



Ristipellonkuja 1 Kaupallisten vaikutusten arviointi

Hartela Etelä-Suomi Oy
4.9.2023

REALIDEA

Sisältö

1. Lähtökohdat

- Kohteen perustiedot
- Sijainti ja saavutettavuus
- Kaavatilanne

2. Kaupan tarjonta ja kilpailutilanne

- Kilpailu- ja toimintaympäristö
- Vaikutusalue ja ostosmatkojen suuntautuminen
- Vaikutusalueen väestön ja ostovoiman kehitys

3. Kaupallisten vaikutusten arviointi

- Hankkeen sopivuus kaupungin tavoitteisiin ja uusi liiketila suhteessa liiketilatarpeisiin
- Vaikutukset kaupan palveluverkkoon ja ostovoiman suuntautumiseen
- Vaikutukset kaupan palveluiden saavutettavuuteen sekä alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

4. Yhteenveto ja johtopäätökset

Johdanto

Helsingin Konalassa osoitteessa Ristipellonkuja 1 sijaitsee liike- ja teollisuuskäyttöön osoitettu tontti, jolta on purettu vanha teollisuusrakennus.

Omistajan tavoitteena on rakentaa tontille uusi liiketilarakennus laajan valikoiman tavaratalotoimijan käyttöön. Hanke edellyttää poikkeamista voimassa olevasta asemakaavasta.

Tässä selvityksessä on esitetty Konalan alueen nykyinen kaupan tarjonta, kilpailutilanne sekä määritetty hankkeen vaikutusalue ja sen väestön ja ostovoiman kasvu. Näiden perusteella on arvioitu hankkeen ja asemakaavasta poikkeamisen aiheuttamat kaupalliset vaikutukset.



Kiinteistö kuvattuna lounaasta, kauppakeskus Ristikön suunnasta (9/2023)

Toimeksiantaja
Hartela Etelä-Suomi Oy
Oskari Saarinen

Toimeksisaaja
Realidea Oy
Olli Kovanen, Onni Pörhölä

1. Lähtökohdat

2. Kaupan tarjonta ja kilpailutilanne
3. Kaupallisten vaikutusten arviointi
4. Yhteenveto



Lähtökohdat

Hankkeen perustiedot

Kiinteistönomistajan tavoitteena on rakentaa tontille uusi liiketilarakennus laajan valikoiman tavaratalokauppaa varten. Rakennus sijoittuu tontilla Ristipellontien varrelle oheisen asemapiirroksen mukaisesti. Tontille ajo tapahtuu Ristipellonkujalta Kauppakeskus Ristikon vierestä.

Uudisrakennuksen laajuus on noin 2 700 k-m² (tarkistetaan). Tilat sijoittuvat yhteen kerrokseen katutasoon ja osin parvelle.

Loppuosa tontista säilyy nykyisenä pysäköintialueena oheisen asemapiirroksen mukaisesti. Pysäköintipaikat sijaitseva maantasossa, ja niitä on yhteensä 71 kappaletta. Polkupyörille toteutetaan 35 paikkaa.

Kiinteistön perustiedot

Kiinteistötunnus: 91-32-37-16

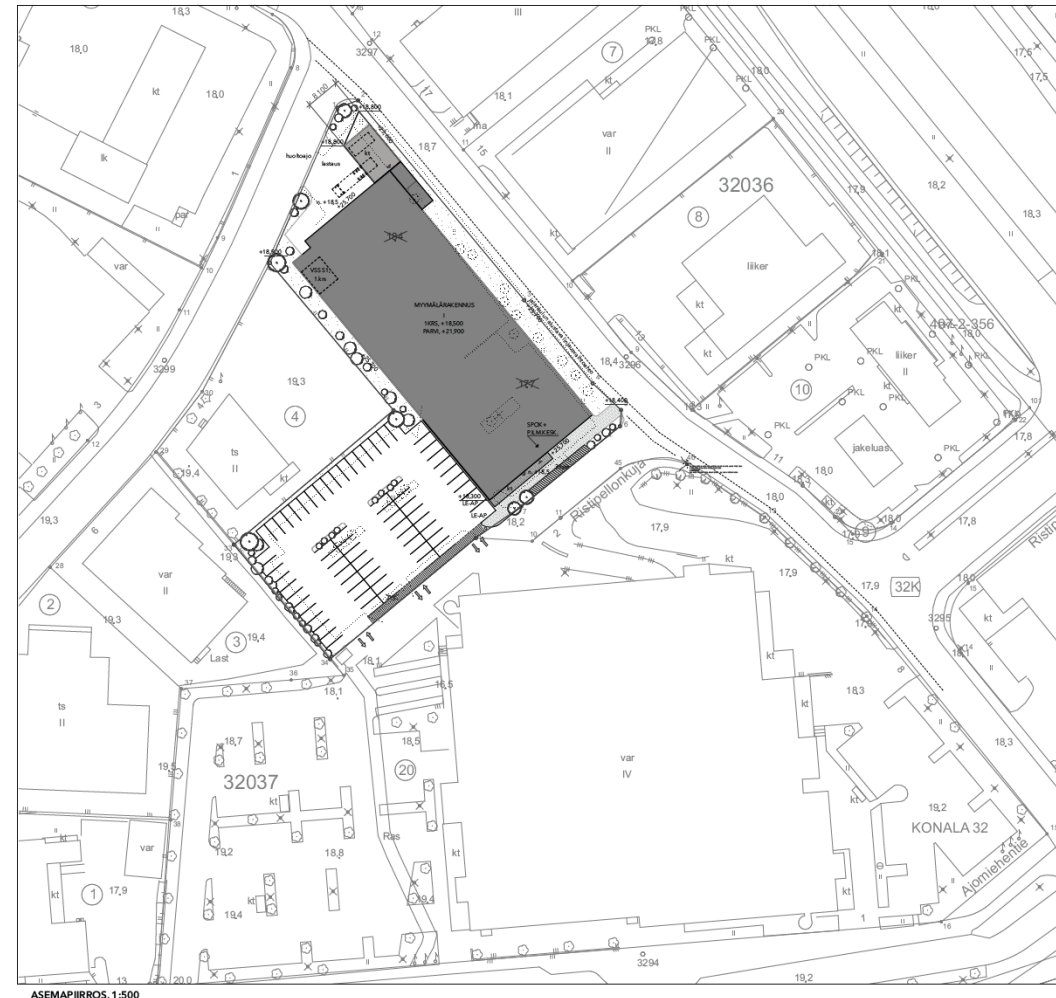
Osoite: Ristipellonkuja 1

Tonttiala: 5 672 m²

Rakennusoikeus: 5 672 k-m²

Asemakaava: Toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY)

Hankkeen asemapiirros (L-Arkkitehdit)



Väestötietojen lähde: kaupunkien viralliset väestöennusteet (aluesarjat.fi)

Lähtökohdat

Alueen sijainti ja saavutettavuus

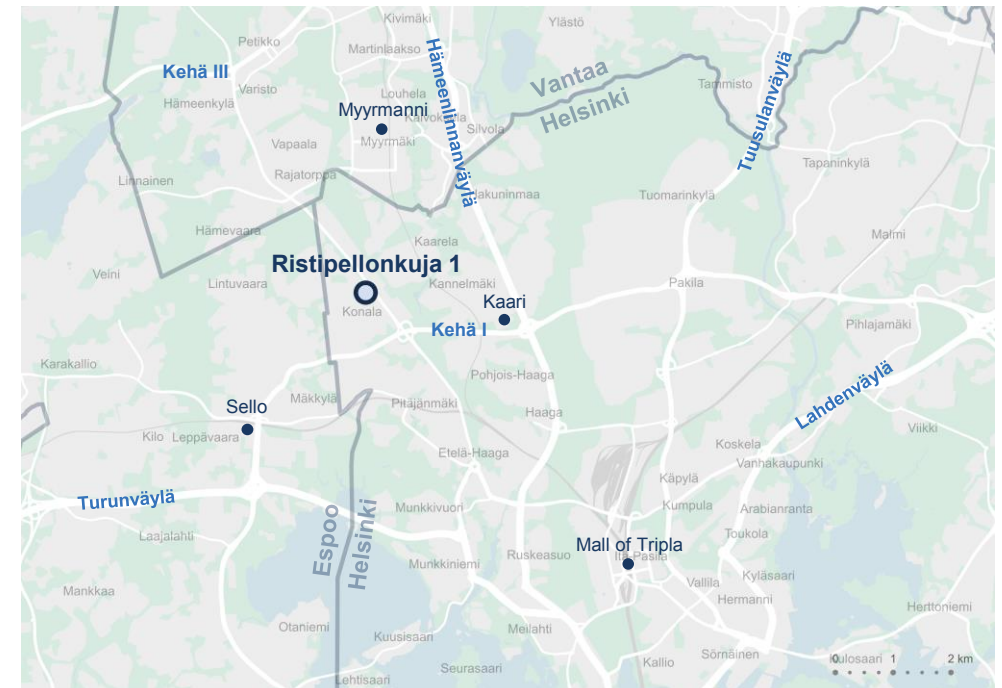
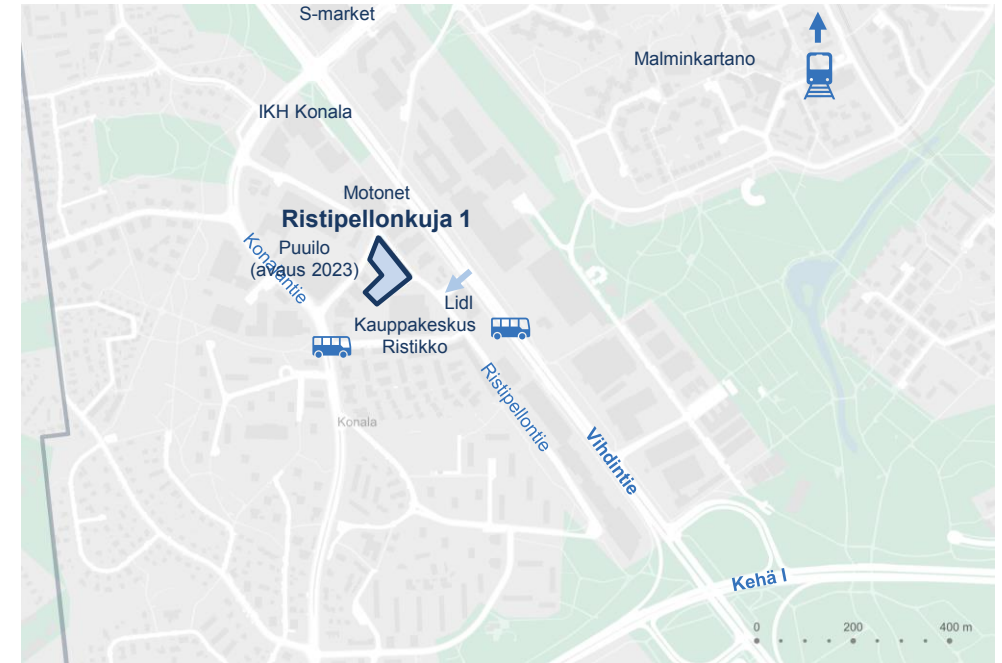
Kohde sijaitsee Vihdintien välittömässä läheisyydessä kauppakeskus Ristikon naapurissa. Kehä I:n liittymästä on kohteeseen matkaa 1 km, Kehä III:lta 4,9 km ja Hämeenlinnanväylältä 3 kilometriä. Kohteesta on lähes suora yhteys Vihdintien liittymään Ristipellontien kautta.

Konalan kaupallinen lähipalvelukeskus, kauppakeskus Ristikko sijaitsee viereisellä tontilla. Malminkartanon keskusta ja juna-asema ovat 1,3 km kävelymatkan päässä.

