



Helsinki, Konalantie 47 (Koy Konalaterna) **Kaupallisten vaikutusten arviointi**

Julius Tallberg-Kiinteistöt Oyj
22.12.2021

REALiDEA

Sisältö ja johdanto

1. Hankkeen esittely ja kaavoitustilanne
2. Konalan kaupan tarjonta
3. Kilpailutilanne nyt ja tulevaisuudessa
4. Vaikutusalueen määrittely
5. Vaikutusalueen väestön ja ostovoiman kehitys
6. Kaupallisten vaikutusten arviointi
 - Hankkeen sopivuus kaupungin tavoitteisiin ja uusi liiketila suhteessa liiketilatarpeeseen
 - Vaikutukset kaupan palveluverkkoon ja ostovoiman suuntautumiseen
 - Vaikutukset kaupan palveluiden saavutettavuuteen
 - Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen
7. Yhteenveto ja johtopäätökset

Helsingin Konalassa osoitteessa Konalantie 47 sijaitsee vuonna 1991 valmistunut teollisuusrakennus (reilu 16 000 k-m²), jonka katutasossa on nykyisin pienliiketilaa.

Kiinteistönomistaja Julius Tallberg-Kiinteistöt Oyj haluaa kehittää rakennuksen toimintoja, ja on esittänyt katutason teollisuustilojen muuttamista liiketiloiksi.

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

Selvitys on laadittu yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Ohjausryhmän kokouksiin ovat osallistuneet:

- Helsingin kaupunki: Elina Luukkonen, Minna Koskinen
- Julius Tallberg-Kiinteistöt Oyj: Anne Tiainen, Kari Oja
- Kauto Nikulainen arkkitehdit Oy: Jukka Kauto

Selvityksen tekijänä toimi Julius Tallberg-Kiinteistöt Oyj:n toimeksiannosta:

- Realidea Oy: Saku Järvinen

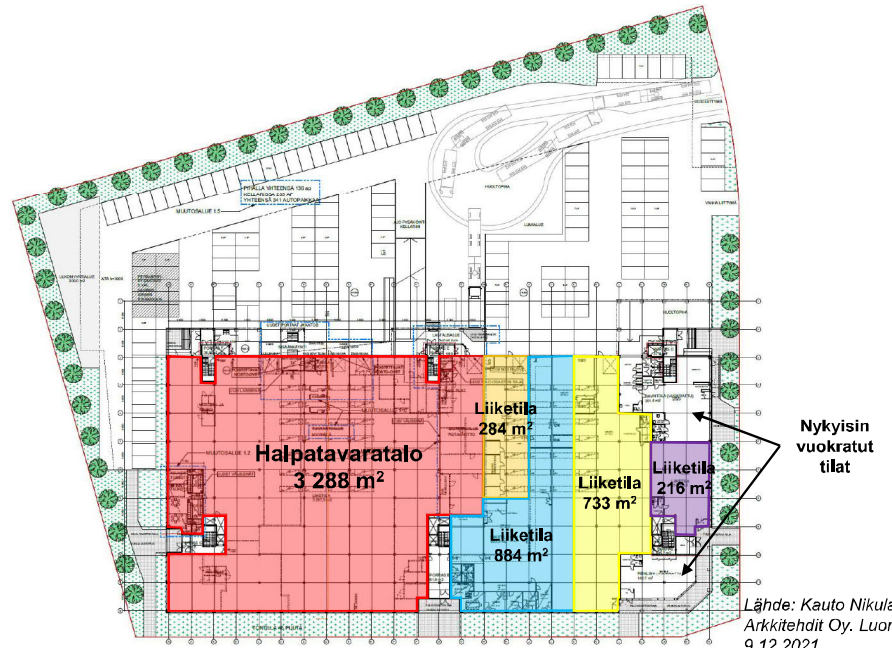
Hankkeen esittely

Katutason kehitys liiketilaksi

Kiinteistönomistajan tavoitteena on muuttaa vanhan teollisuusrakennuksen katutason tilat liiketilaksi. Kehitysprojektin jälkeen kohteessa on liiketilaa yhteensä 5 800 m².

Alustavan suunnitelman mukaan liiketilat jakautuvat seuraavasti:

- Yksi halpatavaratalotyypinen reilun 3 000 m² myymälä varastoineen. Halpatavaratalon valikoima koostuu pääosin työkaluista, rakentamisen ja remontoimisen tarvikkeista, kodin-, vapaa-ajan-, pihan-, lemmikkien- ja autoilun tuotteista. Valikoima voi pitää sisällään myös pienen määrän kuivaelintarvikkeita ja juomia.
 - Kuusi muuta pienempää liiketilaa, joista kaksi on nykyisiä vuokrattuja tiloja (R-Kioski, ravintola). Liiketilat voivat sisältää sekä erikoisliikkeitä, ravintoloita että muita palveluita.
- **Uudet liiketilatoimijat (halpatavaratalo sekä neljä muuta liiketilakäyttäjää) myyvät arviolta noin 16 miljoonaa euroa vuodessa. Suurin osa myynnistä on erikoistavarakauppaa.** Luvussa ei ole huomioitu nykyisiä R-kioskia ja ravintolaa.
- **Kohteen päivittäistavarakaupan myynti kasvaa arviolta reilu miljoonalla eurolla.** Lisäksi nykyinen R-kioski myy jonkin verran päivittäistavaraa.



Lähde: Kauto Nikulainen
Arkkitehdit Oy. Luonnos
9.12.2021

Arvio uusien liiketilakäyttäjien toimialoista ja vuosimyynneistä

Tila	Päätoimiala	Myyntiala, m ²	Myyntiteho, €/m ² (sis. ALV)	Vuosimyynni, milj. € (sis. alv)
Halpatavaratalo		3 288	3 000	9,9
- päivittäistavarat	päivittäistavarakauppa	400	3 000	1,2
- erikoistavarat	erikoistavarakauppa	2 888	3 000	8,7
Liiketila 1	erikoistavarakauppa	284	3 000	0,9
Liiketila 2	erikoistavarakauppa	884	3 000	2,7
Liiketila 3	erikoistavarakauppa	733	3 000	2,2
Liiketila 4	palvelut / ravintola	216	3 000	0,6
Uudet liiketilat yhteensä		5 404		16,2
Nykyinen ravintola (vuokrattu)	ravintola	291	Myynti ei tiedossa	
Nykyinen liiketila (vuokrattu)	päivittäistavarakauppa	143	Myynti ei tiedossa	
YHTEENSÄ		5 838		

Sijainti

Hanke sijaitsee lähellä Vihdintietä. Etäisyys Kehä I:ltä on 1,2 km ja Kehä III:n Petikko-Varistosta 5 km.

Kauppakeskus Ristikko sijaitsee naapuritontilla, Malminkartanon keskusta ja juna-asema 2 km:n, kauppakeskus Kaari 3 km:n, kauppakeskus Myyrmäni 4 km:n ja kauppakeskus Sello 5 km:n päässä.

Asemakaava

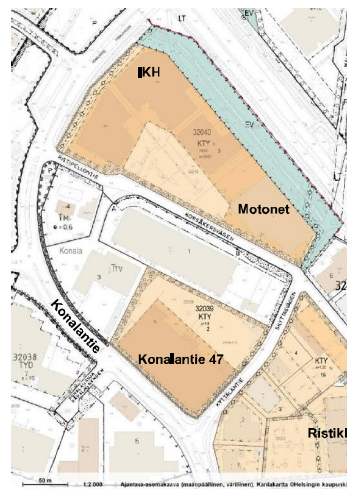
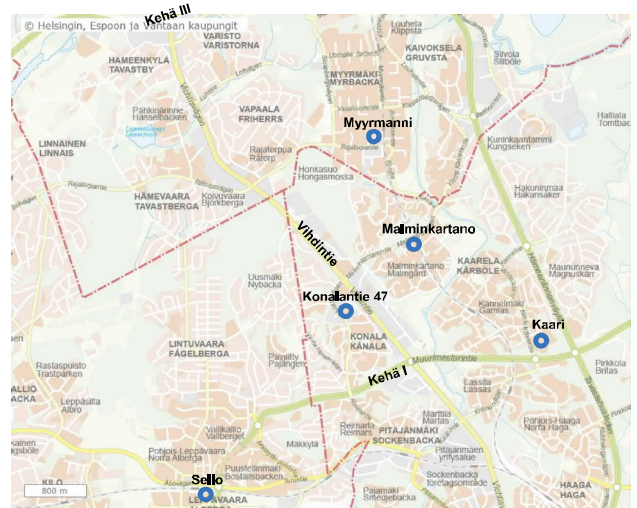
Nykyisessä 22.1.2010 voimaan tulleessa asemakaavassa kohde (Tontti 32039/2) on merkitty toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY). Vuonna 2010 voimaan tulleessa asemakaavassa tontti muuttui teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueesta toimitilarakennusten korttelialueeksi.

Tontin pinta-ala on 16 367 m² ja rakennusoikeus tontitehokkuusluvun e = 1,0 mukaisesti 16 367 k-m². Tontin rakennusoikeus on kokonaan käytetty.

Nykyinen asemakaava ei salli suunnitellun mukaista vähittäiskauppaa, mutta viereisissä kortteleissa on vastaaventyypisillä kaavamerkinnoillä samantyyppistä kauppaa ja palveluita.

Kohde on samaa asemakaava-aluetta pohjoispuolella sijaitsevan tontin 32040/3 kanssa, jolla sijaitsevat mm. Motonetin ja IKH:n myymälät. Tämän tontin rakennusoikeus on 20 000 k-m², josta 15 000 k-m² saa käyttää paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa varten.

Myös viereinen asemakaava-alue, jonka alueella sijaitsee mm. Lidl, on samalla KTY-määräyksellä varustettu.



Asemakaava (22.1.2010)

KTY Toimitilarakennusten korttelialue.
Rakennuksiin saa sijoittaa julkisia palvelutaloja, liike-, toimisto- ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja, opetus-, koulutus-, studio- ja näyttelytiloja, kokoustuntitiloja, kahvila- ja ravintolatiloja sekä liikunta- ja vapaa-aikatoimintaa palvelevia tiloja.

Yleiskaava ja maakuntakaava

Helsingin yleiskaavassa kohde sijaitsee toimitila-alueen ja lähikeskustan (C3) rajalla. Yleiskaavaan merkitty toimitila-alue Konalassa mahdollistaa myös merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle. Lähikeskustan alueelle sijoittuva kauppa on puolestaan pienimuotoisempaa.

Uusimaa 2050 vaihemaakuntakaavassa Konalaa on osoitettu jopa 300 000 k-m²:n kaupan rakentamista, mikä tekisi siitä Uudenmaan suurimman kaupan keskittymän, joka olisi samaa tasoa Espoon Suomenojan ja Helsingin Roihupellon kanssa. Kaupan alueet ovat seudullisesti merkittävän tilaa vaativan vähittäiskaupan suuryksiköiden alueita, ja alueelle mahdollisesti sijoittuvan keskustahakuisen kaupan tulee olla vain paikallisesti merkittävää. Konala sijaitsee taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä, jossa paikallista keskustahakuista kauppaa voi sijoittaa alle 10 000 k-m² seudullisuuden rajan, ellei selvityksin muuta osoiteta.

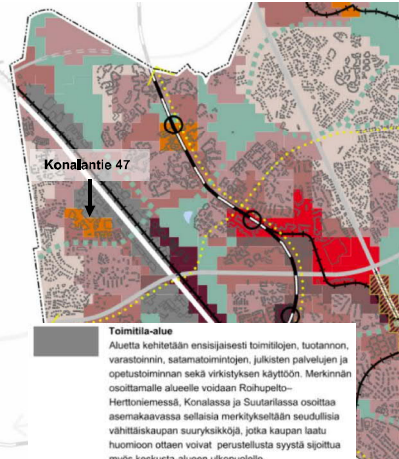
Helsingin yleiskaava 2016.

