

Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto

**KAUPAN PALVELUVERKKO UUDENMAAN JA
ITÄ-UUDENMAAN RAKENNEMALLEISSA**

1.6.2010



SISÄLLYSLUETTELO

Alkusanat	2
1 Lähtökohdat ja tavoitteet	3
1.1 Selvityksen tarkoitus	3
1.2 Selvitysalue	3
2 Väestö	4
2.1 Väestö 2009	4
2.2 Väestö 2035	5
3 Vähittäiskaupan nykytila	6
3.1 Päivittäistavarakauppa	6
3.2 Erikoiskauppa	11
3.3 Ostovoima ja ostovoiman siirtymät	14
4 Vähittäiskaupan kehitysnäkymiä	19
4.1 Kaupan kehitystrendejä	19
4.2 Kulutustottumukset	20
4.3 Kaupan sijainnin ohjaus	21
4.4 Kaupan hankkeet	22
4.5 Ostovoiman kehitys	24
4.6 Liiketilän laskennallinen lisätarve	27
5 Kaupan sijoittuminen rakennemalleissa	30
5.1 Rakennemallien yhteiset sijoittumisperiaatteet	30
5.2 Rakennemalleittaiset sijoittumisperiaatteet	31
5.2.1 Lähtökohdat	31
5.2.2 Sormimalli	31
5.2.3 Silmukkamalli	39
5.2.4 Monikeskusmalli	41
6 Rakennemallien vertailu	43
6.1 Kauppaan ja palvelurakenteeseen kohdistuvat vaikutukset	43
6.1.1 Yleistä	43
6.1.2 Vaihtoehtojen vertailu	44
6.2 Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset	47
6.2.1 Yleistä	47
6.2.2 Vaihtoehtojen vertailu	47
6.3 Kaupan palvelujen saavutettavuus	49
6.3.1 Yleistä	49
6.3.2 Vaihtoehtojen vertailu	49
6.4 Kuntatalouteen kohdistuvat vaikutukset	50
6.5 Liikenteeseen ja liikkumiseen kohdistuvat vaikutukset	51
6.5.1 Taustaa	51
6.5.2 Vaihtoehtojen vertailu	55
7 Yhteenveto ja päätelmät	66
8 Lähteet	71
Liite 1. Rakennemallien kuvaus	72
Liite 2. Kauppaa koskevat kaavamääräykset	78
Liite 3. Kaupan asemakaavavarannot	82
Liite 4. Ostovoiman kasvu ja liiketilän laskennallinen lisätarve	83

Alkusanat

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat yhdistyvät 1.1.2011. Tämä mahdollistaa alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelun yhtenä kokonaisuutena molempien liittojen alueelle eli koko Uudellemaalle. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liitoissa vireillä olevat vaihemaakuntakaavojen laatimistyöt yhdistetään vuoden 2011 alussa yhdeksi vaihemaakuntakaavatyöksi. Kaavatyön sisältöllisen merkittävyyden vuoksi työtä kutsutaan maakuntakaavan uudistamiseksi. Maakuntakaavan uudistamisen erityisenä tavoitteena on korostaa maakuntakaavan strategista luonnetta keskittymällä työssä maakunnan aluerakenteen ja liikenteen kysymyksiin. Maakuntakaavan uudistaminen tähtääkin yhdyskuntarakenteen hajautumisen hallintaan sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen. Tavoitteena on, että ensimmäinen yhteinen koko Uudenmaan vaihemaakuntakaava voitaisiin hyväksyä maakuntavaltuustossa vuoden 2012 loppuun mennessä.

Vuosien 2009 - 2010 aikana liitot laativat yhteistä kaavatyötä palvelevia selvityksiä. Koko Uudenmaan maakuntakaavan uudistamiseen sisältyvä aluerakenteen tarkastelu tehtiin laatimalla vaihtoehtoisia rakennemalleja. Rakennemallien tavoitevuosi on 2035. Kaikissa malleissa varaudutaan noin 430 000 asukaaseen ja 250 000 työpaikan kasvuun. Työtä on tehty viemällä paikkatietoihin, ns. YKR -ruutuihin, mm. asutuksen ja työpaikkojen tietoja. Kaupan palveluverkkoselvitys on kytketty Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liitoissa vireillä olevaan maakuntakaavojen uudistamiseen rakennemallitarkastelun kautta.

Tässä selvityksessä tarkastellaan, mitä rakennemallit merkitsevät vähittäiskaupan kannalta katsottuna ja millaisia vaikutuksia rakennemalleilla on. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien kuvauksista ja rakennemallien muiden kuin vähittäiskauppaan kohdistuvien vaikutusten arvioinnista on laadittu erilliset raportit, Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035 (Uudenmaan liiton julkaisuja E 104-2010) ja Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien arviointi (Uudenmaan liiton julkaisuja E 106-2010).

Selvitystyötä ovat ohjanneet Pekka Normo ja Sanna Jylhä Uudenmaan liitosta sekä Oskari Orenius Itä-Uudenmaan liitosta. Selvityksestä ovat vastanneet Kimmo Koski, Taina Ollikainen ja Mikko Keskinen FCG Finnish Consulting Group Oy:stä sekä Miikka Niinikoski Strafica Oy:stä (liikenteelliset tarkastelut).

Selvityksen tukena on toiminut Uudenmaan liiton koolle kutsuma asiantuntijaryhmä puheenjohtajanaan Riitta Murto-Laitinen Uudenmaan liitosta. Jäseninä ovat toimineet Pekka Normo, Sanna Jylhä, Maija Stenvall ja Silja Aalto Uudenmaan liitosta, Oskari Orenius Itä-Uudenmaan liitosta, Katri Tulkki ja Antti Irjala ympäristöministeriöstä, Brita Dahlqvist-Solin Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksesta ja Arja Salmi YTV:stä. Kuntia ja kuntaryhmiä asiantuntijaryhmässä ovat edustaneet Anne Karlsson (Helsingin kaupunki), Mauri Liimatainen (Kauniaisten kaupunki), Anne Olkkola (Vantaan kaupunki), Jorma Alvesalo (Espoon kaupunki), Heikki Rouvinen ja Leena Iso-Markku (Hiiden seutu), Ilkka Holmila, Kaija Hapuoja ja Aarno Kononen (KUUMA-kunnat), Matti Kanerva (Kuntaryhmä Neloset) ja Kurt Bussman (Raaseporin seutu). Kaupan edustajina asiantuntijaryhmässä ovat toimineet Timo Huurtola Kesköstä, Jari Leivo HOK-Elannosta, Seppo Hämäläinen Suomen Lähikauppa Oy:stä, Tiina Oksala Erikoiskaupan liitosta, Tiina Pasuri Helsingin kauppakamarista, Anne Wikström Riihimäen kauppakamarista, Torleif Söderlund Länsi-Uudenmaan kauppakamarista sekä Heikki Heinämäki.

1 Lähtökohdat ja tavoitteet

1.1 Selvityksen tarkoitus

Selvityksessä tarkastellaan Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liittojen yhteisesti laatimia rakennemalleja päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan sijainnin ohjauksen näkökulmasta. Millaista kaupan rakennetta rakennemallit tuottavat, mitkä ovat rakennemallien vaikutukset ja millaisia vaikutuseroja rakennemallien välillä on? Selvityksen tarkoituksena on tuottaa lähtötietoa maakunnallisen päätöksenteon pohjaksi - varsinainen kaavaratkaisu muodostetaan maakuntakaavaprosessissa. Kyseessä on siten vaihtoehtoisten mallien tarkastelu, ei kaupan rakenneratkaisu tai sijoittumissuunnitelma.

Selvityksen kohteena ovat Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan kuntien vähittäiskaupan nykytila, kehitysnäkymät ja -tarpeet sekä kaupan palveluverkon kokonaisuus osana toimivaa ja kestävää alue- ja yhdyskuntarakennetta eri rakennemalleissa. Vaikutusten arvioinnissa kuvataan rakennemallien keskeiset erot ja niiden taustalla olevat syyt. Samalla tarkastellaan rakennemallien suhdetta kaupan nykyiseen palveluverkkoon ja kaupan kehitystrendeihin. Rakennemallien kuvaus esitetään liitteessä 1. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen kauppaa koskevat kaavamääräykset kuvataan liitteessä 2.

Palveluverkkoselvitys perustuu aiemmin tehtyihin suunnitelmiin ja selvityksiin, tilasto- ja tutkimustietoihin, paikkatietoanalyysiin sekä eri tahoille suunnattuihin haastatteluihin ja sähköiseen kyselyyn perustuen. Selvitys tehdään maakuntatason mittakaavassa ja vaikutusten arviointi karkeammalla tasolla kuin esimerkiksi maakuntakaavaluonnoksen arviointi. Tämän vuoksi mallitarkasteluissa kuntakohtaiset näkökulmat jäävät taka-alalle.

1.2 Selvitysalue

Selvitysalue jakautuu neljään kuntaryhmään:

- Pääkaupunkiseutu
 - o Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa
- Helsinginseudun kehysalue
 - o Kerava, Järvenpää, Sipoo, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Tuusula, Vihti, Kirkkonummi ja Nurmijärvi
- Länsi-Uusimaa
 - o Hanko, Inkoo, Karjalohja, Karkkila, Lohja, Nummi-Pusula, Raasepori ja Siuntio
- Itä-Uusimaa
 - o Askola, Lapinjärvi, Loviisa, Myrskylä, Porvoo ja Pukkila

Kuntaryhmiä koskevia väestö- ym. tietoja tarkasteltaessa on hyvä huomata, että Sipoo kuuluu Helsinginseudun kehysalueeseen, ei Itä-Uuteenmaahan.

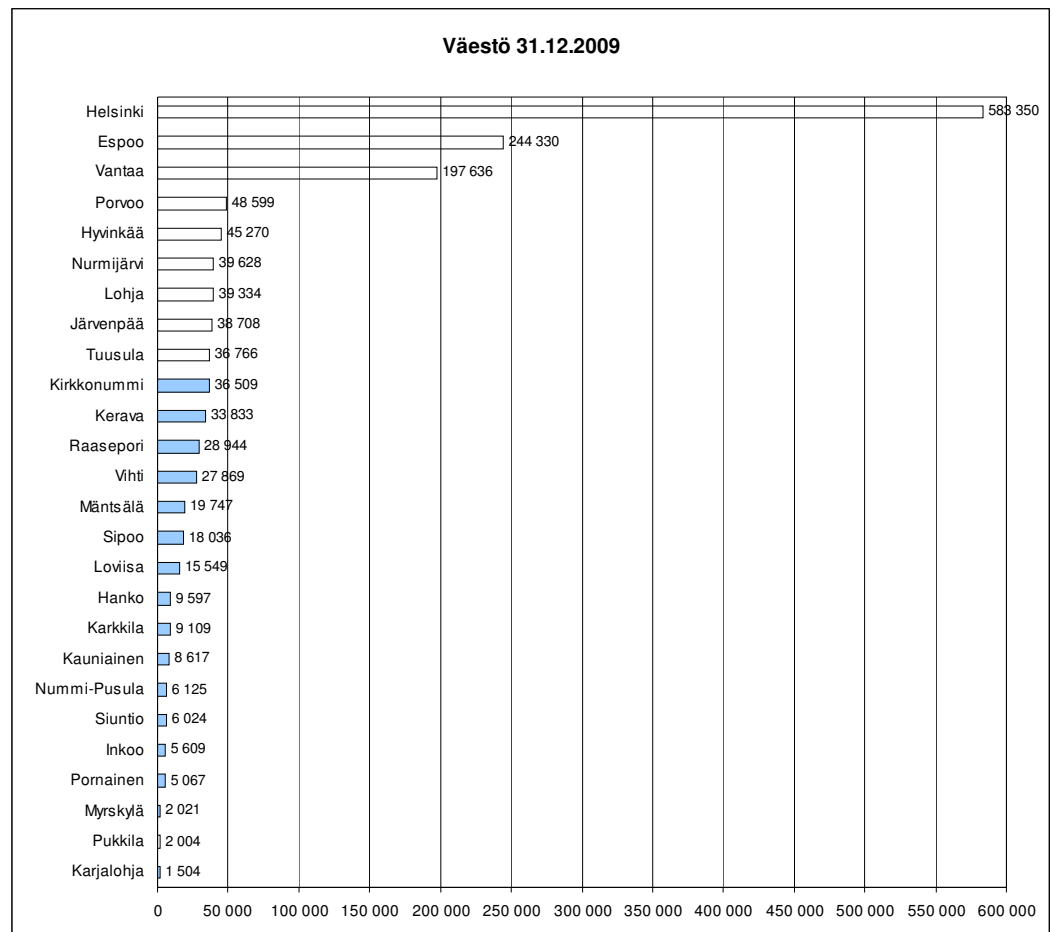
2 Väestö

2.1 Väestö 2009

Vuoden 2009 lopussa selvitysalueella asui yhteensä noin 1,5 miljoonaa asukasta (taulukko 1). Väestö on painottunut pääkaupunkiseudulle, sillä sen osuus oli 68 % koko selvitysalueen väestöstä. Helsinginseudun kehysalueen kuntien osuus selvitysalueen väestöstä oli 20 %, Länsi-Uudenmaan kuntien osuus 7 % ja Itä-Uudenmaan kuntien osuus 5 %. Kunnittaiset väestömäärät esitetään kuvassa 1.

Taulukko 1. Selvitysalueen väestö 31.12.2009 (Tilastokeskus).

	Väestö 2009
Pääkaupunkiseutu	1 033 933
Helsinginseudun kehysalue	301 433
Länsi-Uusimaa	106 246
Itä-Uusimaa	75 930
Selvitysalue yhteensä	1 517 542



Kuva 1. Väestö kunnittain 31.12.2009 (Tilastokeskus).

2.2 Väestö 2035

Vuonna 2035 selvitysalueella asuu noin 1,9 miljoonaa asukasta (taulukko 2). Väestölisäys vuoteen 2005 verrattuna on kaikissa rakennemalleissa noin 430 000 asukasta koko selvitysalueella. Väestömäärän kasvu on rakennemallista riippuen

- pääkaupunkiseudulla 169 000 - 300 000
- Helsinginseudun kehyskunnissa 100 000 - 168 000
- Länsi-Uudellamaalla 11 000 - 86 000
- Itä-Uudellamaalla 0 - 46 000

Pääkaupunkiseudun kuntien väestömäärä kasvaa kaikissa rakennemalleissa, vähiten silmukkamallissa ja eniten sormimallissa A. Helsinginseudun kehysalueella väestömäärä kasvaa kaikissa kunnissa monikeskusmalleissa ja kuudessa kunnassa lisäksi myös muissa rakennemalleissa. Neljässä kunnassa väestömäärä säilyy vuoden 2005 tasolla:

- Pornaisissa muissa kuin monikeskusmalleissa
- Sipossa sormimalleissa B2 ja B3
- Vihdissä sormimalleissa A, B1, B2 ja C
- Nurmijärvellä sormimalleissa A, B1 ja B3

Länsi-Uudellamaalla kaikkien kuntien väestömäärä kasvaa monikeskusmalleissa ja Hangossa, Raaseporissa ja Siuntiossa myös muissa malleissa. Karja-Lohjalla, Karkkilassa ja Nummi-Pusulassa väestömäärä kasvaa ainoastaan monikeskusmalleissa. Inkoossa väestömäärä kasvaa monikeskusmallien lisäksi silmukkamallissa ja Lohjalla silmukkamallissa ja sormimallissa B3.

Myös Itä-Uudellamaalla kaikkien kuntien väestömäärä kasvaa monikeskusmalleissa. Sormimalleissa A, B2, B3 ja C kaikkien kuntien väestömäärä säilyy vuoden 2005 tasolla. Monikeskusmallien lisäksi väestömäärä kasvaa Porvoossa silmukkamallissa ja sormimallissa B1 ja Loviisassa sormimallissa B1.

Taulukko 2. Selvitysalueen väestö 2005 ja 2035 kuntaryhmittäin ja rakennemalleittain.

	2005	Väestö 2035							
		Silmukka	Sormi A	Sormi B1	Sormi B2	Sormi B3	Sormi C	Monikeskus	
								kylä	haja
Pääkaupunkiseutu	970 000	1 139 000	1 270 000	1 238 000	1 233 000	1 244 000	1 239 000	1 185 000	1 186 000
Helsinginseudun kehysalue	281 000	450 000	391 000	381 000	432 000	395 000	433 000	435 000	432 000
Länsi-Uusimaa	102 000	188 000	123 000	119 000	120 000	147 000	113 000	147 000	150 000
Itä-Uusimaa	77 000	86 000	77 000	123 000	77 000	77 000	77 000	95 000	95 000
Selvitysalue yhteensä	1 430 000	1 863 000	1 861 000	1 861 000	1 862 000	1 863 000	1 862 000	1 862 000	1 863 000

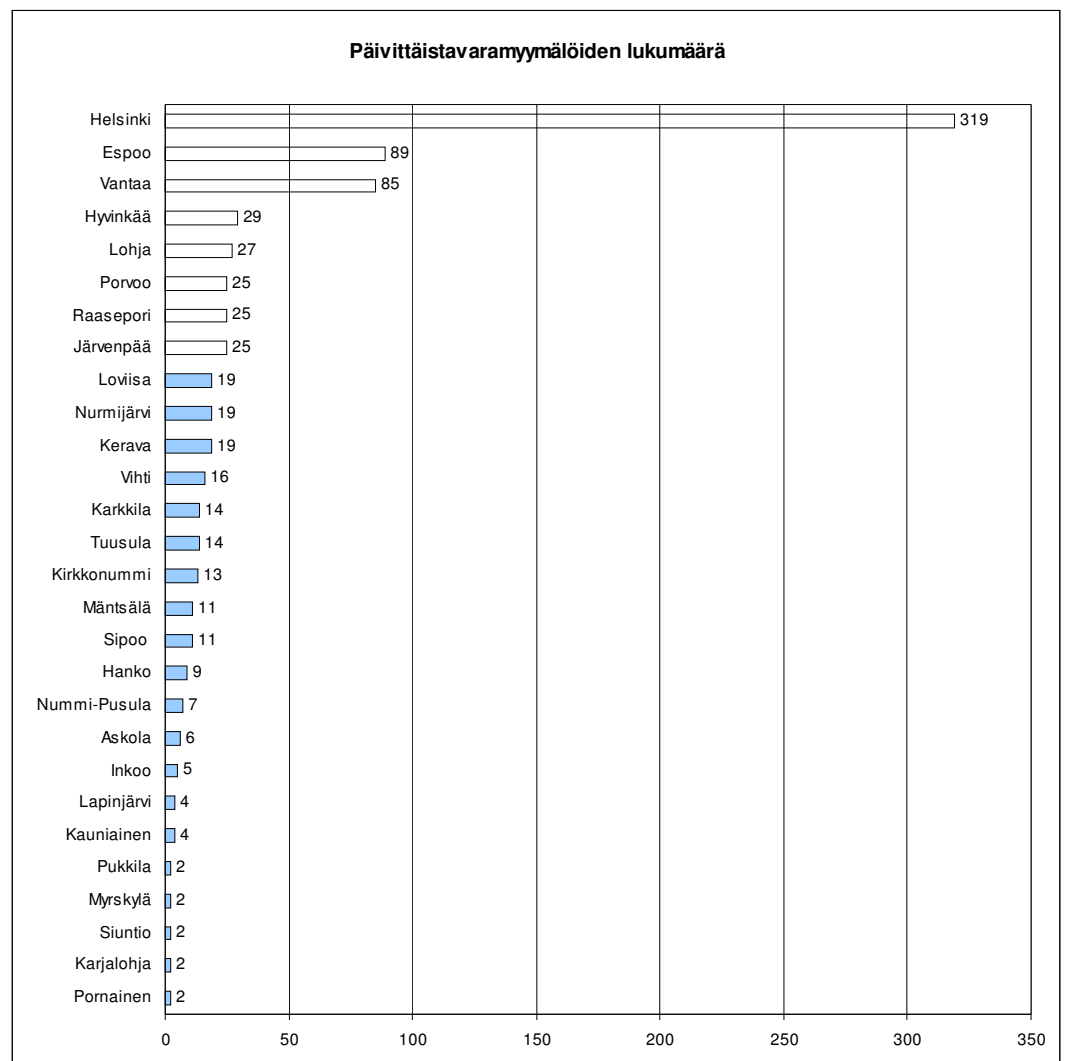
3 Vähittäiskaupan nykytila

3.1 Päivittäistavarakauppa

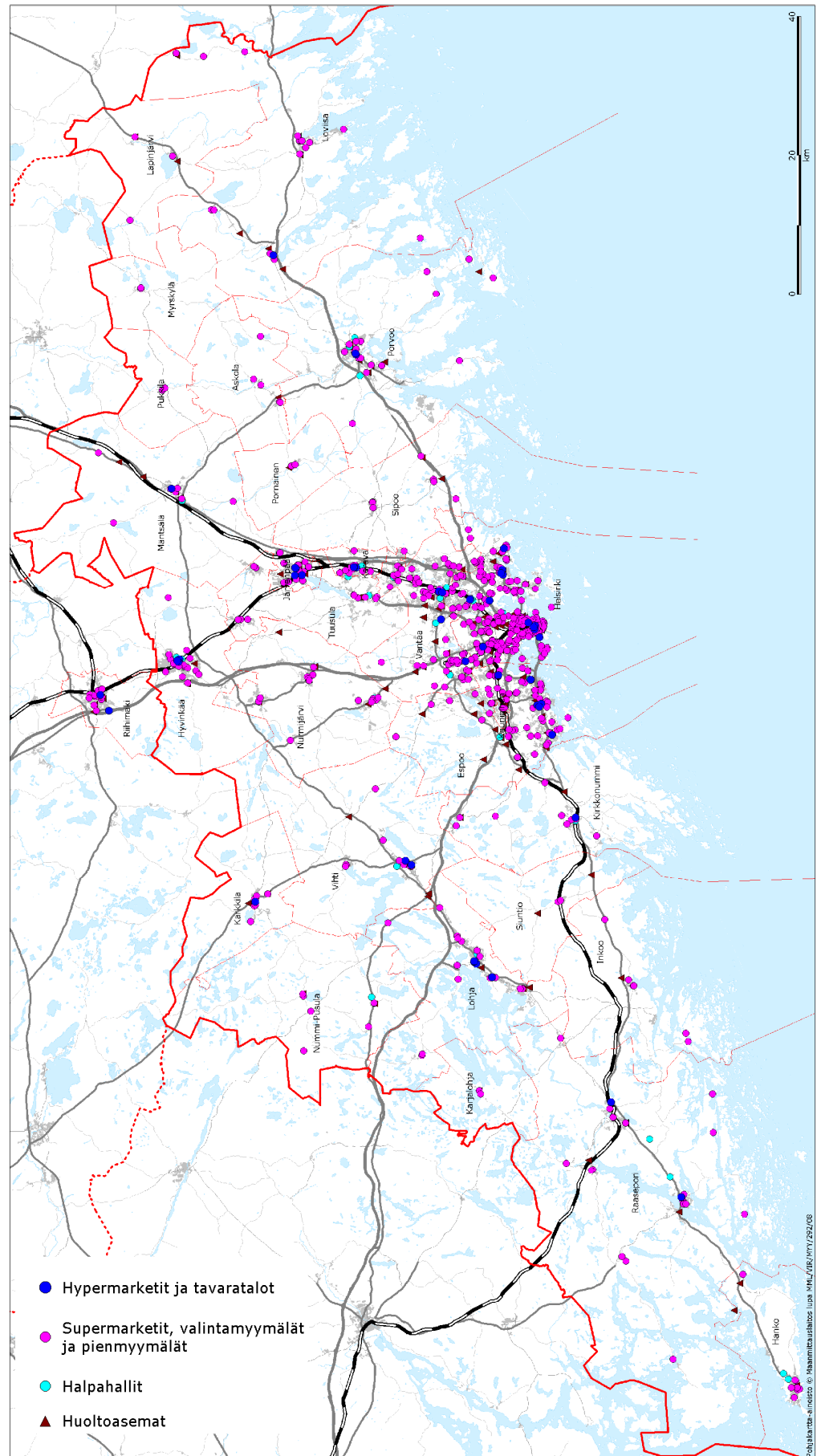
Vuoden 2007 lopussa selvitysalueella toimi yhteensä 805 päivittäistavaramyymälää (taulukko 3). Myymälöitä oli eniten pääkaupunkiseudulla, jossa toimi 62 % selvitysalueen myymälöistä. Helsingin seudun kehysalueelle sijoitui 20 %, Länsi-Uudellemaalle 11 % ja Itä-Uudellemaalle 7 % myymälöistä. Kunnittaiset myymälämäärät esitetään kuvassa 2. Vuoden 2007 jälkeen selvitysalueella on aloittanut toimintansa mm. supermarket Pornaisissa, hypermarket Nurmijärven Klaukkalassa, hypermarket Kirkkonummen keskustassa ja supermarket Loviisassa.

Taulukko 3. Myymälät vuoden 2007 lopussa (A.C.Nielsen Finland Oy).

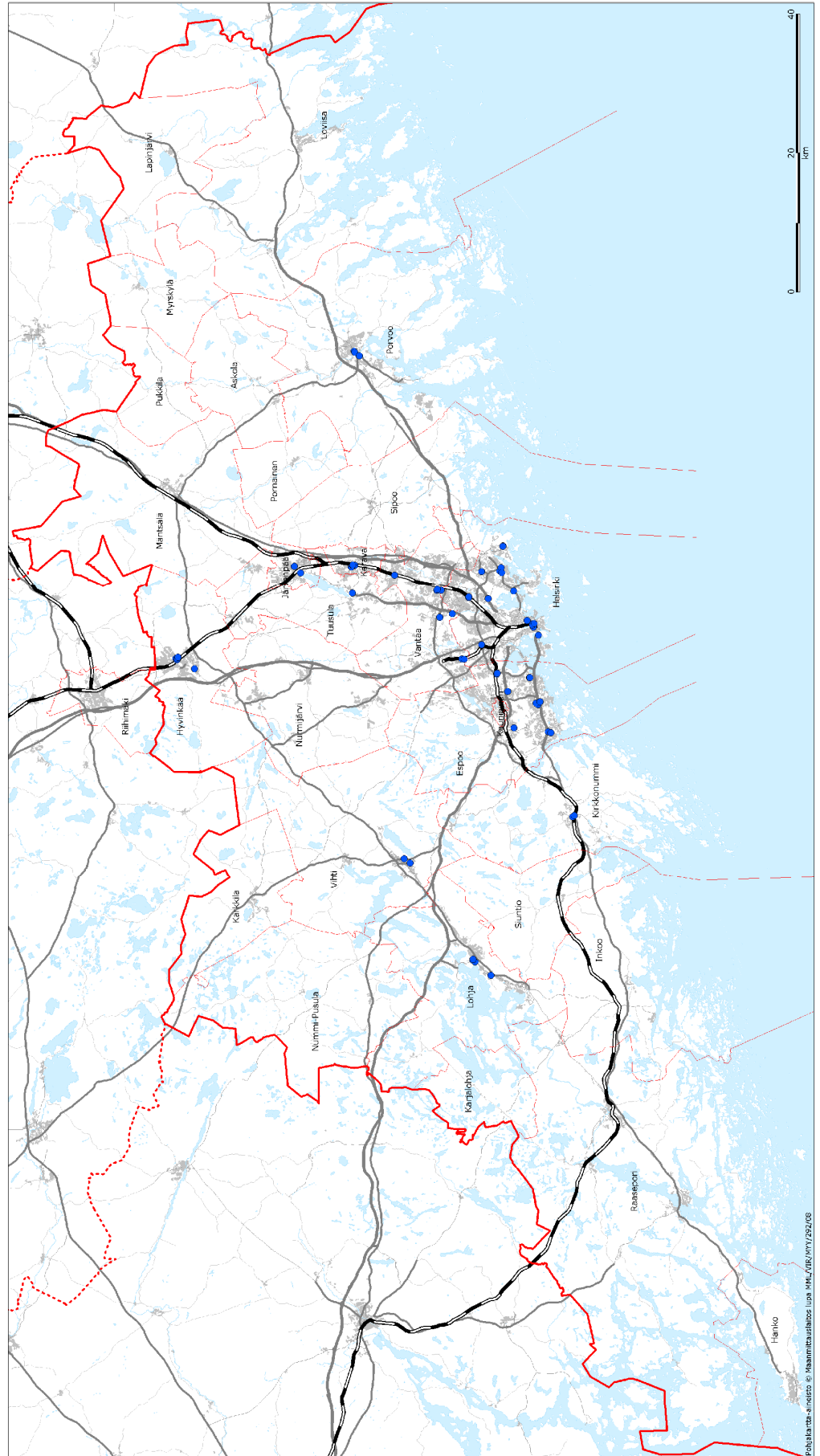
	Hypermarket	Tavaratalo	Supermarket		Valintamyymälä		Pienmyymälä	Erikoismyymälä	Kauppahalli	Yhteensä
			Iso (>1000 m ²)	Pieni (400-999 m ²)	Iso (200-399 m ²)	Pieni (100-199 m ²)				
Pääkaupunkiseutu	16	15	69	46	147	58	53	91	2	497
Helsingin seudun kehysalue	12	3	28	19	40	15	16	26	0	159
Länsi-Uusimaa	3	4	16	9	29	9	11	10	0	91
Itä-Uusimaa	1	2	7	6	18	9	9	6	0	58
Selvitysalue yhteensä	32	24	120	80	234	91	89	133	2	805



Kuva 2. Päivittäistavaramyymälät kunnittain vuoden 2007 lopussa.



Kuva 3. Päivittäistavaramyymälät, laajan tavaravalikoiman myymälät ja huoltoasemat vuoden 2007 lopussa (A.C.Nielsen Finland Oy).



Kuva 4. Kokonaispinta-alaltaan yli 2 000 m²:n päivittäistavaramyymälät vuoden 2007 lopussa (A.C.Nielsen Finland Oy).

Päivittäistavaramyymälöiden lisäksi päivittäistavaroita myytiin 48 laajan tavaravalikoiman myymälässä (ns. halpahalissa), 487 kioskissa ja 179 huoltamolalla (A.C.Nielsen Finland Oy ja Tilastokeskus). Myyntipaikat jakautuivat kuntaryhmittäin seuraavasti: pääkaupunkiseutu 64 %, Helsingin seudun kehysalue 20 %, Länsi-Uusimaa 9 % ja Itä-Uusimaa 7 %. Kunnittain tarkastellen myyntipaikkoja oli eniten Helsingissä (284), Vantaalla (88), Espoossa (84) ja Porvoossa (28).

Selvitysalueen päivittäistavaramyynnistä valtaosa (67 %) toteutui pääkaupunkiseudulla (A.C.Nielsen Finland Oy ja Tilastokeskus). Helsingin seudun kehysalueen osuus päivittäistavaramyynnistä oli 20 %, Länsi-Uudenmaan osuus 8 % ja Itä-Uudenmaan osuus 5 %. Kunnittaiset myyntiosuudet esitetään kuvassa 5. Myynnissä on mukana päivittäistavaramyymälöiden, laajan tavaravalikoiman myymälöiden, kioskien ja huoltoasemien päivittäistavaramyynti.

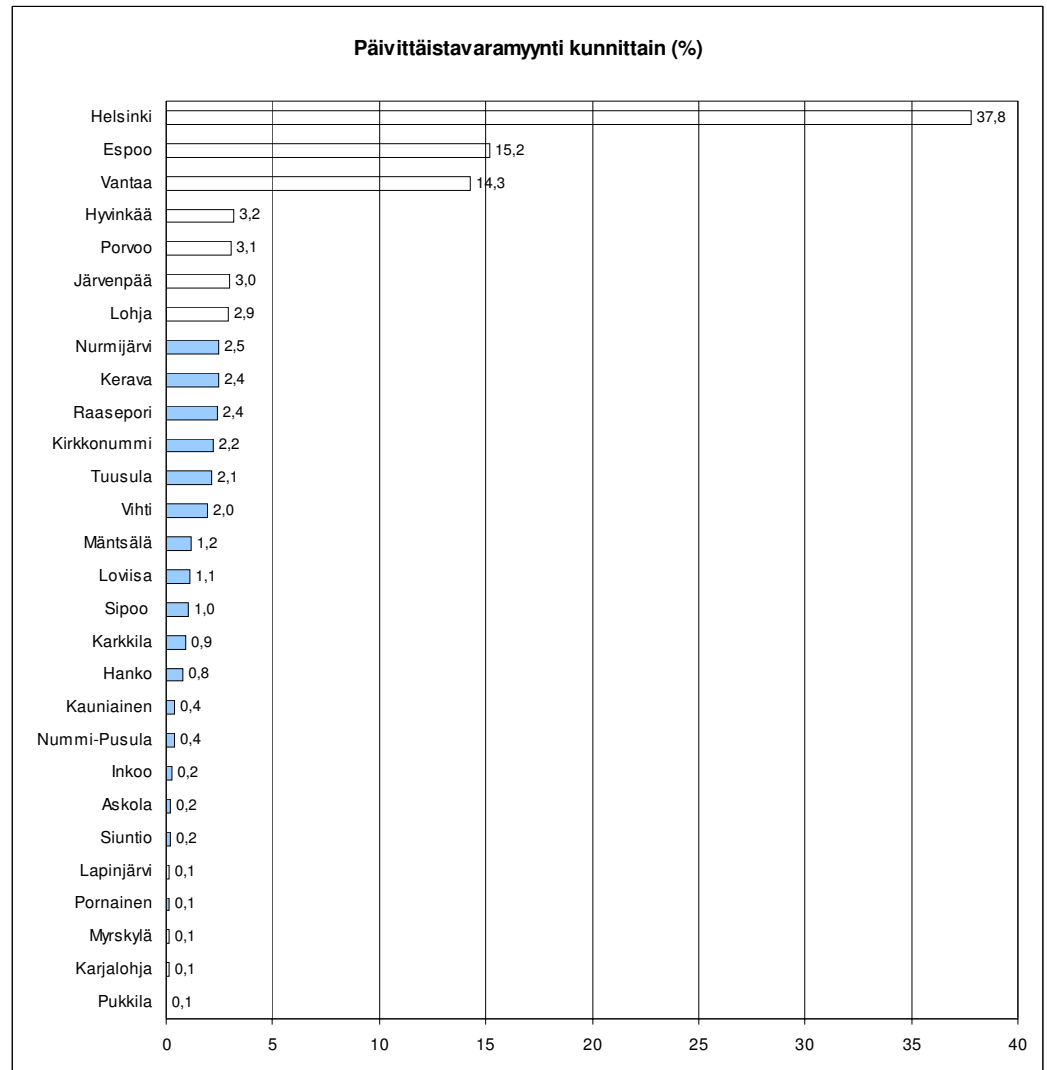
Myymälätyypeittäin tarkasteltuna selvitysalueella oli vuonna 2007 eniten isoja valintamyymälöitä (29 % myymälöistä), päivittäistavaroiden erikoismyymälöitä (17 %) ja isoja supermarketteja (15 %). Hypermarketteja selvitysalueella oli 32 (4 % päivittäistavaramyymälöistä). A.C.Nielsen Oy:n rekisteriaineistoissa hypermarketilla tarkoitetaan Citymarkettia, Prismaa ja Euromarkettia. Hypermarketeista 16 toimi pääkaupunkiseudulla, 12 Helsingin seudun kehyskunnissa, kolme Lohjalla ja yksi Porvoossa.

Isoja ja/tai pieniä supermarketteja oli kaikissa selvitysalueen kunnissa lukuun ottamatta Karjalohjaa, Nummi-Pusulaa, Pornaista, Askolaa, Myrskylää ja Pukkilaa.

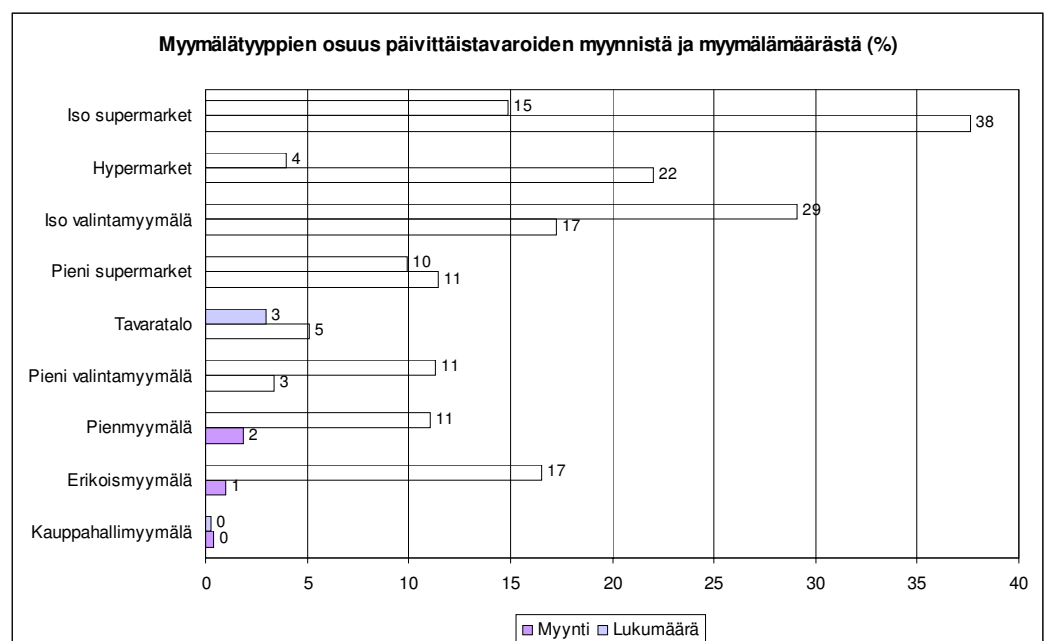
Lähes 70 % selvitysalueen päivittäistavaramyymälöistä oli pinta-alaltaan alle 400 m²:n myymälöitä eli valintamyymälöitä, pienmyymälöitä, päivittäistavaroiden erikoismyymälöitä ja kauppahallimyymälöitä. Pienten myymälöiden osuus kokonaismyymälämäärästä oli pääkaupunkiseudulla 71 %, Helsingin seudun kehysalueella 61 %, Länsi-Uudellamaalla 65 % ja Itä-Uudellamaalla 72 %. Vain neljässä kunnassa alle 400 m²:n myymälöiden määrä oli alle puolet kokonaismyymälämäärästä (Siuntio 0 %, Tuusula 43 %, Kirkkonummi 46 % ja Kauniainen 50 %).

Kokonaispinta-alaltaan yli 2 000 kerrosneliömetrin päivittäistavaramyymälöitä selvitysalueella oli yhteensä 67 (8 % myymälöistä). Näitä myymälöitä oli 11 kunnassa: Espoossa, Helsingissä, Hyvinkäällä, Järvenpäässä, Keravalla, Kirkkonummella, Lohjalla, Porvoossa, Tuusulassa, Vantaalla ja Vihdissä. Eniten myymälöitä oli pääkaupunkiseudulla.

Myymälätyypeistä eniten myyntiä oli isoissa supermarketeissa, joissa toteutui 38 % selvitysalueen päivittäistavaramyymälöiden päivittäistavaramyynnistä (kuva 6). Seuraavaksi eniten päivittäistavaraa myytiin hypermarketeissa (22 %) ja isoissa valintamyymälöissä (17 %). Suurimpien myymälätyyppien merkitys näkyy siinä, että isojen supermarkettien osuus selvitysalueen kokonaismyymälämäärästä oli 15 % ja hypermarkettien osuus 4 %. Kooltaan alle 400 m²:n myymälöiden osuus myymälämäärästä oli noin 70 %, mutta niiden osuus päivittäistavaramyynnistä oli 24 %.



Kuva 5. Kuntien osuudet vuoden 2007 päivittäistavaramyynnistä.



Kuva 6. Päivittäistavaramyynti ja myymälämäärä myymälätyypeittäin vuonna 2007 (A.C.Nielsen Finland).

3.2 Erikoiskauppa

Tilastokeskuksen toimipaikkarekisterin mukaan selvitysalueella toimi yhteensä 5 210 erikoiskaupan myymälää vuonna 2006 (taulukko 4). Toimialoilla, jotka sisältävät pääosin tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä (huonekalukauppa, kodin- ja tietotekniikkakauppa, rautakauppa ja muu tilaa vaativa kauppa kuten puutarha-alan kauppa ja venekauppa) toimi 1 228 myymälää. Muun erikoiskaupan alalla toimi yhteensä 3 982 myymälää. Muuhun erikoiskaupan kuuluvat Alkot, apteekit, kosmetiikkamyymälät ym., muotikaupat sekä ns. pienet erikoiskaupat kuten kelloliikkeet ja kukkakaupat.

Kuntaryhmittäin tarkastellen myymälöitä oli eniten pääkaupunkiseudulla (65 % selvitysalueen tilaa vaativan erikoiskaupan ja 69 % muun erikoiskaupan myymälöistä). Helsinginseudun kehysalueen kunnissa toimi 19 % tilaa vaativan erikoiskaupan ja 17 % muun erikoiskaupan myymälöistä. Länsi-Uudenmaan vastaavat osuudet olivat 10 % ja 8 % ja Itä-Uudenmaan 7 % ja 5 %. Kunnittaiset myymälämäärät esitetään kuvassa 7.

Taulukko 4. Erikoiskaupan myymälät vuonna 2006 (Tilastokeskus).