Kohde on saavutettavissa julkisella liikenteellä Vihdintien varren bussipysäkeille (350 m) pysäytyvillä linja-autoilla 37, 300, 321, 345 ja 346 sekä Konalantien varren bussipysäkeille (250 m) pysäytyvillä linjoilla 30 ja 59.

Kohteen välittömän lähialueen maankäyttö koostuu tällä hetkellä kauppakeskuksesta, vanhoista varasto- ja teollisuusrakennuksista sekä uudemmista liiketilarakennuksista.

Kohde sijaitsee Konalan kaupan keskittymän ytimessä.



Lähtökohdat

Yleiskaava ja maakuntakaava

Kohde sijaitsee Helsingin yleiskaavassa (2016) **Konalan lähikeskustan (C3) ja toimitila-alueen rajalla**. Toimitila-alue mahdollistaa myös merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköjä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle.

Lähikeskustaa on vastaavasti kehitettävä alueena, joka on toiminnallisesti sekoittunut ja joka sisältää kaupan ja julkisten palveluiden sekä toimistojen lisäksi myös asumista ja puisto- ja virkistyspalveluja. Vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava asumiseen tai muihin toimintoihin.

Uusimaa 2050 vaihemaakuntakaavassa Konalaan on osoitettu jopa 200 000 k-m²:n uutta kaupan rakentamista. Tämä tekisi alueesta Uudenmaan suurimman kaupan keskittymän, joka olisi samaa tasoa Espoon Suomenojan ja Helsingin Roihupellon kanssa. Konala sijaitsee taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä, jossa paikallista keskusta-hakuista kauppaa voi sijoittaa alle 10 000 k-m² seudullisuuden rajan, ellei selvityksin muuta osoiteta.

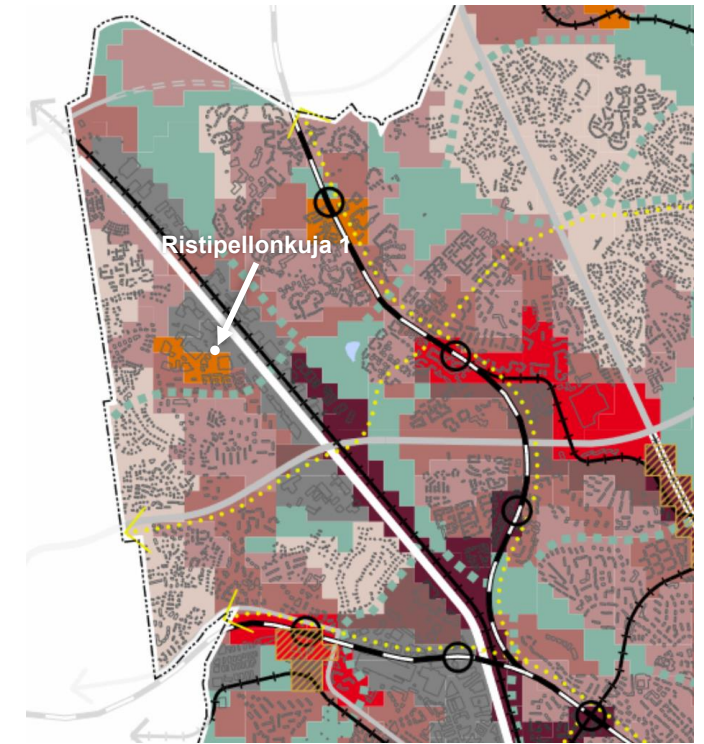
Helsingin yleiskaava 2016.

Toimitila-alue
Aluetta kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyskäyttöön. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan Roihupelto-Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa osoittaa asemakaavassa sellaisia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköjä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle. Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei sallita. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan asemakaavoittamalla riittävästi toimitilatontteja toimitila-alueille.

Lähikeskusta C3
Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimistojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on keskeisillä paikoilla osoitettava pääsääntöisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöstään tehokkaampana ja monipuolisempana. Lähikeskustan alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä. Tällä ei kuitenkaan tarkoiteta kivijalkamyymälöistä muodostuvaa kokonaisuutta.

Kaikissa keskustoissa:
Keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadunvarsiin. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on osoitettava riittävät alueet tarkoituksenmukaisille joukkoliikenteen vaihtopaikoille ja liityntäpysäköinneille.

Vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava asumiseen, palveluihin tai sen luonteisiin muihin toimintoihin ja rakennusten maantasokerrosten tulee avautua katutilaan. Suuryksiköjen tulee tukeutua joukkoliikenteen runko-yhteyteen. Päivittäistavarakaupan suuryksiköiden mitoituksen lähtökohdana tulee olla paikallinen kysyntä. Pysäköinti paikkojen määrää rajoitetaan.



Uusimaa 2050 –kaava. Helsingin seudun vaihemaakunta-kaava. Hyväksytty maakuntavaltuustossa 25.8.2020.

Kaupan alueiden enimmäismitoitukset kerrosneliömetreinä (k-m²)

	30 000	40 000	50 000	75 000	80 000	100 000	125 000	150 000	200 000	250 000	300 000
Hyvinkää, Valtatie 25	Raasepori, Karjaan lounaisosa	Nurmijärvi, Iivesvuori	Kirkko-nummi, Inkkilänportti	Lohja, Tynniharju	Järvenpään eteläisen liittymä	Hyvinkää, Sveltsinportti	Vantaa, Köivuhaka	Vantaa, Portti-puisto	Espoo, Lommilla	Espoo, Suomenoja	
Nurmijärvi, Mayränginkallio	Lovisa, Lovisan länsiosa	Vihti, Huhmari	Mantsala, Mantsalänportti	Kerava, Keravanportti	Porvoo, Kuninkaanportti	Helsinki, Suutarila	Espoo, Nihtisilta-Turvesolmu	Vantaa, Varisto-Pettko	Helsinki, Konala		
		Raasepori, Horsbäck			Tuusula, Focus			Vantaa, Tammissaari	Helsinki, Roihupelto		
					Tuusula, Hyrylän eteläosa						
					Lohja, Lempola						
					Porvoo, Tarmola						
					Espoo, Kullon-silta						
					Vantaa, Petas						

Lähtökohdat

Asemakaava

Vuonna 2007 voimaan tulleessa asemakaavassa tontti on osoitettu Toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY).

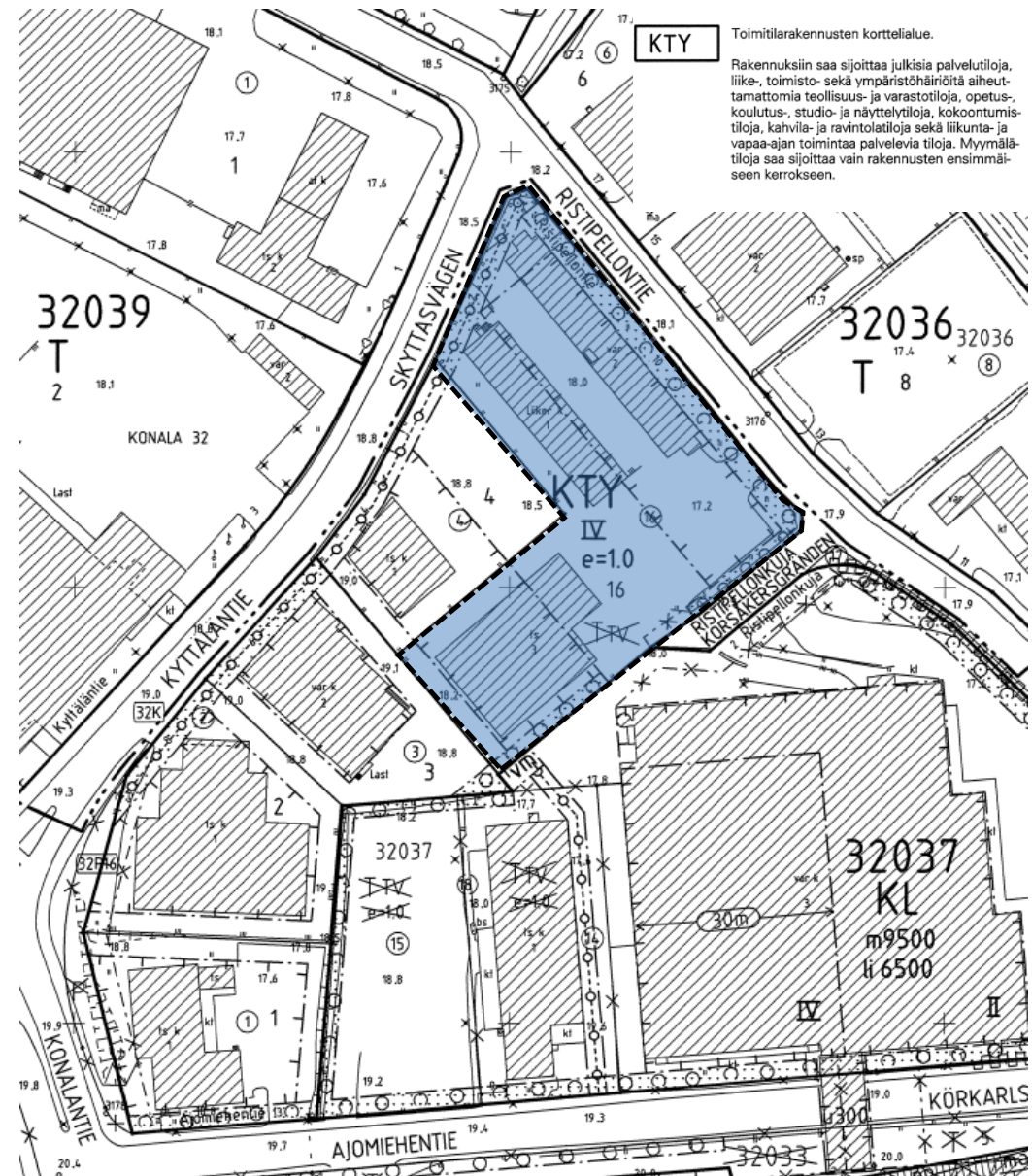
Asemakaavamääräyksen mukaan:

Rakennuksiin saa sijoittaa julkisia palvelutiloja, liike-, toimisto- sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja, opetus-, koulutus-, studio- ja näyttelytiloja, kokoontumistiloja, kahvila- ja ravintolatiloja sekä liikunta- ja vapaa-ajan toimintaa palvelevia tiloja. Myymälätiloja saa sijoittaa vain rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen.

Tonttitehokkuus $e=1,0$ sallii yhteensä 5.672 k-m² rakennusoikeutta. Enimmäiskerrosluku on neljä (IV).

Autopaikkavaatimus: myymälätilat 1ap /50 k-m² + varastotilat 1ap/250 m² → yhteensä 44 autopaikkaa.

Kaavoittajan mukaan hanke edellyttää asemakaavasta poikkeamista rakennuksen sijainnin ja suunnitellun pääkäyttötarkoituksen vuoksi.



1. Lähtökohdat

2. Kaupan tarjonta ja kilpailutilanne

3. Kaupallisten vaikutusten arviointi

4. Yhteenveto



Kaupan tarjonta Konalassa

Konalan alue on merkittävä autokaupan sekä ajoneuvoihin liittyvien tarvikkeiden ja palveluiden keskittymä pääkaupunkiseudulla. Lisäksi alueella on myös muita erikoiskauppaa, josta osa on tilaa vaativaa erikoiskauppaa (tiva-kauppa), sekä erilaisia kaupallisia palveluita.

Alue on nykyisellään hyvin pitkänomainen, eikä se muodosta kovin yhtenäistä toiminnallista kokonaisuutta. Vihdintie sekä Kehä I jakavat alueen useaan toiminnalliseen keskittymään.

Kohteen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat mm. kauppakeskus Ristikko, Lidl, Motonet ja loppuvuonna 2023 avautuva Puuilo. Lisäksi alle 500 metrin etäisyydellä sijaitsevat mm. IKH, Onninen Express, Varuste-net ja S-market.

