

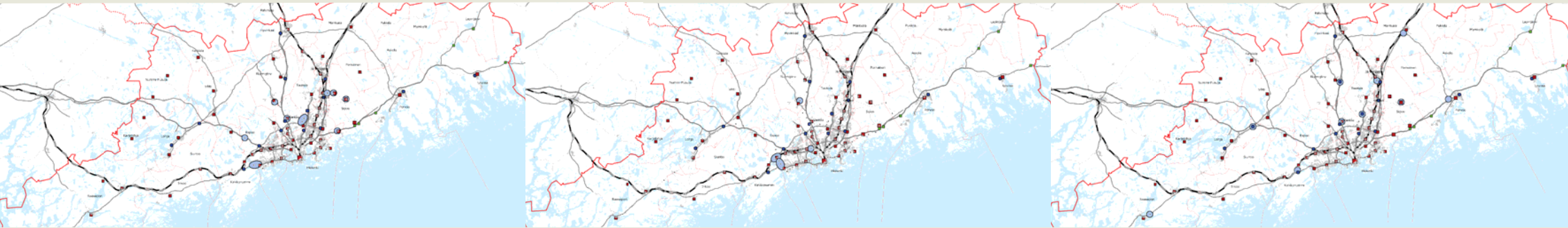


Uudenmaan liitto  
Nylands förbund



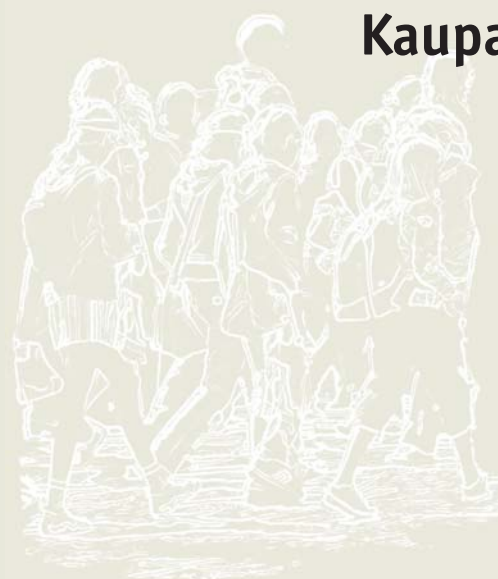
ITÄ-UUSIMAA  
ÖSTRA NYLAND

Uudenmaan liiton julkaisuja E 111 - 2010



Uudenmaan liitto

## Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa



**Maakuntakaavan**  
uudistaminen



# **Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa**

**Uudenmaan liiton julkaisuja E 111 - 2010**

**ISBN 978-952-448-312-4**      **ISSN 1236-6811 (sid.)**

**ISBN 978-952-448-313-1**      **ISSN 1236-6811 (verkkajulkaisu)**

Kannen piirros ja taitto: Arja-Leena Berg

Valokuvat: Tuula Palaste-Eerola

Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 749/MML/10

Painotalo Kyriiri Oy

Helsinki 2010

500 kpl

**Uudenmaan liitto | Nylands förbund**

Aleksanterinkatu 48 A | 00100 Helsinki

Alexandersgatan 48 A | 00100 Helsingfors

puh. | tfn +358 (0)9 4767 411 | fax +358 (0)9 4767 4300

toimisto@uudenmaanliitto.fi | www.uudenmaanliitto.fi

Aleksanterinkatu 48 A | 00100 Helsinki  
 Alexandersgatan 48 A | 00100 Helsingfors  
 puh. | tfn +385 (0)9 4767 411 | fax +358 (0)9 4767 4300  
 toimisto@uudenmaanliitto.fi | www.uudenmaanliitto.fi

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Tekijä(t)<br>Uudenmaan liitto, Itä-Uudenmaan liitto  |                       |
| Nimeke<br>Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa   |                       |
| Sarjan nimeke<br>Uudenmaan liiton julkaisuja E   |                       |
| Sarjanumero<br>111   | Julkaisu-aika<br>2010 |
| Sivuja<br>80   | Liitteitä<br>4        |
| ISBN<br>978-952-448-312-4 (sid.) 978-952-448-313-1 (verkkojulkaisu)  | ISSN<br>1236-6811     |
| Kieli, koko teos<br>suomi  | Yhteenveto            |
| <p>Tiivistelmä</p> <p>Selvityksessä tarkastellaan Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavan rakennemalleja vähittäiskaupan sijainnin ohjauksen näkökulmasta: millaista kaupan rakennetta mallit tuottavat ja millaisia ovat niiden vaikutukset. Tarkoituksena on tuottaa lähtötietoa maakunnallisen päätöksenteon pohjaksi.</p> <p>Sormi- ja silmukkamalleissa uudet kaupan alueet sijoittuvat pääsääntöisesti nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueille eivätkä siten hajauta alue- ja yhdyskuntarakennetta. Monikeskusmallissa uudet kaupan alueet sijoittuvat olemassa tai kehittymässä olevaan yhdyskuntarakenteeseen - yhdyskuntarakenteellisesti epäsuotuisia vaikutuksia ei synny, mikäli muu maankäyttö kehittyy suunnitellusti.</p> <p>Sormimalli muodostaa vetovoimaisia kaupallisia keskittymiä heikentämättä päivittäistavarakaupan lähipalvelujen kehittymismahdollisuuksia. Myös monikeskusmalli mahdollistaa vetovoimaisten kaupan keskittymien kehittymisen. Mallin hajavaihtoehto tuottaa osin sellaista asutusrakennetta, joka ei luo edellytyksiä päivittäistavarakaupan lähipalveluille. Silmukkamallissa ei muodostu tiheää kaupan helminauhaa, eikä silmukka kokonaisuutena vastaa yhtä isoa kaupallista keskusta.</p> <p>Sormimalli tuottaa pienimmät henkilöauton kulkutapaosuudet, suoritteet ja liikenteestä aiheutuvat hiilidioksidipäästöt sekä edistää parhaiten kevyen- ja joukko-liikenteen käyttöä ostosmatkoilla. Heikoimmin kestävää liikkumista ja kaupan palvelujen saavutettavuutta muulla kuin henkilöautolla tukee monikeskusmalli.</p> |                       |
| Raportin laatija<br>FCG Finnish Consulting Group Oy  |                       |
| Avainsanat (asiasanat)<br>kaupan rakenne, liikkuminen, aluerakenne, paikkatieto, yhdyskuntarakenteen seurantarjestelmä, rakennemallit, maakuntakaava, Uusimaa, Itä-Uusimaa   |                       |
| Huomautuksia<br>Julkaisusta on verkkoversio kotisivuillamme <a href="http://www.uudenmaanliitto.fi">www.uudenmaanliitto.fi</a>   |                       |

Aleksanterinkatu 48 A | 00100 Helsinki  
 Alexandersgatan 48 A | 00100 Helsingfors  
 puh. | tfn +385 (0)9 4767 411 | fax +358 (0)9 4767 4300  
 toimisto@uudenmaanliitto.fi | www.uudenmaanliitto.fi

