



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



UUSIMAA-KAAVA
2050



VÄHITTÄISKAUPAN PALVELUVERKON VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI

Uudenmaan liiton julkaisu E 209 - 2018

ISBN 978-952-448-503-6

ISSN 2341-8885

Julkaisija: Uudenmaan liitto

Tekijät: Kimmo Koski ja Eero Salminen, Ramboll Finland Oy

Kannen kuva: Tuula Palaste

Verkkojulkaisu

Helsinki 2018

Uudenmaan liitto

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland

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

SISÄLTÖ

1.	Alkusanat	3
2.	Kaupan mitoitus- ja sijoittumISRatkaisut Uusimaa-kaavassa 2050	4
3.	Maankäyttö- ja rakennuslaki	7
4.	Mitoitus- ja sijoittumISRatkaisun vaikutukset	9
4.1	Suhde maankäyttö- ja rakennuslakiin	9
4.1.1	Erityiset sisältövaatimukset	9
4.1.2	toimivan kilpailun edistäminen	12
4.2	Alue- ja yhdyskuntarakenne	12
4.3	Kaupan sijoittuminen	13
4.4	Kaupan palvelujen saavutettavuus	15
5.	Kaupan palveluverkon kehitys	20
5.1	Toiminta- ja kehitysedellytykset seuduittain ja kaupan laaduittain	20
5.2	Keskustakaupan toiminta- ja kehittymisedellytykset	22
5.2.1	Kaupan laatu ja sijoittuminen	22
5.2.2	Ostovoiman suuntautuminen	23
6.	Yhteenveto ja päätelmiä	25
7.	Lähteet	28

1. ALKUSANAT

Uudenmaan liitossa on vireillä Uusimaa-kaava 2050 laadinta. Kaksiportainen Uusimaa-kaava tulee kattamaan koko Uudenmaan maakunnan alueen. Kaava koostuu yleispiirteisestä pitkän aikavälin rakennekaavasta ja sitä tarkentavista seutujen vaihemaakuntakaavoista. Tämän selvityksen tarkoituksena oli arvioida Uusimaa-kaavan 2050 kaupan palveluverkon vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, asukkaisiin ja kauppaan. Vaikutusten arvioinnin perusteella varmistutaan siitä, että maakuntakaavassa tehtävät kauppaa koskevat ratkaisut täyttävät maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskaupan sijainnin ohjausta koskevat tavoitteet ja säännökset. Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat Merja Vikman-Kanerva, Ilona Mansikka, Aila Elo ja Petri Suominen Uudenmaan liitosta. Työstä vastasivat FM Kimmo Koski ja KTM Eero Salminen Ramboll Finland Oy:stä.

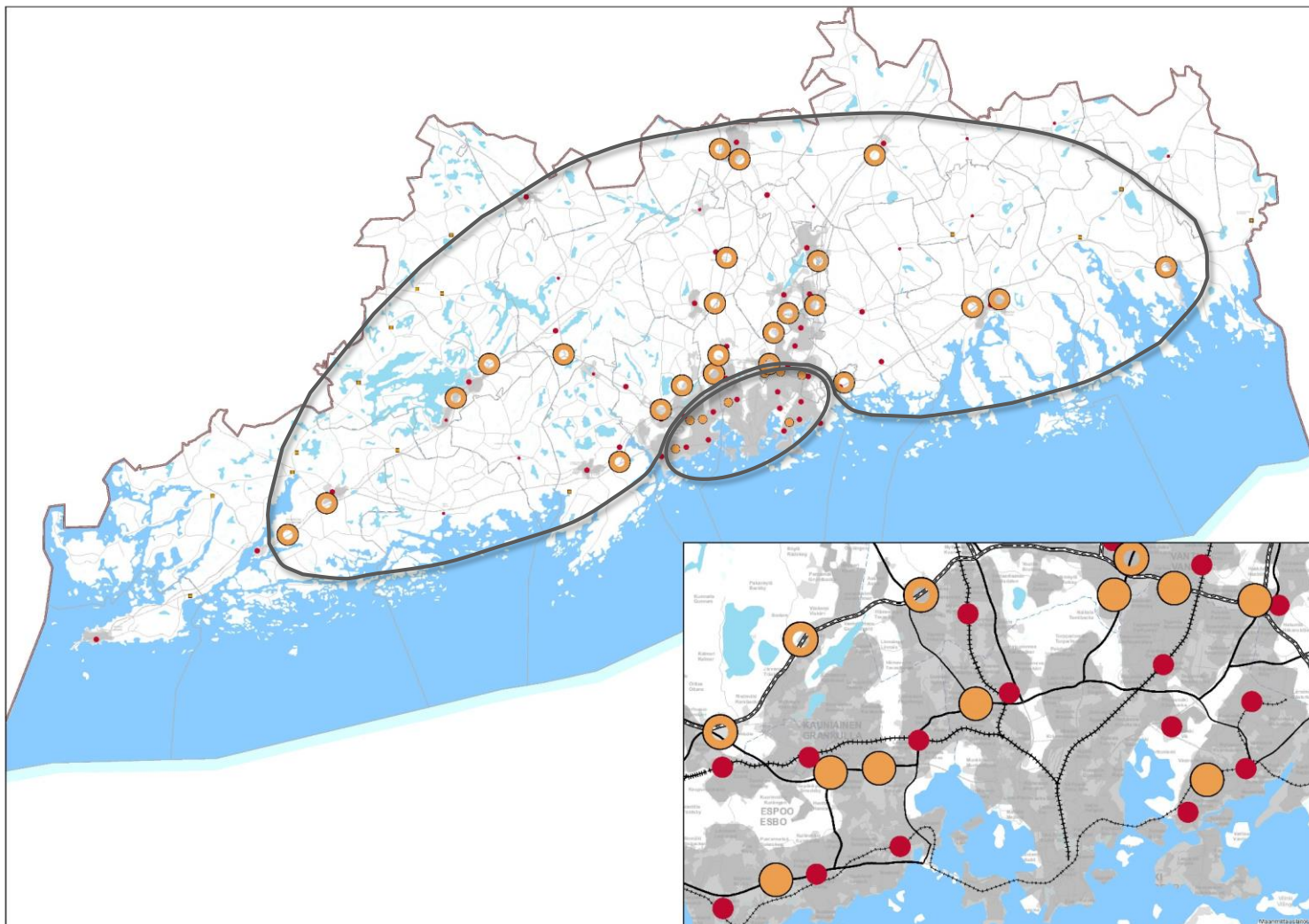
2. KAUPAN MITOITUS- JA SIJOITTUMISRATKAISUT UUSI-MAA-KAAVASSA 2050

Uusimaa-kaavan 2050 kaupan ratkaisu koostuu keskustatoimintojen alueiden (valtakunnankeskus, keskus ja pieni keskus), palvelukeskittymien, kaupan alueiden (laaturajoittamattomat alueet sekä tilaa vaativan erikoiskaupan alueet taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä ja kehittämisvyöhykkeen ulkopuolella), taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden (pääkaupunkiseudun kunnat, muut kuin pääkaupunkiseudun kunnat ja uudet raideliikenteeseen tukeutuvat vyöhykkeet) sekä lentoaseman muodostamasta kokonaisuudesta (taulukko 1 ja kuva 1).

Taulukko 1 Kaupan ratkaisu maakuntakaavassa (Uudenmaan liitto 2018a).

Valtakunnankeskus Keskukset Pienet keskukset	Ei kaupan mitoitusta eikä laadun rajoitusta.
Palvelukeskittymät	Seudulliset keskustahakuinen kauppa (PT-kauppa + muun erikoistavaran kauppa) 6 000 k-m ² ja TIVA 6 000 k-m ² , ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta.
Laaturajoittamaton kaupan alue	Enimmäismitoitus Rakennuksen yksikkökooko enintään 30 000 k-m ²
Kaupan alue taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä	Enimmäismitoitus (sisältyy paikallinen < 10 000 k-m ² :n kauppa) TIVA-kaupan alue
Kaupan alue taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ulkopuolella	Enimmäismitoitus (sisältyy paikallinen < 4 000 k-m ² :n kauppa) TIVA-kaupan alue
Seudullisuuden koon alarajat/ Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke PKS:n kunnissa	Seudulliset keskustahakuinen kauppa (PT-kauppa + muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m ² ja TIVA 30 000 k-m ² , ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta.
Seudullisuuden koon alarajat/ Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke muissa kunnissa kuin PKS:llä	Seudulliset keskustahakuinen kauppa (PT-kauppa + muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m ² ja TIVA 10 000 k-m ² , ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta.
Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke	Uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitova toteuttamispäätös muuttaa merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajan 4 000 k m ² seuraavasti, ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta: Pääkaupunkiseudulla (Espoo, Helsinki, Kauniainen ja Vantaa) • Keskustahakuinen kauppa (päivittäistavaran kauppa ja muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m² • Paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa 30 000 k-m² Pääkaupunkiseudun ulkopuolella: • Keskustahakuinen kauppa (päivittäistavaran kauppa ja muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m² • Paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa 10 000 k-m²
Lentoasema	Seudullinen keskustahakuinen kauppa (päivittäistavaran kauppa ja muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m ² , ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta.

Laaturajoittamattomia kaupan alueita on vain pääkaupunkiseudulla. Näitä ovat Suomenoja, Nihtisilta ja Turvesolmu Espoossa, Konala, Roihupelto ja Suutarila Helsingissä sekä Tammisto ja Porttipuisto Vantaalla (taulukko 2). Pääkaupunkiseudun muut kaupan alueet (Lommila, Kulloonsilta, Sakarinmäki, Koivuhaka, Petas ja Varisto-Petikko) sekä pääkaupunkiseudun ulkopuoliset kaupan alueet ovat tilaa vaativan erikoiskaupan alueita. Toistaiseksi täysin rakentamattomia kaupan alueita ovat Focus, Turvesolmu, Sakarinmäki, Petas, Valtatie 25, Inkilänportti, Mäyränkallio ja Huhmari.



Kuva 1

Kaupan ratkaisu maakuntakaavassa. Isommat punaiset ympyrät ovat keskuksia ja pienemmät pieniä keskuksia. Keltaiset neliöt ovat paikalliskeskittyä. Kokonaan oranssit ympyrät ovat laaturajoittamattomia kaupan alueita, muut tilaa vaativan erikoiskaupan alueita. Harmaa alue on taajama-alue (Uudenmaan liitto 2018a).

Taulukko 2 Kaupan alueiden enimmäismitoitukset ja uuden liiketilan määrä (k-m²) (Uudenmaan liitto 2018a).

Laaturajoittamattomat kaupan alueet	Mitoitus k-m ²	Uutta liiketilaa k-m ²	Seutu
Espoo, Suomenoja	300 000	165 000	Pääkaupunkiseutu
Espoo, Nihtisilta	100 000	85 000	Pääkaupunkiseutu
Espoo, Turvesolmu	100 000	100 000	Pääkaupunkiseutu
Helsinki, Konala	300 000	196 000	Pääkaupunkiseutu
Helsinki, Roihupelto	300 000	162 000	Pääkaupunkiseutu
Helsinki, Suutarila	150 000	83 000	Pääkaupunkiseutu
Vantaa, Tammisto	225 000	110 000	Pääkaupunkiseutu
Vantaa, Porttipuisto	200 000	115 000	Pääkaupunkiseutu
Yhteensä	1 675 000	1 016 000	

Tilaa vaativan erikoiskaupan alueet taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä	Mitoitus k-m ²	Uutta liiketilaa k-m ²	Seutu
Espoo, Lommila	250 000	173 000	Pääkaupunkiseutu
Helsinki, Sakarimäki	100 000	100 000	Pääkaupunkiseutu
Hyvinkää, Valtatie 25	30 000	30 000	KUUMA-kunnat
Kerava, Keravanportti	100 000	74 000	KUUMA-kunnat
Järvenpää, Järvenpään eteläinen liittymä	100 000	84 000	KUUMA-kunnat
Loviisa, Loviisan länsiosa	40 000	20 000	Itä-Uusimaa
Lohja, Tynninharju	80 000	40 000	Länsi-Uusimaa
Porvoo, Tarmola	100 000	43 000	Itä-Uusimaa
Yhteensä	800 000	564 000	

Tilaa vaativan erikoiskaupan alueet taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ulkopuolella	Mitoitus k-m ²	Uutta liiketilaa k-m ²	Seutu
Espoo, Kulloonsilta	100 000	51 000	Pääkaupunkiseutu
Hyvinkää, Sveitsinportaali	125 000	77 000	KUUMA-kunnat
Kirkkonummi, Inkilänportti	75 000	75 000	KUUMA-kunnat
Lohja, Lempola	100 000	75 000	Länsi-Uusimaa
Mäntsälä, Mäntsälänportti	75 000	46 000	KUUMA-kunnat
Nurmijärvi, Mäyränkallio	50 000	50 000	KUUMA-kunnat
Nurmijärvi, Ilvesvuori	30 000	25 000	KUUMA-kunnat
Porvoo, Kuninkaanportti	125 000	75 000	Itä-Uusimaa
Raasepori, Horsbäck	50 000	34 000	Länsi-Uusimaa
Raasepori, Karjaan lounaisosa	40 000	28 000	Länsi-Uusimaa
Tuusula, Focus	100 000	100 000	KUUMA-kunnat
Tuusula, Hyrylän eteläosa	100 000	28 000	KUUMA-kunnat
Vantaa, Varisto-Petikko	250 000	122 000	Pääkaupunkiseutu
Vantaa, Petas	100 000	100 000	Pääkaupunkiseutu
Vantaa, Koivuhaka	150 000	86 000	Pääkaupunkiseutu
Vihti, Huhmari	50 000	50 000	KUUMA-kunnat
Yhteensä	1 520 000	1 022 000	
KAUPAN ALUEET YHTEENSÄ	3 995 000	2 602 000	

3. MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAKI

Eduskunta hyväksyi vuonna 2011 esityksen maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevien säännösten muuttamisesta. Muutoksen keskeisenä tavoitteena oli selkeyttää vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainnin ohjauksen tavoitteita ja periaatteita, vahvistaa seudullista näkökulmaa ja kokonaisvaltaista otetta kaupan palveluverkon kehittämisessä ja muutosten hallinnassa sekä yhdenmukaistaa kaupan ohjausta koskevat säännökset koskemaan kaikkia kaupan toimialoja.

Vähittäiskaupan suuryksikön ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan palveluiden saavutettavuus huomioon ottaen ole perusteltu. Lisäksi merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen maakuntakaavan keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle edellyttää, että vähittäiskaupan suuryksikön sijoituspaikaksi tarkoitettu alue on maakuntakaavassa erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen (MRL 71c §) Vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa sijoittaa maakunta- tai yleiskaavan keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle, ellei alue ole asemakaavassa erityisesti osoitettu tätä tarkoitusta varten. Vähittäiskaupan suuryksikön lisäksi säännökset koskevat myös olemassa olevan vähittäiskaupan myymälän laajentamista tai muuttamista vähittäiskaupan suuryksiköksi, vähittäiskaupan suuryksikön laajentamista sekä sellaista myymäläkeskittymää, joka vaikutuksiltaan on verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön (MRL 71c §).

