



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



UUSIMAA-KAAVA
2050



VÄHITTÄISKAUPAN SAAVUTETTAVUUDEN JA ASIOINTILIKKUMISEN MUUTOKSET UUDELLAMAALLA 2017–2050

**Vähittäiskaupan saavutettavuuden ja asiointiliikkumisen
muutokset Uudellamaalla 2017–2050**

Uudenmaan liiton julkaisu E 210 - 2018

ISBN 978-952-448-504-3

ISSN 2341-8885

Julkaisija: Uudenmaan liitto

Tekijä: Strafica Oy

Kannen kuva: Tuula Palaste

Verkkojulkaisu

Helsinki 2018

Uudenmaan liitto

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland

+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

Tausta ja sisältö

- Maakuntakaavan kaupan palveluverkkoa varten on laadittu vuoden 2017 lopulla vähittäiskaupan saavutettavuuden analyysit asukkaiden ja kaupan näkökulmista. Selvityksessä on huomioitu erityisesti kestävät liikkumismuodot nykytilanteessa sekä vuosien 2030 ja 2050 maankäyttö- ja liikenneverkkoskenaariossa.
- Uusimaa-kaava 2050 kaupan palveluverkosta on valmistumassa esitys, jonka pohjalta on ollut tarpeen päivittää saavutettavuustarkastelut sekä arvioida kaupan palveluverkon muutosten vaikutukset saavutettavuuden, liikkumisen ja liikenteen näkökulmista. Vaikutusten arvio on tehty Uusimaa-kaavan tavoitevuodelle 2050. Vertailutilanteena on nykytilanne (2017).
- Tarkastelujen fokus on ollut saavutettavuudessa ja liikkumisedellytyksissä ilman henkilöautoa.

Työmenetelmät ja aineistot

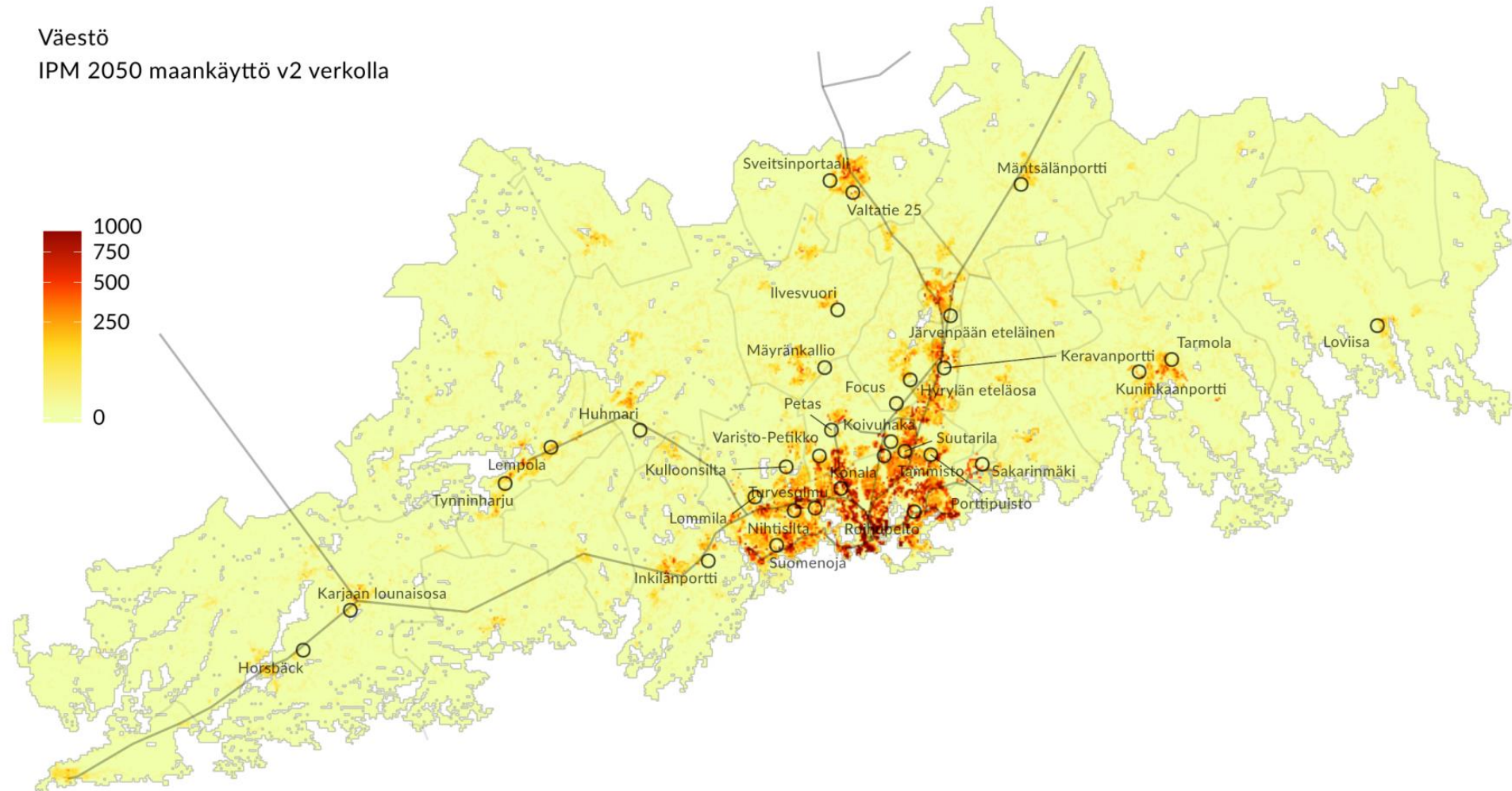
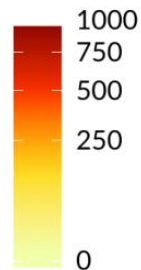
- Saavutettavuustarkastelut perustuvat samaan ns. SAVU-menetelmään, jolla on tuotettu syksyllä 2017 laaditut Uudenmaan saavutettavuusanalyysit. Liikkumisen tunnusluvut ja niiden muutokset on arvioitu liikkumisen tunnuslukumalleilla (RUUTI). Vähittäiskaupan vetovoimatekijänä mallissa toimii vähittäiskaupan työntekijämäärä.
- Uudenmaan liikenneverkkojen sekä asukas- ja työpaikkamäärien lähtöaineistoina toimii syksyllä 2017 muodostettu rakennemallivaihtoehto v2 vuodelle 2050.
- Kaupan palveluverkon vaikutustarkastelujen vertailuvaihtoehtoon muodostaa nykytilanne (2017), jossa kaupan palveluverkkoon ei ole tehty muutoksia ja myös maankäyttö ja liikenneverkko ovat nykyisellään.
- Arvioitavassa kehitysvaihtoehdossa (2050) kaupan palveluverkkoon on tehty kehitysvaihtoehtoon mukaiset täydennykset. Maankäyttö ja liikenneverkko ovat rakennemallin v2 2050 mukaiset.
- Vertailuasetelmasta johtuen muutokset ostospaikkasaavutettavuudessa tai liikkumisen tunnusluvuissa eivät johdu pelkästään kaupan muutoksista, vaan niihin vaikuttavat myös uusien asukkaiden sijoittuminen ja toisaalta liikenneverkkoon kaavaillut kehittämistoimet.
- Kaikki tulokset perustuvat matemaattisiin malleihin, jotka ovat yksinkertaistuksia todellisuudesta. Mallit sopivat parhaiten muutosten suunnan ja suuruusluokkien arviointiin, mutta yksittäisten arvojen osalta tulokset voivat poiketa todellisuudesta.

Kaupan palveluverkon muutokset 2017-2050

- Kaupan palveluverkon tarjontaa on kuvattu vähittäiskaupan työntekijämäärällä, joka on muuttujana käytetyssä arviointimallissa.
- Pohjana on kaupan nykyinen tarjonta (työpaikat). Tarjonnan lisäykset perustuvat annettuihin keskustojen ulkopuolisten keskittymien mitoituslukuihin sekä keskustojen ja paikallisen kaupan alueiden tarjontalisäysarvioihin.
- Kaikki kerrosaloina ilmoitetut kaupan kasvun mitoitusluvut on kerrottu toteutumakertoimella 0,7.
- Kerrosneliöt on muunnettu liikennemallin käyttämiksi vähittäiskaupan työntekijämääräksi Uudenmaan 2012 tietojen perusteella seuraavasti: tiva 141 k-m²/työpaikka, muu kauppa (myös keskustat ja paikalliset kaupan alueet) 101 k-m²/työpaikka, joka on päivittäistavarakaupan ja muun erikoiskaupan keskiarvo.
- Laaturajoittamattomien keskittymien lisäyksen on arvioitu olevan 60 % tivaa ja 40 % muuta kauppaa, jolloin laaturajoittamattoman kaupan työntekijäintensiivisyyden on arvioitu olevan 125 k-m²/ työpaikka.
- Keskustojen ja paikallisten kaupan alueiden arvioidut lisäykset on kohdistettu kunnittain kaupan nykyisten työpaikkojen suhteessa. Keskustojen ulkopuolisten kaupan keskittymien (donitsit) lisäykset on kohdistettu annettuihin koordinaattipisteisiin.

Skenaarion 2050 väestö ja keskustojen ulkopuoliset kaupan keskittymät

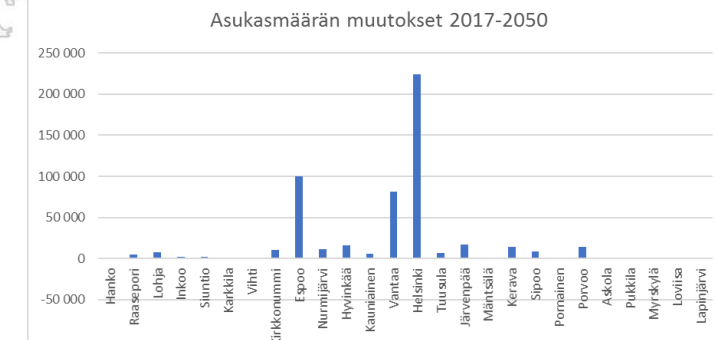
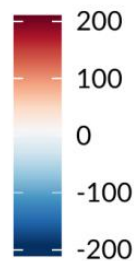
Väestö
IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



Asukasmäärän muutokset 2017-2050

Väestön muutos

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

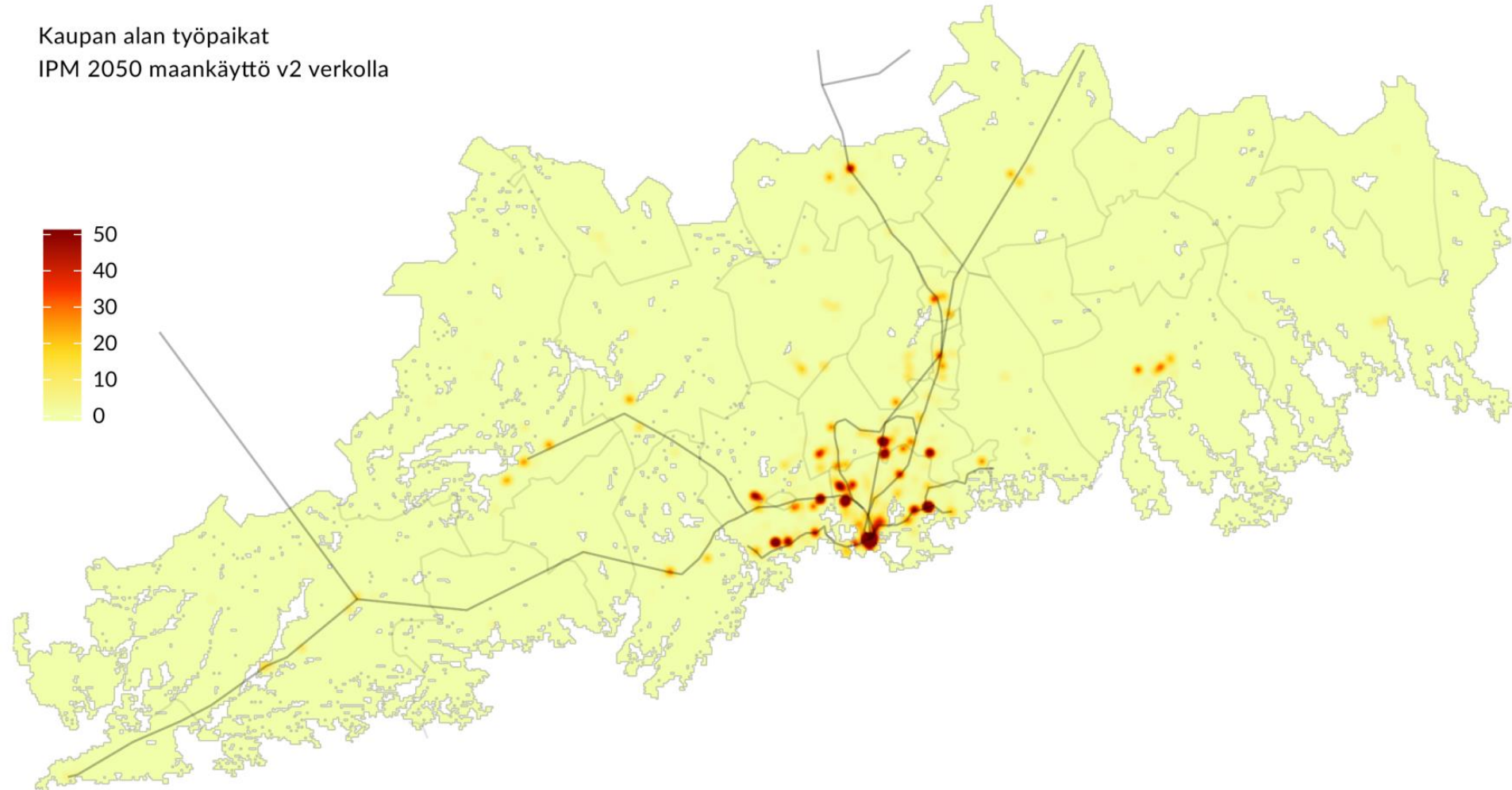
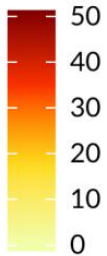


