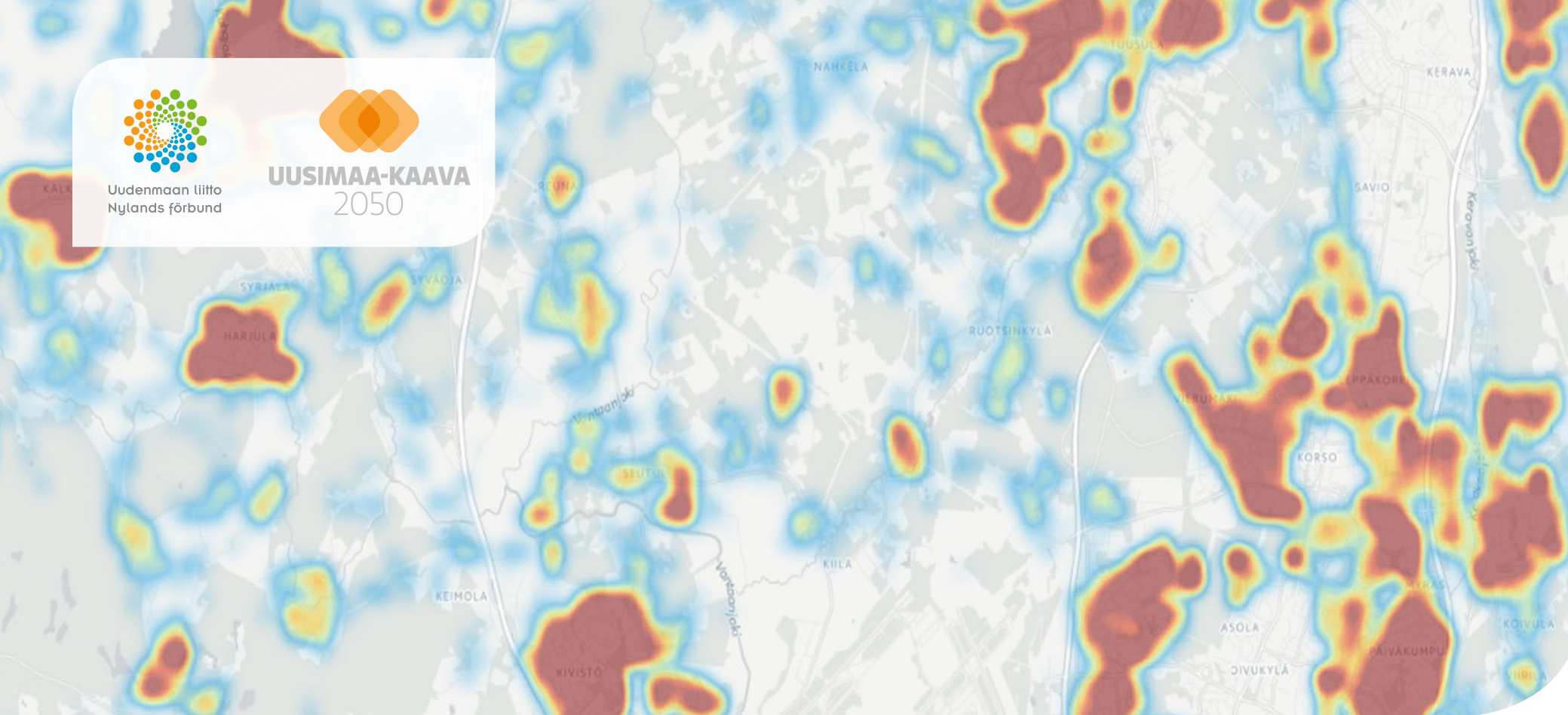




Uudenmaan liitto
Nylands förbund



UUSIMAA-KAAVA
2050



VÄHITTÄISKAUPAN SAAVUTETTAVUUS UUELLAMAALLA



Uudenmaan liiton julkaisuja E 195- 2017

ISSN 2341-8885, ISBN 978-952-448-485-5

Valokuvat Tuula Palaste

Helsinki 2018

**Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council**

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

Kuvailulehti

Julkaisun nimi

Vähittäiskaupan saavutettavuus Uudellamaalla

Julkaisija

Uudenmaan liitto

Tekijät

Strafica ja Uudenmaan liitto

Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero

Uudenmaan liiton julkaisuja E 195

Julkaisuaika

2018

ISBN

978-952-448-485-5

ISSN

2341-8885

Kieli

suomi

Sivuja

37

Tiivistelmä

Vähittäiskaupan saavutettavuutta on tarkasteltu sekä kaupan sijaintipaikkojen että asukkaiden asuinpaikkojen näkökulmista. Kaupan näkökulma kertoo kaupan sijaintipaikan asiakaspotentiaalista, kun taas asukasnäkökulma kertoo siitä, kuinka hyvin kaupan tarjonta on saavutettavissa asuinpaikoittain.

Saavutettavuutta on tarkasteltu kulkutavoittain ja erityisesti kestävä liikuttamisen (kävely, pyöräily tai joukkoliikenne) näkökulmasta. Tarkastelut on tehty nykytilanteen ohella vuosien 2030 ja 2050 maankäyttö- ja liikenneverkkoskenaarioissa.

Ostosmatkoilla on saavutettavuuden osalta ominainen matka-ajan etäisyysvaimennus, joka on erilainen eri kulkutapojen osalta. Ostosmatkoilla matka-ajan kasvaminen vähentää saavutettavuutta selvästi nopeammin kuin esimerkiksi työssäkäyntimatkoilla.

Asiakkaiden saavutettavuus ilman henkilöautoa on hyvä keskuksissa, joissa on myös hyvät joukkoliikenneyhteydet. Tällaiset paikat soveltuvat hyvin myös suurempien yksiköiden sijaintipaikoiksi. Taajamien ulkopuolella asukkaiden saavutettavuus ilman henkilöautoa jää heikoksi.

Ostospaikkojen saavutettavuus ilman henkilöautoa on hyvä alueilla, jotka sijaitsevat hyvän palvelutarjonnan tuntumassa. Parhailta vyöhykkeillä kävely on tavallisin tapa tehdä ostosmatka, kun taas heikoimmilla vyöhykkeillä lähes kaikki ostosmatkat tehdään henkilöautoilla.

Ostosasioinnin saavutettavuuspuutteet korostuvat alueilla, joilla on heikko ostosasiointisaavutettavuus ilman henkilöautoa mutta suhteellisen paljon asukkaita. Tällaisilla alueilla yksittäinenkin uusi päivittäistavarakauppa voi parantaa merkittävästi ostosasiointisaavutettavuutta.

Huomautuksia

Julkaisun pdf-versio löytyy verkkosivuiltamme www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

Presentationsblad

Publikation

Vähittäiskaupan saavutettavuus Uudellamaalla (Tillgången på detaljhandel i Nyland)

Utgivare

Nylands förbund

Författare

Strafica och Nylands förbund

Seriens namn och nummer

Nylands förbunds publikationer E 195

Utgivningsdatum

2018

ISBN

978-952-448-485-5

ISSN

2341-8885

Språk

finska

Sidor

37

Sammanfattning

Tillgången på detaljhandel har betraktats från synpunkter som beaktar såväl handelns placeringssorter som invånarnas bostadsorter. Handelns infallsvinkel berättar om antalet potentiella kunder för handelns placeringssort, och invånarsynpunkten berättar om tillgången till handelsutbudet från den egna bostadsorten.

Tillgången har betraktats enligt färd sätt och speciellt med tanke på hållbara färd sätt (gång, cykling eller kollektivtrafik). Utöver det aktuella läget har granskningarna gjorts i markanvändnings- och trafiknätsscenarier för åren 2030 och 2050.

När det gäller tillgången, har restiden en avståndsdämpande effekt. Den avviker för olika färd sätt. En ökad tid för inköpsresor minskar på tillgången snabbare än t.ex. tiden som används för arbetsresor.

Tillgången på kunder utan personbil är stor i centrum som även har goda kollektivtrafikförbindelser. Sådana platser lämpar sig även bra som placeringssorter för större enheter. Utanför tätorterna är tillgången på billösa kunder liten.

Tillgången till köpställen utan personbilar är god på områden som ligger nära till ett bra serviceutbud. Inom de bästa zonerna är det vanligast att promenera på sin inköpsresa, medan alla inköpsresor inom de mindre fungerande zonerna görs med personbil.

Bristen på tillgängliga inköpsmöjligheter betonas lätt på områden där det är svårt att göra uppköp utan personbil, men som har ett relativt stort antal invånare. På sådana områden kan en endaste en dagligvaruhandel märkbart förbättra tillgången till inköpsmöjligheter.

Övriga uppgifter

Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

Tausta ja sisältö

Helsingin seudulla on laadittu saavutettavuusanalyysijä ns. SAVU-menetelmällä mm. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien HLJ 2011 ja HLJ 2015 laadinnan yhteydessä. Menetelmää on kokonaissaavutettavuuden ja työvoiman saavutettavuuden osalta sovellettu myös Uudenmaan liiton IPM-mallin käytössä.

Uudenmaan liitossa on käynnissä kaupan palveluverkkoa koskeva selvitys, jossa yhtenä keskeisenä näkökulmana on kaupan ja toisaalta asiakkaiden saavutettavuus.

Vähittäiskaupan saavutettavuusanalyysien tavoitteena on tuottaa vastaukset mm. seuraaviin kysymyksiin:

- Miten hyvin eri alueet ja potentiaaliset uudet liikepaikat ovat saavutettavissa ilman henkilöautoa ja toisaalta henkilöautolla?
- Miten eri alueiden ja potentiaalisten liikepaikkojen saavutettavuus ilman henkilöautoa tai henkilöautolla muuttuu vuosiin 2030 ja 2050 mennessä, kun sekä maankäyttö että liikenneverkko kehittyvät?
- Mikä on kaupan palveluverkon saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta ilman henkilöautoa ja henkilöautolla ja miten saavutettavuus muuttuu vuoteen 2030 ja 2050 mennessä?
- Missä ovat kaupan palveluverkon merkittävimmät katveet asukkaiden näkökulmasta nyt ja vuosien 2030 ja 2050 ennustetilanteissa, kun otetaan huomioon sekä saavutettavuuspuutteet että niistä kärsivien asukkaiden määrät?

Tarkastelunäkökulmat

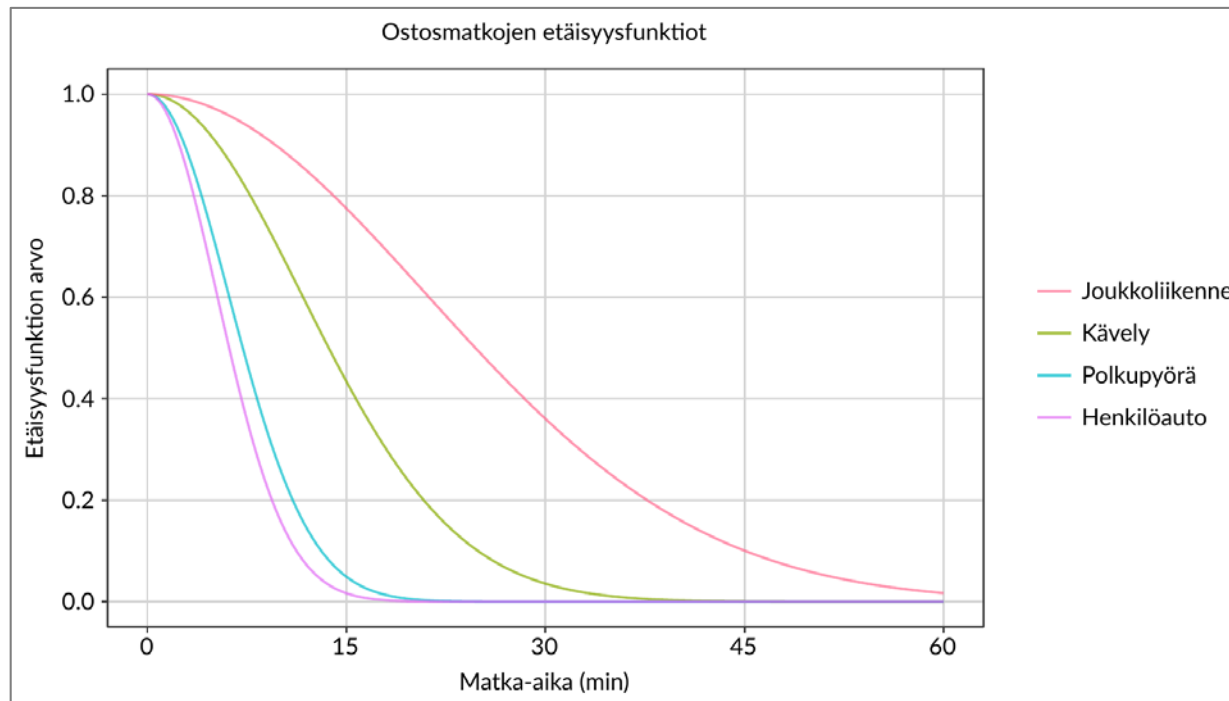
- Saavutettavuusanalyysit eivät sinänsä anna yksiselitteisiä vastauksia kaupan optimaaliseen sijoittamiseen, vaan on ne tarkoitettu asiantuntijatyöskentelyn tueksi.
- Saavutettavuus kaupan sijaintipaikkojen näkökulmasta kertoo siitä, kuinka paljon asiakkaita on saavutettavissa kyseisessä sijaintiruudussa eri kulkutavoilla. Näkökulma kertoo myös sijaintipaikan potentiaalista kaupan liiketoiminnan näkökulmasta.
- Asiakkaiden heikko saavutettavuus ilman henkilöautoa kaupan sijaintipaikan näkökulmasta kertoo osaltaan siitä, ettei uutta suuryksikköä tulisi kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen näkökulmasta sijoittaa tällaiselle alueelle.
- Toisaalta asiakkaiden hyväkään saavutettavuuskaan ei kerro siitä, miten hyvin uusi suuryksikkö täydentäisi palveluverkkoa autottoman liikkumisen näkökulmasta, koska tähän vaikuttaa myös olemassa oleva muu tarjonta.
- Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta kertoo kuinka hyvin kaupan tarjonta on saavutettavissa kyseisessä asuinruudussa eri kulkutavoilla.
- Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta ja erityisesti saavutettavuuspuutteet ilman henkilöautoa antavat osviittaa siihen, miten kaupan palveluverkkoa tulisi myös pienten yksiköiden osalta täydentää, jotta se tukisi mahdollisimman tehokkaasti autottoman ostosasioinnin edellytyksiä.

Työmenetelmät ja aineistot

- Saavutettavuustarkastelut perustuvat ns. SAVU-menetelmään, joka on kuvattu tarkemmin HSL:n julkaisussa 3/2014 (Saavutettavuustarkastelut ja joukkoliikenteen matka-aikasaavutettavuus, SAVU&MASA). Resoluutio on 250 x 250 metrin ruutu.
- SAVU-malleissa on yhteensä 10 matkan tarkoituksiryhmää, josta vain ostosmatkat on valittu vähittäiskaupan saavutettavuustarkasteluihin.
- Kuljutavat (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, henkilöauto) on tarpeen mukaan yhdistelty niiden laskennallisten kulkutapaosuuksien suhteen, joka on laskettu ostosmatkojen osalta ruuduittain ns. RUUTI-malleilla. Yhdistely on tehty autottomien kulkutapojen osalta (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) sekä kaikkien kulkutapojen osalta.
- Liikenneverkkokuvauksena toimii koko Uudenmaan kattava Emme-verkko, josta nykytilanteen ohella on käytetty ennusteverkkoja vuosille 2030 ja 2050.
- Muutokset nykyisiin YKR:n asukasmääriin vuoteen 2030 tai 2050 mennessä on poimittu Uudenmaan liiton laatimista IPM-ajoista 250 metrin ruudukossa.

