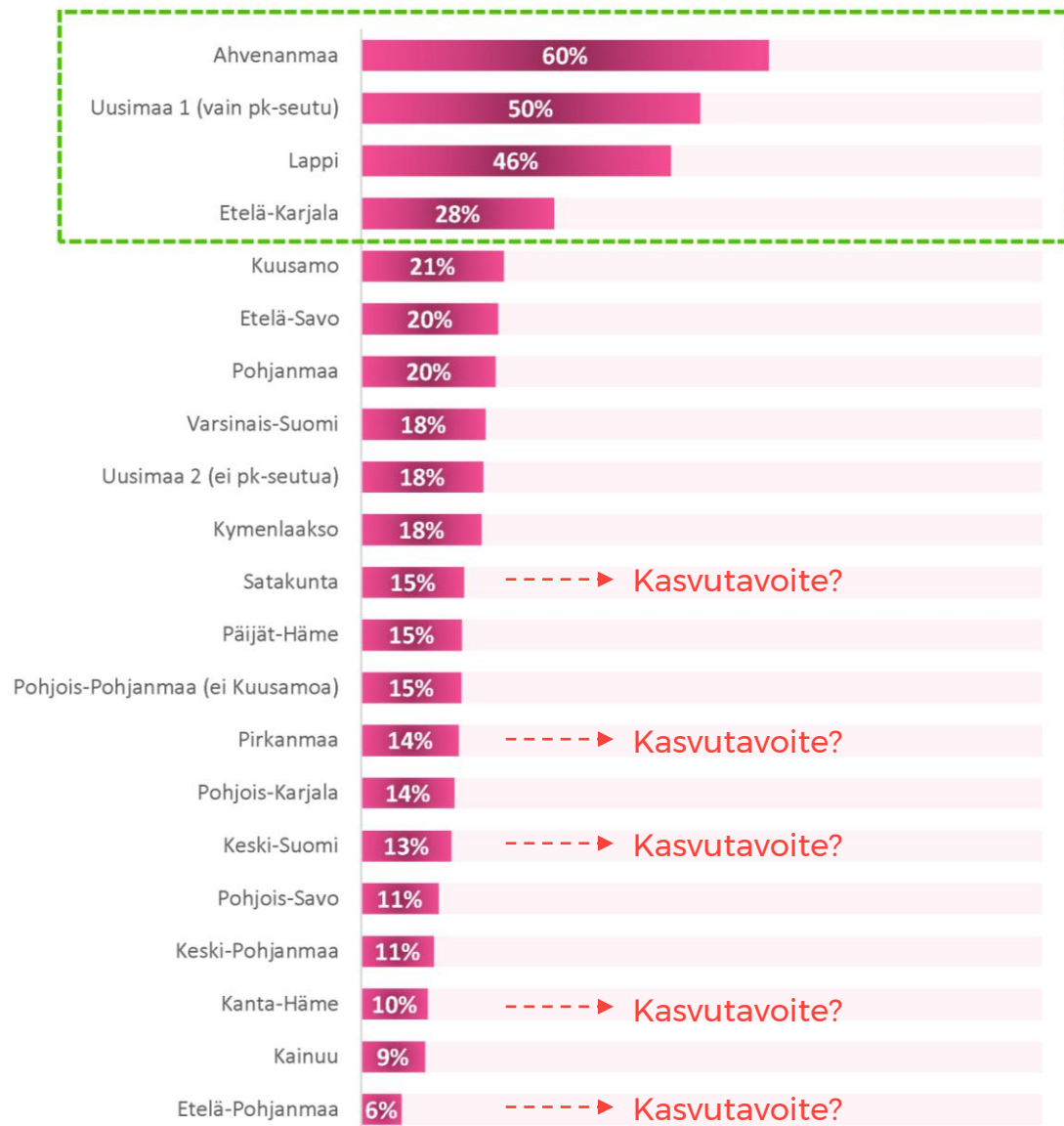
Uudenmaan ja Lapin väliin jäävä Suomi on selvästi jäljessä kansainvälisessä matkailussa.

Ulkomaalaisten osuutta Pirkanmaalla (14 %) on mahdollista kasvattaa huomattavasti.

Se edellyttää Pirkanmaan matkailutuotteen, markkinoinnin, kansainvälisten lentoyhteyksien ja matkaketjujen kehittämistä.

Asemakeskuksella on tärkeä rooli matkailijavirtojen solmupisteenä.

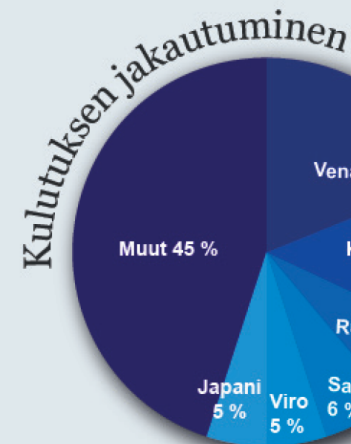
Ulkomaisten yöpymisten osuus kaikista yöpymisistä maakunnittain 2016



Vientiin rinnastettava matkailutulo

3,9 mrd. €

- Kaksinkertaistunut 2000-luvulla
- Yli kaksi kertaa suurempi kuin terveysteknologian vienti
- Suurempi kuin Suomen kaikki korkean teknologian vienti yhteensä

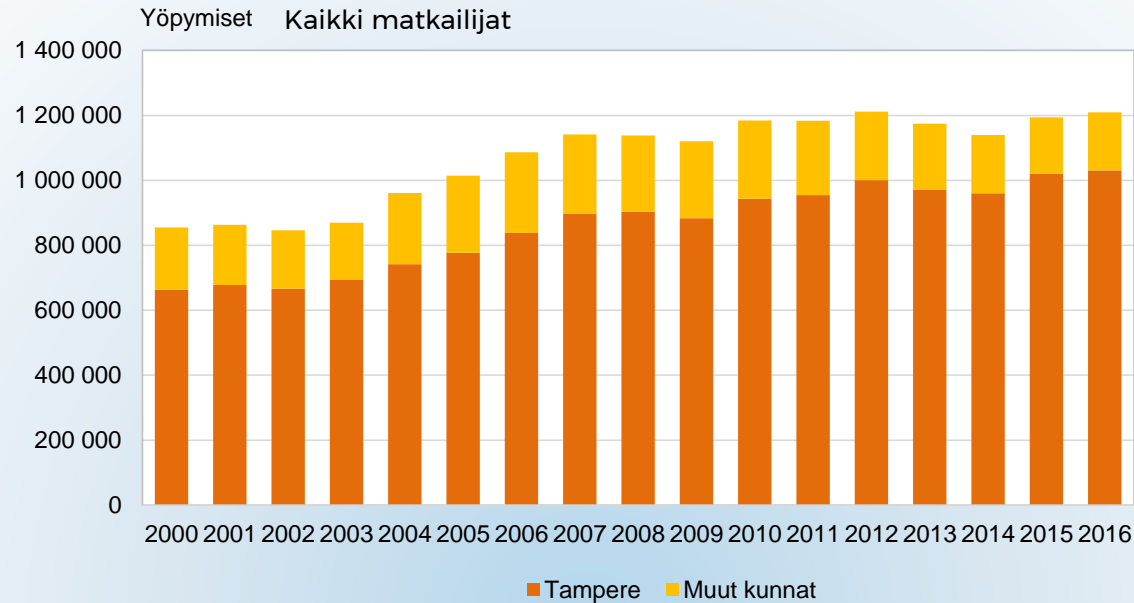


Rahankäyttö vierailua kohden

1. Kiina 940 €
2. Australia 807 €
3. Sveitsi 623 €
4. Kanada 596 €
5. Espanja 582 €
6. Ranska 560 €
7. Yhdysvallat 554 €
8. Intia 551 €

Maailmassa matkailu kasvaa 4 prosentin vuosivauhtia

Vuoteen 2040 mennessä 10 miljardin euron matkailutulot Suomessa



Yöpymisvuorokaudet Tampereen seutukunnassa 2000-2016

- Vaikka ulkomaalaisten matkailijoiden määrä Pirkanmaalla on laskenut, kotimaisten matkailijoiden määrä on noussut.
- Tampereen seudun matkailu on nyt hyvin kotimarkkinapainotteista.
- Tampereella on kuitenkin suuri potentiaali kansainvälisen matkailun kasvattamiseen.

Tampereen lentoasemasta Sisä-Suomen kansainvälinen solmupiste

Tampere on Sisä-Suomen keskus, joka on erittäin hyvin saavutettavissa maanteitse ja rautateitse.

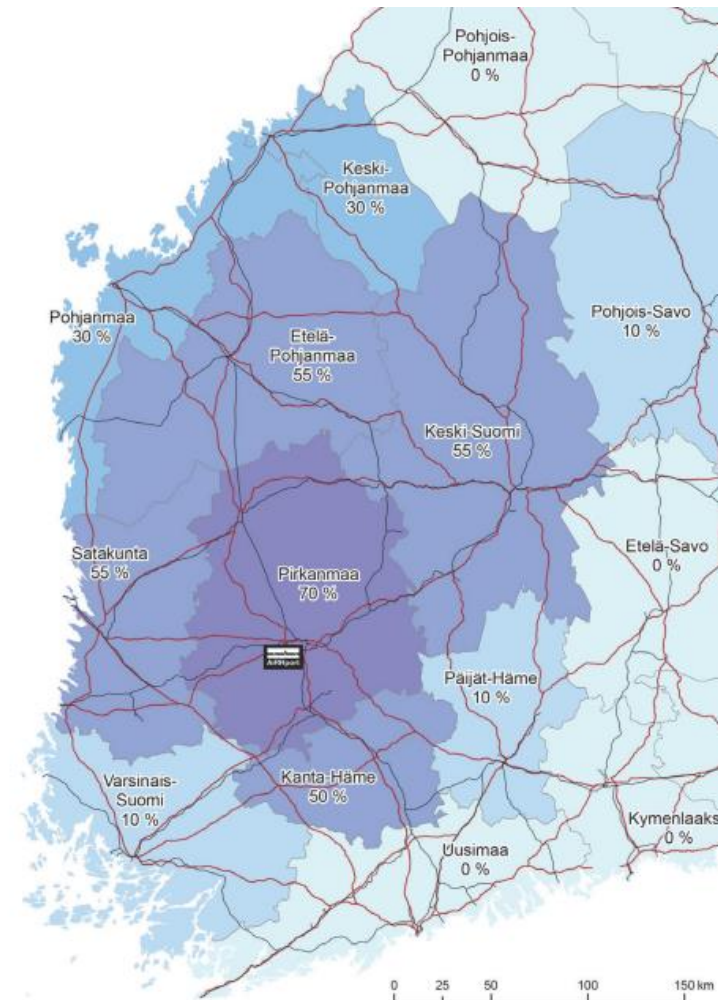
Hyvä valtakunnallinen saavutettavuus ja suuri väestöpotentiaali luovat Tampereelle edellytykset toimia Sisä-Suomen maakuntia palvelevana kansainvälisen lentoliikenteen solmukohtana.

Kansainvälisten yritysten houkuttelevuus ja kansainvälisen matkailun kasvattaminen edellyttävät lisää kansainvälisiä lentoyhteyksiä ja nopeaa yhteyttä Tampereen asemakeskuksesta lentoasemalle.