Kaupan tarjonta 2050 vähittäiskaupan työpaikkoina

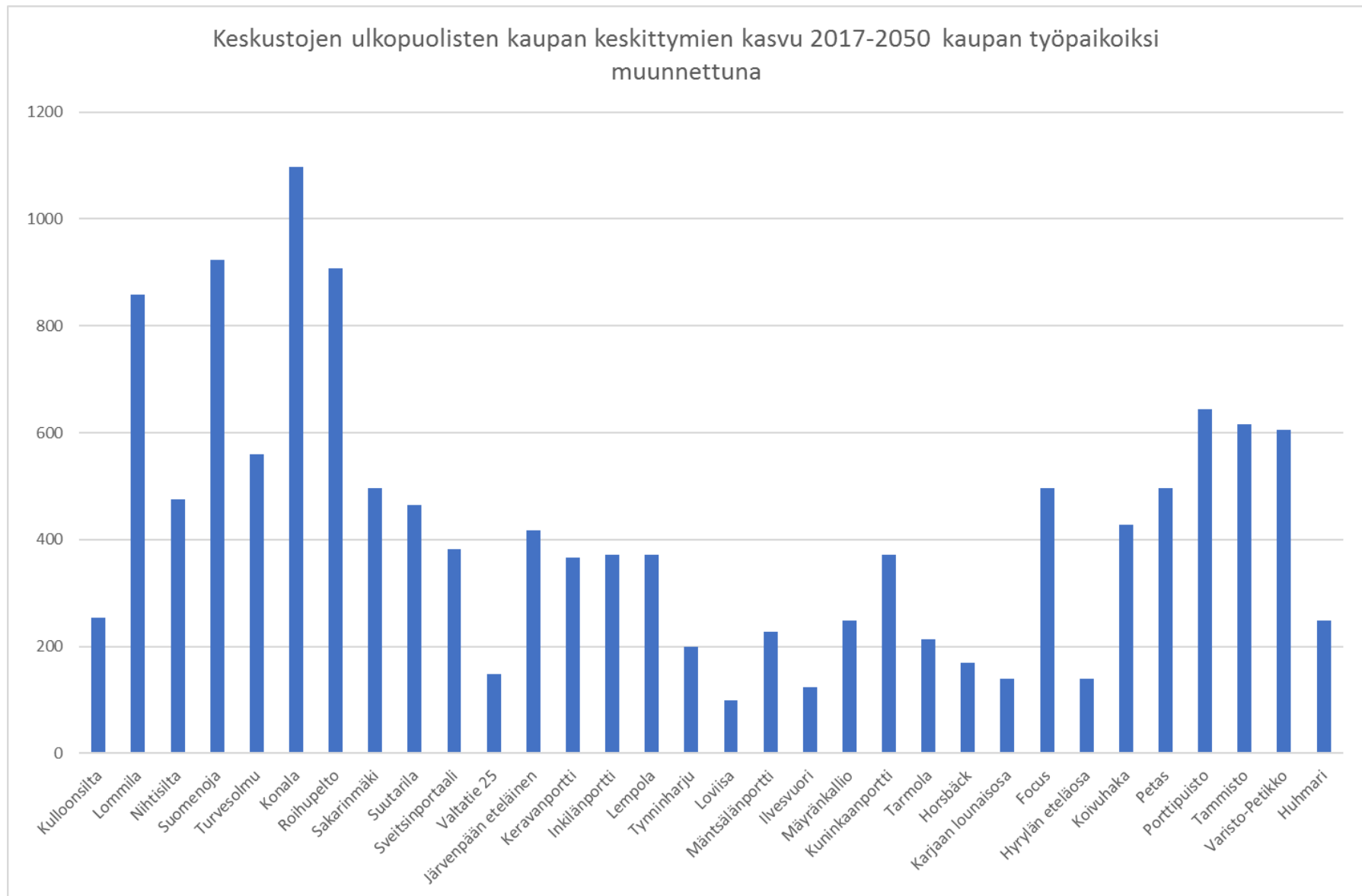
Ruutukohtaiset arvot pehmennetty naapuriruutujen alueelliseksi keskiarvoiksi

Kaupan alan työpaikat

IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



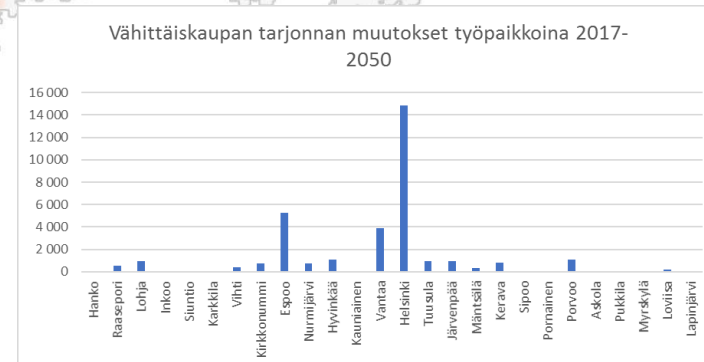
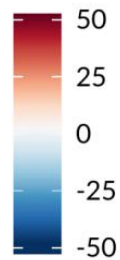
Keskustojen ulkopuolisten kaupan keskittymien kasvu 2017-2050



Kaupan tarjonnan muutokset 2017-2050 vähittäiskaupan työpaikkoina

Ruutukohtaiset arvot pehmennetty naapuriruutujen alueelliseksi keskiarvoiksi

Kaupan alan työpaikkojen muutos
IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



Liikenneverkkoskenaario v2 v. 2050

- Käynnissä olevat ja päätetyt liikennehankkeet
- 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 kaukoliikennerrata eli ns. Lentorata
- Palopuron uusi asema pääradalle Hyvinkään eteläpuolelle, Mannerheiminasema Etelä-Haagaan sekä Kehäradan asemat Petas, Lapinkylä ja Viinikkala
- Itämetron jatke Majvikiin + liityntäliikenne
- Pikaratikat:
 - 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.

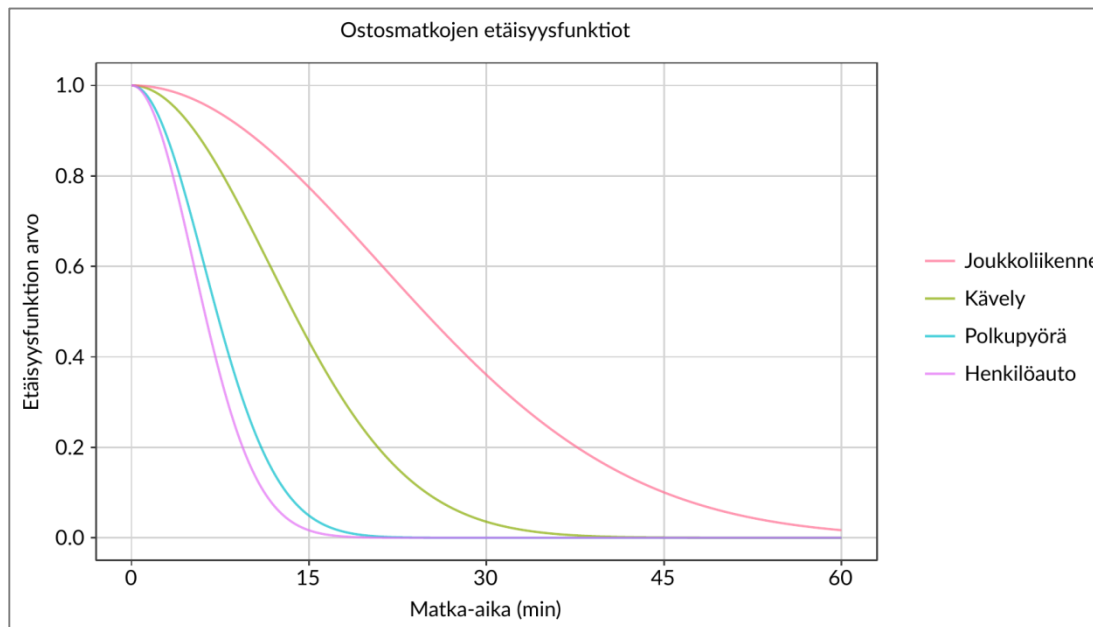
Tarkastelunäkökulmat

- **Asukkaiden saavutettavuus keskustojen ulkopuolisten kaupan keskittymien näkökulmasta** kertoo siitä, kuinka paljon potentiaalisia asiakkaita on saavutettavissa kyseisessä keskittymässä eri kulkutavoilla vuoden 2050 skenaariossa. Näkökulma kertoo, millä liikennemuodoilla liikkuvia keskittymä palvelee sekä indikoi myös asiakaspotentiaalia kaupan liiketoiminnan näkökulmasta.
- **Kaupan palveluiden saavuttavuus asukkaiden näkökulmasta** kertoo kuinka hyvin kaupan tarjonta on saavutettavissa kyseisessä asuinruudussa eri kulkutavoilla. Tämän laskemisessa on huomioitu kaupan nykyinen tarjonta ja suunnitellut lisäykset sekä liikenneverkon muutokset.
- **Ostosasioinnin liikkumisen tunnusluvut** kertovat siitä, miten skenaariokokonaisuus (kaupan muutokset, asukkaiden muutokset ja liikenneverkon muutokset) vaikuttaa asiointimatkojen kulkutapoihin ja henkilöauton käyttöön.

Aukkaiden saavutettavuus keskusten
ulkopuolisten kaupan keskittymien näkökulmasta

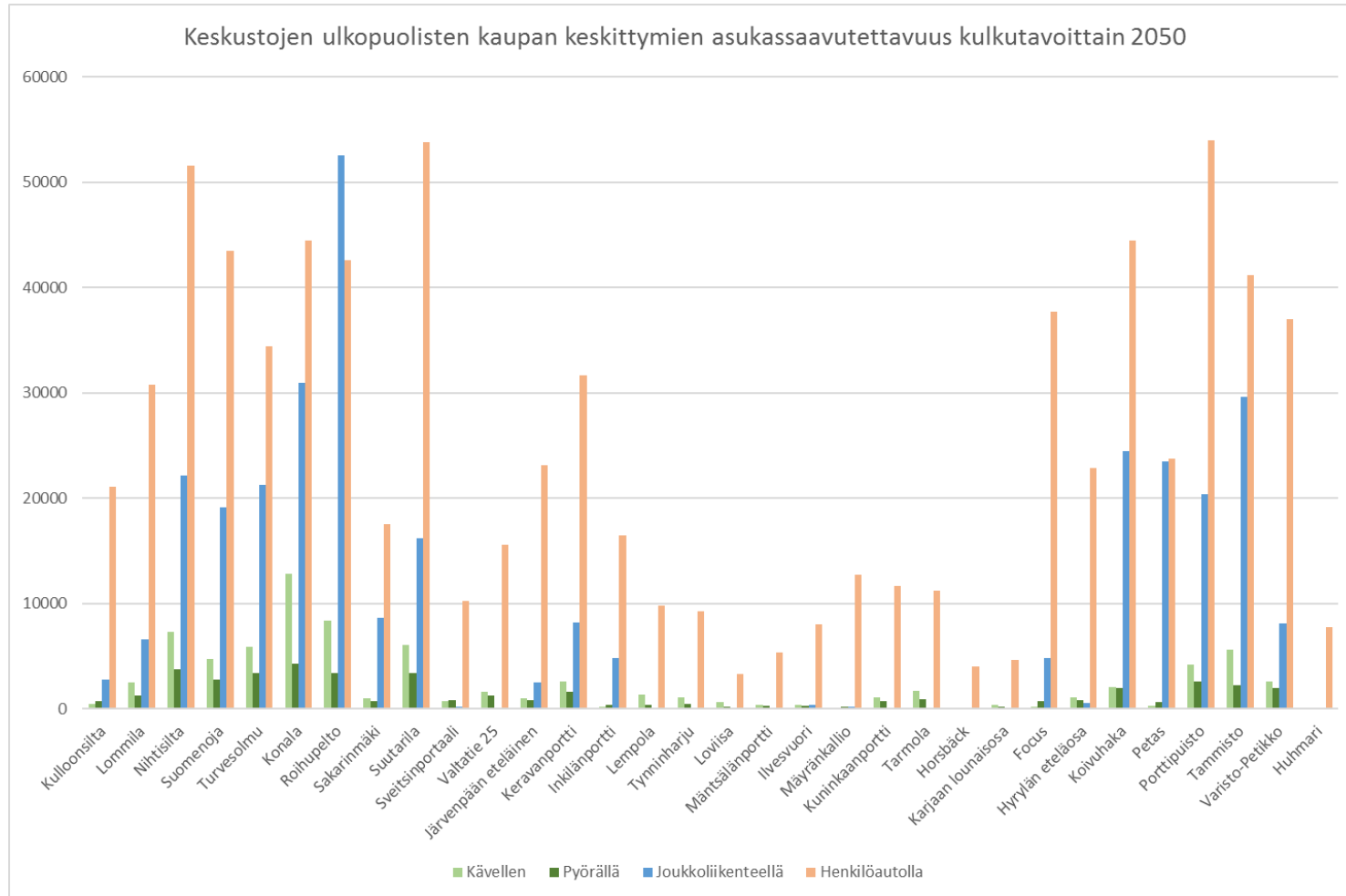
Asukkaiden saavutettavuus keskustojen ulkopuolisten kaupan keskittymien näkökulmasta

- Keskustojen ulkopuolisten kaupan keskittymien saavutettavuutta on arvioitu tarkastelemalla 250 metrin ruutujen asukassaavutettavuutta kulkutavoittain ostosmatkojen kulkutapakohtaisilla etäisyysfunktioilla (kuva) 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 saavutettavien asukkaiden tai potentiaalisten asiakkaiden määrä eri kulkutavoilla. Saavutettavuus ilman henkilöautoa on laskettu yhdistämällä kulkutapa-kohtaiset tiedot ruuduittain ostosmatkojen laskennallisten kulkutapaosuuksien perusteella.



Ostosmatkoilla on saavutettavuuden osalta ominainen matka-ajan etäisyysvaimennusfunktio, joka on erilainen eri kulkutapojen osalta. Esimerkiksi kävellen 13 minuutin päässä oleva kohde on houkuttelevuudeltaan noin puolet aivan vieressä sijaitsevaan kohteeseen nähden.