|   |                         |
|---|-------------------------|
| Författare<br>Nylands förbund, Östra Nylands förbund  |                         |
| Publikation<br>Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa   |                         |
| Seriens namn<br>Nylands förbunds publikationer E  |                         |
| Seriens nummer<br>111   | Utgivningsdatum<br>2010 |
| Sidor<br>80   | Bilagor<br>4            |
| ISBN<br>978-952-448-312-4 (inbunden) 978-952-448-313-1 (nätversion)   | ISSN<br>1236-6811       |
| Språk<br>finska   | Sammandrag              |
| <p>Referat</p> <p>Alternativ</p> <p>Utredningen är en granskning av strukturmodellerna i anslutning till landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland. Synvinkeln i utredningen går ut på att studera hur lokaliseringen av detaljhandeln skall styras; hurudan handelsstruktur modellerna producerar och hurudana verkningar de har. Målet är att producera utgångsinformation som basis för beslut på landskapsnivå.</p> <p>I finger- och länkmodellerna placeras sig nya handelsområden huvudsakligen inom de nuvarande landskapsplanernas områden för centrumfunktioner och splittrar sålunda inte region- och samhällsstrukturen. I flerkärnmodellen etablerar sig de nya handelsområdena i redan existerande samhällsstrukturer eller i sådana som håller på att utvecklas - samhällsstrukturellt sett uppstår inga ofördelaktiga konsekvenser, såtillvida den övriga markanvändningen utvecklas på ett planerat sätt.</p> <p>Fingermodellen utvecklar dragningskraftiga handelskoncentrationer utan att försvaga de möjligheter som finns för utveckling inom dagligvaruhandelns närservice. Även flerkärnmodellen möjliggör utvecklandet av dragningskraftiga handelskoncentrationer. Modellens glesbebyggelsealternativ producerar delvis sådan boendestruktur som inte skapar förutsättningar för närservice inom dagligvaruhandeln. Inom länkmodellen uppstår inget tätt pärlband av butiker och länken motsvarar inte i sin helhet ett enda stort handelscenter.</p> <p>Fingermodellen står för personbilarnas minsta andel av färd sätt, för de minsta prestationerna och koldioxidutsläppen i trafiken och främjar bäst bruket av lätt- och kollektivtrafik under inköpsresor. Den hållbara rörligheten och tillgången till service inom handeln på något annat sätt än med personbil stöds minst av flerkärnmodellen.</p> |                         |
| Rapporten är utarbetad av<br>FCG Finnish Consulting Group Oy  |                         |
| Nyckelord (ämnesord)<br>handelsstruktur, rörlighet, regionstruktur, geografisk information, uppföljningssystem för samhällsstruktur, strukturmodeller, landskapsplan, Nyland, Östra Nyland  |                         |
| Övriga uppgifter<br>Publikationen finns även i nätversion på vår webbplats <a href="http://www.uudenmaanliitto.fi">www.uudenmaanliitto.fi</a>   |                         |

## 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 sisällöllisen 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 asukkaan 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. Kyseessä ei siten ole kaupan palvelujen sijoittumissuunnitelma. On syytä korostaa, että tässä kaupan selvityksessä esitetyt rakennemallit ovat nimensä mukaisesti malleja eikä suunnitelmia. Mallien avulla on tutkittu, millaista kaupan rakennetta eri rakennemallivaihtoehdot muodostaisivat ja millaisia vaikutuseroja rakennemalleilla olisi kaupan palveluverkkoon. Vaikutusten tunnistaminen auttaa maakuntakaavaluonnoksen valmistelussa. Kaupan palveluverkon periaatteet on tarkoitettu soveltamaan alue- ja yhdyskuntarakenteen perusratkaisuun. Varsinaisessa vaihemaakuntakaavassa voidaan tehdä lisää tarvittavia selvityksiä ja vaikutusten arviointeja kaupan osalta.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien kuvauksista ja rakennemallien muiden kuin vähittäiskaupan kohdistuvien vaikutusten arvioinnista on laadittu erilliset raportit, Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035 (Uudenmaan liiton julkaisuja E104 - 2010) ja Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien arviointi (Uudenmaan liiton julkaisuja E106 - 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 kokouksissa 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 Yrjö Sahlsted, Kukka-Maria Luukkonen ja Kurt Bussman (Raaseporin seutu). Kaupan edustajina asiantuntijaryhmässä ovat toimineet Timo Huurtola Keskosta, Jari Leivo ja Tuomas Anttila HOK-Elannosta, Seppo Hämäläinen Suomen Lähikauppa Oy:stä, Tuomas Santasalo, Katja Koskela ja Tiina Oksala Erikoiskaupan liitosta, Tiina Pasuri Helsingin kauppakamarista, Anne Wikström Riihimäen kauppakamarista, Torleif Söderlund Länsi-Uudenmaan kauppakamarista sekä Heikki Heinämäki.

Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto järjesti selvityksen laadinnan yhteydessä kaksi kaupan seminaaria. Seminaareissa käsiteltiin kaupan palveluverkkoselvitystä ja kaupan sijainnin ohjauksen kehittämistä. Lisäksi seminaareissa kuultiin eri toimijoiden näkemyksiä kaupan suunnittelusta maakuntakaavoituksessa.

## Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa

|                   |  |          |   |           |
|-------------------|--|----------|---|-----------|
| Kuvailulehti      | 3  | <b>6</b> | <b>Rakennemallien vertailu</b>                          | <b>44</b> |
| Presentationsblad | 4  | 6.1      | Kauppaan ja palvelurakenteeseen kohdistuvat vaikutukset | 44        |
| Alkusanat         | 5  | 6.1.1    | Yleistä   | 44        |
| <b>1</b>          | <b>Lähtökohdat ja tavoitteet</b>               | 6.1.2    | Vaihtoehtojen vertailu                                  | 44        |
| 1.1               | Selvityksen tarkoitus                          | 6.2      | Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset | 46        |
| 1.2               | Selvitysalue                                   | 6.2.1    | Yleistä   | 46        |
| <b>2</b>          | <b>Väestö</b>                                  | 6.2.2    | Vaihtoehtojen vertailu                                  | 48        |
| 2.1               | Väestö 2009                                    | 6.3      | Kaupan palvelujen saavutettavuus                        | 49        |
| 2.2               | Väestö 2035                                    | 6.3.1    | Yleistä   | 49        |
| <b>3</b>          | <b>Vähittäiskaupan nykytila</b>                | 6.3.2    | Vaihtoehtojen vertailu                                  | 49        |
| 3.1               | Päivittäistavara-kauppa                        | 6.4      | Kuntatalouteen kohdistuvat vaikutukset                  | 49        |
| 3.2               | Erikoiskauppa                                  | 6.5      | Liikenteeseen ja liikkumiseen kohdistuvat vaikutukset   | 51        |
| 3.3               | Ostovoima ja ostovoiman siirtymät              | 6.5.1    | Taustaa   | 51        |
| <b>4</b>          | <b>Vähittäiskaupan kehitysnäkymiä</b>          | 6.5.2    | Vaihtoehtojen vertailu                                  | 53        |
| 4.1               | Kauppan kehitystrendejä                        | <b>7</b> | <b>Yhteenveto ja päätelmät</b>                          | <b>66</b> |
| 4.2               | Kulutustottumukset                             | <b>8</b> | <b>Lähteet</b>  | <b>70</b> |
| 4.3               | Kauppan sijainnin ohjaus                       | Liite 1. | Rakennemallien kuvaus                                   | 71        |
| 4.4               | Kauppan hankkeet                               | Liite 2. | Kauppaa koskevat kaavamääräykset                        | 75        |
| 4.5               | Ostovoiman kehitys                             | Liite 3. | Kauppan asemakaavavarannot                              | 78        |
| 4.6               | Liiketilän laskennallinen lisätarve            | Liite 4. | Ostovoiman kasvu ja liiketilän laskennallinen lisätarve | 79        |
| <b>5</b>          | <b>Kauppan sijoittuminen rakennemalleissa</b>  |          |   |           |
| 5.1               | Rakennemallien yhteiset sijoittumisperiaatteet |          |   |           |
| 5.2               | Rakennemalleittaiset sijoittumisperiaatteet    |          |   |           |
| 5.2.1             | Lähtökohdat                                    |          |   |           |
| 5.2.2             | Sormimalli                                     |          |   |           |
| 5.2.3             | Silmukkamalli                                  |          |   |           |
| 5.2.4             | Monikeskusmalli                                |          |   |           |