	TILAA VAATIVA ERIKOISKAUPPA				MUU ERIKOISKAUPPA			Yhteensä
	Huonekalukauppa	Kodin- ja tietotekniikkakauppa	Rautakauppa	Muu tilaa vaativa kauppa	Alkot, apteekit ym.	Muoti-kauppa	Muu erikoiskauppa	
Pääkaupunkiseutu	119	334	252	94	262	611	1 887	3 559
Helsinginseudun kehysalue	31	77	89	35	65	115	516	928
Länsi-Uusimaa	14	35	49	19	34	56	229	436
Itä-Uusimaa	7	27	33	13	22	44	141	287
Selvitysalue yhteensä	171	473	423	161	383	826	2 773	5 210

Toimialaryhmittäin tarkasteltuna eniten erikoiskaupan myymälöitä oli muun erikoiskaupan (ns. pienet erikoiskaupat) toimialaryhmässä, yhteensä 2 773 myymälää. Suurin yksittäinen toimialaryhmä oli muotikaupan ala, jolla toimi 826 myymälää. Muissa toimialaryhmissä oli 161 - 473 myymälää. Kaikissa toimialaryhmissä eniten myymälöitä oli Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla. Tilaa vaativassa erikoiskaupassa neljänneksi eniten myymälöitä oli huonekalukaupan alalla Tuusulassa, kodin- ja tietotekniikkakaupan alalla Porvoossa ja rautakaupan alalla Lohjalla. Muun erikoiskaupan kaikissa toimialaryhmissä neljänneksi eniten myymälöitä oli Porvoossa.

Selvitysalueen vuoden 2007 erikoiskaupan myynnistä 78 % toteutui pääkaupunkiseudulla, 13 % Helsinginseudun kehysalueella, 5 % Länsi-Uudellamaalla ja 4 % Itä-Uudellamaalla. Kunnittain tarkastellen Helsingin osuus selvitysalueen erikoiskaupan myynnistä oli 44 %, Vantaan 19 %, Espoon 15 %, Porvoon 3 % ja Hyvinkään 3 %. Muiden kuntien osuudet olivat 0 - 2 %. Tilaa vaativan erikoiskaupan ja muun erikoiskaupan osalta kuntaryhmien ja kuntien väliset suhteet olivat lähes samat kuin koko erikoiskaupassa.

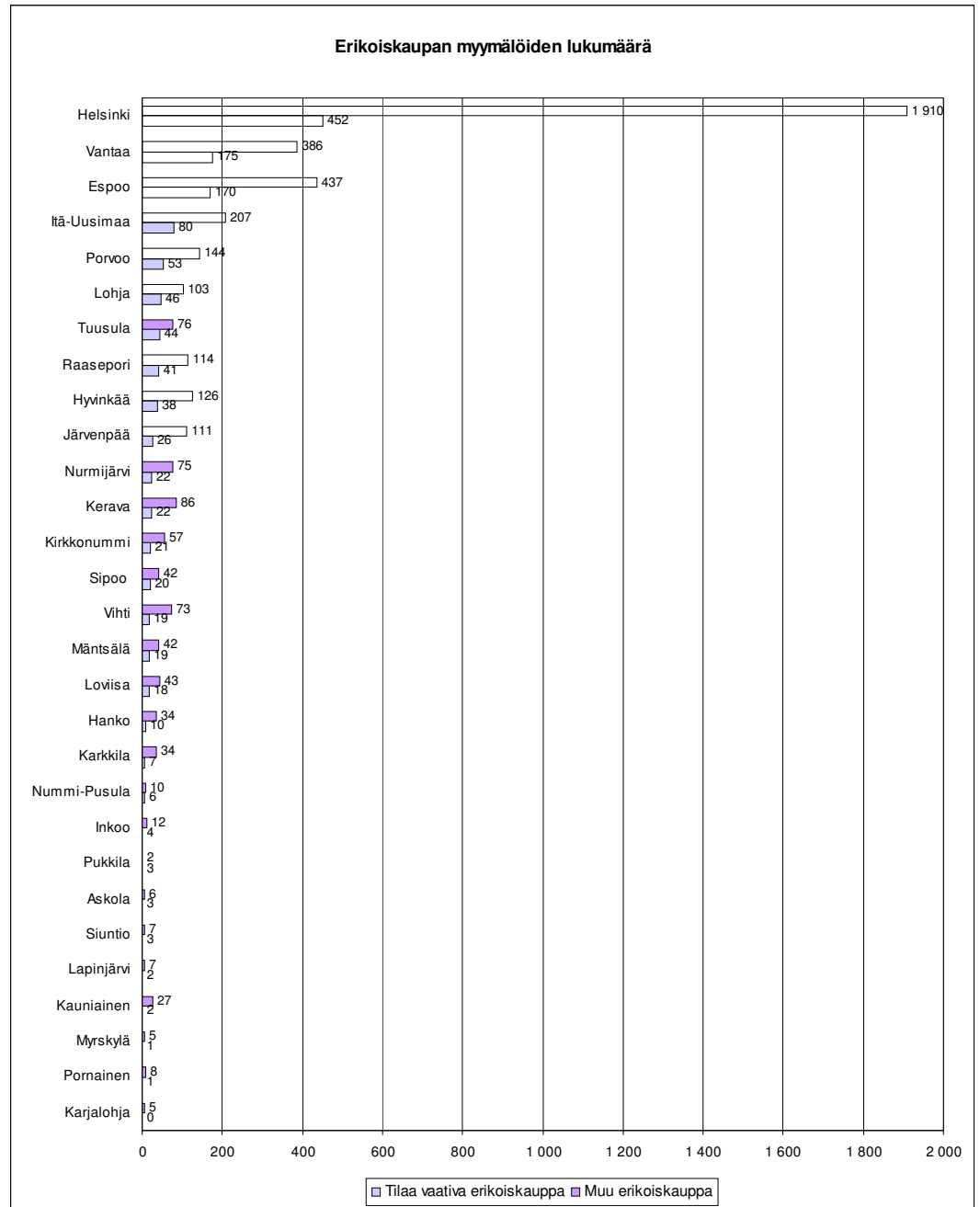
Selvitysalueella toteutuneesta koko erikoiskaupan myynnistä 36 % oli tilaa vaativan erikoiskaupan myyntiä ja 64 % muun erikoiskaupan myyntiä. Toimialaryhmien osuudet erikoiskaupan kokonaismyynnistä olivat seuraavat:

Tilaa vaativa erikoiskauppa

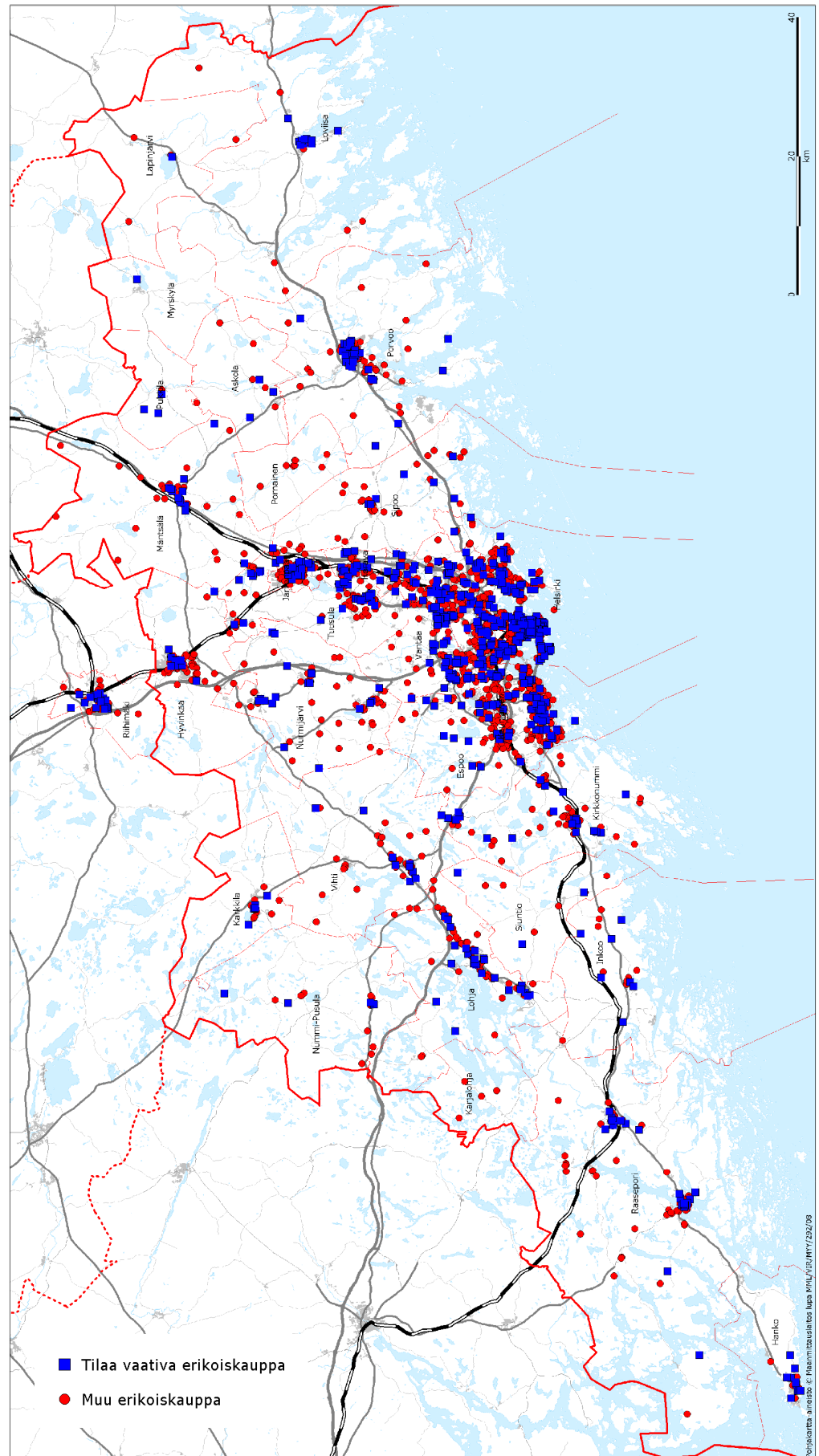
- huonekalukauppa 9 %
- kodin- ja tietotekniikkakauppa 13 %
- rautakauppa 12 %
- muu tilaa vaativa kauppa 2 %

Muu erikoiskauppa

- alkot, apteekit ym. 16 %
- muotikauppa 18 %
- muu erikoiskauppa 30 %



Kuva 7. Erikoiskaupan myymälät kunnittain vuonna 2006.



Kuva 8. Erikoiskaupan myymälät vuonna 2006 (Tilastokeskus).

3.3 Ostovoima ja ostovoiman siirtymät

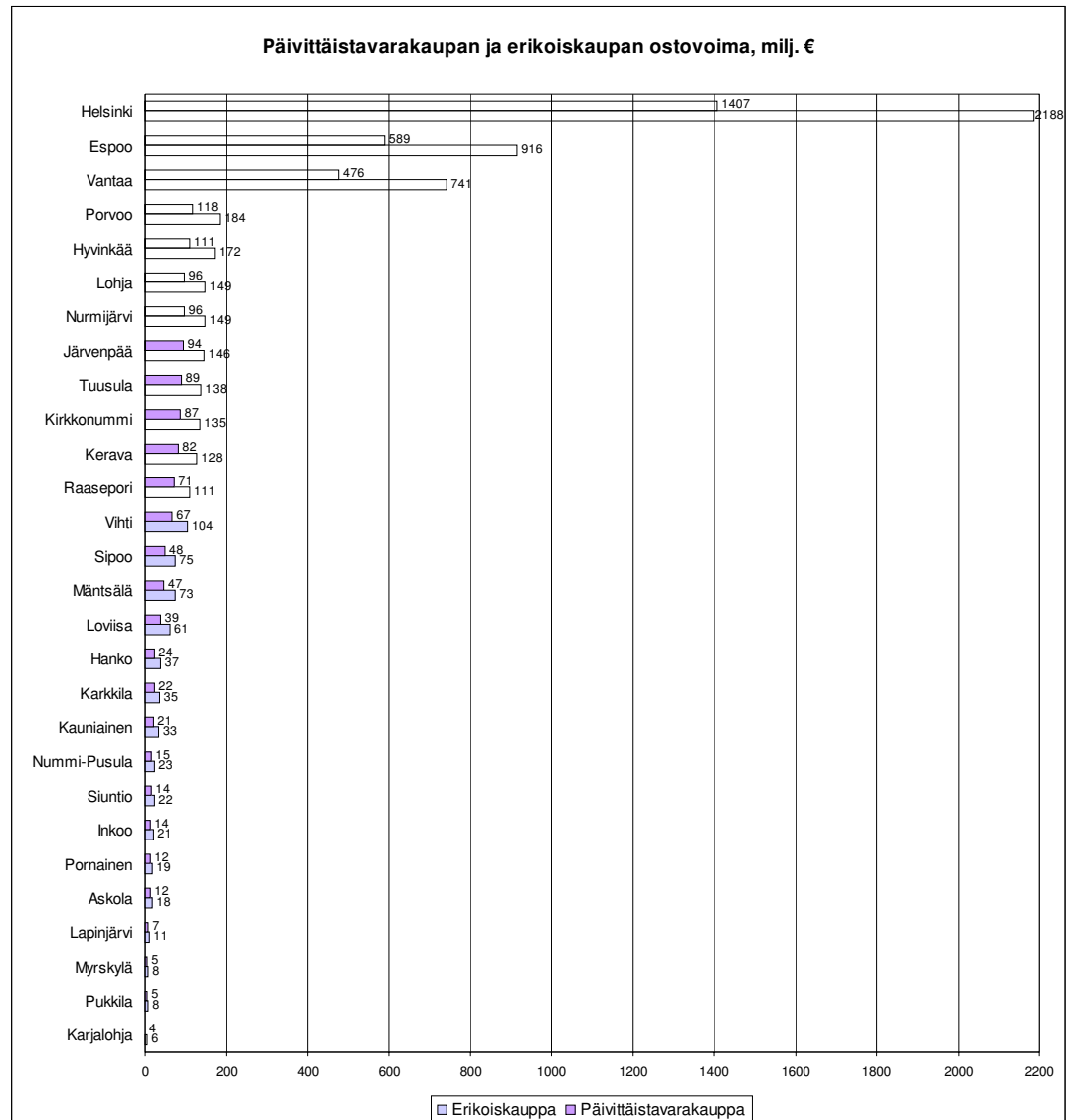
Ostovoima kuvaa alueen kysyntää. Vähittäiskauppaan kohdistuva ostovoima arvioitiin vuoden 2007 väestömäärän ja asukaskohtaisten kulutuslukujen (€/asukas/vuosi) perusteella. Kulutuslukuina käytettiin päivittäistavarakaupassa Tilastokeskuksen kulutustutkimuksen ja erikoiskaupassa Vähittäiskauppa Suomessa 2003 selvityksessä (Santasalo 2003) esitettyjä Uudenmaan keskimääräisiä lukuja. Kulutusluvut muutettiin indeksoimalla vuoden 2007 hintatasoon.

Selvitysalueen vähittäiskauppaan kohdistuva ostovoima edellä esitetyillä laskentaperusteilla arvioituna oli vuonna 2007 yhteensä noin 9 383 miljoonaa euroa, josta noin 3 672 miljoonaa euroa kohdistui päivittäistavarakauppaan ja noin 5 711 miljoonaa euroa erikoiskauppaan (taulukko 5). Pääkaupunkiseudun osuus koko selvitysalueen ostovoimasta oli 68 %, Helsingin seudun kehysalueen 20 %, Länsi-Uudenmaan osuus 7 % ja Itä-Uudenmaan osuus 5 %. Kunnittaiset päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan ostovoimat esitetään kuvassa 9.

Ostovoimatarkasteluissa on pidettävä mielessä, että ostovoima kuvaa kuluttajien ostopotentiaalia tietyllä alueella. Se ei kerro suoraan, missä tämä potentiaali toteutuu myyntinä.

Taulukko 5. Ostovoima vuonna 2007 (milj. €).

	Vähittäis- kauppa yhteensä	Päivittäis- tavara kauppa	Erikois- kauppa yhteensä	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa
Pääkaupunkiseutu	6 372	2 494	3 878	1 386	2 492
Helsinginseudun kehysalue	1 872	733	1 139	407	732
Länsi-Uusimaa	663	260	404	144	259
Itä-Uusimaa	476	186	290	104	186
Selvitysalue yhteensä	9 383	3 672	5 711	2 041	3 670



Kuva 9. Vähittäiskaupan ostovoima vuonna 2007.

Ostovoiman siirtymä on kunkin alueen vähittäiskaupan myynnin ja ostovoiman erotus. Kuluttajat eivät tee kaikkia ostoksia omalta paikkakunnalta, vaan osa ostoksista hankitaan oman asuinalueen ja oman kunnan ulkopuolelta. Vastaavasti muualla asuvat tuovat asianomaiselle paikkakunnalle ulkopuolista ostovoimaa. Kun ostovoiman siirtymä on positiivinen eli myynti on suurempi kuin ostovoima, kaupan palvelut ovat vetovoimaisia ja saavat ostovoimaa muualta. Kun ostovoiman siirtymä on negatiivinen eli myynti on pienempi kuin ostovoima, ostovoimaa siirtyy muualle.

Päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä vuonna 2007 oli positiivinen kaikissa selvitysalueen kuntaryhmissä: siirtymän osuus koko kuntaryhmän ostovoimasta oli pääkaupunkiseudulla 8 %, Helsinginseudun kehysalueella 7 %, Länsi-Uudellamaalla 21 % ja Itä-Uudellamaalla 1 %. Käytännössä tämä kertoo sen, että asukkaat käyttivät oman alueensa päivittäistavaramyymälöitä, minkä lisäksi alueen ulkopuoliset asiakkaat toivat alueiden päivittäistavaramyymälöihin ostoseuroja. Päivittäistavaramyyntiin on laskettu mukaan varsinaisten päivittäistavaramyymälöiden myynnin lisäksi myös kioskien, huoltoasemien ja laajan tavaravalikoiman myymälöiden päivittäistavaramyynti.

Pääkaupunkiseudun kunnista päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä oli

- positiivinen Vantaalla (19 %), Helsingissä (7 %) ja Espoossa (2 %)
- negatiivinen Kauniaisissa (22 %)

Helsinginseudun kehysalueen kunnista päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä oli

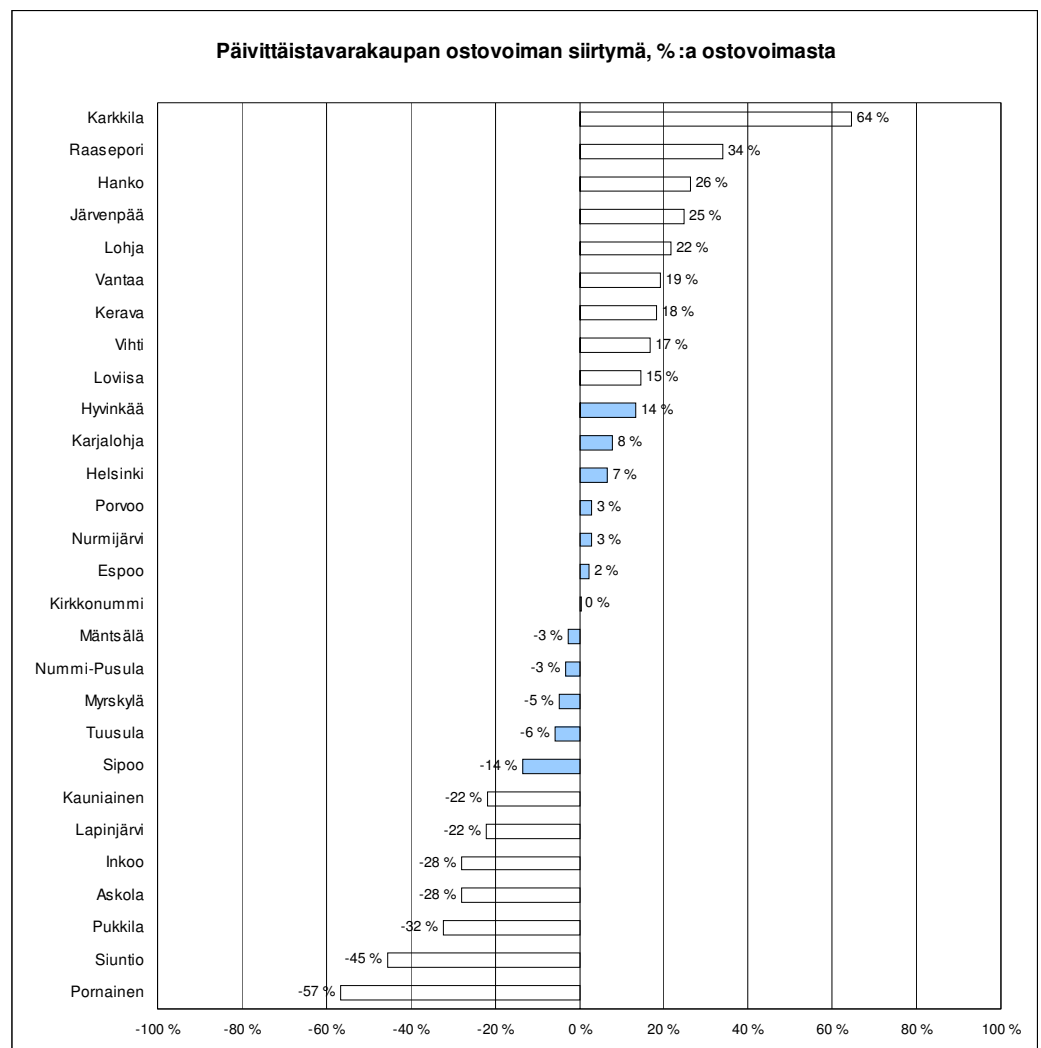
- positiivinen Järvenpäässä (25 %), Keravalla (18 %), Vihdissä (17 %), Hyvinkäällä (14 %), Nurmijärvellä (3 %) ja Kirkkonummella (0,3 %)
- negatiivinen Mäntsälässä (3 %), Tuusulassa (6 %), Sipoossa (14 %) ja Pornaisissa (57 %)

Länsi-Uudenmaan kunnista päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä oli

- positiivinen Karkkilassa (57 %), Raaseporissa (34 %), Hangossa (26 %), Lohjalla (22 %) ja Karjalohjalla (8 %)
- negatiivinen Nummi-Pusulassa (3 %), Inkoossa (28 %) ja Siuntiossa (45 %)

Itä-Uudenmaan kunnista päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä oli

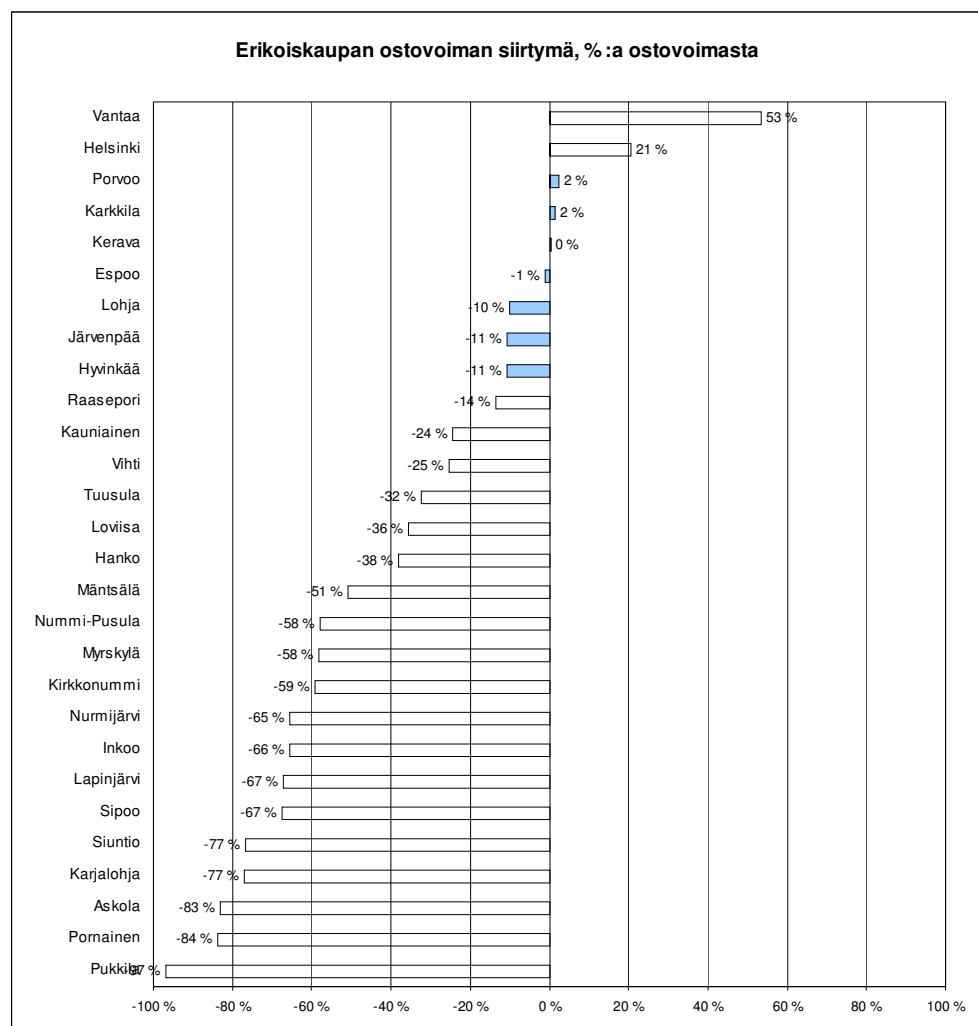
- positiivinen Loviisassa (15 %) ja Porvoossa (3 %)
- negatiivinen Myrskylässä (5 %), Lapinjärvellä (22 %), Askolassa (28 %) ja Pukkilassa (32 %)



Kuva 10. Päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä vuonna 2007.

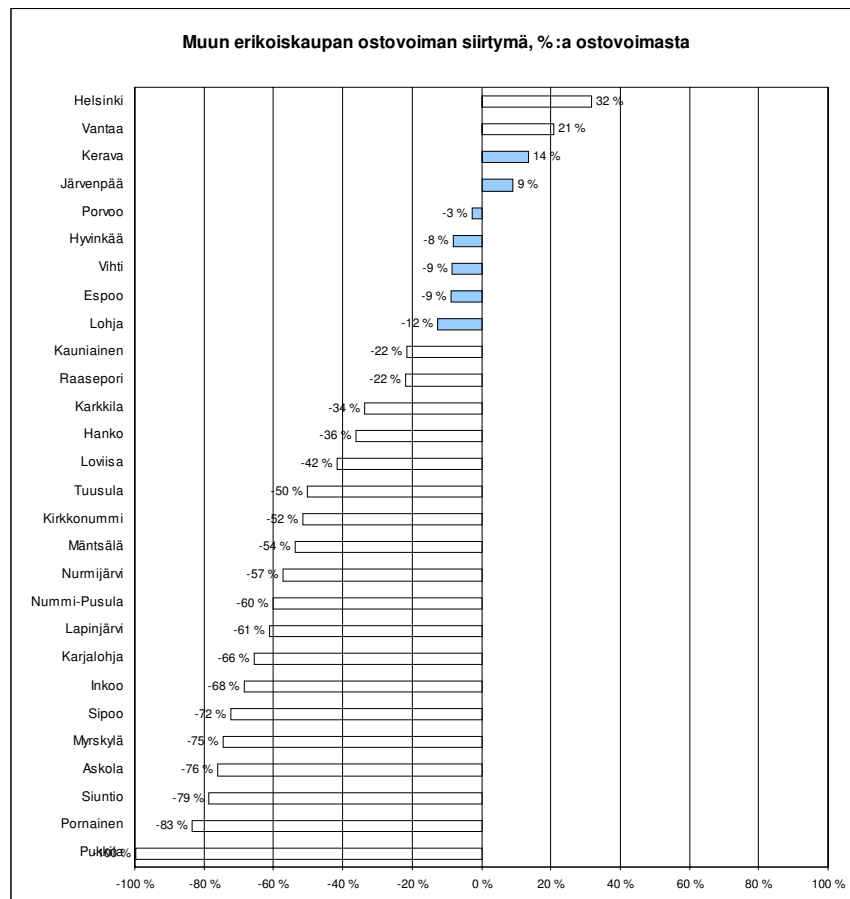
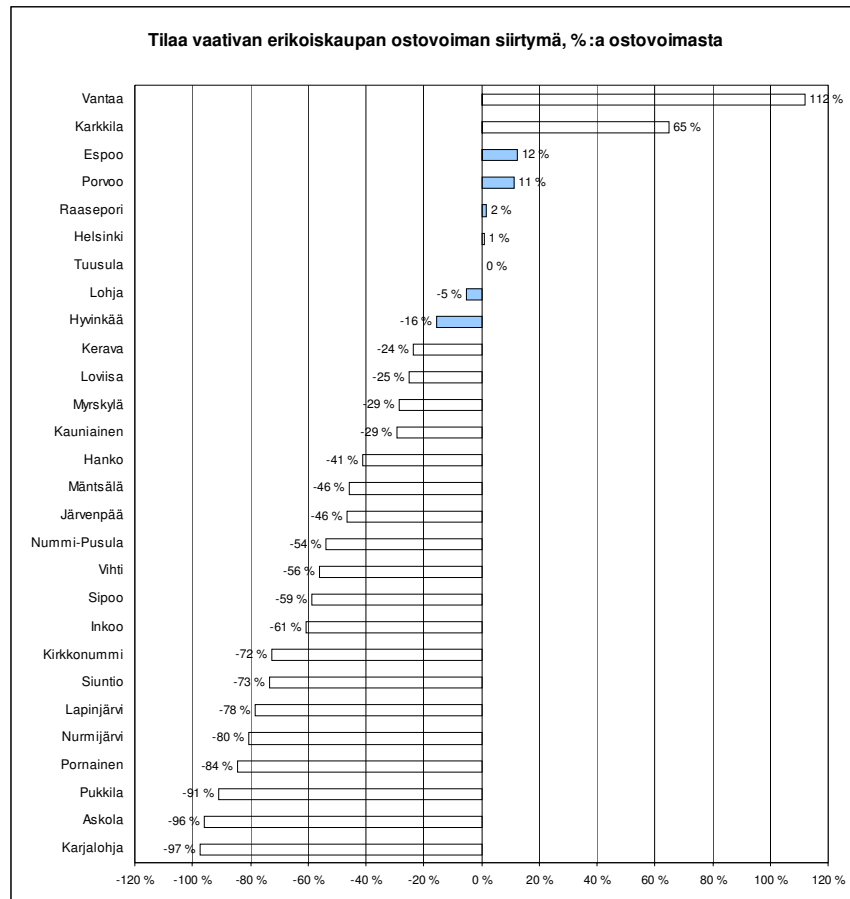
Erikoiskaupassa kokonaisuutena ostovoiman siirtymä oli positiivinen pääkaupunkiseudulla (21 %). Muissa kuntaryhmissä siirtymä oli negatiivinen, sillä Helsinginseudun kehysalueelta 34 %, Länsi-Uudeltamaalta 23 % ja Itä-Uudeltamaalta 18 % ostovoimasta siirtyi alueiden ulkopuolelle.

Pääkaupunkiseudun kunnista erikoiskaupan ostovoiman siirtymä oli positiivinen Vantaalla (53 %) ja Helsingissä (21 %), mutta negatiivinen Espoossa (1 %) ja Kauniaisissa (24 %). Helsinginseudun kehysalueella siirtymä oli positiivinen Keravalla (0,3 %). Muissa kunnissa siirtymä oli negatiivinen 11 - 84 % (Järvenpää - Pornainen). Länsi-Uudellamaalla ostovoiman siirtymä oli positiivinen Karkkilassa (2 %), muissa kunnissa ostovoimaa siirtyi kuntien ulkopuolelle 10 - 77 % (Lohja - Karjalohja). Itä-Uudenmaan kunnissa erikoiskaupan ostovoiman siirtymä oli Porvoossa 2 %, muissa kunnissa negatiivinen 36 - 97 % (Loviisa - Pukkila).



Kuva 11. Erikoiskaupan ostovoiman siirtymä vuonna 2007.

Myös tilaa vaativassa erikoiskaupassa ja muussa erikoiskaupassa ostovoiman siirtymä oli positiivinen ainoastaan pääkaupunkiseudulla (tilaa vaativassa erikoiskaupassa 25 % ja muussa erikoiskaupassa 20 %). Tilaa vaativassa erikoiskaupassa negatiivinen siirtymä oli Helsinginseudun kehysalueella 43 %, Länsi-Uudellamaalla 11 % ja Itä-Uudellamaalla 10 %. Muun erikoiskaupan osalta kuntaryhmien negatiiviset siirtymät olivat edellä mainitussa järjestyksessä 29 %, 29 % ja 22 %. Kunnittain tarkastellen tilaa vaativan erikoiskaupan siirtymä oli positiivinen 7 kunnassa ja muun erikoiskaupan siirtymä 4 kunnassa.



Kuva 12. Tilaa vaativan ja muun erikoiskaupan ostovoiman siirtymä.

4 Vähittäiskaupan kehitysnäkymiä

4.1 Kaupan kehitystrendejä

Päivittäistavarakaupassa hypermarketit ja isot supermarketit ovat olleet vahvoja tekijöitä ja ne säilyttävät asemansa myös lähitulevaisuudessa. Hypermarkettien koko ei kuitenkaan enää kasva oleellisesti ja markkinoille tulee myös aiempaa pienempiä hypermarketteja. Päivittäistavarakaupassa viime vuosien kehityspiirteisiin on kuulunut se, että on alettu perustaa uusia pienmyymälöitä, etenkin suurimmilla kaupunkiseuduilla. Laadukkaiden pienmyymälöiden merkitys on ollut kasvussa ja kasvaa edelleen tulevaisuudessa. Suurten ja pienten myymälöiden merkityksen kasvaessa keskikokoisten päivittäistavaramyymälöiden asema heikkenee. Kehityksessä on kuitenkin alueellisia eroja.

Kuluttajarakenteen muutosten (ikäntyminen, pienet kotitaloudet, auton käyttö jne.) myötä asuinalueiden lähikauppojen tarve lisääntyy. Myös myymälöiden erikoistumisen ja profiloitumisen merkitys kasvaa ja liikenneasemamyymälöiden, Deli-tyyppisten myymälöiden ja 24/7-kauppaketjujen kysyntä kasvaa. Viime aikoina myös lähellä tuotetun ruoan kysyntä on ollut kasvussa ja kasvun voidaan olettaa jatkuvan edelleen. Myös etnisten myymälöiden merkitys kasvaa maahanmuuton lisääntyessä, etenkin Uudellamaalla.

Nettikaupan merkitys tulee pitkällä ajanjaksolla kasvattamaan merkitystään myös päivittäistavarakaupassa. Edellytyksenä kuitenkin on, että kuljetuspalvelut saadaan logistisesti ja taloudellisesti kannattavaksi ja että myös tavaroiden vastaanottopää kehittyy. Tämä tarkoittaa sitä, että taloissa on riittävät ja tarkoitukseen soveltuvat tavaroiden vastaanottotilat. Esimerkiksi Espoon Suurpeltoon rakentuvalla uudella asuinalueella osa kerrostaloista varustetaan tuotteiden vastaanottotiloilla, ns. palveluteisillä.

Erikoiskaupassa nettikauppa vahvistuu nopeammin ja selkeämmin kuin päivittäistavarakaupassa, vaikka eri toimialojen välillä onkin eroja. Etenkin kansainvälinen nettikauppa kasvaa. Suomeen saattaa myös tulla nettikaupan näytemyymälöitä (esim. "tavarataloja", joissa on vain vaatteiden sovituskapaleet ja tuotteet tilataan netin välityksellä). Tällaisia näytemyymälöitä on jo esimerkiksi Saksassa. Myös ns. monikanavakaupat lisääntyvät. Monikanavakaupassa verkkokaupan sähköisiä palveluja yhdistetään tavanomaiseen myymälässä tapahtuvaan ostamiseen.

Erikoiskaupassa myymälöiden valikoimat monipuolistuvat ja kasvavat. Tämä merkitsee mm. sitä, että myymäläkokoko kasvaa ja kauppakeskukset vahvistuvat. Samalla erikoistuminen, niin yksittäisten myymälöiden kuin pienten kauppakeskustenkin, lisääntyy. Tilaa vaativassa erikoiskaupassa on kehittynyt myös myymälöitä, joissa oman alan tuotevalikoiman lisäksi myydään muita tuotteita, esimerkiksi polkupyöriä kodinkoneliikkeessä. Myös "avaimet käteen -periaate" yleistyy (esimerkiksi kirjahyllyn kuljetus ja kokoaminen asiakkaan kotona). Nähtävissä on myös, että Suomeen tulee muutama suuri Outlet-keskus ja että hyvinvointi- ja vapaa-ajan palveluihin sekä elämyksellisyyteen liittyvä kauppa lisääntyy.

Uudellamaalla kaupan yleisenä kehitystrendinä on muun maan tapaan ollut kaupan keskittyminen ja palveluyksiköiden koon kasvu. Lisäksi pääteiden varsiin on syntynyt ja syntymässä pääasiassa vapaa-ajan asukkaiden tarpeisiin uutta palvelutarjontaa sekä tilaa vaativaa erikoiskauppaa. Kaupallisten keskittymien merkitys koko maassa on kasvanut ja kasvaa edelleen samalla kun irrallaan olevien myymälöiden asema heikkenee. Etenkin kaupunkirakenteseen liittyvät kauppakeskukset ja kaupan keskittymät menestyvät. Päivittäis-

tavarakauppojen ja vetovoimaisten erikoiskaupan ketjujen sijoittuminen keskusten yhteyteen parantaa niiden toimintaedellytyksiä.

Tilaa vaativa erikoiskauppa ml. laajan tavaravalikoiman myymälät (halpahintamyymälät) on tällä hetkellä ja tulevaisuudessakin voimakkaasti kasvava erikoiskaupan toimiala. Tilaa vaativan kaupan alalle tulee jatkuvasti uutta tarjontaa ja uusia toimialakeskittymiä rakennetaan. Myös Uudellamaalla tilaa vaativaan erikoiskauppaan kohdistuva ostovoima on voimakkaassa kasvussa.

Kaupan palvelujen liikenteellinen saavutettavuus on yksi menestyvän kauppapaikan avaintekijöistä. Viime aikoina on alettu yhä enemmän kiinnittää huomiota autolla saavutettavuuden lisäksi myös hyvään saavutettavuuteen joukkoliikenteellä sekä kävellen/pyöräillen. Tämä tukee kaupunki-rakenteeseen liittyvien kauppapaikkojen menestymismahdollisuuksia. Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kävellen/pyöräillen on tulevaisuudessa entistä tärkeämpää pyrittäessä hillitsemään ilmastonmuutosta ja vähentämään liikennettä.

Ostovoiman kasvun vuoksi kaupan ja erityisesti erikoiskaupan liiketilan tarve kasvaa. Tilantarpeen lisäys voidaan ratkaista sekä nykyisiä tiloja laajentamalla että uusia yksiköitä ja kaupan keskittymiä rakentamalla. Kaupan uusiutumis sykli on muuta rakentamisen sykliä nopeampaa, noin 15 vuotta. Tämän vuoksi yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevan suurmyymälän ympärille syntyvä muu rakentaminen saattaa jäädä ”isännättömäksi” (uusiokäyttö hankalaa), kun suuryksikön elinkaari päättyy. Nykyiseen rakenteeseen liittyvät suurinvestoinnit ovat tässä mielessä ”turvallisempia”.

4.2 Kulutustottumukset

Väestön ikääntyminen, asuntokuntien koon pienentyminen ja liikkuvuuden lisääntyminen ovat keskeisiä kuluttajien ostoskäyttäytymiseen ja palvelujen kysyntään vaikuttavia tekijöitä.

Kaupan palvelujen saavutettavuuden kannalta kriittinen ryhmä ovat yli 70-vuotiaat. Heidän osuutensa Suomen väestöstä arvioidaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2040 mennessä. Tällöin on edessä tilanne, jossa merkittävä osa väestöstä tarvitsee apua asumisessa ja kaupassakäynnissä. Hyvät lähipalvelut vähentävät ja siirtävät myöhemmäksi tarvetta järjestää kunnallisia kaupassakäyntiä korvaavia palveluja.

Pienten asuntokuntien osuus on jatkuvasti kasvanut ja kasvun ennustetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Vuoden 2008 lopussa 70 % kaikista asuntokunnista käsitti yksi tai kaksi henkilöä. Yhden hengen asuntokuntien osuus oli yli 40 %. Kotitalouksien koko ja elämäntyyli vaikuttavat ostoskäyttäytymiseen. Pienet kotitaloudet ruokailevat usein kodin ulkopuolella ja käyttävät keskimääräistä enemmän rahaa erikoistavaroihin, palveluihin ja matkailuun.

Liikkuvuus lisääntyy samalla, kun väestö eriytyy liikkuvuuden suhteen. Autoistumisaste on kasvanut viime vuosina jyrkästi. Autottomien asuntokuntien määrä on kuitenkin pysynyt ennallaan 2000-luvulla, yli viidennes asuntokunnista on autottomia. Niiden kuluttajien joukko, joiden liikkuminen on joukkoliikenteen tai kävely- ja pyöräilymahdollisuuksien varassa, näyttää pysyvän vakiona yleisestä vaurastumisesta ja autoistumisesta huolimatta.