Asukkaiden saavutettavuus kulkutavoittain keskustojen ulkopuolisten kaupan keskittymien näkökulmasta v. 2050

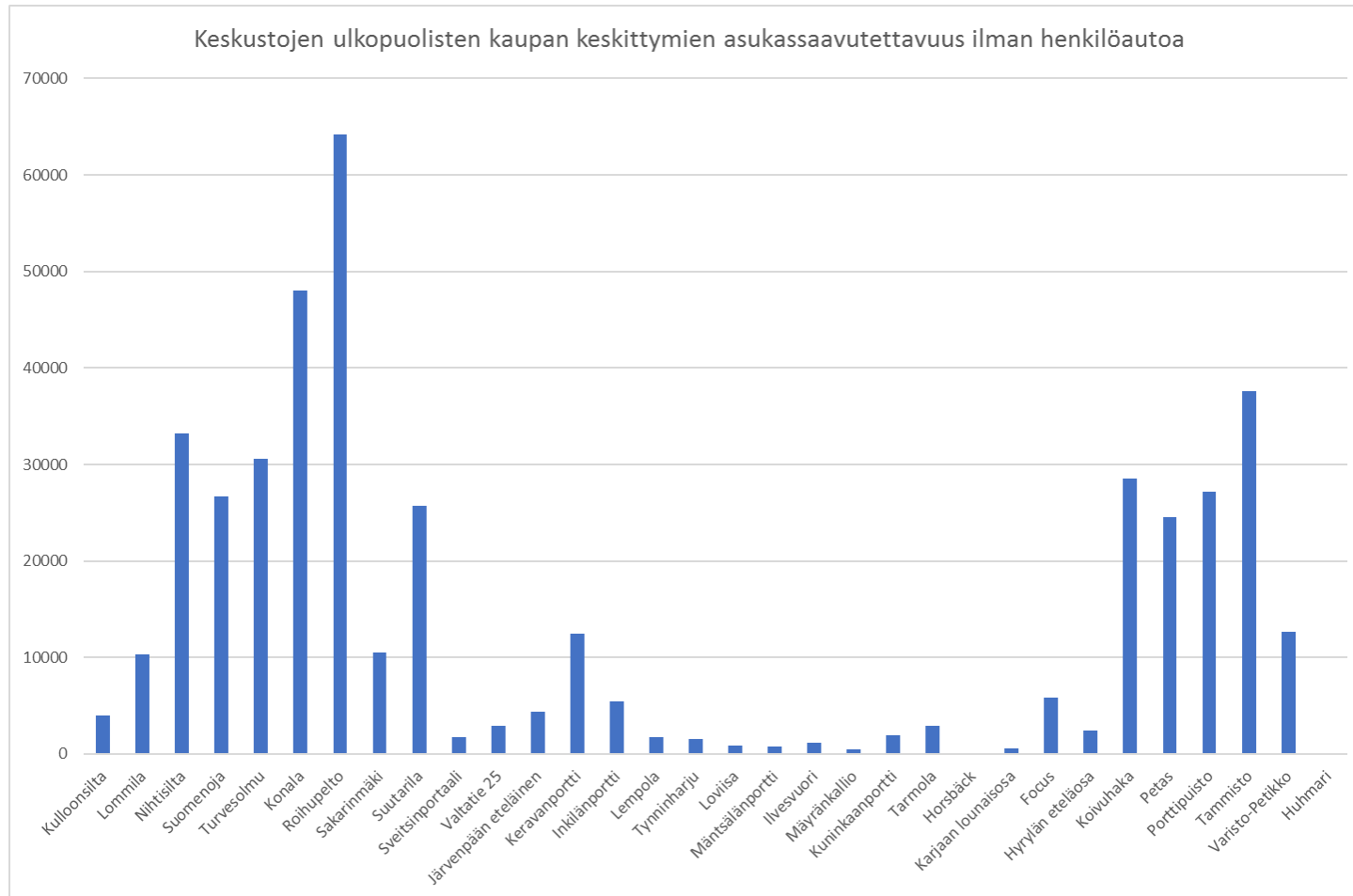


Kävelen tai pyörällä saavutettavia asukkaita on eniten Konalassa, Roihupellossa, Nihtisillassa (Keran uusi asuinalue) ja Suutarilassa.

Joukkoliikenteellä saavutettavia asukkaita on eniten Roihupellossa, Konalassa, Tammistossa (verkossa Tuusulanväylän pikaraitiotie lentoasemalle), Koivuhaassa ja Petaksessa.

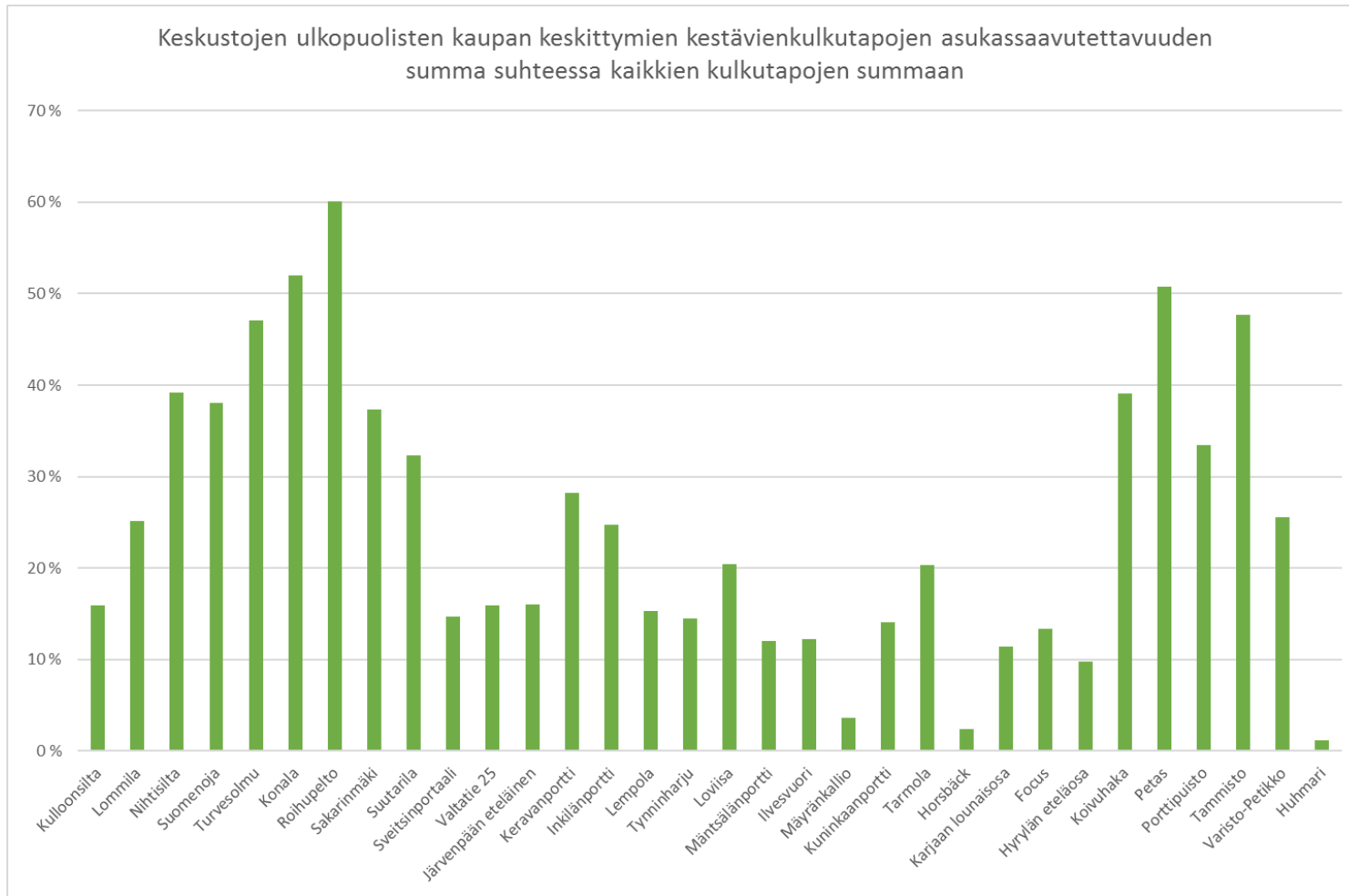
Henkilöautolla saavutettavia asukkaita on eniten Porttipuistossa, Suutarilassa ja Nihtisillassa.

Asukkaiden saavutettavuus ilman henkilöautoa keskustojen ulkopuolisten kaupan keskittymien näkökulmasta v. 2050



*Ilman henkilöautoa saavutettavia
asukkaita on eniten Roihupellossa,
Konalassa, Tammistossa ja Nihtisillassa.*

Asukkaiden saavutettavuus kestävät kulkutavat summattuna suhteessa kaikkiin kulkutapoihin



Asukkaiden saavutettavuus kestäväillä kulkutavoilla on suhteellisesti heikointa Vihdin Huhmarissa, Raaseporin Horsbäckissä ja Nurmijärven Mäyräkaliossa.

Kaupan palveluiden saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta

Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta

- Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta kertoo kuinka hyvin kaupan tarjonta on saavutettavissa kyseisessä asuinruudussa ilman henkilöautoa. Kaupan saavutettavuutta on tarkasteltu ostosmatkojen kulkutapakohtaisella 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 ostosasioinnin saavutettavuusvyöhykkeet kestävien liikkumismuotojen (kävely, pyöräily tai joukkoliikenne) osalta.
- 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.

Ostosasioinnin saavutettavuusvyöhykkeiden viitteelliset kuvaukset Uudellamaalla

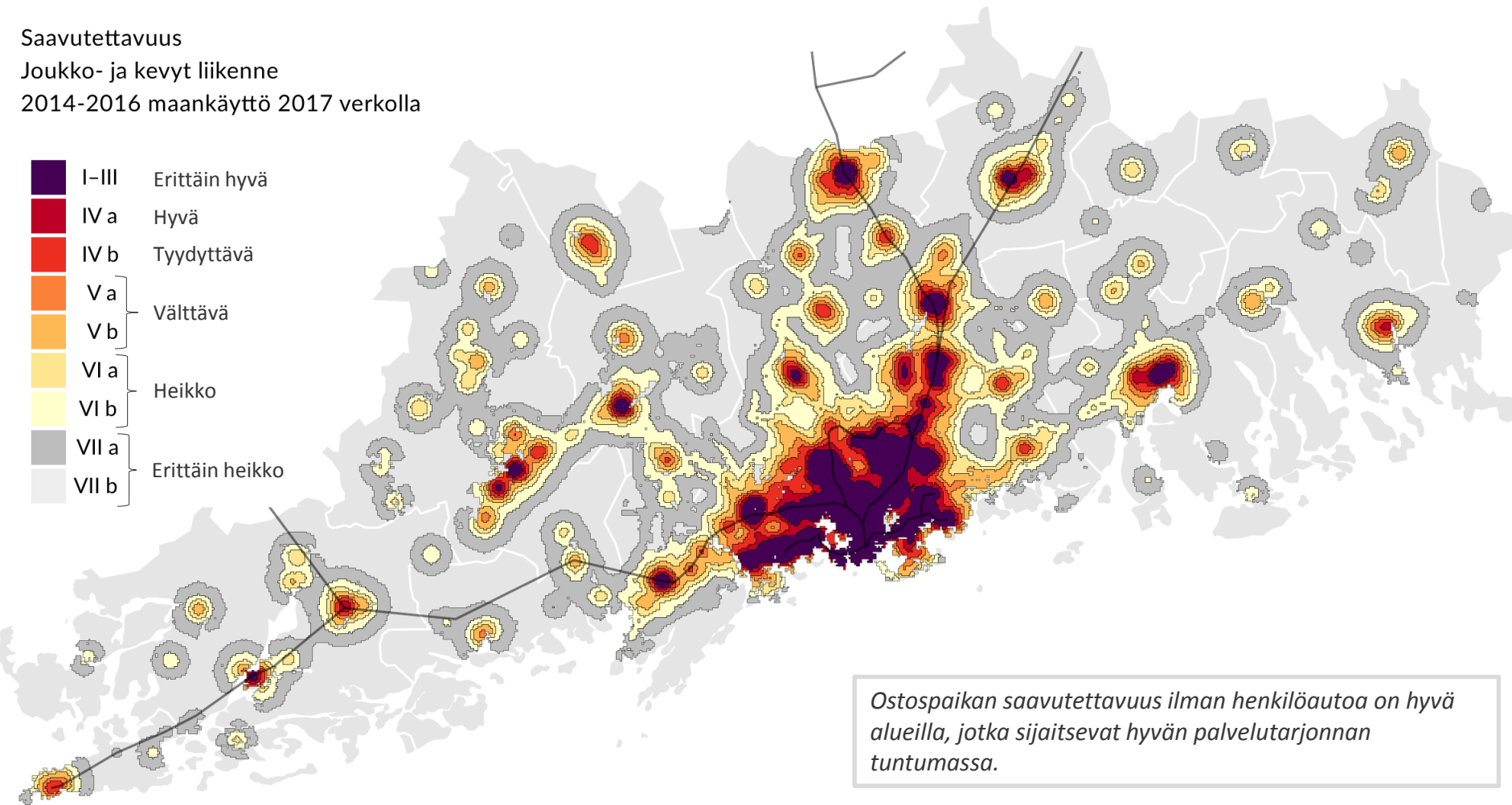
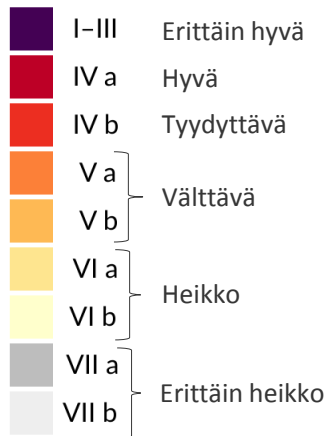
- **I-III Erittäin hyvä.** Kävelyetäisyydellä on saavutettavissa monipuoliset ja hyvät kaupan palvelut. Yli puolet ostosmatkoista tehdään kävellen tai pyörällä. 60 % Uudenmaan väestöstä asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.
- **IV a Hyvä.** Lyhyehkön pyörämatkan tai kilpailukykyisen joukkoliikenneyhteyden 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.