Konalan kaupallinen tarjonta on monipuolistunut viime vuosina:

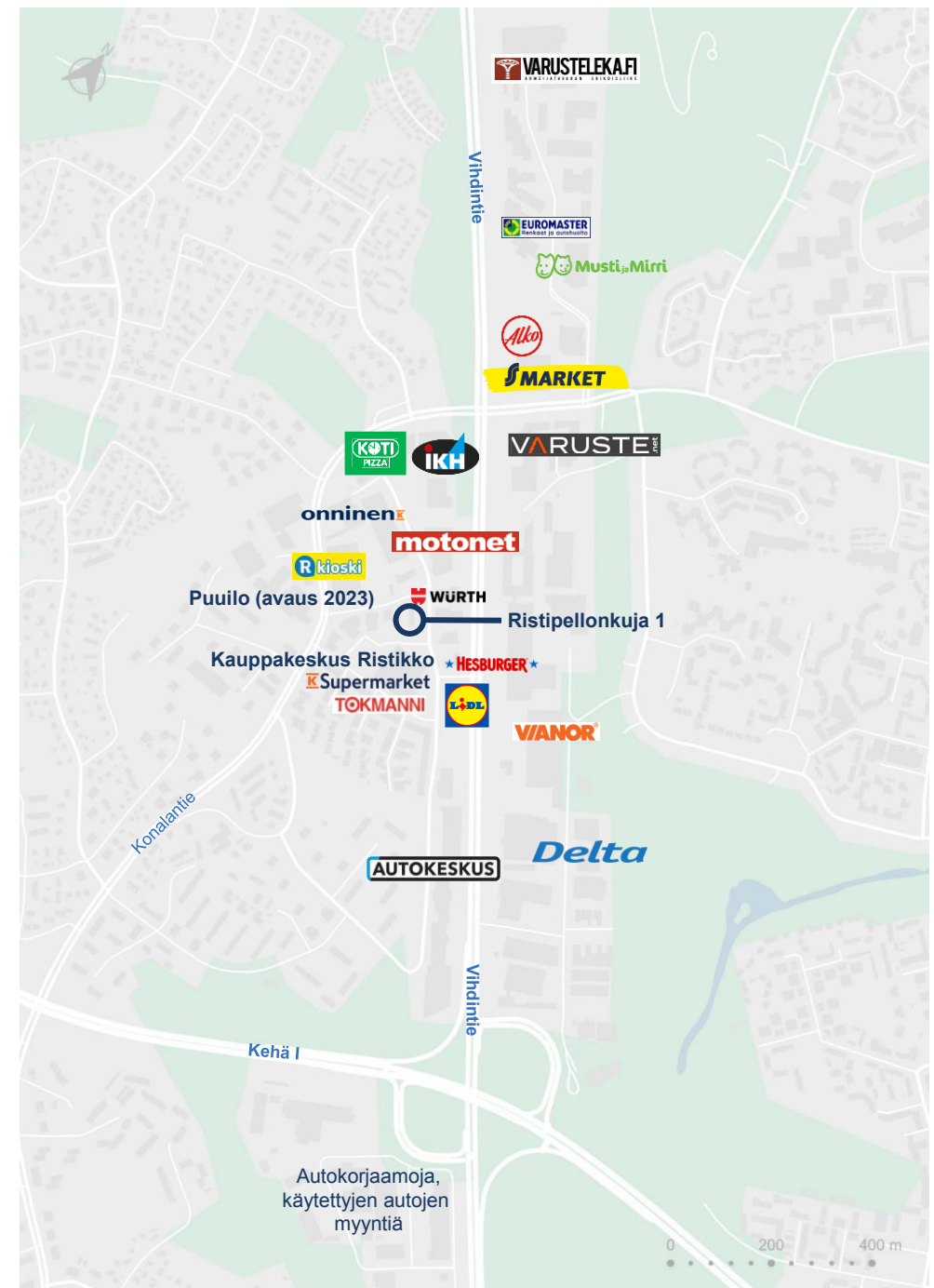
- Jo ennestään vahva autoihin ja rakennustarvikkeisiin liittyvän kaupan ja palveluiden tarjontakokonaisuus kattaa koko laajan alueen (mm. automyynti, autohuolto, varaosat, renkaiden myynti ja varastointi, rautakaupat)
- Lähipalveluihin keskittyneet Kauppakeskus Ristikko (ml. K-supermarket), S-market (ml. Alko), Lidl
- Laajan valikoiman tavaratalo (Motonet, loppuvuonna 2023 avautuva Puuilo)
- Urheiluvälineisiin ja pukeutumiseen liittyvät myymälät: Varusteleka, 5.11 Tactical ja Varuste.net
- Liikuntatoiminnot mm. Kiipeilyareena Ristikko, Boulderkeskus, kuntosaleja

Yhteensä alueella on noin 100 000 k-m² kaupan rakennuksia, josta noin 30 % on keskustakauppaa.

Uusimaa 2050 –kaavan mitoituksen mukaan alueelle mahtuu uutta liiketilaa jopa 200 000 k-m² alla olevan taulukon laskelman mukaisesti.

Konala		
Nykyinen liiketila ja mitoitus		
k-m ²	Yhteensä	Keskustakauppaa
Konala	100 000	30 %
Enimmäismitoitus	300 000	
uutta liiketilaa	200 000	

Lähde: Uudenmaan palveluverkon kehitys ja vertailu 2016



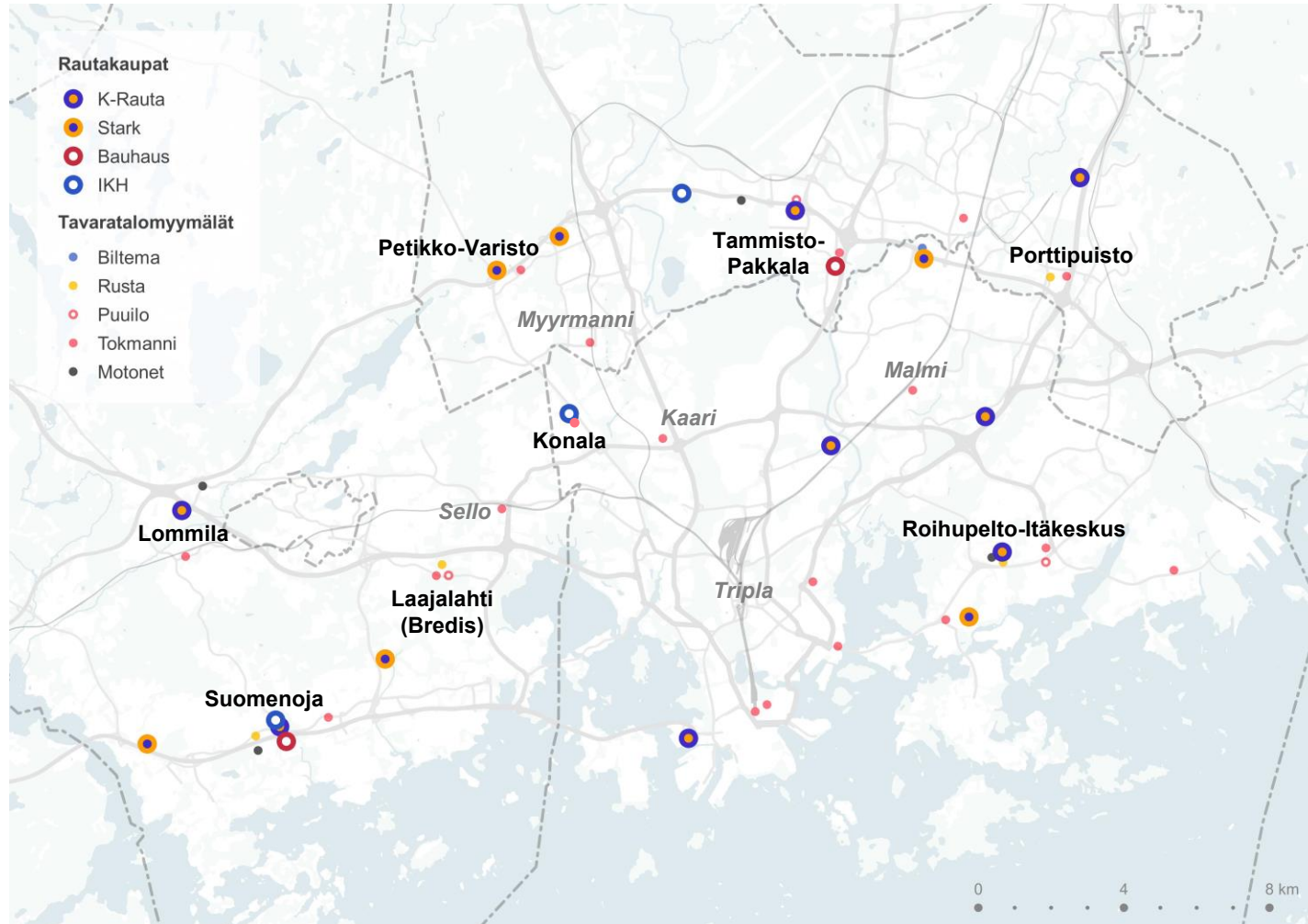
Kilpailu- ja toimintaympäristö

Ristipellonkuja 1:n (ja koko Konalan alueen) kaupallinen vaikutusalue määräytyy kilpailutilanteen mukaan.

Eri kaupan alueiden profiili, tarjonta sekä toimijoiden lukumäärä ja mitoitus vaihtelevat huomattavasti. Kaupan eri toimialoilla on erilaiset kilpailutilanteet ja vaikutusalueet.

Oheiseen karttaan on paikannettu keskeiset rautakaupat ja rautakauppamaista tarjontaa sisältävät laajan valikoiman tavaratalot sekä nimetty merkittävät tilaa vievän kaupan alueet ja Konalaa lähimmät kauppakeskukset.

Seuraavilla sivuilla on esitetty Ristipellonkuja 1:n vaikutusalueen muodostuminen kilpailevien keskittymien väliin.



Kaupallinen vaikutusalue lyhyimmän matkan periaatteella määriteltynä

Oheiseen karttaan on rajattu Ristipellonkuja 1:n vaikutusalue kahdella tasolla.