# 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.

### 2.2 Väestö 2035

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

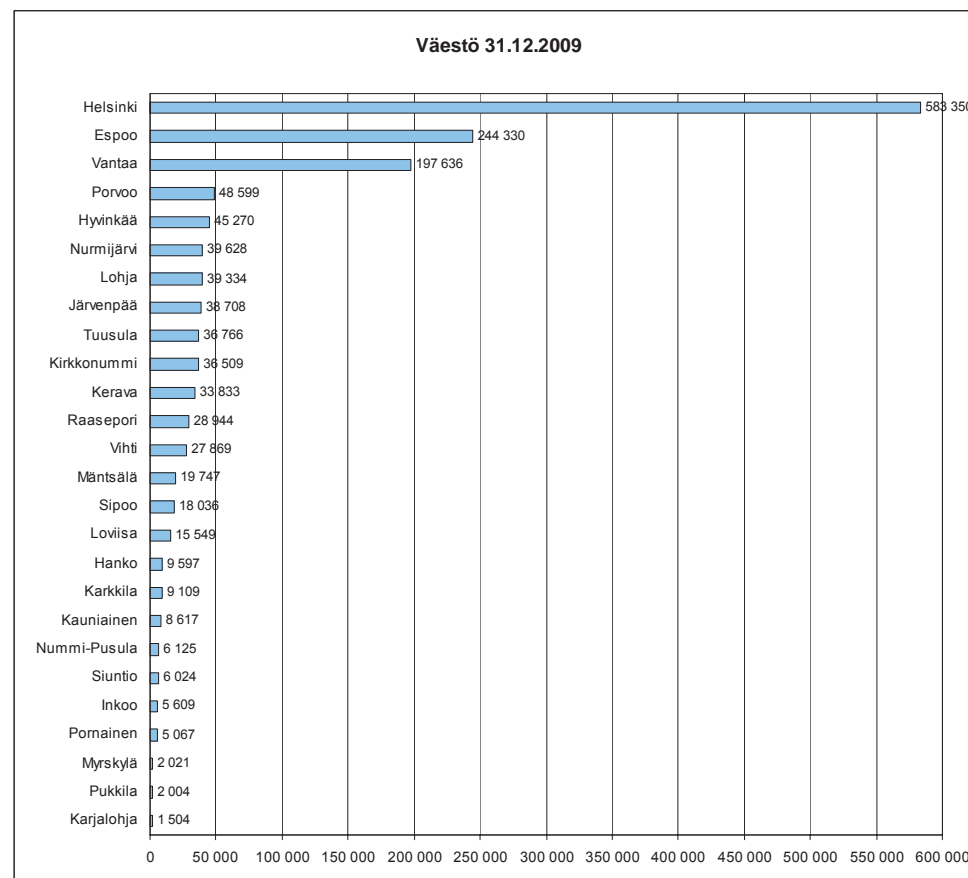
- pääkaupunkiseudulla 169 000 - 300 000
- Helsinginseudun kehyskunnissa 100 000 - 168 000
- Länsi-Uudellamaalla 11 000 - 86 000
- Itä-Uudellamaalla 0 - 46 000

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
- Sipoossa 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. Karjalohjalla, 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 Loviisissa sormimallissa B1.



Kuva 1. Väestö kunnittain 31.12.2009 (Tilastokeskus).

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   |

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

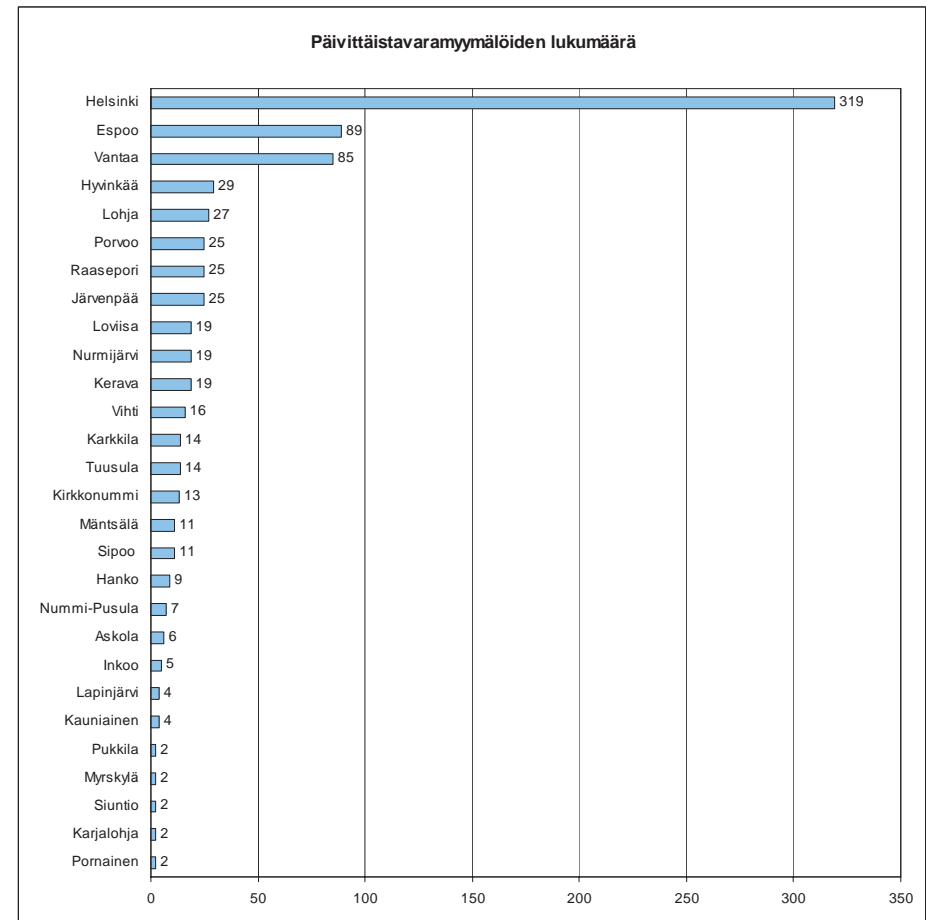
|                           | Väestö 2035 |           |           |           |           |           |           |            |           |
|---------------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
|                           | 2005        | 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

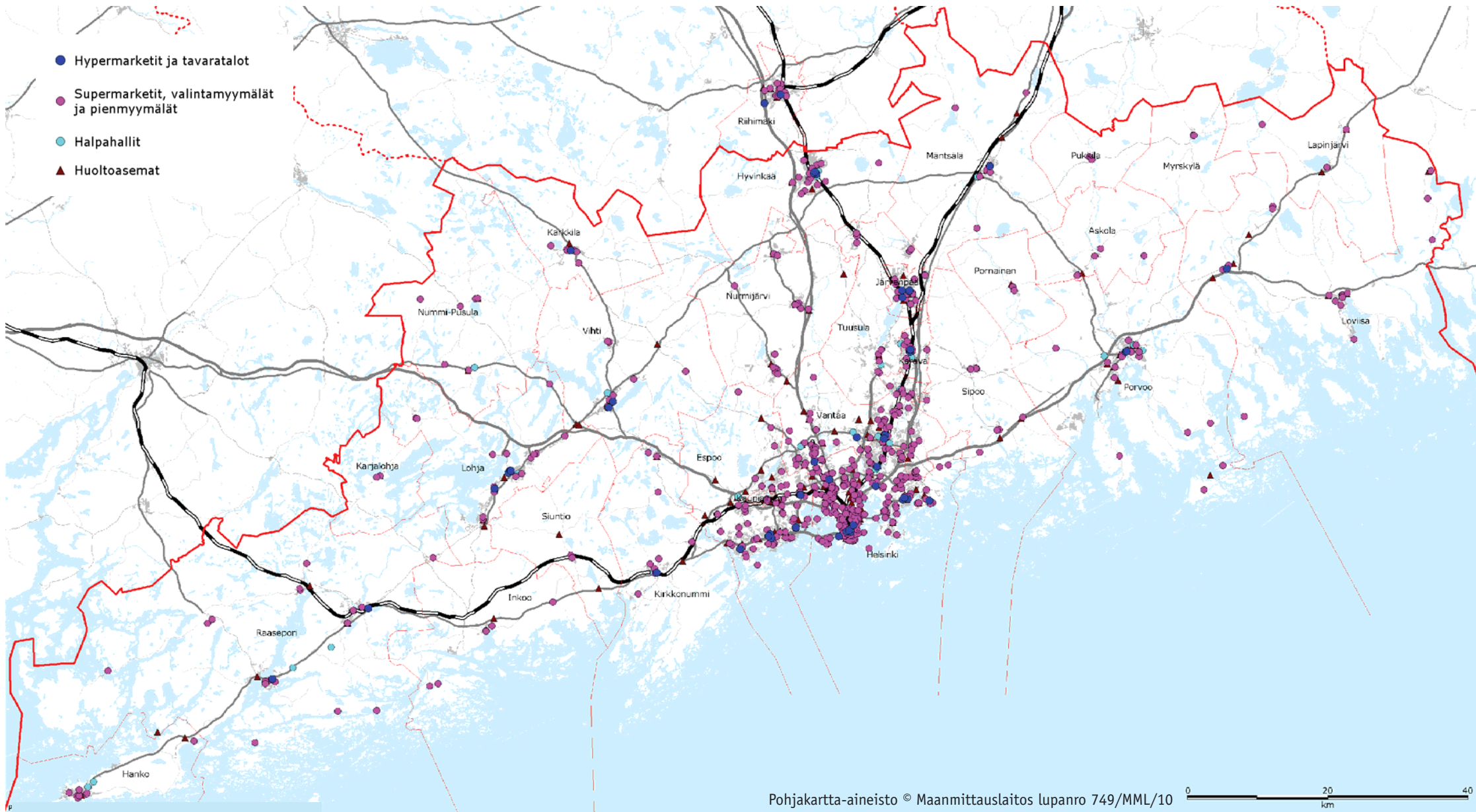
Vuoden 2007 lopussa selvitysalueella toimi yhteensä 805 päivittäistavaryymälää (taulukko 3). Myymälöitä oli eniten pääkaupunkiseudulla, jossa toimi 62 % selvitysalueen myymälöistä. Helsinginseudun kehysalueelle sijoittui 20 %, Länsi-Uudellemaalle 11 % ja Itä-Uudellemaalle 7 % myymälöistä. Kunnittaiset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