Suomalaisten kulutus on viime vuosina erilaistunut. Kulutus on muuttunut yksilöllisemmäksi sekä väestöryhmien välillä että perheiden sisällä. Tulot, sosio-ekonominen asema ja kotitaloustyyppi ovat pysyneet kulutuksen määrän ja laadun tärkeimpinä selittäjinä. Kuluttamiseen vaikuttavat myös asumismuoto

ja elämänvaihe. Tulojen ja kulutusmahdollisuuksien kasvaessa kulutus on arkipäiväistynyt. Pelkästä ostamisesta saatava nautinto on vähentynyt ja kulutamiselta odotetaan yhä kokonaisvaltaisempaa elämyksellisyyttä. Näihin odotuksiin vastaavat mm. suuret kauppakeskukset.

Ihmisten tietoisuus ilmastonmuutoksesta on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Tärkeimmäksi tekijäksi ilmastonmuutokseen vaikuttamisessa ihmiset kokevat autoilun ja muu liikkumisen. Asenteet eivät kuitenkaan suoraan välity toimintaan. Siihen vaikuttavat muutkin tekijät kuten se, mitä ratkaisuja on tarjolla. Asenteet tarjoavat kuitenkin mahdollisuuden muutokseen.

Kulutuksen uusia muotoja on vaikea ennakoida. On mahdollista, että tavaroista siirrytään aineettomaan kulutukseen, verkkokauppa ja virtuaalikulutus kasvavat ja luovat uusia kulutusmuotoja, kierrätys ja vuokraus yleistyvät, eettisyys suuntaa kulutusta uudella tavalla jne. Kaupalliset toiminnot myös lomittuvat erilaisiin toimintoihin ja kulutuksen kauppakeskusmainen tila laajenee muille aloille (terminaalit, toimitilat, hotellit, museot). On todennäköistä, että kulutuksen tilat kuten kauppakeskukset sekä viihde- ja vapaa-ajankeskukset tulevat säilyttämään vetovoimansa ja kasvamaan.

4.3 Kaupan sijainnin ohjaus

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistuksessa (VN 13.11.2008) painotettiin erityisesti ilmastonmuutoksen hillintää ja sen myötä yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, liikennettä ja kauppaa koskevia tavoitteita. Yhdyskuntarakennetta ja kauppaa koskevat erityisesti seuraavat tavoitteet:

- Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen.
- Kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.
- Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Kaupunkiseuduilla on myös varmistettava palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvittävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.
- Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelualueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve- ja vaikutusselvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävän kehityksen mukaista.
- Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöautoliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot ohjataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muuten hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

Kaupan sijainnin ohjauksen arviointityöryhmän (ympäristöministeriö 2009a) mukaan kaupan nykyisellä ohjausjärjestelmällä ei ole pystytty riittävästi tukemaan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja yhdyskuntien toimivuutta eikä varmistamaan kaupan palveluverkon pitkäjänteistä kehittämistä. Arviointityö-

ryhmän ehdotukset kaupan sijainnin ohjauksen tehostamiseksi tähtäävät kokonaisvaltaisen otteen vahvistamiseen kaupan palveluverkon kehittämisessä erityisesti kaupunkiseuduilla. Työryhmän ehdotuksia ovat seuraavat:

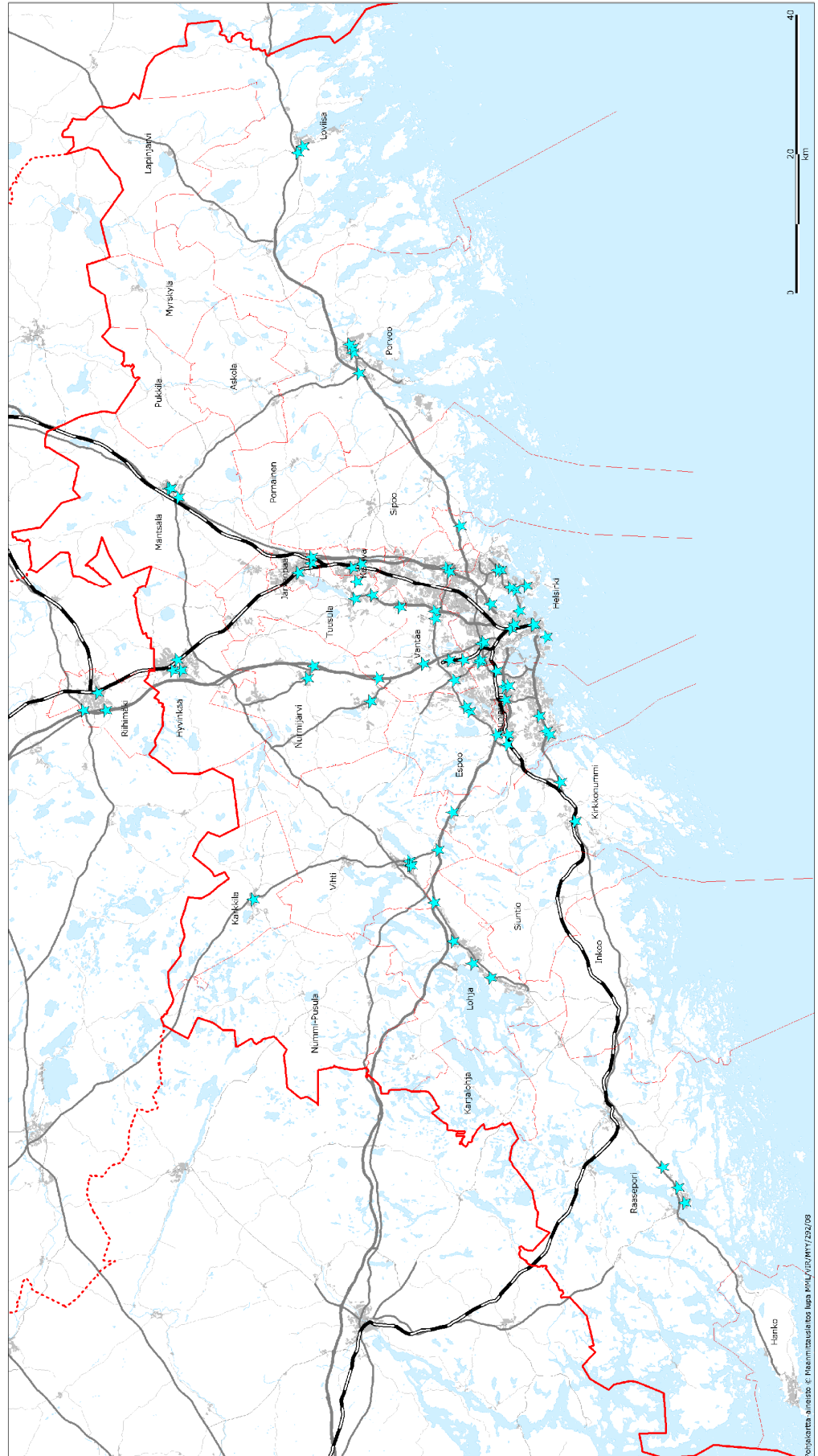
- Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat säännökset kootaan maankäyttö- ja rakennuslaissa omaan lukuun, johon sisältyy uutena pykälänä kaupan sijoittamisen periaatteet. Ympäristöministeriö uudistaa keskustatoimintojen alueen määrittelyä ja käyttöä koskevaa ohjeistusta yhteistyössä maakunnan liittojen, kuntien ja Suomen kuntaliiton kanssa.
- Vähittäiskaupan suuryksikön kokorajaa ei muuteta. Selvitys kokorajan muutoksesta on kuitenkin tarpeellinen.
- Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa otetaan vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevan ohjauksen piiriin.
- Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita tarkistetaan siten, että merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus ratkaistaan maakuntakaavassa määrittelemällä kaavassa alueelle osoitettavien yksiköiden suurin mahdollinen kerrosneliömetrimäärä. Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja määritellään aina maakuntakaavassa.
- YVA -asetusta tarkistetaan siten, että vähintään 60 000 k-m² vähittäiskaupan suuryksiköt otetaan YVA -menettelyn piiriin.
- Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita tarkistetaan siten, että yleispiirteisten kaavojen kaupan palveluverkkoa koskevien ratkaisujen tulee perustua palveluverkkoselvitykseen.
- Ympäristöministeriö kehittää yhteistyössä maakunnan liittojen, kuntien, Suomen kuntaliiton ja aluehallinnon viranomaisten kanssa kaupan palveluverkon suunnittelua ja arviointia palvelevia analyysimenetelmiä kaavoituksesta vastaavien ja kaavoitusta ohjaavien viranomaisten käyttöön.
- Valtiovarainministeriölle harkittavaksi taloudellisten ohjauskeinojen käyttömahdollisuuksien selvittäminen tukemaan kaupan sijainnin ohjauksen tavoitteita.

4.4 Kaupan hankkeet

Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla oli syksyllä 2009 vireillä tai suunnitteilla noin 80 kooltaan yli 2 000 k-m² kaupan hanketta. Hankkeiden koko vaihtelee suuresti - mukana on lukuisia alle 10 000 k-m² hankkeita, mutta myös viisi yli 100 000 k-m² hanketta. Hankkeiden yhteenlaskettu kerrosala on noin 2 miljoonaa kerrosneliometriä. Kyseessä on kuitenkin karkea suuruusluokka, koska kaikista hankkeista ei saatu kerrosalatietoa ja joidenkin hankkeiden suunniteltu kerrosala ei todennäköisesti toteudu kokonaisuudessaan. Hankkeita oli vireillä 16 kunnassa, eniten pääkaupunkiseudulla (kuva 13).

Kaiken kaikkiaan hankkeita oli vireillä edellä esitettyä enemmän, koska tarkastelussa ei ole mukana alle 2 000 k-m² kaupan hankkeita. Esimerkiksi Keski-Uudenmaan KUUMA-kunnissa oli keväällä 2009 vireillä noin kymmenen alle 2 000 k-m² hanketta. Hankkeita tarkasteltaessa on pidettävä mielessä myös, että kaikki hankkeet eivät toteudu (joko ollenkaan tai suunnitellussa mitoituksessa) ja että uusia hankkeita tulee vireille koko ajan. Täsmällisiä hanketietoja oleellisempaa onkin tiedostaa se, että erilaisia hankkeita on aina vireillä ja että kysyntään pitää pystyä vastaamaan yhdyskuntarakenteen, palvelujen saavutettavuuden, kaupan toimintaedellytysten ja kilpailun kannalta parhaalla mahdollisella tavalla.

Tiedot hankkeista on koottu ympäristöministeriön selvityksestä seudullisista kaupan hankkeista (ympäristöministeriö 2009b) sekä kuntien ja kaupan edustajille suunnatuista haastatteluista ja kyselyistä.



Kuva 13. Vireillä ja suunnitteilla olevia kaupan hankkeita.

4.5 Ostovoiman kehitys

Ostovoiman kehitys arvioitiin rakennemallien väestönkasvun ja yksityisen kulutuksen kasvuarvioiden mukaan. Yksityisen kulutuksen kasvuarviona käytettiin päivittäistavarakaupassa 1 %/vuosi ja erikoiskaupassa keskimäärin 2 %/vuosi. Ostovoiman kehitysarviossa käytetyt keskimääräiset kulutusluvut esitetään taulukossa 6.

Taulukko 6. Vähittäiskaupan kulutusluvut ja arvio kehityksestä, €/asukas/vuosi (vuoden 2007 rahassa).

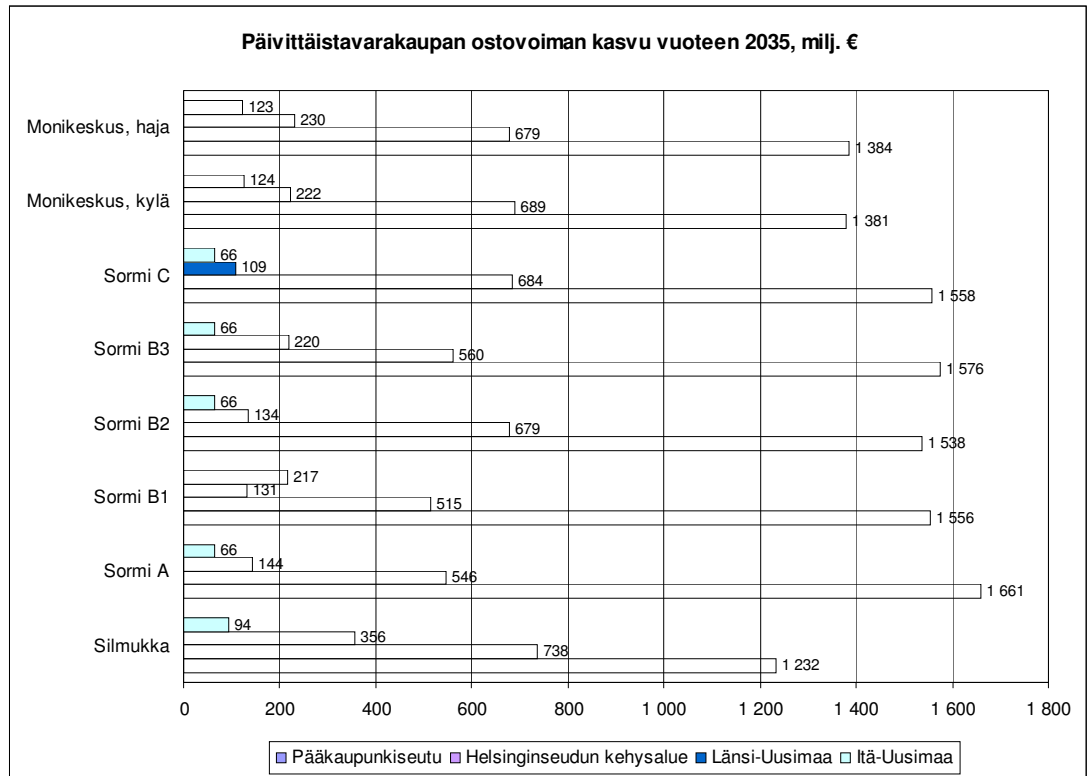
	Kulutusluku, €/asukas	
	2007	2035
Päivittäistavarakauppa	2 475	3 270
Erikoiskauppa yhteensä	3 849	6 701
- tilaa vaativa erikoiskauppa	1 375	2 395
- muu erikoiskauppa	2 474	4 306
Yhteensä	6 324	9 971

Vuoteen 2035 mennessä koko selvitysalueen vähittäiskaupan ostovoiman arvioidaan kasvavan noin 9 200 miljoonalla eurolla. Päivittäistavarakaupan osuus ostovoiman kasvusta on noin 2 400 miljoonaa euroa erikoiskaupan osuus noin 6 800 miljoonaa euroa. Tilaa vaativan erikoiskaupan ostovoima kasvaa noin 2 400 miljoonaa euroa ja muun erikoiskaupan ostovoima 4 400 miljoonaa euroa.

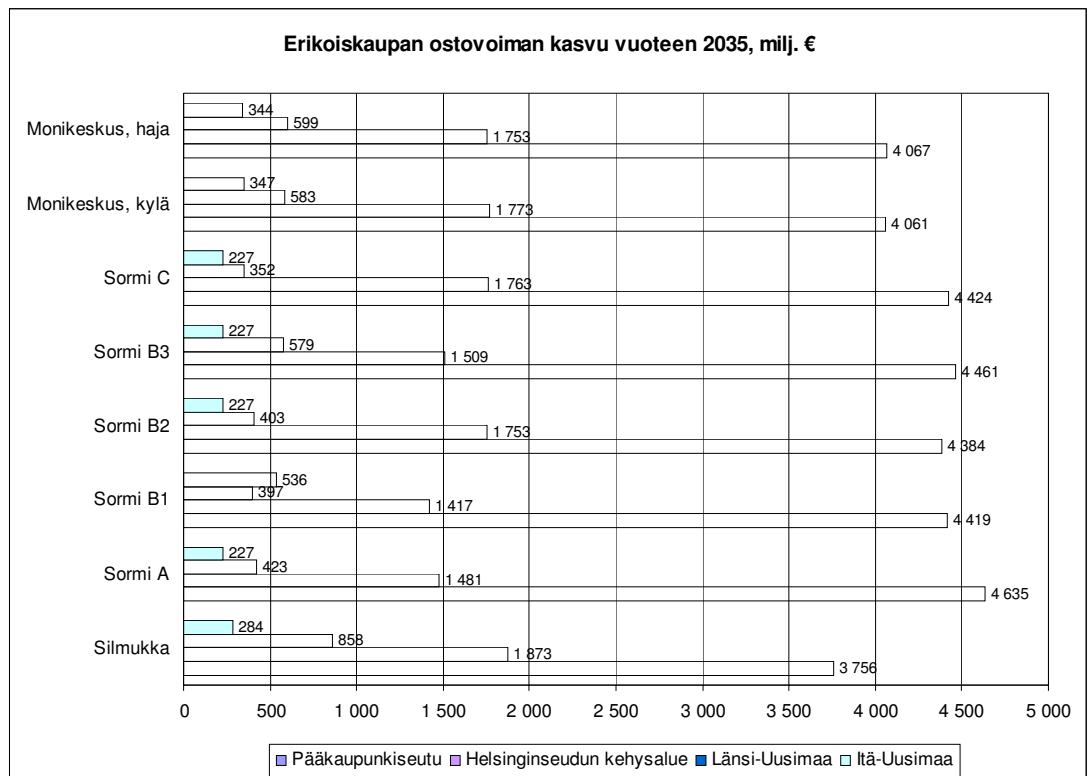
Kuntaryhmittäin tarkastellen koko vähittäiskaupan ostovoiman kasvu on rakennemalleittain seuraava:

- pääkaupunkiseutu 4 988 - 6 296 milj. € (silmukka - sormi A)
- Helsinginseudun kehysalue 1 932 - 2 611 milj. € (sormi B1 - silmukka)
- Länsi-Uusimaa 461 - 1 215 milj. € (sormi C - silmukka)
- Itä-Uusimaa 292 - 753 milj. € (sormi A, B2, B3 ja C - sormi B1)

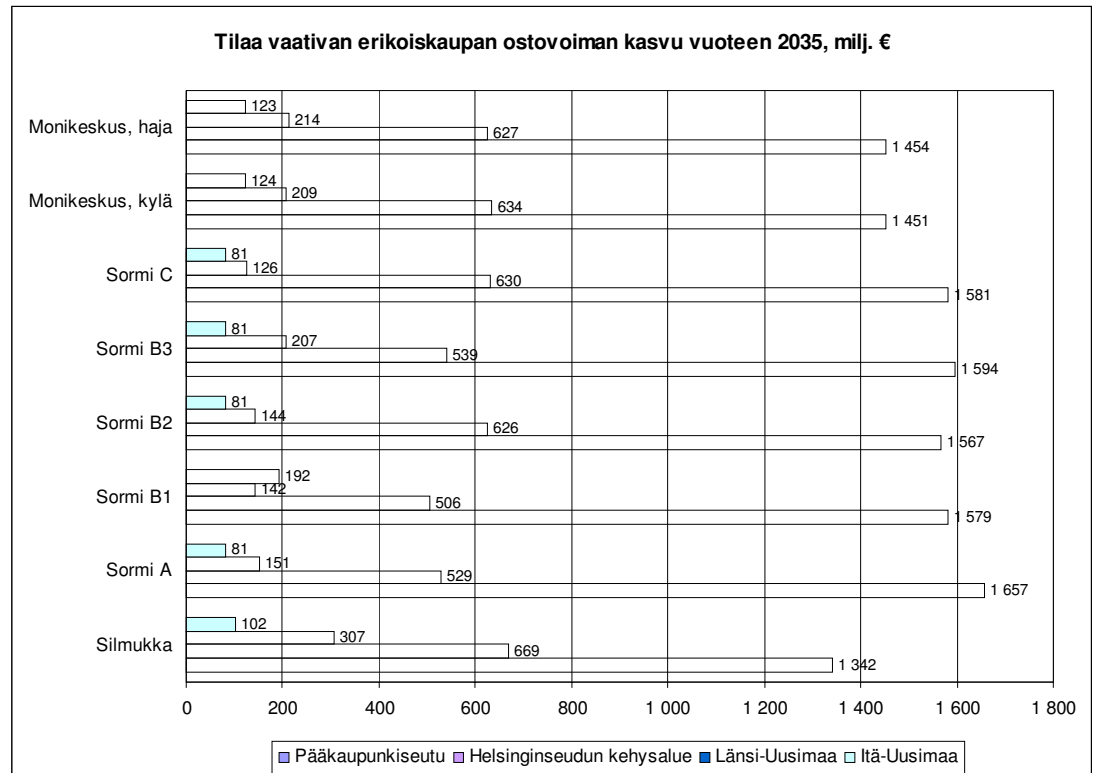
Päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan ostovoiman kuntaryhmittäinen ja rakennemalleittainen ostovoiman kasvu esitetään kuvissa 14 - 17.



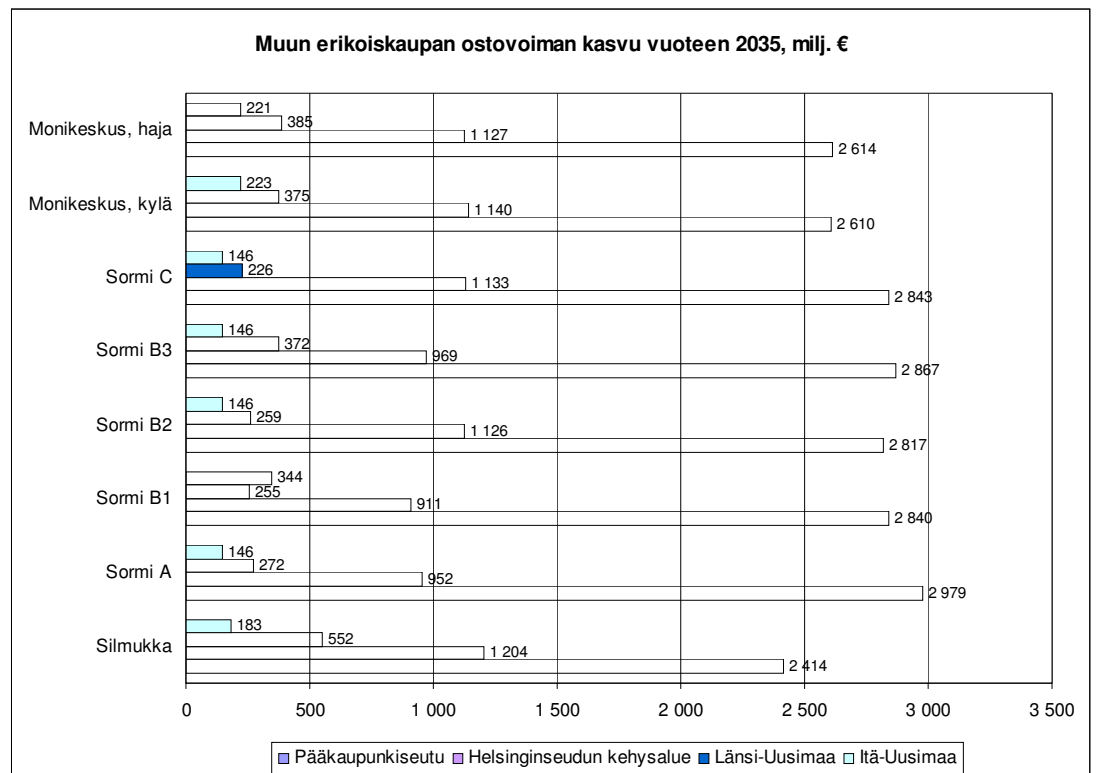
Kuva 14. Päivittäistavarakaupan ostovoiman kasvu.



Kuva 15. Koko erikoiskaupan ostovoiman kasvu.



Kuva 16. Tilaa vaativan erikoiskaupan ostovoiman kasvu.



Kuva 17. Muun erikoiskaupan ostovoiman kasvu.

4.6 Liiketilän laskennallinen lisätarve

Ostovoiman kasvu mahdollistaa kaupan paremmat toimintamahdollisuudet. Nykyiset yritykset voivat kasvattaa myyntiään ja uusille yrityksille voi syntyä riittävät toimintaedellytykset. Kaupan liiketilän lisätarve arvioitiin ostovoiman kasvun perusteella. Tilantarve kuvaa liiketilän lisätarpeen suuruusluokkaa tilanteessa, jossa kaikki ostovoiman kasvu kohdistuu uusperustantaan eli uusiin myymälöihin.

Käytännössä osa ostovoiman kasvusta kohdistuu nykyisten yritysten myynnin kasvuun ja vain osa vaatii uutta liiketilaa. Toisaalta ostovoiman vuodon vähentäminen, myymäläkannan poistuma ja alueen ulkopuolelta tuleva ostovoima lisäävät liiketilän tarvetta. Keskeinen tilantarpeeseen vaikuttava tekijä on myös myyntitehokkuus. Myyntitehokkuus vaihtelee myymälätyypeittäin ja on korkein suurissa yksiköissä. Näin ollen myös uusperustannan rakenne vaikuttaa lopulliseen tilantarpeeseen.

Selvitysalueen liiketilän laskennallinen lisätarve perustuu seuraaviin tunnuslukuihin:

- myyntialan muunto kerrosalaksi kertoimella 1,25
- myyntitehokkuus päivittäistavarakaupassa 7 000 €/my-m²
- myyntitehokkuus erikoiskaupassa 3 000 €/my-m²
- liiketilän poistuma 0 k-m²
- kokonaan uusperustantaa
- kaavallinen ylimitoitus kertoimella 1,3

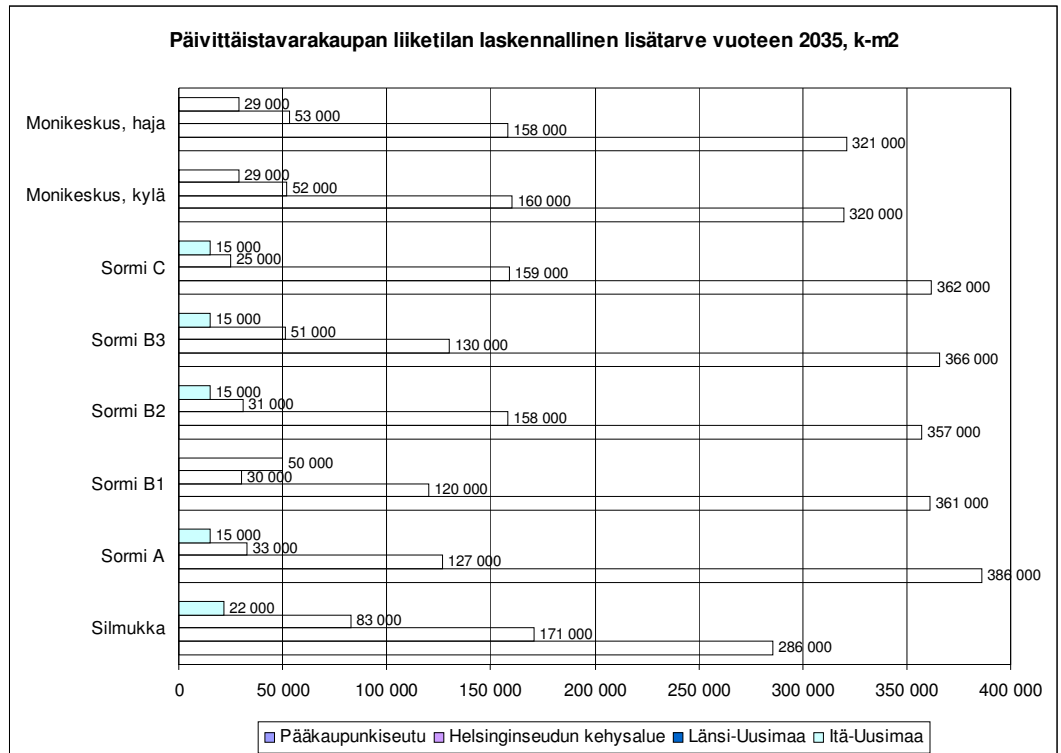
Vähittäiskaupan laskennallinen liiketilän lisätarve vuoteen 2035 on ostovoiman kasvun ja edellä esitettyjen tunnuslukujen mukaan arvioituna koko selvitysalueella yhteensä suuruusluokaltaan 4,2 miljoonaa kerrosneliometriä. Päivittäistavarakaupassa liiketilän lisätarpeen suuruusluokka on 0,6 milj. k-m² ja erikoiskaupassa 3,6 milj. k-m². Erikoiskaupan liiketilän lisätarpeesta kohdistuu tilaa vaativaan erikois kauppaan noin 1,3 milj. k-m² ja muuhun erikois kauppaan noin 2,3 milj. k-m².

On syytä muistaa, että liiketilatarve on laskennallinen ja perustuu selvitysalueen oman väestön ostovoiman kasvuun. Siinä ei ole otettu huomioon selvitysalueen ulkopuolelta tulevia ostovoiman siirtymiä (alueella muualta työssäkäyvät, matkailijat, loma-asukkaat) eikä selvitysalueelta muualle siirtyvää ostovoimaa. Kuntaryhmittäisissä liiketilän lisätarpeen laskelmissa ei myöskään ole otettu huomioon alueiden sisällä tapahtuvan ostovoiman siirtymän aiheuttamia muutoksia.

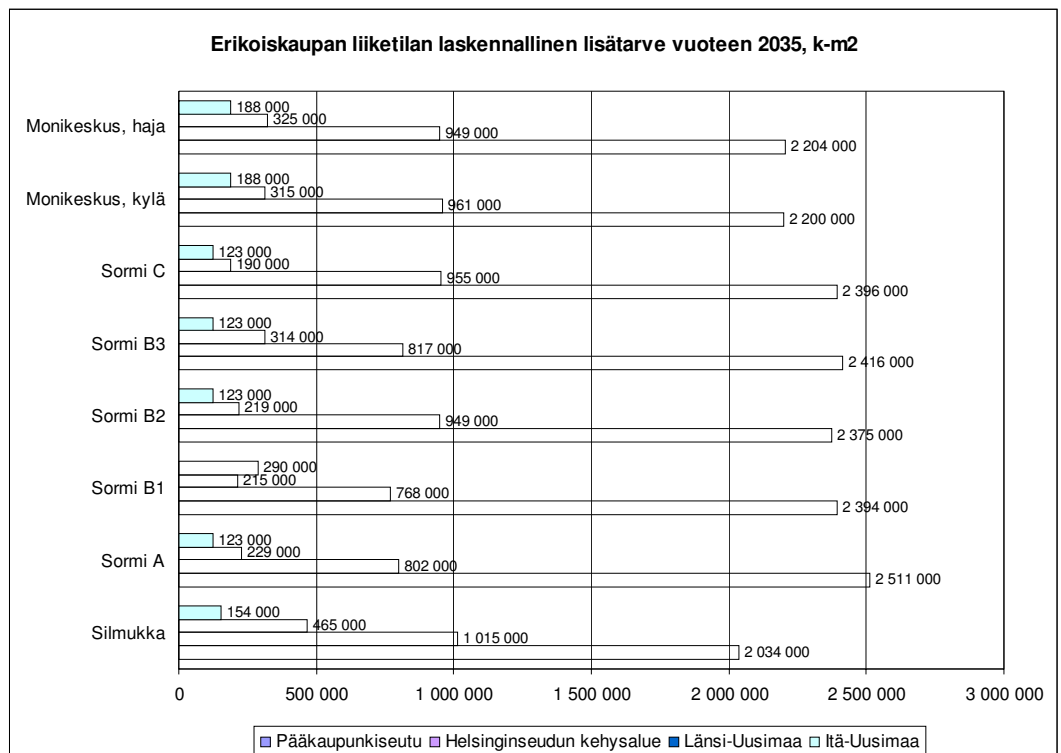
Kuntaryhmittäin tarkastellen koko vähittäiskaupan laskennallinen liiketilän lisätarve on rakennemalleittain seuraava:

- pääkaupunkiseutu 2,3 - 2,9 milj. k-m² (silmukka - sormi A)
- Helsinginseudun kehysalue 0,9 - 1,2 milj. k-m² (sormi B1 - silmukka)
- Länsi-Uusimaa 0,2 - 0,5 milj. k-m² (sormi C - silmukka)
- Itä-Uusimaa 0,1 - 0,3 milj. k-m² (sormi A, B2, B3 ja C - sormi B1)

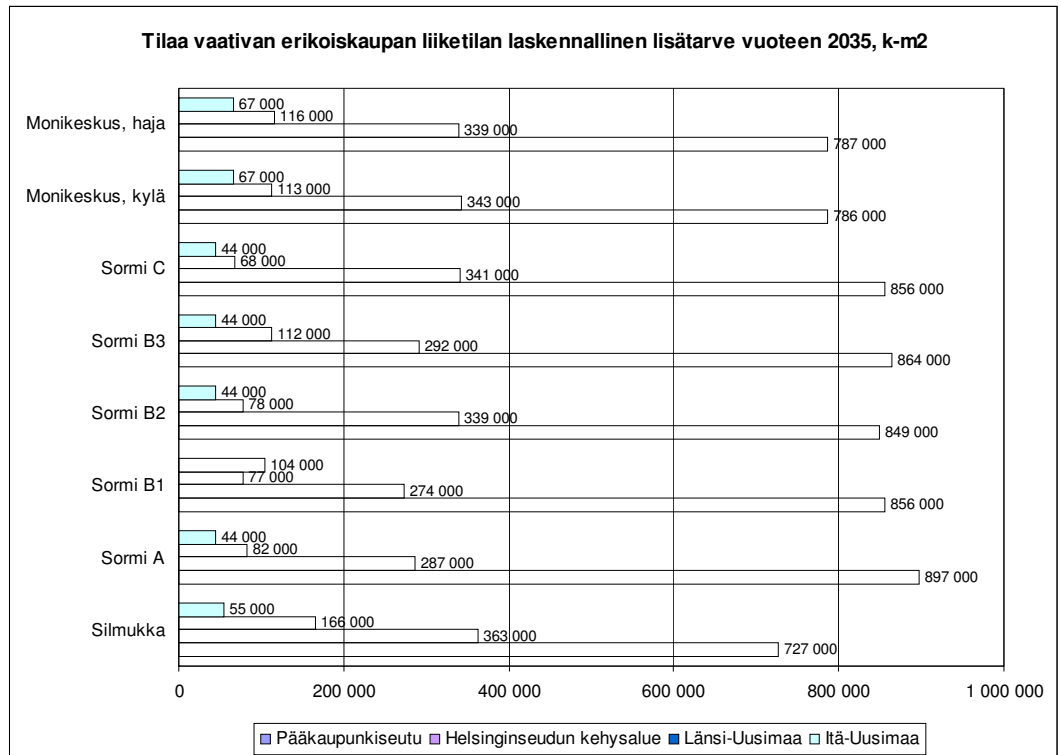
Päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan liiketilän lisätarpeet kuntaryhmittäinen ja rakennemalleittainen ostovoiman kasvu esitetään kuvissa 18 - 21.



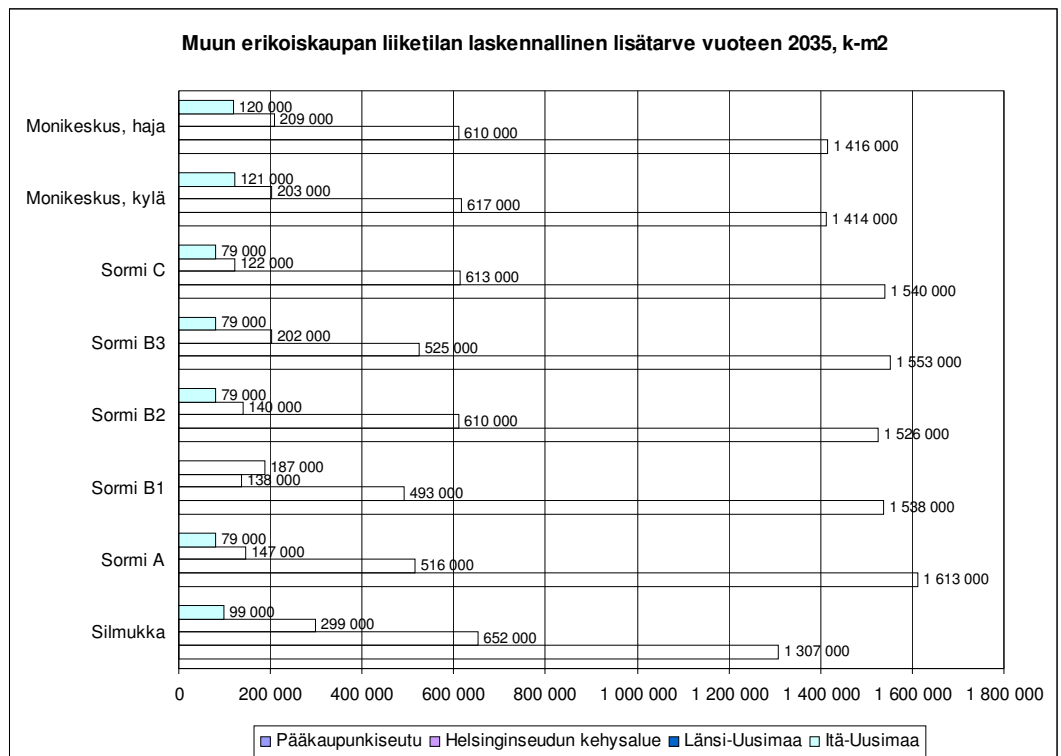
Kuva 18. Päivittäistavarakaupan liiketilan lisätarve.



Kuva 19. Koko erikoiskaupan liiketilan lisätarve.



Kuva 20. Tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilan lisätarve.



Kuva 21. Muun erikoiskaupan liiketilan lisätarve.

5 Kaupan sijoittuminen rakennemalleissa

5.1 Rakennemallien yhteiset sijoittumisperiaatteet

Valtaosa vähittäiskaupan palveluista sijoittuu nykyisen palveluverkon tapaan pääkaupunkiseudulle, muiden kaupunkikeskusten keskustoihin, kuntakeskukseen ja suurimpiin taajamiin. Kaupan toiminta- ja kehitysedellytysten ja eri alueiden kaupallisen vetovoiman kannalta on tarkoituksenmukaista keskittää kauppaa näille alueille. Keskitetty kauppa pystyy parhaiten tarjoamaan monipuolisesti palveluitaan kaikille kuluttajaryhmille ja ennen kaikkea turvaamaan kuntalaisille laadukkaat palvelut.

Keskusten ja alakeskusten asema vahvoina kauppapaikkoina pyritään turvaamaan. Keskustasijainnin merkitys tulee entisestään kasvamaan ilmasto- ja liikenteen muutoksiin varautumisen ja liikenteen vähentämistavoitteiden myötä. Keskustoissa ja asemanseuduilla kaupan palvelut ovat mahdollisimman monelle saavutettavissa myös kävellen/pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

Palvelukeskittymiä vahvistetaan keskittämällä kaupalliset palvelut lähelle toisiaan ja sijoittamalla soveltuvin osin myös julkisia palveluja niiden läheisyyteen ja yhteyteen. Tavoitteeksi asetetaan myös kaupan palvelujen mahdollisimman hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.

Päivittäistavarakauppa keskittyy jatkossakin kaupunkien keskustoihin, kunta- ja alakeskuksiin, suurimpiin taajamiin ja asemanseuduille. Suurimmissa kunnissa erilliset kaupan keskittymät ja asuinalueiden lähikaupat ja maaseudulla kyläkaupat täydentävät myymäläverkkoa. Tilaa vaativa erikoiskauppa sijoittuu pääsääntöisesti keskuksiin ja niiden välittömään läheisyyteen. Mikäli kaavat ja tonttitarjonta antavat mahdollisuuden, tilaa vaativan erikoiskaupan myymälät pyrkivät yleensä sijoittumaan keskusten reuna-alueille hyvien liikenneyhteyksien varaan. Avainasioita ovat riittävän suuret tontit sekä hyvä saavutettavuus ja näkyvyys. Muu erikoiskauppa sijoittuu keskuksiin. Muussa erikoiskaupassa kuluttajille tärkeitä asioita ovat monipuoliset valikoimat, vertailumahdollisuudet ja mahdollisuus asioida useassa liikkeessä yhdellä asiointikerralla. Riittävän monipuolisen valikoiman ylläpitäminen onnistuu parhaiten suurimmissa keskuksissa. Pienemmissä taajamissa se voi olla haasteellista.

Palveluverkon kehittämisen ja sijainninohjauksen yleisenä tavoitteena on

- turvata kestävä yhdyskuntakehitys ja palvelujen saatavuus
 - o kaupunkien keskustojen elinvoimaisuuden säilyttäminen
 - o asuntoalueiden päivittäistavarakaupan edellytysten turvaaminen
 - o eri väestöryhmien palveluiden turvaaminen
- hillitä ilmastonmuutosta
 - o yhdyskuntarakenteen hajautumisen vähentäminen
 - o autoliikenteen vähentäminen
- luoda edellytyksiä toimivalle kilpailulle

Kaikissa rakennemalleissa mahdollisia kaupan alueita ovat nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet ja kaupalle osoitetut alueet. Niiden lisäksi kullekin rakennemallille määriteltiin erikseen maakuntakaavatyössä harkittavia mahdollisia uusia kaupan alueita. Kaupan alueellisessa mitoituksessa periaatteena on alueellinen ostovoima ja sen kasvu.