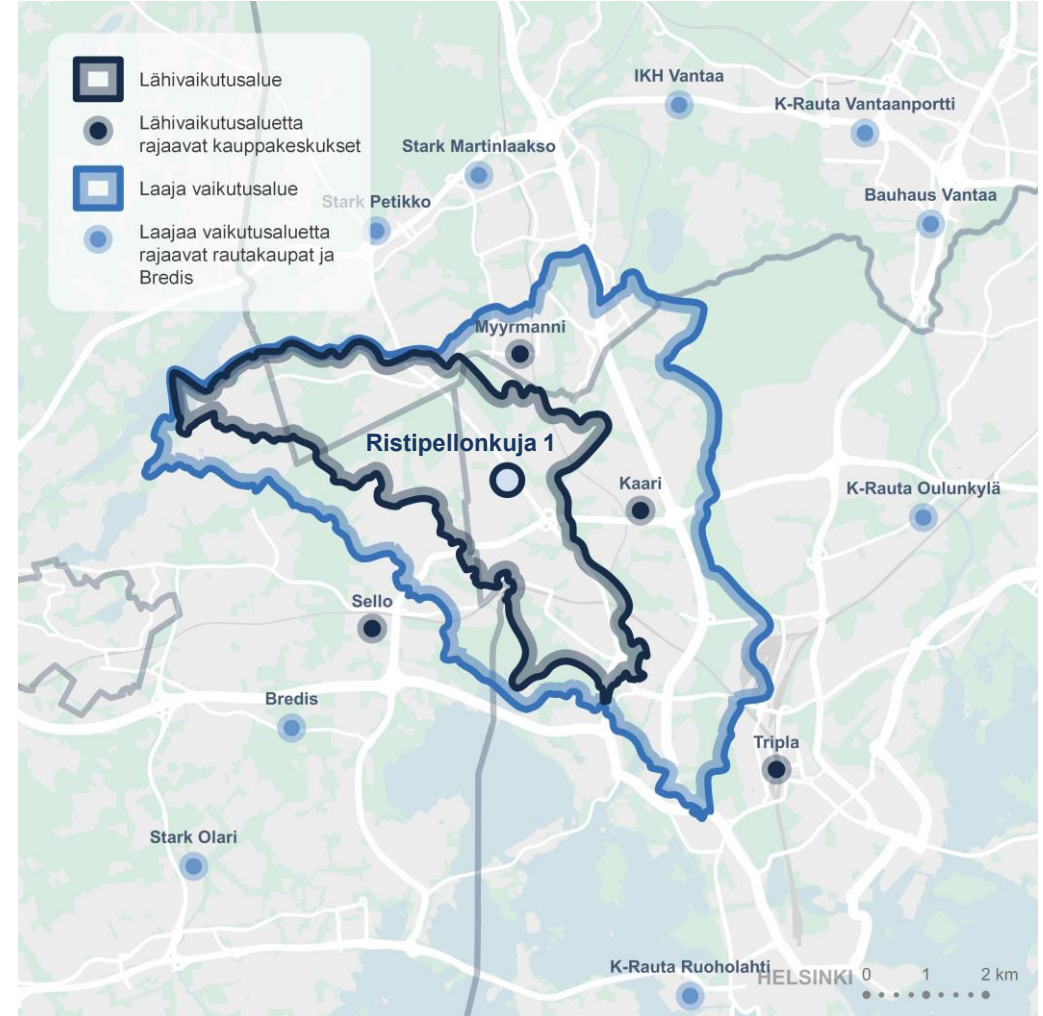
Lähivaikutusaluetta rajoittavat lähimmät kauppakeskukset, joissa on myös laajan valikoiman tavarataloja, hypermarketit ja suuri joukko muita myymälöitä ja ravintoloita. Aluetta rajoittavat kauppakeskukset:

- Myyrmäni
- Kaari
- Sello
- Tripla

→ Tällä viikoittaisen asiointin lähivaikutusalueella on nykyisin asukkaita noin 41 000 ja työpaikkoja 32 000.

Laajaa vaikutusaluetta rajoittavat Konalaa ympäröivät tilaa vaativan kaupan alueet sekä lähimmät muut rautakaupat ja laajan valikoiman tavaratalot.

→ Tällä harvan asiointin laajalla vaikutusalueella on nykyisin asukkaita noin 147 000 ja työpaikkoja noin 67 000.



Alue	Asukkaat 2021	Työpaikat 2020
Lähivaikutusalue	41 600	32 700
Laaja vaikutusalue (sis. lähivaikutusalue)	147 100	67 400

Tilastotietojen lähde: Tilastokeskus Ruututietokanta

Kaupan tarjonta ja kilpailutilanne

Vaikutusalueen asukasmäärän ja ostovoiman kehitys vuosina 2021-2031

Oheiseen karttaan on sovitettu edellisen sivun vaikutusalue pääkaupunkiseudun tilastoalueisiin.

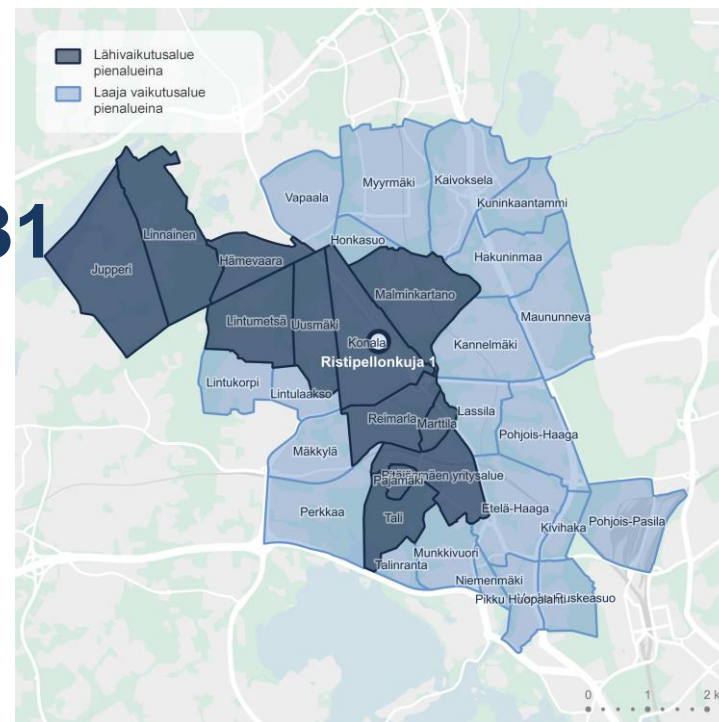
Lähivaikutusalueen asukasmäärä on kaupunkien virallisten ennusteiden mukaan kasvamassa seuraavan 10 vuoden aikana lähes 3 000 asukkaalla (+7 %) ja koko vaikutusalueella kasvua on yli 22 000 asukasta (+15 %).

Alue	Asukasmäärä			Muutos	
	2021	2026	2031	2021-2031	%
Malminkartano	8 740	8 669	9 077	337	4 %
Konala	6 536	6 906	7 065	529	8 %
Jupperi	5 490	5 154	4 886	-604	-11 %
Reimari	4 826	4 839	4 685	-141	-3 %
Pitäjänmäen yritysalue	3 827	4 310	5 322	1 495	39 %
Uusmäki	2 971	3 336	3 559	588	20 %
Lintumetsä	2 872	3 254	3 409	537	19 %
Pajamäki	1 855	1 826	1 771	-84	-5 %
Hämevaara	1 663	1 658	1 601	-62	-4 %
Täli	968	960	933	-35	-4 %
Linnainen	741	821	953	212	29 %
Marttila	310	281	256	-54	-17 %
Lähivaikutusalue yhteensä	40 799	42 014	43 517	2 718	7 %
Laaja vaikutusalue yhteensä	111 438	123 745	130 742	19 304	17 %
Vaikutusalue yhteensä	152 237	165 759	174 259	22 207	15 %

Väestötietojen lähde: kaupunkien viralliset väestöennusteet (aluesarjat.fi)

Asukkaiden lähinnä tilaa vaativaan erikoiskauppaan suuntautuva ostovoima kasvaa vuoteen 2031 mennessä 133 miljoonalla eurolla koko vaikutusalueella. Tämä on pinta-alassa mitattuna noin 29.000 k-m². Lähinnä tilaa vaativaan kauppaan voidaan lukea kuuluvan luokat "vapaa-aika", "tekninen erikoiskauppa", "kodin sisustaminen" ja "rautakauppa".

Keskustahakuinen erikoiskauppa tulee vastaavasti kasvamaan vuoteen 2030 mennessä 66 miljoonalla koko vaikutusalueella. Tähän luokkaan kuuluvat "terveys ja hyvinvointi" ja "muotikauppa".



Vaikutusalueen asukkaiden erikoiskauppaan suuntautuva ostovoima, milj. euroa

Ostovoima	Pelkästään keskusta-hakuinen erikoiskauppa			Lähinnä tilaa vaativa erikoiskauppa		
	2021	2031	kasvu	2021	2031	kasvu
Lähivaikutusalue	80	91	11	160	189	29
Laaja vaikutusalue	219	284	65	438	568	130
Vaikutusalue yht.	299	360	61	598	756	158

Kaupan ostovoimaluvut (Uudenmaan maakunta 2020):

Tuomas Santasalo Ky 7.5.2021. Ostovoiman kasvuoletus 1 % per vuosi.

Vaikutusalueen asukkaiden ostovoimasta johdettu erikoiskaupan laskennallinen liiketilakokonaistarve, k-m²

Tilatarve, k-m ²	Pelkästään keskusta-hakuinen erikoiskauppa			Lähinnä tilaa vaativa erikoiskauppa		
	2021	2031	Kasvu	2021	2031	Kasvu
Lähivaikutusalue	18 654	21 219	2 565	27 645	32 571	4 927
Laaja vaikutusalue	50 950	66 030	15 080	75 509	97 857	22 348
Vaikutusalue yht.	69 604	87 249	17 645	103 154	130 429	27 275

Käytetty myyntitehokkuus: tiva 5.800 €/k-m², muu erikoiskauppa 4.300 €/k-m² (samat myyntitehot kuin Uudenmaan maakuntakaavan selvityksessä 2018)

1. Lähtökohdat

2. Kaupan tarjonta ja kilpailutilanne

3. Kaupallisten vaikutusten arviointi

4. Yhteenveto



Hankkeen sopivuus kaupungin tavoitteisiin ja uusi liiketila suhteessa liiketilatarpeeseen

Helsingin yleiskaavassa sekä Uusimaa 2050 vaihemaakuntakaavassa Konala on merkitty vahvistuvana kaupan keskittymänä. Maakuntakaavan mukaisessa mitoituksessa Konalaan voi sijoittua lähes 200 000 m² uutta kaupan pinta-alaa, mikä tekisi Konalasta yhden pääkaupunkiseudun ja koko Suomen suurimmista kaupan alueista. Täten hankkeen luoma noin 2 500 k-m²:n kaupan lisäys on erittäin pieni osuus maakuntakaavassa osoitetusta Konalan koko lisäpotentiaalista.

Nykyisin Konalassa on reilut 100 000 k-m² kaupan rakennuksia, josta noin 70.000 k-m² on tilaa vaativaa kauppaa. Hankkeen liiketilojen tuoma lisäys Konalan nykyiseen kaupan pinta-alaan on vain noin 2 %. Suurin osa lisäyksestä on vastaavanlaista kauppaa ja palveluita kuin Konalassa jo nykyisin sijaitsee. Hanke täydentää ja vahvistaa Konalan nykyistä kaupan tarjontaa ja profiilia. Hankkeen tuoma pinta-alan lisäys on vähäinen suhteessa Konalan nykyiseen monipuoliseen tarjontaan.

Oheisessa taulukossa on kuvattu, minkä osuuden hankkeen liiketilat ottavat arvioidusta vähittäiskaupan lähinnä tilaa vaativaan erikoiskauppaan keskittyvän liiketilan kokonaistarpeesta vuosien 2021 ja 2031 asukkaiden kokonaisostovoimasta sekä erikseen pelkästä ostovoiman kasvusta johdettuna.

Laskelmassa on oletettu, että hankkeen laajan valikoiman tavaratalon tarjonta on lähinnä tilaa vaativan erikoiskaupan tyyppistä tarjontaa, joka ostovoimalaskelmassa käsittää toimialat ”vapaa-aika”, ”tekninen erikoiskauppa”, ”kodin sisustaminen” ja ”rautakauppa”.

Vaikutusalueen asukasmäärän ja ostovoiman kasvu sekä yleiskaavan ja maakuntakaavan tavoitteet puoltavat hankkeen myötä toteutuvaa liiketilakannan lisäystä.

Valituissa toimialoissa hanke on vaikutusalueen ostovoimasta vuoden 2031 tilanteessa noin 3 %. Ostovoiman seuraavan 10 vuoden kasvusta johdetusta tilatarpeesta hanke on noin 10 %. Lisäksi on syytä huomioida, että Konalan nykyiset tilaa vaativan kaupan rakennukset (70.000 k-m²) ovat noin 60 % vuoden 2031 kokonaistilatarpeesta.