Lähikeskusta C3
Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimiloiden, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on keskeisellä paikalla osoitettava pääsääntöisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Alue on kävelysoihtoinen. Alue erottuu ympäristöstään leikkaavana ja monipuolisempana. Lähikeskustan alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittävää vähittäiskaupan myymälöitä. Tällä ei kuitenkaan tarkoiteta kivijalkamyymälöitä muodostuvaa kokonaisuutta.

Kaikkisa keskustoloissa:

Keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankäijien mittakaavaan sekä jalankäily-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadunvarsain. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on osoitettava riittävät alueet tarkoituksenmukaisille joukkoliikenteen vaihtopaikoille ja liityntäpaikoille.

Vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava asumiseen, palveluihin tai sen luonteisiin muihin toimintoihin ja rakennusten maantasokerrosten tulee avautua katutaloon. Suuryksiköiden tulee tukeutua joukkoliikenteen runkoyhteyteen. Päivittäistavarakaupan suuryksiköiden mitoituksen lähtökohdanta tulee olla paikallinen kysyntä. Pysäköintipaikkojen määrä rajoitetaan.



Toimitila-alue

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

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
Hyvikkä, Vuotie 25	Raseppi, Kallio	Nurmijärvi, Breviarit	Kirkko-niemi, Hoidan-puurti	Lohja, Työlä-turju	Järven-tien-alueen-alueen-alue	Häme-län, Suomalais-puurti	Vantaa, Kivuhaka	Vantaa, Puntti-puisto	Espoo, Lommi	Espoo, Suomenoja	
Nurmijärvi, Mäyrä-kalle	Loviisa, Loviisan-laitosa	Vilja, Huhmarit	Manttila, Manttilan-puurti	Kerava, Kesä-niemi-puurti	Porvoo, Kurin-känpuurti	Häme-län, Suutarila		Espoo, Niemi-lä-tien-alue	Vantaa, Valtio-Peltkä	Helsinki, Konala	
	Raseppi, Horsback				Tuusula, Pocus				Vantaa, Tammisto	Helsinki, Roihupello	
					Tuusula, Pyyrylä-alue						
					Lohja, Lentola						
					Porvoo, Tammola						
					Espoo, Kallio-silta						
					Vantaa, Petas						

Enimmäismitoituksessa on mukana olemassa oleva ja uusi liikettä. Enimmäismitoitukseen sisältyy myös merkitykseltään paikallinen liikettä.

Lähistön kaavoitushankkeet

Hankkeen lähialueella on muutamia kaavoitushankkeita, jotka lisäävät erityisesti asukasmäärää aivan vieressä. Viereisille tonteille ollaan kaavoittamassa asuntoja noin 1 200 asukkaalle. Lisäksi uusien kerrostalojen kivijalkoihin on tulossa liiketiloja lähes 2 000 m².

Konalankuja: asuntoja n. 40 000 k-m² (1 000 asukasta), liiketiloja 1 400 k-m²
 (kaavaehdotus viitesuunnitelma, Arkkitehdit Kirsi Korhonen ja Mika Penttinen Oy 21.8.2020)
KONALANKUJAN KAAVAMUUTOS - ASEMAPIRRROS 1:2000 21.8.2020 ARKKITEHDIT KIRSI KORHONEN JA MIKA PENTTINEN OY

liiketilöiden sijainti 1. kerroksessa

Konalan portti I (voimassa oleva asemakaava)
 Kaupan tiloja yhteensä 17 500 k-m², josta paljon tilaa vaativaa erikoistavara kauppaa on 13 000 k-m² ja muuta liiketilaa on 4 500 k-m². Jälkimmäinen voi sisältää yhden vähittäiskaupan suuryksikön (S-market) ja ABC-liikennemyymälän, Toimistorakennuskoikeutta on yhteensä 12 500 k-m².

Varte luovutti Varuste.netin uudet toimitilat tilaajalleen | 10.11.2021

Varuste.netin uudet toimitilat luovutettiin tilaajalleen

Ristikorttelin länsiosia: asuntoja 8 600 k-m² (215 asukasta), liiketiloja 450 k-m²
 (OAS: viitesuunnitelma, Sigge-arkkitehdit 2.7.2021)

Kaupan tarjonta Konalassa

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

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

Konalantie 47 sijaitsee Konalan suurimmassa palvelukeskittymässä yhdessä kauppakeskus Ristikön, Motonetin, IKH:n, Varuste-netin ja S-marketin kanssa.

Konalan kaupallinen tarjonta on monipuolistunut viime vuosina:

- Vahva jo perinteinen autoihin ja rakennustarvikkeisiin liittyvän kaupan tarjontakokonaisuus kattaa koko laajan alueen
- Lähipalveluihin keskittyneet Kauppakeskus Ristikko (ml. K-supermarket), S-market, Lidl
- Halpatavaratalokokonaisuus (Motonet)
- Urheilutarvikkeisiin ja pukeutumiseen liittyvät myymälät: Varusteleka, 5.11 Tactical ja Varuste.net
- Liikuntatoiminnot mm. Kiipeilyareena Ristikko, Boulderkeskus, kuntosaleja

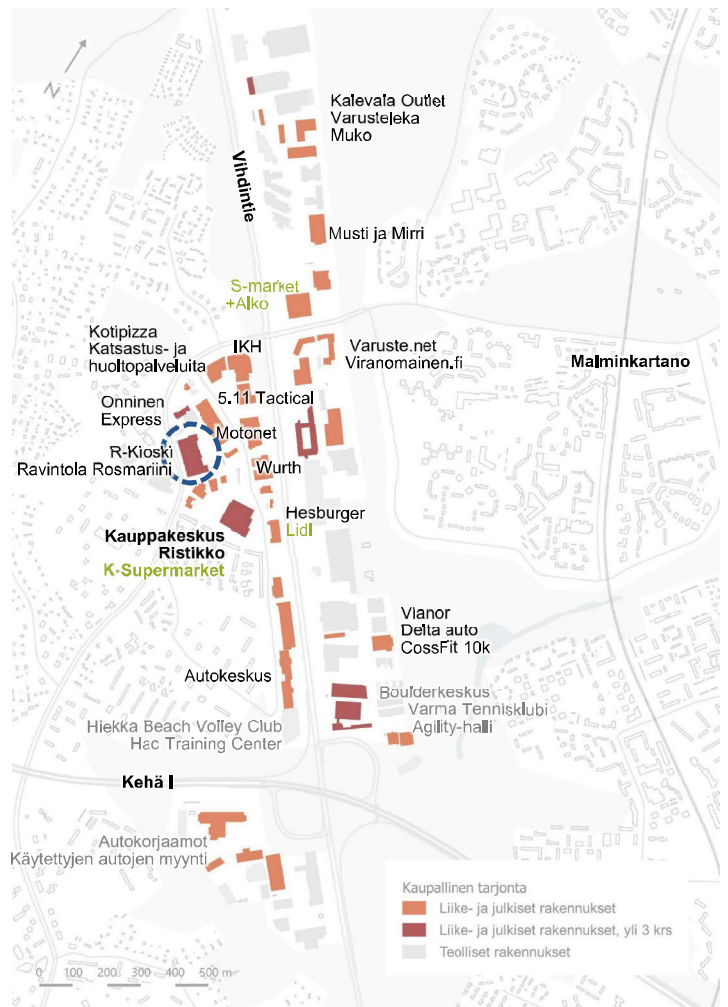
Yhteensä alueella on noin 100 000 k-m² kaupan rakennuksia, josta noin 30 % on keskustakauppaa. Uusimaa 2050 –kaavan mitoituksen mukaan alueelle mahtuu uutta liiketilaa jopa 200 000 k-m² alla olevan laskelman mukaisesti.

Konala

Nykyinen liiketila ja mitoitus

k-m ²	Yhteensä	Keskustakauppaa
Konala	100 000	30 %
Enimmäsmitointus	300 000	
uutta liiketilaa	200 000	

Lähde: Uudenmaan palveluverkon kehitys ja vertailu 2016



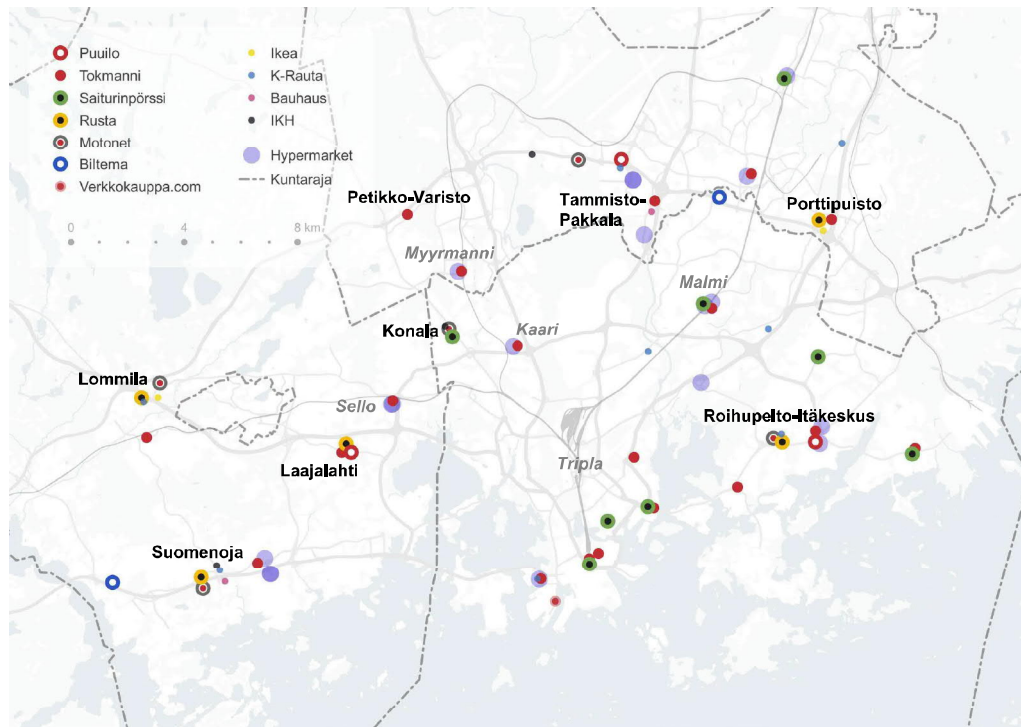
Pääkaupunkiseudun kilpailutilanne erityisesti halpatavaratalokaupassa ja tilaa vaativassa kaupassa

Konalantie 47:n (ja koko Konalan alueen) kaupallinen vaikutusalue määräytyy kilpailutilanteen mukaan.

Eri kaupan alueiden tarjontakonseptit sekä toimijoiden lukumäärä ja mitoitukset vaihtelevat huomattavasti. Kaupan eri toimialoilla on erilaiset kilpailutilanteet ja vaikutusalueet.

Oheiseen karttaan on paikannettu keskeiset halpatavaratalokaupat, hypermarketit ja rautakaupat sekä nimetty merkittävät tilaa vievän kaupan alueet ja Konalaa lähimmät kauppakeskukset.

Seuraavilla sivuilla on esitetty Konalantie 47:n vaikutusalueen muodostuminen kilpailevien keskittymien väliin.



Kaupallinen vaikutusalue lyhyimmän matkan periaatteella määriteltynä

Oheiseen karttaan on rajattu Konalantie 47:n vaikutusalue kahdella tasolla.