Maankäyttö- ja rakennuslain 71b §:ssä on esitetty maakunta- ja yleiskaavalle vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset, joiden mukaan:

- Suunnitellulla maankäytöllä ei saa olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Arvioitaessa suunnitteluratkaisun vaikutuksia keskustan kaupallisiin palveluihin otetaan huomioon muun muassa kaupan laatu.
- Kaavassa osoitettavien kaupan alueiden on mahdollisuuksien mukaan oltava saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Tavoitteena on, että paljon liikennettä aiheuttavat vähittäiskaupan toiminnot (päivittäistavarakaupat ja kauppakeskukset) sijoittuisivat niin, että niihin on mahdollista päästä henkilöauton ohella myös joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
- Suunnitellun maankäytön on edistettävä sellaisen kaupan palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa korostuvat palvelujen etäisyys asutuksesta, mahdollisuus käyttää eri liikkumismuotoja ja muut seikat, jotka vaikuttavat liikenteen määrään (mm. kaupan laatu ja siitä aiheutuva asiointitiheys).

Kaupan sijainnin sääntely ja kuntien tontinluovutusmenettelyt on nostettu esille yhtenä toimivan kilpailun esteenä. Tämä asia on huomioitu myös maankäyttö- ja rakennuslaissa, johon tehtiin keväällä 2015 kilpailun toimivuutta koskeva lisäys. Kaavoja valmistelevien viranomaisten tehtävä on huolehtia siitä, että alalla jo toimivien yritysten lisäksi kaavoitusprosessissa huomioidaan uusien toimijoiden alalle tulon edellytykset. Kilpailun toimivuuden edistämisen kannalta on olennaista, että kaavoituksella luodaan mahdollisuudet uusien liikeideoiden kehittämiseen ja edellytykset uusien toimijoiden alalle tulolle. Kilpailun kannalta toivottavia ovat kaavaratkaisut, jotka ovat joustavia ja jättävät vaihtoehtoja toteutukseen. Elinkeinoelämän kilpailuasioden huomioon ottaminen on yksi keskeisistä kaavoituksessa edistettävistä asioista. Lakimuutoksen tavoitteena on, että yrityksille osoitettaisiin laadultaan ja määrältään riittävästi sijoittautumispaikkoja (HE 334/2014 vp).

Maankäyttö- ja rakennuslain uudistamis- ja normien purkamistarpeen seurauksena lakiin tehtiin keväällä 2017 muutoksia, jotka vaikuttivat myös vähittäiskaupan sijainninohjaukseen. Lakimuutoksen tavoitteena oli lisätä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kaupan kehittämisessä ja edistää toimivan kilpailun kehittymistä. Lisäksi erityisenä tavoitteena oli parantaa kaupan toimialan edellytyksiä kehittää toimintaansa keskusta-alueiden ulkopuolella ilman vähittäiskaupan suuryksikön laadun huomioon ottamiseen liittyvää rajoitusta (HE 251/2016 vp).

Toukokuun 2017 alussa voimaan tullessa lakimuutoksessa vähittäiskaupan suuryksikön kokoraja nostettiin 2 000 kerrosneliömetristä 4 000 kerrosneliömetriin sekä poistettiin velvoite osoittaa maakuntakaavan keskustatoimintojen alueella vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus. Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen perusteluissa (HE 251/2016 vp) vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajan nostamisen perusteena oli ottaa huomioon vähittäiskaupan toimialan kehittämisen tarpeet sekä tavoite edistää toimivan kilpailun kehittymistä.

Muutoksen jälkeen velvoitetta enimmäismitoituksen osoittamiseen sovelletaan vain maakuntakaavassa keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle erityisellä merkinnällä osoitettaviin vähittäiskaupan suuryksiköihin. Enimmäismitoitus voidaan osoittaa esimerkiksi tietyn maakuntakaavassa osoitetun vähittäiskaupan suuryksikköalueen enimmäiskerrosalana tai yksittäisen vähittäiskaupan suuryksikön enimmäiskerrosalana. Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen perusteluissa enimmäismitoituksen poistamisen arvioidaan lisäävän edellytyksiä keskusta-alueiden palvelutarjonnan kehittymiselle sekä tasapainottavan pienten ja suurten keskusta-alueiden välistä kaupallista asemaa.

Lakimuutoksessa luovuttiin myös velvoitteesta ottaa huomioon kaupan laatu sijoitettaessa vähittäiskaupan suuryksikkö muualle kuin keskusta-alueelle. Laissa ei kuitenkaan ole nimenomaista kieltoa kaupan laadun (toimialan) huomioimisesta osana kaavaratkaisua. Vähittäiskaupan suuryksikön ensisijainen sijaintipaikka on lakimuutoksen jälkeenkin keskusta-alue. Suuryksikkö voidaan kuitenkin sijoittaa myös muualle edellyttäen, että kaupan palvelujen saavutettavuus otetaan huomioon sijoituksen perusteena. Saavutettavuudella tarkoitetaan kaupan palvelujen sijoittumista suhteessa asuinalueiden sijaintiin ja palvelujen käyttäjien mahdollisuuksiin saavuttaa nämä palvelut eri kulkumuodoilla. Sijoittumiseen muualle kuin keskustaan voi olla myös muita perusteita kuitenkin niin, että palvelujen saavutettavuus tulee aina ottaa huomioon. Muita perusteita voivat olla esimerkiksi toimivan kilpailun kehittymisen edistäminen ja erilaisten liiketoimintamallien kehittäminen.

Lakimuutoksen perusteluissa seudullisesti merkittävän suuryksikön kerrosalarajan noston arvioidaan kasvattavan myymäläkokoa erityisesti päivittäistavarakaupassa. Tällöin saattaa olla vaarana lähikauppaverkon harventuminen, mikäli myymälämäärä vähenee myynnin keskittyessä suurempiin yksiköihin. Lähikauppaverkon supistuminen heikentäisi erityisesti autottomien kotitalouksien ja ikääntyneiden kauppapalveluiden saavutettavuutta. Toisaalta kaupan palvelujen saavutettavuuden huomioiminen sijoitettaessa kaupan palveluja keskusta-alueiden ulkopuolelle tukee eri väestöryhmien yhdenvertaisuutta.

Toteutetut muutokset vähentävät merkittävästi niiden myymälöiden joukkoa, jotka kuuluvat vähittäiskaupan suuryksikköjä koskevan erityisen sijainnin ohjauksen piiriin. Lakimuutoksen myötä vähittäiskaupan suuryksikköjä koskeva sijainnin ohjaus on rajattu koskemaan vain niitä myymälöitä, joilla on yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen tai kaupan palvelujen saavutettavuuteen kohdistuvia merkittäviä vaikutuksia. Tämä edistää kaupan palvelujen sijoittumista maakuntakaavassa keskustatoiminnoille tarkoitettuille alueille, kun näiden alueiden kaupan palveluja voidaan kehittää ilman vähittäiskaupan suuryksikköjen enimmäismitoituksesta johtuvaa rajoitusta.

Keskusta-alueen määrittelyä on lakimuutoksen yhteydessä tarkennettu. Keskusta-alueella tarkoitetaan maakunnan, kunnan tai sen osan toiminnallisesti keskeistä aluetta, jossa sijaitsee tiiviisti ja monipuolisesti keskustahakuisia palvelutoimintoja, kuten erikoiskauppaa, päivittäistavarakauppaa, vapaa-ajan palveluja ja julkisia palveluja sekä merkittävässä määrin eri toimialojen työpaikkoja ja asutusta. Keskusta-alue on hyvin saavutettavissa ja sinne on hyvät liikenneyhteydet ympäröiviltä asuinalueilta. Keskusta-alue on kunnan keskustaaajaman tai sen alakeskuksen osa-alue ja keskusta-alueita ympäröi aina taajama-alue. Olemassa olevat keskusta-alueet, niiden mahdolliset laajennusalueet sekä uudet keskusta-alueet voidaan osoittaa maakunta- ja yleiskaavassa keskustatoimintojen alueina (HE 251/2016 vp).

4. MITOITUS- JA SIJOITTUMISRATKAISUN VAIKUTUKSET

4.1 Suhde maankäyttö- ja rakennuslakiin

4.1.1 Erityiset sisältövaatimukset

Suunnitellulla maankäytöllä ei saa olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.

Uusimaa-kaavan 2050 kaupan ratkaisussa valtakunnankeskuksen ja muiden keskusten kaupan mitoitus ei rajoiteta. Tämä parantaa muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan sijoittumismahdollisuuksia keskustoihin. Muu kuin tilaa vaativa erikoiskauppa sijoittuu toiminnallisen luonteensa puolesta parhaiten keskustaan, jossa sen kilpailutekijöinä korostuvat monipuolisten kaupan ja julkisten palvelujen lisäksi mm. kulttuuri, erilaiset tapahtumat, hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla sekä kävely-ympäristö. Nämä edut tukevat niin päivittäistavarakaupan kuin muun erikoiskaupankin sijoittumista keskustaan. Keskusten mitoittamatta jättäminen lisää maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden mukaisesti edellytyksiä keskusta-alueiden palvelutarjonnan kehittymiselle sekä tasapainottaa pienten ja suurten keskusta-alueiden välistä kaupallista asemaa.

Kaupan laadun suhteen rajoittamattomat kaupan alueet sijoittuvat pääkaupunkiseudulle, jossa ne Turvesolmua lukuun ottamatta ovat jo kehittyneet keskustoja täydentäviksi monipuolisiksi kauppapaikoiksi. Maakuntakaavan muut kaupan alueet ovat palvelujen saavutettavuuteen ja kaupan sisältövaatimuksiin perustuen osoitettu paljon tilaa vaativan erikoiskaupan alueiksi. Nimensä mukaisesti paljon tilaa vaativa erikoiskauppa tarvitsee toiminnalleen isot tilat sekä rakennuksina että usein pihatiloina. Myynnissä olevat tavarat ovat pääosin isokokoisia kuten autot, huonekalut ja rakennustarvikkeet. Ne vaativat isot varastot, raskaat kuljetukset ja kotiinkuljetukseen usein auton. Paljon tilaa vaativa erikoiskauppa hakeutuu useimmiten keskustojen ulkopuolelle. Sijoittumispäätökseen vaikuttavat tilatarpeen lisäksi mm. maan hinta sekä tilojen neliövuokra: keskustojen myymälätilat ovat yleensä niille liian pieniä ja kalliita. Myymälöiden toiminta edellyttää myös hyviä liikenneyhteyksiä ja näkyvää sijaintipaikkaa. Tilaa vaativa erikoiskauppa keskittyy yleensä omille alueilleen, jolloin ne hyötyvät muiden samantyyppisten liikkeiden läheisyydestä. Tilaa vaativan erikoiskaupan alueille suunnatulla uudella tilaa vaativan erikoiskaupan toiminnalla ei ole vaikutusta keskustakauppaan. Keskustoihin hakeutuva ja sijoittuva kauppa on luonteeltaan erityyppistä - kaupan alueille sijoittuva tilaa vaativa erikoiskauppa ei kilpaile keskustakaupan kanssa.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet pääkaupunkiseudun ja sen ulkopuolisen alueen kunnissa eivät vaaranna keskusten kaupallisten palvelujen kehittymismahdollisuuksia, sillä kaavamääräysten mukaan päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköt tulee sijoittaa ensisijaisesti keskuksiin. Kehittämisvyöhykkeillä osoitetaan ne taajamat tai osat taajamista, joiden kehittyminen nykyistä tiiviimmiksi ja volyymeiltään suuremmiksi on maakunnan kehittämisen kannalta tärkeää. Tavoitteena on maakunnallisen joukkoliikennejärjestelmän, monipuolisten keskusten ja lähipalveluiden tukeminen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollistaminen. Keskusten kehittymismahdollisuuksia turvaavat myös vyöhykkeille asetetut merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat seudulliselle keskustahakuiselle kaupalle (päivittäistavarakauppa ja muun erikoistavarakan kauppa) ja paljon tilaa vaativalle erikoiskaupalle.

Uudet raideliikenteeseen tukeutuvat taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet kytkeytyvät tiiviisti asemanseutujen kehittämiseen ja niillä on oma, toiminnallisesti keskustakaupasta poikkeava roolinsa kaupan palveluverkossa. Samoin lähipalveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymänä kehitettävillä palvelukeskittymillä ja lentoasemalla. Ne eivät kilpaile keskustakaupan kanssa.

Kokonaisuutena katsoen Uusimaa-kaavan 2050 kaupan ratkaisu tarjoaa kaupalle monipuolisia sijoittumispaikkoja vaarantamatta keskustakaupan toiminta- ja kehittymisedellytyksiä. Erityisen tärkeää keskustakaupan myönteisen kehittymisen kannalta on keskustun mitoittamatta jättäminen sekä vain tilaa vaativalle erikoiskaupalle osoitetut kaupan alueet. Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat seudulliselle keskustahakuiselle kaupalle ja paljon tilaa vaativalle erikoiskaupalle ovat riittävät kaupan toimintaedellytysten kannalta vaarantamatta keskustakaupan toimintaedellytyksiä.

Kaavassa osoitettavien kaupan alueiden on mahdollisuuksien mukaan oltava saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.

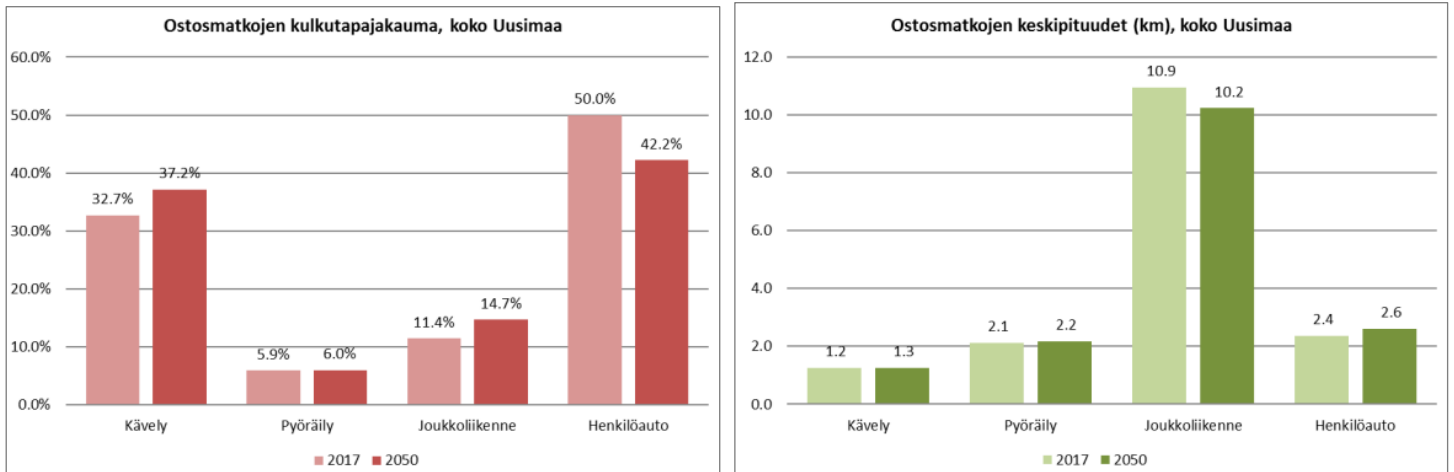
Suunnitellun maankäytön on edistettävä sellaisen kaupan palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä.