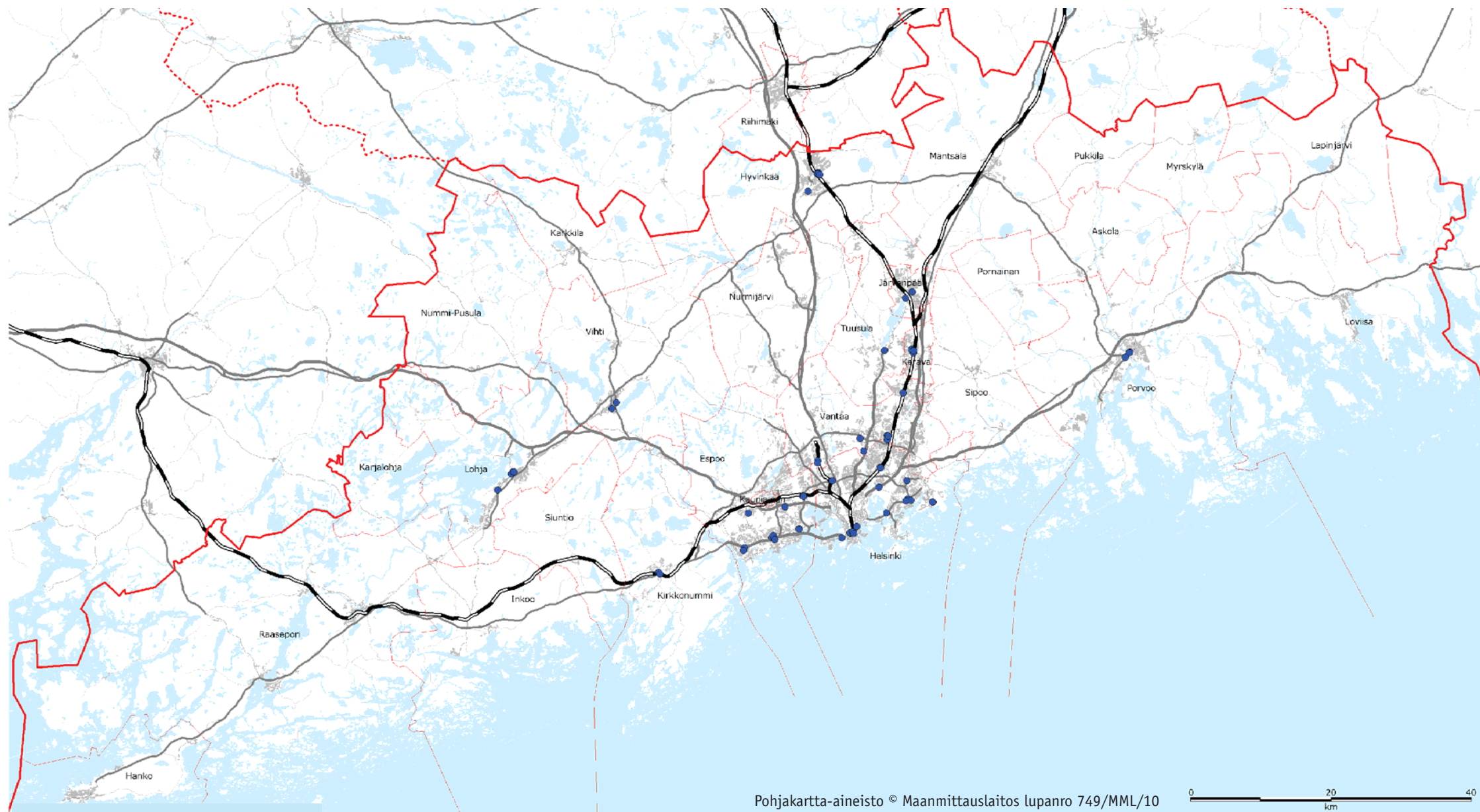
Kuva 2. Päivittäistavaryymälät kunnittain vuoden 2007 lopussa (A.C.Nielsen Finland Oy).

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

|                           | Hypermarket | Tavara-talo | Supermarket                  |                                 | Valintamyymälä                |                                 | Pienmyymälä | Erikoismyymälä | Kauppahalli | Yhteensä |
|---------------------------|-------------|-------------|------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------|----------------|-------------|----------|
|                           |             |             | Iso (> 1000 m <sup>2</sup> ) | Pieni (400-999 m <sup>2</sup> ) | Iso (200-399 m <sup>2</sup> ) | Pieni (100-199 m <sup>2</sup> ) |             |                |             |          |
| Pääkaupunkiseutu          | 16          | 15          | 69                           | 46                              | 147                           | 58                              | 53          | 91             | 2           | 497      |
| Helsinginseudun 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 3. Päivittäistavaramyymälät, laajan tavaravaliokiman myymälät ja huoltoasemat vuoden 2007 lopussa (A.C.Nielsen Finland Oy).



Kuva 4. Kokonaispinta-alaltaan yli 2 000 m<sup>2</sup>:n päivittäistavaramylät vuoden 2007 lopussa (A.C.Nielsen Finland Oy).

Päivittäistavaramyymälöiden lisäksi päivittäistavaroita myytiin 48 laajan tavaravalikoiman myymälässä (ns. halpahallassa), 487 kioskissa ja 179 huoltamolla (A.C.Nielsen Finland Oy ja Tilastokeskus). Myyntipaikat jakautuivat kunta-ryhmittäin 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.