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

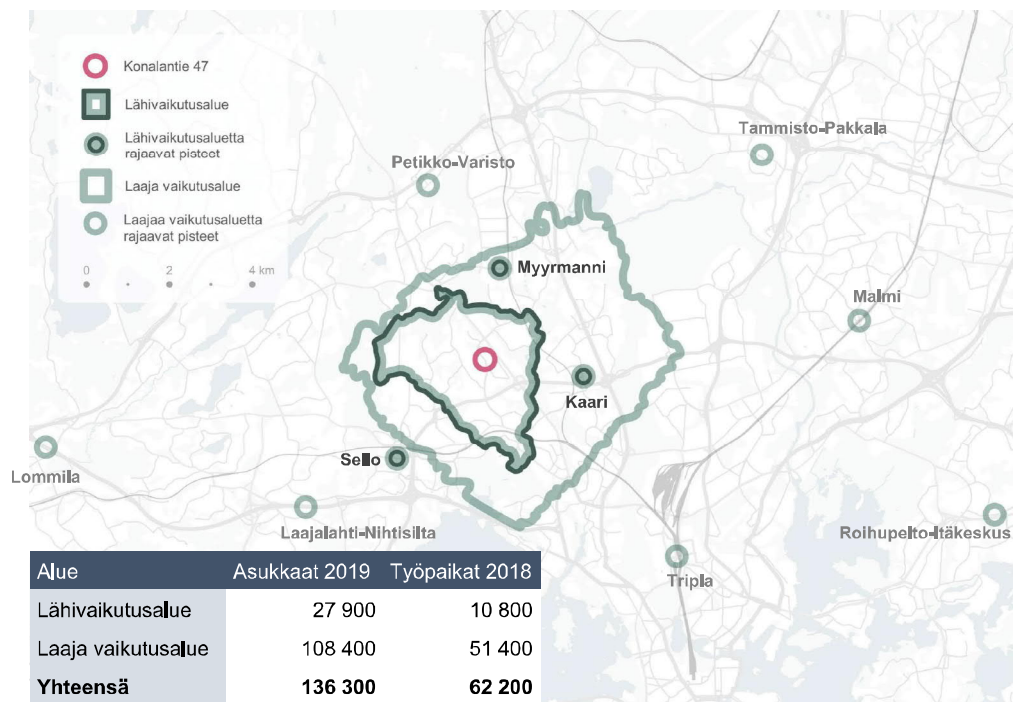
- Myyrmanni
- Kaari
- Sello

→ **Tällä viikoittaisen asiointin alueella on nykyisin asukkaita noin 28 000 ja työpaikkoja 11 000.**

Laajempaa vaikutusaluetta rajoittavat seuraavat monipuoliset tilaa vaativan kaupan alueet ja ympäröivät suurimmat kauppakeskukset:

- Petikko-Varisto
- Tammisto-Pakkala
- Malmin kauppakeskukset
- Kauppakeskus Tripla
- Roihupelto-täkeskus
- Laajalahti-Nihtisilta
- Lommila

→ **Tällä harvemman asiointin ja erityisesti tilaa vievän kaupan asiointialueella on nykyisin asukkaita 136 000 ja työpaikkoja 62 000.**



Asukas- ja työpaikkamäärien lähde: Tilastokeskus Ruututietokanta 2020

Vaikutusalueen asukasmäärän ja ostovoiman kehitys vuosina 2020-2030

Oheiseen karttaan on sovitettu edellisen sivun vaikutusalue pääkaupunkiseudun tilastoalueisiin.

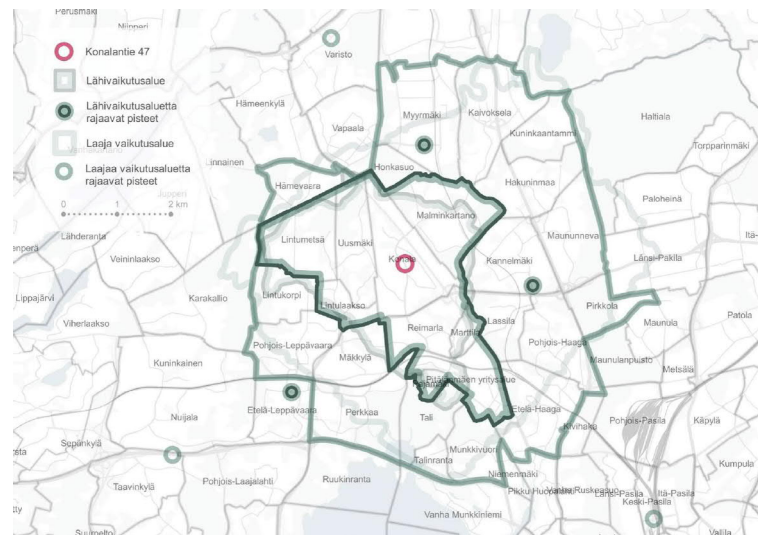
Lähivaikutusalueen asukasmäärä on kaupunkien virallisten ennusteiden mukaan kasvamassa seuraavan 10 vuoden aikana yli 3 000 asukkaalla ja koko vaikutusalueella kasvua on yli 17 000 asukasta.

Alue	Asukasmäärä			Kasvu 2020-2030
	2020	2025	2030	
Konala	6 352	6 567	7 037	685
Malminkartano	8 701	8 880	9 340	639
Reimari	4 989	5 031	4 861	-128
Marttila	315	307	299	-16
Uusmäki	2 898	3 178	3 377	479
Lintulaakso	1 097	1 126	1 143	46
Lintumetsä	2 832	3 001	3 091	259
Pajamäki	1 884	1 801	1 735	-149
Pitäjänmäen yritysalue	3 709	3 899	5 039	1 330
Lähivaikutusalue yhteensä	32 777	33 790	35 922	3 145
Laaja vaikutusalue yhteensä	101 791	109 205	115 982	14 191
VAIKUTUSALUE YHTEENSÄ	134 568	142 995	151 904	17 336

Väestö ja -ennusteen lähde: kaupunkien viralliset väestöennusteet (aluesarjat.fi)

Kymmenessä vuodessa lähivaikutusalueen asukkaiden päivittäistavarakauppaan suuntautuva ostovoima kasvaa vuoteen 2030 mennessä 18 miljoonalla eurolla ja erikoiskauppaan suuntautuva ostovoima 33 miljoonalla eurolla. Koko vaikutusalueella vähittäiskauppaan suuntautuvan ostovoiman kasvu on yhteensä noin 250 miljoonaa euroa.

Tämän lisäksi erityisesti lähivaikutusalueen reilut 10 000 työpaikkaa lisäävät Konalaan suuntautuvaa ostovoimaa erityisesti ravintolapalveluissa, ja jonkin verran myös päivittäis- ja erikoistavarakaupassa.



Vaikutusalueen asukkaiden vähittäiskauppaan suuntautuva ostovoima, milj. euroa

Ostovoima	Päivittäistavarat (pL Alko)			Erikoiskauppa (pL muoti)		
	2020	2030	kasvu	2020	2030	kasvu
Lähivaikutusalue	122	140	18	158	192	33
Laaja vaikutusalue	378	453	75	492	619	127
VAIKUTUSALUE YHTEENSÄ	500	593	93	651	811	161

- Kaupan ostovoimaluvut (Uudenmaan maakunta 2020): Tuomas Santasalo Ky 7.5.2021
- Päivittäistavaroiden (ilman Alkoa) mallillisena kasvuoletuksena 0,5 % vuodessa ja erikoiskaupassa (ilman muotikauppaa) 1 % vuodessa.

Kaupallisten vaikutusten arviointi

Hankkeen sopivuus kaupungin tavoitteisiin ja uusi liiketila suhteessa liiketilatarpeeseen

Helsingin yleiskaavassa sekä Uusimaa 2050 vaihemaakuntakaavassa KonaJa on merkitty vahvistuvana kaupan keskittymänä. Maakuntakaavan mukaisessa mitoituksessa KonaJaan voi sijoittua lähes 200 000 m² uutta kaupan pinta-alaa, mikä tekisi Konalasta yhden pääkaupunkiseudun ja koko Suomen suurimmista kaupan alueista. Täten Konalantie 47:n uusien liiketilojen luoma noin 5 000 k-m²:n lisäys on erittäin pieni osuus Konalan koko lisäpotentiaalista.

Nykyisin Konalan alueella voimassa olevat asemakaavat mahdollistavat jonkin verran uutta kaupan rakentamista. Suurin uuden liiketilarakentamisen potentiaali on Konalanportin asemakaava, jossa tilaa vievän kaupan lisärakennusoikeutta on käyttämättä vielä 13 000 k-m².

Nykyisin Konalassa on reilut 100 000 k-m² kaupan rakennuksia. Konalantie 47:n liiketilojen tuoma lisäys Konalan nykyiseen kaupan pinta-alaan on noin 5 000 k-m², joka on noin 5 %:n lisäys nykyiseen kaupan pinta-alaan. Suurin osa lisäyksestä on vastaavanlaista kauppaa ja palveluita kuin Konalassa jo nykyisin sijaitsee: halpatavaratalokauppaa, jossa painottuvat erikoiskaupan eri toimialat, sekä tämän lisäksi pienempiä erikoiskauppoja sekä yksittäisiä ravintoloita ja palveluita.

Pienet liikkeet soveltuvat hyvin Konalan profiiliin ja palvelevat myös kasvavaa lähiasutusta kadunvarsimyymälöiden tapaan. Suurempi halpatavaratalomyymälä puolestaan täydentää ja vahvistaa Konalan nykyistä tarjontaa.

Hankkeen tuoma pinta-alan lisäys on vähäinen suhteessa Konalan nykyiseen monipuoliseen tarjontaan. Vaikutusalueen asukasmäärän ja ostovoiman kasvu sekä yleiskaavan ja maakuntakaavan tavoitteet puoltavat hankkeen toteuttamista.

Seuraavassa taulukossa on kuvattu, kuinka suuren osuuden Konalantie 47:n uusien liiketilojen käyttäjien arvioitu vähittäiskaupan lisämyynti ottaisi vuosien 2020 ja 2030 kokonaisostovoimasta sekä erikseen pelkästä ostovoiman kasvusta vaikutusalueittain.

Hankkeen uusien liiketilakäyttäjien oletetun myynnin osuus vaikutusalueen ostovoimasta

	Päivittäistavarat (pl. Alko)			Erikoistavarat (pl. muoti)		
	2020	2030	kasvusta	2020	2030	kasvusta
Lähivaikutusalue	1 %	1 %	6 %	9 %	7 %	43 %
VAIKUTUSALUE YHTEENSÄ	0 %	0 %	1 %	2 %	2 %	9 %

Päivittäistavarakaupassa hanke vie vain marginaalisen osuuden ostovoimasta, joten vaikutukset nykyiseen tai tulevaan päivittäistavarakaupan verkostoon ovat olemattomia.

Erikoistavarakaupassa hanke vie lähivaikutusalueen ostovoimasta vuoden 2030 tilanteessa 7 % ja koko vaikutusalueella vain 2 %. Koko vaikutusalueen ostovoiman seuraavan 10 vuoden kasvusta hanke vie noin 9 %. Hanke on siis pieni suhteessa lähialueen ostovoimaan ja sen kasvuun. Myös erikoiskaupassa hanke jättää hyvin tilaa sekä nykyisille myymälöille että muille uusille toimijoille.

→ Hanke sopii hyvin kaupungin tavoitteisiin alueen kehittämiseksi, ja vahvistaa Konalan asemaa yleiskaavan ja maakuntakaavan mukaisesti.

→ Hankkeen tuoma lisäpinta-ala ja -myynti ovat kohtuullisia vaikutusalueen ostovoimaan ja ostovoiman kasvuun nähden.

Kaupallisten vaikutusten arviointi

Vaikutukset kaupan palveluverkkoon ja ostovoiman suuntautumiseen

Konalan asema kaupan keskittymänä

Konalan kaupallinen tarjonta on monipuolistunut ja kasvanut selvästi viime vuosina. 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.