Keskustatoimintojen alueilla kaupan palvelut ovat pääsääntöisesti hyvin saavutettavissa myös muulla kuin henkilöautolla. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeitä tulee kaavamääräysten mukaan kehittää tiiviinä asumisen, työpaikkojen ja palveluiden alueina. Vyöhykkeiden maankäyttöä tulee tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuihin tukeutuen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen. Helsingin seudulla vyöhykettä tulee kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina. Myös palvelukeskittymien kehittämisessä merkittäviä asioita ovat saavutettavuus joukkoliikenteellä sekä kevytliikenteen edellytysten parantaminen. Nämä kehittämisperiaatteet vastaavat hyvin maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksiin.

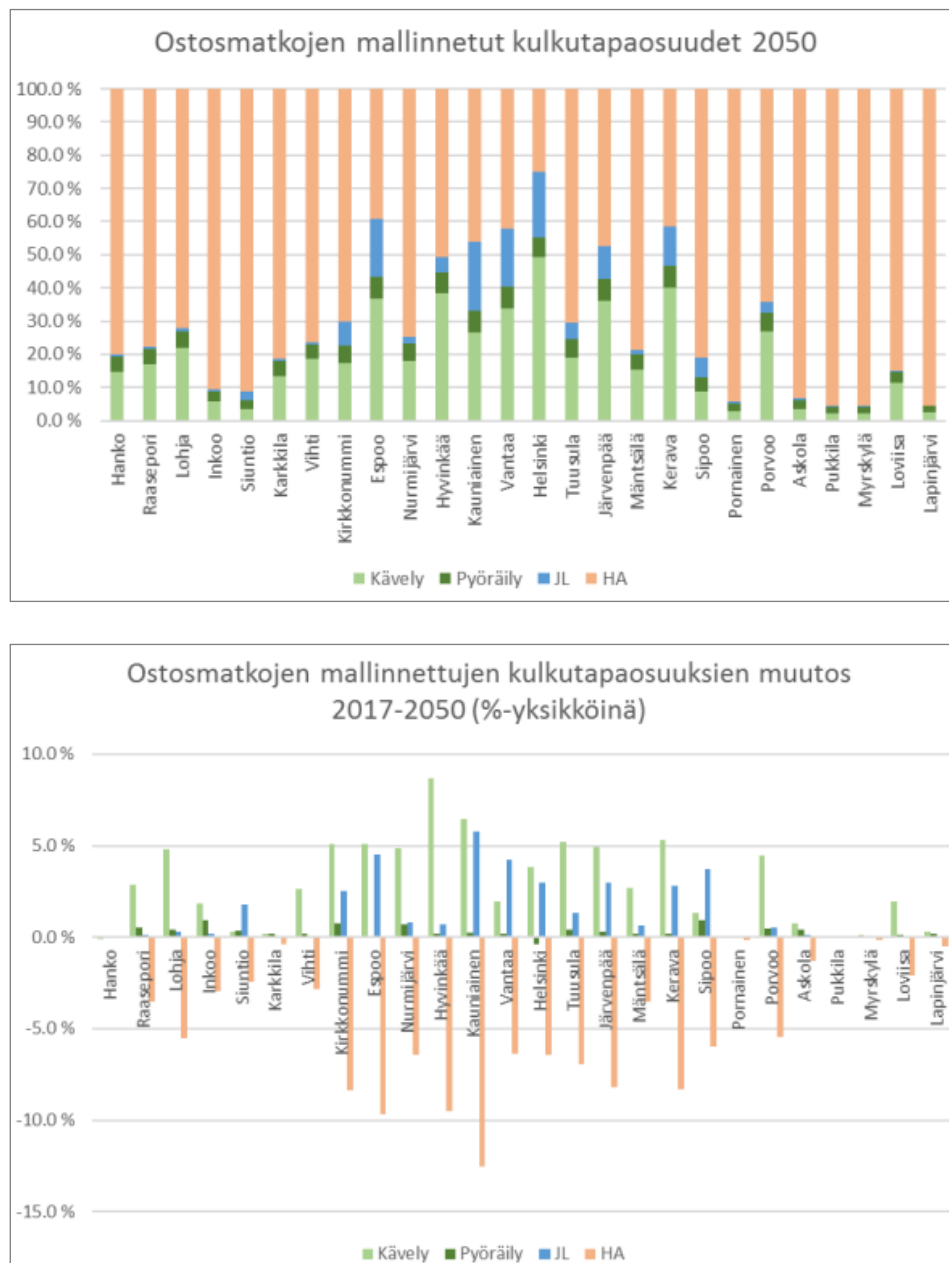
Kaupan alueita Uusimaa-kaavaan 2050 osoitettaessa kriteerinä on palvelujen saavutettavuus. Tämä vastaa suoraan maankäyttö- ja rakennuslain säädöksiin. Kokonaisuutena katsoen maakuntakaavan kaupan ratkaisussa erityyppiset kaupan sijoittumispaikkamahdollisuudet täydentävät toisiaan, jolloin palveluverkko muodostuu monipuoliseksi ja asiointimatkat lyhyiksi. Tehdyt saavutettavuusanalyysit (Strafica Oy 2018) osoittavat, että kaupan palvelut vuonna 2050 ovat pääosin hyvin saavutettavissa joukko- ja kevytliikenteellä (ks. kohta 4.4).

Uusimaa kaavan 2050 kaupan ratkaisun myötä ostosmatkojen kulkutapajakaumassa tapahtuu selvä muutos henkilöautosta kävelyn ja joukkoliikenteeseen (kuva 2). Henkilöautomatkojen kulkutapaosuus laskee lähes 8 prosenttiyksikköä (16 %). Suhteellisesti eniten kasvaa joukkoliikennematkojen osuus (noin 3 prosenttiyksikköä, 29 %). Joukkoliikennematkojen keskipituus lyhenee ja henkilöautomatkojen puolestaan hieman kasvaa. Vuonna 2050 ostosmatkoja tehdään siis nykyistä harvemmin henkilöautolla, mutta henkilöautolla tehtävät matkat ovat hieman (noin 200 metriä) nykyistä pidempiä. Myös kaikkien ostosmatkojen keskipituus kasvaa nykyisestä vain noin 200 metriä (3,0 kilometristä 3,2 kilometriin) (Strafica Oy 2018). Näillä matkapituusmuutoksilla ei käytännössä ole merkitystä kulkumuotojakaumassa tapahtuvien muutosten vuoksi.

Kestävien kulkutapojen (kevyt- ja joukkoliikenteen) osuus ostosmatkoista vuonna 2050 on suurin pääkaupunkiseudun kunnissa sekä Helsingin seudun radanvarsikunnissa Mäntsälää lukuun ottamatta. Nykytilanteeseen nähden kestävien kulkutapojen osuus kasvaa eniten Kauniaisissa, Espoossa, Hyvinkäällä, Kirkkonummella, Keravalla ja Järvenpäässä. Kävelymatkojen osuus kasvaa eniten Hyvinkäällä ja Kauniaisissa (kuva 3) (Strafica Oy 2018).



Kuva 2 Ostosmatkojen kulkutapajakauma ja keskipituudet, koko Uusimaa (Strafica Oy 2018).



Kuva 3 Ostosmatkojen mallinnetut kulkutapaosuudet 2050 sekä kulkutapaosuuksien muutos 2017-2050 kunnittain (Strafica Oy 2018).

4.1.2 Toimivan kilpailun edistäminen

Maankäyttö- ja rakennuslaissa kilpailun kannalta toivottavia ovat kaavaratkaisut, jotka ovat joustavia ja jättävät vaihtoehtoja toteutukseen. Tavoitteena on osoittaa yrityksille laadultaan ja määrältään riittävästi sijoittautumispaikkoja. Uusimaa-kaavan 2050 kaupan ratkaisu koostuu monipuolisista keskustoista, kaupan alueista ja kehittämisvyöhykkeistä, jotka tarjoavat yrityksille erilaisia sijoittumispaikkoja. Yritysten sijoittumis-, toiminta- ja kehittymisedellytyksiä tukee erityisesti keskusten mitoittamatta jättäminen, pääkaupunkiseudulle sijoittuvat laaturajoittamattomat kaupan alueet sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet, jotka mahdollistavat kaupan sijoittumisen keskustaan tukeutuen.

Kilpailun toimivuuden edistämisen kannalta tärkeää on myös, että maakuntakaavoituksella luodaan mahdollisuudet uusien liikeideoiden kehittämiseen ja edellytykset uusien toimijoiden alalle tulolle. Valtaosa Uusimaa-kaavaan 2050 osoitetuista tilaa vaativan erikoiskaupan alueista on olemassa olevia kaupan laadultaan monipuolisia kaupan keskittymiä, mutta kaavan suunnittelumääräyksen mukaan alueille sijoittuva uusi liikerakentaminen on tilaa vaativaa erikoiskauppaa. Tämä voi heikentää kilpailun edellytyksiä vahvistamalla olemassa olevien toimijoiden asemaa, koska muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan kilpailijat eivät voi sijoittua kyseisille alueille.

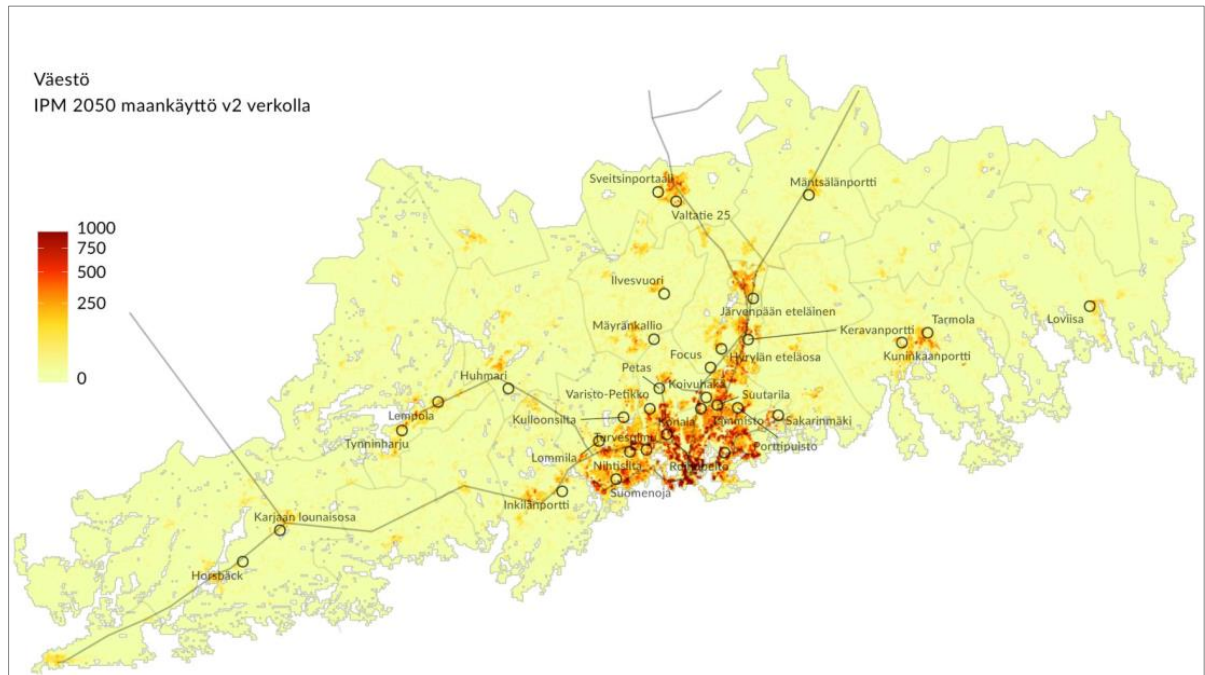
4.2 Alue- ja yhdyskuntarakenne

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 (ympäristöministeriö 2004). Maankäytön suunnittelussa kaupan palvelujen kehittämistä on ajateltava kokonaisuutena, jossa eri alueiden kaupan palvelut täydentävät toisiaan. Koko maakunnan kaupan palveluverkon tasapainoisen kehittämisen kannalta onkin tärkeää, että keskustoille ja muille kaupan keskittymille annetaan riittävät mahdollisuudet kehittyä. Uudenmaan liiton tehtävänä on kokonaisuuden hallinta niin, että luodaan edellytykset kaupan tavoitteelliseen kehittymiseen eri alueilla kaupan palvelujen saavutettavuus ja alue- ja yhdyskuntarakenteen eheytyvä kehitys huomioon ottaen. Uusimaa-kaavan 2050 kaupan ratkaisut noudattavat näitä periaatteita.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on vähäinen. Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Edelleen valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa todetaan, ettei uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Uusimaa-kaavan 2050 kaupan ratkaisut noudattavat myös näitä periaatteita.

Uusimaa-kaavan 2050 kaupan ratkaisu ei muuta Uudenmaan seutujen ja kuntien välisiä suhteita eikä maakunnan keskusverkkoa. Kaupan ratkaisu myös tasapainottaa vähittäiskaupan palveluverkkoa, kun pääkaupunkiseudun ulkopuolisille kaupan alueille (kuva 4) suuntautuu osa pääkaupunkiseudun ostovoiman kasvusta ja pääkaupunkiseudulle muualta Uudeltamaalta siirtyvästä ostovoihasta. Näin pääkaupunkiseudun ulkopuolelle sijoittuvilla kaupan alueilla on tasapainottava vaikutus alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Lisäksi ne vähentävät asiointimatkojen pituutta, kun palvelujen hakeminen pääkaupunkiseudulta vähenee. Asiointimatkojen lyhentymisen myötä myös liikenne ja sen aiheuttamat ympäristöhaitat vähenevät.

Keskustatoimintojen alueet, taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet ja palvelukeskittymät muodostavat alue- ja yhdyskuntarakenteellisesti tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden ja tukevat olemassa olevien keskusten kehittämistä. Ne myös osoittavat kaupan toiminnoille riittävästi kehittämis- ja sijaintimahdollisuuksia. Kaupan palvelujen sijoittuminen keskustatoimintojen alueille, taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeille ja palvelukeskittymiin tukee maakunnan keskusverkon, kaupan toimintaedellytysten ja palvelujen saavutettavuuden myönteistä kehittymistä.



Kuva 4 Väestö ja keskustojen ulkopuoliset kaupan keskittymät (Strafica Oy 2018).

Valtakunnankeskus, keskukset ja kaupan alueet ovat vahvoja kaupan keskittymiä. Palvelukeskittymät ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet täydentävät kaupan palveluverkkoa. Maakunnan pienet keskukset eroavat nykyisin toisistaan kaupan palvelutarjonnassa, mikä on seurausta niiden väestöpohjassa ja sijainnissa olevista eroista. Ne muodostavat kuitenkin palveluverkon, jossa kulakin pienellä keskuksella on oma alueellinen roolinsa ja merkityksensä.

Kaupan alueet sijoittuvat keskustojen läheisyyteen ja muuten hyvin saavutettavissa oleviin sijaintipaikkoihin. Kaupan alueille osoitetut riittävät enimmäismitoitukset mahdollistavat seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen maakuntakaavassa osoitetuille alueille. Enimmäismitoitukset on määritetty niin, että myös paikallisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden ja muun vähittäiskaupan toiminta- ja kehitysedellytykset säilyvät.