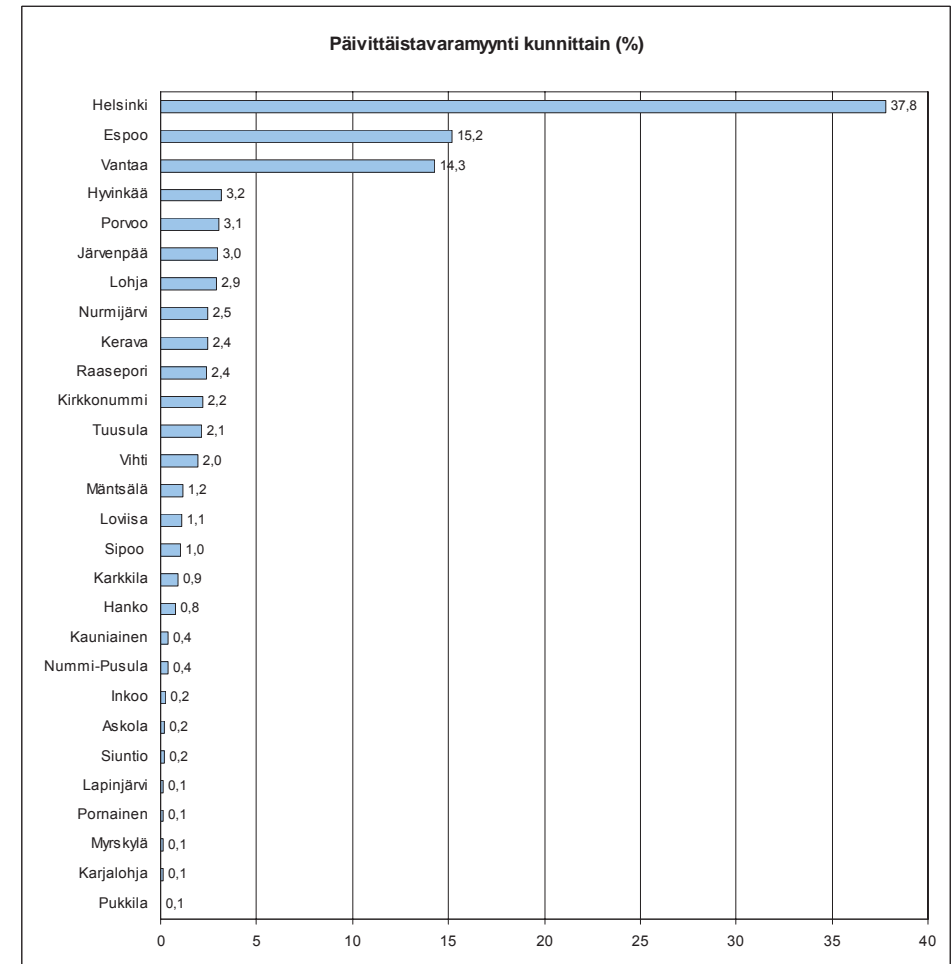
Isoja ja/tai pieniä supermarketteja oli kaikissa selvitysalueen kunnissa lukuun ottamatta Karjalohjaa, Nummi-Pusulaa, Pornaista, Askolaa, Myrskylää ja Pukkilaa.

Lähes 70 % selvitysalueen päivittäistavaramyymälöistä oli pinta-alaltaan alle 400 m<sup>2</sup>: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 m<sup>2</sup>:n myymälöiden määrä oli alle puolet kokonaismyymälämäärästä (Siuntio 0 %, Tuusula 43 %, Kirkkonummi 46 % ja Kauniainen 50 %).

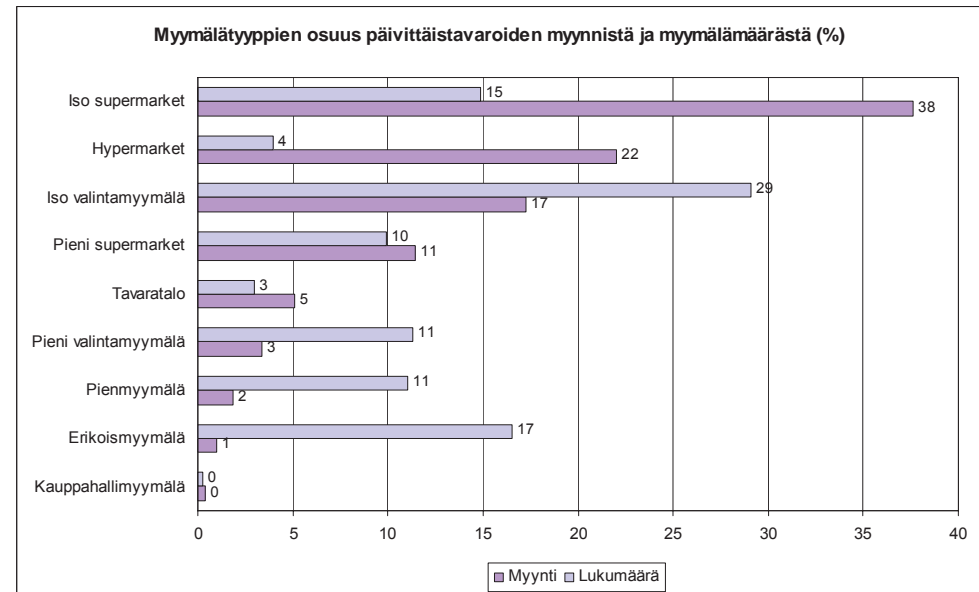
Kokonaispinta-alaltaan yli 2 000 kerrosneliömetrin päivittäistavaramyymälöitä selvitysalueella oli yhteensä 67 (8 % myymälöistä). Näitä myymälöitä oli 11 kunnassa: Espoossa, Helsingissä, Hyvinkäällä, Järvenpäässä, Keravalla, Kirkkonummella, Lohjalla, Porvoossa, Tuusulassa, Vantaalla ja Vihdissä. Eniten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

myymälöissä (17 %). Suurimpien myymälätyyppien merkitys näkyy siinä, että isojen supermarkettien osuus selvitysalueen kokonaismyymälämäärästä oli 15 % ja hypermarkettien osuus 4 %. Kooltaan alle 400 m<sup>2</sup>:n myymälöiden osuus myymälämäärästä oli noin 70 %, mutta niiden osuus päivittäistavaramyynnistä oli 24 %.



Kuva 5. Kuntien osuudet vuoden 2007 päivittäistavaramyynnistä (A.C.Nielsen Finland Oy).



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 erikoiskauppaan 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.

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

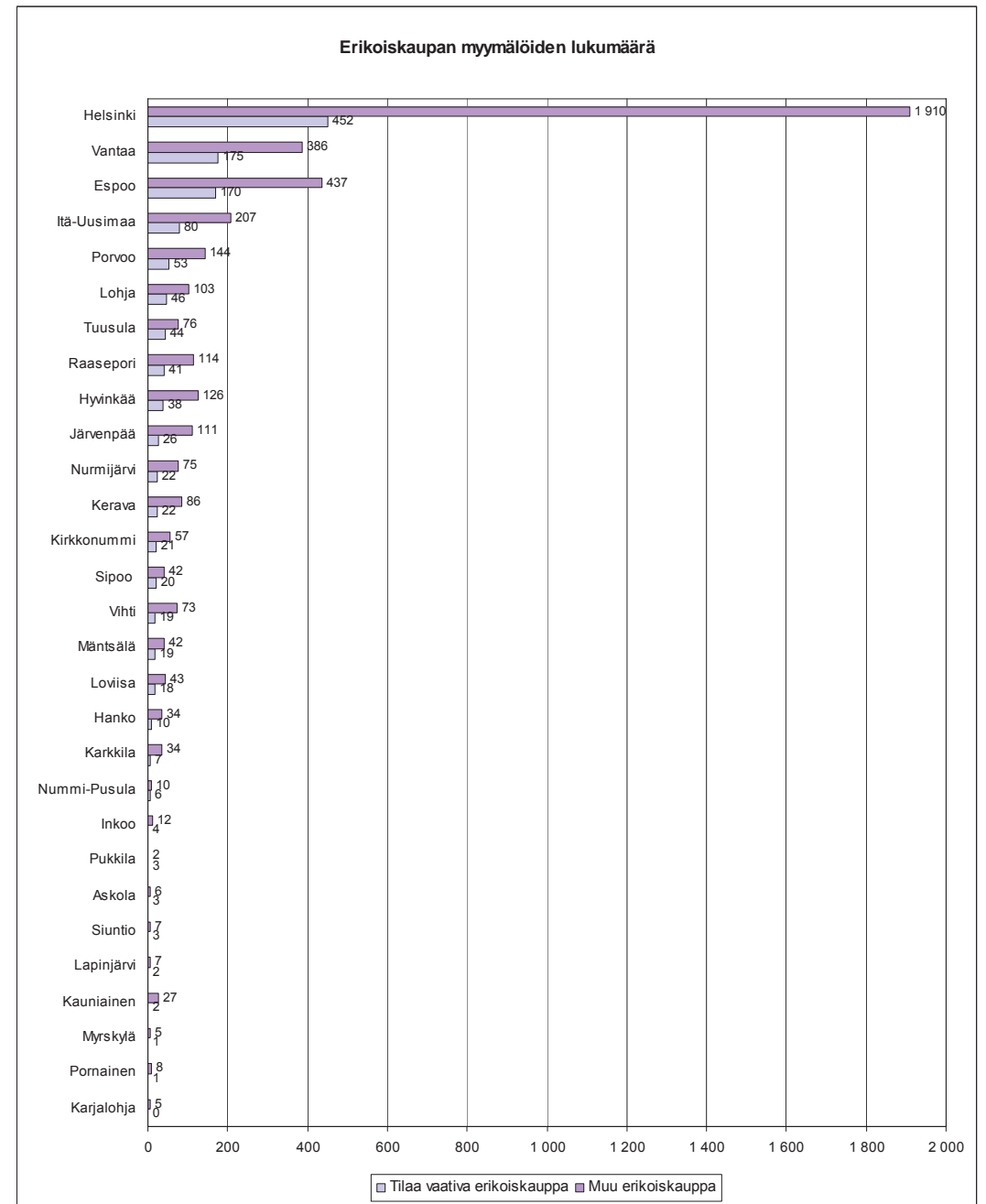
- huonekalukauppa 9 %
- kodin- ja tietotekniikkakauppa 13 %
- rautakauppa 12 %
- muu tilaa vaativa kauppa 2 %