Hanke on siis pieni suhteessa koko vaikutusalueen ostovoimaan, vaikkakin laskennallisesti vie osan sen kasvusta. Hanke jättää hyvin tilaa sekä nykyisille myymälöille että muille uusille toimijoille ja asettuu luontevasti osaksi Konalan palvelukokonaisuutta. Hanke ei myöskään suoraan kilpaile olemassa olevien liikkeiden kanssa, vaan täydentää niiden tarjontaa.

- Hanke parantaa Konalan palvelutarjontaa ja houkuttelevuutta tukien myös alueella jo nykyisin sijaitsevien liikkeiden elinvoimaa.
- Hanke asettuu hyvin osaksi Konalan kaupallisen keskittymän palvelutarjontaa kauppakeskus Ristikon välittömään läheisyyteen.
- Hanke sopii hyvin kaupungin tavoitteisiin alueen kehittämiseksi ja vahvistaa Konalan asemaa yleiskaavan ja maakuntakaavan mukaisesti.
- Hankkeen tuoma lisäpinta-ala ja -myyntiodotus ovat kohtuullisia vaikutusalueen ostovoimaan ja ostovoiman kasvuun nähden.

Hankkeen liiketilan osuus koko vaikutusalueen tilaa vaativan kaupan laskennallisesta kokonaistilatarpeesta, %

	Lähinnä tilaa vaativa erikoiskauppa		
	2021	2031	Osuus kasvusta
Vaikutusalue yht.	4 %	3 %	10 %

Vaikutukset kaupan palveluverkkoon ja ostovoiman suuntautumiseen

Konalan asema kaupan keskittymänä

Konalan kaupallinen tarjonta on monipuolistunut ja kasvanut kuluneen vuosikymmenen aikana. Autokaupan ja ajoneuvoihin liittyviin tuotteisiin ja palveluihin keskittyvästä alueesta on kehittynyt entistä laajempi ja monipuolisempi kaupan alue viimeisen vuosikymmenen aikana. Edelleen moottoriajoneuvoihin liittyvät kaupat ja palvelut ovat vahvasti edustettuina, mutta tarjontaa on lisääntynyt mm. tilaa vievän erikoiskaupan, urheilun ja vapaa-ajan kaupan, halpatavaratalokaupan, päivittäistavara- ja liikuntapalveluiden toimialoilla. Myös lähipalvelutarjonta on kasvanut voimakkaasti.

Hanke tukee ja vahvistaa Konalan asemaa monipuolisena kaupan keskittymänä. Hanke vahvistaa pääosin Konalassa jo nykyisin edustettuja kaupan toimialoja. Saman toimialan myymälöiden keskittäminen vahvistaa yleensä koko alueen vetovoimaa ja lisää asiakasmääriä, joten hankkeella on ainakin pidemmällä aikavälillä muita alueen erikoiskauppoja vahvistava vaikutus. Toiminnan luonteensa vuoksi se ei kilpaile asiakkaista lähipalvelujen, kuten päivittäistavara- ja autokaupan kanssa.

Konalan kaupan vaikutusalue on tietyillä toimialoilla, kuten rauta- ja autokaupassa, melko laaja. Toisaalta esimerkiksi kauppakeskus Ristikko ja sen ympärille keskittyneet lähipalvelut houkuttavat asiakkaita pääosin vain lähimmiltä asuinalueilta paikalliskeskustyyppisesti. Suurin osa Konalan erikoiskaupan asiakkaista saapuu tässä selvityksessä esitetyiltä melko tiiviiltä noin 150 000 asukkaan vaikutusalueelta myös tulevaisuudessa. Hanke vahvistaa pienissä määrin Konalan vetovoimaa asiointikohteena, ja siten asioinnit Konalaan kilpailevien keskittymien kustannuksella voivat maltillisesti kasvaa. Pinta-alan lisäys on kuitenkin sen verran pieni, ettei hankkeella ole huomattavaa vaikutusta pääkaupunkiseudun kaupan kokonaiskuvaan.

Muut kaupan alueet ja kilpailutilanne

Päivittäistavara- ja lähikeskukset

Hanke ei sisällä erillistä päivittäistavara- ja lähikeskusta, joten hankkeella ei ole vaikutusta päivittäistavara- ja lähikeskusten palveluverkkoon.

Hanke ei kilpaile samoista asiakkaista vaikutusalueensa lähipalvelukeskusten kuten kauppakeskus Ristikon tai Malminkartanon keskustan liikkeiden kanssa. Lähipalvelukeskusten tarjonta keskittyy päivittäistavara- ja lähipalveluiden lisäksi erityisesti lähiasutusta palveleviin ravintoloihin ja muihin lähipalveluihin.

Lähimmät kauppa- ja kaupunkikeskukset

Hankkeen lähivaikutusalue rajoittavat erityisesti läheiset kauppakeskukset Kaari, Myyrmanni ja Sello, joiden tarjontaan kuuluu osittain samantyyppistä kauppaa kuin Konalassa ja hankkeessa. Kaikilla näillä keskuksilla on kuitenkin oma vaikutusalueensa ja vahva markkina-asema lähialueellaan. Lisäksi kauppakeskusten tarjonnan vahvuus on hypermarket- ja supermarketkaupassa sekä monipuolisessa keskustatyyppisen erikoiskaupan tarjonnassa, joita hankkeessa ei ole. Siksi hankkeella ei ole vaikutuksia vaikutusalueella tai sen lähellä sijaitseviin kauppa- ja kaupunkikeskuksiin, vaan ne täydentävät toinen toisiaan.

Tilaa vievän kaupan alueet

Konalan tilaa vievän kaupan tarjonta ei ole yhtä monipuolista kuin ympäröivillä suurilla kaupan alueilla, kuten Tammisto-Pakkala, Petikko-Varisto ja Roihupelto. Hankkeen tuoma pinta-alan lisäys on sen verran pieni, ettei se yksinään vaikuta pääkaupunkiseudun tilaa vaativan kaupan keskittymien kilpailutilanteeseen. Hanke lisää kuitenkin maltillisesti Konalan vetovoimaa, ja saattaa houkutella alueelle muitakin uusia kaupan hankkeita ja toimijoita. Siten Konalasta voi pidemmällä aikavälillä muodostua entistä vahvempi kilpailija muille kaupan alueille. Pääkaupunkiseudun voimakas asukasmäärän ja ostovoiman kasvu kuitenkin mahdollistaa Konalan tarjonnan merkittävänkin lisäyksen ilman, että se uhkaisu olemassa olevien kaupan alueiden toimintaedellytyksiä.

→ **Hanke vahvistaa Konalan asemaa kaupan keskittymänä, mutta sillä on vain vähäisiä vaikutuksia ympäröivään kaupan palveluverkkoon ja ostovoiman suuntautumiseen.**

Vaikutuksen kaupan palveluiden saavutettavuuteen sekä alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Kaupan palveluiden saavutettavuus

On erittäin epätodennäköistä, että mikään vaikutusalueella oleva nykyinen myymälä joutuisi lopettamaan hankkeen tuoman kilpailuvaikutuksen vuoksi. Siksi kaupan palveluiden saavutettavuus ei heikkene hankkeen myötä millään alueella.

Konalan lähialueella asukasmäärät ovat selvässä kasvussa. Siten Konalan monipuolistuva kaupan tarjonta parantaa kasvavan lähialueen asukkaiden palveluiden saavutettavuutta ja siten vähentää asiointi- ja liikkumistarvetta kauempana sijaitseviin kaupan keskittymiin.

Myös alueella työssäkäyvien on helppo asioida kohteessa. Sijainti lähipalvelukeskus Ristikon välittömässä läheisyydessä parantaa keskuksessa muutenkin asioiden palvelutarjontaa.

Konalan myymälöissä on perinteisesti asioitu pääosin autolla, mutta kasvavan lähiasutuksen myötä asiointi myös kävellen ja polkupyörällä on lisääntynyt. Alueelle ja kohdekiinteistölle on myös hyvät joukkoliikenneyhteydet. Hanke on melko hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla ja vähentää lähiasukkaiden autoilutarvetta kauempana sijaitseviin kaupan keskittymiin.

→ **Hankkeella ei ole negatiivisia vaikutuksia kaupan palveluiden saavutettavuuteen.**

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Konalan kaupan alue on kokonaisuudessaan levittäytynyt laajalle pitkänomaiselle vyöhykkeelle Vihdintien varrelle. Hanke sijaitsee kuitenkin keskeisimmässä kohdassa tätä aluetta Konalan lähikeskuksen rajalla, keskellä Vihdintien ja Konalantien risteuksen liikekeskittymää. Samalla kaupan alueella sijaitsevat muun muassa vieressä kauppakeskus Ristikko, Lidl, Motonet, IKH ja Onninen Express. Lisäksi Vihdintien toisella puolella sijaitsee S-Market, Alko ja Varuste.net. Hanke vahvistaa ja tiivistää Konalan keskeisimmän kaupan alueen vetovoimaa ja roolia kaupan monipuolisena keskittymänä.

Hanke lisää Konalan työpaikkamääriä ja muuttaa nykyisen tyhjän tontin tehokkaasti hyödynnetyksi aktiiviseksi liikerakennukseksi. Näin rakennuksen tuleva käyttötarkoitus soveltuu nykyistä paremmin osaksi ympäröivää ja kehittyvää kaupan, toimitilojen ja lähikeskustan aluetta.

→ **Hanke täydentää ja tiivistää hyvin Konalan nykyistä työpaikka- ja kaupan aluetta ja parantaa alueen viihtyvyyttä aktivoimalla nykyisellään passiivista yritystonttia.**

1. Lähtökohdat

2. Kaupan tarjonta ja kilpailutilanne

3. Kaupallisten vaikutusten arviointi

4. Yhteenveto



Yhteenvedo

Hanke ja kaavatilanne

Hankkeen tavoitteena on rakentaa liikerakennus laajan tuotevalikoiman myymälän käyttöön tontille, jolta on jo purettu vanha teollisuusrakennus. Hanke lisää alueen liiketilojen määrää noin 2 700 kerrosneliömetrillä.

Nykyinen asemakaava ei salli sellaisenaan alustavan suunnitelman mukaisen rakennuksen sijoittamista tontille, vaan hankkeen toteuttamiseksi edellytetään poikkeamista asemakaavasta.

Helsingin yleiskaavassa ja Uusimaa 2050 vaihemaakuntakaavassa Konalalle on esitetty nykyisestä vahvistuvaa asemaa kaupan keskittymänä.

Kaupallinen tarjonta, kilpailutilanne ja vaikutusalue

Konalassa on nykyisin yhteensä yli 100 000 k-m² kaupan rakennuksia. Tarjonta koostuu alueelle perinteisesti tyypillisten autokauppojen ja ajoneuvoihin liittyvien myymälöiden ja palveluiden lisäksi päivittäistavara- ja palvelukaupasta, laajan tuotevalikoiman tavaratalotyyppisistä myymälöistä, rakennustarvikkeista, urheiluvälinekaupoista sekä muista yksittäisistä erikoiskaupoista ja palveluista.

Ristipellonkuja 1:n vaikutusalue muodostuu kilpailussa muiden kaupan keskittymien ja erityisesti tilaa vievän ja laajan tuotevalikoiman myymäläkeskittymien sijaintien kanssa.

Lähivaikutusalueella on nykyisin asukkaita noin 42 000 ja työpaikkoja 33 000. Koko vaikutusalueella asukkaita on 147 000 ja työpaikkoja 67 000. Vaikutusalueen väkimäärä ja siten myös ostovoima ovat selvässä kasvussa tulevaisuudessa.

Kaupalliset vaikutukset

Hanke on hyvin linjassa kaupungin kehittämistavoitteiden kanssa, ja se vahvistaa Konalan asemaa yleiskaavan ja maakuntakaavan mukaisesti. Hankkeen tuoma kaupan lisäpinta-ala ja -myynti ovat pieniä Konalan nykyiseen monipuoliseen tarjontaan, vaikutusalueen ostovoimaan ja ostovoiman kasvuun nähden, joten kokonaisuudessaan kaupalliset vaikutukset ovat vähäisiä.