Työn yhteydessä oli tarkoitus selvittää kuntien keskustatoimintojen alueiden kaavavarannot, jotta saataisiin kuva kaupan sijoittumismahdollisuuksista ko. alueille. Tehdyn kuntakyselyn perusteella ei kuitenkaan saatu kattavaa vastausta siihen, kuinka paljon asemakaavoissa on rakentamatonta kaupan kerrosalaa (ks. liite 3).

5.2 Rakennemalleittaiset sijoittumisperiaatteet

5.2.1 Lähtökohdat

Kaupan sijoittuminen eri rakennemalleissa perustuu useiden eri lähtötietojen analyysiin ja niistä muodostettuun kokonaisnäkemykseen. Tarkastelun pohjana käytettiin seuraavia lähtötietoja:

- rakennemallien väestö ja työpaikat 2035 (määrä ja sijoittuminen kunnittain ja asemanseuduittain)
- nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet ja kaupan paikat
- kaupan nykyinen palveluverkko
- ostovoiman siirtymät
- ostovoiman kasvu vuoteen 2035
- liiketilan laskennallinen lisätarve vuoteen 2035
- vireillä ja suunnitteilla olevat kaupan hankkeet
- kaupan kehitystrendit
- liikenneverkon hankkeet
- eri tahojen näkemykset palveluverkon kehittämisestä

5.2.2 Sormimalli

Sormimallissa kasvu keskitetään vahvoin keskuksiin (asemanseuduille), joissa on monipuolinen elinkeinorakenne. Kehittyviin nykyisiin ja muodostuviin uusiin keskuksiin syntyy väestö- ja työpaikkamäärien kasvun myötä edellytyksiä perustaa isoja päivittäistavarakauppoja, monipuolisesti eri toimialoja edustavia erikoiskauppoja ja kauppakeskuksia/kaupallisia keskittymiä.

Sormimalli tuottaa vahvistuvia nykyisiä ja uusia kaupallisia pääkeskuksia, joihin uusi mittava kaupallinen toiminta valtaosaltaan keskittyy. Kaupallisessa pääkeskuksessa on monipuolisesti kauppapalveluja, keskustatoimintoja ja julkisia palveluja. Tilaa vaativa erikoiskauppa sijoittuu toimintaedellytysten (liikapaikan sijainnin, käytettävissä olevan tilan jne.) niin salliessa keskuksiin, muutoin omiin keskittymiinsä keskusten tuntumaan. Pääkeskus sijaitsee nykyisellä, laajennettavalla tai uudella keskustatoimintojen alueella, mikä mahdollistaa yli 2 000 k-m²:n vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumisen. Pääkeskukselle on luonteenomaista kaupunkimainen ympäristö ja tiivis rakenne sekä hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.

Kaikissa sormimallivaihtoehdoissa mahdollisia kaupan alueita ovat ensinnäkin nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet (nykyiset ja/tai laajennetut) sekä vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnällä osoitetut alueet ja kaupan alueet.

Mahdollisia uusia kaupan alueita kartoitettaessa lähtökohtana olivat sormimallivaihtoehdoissa määritellyt asemanseudut ja useammasta asemanseudusta muodostuvat vyöhykkeet, joissa 2,5 kilometrin säteellä asemista väestönlisäys on vähintään noin 10 000 asukasta ja kokonaisväestömäärä on vähintään noin 15 000 asukasta ja/tai työpaikkalisäys on vähintään noin 20 000 työpaikkaa. Tällaisia seutuja on sormimallivaihtoehdosta riippuen 15 - 17. Näistä asemanseuduista/vyöhykkeistä määriteltiin kunkin sormimallivaihtoehdon uudet kaupan alueet kohdassa 5.2.1 esitettyjen lähtötietojen analyysiin perustuen.

Mahdollisia kaupan alueita ovat nykyisten maakuntakaavamerkintöjen alueiden lisäksi seuraavat uudet kaupan alueet (asemanseudut tai asemanseutuvyöhykkeet):

Sormimalli A

- Espoo, Kauklahti-Mankki
- Helsinki, Kannelmäki
- Hyvinkää
- Järvenpää, Kyrölä-Purola
- Mäntsälä
- Sipoo, Nikkilä
- Vantaa, Aviapolis-Lentoasema
- Vantaa, Kivistö

Sormimalli B 1

- Helsinki, Itäsalmi
- Helsinki, Kannelmäki
- Loviisa
- Porvoo, Kuninkaanportti
- Sipoo, Söderkulla
- Vantaa, Aviapolis-Lentoasema
- Vantaa, Kivistö

Sormimalli B2

- Helsinki, Kannelmäki
- Nurmijärvi, Kirkonkylä
- Nurmijärvi, Klaukkala
- Nurmijärvi, Rajamäki
- Vantaa, Aviapolis-Lentoasema
- Vantaa, Kivistö

Sormimalli B3

- Espoo, Hista
- Helsinki, kannelmäki
- Kirkkonummi, Veikkola
- Lohja, Lempola
- Vihti, Nummela
- Vantaa, Aviapolis-Lentoasema
- Vantaa, Kivistö

Sormimalli C

- Espoo, Hista
- Espoo/Kirkkonummi, Kivenlahti-Sarvvik
- Helsinki, Itäsalmi
- Kerava, Ahjo
- Nurmijärvi, Klaukkala
- Sipoo, Nikkilä
- Sipoo, Talma
- Vantaa, Aviapolis-Lentoasema
- Vantaa, Kivistö

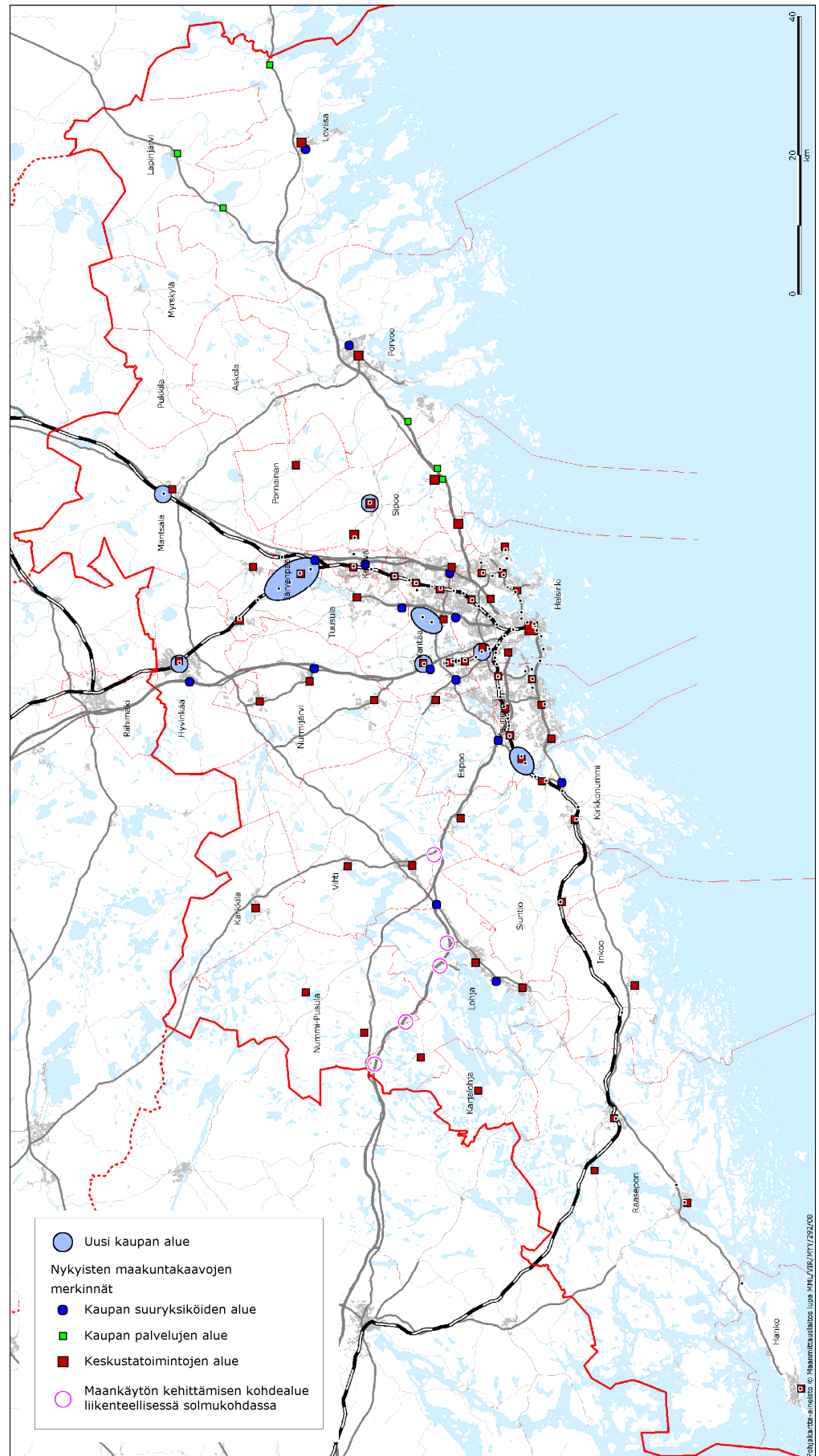
Sormimallin A uusiksi kaupan alueiksi määritellyillä asemanseuduilla/asemanseutuvyöhykkeillä asuu vuonna 2035 yhteensä 345 000 asukasta (lisäys 135 000 asukasta) ja niillä on yhteensä 249 000 työpaikkaa (lisäys 86 000 työpaikkaa). Asemanseutujen vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on yhteensä 815 000 k-m², josta päivittäistavarakaupan osuutta on 110 000 k-m² ja erikoiskaupan osuutta 705 000 k-m². Kuntaryhmissä, joissa uusiksi kaupan alueiksi määritellyt asemanseudut sijaitsevat, vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on 74 000 - 1 505 000 k-m² (liite 4). Asukaslisäykselle eli uusille asukkaille laskettu osuus kokonaislisätilantarpeesta on kunnasta riippuen 18 - 57 %.

Sormimallissa B1 uusia kaupan alueita muodostavien asemanseutujen väestömäärä vuonna 2035 on yhteensä 284 000, josta lisäystä nykyiseen on 146 000 asukasta. Työpaikkamäärä on 226 000, josta lisäystä on 88 000 työpaikkaa. Vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve asemanseuduilla on yhteensä 700 000 k-m² (päivittäistavarakauppa 100 000 k-m² ja erikoiskauppa 600 000 k-m²). Asemanseutujen kuntien laskennallinen liiketilan lisätarve on 142 000 - 1 493 000 k-m². Uusien asukkaiden aiheuttaman liiketilan laskennallisen lisätarpeen osuus kokonaistarpeesta on 20 - 64 %.

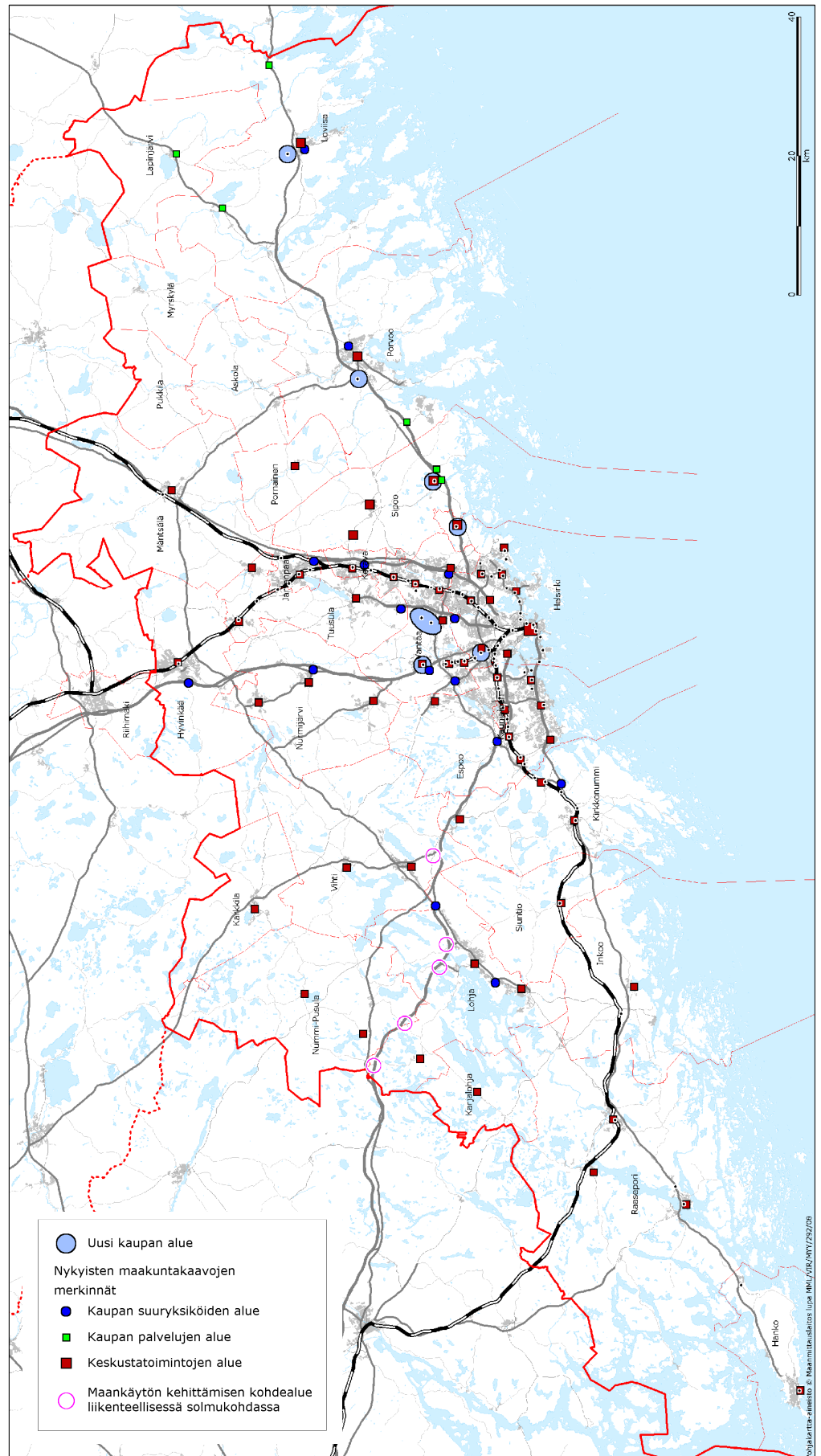
Sormimallin B2 asemanseutujen yhteenlaskettu väestömäärä vuonna 2035 on 275 000 (lisäys 128 000 asukasta) ja työpaikkamäärä 220 000 (lisäys 79 000 työpaikkaa). Asemanseutujen vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on yhteensä 725 000 k-m², josta päivittäistavarakauppaa on 105 000 k-m² ja erikoiskauppaa 620 000 k-m². Asemanseutujen sijaintikunnissa liiketilan laskennallinen lisätarve on 391 000 - 1 425 000 k-m², josta asukaslisäyksen osuutta on 18 - 67 %.

Sormimallissa B3 asemanseutujen väestömäärä on 278 000 (lisäys 139 000 asukasta) ja työpaikkamäärä 225 000 (lisäys 88 000 työpaikkaa). Vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on 660 000 k-m² (päivittäistavarakauppa 90 000 k-m² ja erikoiskauppa 570 000 k-m²). Sormimallissa B3 uusiksi kaupan alueiksi määriteltyjen asemanseutujen sijaintikunnissa laskennallinen liiketilan lisätarve on 139 000 - 1 410 000 k-m². Uusien asukkaiden osuus lisätarpeesta on 18 - 51 % kunnasta riippuen.

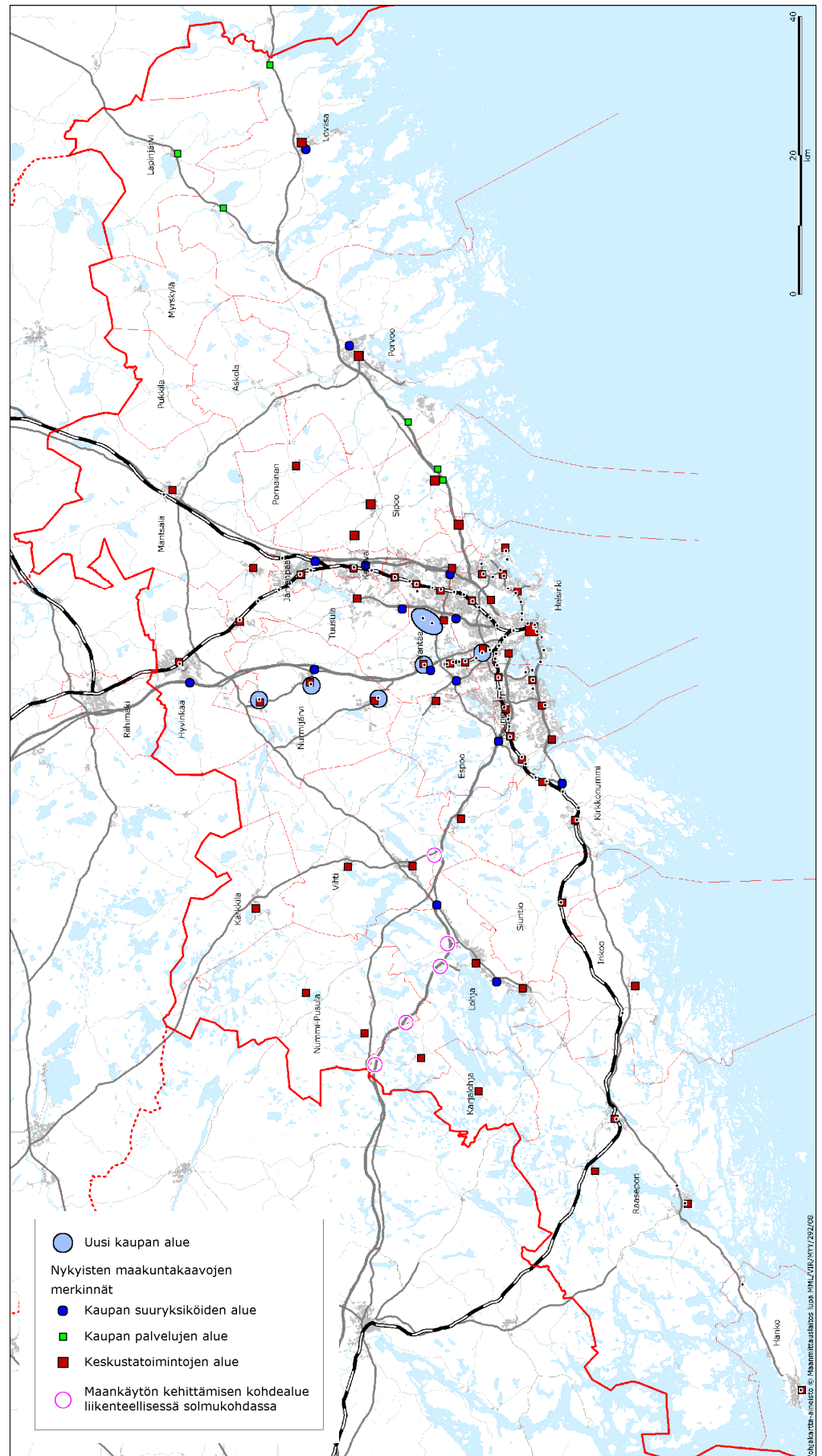
Sormimallin C asemanseuduilla asuu 307 000 asukasta vuonna 2035 (lisäys 231 000 asukasta). Työpaikkoja asemanseuduilla on 166 000 (lisäys 125 000 työpaikkaa). Asemanseutujen vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on 825 000 k-m², josta päivittäistavarakaupan osuus on 120 000 k-m² ja erikoiskaupan osuus 705 000 k-m². Uusina kaupan alueina toimivien asemanseutujen sijaintikunnissa liiketilan laskennallinen lisätarve on 102 000-1 326 000 k-m², josta uusien asukkaiden osuutta on 15 - 79 %.



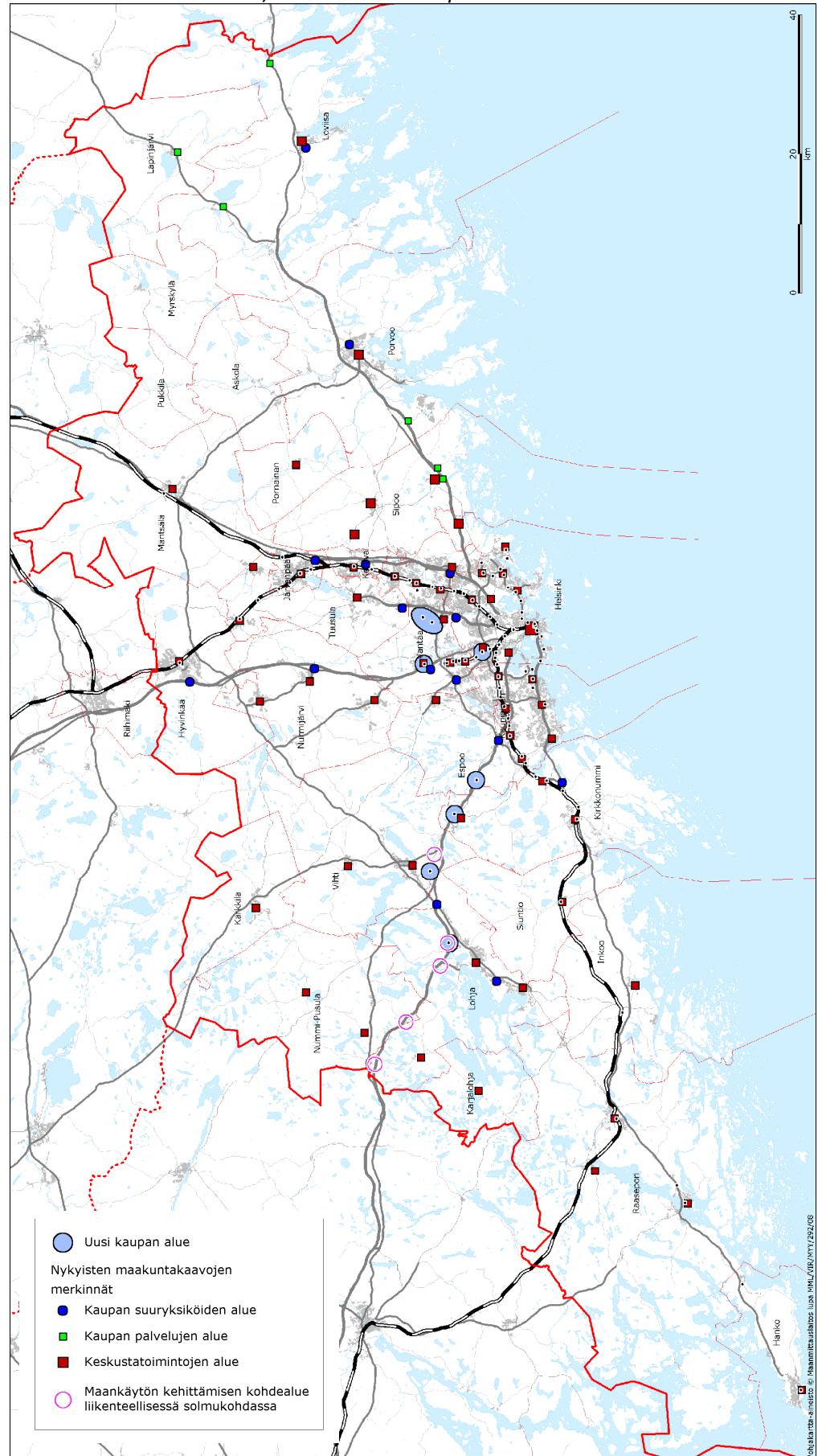
Kuva 22. Sormimalli A, mahdolliset kaupan alueet.



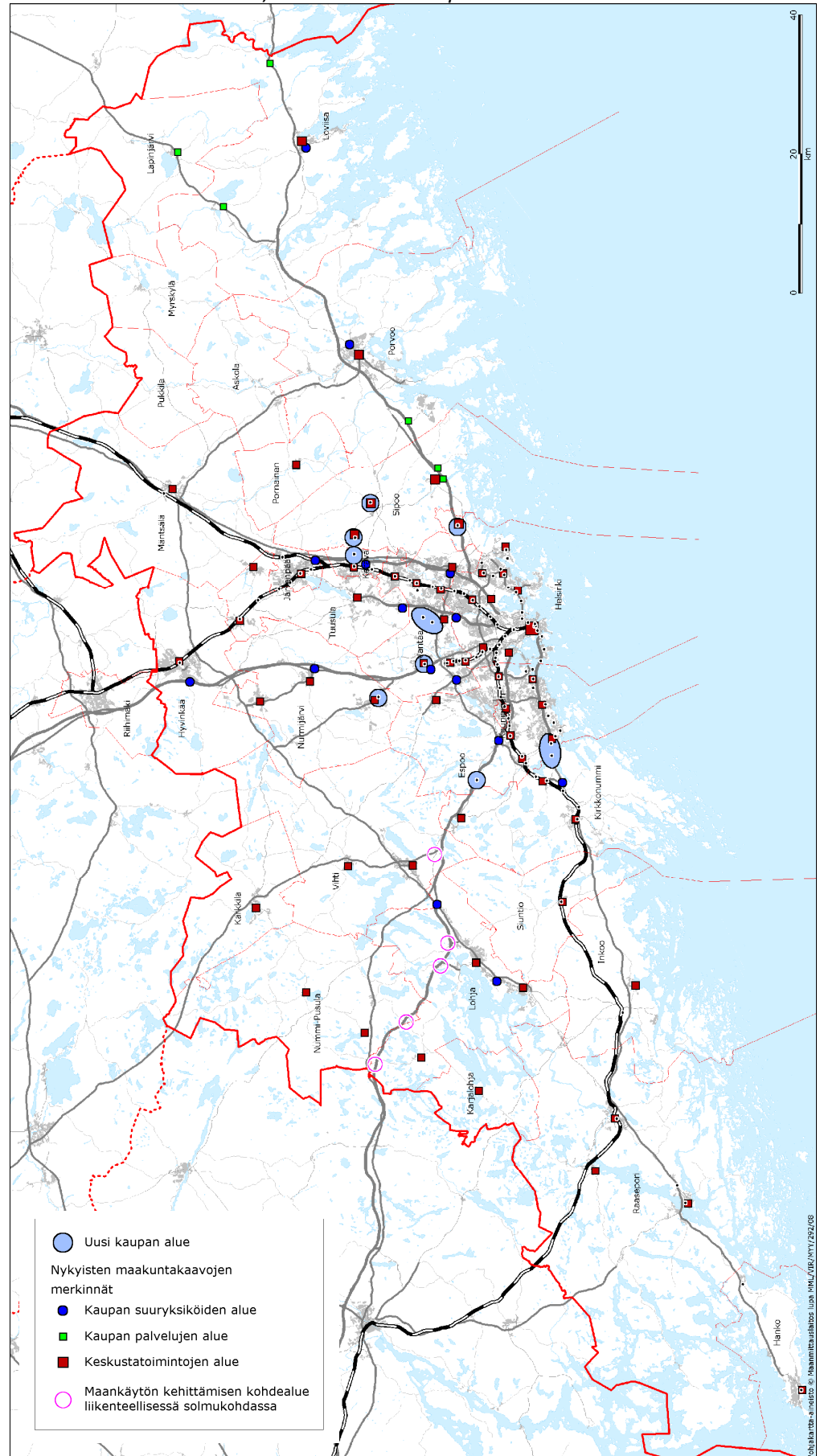
Kuva 23. Sormimalli B1, mahdolliset kaupan alueet.



Kuva 24. Sormimalli B2, mahdolliset kaupan alueet.



Kuva 25. Sormimalli B3, mahdolliset kaupan alueet.



Kuva 26. Sormimalli C, mahdolliset kaupan alueet.

5.2.3 Silmukkamalli

Silmukkamallissa kasvu keskitetään ratasilmukoiden pienempiin asemanseutuihin, joista muodostuu kaupallisia keskuksia. Kaupallinen keskus on pääkeskusta pienimittakaavaisempi, mutta tarjoaa silti monipuolisesti kaupan palveluja ja julkisia palveluja. Osalle mallin asemanseuduista syntyy edellytykset perustaa laadukkaita päivittäistavarakauppoja (yli 2 000 k-m²) ja keskustahakuisen erikoiskaupan myymälöitä. Mahdollisuuksien mukaan niissä voi toimia myös tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä. Pääkeskuksen tapaan kaupallinen keskus sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (nykyinen, laajennettava tai uusi). Kaupallinen keskus sijaitsee kaupunki/taajamaympäristössä ja on hyvin saavutettavissa joukko- ja kevyellä liikenteellä.

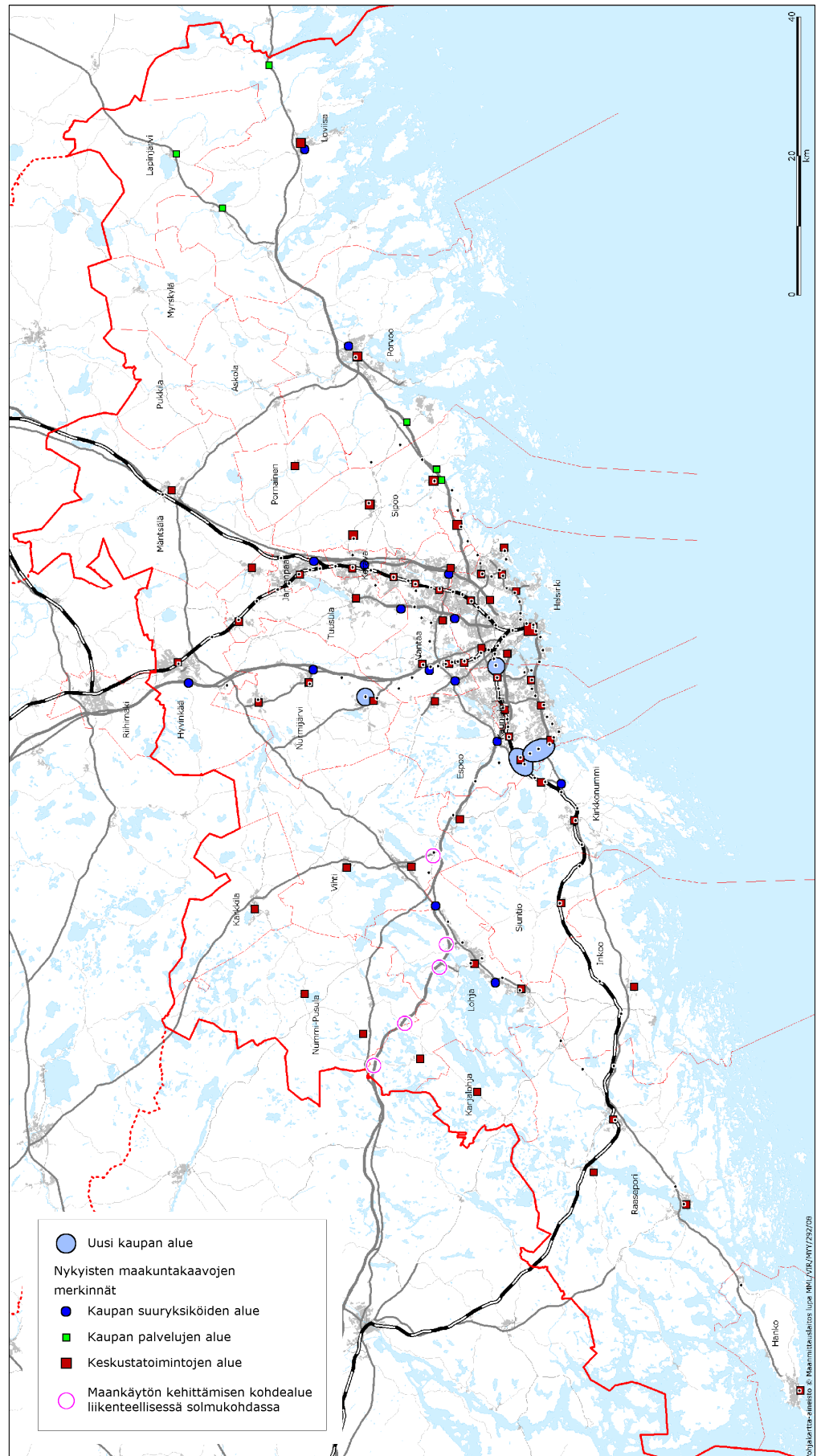
Silmukkamalli tukee nykyisten palvelujen säilymistä, mutta mahdollistaa myös uusien, pääasiassa muiden kuin seudullisesti merkittävien palvelukeskitymien perustamisen. Malli luokii uusia kauppapaikkoja lähinnä muulle kuin maakuntakaavassa määriteltävälle kaupalle.

Maakuntakaavatyössä huomioon otettavia mahdollisia uusia kaupan alueita kartoitettaessa lähtökohtana olivat sormimallin tapaan asemanseudut ja useammasta asemanseudusta muodostuvat vyöhykkeet, joissa 2,5 kilometrin säteellä asemasta väestönlisäys on vähintään noin 10 000 asukasta ja kokonaisväestömäärä on vähintään noin 15 000 asukasta ja/tai työpaikkalisäys on vähintään noin 20 000 työpaikkaa. Silmukkamallissa tällaisia seutuja eli uusia kaupan alueita ovat:

- Espoo, Kauklahti-Mankki
- Espoo, Kivenlahti-Saunalahti-Kurttila
- Espoo, Mäkkylä
- Nurmijärvi, Klaukkala pohjoinen

Näiden lisäksi mahdollisia kaupan alueita ovat nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet (nykyiset ja/tai laajennetut) sekä vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnällä osoitetut alueet ja kaupan alueet.

Vuonna 2035 edellä mainituilla asemanseuduilla asuu 170 000 asukasta, josta lisäystä nykyiseen on noin 81 000. Työpaikkoja asemanseuduilla on yhteensä 86 000 (lisäys 48 000 työpaikkaa). Vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on 410 000 k-m², josta päivittäistavarakaupan osuutta on 55 000 k-m² ja erikoiskaupan osuutta 355 000 k-m². Koko Espoossa vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on 771 000 k-m² ja Nurmijärvellä 152 000 k-m². Asukaslisäykselle eli uusille asukkaille laskettu osuus kokonaislisätilantarpeesta on Espoossa 28 % ja Nurmijärvellä 36 %.



Kuva 27. Silmukkamalli, mahdolliset kaupan alueet.

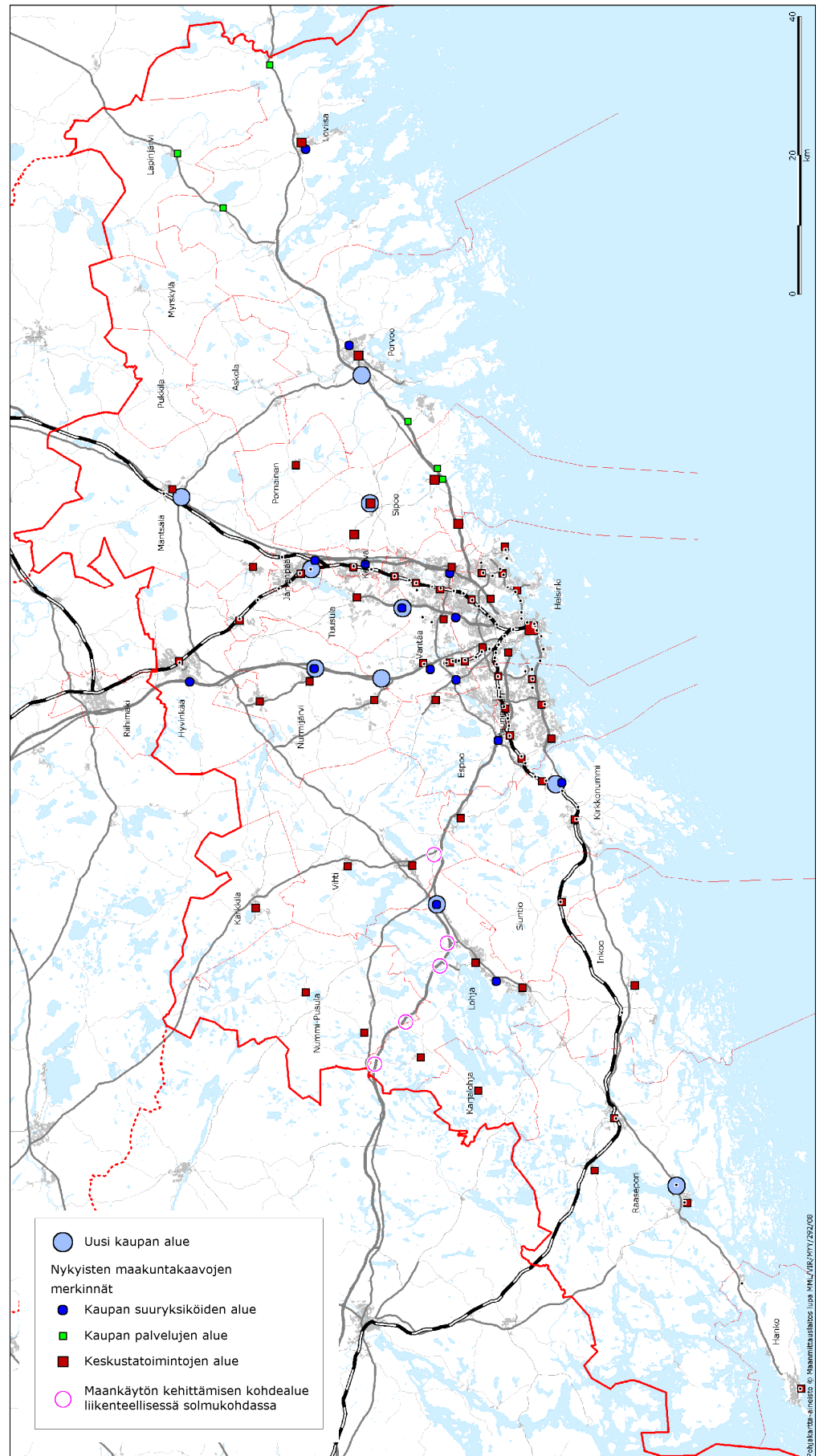
5.2.4 Monikeskusmalli

Mallin ajatuksena on, että Uusimaa kehittyy siten kuin kunnat ovat suunnitelleet nykyisten asemakaava-alueiden kaavavarantojen täyttymisen sekä kuntien esittämien uusien alueiden avulla. Kylä- ja hajavaihtoehdot eivät maakuntakaavatasolla poikkea oleellisesti toisistaan kaupan rakenteen kannalta katsottuna: 28 000 asukasta joko kyliin tai tasaisesti asemakaava-alueiden ulkopuolelle sijoitettuna ei vaikuta seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumiseen.

Monikeskusmallissa mahdollisia kaupan alueita ovat muiden rakennemallien tapaan ensinnäkin nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet (nykyiset ja/tai laajennetut) sekä vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnällä osoitetut alueet ja kaupan alueet. Niiden lisäksi määriteltiin 10 mahdollista uutta kaupan aluetta. Määrittely tehtiin kuntatasolla, koska monikeskusmallin väestö- ja työpaikkalisäykset eivät keskity asemanseuduille vaan kuntien kaavavarantoalueille. Jotta tarkastelu olisi verrannollinen muihin rakennemalleihin, uusia kaupan alueita kartoitettaessa keskityttiin väestölisäykseltään yli 10 000 asukkaan kuntiin. Muilta osin uudet kaupan alueet määriteltiin kohdassa 5.2.1 esitettyjen lähtötietojen analyysin perusteella. Monikeskusmallin uusia kaupan alueita ovat:

- Järvenpää, Kyrölä
- Kirkkonummi, Sundsberg-Jorvas
- Lohja, Muijala (Lohjanharjun kauppatie)
- Mäntsälä, Mäntsälän portti
- Nurmijärvi, Myllykukon alue
- Tuusula, Focus-alue
- Vantaa, Luhtaanmäki
- Raasepori, Dragsvik
- Porvoo, Kuninkaanportti
- Sipoo, Nikkilä

Monikeskusmallin uusien kaupan alueiden liiketilan laskennallinen lisätarve on 470 000 k-m² (päivittäistavarakauppa 50 000 k-m² ja erikoiskauppa 420 000 k-m²). Tilatarve määriteltiin Kuuma-kuntien palveluverkkoselvityksen (FCG Planeko Oy 2009) sekä tämän työn yhteydessä koottujen suunnitteilla ja viireillä olevia kaupan hankkeita koskevien tietojen perusteella. Kunnissa, joissa uudet kaupan alueet sijaitsevat, vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on 86 000 - 530 000 k-m². Asukaslisäykselle eli uusille asukkaille laskettu osuus kokonaislisätilantarpeesta on kunnasta riippuen 18 - 48 %.



Kuva 28. Monikeskusmalli, mahdolliset kaupan alueet.