Lähde: AiRRport-raportti

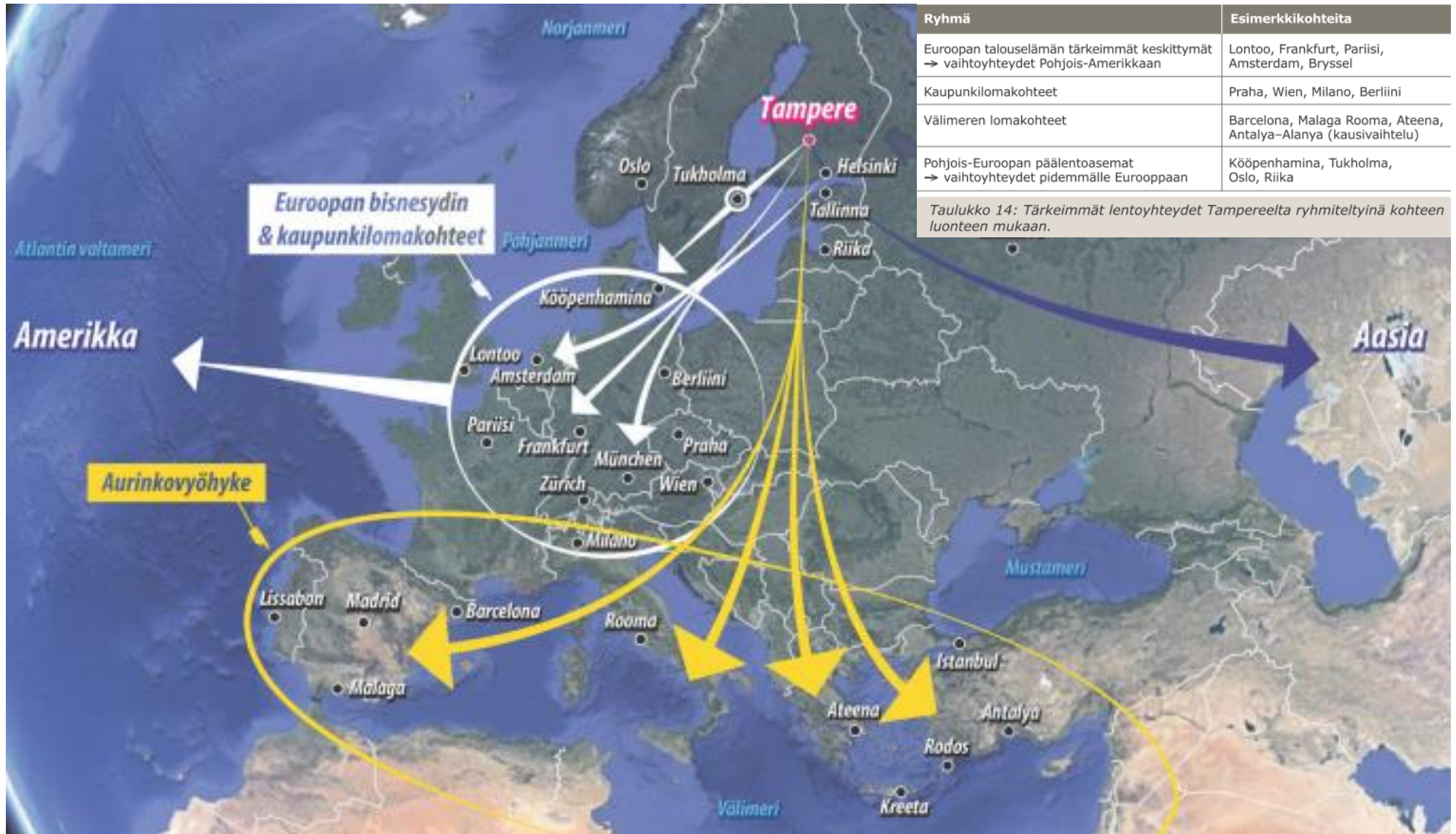
	Vuosi 2014	Vuosi 2030 (ennuste)
Tampere-Pirkkalan olemassa olevat matkustajat	0,4 milj.	0,5–1,2 milj.
Helsinki-Vantaalta siirtyvät nykyisellä kokonaismatkustajamäärällä	0,8 milj.	1,0–1,4 milj.
Yhteensä	1,2 milj.	1,5–2,6 milj.
Nykyään toteutumaton potentiaali	2,4–2,9 milj.	3,0–4,9 milj.
Yhteensä	3,6–4,1 milj.	4,5–7,5 milj.

Taulukko 7: Tampereen lentoaseman matkustajapotentiaali maa- ja lentoyhteyksien merkittävän parannuksen myötä.



Kuva 66: Maakuntakohtainen arvio, kuinka paljon nykyisistä Helsinki-Vantaan kansainvälisistä matkustajista (pl. kansainväliset vaihtomatkustajat) siirtyy lentämään Tampereen AiRRportin kautta, kun sekä maayhteydet että Tampereen lentoyhteydet ovat kohentuneet selvästi nykyisestä.

Potentiaalisia lentoyhteyksiä Tampereelta



2. Asemakeskushanke

2.1 Suunnitteluvaihe

2.2 Kerrosalat ja käyttötarkoitukset

Kerrosalat ja käyttötarkoitukset

Tilamäärät (vaihe 1 + vaihe 2)

- **Toimistot:** 56 500 k-m² (30 255 + 26 245)
- **Liiketilat:** 27 308 k-m² (15 000 + 12 308)
- **Asunnot:** 115 073 k-m² (67 278 + 47 795)
- **Yhteensä:** 198881 k-m²

6.4.2017

3. Arvioinnin lähtökohtia

3.1 Lähtöoletukset ja laskentaperusteet

Tampereen keskustan kehittämisalueet

- Asemanseutu nousee keskustan tärkeimmäksi kehittämiskohteeksi Tampereen keskustan kehittämissuunnitelmassa.
- Asemaseudulle on laskettu yhteensä noin 6000 uutta työpaikkaa ja 3400 asukasta. Myös majoituskapasiteettia on runsaasti.
- Asemakeskuksen valmistuttua sen kautta odotetaan kulkevan yli 20 miljoonaa matkustajaa vuosittain.



Asemakeskuksen lähimmät kohteet

- Tampere-talo
 - 335 000 vierailijaa / vuosi
 - Tarkoitus kasvattaa 420 000:een
 - 700 tapahtumaa / vuosi
- Tampereen yliopisto ja Teknopolis
 - Yliopisto: 2100 työpaikkaa, 15 000 opiskelijaa
- Kansi ja areena
 - Runsaasti tapahtumia, mm. pääsarjatasen jääkiekko
 - Odotus: yli 1 milj. vierailijaa / vuosi
 - 2400 työpaikkaa

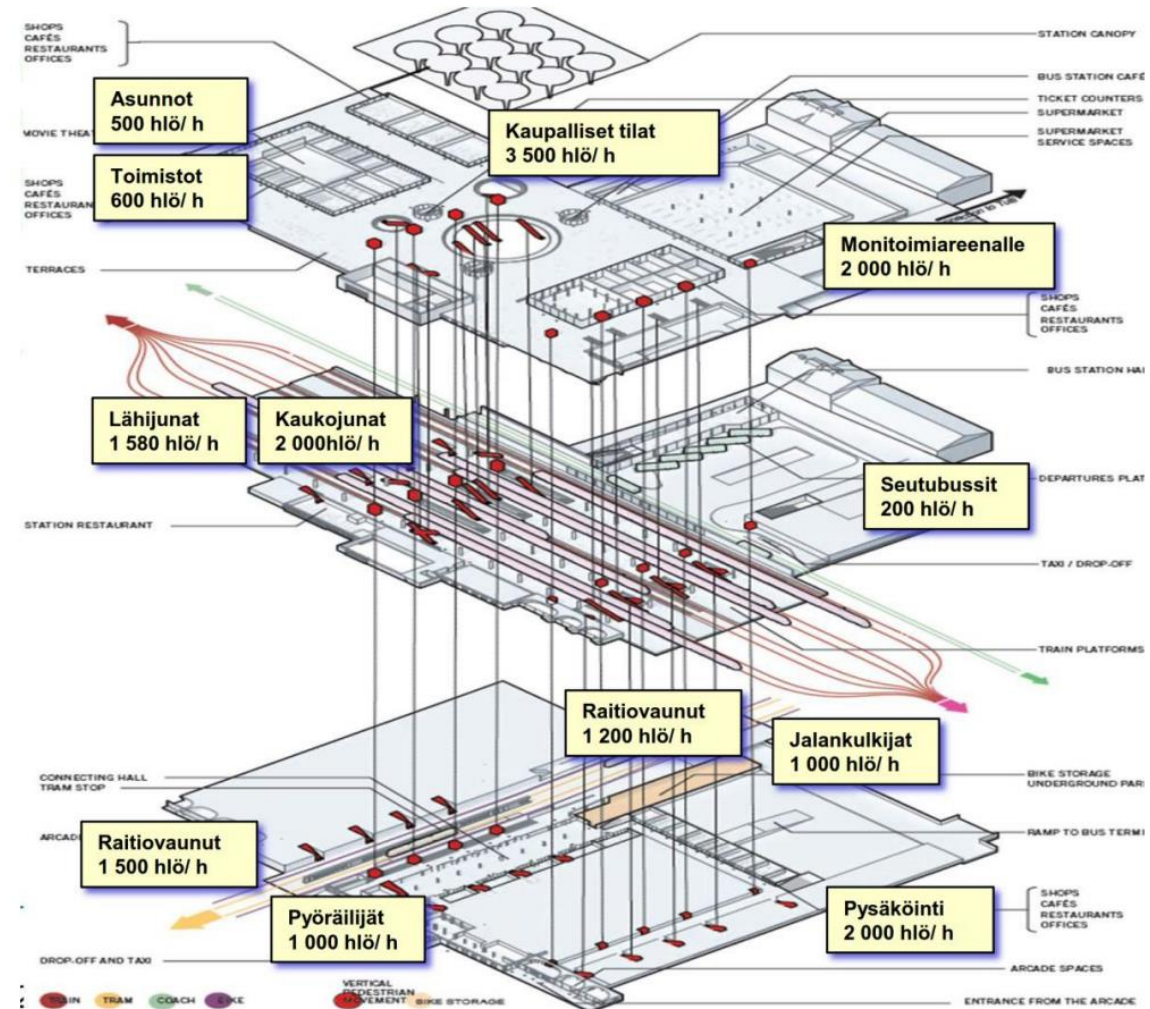


Asemakeskuksen liikennevirrat

- Asemakeskuksessa
 - *Junamatkustajat*
 - *Asukkaat*
 - *Kauppakeskuksen asiakkaat*
 - *Hotellien asiakkaat*
 - *Toimistotyöntekijät*
- Saapuvat ja lähtevät
 - *Raitiovaunut ja bussit*
 - *Linja-autot*
 - *Junat*
 - *Autot*
 - *Jalankulkijat*
 - *Pyöräilijät*
- Junaliikenteen matkustajamäärät vuositasolla
 - *4,3 milj. (2015)*
 - *4,9 milj. (2040 ennuste, kasvu 0,5 % vuodessa)*
 - Jos kasvua 1 % /v => 5,5 milj. matkustajaa 2040
 - Jos kasvua 1,5 % /v => 6,2 milj. matkustajaa 2040
 - Jos kasvua 2 % /v => 7 milj. matkustajaa 2040
- Huipputunnin matkustajamäärät (klo 16-17)
 - *Kaupunkiliikenne*
 - 2200 matkustajaa (2015, bussilla)
 - 3000 matkustajaa (2040 ennuste, 65 % raitiovaunulla)
 - *Kaukoliikenteen bussit*
 - 200 matkustajaa (2040 ennuste)
 - *Lähijunaliikenne*
 - 1580 matkustajaa (2040 ennuste)
 - *Kaukoliikenteen junat*
 - 1800 matkustajaa (2015)
 - 2000 matkustajaa (2040 ennuste)
 - *Pyöräilijät ja jalankulkijat*
 - 2000 henkilöä (2040 ennuste)

Asemakeskuksen liikennevirrat

EP Logisticsin tekemän arvion mukaan Asemakeskuksen ihmisvirta huipputunnin aikana jakaantuisi kuvan mukaisesti ja olisi suuruusluokaltaan noin 10 500 henkilöä tunnissa. Ihmisvirran määrä tulisi arvion mukaan kasvamaan noin 20% nykytilanteesta.