Konalantie 47:n hanke tukee ja vahvistaa Konalan asemaa nykyisentyypisenä monipuolisena kaupan keskittymänä. Hanke vahvistaa pääosin Konalassa jo nykyisin edustettuja kaupan toimialoja, erityisesti halpatavaratalokaupan tarjontaa. Saman toimialan myymälöiden keskittäminen vahvistaa yleensä koko alueen vetovoimaa ja lisää asiakasmääriä, joten Konalantie 47:n hankkeella on ainakin pidemmällä aikavälillä muita alueen halpatavaratalokauppoja vahvistava vaikutus.

Konalan kaupan vaikutusalue on tietyillä toimialoilla, kuten autokaupassa, erittäin laaja. Toisaalta esimerkiksi kauppakeskus Ristikon palvelut houkuttavat asiakkaita pääosin vain lähimmiltä asuinalueilta paikalliskeskustyyppisesti. Suurin osa Konalan kaupan asiakkaista saapuu tässä selvityksessä esitetyiltä melko tiiviltä noin 150 000 asukkaan vaikutusalueelta myös tulevaisuudessa. Hanke vahvistaa jonkin verran Konalan vetovoimaa asiointikohteena, ja siten asioinnit Konalaan kilpailevien keskittymien kustannuksella voivat jonkin verran kasvaa. Pinta-alan lisäys on kuitenkin sen verran pieni ettei hankkeella ole olennaista vaikutusta pääkaupunkiseudun kaupan kokonaisuvaan.

Muut kaupan alueet ja kilpailutilanne

Päivittäistavara- ja lähikeskukset

Konalantie 47:n hanke sisältää vähäisen määrän päivittäistavaroita kattaen korkeintaan teknokemian tuotteet, juomat, tupakkatuotteet ja päivittäiskosmetiikan tuotteet. Perinteisten päivittäistavara- ja lähikeskusten monipuoliset elintarviketuotteet puuttuvat kokonaan. Siksi hankkeella ei ole vaikutusta päivittäistavara- ja palveluverkkoon.

Hanke ei myöskään kilpaille samoista asiakkaista vaikutusalueen lähipalvelukeskusten kuten Malminkartanon keskustan kanssa. Lähipalvelukeskusten tarjonta keskittyy päivittäistavara- ja lähikeskusten lisäksi erityisesti lähiasutusta palveleviin ravintoloihin ja muihin lähipalveluihin.

Lähimmät kauppa- ja kaupunkikeskukset

Hankkeen lähivaikutusalueella rajoittavat erityisesti läheiset kauppakeskukset Kaari, Myyrmanni ja Sello, joiden tarjontaan kuuluu osittain samantyyppistä kauppaa kuin Konalassakin: halpatavaratalokaupaa (Tokmannit kaikissa kolmessa kauppakeskuksessa) sekä urheilukauppaa. 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, jotka eivät kuulu Konalantie 47:n tarjontavaliokomaan. 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. Konalantie 47:n tuoma pinta-alan lisäys on sen verran pieni, ettei se yksinään vaikuta pääkaupunkiseudun tilaa vaativan kaupan keskittymien kilpailutilanteeseen. Hanke lisää kuitenkin Konalan vetovoimaa, ja saattaa houkuttaa 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 uhkaksi olemassa olevien kaupan alueiden toimintaedellytyksiä.

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

Kaupallisten vaikutusten arviointi

Vaikutuksen kaupan palveluiden saavutettavuuteen sekä alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Kaupan palveluiden saavutettavuus

On erittäin epätodennäköistä, että mikään vaikutusalueella oleva nykyinen myymälä joutuu lopettamaan hankkeen tuoman kilpailuvaikutuksen vuoksi. Siksi kaupan palveluiden saavutettavuus ei heikkene millään alueella. On kuitenkin mahdollista, että hankkeen pieniin liikkeiloihin siirtyvä yksittäinen myymälä joltain muulta alueelta. Tämä on kuitenkin normaalia kauppojen sijainnissa tapahtuvaa muutosta, eikä sillä ole olennaista muutosta minkään alueen palveluiden saavutettavuuteen.

Konalan lähialueella asukasmäärät ovat selvässä kasvussa. Siten Konalan monipuolista kaupan tarjontaa parantaa kasvavan lähialueen asukkaiden palveluiden saavutettavuutta ja siten vähentää asiointitarvetta kauempana sijaitseviin kaupan keskittyisiin.

Myös alueella työssäkäyvien on helppo asioida kohteessa, ja erityisesti parantuvat ravintolapalvelut ovat työntekijöille tärkeitä.

Konalan myymälöissä on perinteisesti asioitu pääosin autolla, mutta kasvavan lähiasutuksen myötä asiointi myös kävellen ja polkupyörällä on lisääntynyt. Alueelle on myös hyvät joukkoliikenneyhteydet. Konalantie 47 on erinomaisesti saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. Erityisesti hankkeen pienemmät liiketilät voivat toimia lähipalveluiden tapaan kävely- ja pyöräilyetäisyyksillä asuville asukkaille ja alueella työssäkäyville.

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

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Konalan kaupan alue on leviittänyt melko laajalle vyöhykkeelle Vihdintien varrelle. Konalantie 47 sijaitsee erittäin keskeisellä paikalla Konalan kaupan alueen ytimessä. Samalla alueella sijaitsevat jo nykyisin Konalanportin asemakaava-alue (ml, nykyinen S-market), kauppakeskus Ristikko sekä mm. Lidl, Motonet ja IKH. Siten hanke vahvistaa ja tiivistää Konalan keskeisimmän kaupan alueen vetovoimaa ja roolia kaupan monipuolisena keskittymänä.

Viereen on rakentunut ja on edelleen kaavoituksessa uutta kaupunkimaista kerrostaloaluetta. Hankkeeseen sijoittuva halpatavaratalo palvelee hyvin myös lähialueen asukkaita, vaikka suurin osa asiakkaista saapuukin lähialueiden ulkopuolelta. Hankkeeseen sijoittuvat pienet liiketilät soveltuvat hyvin ympäristöönsä toimien kadunvarren liikkeiloina viereisille asukkaille. Yhdessä naapurikortteleihin suunniteltujen asuinkerrostalojen kivijalkatilojen kanssa ne muodostavat yhtenäisen pienimuotoisten lähipalveluiden kokonaisuuden.

Hanke lisää Konalan työpaikkamääriä ja muuttaa nykyisen teollisuusrakennuksen aktiivisemmaksi 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.**

Yhteenvedo ja johtopäätökset

Hanke ja kaavatilanne

Hankkeessa vanhan teollisuusrakennuksen katutaso muutetaan liiketilakäyttöön. Hankkeen myötä alueen liiketilojen määrä lisääntyy noin 5 400 neliöllä. Suurin osa pinta-alasta on halpatavaratalomyymälää. Mukana on myös muutamia pienempiä erikoisliikkeitä sekä ravintoloita ja muita palveluita.

Nykyinen asemakaava ei salli suunnitellun mukaista vähittäiskauppaa, mutta viereisissä kortteleissa on vastaavantyyppisillä kaavamerkinnöillä samantyyppistä kauppaa ja palveluita.

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

Kaupallinen tarjonta, kilpailutilanne ja vaikutusalue

Yhteensä Konalassa on nykyisin yli 100 000 k-m² kaupan rakennuksia, ja tarjonnassa korostuvat perinteisten autokauppojen ja ajoneuvoihin liittyvien myymälöiden ja palveluiden lisäksi päivittäistavara- ja halpatavaratalokauppa, rakennustarvikkeet, urheiluvälinekaupat sekä monet muut yksittäiset erikoiskaupat ja palvelut.

Konalantie 47:n ja koko Konalan nykyisen kaupan tarjonnan vaikutusalue muodostuu kilpailussa muiden kaupan keskittymien ja erityisesti tilaa vievän kaupan ja halpatavaratalokaupan sijaintipaikkojen kanssa.

Lähivaikutusalueella on nykyisin asukkaita noin 28 000 ja työpaikkoja 11 000. Koko vaikutusalueella asukkaita on 136 000 ja työpaikkoja 62 000. Vaikutusalueen väkimäärä ja siten myös ostovoima ovat selvässä kasvussa tulevaisuudessa.

Kaupalliset vaikutukset

Hanke sopii hyvin kaupungin tavoitteisiin alueen kehittämiseksi, ja 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.

Konalantie 47:n hanke tukee ja vahvistaa Konalan asemaa nykyisentyyppisenä monipuolisena kaupan keskittymänä, mutta sillä on vain vähäisiä vaikutuksia kaupan palveluverkkoon ja ostovoiman suuntautumiseen. Hanke vahvistaa pääosin Konalassa jo nykyisin edustettuja kaupan toimialoja, erityisesti halpatavaratalokaupan tarjontaa.

Hankkeella ei ole vaikutuksia vaikutusalueella tai sen lähellä sijaitseviin lähipalvelu-, kauppa- ja kaupunkikeskuksiin, vaan ne täydentävät toinen toisiaan.

Hanke lisää Konalan vetovoimaa tilaa vaativan kaupan keskittymänä, ja saattaa houkutella alueelle muitakin uusia kaupan hankkeita ja toimijoita. Siten Konalasta voi pidemmällä aikavälillä muodostua entistä vahvempi kilpailija muille tilaa vaativan kaupan alueille. Pääkaupunkiseudun vahva asukasmäärän ja ostovoiman kasvu kuitenkin mahdollistavat Konalan tarjonnan merkittävän lisäyksen ilman, että se uhkaa olemassa olevien kaupan alueiden toimintaedellytyksiä.

Hankkeella ei ole negatiivisia vaikutuksia kaupan palveluiden saavutettavuuteen. Hankkeen saavutettavuus on hyvä kaikilla liikennevälineillä, ja hanke vähentää myös kasvavan lähiasujaimiston tarvetta asiointiin kauempana sijaitseviin kaupan keskittymiin.

Hanke täydentää hyvin Konalan nykyistä työpaikka- ja kaupan aluetta. Konalan kaupan alue on leviittänyt melko laajalle vyöhykkeelle Vihdintien varrella, ja hanke vahvistaa sekä tiivistää Konalan keskeisimmän kaupan alueen vetovoimaa ja roolia kaupan monipuolisena keskittymänä. Konalan kaupan alueen viereen on rakentunut ja on edelleen kaavoituksessa uutta kaupunkimaista kerrostaloaluetta. Hankkeeseen sijoittuvat pienet liiketilat soveltuvat hyvin ympäristöönsä toimien kadunvarren liiketiloina viereisille asukkaille ja työpaikoille.

Vihdintien valoliittymien ja Konalantien liikenteellinen toimivuustarkastelu



16.3.2022

- Tarkastelussa Vihdintien valoliittymien ja Konalantien liikenteellinen toimivuus iltahuipputunnin aikana suunnitellulla Konalantien uudella maankäytöllä

- Simuloitu Vissim-mikrosimulointiohjelmalla
 - Tuloksissa huomioitu kymmenen simulointiajon keskiarvo

Vihdintien valoliittymien ja Konalantien liikenteellinen toimivuustarkastelu

- Työssä on tutkittu Konalantie 47:n myymäläsuunnitelman ja Konalantien uuden maankäytön liikenteellisiä vaikutusta Vihdintien valoliittymien toimivuuteen. Työ on jatkoa Ristipellontie 1:n liikenteen toimivuustarkastelulle.
- Tilaajana on Anne Tiainen Julius Tallberg-Kiinteistöt Oy:stä ja toimeksiantajana Jukka Kauto KN arkkitehdit Oy:stä. Liikenteen toimivuustarkastelusta on vastannut WSP Finland Oy:ssä Mikko Jokinen, laadunvarmistajana on toiminut Timo Kärkinen.