Ristipellonkuja 1:n hanke tukee ja vahvistaa Konalan asemaa nykyisen tyyppisenä monipuolisena kaupan keskittymänä, mutta sillä on vain vähäisiä vaikutuksia kaupan palveluverkkoon ja ostovoiman suuntautumiseen. Hanke vahvistaa pääosin Konalassa jo nykyisin edustettuja kaupan toimialoja, erityisesti laajan tuotevalikoiman myymälöiden tarjontaa.

Hanke ei vaikuta merkittävästi vaikutusalueella tai sen lähellä sijaitseviin lähipalvelu-, kauppa- ja kaupunkikeskuksiin, vaan täydentää alueensa olemassa olevaa palvelutarjontaa.

Hanke lisää hieman Konalan vetovoimaa vähittäiskaupan keskittymänä ja voi houkuttaa alueelle lisää uusia kaupan hankkeita ja toimijoita. Tämä voi pitkällä aikavälillä vahvistaa Konalan asemaa kilpailijana suhteessa muihin tilaa vaativan kaupan ja muun erityiskaupan alueisiin. Vahva väestönkasvu ja sitä myötä myös ostovoiman kasvu, mahdollistavat Konalan kaupan tarjonnan merkittävän lisäyksen ilman, että se uhkaa olemassa olevien kaupan alueiden toimintaedellytyksiä.

Kaupan palveluiden saavutettavuus alueella ei tule hankkeen myötä muuttumaan. Sijainnin saavutettavuus on hyvä kaikilla liikkumismuodoilla ja hanke vähentää lähialueen kasvavan väestön tarvetta asiointiin kauempana sijaitseviin kaupan keskittymiin.

Hanke täydentää ja tiivistää nykyisellään laajalle levittäytyneitä Konalan kaupan keskittymiä ja vahvistaa sen vetovoimaa monipuolisena kaupan keskittymänä.

Ristipellontie 10:n liikenteellinen toimivuustarkastelu

Tarkastelussa Ristipellontie 10:n
uuden maankäytön liikenteellinen
vaikutus Ristipellontien ja Vihdintien
valoliittymien toimivuuteen

- Simulointimallin lähtötietoina aiemmat Ristipellontie 1:n ja Konalantie 47:n toimivuustarkastelut ja liikennemäärätiedot
- Simuloitu Vissim-mikrosimulointiohjelmalla
 - Tuloksissa kymmenen simulointiajon keskiarvo

31.8.2023

Lähtötiedot

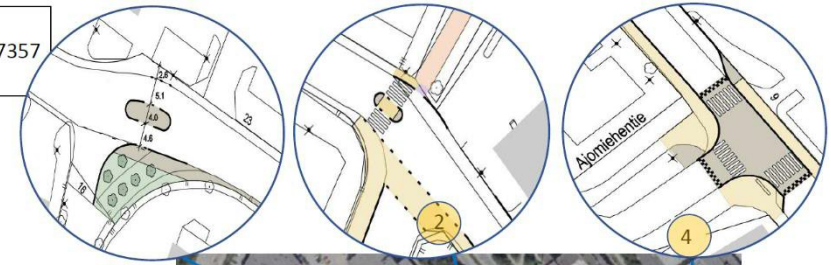
- Simulointimallin taustaliikenteenä Vihdintien valoliittymien nykyisen iltahuipputunnin laskentatiedot
 - Ristipellontien liittymä on kuvattu aamu- ja iltaruuhkassa 24.8.2021, Konalantien liittymä iltaruuhkassa 21.9.2021
 - Laskentatietoja on täydennetty Konalantien osalta Helsingin kaupungin keskimääräisen arkivuorokausiliikenteen (KAVL) määrillä, joista on käytetty iltahuipputunnin simuloinnissa 10 % osuutta
- Nykytilanteen laskentatietoihin on lisätty Ristipellontie 1:n ja Konalantie 47:n uuden maankäytön laskennallinen liikennetuotos: yhteensä 280 saapuvaa ja 300 poistuvaa ajoneuvoa
 - Lisäliikenne Konalantiella 120 saapuvaa ja 140 poistuvaa ajoneuvoa, Ristipellontie 1:n toiminnoissa 160 saapuvaa ja 160 poistuvaa ajoneuvoa
 - Lähde: Ristipellontie 1, liikenteen toimivuustarkastelut: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/5c/5cdc14ead7335e21709d7caca6d7b95ed23d7c7e.pdf>
- Mallinnuksessa on huomioitu reititysvaihtoehdot: Vihdintien ja Konalantien väliset liikennevirrat kulkevat joko pohjoisesta Konalantien valoliittymän kautta tai etelästä Ristipellontien liittymän ja Ajomiehentien kautta
- Ristipellontien pohjoisosan pienten tonttiliittymien liikennetuotos on mallinnettu yhtenä liittymänä Kyttäläntien kohdalla liittymän pohjoishaarana



Ristipellontien liikennesuunnitelma

- Ristipellontie on mallinnettu Ristipellontien liikennesuunnitelman ja havainnekuvien mukaisesti
 - Liikennesuunnitelma (10.3.2023):
<https://dev.hel.fi/maatokset/media/att/34/3452bd79c262cfcObaa51b5a15bba8a012850a4a.pdf>
 - Havainnekuvat (24.1.2023):
<https://dev.hel.fi/maatokset/media/att/fa/faeaf3b23fOba92a6446f8e6811911ea3272c6c5.pdf>
- Jalkakäytävä on siirretty Ristipellontien eteläpuolelle Ristikon korttelin kohdalla kadun eteläosassa, kadun pohjoisosassa jalkakäytävä sijaitsee Ristipellontien pohjoispuolella
- Ristipellontien ja Vihdintieltä saapuvan yhteyden liittymässä kaksi erillistä kaistaa kaikilla tulosuunnilla
- Vihdintien valoliittymässä kaistajärjestelyt ovat nykyiset. Etelän tulosuunnan vasemmalle kääntyvien vihreän aikaa on lisätty aiemmista tarkasteluista 5–10 sekuntia.

HAVAINNEKUVA
Ristipellontien liikennesuunnitelma nro7357
24.1.2023 Eeva Väistö



TURVALLISUUS

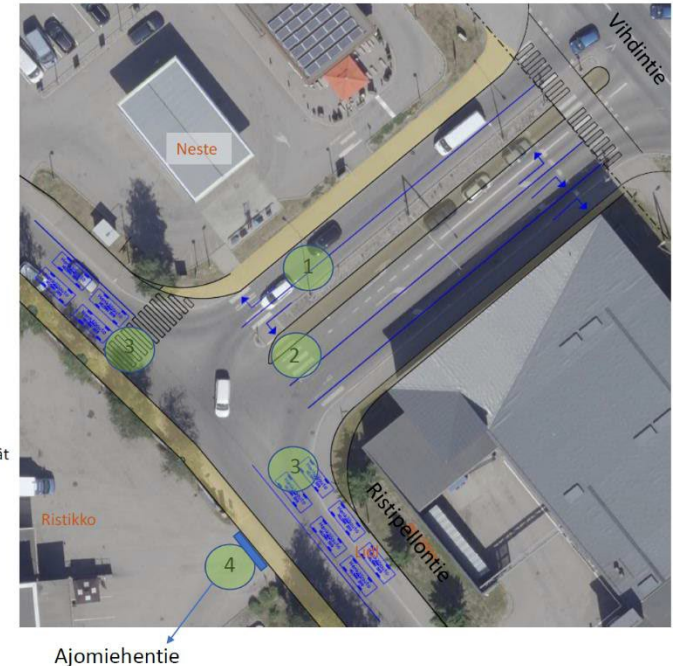
- Keskisaarekkeellinen kadunylityspaikka**
- Ristipellontie 14, 16 ja 18 kiinteistöille
- Suojatien keskisaareke ja ylijatkettu jalkakäytävä**
- Kyttäläntie - alikulku
- Jalkakäytävän siirto Ristikon puolelle**
- Tavoite: jalkakäytävä koko Ristikon korttelin ympärille
- nykyinen suojatie risteyskeskellä ei ole turvallinen
- Korotettu risteys**
- kulku Lidliin, Vihdintien bussipysäkillä ja jalkakäytävälle



HAVAINNEKUVA
Ristipellontien liikennesuunnitelma nro7357
24.1.2023 Eeva Väistö

SUJUVUUS

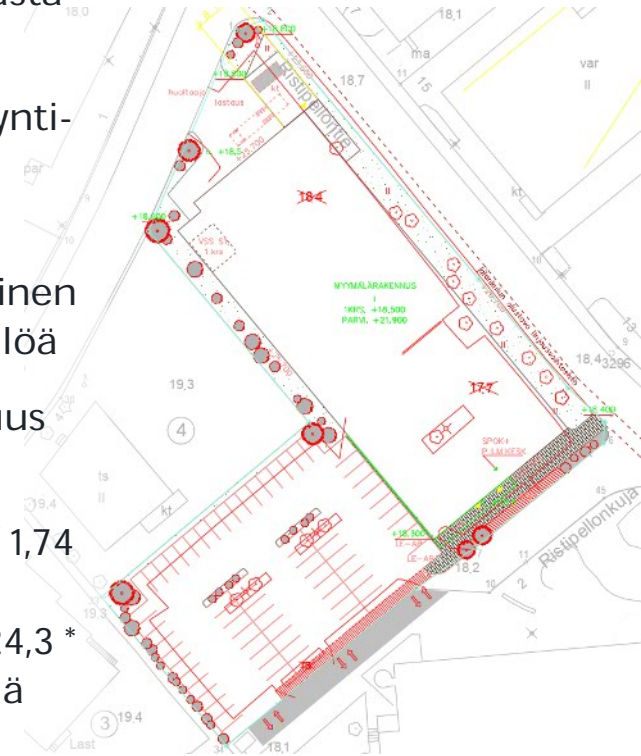
- Kaksi erillistä kaistaa**
- Parempi sujuvuus / vihreä vaihe
- lisättilä yhdyskadun eteläreunan poistuvasta jalkakäytävästä
- Suojatie poistuu risteyskeskeltä**
- jonotustilaa 5 - 10 m nykyistä enemmän
- väistettävä vähemmän jalankulkijoita
- Tilaa ryhmittäytyä saavuttaessa risteykseen**
- kaksi henkilöautoa mahtuu rinnakkain – suoraan ajavat ja kääntyvät
- Vaihtoehto: tonttiliittymä Ajomiehentielle**
- nykyinen paikka on rakennusluvan mukainen
- väistämismvöllisuus kaikkea Ristipellontien liikennettä kohtaan



Ristipellontie 10:n uusi maankäyttö

Erikoistavarakauppa: 2 700 k-m²
Pysäköintialueella noin 70 autopaikkaa

- Myyntiala on 90 % kerrosalasta = 2 430 myynti-m²
- Arviolta 15 käyntiä / 100 myynti-m² ja 0,3 tavaraliikenteen käyntiä / 100 myynti-m²
- Henkilöautojen keskimääräinen kuormitusaste on 1,74 henkilöä
- Henkilöauton kulkutapaosuus on 76 %
- $2\,430\text{ m}^2 / 100 * (15\text{ käyntiä} / 1,74\text{ henkilöä} * 0,76 + 0,3\text{ tavaraliikenteen käyntiä}) = 24,3 * 6,8517 = \text{yhteensä } 166\text{ käyntiä vuorokaudessa}$



- Iltahuipputunnin osuutena on käytetty yleisiä erikoistavarakauppojen huipputuntikertoimia (10,1 % saapuu ja 10,3 % lähtee), joita on kasvatettu perjantain kertoimella 1,26 (= 18,0 % * 7)
- Iltahuipputunnin aikana saapuu 12,7 % ja lähtee 13,0 % vuorokausiliikenteestä → yhteensä **21** saapuvaa ja **22** lähtevää ajoneuvoa