#### Muu erikoiskauppa

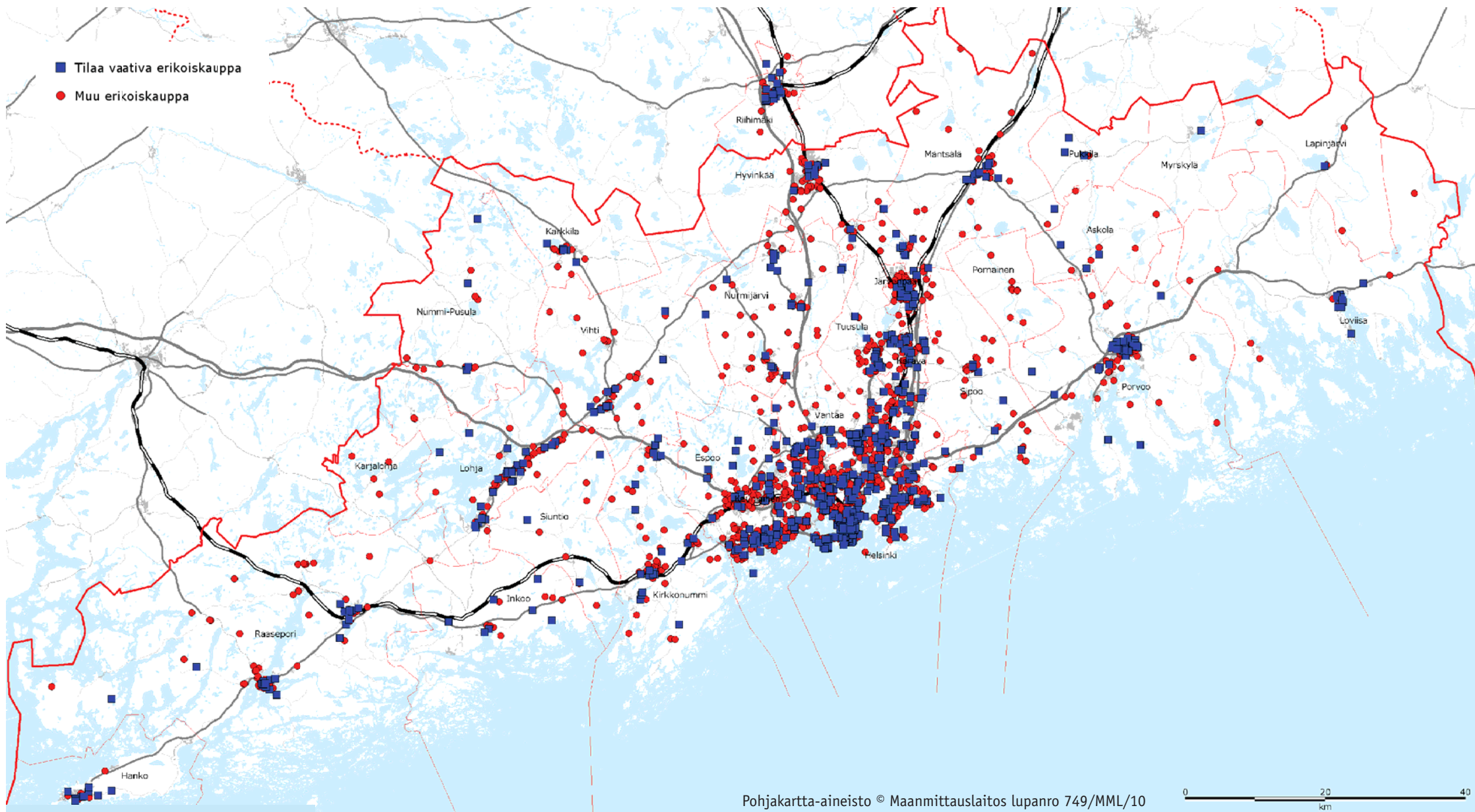
- alkot, apteekit ym. 16 %
- muotikauppa 18 %
- muu erikoiskauppa 30 %

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. | Muotikauppa | 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    |



Kuva 7. Erikoiskaupan myymälät kunnittain vuonna 2006 (Tilastokeskus).



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, jotka kuvaavat riittävällä tarkkuudella maakuntatason tarkastelussa tarvittavaa tilannetta. Kulutusluvut muutettiin indeksoimalla vuoden 2007 hintatasoon. Työssä käytettiin vuoden 2007 kulutuslukuja, koska myös myymälöiden myyntitiedot ovat vuodelta 2007. Näin ostovoiman siirtymiä laskettaessa käytetyt lähtötiedot ovat samalta vuodelta.