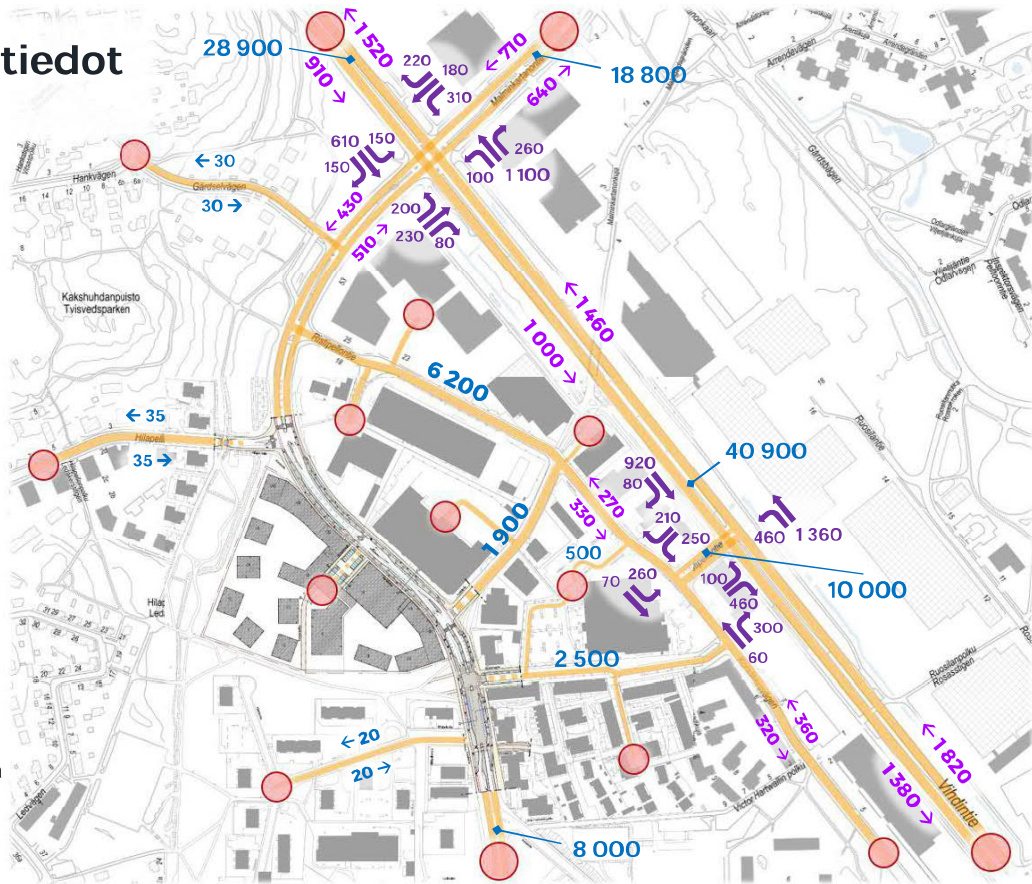
Lähtötiedot

- Liikennemäärätiedot drone-kuvauksista
 - Ristipellontien liittymä on kuvattu aamu- ja iltaruuhkassa 24,8,2021, Konalantien liittymä iltaruuhkassa 21,9,2021
 - Laskentatietoja on täydennetty Konalantien liittymien osalta Helsingin kaupungin keskimääräisen arkivuorokausiliikenteen (KAVL) tiedoilla
 - Tarkasteluajankohtana on iltahuipputunti (IHT), jonka liikennemääriin on lisätty Konalantien uuden maankäytön liikennetuotos
- Maankäyttötiedot ja kerrosalat valmistella olevien Konalankujan ja Ristikon korttelin kaavamuuotossuunnitelmien mukaisesti; Konalantie 47:n osalta lähteenä on kaupallisten vaikutusten arviointisuunnitelma (Realidea Oy 22,12,2021)
- Simulointimallissa huomioitu joukkoliikennelinjat sekä kävely- ja pyöräilyliikenteen vaikutus
 - Jalankulkijoita ja pyöräilijöitä on 50 kulkijaa per tulosuunta valoliittymissä, Ajomiehentien suuntaisesti kadun pohjoispuolella sekä Konalantien pääsuunnalla, muilla suunnilla 25 kulkijaa per tulosuunta.



Liikennemäärätiedot Iltahuipputunti

- Laskentatietoja on täydennetty Konalantien liittymien osalta Helsingin kaupungin keskimääräisen arkivuorokausiliikenteen (KAVL) liikennemäärillä, jotka merkitty **sinisellä**
 - Länsiosan liittymissä KAVL-luvut on käännetty iltahuipputunnin (IHT) muotoon (IHT on 10 % KAVL-määrästä, suuntajakauma 50 % / 50 %)
 - Alueen keskiosassa Ristipellontien liikennevirrat jakautuvat tasaisesti usean pienen tonttiliittymän kesken; Ristipellontien pohjoisosan liittymien ja liittymävälien tiedoissa on jonkin verran epätarkkuutta



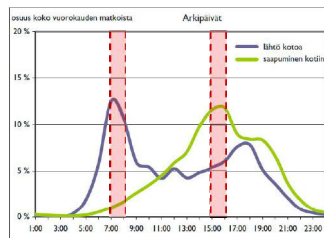
Vihdintien valoliittymien ja Konalantien liikenteellinen toimivuustarkastelu

Maankäytön suunnitelmat

- Konalantien ja Ristipellontien liikennejärjestelyt ovat uusimpien katusuunnitelmien mukaisia
- Konalantie on mallinnettu Konalankujan ja Konalantien keskiosan liikennesuunnitelman (20.10.2020) mukaisesti
- Konalantie 47:n myymälään kuljetaan Kyttäläntien kautta
 - Tontti liittymä sijaitsee hieman nykyistä idämpänä
- Vihdintien ja Ristipellontien liittymiin on mallinnettu seuraavat muutokset:
 - Siirretty länsiosan suojatie liittymän itäpuolelta pohjoispuolelle
 - Siirretty Ristipellontien jalkakäytävä itäpuolelta länsipuolelle
 - Idän tulosuunta Vihdintieltä on liittymien välissä kaksikaistainen, mikä solkkyttää vasemmalle ja oikealle kääntyvien ajoneuvojen ryhmittymistä



Konalantien uuden maankäytön liikennetuotos (1/5) Konalankuja, asuminen: 40 000 k-m²



Kuva 4.1. Kotiin suuntautuvien matkojen tuntivaihtelu arkisin. (HLT 2004–2005)

- Vuorokauden aikana 5,08 kotiperäistä saapuvaa tai lähtevää matkaa / 100 k-m² → 5,08 * 400 = 2032 matkaa / vrk
- Asuntoihin suuntautuvien vierailumatkojen korjauskerroin 1,22 = 2479,04 saapuvaa tai lähtevää matkaa / vrk
- Kuljutapa: 45 % henkilöautolla, jossa keskimääräinen henkilönluku 1,56 → 2479,04 * 0,45 / 1,56 / 2 = 358 henkilöautokäyntiä / vrk
 - Yhteensä käyntiin sisältyvät meno- ja paluumatkat, jotka toteutuvat vuorokauden aikana, joten matkojen suuntajakauma on 50 % / 50 % → käyntien määrä * 2 = 358 saapuvaa ja 358 lähtevää henkilöautomatkaa / vrk
- Iltahuipputunnin aikana (klo 16-17) asuminen liikennetuotos on 12,7 % saapuvista ja 6,1 % lähtevistä vuorokauden matkoista → 45 saapuvaa ja 22 lähtevää henkilöautoa

ASUMINEN

Taulukko 4.5. Asumisen matkatuotokset Helsingin seudulla (Helsingin seutu vaikutusalueeseen). (HLT 2004–2005)

Alueuokka	Kotiperäistä matkaa/asukas, vrk (saapuvaa tai lähtevää)	Kotiperäistä matkaa/100 k-m ² , vrk (saapuvaa tai lähtevää)	Kuljutapa (osuus tehdyistä matkoista, %)						Henkilöautosuorite (km/asukas/vrk)
			jalan	polkupyörä	henkilöauto	linja-auto	metro-raitiovaunu	lähijuna	
Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kaunialainen	2,29	5,48	45 %	4 %	21 %	10 %	17 %	1 %	10,7
jalankuluvyöhyke	2,22	5,08	26 %	7 %	45 %	11 %	5 %	4 %	20,5
joukkoliikennevyöhyke	2,11	4,38	18 %	6 %	59 %	10 %	1 %	3 %	24,9
autovyöhyke	2,33	5,06	23 %	6 %	60 %	3 %	0 %	1 %	26,8
lähitaajamat	2,57	5,88	32 %	8 %	47 %	1 %	0 %	6 %	22,4
asemansseutu, alle 1 km:n etäisyys	2,61	5,66	25 %	12 %	57 %	1 %	0 %	4 %	24,2
asemansseutu, alle 2,5 km:n etäisyys	2,23	3,55	6 %	6 %	81 %	1 %	0 %	1 %	37,8
taajamien lievealueet	1,97	3,41	16 %	10 %	62 %	5 %	0 %	2 %	44,3
ulkupuoliset taajamat <5000 as.	2,23	3,41	16 %	6 %	68 %	5 %	1 %	1 %	30,6
kyläasutus	2,28	4,97	27 %	7 %	48 %	8 %	4 %	3 %	22,8
keskimäärin koko seudulla									

Taulukko 4.1. Asuntoihin suuntautuvien vierailumatkojen määrän huomioon otava korjauskerroin. (HLT 2004–2005)

ajankohta	korjauskerroin
keskimääräinen vuorokausi	1,22
talviarki	1,16
talviluontai	1,35
talvisunnuntai	1,03
kesäarki	1,23
kesälauantai	1,40
kesäsunnuntai	1,30

Taulukko 4.2. Henkilöauton keskimääräinen kuormitusaste kotiperäisillä matkoilla. (HLT 2004–2005)

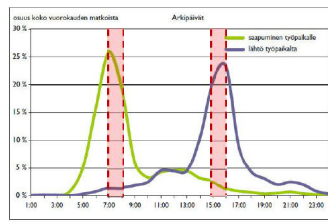
kuntaryhmä	keskimääräinen henkilönluku
Helsingin seutu vaikutusalueeseen	1,56
Tampereen ja Turun kaupunkiseudut	1,60
Oulu, Jyväskylä, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut	1,56
45 000–80 000 asukkaan kaupunkiseudut	1,58
20 000–45 000 asukkaan kaupunkiseudut	1,55
alle 20 000 asukkaan kaupunkiseudut ja muut seutukunnat	1,48
keskimäärin	1,55

Taulukko 4.11. Asumisen matkatuotosten tuntivaihtelu.

kellonaika	arkipäivät keskimäärin	
	saapuvat matkat	lähtevät matkat
24:00–00:59	0,5 %	0,3 %
01:00–01:59	0,3 %	0,1 %
02:00–02:59	0,3 %	0,1 %
03:00–03:59	0,1 %	0,0 %
04:00–04:59	0,1 %	0,4 %
05:00–05:59	0,1 %	1,9 %
06:00–06:59	0,4 %	5,6 %
07:00–07:59	0,9 %	14,0 %
08:00–08:59	1,6 %	11,2 %
09:00–09:59	2,3 %	5,9 %
10:00–10:59	3,1 %	4,8 %
11:00–11:59	3,8 %	3,8 %
12:00–12:59	5,4 %	4,8 %
13:00–13:59	6,7 %	4,2 %
14:00–14:59	9,9 %	4,6 %
15:00–15:59	11,5 %	5,1 %
16:00–16:59	12,7 %	6,1 %
17:00–17:59	9,3 %	7,7 %
18:00–18:59	8,3 %	7,8 %
19:00–19:59	8,8 %	5,0 %
20:00–20:59	7,2 %	3,5 %
21:00–21:59	4,0 %	2,0 %
22:00–22:59	2,0 %	0,9 %
23:00–23:59	0,8 %	0,4 %
yhteensä	100 %	100 %