PALJON TILAA VAATIVAN ERIKOISTAVARAN KAUPAN YKSIKÖT

Taulukko 4.46. Kulikutapajakauma paljon tilaa vaativan kaupan yksiköihin suuntautuvilla matkoilla toimipaikan sijaintialueen mukaan (koko vuoden keskiarvo). (HLT 1998–1999, TASE 2004–2005)

Helsingin seutu vaikutusalueineen	Kulikutapa (osuus tehdyistä matkoista, %)			
	jalan	polkupyörällä	henkilöautolla	joukkoliikenteellä
joukkoliikennevyöhyke	9 %	1 %	76 %	13 %
autovyöhyke	3 %	1 %	88 %	8 %
Tampereen ja Turun kaupunkiseudut				
Kulikutapa (osuus tehdyistä matkoista, %)				
joukkoliikennevyöhyke	8 %	2 %	85 %	6 %
autovyöhyke	3 %	1 %	93 %	3 %
Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut				
Kulikutapa (osuus tehdyistä matkoista, %)				
joukkoliikennevyöhyke	8 %	2 %	86 %	4 %
autovyöhyke	3 %	1 %	93 %	2 %

Taulukko 4.44. Paljon tilaa vaativan erikoistavarankaupan suuryksiköiden matkatuotosluvut (käyntien määrä vuorokaudessa).

kaupan toimiala	käyntejä/100 myynti-m ²	kuorma-auto-kuljetuksia/100 myynti-m ²
moottoriajoneuvojen kauppa ja huolto	4–10	0,2–0,4
huonekalu- ja sisustuskauppa	9–28	0,1–0,2
rauta- ja rakennustarvikekauppa	8–22	0,3
kodin tekniikka-kauppa	11–24	0,1–0,3

Taulukko 4.52. Erikoistavarakauppihin suuntautuvien matkojen huipputuntikertoimet. (HLT 2004–2005)

	osuus koko vuorokauden matkoista	
	erikoiskauppaan saapuvat	erikoiskaupasta lähtevät
illalla klo 16–17	10,1 %	10,3 %
lauantaina klo 12–13	21,5 %	12,8 %

Taulukko 4.45. Henkilöauton keskimääräinen kuormitusaste erikoistavarakaupan ostosmatkoilla. (HLT 2004–2005)

kuntaryhmä	keskimääräinen henkilöaluku
Helsingin seutu vaikutusalueineen	1,74
Tampereen ja Turun kaupunkiseudut	1,69
Oulu, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut	1,84
45 000–80 000 asukkaan kaupunkiseudut	1,63
20 000–45 000 asukkaan kaupunkiseudut	1,64
alle 20 000 asukkaan kaupunkiseudut ja muut seutukunnat	1,69
keskimäärin	1,70

Taulukko 4.50. Erikoiskauppihin suuntautuvien matkojen viikonpäivävaihtelu. (HLT 2004–2005)

viikonpäivä	osuus koko viikon liikenteestä (%)	
	syksy, talvi ja kevät (%)	kesä-, heinä- ja elokuu (%)
maanantai	13,9 %	15,7 %
tiistai	12,5 %	14,1 %
keskiviikko	12,1 %	16,5 %
torstai	14,0 %	16,0 %
perjantai	18,0 %	17,3 %
lauantai	21,2 %	14,3 %
sunntai	8,3 %	6,2 %

Ristipellontie 10:n liikenteen suuntautuminen

Iltahuipputunti

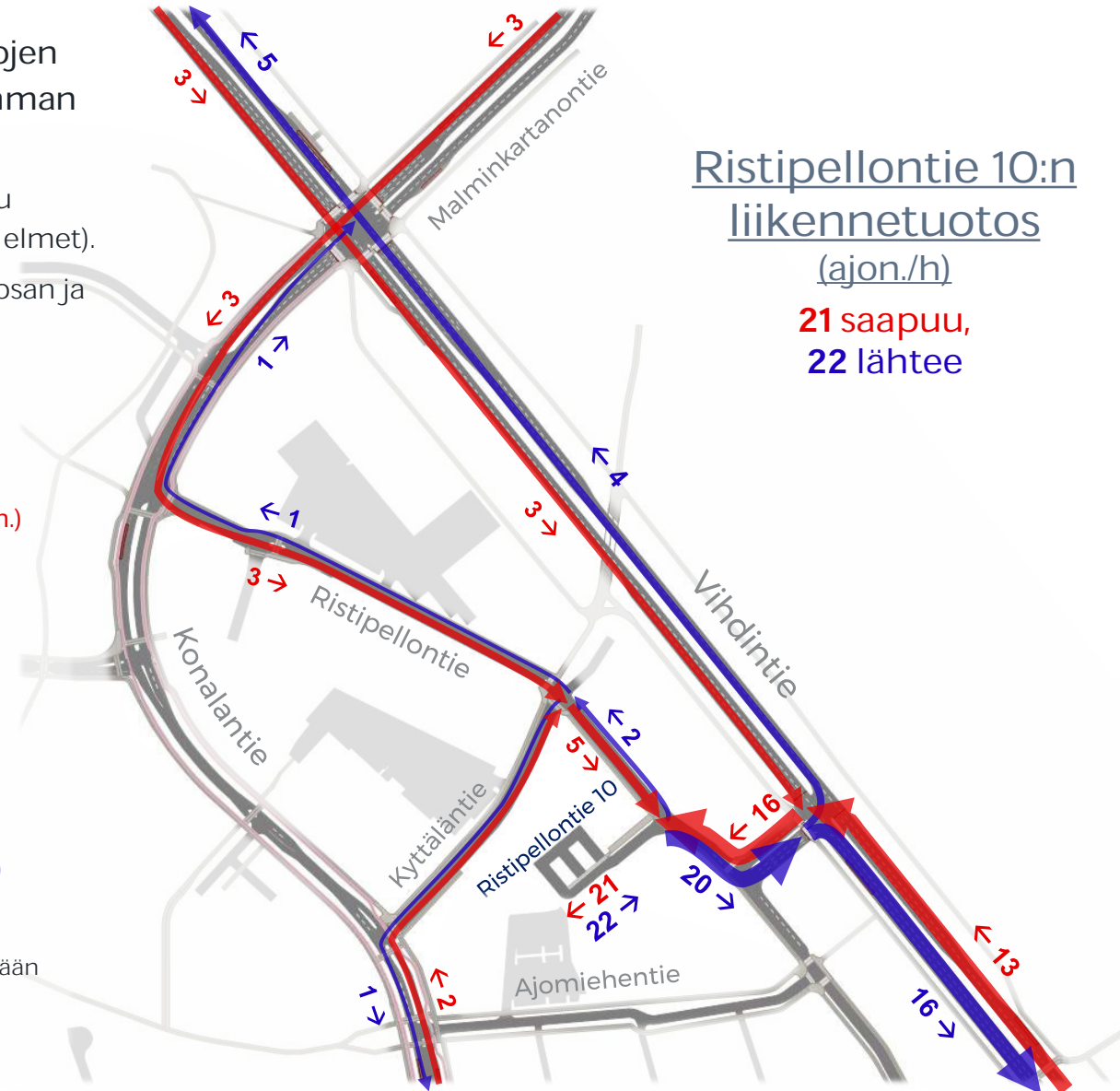
- Ristipellontie 10:n uuden maankäytön liikennevirtojen suuntautuminen on mallinnettu vastaamaan aiemman Ristipellontie 1:n toimivuustarkastelun tietoja
 - Ristipellontie 1:n liikenteen suuntautumista on arvioitu pääkaupunkiseudun liikenne-ennustemallin avulla (Helmet).
 - Pääosa (65 %) lisäliikenteestä kulkee Vihdintien eteläosan ja Ristipellontien valoliittymän kautta

Ristipellontie 10:n saapuva liikenne (21 ajon.)

- 15 % pohjoisesta Vihdintien kautta (3 ajon.)
- 15 % pohjoisesta Konalantien ja Ristipellontien kautta (3 ajon.)
- 60 % etelästä Vihdintien ja Ristipellontien kautta (13 ajon.)
 - 30 % Kehältä idästä + 20 % Kehältä lännestä + 10 % keskustasta etelästä
- 10 % etelästä Konalantien kautta (2 ajon.)

Ristipellontie 10:n lähtevä liikenne (22 ajon.)

- 20 % pohjoiseen Ristipellontien ja Vihdintien kautta (4 ajon.)
- 5 % pohjoiseen Ristipellontien ja Konalantien kautta (1 ajon.)
- 70 % etelään Ristipellontien ja Vihdintien kautta (16 ajon.)
 - 30 % Kehälle länteen + 30 % Kehälle itään + 10 % keskustaan etelään
- 5 % etelään Konalantien kautta (1 ajon.)



Ristipellontien ja Vihdintien liikennemäärät

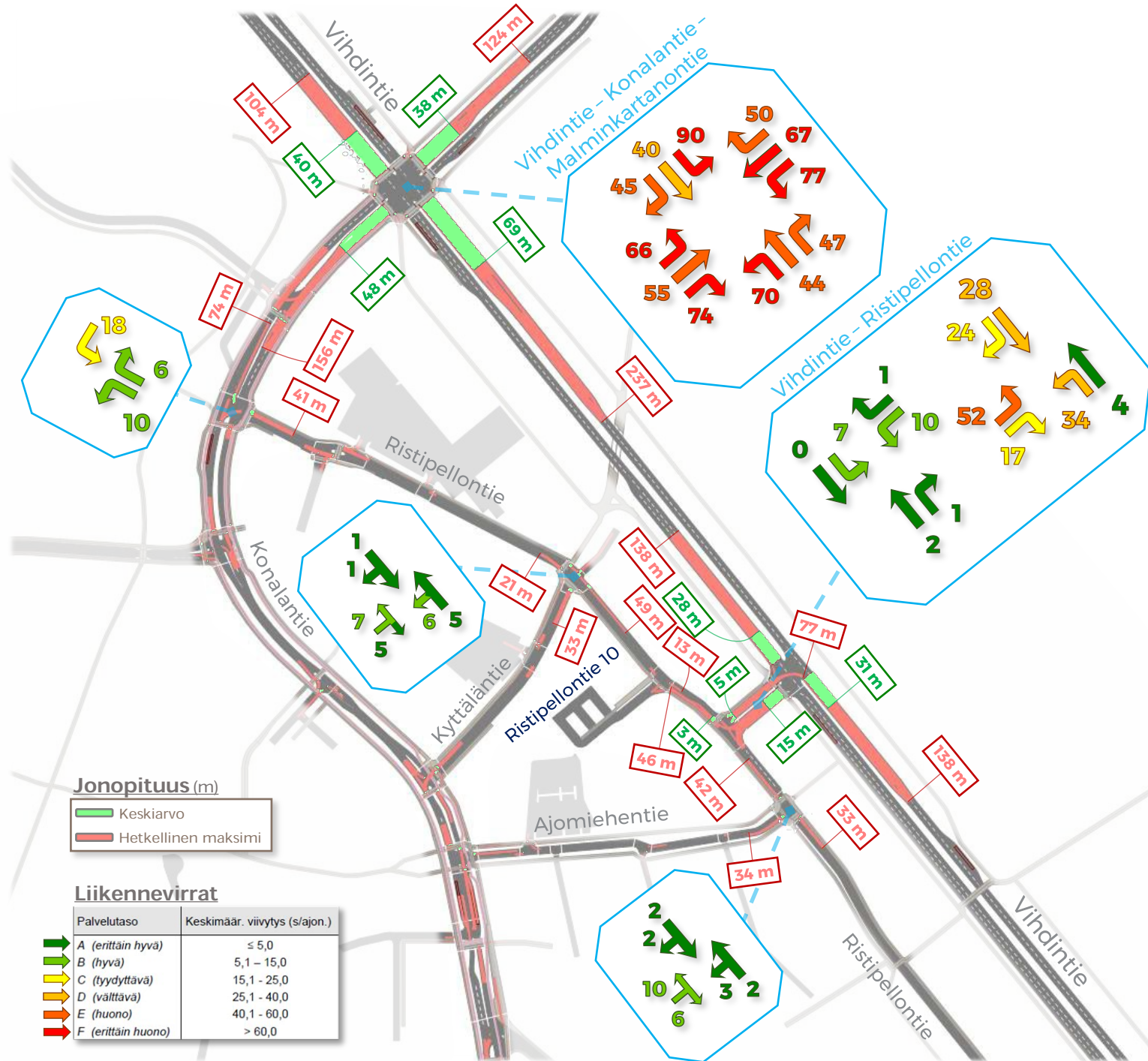
- Tarkastelun taustaliikenteenä Vihdintien vuoden 2021 iltahuipputunnin liikennelaskennat, johon on lisätty Konalantie 47:n sekä Ristipellontie 10:n uuden maankäytön liikennetuotokset
 - Konalantie 47:n ja Ristipellontie 10:n uuden maankäytön myötä alueen tulosuunnittaiset liikennevirrat ovat 20–120 ajoneuvoa suurempia kuin vuoden 2021 laskentatietojen taustaliikennemäärät
- Kun Vihdintieltä vasemmalle kääntyvä kaista jonoutuu, osa Konalantielle alueen läpi pyrkivistä kuljettajista ei jää jonottamaan vaan päättää kiertää Konalantien risteuksen kautta
 - Simulointimallissa on oletettu, että Vihdintien etelän tulosuunnasta vasemmalle kääntyvästä ja Konalantielle etelään kulkevasta liikennevirrasta 50 ajoneuvoa (33 %) kiertää pohjoisesta Konalantien valojen kautta
- Ristipellontie 10:n uuden maankäytön liikennetuotos (43 ajon./h) on suhteellisen pieni osuus liikenteen kokonaismäärästä: noin 6 % Ristipellontien liikenteestä ja noin 1,5 % Vihdintien liikenteestä
 - Ristipellonkujan liikennemäärätieto sisältää Ristipellontie 10:n uuden maankäytön liikennetuotoksen lisäksi myös aiemmassa Konalantie 47:n toimivuustarkastelussa käytetyn Ristipellonkujan taustaliikenteen (8 saapuu, 15 poistuu)