Etäisyyden vaikutus ostosasioinnin houkuttelevuuteen

- Ostosmatkoilla on saavutettavuuden osalta ominainen matka-ajan etäisyysvaimennus-funktio, joka on erilainen eri kulkutapojen osalta. Ostosmatkoilla matka-ajan kasvaminen vähentää saavutettavuutta selvästi nopeammin kuin esimerkiksi työssäkäyntimatkoilla.
- Esimerkiksi kävellen 13 minuutin päässä oleva kohde on houkuttelevuudeltaan noin puolet aivan vieressä sijaitsevaan kohteeseen nähden. Henkilöautoilu ja pyöräily ovat nopeampia kulkutapoja, jolloin vastaava houkuttelevuuden vaimenema saavutetaan noin puolet pienemmillä matka-aikaetäisyyksillä. Joukkoliikenteellä käyttökynnys (matkan hinta, odotusaika) on korkeampi, jolloin matkat ovat tyypillisesti pidempiä ja vaimenema hitaampaa.



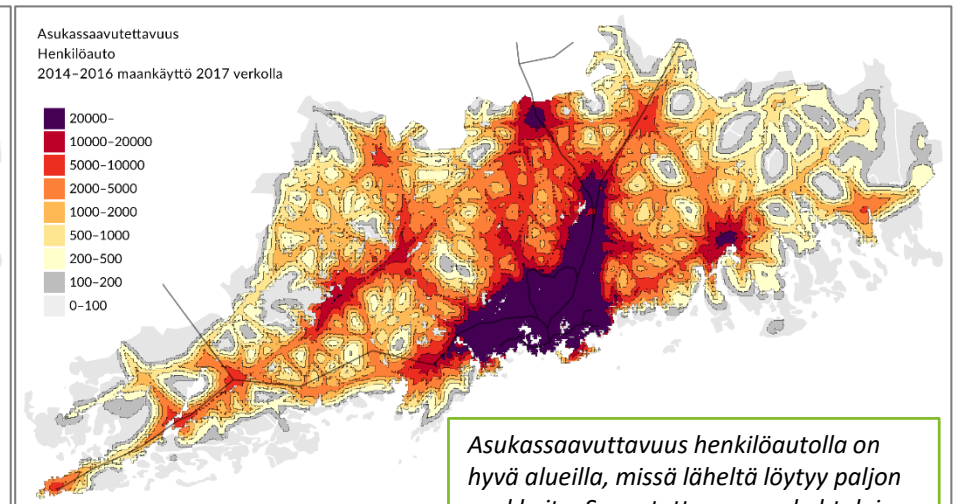
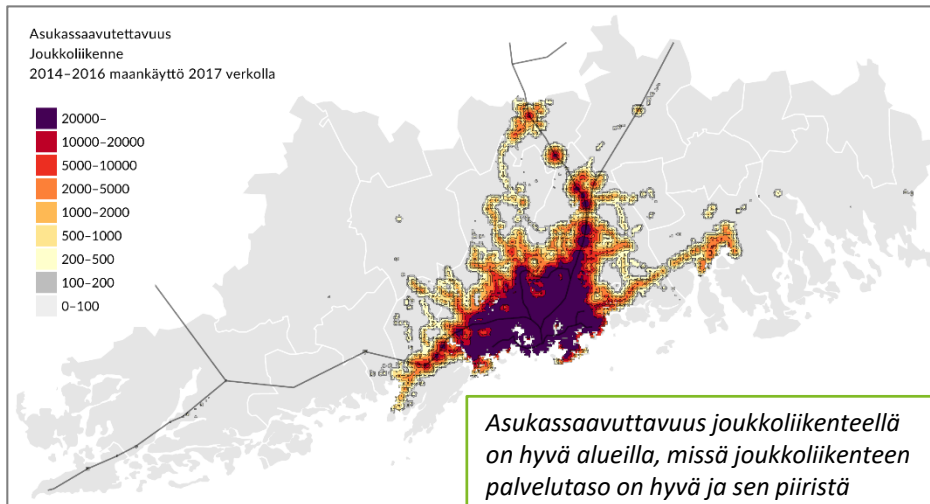
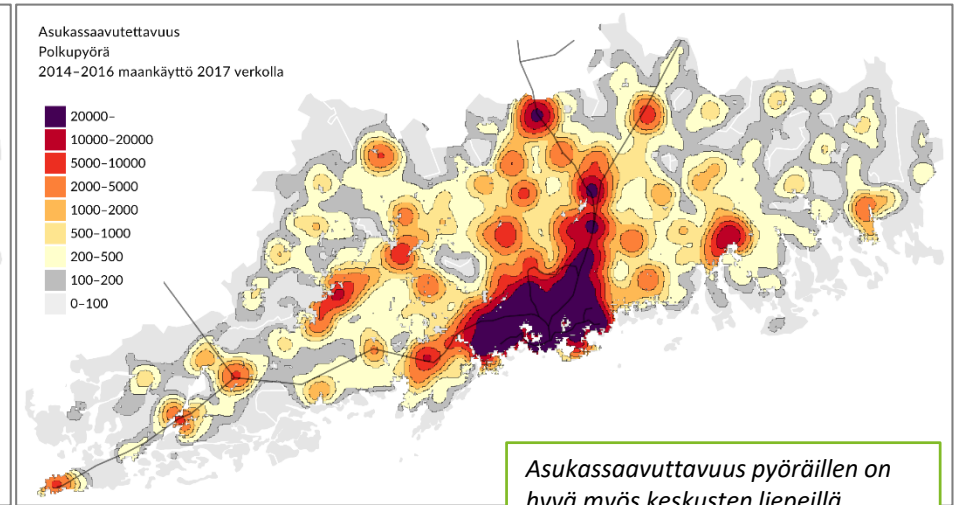
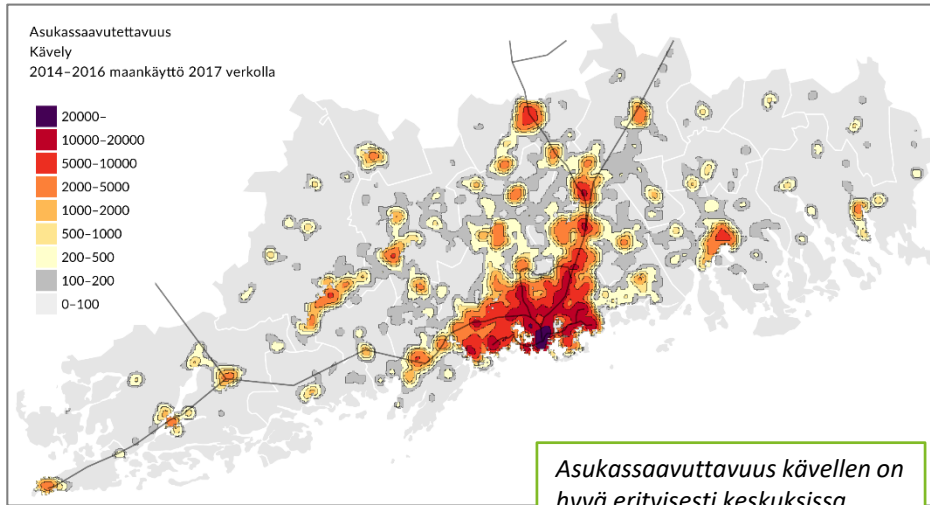


**Analyysit kaupan
sijaintipaikkojen
näkökulmasta**

Saavutettavuus kaupan sijaintipaikkojen näkökulmasta

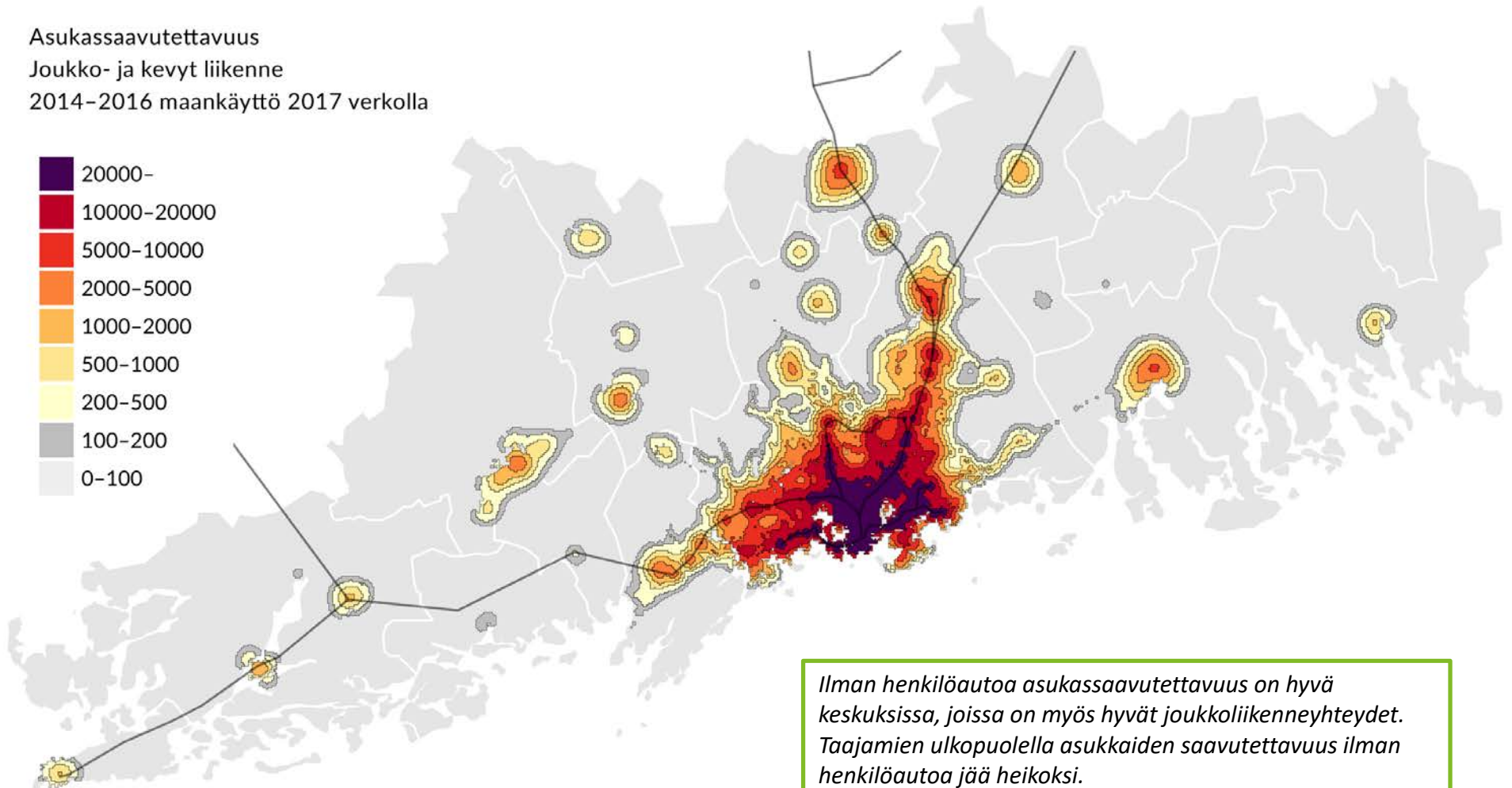
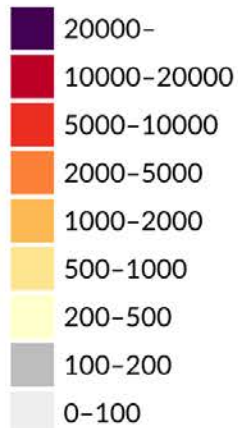
- Saavutettavuus kaupan sijaintipaikkojen näkökulmasta kertoo siitä, kuinka paljon asiakkaita on saavutettavissa kyseisessä sijaintiruudussa eri kulkutavoilla. Näkökulma kertoo osaltaan sijaintipaikan potentiaalista kaupan liiketoiminnan näkökulmasta, mutta myös siitä, tulisiko uutta suuryksikköä sijoittaa kyseiselle alueelle kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen näkökulmasta.
- Eri alueiden ja potentiaalisten liikepaikkojen saavutettavuutta on arvioitu tarkastelemalla 250 metrin ruutujen asukassaavutettavuutta kulkutavoittain ostosmatkojen etäisyysfunktioilla vaimennettuna.
- Esim. aivan vieressä asukkaat lasketaan 100 %:sesti saavutettaviksi, kun taas esimerkiksi 15 minuutin matka-aikaetäisyydellä kulkutavasta riippuen enää pienehkö osa asukkaista lasketaan saavutettavaksi.
- Tuloksena saadaan ruuduittain saavutettavien asukkaiden tai potentiaalisten asiakkaiden määrä eri kulkutavoilla. Kulkutapakohtaiset tiedot on yhdistelty asiointimatkojen laskennallisen kulkutapaosuuksien perusteella.
- Luku tai vyöhyke kertoo saavutettavuuden asukkaiden määränä. Eri etäisyyksiltä yhdistelty saavutettavuudet vastaavat potentiaalista asiakasmäärää.
- Saavutettavuus on laskettu luvuksi jokaiseen 250 metrin ruutuun. Seuraavissa kuvissa luvut on esitetty saavutettavan asukasmäärän mukaisina vyöhykkeinä.