Ostosasioinnin saavutettavuusvyöhykkeet ilman henkilöautoa 2017

Saavutettavuus

Joukko- ja kevyt liikenne

2014-2016 maankäyttö 2017 verkolla



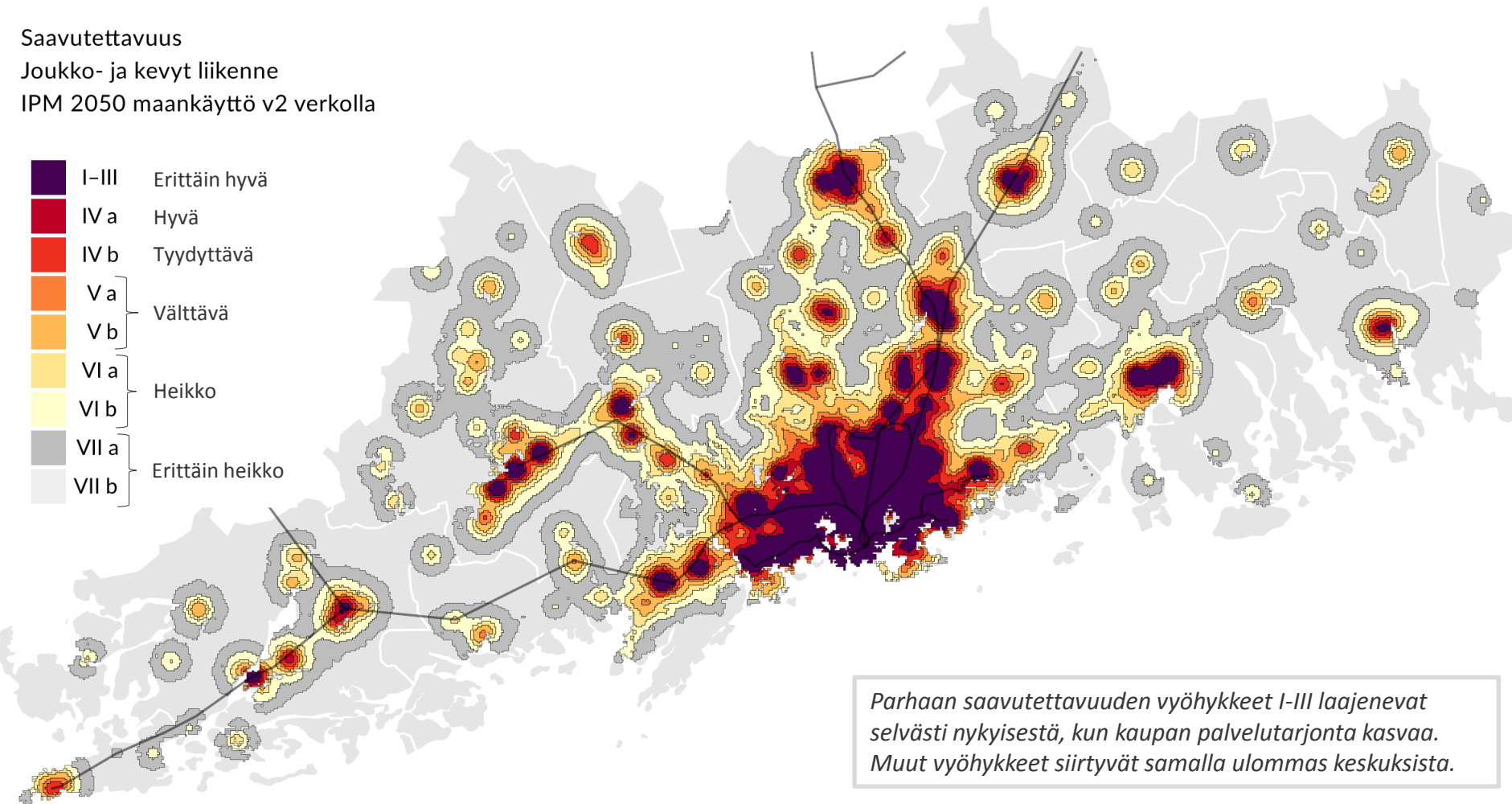
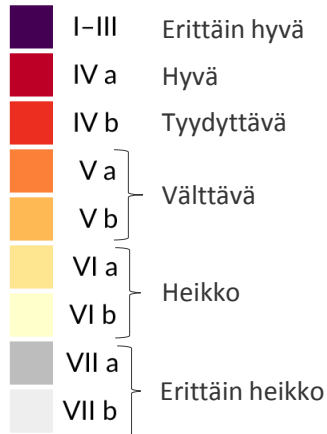
Ostospaikan saavutettavuus ilman henkilöautoa on hyvä alueilla, jotka sijaitsevat hyvän palvelutarjonnan tuntumassa.

Ostosasioinnin saavutettavuusvyöhykkeet ilman henkilöautoa 2050

Saavutettavuus

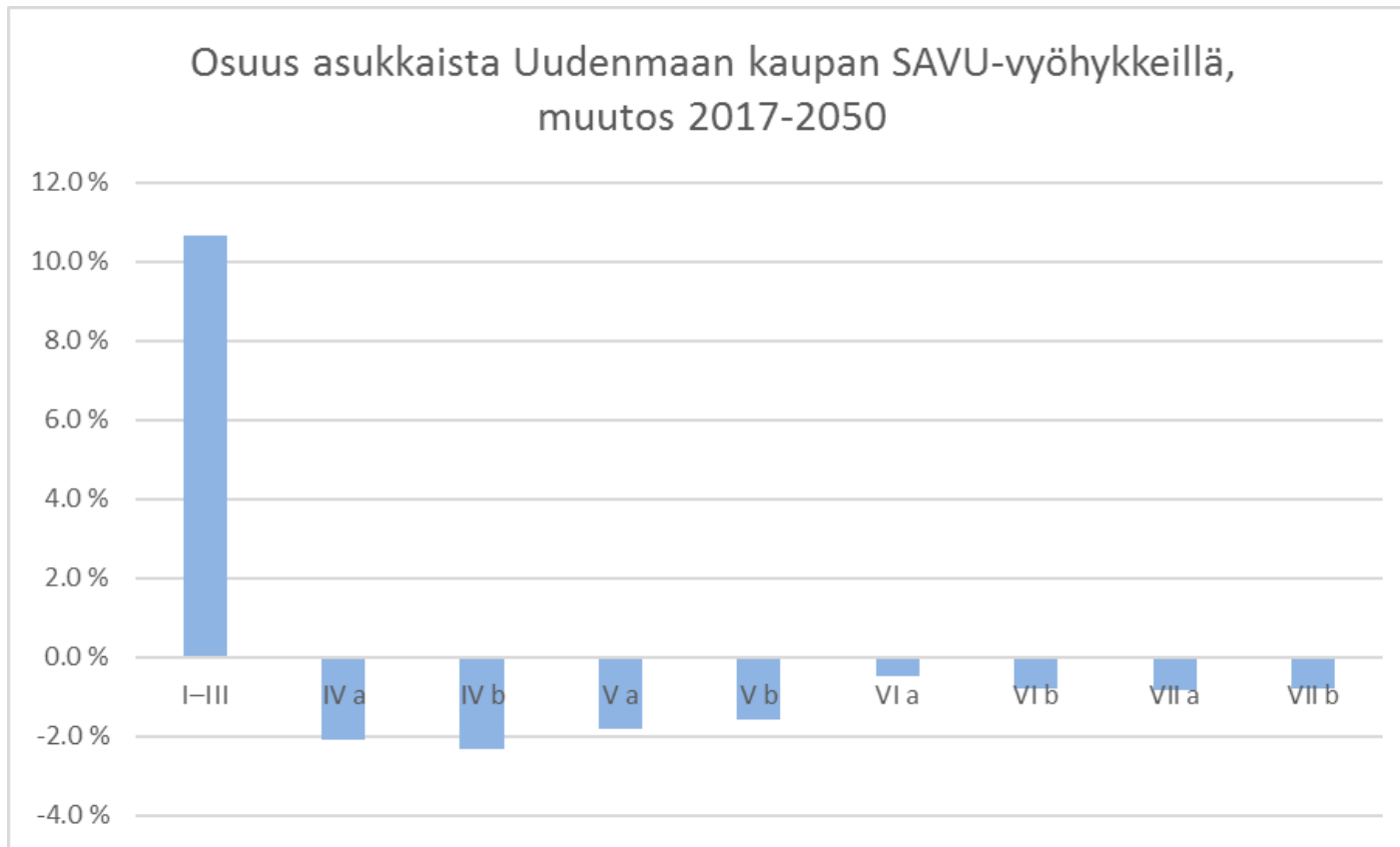
Joukko- ja kevyt liikenne

IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



Parhaan saavutettavuuden vyöhykkeet I-III laajenevat selvästi nykyisestä, kun kaupan palvelutarjonta kasvaa. Muut vyöhykkeet siirtyvät samalla ulommas keskuksista.

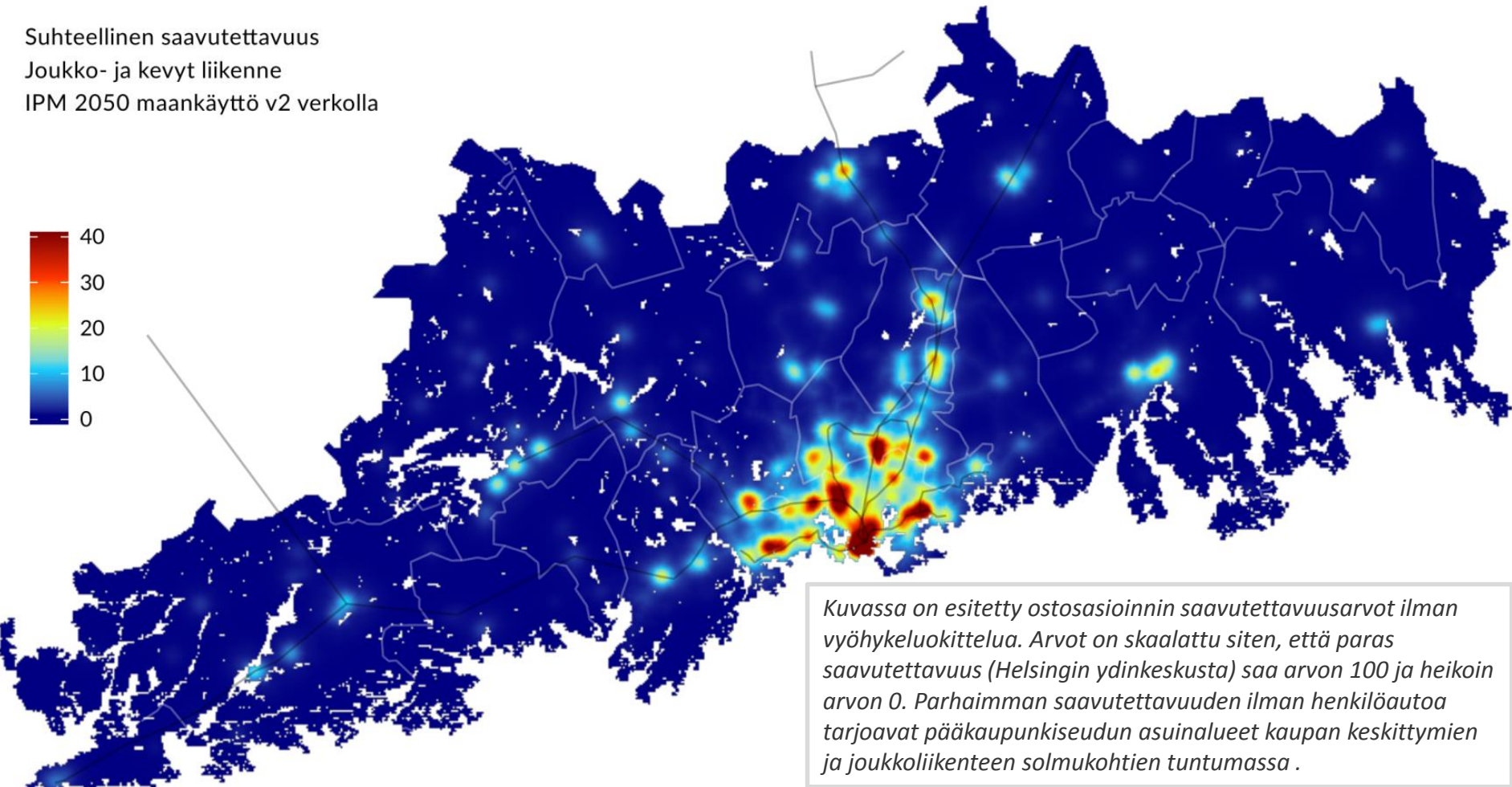
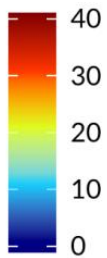
Asukkaiden jakauma ostosasioinnin eri saavutettavuusvyöhykkeille, muutos 2017-2050



Parhaalla saavutettavuusvyöhykkeellä I-III asuvien osuus kasvaa nykyisestä yli 10 prosenttiyksiköllä, kun kaupan palvelutarjonta kasvaa, joukkoliikenneyhteydet paranevat ja asukkaiden painotus muuttuu. Kaikilla muilla saavutettavuusvyöhykkeillä asuvien osuudet hieman laskevat.