6 Rakennemallien vertailu

Rakennemallien vertailussa keskitytään luvussa 5 esitettyihin erikseen määriteltyihin uusiin kaupan alueisiin, mutta kaikissa rakennemalleissa mahdollisia kaupan alueita ovat myös nykyisten Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet sekä vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnällä osoitetut alueet ja kaupan alueet.

Tarkastelu tehdään pääsääntöisesti kuntaryhmätasolla. Kuntaryhmät muodostuvat seuraavista kunnista:

- Pääkaupunkiseutu: Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa
- Helsinginseudun kehysalue: Kerava, Järvenpää, Sipoo, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Tuusula, Vihti, Kirkkonummi ja Nurmijärvi
- Länsi-Uusimaa: Hanko, Inkoo, Karjalohja, Karkkila, Lohja, Nummi-Pusula, Raasepori ja Siuntio
- Itä-Uusimaa: Askola, Lapinjärvi, Loviisa, Myrskylä, Porvoo ja Pukkila

Kuntaryhmittäisiä vertailuja tarkasteltaessa on hyvä huomata, että Sipoo kuuluu Helsinginseudun kehysalueeseen, ei Itä-Uuteenmaahan.

6.1 Kauppaan ja palvelurakenteeseen kohdistuvat vaikutukset

6.1.1 Yleistä

Maakuntakaavassa tehdään kaupan kokoa, tyyppiä, sijaintia ja mahdollisesti toteutumisen ajoittumista koskevia ratkaisuja, jotka vaikuttavat vähittäiskaupan ostovoiman siirtymiin, myymälärakenteeseen ja kaupan alueelliseen palvelutarjontaan. Kaupan kannalta katsottuna asian voi tiivistää siten, että kyse on vaikutuksista kaupan kilpailuasetelmaan. Maakuntakaavoituksessa tehtävillä ratkaisulla voidaankin rajoittaa tai mahdollistaa kilpailun toimivuutta. Tärkeää olisi pyrkiä siihen, että rajoitetaan vain sitä, mikä on välttämätöntä yhdyskuntarakenteen toimivuuden turvaamisen ja maankäytöllisten kehittämisenäkökohtien kannalta katsottuna.

Kilpailuvaikutusten ennakkointi on haasteellista, koska monet vaikutuksista riippuvat kuluttajien käyttäytymisen mahdollisista muutoksista ja kilpailun aiheuttamista dynaamisista vaikutuksista yritysten toimintaan. Tärkeintä kilpailun toimivuuden kannalta olisi varmistaa, että kaavoituksella luodaan edellytykset sille, että niin uusien toimijoiden alalle tulo kuin uusien liikeideoiden kehittäminenkin olisivat mahdollisia. Pitämällä alalle tulon esteet mahdollisimman alhaisina varmistetaan se, että luodaan edellytykset toimivalle kilpailulle ja sen myötä positiivisille kilpailuvaikutuksille.

Kaavaratkaisun vaikutus alalle tuloon tarkoittaa yksinkertaistaen sitä, että jos kaavassa ei ole tarjolla tarkoitukseen soveltuvia sijoittumispaikkoja, kilpailu rajoittuu. Sijoittumispaikkojen runsaus ja monipuolisuus puolestaan luo edellytyksiä kilpailulle. Yhdyskuntarakenteen kehittämistavoitteet eivät aina ole kaikilta osin samansuuntaisia kilpailun toimivuuden turvaamisen tavoitteiden kanssa. Kun tämä asia tiedostetaan, kaavaratkaisuja voidaan lähteä hakemaan avoimesti molemmat näkökulmat huomioon ottaen.

6.1.2 Vaihtoehtojen vertailu

Vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve

Vähittäiskaupan liiketilan lisätarve Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla on vuoteen 2035 mennessä rakennemallista riippumatta 4,2 miljoonaa kerrosneliometriä (päivittäistavarakauppa 0,6 milj. k-m² ja erikoiskauppa 3,6 milj. k-m²). Kaikissa rakennemalleissa lisätarve on suurin pääkaupunkiseudulla, toiseksi suurin Helsinginseudun kehysalueella ja kolmanneksi suurin Länsi-Uudellamaalla lukuun ottamatta sormimallia B1, jossa Itä-Uudenmaan lisätarve on Länsi-Uuttamaata suurempi.

Sormimallissa uusiksi kaupan alueiksi määritellyillä asemanseuduilla vähittäiskaupan liiketilan lisätarve on vaihtoehdosta riippuen 660 000 - 825 000 k-m², silmukkamallissa 410 000 k-m² ja monikeskusmallissa 470 000 k-m². Liiketilatarpeen kehityksen kannalta katsottuna uusien kaupan alueiden muodostuminen ei aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden alueiden kaupallisiin kehittämismahdollisuuksiin yhdessäkään rakennemallissa, koska vain 10-20 % lisätilantarpeesta kohdistuu rakennemallien uusille kaupan alueille. Eniten kehittämisvaraa muille alueille jää silmukkamallissa ja monikeskusmallissa, vähiten sormimallissa C.

Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla suunnitteilla tai vireillä olevien kaupan hankkeiden kerrosala on suuruusluokaltaan noin kaksi miljoonaa kerrosneliometriä ja rakennemallien uusilla kaupan alueille liiketilan lisätarve on enimmillään noin 800 000 k-m², kuten edellä jo todettiin. Koko selvitysalueen vähittäiskaupan laskennallinen liiketilan lisätarve vuoteen 2035 on yli neljä miljoonaa kerrosneliometriä. Rakennemallit eivät siis "lyö kehittämismahdollisuuksia lukkoon" koko selvitysalueen tasolla, etenkin kun osa hankkeista sijoittuu uusille kaupan alueille.

Joillakin alueilla kaupan kilpailutilanne saattaa kuitenkin kiristyä merkittävästi, koska hankkeiden ja rakennemallien yhteenlaskettu liiketilan lisäys saattaa ylittää kysynnän kasvuun perustuvan liiketilatarpeen. Tällainen tilanne saattaa syntyä etenkin sormimallissa C Sipoon ja Keravan rajan tuntumassa (3 uutta kaupan aluetta suhteellisen lähellä toisiaan) sekä silmukkamallissa Länsi-Espoossa (kaksi uutta kaupan aluetta suhteellisen lähellä toisiaan).

Tämän ja kaupan rakenteen yleisen kehityksen vuoksi merkittävät uudet kaupan hankkeet olisi hyvä pyrkiä sijoittamaan joko maakuntakaavojen nykyisille kaupan sijoittumisalueille ja/tai rakennemalleissa osoitetuille uusille kaupan alueille. Kaikkia alueita ei kuitenkaan välttämättä ole syytä ottaa käyttöön tai ainakin niiden toteutumisen ajoittuminen olisi hyvä ottaa huomioon maakuntakaavassa. Monikeskusmalli ja sormimalli eri vaihtoehtoineen ovat alueellisen kehityksen kannalta silmukkamallia monipuolisempia, koska uusia kaupan sijoittumisalueita on enemmän ja ne jakautuvat alueellisesti tasaisemmin.

Kilpailutilanteen muuttuminen ei aina ja automaattisesti tarkoita kielteisiä vaikutuksia olemassa oleville myymälöille. Uudenmaan vähittäiskaupan palveluverkko uudistuu joka tapauksessa. Päivittäistavarakaupassa pienet, kannattavuudeltaan heikot ja vanhoissa liiketiloissa toimivat myymälät lopettavat tai uudistavat toimintakonseptejaan ja hakevat uusia sijaintipaikkoja. Erikoiskaupassa erityisesti paljon tilaa vaativa kauppa hakee uusia, saavutettavuudeltaan hyviä sijaintipaikkoja. Uudet kaupan hankkeet nopeuttavat uudistumiskehitystä ja tarjoavat sijaintipaikkoja uusille yrityksille ja korvaavia sijaintipaikkoja nykyisille yrityksille.

Ostovoiman siirtymä

Ostovoiman siirtymällä tarkoitetaan jonkin alueen vähittäiskaupan myynnin ja ostovoiman erotusta - se siis kuvaa alueen kaupallista vetovoimaa. Mikäli alueen myynti on suurempi kuin ostovoima, tapahtuu ostovoiman sisäänvirtausta eli ostovoimaa tulee alueelle sen ulkopuolelta. Mikäli myynti on ostovoimaa pienempi, tapahtuu ostovoiman ulosvirtausta eli alueen asukkaat asioivat oman alueen ohella myös jossakin muualla.

Rakennemallien uusilla kaupan alueilla lisääntyvä kaupan palvelujen tarjonta vaikuttaa myönteisesti ostovoiman siirtymän kehitykseen ko. kunnissa. Sormimallissa A uudet kaupan alueet sijoittuvat Espooseen, Helsinkiin, Hyvinkäälle, Järvenpäähän, Mäntsälään, Sipooseen ja Vantaalle. Tämä tukee pääkaupunkiseudun nykyistä ostovoiman sisäänvirtausta ja vähentää Helsingin-seudun kehysalueen kuntien nykyistä ostovoiman ulosvirtausta. Muutos on merkittävä etenkin Järvenpäässä, Keravalla ja Mäntsälässä, joiden erikoiskaupan ostovoimasta 10 - 50 % siirtyy nykyisin kuntien ulkopuolelle. Sipoon Nikkilään sijoittuva uusi kaupan alue vähentää ostovoiman ulosvirtausta omasta kunnasta, mutta ei välttämättä muuta oleellisesti esimerkiksi Porvoosta nykyisin pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa asiointia.

Sormimallin B1 uudet kaupan alueet sijaitsevat Helsingissä, Loviisassa, Porvoossa, Sipoossa ja Vantaalla. Mallin vaikutus ostovoiman siirtymiin on merkittävin Itä-Uudellamaalla, josta nykyisin virtaa paljon ostoseuroja erityisesti pääkaupunkiseudulle, mutta itäisemmistä osista myös Kotkan seudulle. Sormimallin B2 kuudesta uudesta kaupan alueesta kolme sijoittuu Nurmijärvelle. Tällä on sama oleellinen ostovoiman ulosvirtausta vähentävä vaikutus kuin sormimallilla B1 on Itä-Uudellamaalla. Sormimallissa B3 ostovoiman ulosvirtauksen väheneminen kohdistuu merkittävimmin akselille Espoo-Kirkkonummi-Lohja-Vihti.

Sormimallin C yhdeksän uutta kaupan aluetta vähentävät ostovoiman ulosvirtausta etenkin Keski-Uudellamaalla ja Sipoossa. Histaan ja Kivenlahti-Sarvvik-vyöhykkeelle sijoittuvat kaupan alueet vahvistavat Espoon kaupallista vetovoimaa ja pysäyttävät osan lännempää tulevasta ostovoimavirtauksesta pääkaupunkiseudun rajalle. Itäsalmen alueella on sama vaikutus Itä-Uudellamaalla.

Silmukkamallin neljästä uudesta kaupan alueesta kolme sijoittuu Espooseen ja yksi Nurmijärvelle. Tämä lisää ostovoiman sisäänvirtausta Espoossa ja vähentää ulosvirtausta Nurmijärvellä. Silmukkamallin myötä etenkin läntisen Espoon kaupallinen houkuttelevuus lisääntyy oleellisesti. Monikeskusmallin kymmenen uutta kaupan aluetta sijoittuvat suhteellisen tasaisesti eri puolille Uttamaata. Tämän vuoksi kaupallisen vetovoiman kasvu ei painotu erityisesti tietyille suunnille sormi- ja silmukkamallien tapaan. Ostovoiman sisään- ja ulosvirtauksia kokonaisuutena katsoen monikeskusmalli tarjoaa alueellisesti tasapainoisimman ratkaisun koko Uudenmaan tasolla. Toisaalta tilanne ei muutu nykyisestä esimerkiksi Espoossa, Hyvinkäällä ja Loviisassa.

Kaupan alueellinen palvelutarjonta

Sormimallissa muodostuu vaihtoehdosta riippumatta useita merkittäviä, joko vahvistuvia nykyisiä tai uusia kaupallisia keskittymiä. Kaupan keskittyminen suurimmille asemanseuduille vahvistaa niiden kaupallista vetovoimaa, jolloin ne pystyvät tarjoamaan kilpailukykyisen sijaintipaikan nykyisille ja uusille kaupan yksiköille. Niissä nykyisissä keskuksissa ja alakeskuksissa joissa väestö- ja työpaikkamäärät eivät kasva, kaupan palvelutarjonta kehittyy markki-

natilanteen mukaan - sormimalli ei luo uusia mahdollisuuksia, mutta saattaa sen sijaan aiheuttaa haasteita etenkin erikoiskaupan kehittymiselle.

Mittavien keskittymien muodostuminen ei tarkoita automaattisesti päivittäistavarakaupan palvelujen saatavuuden heikkenemistä, koska huomattava osa väestöstä sijoittuu kehittyville asemanseuduille. Näin suurista päivittäistavaramyymälöistä tulee sormimallin myötä lähikauppoja yhä useammille. Sormimalli ei estä myöskään päivittäistavarakaupan lähipalvelujen kehittymistä, sillä asuinalueiden (pienempien asemanseutujen) lähikaupat täydentävät palveluverkkoa omalla tarjonnallaan.

Silmukkamallissa väestö- ja työpaikkamäärän kasvu painottuu pienemmille asemanseuduille, joista osalle syntyy edellytykset perustaa laadukkaita päivittäistavarakauppoja (yli 2 000 k-m²). Pienet lähikaupat täydentävät päivittäistavarakaupan palveluverkkoa asuinalueilla. Väestö- ja työpaikkamäärän kasvu mahdollistaa myös erikoiskaupan tarjonnan - ei kuitenkaan niin monipuolista, etteivätkö lähialueen asukkaat asioisi myös muualla. Tilaa vaativa erikoiskauppa ei muodosta helminauhamaista rakennetta, vaan sijoittuu isompiin keskuksiin ja niiden tuntumaan sekä omiin keskittymiinsä.

Kaupan tarjonta jää vajavaiseksi myös siinä mielessä, että silmukka kokonaisuutena ei "hajanaisuutensa" vuoksi vastaa yhtä isoa kaupallista keskustaa. Silmukkamalli tukee nykyisten palvelujen säilymistä ja mahdollistaa uusien, pääasiassa muiden kuin seudullisesti merkittävien palvelukeskittymien perustamisen - malli luo uusia potentiaalisia kauppapaikkoja etenkin muulle kuin maakuntakaavassa määriteltävälle kaupalle.

Monikeskusmalli ei itsessään luo sormi- ja silmukkamallien tapaista uutta alue- ja yhdyskuntarakennetta, minkä vuoksi myös kaupan rakenne kehittyy "entiseen tapaan". Kylä- ja hajavaihtoehdot eivät maakuntakaavatason tarkastelussa poikkea oleellisesti toisistaan kaupan rakenteen kannalta. Kunta- ja kunnanosasatasolla vaihtoehtojen välillä sen sijaan on eroa: kylävaihtoehto antaa paremmat mahdollisuudet lähipalvelujen tukemiseen ja riittävän isoissa kylissä (2 000 - 3000 asukasta) mahdollisesti myös uusien lähikauppojen perustamiseen.

Rakennemalleista riippumatta päivittäistavarakaupassa voidaan tavoitteena pitää sitä, että liiketilan lisäyksellä pyritään mahdollisimman lähelle kysynnän ja tarjonnan tasapainoa. Erikoiskaupassa sen sijaan ei voida pitää realistisena tilannetta, jossa kysyntä ja tarjonta olisivat päivittäistavarakaupan tapaan kaikissa kunnissa tasapainossa. Erikoiskauppa hakee asiakkaansa laajalta alueelta ja asiakkaalle tärkeää on hyvä sijainti ja saavutettavuus sekä ennen kaikkea monipuolinen tarjonta ja valintamahdollisuudet. Riittävän monipuolinen ja houkutteleva tarjonta on mahdollinen vain riittävän suurella väestöpohjalla eli käytännössä suurimmissa keskuksissa ja keskittymissä. Tavoitteena tulee kaikissa kunnissa kuitenkin olla tietty perustarjonta erityisesti keskustahakuisessa erikoiskaupassa.

Selvitysalueen eri osa-alueiden kannalta katsottuna rakennemallit alavaihtoehtoineen painottavat kaupan kehitystä eri tavoin. Tätä alueellista painotumista käsiteltiin jo edellä ostovoiman siirtymiä koskevassa tarkastelussa. Koko Uuttamaata ajatellen palvelutarjonnan alueellinen tasapaino toteutuu parhaiten monikeskusmallissa ja sormimallissa C. Muissa malleissa kaupan kehitys painottuu enemmän tietyille alueille.

Sormi- ja silmukkamalleissa uudet kaupan alueet perustuvat asemanseutujen merkittävään väestö- ja työpaikkamäärän kasvuun ja ovat siten perusteltuja kauppapaikkoja rakennemallitarkastelussa. Kaikki uudet kaupan alueet eivät

kuitenkaan ole välttämättä realistisia vaihtoehtoja lähiympäristössä jo olevan ja/tai sinne suunnitellun uuden kaupallisen tarjonnan vuoksi. Tällaisia ovat etenkin kaikkiin sormimallivaihtoehtoihin sisältyvä Vantaan Aviapolis-Lentoasema (Tammisto-Pakkalan kaupan alueen vuoksi) ja silmukkamallin Espoon Mäkkylä (Leppävaaran vuoksi).

Sormimallissa B2 Nurmijärvelle sijoittuu merkittävän väestö- ja työpaikkamäärän lisäyksen vuoksi kolme uutta kaupan aluetta. Käytännössä ei kuitenkaan liene realistista ajatella, että kunnassa toimisi kolme erillistä ja tasavahvaa kaupallista pääkeskusta. Todennäköisemmin kehitys painottuisi alueellisesti eri tavoin - esimerkiksi siten, että kauppa keskittyisi pääasiassa Klaukkalaa, pienemmältä osaltaan Kirkonkylään ja vielä pienemmältä osaltaan Rajamäelle.

6.2 Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset

6.2.1 Yleistä

Maakuntakaavatasolla suunnitellaan maakunnallisen ja seudullisen palveluverkon periaatteet sekä seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen. Oleellista on tarkastella kaupallista palvelurakennetta osana muuta yhdyskuntarakennetta ja etsiä kaupallisille palveluille soveltuvat alueet yksityiskohtaiseen sijoittumiseen puuttumatta. Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista tulee pyrkiä ohjaamaan siten, että ne tukevat olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja sen muita kehittämistavoitteita. Suuryksiköt tulee pyrkiä sijoittamaan ensisijaisesti muiden keskustatoimintojen yhteyteen joko keskusta-alueille tai kaupunkiseutujen alakeskuksiin (ympäristöministeriö 2004).

6.2.2 Vaihtoehtojen vertailu

Maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet

Sormi- ja silmukkamalleissa uudet kaupan alueet sijoittuvat pääsääntöisesti nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueille. Paras tilanne on sormimallissa A, jonka kahdeksasta uudesta kaupan alueesta vain yksi sijoittuu kokonaan nykyisten keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle. Sormimallissa B3 tilanne on heikoin, sillä mallin seitsemästä uudesta kaupan alueesta neljä sijoittuu keskusta-alueiden ulkopuolelle. Monikeskusmallissa uudet kaupan alueet sijoittuvat pääsääntöisesti maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle. Ainoa selkeästi keskustatoimintojen alueella sijaitseva alue on Sipoon Nikkilä.

Uusien kaupan alueiden sijoittuminen maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueille tukee maakunnan keskusverkon, kaupan toimintaedellytysten ja palvelujen saavutettavuuden myönteistä kehittymistä. Se myös mahdollistaa asioinnin henkilöauton lisäksi kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä. Uusien kaupan alueiden sijoittuminen keskustatoimintojen alueille ei kuitenkaan suoraan takaa mittavien kaupan toimintojen sijoittumista näille alueille - kaupalla pitää olla myös toiminnallisesti mahdollisuus sijoittua keskustoihin. Maakuntakaavaa laadittaessa onkin tarpeellista kiinnittää huomiota riittävän laajoihin, kaupan toiminta- ja kehittymisedellytykset myös pitkällä aikavälillä mahdollistaviin keskustatoimintojen alueisiin.

Maakuntakaavojen kaupan suuryksiköiden alueet

Sormimallin asemanseutujen (kaikkien, ei vain uusien kaupan alueiden) väestö- ja työpaikkalisäykset tukevat valtaosaa nykyisten maakuntakaavojen vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnöistä. Poikkeuksen muodostavat Lohjan Tynninharjulla ja Nummenkylässä, Nurmijärven Ilvesvuorella, Porvoon Tarmolassa ja Loviisan Uuden Valkontien risteysalueella olevat suuryksikkömerkinnät, joita tukevaa uutta asutus- ja työpaikkarakennetta on

- Lohjalla vain vaihtoehdossa B3
- Nurmijärvellä vain vaihtoehdossa B2
- Porvoossa ja Loviisassa vain vaihtoehdossa B1

Sormimallin uudet kaupan alueet eivät pääsääntöisesti sijoitu maakuntakaavojen kaupan suuryksiköiden alueille. Poikkeuksena ovat Vantaan Kivistö kaikissa vaihtoehdoissa sekä Järvenpään Kyrölä-Purola sormimallissa A. Sipoon Söderkullan uusi kaupan alue sijoittuu sormimallissa B1 kaupan palvelujen alueelle. Tällä merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti ja seudullisesti merkitävät liikennemyymälätason kaupan palveluiden kohteet, joissa kaupan palveluiden pinta-ala on alle 2 000 k-m².

Sormimallissa B3 Lohjan Lempolan uusi kaupan alue sijoittuu maakuntakaavassa maankäytön kehittämisen kohdealue liikenteellisessä solmukohdassa merkinnällä osoitetulle alueelle. Merkinnällä osoitetaan liikenneväylien risteysiin sijoittuvat alueet, joille kohdistuu maankäyttöpaineita sekä tarvetta liikennettä ja kuljetuksia palvelevien toimintojen kehittämiseksi varsinaisen taa-ja-asutuksen ulkopuolella. Alueelle saa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa liikenteelle, matkailulle ja logistiikkatoiminnoille tarpeellisia tienvarsipalveluita.

Silmukkamallin asemanseutujen (kaikkien, ei vain uusien kaupan alueiden) väestö- ja työpaikkalisäykset tukevat kahdeksaa yhteensä viidestätoista nykyisten maakuntakaavojen vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnöistä. Suuryksikkömerkinnät, joita silmukkamallin asemanseudut eivät tue, ovat:

- Nummenkylä Vihdin ja Lohjan rajalla
- Sveitsinportaali Hyvinkäällä
- Varisto-Petikko-Hämeenkylä, Tammisto-Pakkala ja Porttipuisto Vantaalla
- Tarmola Porvoossa
- Uuden Valkontien risteysalue Loviisassa

Silmukkamallin uudet kaupan alueet eivät sijoitu suuryksikkömerkintöjen alueille. Monikeskusmallin kymmenestä uudesta kaupan alueesta puolet sijoittuu nykyisten maakuntakaavojen suuryksikkömerkintöjen alueille. Nämä alueet ovat Järvenpään Kyrölä, Kirkkonummen Sundsberg-Jorvas, Lohjan Muijala, Nurmijärven Myllykukon alue ja Tuusulan Focus -alue.

Muu yhdyskuntarakenne

Sormi- ja silmukkamalleissa lähtökohtana on asutuksen, työpaikkojen ja kaupan palveluiden sijoittuminen kehittyville asemanseuduille. Myös uudet kaupan alueet sijoittuvat asemanseuduille, joten niiden ei voida katsoa vaikuttavan yhdyskuntarakenteen kehittymiseen epäsuotuisasti.

Myös monikeskusmallissa painotetaan nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, täydentämistä ja eheyttämistä - Uusimaa kehittyy nykyisten asema-kaava-alueiden kaavavarantojen täyttymisen ja kuntien esittämien uusien alueiden pohjalta. Kaikki uudet kaupan alueet sijoittuvat olemassa/kehittymässä olevaan yhdyskuntarakenteeseen tai sen läheisyyteen. Yh-

dyskuntarakenteellisesti epäsuotuisia vaikutuksia ei ole odotettavissa, mikäli muu maankäyttö kehittyy suunnitellusti.

6.3 Kaupan palvelujen saavutettavuus

6.3.1 Yleistä

Kaupan ja etenkin päivittäistavarakaupan palvelujen saavutettavuus on yksi merkittävimmistä asioista ihmisten arjen sujuvuudessa. Saavutettavuuden käsite voidaan ymmärtää ja sitä voidaan mitata eri tavoin. Esimerkiksi etäisyys myymälään on helposti mitattavissa ja ymmärrettävissä, mutta se ei yksinään kerro koko totuutta. Lyhytkin kävely lähimpään myymälään voidaan kokea vaivalloisemmaksi kuin useamman kilometrin ajomatka johonkin toiseen myymälään. Tämä kuvaa osuvasti autoilevien ja suhteellisen helposti liikkumaan kykenevien kuluttajien kokemaa saavutettavuutta.

Muut kuin helposti liikkumaan kykenevät väestöryhmät voivat kokea saavutettavuuden hyvinkin eri tavalla. Tähän ryhmään kuuluvat esimerkiksi heikkokuntoiset vanhukset, liikuntarajoitteiset henkilöt ja autottomat kotitaloudet. Tälle ryhmälle kulkutavan valinnan ohella ja jopa sijasta saavutettavuudessa voi olla kysymys myös asiointimahdollisuuksista. Tähän taas vaikuttavat mm. asiointimatkan pituus, palvelujen laatu, kulkuyhteydet ja -mahdollisuudet, käytettävissä olevat tulot ja myymälöiden hintataso.

Kaupan palveluiden saavutettavuutta voidaan siis tarkastella sekä fyysisenä ilmiönä (etäisyytenä myymälään) että koettuna saavutettavuutena, joka kuvaa asiaa pelkkää etäisyyttä moniulotteisemmin. Koettu saavutettavuus voidaan määritellä vaivaksi, jonka kotitalous kokee tavaroita hankkiessaan. Jos tavaroiden hankkiminen aiheuttaa paljon vaivaa, on saavutettavuus huono ja mikäli se aiheuttaa vähän vaivaa, on saavutettavuus hyvä (Spåre ja Pulkkinen 1997). Kuluttajille tärkeitä asioita ovat lisäksi tiedon saanti tuotteesta, valikoimat ja vertailumahdollisuudet. Viimeksi mainittujen tekijöiden merkitys painottuu erikoiskaupassa selvästi päivittäistavarakauppaa enemmän.

6.3.2 Vaihtoehtojen vertailu

Päivittäistavarakaupan ostovoimien nykyisten siirtymien valossa valtaosa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asukkaista on suhteellisen tyytyväisiä oman kuntansa palvelutarjontaan, vaikka asiointia suuntautuu myös oman kunnan ulkopuolelle. Tältä kannalta katsottuna koettua saavutettavuutta voidaan kuntatasolla pitää kohtuullisen hyvänä. Erikoiskaupan osalta tilanne on toinen, sillä vain viidessä selvitysalueen kunnassa ostovoiman siirtymä on positiivinen.

Sormi- ja silmukkamalleissa asutus, työpaikat ja uudet kaupan alueet sijoittuvat asemanseuduille. Tämä turvaa hyvin kaupan palvelujen saavutettavuuden kaikilla kulkumuodoilla. Edellytyksenä kuitenkin on, että liikenne- ja pysäköintijärjestelyt toimivat ja että joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet ovat kunnossa (kattava väyläverkosto sekä asiointia palvelevat joukkoliikenteen reitit, pysäkit ja vuorovälit). Asemanseutusijainti mahdollistaa asiointiin myös kauempaa ilman henkilöautoa. Monikeskusmallissa asiointimahdollisuudet uusille kaupan alueille muulla kuin henkilöautolla ovat kokonaisuuden katsoen muita rakennemalleja heikommat. Autoileville asiakkaille tämä ei ole ongelma, mutta autottomien kannalta katsottuna saavutettavuus on sormi- ja silmukkamalleja heikompi.

Alueittain tarkastellen koettu saavutettavuus paranee ensinnäkin niissä kunnissa, joihin uudet kaupan alueet sijoittuvat. Tämän lisäksi saavutettavuus paranee niissä kunnissa, joihin ei sijoitu uusia kaupan alueita, mutta joissa asiointimatkat niiden vuoksi lyhenevät nykyiseen verrattuna - esimerkiksi asiointi Siuntiossa Kirkkonummelle pääkaupunkiseudun sijaan. Rakennemallien vaikutus painottuu siten uusien kaupan alueiden sijoittumisen mukaan, esimerkiksi sormimallissa B3 akselille Espoo-Kirkkonummi-Lohja-Vihti. Uuttamaata ja Itä-Uuttamaata kokonaisuutena katsoen sormimalli C ja monikeskusmalli tarjoavat alueellisesti tasapainoisimman ratkaisun.

6.4 Kuntatalouteen kohdistuvat vaikutukset

Kuntataloudelliset vaikutukset muodostavat kokonaisuuden, jossa on mukana euromääräisesti pieniä ja suuria meno- ja tuloeria. Vaikutuserien suuruusluokkaa voidaan hahmottaa Kaupan suuryksiköiden vaikutusten selvittäminen ja arviointi -oppaassa (ympäristöministeriö 2001) esitetyn, keskustan ulkopuolelle sijoittuvia hypermarketteja koskevan tarkastelun pohjalta.

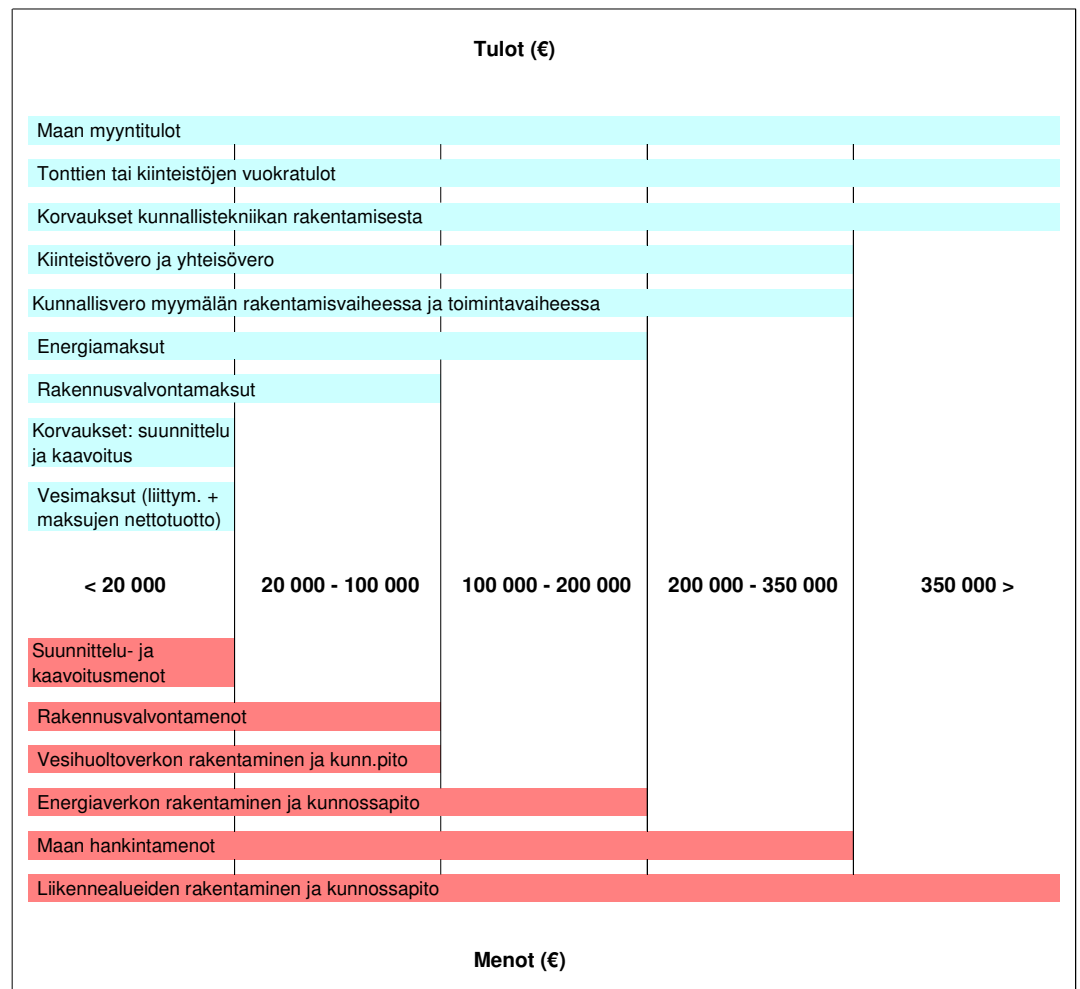
Merkittävimpiä kuntatalouteen kohdistuvia tuloja ovat kunnallistekniikan rakentamisesta perittävät korvaukset, maanmyyntitulot sekä tonttien tai kiinteistöjen vuokratulot (kuva 29). Kaikki nämä tuloerät voivat kuitenkin vaihdella huomattavasti tapauskohtaisesti: vaihteluväli ulottuu nolasta jopa miljooniin euroihin. Merkittävimpiä tuloeria saattavatkin usein olla vuosittain toistuvat kiinteistö- ja yhteisöverot, joita kertyy kaikista myymälöistä. Myymälöiden rakentamisvaiheen palkoista saatavien kunnallisverotulojen merkitystä pienentää yksittäisen kunnan kannalta katsottuna se, että tulot jakautuvat työntekijöiden asuinpaikan mukaan useammalle kunnalle. Tämä koskee myös myymälöiden toimintavaiheessa kertyviä kunnallisverotuloja.

Merkittävimmit menot aiheutuvat liikennealueiden rakentamisesta ja kunnossapidosta, mahdollisista maan hankintamenoista sekä energiaverkon rakentamisesta ja kunnossapidosta. Maan hankintamenoja voi aiheutua esimerkiksi silloin, jos kunta ostaa maa-alueen, jonne on tarkoitus perustaa uusi kauppayksikkö/kaupan alue. Energiaan liittyvät kustannukset kohdistuvat kuntatalouteen, mikäli kunnalliset laitokset vastaavat energiahuollosta.

Välittömien vaikutusten lisäksi kuntatalouteen voi kohdistua myös välillisiä vaikutuksia. Välilliset vaikutukset liittyvät pääosin kauppojen rakentamis- ja toimintavaiheessa toteutuviin työllisyysvaikutuksiin, jotka heijastuvat kuntatalouteen lähinnä työntekijöiden palkoista perittävien verojen kautta.

Rakennemallien mukaisen kaupan palveluverkon toteuttamiseen liittyvät merkittävimmit tulot tulevat todennäköisesti kertymään verotuloista sekä mahdollisista tonttien myynti/vuokratuloista. Merkittävimpiin menoihin kuuluvat puolestaan rakennusten ja kunnallisteknisten rakenteiden (vesihuoltoverkon sekä tie- ja katuverkon) rakentamisesta ja kunnossapidosta aiheutuvat menot.

Kuntataloudelliset vaikutukset ovat aina tapauskohtaisia. Vaikutusten syntyyn, kohdentumiseen ja suuruuteen vaikuttavat oleellisesti mm. myymälöiden sijainti, koko ja tyyppi sekä myymälöiden lähiympäristön yhdyskuntatekniset ratkaisut ja niiden hyödyntämismahdollisuudet. Tämän työn tarkastelutasolla ei ole mahdollista vertailla rakennemallien aiheuttamia kuntataloudellisia vaikutuksia keskenään. Edes "enemmän rakentamista merkitsee enemmän kustannuksia" -tyypistä tarkastelua ei voi tehdä, koska ei tiedetä kustannusten jakaantumisesta kuntien ja muiden toimijoiden kesken.



Kuva 29. Kuntataloudellisten vaikutuserien suuruusluokka 10 vuoden ajalle laskettuna (ympäristöministeriö 2001).

6.5 Liikenteeseen ja liikkumiseen kohdistuvat vaikutukset

6.5.1 Taustaa

Liikenteelliset tavoitteet

Kaupan sijaintia ohjaavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Tavoitteita tarkistettiin vuonna 2009. Yhtenä tarkistuksen lähtökohtana oli Ilmastomuutoksen hillitseminen, mihin pyritään vaikuttamaan yhdyskuntarakenteen keinoin vähentämällä henkilöautoliikenteen suoritetta ja lisäämällä joukkoliikenteen kävelyn ja pyöräilyn osuutta. Alueidenkäyttötavoitteissa todetaan liikenteen ja palveluiden osalta, että

- Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.
- Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdys-

kuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

- Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Kaupunkiseuduilla on myös varmistettava palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvittävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.

Rakennemallivaihtoehtojen liikenteellisiä vaikutuksia tulee tarkastella edellä esitettyjen valtakunnallisten tavoitteiden kautta.

Selvitysalueen kaupan nykyinen liikenne

Lähtökohdan kaupan vaihtoehtojen liikenteelliselle arvioinnille muodostavat tiedot selvitysalueen asukkaiden nykyisestä ostosmatkaliikumisesta. Seudun asukkaiden liikkumista on selvitetty vuosina 2008 - 2009 tehdyssä Helsingin työssäkäyntialueen laajassa liikennetutkimuksessa (LITU 2008). Aineisto sisältää noin 69 000 matkahavaintoa, joista vajaat 13 000 on ostosmatkoja. Otoksesta noin 50 % on pääkaupunkiseudun ja noin 50 % muun Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asukkaiden tekemiä matkoja.

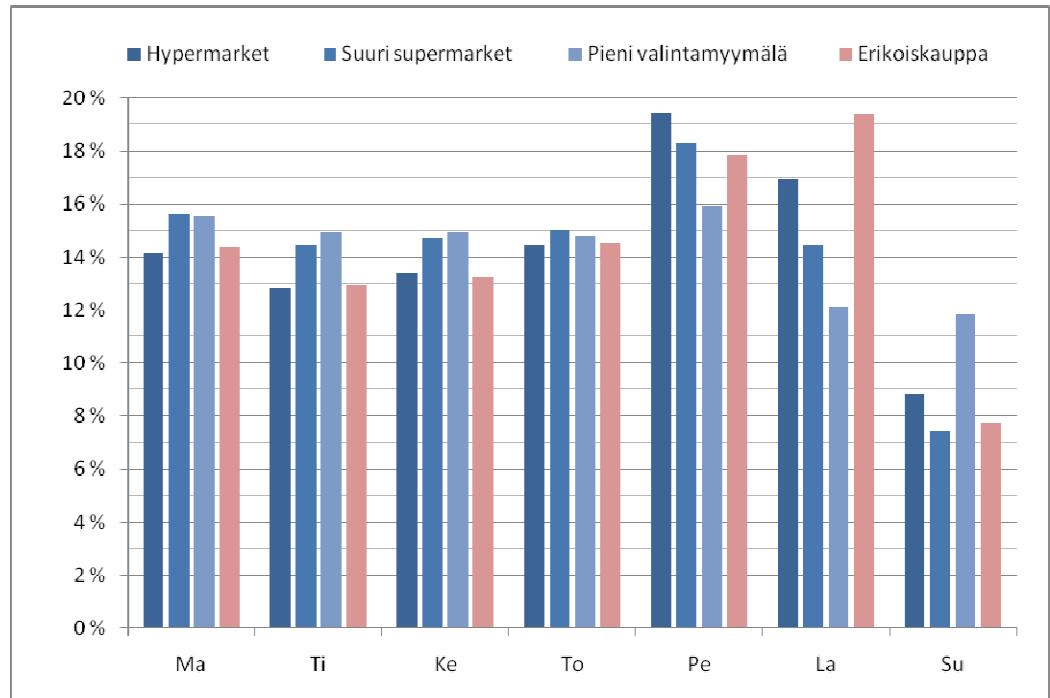
Aineisto sisältää vain arkipäivien (maanantai - torstai) matkoja, mikä on otettava huomioon aineistosta tehtävissä tulkinnoissa, koska kaupan liikenne on erilaista arkisin ja viikonloppuisin. Tyypillisesti viikonloppujen liikenteessä painottuvat arkea enemmän erikoiskaupan ostosmatkat ja päivittäistavarakaupassa ostosmatkat suurempiin yksiköihin (super- ja hypermarketteihin). Eri-tyyppisiin myymälöihin suuntautuvan asiointiliikenteen viikonpäivävaihtelu esitetään kuvassa 30. Maanantain ja torstain välillä tehdään noin 60 % supermarketteihin ja valintamyymälöihin ja noin 55 % hypermarketteihin ja erikois kauppaan tehtävistä ostosmatkoista. Voidaan olettaa, että viikonloppuisin tehtävät päivittäistavarakaupan ostosmatkat ovat keskimäärin arjen matkoja pidempiä.

Tutkimusaineiston kaikista matkoista 19 % on ostosmatkoja. Matkan tarkoituksen perusteella voidaan aineistosta erottaa päivittäistavara- ja muut ostosmatkat. Ostosmatkoista noin 69 %:ssa matkan tarkoitus on päivittäistavaroiden osto. Muita kuin päivittäistavaraostosmatkoja on noin 27 % ostosmatkoista. Ostosmatkoja, joiden tarkoitus on sekä päivittäistavara- että muut ostokset on noin 4 % ostosmatkoista.