Vähittäiskaupan asukassaavutettavuus 2017 kulkutavoittain (kaupan näkökulma)



Vähittäiskaupan asukassaavutettavuus 2017 ilman henkilöautoa (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne)

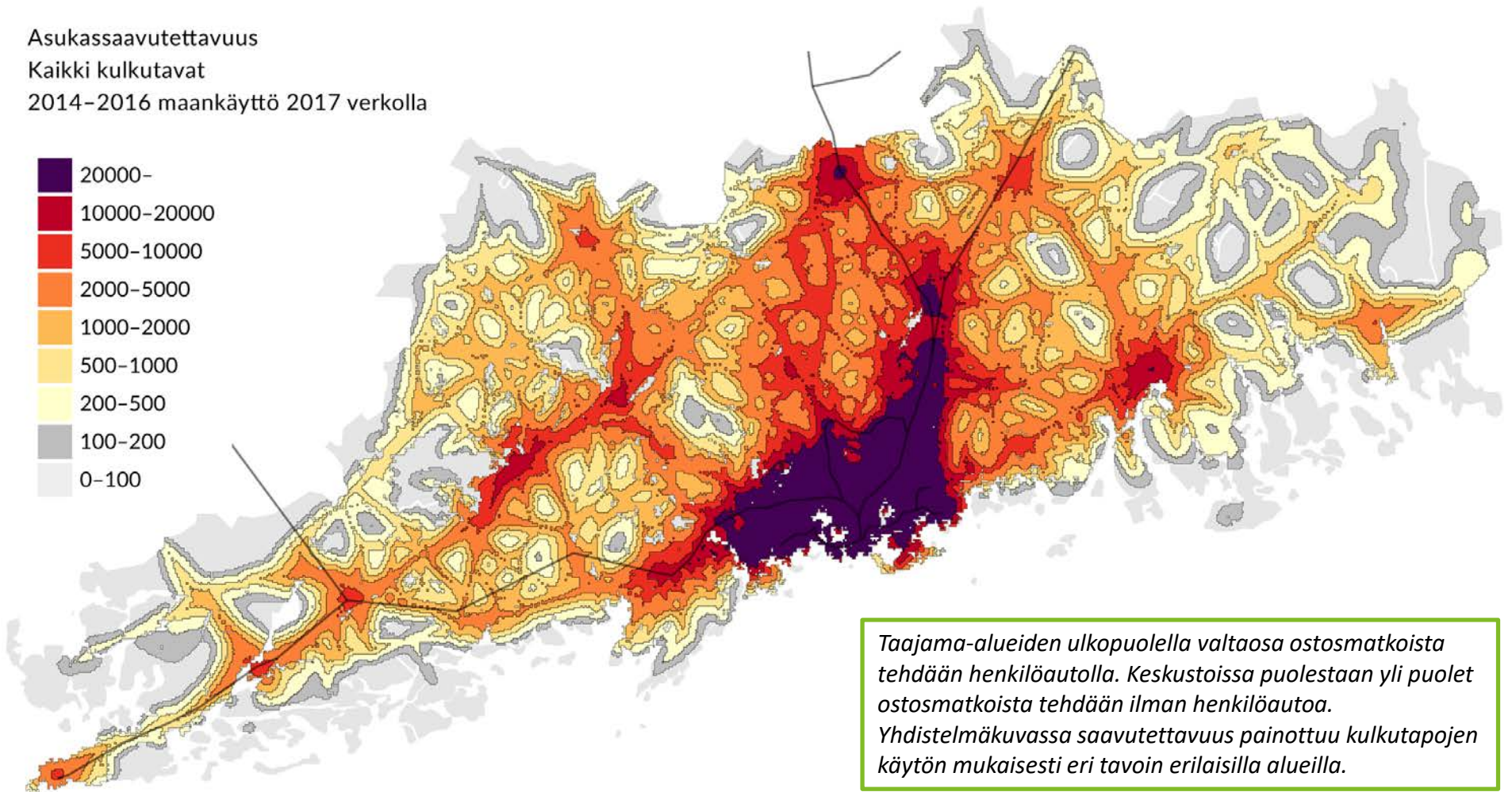
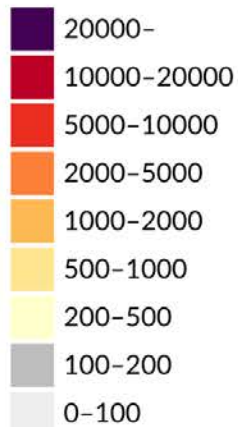
Asukassaavutettavuus
Joukko- ja kevyt liikenne
2014-2016 maankäyttö 2017 verkolla



Ilman henkilöautoa asukassaavutettavuus on hyvä keskuksissa, joissa on myös hyvät joukkoliikenneyhteydet. Taajamien ulkopuolella asukkaiden saavutettavuus ilman henkilöautoa jää heikoksi.

Vähittäiskaupan asukassaavutettavuus 2017 kaikki kulkutavat yhdisteltynä

Asukassaavutettavuus
Kaikki kulkutavat
2014-2016 maankäyttö 2017 verkolla



Taajama-alueiden ulkopuolella valtaosa ostosmatkoista tehdään henkilöautolla. Keskustoissa puolestaan yli puolet ostosmatkoista tehdään ilman henkilöautoa. Yhdistelmäkuvasa saavutettavuus painottuu kulkutapojen käytön mukaisesti eri tavoin erilaisilla alueilla.

Skenaario 2030

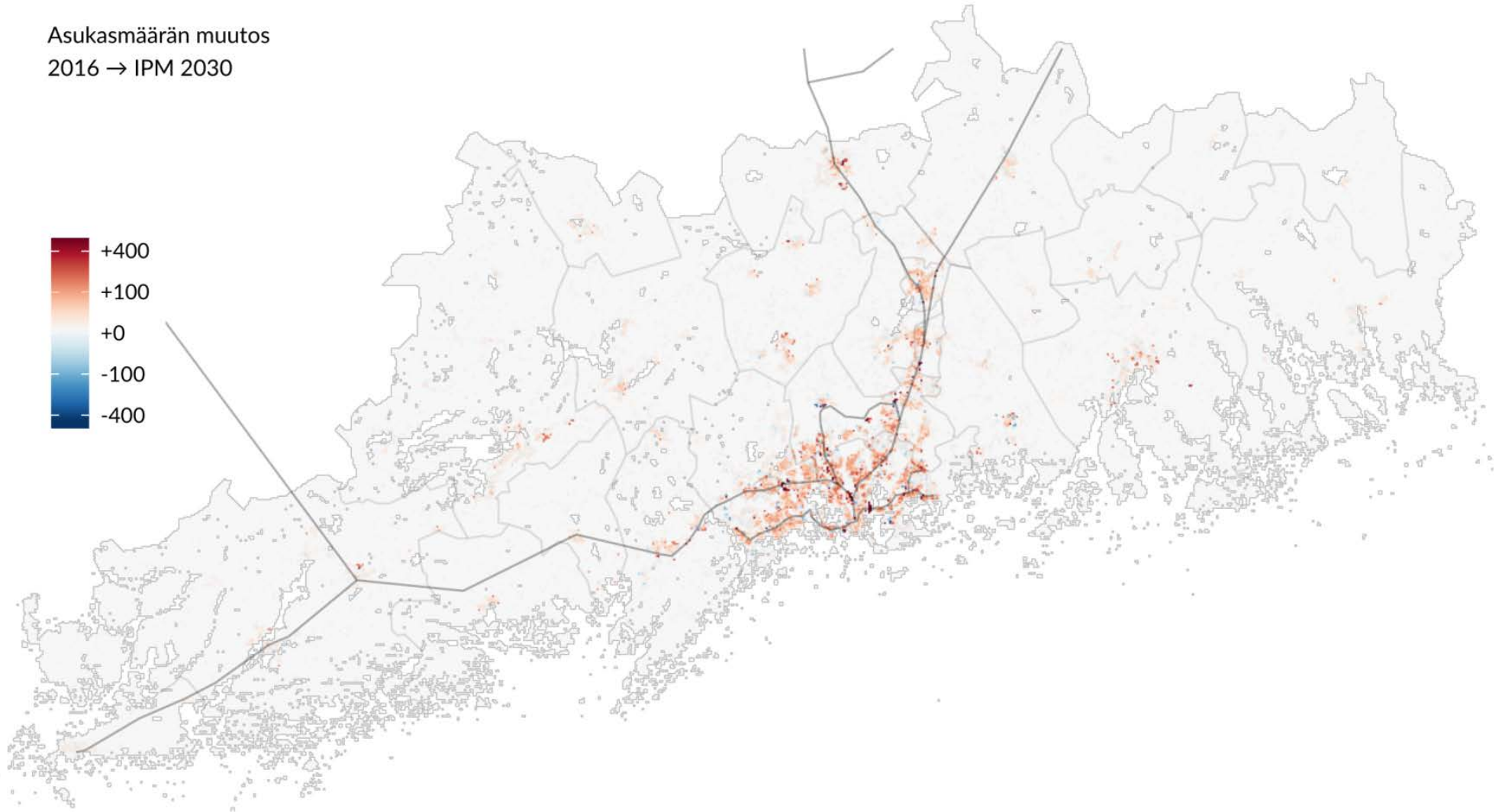
- Asukas- ja työpaikkamäärät vuoden 2030 IPM-ajosta verkolla v0
- Nykyinen kaupan palveluverkko (vähittäiskaupan työpaikat 2014)
- Uudet joukkoliikenneyhteydet (v1):
 - Länsimetron jatke Matinkylästä Kivenlahteen
 - Oikoradan Z-junan ruuhka-ajan vuorojen lisääminen
 - Espoon kaupunkirata
 - Pasila–Riihimäki 2. vaihe
 - Ruskeasannan asema Kehäradalle
 - Pikaratikat:
 - Jokeri 1
 - Laajasalon raitioyhteys
 - Malmin lentokenttäalue (Pasila / Kalasatama – Malmin asema)
 - Vihdintien ratikka Munkkiniemi–Pohjois-Haagan asema (linjan 4 jatke)
 - Tuusulanväylän ratikka Helsingin keskusta – Käpylä – Maunula
 - Uusia runkolinjoja HSL:n toiminta ja taloussuunnitelman mukaisesti
 - Linja-autotarjonnan kehittämistoimia, mm. Kerava–Hyrylä→Kehärata, Klaukkala→Kehärata, Kirkkonummi→Länsimetro
- Uudet tieliikenneyhteydet (v1):
 - HLJ 2015 suunnitelman mukainen tie- ja katuverkko vuodelle 2025 (1. kauden hankkeet) tienkäyttömaksuilla.

Skenaario 2050

- Asukas- ja työpaikkamäärät vuoden 2050 IPM-ajosta verkolla v2
- Nykyinen kaupan palveluverkko (vähittäiskaupan työpaikat 2014)
- VERSE-projektin joukkoliikenneyhteydet vuodelle 2050 täydennettynä Länsiradan kauko- ja taajamaliikenteellä:
 - Länsirata:
 - Taajamaliikenne Histasta ja Mynttilästä Espoon kautta Helsinkiin vuorovälillä 20 min (pysähtyy rantaradalla vain pääasemilla) + täydentävä bussiliikenne
 - Kaukoliikennejunayhteys Lohjalta Helsinkiin vuorovälillä 45 min (pysähtyy Leppävaarassa ja Pasilassa).
 - Y-juna Karjaalta ja Inkoosta Helsinkiin 60 minuutin vuorovälillä
 - Pisara
 - Lentoaseman kaukoliikenne rata eli ns. Lentorata
 - Palopuron uusi asema pääradalle Hyvinkään eteläpuolelle, Mannerheiminasema Etelä-Haagaan sekä Kehäradan asemat Petas, Lapinkylä ja Viinikkala
 - Itämetron jatke Majvikiin + liityntäliikenne
 - Pikaratiotiet:
 - Malmin ratikan yhteys Vantaalle (Malmi–Jakomäki–Hakunila), Kontula–Malmi
 - Aviapolis–Tikkurila–Hakunila–Länsimäki–Mellunmäki
 - Munkkiniemi–Pasila–Herttoniemi–Laajasalo
 - Hämeenlinnanväylän ratikka Ruskeasuo–Kannelmäki ja ”Mannerheimin asema”
 - Leppävaara–Suurpelto–Matinkylä, Espoon keskus–Suurpelto–Tapiola
 - Tuusulanväylän ratikka Lentoasemalle (Malmi–Lentoasema)
- Tieliikenneyhteyksinä HLJ 2016 suunnitelman mukainen tie- ja katuverkko vuodelle 2040 (2. kauden hankkeet) vuoden 2040 kysynnällä tienkäyttömaksuin.

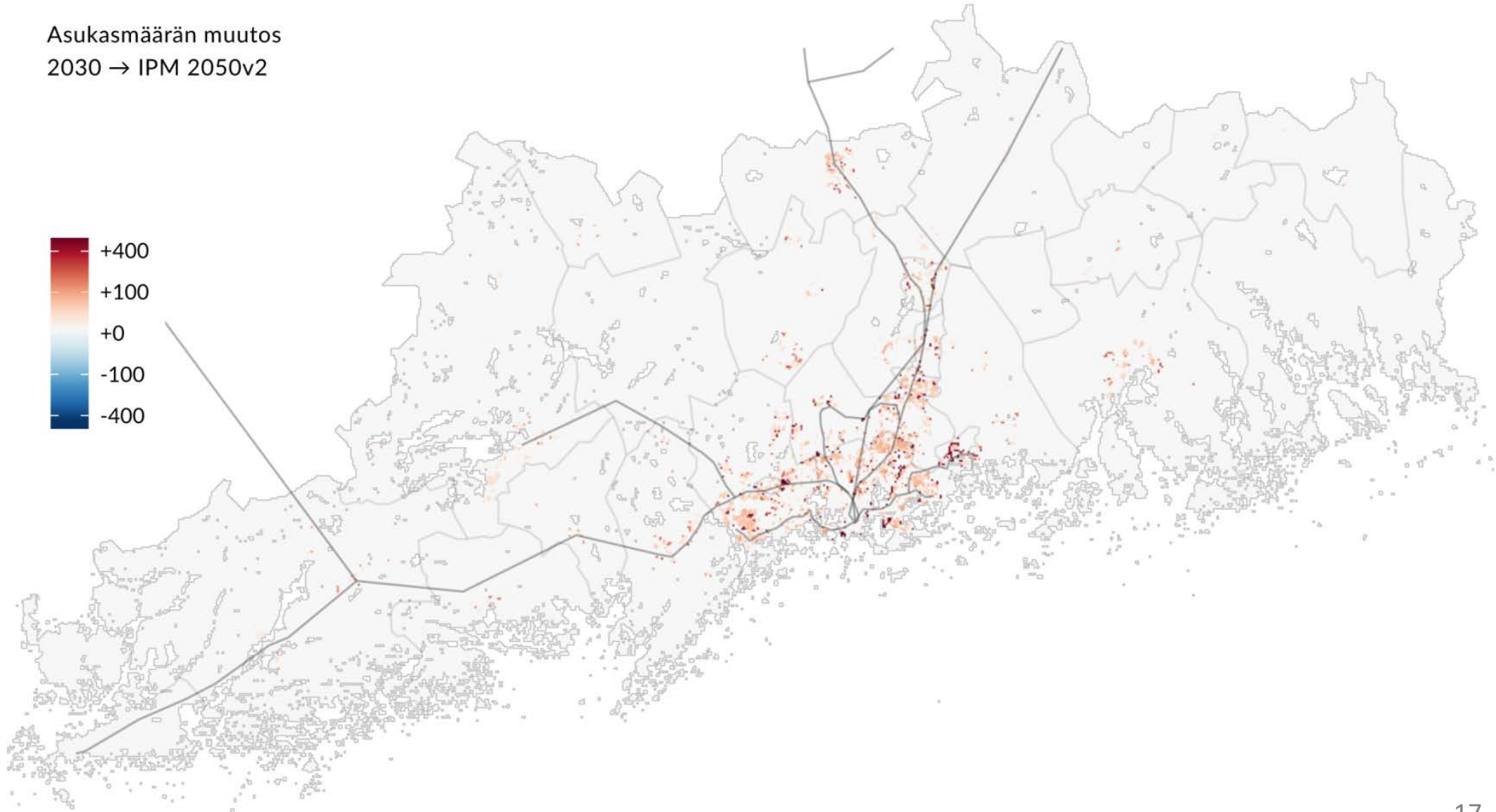
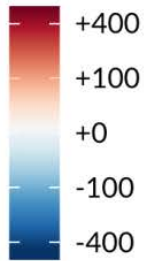
Asukasmäärien muutokset 2016 - IPM 2030