Suhteellinen ostospaikkasaavutettavuus ilman henkilöautoa 2050 (skaalattu siten, että paras ruutu saa arvon 100)

Suhteellinen saavutettavuus
Joukko- ja kevyt liikenne
IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



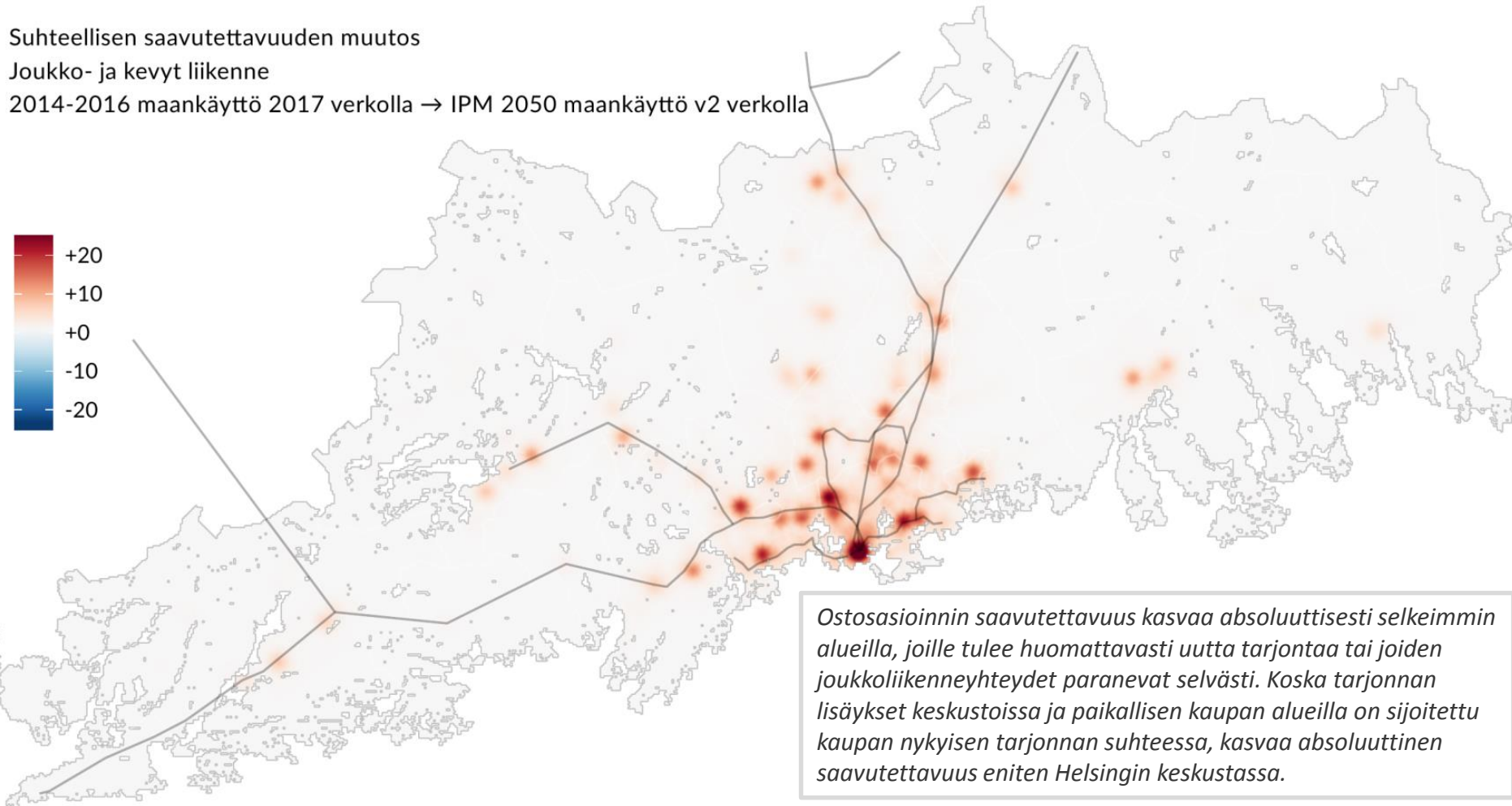
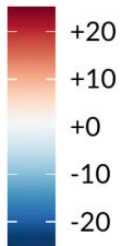
Kuvassa on esitetty ostosasioinnin saavutettavuusarvot ilman vyöhykeluokittelua. Arvot on skaalattu siten, että paras saavutettavuus (Helsingin ydinkeskusta) saa arvon 100 ja heikoin arvon 0. Parhaimman saavutettavuuden ilman henkilöautoa tarjoavat pääkaupunkiseudun asuinalueet kaupan keskittymien ja joukkoliikenteen solmukohtien tuntumassa.

Suhteellisen ostospaikkasaavutettavuuden muutos ilman henkilöautoa 2017-2050 ("pistettä")

Suhteellisen saavutettavuuden muutos

Joukko- ja kevyt liikenne

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



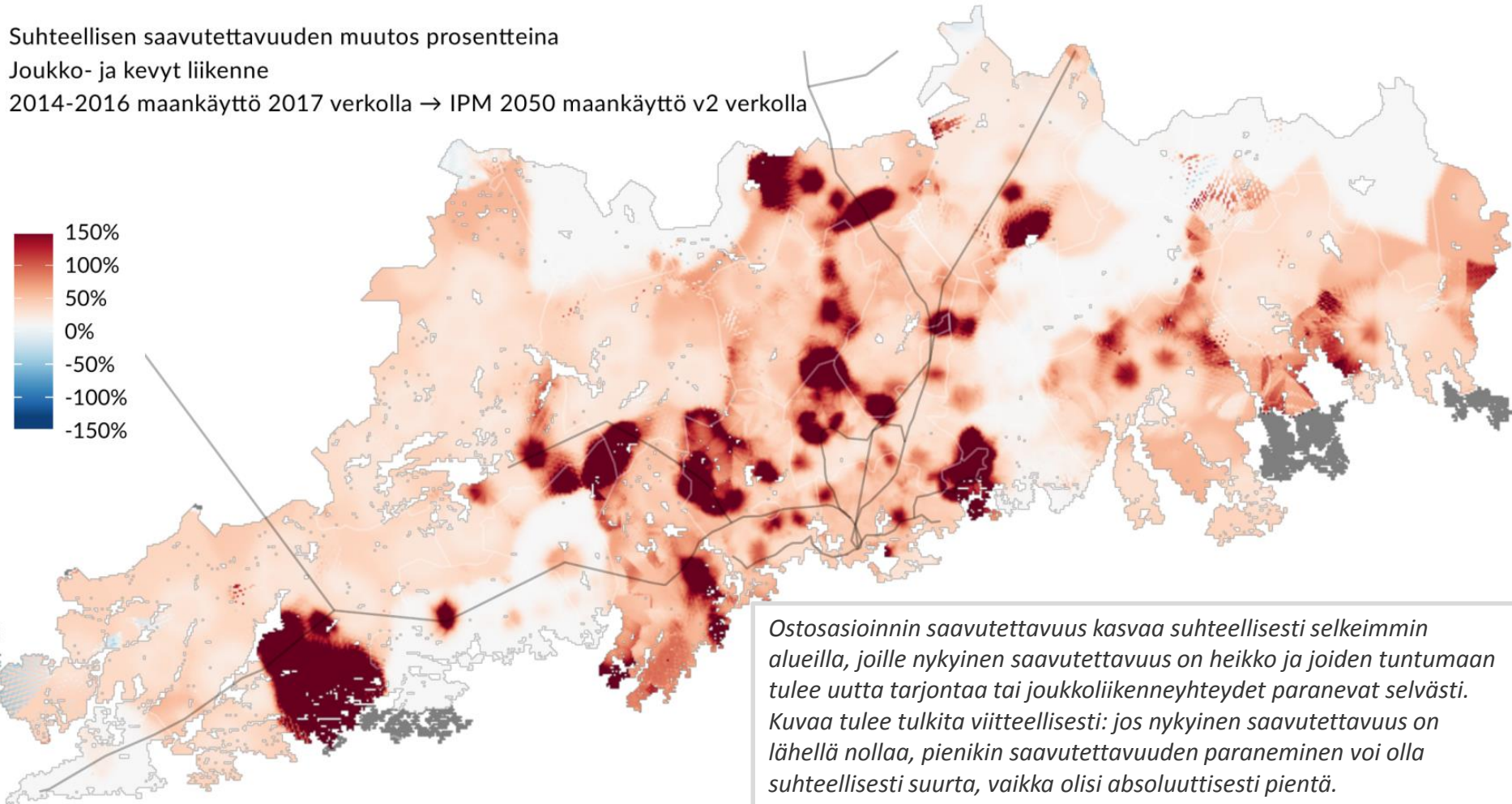
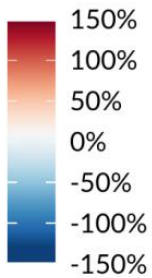
Ostosasioinnin saavutettavuus kasvaa absoluuttisesti selkeimmin alueilla, joille tulee huomattavasti uutta tarjontaa tai joiden joukkoliikenneyhteydet paranevat selvästi. Koska tarjonnan lisäykset keskustoissa ja paikallisen kaupan alueilla on sijoitettu kaupan nykyisen tarjonnan suhteessa, kasvaa absoluuttinen saavutettavuus eniten Helsingin keskustassa.

Suhteellisen ostospaikkasaavutettavuuden suhteellinen muutos ilman henkilöautoa 2017-2050 (prosenttia)

Suhteellisen saavutettavuuden muutos prosentteina

Joukko- ja kevyt liikenne

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



Ostosasioinnin saavutettavuus kasvaa suhteellisesti selkeimmin alueilla, joille nykyinen saavutettavuus on heikko ja joiden tuntumaan tulee uutta tarjontaa tai joukkoliikenneyhteydet paranevat selvästi. Kuvaa tulee tulkita viitteellisesti: jos nykyinen saavutettavuus on lähellä nollaa, pienikin saavutettavuuden paraneminen voi olla suhteellisesti suurta, vaikka olisi absoluuttisesti pientä.

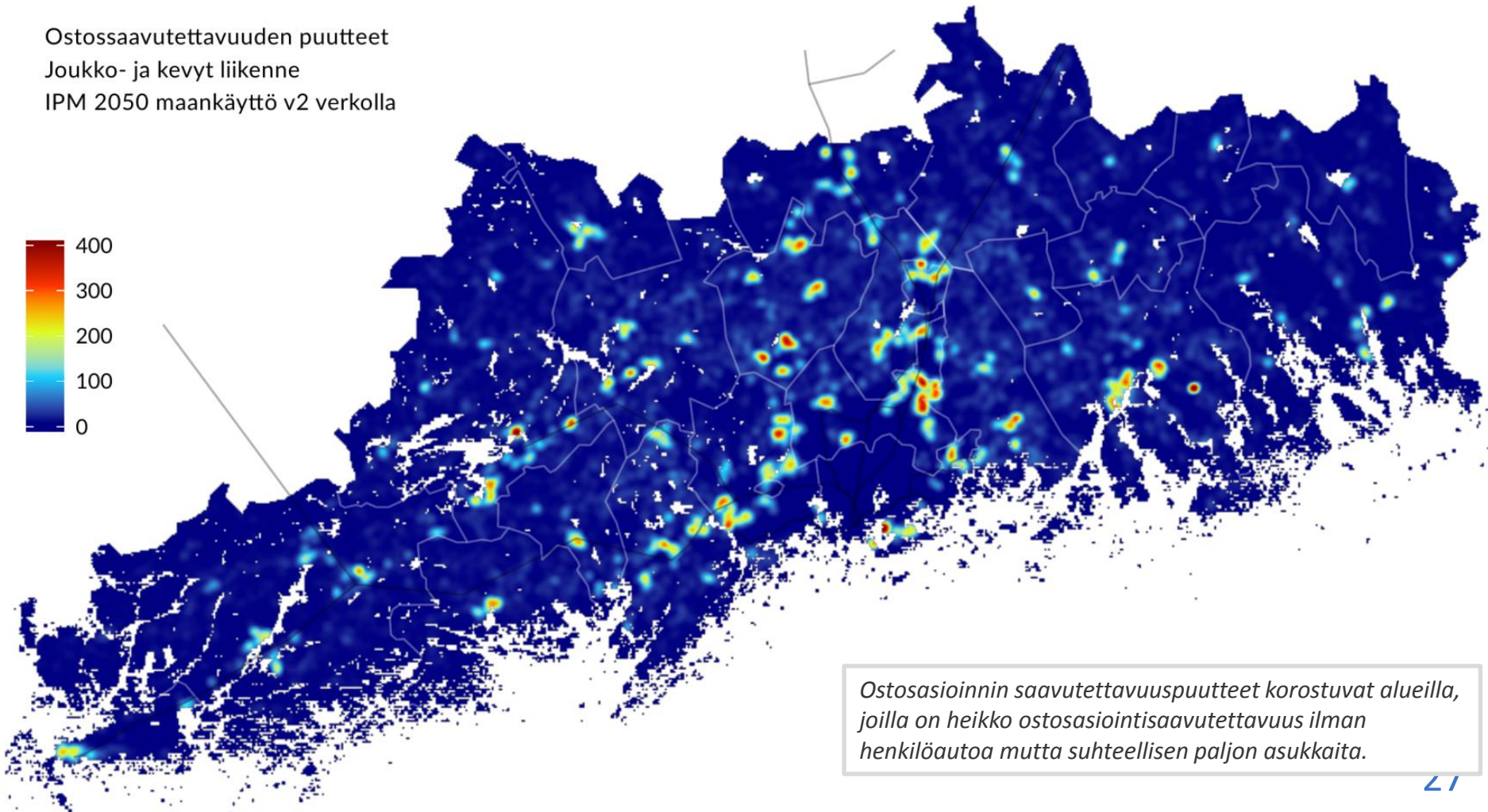
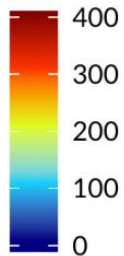
Saavutettavuuspuutteet asukkaiden näkökulmasta

- Puutteet asukkaiden ostosasiointisaavutettavuudessa ilman henkilöautoa antavat osviittaa siihen, miten kaupan palveluverkkoa tulisi myös pienten yksiköiden osalta täydentää, jotta se tukisi mahdollisimman tehokkaasti autottoman ostosasioinnin edellytyksiä.
- ***Koska tarkastelussa paikallisen kaupan alueiden lisäykset on kohdistettu mekaanisesti nykyisen tarjonnan suhteessa, se ei kuvaa tulevaa tilannetta kaikilta osin realistisesti, mutta antaa kuitenkin viitteitä siihen, missä tarjontaa tulisi kehittää.***
- 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.