Lähde: Ympäristöministeriön julkaisu "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (2008)

Konalantien uuden maankäytön liikennetuotos (2/5) Konalankuja, liiketilat: 1 400 k-m²



Kuva 4.4. Työpaikalle suuntautuvien matkojen tuntivaihtelu arkisin. (HLT 2004–2005)

- Toimistotyöpaikka-alue, jossa arviolta 10 kävijää / 100 k-m² ja 0,6 tavaraliikenteen käyntiä / 100 k-m²
- Henkilöautojen keskimääräinen kuormitusaste työmatkoilla on 1,1 henkilöä
- Henkilöauton kulkutapaosuus työmatkoilla on 63 %
 - Toimistotyön ja toimistoasiointimatkojen osalta osuus on 57 %, käytetty suurempaa osuutta
- 1 400 k-m² / 100 * (10 kävijää / 1,1 henkilöä * 0,63 + 0,6 tavaraliikenteen käyntiä) = 14 * 6,276 = yhteensä 88 käyntiä vuorokaudessa
- Iltahuipputunnin aikana (klo 16–17) liiketilojen liikennetuotos on 1,4 % saapuvista ja 23,3 % lähtevistä vuorokauden matkoista
→ 1 saapuva ja 20 lähtevää ajoneuvoa

Taulukko 4.18. Toimistomaisten työpaikkojen matkatuotokset (kävijä/arkivirk).

toimiston tyyppi	kävijä/työntekijä	kävijä/100 k-m ²	tavaraliikenteen käyntiä/100 k-m ²
toimistotyöpaikka-alue, vähän asioinlukiennettä (esimerkiksi teknologikeskus, suunnittelutoimisto, toimituslaitos, tutkimuslaitos)	0,9	2,5–3,5	0,25–0,35
toimistotyöpaikka-alue, paljon asioinlukiennettä (esimerkiksi yritysten pääkontorit)	3,6	11–16	0,6–0,7
virasto, paljon asiointia (esimerkiksi työvoimatoimisto, Kelan toimenpiste, verotoimisto)	3,3	12–18	0,4–0,6
virasto, vähän asiointia (esimerkiksi kunnantovirasto, lääninhallitus)	2,6	6–10	0,2–0,3
pankkien ja vakuutusyhtiöiden toimipisteet	6–14	65–90	0,2–0,3
postin toimipaikat	20–25	110–120	2,0–3,4

TYÖPAIKAT

Taulukko 4.22. Työmatkojen kulkutapaosuus alueittain toimipaikan sijaintialueen mukaan (koko vuoden keskiarvo) yli 80 000 asukkaan kaupunkiseuduilla. (HLT 1998–1999)

Helsingin seutu vaikutusalueeseen	Kulkutapa (osuus tehdyistä matkoista, %)			
	jalan	polkupyörällä	henkilöautolla	joukkoliikenteellä
Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen	jalankulkyöhyöhyke 21 %	6 %	32 %	41 %
	joukkoliikennevyöhyke 9 %	6 %	63 %	23 %
	autovyöhyke 6 %	2 %	76 %	16 %
asemanseutu, alle 1 km:n etäisyys	11 %	2 %	80 %	7 %
asemanseutu, alle 2,5 km:n etäisyys	7 %	12 %	80 %	1 %
lähitaajamat	17 %	4 %	70 %	9 %
taajamien lievealueet	6 %	9 %	83 %	2 %
ulkopuoliset taajamat, alle 5000 asukasta	8 %	3 %	87 %	3 %
keskimäärin koko seudulla	11 %	5 %	56 %	28 %

TOIMISTOT

Taulukko 4.25. Työ-, työasiointi- ja asiointimatkojen kulkutapaosuus toimipaikan sijaintialueen mukaan (koko vuoden keskiarvo). (HLT 1998–1999)

Helsingin seutu vaikutusalueeseen	Kulkutapa (osuus tehdyistä matkoista, %)			
	jalan	polkupyörällä	henkilöautolla	joukkoliikenteellä
jalankulkyöhyöhyke	17 %	3 %	36 %	44 %
joukkoliikennevyöhyke	9 %	7 %	57 %	27 %
autovyöhyke	6 %	2 %	84 %	8 %
keskimäärin koko seudulla	12 %	5 %	59 %	24 %

Esimerkkejä erilaisten toimistojen matkatuotoksista:

Teknologikeskus suuren kaupunkiseudun esikaupunkialueella

- 0,9 kävijää / työpaikka
- 3,2 kävijää / 100 k-m²
- 0,19 pakettiautokäyntiä / 100 k-m²
- 0,06 kuorma-autokäyntiä / 100 k-m²

Kunnantovirasto pienen kaupungin kuntakeskuksessa

- 7,8 kävijää / 100 k-m²

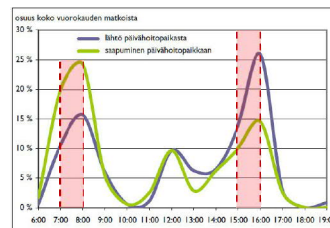
Taulukko 4.19. Henkilöauton keskimääräinen kuormitusaste työmatkoilla. (HLT 2004–2005)

Kuntaryhmä	keskimääräinen henkilöauto	Tuntivaihtelu	
		syöky, talvi ja kevät (byyrikou-toukokuu)	arkipäivät keskimäärin
Helsingin seutu vaikutusalueeseen	1,11		
Tampereen ja Turun kaupunkiseudut	1,16		
Oulu, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut	1,19		
45 000–80 000 asukkaan kaupunkiseudut	1,17		
20 000–45 000 asukkaan kaupunkiseudut	1,13		
alle 20 000 asukkaan kaupunkiseudut ja muut seutukunnat	1,14		
keskimäärin	1,15		

Lähde: Ympäristöministeriön julkaisu "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (2008)

Konalantien uuden maankäytön liikennetuotos (3/5) Konalankuja, päiväkotit: 2 000 k-m²

- Arviolta 75 kävijää / 100 k-m² = 1500 kävijää vuorokaudessa
- Henkilöauton kulkutapaosuus 53 % = 795 kävijää henkilöautolla / vrk
- Henkilöautojen keskimääräinen kuormitusaste kouluihin suuntautuville matkoilla: 1,97 henkilöä = 795 / 1,97 = 404 henkilöautokäyntiä / vrk
- Iltahuipputunnin aikana saapuu 14,4 % ja poistuu 25,9 % vuorokausiliikenteestä
→ yhteensä 29 saapuvaa ja 52 lähtevää ajoneuvoa



Kuva 4.13. Päivähoitopaikkoihin suuntautuvien matkojen tuntivaihtelu arkisin. (HLT 2004–2005)

Taulukko 4.72. Päiväkotien matkatuotoslukuja arkisin (kävijää/vrk).

	matkatuotokset		raskaan liikenteen tuotokset	
	kävijää/hoitopaikka	kävijää/100 kerros-m ²	paketti-autokäyntiä/vrk	kuorma-autokäyntiä/vrk
päiväkoti	4–6	60–95	1–2	0

Taulukko 4.74. Päiväkoteihin suuntautuvien matkojen tuntivaihtelu. (HLT 2004–2005)

kellonaika	syksy, talvi ja kevät (syyskuu-toukokuu) arkipäivät keskimäärin	
	saapuvat matkat	lähtevät matkat
06:00–06:59	1,7 %	0,6 %
07:00–07:59	19,8 %	10,4 %
08:00–08:59	24,0 %	15,5 %
09:00–09:59	5,4 %	6,2 %
10:00–10:59	0,6 %	0,6 %
11:00–11:59	2,8 %	1,1 %
12:00–12:59	9,6 %	9,9 %
13:00–13:59	2,8 %	6,2 %
14:00–14:59	6,5 %	6,5 %
15:00–15:59	9,9 %	13,5 %
16:00–16:59	14,4 %	25,9 %
17:00–17:59	2,5 %	2,8 %
Yhteensä	100 %	100 %

Lähde: Ympäristöministeriön julkaisu "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (2008)

Esimerkki päiväkotien matkatuotoksista:

- Suvinäytin majan päiväkoti, Espoo, 157 k-m²
- 0,1 hoitopaikka/k-m²
- 35,0 ajoneuvoa/100 k-m²
- 7,6 joukkoliikennematkaa/100 k-m²
- 35,0 jalankulku- ja pyörämatkaa/100 k-m²

Taulukko 4.73. Päiväkoteihin suuntautuvien matkojen kulkutapaajakauma. (HLT 2004–2005)

kuntaryhmä	Kulkutapa (osuus tehdyistä matkoista)			
	jalan	polkupyörällä	henkilöautolla	joukkoliikenteellä
Helsingin seutu vaikutusalueineen	36 %	2 %	53 %	9 %
Tampereen ja Turun kaupunkiseudut	20 %	2 %	72 %	6 %
Oulu, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut	20 %	8 %	72 %	0 %
45 000–80 000 asukkaan kaupunkiseudut	12 %	7 %	79 %	2 %
20 000–45 000 asukkaan kaupunkiseudut	12 %	3 %	82 %	3 %
alle 20 000 asukkaan kaupunkiseudut	17 %	13 %	67 %	3 %

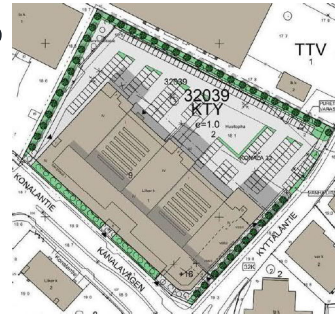
Taulukko 4.80. Henkilöauton keskimääräinen kuormitusaste kouluihin suuntautuville matkoilla. (HLT 2004–2005)

kuntaryhmä	keskimääräinen henkilötluku
Helsingin seutu vaikutusalueineen	1,97
Tampereen ja Turun kaupunkiseudut	1,69
Oulu, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut	1,71
45 000–80 000 asukkaan kaupunkiseudut	1,70
20 000–45 000 asukkaan kaupunkiseudut	1,88
alle 20 000 asukkaan kaupunkiseudut ja muut seutukunnat keskimäärin	1,82
	1,84

Konalantien uuden maankäytön liikennetuotos (4/5)

Konalantie 47, erikoistavarakauppa: 5 189 k-m²

- Myyntiala on 70 % kerrosalasta = 3 632,3 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 %
- $3\,632,3 \text{ myynti-m}^2 / 100 * (15 \text{ käyntiä} / 1,74 \text{ henkilöä} * 0,76 + 0,3 \text{ tavaraliikenteen käyntiä}) = 36,323 * 6,852 = \text{yhteensä } 249 \text{ käyntiä vuorokaudessa}$
- Iltahuipputunnin osuutena on käytetty yleisiä erikoistavarakauppojen huipputuntikertoimia, joita on kasvatettu perjantai-iltapäivän kertoimella 1,26 (= 18,0 % * 7)
- Iltahuipputunnin aikana saapuu 12,726 % ja lähtee 12,978 % vuorokausiliikenteestä → yhteensä 32 saapuvaa ja 32 lähtevää ajoneuvoa



PALJON TILAA VAATIVAN ERIKOISTAVARAN KAUPAN YKSİKÖT

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

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

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

kaupan toimiala	käyntejä/100 myynti-m ²	kuorma-auto- kujetusta/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 rakennus- tarvikekauppa	8–22	0,3
kodinteekniikka- kauppa	11–24	0,1–0,3