Asukasmäärän muutos
2016 → IPM 2030



Asukasmäärien muutokset IPM 2030 - IPM 2050 v2

Asukasmäärän muutos
2030 → IPM 2050v2

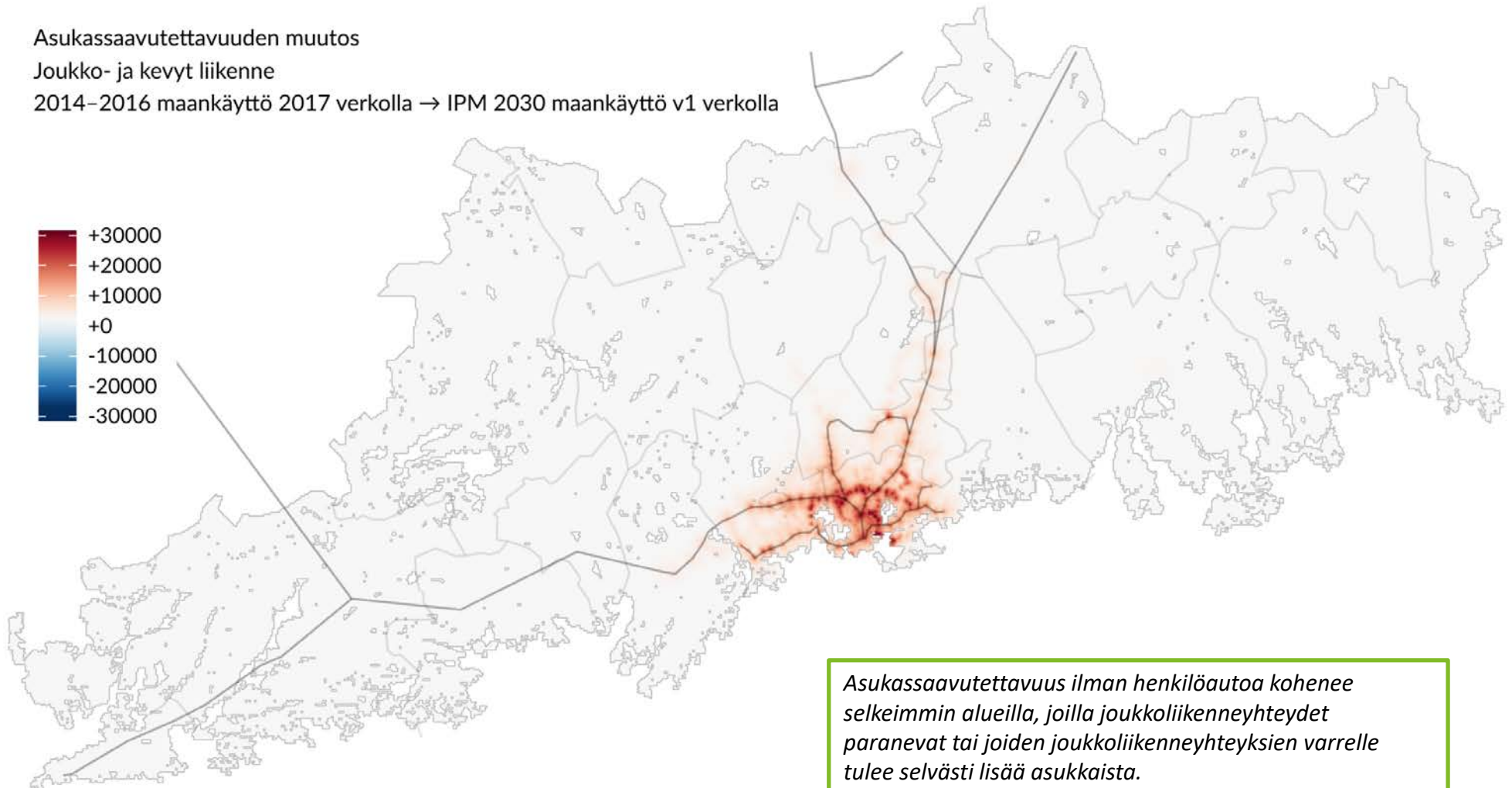
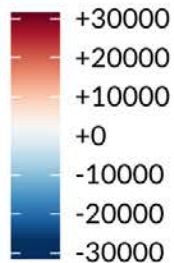


Vähittäiskaupan asukassaavutettavuuden muutos 2017-2030 ilman henkilöautoa

Asukassaavutettavuuden muutos

Joukko- ja kevyt liikenne

2014-2016 maankäyttö 2017 verkolla → IPM 2030 maankäyttö v1 verkolla



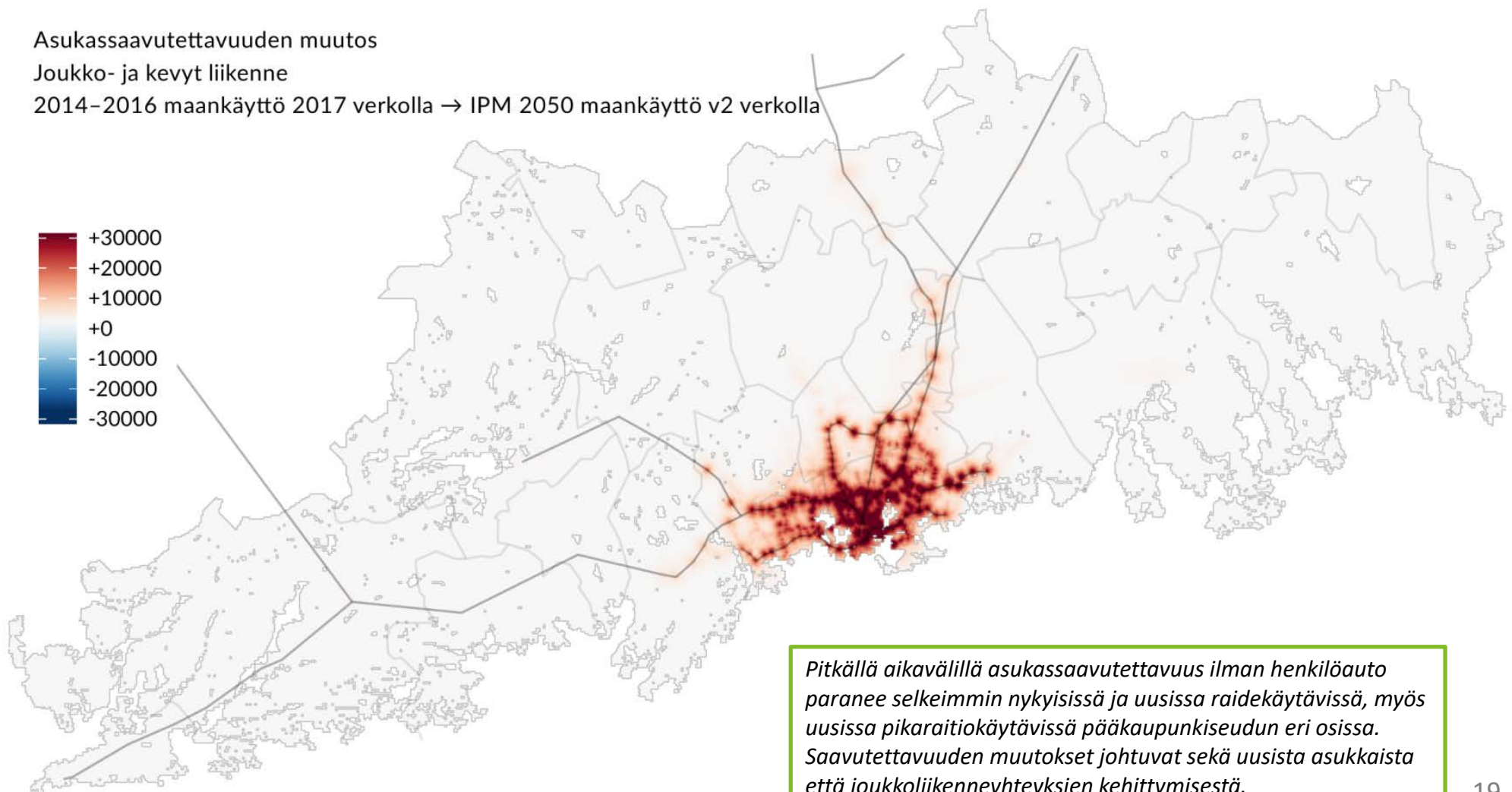
Asukassaavutettavuus ilman henkilöautoa kohenee selkeimmin alueilla, joilla joukkoliikenneyhteydet paranevat tai joiden joukkoliikenneyhteyksien varrelle tulee selvästi lisää asukkaista.

Vähittäiskaupan asukassaavutettavuuden muutos 2017-2050 ilman henkilöautoa

Asukassaavutettavuuden muutos

Joukko- ja kevyt liikenne

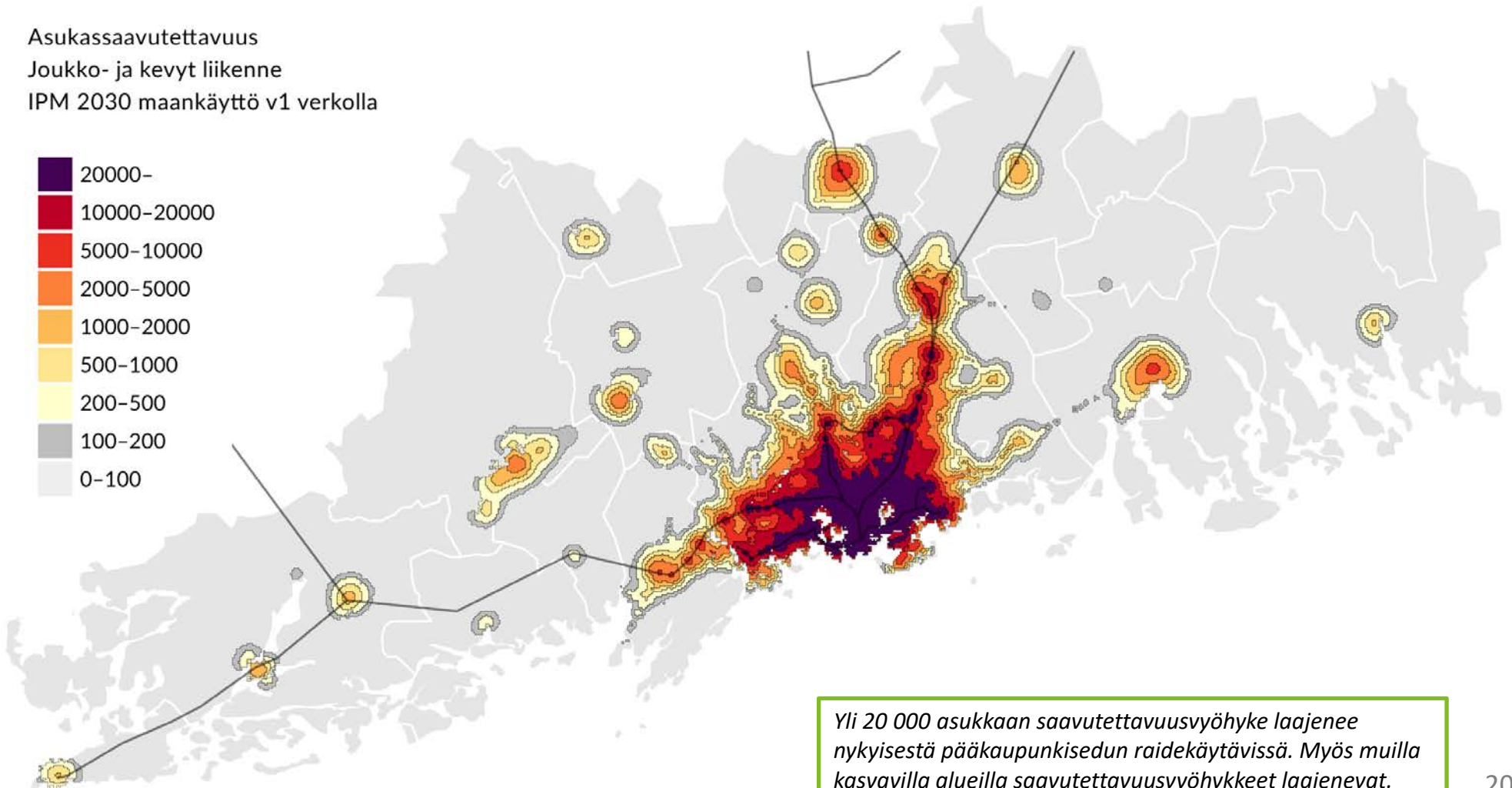
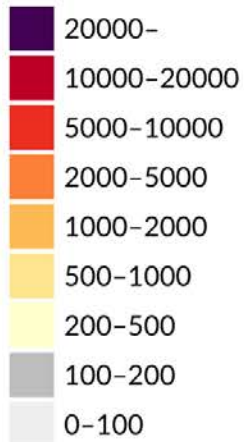
2014-2016 maankäyttö 2017 verkolla → IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



Pitkällä aikavälillä asukassaavutettavuus ilman henkilöauto paranee selkeimmin nykyisissä ja uusissa raidekäytävissä, myös uusissa pikaraitiokäytävissä pääkaupunkiseudun eri osissa. Saavutettavuuden muutokset johtuvat sekä uusista asukkaista että joukkoliikenneyhteyksien kehittymisestä.