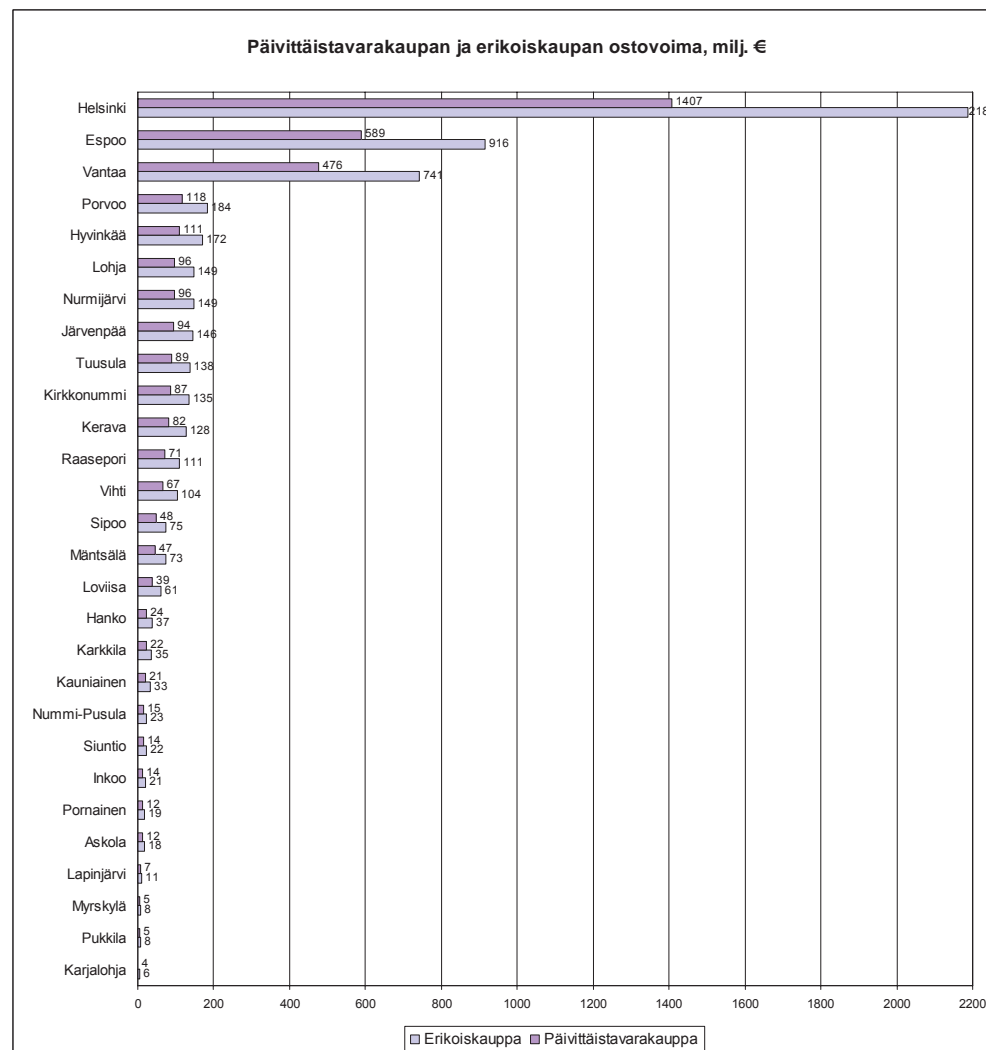
Selvitysalueen vähittäiskauppaan kohdistuva ostovoima edellä esitetyillä laskentaperusteilla arvioituna oli vuonna 2007 yhteensä noin 9 383 miljoonaa euroa, josta noin 3 672 miljoonaa euroa kohdistui päivittäistavarakauppaan ja noin 5 711 miljoonaa euroa erikoiskauppaan (taulukko 5). Pääkaupunkiseudun 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.

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 veto-voimaisia ja saavat ostovoimaa muualta. Kun ostovoiman siirtymä on negatiivinen eli myynti on pienempi kuin ostovoima, ostovoimaa siirtyy muualle.

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

|                           | Vähittäis-<br>kauppa<br>yhteensä | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa | Erikois-<br>kauppa<br>yhteensä | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>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.

**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

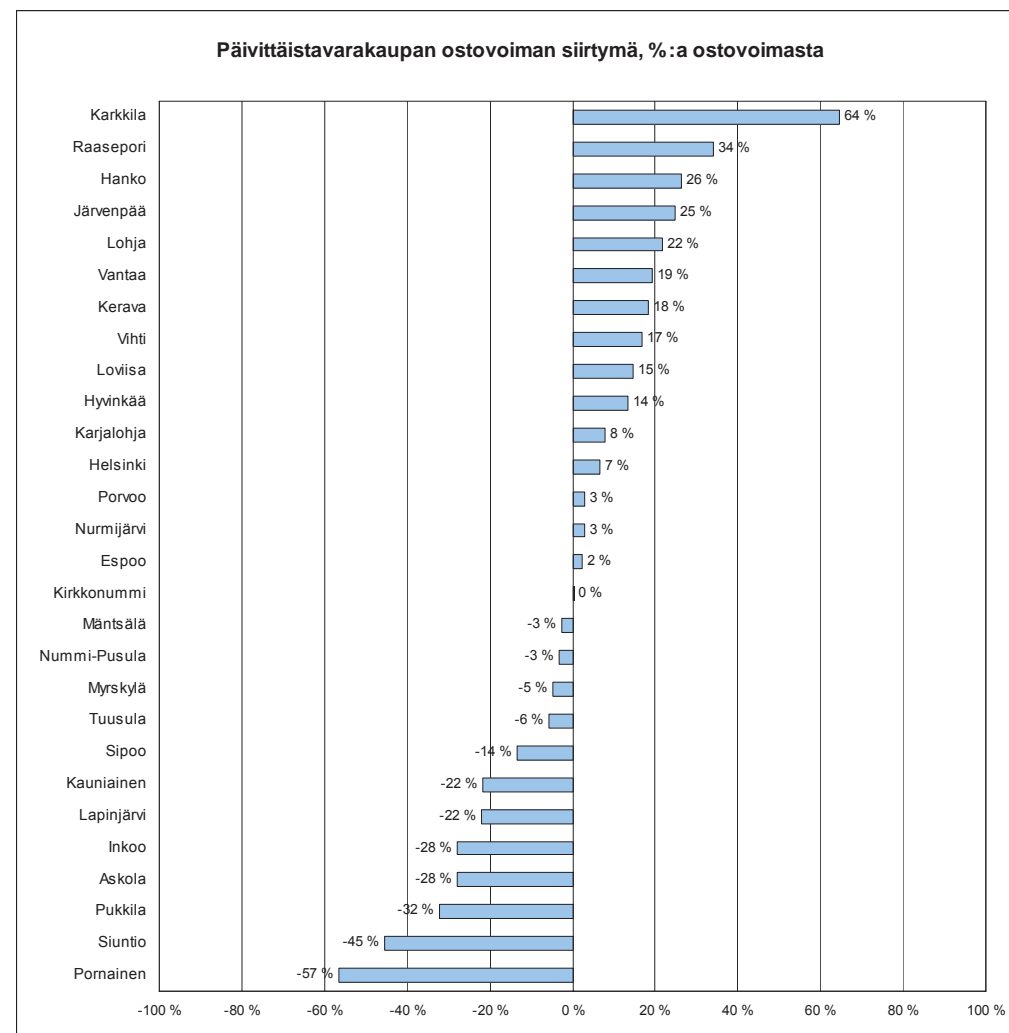
- positiivinen Järvenpäässä (25 %), Keravalla (18 %), Vihdissä (17 %), Hyvinkäällä (14 %), Nurmijärvellä (3 %) ja Kirkkonummella (0,3 %)
- negatiivinen Mäntsälässä (3 %), Tuusulassa (6 %), Sipoossa (14 %) ja Pornaisissa (57 %)

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 %)