Taulukko 4.52. Erikoistavarakauppoihin 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 henkilöauto
Helsingin seutu vaikutusalueineen	1,74
Tampereen ja Turun kaupunkiseudut	1,69
Oulu, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut	1,63
45 000–80 000 asukkaan kaupunkiseudut	1,64
20 000–45 000 asukkaan kaupunkiseudut	1,69
alle 20 000 asukkaan kaupunkiseudut ja muut seutukunnat	1,70
keskimäärin	1,70

Taulukko 4.50. Erikoiskauppoihin 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 %
sunnuntai	8,3 %	6,2 %

Lähde: Ympäristöministeriön julkaisu "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (2008)

Konalantien uuden maankäytön liikennetuotos (5/5) Konalantie 47, ravintola: 216 k-m²

- Arviolta 60 asiakaspaikkaa
- 2 kävijää vuorokaudessa / asiakaspaikka = 120 kävijää / vrk
 - Käytetty suurimpia viikonpäivän ja kuukauden aikavaihtelukertoimia: viikonpäivä lauantai = 1,21, kuukausi syyskuu = 1,164
- Aikavaihtelukertoimilla: 120 kävijää * 1,21 * 1,164 = 169 kävijää / vrk
- Henkilöauton kulkutapaosuus on 51 %
- Henkilöautojen keskimääräinen kuormitusaste on 1,87 henkilöä
- 169 kävijää * 0,51 / 1,87 = 46 ajoneuvomatkaa / vrk
- Iltahuipputunnin aikana saapuu 9,6 % ja lähtee 7,4 % vuorokausiliikenteestä
- Yhteensä 4 saapuvaa ja 3 lähtevää ajoneuvoa

Ravintola- ja majoituspalvelut

Taulukossa 4.58 on esitetty ravintola- ja majoituspalvelujen tyypillisiä matkatuotoslukuja. Ravintola- ja majoituspalvelujen tilantarve vaihtelee huomattavasti erilaisissa yksiköissä ja myös kävijämäärien vaihtelut ovat huomattavia. Hotelleissa kerrosalaa vaaditaan tyypillisesti 70-80 m² yhtä hotellihuonetta kohti.

Taulukko 4.58. Ravintola- ja majoituspalvelujen keskimääräisiä matkatuotoslukuja (kävijää/vrk).

vapaa-ajan toiminto	kävijöiden määrä vuorokaudessa	asiakaspaikka
ravintola	1,3-4,5	/asiakaspaikka
hotelli	4-22	/100 kerros-m ²
kylpylahotelli	300-650	/kylpylahotelli
leirintäalue	40-300	/leirintäalue

VAPAA-AJAN TOIMIPAIKAT

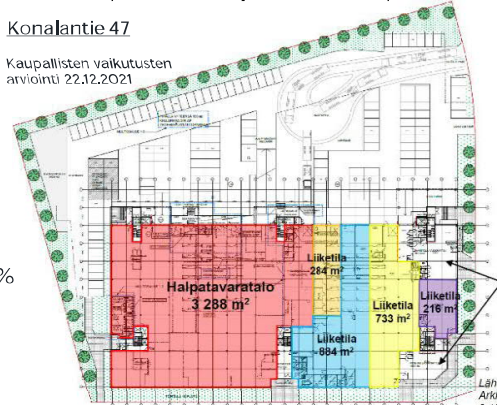
Taulukko 4.65 Kulkutapaajakauma vapaa-ajan matkoilla toimipaikan sijaintialueen mukaan yli 45 000 asukkaan kaupunkiseudulla (koko vuoden keskiarvo). (HLT 1998-1999)

Tietosign seutu vaikutusalueeseen	Kulkutapa (osuus tehdystä matkoista, %)			
	jalan	polkupyörällä	henkilöautolla	joukkoliikenteellä
Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen	47 %	4 %	23 %	25 %
	22 %	9 %	51 %	17 %
	17 %	1 %	69 %	12 %
asemanseutu, alle 1 km:n etäisyys	29 %	13 %	50 %	9 %
asemanseutu, alle 2 km:n etäisyys	21 %	17 %	56 %	6 %
lähitajumat	24 %	1 %	70 %	5 %
taajamien lievealueet	13 %	17 %	65 %	4 %
keskimäärin koko seudulla	26 %	7 %	47 %	20 %

Lähde: Ympäristöministeriön julkaisu "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (2008)

Konalantie 47

Kaupallisten vaikutusten arviointi 22.12.2021



Konalantie 47:n nykyisin vuokratut tilat:

- Ravintola 291 k-m²: 5 saapuu, 4 lähtee
- Päivittäistavarakauppa 143 k-m²: 13 saapuu, 13 lähtee
- Nykyinen, säilyvä liikennetuotos yhteensä: 18 saapuu, 17 lähtee

Nykyisin vuokratut tilat

Lähde: Kauto Nikulainen Arkkitehdit Oy, Luomoinen 9.12.2021

Konalantien uuden maankäytön liikennetuotos

Moottoriajoneuvojen liikennetuotos yhteensä, suuntautuminen ja reititys

Konalankuja: asuminen, liiketilat ja päiväkotit

- Asuminen 40 000 k-m²: **45** saapuu, **22** lähtee
- Liiketilat 1 400 k-m²: **1** saapuu, **20** lähtee
- Päiväkoti 2 000 k-m²: **29** saapuu, **52** lähtee
- Konalankuja yhteensä: **75 saapuu, 94 lähtee**

Toiminnot sijaitsevat intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä

Konalantie 47: erikoistavara kauppa, ravintola (Kyttäläntien kautta)

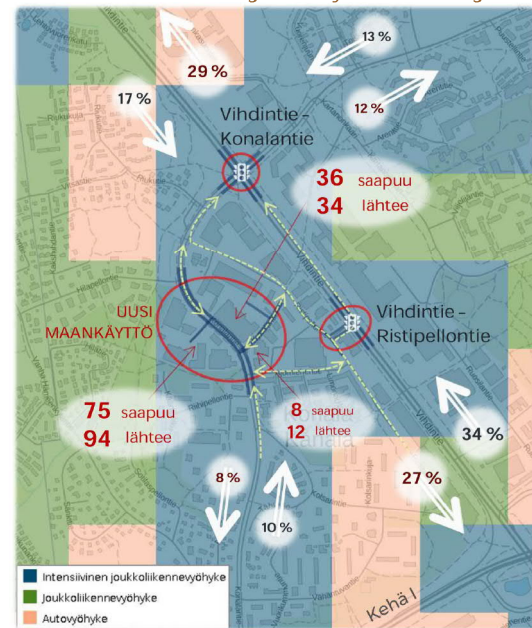
- Erikoistavara kauppa 5 189 k-m²: **32** saapuu, **32** lähtee
- Ravintola 216 k-m²: **4** saapuu, **3** lähtee
- Konalantie 47 yhteensä: **36 saapuu, 35 lähtee**

Ristikon korttelin länsiosia: asuminen ja liiketilat

- Asuminen 8 600 k-m²: **8** saapuu, **5** lähtee (sivun 5 laskukaavojen mukaisesti)
- Liiketilat 450 k-m²: **0** saapuu, **7** lähtee (sivun 6 laskukaavojen mukaisesti)
- **Iltahuipputunnin lisäliikenne yhteensä: 119 saapuu, 141 lähtee**

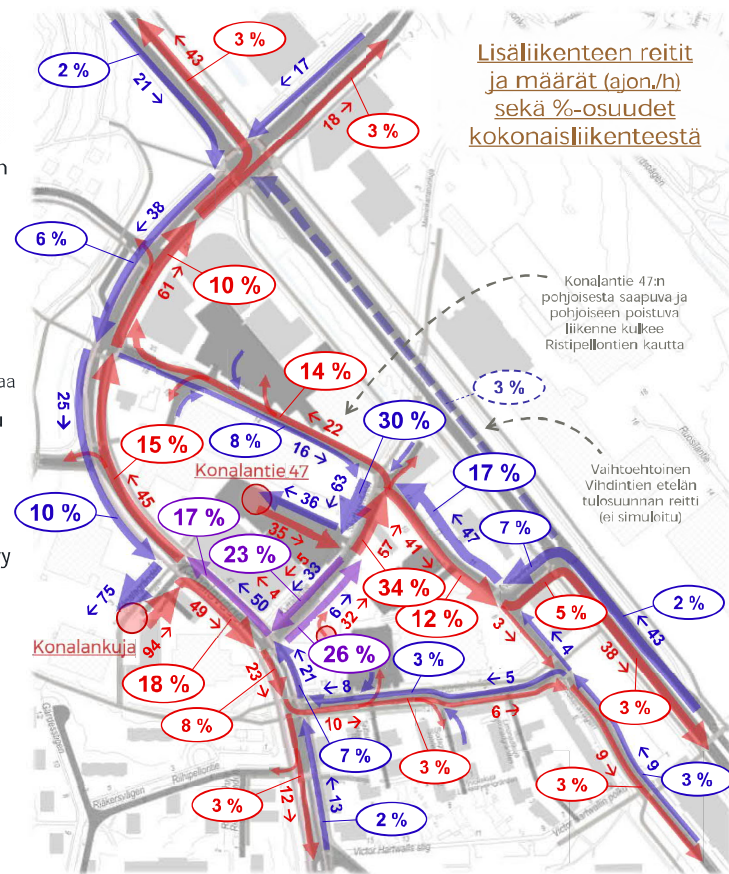
- Saapuvan ja poistuvan lisäliikenteen suuntautuminen on jaettu simulointimallissa liikenteen kokonaismäärien suhteessa seuraavasti:
 - **Saapuvat:** 17 % Vihdintieltä pohjoisesta, 34 % Vihdintieltä etelästä, 13 % Malminkartanontieltä idästä, 10 % Konalantieltä etelästä, 7 % Ristipellontieltä etelästä, 2 % lännestä ja 17 % alueen sisältä
 - **Poistuvat:** 29 % Vihdintietä pohjoiseen, 27 % Vihdintietä etelään, 12 % Malminkartanontietä itään, 8 % Konalantietä etelään, 6 % Ristipellontietä etelään, 2 % länteen ja 16 % alueen sisälle
 - Reititysvaihtoehtoja: reitinvalinta etelässä lännen ja idän välillä joko Kyttäläntien tai Ajomiehentie kautta: Konalantien ja Ristipellontien etelän tulosuunnilla pohjoiseen tai itään kuljettamalla reitinvalinta Ristipellontien tai Konalantien valoliitymän kautta

Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet (2017), lisäliikennetuotos (saapuvat ja lähtevät), suuntautuminen ja reititysvaihtoehtoja



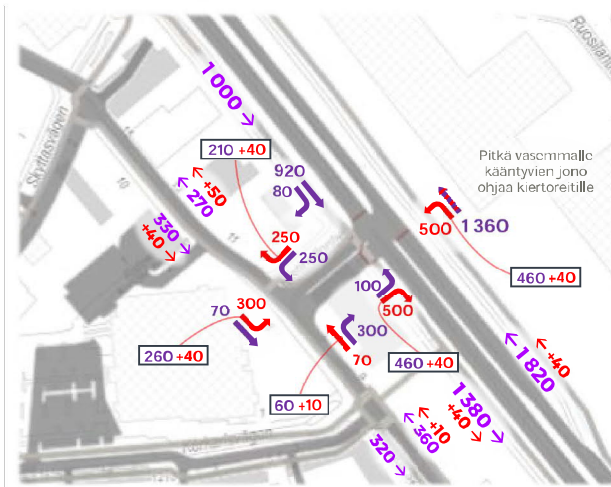
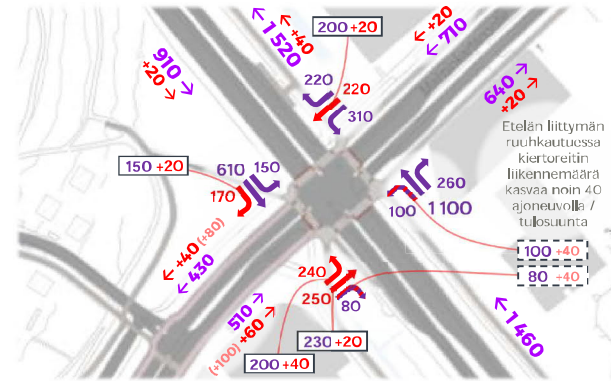
Konalantien lisäliikenteen reititys simulointimallissa