Vähittäiskaupan asukassaavutettavuus ilman henkilöautoa 2030 (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne)

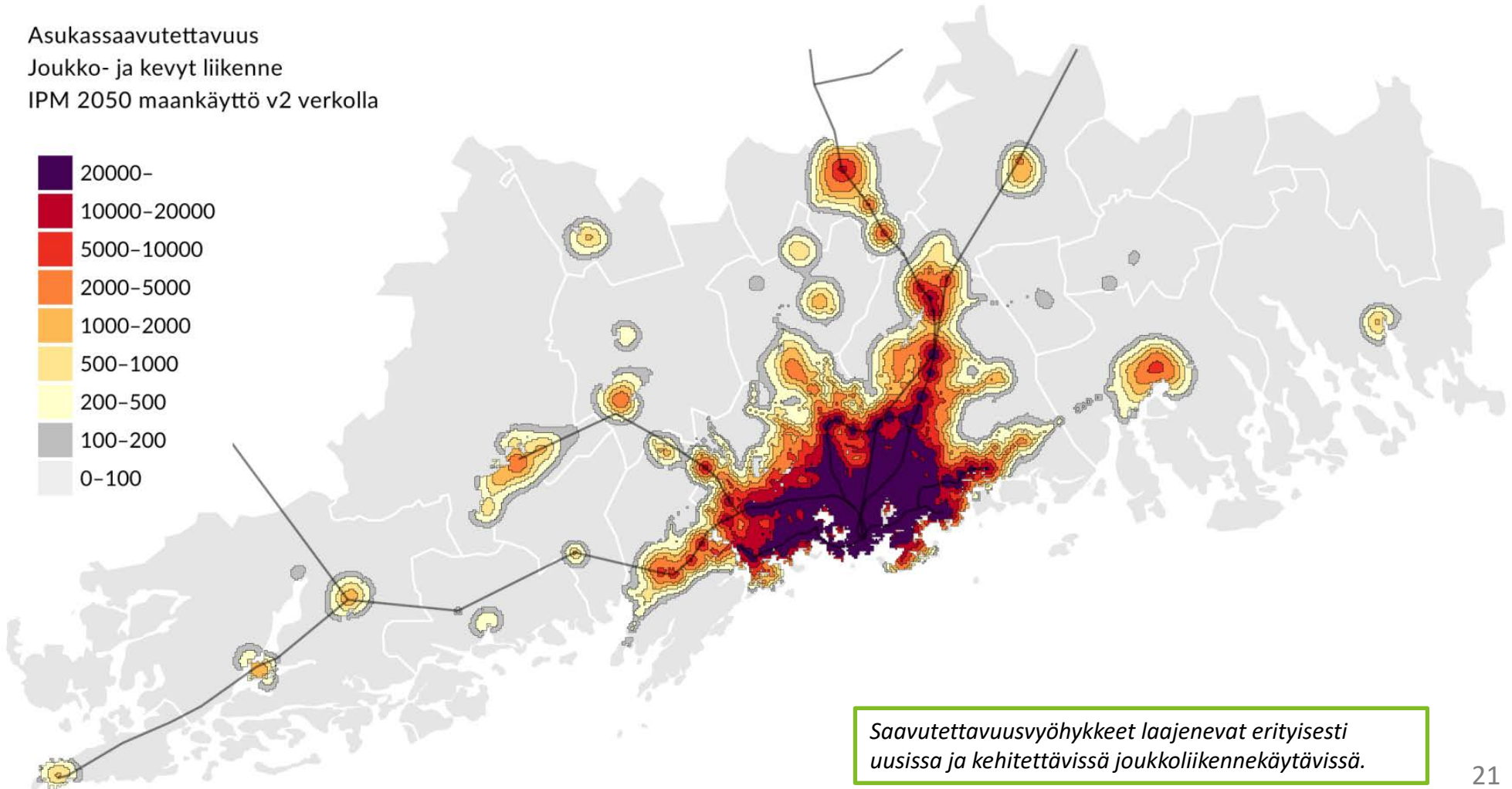
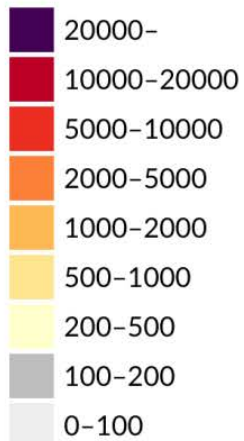
Asukassaavutettavuus
Joukko- ja kevyt liikenne
IPM 2030 maankäyttö v1 verkolla



Yli 20 000 asukkaan saavutettavuusvyöhyke laajenee nykyisestä pääkaupunkisedun raidekäytävissä. Myös muilla kasvavilla alueilla saavutettavuusvyöhykkeet laajenevat.

Vähittäiskaupan asukassaavutettavuus ilman henkilöautoa 2050 (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne)

Asukassaavutettavuus
Joukko- ja kevyt liikenne
IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



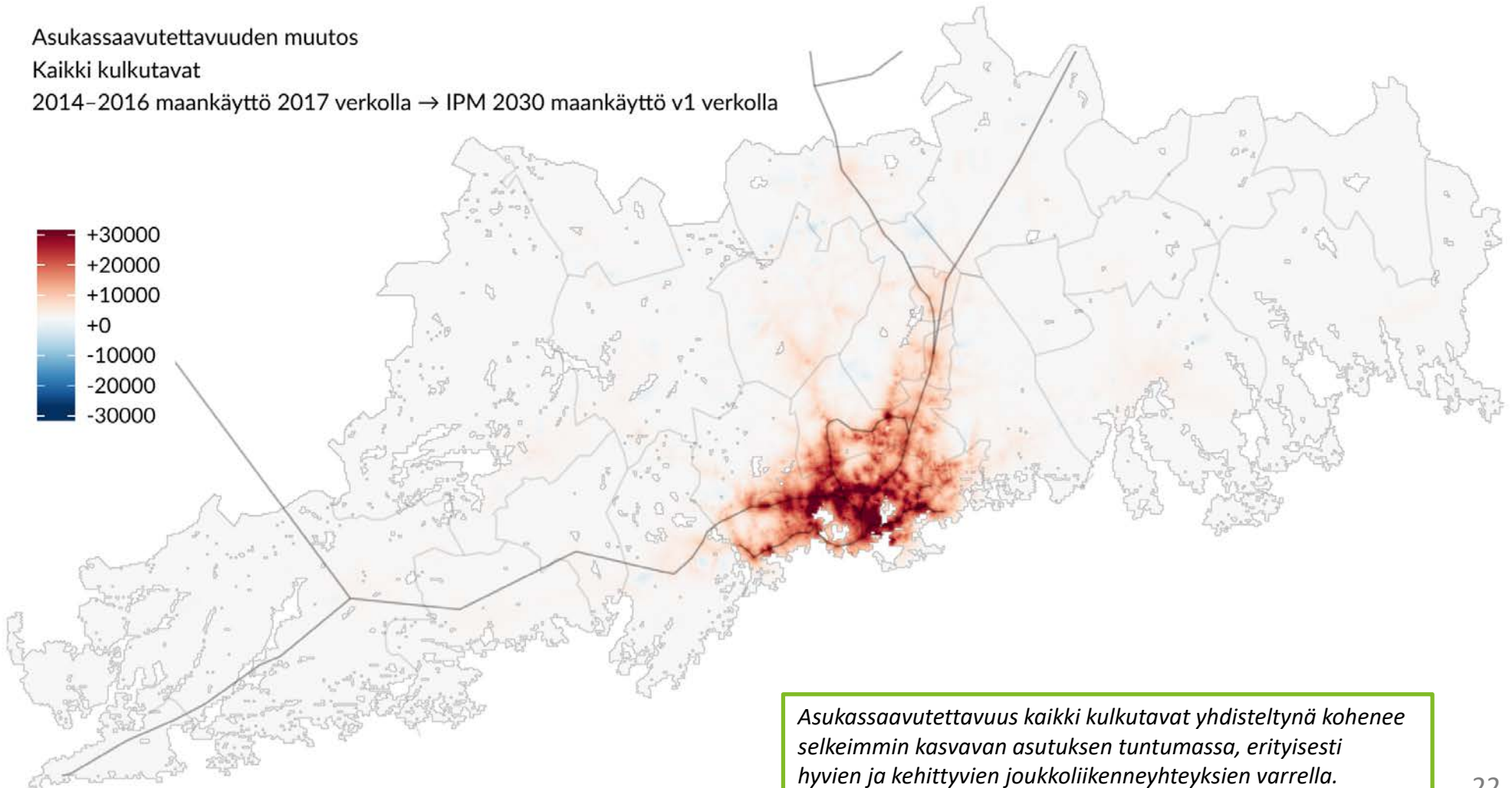
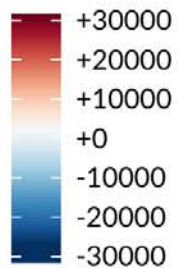
Saavutettavuusvyöhykkeet laajenevat erityisesti uusissa ja kehitettävissä joukkoliikennekäytävissä.

Vähittäiskaupan asukassaavutettavuuden muutos 2017-2030 kaikki kulkutavat yhdisteltynä

Asukassaavutettavuuden muutos

Kaikki kulkutavat

2014–2016 maankäyttö 2017 verkolla → IPM 2030 maankäyttö v1 verkolla



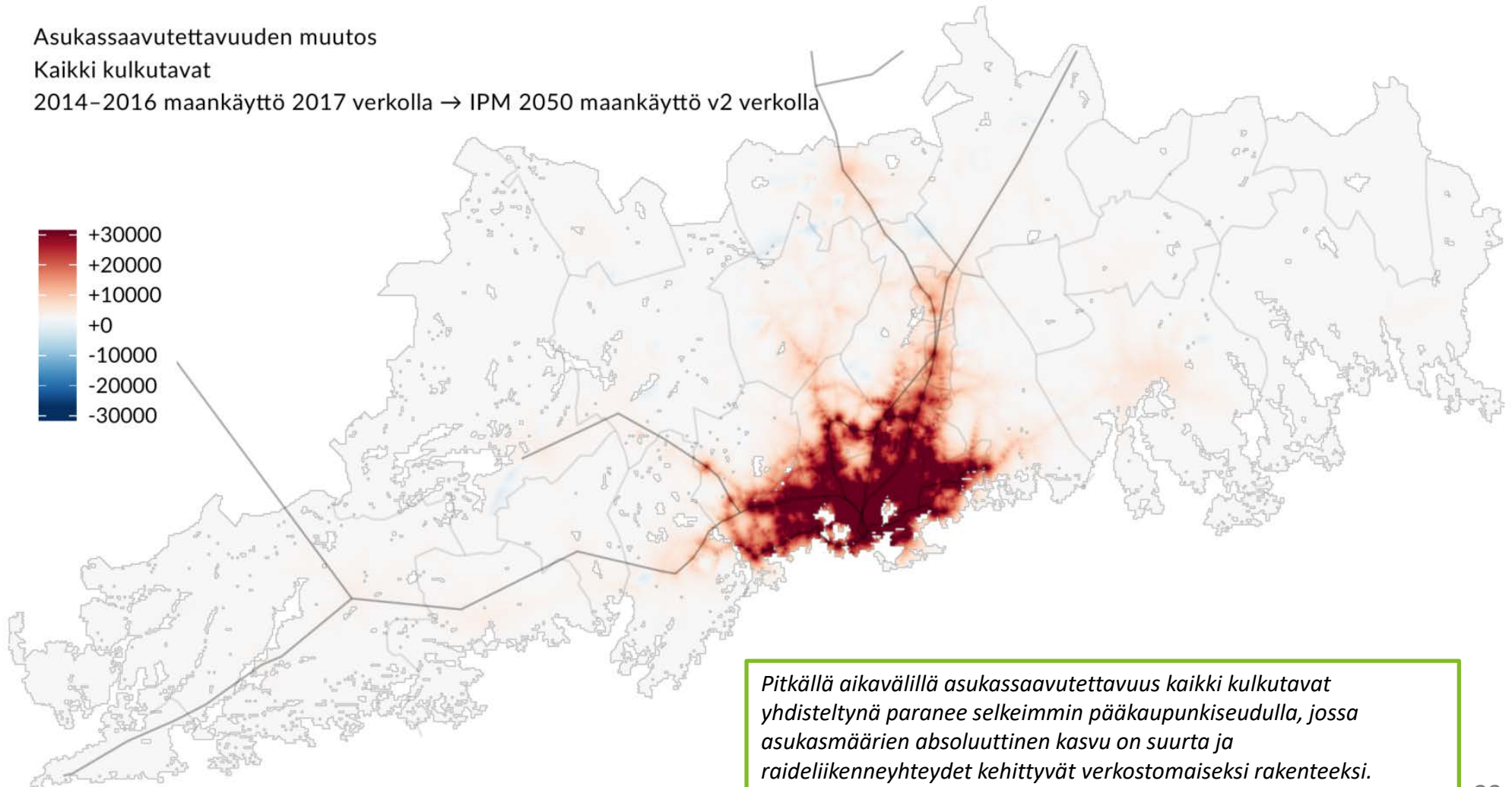
Asukassaavutettavuus kaikki kulkutavat yhdisteltynä kohenee selkeimmin kasvavan asutuksen tuntumassa, erityisesti hyvien ja kehittyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella.

Vähittäiskaupan asukassaavutettavuuden muutos 2017-2050 kaikki kulkutavat yhdisteltynä

Asukassaavutettavuuden muutos

Kaikki kulkutavat

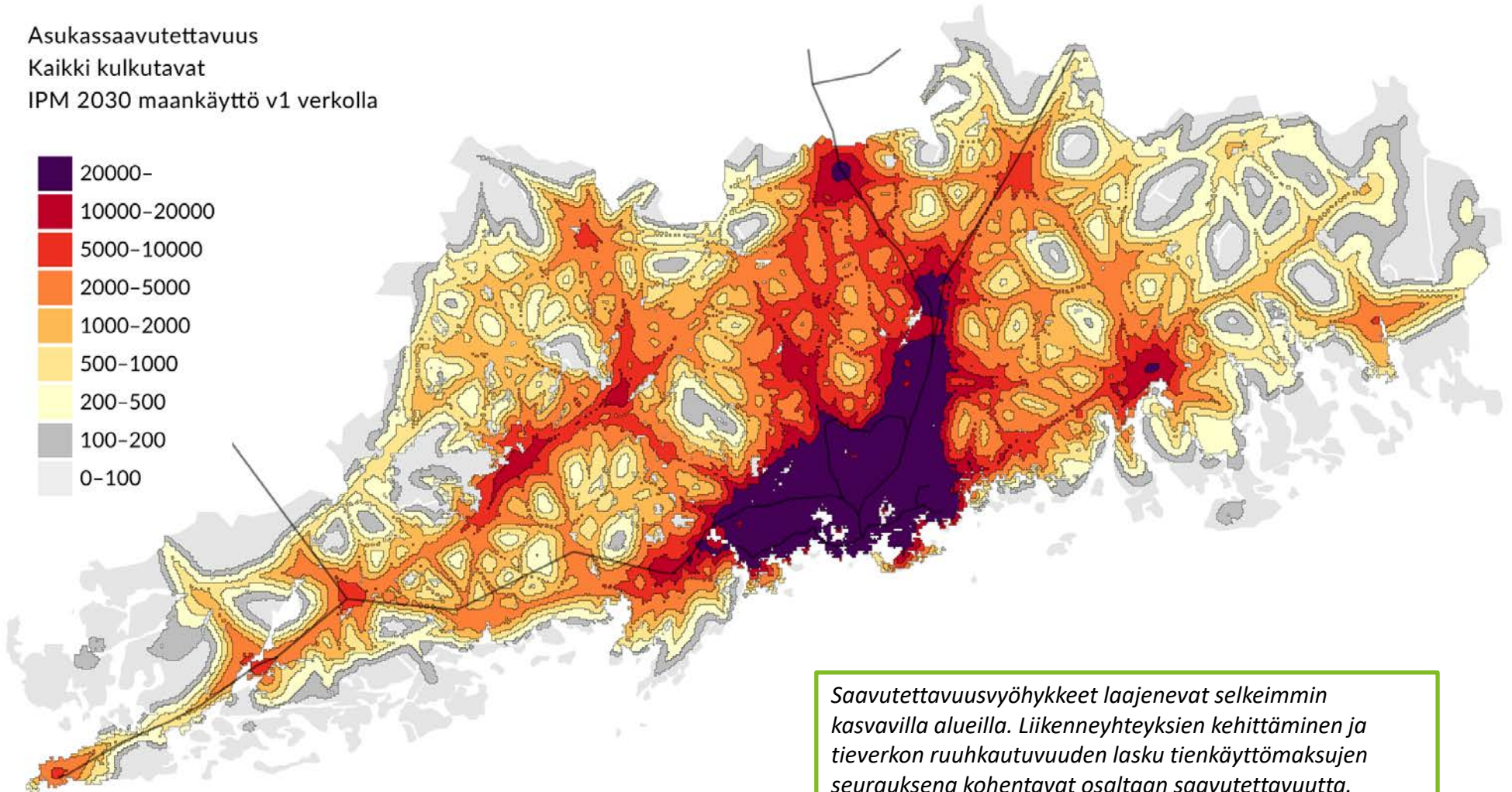
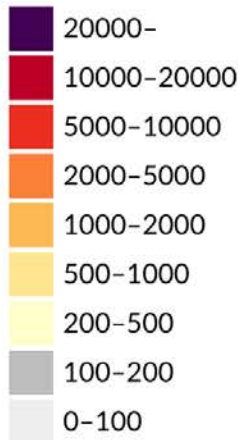
2014-2016 maankäyttö 2017 verkolla → IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



Pitkällä aikavälillä asukassaavutettavuus kaikki kulkutavat yhdisteltynä paranee selkeimmin pääkaupunkiseudulla, jossa asukasmäärien absoluuttinen kasvu on suurta ja raideliikenneyhteydet kehittyvät verkostomaiseksi rakenteeksi. Myös linja-autoliikenteen kehityskäytävissä saavutettavuus kohenee.