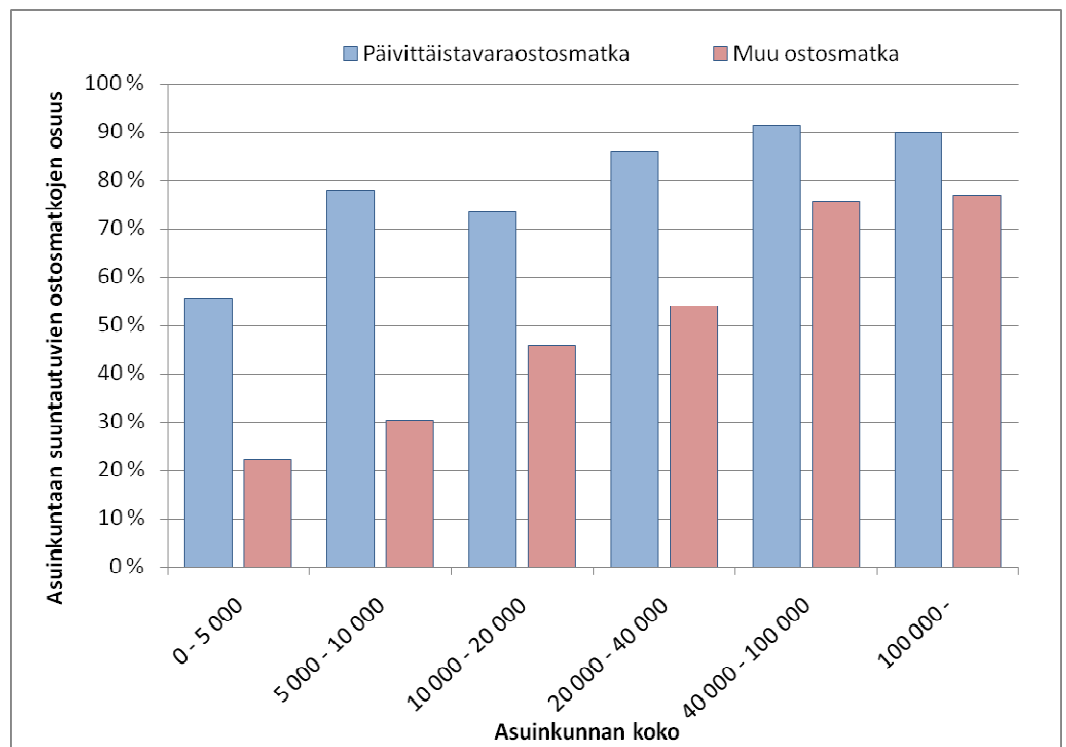
Ostosmatkojen suuntautuminen riippuu palveluiden tarjonnasta ja saavutettavuudesta. Kuvassa 31 esitetään asuinkuntaan suuntautuvien ostosmatkojen osuudet kunnan asukasmäärän mukaisesti luokiteltuna.

Päivittäistavarakaupan ostosmatkat suuntautuvat yleensä asuinkuntaan. Päivittäistavarakaupan palvelut kyetään tarjoamaan pienimmissäkin kunnissa siten että alle puolet ostosmatkoista suuntautuu oman kunnan ulkopuolelle.

Erikois kaupassa kuntakoon kasvaessa palvelutarjonta paranee ja asuinkuntaan jäävien ostosmatkojen osuus kasvaa selvästi. Pääkaupunkiseudulla asuinkuntaan tehtävien päivittäistavaraostosmatkojen osuus on noin 75 %. Ympäryskunnista muita kuin päivittäistavaraostosmatkoja tehdään varsinkin pääkaupunkiseudulle. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella erikoiskaupan ostosmatkoja tehdään varsinkin 30 000 - 50 000 asukkaan kaupunkimaisiin kuntiin (esimerkiksi Porvoo, Järvenpää, Hyvinkää ja Lohja).



Kuva 30. Erityyppisiin myymälöihin suuntautuvan liikenteen viikontyyppivaihtelu (ympäristöministeriö 2008).



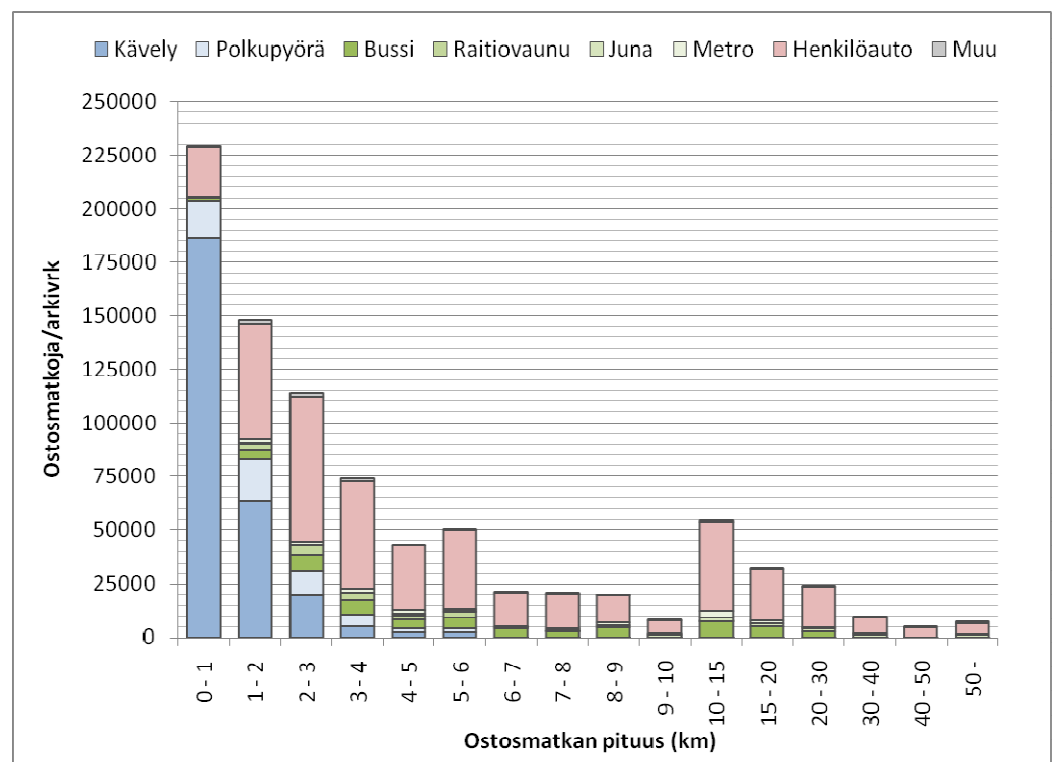
Kuva 31. Asuinkuntaan suuntautuvien ostosmatkojen osuus arjen ostosmatkoilla.

Ostosmatkat tehdään yleisimmin kodin ja kaupan välillä. Kauppaan mentäessä lähtöpaikka on 61 %:ssa matkoista koti, 14 %:ssa työpaikka ja 13 %:ssa toinen kauppa. Kaupasta lähdettäessä kotiin suuntautuu 86 % matkoista. Muualle kuin kotiin suuntautuvilla matkoilla matka suuntautuu yleisimmin erikoiskaupan kohteesta toiseen kauppaan.

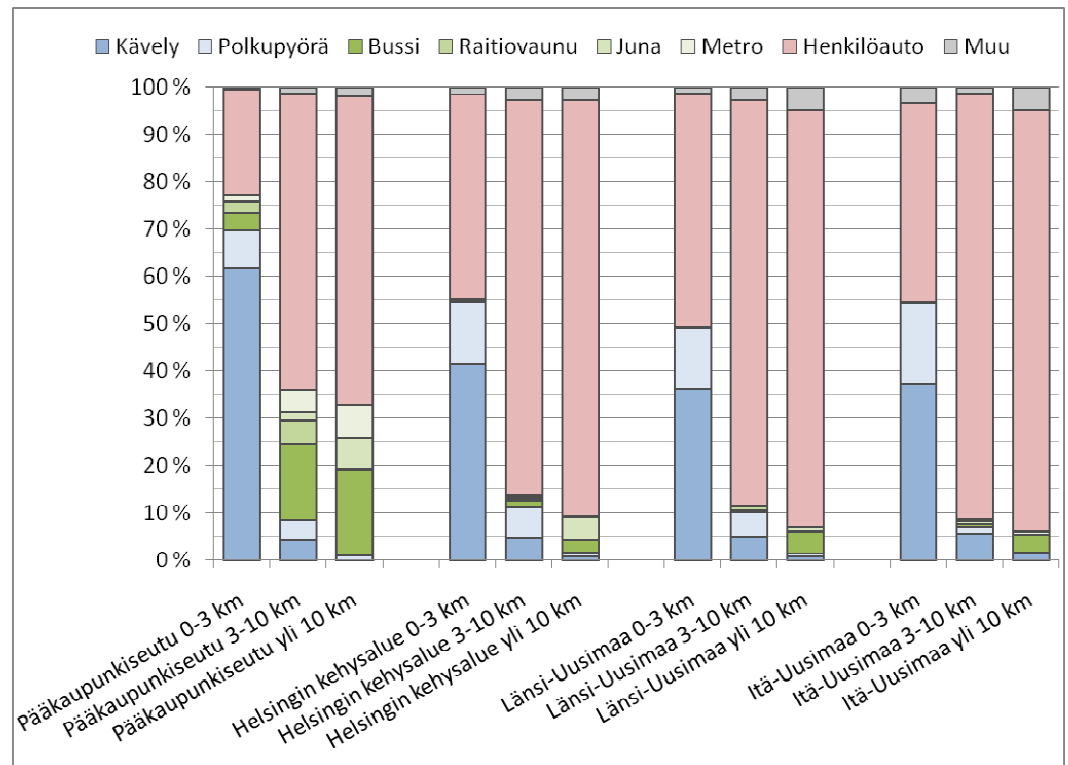
Ostosmatkojen pituusjakauma ja eri etäisyyksiltä käytetyt kulkutavat esitetään kuvassa 32. Varsinkin päivittäistavarakaupan ostosmatkat ovat tyypillisesti lyhyitä. Noin 50 % päivittäistavaraostosmatkoista on alle 1,5 kilometrin ja yli 90 % alle 10 kilometrin pituisia. Erikoiskaupan ostosmatkoista 50 % on alle 4 kilometrin ja 90 % alle 20 kilometrin pituisia. Pääkaupunkiseudun asukkaiden ostosmatkat ovat selvästi muun Uudenmaan asukkaiden ostosmatkoja lyhyempiä.

Kevyen liikenteen käyttö ostosmatkoilla on yleistä ostosmatkan pituuden ollessa alle 3 kilometriä. Yli 5 kilometrin pituisista ostosmatkoista 70 - 80 % tehdään henkilöautolla.

Henkilöauton kulkutapaosuus on koko seudulla tehdyistä päivittäistavarakaupan ostosmatkoista noin 47 % ja erikoiskaupan ostosmatkoista noin 51 %. Noin puolet pääkaupunkiseudun ja kolmannes muun Uudenmaan asukkaiden tekemistä päivittäistavarakaupan ostosmatkoista tehdään kevyellä liikenteellä. Erikoiskaupan ostosmatkoilla henkilöauton käyttö on vain hieman päivittäistavaraostosmatkoja yleisempää, mutta joukkoliikenteen käyttö kasvaa selvästi. Pääosa joukkoliikenteellä tehdyistä ostosmatkoista tehdään pääkaupunkiseudun sisällä Helsingin keskustaan.



Kuva 32. Ostosmatkojen pituudet ja kulkutavat arjen ostosmatkoilla.



Kuva 33. Arjen ostosmatkojen kulkutavat alueittain matkan pituuden mukaan.

6.5.2 Vaihtoehtojen vertailu

Henkilöautoliikenteen osuus ja suorite

Rakennemallivaihtoehtojen vaikutuksia henkilöautoliikenteen määrään on tarkasteltu seudullisella tasolla. Vertailun lähtökohdaksi on otettu Helsingin työ-
säkäyntialueen laajan liikennetutkimuksen (LITU 2008) mukaiset nykyiset ostosmatkojen määrät, henkilöautoliikenteen osuudet ja matkanpituudet sekä asukasmäärien ja kaupan kerrosalojen muutokset kuntatarkkuudessa. Liikennetutkimuksen aineisto kattaa vain arjen liikkumisen. Aineiston pohjalta on kuitenkin mahdollista arvioida vaihtoehtojen keskinäisiä eroja.

Kunkin kunnan asukkaiden ostosmatkojen on oletettu kasvavan suoraan asukasmäärän kasvun suhteessa. Matkojen suuntautumisen on oletettu muuttuvan määräpäinä olevien päivittäistavara- ja erikoiskauppojen kerrosalan suhteessa. Kuntien välisillä ostosmatkoilla on kulkutapaosuuksien oletettu säilyvän nykyisinä.

Kunnan sisäisten uusien ostosmatkojen on sormimalleissa oletettu vastaavan Hyvinkään nykyisiä henkilöauton kulkutapaosuuksia ja matkanpituuksia pääkaupunkiseudun ulkopuolella niillä alueilla joilla kasvu keskittyy radanvarren noin 40 000 asukkaan kaupunkeihin. Näin on otettu karkealla tasolla huomioon yhdyskuntarakenteen tiivistymisellä saavutettavat positiiviset vaikutukset.

Silmukkamallissa yhdyskuntarakenteen tiivistymisen vaikutus on otettu huomioon vain päivittäistavara-kaupan matkojen osalta, koska noin 1 000 asukkaan asemanseuduille ei voida olettaa kehittyvän kattavia erikoiskaupan palveluita.

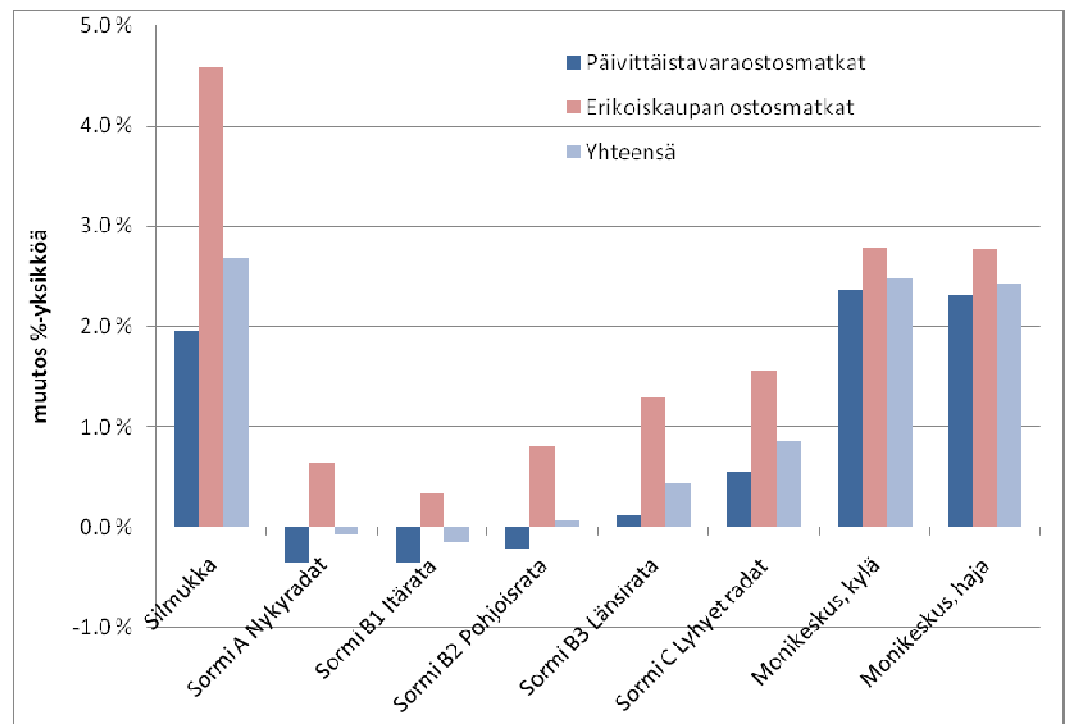
Monikeskusmalleissa yhdyskuntarakenteen tiivistyminen ei ole yhtä voimakasta kuin sormi- ja silmukkamalleissa. Kuntien sisäisten ostosmatkojen on monikeskusmalleissa oletettu vastaavan nykyistä ostomatkaliikettä.

Kuvassa 34 esitetään ostosmatkojen henkilöautoliikenteen kulkutapaosuuden muutos eri malleissa. Henkilöautoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa hieman kaikissa malleissa, koska väestönkasvu on voimakkaampaa pääkaupunkiseudun ulkopuolella, kuin pääkaupunkiseudulla, jolla kevyen- ja joukkoliikenteen käytön mahdollisuudet ovat muuta seutua paremmat.

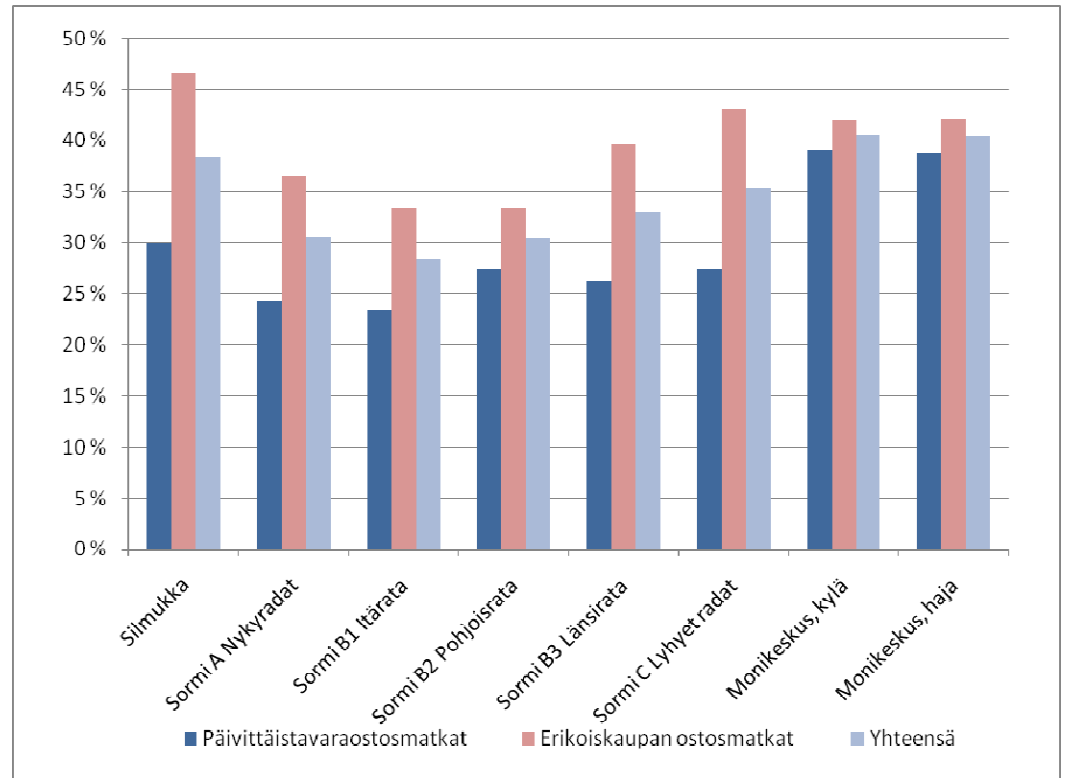
Parhaat vaikutukset henkilöauton kulkutapaosuuteen saavutetaan sormimalleilla, joista mallit A, B1 ja B2 ovat parhaat. Henkilöauton käyttö kasvaa monikeskus- ja silmukkamalleissa selvästi enemmän kuin sormimalleissa.

Uudenmaan asukkaiden yhteenlaskettu liikennesuoritteiden kasvu eri malleissa esitetään kuvassa 35. Henkilöauton suoritteiden kasvu on pienintä sormimalleissa A, B1 ja B2. Näissä henkilöautosuoritteiden kasvu on likimain sama kuin koko selvitysalueen väestönkasvu (30 %), eli henkilöautoliikenteen suorite asukasta kohden pysyy likimain nykyisellä tasolla. Liikennesuorite kasvaa kokonaisuutena voimakkaimmin monikeskusmalleissa.

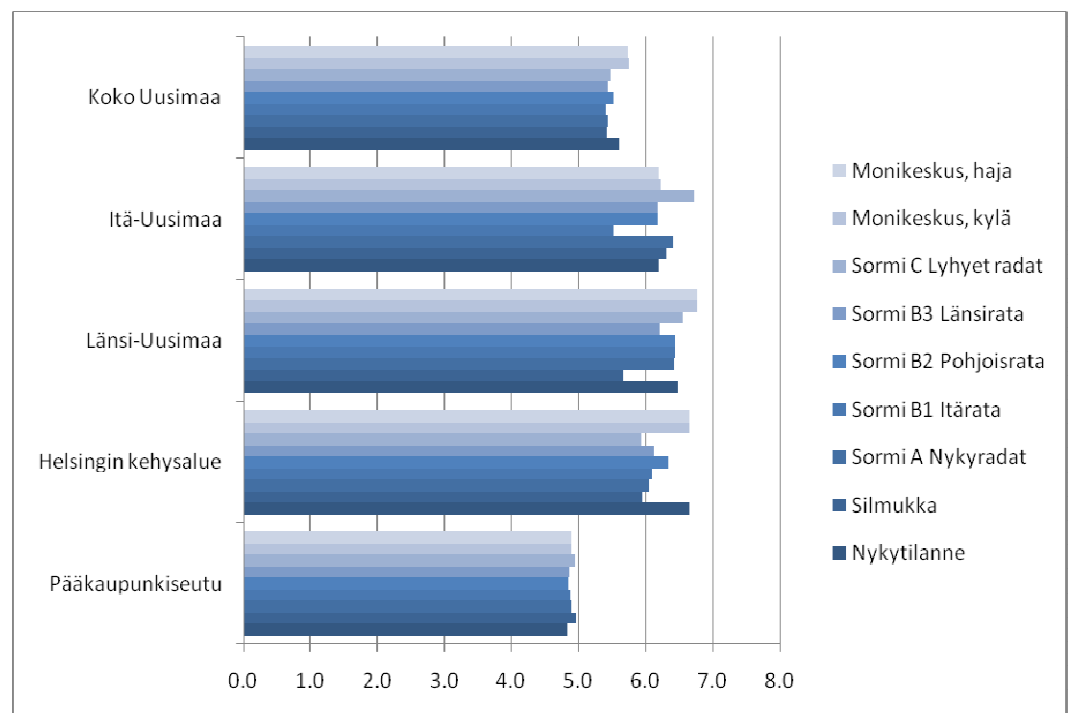
Mallien erot ostosmatkojen henkilöautoliikenteen suoritteissa johtuvat erilaisista henkilöauton kulkutapaosuuksista ja matkanpituuksista. Erot syntyvät varsinkin asumisen erilaisesta sijoittumisesta. Kuvissa 36 ja 37 esitetään ostosmatkojen henkilöautoliikenteen keskimääräiset matkanpituudet nykytilanteessa ja eri malleissa kuntaryhmittäin. Matkanpituuksien erot korostuvat pääkaupunkiseudun ulkopuolella jossa maankäytön tiiviys vaihtelee eri malleissa riippuen kehitettävistä raidekäytävistä. Pääkaupunkiseudulla matkanpituudet kasvavat hieman johtuen Vantaan ja Espoon Helsinkiä voimakkaamasta suhteellisesta kasvusta.



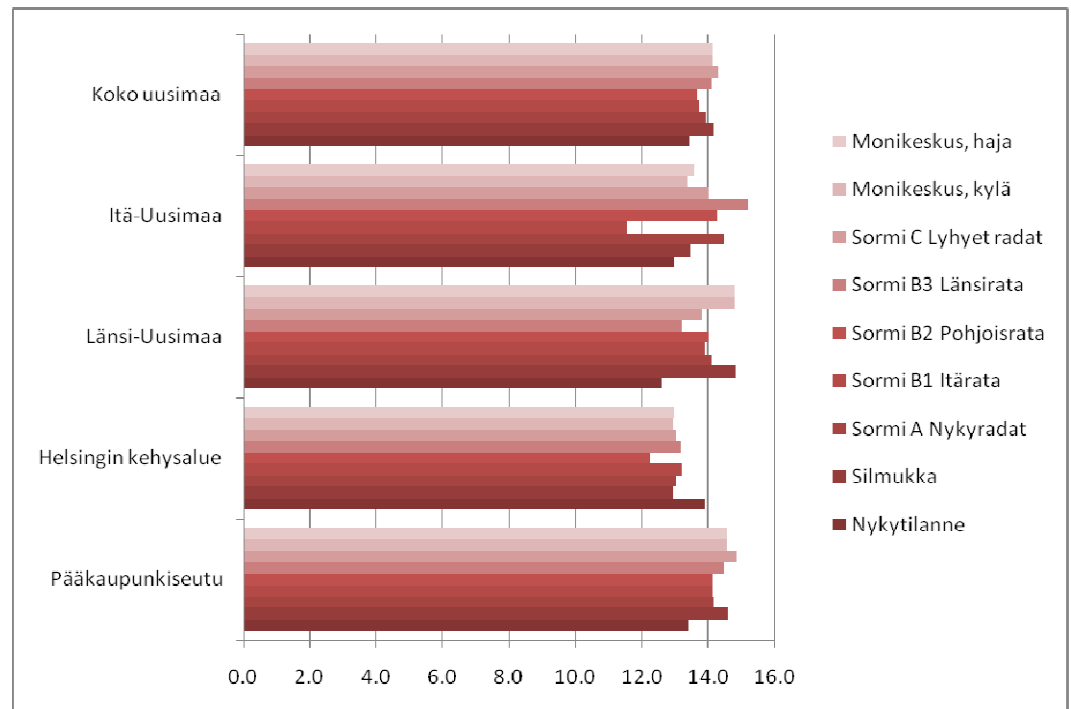
Kuva 34. Henkilöauton kulkutapaosuuden muutos verrattuna nykytilanteeseen (% -yksikköä).



Kuva 35. Ostosmatkojen henkilöautosuoritteiden muutos verrattuna nykytilanteeseen (%).



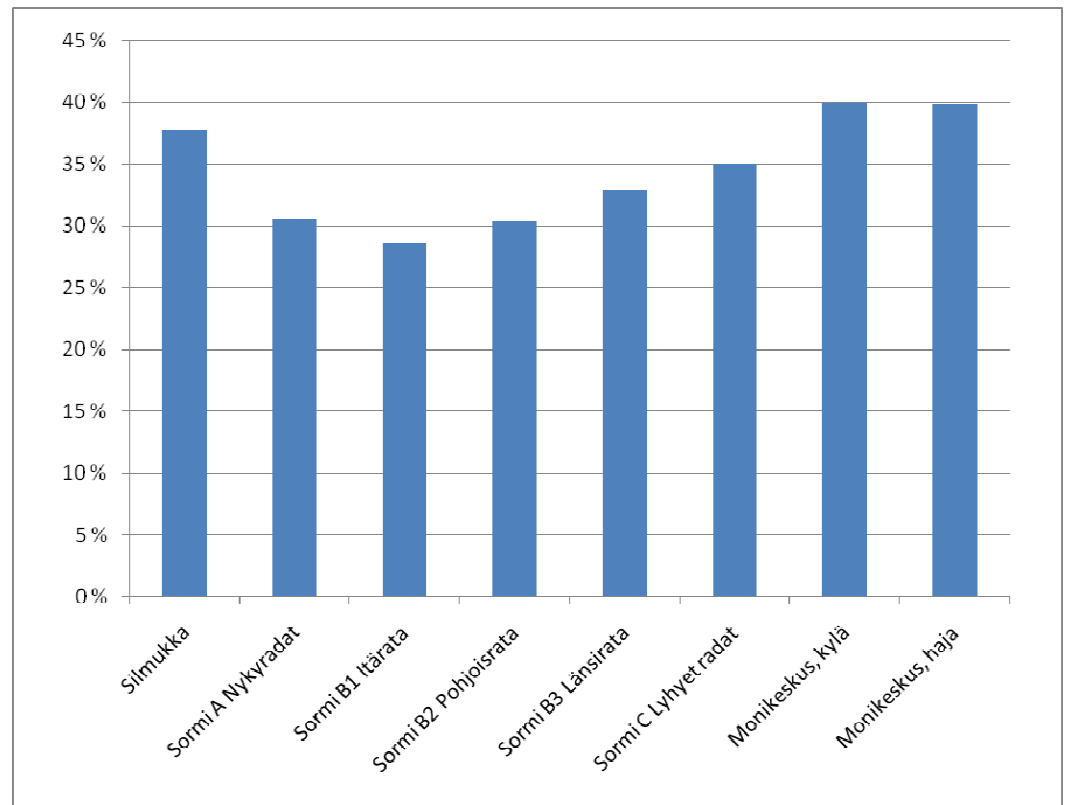
Kuva 36. Päivittäistavarakaupan henkilöautomatkojen keskipituudet (km).



Kuva 37. Erikoiskaupan henkilöautomatkojen keskipituudet (km).

Asiointimatkojen muutosten vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin on arvioitu liikenteen suoritteiden perusteella. Arvioinnissa on käytetty lähtökoh-
tana VTT:n LIPASTO -järjestelmän vuoden 2008 yksikköpäästöjä. Vertailussa
käytetyt CO² päästöt henkilökilometriä kohden ovat henkilöautolla 180 gram-
maa, bussilla 49 grammaa ja raideliikenteellä 22 grammaa.

Ajoneuvoteknologian kehittymisen voidaan olettaa vaikuttavan henkilöautoliik-
enteen ja bussiliikenteen päästöihin. Samoin voidaan sähköntuotantotapojen
painotuksen muuttumisen olettaa vaikuttavan raideliikenteen päästöihin. Ver-
tailussa ei tätä ole otettu huomioon, koska tavoitteena on vertailla maankäy-
tön sijoittumisen vaihtoehtoja keskenään. Päästöjen muutokset nykytilantee-
seen verrattuna esitetään kuvassa 38. Muutokset ovat likimain suoraan suh-
teessa ostosmatkojen henkilöautoliikenteen suoritteiden muutoksiin. Pienimmät
hiilidioksidipäästöt saavutetaan sormimalleilla A, B1 ja B2.



Kuva 38. Ostosmatkojen hiilidioksidipäästöjen muutos.

Mahdollisten uusien kaupan alueiden sijoittuminen kestävän liikkumisen kannalta

Päivittäistavarakaupan nykyinen palveluverkko mahdollistaa arkipäivien asiointin kevyellä liikenteellä (kevyen liikenteen osuus 30 - 50 %). Kevyen liikenteen kannalta tehokas asiointietäisyys on alle 3 kilometriä. Muilla ostosmatkoilla palvelut joudutaan hakemaan kauempaa ja kevyen liikenteen käyttö vähenee. Henkilöautoliikenteen suoritteiden vähentämistavoitteiden ja liikkumisen tasa-arvon turvaamiseksi keskeiset näkökulmat kaupan sijainnin arvioinnissa ovat päivittäistavarakaupan saavutettavuus kevyellä liikenteellä ja erikoiskaupan kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä. Eri liikennemuotojen käyttömahdollisuus parantaa palveluiden saavutettavuutta riippumatta henkilöauton käyttömahdollisuudesta.

Kevyen liikenteen käytölle ostosmatkoilla voidaan katsoa olevan edellytykset alle 3 kilometrin etäisyydeltä kauppoihin. Kevyen liikenteen käyttö vähenee kuitenkin nopeasti etäisyyden kasvaessa jo alle 3 kilometrin etäisyyksillä. Joukkoliikenteellä matkoja tehdään tyypillisesti yli 3 kilometrin etäisyydeltä kauppoihin alueilta joilla joukkoliikenteen tarjonta on hyvä.

Joukko- ja kevyen liikenteen käytön edellytyksiä eri rakennemalleissa on vertailtu Uudenmaan rakennemallien arviointi -työssä. Arvioinnissa on mallinnettu rakennemallien kulkutapojen käyttöä aluetehokkuuden, joukkoliikennejärjestelmän ja seudullisen saavutettavuuden perusteella. Eri rakennemallien joukko- ja kevyen liikenteen käytön edellytykset esitetään kuvissa 39 - 47. Arvioinnissa esille nousevat varsinkin uusien tiiviiden asemanseutujen hyvät kevyen ja joukkoliikenteen edellytykset pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Joukko- ja kevyen liikenteen edellytyksiä eri kaupan alueiden osalta on vertailtu karkealla tasolla näiden olemassa olevien analyysien pohjalta.

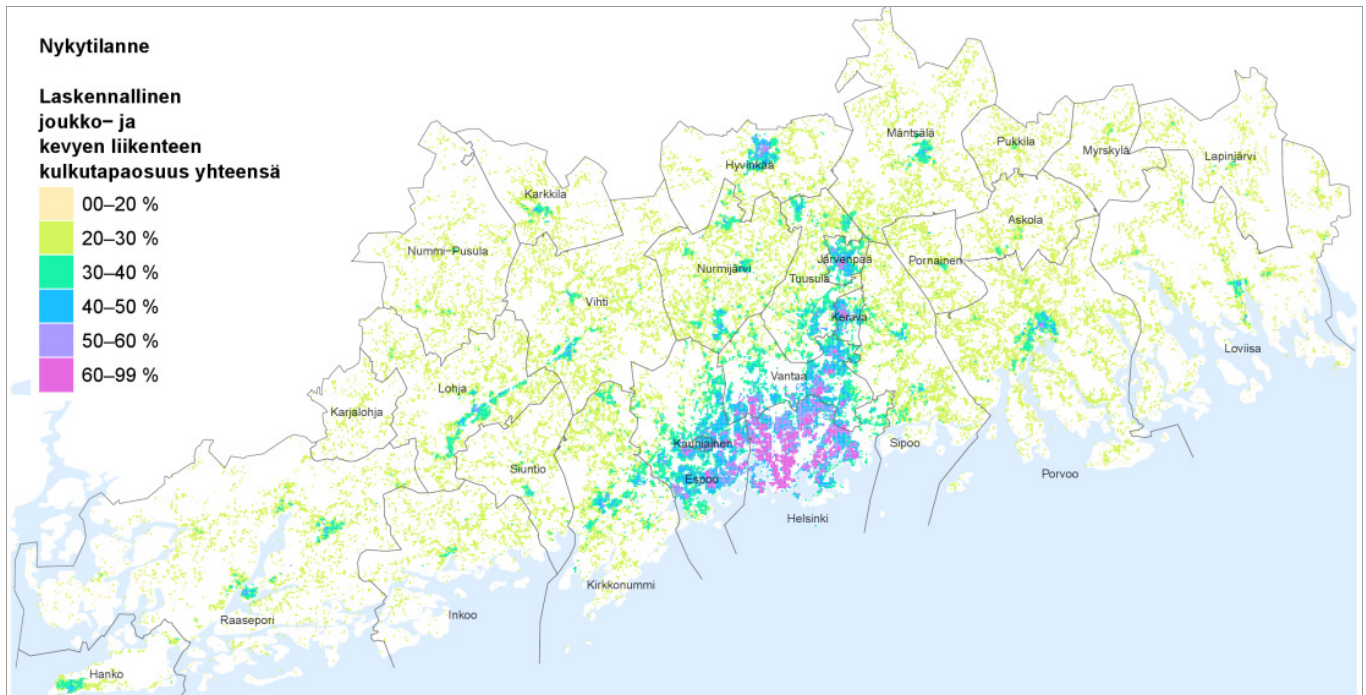
Joukkoliikenteen käytön edellytyksiä parantavat vaihtoehdoista kaikki raideliikenteen kehittämiseen tukeutuvat vaihtoehdot. Raideliikenne parantaa yhteyksiä pääkaupunkiseudun palveluihin. Toisaalta raideliikenteen kehittämiseen liittyvä yhdyskuntarakenteen tiivistyminen luo edellytykset toimiville joukkoliikennepalveluille ja kaupallisille palveluille myös asemaseuduilla. Arvioitaessa joukkoliikenteen käytön mahdollisuuksia asiointiliikenteessä on hyvä muistaa, että varsinkin erikoiskaupan matkat painottuvat viikonloppuihin, jolloin joukkoliikenteen tarjonta on arkipäiviä heikompaa. Myös sunnuntaista on muodostumassa merkittävä kauppapäivä, mikä lisää painetta parantaa myös joukkoliikennetarjontaa.

Sormi- ja silmukkamalleissa uudet kaupan alueet on sijoitettu mallien mukaisille asemanseuduille. Sormimalleissa uusiksi kaupan alueiksi määritellyillä asemanseuduilla väestön määrä on vuoden 2035 tilanteessa 275 000-345 000 asukasta. esitetyt alueet sijoittuvat asemanseutuihin nähden keskeisesti. Sijoittuminen mahdollistaa hyvät kevyen käyttömahdollisuudet ostosmatkoilla asemanseutujen sisällä.

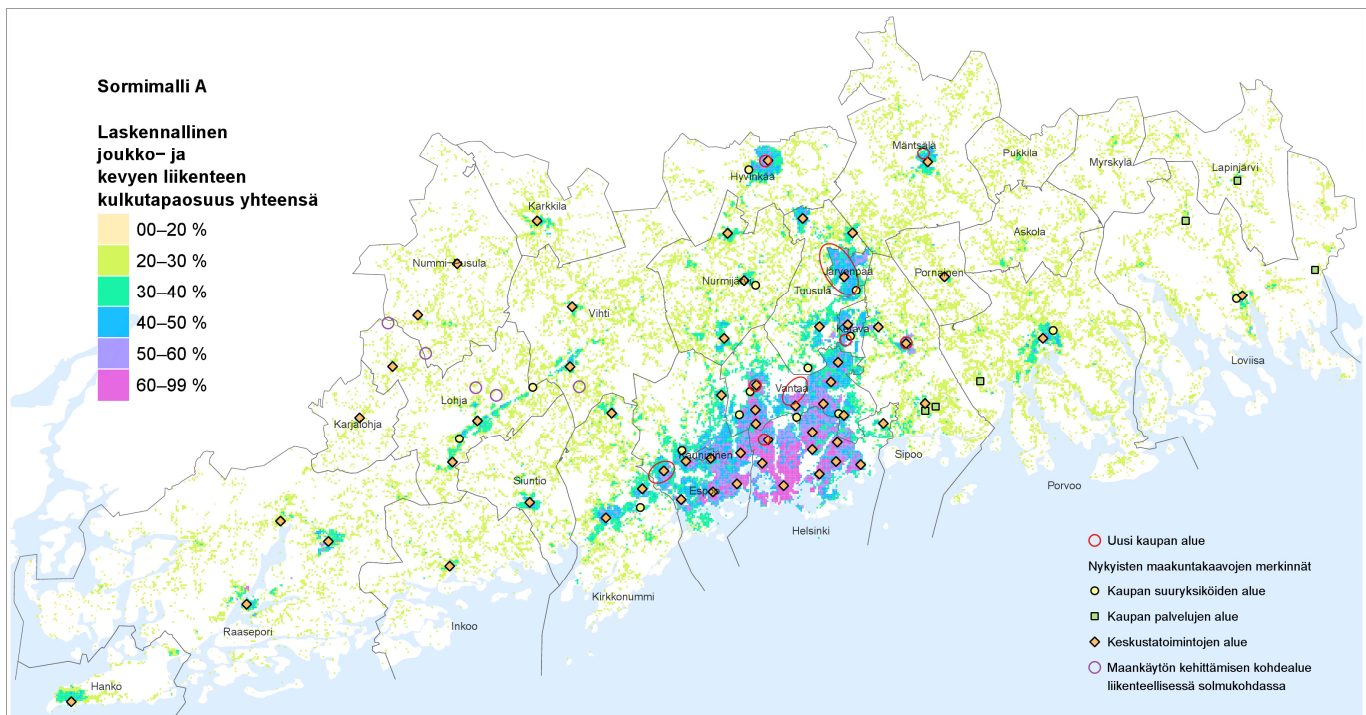
Monikeskusmallissa kaupan alueiden sijoittuminen on sormi- ja silmukkamalleja ongelmallisempaa, koska kaupan alueet eivät sijoitu yhtä selvästi kehittyville tiiviille alueille. Monikeskusmallissa kaupan alueet sijoittuvat heikosti etenkin kevyen liikenteen kannalta.