Matkailijoiden rahankäyttökohteet

Taulukko 2. Matkailijoiden keskimääräinen rahankäyttö vuorokaudessa henkilöä kohden Tampereen seutukunnassa.

Toisena ilmoitettu, kursivoitu vastaajamäärä viittaa vastaajien määrään päivittäistavarakauppoja, tavarataloja tai ostoskeskuksia ja erikoiskauppoja koskevassa rahankäytössä.

	Kaikki vastaajat (€/hlö/vrk) N=1308/831	Päiväkävijät (€/hlö/vrk) N=572/440	Yöpyjät (€/hlö/vrk) N=493/391
Majoituspalvelut	21,43	0,00	37,56
Ravitsemispalvelut	28,37	17,36	34,67
<i>Päivittäistavarakaupat</i>	<i>4,74</i>	<i>2,18</i>	<i>7,62</i>
<i>Tavaratalot tai ostoskeskukset</i>	<i>9,32</i>	<i>4,83</i>	<i>14,37</i>
<i>Erikoiskaupat</i>	<i>5,51</i>	<i>4,03</i>	<i>7,17</i>
Ostokset	20,77	11,03	29,16
Kulttuuripalvelut	6,79	2,93	8,10
Viihde- ja virkistyspalvelut	20,60	23,80	21,46
Luontoon liittyvät ohjelmapalvelut	0,52	0,08	0,16
Liikennepalvelut	1,44	1,13	2,14
Polttoaineet	6,95	7,10	10,52
Muu rahankäyttö	2,16	1,19	3,23
Yhteensä	109,03	64,62	147,00

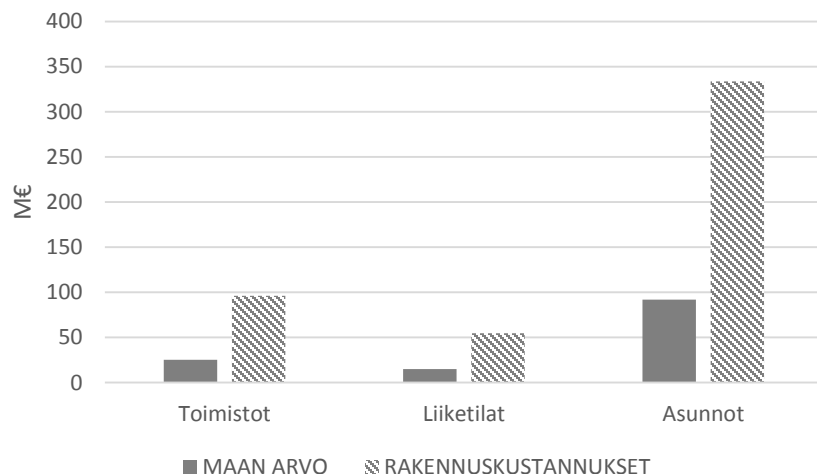
Lähde: Matkailu ja työllisyys Tampereen seutukunnassa vuonna 2012

Tampereen seudun asemakeskus - matkailijoiden rahankäyttö

TASKE - Matkailijoiden rahankäyttö €/pv	
	€/pv
Seutumatkailijat	11,86
- päivittäistavarat	5,05
- erikoiskauppa	3,86
- ravintolat/kahvilat	2,95
Junamatkailijat	16,08
- päivittäistavarat	3,37
- erikoiskauppa	3,86
- ravintolat/kahvilat	8,85
Matkailijoiden rahankäyttö on laskettu päiväasiointina. Eli matkan aikana Asemakeskuksessa käytetty kulutus.	
Pt-kaupan keskiostos	21,90

Lähde: Santasalo, PTY

Maan arvo ja rakennuskustannukset

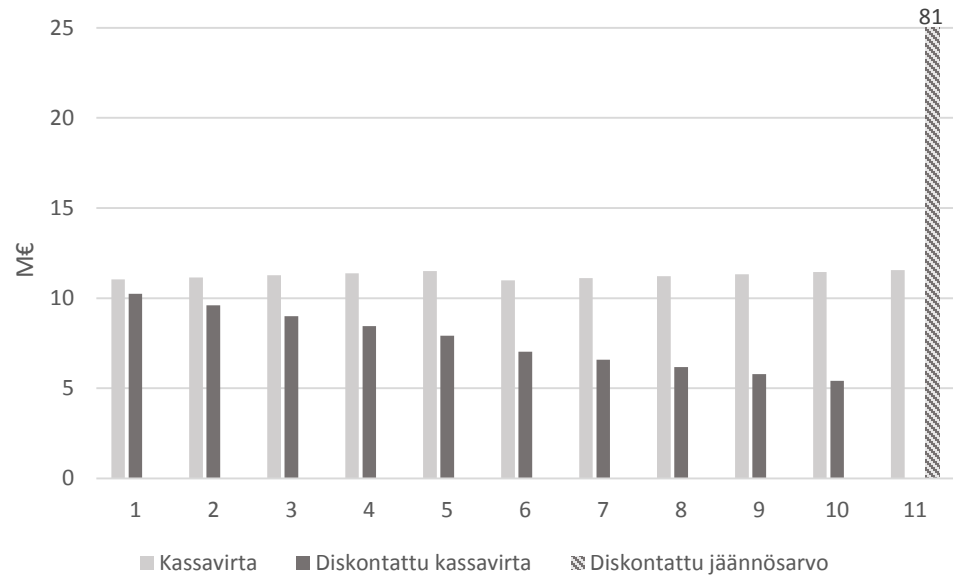


Rakennusoikeuden määrä tilatyypeittäin jaoteltuna (vaihe 1 + vaihe 2)

- Toimistot: 56 500 k-m² (30 255 + 26 245)
- Liiketilat: 27 308 k-m² (15 000 + 12 308)
- Asunnot: 115 073 k-m² (67 278 + 47 795)
- Yhteensä: 198881 k-m²

- Rakennusoikeuden arvo / k-m² (yhteensä)
 - Toimistot: 450 €/k-m² (25 425 000 €)
 - Liiketilat: 550 €/k-m² (15 019 400 €)
 - Asunnot: 800 €/k-m² (92 058 400 €)
 - Yhteensä: 132 502 800 €
 - Lähde: Newsec 2015
- Rakennuskustannukset / k-m² (yhteensä)
 - Toimistot: 1700 €/k-m² (96 050 000 €)
 - Liiketilat: 2000 €/k-m² (54 616 000 €)
 - Asunnot: 2900 €/k-m² (333 711 700 €)
 - Yhteensä: 484 377 700 €
 - Lähde: Newsec 2015
- Kannen rakennuskustannusta 3000 €/m² (Newsec 2015) ei ole huomioitu laskelmassa

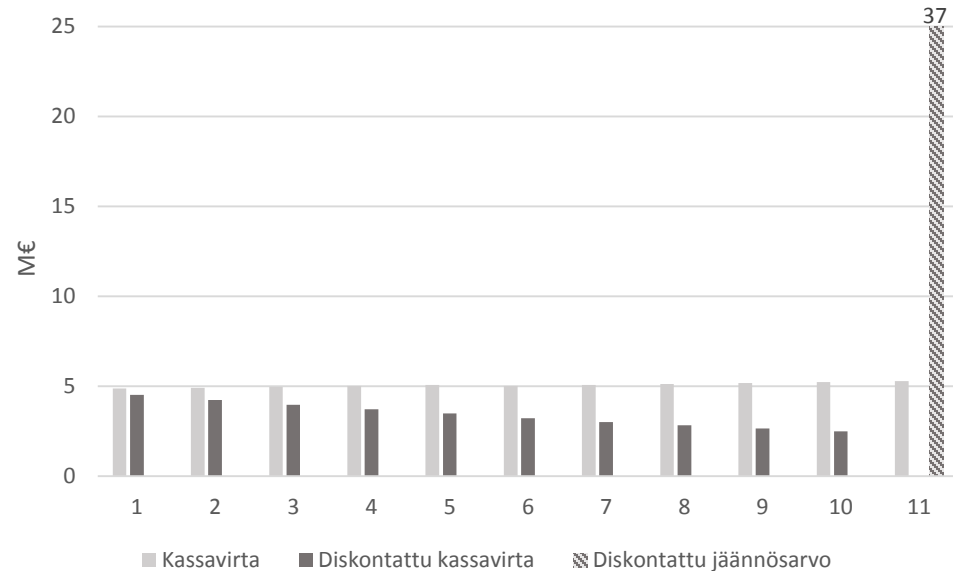
Kiinteistösijoituksen arvo – toimistot



- Ensimmäisen vuoden kassavirta: 11 M€
- Diskontattu jäännösarvo: 81 M€
- Kiinteistösijoituksen arvo: 157 M€

- Yield: 6,75 %
 - Arvio vaihtelee 6,75–8 % (Catella 2017)
- Tyhjäkäyttö: 0–4,5 %
- Inflaatio: 1 %
- Vuokrattava pinta-ala: 49 226 m²
 - Suhde kerrosalaan: 87 % (Haahtela)
- Bruttovuokra: 22 €/m²/kk (yht. 1 082 977 €/kk)
 - Arvio vaihtelee 16–23 €/m²/kk (Catella 2017)
- Ylläpitokustannukset: 3 €/m²/kk (147 679 €/kk)
- Korjauskustannukset: 0,30 €/m²/kk (177 214 €/kk)
- Kiinteistösijoituksen arvo lasketaan summaamalla 10 vuoden diskontatut kassavirrat ja jäännösarvo

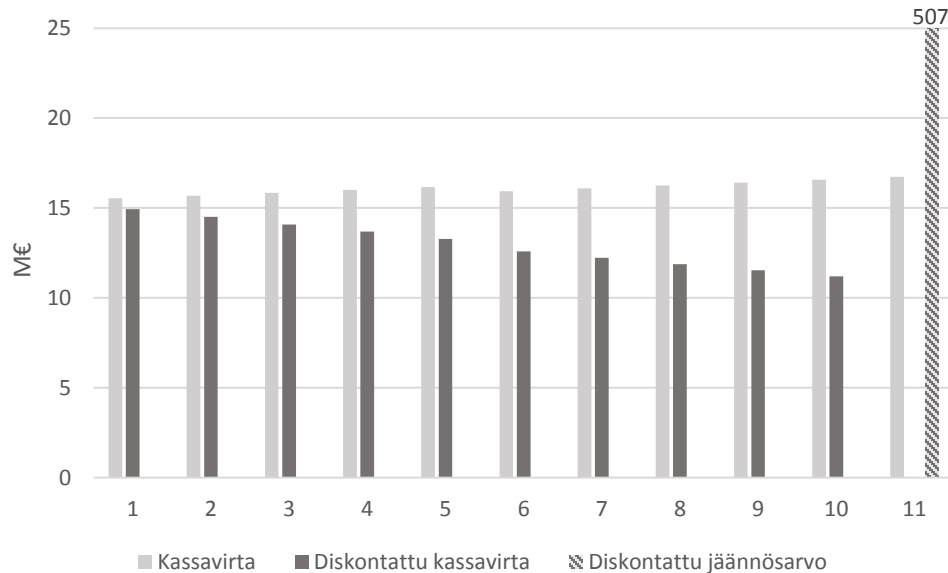
Kiinteistösijoituksen arvo – liiketilat



- Ensimmäisen vuoden kassavirta: 5 M€
- Diskontattu jäännösarvo: 37 M€
- Kiinteistösijoituksen arvo: 71 M€

- Yield: 6,75 %
 - Arvio vaihtelee 6,75–8 % (Catella 2017)
- Tyhjäkäyttö: 0–1,5 %
- Inflaatio: 1 %
- Vuokrattava pinta-ala: 19 116 m²
 - Suhde kerrosalaan: 70 % (arvio)
- Bruttovuokra: 25 €/m²/kk (yht. 477 890 €/kk)
 - Arvio vaihtelee 15–35 €/m²/kk (Catella 2017)
- Ylläpitokustannukset: 3,5 €/m²/kk (147 679 €/kk)
- Korjauskustannukset: 0,30 €/m²/kk (177 214 €/kk)
- Kiinteistösijoituksen arvo lasketaan summaamalla 10 vuoden diskontatut kassavirrat ja jäännösarvo

Kiinteistösijoituksen arvo - asunnot



- Ensimmäisen vuoden kassavirta: 16 M€
- Diskontattu jäännösarvo: 377 M€
- Kiinteistösijoituksen arvo: 507 M€

- Yield: 3 %
 - Arvio perustuu asiantuntijahaastatteluihin
- Tyhjäkäyttö: 0-4,5 %
- Inflaatio: 1 %
- Vuokrattava pinta-ala: 49 226 m²
 - Suhde kerrosalaan: 87 % (Haahtela)
- Bruttovuokra: 18 €/m²/kk (yht. 1 585 189 €/kk)
 - Arvio perustuu asiantuntijahaastatteluihin
- Ylläpitokustannukset: 3 €/m²/kk (147 679 €/kk)
- Korjauskustannukset: 0,30 €/m²/kk (177 214 €/kk)
- Kiinteistösijoituksen arvo lasketaan summaamalla 10 vuoden diskontatut kassavirrat ja jäännösarvo

3. Arvioinnin lähtökohtia

3.2 Skenaariot ja menetelmät

Skenaariot

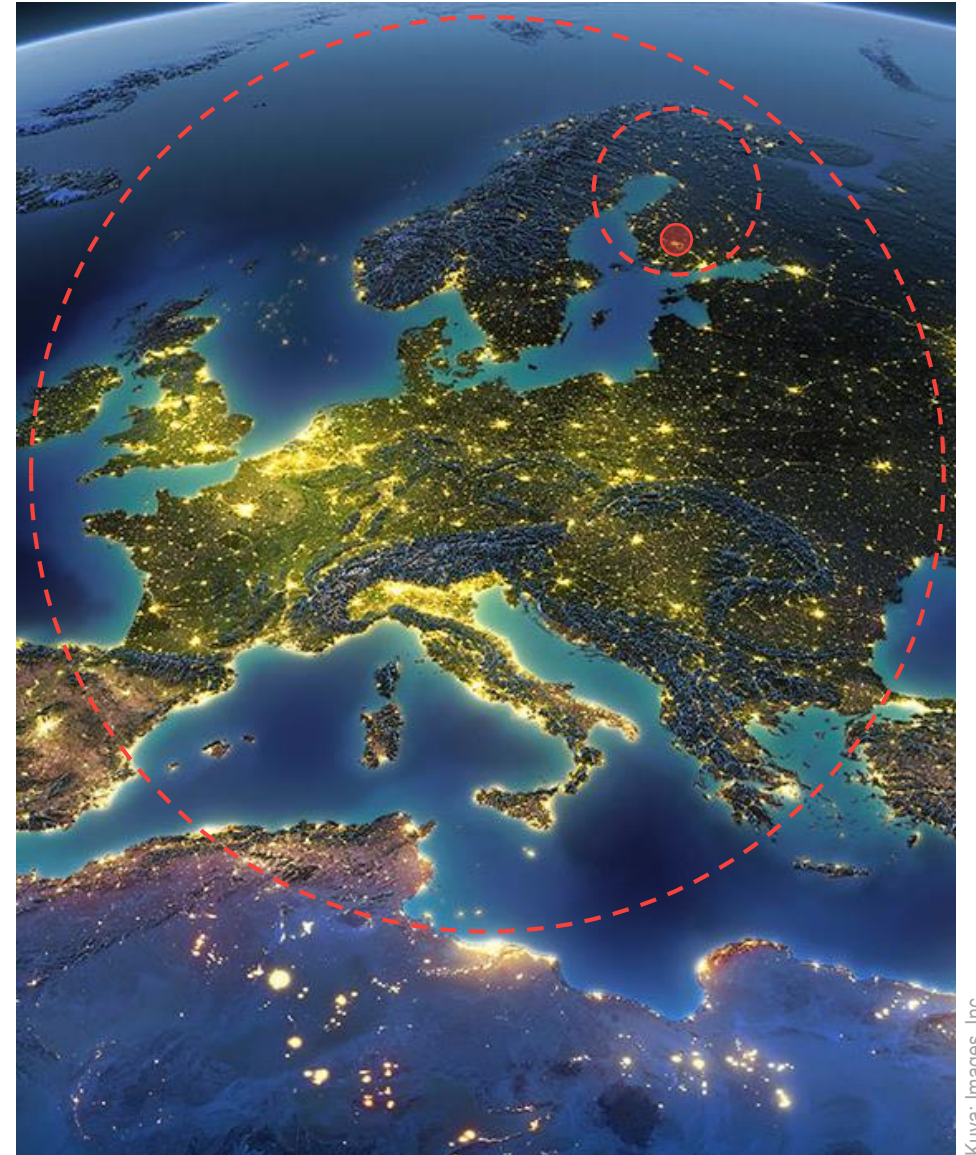
- Perusskenaario vuoteen 2040: vuoteen 2030 maltillista kasvua ja siitä eteenpäin nopeutuvaa kasvua
- Kansainvälisen lentoaseman skenaario

Liikennejärjestelmän tarkastelutasot

- Tampereen kaupunkiseutu
- Valtakunnallinen taso
- Kansainvälinen taso

Ekosysteemin tarkastelutasot

- Verkostotaso
- Organisaatiotaso



Menetelmien yleiskuvaus

Tässä työssä on käytetty päämenetelmänä elinkeinoelämän kehitysedellytyksiä arvioivaa **ekosysteemistä lähestymistapaa** (*ecosystem and platform business models*).

Ekosysteemien syntymisen menetelmällä arvioidaan sitä miten kaava-alueen yleissuunnitelmaluonnos tukee alustana **yrittäjien kykyä luoda uutta arvoa yhdessä** ja mahdollistaa samalla kannattavan liiketoiminnan.

Ekosysteemitteoria määrittelee keskeiset kriteerit (boundary conditions) joiden avulla pystytään arvioimaan ekosysteemin syntymisen, kehittymisen ja elinvoimaisuuden edellytyksiä. Ekosysteemitteoria soveltuu sekä nykyisten että kehittyvien verkostojen analysoimiseen.

Kansainvälisen ja kotimaisen **matkailun** sekä **työmatkariotekniikan** volyymit arvioidaan alan *kehityssuunnitelmien ja saavutettavuuden* perusteella. Kyse on tällöin siitä, millaisia toimintoja uudistunut asemaseutu houkuttelee ja miten aktiivisesti toimintaa edistetään. Eri tasoisia tavoitteita arvioidaan *skenaariotekniikalla*.

Asemakeskuksen mahdollistaman **kasvavan liikenteen tuottamaa tuloa** arvioidaan perustuen tutkimuksiin liikkujaryhmien keskimääräisestä ostosta. Erikseen käsitellään kotimaan ja ulkomaan matkailijat sekä päivittäisliikkujat. Taustalla vaikuttaa liikennejärjestelmän kokonaiskehitys.

Asemakeskushankkeen vaikutuksia Tampereen lentoaseman tulevaisuuden potentiaalille arvioidaan erillisenä kysymyksenä taustaoletuksena Tampereen asemakeskuksen mahdollinen rooli valtakunnallisena syöttöpisteenä lentokentälle.

Investointien vetovoiman muutoksen arvioinnissa käytetään **perinteisen tuottoarvopohjaisen menetelmän** ohella investointien reaaliarvopohjaista arviointia. Perinteinen tuottoarvopohjainen ajattelu soveltuu hyvin investointien arviointiin helposti ennakoitavan tulevaisuuden tilanteessa. Reaaliarvopohjainen arviointi on ohjannut ekosysteemivaikutusten arviointia vaihtoehtoisissa skenaarioissa.

Arvioinnin kohteena olevalla alueella on pitkän kehittymisaikajänteen ja yleisen muutosnopeuden johdosta useampia ja ajan myötä muuttuvia houkuttelevia käyttötarkoituksia. Reaaliarvopohjaisella arvioinnilla voidaan hahmottaa sitä kuinka investointien arvo voidaan nostaa, jos alkuperäiset käyttötarkoitukset muuttuvat alueen kehittymisen edetessä sekä sitä miten sen pitäisi ohjata suunnittelua.

Ekosysteemivaikutusten laskentamenetelmä

Toimistot

- Vuokran osuus 4 % liikevaihdosta
- Tiloissa toimivien yritysten yhteenlaskettu liikevaihto arvioidaan laskemalla *neliövuokra* € / 0,04 * *vuokrattavat neliöt*
- Muuttuvat kustannukset 80 % ja kiinteät kustannukset 5 % liikevaihdosta
- Liiketulos saadaan vähentämällä kustannukset liikevaihdosta

Liiketilat

- Vuokran osuus 8 % liikevaihdosta
- Liiketiloiissa toimivien yritysten yhteenlaskettu liikevaihto arvioidaan kuten toimistoissa
- Henkilöstökustannukset 9 % ja muut kustannukset 86 % liikevaihdosta
- Liiketulos saadaan vähentämällä kustannukset liikevaihdosta

Asunnot

- Asumiskustannusten osuus 29 % tuloista
- Alueen asukkaiden yhteenlasketut tulot arvioidaan laskemalla *laskennallinen neliövuokra* € / 0,29 * *asuinneliöt*
- Muu kulutus 63 % ja asumiskustannukset 22 % kaikista kulutusmenoista
- Säästöt lasketaan vähentämällä kulutusmenot tuloista

4. Tulokset

4.1 Tilojen rakentamisen ja käytön aikaiset työpaikkavaikutukset

Työpaikkavaikutukset

Erillistarkastelu tilojen toiminnan talousvaikutusten ja liikkumisvirtojen tulovaikutuksen lisäksi

Rakentaminen

- Välitön vaikutus: 3388 htv
- Välillinen vaikutus: 7260 htv
- *1 M€ investoinnin työllistävä vaikutus on suoraan 7 ja välillisesti 15 htv (Lähde: Tilastokeskus)*

Käytön aika

- Toimistot: 2600 työpaikkaa
- Liiketilat: 1100 työpaikkaa
- *Toimistoissa laskentaperusteena käytetty 18 m²/työntekijä ja liiketiloissa 20 m²/työntekijä (Lähde: Deloitte 2010)*

4.2 Matkailun ja matkustamisen talousvaikutukset

Matkailun ja matkustamisen talousvaikutukset

- Koostuu kolmesta tulolähteestä
 - *Ulkomaan matkailijatulo*
 - Matkailijoiden rahankäytön on arvioitu noudattavan Matkailu ja työllisyys Tampereen seutukunnassa vuonna 2012 -raportin lukuja (~150 euroa / hlö/ vrk)
 - Matkailijan keskimääräisen keston on arvioitu olevan Visit Finlandin Matkailijatutkimus 2016:n mukaisesti 3,7 vuorokautta
 - *Kotimaan matkailijatulo*
 - Matkailijoiden rahankäyttöä on arvioitu samalla tavalla kuin ulkomaan matkailijatulon kohdalla
 - Yöpymisten määrässä ja sen kehitysennusteessa on tukeuduttu Visit Finlandin arvioihin
 - *Kotimaan päivittäisasiointitulo*
 - Päivittäisen matkustamisen määräarvioiden osalta on tukeuduttu EP Logisticsin raporttiin Tampereen Asemakeskus - Ihmisvirrat 2040
 - Päivittäisasiointin rahankäyttö on laskettu Tuomas Santasalon selvitysten perusteella

Ulkomaan matkailutulo Pirkanmaalla

Nykytila

- Ulkomaalaisten yöpymisiä 210 000 (Visit Finland tilastot)
- Tulovirta **31 milj. euroa**

2040 perusskenaario

- Oletus: matkailu kasvaa vuosittain 4 % (Visit Finland)
- Ulkomaalaisten yöpymisiä 525 000
- Tulovirta **79 milj. euroa**

2040 kansainvälisen lentoaseman skenaario

- Oletus: Tampere-Pirkkalan lentoaseman kautta kulkee vuosittain 4 miljoonaa matkustajaa enemmän kuin 2040 perusskenaariossa
 - Lentomatkustajista 25 % on ulkomaalaisia
 - Ulkomaisista vieraista 44 % yöpyy Pirkanmaalla ja loput muissa maakunnissa
- Ulkomaalaisten yöpymisiä 1 330 000
- Tulovirta **199 milj. euroa**

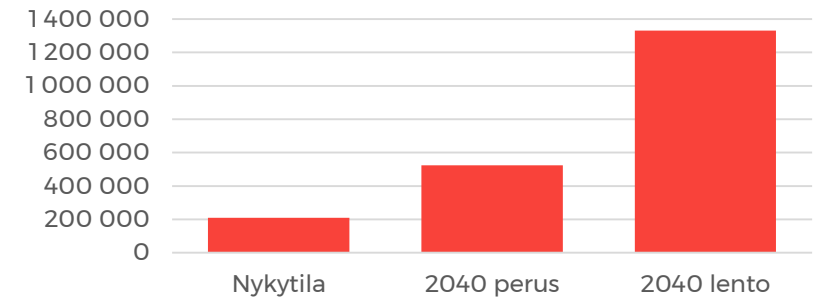
Taulukko 2. Matkailijoiden keskimääräinen rahankäyttö vuorokaudessa henkilöä kohden Tampereen seutukunnassa.

Toisena ilmoitettu, kursivoitu vastaajamäärä viittaa vastaajien määrään päivittäistavarakauppoja, tavarataloja tai ostoskeskuksia ja erikoiskauppoja koskevassa rahankäytössä.

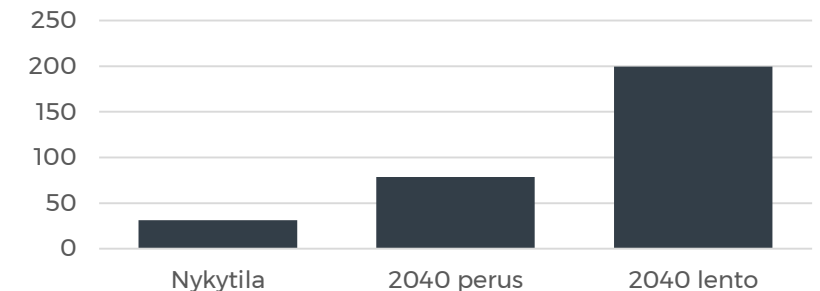
	Kaikki vastaajat (€/hlö/vrk) N=1308/831	Päiväkävijät (€/hlö/vrk) N=572/440	Yöpyjät (€/hlö/vrk) N=493/391
Majoituspalvelut	21,43	0,00	37,56
Ravitsemis- ja ravintolapalvelut	28,37	17,36	34,67
Päivittäistavarakaupat	4,74	2,18	7,62
Tavaratalot tai ostoskeskukset	9,32	4,83	14,37
Erikoiskaupat	5,51	4,03	7,17
Ostokset	20,77	11,03	29,16
Kulttuuripalvelut	6,79	2,93	8,10
Viihde- ja virkistyspalvelut	20,60	23,80	21,46
Luontoon liittyvät ohjelmapalvelut	0,52	0,08	0,16
Liikennepalvelut	1,44	1,13	2,14
Polttoaineet	6,95	7,10	10,52
Muu rahankäyttö	2,16	1,19	3,23
Yhteensä	109,03	64,62	147,00

Matkailu ja työllisyys Tampereen seutukunnassa vuonna 2012

Ulkomaalaisten matkailijoiden yöpymiset Pirkanmaalla 2040



Tulovirta ulkomaalaisten matkailijoiden yöpymisistä (milj. € / v)



Kotimaan matkailutulo Pirkanmaalla

Nykytila

- Kotimaan yöpymisiä 1,24 milj. (Visit Finland tilastot)
- Oletus: 150 euroa / hlö / vrk
- Tulovirta **186 milj. euroa**

2040 perusskenaario

- Oletus: matkailu kasvaa vuosittain 4 % (Visit Finland)
- Kotimaan yöpymisiä 3,1 milj.
- Tulovirta **466 milj. euroa**

2040 kansainvälisen lentokentän skenaario

- Oletus: kotimaan matkailun osalta matkailun kasvu noudattaa 2040 perusskenaariota

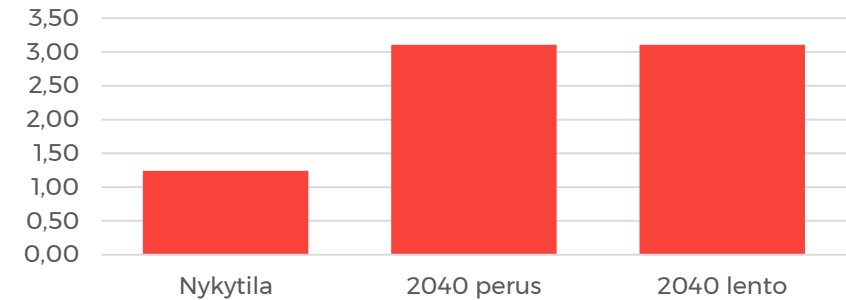
Taulukko 2. Matkailijoiden keskimääräinen rahankäyttö vuorokaudessa henkilöä kohden Tampereen seutukunnassa.

Toisena ilmoitettu, kursivoitu vastaajamäärä viittaa vastaajien määrään päivittäistavarakauppoja, tavarataloja tai ostoskeskuksia ja erikoiskauppoja koskevassa rahankäytössä.

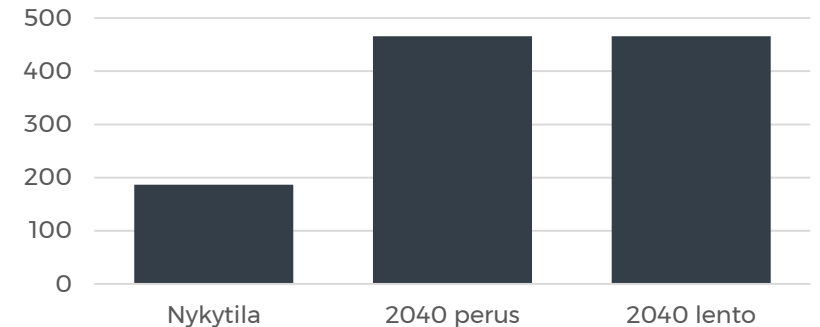
	Kaikki vastaajat (€/hlö/vrk) N=1308/831	Päiväkävijät (€/hlö/vrk) N=572/440	Yöpyjät (€/hlö/vrk) N=493/391
Majoituspalvelut	21,43	0,00	37,56
Ravitsemis- ja ravintolapalvelut	28,37	17,36	34,67
Päivittäistavarakaupat	4,74	2,18	7,62
Tavaratalot tai ostoskeskukset	9,32	4,83	14,37
Erikoiskaupat	5,51	4,03	7,17
Ostokset	20,77	11,03	29,16
Kulttuuripalvelut	6,79	2,93	8,10
Viihde- ja virkistyspalvelut	20,60	23,80	21,46
Luontoon liittyvät ohjelmapalvelut	0,52	0,08	0,16
Liikennepalvelut	1,44	1,13	2,14
Polttoaineet	6,95	7,10	10,52
Muu rahankäyttö	2,16	1,19	3,23
Yhteensä	109,03	64,62	147,00

Matkailu ja työllisyys Tampereen seutukunnassa vuonna 2012

Kotimaan matkailijoiden yöpymiset Pirkanmaalla (milj. matkailijaa / v)



Tulovirta kotimaisista yöpymisistä (milj. € / v)



Kotimaan päivittäisasiointitulo

Nykytila

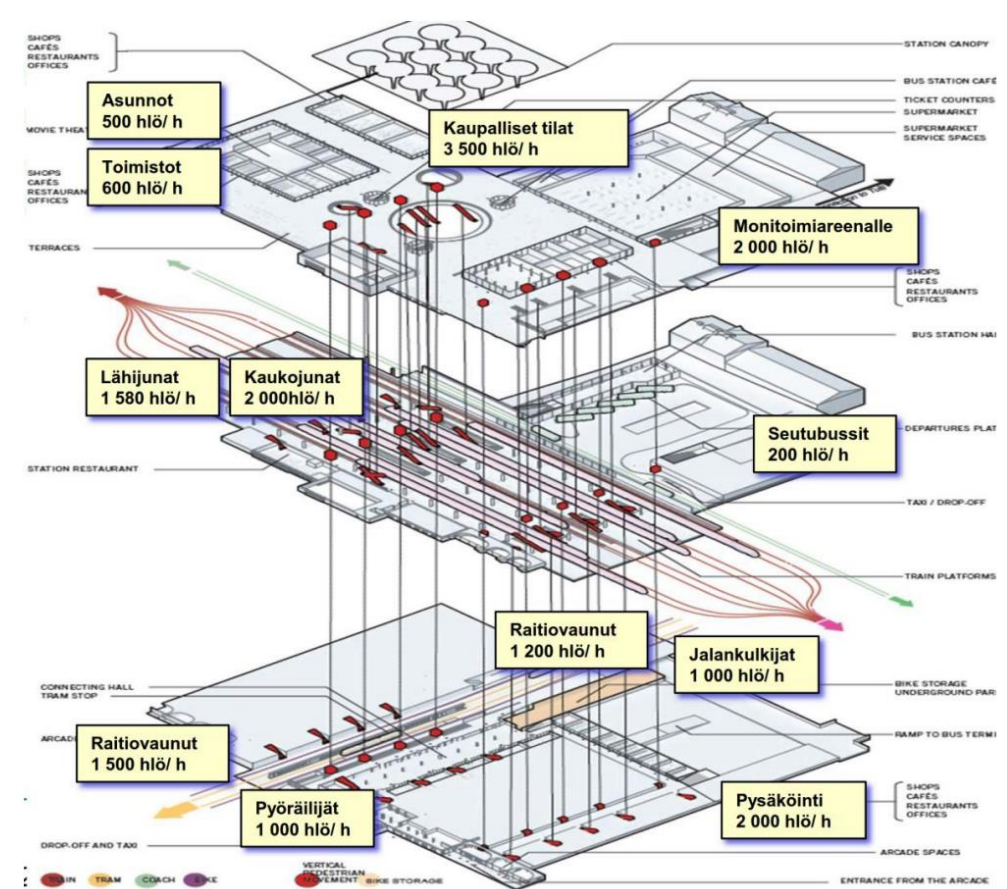
- Huipputunnin aikana kaukojunan matkustajia 1880 (10 % vuorokauden matkustajamäärästä)
 - Käyttävät matkalla päivittäiseen asiointiin 16 euroa
- Kaukobussin matkustajia 200
 - Käyttävät matkalla päivittäiseen asiointiin 12 euroa
- Tulovirta vuositasolla **16 milj. euroa**

2040 perusskenaario

- Huipputunnin aikana kaukojunan matkustajia 2000
- Lähijunan matkustajia huipputunnissa 1580
- Kaukobussin matkustajia 200
- Tulovirta vuonna 2040 **26 milj. euroa**

2040 kansainvälisen lentokentän skenaario

- Päivittäisasiointin osalta tulovirran kasvu noudattaa 2040 perusskenaariota



TASKE - Matkailijoiden rahankäyttö €/pv

	€/pv
Seutumatkailijat	11,86
- päivittäistavarat	5,05
- erikoiskauppa	3,86
- ravintolat/kahvilat	2,95
Junamatkailijat	16,08
- päivittäistavarat	3,37
- erikoiskauppa	3,86
- ravintolat/kahvilat	8,85

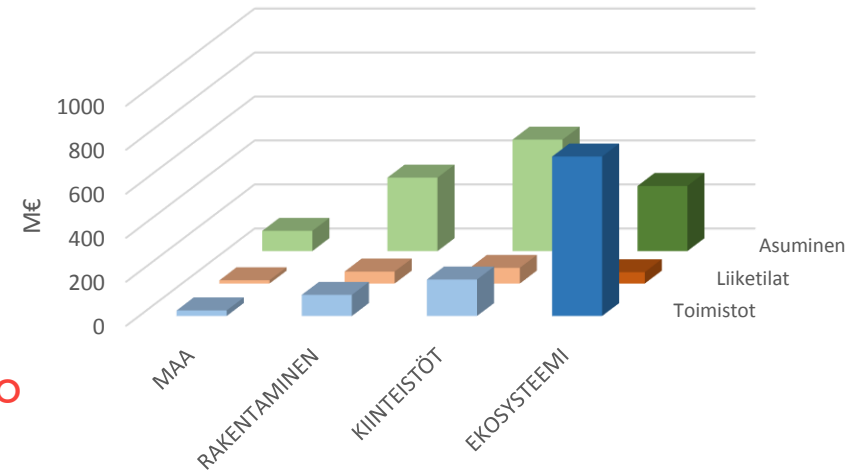
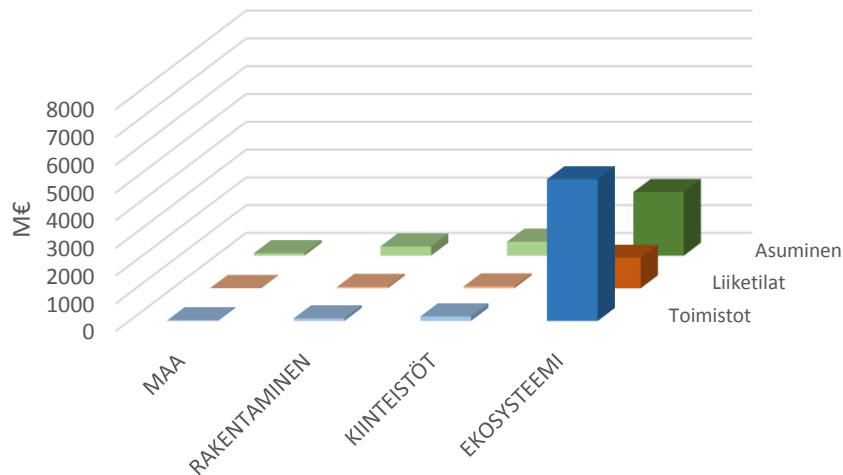
Matkailijoiden rahankäyttö on laskettu päiväisasiointina. Eli matkan aikana Asemakeskuksessa käytetty kulutus.

Pt-kaupan keskiostos 21,90

Lähde: Santasalo, PTY

4.3 Ekosysteemivaikutukset perus- ja lentokenttäskenaariossa

Ekosysteemivaikutusten vertailu skenaarioiden välillä

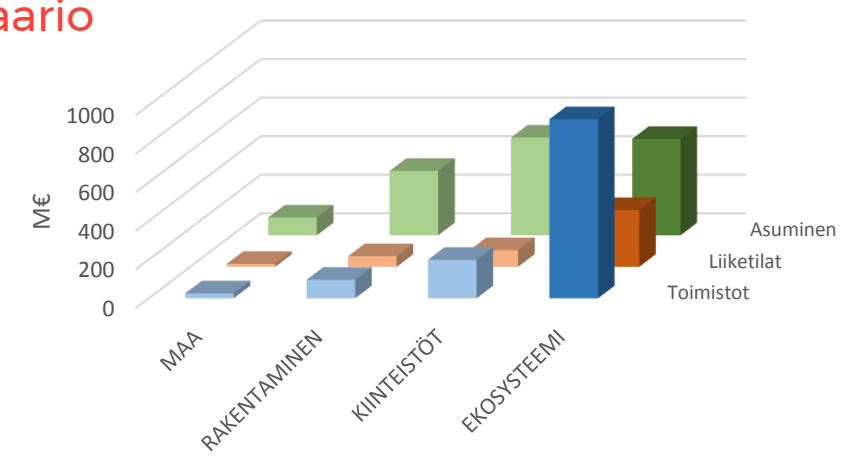
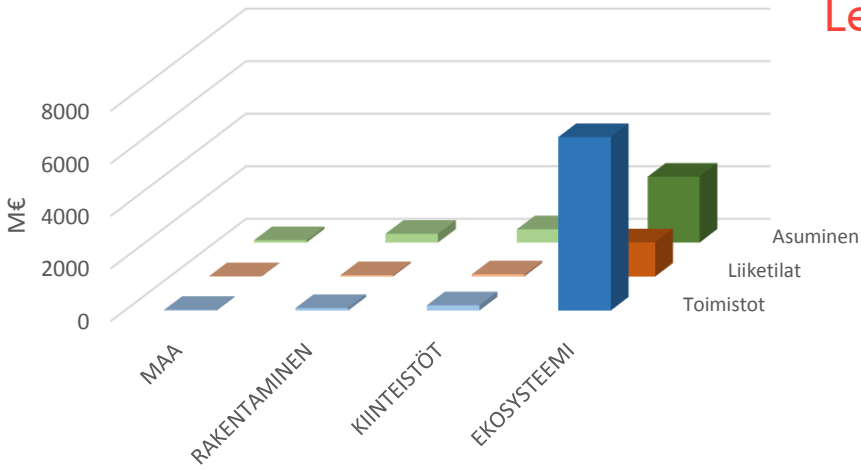


Perusskenaario

Arvonluonti

Arvon kaappaminen

Lentokenttäskenaario



Ekosysteemivaikutukset lentokenttäskenaariossa

Toimistot

- Arvonluonti + 29 %
- Arvon kaappaaminen + 34 %

Liiketilat

- Arvonluonti + 18 %
- Arvon kaappaaminen + 488 %

Asunnot

- Arvonluonti + 9 %
- Arvon kaappaaminen + 33 %

Ekosysteemivaikutusten muutokset toimistojen osalta, kun alueelle sijoittuu enemmän kansainvälisiä yrityksiä (Ruoholahden vuokra- ja yield-tasot, Catella 2017)

- Arvonluonti kasvaa 29 % (yht. 6603 M€)
 - Yield laskee 1,25 %-yks.
 - Vuokra nousee 4,5 %
 - Vuokran osuus liikevaihdosta laskee 0,25 %-yks.
- Arvon kaappaaminen kasvaa 34 % (yht. 929 M€)

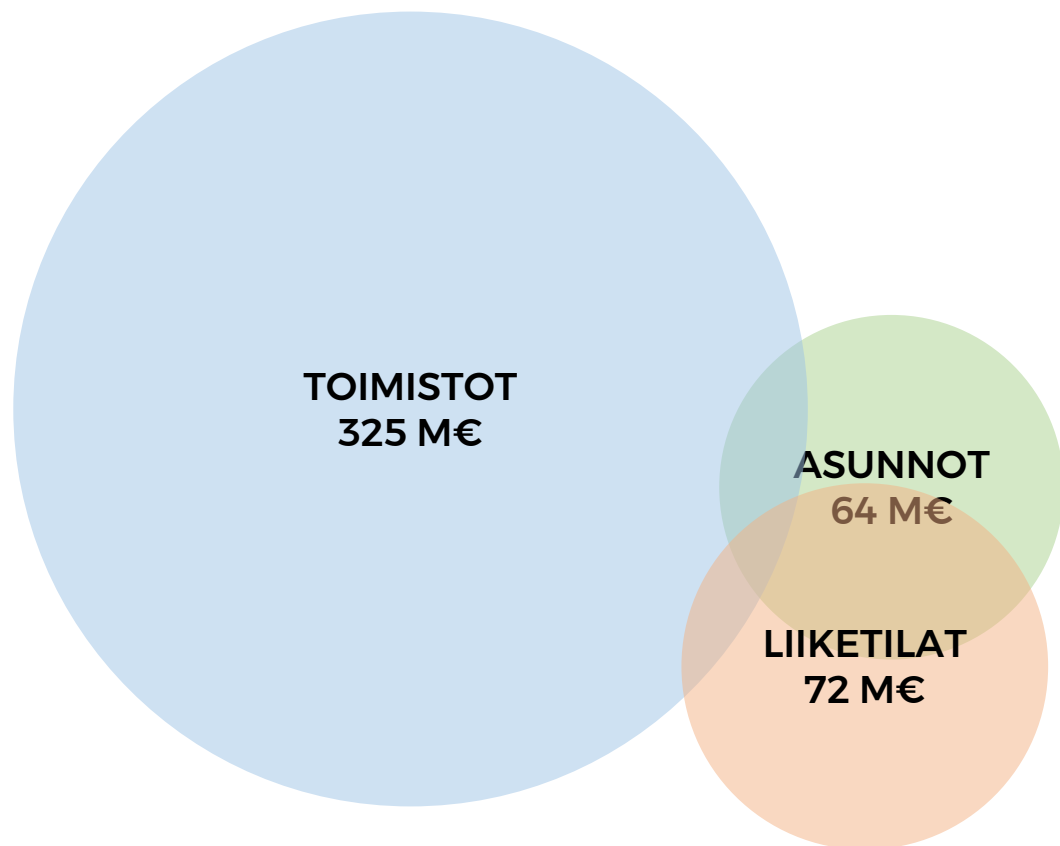
Ekosysteemivaikutusten muutokset **liiketilojen** osalta, kun huomioidaan Tampereen kansainvälisen lentokentän myötä kasvaneet liikennevirrat ja kysyntä

- Arvonluonti kasvaa 18 % (yht. 1303 M€)
 - *Palveluiden osuus liiketiloista kasvaa 45 %:iin, jolloin keskimääräinen vuokrataso nousee 20 %*
- Arvon kaappaaminen kasvaa 488 % (yht. 294 M€)
 - *Kasvavat liikennevirrat nostavat liiketiloissa toimivien palveluyrittäjien katteita huomattavasti*

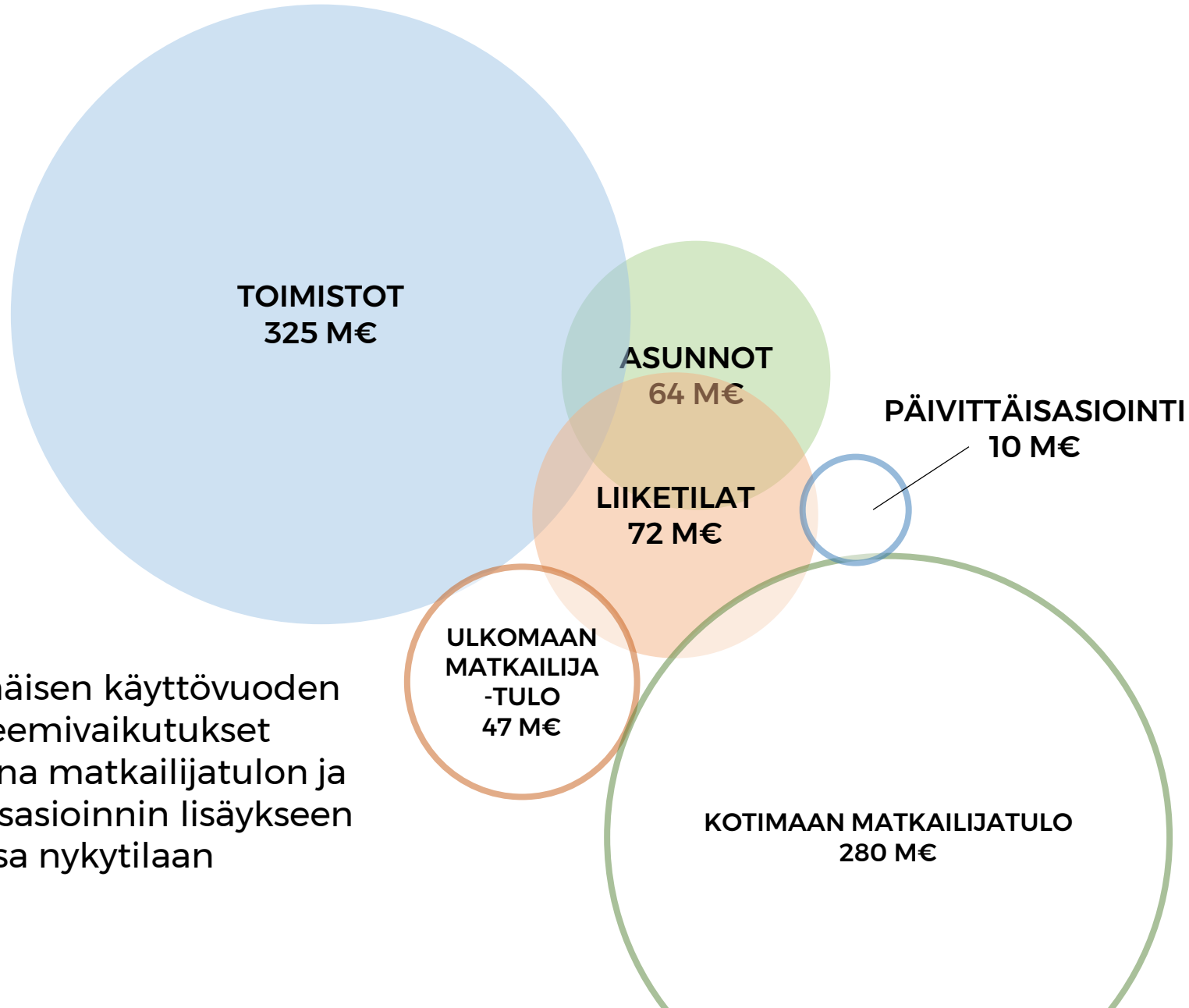
Ekosysteemivaikutusten muutokset, kun **asukkaiden** keskimääräiset tulot ovat 33 % suuremmat (Tilastokeskus)

- Arvonluonti kasvaa 9 % (yht. 2507 M€)
 - *Laskennallinen vuokra sama kuin perusskenaariossa*
 - *Asumisväljyys kasvaa kolmanneksen*
 - *Alueelle muuttaa vähemmän asukkaita*
- Arvon kaappaaminen kasvaa 33 % (yht. 500 M€)

Ekosysteemivaikutukset perusskenaariossa / vuosi

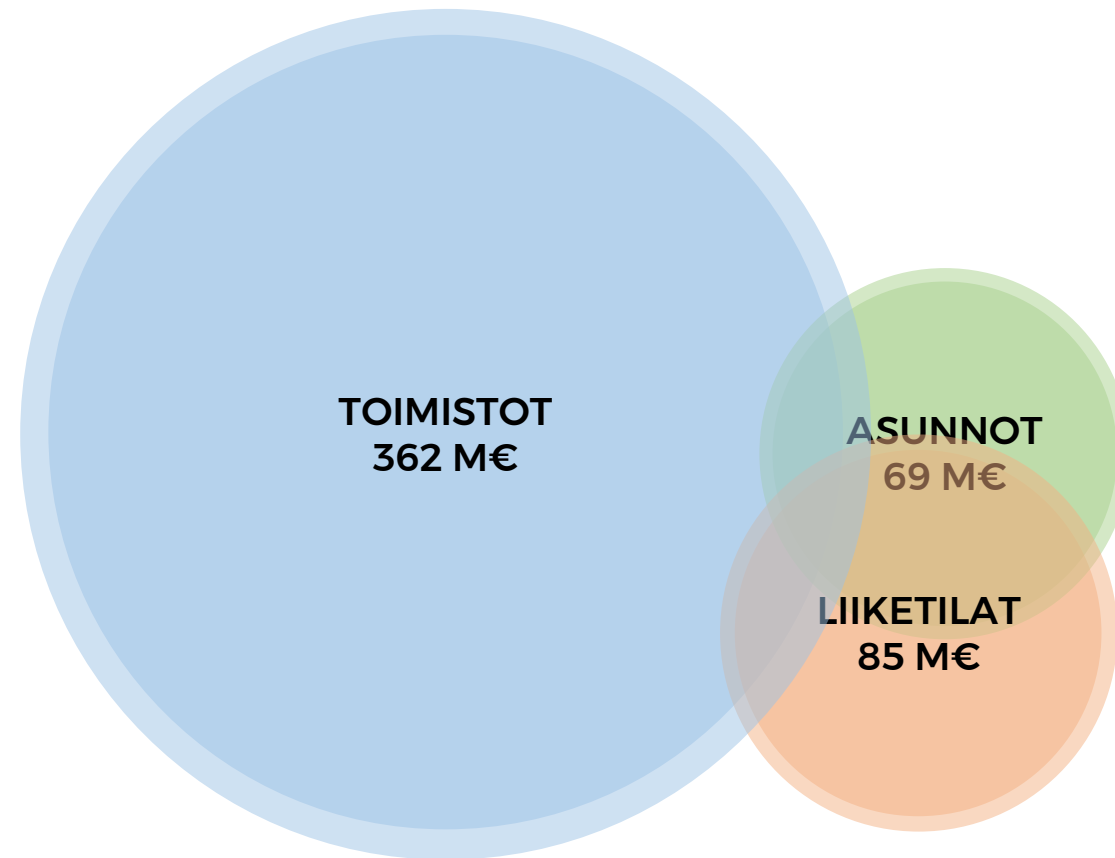


Ekosysteemivaikutukset ovat osin päällekkäisiä



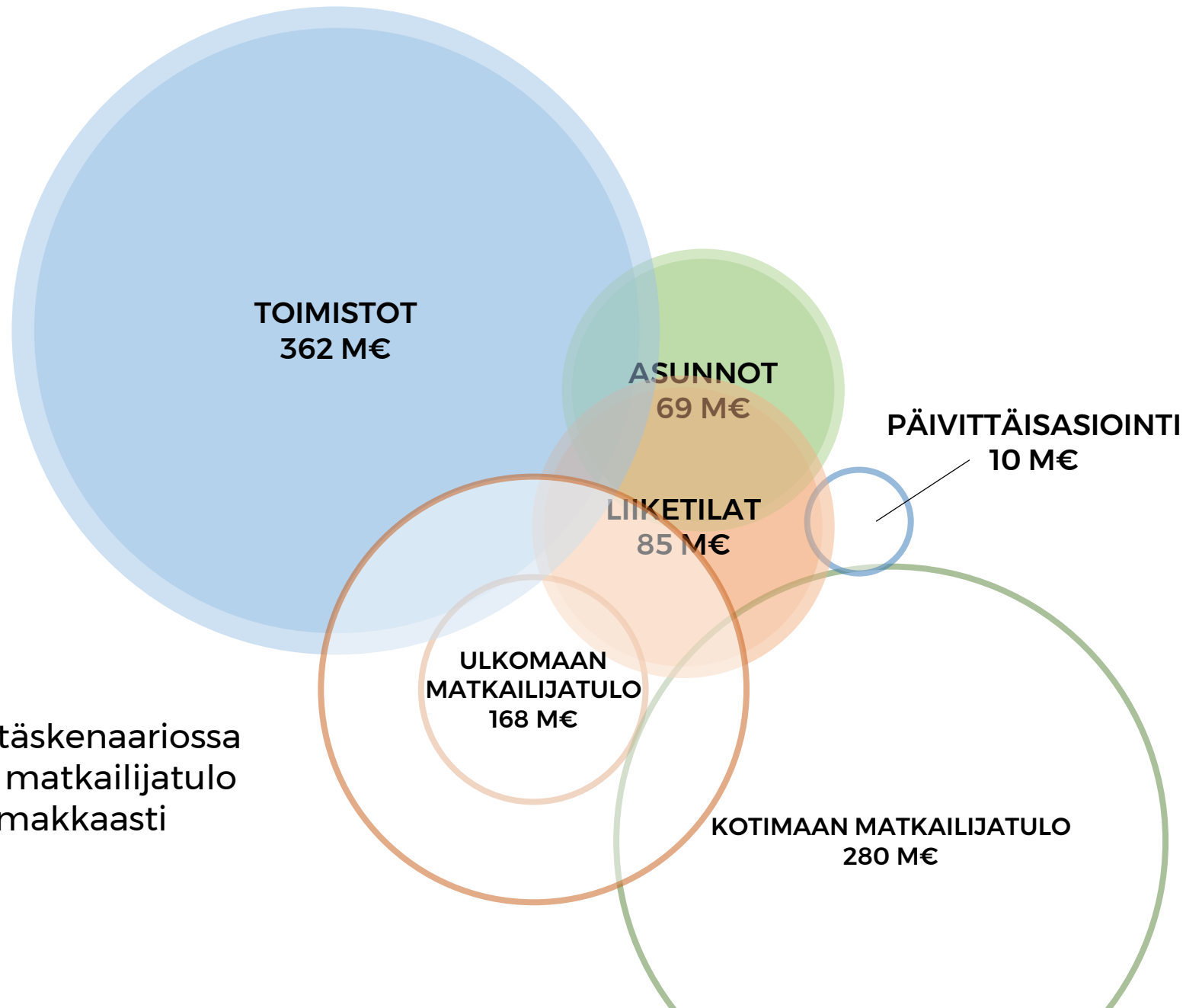
Ensimmäisen käyttövuoden ekosysteemivaikutukset verrattuna matkailijatulon ja päivittäisasiointin lisäykseen suhteessa nykytilaan