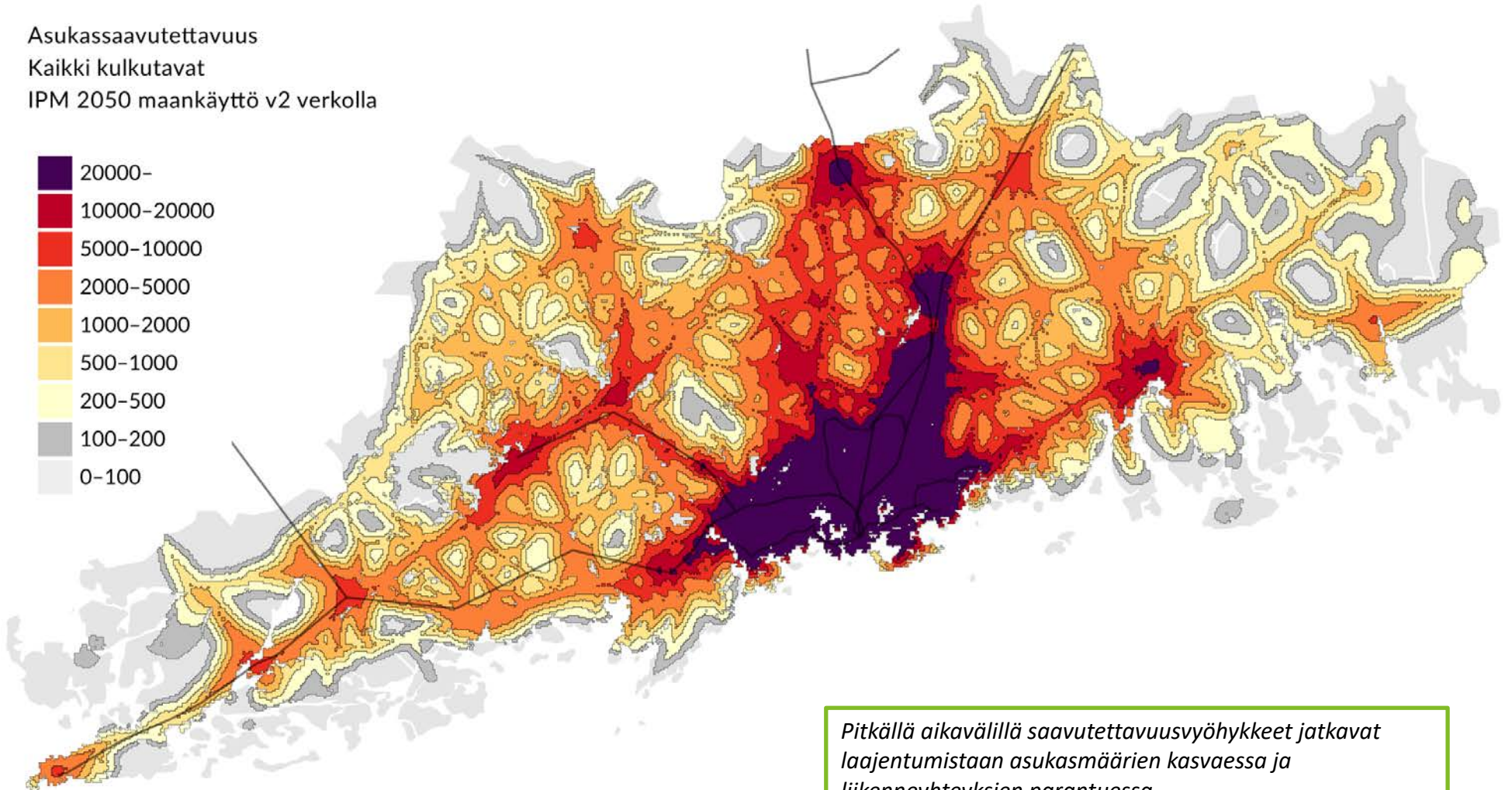
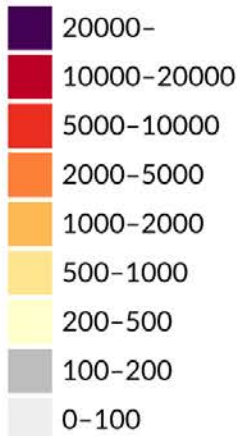
Vähittäiskaupan asukassaavutettavuus kaikki kulkutavat yhdisteltynä 2030

Asukassaavutettavuus
Kaikki kulkutavat
IPM 2030 maankäyttö v1 verkolla



Vähittäiskaupan asukassaavutettavuus kaikki kulkutavat yhdisteltynä 2050

Asukassaavutettavuus
Kaikki kulkutavat
IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



Pitkällä aikavälillä saavutettavuusvyöhykkeet jatkavat laajentumistaan asukasmäärien kasvaessa ja liikenneyhteyksien parantuessa.



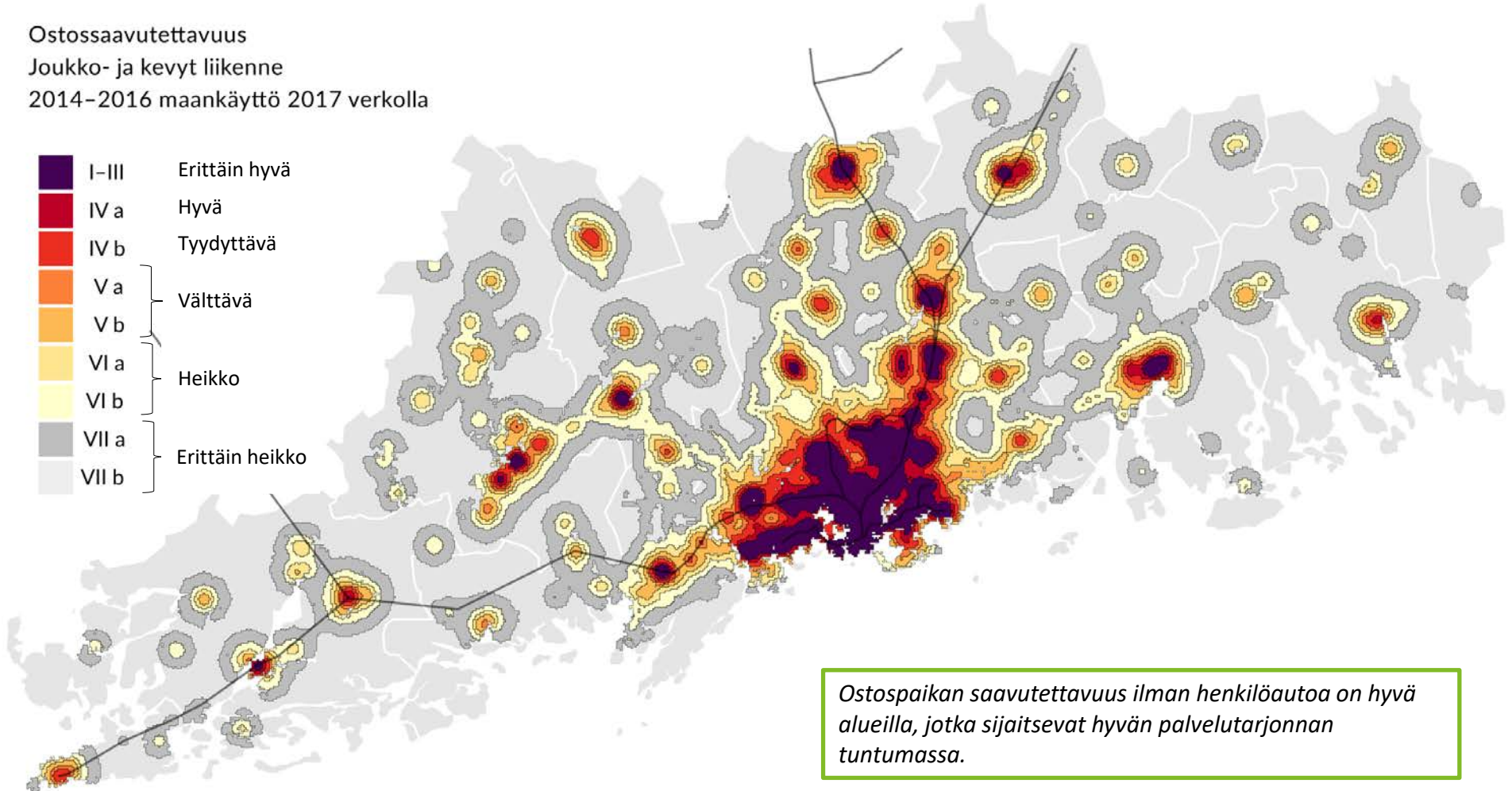
Analyysit asukkaiden näkökulmasta

Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta

- Saavuttavuus asukkaiden näkökulmasta kertoo kuinka hyvin kaupan tarjonta on saavutettavissa kyseisessä asuinruudussa eri kulkutavoilla. Erityisesti puutteet saavutettavuudessa antavat osviittaa siihen, miten kaupan palveluverkkoa tulisi myös pienten yksiköiden osalta täydentää, jotta se tukisi mahdollisimman tehokkaasti autottoman ostosasioinnin edellytyksiä.
- Kaupan saavutettavuutta asukkaiden näkökulmasta on tarkasteltu kulkutavoittain ostosmatkojen etäisyysfunktiolla vaimennettuna.
- Kaupan sijoittumista ja merkittävyyttä on kuvattu vähittäiskaupan työntekijämäärällä 250 metrin ruuduittain. Isompi määrä kauppaa lisää kaupan saavutettavuutta enemmän kuin pieni määrä.
- Tuloksena on saatu saavutettavuusvyöhykkeet kulkutavoittain ja esimerkiksi autottomat kulkutavat yhdisteltynä.
- Saavutettavuus painottuu voimakkaasti pääkaupunkiseudulle. Tästä syystä vyöhykkeet on ryhmitelty siten, että erot pääkaupunkiseudun ulkopuolelle tulevat riittävästi esiin.
 - Vyöhykkeet I-III on yhdistetty (saavutettavuus on Uudenmaan mittakaavassa "riittävä").
 - Vyöhykkeet IV-VII on jaettu kahteen osaan (a ja b) erottelun parantamiseksi.
- Skaalaus on tehty koko Uudenmaan osalta siten, että nykyiset asukasmäärät sijoittuvat kestävien kulkutapojen eri vyöhykkeille suhteessa 60%–10%–10%–5%–5%–2,5%–2,5% – 2,5%–2,5%. Tuloksena on ostosasioinnin SAVU-vyöhykkeet Uudellamaalla.

Ostospaikkasaavutettavuus ilman henkilöautoa (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) 2017 =ostosasioinnin SAVU-vyöhykkeet Uudellamaalla

Ostossaavutettavuus
Joukko- ja kevyt liikenne
2014-2016 maankäyttö 2017 verkolla



Ostospaikan saavutettavuus ilman henkilöautoa on hyvä alueilla, jotka sijaitsevat hyvän palvelutarjonnan tuntumassa.

Ostosasioinnin saavutettavuusvyöhykkeiden viitteelliset kuvaukset Uudellamaalla

- I-III Erittäin hyvä. Kävelyetäisyydellä on saavutettavissa monipuoliset ja hyvät kaupan palvelut. Yli puolet ostosmatkoista tehdään kävellen tai pyörällä. 60 % Uudenmaan väestöstä asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.
- IV a Hyvä. Lyhyehkön pyörämatkan tai kilpailukykyisen joukkoliikenneyhteyden päässä on saavutettavissa monipuoliset ja hyvät kaupan palvelut. Noin 40 % ostosmatkoista tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. 10 % Uudenmaan väestöstä asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.
- IV b Tyydyttävä. Lyhyehkön pyörämatkan tai kilpailukykyisen joukkoliikenneyhteyden päässä on saavutettavissa tyydyttävät kaupan palvelut. Noin 30 % ostosmatkoista tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. 10 % Uudenmaan väestöstä asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.
- V a,b Välttävä. Pitkähkön pyörämatkan tai perustasoisen joukkoliikenneyhteyden päässä on saavutettavissa tyydyttävät kaupan palvelut. Noin 20 % ostosmatkoista tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. 10 % Uudenmaan väestöstä asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.
- VI a, b Heikko. Tyydyttävät kaupan palvelut ovat saavutettavissa vain erittäin pitkän pyörämatkan tai hankalan joukkoliikenneyhteyden päästä. Alle 10 % ostosmatkoista tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. 5 % Uudenmaan väestöstä asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.
- VII a,b Erittäin heikko. Tyydyttäviä kaupan palveluita ei ole saavutettavissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Alle 5 % ostosmatkoista tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. 5 % Uudenmaan väestöstä asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.