Parhaat edellytykset kestävien kulkutapojen käytölle ostosmatkoilla luodaan sormimalleissa A, B1, B2 ja B3. Heikoimmin kestävää liikkumista tukevat monikeskusmallit, joissa varsinkin hajakenttäminen lisää henkilöauton käyttöä myös ostosmatkoilla

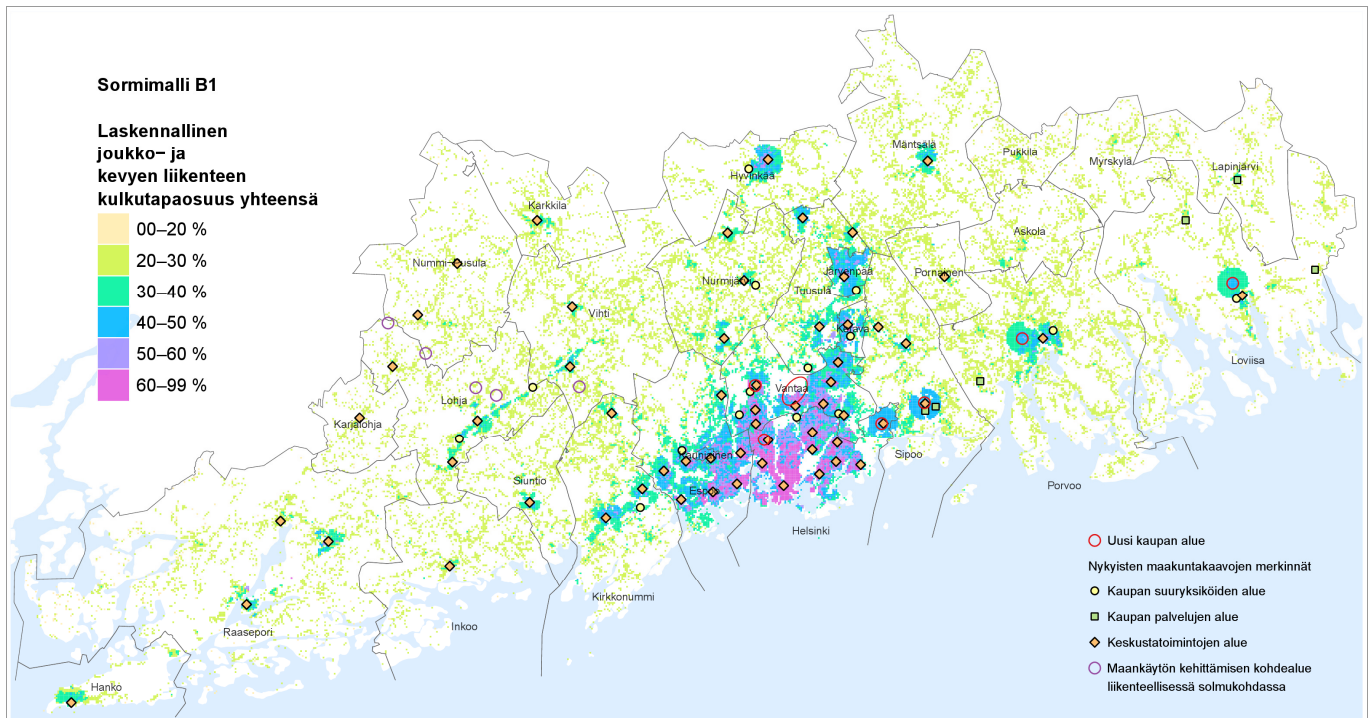
Liikkumisen tasa-arvon ja liikenteestä aiheutuvien hiilidioksidipäästöjen minimoinnin kannalta on tärkeää, että kaupan alueet ovat saavutettavissa kevyellä ja joukkoliikenteellä. Nykytilanteessa kuitenkin noin puolet ostosmatkoista tehdään henkilöautolla ja henkilöauton voidaan olettaa säilyttävän asemansa tulevaisuudessakin. Henkilöautoliikenteen suoritteiden minimoimiseksi olisi kaupan alueiden sijoittelulla pyrittävä lyhentämään myös henkilöautolla tehtävien ostosmatkojen pituutta. Kaupan saavutettavuutta henkilöautolla parantavat varsinkin vaihtoehdot, joissa uudet kaupan alueet sijaitsevat tasapainoisesti eri puolilla tarkastelualueita. Seudullisesta näkökulmasta tarkasteltuna monikeskusmallissa osoitetut kaupan alueet tarjoavat mahdollisuuden myös henkilöautomatkojen pituuksien lyhentämiseen. Kaupan alueiden mitoituksen eri puolilla seutua tulee kuitenkin vastata sen helposti saavutettavaa asukaspotentiaalia.



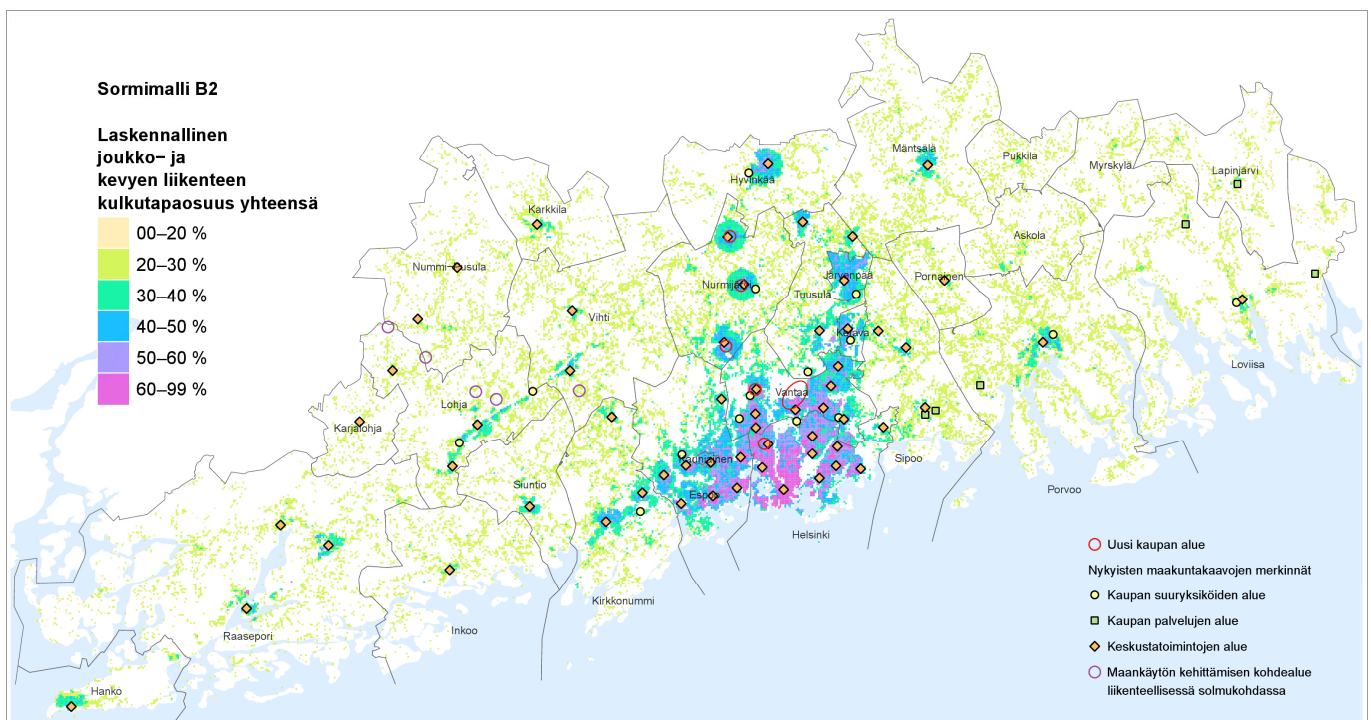
Kuva 39. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, nykytilanne (Uudenmaan rakennemallien arviointi).



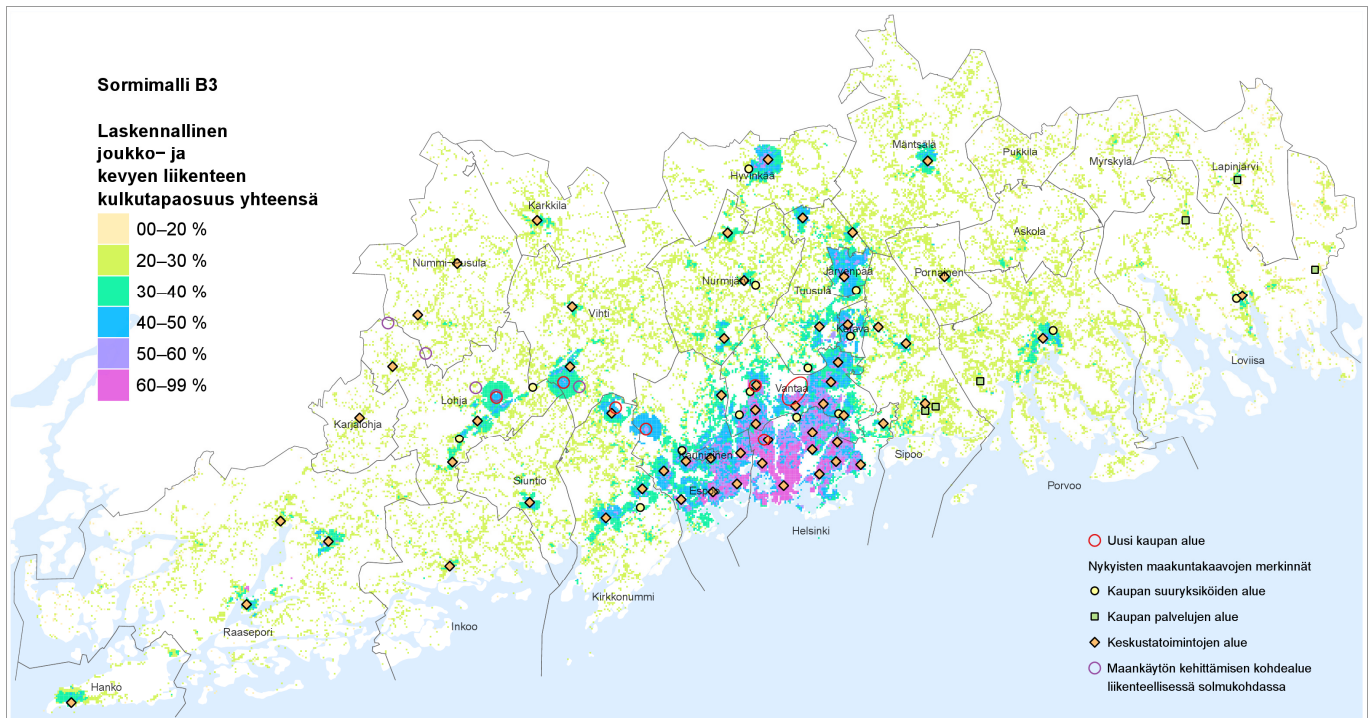
Kuva 40. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, sormimalli A (Uudenmaan rakennemallien arviointi).



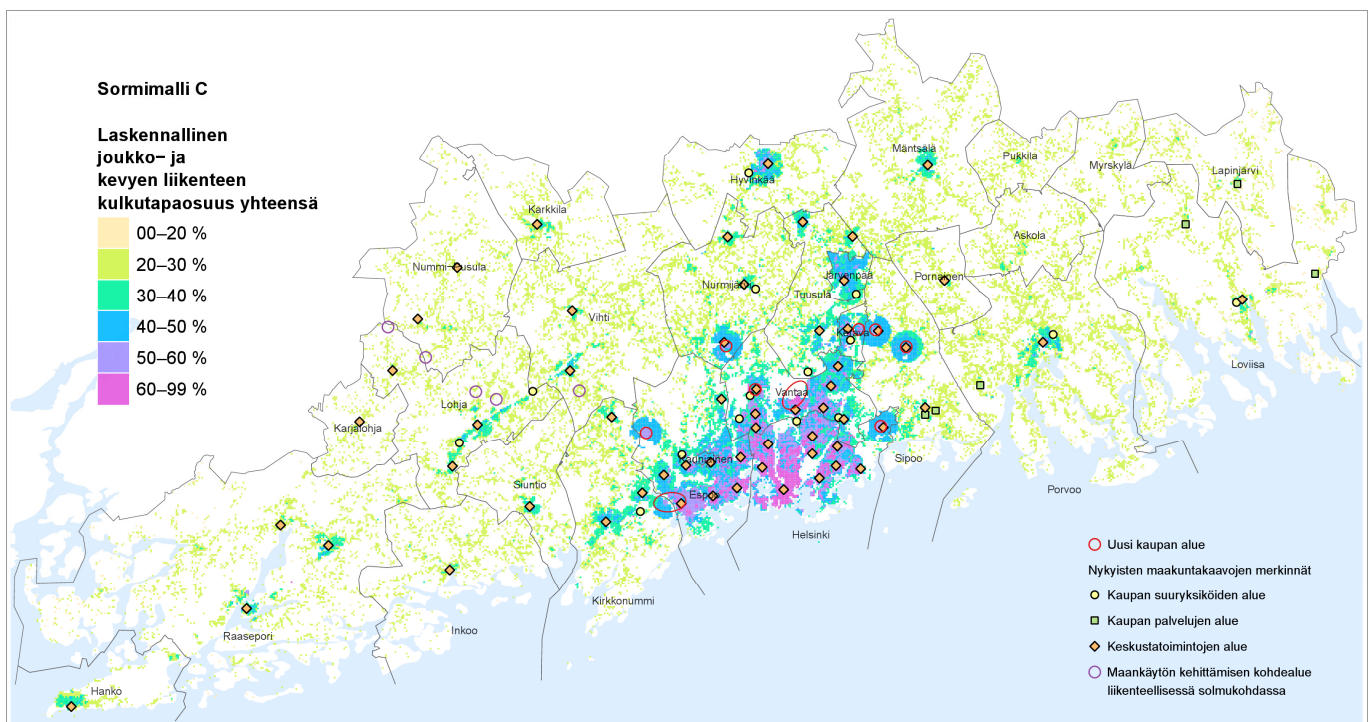
Kuva 41. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, sormimalli B1 (Uudenmaan rakennemallien arviointi).



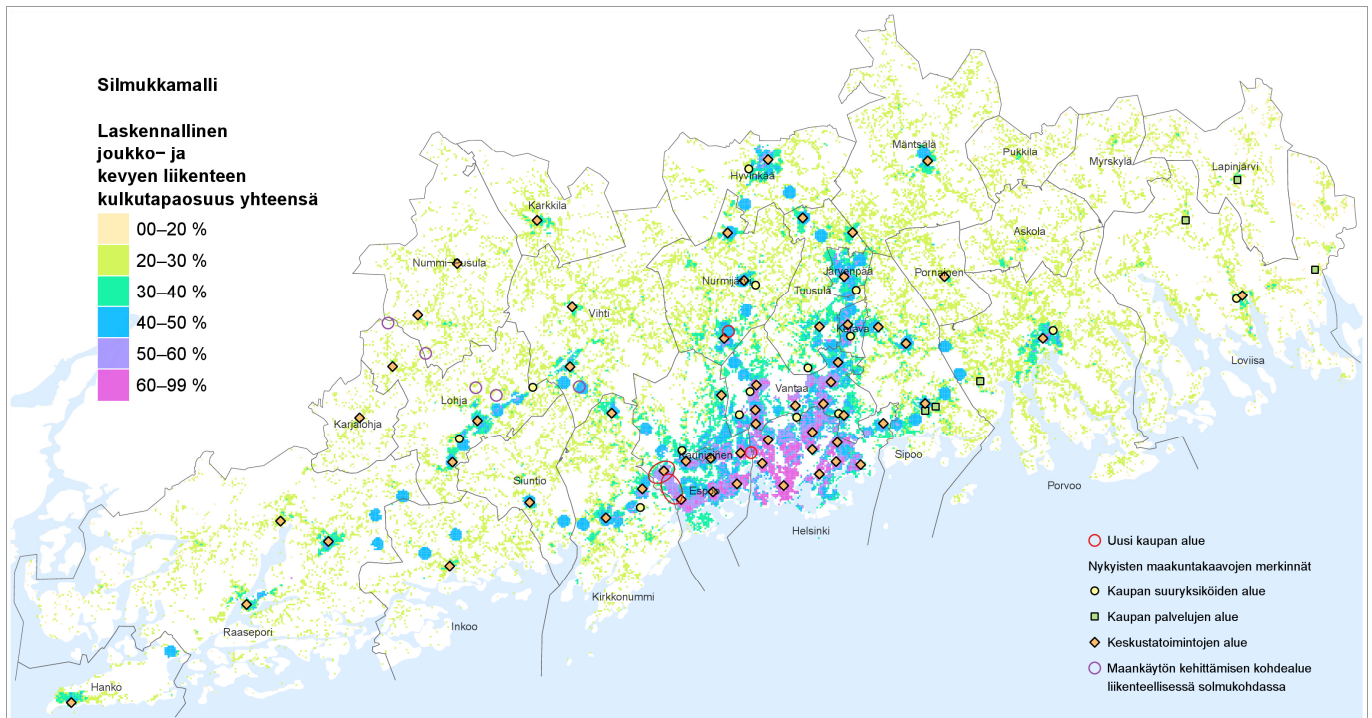
Kuva 42. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, sormimalli B2 (Uudenmaan rakennemallien arviointi).



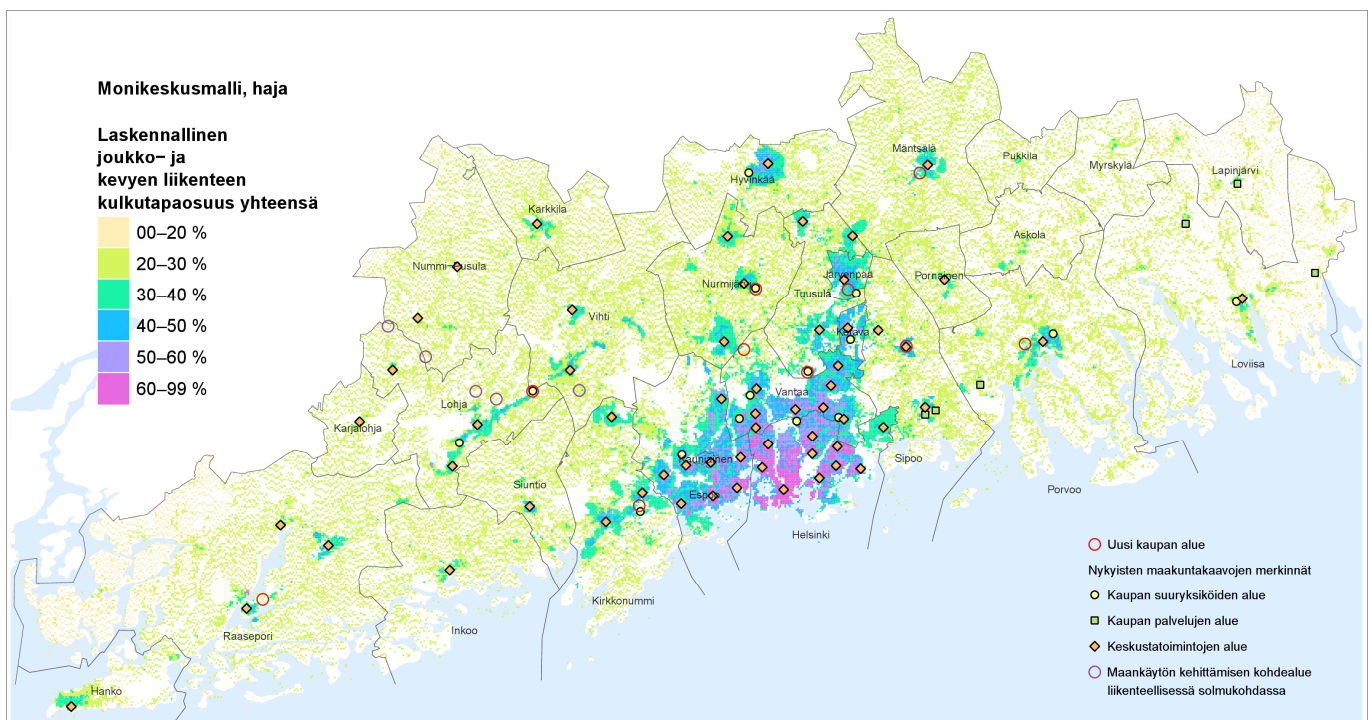
Kuva 43 Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, sormimalli B3 (Uudenmaan rakennemallien arviointi).



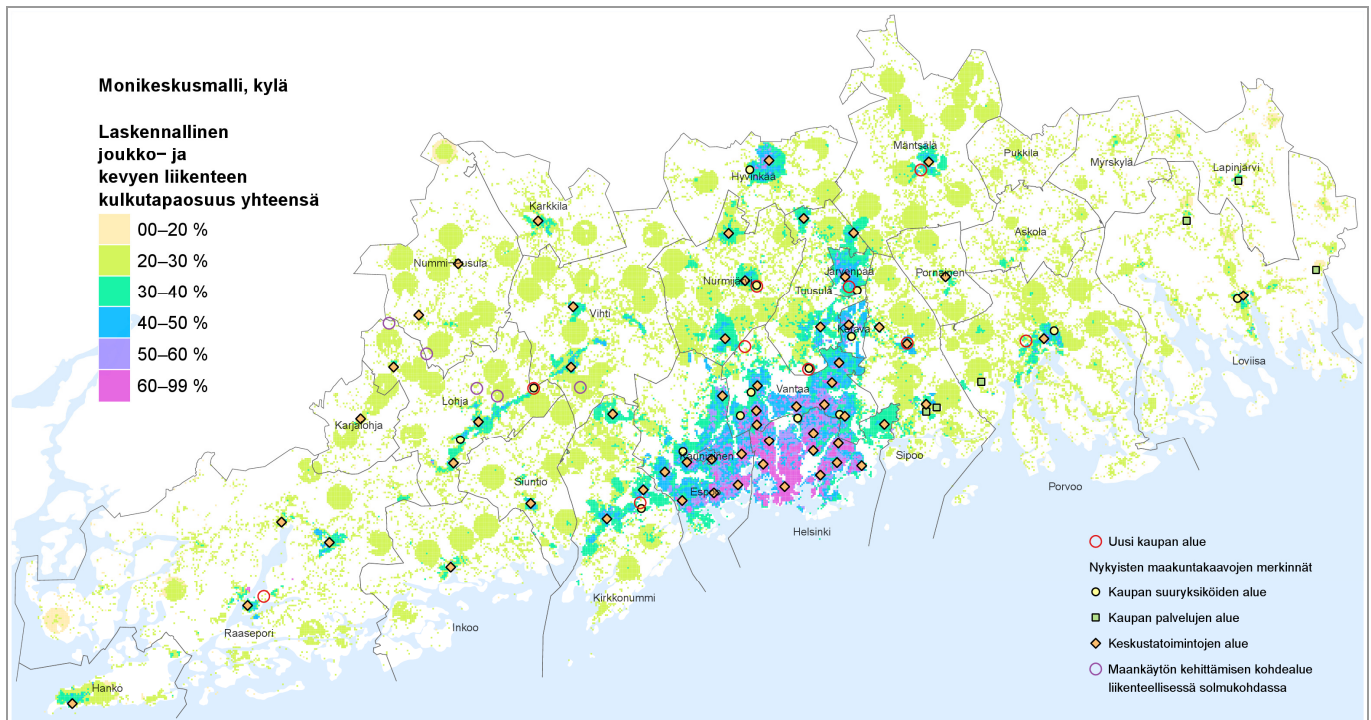
Kuva 44. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, sormimalli C (Uudenmaan rakennemallien arviointi).



Kuva 45. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, silmukkamalli (Uudenmaan rakennemallien arviointi).



Kuva 46. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, monikeskusmalli (haja) (Uudenmaan rakennemallien arviointi).



Kuva 47. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, monikeskusmalli (kylä) (Uudenmaan rakennemallien arviointi).

7 Yhteenveto ja päätelmät

Ostovoima ja kysyntä

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vähittäiskaupan ostovoima kasvaa huomattavasti vuoteen 2035 mennessä. Tämä mahdollistaa kaupan toimintamahdollisuuksien kehittymisen, mikä merkitsee myös liiketilatarpeen lisääntymistä. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 on noin neljä miljoonaa kerrosneliometriä.

Ostovoiman kasvuun vastaamisen ohella uuden liiketilan rakentamisella vastataan myös kuluttajien muuttuvaan kysyntään. Kuluttajien tarpeet ovat eriytyneet ja eriytyvät jatkossa yhä enemmän. Tämä merkitsee sitä, että myös ostospaikoilta vaaditaan yhä enemmän. Jos myymälät eivät syystä tai toisesta miellytä, ostospaikkaa vaihdetaan, mikäli se vain on mahdollista. Asiointi suuntautuu sinne, missä kuluttajien odotukset täyttyvät parhaiten.

Ostovoiman siirtymien valossa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan kuluttajat eivät ole kaikilta osin tyytyväisiä kaupan palvelujen nykytilanteeseen. Päivittäistavarakaupassa ostovoiman siirtymä on positiivinen 16 kunnassa (siirtymän osuus ostovoimasta 0 - 64 %) ja negatiivinen 12 kunnassa (3 - 57 %). Erikoiskaupassa siirtymä on positiivinen vain viidessä kunnassa (0 - 53 %) ja siis negatiivinen 23 kunnassa (1 - 97 %).

Liiketilarakentaminen ja ostovoiman siirtymä

Maakuntakaavatyössä harkittavaksi tarkoitettujen mahdollisten uusien kaupan alueiden (ks. kohta 5.2) laskennallinen liiketilan lisätarve on rakennemallista riippuen 410 000 - 825 000 k-m². Tämä vastaa 10 - 20 %:a Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vähittäiskaupan liiketilan lisätarpeesta vuoteen 2035. Kaupan palvelujen kehittämiselle jää siis pelivaraa, vaikka uusille kaupan alueille sijoittuisi laskennallista lisätarvetta enemmän uutta kaupan kerrosalaa. Eniten kehittämisvaraa muualla kuin uusilla kaupan alueilla on silmukkamallissa ja monikeskusmallissa, vähiten sormimallissa C. Yksikään rakennemalli ei kuitenkaan "lyö tulevaa kehitystä lukkoon" maakuntatasolla.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan eri osissa kehitys voi kuitenkin johtaa tilanteeseen, jossa tulevien kaupan hankkeiden ja rakennemallien yhteenlaskettu liiketilan lisäys saattaa ylittää kysynnän kasvuun perustuvan laskennallisen liiketilatarpeen. Tällainen tilanne on mahdollinen etenkin sormimallissa C Siipoon ja Keravan rajan tuntumassa sekä silmukkamallissa Länsi-Espoossa. Maakuntakaavaratkaisuissa tällaisia tilanteita voidaan välttää vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnän pois jättämisen lisäksi esimerkiksi toteutumisen ajoittamista tai vaiheistamista koskevilla suunnittelumääräyksillä. Ajoittaminen ja/tai vaiheistaminen antaa myös nykyisille myymälöille mahdollisuudet sopeutua muuttuvaan kilpailutilanteeseen.

Kilpailutilanteen muutos ei kuitenkaan aina ja automaattisesti tarkoita kielteisiä vaikutuksia olemassa oleville myymälöille. Vähittäiskaupan palveluverkko uudistuu joka tapauksessa, kun myymälät muuttavat toimintakonseptejaan ja hakevat uusia sijoittumispaikkoja. Päivittäistavarakaupassa tavoitteena voidaan pitää sitä, että liiketilan lisäyksellä pyritään mahdollisimman lähelle kysynnän ja tarjonnan tasapainoa. Erikoiskaupassa sen sijaan ei voida pitää realistisena tilannetta, jossa kysyntä ja tarjonta olisivat päivittäistavarakaupan tapaan kaikissa kunnissa tasapainossa.

Uusilla kaupan alueilla lisääntyvä kaupan palvelujen tarjonta joko vahvistaa ostovoiman nykyistä sisäänvirtausta tai vähentää ulosvirtausta ko. sijaintikunnissa. Vaikutus ostovoiman virtauksiin painottuu siten kunkin rakennemallin uusien kaupan alueiden alueellisen sijoittumisen mukaan, karkeasti sanottuna joko pääkaupunkiseudulle tai läntiselle, keskiselle tai itäiselle Uudellemaalle. Ostovoiman sisään- ja ulosvirtauksia kokonaisuutena katsoen monikeskusmalli tarjoaa alueellisesti tasapainoisimman ratkaisun koko Uudenmaan tasolla.

Kunnissa, joille ei sijoitu uusia kaupan alueita, ostovoiman siirtymätilanne ei muutu tai ulosvirtaus kasvaa. Kaikissa rakennemalleissa mahdollisia kaupan alueita ovat kuitenkin erikseen määriteltujen uusien alueiden lisäksi myös nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet sekä vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnällä osoitetut alueet ja kaupan alueet. Sormi- ja silmukkamallin asemanseutujen (kaikkien, ei vain uusiksi kaupan alueiksi määriteltujen asemanseutujen) väestölisäykset tukevat valtaosaa nykyisten maakuntakaavojen vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnöistä. Tämä antaa kehittymismahdollisuuksia myös näille alueille.

Yhdyskuntarakenne

Sormi- ja silmukkamalleissa uudet kaupan alueet sijoittuvat pääsääntöisesti nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueille. Parhaiten tämä toteutuu sormimallissa A ja heikoimmin sormimallissa B3. Mallien lähtökohtana on asutuksen, työpaikkojen ja kaupan palvelujen sijoittuminen kehittyville asemanseuduille. Myös uudet kaupan alueet sijoittuvat asemanseuduille, joten niiden ei voida katsoa hajauttavan alue- ja yhdyskuntarakennetta: ”kauppa sijoittuu sinne, missä ihmiset ja työpaikatkin ovat”.

Monikeskusmallissa uudet kaupan alueet sijoittuvat pääsääntöisesti maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle. Mallissa painotetaan kuitenkin nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, täydentämistä ja eheyttämistä. Kaikki uudet kaupan alueet sijoittuvat olemassa/kehittymässä olevaan yhdyskuntarakenteeseen tai sen tuntumaan. Yhdyskuntarakenteellisesti epäsuotuisia vaikutuksia ei ole odotettavissa, mikäli muu maankäyttö kehittyy suunnitellusti. Maakuntakaavassa voidaan tukea myönteistä kehitystä kaavamääräyksillä, esimerkiksi määrittelemällä ne yhdyskuntarakenteelliset reunaehdot, joiden on toteuduttava ennen kaupan alueiden toteuttamista.

Kaavaratkaisuja tehtäessä olisikin hyvä harkita merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttamisen ajoittamista koskevia määräyksiä: esimerkiksi toteuttamisen ajoittamisen sitominen muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen kuten uusien asuinalueiden rakentumiseen. Kilpailunäkökulman kannalta katsottuna suuryksiköiden toteuttamisen ajoittaminen on kuitenkin kaksiteräinen miekka: kuka saa ensimmäisen ja parhaan paikan? Tällaista tilannetta voidaan lieventää osoittamalla yksittäisten kauppapaikkojen sijasta sijoittumisalueita, joilla voi toteutua enimmillään tietty määrä kaupan kerrosalaa. Enimmäiskerrosalan määrittelyn avulla voidaan lisäksi välttää esimerkiksi tilanne, jossa ”maakuntakaavan tavoitteena olevan pienen palvelukeskittymän sijasta toteutuukin mittava kaupan keskus”.

Kaavaratkaisuja tehtäessä on lisäksi muistettava kaupan sijainnin ohjaukseen (maankäyttö- ja rakennuslakiin ja valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin) viireillä olevat muutokset koskien kerrosalamäärittelyä (ks. kohta 4.3). Jos maakuntakaavassa halutaan huomioida myös tilaa vaativan erikoiskaupan määrittelyyn liittyviä muutosehdotuksia, tilaa vaativan erikoiskaupan alueet olisi sijoitettava pääsääntöisesti samalla periaatteella kuin nykyiset kaupan

suuryksiköiden alueet. Maankäyttö- ja rakennuslain mahdolliset muutokset selviävät aikaisintaan syksyllä 2010.

Uusien kaupan alueiden sijoittuminen maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueille tukee yhdyskuntarakenteellisesti myönteistä kehitystä. Se ei kuitenkaan takaa mittavien kaupan toimintojen sijoittumista näille alueille. Jotta tavoite "kauppa keskustaan" voisi toteutua, liikepaikkojen pitää vastata kaupan toimijoiden asettamiin toiminnallisiin edellytyksiin. Nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet eivät kaikissa tapauksissa täytä näitä edellytyksiä.

Uutta maakuntakaavaa laadittaessa olisikin hyvä pyrkiä mahdollisuuksien mukaan riittävän laajoihin, kaupan toiminta- ja kehittymisedellytykset myös pitkällä aikavälillä mahdollistaviin keskustatoimintojen alueisiin. Maakuntakaavan yleispiirteinen luonne huomioon ottaen myös mahdollisimman yhdenmukaiseen ("ei eri merkintöjä samaan kohtaan tien eri puolille") ja ylikunnalliseen kaupan sijainnin ohjaukseen ("kaupan alueet voivat ylittää kuntarajan") olisi hyvä kiinnittää huomiota maakuntakaavatyössä.

Pääkaupunkiseudun rooli selvitysalueen kaupassa on vahva, mitattiinpa sitä myymälöiden lukumäärällä, osuudella myynnistä tai ostovoiman siirtyminä. Maakuntakaavaratkaisuja tehtäessä saattaisikin olla hyvä pohtia, tarvittaisiinko pääkaupunkiseudulla "omaa", muusta Uudestamaasta osittain poikkeavaa ohjausta (esimerkiksi enemmän keskustatoimintojen alueiden käyttöä suhteessa kaupan alueiden erillisiin merkintöihin).

Osa kaupan rakenteesta, tyypillisimmin paljon tilaa vaativa erikoiskauppa, sijoittuu kaavojen niin salliessa keskustojen ulkopuolelle. Yhdyskuntarakenteen tulevaan kehitykseen vaikuttaisi myönteisesti se, että järjestettäisiin toimivat julkisen ja soveltuvien osin myös kevyen liikenteen yhteydet myös keskustojen ulkopuolisille kaupan alueille. Monipuolisissa ja vetovoimaisissa kaupan keskittymissä joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseen on hyvät edellytykset.

Alueellinen palvelurakenne

Sormimallissa muodostuu mittavia ja vetovoimaisia kaupallisia keskittymiä, jotka pystyvät tarjoamaan kilpailukykyisen sijaintipaikan sekä nykyisille että uusille kaupan yksiköille. Sormimalli vastaa myös kaupan kehitystrendeihin, sillä kaupunkirakenteeseen liittyvät kauppakeskukset ja kaupan keskittymät ovat viime vuosina menestyneet ja menestyksen odotetaan jatkuvan edelleen. Tiettyjen asemanseutujen voimakkaan kaupallisen kehittymisen käänköpuolena on se, että väestö- ja työpaikkamäärältään ennallaan pysyvissä keskuksissa ja alakeskuksissa etenkin erikoiskaupan palvelutarjonnan kehittymisen edellytykset saattavat vähentyä.

Sormimalli ei erityisesti tue, mutta ei myöskään heikennä päivittäistavarakaupan lähipalvelujen kehittymismahdollisuuksia. Suurempien myymälöiden keskittyminen "harvoin" kaupallisiin keskuksiin antaa mahdollisuuden pienempien myymälöiden sijoittumiseen asuinalueille. Suurille myymälöille on omat markkinansa ja asuinalueilla toimiville pienemmille myymälöille omat markkinansa - päivittäistavarakaupan toimijat eivät kehitä pelkästään suurmyymälöitä.

Silmukkamalli muodostuu pienten asemanseutujen helminauhasta, joista osa tarjoaa edellytykset laadukkaiden päivittäistavarakauppojen ja erikoiskauppojen toiminnalle. Noin 10 000 uuden asukkaan alueella liiketilan laskennallinen tarve on päivittäistavarakaupassa suurusluokaltaan 5 000 k-m² ja erikoiskau-

passa 20 000 k-m². Luvut ovat kuitenkin teoreettisia ja todelliseen toteutumaan vaikuttavat monet eri tekijät ympäröivien alueiden palvelutarjonnasta lähtien. Etenkin tilaa vaativa erikoiskauppa on luonteeltaan seudulliseen asiointiin perustuvaa, jolloin tietyn uuden alueen ostovoimalla ei välttämättä ole merkittävää roolia myymälöiden perustamis- ja sijoittumispäätöksiä tehtäessä.

Osalla silmukkamallin asemanseuduista kaupan palveluvarustus jää vaatimattomaksi. Olemassa oleva kaupan rakenne huomioon ottaen kaikilla silmukkamallin asemanseuduilla ei ole mahdollisuuksia kaupan uusperustantaan - kokonaisvaltaista tiheää kaupan helminauhaa ei muodostu. Helminauharakenteesta poikkeaa etenkin tilaa vaativa erikoiskauppa, joka sijoittuu isompiin keskuksiin ja omiin keskittymiinsä.

Silmukkamallissa peruspalvelut ovat lähellä, mutta asemanseutujen palvelutarjonta ei pääsääntöisesti muodostu niin monipuoliseksi, että asukkaat eivät asioisi muualla. Autolla liikkumaan tottuneet kuluttajat asioivat mielellään kauppakeskuksissa ja hypermarketeissa. Kaupan tarjonta jää vaatimattomaksi myös siinä mielessä, että silmukka kokonaisuutena ei vastaa yhtä isoa kaupallista keskusta. Malli tukee nykyisten palvelujen säilymistä ja mahdollistaa uusien, pääasiassa muiden kuin seudullisesti merkittävien palvelukeskittymien perustamisen - malli luo uusia potentiaalisia kauppapaikkoja etenkin muulle kuin maakuntakaavassa määriteltävälle kaupalle.

Maakuntatason ratkaisuja tehtäessä silmukka- ja sormimallien hankalana piirteenä kaupan palvelurakenteen kannalta on se, että kaupan kehittymisedellytykset määräytyvät väestö- ja työpaikkalisäyksen alueellisen painottumisen mukaan: uudet kaupan alueet painottuvat eri vaihtoehtoissa pääosin tietyille seuduille. Maakuntakaavaratkaisuja tehtäessä ei käytännössä liene mahdollista painottaa esimerkiksi "vain" Itä-Uuttamaata (sormimalli B1) tai Espoo-Kirkkonummi-Vihti-Lohja -akselia (sormimalli B3). Uusien kaupan alueiden kannalta maakunnallisesti tasapainoisimman kaupan rakenteen muodostavat sormimalli C ja monikeskusmalli. Muissa malleissa tasapainoisemman kehityksen edellytyksenä on myös muiden kuin uusien kaupan alueiden kehittäminen asemanseutujen/alueiden väestö- ja työpaikkamääriä kasvattamalla.

Monikeskusmalli ei itsessään luo sormi- ja silmukkamallien tapaista uutta asemanseutupainotteista alue- ja yhdyskuntarakennetta, minkä vuoksi se ei myöskään ohjaa kaupan rakennetta uudella tavalla. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kaupan palveluverkon rakenne ei voisi muuttua ja että kehitystä ei voitaisi ohjata alue- ja yhdyskuntarakenteen, kaupan palvelujen saavutettavuuden ja kaupan toimintaedellytysten kannalta suotuisella tavalla. Monikeskusmalli antaa sormimallin tapaan silmukkamallia paremmat mahdollisuuden vastata kaupan kehitystrendeihin. Monikeskusmallin vaihtoehdot eroavat toisistaan siinä, että hajamalli tuottaa osin sellaista asutusrakennetta, joka ei luo edellytyksiä päivittäistavarakaupan lähipalveluille. Kylävaihtoehto antaa paremmat mahdollisuudet lähipalvelujen tukemiseen ja riittävän isoissa kylissä myös uusien lähikauppojen perustamiseen.

Liikenne ja liikkuminen

Rakennemallivaihtoehtojen väliset erot ostosmatkojen kulkutapavalinnoissa ja liikennesuoritteissa syntyvät pitkälti väestön sijoittumisesta. Yhdyskuntarakennetta voimakkaasti tiivistävät sormimallit tuottavat pienimmät henkilöauton kulkutapaosuudet, suoritteet ja liikenteestä aiheutuvat hiilidioksidipäästöt. monikeskus- ja silmukkamalleissa henkilöauton käyttö kasvaa ostosmatkoilla voimakkaammin kuin sormimalleissa.

Kestävien liikennemuotojen - kevyen ja joukkoliikenteen - käyttöä ostosmatkoilla edistävät parhaiten sormimallit A, B1, B2 ja B3. Heikoimmin kestävää liikkumista tukevat monikeskusmallit, joissa hajarakentaminen lisää henkilöauton käyttöä myös ostosmatkoilla. Silmukkamalli on ongelmallinen varsinkin erikoiskaupan ostosmatkojen kannalta, koska maankäyttö jakautuu pienille asemaseuduille, joille ei ole edellytyksiä kehittyä kattavia erikoiskaupan palveluita.

Liikkumista tarkasteltaessa liikennemäärien ja kulkumuotojen ohella oleellista merkitystä on myös kaupan palvelujen saavutettavuudella - tämä on yksi merkittävimmistä asioista ihmisten arjen sujuvuudessa. Sormi- ja silmukkamalleissa asutus, työpaikat ja uudet kaupan alueet sijoittuvat asemanseuduille. Tämä turvaa hyvin kaupan palvelujen saavutettavuuden kaikilla kulkumuodoilla edellyttäen, että joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet sekä henkilöautoliikenteen verkko ja pysäköintijärjestelyt ovat toimivat.

Monikeskusmallissa asiointimahdollisuudet muulla kuin henkilöautolla ovat sormi- ja silmukkamalleja heikommat, koska kaupan palvelurakenteen kehittyminen ei ole sidoksissa asemanseutujen kehittymiseen. Autottomien asiakkaiden kannalta katsottuna myös saavutettavuuden taso saattaa siten olla heikompi. Henkilöautolla tehtävien ostosmatkojen kannalta kaupan saavutettavuus monikeskusmallissa kuitenkin paranee monilla alueilla kaupan sijoituksessa tasapainoisemmin eri puolille maakuntaa.