Asukasmäärällä painotetut saavutettavuuspuutteet ilman henkilöautoa asukasmäärällä painotettuna (saavutettavuusluokka 0-8 x asukasmäärä)

Ruutukohtaiset arvot pehmennetty naapuriruutujen alueelliseksi keskiarvoksi

Ostossaavutettavuuden puutteet
Joukko- ja kevyt liikenne
IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



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

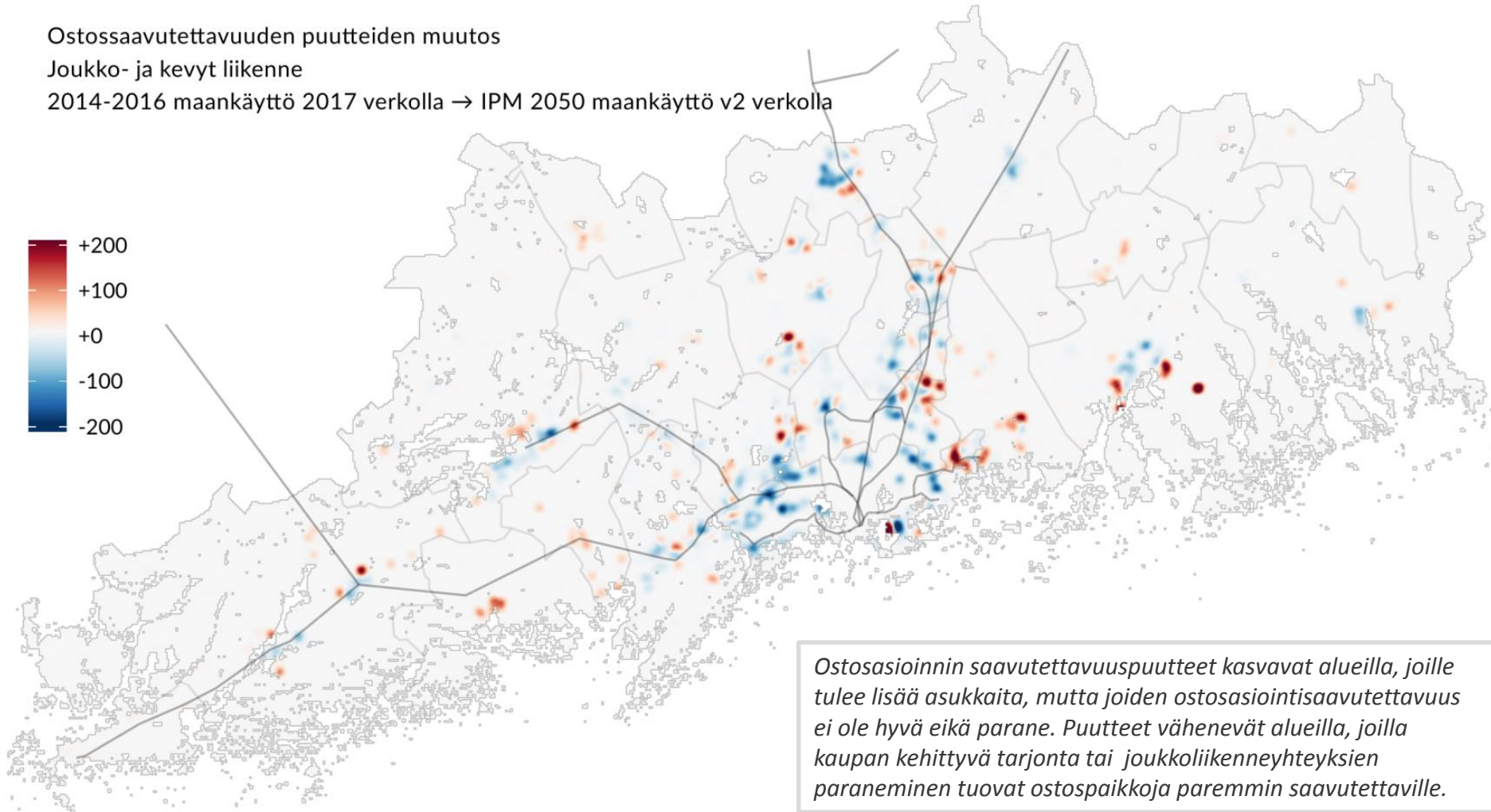
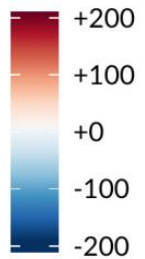
Asukasmäärällä painotettujen saavutettavuuspuutteiden muutos 2017-2050 ilman henkilöautoa

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 alueilla, joille tulee lisää asukkaita, mutta joiden ostosasiointisaavutettavuus ei ole hyvä eikä parane. Puutteet vähenevät alueilla, joilla kaupan kehittyvä tarjonta tai joukkoliikenneyhteyksien paraneminen tuovat ostospaikkoja paremmin saavutettaville.

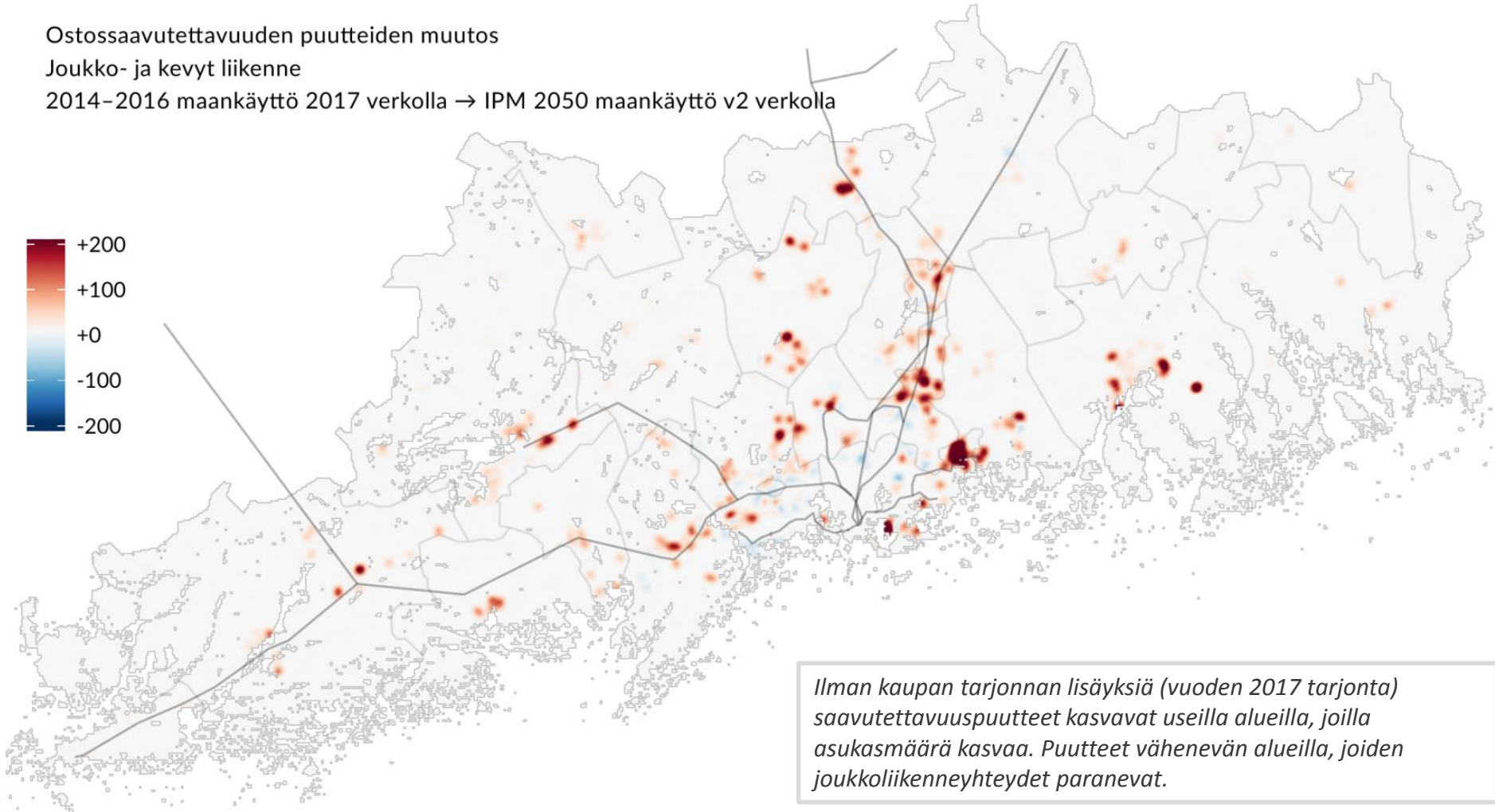
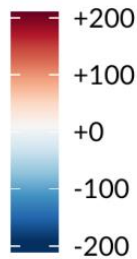
Asukasmäärällä painotettujen saavutettavuuspuutteiden muutos 2017-2050 ilman henkilöautoa ilman kaupan palveluverkon muutoksia

Ruutukohtaiset arvot pehmennetty naapuriruutujen alueelliseksi keskiarvoksi

Ostossaavutettavuuden puutteiden muutos

Joukko- ja kevyt liikenne

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



Ilman kaupan tarjonnan lisäyksiä (vuoden 2017 tarjonta) saavutettavuuspuutteet kasvavat useilla alueilla, joilla asukasmäärä kasvaa. Puutteet vähenevän alueilla, joiden joukkoliikenneyhteydet paranevat.

Kaupan asiointiliikkumisen tunnusluvut

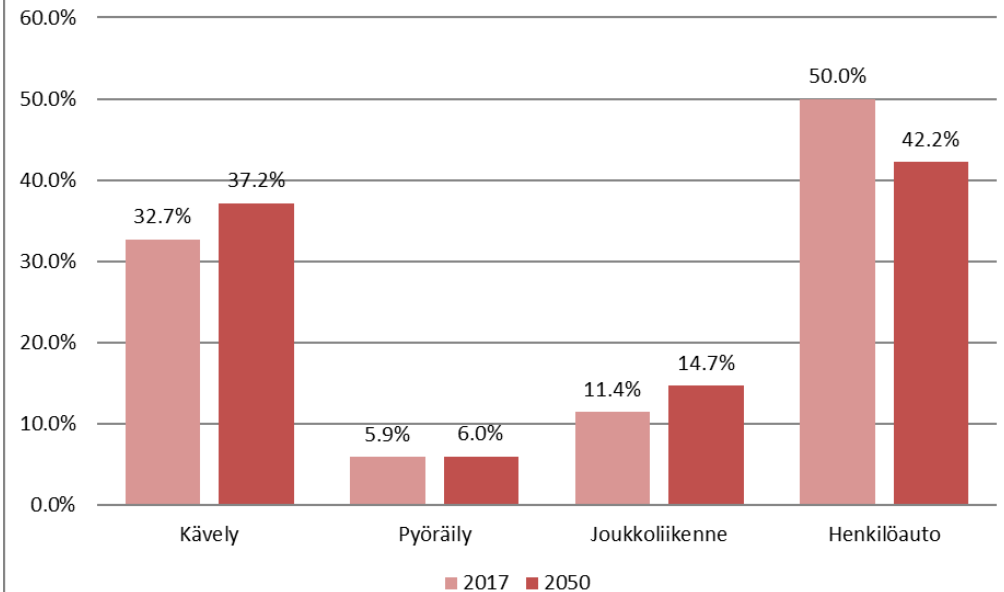
Ostosmatkojen kulkutavat ja keskipituudet

Ostosmatkojen liikenteellisiin tunnuslukuihin ja niiden muutoksiin vaikuttavat kaupan tarjonnan muutosten ohella myös asukasmäärien painopisteiden muutokset ja liikenneverkon, erityisesti joukkoliikenneyhteyksien muutokset.

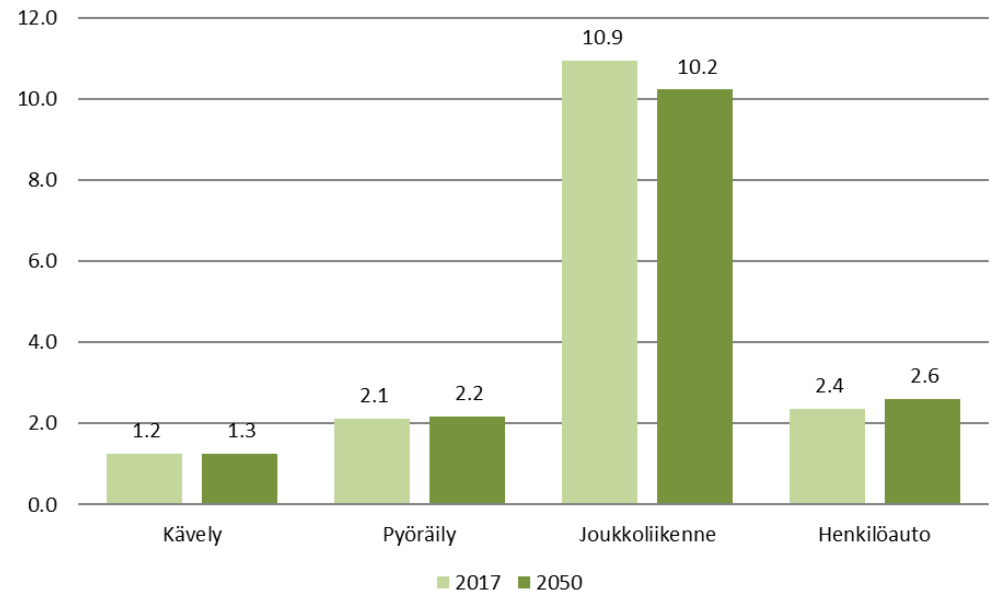
Kulkutapajakaumassa tapahtuu selvä muutos henkilöautosta kävelyyn ja joukkoliikenteeseen. Henkilöautomatkojen kulkutapaosuus laskee lähes 8 %-yksikköä (16 %). Suhteellisesti eniten kasvaa joukkoliikennematkojen osuus (3,3 %-yksikköä, 29 %).

Joukkoliikennematkojen keskipituus lyhenee ja henkilöautomatkojen puolestaan hieman kasvaa. Vuonna 2050 ostosmatkoja tehdään siis nykyistä harvemmin henkilöautolla, mutta henkilöautolla tehtävät matkat ovat hieman nykyistä pidempiä. Kaikkien ostosmatkojen keskipituus kasvaa nykyisestä 3,0 kilometristä 3,2 kilometriin.

Ostosmatkojen kulkutapajakauma, koko Uusimaa



Ostosmatkojen keskipituudet (km), koko Uusimaa

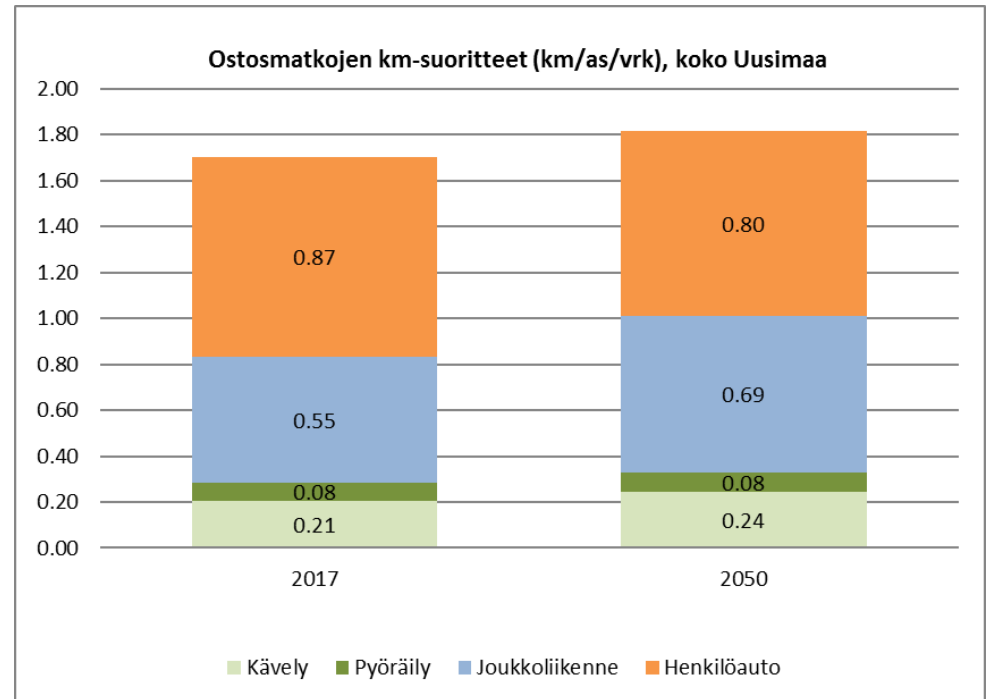


Ostosmatkojen kilometrisuoritteet

Ostosmatkojen synnyttämiin kilometrisuoritteisiin vaikuttavat kulkutapajakauma, matkojen keskipituudet sekä ostosmatkojen tekemisen tiheys (n. 0,5 matkaa/vrk).

Koska ostosmatkojen keskipituus hieman kasvaa, kasvaa myös ostosmatkojen kilometrisuorite kaikki kulkutavat yhteen laskien. Suurimmat muutokset tapahtuvat joukkoliikennematkojen km-suoritteissa, jotka kasvavat 0,14 km/vrk (25 %) ja henkilöauton kilometrisuoritteissa, jotka laskevat 0,07 km/vrk (8 %).

Koska henkilöauton ajosuorite ostosmatkoilla vähenee noin 8 %, vähenevät myös henkilöautojen ostosmatkoilla aiheuttamat päästöt lähes samassa suhteessa.



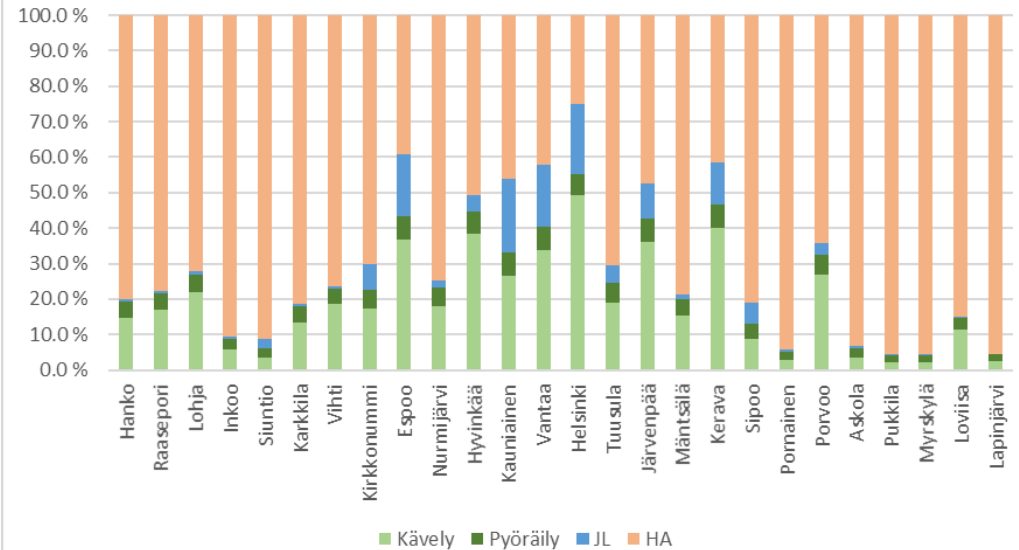
Ostosmatkojen kulkutapajakaumat asuinkunnittain

Myös kuntakohtaisiin tunnuslukuihin ja niiden muutoksiin vaikuttavat kaupan tarjonnan muutosten ohella myös asukasmäärien painopisteiden muutokset ja liikenneverkon, erityisesti joukkoliikenneyhteyksien muutokset.

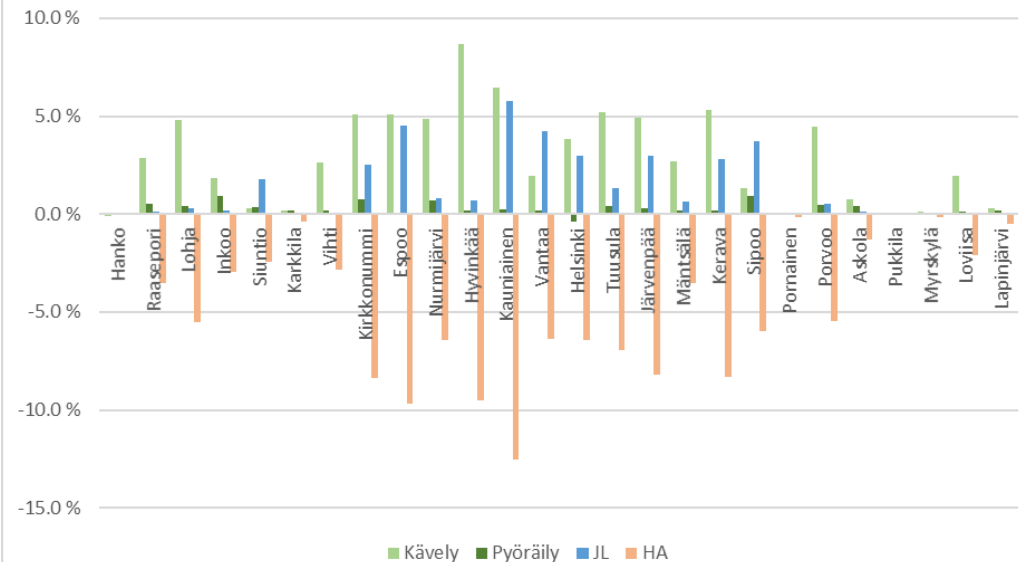
Kestävien kulkutapojen osuus ostosmatkoista v. 2050 on suurin pääkaupunkiseudun kunnissa sekä Helsingin seudun radanvarsikunnissa Mäntsälää lukuun ottamatta.

Nykytilanteeseen nähden kestävien kulkutapojen osuus kasvaa eniten Kauniaisissa, Espoossa, Hyvinkäällä, Kirkkonummella, Keravalla ja Järvenpäässä. Kävelymatkojen osuus kasvaa eniten Hyvinkäällä ja Kauniaisissa.

Ostosmatkojen mallinnetut kulkutapaosuudet 2050



Ostosmatkojen mallinnettujen kulkutapaosuuksien muutos
2017-2050 (%-yksikköinä)



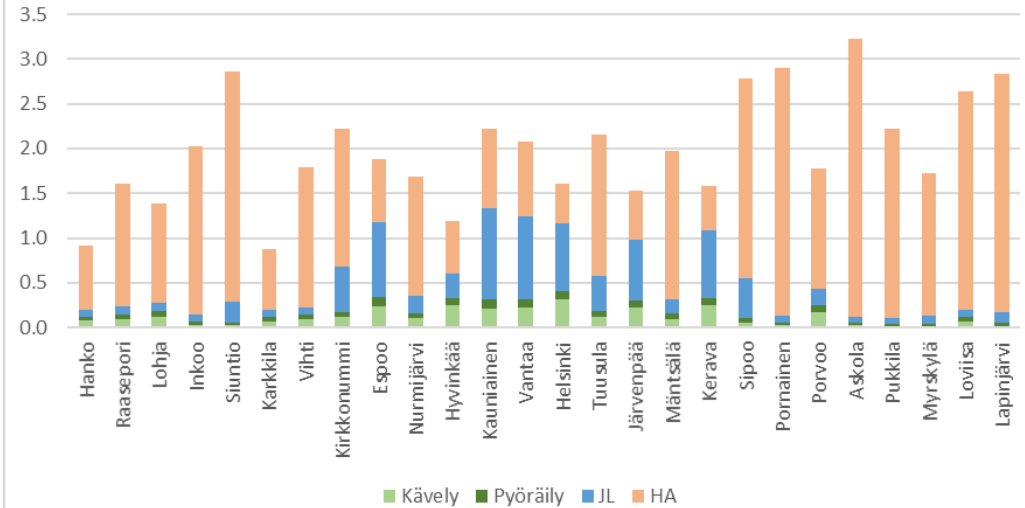
Ostosmatkojen kilometrisuoritteet asuinkunnittain

Vähiten ostosmatkojen henkilöautokilometrejä syntyy pääkaupunkiseudun kunnissa sekä Helsingin seudun radanvarsikunnissa Mäntsälää lukuun ottamatta. Hangossa ja Karkkilassa ostosmatkojen keskipituudet ja kilometrisuoritteet kaikki kulkutavat huomioiden jäävät kaikkein lyhyimmiksi, koska muun Uudenmaan keskittymien houkuttelevuus jää pitkistä etäisyyksistä johtuen melko pieneksi.

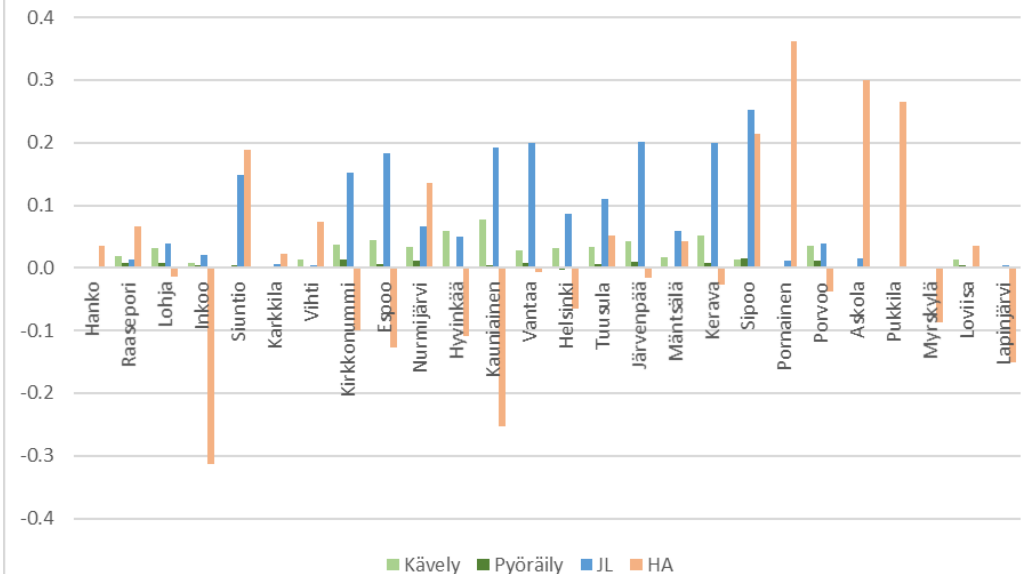
Ostosmatkoilla syntyvien henkilöautokilometriä määrä asukasta kohti pienenee eniten Inkoossa ja Kauniaisissa. Inkoossa tämä johtuu lähinnä uusien asukkaiden painottumisesta nykyisiä asukkaita enemmän nykyisen kaupan tuntumaan, Kauniaisissa puolestaan kaupan tarjonnan lisäyksistä ja joukkoliikennetyhteyksien paranemisesta.

Ostosmatkojen henkilöautokilometrit asukasta kohti kasvavat eniten Pornaisissa, Askolassa ja Pukkilassa. Näissä kunnissa kaupan tarjonta ei kasva, jolloin muun Uudenmaan tarjonnan kasvu houkuttelee ostosmatkoja aikaisempaa kauemmaksi.