Ostosmatkojen laskennalliset, RUUTI-malleilla tuotetut tunnusluvut Uudenmaan ostosasioinnin SAVU-vyöhykkeillä

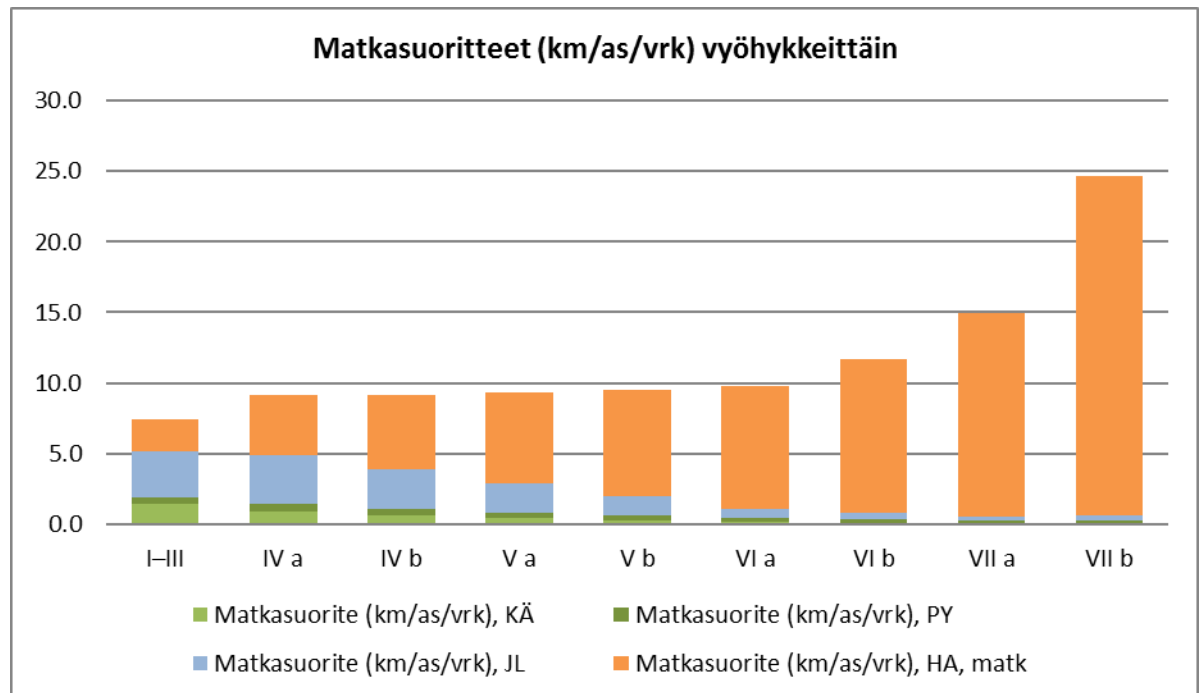
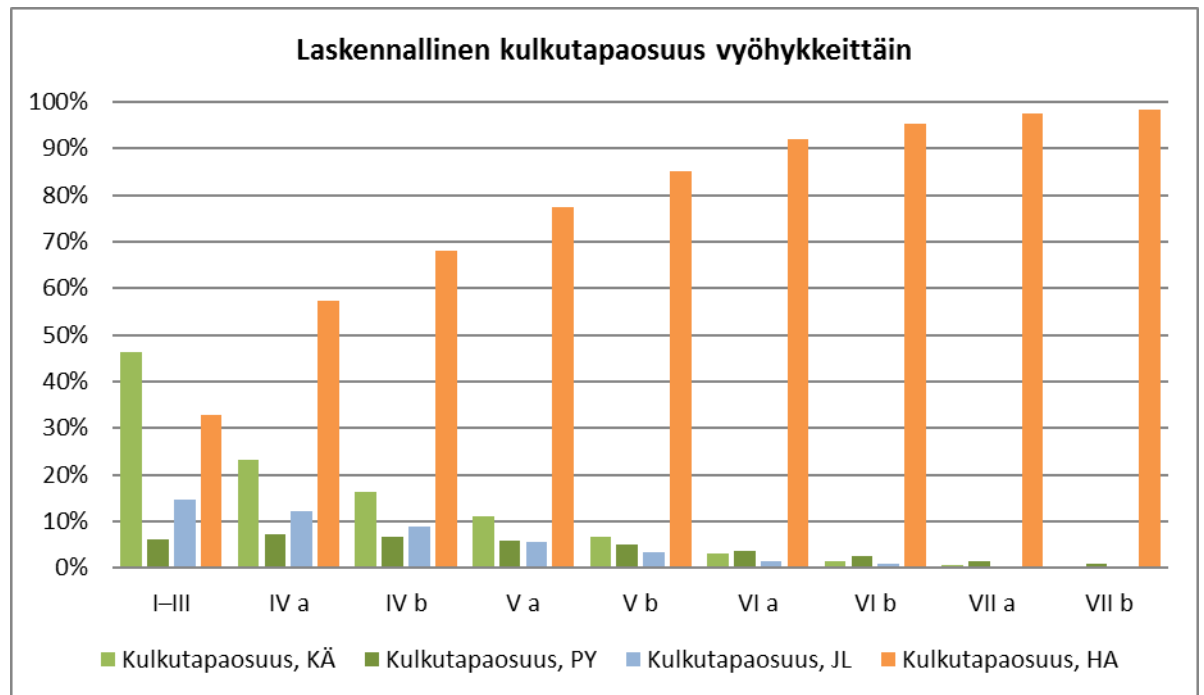
Kestävien kulkutapojen saav.luokka	I-III	IV a	IV b	V a	V b	VI a	VI b	VII a	VII b
Osuus asukkaista	60.0 %	10.0 %	10.0 %	5.0 %	5.0 %	2.5 %	2.5 %	2.5 %	2.5 %
Asukkaita	956 184	160 080	158 993	79 426	79 752	39 929	39 922	39 975	40 343
Keskim. matkapituus (km), KÄ	1.0	1.2	1.1	1.2	1.3	1.5	2.0	2.9	5.7
Keskim. matkapituus (km), PY	1.9	2.2	2.2	2.1	2.2	2.2	2.8	3.5	6.0
Keskim. matkapituus (km), JL	7.3	10.5	11.9	14.0	16.2	21.4	22.1	27.0	40.4
Keskim. matkapituus (km), HA	2.0	2.3	2.3	2.5	2.7	2.9	3.5	4.5	7.4
Kulkutapaosuus, KÄ	46.2%	23.2%	16.3%	11.1%	6.7%	3.2%	1.4%	0.6%	0.5%
Kulkutapaosuus, PY	6.3%	7.2%	6.7%	5.9%	5.0%	3.5%	2.5%	1.5%	1.0%
Kulkutapaosuus, JL	14.7%	12.2%	8.9%	5.7%	3.3%	1.3%	0.9%	0.4%	0.3%
Kulkutapaosuus, HA	32.9%	57.3%	68.1%	77.4%	85.1%	91.9%	95.3%	97.4%	98.2%
Matkasuorite (km/as/vrk), KÄ	1.5	0.9	0.6	0.4	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1
Matkasuorite (km/as/vrk), PY	0.4	0.5	0.5	0.4	0.4	0.3	0.2	0.2	0.2
Matkasuorite (km/as/vrk), JL	3.3	3.5	2.8	2.1	1.3	0.7	0.5	0.3	0.3
Matkasuorite (km/as/vrk), HA, matk	2.3	4.3	5.2	6.4	7.5	8.7	10.9	14.4	24.0
Matkasuorite (km/as/vrk), HA, auto	1.8	3.4	4.1	5.1	5.9	6.9	8.6	11.4	18.9
CO2-päästöt, JL	96	102	81	60	39	20	14	9	10
CO2-päästöt, HA	186	351	430	527	615	714	891	1 183	1 968
CO2-päästöt, YHT	282	453	511	588	654	734	906	1 192	1 978

Ostosmatkojen laskennallisia tunnuslukuja Uudenmaan ostosasioinnin SAVU-vyöhykkeillä

Liikkumisen tunnuslukuja eri vyöhykkeillä on arvioitu RUUTI-malleilla, jotka on estimoitu Helsingin työssäkäyntialueen liikennetutkimusaineiston perusteella.

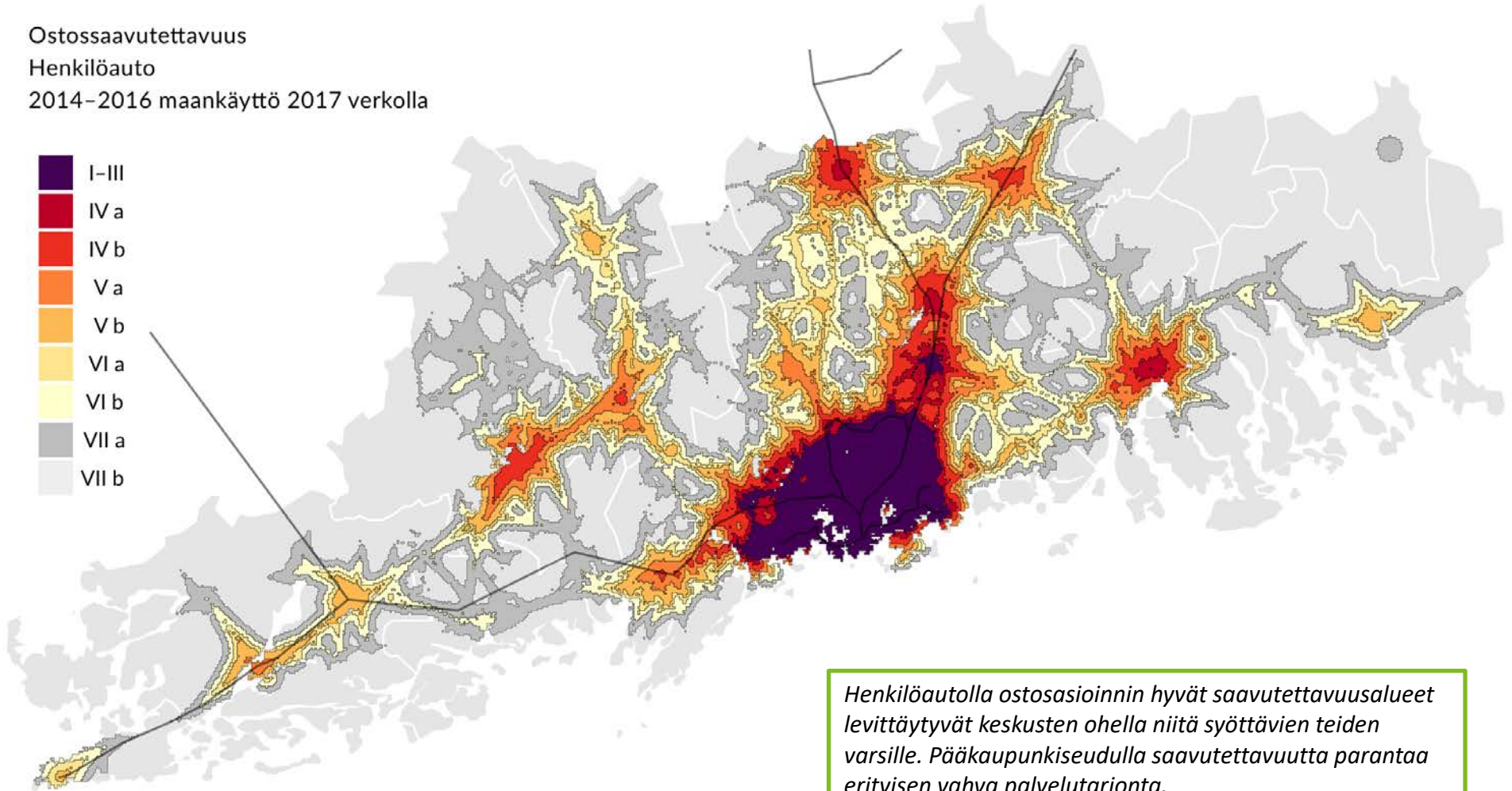
Violeilla vyöhykkeillä (I-III) hyvän palvelutarjonnan tuntumassa kävely on tavallisin tapa tehdä ostosmatka. Kaikilla muilla vyöhykkeillä henkilöautolla tehdään yli puolet ostosmatkoista, heikoimmilla vyöhykkeillä jopa yli 90 %.

Henkilöautojen ajokilometrisuorite ja siitä syntyvät päästöt ostosmatkoilla kasvavat heikommilla vyöhykkeillä moninkertaisiksi parhaimpiin vyöhykkeisiin verrattuna.



Ostospaikkasaavutettavuus henkilöautolla 2017

Ostossaavutettavuus
Henkilöauto
2014–2016 maankäyttö 2017 verkolla



Henkilöautolla ostosasioinnin hyvät saavutettavuusalueet levittäytyvät keskusten ohella niitä syöttävien teiden varsille. Pääkaupunkiseudulla saavutettavuutta parantaa erityisen vahva palvelutarjonta.

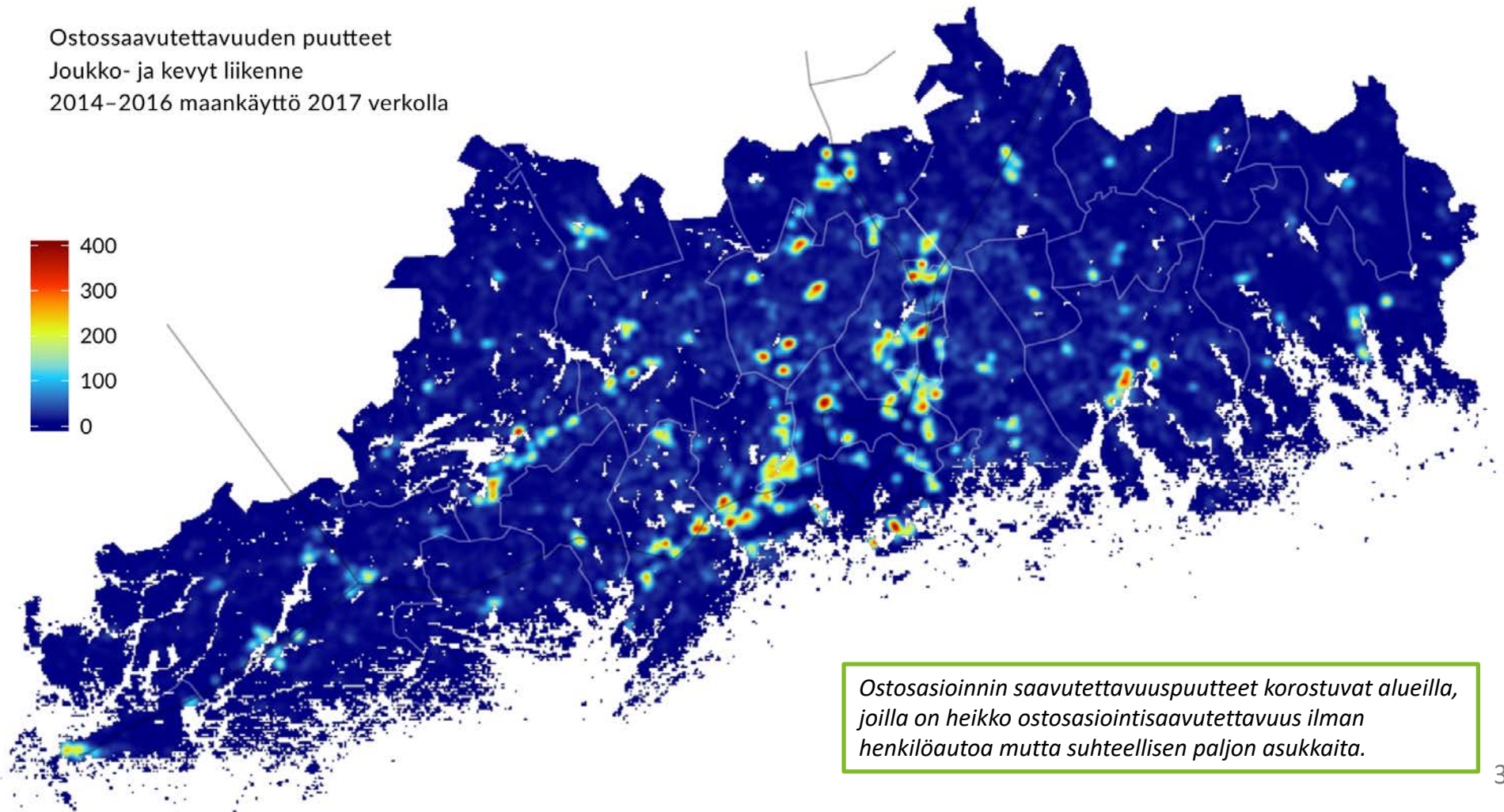
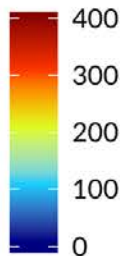
Saavutettavuuspuutteet asukkaiden näkökulmasta

- Puutteet asukkaiden ostosasiointisaavutettavuudessa ilman henkilöautoa antavat osviittaa siihen, miten kaupan palveluverkkoa tulisi myös pienten yksiköiden osalta täydentää, jotta se tukisi mahdollisimman tehokkaasti autottoman ostosasiointin edellytyksiä.
- Saavutettavuuspuutteet on määritelty mekaanisesti siten, että parhaalla vyöhykkeellä I-III puute saa arvon nolla, seuraavaksi parhaalla (IV a) puute saa arvon 1 ja näin edelleen siten että heikoimmalla vyöhykkeellä (VII b) puute saa arvon 8.
- Asukkaiden saavutettavuuspuutteiden merkitys 250 metrin ruudukossa on laskettu painottamalla saavutettavuuspuutteita asukkaiden määrällä.
- Myös ennustevuosien 2030 ja 2050 tarkastelut on tehty kaupan nykyisten työntekijämäärien perusteella, koska sopivaa ennusteaineistoa kaupan palveluverkon tulevaisuusskenaarioista ei ole saatavilla. Toisaalta tavoitteena onkin ollut osoittaa, miten kaupan nykyistä palveluverkkoa tulisi kehittää väestön ja liikenneverkon muuttuessa.