Ekosysteemivaikutukset kansainvälisen lentokentän skenaariossa / vuosi



Ekosysteemivaikutukset
lentokenttäskenaariossa

Lentokenttäskenariossa
ulkomaan matkailijatulo
kasvaa voimakkaasti



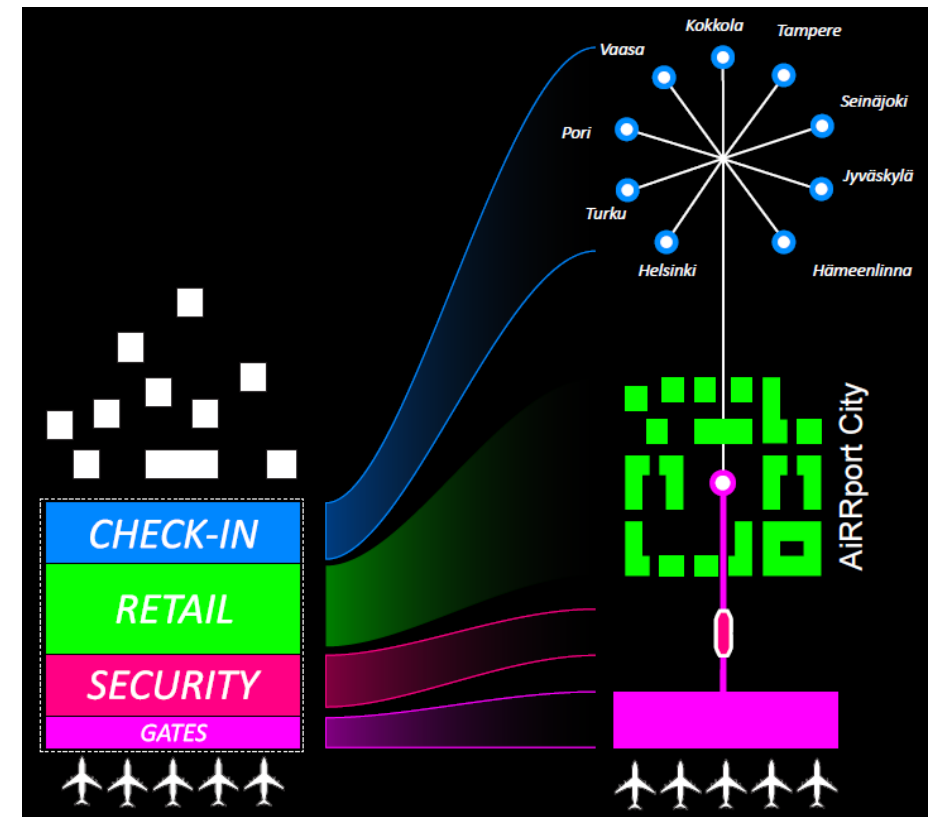
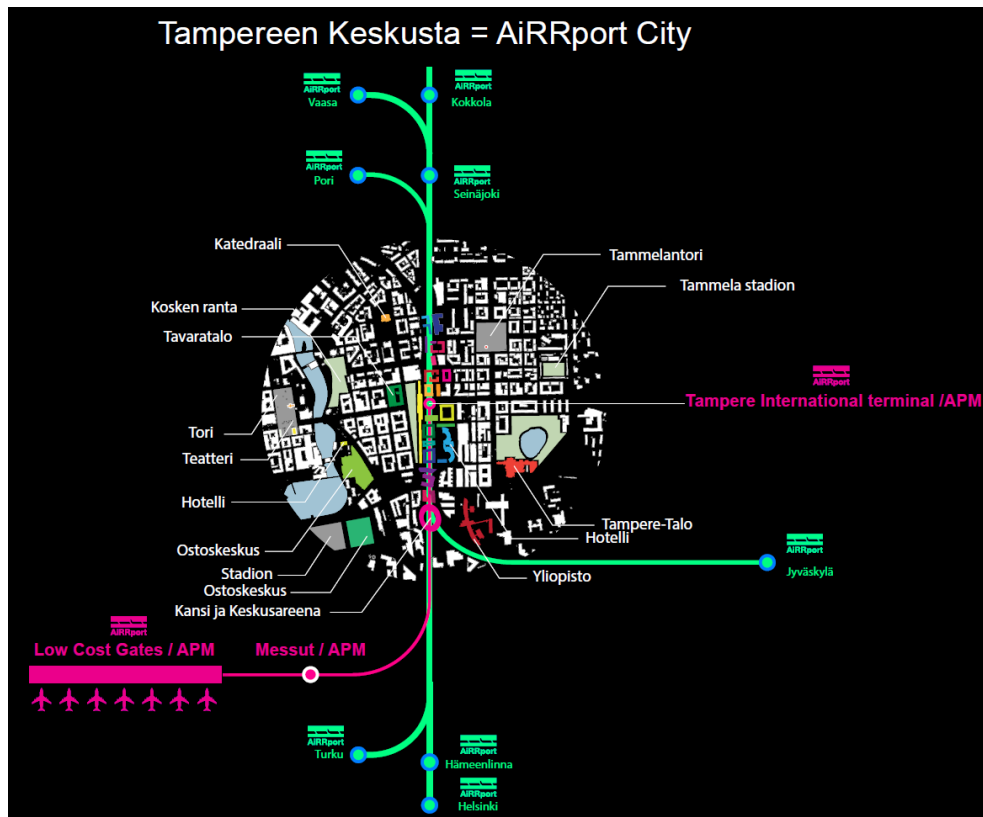
5. Johtopäätökset ja suositukset

Liikkumisvirtojen talousvaikutusten johtaminen

- **Maantieteellisen sijainnin ylivoimaisuus**
 - *Hyödyntämätöntä potentiaalia*
 - *Rautatieliikenteen nopeuttamisella 1 h 30 min ajassa saavutettava väestö lähes kolminkertaistuu (~1 milj. => ~3 milj.)*
 - *2 tunnin matkustusetäisyydellä lähes 4 miljoonaa asukasta (noin 70 % Suomen väestöstä 2030)*
 - *Tampere voi toimia nykyistä laajemman maantieteellisen alueen talouden moottorina*
 - *Tampere on suurin hyötyjä sijaitessaan kasvavien liikennevirtojen solmupisteessä*
- **Tampereen lentoasema on suuri mahdollisuus**
 - *Tampereen lentoasema voi edistää kansainvälisten yritysten ja matkustajien kiinnostusta alueeseen merkittävästi*
 - *Lentoaseman terminaalipalvelujen yhdistäminen Asemakeskuksen tilaohjelmaan on suuri mahdollisuus hankkeelle*
- **Matkailun taloudellisen arvon kasvattamisen**
 - *Matkailu on miljardiluokan liiketoimintaa. Vuonna 2016 ulkomaalaiset matkailijat toivat Suomeen 3,9 miljardin euron tulos. Tampereen seudun ja Sisä-Suomen on mahdollista ottaa kansainvälisestä matkailusta sitä suurempi osa, mitä enemmän saavutettavuus paranee ja matkailutuote sekä viestintä kehittyvät*
 - *Tampere voisi olla suoran lentoliikenteen kautta "Portti" Pirkanmaalle, Etelä-Pohjanmaalle, Keski-Suomeen, Satakuntaan sekä Kanta-Hämeeseen ja mahdollistaa esim. pitkät viikonloput Euroopasta*

Asemakeskus osaksi kansainvälistä matkaketjua

Tulevaisuudessa merkittävä osa Tampereen lentoaseman matkustajista voisi saapua ja lähteä junalla Tampereen asemakeskuksen kautta. Nykyisiä lentomatkustukseen liittyviä terminaalitoimintoja voitaisiin suorittaa asemakeskuksessa, joka tarjoaa myös runsaat kaupalliset palvelut. Nopea yhteys lentoasemalle tarjoaisi saumattoman matkaketjun. Nykyiseen toimintatapaan verrattuna on saavutettavissa huomattavia aikasäästöjä ja matkaketju voidaan rakentaa kestäväen kehityksen mukaisesti. **Lentoaseman terminaalit on suositeltavaa tuoda vahvemiksi osaksi Asemakeskuksen konseptia ja tilaohjelmaa, ja siten kansainvälisyys osaksi Tampereen asemakeskuksen imagoa.**



Ekosysteemivaikutusten johtaminen

- **Elävä kaupunki: suurempi osa alueen asukkaiden ostovoimasta jää alueelle, ja alue on vetovoimainen**
 - *Yhtenäisen kaupallisen tai kauppakeskuskonseptin kehittäminen – matkakeskus keskiössä*
 - *Mikä yhdistelmä (yksityisiä ja julkisia) palveluita ja kauppoja tukee asukkaiden ja matkailijoiden elämää*
- **Jakamistalouden palvelujen kehittäminen**
 - *Suurempi osa tuloista asumisesta paikalliseen kulutukseen*
 - *Mahdollinen vaikutus asumisväljyyteen ja sitä kautta asukkaiden määrään*
- **Varautuminen lentokentän kehittämiseen**
 - *Houkutteleeko parempia yrityksiä?*
 - *Houkutteleeko asukkaita Tampereen ulkopuolelta ja ulkomailta?*
- **Matkakeskuksen kehittäminen yksityisenä hankkeena**

Ekosysteemivaikutusten johtaminen

- **Kaupungin keskeisiä työkaluja maan hinta ja rakentamisen vaatimukset**
 - *Pyritäänkö optimoimaan rakennusoikeuden hinta vai ekosysteemin toiminnallisuus?*
- **Elinkeinoitoimi (Business Tampere) on keskeinen osapuoli ekosysteemin johtamisessa (elinkaarijohtaja)**
 - *Johdetaanko ekosysteemiä tavoitteellisesti – valmistelu ja elinkaari?*
 - *Sidosryhmien tunnistaminen ja aktivointi (vrt. Englannissa Business Improvement District)*
- **Ekosysteemiajattelu korostaa alueen kykyä mukautua tulevaisuuden vaatimukseen: muuntojoustavuus**
- **Kaikki vaikutukset eivät ole uusia**
 - *Tampere-Pirkanmaa-Suomi-maailma*

83

Lähteitä

Lähteet

Haastateltava	Aihe
Kusti Kajander, Boost Brothers	Rakennuskustannusten kehitys
Matti Sivunen, Boost Brothers	Vaihtoehtoiset toteutustavat
Janne Mäkelä, Newsec	Investorien kiinnostus
Antti Louko, Catella	Investorien kiinnostus
Ken Dooley, Granlund	Uudet jakamistalouden palvelut
Karoliina Rajakallio, HKL	Asemien kehittäminen
Wisa Majamaa, ICECAPITAL	Alueen houkuttelevuus asuntosijoittajalle
Miro Ristimäki, Skanska	Investointilaskelma, kaupunkikehitys
Kalle Jokela, Skanska	Liiketilojen konsepti
Matti Christersson, CBRE	Investorien kiinnostus

Lähteet (muut kun asiayhteydessä mainitut)

- Realprojekti (10.9.2015) "Tampereen asemanseudun alue. Kaupallinen selvitys"
- Newsec (9.10.2015) "Tampereen asemakeskus. Taloudellisten toteuttamisedellytysten arviointi ja kaupallisen konseptin selvittäminen"
- Deloitte (9/2015) "Kansi- ja areenahankkeen yhteiskuntataloudellinen vaikutusanalyysi"
- Catella (kevät 2017) "Markkinakatsaus Suomi"
- Newsec (kevät 2017) "Markkinakatsaus Suomi"
- Cobe Architects (4/2017) "Tampere travel and service centre: Development scenarios"
- Tilastokeskus (2017) "Household Budget Survey"

Työryhmä:

Prof. Jorma Mäntynen, WSP

Prof. Seppo Junnila, Aalto-yliopisto

TkT. Lauri Pulkka, Aalto-yliopisto

DI Pasi Metsäpuro, WSP

KTM Tuomas Santasalo, WSP

Arkkitehti Terhi Tikkanen-Lindström, WSP