Uusimaa-kaavan 2050 tavoitteiden, maakunnan vähittäiskaupan nykyisen rakenteen, raideliikenteen kehittämistavoitteiden, asutuksen ja työpaikkojen nykyisen ja tulevan sijoittumisen sekä monipuolisten ja hyvin saavutettavissa olevien kaupan sijoittumipaikkojen vuoksi Uusimaa-kaavan 2050 kaupan ratkaisulla voidaan katsoa olevan alue- ja yhdyskuntarakennetta eheyttävä vaikutus.

4.3 Kaupan sijoittuminen

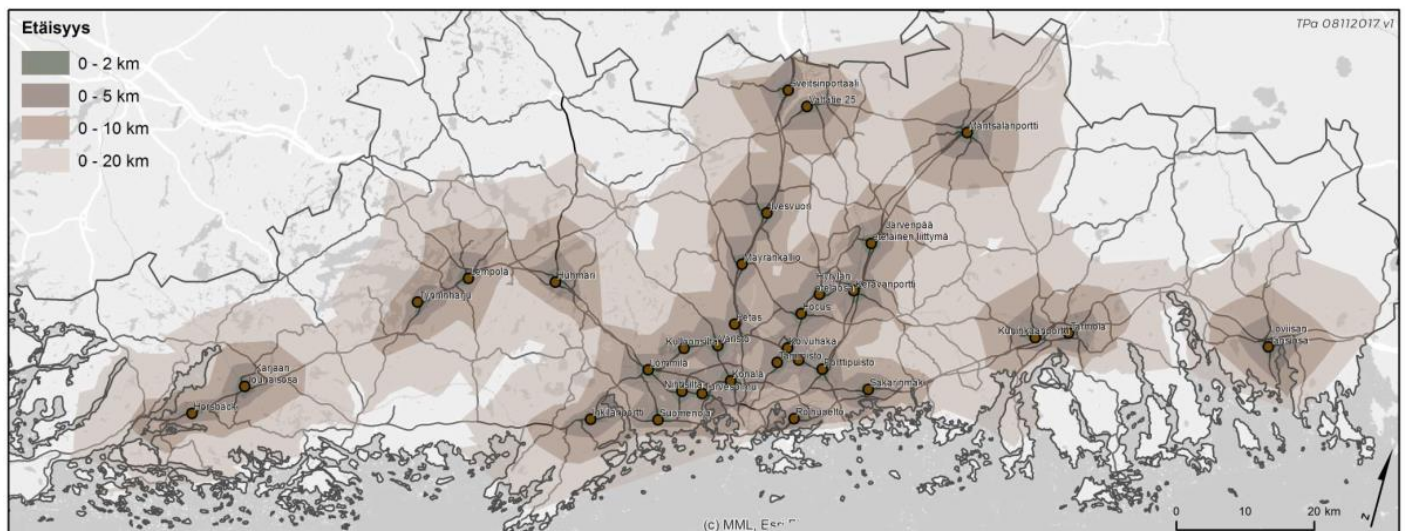
Uusimaa-kaavan 2050 keskeinen periaate on merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen ensisijaisesti keskusta-alueille. Tämä vahvistaa etenkin valtakunnankeskuksen ja keskusten kaupallista asemaa, mutta luo edellytyksiä myös pienten keskusten aseman vahvistumiselle. Suurimmista keskuksista muodostuu kaupalliselta tarjonnaltaan entistä monipuolisempia ja ne houkuttelevat asiointia entistä laajemmalla alueella. Pienet keskukset kehittyvät pienimuotoisemmin pääasiassa omien lähialueidensa väestökehitykseen perustuen. Pieniin keskuksiin

ei todennäköisesti tule sijoittumaan vähittäiskaupan suuryksiköitä asukasmäärän vähyden vuoksi ja koska niiltä siirtyy joka tapauksessa (mm. työmatkojen yhteydessä) ostovoimaa palveluiltaan monipuolisempiin suurempiin keskuksiin.

Kaupan mitoitus- ja sijoittumiskäytännöt antavat hyvät lähtökohdat alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle. Maakuntakaavassa osoitettu kaupan palveluverkko tukeutuu maakunnan nykyiseen ja tulevaan alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja keskusverkkoon. Tämä luo edellytykset niin keskusten, kaupan alueiden, kehittämisvyöhykkeiden kuin palvelukeskittymienkin kaupan kehitykselle ja vetovoiman vahvistumiselle. Maakuntakaavassa määritellyt kaupan enimmäismitoitukset on määriteltävä maakunnan asukkaiden ostovoiman kehitykseen perustuen, mikä luo edellytykset toimivan ja toimintaedellytyksiä tarjoavan kaupan palveluverkon kehitykselle.

Maakuntakaavan kaupan alueet sijoittuvat pääsääntöisesti hyvin suhteessa lähialueidensa väestömäärään, mutta väestömäärä vaihtelee huomattavasti kaupan alueiden välillä (kuva 5). Vähiten asukkaita enintään kahden kilometrin etäisyydellä vuoden 2050 tilanteessa on Huhmarissa (300), Horsbäckissä (400), Mäyränkalliossa (400), Sveitsinportaalissa (700) ja Petaksessa (800). Muiden kaupan alueiden väestömäärä enintään kahden kilometrin etäisyydellä on yli 1 000. Eniten asukkaita tällä etäisyydellä on Konalassa (36 600) ja Nihtisillassa (31 400). Enintään kahden kilometrin myymäläetäisyys mahdollistaa asiainnin kevytliikenteellä.

Enintään viiden kilometrin etäisyyttä tarkasteltaessa myös edellä mainittujen väestömäärältään pienimpien alueiden tilanne muuttuu oleellisesti, sillä asukasmäärä on Huhmarissa 5 400, Horsbäckissä 1 600, Mäyränkalliossa 4 700, Sveitsinportaalissa 7 200 ja Petaksessa 28 800. Kymmenen kilometrin etäisyydellä asukkaita on jo huomattavasti enemmän: Huhmarissa 23 800, Horsbäckissä 13 300, Mäyränkalliossa 33 200, Sveitsinportaalissa 40 600 ja Petaksessa 171 100.



Tausta-aineisto: ESRI taustakartta, Uudenmaan topologiaohjattu tiemerkinnot -aineisto

Asukasta	Huhmari	Turvesoimu	Porttipuisto	Konala	Mäyränkallio	Ilvesvuori	Järvenpää etel. liittymä
Horsbäck							
0 - 2 km 400	0 - 2 km 300	0 - 2 km 14 200	0 - 2 km 14 400	0 - 2 km 36 600	0 - 2 km 400	0 - 2 km 3 100	0 - 2 km 5 400
0 - 5 km 1 600	0 - 5 km 5 400	0 - 5 km 123 000	0 - 5 km 86 500	0 - 5 km 190 200	0 - 5 km 4 700	0 - 5 km 9 700	0 - 5 km 33 200
0 - 10 km 13 300	0 - 10 km 23 800	0 - 10 km 469 600	0 - 10 km 425 100	0 - 10 km 625 300	0 - 10 km 33 200	0 - 10 km 17 800	0 - 10 km 115 600
0 - 20 km 26 100	0 - 20 km 59 000	0 - 20 km 1 140 400	0 - 20 km 1 088 300	0 - 20 km 1 233 200	0 - 20 km 275 000	0 - 20 km 118 600	0 - 20 km 286 300
Karjaan lounaisosa	Inkilänportti	Suomenoja	Suutarila	Kullonsilta	Focus	Valtatie 25	Kuninkaanportti
0 - 2 km 1 500	0 - 2 km 1 800	0 - 2 km 10 000	0 - 2 km 13 300	0 - 2 km 1 400	0 - 2 km 1 500	0 - 2 km 4 100	0 - 2 km 2 800
0 - 5 km 8 200	0 - 5 km 10 600	0 - 5 km 100 100	0 - 5 km 93 900	0 - 5 km 13 300	0 - 5 km 40 300	0 - 5 km 16 600	0 - 5 km 24 700
0 - 10 km 12 500	0 - 10 km 91 500	0 - 10 km 266 500	0 - 10 km 329 900	0 - 10 km 148 000	0 - 10 km 214 100	0 - 10 km 56 500	0 - 10 km 46 500
0 - 20 km 29 400	0 - 20 km 360 500	0 - 20 km 845 200	0 - 20 km 1 133 400	0 - 20 km 875 500	0 - 20 km 878 600	0 - 20 km 96 700	0 - 20 km 68 100
Tynninharju	Lommila	Roihupelto	Koivuhaka	Varisto	Hyrylän eteläosa	Sveitsinportti	Tarmola
0 - 2 km 3 000	0 - 2 km 6 000	0 - 2 km 13 200	0 - 2 km 2 100	0 - 2 km 11 100	0 - 2 km 4 300	0 - 2 km 700	0 - 2 km 4 000
0 - 5 km 18 800	0 - 5 km 61 300	0 - 5 km 77 000	0 - 5 km 81 800	0 - 5 km 82 100	0 - 5 km 21 200	0 - 5 km 7 200	0 - 5 km 27 900
0 - 10 km 37 600	0 - 10 km 231 600	0 - 10 km 325 300	0 - 10 km 322 600	0 - 10 km 314 000	0 - 10 km 143 000	0 - 10 km 40 600	0 - 10 km 46 200
0 - 20 km 48 500	0 - 20 km 780 500	0 - 20 km 972 300	0 - 20 km 1 195 900	0 - 20 km 1 144 800	0 - 20 km 536 800	0 - 20 km 84 300	0 - 20 km 63 100
Lempola	Nihtisilta	Sakarinnmäki	Tammisto	Petas	Keravanportti	Mäntsälänportti	Loviisan länsiosa
0 - 2 km 3 200	0 - 2 km 31 400	0 - 2 km 5 500	0 - 2 km 14 100	0 - 2 km 800	0 - 2 km 9 900	0 - 2 km 5 400	0 - 2 km 3 500
0 - 5 km 16 800	0 - 5 km 122 300	0 - 5 km 23 300	0 - 5 km 87 000	0 - 5 km 28 800	0 - 5 km 60 600	0 - 5 km 12 600	0 - 5 km 6 600
0 - 10 km 33 800	0 - 10 km 406 200	0 - 10 km 126 200	0 - 10 km 395 100	0 - 10 km 171 100	0 - 10 km 156 300	0 - 10 km 15 400	0 - 10 km 9 300
0 - 20 km 67 300	0 - 20 km 1 009 700	0 - 20 km 682 000	0 - 20 km 1 219 200	0 - 20 km 1 035 400	0 - 20 km 501 800	0 - 20 km 39 100	0 - 20 km 13 200

Uudenmaan kaupan
suuryksiköiden
lähisaavutettavuus-
alueet verkostoa pitkin
laskettuna ja niiden
väkimäärät

2050

wsp

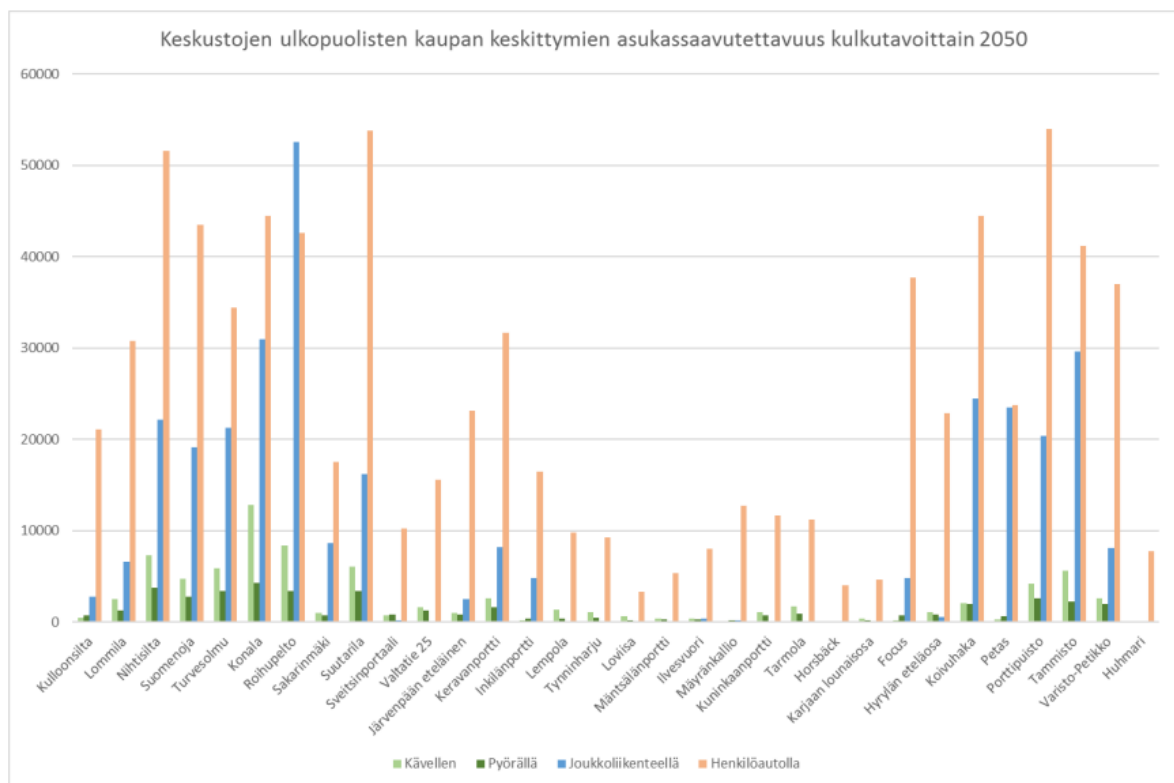
Kuva 5

Kaupan alueiden lähisaavutettavuusalueet ja niiden väestömäärät 2050 (WSP 2018).

Liikenteen toimivuus ja palveluiden hyvä saavutettavuus ovat tärkeitä tekijöitä kaupan menestykselle. Vilkas ohikulkuliikenne lisää alueen kaupallista kiinnostavuutta. Näkyvä ja helposti lähestyttävä alue on kaupan kannalta aina kiinnostava. Erityisesti tilaa vaativalle erikoiskaupalle näkyvä ja hyvin saavutettavissa oleva sijainti on tärkeä menestystekijä. Kysymys kaupan palvelujen saavutettavuudesta on siis tärkeä paitsi asukkaiden, myös kaupan toiminnan kannalta katsottuna.

Strafica Oy:n vuonna 2018 laatimassa saavutettavuusanalyysissä asukassaavutettavuus maakuntakaavan kaupan alueiden näkökulmasta kuvaa, kuinka paljon potentiaalisia asiakkaita on saavutettavissa kussakin kaupan keskittymässä eri kulkutavoilla vuonna 2050 (kuva 6). Näkökulma siis kertoo, millä liikennemuodoilla liikkuvia kaupan alueet palvelevat ja samalla se indikoi myös asiakaspotentiaalia kaupan liiketoiminnan näkökulmasta.