- Sisältää Konalankujan, Konalantie 47:n ja Ristikon korttelin länsiosan liikennetuotoksen, joka on lisätty iltahuipputunnin liikennemäärätietojen päälle
 - Tuloksissa simulointiajojen keskimääräiset toteutuneet liikennemäärät sekä lisäliikenteen osuudet kokonaisliikennemäärästä liittymäväleillä
 - Pieninä epätarkkuustekijöinä ovat Ristipellontien pohjoisosan tontti-liittymien liikennemäärät sekä Ristikon korttelin länsiosa, jonka uutta Kyttäläntien liittymää ei ole erikseen mallinnettu
 - Vihdintien liikenteestä 2 - 3 % on uuden maankäytön tuottamaa
- Suhteellisesti huomattavin kokonaisliikennemäärän kasvu on Kyttäläntiellä, jossa 20 - 35 % liikenteestä aiheutuu uudesta maankäytöstä
 - Kyttäläntien liikenteestä osa on Konalankujan ja eteläisen Vihdintien välistä läpikulkuliikennettä
- Suurin liikennevirta saapuu eteläiseltä Vihdintieltä, kääntyy vasemmalle Ristipellontien valoliittymästä ja jatkaa pohjoisen kautta Kyttäläntielle
 - Vastasuunnassa lähes yhtä suuri lisäliikenne, lisäystä noin 40 - 50 ajon/h
- Ristipellontien liikennemäärän kasvu on suurinta valoliittymän pohjoispuolen liittymävälillä, jossa 12 - 17 % on uuden maankäytön liikennettä; Konalantiellä lisäliikenteen osuus on suurimmillaan 17 - 18 % Konalankujan ja Kyttäläntien liittymävälillä
- Pohjoiseen Vihdintielle poistuva lisäliikenne on noin 60 ajon/h, joista 2/3 kääntyy valoliittymästä vasemmalle



Lisäliikenteen vaikutus Vihdintien liikennemääriin Nykyinen iltahuipputunti + lisäliikenne

- Iltaruuhkatunnin aikana Vihdintien pohjoisen valoliittymän kautta kulkeva liikenne kasvaa 40 saapuvalla ja 60 poistuvalla ajoneuvolla
 - Konalantien tulosuunnassa alueelta poistuvan liikenteen määrä kasvaa nykyisestä 510 ajoneuvosta ennustetilanteen 570 ajoneuvoon (kiertoreitin käyttöllä 610 ajoneuvoon); valojen erillisohjaus pidentää vasemmalle kääntyvien tarvetsemää vihroän aikaa
 - Konalantien kautta saapuvien liikenteen määrä kasvaa 430 ajoneuvosta 470 ajoneuvoon (kiertoreitin käytöllä 510 ajoneuvoon)
 - Eteläisen Vihdintien liittymän ruuhkautuessa osa etelästä saapuvista ja etelään poistuvista kiertää ruuhkan pohjoisen liittymän kautta; nykyinen liikennemäärä on kiertoreitin kääntyvillä osatulosuunnilla vähäinen (80 ja 100 ajon/h), joten kierto ei aiheuta ruuhkien kasvua tai välityskyvyn yllitystä pohjoisen liittymässä
- Iltaruuhkatunnin aikana Vihdintien eteläisen valoliittymän kautta kulkeva liikenne kasvaa 40 saapuvalla ja 40 poistuvalla ajoneuvolla
 - Tarkastelutilanteessa lisäliikenne ei käytä pohjoista kiertoreittiä
 - Ristopellontieltä Vihdintielle poistuvan liikenteen määrä kasvaa liittymävälillä 560 ajoneuvosta 600 ajoneuvoon; kaikki lisäliikenne kääntyy pohjoiselta Ristipellontieltä vasemmalle ja Vihdintielle oikealle; pohjoisen tulosuunnan jonoutuessa Ristipellontien liikenne kiertää pohjoisen valoliittymän kautta
 - Vihdintien tulosuunnasta saapuvan liikenteen määrä kasvaa Ristipellontien liittymävälillä 460 ajoneuvosta 500 ajoneuvoon; kaikki lisäliikenne kääntyy oikealle pohjoiselle Ristipellontielle; lisäksi Ristipellontien suoraan kulkeva liikennettä kasvaa etelästä pohjoiseen 60 ajoneuvosta 70 ajoneuvoon
- Lisäliikenne ei aiheuta muutostarpeita viimeisimpiin katu- ja liikennejärjestelysuunnitelmiin



Itaruuhkatunnin liikenteellinen toimivuus

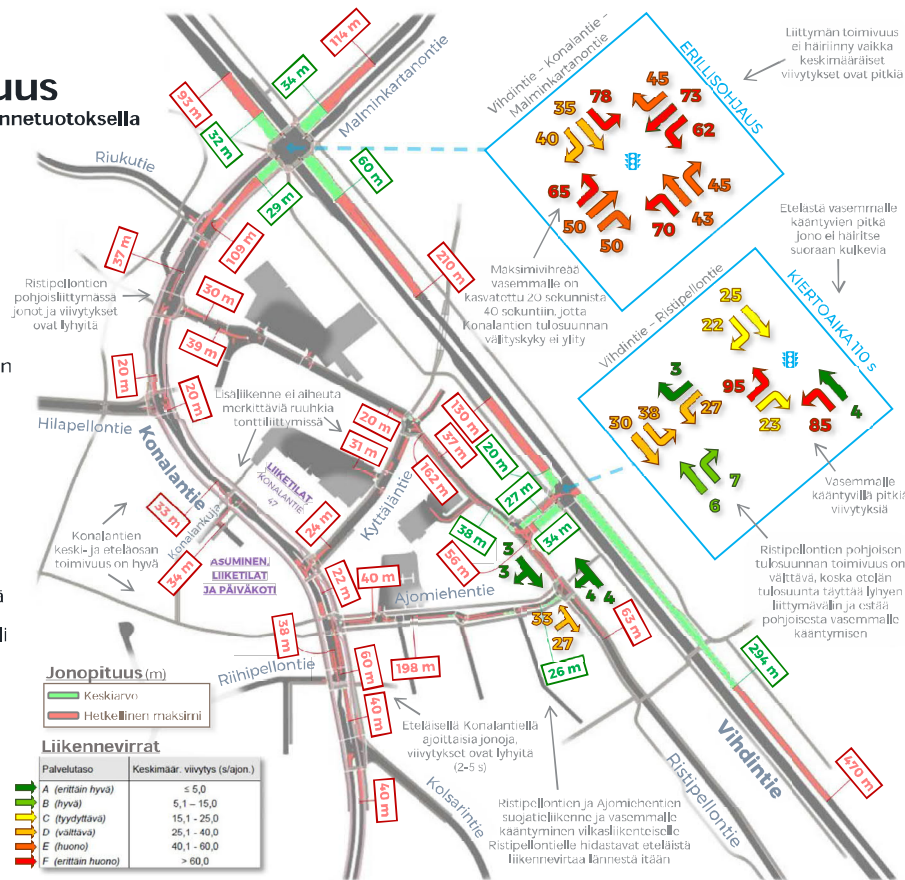
Nykytilanne lisättyä uuden maankäytön liikennetuotoksella

Vihdintien - Konalantien valoliittymä

- Suuri liikennemäärä aiheuttaa pitkiä viivytyksiä; erillisohjaus pitää tulosuuntien vihreiden kestot riittävän pitkinä jonojen purkautumiseen vihreän vaiheen aikana
- Liittymän välityskyky on lähellä ylärajaa mutta ei ylitä millään tulosuunnalla
- Lisäliikenteen suurin vaikutus on Konalantien tulosuunnalla, jossa vasemmalle pohjoiseen kääntyvät pidentävät vihreän vaihetta; samanaikainen Vihdintien ylittävä suojatienliikenne heikentää vasemmalle kääntyvän virran toimivuutta

Vihdintien - Ristipellontien valoliittymä

- Vihdintien jonoutuu Ristipellontien valoliittymässä etelän tulosuunnasta; syyinä etelästä vasemmalle kääntyvien suuri määrä
- Vihdintien ja Ristipellontien lyhyt liittymäväli jonoutuu herkästi; liittymäalueen jonot häiritsevät ajoittain pohjoisesta saapuvia
- Liittymävälin jono hidastaa Ristipellontien pohjoisen tulosuunnan liikennettä, jolla ei usein ole tilaa kääntyä liittymävälille
- Jonot ja viivytykset leviävät simulointiajon aikana hitaasti Ajomiehentielle lännen tulosuuntaan; Konalantien liikenteellinen toimivuus säilyi hyvänä



Vihdintien valoliittymien ja Konalantien liikenteellinen toimivuustarkastelu Yhteenvedo

- Konalantien uusi maankäyttö kasvattaa alueen iltahuipputunnin ajoneuvoliikenteen määrää 119 saapuvalla ja 141 poistuvalla ajoneuvolla
 - Liiketilat aiheuttavat noin 40 %, asuminen 30 % ja päiväkotit 30 % lisäliikenteestä
 - Lisäliikenteen osuus on 2 – 3 % Vihdintien valoliittymien kokonaisliikennemäärästä
 - Huomattavimmat lisäliikenteen vaikutukset rajoittuvat viereisiin liittymiin Kytäläntielle ja Konalantien keskiosaan, jossa jonot ovat hetkellisiä ja toimivuus on hyvä. Lisäliikenteen osuus Kytäläntien kokonaisliikenteestä on 20 – 35 %
- Lisäliikenteellä ei ole merkittäviä vaikutuksia Vihdintien valoliittymiin, joiden toimivuus on joka tapauksessa huono
 - Vihdintien ja Ristipellontien lyhyt liittymäväli jonoutuu herkästi nykyisessä tilaruuhkassa; uuden maankäytön lisähahtia toimivuuteen on vähäinen
 - Ruuhkat hidastavat Ristipellontien pohjoisen tulosuunnan ja Ajomiehentien lännen tulosuunnan liikennettä sekä vasemmalle kääntyviä virittejä
- Vihdintien etelän tulosuunnan ja Ristipellontien pohjoisen tulosuunnan ruuhkautuvat liikennevirrat voivat käyttää tarvittaessa pohjoista Konalantien kiertoreittiä, mikä ehkäisee laajempien liikenteellisten häiriöiden muodostumista
- Vihdintien ja Ristipellontien valoliittymän sivusuunnan kautta kulkeva vasemmalle kääntyvä lisäliikenne ohjautuu ruuhkatilanteessa luonnostaan pohjoisemmalle Konalantien valoliittymän reitille, Lisäliikenne ei aiheuta tarvetta valo-ohjelmien tai kaistojen muutoksille Vihdintien valoliittymissä,
- Lisäliikenteelle on vapaata kapasiteettia Konalantien valoliittymässä, Konalantien kautta alueelta poistuva liikenne pääsee Konalantien valoliittymästä helposti suoraan tai oikealle, koska vasemmalle kääntyvät tarvitsevat pitkän vihreän vaiheen, Myös etelästä saapuvat liikennevirrat pääsevät kiertämään pohjoisen kautta helposti, koska vasemmalle kääntyville on vapaata kapasiteettia,
- Konalantien uuden maankäytön lisäliikennetuotos ei aiheuta muutostarpeita alueen katu- ja liikenneverkon järjestelyille