Ostosmatkojen mallinnetut km-suoritteet (km/as/arki-vrk)
2050

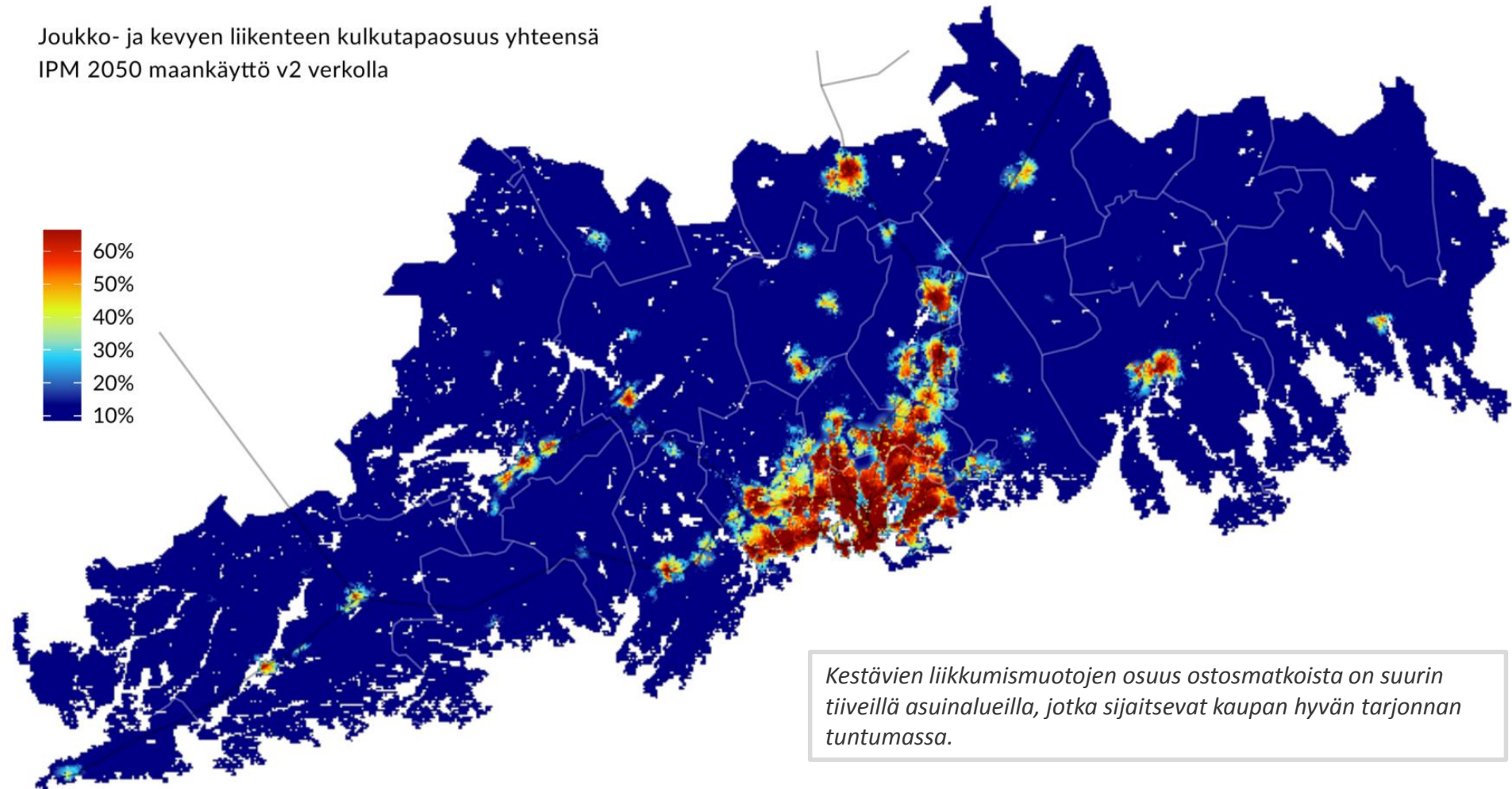
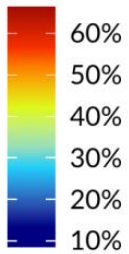


Ostosmatkojen mallinnettujen km-suoritteiden muutos
2017-2050



Kestävien kulkutapojen osuus ostosmatkoista 2050 asuinruuduittain

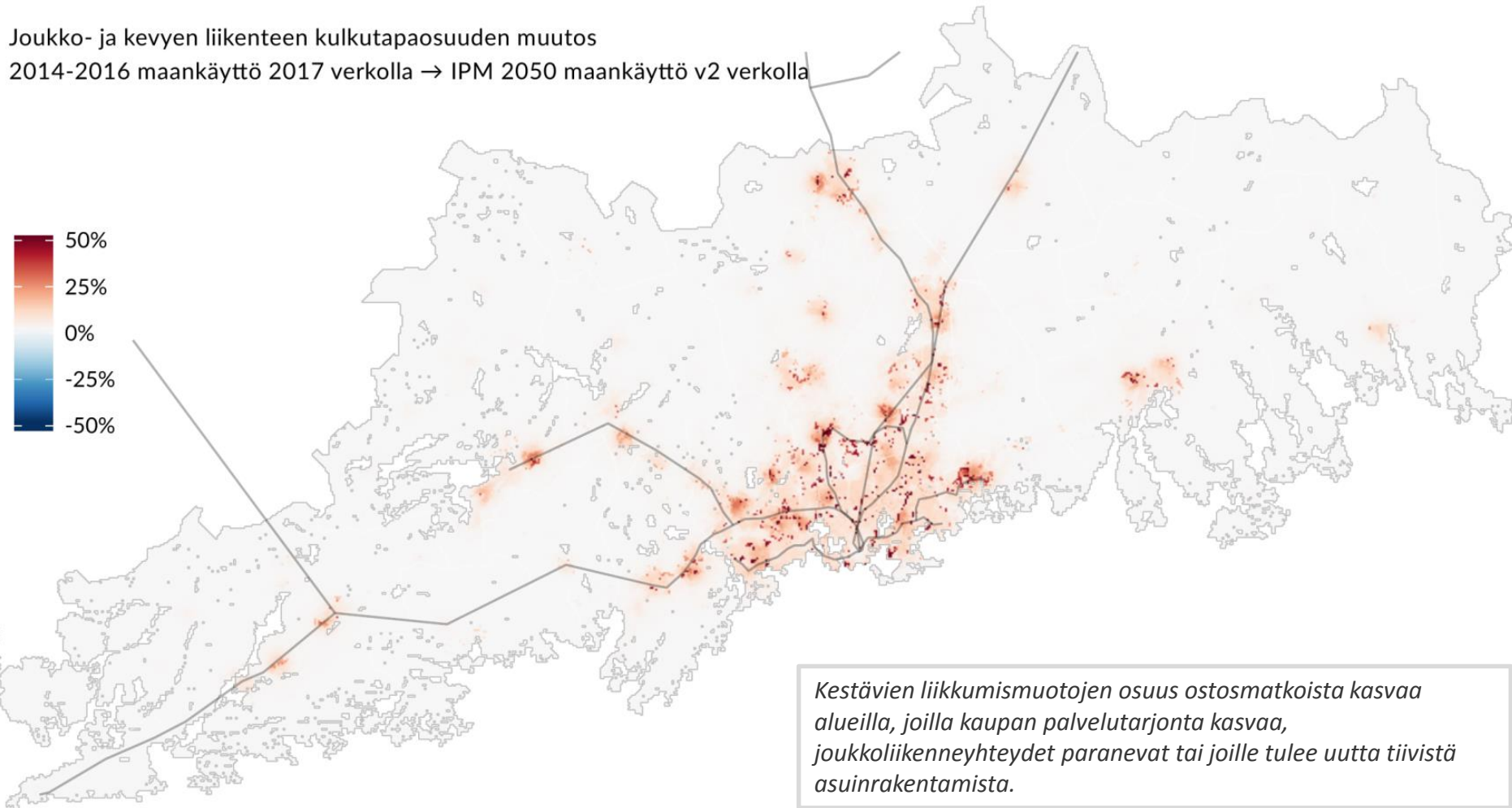
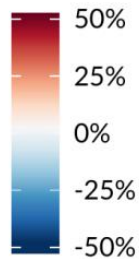
Joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus yhteensä
IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



Kestävien liikkumismuotojen osuus ostosmatkoista on suurin tiiveillä asuinalueilla, jotka sijaitsevat kaupan hyvän tarjonnan tuntumassa.

Kestävien kulutusmuotojen osuuden muutos ostosmatkoilla 2017-2050 asuinruuduittain

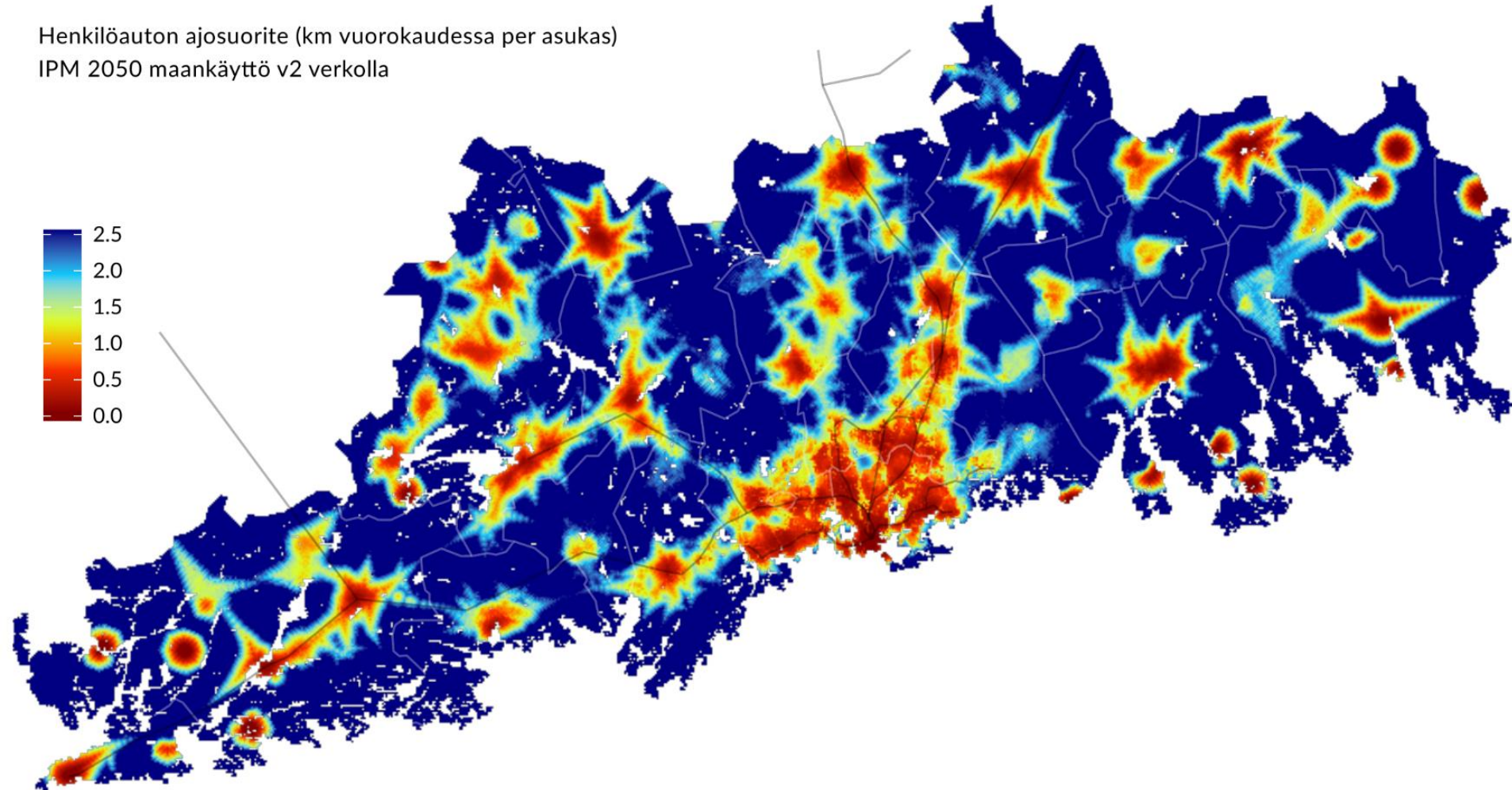
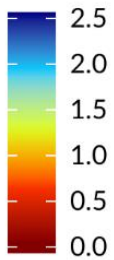
Joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuuden muutos
2014-2016 maankäyttö 2017 verkolla → IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



*Kestävien liikkumismuotojen osuus ostosmatkoista kasvaa
alueilla, joilla kaupan palvelutarjonta kasvaa,
joukkoliikenneyhteydet paranevat tai joille tulee uutta tiivistä
asuinrakentamista.*

Henkilöauton kilometrisuorite ostosmatkoilla 2050 asuinruuduittain (km/as/vrk)

Henkilöauton ajosuorite (km vuorokaudessa per asukas)
IPM 2050 maankäyttö v2 verkolla



Yhteenveto ja päätelmät

- Arvioidut vaikutukset syntyvät kaupan palveluverkon muutosten lisäksi muutoksista asukkaiden sijainnin painotuksissa sekä liikenneyhteyksien kehittymisestä.
- Kokonaisuudessaan ostosmatkojen tunnusluvut kehittyvät myönteisesti. Kestävien kulkutapojen käyttö kasvaa ja asukasmäärään suhteutettu henkilöauton käyttö vähenee sekä matkamäärän (-16 %) että kilometrisuoritteiden (-8 %) osalta.
- Parhaalla vähittäiskaupan saavutettavuusvyöhykkeellä asuvien osuus Uudenmaan asukkaista kasvaa nykyisestä yli 10 prosenttiyksiköllä. Muilla saavutettavuusvyöhykkeillä asuvien osuudet hieman laskevat.
- Kaupan osalta fokus on ollut keskustojen ulkopuolisten keskittymien (donitsien) arvioinnissa. Kävellessä tai pyörällä parhaiten saavutettavia keskittymiä ovat pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen sisään merkityt alueet, erityisesti Kallio, Roinepuisto, Nihtisilta ja Suutarila. Joukkoliikenteellä hyvin saavutettavia keskittymiä ovat edellisten lisäksi Tammisto, Koivuhaka, Petas, Porttipuisto, Suomenoja ja Turvesolmu. Kestävillä kulkutavoilla saavutettavuus suhteessa henkilöautoon on heikointa Vihdin Huhmarissa, Raaseporin Horsbäckissä ja Nurmijärven Mäyränkalliossa.
- Paikallisen kaupan tarjonnan kuvaus on tehty suoraviivaisesti nykyisen tarjonnan suhteessa. Kaupan saavutettavuuspuutteiden tarkastelu osoitti, että erityisesti uusilla ja kasvavilla asuinalueilla tarvitaan uutta paikallista kauppaa, mikä edelleen parantaisi saavutettavuutta ja kestävästä liikkumisesta osuutta asiointimatkoista.
- Myös muissa kuin kasvukunnissa on tarpeen huolehtia paikallisen kaupan kehittymisestä, jotta ostosasiointi ei suuntaudu aiempaa kauemmas uusien kaupan keskittymien houkuttelemana.

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

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