Saavutettavuuspuutteet ilman henkilöautoa asukasmäärällä painotettuna (saavutettavuusluokka 0-8 x asukasmäärä)

Ruutukohtaiset arvot pehmennetty naapuriruutujen alueelliseksi keskiarvoksi

Ostossaavutettavuuden puutteet
Joukko- ja kevyt liikenne
2014–2016 maankäyttö 2017 verkolla



Ostosasiointin saavutettavuuspuutteet korostuvat alueilla, joilla on heikko ostosasiointisaavutettavuus ilman henkilöautoa mutta suhteellisen paljon asukkaita.

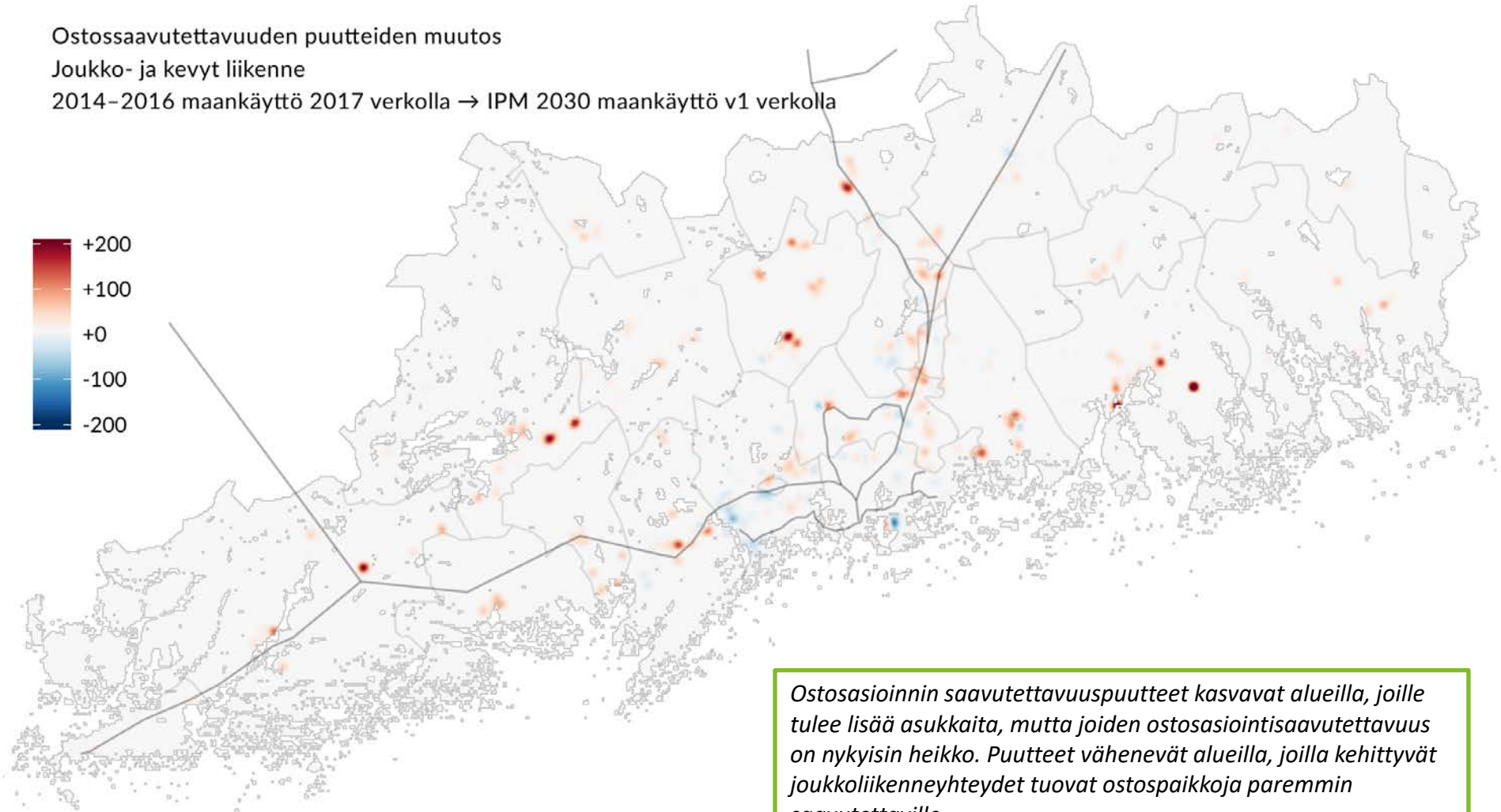
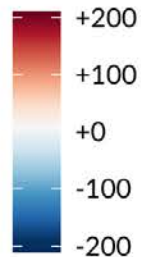
Saavutettavuuspuutteiden muutos 2017-2030 ilman henkilöautoa (ei kaupan palveluverkon muutoksia)

Ruutukohtaiset arvot pehmennetty naapuriruutujen alueelliseksi keskiarvoksi

Ostossaavutettavuuden puutteiden muutos

Joukko- ja kevyt liikenne

2014-2016 maankäyttö 2017 verkolla → IPM 2030 maankäyttö v1 verkolla



Ostosasiointin saavutettavuuspuutteet kasvavat alueilla, joille tulee lisää asukkaita, mutta joiden ostosasiointisaavutettavuus on nykyisin heikko. Puutteet vähenevät alueilla, joilla kehittyvät joukkoliikenneyhteydet tuovat ostospaikkoja paremmin saavutettaville.

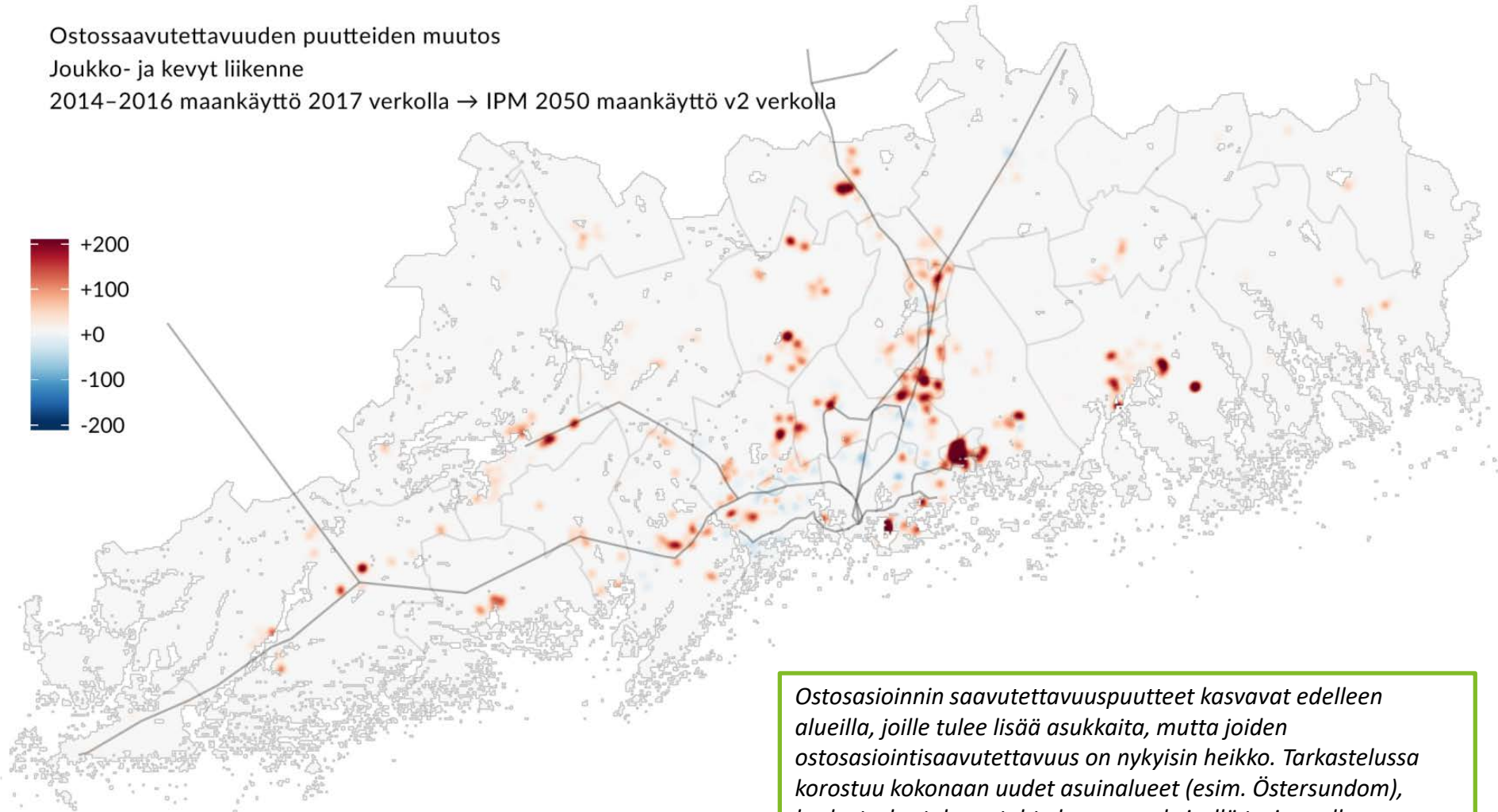
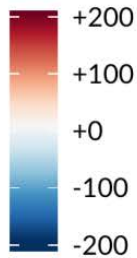
Saavutettavuuspuutteiden muutos 2017-2050 ilman henkilöautoa (ei kaupan palveluverkon muutoksia)

Ruutukohtaiset arvot pehmennetty naapuriruutujen alueelliseksi keskiarvoksi

Ostossaavutettavuuden puutteiden muutos

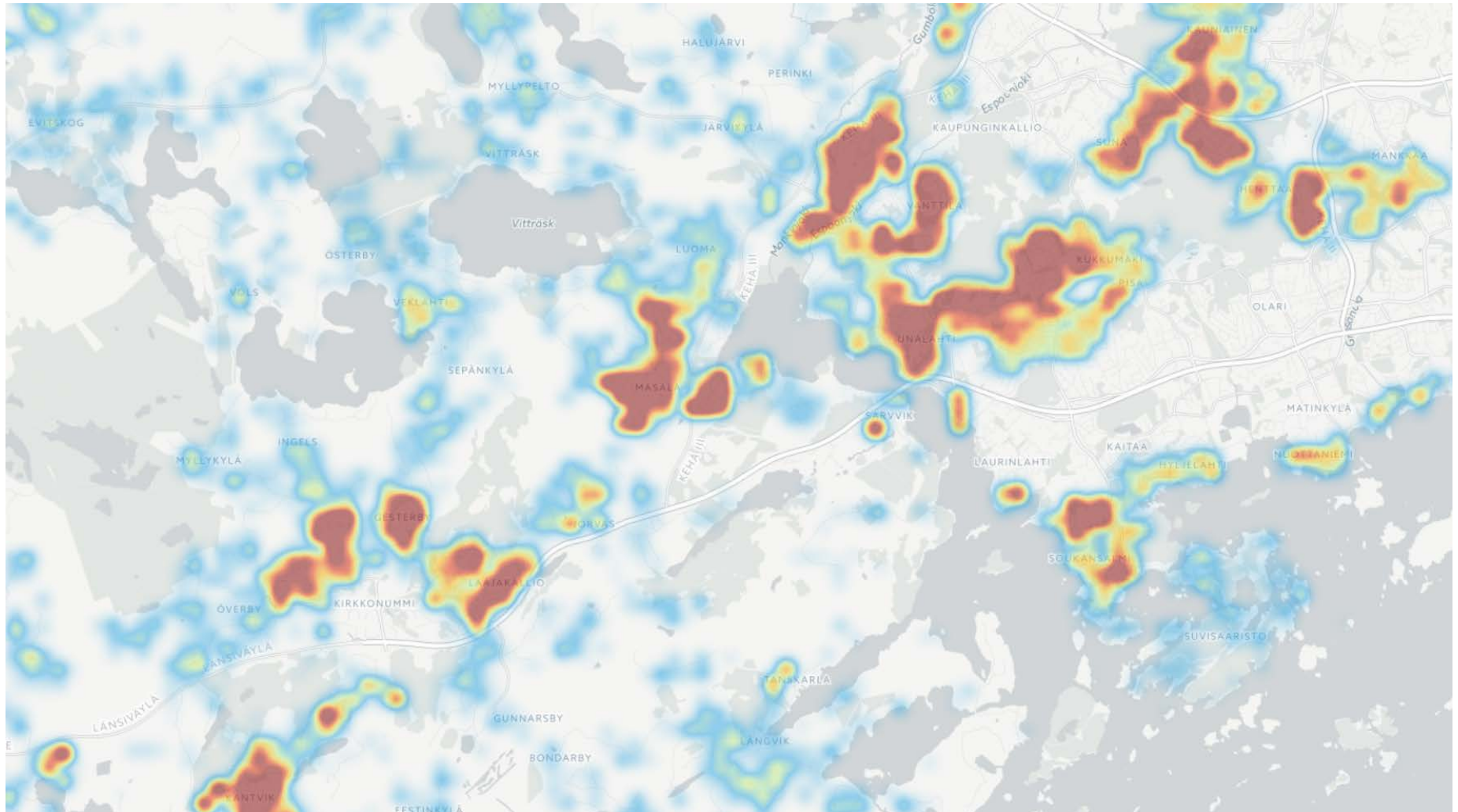
Joukko- ja kevyt liikenne

2014-2016 maankäyttö 2017 verkolla → IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



Ostosasioinnin saavutettavuuspuutteet kasvavat edelleen alueilla, joille tulee lisää asukkaita, mutta joiden ostosasiointisaavutettavuus on nykyisin heikko. Tarkastelussa korostuu kokonaan uudet asuinalueet (esim. Östersundom), koska tarkastelu on tehty kaupan nykyisellä tarjonnalla.

**Zoomattava nettikarttasovellus asukasmäärillä painotetuista saavutettavuus-
puutteista autottomien asukkaiden näkökulmasta löytyy osoitteesta
<http://files.strafica.fi/ukasa/zoom-kartat>
(klikkaa tiedostoa *.html, 2016_2017=nykytilanne, 2030 = ennusteskenaario 2030
zoomaus hiirellä pyörittämällä)**



Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi