



HLJ 2011

JULKI - Julkisen lähipalveluverkon vaikutukset kestävään liikkumiseen



JULKI - Julkisen lähipalveluverkon vaikutukset kestävään liikkumiseen

Sisällysluettelo

Tiivistelmä	4
-------------	---

Mikä on JULKI?	6
----------------	---

Palvelut ja liikkuminen	8
-------------------------	---

Esimerkkitarkastelut	10
----------------------	----

Palvelut muuttuvat	12
--------------------	----

Suosituksia	14
-------------	----

Yhteistyöllä tuloksiin	14
------------------------	----



Tiivistelmä

Puolet kaikista matkoista liittyy palveluihin. Kaksi viidestä palvelumatkasta suuntautuu julkisiin palveluihin.

Palveluiden järjestämistavat ovat muuttumassa. Palvelut keskittyvät ja sähköistyvät.

Palveluverkon harveneminen pidentää asiointimatkoja. Lähipalveluiden keskittäminen vähentää erityisesti kävelyä.

Yli kaksi kolmasosaa Helsingin seudun peruskoulumatkoista kävellään tai pyöräillään. Sijoittamalla koulut viisaasti voidaan tukea lasten itsenäistä liikkumista. Kouluverkon täydentäminen vähentää merkittävästi kunnan kuljetuskustannuksia.

Lähipalvelut tulisi sijoittaa kävelyetäisyydelle ja harvemmin käytettävät palvelut joukkoliikenteen solmukohtiin.



Mikä on JULKI?

Monet kunnat ovat uudistamassa julkista palveluverkkoaan. JULKI-työssä selvitettiin, mitä vaikutuksia lähipalveluiden siirtymisellä ja keskittymisellä on ihmisten arjen matkoihin. Esimerkkitapauksina olivat Espoon neuvolat, Helsingin fysioterapiapistheet ja Sipoon peruskouluverkko.

Lähes viidennes Suomessa tehtävistä automaatoista on alle kolmen kilometrin mittaisia. Valtakunnallisena tavoitteena on siirtää lyhyitä automaatoja kävelyn ja pyöräilyyn. Myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) tavoitteena on kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksien kasvattaminen. Yhdyskuntarakenteen hajaantuminen ja palveluiden keskittyminen heikentävät mahdollisuuksia lisätä kävelyä ja pyöräilyä.

Työn keskeisenä tuloksena on, että usein käytettävät lähipalvelut, esimerkiksi peruskoulut, tulisi sijoittaa kävely- tai pyöräilyetäisyydelle käyttäjistään. Näin palveluverkko toteuttaa omalta osaltaan valtakunnallisia kävelyn ja pyöräilyn lisäämistavoitteita. Liikkumisen kannalta kohtuullisen tiheässä lähipalveluverkossa etäisyys palvelupisteeseen on pisimmillään noin 1,5 km. Jos etäisyys toimipaikkaan on yli 2,5 kilometriä, kävelymatkojen osuus jää alle kymmenesosaan, eikä kyse enää ole lähipalveluista. Harvemmin käytettäviä palveluita tulisi keskittää joukkoliikenteen solmukohtiin ja aluekeskuksiin. Palveluiden sijainnista esimerkiksi kauppakeskuksessa on hyötyä, koska samalla matkalla voidaan hoitaa useampia asioita. Esimerkiksi neuvola- ja fysioterapia-asiakkaista noin kolmannes kävi käyntinsä yhteydessä ostoksilla.

JULKI-työssä luotiin menetelmiä palveluverkon muutosten liikenteellisten vaikutusten arvioimiseksi. JULKI on Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) jatkotöitä ja sen tuloksia hyödynnetään myös seuraavan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) ohjelmoinnissa. JULKI-työ oli mukana liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston Liikkumisen ohjauksen ohjelmassa 2010–2011 (LOHJELMA).



Palvelut ja liikkuminen

Puolet kaikista arjen matkoista liittyy palveluihin. Tavallisin matkan kohteena oleva palvelu on ostospaikka. Palvelumatkoista 40 % suuntautuu kauppoihin ja saman verran julkisiin palveluihin. Julkisiin palveluihin suuntautuvista matkoista yleisimpiä ovat peruskoulumatkat ja muut opiskelumatkat. Muita liikkumisen kannalta merkittäviä julkisia palveluja ovat päivähoitopaikka, kirjasto ja julkinen terveydenhoito.

Yli kaksi kolmannesta Helsingin seudun peruskoulumatkoista tehdään kävellen tai pyörällä. Helsingissä koulumatkat tehdään yleisimmin kävellen tai joukkoliikenteellä. Koulukyydyillä, taksilla tai henkilöautolla kyyditettyjä on alle kymmenesosa alakouluikäisistä. Muualla pääkaupunkiseudulla alakoululaisien koulumatkat tehdään yleisimmin kävellen tai pyörällä. Yläkoululaiset käyttävät paljon myös joukkoliikennettä. Muualla Helsingin seudulla alakoululaisten koulumatkat tehdään pääosin kävellen, pyörällä tai kyyditettynä (lähes neljäsosa). Yläkoululaiset käyttävät selvästi yleisimmin pyörää. Henkilöautolla kyyditettävien koulumatkan keskipituus on alueesta ja iästä riippuen 3–5 km. Koulun sijainti riittävän lähellä kotia on tärkeää lasten itsenäisen liikkumisen kannalta. Myös yhdyskuntarakenteella, joukkoliikenteen palvelutasolla ja koetulla liikenneturvallisuudella on vaikutusta koulumatkojen kulkutavan valintaan.





Esimerkkitarkastelut

Helsingin fysioterapiaverkko

Helsingissä selvitettiin Meripihkan fysioterapiapisteen lakkauttamisen vaikutuksia liikkumiseen. Suurin osa asiakkaista kulki fysioterapiaan joukkoliikenteellä. Lakkautetun fysioterapiapisteen asiakkaiden kävelymatkojen osuus romahti ja asiakkaat siirtyivät joukkoliikenteen käyttäjäksi. Edestakaisen asiointimatkan keskipituus kasvoi jopa 3,5 km. Liikkumisen yhteiskuntataloudelliset kustannukset kasvoivat 3,3 euroa asiointikäyntiä kohti ja kokonaisuudessaan noin 21 000 euroa vuodessa. Vaikutukset ovat asiakkaan kannalta merkittäviä. Liikkumisen yhteiskuntataloudellisiin kustannuksiin on laskettu mukaan aikakustannukset, joukkoliikenteen ja henkilöauton kustannukset. Myös kävelyn terveysvaikutukset on otettu huomioon.

Espoon neuvolaverkko

Kun Espoon neuvolaverkko keskittyi 27 neuvolasta 15 toimipisteeseen, lakkautettavien neuvoloiden asiakkaiden edestakaisen asiointimatkan keskipituus kasvoi 1,5 km. Liikkumisen ja liikenteen kustannukset nousivat 1,1 euroa asiointikäyntiä kohti ja kokonaisuudessaan noin 71 000 euroa vuodessa. Espoon neuvolaverkko jää suhteellisen tiheäksi ja uudet toimipisteet sijoittuvat kestävän liikkumisen kannalta hyvin. Suosituiimpaan neuvolaan Isossa Omenassa on odotettavissa kolminkertainen asiakasvirta muihin toimipisteisiin verrattuna.

Sipoon peruskouluverkko

Sipoossa tarkasteltiin yhden lakkautettavan ja kahden uuden koulun vaikutuksia oppilaiden liikkumiseen. Lisäksi tutkittiin kuvitteellista tapausta, jossa kaikki koulut oli keskitetty Söderkullaan ja Nikkilään. Tavoiteverkko vähentäisi joukkoliikenteen ja koulukyytien kustannuksia nykytilanteeseen verrattuna noin 0,5 milj. euroa/vuosi. Keskitetty kouluverkko lisäisi joukkoliikenteen ja koulukyytien kustannusta tavoiteverkkoon verrattuna jopa 1,2 milj. euroa/vuosi. Koululaisten omatoimisella liikkumisella on kuljetussäästöjen lisäksi myös muita myönteisiä vaikutuksia.



Palvelut muuttuvat

Palvelut keskittyvät ja sähköinen itsepalvelu lisääntyy

Lähipalveluiden ja keskitettyjen palveluiden välillä syntyy uudenlaista työnjakoa. Eri toimialojen samankaltaisia palveluja (neuvontaa, ohjausta yms.) yhdistetään yhteispalvelupisteisiin. Näin pyritään varmistamaan palvelut, vaikka palveluverkko harvenee. Asiointimatkat pitenevät, mutta erilaiset palvelut saavutetaan paremmin yhdestä pisteestä.

Usein asioiden hoitoon liittyvät palvelut voidaan nykyisin hoitaa sähköisesti tai etäpalveluina, jolloin liikkumistarve ja liikenne vähenevät. Toisaalta joitakin palveluja voidaan hoitaa tuomalla palvelu asiakkaiden lähelle. Esimerkkejä liikkuvista palvelupisteistä ovat kirjastoauto, myymäläauto ja liikkuvat terveydenhuoltopalvelut. Suurta osaa palveluista ei kuitenkaan voida korvata etäpalveluilla eikä liikkuvilla toimipisteillä.

Palveluverkon muutosten vaikutuksia

Palveluverkon harveneminen pidentää asiointimatkoja. Kävelymatkat vähenevät ja henkilöautojen ja joukkoliikenteen käyttö lisääntyy, jolloin liikkumisen yhteiskuntataloudelliset kustannukset kasvavat. Kunnille kohdistuu esimerkiksi joukkoliikenteen operoinnin ja koulukyytien kustannuksia. Lakkautettavien toimipisteiden asiakkaiden liikkumisen yhteiskuntataloudelliset kustannukset kasvoivat esimerkkikohteissa noin yhdestä yli kolmeen euroa asiakasta kohti.

Lähipalveluiden keskittäminen vähentää erityisesti kävelyä. Lähipalveluiden keskittäminen vaikuttaa eniten niiden liikkumiseen, jotka asuvat kävelyetäisyydellä lakkautettavasta toimipisteestä. Toimipisteen lakkauttaminen ei vaikuta yhtä selvästi joukkoliikenteellä tai etenkin henkilöautolla asioivien liikkumiseen.



Suosituksia

Lähipalvelut tulee sijoittaa kävelyetäisyydelle ja harvemmin käytettävät palvelut joukkoliikenteen solmukohtiin. Tiheässä lähipalveluverkossa etäisyys palveluun on pisimmillään noin 1,5 km. Mikäli linnuntie-etäisyys toimipisteeseen on yli 2,5 km, kävelymatkojen osuus jää alle 10 %:iin eikä kyse ole enää varsinaisista lähipalveluista. Jos tiheää palveluverkkoa ei ole mahdollista toteuttaa, toimipisteet tulisi sijoittaa joukkoliikenteen solmukohtiin, raideliikenneasemien tai runko-yhteyksien välittömään läheisyyteen. Aluekeskuksista on tyypillisesti hyvät kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteydet lähialueille. Aluekeskukset ovat luontevia palveluiden sijaintipaikkoja myös siksi, että siellä on usein monipuoliset muut palvelut. Esimerkiksi neuvola- ja fysioterapia-asiakkaista noin kolmannes kävi käynnin yhteydessä myös ostoksilla.

Hyvistä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksistä on huolehdittava. Kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä kulkutapoja ja niillä on hyviä vaikutuksia kansanterveydelle. Kansalliset tavoitteet tähtäävät kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen siirtämällä lyhyitä automatkoja kävelyn ja pyöräilyyn. Lähes viidennes Suomessa tehtävistä automatkoista on alle kolmen kilometrin mittaisia. Mikäli lähipalvelumatkat ovat riittävän lyhyitä, palveluihin kuljetaan enimmäkseen kävellen tai pyörällä. Lähipalveluiden hyvän sijainnin lisäksi on tärkeää, että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet mahdollistavat sujuvan, viihtyisän ja turvallisen matkan palveluun.

Yhteistyöllä tuloksiin

Palveluverkot muodostetaan kaavoituksessa. Asuminen, julkiset ja kaupalliset palvelut, työpaikat ja liikennejärjestelmä muodostavat yhdessä toiminnallisen kokonaisuuden. Palveluverkon perusrakenne suunnitellaan yleiskaavoituksessa ja sitä tarkennetaan asemakaavoituksessa. Kunnan rakenne vaikuttaa palvelujen sijaintiin ja tarvittaviin joukkoliikenneyhteyksiin.

Palveluiden sijainti ja joukkoliikenne tulee suunnitella yhteistyössä. Palvelujen sijoittamisessa tulisi aina ottaa huomioon joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso ja suunnitelmat, jotta myös autottomilla asiakkailla olisi mahdollisuus käyttää palveluita. Samoin joukkoliikenteen linjoja suunniteltaessa tulisi mahdollistaa sujuva pääsy erilaisiin palveluihin myös toimin- taesteisille ja esimerkiksi lastenvaunujen kanssa kulkeville.

Palvelujen ja joukkoliikenteen suunnitteluyhteistyöllä varmistetaan hyvä kokonaisuus.

Palvelun luonne määrittelee, miten ja minne palvelut toteutetaan. Palvelujen toteutustapa sekä palvelupisteiden määrää ja sijainti tulee suunnitella sekä käyttäjän että kunnan näkökulmasta. Ihanteellinen palveluverkon tiheys riippuu siitä, min-kälaisia kustannuksia tai kustannussäästöjä verkon muutok-sista syntyy palvelun tuottajalle ja käyttäjille. Asiakasmäärät vaikuttavat suoraan toimipisteiden määrään, koska taloudel-lisesti tehokas toiminta edellyttää riittävää asiakasvolyyymiä. Myös asiakkaiden ikä ja toimintakyky on otettava huomioon erilaisia palveluita sijoitettaessa.

Palvelujen liikenteellisiä vaikutuksia voidaan tutkia esimer-kiä simulointimalleilla. Työssä muodostetut simulointimallit osoittautuivat erittäin käyttökelpoisiksi. Fysioterapian ja neu-voloiden simulointimalleja voi soveltaa yleisemmin tervey-denhuollon palvelujen suunnittelussa. Peruskoulumatkojen simulointimalli on käyttökelpoinen myös muualla Helsingin seudun kehysalueella.

Raportti julkisen lähipalveluverkon vaikutuksista liikkumiseen (HSL:n julkaisusarja 17/2012) ja muut HLJ -julkaisut ovat saa-tavissa osoitteesta www.hsl.fi/hlj.



1/12
HLJ-kiteytys

HSL Helsingin seudun liikenne
HRT Helsingforsregionens trafik
HSL Helsinki Region Transport

Opastinsilta 6 A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. /tel. (09) 4766 4444

www.hsl.fi