Kuvasta 6 voidaan havaita, että kevytliikenteellä saavutettavia asukkaita on eniten (noin 10 000-15 000) Konalassa, Roihupellossa ja Nihtisillassa. Joukkoliikenteellä saavutettavia asukkaita on eniten (noin 30 000 - 50 000) Roihupellossa, Konalassa ja Tammistossa. Asukassaavutettavuus kestävillä kulkutavoilla eli kevyt- ja joukkoliikenteellä yhteensä on suhteellisesti heikointa Vihdin Huhmarissa, Raaseporin Horsbäckissä ja Nurmijärven Mäyränkalliossa. Henkilöautolla saavutettavia asukkaita on eniten (noin 40 000 - 55 000) Porttipuistossa, Suutarilassa, Nihtisillassa, Suomenojalla, Konalassa, Roihupellossa, Koivuhaassa ja Tammistossa. Etenkin tilaa vaativan erikoiskaupan kannalta katsottuna potentiaalisimpia sijoittumispaikkoja ovat parhaiten henkilöautolla saavutettavissa olevat alueet, koska niissä asioidaan pääsääntöisesti autolla.



Kuva 6 Kaupan alueiden asukassaavutettavuus kulkutavoittain vuonna 2050 (Strafica Oy 2018).

4.4 Kaupan palvelujen saavutettavuus

Ihmisten arjen sujuvuudessa yksi merkittävimmistä asioista on kaupan palvelujen saavutettavuus. Saavutettavuuden käsite voidaan ymmärtää ja sitä voidaan mitata monin 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 usean kilometrin ajomatka johonkin toiseen myymälään. Tämä kuvaa osuvasti liikkuvien ja suhteellisen hel-

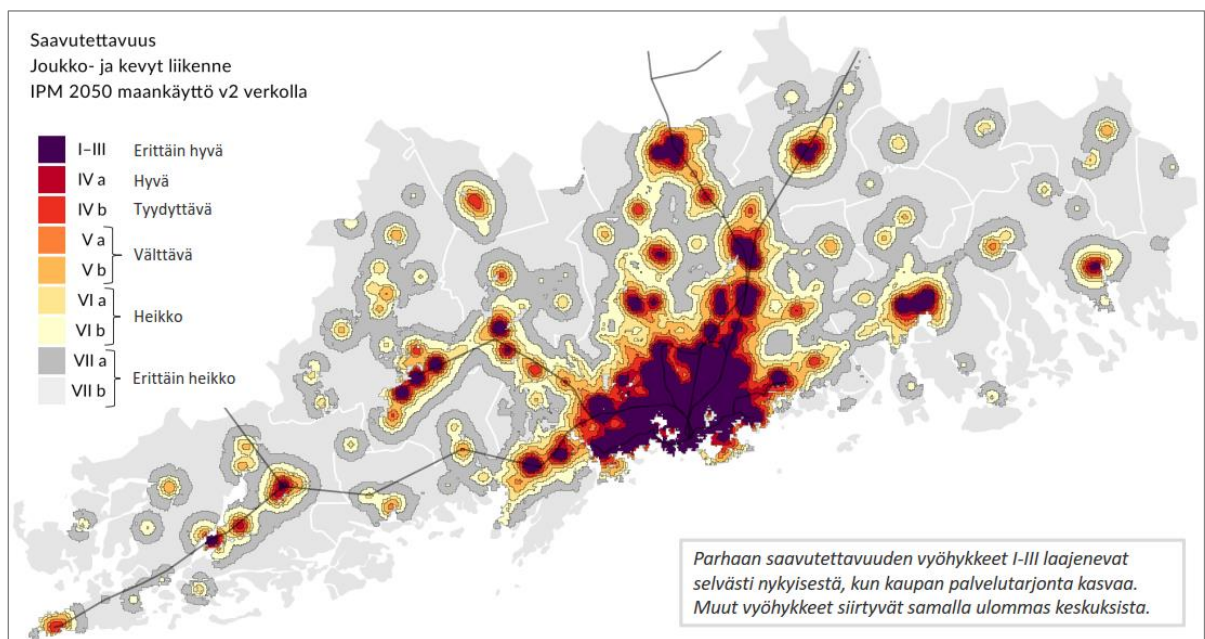
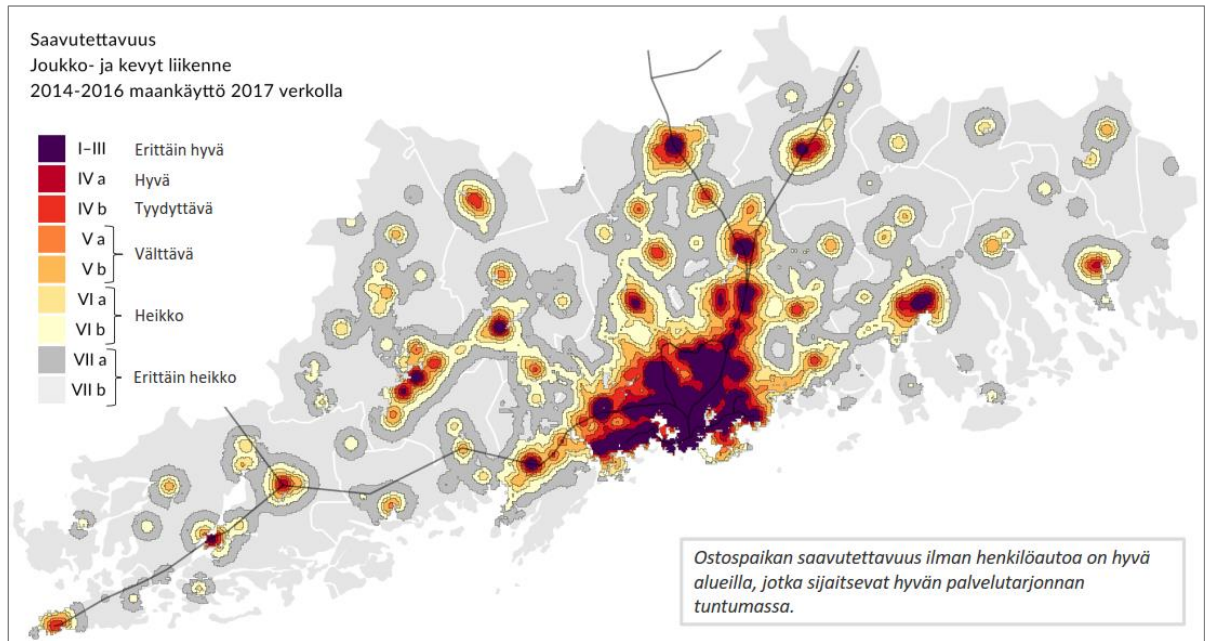
posti liikkumaan kykenevien kuluttajien kokemaa saavutettavuutta. Muut kuin edellä mainitut kuluttajat voivat kokea saavutettavuuden hyvinkin eri tavalla. Tähän ryhmään kuuluvat esimerkiksi heikkokuntoiset vanhukset ja autottomat. Tälle ryhmälle kulkutavan valinnan ohella ja jopa sijasta saavutettavuudessa voi olla kysymys myös asiointimahdollisuuksista. Tähän taas vaikuttavat mm. kauppamatkan pituus, palvelujen laatu, kulkuyhteydet ja -mahdollisuudet, käytettävissä olevat tulot ja myymälöiden hintataso.

Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten ja Uusimaa-kaavan 2050 tavoitteiden vuoksi saavutettavuustarkastelu tässä työssä kohdistuu kestäviin kulkumuotoihin eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteeseen. Strafica Oy:n laatimassa saavutettavuusanalyysissä (2018) Uusimaa on jaettu kestäville liikkumismuodoiltaan seuraaviin ostosasioinnin saavutettavuusvyöhykkeisiin (kuva 7):

- **I-III Erittäin hyvä.** Kävelyetäisyydellä on saavutettavissa monipuoliset ja hyvät kaupan palvelut. Yli puolet ostosmatkoista tehdään kävellen tai pyörällä. Uudenmaan väestöstä 60 % asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.
- **IV a Hyvä.** Lyhyehkön pyörämatkan tai kilpailukykyisen joukkoliikenneyhteyden päässä on saavutettavissa monipuoliset ja hyvät kaupan palvelut. Noin 40 % ostosmatkoista tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Uudenmaan väestöstä 10 % asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.
- **IV b Tyydyttävä.** Lyhyehkön pyörämatkan tai kilpailukykyisen joukkoliikenneyhteyden päässä on saavutettavissa tyydyttävät kaupan palvelut. Noin 30 % ostosmatkoista tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Uudenmaan väestöstä 10 % asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.
- **V a,b Välttävä.** Pitkähkön pyörämatkan tai perustasoisen joukkoliikenneyhteyden päässä on saavutettavissa tyydyttävät kaupan palvelut. Noin 20 % ostosmatkoista tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Uudenmaan väestöstä 10 % asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.
- **VI a, b Heikko.** Tyydyttävät kaupan palvelut ovat saavutettavissa vain erittäin pitkän pyörämatkan tai hankalan joukkoliikenneyhteyden päästä. Alle 10 % ostosmatkoista tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Uudenmaan väestöstä 5 % asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.
- **VII a,b Erittäin heikko.** Tyydyttäviä kaupan palveluita ei ole saavutettavissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Alle 5 % ostosmatkoista tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Uudenmaan väestöstä 5 % asuu nykyisin tällä vyöhykkeellä.

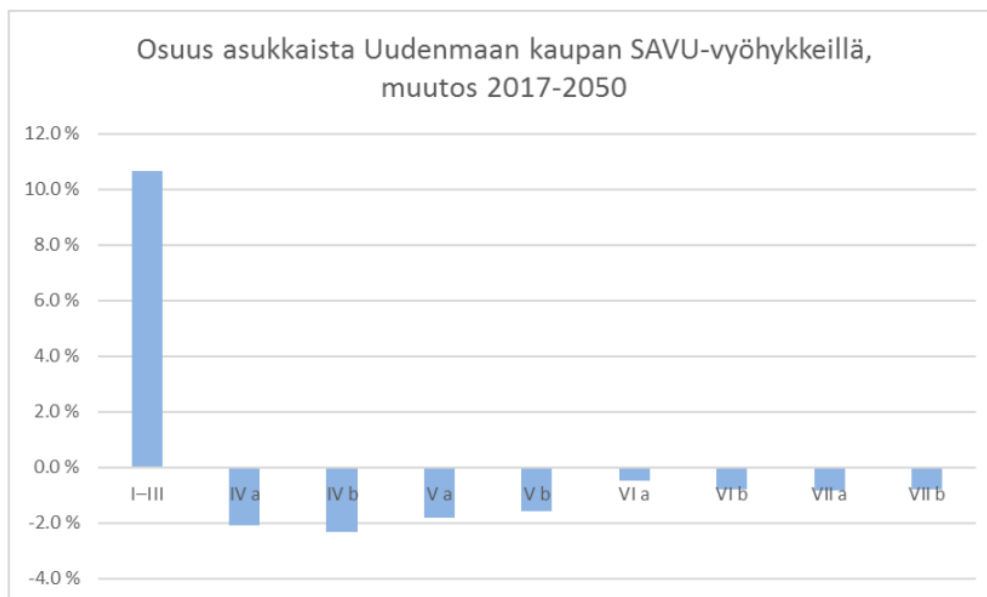
Vyöhyketarkastelut osoittavat, että kaupan palvelut ovat nykyisin saavutettavissa joukko- ja kevytliikenteellä hyvin pääkaupunkiseudulla, radanvarsikunnissa, kuntakeskuksissa ja alueilla, jotka muuten sijaitsevat hyvän palvelutarjonnan tuntumassa. Maakunnan muiden keskusten ja alueiden saavutettavuus on edellä mainittuja alueita heikompi. Kaupan alueista kestäville kulkumuodoilla parhaiten saavutettavia vuonna 2050 ovat pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen sisään merkityt alueet, erityisesti Konala, Roihupelto, Nihtisilta, Suutarila, Tammisto, Koivuhaka, Petas, Porttipuisto, Suomenoja ja Turvesolmu. Kestävillä kulkutavoilla saavutettavuus suhteessa henkilöautoon on heikointa Vihdin Huhmarissa, Raaseporin Horsbäckissä ja Nurmijärven Mäyränkalliossa (Strafica Oy 2018).

Vuoteen 2050 mennessä parhaan saavutettavuuden vyöhykkeet I - III laajenevat selvästi nykyisestä, kun kaupan palvelutarjonta kasvaa. Muut vyöhykkeet siirtyvät samalla ulommas keskuksista. Vuodesta 2017 vuoteen 2050 kestävien liikkumismuotojen osuus ostosmatkoista kasvaa alueilla, joilla kaupan palvelutarjonta kasvaa, joukkoliikenneyhteydet paranevat tai joille tulee uutta tiivistä asuinrakentamista. Vuonna 2050 kestävien liikkumismuotojen osuus ostosmatkoista on suurin tiiveillä asuinalueilla, jotka sijaitsevat kaupan hyvän tarjonnan tuntumassa (Strafica Oy 2018).



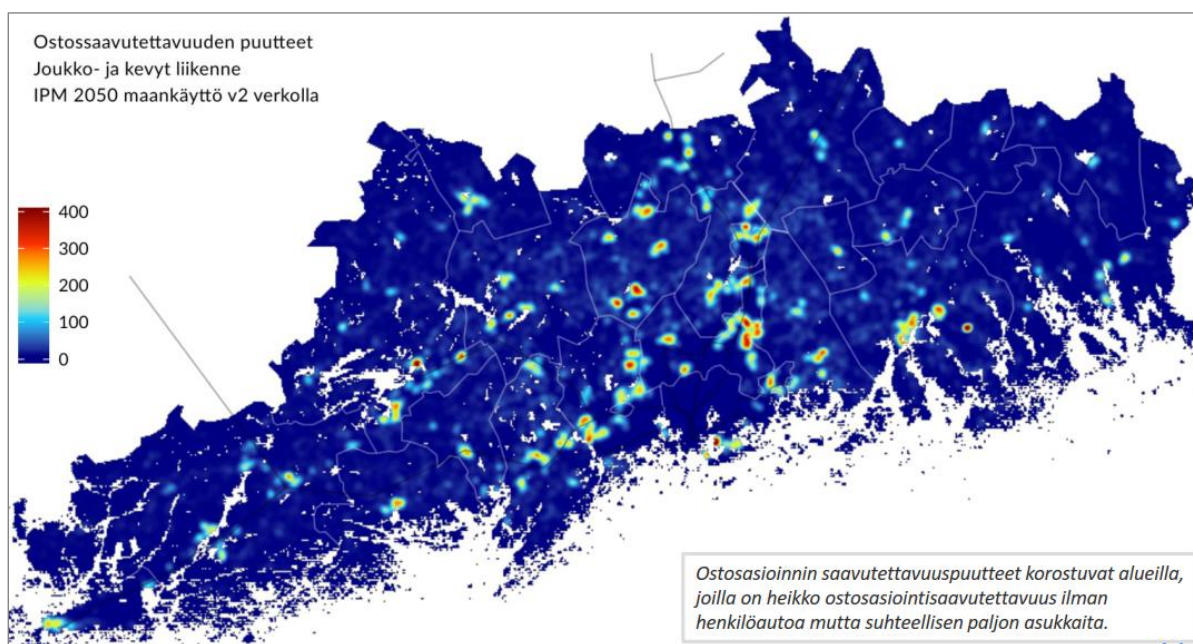
Kuva 7 Ostosasioinnin saavutettavuusvyöhykkeet ilman henkilöautoa 2017 ja 2050 (Strafica Oy 2018).

Parhaalla saavutettavuusvyöhykkeellä I - III asuvien osuus kasvaa nykyisestä yli 10 prosenttiyksiköllä vuoteen 2050, kun kaupan palvelutarjonta kasvaa, joukkoliikennetyhteydet paranevat ja asukasmäärän sijoittumisen painotus muuttuu. Kaikilla muilla saavutettavuusvyöhykkeillä asuvien osuudet hieman laskevat (kuva 8). Ostosasioinnin saavutettavuus kasvaa absoluuttisesti selkeimmin alueilla, joille tulee huomattavasti uutta tarjontaa tai joiden joukkoliikennetyhteydet paranevat selvästi. Suhteellisesti ostosasioinnin saavutettavuus kasvaa selkeimmin alueilla, joilla nykyinen saavutettavuus on heikko ja joiden tuntumaan tulee uutta tarjontaa tai joukkoliikennetyhteydet paranevat selvästi (Strafica Oy 2018).

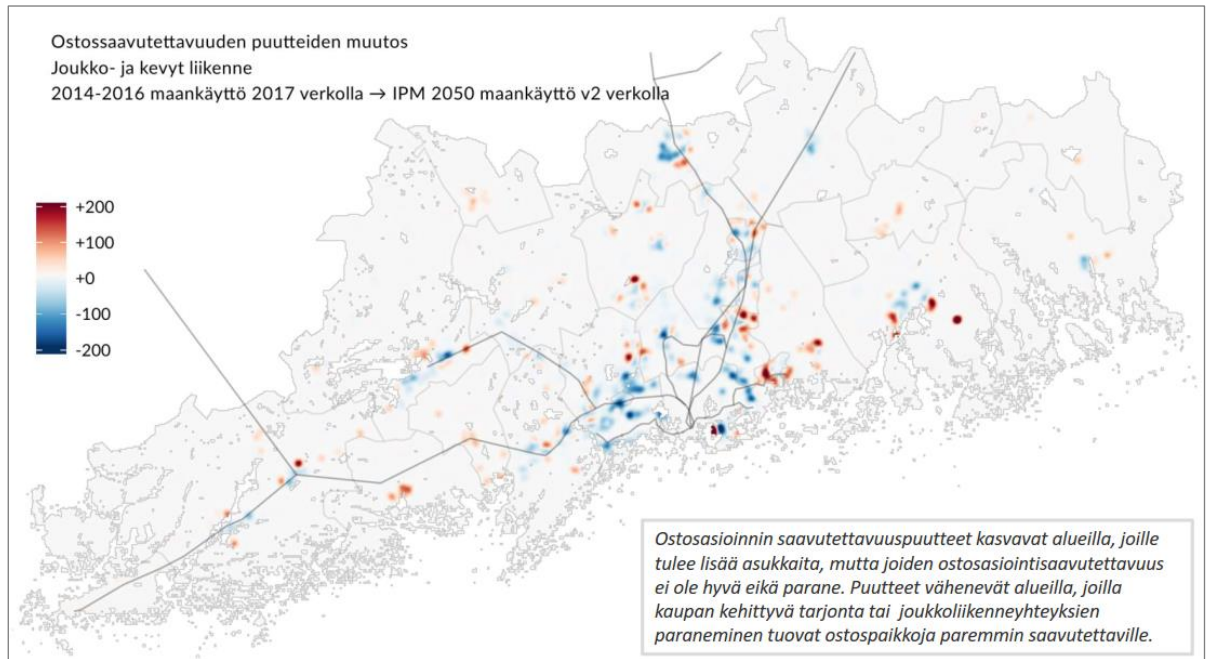


Kuva 8 Asukkaiden jakauma ostosasioinnin eri saavutettavuusvyöhykkeille, muutos 2017 - 2050 (Strafica Oy 2018).

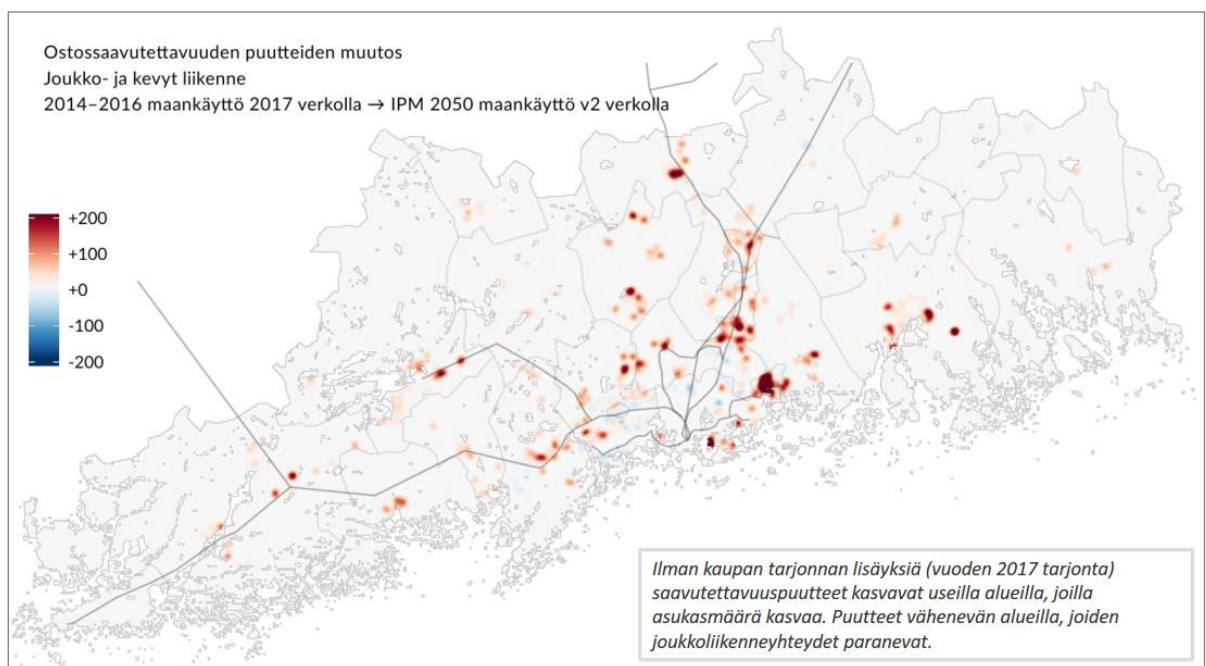
Puutteet asukkaiden ostosasiointisaavutettavuudessa ilman henkilöautoa antavat osviittaa siihen, miten kaupan palveluverkkoa tulisi myös pienten yksiköiden osalta täydentää, jotta se tukisi mahdollisimman tehokkaasti autottoman ostosasioinnin edellytyksiä. Vuonna 2050 ostosasioinnin saavutettavuuspuutteet korostuvat alueilla, joilla on heikko ostosasiointisaavutettavuus ilman henkilöautoa ja suhteellisen paljon asukkaita (kuva 9). Vuosina 2017 - 2050 ostosasioinnin saavutettavuuspuutteet kasvavat alueilla, joille tulee lisää asukkaita, mutta joiden ostosasiointisaavutettavuus ei ole hyvä eikä parane (kuva 10). Puutteet puolestaan vähenevät alueilla, joilla kaupan kehittyvä tarjonta tai joukkoliikenneyhteyksien paraneminen tuovat ostospaikkoja paremmin saavutettaville. Ilman kaupan tarjonnan lisäyksiä (vuoden 2017 kaupan palveluverkolla) saavutettavuuspuutteet kasvavat useilla alueilla, joilla asukasmäärä kasvaa ja vähenevät alueilla, joiden joukkoliikenneyhteydet paranevat (kuva 11) (Strafica Oy 2018).



Kuva 9 Ostosasiointisaavutettavuuden puutteet ilman henkilöautoa vuonna 2050 (Strafica Oy 2018).



Kuva 10 Saavutettavuuspuutteiden muutos 2017 - 2050 ilman henkilöautoa (Strafica Oy 2018).



Kuva 11 Saavutettavuuspuutteiden muutos 2017 - 2050 ilman henkilöautoa ja ilman kaupan palveluverkon muutoksia (Strafica Oy 2018).

5. KAUPAN PALVELUVERKON KEHITYS

5.1 Toiminta- ja kehitysedellytykset seuduittain ja kaupan laaduittain

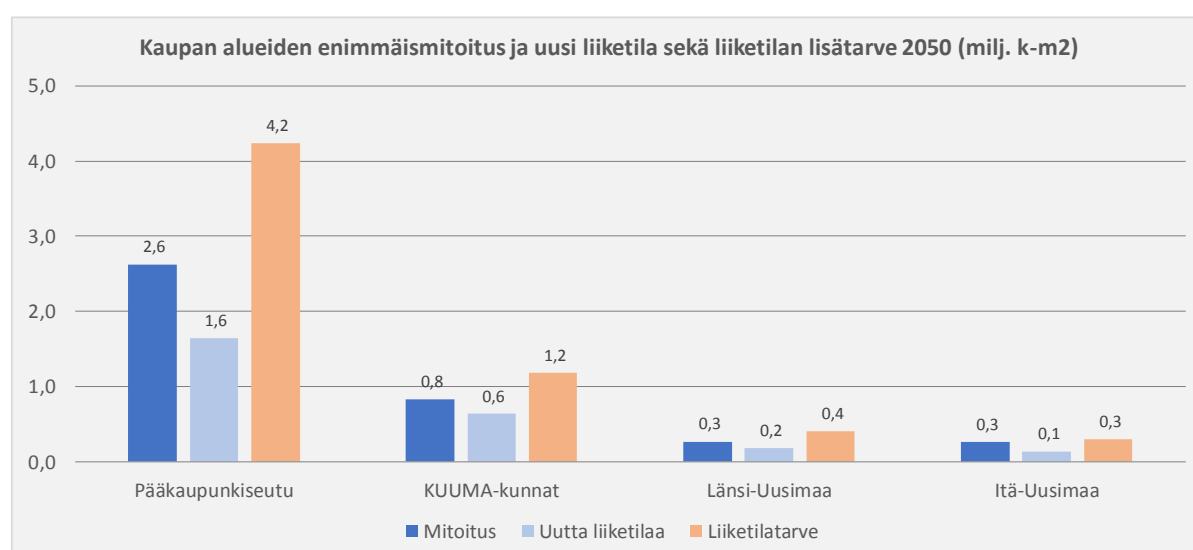
Ostovoiman kasvuun perustuvaa liiketilan laskennallista lisätarvetta tarkastelemalla voidaan hahmottaa, kuinka suuri on se markkinoiden kasvu, jonka jakajaksi kaupan alueiden uusi liikerakentaminen tulee. Liiketilan lisätarve koko Uudellamaalla vuonna 2050 on noin 6,1 miljoonaa kerrosneliometriä (taulukko 3). Lisätarve sisältää asukkaiden ostovoiman kasvun lisäksi kaavallisen mitoituksen sekä vapaa-ajan asukkaiden, matkailijoiden ja verkkokaupan vaikutukset. Liiketilan lisätarpeesta kohdistuu päivittäistavarakauppaan noin 0,7 milj. k-m², tilaa vaativaan erikoiskauppaan noin 2,2 milj. k-m² ja muuhun erikoiskauppaan noin 1,8 milj. k-m².

Taulukko 3 Liiketilan lisätarpeet (k-m²) 2050 seuduittain ja kaupan laaduittain (WSP 2018).

	Päivittäis-tavarakauppa	Tiva ja auto-kauppa	Muu erikois-kauppa	Vähittäiskauppa yhteensä	Kaupalliset palvelut	Vähittäiskauppa ja kaupalliset palvelut
Pääkaupunkiseutu	472 000	1 501 000	1 288 000	3 261 000	978 000	4 239 000
KUUMA-kunnat	121 000	463 000	322 000	908 000	271 000	1 179 000
Länsi-Uusimaa	38 000	155 000	113 000	310 000	94 000	404 000
Itä-Uusimaa	32 000	114 000	84 000	228 000	68 000	296 000
Uusimaa	663 000	2 233 000	1 807 000	4 707 000	1 411 000	6 118 000

Pääkaupunkiseudun kaupan alueiden yhteenlaskettu enimmäismitoitus on noin 2,6 milj. k-m², josta noin 1,6 milj. k-m² on uutta liiketilaa (kuva 12). Koko vähittäiskaupan liiketilan lisätarve pääkaupunkiseudulla vuoteen 2050 on noin 4,2 milj. k-m². Liiketilan lisätarve riittää siis kattamaan kaupan alueiden uuden liiketilarakentamisen ja muiden alueiden käyttöön jää noin 2,6 milj. k-m².

Pääkaupunkiseudulla liiketilan lisätarpeesta kaupan alueille on suunnattu 40 %, eli yli puolet on laskennallisesti mahdollista toteuttaa keskustoissa ja paikallisilla kaupan alueilla (kuva 13). Vertailu tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilarampeeseen kertoo puolestaan sen, että kaupan alueiden mitoitus on suurempi kuin tilaa vaativan erikoiskaupan tarve (113 %). Arvion mukaan tilaa vaativalla erikoiskaupalla on riittävästi kehitysedellytyksiä, jos kaupan alueet kehittyvät myös tiva-painotteisesti eikä vain keskustakaupan kauppapaikkoina (WSP 2018).

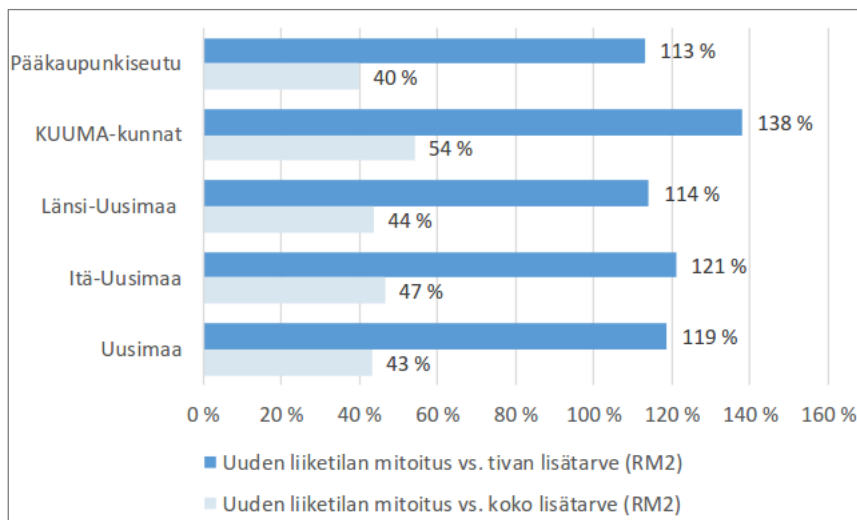


Kuva 12 Kaupan alueiden enimmäismitoitus ja uusi liiketila sekä liiketilan lisätarve vuonna 2050.

KUUMA-kunnissa kaupan alueiden enimmäismitoitus on yhteensä noin 800 000 k-m², josta noin 600 000 k-m² on uutta liiketilaa. Liiketilan lisätarve vuoteen 2050 on noin 1,2 miljoonaa kerrosneliometriä. Uuden liiketilan täysimääräisen toteuttamisen jälkeenkin muille alueille jää noin 600 000

k-m² (54 % liiketilatarpeesta). Länsi-Uudellamaalla kaupan alueiden enimmäismitoitus on yhteensä noin 300 000 k-m², josta noin 200 000 k-m² on uutta liiketilaa. Liiketilan lisätarve vuoteen 2050 on noin 400 000 k-m² eli muiden kuin kaupan alueiden kehittämiseen jää noin 200 000 k-m² (44 %). Itä-Uudenmaan kaupan alueiden enimmäismitoitus on noin 300 000 k-m², josta noin 100 000 k-m² on uutta liiketilaa. Liiketilan lisätarpeen ollessa noin 300 000 k-m², muiden alueiden käyttöön jää noin 200 000 k-m² (47 %)

Pääkaupunkiseudun ulkopuolella mitoitustavertailu on tarkoituksenmukaisinta tehdä koko vähittäiskaupan lisäksi erikseen vain tilaa vaativan erikoiskaupan tarpeeseen, koska kaupan alueille on suunnattu pääasiassa vain merkitykseltään seudullista tilaa vaativaa erikoiskauppaa. KUUMA-kunnissa uuden liiketilan määrä suhteessa tilaa vaativan erikoiskaupan lisätarpeeseen on huomattavan ylimitoitettu (138 %). Länsi- ja Itä-Uudellamaalla ylimitoitusta on jonkin verran (121 % ja 119 %). Pääkaupunkiseudun ulkopuolella kauppapaikat ovat vaihtoehtoisia tilaa vaativan erikoiskaupan kehittämispaiikkoja, mikä mahdollistaa hyvät kilpailunedellytykset. Osa kauppapaikoista jäänee kuitenkin toteutumatta tai toteutuu vain osittain. Koska kaupan alueille osoitetaan seudullisesti merkittävää tilaa vaativaa kauppaa, ylimitoituksella ei ole vaikutuksia keskustoihin (WSP 2018).



Kuva 13 Kaupan alueiden enimmäismitoitus verrattuna laskettuun liiketilan lisätarpeeseen (WSP 2018).

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 voidaan rajoittaa tai mahdollistaa kilpailun toimivuutta. Tärkeää olisi pyrkiä siihen, että rajoitetaan vain sitä, mikä on välttämätöntä yhdyskuntarakenteen toimivuuden turvaamisen ja maankäytöllisten kehittämisen näkökohtien kannalta katsottuna. 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 (ympäristöministeriö 2007).

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 kehittämisenkin olisivat mahdollisia. Pitämällä alalle tulon esteet mahdollisimman alhaisina varmistetaan se, että luodaan edellytykset toimivalle kilpailulle ja sen myötä positiivisille kilpailuvaikutuksille. Maakuntakaavatasolla tämä tarkoittaa sitä, että kaupalle luodaan riittävästi ja monipuolisesti erilaisia kauppapaikkoja. Uusimaa-kaava 2050 noudattaa edellä esitettyjä periaatteita.

Uusimaa-kaavassa 2050 päivittäistavarakauppaa ja muuta kuin tilaa vaativaa erikoiskauppaa käsitellään yhdessä keskustahakuksena kauppana. Keskustahakuinen kauppa voi sijoittua mitoitusalueen rajoittamattomana keskustoihin ja seudulliselta merkittävyydeltään rajoitettuna taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeille ja palvelukeskittymiin. Tilaa vaativa erikoiskauppa sijoittuu kaupan alueille, joille on määritelty enimmäismitoitukset. Kaavassa asetetut seudullisuuden rajat ja enimmäismitoitusrajat mahdollistavat kaupan toiminnan kehittymisen yhdyskuntarakenteelliset näkökohdat huomioiden. Sijoittumispaikkojen runsaus ja monipuolisuus puolestaan luovat edellytyksiä toimivalle kilpailulle.

5.2 Keskustakaupan toiminta- ja kehittämisedellytykset

5.2.1 Kaupan laatu ja sijoittuminen

Uusimaa-kaava 2050 ohjaa seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa keskusta-alueille ja vahvistaa keskusta-alueiden asemaa vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintipaikkana maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaisesti. Keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle osoitetut kaupan alueet ovat pääosin jo olemassa olevia alueita ja ovat kaupan laadultaan pääosin sellaisia, että eivät kilpaile keskusta-alueiden kaupan kanssa. Toistaiseksi täysin rakentamattomia kaupan alueita ovat Focus, Turvesolmu, Sakarinmäki, Petas, Valtatie 25, Inkilänportti, Mäyränkallio ja Huhmari. Näistä alueista Turvesolmussa kaupan laatua ei ole rajoitettu. Muut alueet ovat tilaa vaativan erikoiskaupan alueita.

Uusimaa-kaavan laaturajoittamattomat kaupan alueet sijoittuvat tiiviille ja kaupan tarjonnaltaan runsaalle ja monipuoliselle pääkaupunkiseudulle. Näille kaupan alueille voi hyvin sijoittua monipuolista kaupan palveluja, vaikka ne kilpailevat osittain keskustojen kanssa - alueet ovat yleensä rakentuneet ja rakentuvat jatkossakin hieman keskusta-alueista poikkeavasti ja niiden vetovoima on erityyppinen kuin keskustojen. Laaturajoittamattomille kaupan alueille sijoittuu keskustoja enemmän suuria kaupan yksiköitä ja niillä asioidaan enemmän jonkin tietyn ostotarpeen vuoksi. Shop-pailu ja vapaa-ajan vietto kohdistuvat edelleenkin enemmän keskusta-alueille. Kilpailutilanteen vaikutuksia tasaa myös se, pääkaupunkiseudun suuren väestömäärän vuoksi ostovoimaa riittää niin keskustoihin kuin kaupan alueillekin.

Mikäli kaupan alueille sijoittuisi merkittävästi keskustahakuista kauppaa (päivittäistavarakaupan ja muun erikoiskaupan palveluita) keskustamaisesti eli kauppakeskustyyppisesti, vaarana olisi kilpailu keskustakaupan kanssa. Tilaa vaativan erikoiskaupan alueilla tämä ei kaavamääräysten vuoksi ole mahdollista. Laaturajoittamattomilla kaupan alueilla kilpailuriskiä on pienennetty rajoittamalla rakennusten yksikkökokoja enintään 30 000 k-m². Tämän ratkaisun myötä laaturajoittamattomat kaupan alueet ovat luonteeltaan pitkälti paikallisia. Tämä vastaa nykyistä tilannetta, jossa pääkaupunkiseudun keskustoissa toimivat kauppakeskukset ovat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta (Helsingin keskustan kauppakeskukset, Sello, Jumbo, Iso Omena, Itis ja Kaari) luonteeltaan paikallisesti merkittäviä. Paikallisissa kauppakeskuksissa valtaosa asiakkaista tulee asioimaan lähialueilta. Tällaisena voidaan pitää esimerkiksi Malmintoria. Paikallistasoisten kauppakeskusten sijoittuminen kaupan alueille ei ole seudullinen uhka keskustoilta. Niiden vetovoima ei riitä suuntaamaan seudullista asiointia merkittävästi keskustan sijaan kaupan alueille.

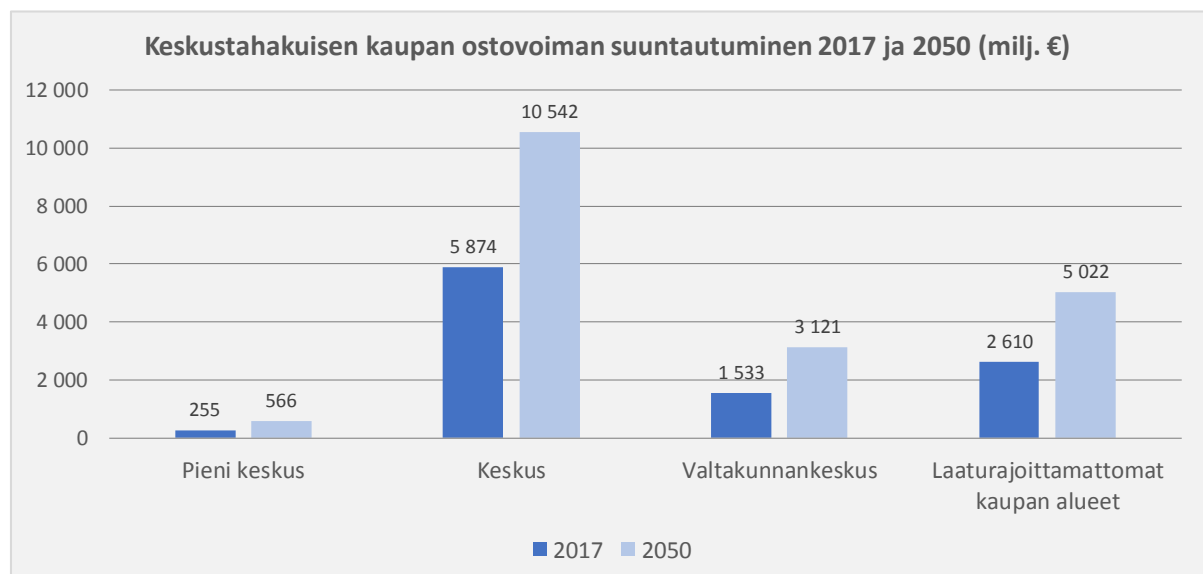
Kaupan alueiden mitoitus antaa hyvät mahdollisuudet keskustakaupan kehittymiselle. Pääkaupunkiseudulla koko liiketilan lisätarpeesta 39 % on osoitettu keskustojen ulkopuolelle, jolloin 61 % liiketilatarpeesta pystyy kehittymään keskustoissa tai paikallisilla kaupan alueilla. Lisäksi pääkaupunkiseudulle suuntautuu asiointia seudun ulkopuolelta, mikä lisää keskustojen ja kaupan alueiden kehittämispotentiaalia (WSP 2018). KUUMA-kunnissa puolet uuden liiketilan mitoituksesta on suunnattu kaupan alueille. KUUMA-kunnissa kaupan alueet sijoittuvat pääosin tiiviiseen kaupunkirakenteeseen keskustojen läheisyyteen. Keskustoille on kuitenkin myös jätetty merkittävän paljon kehittämispotentiaalia. Länsi- ja Itä-Uudellamaalla kaupan alueiden osuus liiketilatarpeesta on noin 40 %. Suurin osa liiketilan lisätarpeesta kohdistuu siten keskustoihin (Uudenmaan liitto 2018).

5.2.2 Ostovoiman suuntautuminen

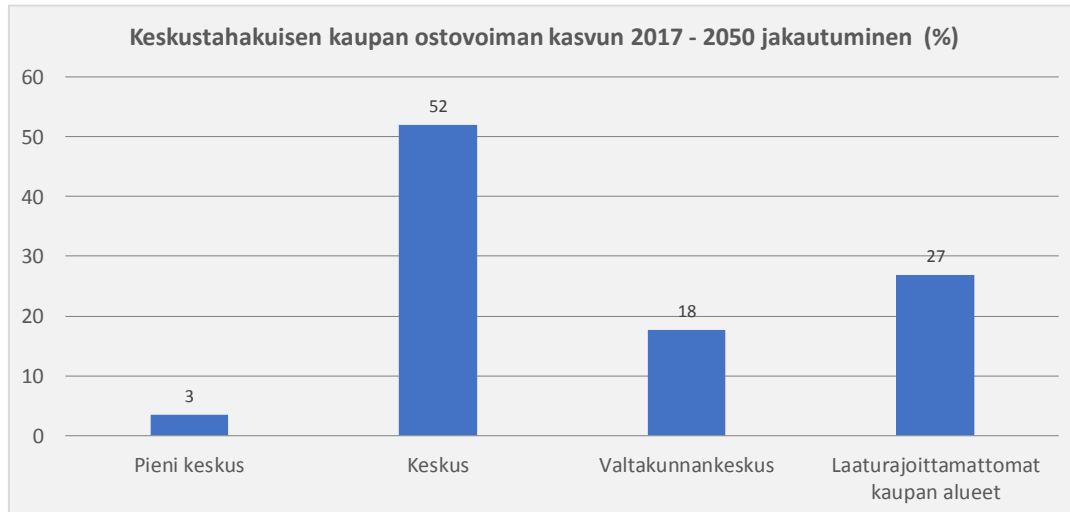
Kaupan mitoitus- ja sijoittumISRatkaisun vaikutuksia keskuksiin arvioitiin hyödyntämällä Huffin vetovoimamallia. Mallin avulla voidaan dynaamisesti arvioida keskuskohtaisen mitoituksen vaikutuksia palveluverkossa. Huffin vetovoimamallissa muuttujina ovat väestön sijoittuminen nykytilanteessa ja tavoitevuonna 2050 (IPM-malli, rakennemalli 2), maakuntakaavan keskusten sijainti ja mitoitus (nykytilanne ja tavoitevuosi 2050) sekä keskusten saavutettavuus tieverkkoa pitkin. Mallin avulla arvioidaan tietyssä pisteessä asuvan henkilön todennäköisyyttä asioida tietyssä keskuksessa, kun hänellä on useita vaihtoehtoisia ja erikokoisia keskuksia valittavanaan. Mallin oletuksena on, että mitä lähempänä ja mitä houkuttelevampi (valikoimaltaan suurempi) keskus on, sitä todennäköisemmin siellä asioidaan. Houkuttelevuustekijänä mallissa käytetään kaupan kerrosalaa.

Huffin vetovoimamallin avulla saadaan suuntaa-antavia arvioita siitä, miten eri keskuksiin kohdistuvat asiointit muuttuvat sekä mikä on muutosten suunta ja voimakkuus. Mallinnusta varten keskusten ja kaupan alueiden nykyinen kerrosala arvioitiin maakuntakaavatyön taustamateriaalien ja muiden selvitysten perusteella. Mitoitus vuodelle 2050 arvioitiin palveluverkkoselvitysten (Uudenmaan liitto 2018 ja WSP 2018) ja kaavaratkaisun perusteella. Kaupan alueista huomioitiin ainoastaan laaturajoittamattomat kaupan alueet. Keskustatoimintojen alueiden osuus keskustahakuisesta (keskustat ja paikalliset kaupan alueet) mitoituksesta saatiin jakamalla uusi kaupan kerrosala eri keskuksiin olemassa olevan kerrosalan suhteessa.

Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi -selvityksen (Uudenmaan liitto 2018) mukaan väestön- ja kulutuskasvun myötä päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan ostovoima kasvaa Uudellamaalla nykyisestä noin 10,3 miljardista eurosta vuoteen 2050 mennessä noin 19,3 miljardiin euroon. Huffin mallin avulla arvioitiin, kuinka Uudenmaan asukkaiden keskustahakuisen kaupan (päivittäistavarakaupan ja muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan) ostovoima jakaantuu eri keskustyyppien välille nykytilanteessa ja vuonna 2050 (kuva 14). Nykytilanteessa valtaosa ostovoimasta suuntautuu keskuksiin ja tilanne on sama vuonna 2050, sillä noin puolet ostovoiman kasvusta (kuva 15) kohdistuu keskuksiin. Maakunnan huomattava asukasmäärän lisääntyminen luo kuitenkin kehittymismahdollisuuksia myös muille kaupan keskuksille. Uusimaa-kaavan 2050 kaupan mitoitus- ja sijoittumISRatkaisun myötä sekä keskustakaupan että laaturajoittamattomien kaupan alueiden toiminta- ja kehittymisedellytykset vahvistuvat.



Kuva 14 Mallinnuksen perusteella keskuksiin ja laaturajoittamattomille kaupan alueille suuntautuva Uudenmaan asukkaiden keskustahakuisen kaupan ostovoima 2017 ja 2050.



Kuva 15 Keskustahakuisen kaupan ostovoiman kasvun 2017 - 2050 jakautuminen keskuksiin ja laaturajoittamattomille kaupan alueille (mallinnettu).

6. YHTEENVETO JA PÄÄTELMIÄ

Kaupan mitoitus- ja sijoittumiskeskustelu suhteessa MRL:n tavoitteisiin ja sääöksiin

Uusimaa-kaavan 2050 kaupan ratkaisu tarjoaa kaupalle monipuolisia ja erilaisia sijoittumispaikkoja vaarantamatta keskustakaupan toiminta- ja kehittämisedellytyksiä ja tukien toimivan kilpailun edistämistä. Erityisen tärkeitä keskustakaupan myönteisen kehittymisen kannalta ovat keskustusten mitoittamatta jättäminen sekä se, että valtaosa kaupan alueista on osoitettu vain tilaa vaativalle erikoiskaupalle. Keskusten kehittämismahdollisuuksia turvaavat myös taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeille asetetut merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat seudulliselle keskustahakuiselle kaupalle (päivittäistavarakauppa ja muun erikoistavarakan kauppa) ja paljon tilaa vaativalle erikoiskaupalle. Jos kuitenkin kaupan laadulle keskustahakuisessa kaupassa ei aseteta erilisiä alarajoja päivittäistavarakaupalle ja muulle erikoiskaupalle, vaarana saattaa olla päivittäistavarakaupan lähikauppaverkoston harventuminen: mikäli vyöhykkeille sijoittuvien päivittäistavarakaupan myymälöiden koot ovat suuria, myymälämäärä saattaa vähentyä myynnin keskittyessä suurempiin yksiköihin.

Myönteisiä kilpailuvaikutuksia edistävät erityisesti keskustusten mitoittamatta jättäminen, laaturajoittamattomat kaupan alueet sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet, jotka mahdollistavat kaupan sijoittumisen keskustaan tukeutuen. Toimivan kilpailun edellytyksiä saattaa heikentää se, että nykyään kaupan laadultaan monipuolisiksi kehittyneillä, mutta tilaa vaativaan erikoiskauppaan osoitetuilla alueilla kaupan uusperustanta voi olla vain tilaa vaativaa erikoiskauppaa. Tämä vahvistaa alueilla jo olevien muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan toimijoiden asemaa, koska uudet kilpailijat eivät voi sijoittua kyseisille alueille.

Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat mahdollistavat sen, että kaava ohjaa sisältövaatimustensa mukaisesti vain merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksikköjen sijoittumista ja mitoitusta. Alue- ja yhdyskuntarakenteelliset näkökohdat huomioon ottaen riittävän suuriksi määritellyt alarajat myös edistävät toimivaa kilpailua tarjoamalla yrityksille riittävästi sijoittumispaikkoja.

Keskustatoimintojen alueiden, palvelukeskittymien ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden kehittämisessä merkittäviä asioita ovat kaupan palvelujen saavutettavuus kevyt- ja joukkoliikenteellä. Kaupan alueita Uusimaa-kaavaan 2050 osoitettaessa kriteerinä on palvelujen saavutettavuus. Kaupan ratkaisussa erityyppiset kaupan sijoittumispaikkamahdollisuudet täydentävät toisiinsa, jolloin palveluverkko muodostuu monipuoliseksi ja asiointimatkat lyhyiksi. Kokonaisuutena katsoen kaupan ratkaisu vastaa hyvin maankäyttö- ja rakennuslaissa asetettuihin kaupan sijainnin ohjauksen sisältövaatimuksiin ja toimivan kilpailun edistämisen tavoitteisiin.

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Keskustatoimintojen alueet, palvelukeskittymät, taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet ja kaupan alueet muodostavat alue- ja yhdyskuntarakenteellisesti tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden ja tukevat olemassa olevien keskustusten kehittämistä. Keskustatoimintojen alueet mahdollistavat merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen. Päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan merkitykseltään seudullisten yksiköiden sijoittuminen keskuksiin tukee nykyistä palveluverkkoa ja parantaa keskustusten elinvoimaisuutta ja kehittämismahdollisuuksia.

Kaupan alueet sijoittuvat keskustojen läheisyyteen ja muuten hyvin saavutettavissa oleviin sijaintipaikkoihin. Niillä ei ole yhdyskuntarakennetta hajauttavaa vaikutusta. Kaupan alueille osoitetut riittävät enimmäismitoitukset mahdollistavat seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen kaavassa osoitetuille alueille. Kaavaratkaisun mahdollistama vähittäiskaupan

suuryksiköiden sijoittuminen myös pääkaupunkiseudun ulkopuolelle tasapainottaa Uudenmaan tällä hetkellä pääkaupunkiseudulle painottuvaa kaupan palveluverkkoa.

Kokonaisuutena katsoen Uusimaa-kaava 2050 tukee maakunnan keskusverkon, kaupan toimintaedellytysten ja palvelujen saavutettavuuden myönteistä kehittymistä. Se myös lisää mahdollisuuksia asioida kevyt- ja joukkoliikenteellä. Kaava luo edellytykset kaupan tavoitteelliseen kehittymiseen eri alueilla kaupan palvelujen saavutettavuus ja alue- ja yhdyskuntarakenteen eheytyvä kehitys huomioon ottaen. Kaavan tavoitteiden, Uudenmaan vähittäiskaupan nykyisen rakenteen, raide liikenteen kehittämistavoitteiden, asutuksen ja työpaikkojen nykyisen ja tulevan sijoittumisen sekä monipuolisten ja hyvin saavutettavissa olevien kaupan sijoittumispaikkojen vuoksi Uusimaa-kaavan 2050 kaupan ratkaisulla voidaan katsoa olevan alue- ja yhdyskuntarakennetta eheyttävä vaikutus.

Kaupan mitoitus ja sijoittuminen

Uusimaa-kaavan 2050 kaupan sijainti- ja mitoitusratkaisut antavat hyvät lähtökohdat alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle. Kaavaratkaisu luo edellytykset niin keskusten, kaupan alueiden, kehittämisvyöhykkeiden kuin palvelukeskittymienkin kaupan kehitykselle ja vetovoiman vahvistumiselle. Suurimmista keskuksista muodostuu kaupalliselta tarjonnaltaan entistä monipuolisempia. Pienet keskukset kehittyvät pienimuotoisemmin, eikä niihin todennäköisesti tule sijoittumaan vähittäiskaupan suuryksiköitä. Kaavassa osoitetut kaupan enimmäismitoitukset on määritelty maakunnan asukkaiden ostovoiman kehitykseen perustuen, mikä luo edellytykset toimivan ja toimintaedellytyksiä tarjoavan kaupan palveluverkon kehitykselle. Kaavan mahdollistama sijoittumispaikkojen runsaus ja monipuolisuus puolestaan luovat edellytyksiä toimivalle kilpailulle.

Keskustatoimintojen alueiden ja kaupan alueiden vaikutusalueilla on riittävän suuri väestöpohja monipuolisen tarjonnan ylläpitämiseen ja kehittämiseen. Merkittävin vähittäiskaupan kehityspotentiaali on pääkaupunkiseudulla. Muilla seuduilla vähittäiskaupan ostovoiman kasvu ja liiketilan lisätarve on vähäisempää, mutta Uusimaa-kaava 2050 mahdollistaa kaupan kehityksen kullakin seudulla niin kaupan alueilla kuin keskustoissakin. Liiketilan lisätarve vuoteen 2050 riittää kattamaan kaupan alueiden uuden liiketilarakentamisen ja muiden alueiden (keskustojen ja paikallisten kaupan alueiden) käyttöön jää lisäksi pääkaupunkiseudulla 40%, KUUMA-kunnissa 54 %, Länsi-Uudellamaalla 44 % ja Itä-Uudellamaalla 47 % liiketilan lisätarpeesta.

Vähittäiskaupan mitoitukseen ja liiketilararpeen arviointiin liittyy pitkällä tähtäimellä monia tekijöitä, joiden tulevaa kehitystä on vaikea ennakoida. Liiketilararpeen arviointi perustuu yleisesti käytettyihin lähtöoletuksiin sekä keskimääräisiin kulutus- ja myyntitehokkuuslukuihin. Tämän vuoksi Uusimaa-kaavassa 2050 esitetyt enimmäismitoitukset tulisi maakuntakaavaa tulkittaessa ymmärtää yleispiirteisinä mitoituksina, joiden puitteissa mitoituksia voidaan tarkentaa yksityiskohtaisessa maankäytön suunnittelussa. Maakuntakaavan yleispiirteisyys huomioon ottaen maakuntakaavan kauppaa koskevissa ratkaisuissa keskeistä on väljyys, joustavuus ja vaihtoehtoisuus.

Kaupan palvelujen saavutettavuus

Uusimaa-kaavan 2050 kaupan ratkaisu luo edellytykset alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle, mikä puolestaan turvaa palvelujen hyvän saavutettavuuden eri osissa maakuntaa. Kaavassa osoitetut keskustatoimintojen alueet ja kaupan alueet ovat hyvin saavutettavissa henkilöautolla. Lähialueilla asuville kaupan palvelut ovat saavutettavissa myös kevyellä liikenteellä ja asiointi kauempaa on mahdollista joukkoliikenteellä. Kävellessä tai pyörällä parhaiten saavutettavia kaupan alueita vuonna 2050 ovat pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen sisään merkityt alueet, erityisesti Konala, Roihupelto, Nihtisilta ja Suutarila. Joukkoliikenteellä hyvin saavutettavia keskittymiä ovat edellisten lisäksi Tammisto, Koivuhaka, Petas, Porttipuisto, Suomenoja ja Turvesolmu.

Kestävillä kulkutavoilla saavutettavuus suhteessa henkilöautoon on heikointa Vihdin Huhmarissa, Raaseporin Horsbäckissä ja Nurmijärven Mäyränkalliossa.

Tehdyn saavutettavuusvyöhyketarkastelun mukaan kaupan palvelut ovat sekä nykyisin että jatkossa saavutettavissa joukko- ja kevytliikenteellä parhaiten pääkaupunkiseudulla, radanvarsikunnissa, kuntakeskuksissa ja alueilla, jotka muuten sijaitsevat hyvän palvelutarjonnan tuntumassa. Parhaalla saavutettavuusvyöhykkeellä asuu nykyisin noin 60 % Uudenmaan väestöstä ja vuoteen 2050 mennessä osuus kasvaa yli 10 prosenttiyksiköllä.

Vuoteen 2050 mennessä kestävien kulkutapojen käyttö asiointimatkoilla myös kasvaa samalla kun henkilöauton käyttö vähenee. Toisaalta vaikka kaupan saavutettavuus on hyvä ilman henkilöautoa, tulee huolehtia asiointimahdollisuuksista myös henkilöautolla. Vuonna 2017 henkilöauton osuus Uudellamaalla tehdyistä ostosmatkoista oli noin 50 %. Vuoteen 2050 mennessä henkilöauto-osuuden arvioidaan pienenevän 42 prosenttiin.

Keskustakaupan kehittyminen

Uusimaa-kaava 2050 ohjaa seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa keskusta-alueille ja vahvistaa keskusta-alueiden asemaa vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintipaikkana maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevien erityisten säännösten mukaisesti. Tämä vahvistaa etenkin valtakunnankeskuksen ja keskustan kaupallista asemaa, mutta luo edellytyksiä myös pienten keskustan aseman vahvistumiselle. Ratkaisu ei kuitenkaan takaa suuryksiköiden sijoittumista keskustatoimintojen alueille - kaupalla pitää olla myös toiminnallisesti mahdollisuus sijoittua keskustoihin. Kaupan kehittymistä edistettäessä onkin tarpeellista kiinnittää huomiota riittävän laajoihin, kaupan toiminta- ja kehittymisedellytykset myös pitkällä aikavälillä mahdollistaviin keskustatoimintojen alueisiin. Maakuntakaavan tavoiteltu ohjausvaikutus ja yleispiirteisyys huomioon ottaen keskustatoimintojen alueiden tarkempi sijainti ja laajuus on tarkoituksenmukaista osoittaa kuntakaavoituksessa.

Laaturajoittamattomille kaupan alueille voi hyvin sijoittua monipuolista päivittäistavara- ja erikoiskaupan tarjontaa ilman merkittävää kilpailua keskustojen kanssa, koska ne ovat pääosin rakentuneet ja rakentuvat jatkossakin hieman keskusta-alueista poikkeavasti ja niiden vetovoima on erityyppinen kuin keskustojen. Kilpailutilannetta tasaa myös se, että pääkaupunkiseudun suuren väestömäärän vuoksi ostovoimaa riittää niin keskustoihin kuin kaupan alueillekin.

Keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle osoitetut kaupan alueet ovat pääosin olemassa olevia kauppapaikkoja. Uusi liikerakentaminen muilla kuin laaturajoittamattomilla kaupan alueilla on maakuntakaavan suunnittelumääräysten mukaan tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa tai muuten keskustaan soveltumatonta kauppaa, joka ei kilpaile keskusta-alueiden kaupan kanssa. Näin kaupan alueilla ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupan toiminta- ja kehitysedellytyksiin.

Kaupan alueiden mitoitus antaa hyvät mahdollisuudet keskustakaupan kehittymiselle. Pääkaupunkiseudulla, KUUMA-kunnissa sekä Länsi- ja Itä-Uudellamaalla koko liiketilan lisätarpeesta vuoteen 2050 noin 50 - 60 % on suunnattu keskustoihin tai paikallisille kaupan alueille. Kaupan mitoitus- ja sijoittumiskeskustelu tukee keskustojen kehittymistä myös ostovoiman suuntautumisen kannalta katsottuna. Nykyisin valtaosa Uudenmaan asukkaiden keskustahakuisen kaupan ostovoimasta suuntautuu keskuksiin ja tilanne jatkuu samana vuoteen 2050, sillä noin puolet ostovoiman kasvusta kohdistuu keskuksiin ja noin kolmasosa laaturajoittamattomille kaupan alueille. Uusimaa-kaavan 2050 kaupan mitoitus- ja sijoittumiskeskustelun myötä sekä keskustakaupan että laaturajoittamattomien kaupan alueiden toiminta- ja kehittymisedellytykset vahvistuvat.

7. LÄHTEET

Strafica Oy (2018). Vähittäiskaupan saavutettavuuden ja asiointiliikkumisen muutokset Uudella-
maalla 2017 - 2050.

Uudenmaan liitto (2018a). Uudenmaan liitolta tähän työhön saatu aineisto.

Uudenmaan liitto (2018). Uusimaa-kaava 2050. Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vai-
kutusten arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E199-2018.

WSP (2018). Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi -selvitystyön herk-
kyystarkastelu.

Ympäristöministeriö (2007). Kauppa maakuntakaavoituksessa. Ympäristöministeriön raportteja
23/2007.

Ympäristöministeriö (2004). Kauppa kaavoituksessa. Ympäristöopas 115.

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

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