Iltaruuhkatunnin liikenteellinen toimivuus

Nykytilanne + uusi maankäyttö ilman Ristipellontie 10:n liikennetuotosta

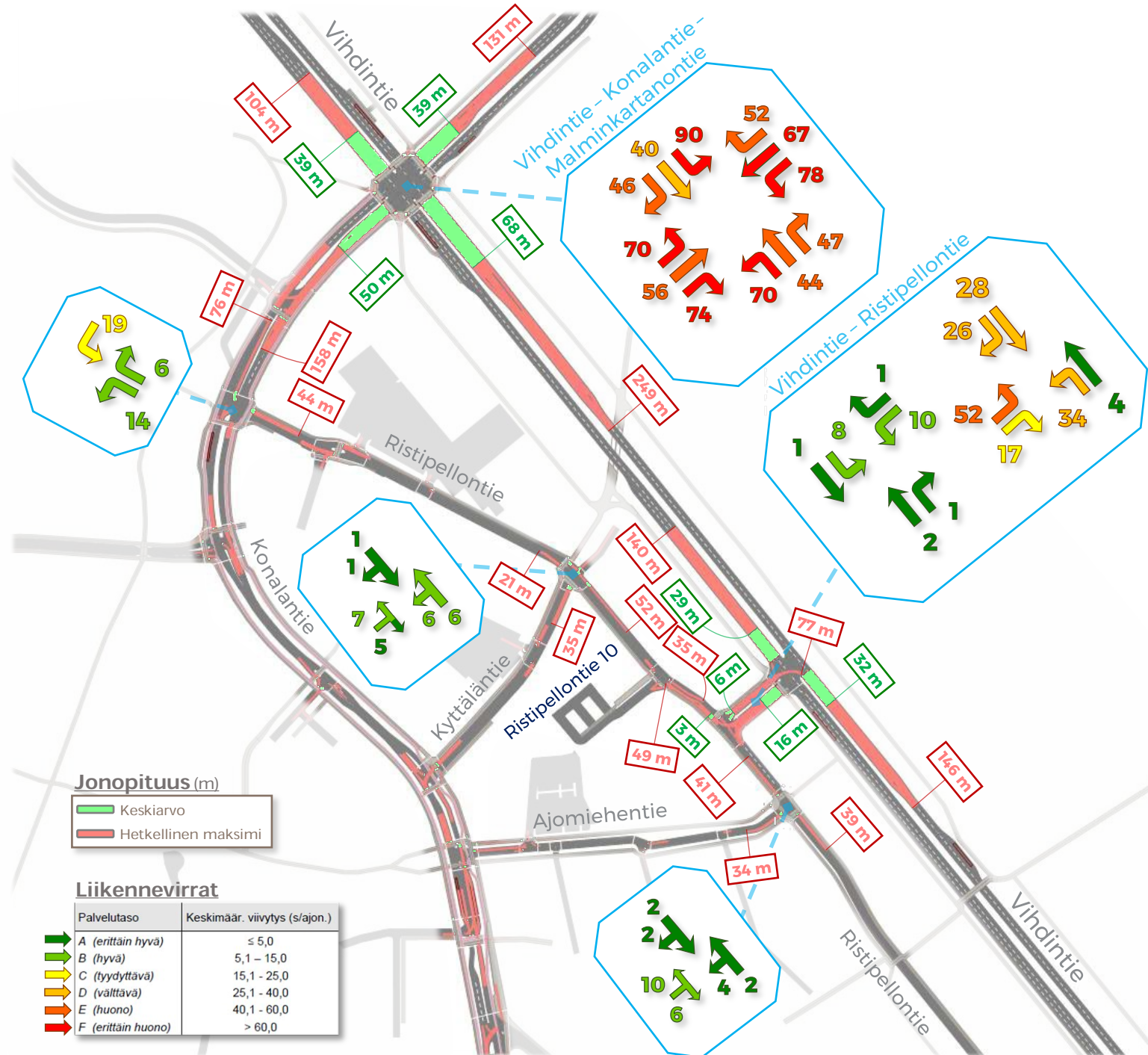
- Säännöllistä jonoutumista Vihdintien valoliittymissä
 - Pohjoisen Konalantien valoliittymän viivytykset ovat kääntyvien virtojen ja suojatieliikenteen vuoksi pitkiä, mutta välityskyky on riittävä kaikilla tulosuunnilla
- Vihdintien vasemmalle kääntyvien jono ei häiritse suoraan kulkevaa liikennevirtaa lukuun ottamatta yksittäistapauksia
- Ristipellontien ja Vihdintien liittymäväli jonoutuu säännöllisesti, mutta liikenne on pääosin sujuvaa
 - Hetkittäinen liittymäalueen jono ei aiheuta häiriötä lukuun ottamatta yksittäistapauksia
- Jonoutuminen ei heikennä Vihdintien välityskykyä, joka on riittävällä tasolla



Iltaruuhkatunnin liikenteellinen toimivuus

Nykytilanne + uusi maankäyttö lisätynä Ristipellontie 10:n liikennetuotoksella

- Ristipellontie 10:n uusi maankäyttö ei vaikuta merkittävästi alueen liikenteelliseen toimivuuteen
- Lisäliikenteellä on pieni vaikutus Vihdintien etelän tulosuunnalla, jossa hetkellinen maksimijonopituus kasvaa noin 10 metriä
 - Lisäliikenne ei heikennä merkittävästi Vihdintieltä vasemmalle kääntyvän liikennevirran toimivuutta
 - Ristipellontielle vasemmalle kääntyvä kaista voi jonoutua yksittäistapauksissa täyteen, kuten ilman Ristipellontie 10:n uutta maankäyttöä. Häiriö purkautuu nopeasti.
- Ristipellontien jonot ovat hetkittäisiä
 - Suurin uuden maankäytön aiheuttama jonopituuden muutos on etelästä vasemmalle Ristipellontie 10:n pysäköintiin kääntyvillä; 35 metrin hetkellinen maksimijonopituus ei aiheuta häiriötä



Johtopäätökset

- Liikenteen sujuvuuden kannalta tarkastelualueen hankalin kohta on Vihdintien ja Ristipellontien liittymä sekä Ristipellontien ja Vihdintien välinen lyhyt katuosuus. Iltaruuhkassa Vihdintieltä etelästä Ristipellontielle pyrkivä liikenne jonoutuu herkästi.
- Ristipellontie 10:n lisäliikenteen vaikutukset Ristipellontien ja Vihdintien valoliittymän liikennevirtojen toimivuuteen ovat pieniä.
 - Liikennemäärä kasvaa vähäisessä määrin (+40 ajoneuvoa) Ristipellontien valoliittymässä. Sujuvuuden kannalta hankalimmalla Vihdintieltä vasemmalle Ristipellontielle kääntyvällä suunnalla lisäys on noin 10-15 ajon/h.
 - Jonopituudet tai keskimääräiset viivytykset eivät kasva merkittävästi
 - Lisäliikenteen suurin vaikutus on hetkellisen maksimijonopituuden kasvu n. 5–10 metrillä Vihdintiellä Ristipellontien ja Konalantien risteyksissä etelästä pohjoiseen. Jatkuvasti kasvavia jonoja ei synny ja pisimmät jonot purkautuvat 1-2 valokierron aikana.
 - Suurten liikennevirtojen palvelutasot säilyvät ennallaan.
- Ristipellontien ja Vihdintien välin lisäkaistojen ansiosta Vihdintien pääsuunnan toimintavarmuus paranee nykyjärjestelyihin verrattua ja Vihdintieltä etelästä vasemmalle kääntyvän suunnan jonoutumisen aiheuttamat riskit Vihdintiellä saadaan minimoitua.
 - Ristipellontien puoleisen liittymän kaistajärjestelyt sujuvoittavat liikennettä niin, että herkästi jonoutuvalle Vihdintien etelän tulosuunnan ryhmittymiskaistalle voidaan antaa valo-ohjelmassa 5–10 sekuntia aiempia toimivuustarkasteluja (Ristipellontie 1 ja Konalantie 47) pidempi vihreän vaihe. Ilman kaistajärjestelyä lisävihreästä ei olisi hyötyä, koska autot eivät välttämättä mahtuisi kääntymään Ristipellontien suuntaan vihreästä huolimatta.
 - Vihdintien pääsuunnan riskejä vähentää myös se, että Vihdintien ja Ristipellontien liittymän vasemmalle kääntyvän ryhmittymiskaistan jonoutuminen ohjaa osan vasemmalle kääntyviä kulkemaan pohjoisen valoliittymän kautta. Vaihtoehtoinen reitti jonojen ollessa pisimmillään ehkäisee häiriöiden muodostumista Vihdintien etelän tulosuunnalla.
- Vihdintien, Konalantien ja Malminkartanontien valoliittymän viivytykset ovat iltaruuhkatunnilla pitkiä riippumatta Ristipellontie 10:n toimintojen lisäliikennetuotoksesta. Pohjoisen valoliittymän välityskyky on lähellä ylärajaa, mutta ei ylity millään tulosuunnalla. Pohjoisessa liittymässä etelästä vasemmalle kääntyvä suunta toimii tehokkaammin kuin Ristipellontien liittymässä. Liikennevirtojen toimivuutta voidaan tasapainottaa tulosuunnittain valo-ohjelmaa muokkaamalla.
- Ristipellontie 10:n uusi maankäyttö ei heikennä Vihdintien tai Ristipellontien liikenteellistä toimivuutta.