Selvitysalueen eri osa-alueiden kannalta katsottuna rakennemallien vaikutus kaupan palvelujen saavutettavuuteen painottuu uusien kaupan alueiden sijoittumisen mukaan - kussakin mallissa osittain eri tavoin. Uttamaata ja Itä-Uttamaata kokonaisuutena tarkastellen sormimalli C ja monikeskusmalli tarjoavat saavutettavuuden kehittymiselle maakunnallisesti tasapainoisimman ratkaisun. On kuitenkin muistettava, että mahdollisia kaupan alueita ovat myös muut kuin uudet kaupan alueet ja että sormi- ja silmukkamallien asemanseutujen (kaikkien, ei vain uusiksi kaupan alueiksi määriteltyjen asemanseutujen) väestökehitys tukee näiden alueiden kaupallista kehittymistä.

8 Lähteet

A.C.Nielsen Finland Oy. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan myymälärekisteri, kioskirekisteri, huoltoasemarekisteri ja halpahalvarekisteri 2007.

FCG Planeko Oy (2009). Kuuma-kuntien palveluverkkoselvitys.

Spåre, Harri ja Matti Pulkkinen (1997). Päivittäistavaroiden kauppapalvelujen koettu saavutettavuus. Liiketaloustieteellinen tutkimuslaitos, sarja B 139. Helsinki.

Tilastokeskus. Toimipaikkarekisteri 2007.

Uudenmaan liitto. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035 (Uudenmaan liiton julkaisu E 104-2010).

Uudenmaan liitto. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien arviointi (Uudenmaan liiton julkaisu E 106-2010).

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Valtionneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta 13.11.2008.

Ympäristöministeriö (2009a). Kaupan sijainnin ohjauksen arviointityöryhmän raportti. Ympäristöministeriön raportteja 21 / 2009.

Ympäristöministeriö (2009b). Selvitysseudullisista kaupan hankkeista 2008. Ympäristöministeriön raportteja 2/2009.

Ympäristöministeriö (2008). Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Suomen ympäristö 27/2008.

Ympäristöministeriö (2004). Kauppa kaavoituksessa. Ympäristöopas 115.

Ympäristöministeriö (2001). Kaupan suuryksiköiden vaikutusten selvittäminen ja arviointi. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000 -julkaisusarjan opas 4.

Liite 1. Rakennemallien kuvaus

Uudenmaan päärakennemallit ovat sormimalli, silmukkamalli ja monikeskusmalli. Rakennemallien tavoitevuosi on 2035. Rakennemallit eroavat toisistaan siinä, millä tavoin uudet asukkaat ja työpaikat sekä uusi rataverkko on sijoitettu vuoden 2035 tilanteeseen.

Rakennemallien lähtötietona on pääosin käytetty vuoden 2005 tilanteeseen perustuvia tilastoja ja paikkatietoaineistoa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asukkaiden ja työpaikkojen sijoittumisesta. Tieto on saatu mm. Suomen ympäristökeskuksen ylläpitämästä yhdyskuntarakenteen seuranta-aineistosta (YKR). Tätä tietoa on täydennetty kuntien nykyisellä ja vuoteen 2035 mennessä toteutuvilla asemakaavavarannoilla.

Asumisväljyyden kasvu (noin 10 milj. k-m²) sijoittuu nykyisille asemakaava-alueille.

Kaikki rakennemallit alavaihtoehtoineen on kuvattu tarkemmin erillisessä raportissa, Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035 (Uudenmaan liiton julkaisuja E 104-2010). Rakennemallien arvioinnista on erillinen julkaisu, Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien arviointi (Uudenmaan liiton julkaisuja E 106-2010).

Sormimallit

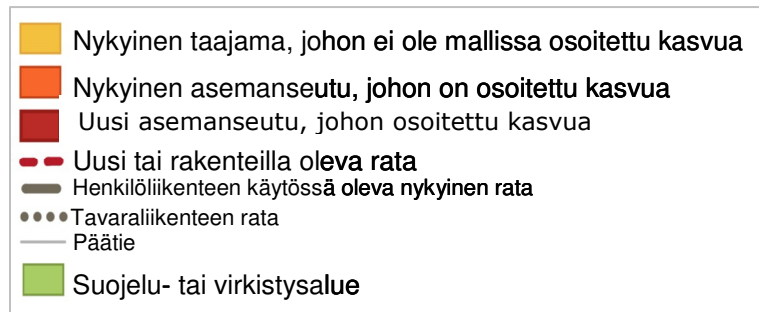
Kasvu keskitetään malleissa nykyisten ja uusien ratojen vahvoihin keskuksiin, joissa on keskimäärin yhteensä 45 000 asukasta tai työpaikkaa 2,5 km säteellä. Keskuksissa on monipuolinen elinkeinorakenne. Pääkaupunkiseudulla on keskeinen asema elinkeinojen kehittämisessä.

Kaikkien asemanseutujen mitoitus 0 - 2,5 km sisällä perustuu ensisijaisesti voimassa olevaan ja kunnilta saadun arvion mukaan vuoteen 2035 mennessä kaavoitettavaksi tulevaan asemakaavavaraan (100 % käyttö). Jollei kaavavara ole mallin tavoitteelliseen aluetehokkuuteen nähden riittävä uusissa ratakäytävissä, väestö- ja työpaikkamääriä on lisätty vastaamaan aluetehokkuuden tavoitteita.

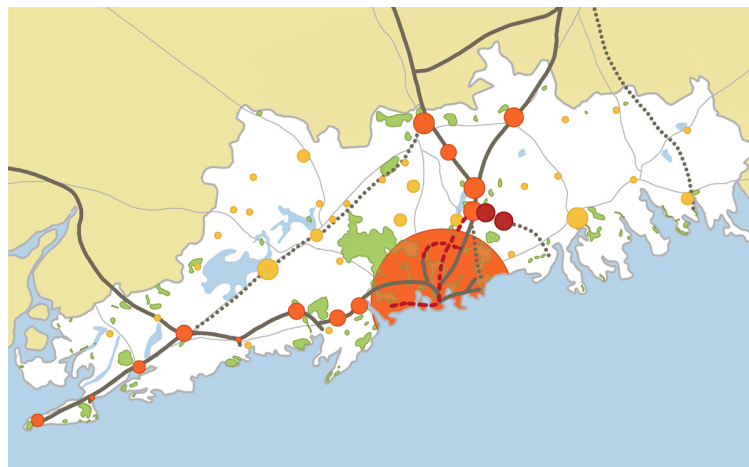
Sormimalleilla tutkitaan nykyisten ja uusien ratakäytävien kehittämistä ja vaihteistusta. Mallien tavoitteena ovat suurten ja toiminnoiltaan monipuolisten asemanseutujen muodostamat "sormet". Sormimalli on jaettu alavaihtoehtoihin, joissa kussakin kehitetään vain yhtä vaihtoehtoista ratakäytävää.

- Sormimalli A: Nykyiset ja päätetyt radat (Kehärata, Länsimetro Matinkylään) sekä Kerava-Nikkilä -rata
- Sormimallit B1 - B3: Uudet vaihtoehtoiset radat A:n lisäksi
 - o B1 Porvoon suunta (HELI-rata, joka jatkuu Pietarin yhteytenä)
 - o B2 Nurmijärven suunta (Klaukkalan-Hyvinkään rata)
 - o B3 Lohjan suunta (Länsirata)
- Sormimalli C: Lyhyet nivelradat A:n lisäksi Östersundomiin, Histaan ja Klaukkalaan sekä metro Kirkkonummen Sundsbergiin.

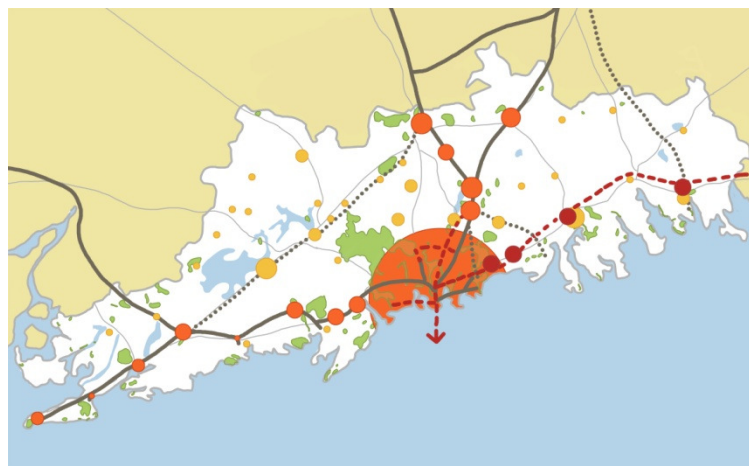
Kaikissa alavaihtoehtoissa on lisäksi mukana kaukoliikennettä palveleva lentoasemarata eli Lentorata, koska se mahdollistaa pääradan kapasiteetin kasvattamisen nykyisestä. Asemanseutujen ulkopuolelle ei ole Sormimalleissa lisätty väestöä eikä työpaikkoja.



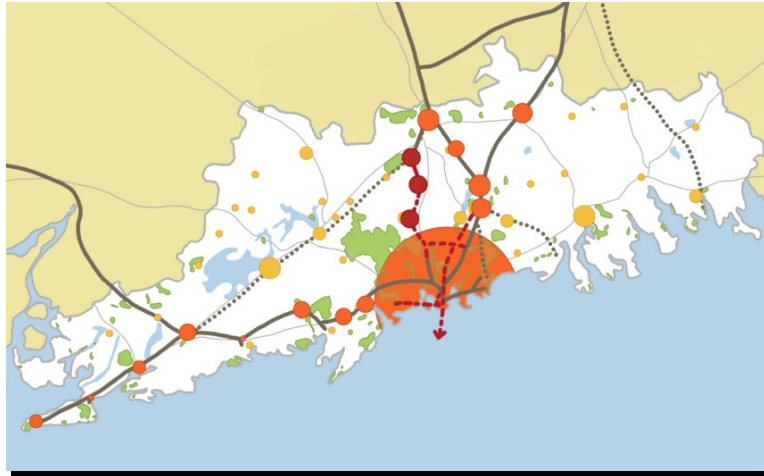
Sormimalli A - Nykyradat, suuria radanvarsikeskuksia harvassa.



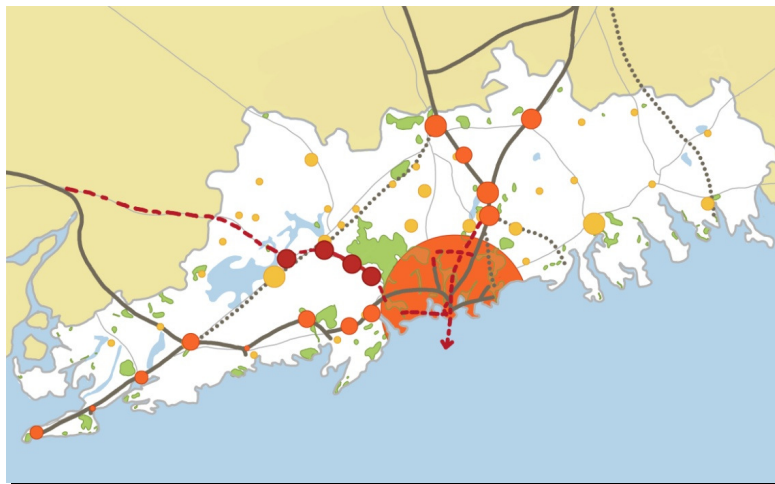
Sormimalli B1 - Itärata, suuria radanvarsikeskuksia harvassa.



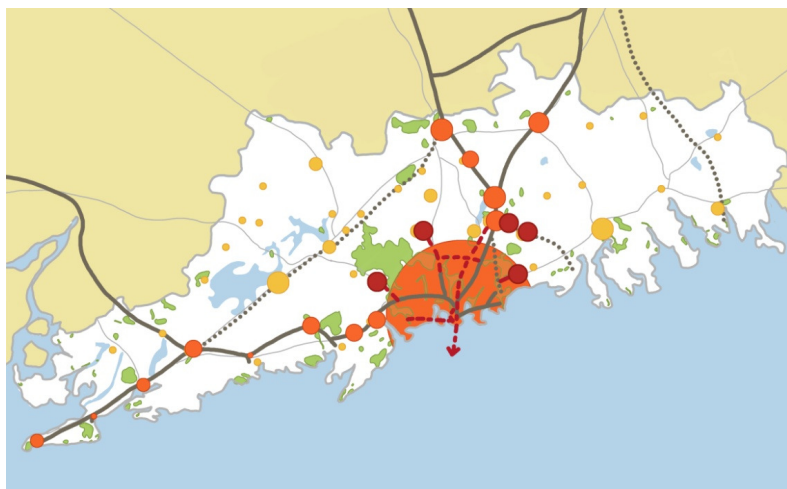
Sormimalli B2 - Pohjoisrata, suuria radanvarsikeskuksia harvassa.



Sormimalli B3 - Länsirata, suuria radanvarsikeskuksia harvassa.



Sormimalli C - Lyhyet radat, suuria radanvarsikeskuksia harvassa.

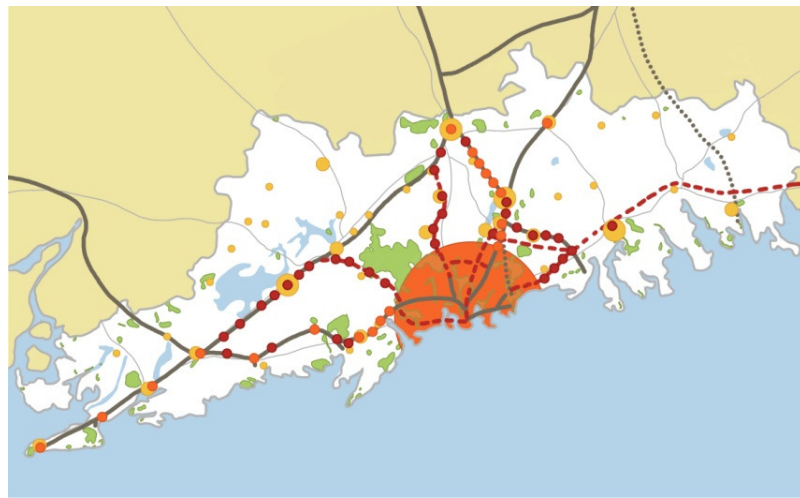
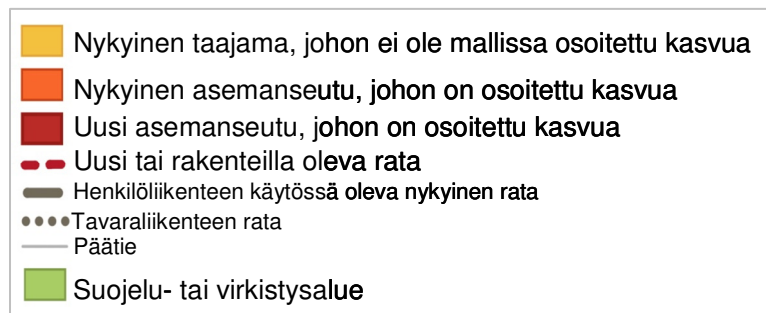


Silmukkamalli

Silmukkamallin periaatteena on pienten asemanseutujen tiheä verkko, joista muodostuu ratakäytäviin helminauhamainen taajamarakenne. Mallissa muodostetaan kolme ratasilmukkaa:

- Rantarata-Hyvinkään rata-Länsirata
- Päärata-Klaukkalan rata
- Päärata-KENI-rata-Itärata. Itärata toimii metroyhteytenä Söderkullassa.

Silmukkamalli - pienten asemanseutujen ratasilmukoita.



Itäisen silmukan lisäksi avataan kaupunkirata Söderkulla-Porvoo. Pietarin yhteys toimii Lahden kautta. Lähinnä kaukoliikennettä palveleva lentoasemarata avataan ja sen varrelle kehitetään uusi Sulan asema Tuusulaan.

Kasvu keskittyy ratasilmukoiden pienempiin asemanseutuihin, joissa on keskimäärin yhteensä noin 9 000 asukasta tai työpaikkaa yhden kilometrin säteellä asemasta. Silmukoissa tähdätään monipuoliseen elinkeinorakenteeseen, mutta keskusten pieni koko ei mahdollista kovin monipuolisia elinkeinoja asemanseuduittain. Työpaikkojen määrän kasvu asemittain riippuu asemanseudun luonteesta ja sijainnista seudulla.

Asemanseutujen mitoitus perustuu tavoitteelliseen aluetehokkuuteen yhden kilometrin säteellä. Tavoiteltu aluetehokkuus on Kehä III:n sisäpuolella $e_A=0,3$ ja Kehä III:n ulkopuolella $e_A=0,15$. Asemanseutujen ulkopuolelle ei ole lisätty väestöä eikä työpaikkoja. Mallissa ei ole huomioitu kuntien kaavavaraa. Lisäksi vaihtoehtoon sisältyy HEPI-rata lentoasemalta Porvoon kautta Pietariin.

Monikeskusmallit

Mallilla selvitetään nykyisten kaupunkien ja taajamien hyödyntämistä vaihtoehtona uusien ratojen kasvukäytävälle tai uusille taajamille. Nykyisiä keskuksia kehitetään edelleen monipuolisemmiksi.

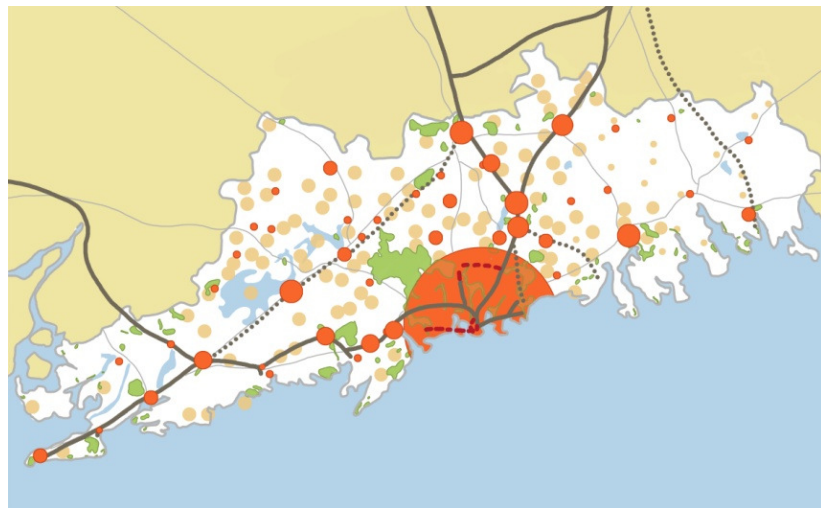
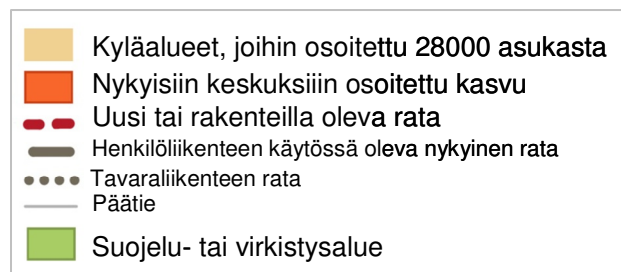
Monikeskusmallista on laadittu kaksi alavaihtoehtoa (kylä- ja hajamallit), joilla tutkitaan lisäksi hajarakentamisen vaikutuksia. Malleissa on sijoitettu 28 000 asukasta joko kyliin tai tasaisesti asemakaava-alueiden ulkopuolelle.

Nykyisen rakenteen tiivistäminen ja laajentaminen perustuu kuntakohtaisiin trendinmukaisiin väestö- ja työpaikkatavoitteisiin ja kuntakaavoitukseen. Mallien ajatus on kuvata seudun kehittymistä siten, kuin kunnat ovat suunnitelleet nykyisten asemakaava-alueiden kaavavarantojen täyttymisen sekä kuntien esittämien uusien alueiden avulla. Kasvua on rataverkon ulkopuolella muilla malleja enemmän.

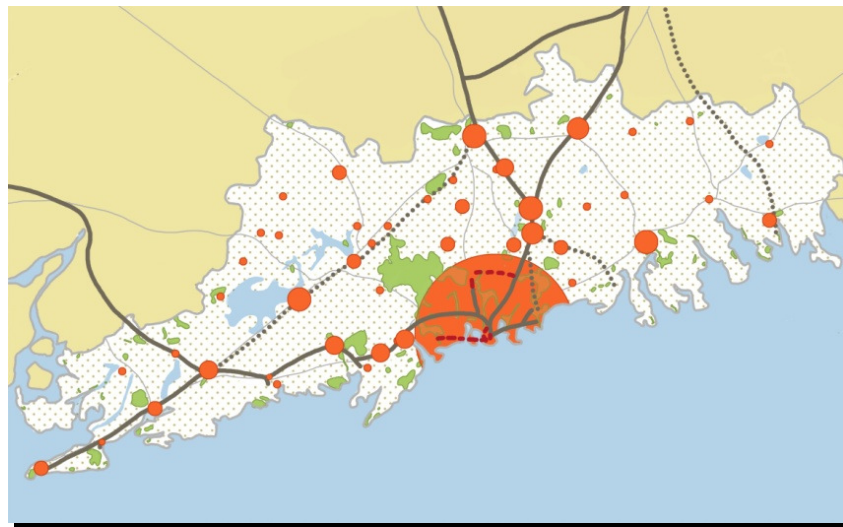
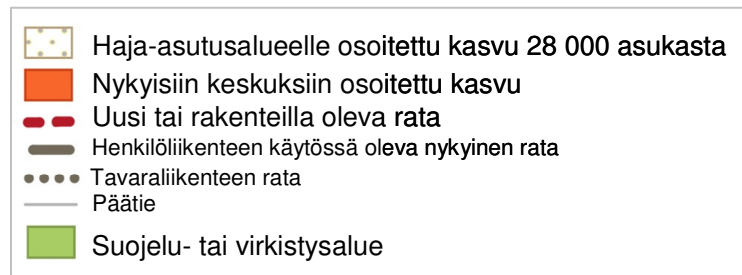
Mitoituksessa huomioidaan kaikki voimassa olevien asemakaavojen kaavavarannot kuntien toteutusarvioprosenttien mukaan. Lisäksi huomioidaan väestönkasvun mukaan tarvittava määrä vuoteen 2035 mennessä asemakaavoitettavien alueiden kaavavarannoista. Poikkeuksena edellisestä seuraavia kaava-alueita ei huomioida lainkaan: Hista, Nummelan eteläosia, Tuusulan Tuomala (Ristikytö) eikä Sipoon Itäsalmi, Hitå ja Majvik.

Rataverkon osalta toteutetaan nykyisten ratojen lisäksi ainoastaan jo päätetyt Kehärata ja Länsimetro Matinkylään saakka. Yhteys Pietariin kulkee nykyiseen tapaan Lahden kautta.

Monikeskusmalli - kasvu kuntakaavoitukseen perustuen nykyisiin keskuksiin ja kyliin (kylämalli).



Monikeskusmalli - kasvu kuntakaavoitukseen perustuen nykyisiin keskuksiin ja haja-asutusalueille (hajamalli).



Liite 2. Kauppaa koskevat kaavamääräykset

Uudenmaan maakuntakaava, vahvistettu 8.11.2006

Taajamatoimintojen alue

Merkinnällä osoitetaan yksityiskohtaista suunnittelua edellyttävät asumiseen, palvelu- ja työpaikka- sekä muihin taajamatoimintoihin varattavat rakentamislueet.

Aluetta suunnitellaan asumiseen, ympäristöönsä soveltuvien työpaikkatoimintojen sekä näihin liittyvien palveluiden ja toimintojen alueena.

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava päivittäisten palveluiden saatavuus, riittävät ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet sekä kevyen liikenteen yhteydet seudullisille virkistysalueille. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on myös turvattava paikalliskeskusten toimintaedellytykset sekä kiinnitettävä huomiota siihen, että päivittäistavarakaupan lähipalvelupisteitä varten on toteuttamismahdollisuuksia.

Kunnan yleiskaavoituksessa voidaan palveluverkon tarpeiden perusteella taajamatoimintojen alueille osoittaa maakuntakaavan keskustatoimintojen alueiden lisäksi paikalliskeskuksia, jotka tukevat suunniteltua yhdyskuntarakennetta. Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa paikalliskeskuksiin on osoitettava tiloja sekä julkisluonteisille että kaupallisille palveluille.

Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa voidaan taajamatoimintojen alueille palveluverkon tarpeiden perusteella osoittaa uusia vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä turvata kehittäisedellytykset olemassa oleville vähittäiskaupan suuryksiköille silloin, kun kyseiset suuryksiköt ovat merkitykseltään paikallisia. Jollei selvitysten perusteella erityisesti muuta osoiteta, merkitykseltään paikallinen erikoiskaupan suuryksikkö on Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa kooltaan alle 10 000 k-m² ja Uudenmaan muissa kunnissa alle 5 000 k-m². Päivittäistavarakaupan osalta suuryksikön merkityksen laajuus arvioidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vaikutustarkastelujen perusteella.

Kylä

Merkinnällä osoitetaan kylät, joiden suunnittelutavoitteena on haja-asutusluonteisen lisärakentamisen ohjaaminen kyläalueille, edellytysten luominen palveluiden säilymiselle ja yhteisen vesihuollon järjestämiselle sekä omaehtoisen kehittämistoiminnan tukeminen.

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on tuettava asumisen ohella alueen luonteeseen soveltuvan elinkeinotoiminnan sijoittumista sekä parannettava kylän elinvoimaisuuden edellytyksiä, varmistettava kylien liikenneyhteydet päätieverkkoon ja selvitettävä yhteisen vesihuollon toteuttamismahdollisuudet. Täydennysrakentamisessa on hyödynnettävä ensisijaisesti olemassa olevaa infrastruktuuria.

Keskustatoimintojen alue

Aluevarausmerkinnällä osoitetaan Helsingin pääkeskuksessa sijaitseva valtakunnankeskus ja valtakunnallisten palvelu-, hallinto- ja muiden toimintojen alue niihin liittyvine liikennealueineen ja puistoineen. Alue voi sisältää myös asumista.

Kohdemerkinnällä osoitetaan keskustahakuisten palvelu-, hallinto- ja muiden toimintojen alueiden yleispiirteinen sijainti. Alue voi sisältää myös asumista sekä tarvittavat liikennealueet ja puistot.

Keskustatoimintojen alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueen ympäristökuvaan, viihtyisyyteen, omaleimaisuuteen sekä toimivuuteen kuten jalankulku-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen tarkoituksenmukaisuuteen ja häiriöttömyyteen. Aluetta suunniteltaessa on varauduttava riittävään palvelutilatarjontaan.

Kohdemerkinnällä osoitettujen keskustatoimintojen alueiden sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, että alueet muodostavat toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden.

Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö

Merkinnällä osoitetaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumiskohteet keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella.

Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoittaa yksi tai useampi merkitykseltään seudullinen erikoiskaupan suuryksikkö. Jollei selvitysten perusteella erityisesti muuta osoiteta, merkitykseltään seudullinen erikoiskaupan suuryksikkö on Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa kooltaan yli 10 000 k-m² ja Uudenmaan muissa kunnissa yli 5 000 k-m². Päivittäistavarakaupan osalta suuryksikön merkityksen laajuus arvioidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vaikutustarkastelujen perusteella.

Merkinnän osoittamalle alueelle saadaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoittaa uusia merkitykseltään seudullisia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ainoastaan Espoon keskuksen pohjoispuolelle, Kehä III:n ja Turunväylän risteykseen. Olemassa olevalle merkitykseltään seudulliselle päivittäistavarakaupan suuryksikölle voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoittaa tilavaraus ja turvata palveluverkon tarpeiden perusteella sen kehittämisedellytykset.

Silloin, kun merkintä mahdollistaa vähittäiskaupan suuryksikön sijoittamiselle useamman kuin yhden vaihtoehdon suhteessa liikenneväylään tai liikenneväyliin risteykseen, on vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainnin ratkaisemiseksi alueelle laadittava yksityiskohtaisempi kaava. Yksityiskohtaisemmassa kaavassa on käsiteltävä kokonaisuutena alueen maankäyttöratkaisu ja vähittäiskaupan yksiköiden sijoittuminen alueelle sekä selvítettävä ratkaisun vaikutukset riittävässä laajuudessa.

Kehäkaupungin kehittämisvyöhyke

Merkintää on käytetty osoittamaan Helsingin seudulla kehämäisiin liikenneväyliin tukeutuvaa voimakkaan maankäytön muutospaineen alaista aluetta. Vyöhykettä on tarkoitus suunnitella ensisijaisesti työpaikkatoimintojen alueena, jolle voidaan sijoittaa myös kaupallisia palveluita. Erityistä huomiota vyöhykkeen suunnittelussa on kiinnitettävä julkisen liikenteen palvelutason parantamiseen sekä tienvarsialueiden kaupunkikuvalliseen kehittämiseen.

Itä-Uudenmaan maakuntakaava, vahvistettu 15.2.2010

Taajamatoimintojen alue

Merkinnällä osoitetaan asumiseen, palvelu-, ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomiin työpaikka- sekä muihin taajamatoimintoihin kuuluvat alueet.

Yhdyskuntarakenteen eheytyminen on tarkoitettu toteutettavaksi yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla sijoittamalla asuminen, palvelu-, työpaikka- ja muut toiminnot olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta tukien sekä joukko- että kevyen liikenteen kehittämisedellytyksiä parantaen. Uudisrakentaminen on sopeutettava rakennettuun ympäristöönsä.

Taajamatoimintojen laajenemisalue

Merkinnällä osoitetaan asumiseen, palvelu-, ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomiin työpaikka- sekä muihin taajamatoimintoihin kuuluvat ensisijaiset laajentumisalueet.

Yhdyskuntarakenteen eheytyksen edistäminen on tarkoitettu toteutettavaksi yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla sijoittamalla asuminen, palvelu-, työpaikka- ja muut toiminnot olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta tukien sekä joukko- että kevyen liikenteen kehittämisedellytyksiä parantaen. Uudisrakentaminen on sopeutettava rakennettuun ympäristöönsä.

Kyläalue ja kyläkohdemerkintä

Merkinnällä osoitetaan ne kylät, joiden maankäytön suunnittelun tavoitteena on haja-asutusluonteisen lisärakentamisen ohjaaminen olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Tavoitteena on edellytysten luominen kaupallisten ja muiden palveluiden säilymiselle ja kehittymiselle sekä yhteisen vesihuollon järjestämiselle.

Kylien yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla mahdollistetaan asuminen, elinkeinotoiminnan edellytysten luominen, edistetään kylän elinvoimaisuutta, olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämistä, toimivia liikenneyhteyksiä ja yhteisen vesihuollon järjestämistä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota kulttuuriympäristön säilymiseen.

Keskustatoimintojen alue

Merkinnällä osoitetaan keskustahakuisten palvelu-, hallinto-, asumis- ja muiden toimintojen alueita. Alue sisältää tarvittavat liikennealueet ja puistot. Alueelle voi sijoittua vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä erikoiskaupan suuryksiköitä tai vaikutukseltaan niihin verrattavia muita kaupallisia palveluita. Alue sisältää myös asumista.

Keskustatoimintojen alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on tarkoitus kiinnittää huomiota hyvään rakennustapaan, turvallisen elinympäristön luomiseen, tasapainoisen ja omaleimaisen taajamakuva toteuttamiseen ja tarkoituksenmukaisen julkisen liikenteen järjestämiseen. Lisäksi on luotava edellytykset monipuolisille kaupallisille palveluille ja viihtyisän kävelypainotteisen keskustan kehittämiseksi.

Vähittäiskaupan suuryksikkö

Merkinnällä osoitetaan vähintään seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden, joiden pinta-ala on yli 2000 k-m² (MRL 114 § määrittelemä kaupan suuryksikkö), sijainti keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden ajoituksessa on otettava huomioon koko maakunnan ja kuntien palvelurakenteen tasapainoinen kehittäminen. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan sijoittaa yksi tai useampi vähittäiskaupan suuryksikkö. Kohteiden suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota kulttuuriympäristön säilymiseen.

Kaupan palveluiden alue

Merkinnällä osoitetaan yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle sijoittuvat maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät liikennemyymälätason kaupan palveluiden kohteet. Kaupan palveluiden pinta-ala on alle 2000 kerrosneliömetriä.

Alue on varattu kaupan palveluiden ja niitä tukevien toimintojen tarpeisiin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota kulttuuriympäristön ja rakennushistoriallisten ominaispiirteiden säilyttämiseen.

Liite 3. Kaupan asemakaavavarannot

Uudenmaan liitto teki vuonna 2009 kaavavarantoselvityksen. Selvitys kertoo kuinka paljon ja missä nykyisissä asemakaavoissa on käyttämätöntä rakennusoikeutta. Lisäksi selvitys kertoo, minne kunnat ovat suunnitelleet uusia rakennettavia alueita. Selvityksestä ilmenee kokonaiskaavavaranto sekä kuntien oma arvio kaavavarantojen rakentumisen toteutumisesta vuoteen 2035 mennessä. Asumisen ja työpaikkojen lisäksi kunnilta kysyttiin erikseen tietoja merkittävistä kaupan kaavavarannoista voimassa olevien asemakaavojen osalta.

Merkittävän kaupan varannon rajaksi asetettiin kyselyssä 1 000 k-m². Tällaiset kaupan varannot pyydettiin merkittävän suoraan kyselykartalle. Kaupan kaavavarannoilla tarkoitettiin päivittäiskauppaa tai erikoiskauppaa mahdollistavaa varantoa, joka pyydettiin mahdollisuuksien mukaan eroteltavan vastauksissa.

Vastausten mukaan 11 kunnassa 21 kyselyn kunnasta on kaupan 1 000 k-m² kaavavarantoja mutta selvityksen perusteella ei saatu vastausta, kuinka paljon yhteensä nykyisissä asemakaavoissa on kaupan rakentamatonta kerrosalaa.

Osasta kunnista olisi saatavissa hyvinkin tarkkoja tietoja kaupan osalta, kuten Espoossa, mutta monen kunnan osasta tiedot jäivät puutteellisiksi. Kaavavarantojen selvittämisen ongelma kaupan osalta on se, että aina ei kaupan rakennusoikeutta ole eroteltu muusta kaavan sallimasta rakennusoikeudesta. Esimerkiksi kaupan rakentamisen sallivan asemakaavamerkinnän asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueen (AL) käyttötarkoituksen suhdetta ei ole rajattu lisämääräyksillä kaupan osalta. Myöskään asemakaavoissa ei aina erotella päivittäis- ja erikoiskauppaa.

Liite 4. Ostovoiman kasvu ja liiketilan laskennallinen lisätarve

SILMUKKA-MALLI	Väestö vuonna 2035	Ostovoiman kasvu vuoteen 2035 (milj. €)			Liiketilan laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m ²)			Uusien asukkaiden osuus liikeyrityksen laskennallisesta lisätarpeesta (k-m ²)		
		Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa
Pääkaupunkiseutu	1 139 000	1 232	1 342	2 414	286 000	727 000	1 307 000	52 000	120 000	215 000
Helsingin seudun kehysalue	450 000	738	669	1 204	171 000	363 000	652 000	69 000	142 000	256 000
Länsi-Uusimaa	188 000	356	307	552	83 000	166 000	299 000	42 000	81 000	146 000
Itä-Uusimaa	86 000	94	102	183	22 000	55 000	99 000	2 000	6 000	10 000
Yhteensä	1 863 000	2 420	2 420	4 352	562 000	1 311 000	2 357 000	165 000	349 000	627 000

SORMIMALLI A	Väestö vuonna 2035	Ostovoiman kasvu vuoteen 2035 (milj. €)			Liiketilan laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m ²)			Uusien asukkaiden osuus liikeyrityksen laskennallisesta lisätarpeesta (k-m ²)		
		Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa
Pääkaupunkiseutu	1 270 000	1 661	1 657	2 979	386 000	897 000	1 613 000	92 000	214 000	384 000
Helsingin seudun kehysalue	391 000	546	529	952	127 000	287 000	516 000	41 000	88 000	158 000
Länsi-Uusimaa	123 000	144	151	272	33 000	82 000	147 000	8 000	18 000	32 000
Itä-Uusimaa	77 000	66	81	146	15 000	44 000	79 000	0	0	0
Yhteensä	1 861 000	2 416	2 418	4 348	561 000	1 310 000	2 355 000	141 000	320 000	574 000

SORMIMALLI B1	Väestö vuonna 2035	Ostovoiman kasvu vuoteen 2035 (milj. €)			Liiketilan laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m ²)			Uusien asukkaiden osuus liikeyrityksen laskennallisesta lisätarpeesta (k-m ²)		
		Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa
Pääkaupunkiseutu	1 238 000	1 556	1 579	2 840	361 000	856 000	1 538 000	79 000	186 000	334 000
Helsingin seudun kehysalue	381 000	515	506	911	120 000	274 000	493 000	38 000	81 000	146 000
Länsi-Uusimaa	119 000	131	142	255	30 000	77 000	138 000	6 000	14 000	25 000
Itä-Uusimaa	123 000	217	192	344	50 000	104 000	187 000	21 000	42 000	76 000
Yhteensä	1 861 000	2 418	2 419	4 350	561 000	1 311 000	2 356 000	144 000	323 000	581 000

SORMIMALLI B2	Väestö vuonna 2035	Ostovoiman kasvu vuoteen 2035 (milj. €)			Liiketilan laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m ²)			Uusien asukkaiden osuus liikeyrityksen laskennallisesta lisätarpeesta (k-m ²)		
		Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa
Pääkaupunkiseutu	1 233 000	1 538	1 567	2 817	357 000	849 000	1 526 000	77 000	182 000	328 000
Helsingin seudun kehysalue	432 000	679	626	1 126	158 000	339 000	610 000	67 000	134 000	241 000
Länsi-Uusimaa	120 000	134	144	259	31 000	78 000	140 000	7 000	15 000	26 000
Itä-Uusimaa	77 000	66	81	146	15 000	44 000	79 000	0	0	0
Yhteensä	1 862 000	2 417	2 418	4 348	561 000	1 310 000	2 355 000	151 000	331 000	595 000

SORMIMALLI B3	Väestö vuonna 2035	Ostovoiman kasvu vuoteen 2035 (milj. €)			Liiketilan laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m ²)			Uusien asukkaiden osuus liikeyrityksen laskennallisesta lisätarpeesta (k-m ²)		
		Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa
Pääkaupunkiseutu	1 244 000	1 576	1 594	2 867	366 000	864 000	1 553 000	82 000	193 000	347 000
Helsingin seudun kehysalue	395 000	560	539	969	130 000	292 000	525 000	44 000	93 000	167 000
Länsi-Uusimaa	147 000	220	207	372	51 000	112 000	202 000	18 000	37 000	66 000
Itä-Uusimaa	77 000	66	81	146	15 000	44 000	79 000	0	0	0
Yhteensä	1 863 000	2 421	2 422	4 354	562 000	1 312 000	2 359 000	144 000	323 000	580 000

SORMIMALLI C	Väestö vuonna 2035	Ostovoiman kasvu vuoteen 2035 (milj. €)			Liiketilan laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m ²)			Uusien asukkaiden osuus liikeyrityksen laskennallisesta lisätarpeesta (k-m ²)		
		Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa
Pääkaupunkiseutu	1 239 000	1 558	1 581	2 843	362 000	856 000	1 540 000	83 000	191 000	344 000
Helsingin seudun kehysalue	433 000	684	630	1 133	159 000	341 000	613 000	70 000	138 000	248 000
Länsi-Uusimaa	113 000	109	126	226	25 000	68 000	122 000	3 000	8 000	14 000
Itä-Uusimaa	77 000	66	81	146	15 000	44 000	79 000	0	0	0
Yhteensä	1 862 000	2 416	2 418	4 347	561 000	1 309 000	2 354 000	156 000	337 000	606 000

MONIKESKUSMALLI, HAJA	Väestö vuonna 2035	Ostovoiman kasvu vuoteen 2035 (milj. €)			Liiketilan laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m ²)			Uusien asukkaiden osuus liiketilan laskennallisesta lisätarpeesta (k-m ²)		
		Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa
Pääkaupunkiseutu	1 186 000	1 384	1 454	2 614	321 000	787 000	1 416 000	62 000	148 000	266 000
Helsinginseudun kehysalue	432 000	679	627	1 127	158 000	339 000	610 000	57 000	121 000	217 000
Länsi-Uusimaa	150 000	230	214	385	53 000	116 000	209 000	18 000	38 000	68 000
Itä-Uusimaa	95 000	123	123	221	29 000	67 000	120 000	5 000	12 000	22 000
Yhteensä	1 863 000	2 416	2 418	4 347	561 000	1 309 000	2 355 000	142 000	319 000	573 000

MONIKESKUSMALLI, KYLÄ	Väestö vuonna 2035	Ostovoiman kasvu vuoteen 2035 (milj. €)			Liiketilan laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m ²)			Uusien asukkaiden osuus liiketilan laskennallisesta lisätarpeesta (k-m ²)		
		Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa	Päivittäis- tavara- kauppa	Tilaa vaativa erikois- kauppa	Muu erikois- kauppa
Pääkaupunkiseutu	1 185 000	1 381	1 451	2 610	320 000	786 000	1 414 000	62 000	147 000	265 000
Helsinginseudun kehysalue	435 000	689	634	1 140	160 000	343 000	617 000	59 000	124 000	223 000
Länsi-Uusimaa	147 000	222	209	375	52 000	113 000	203 000	17 000	36 000	64 000
Itä-Uusimaa	95 000	124	124	223	29 000	67 000	121 000	5 000	13 000	23 000
Yhteensä	1 862 000	2 416	2 418	4 347	561 000	1 309 000	2 355 000	143 000	320 000	575 000