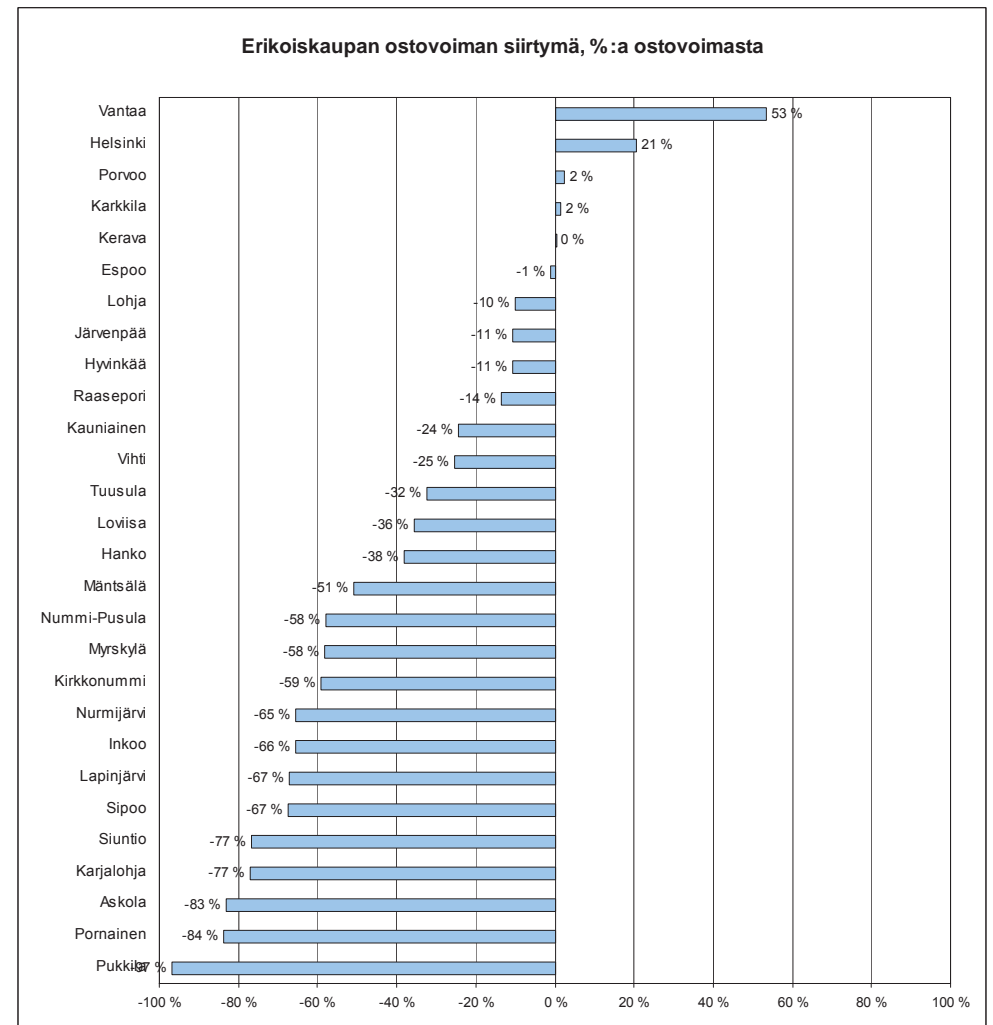


Kuva 10. Päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä vuonna 2007.

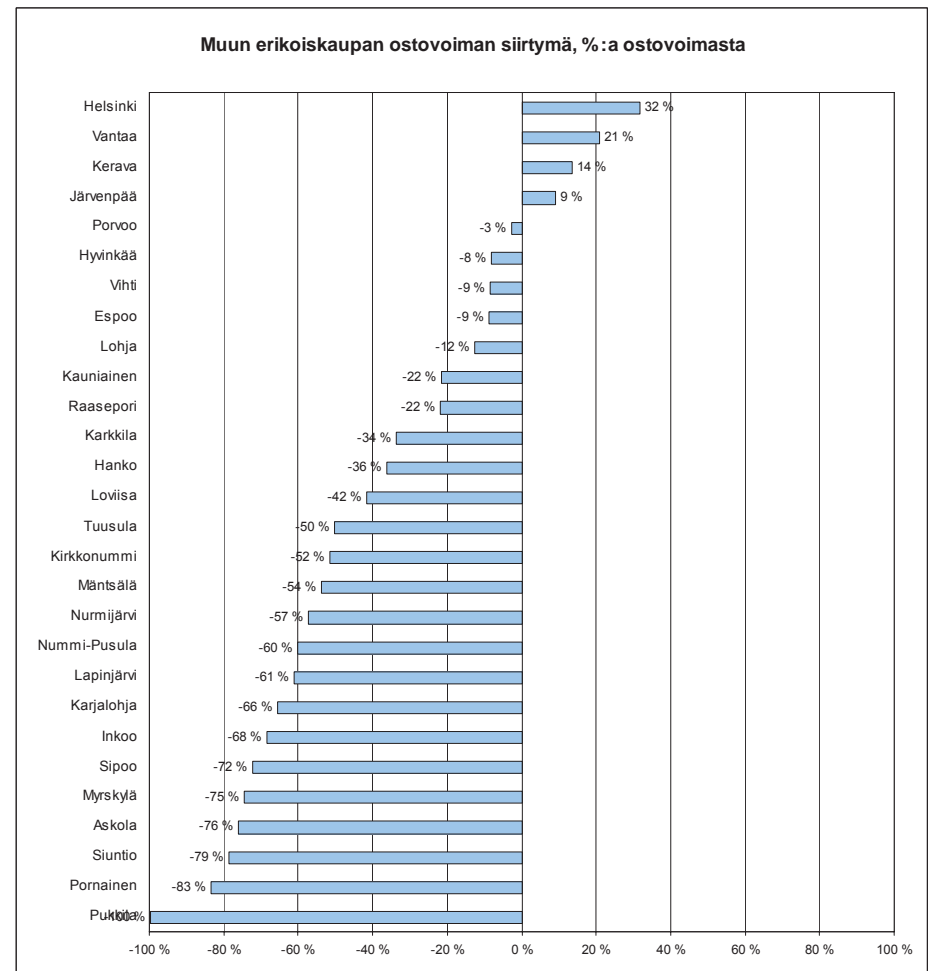
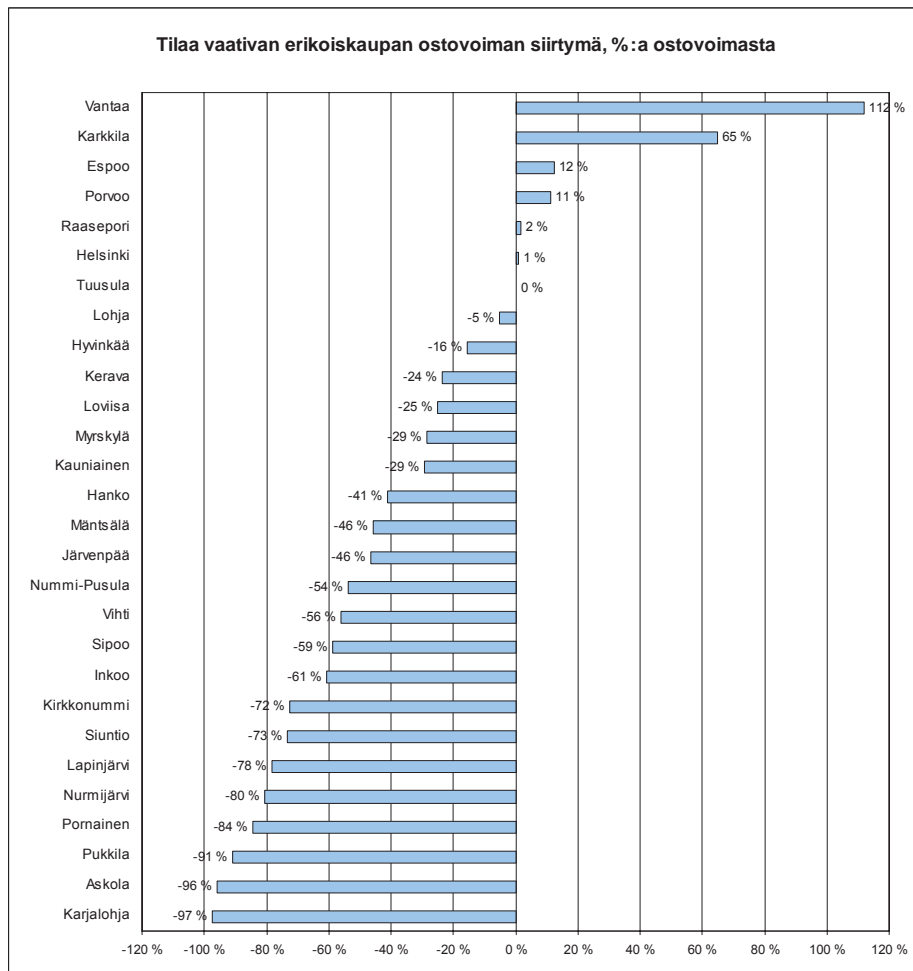
**Erikoiskaupassa** kokonaisuutena ostovoiman siirtymä oli positiivinen pääkaupunkiseudulla (21 %). Muissa kuntaryhmissä siirtymä oli negatiivinen, sillä Helsinginseudun kehysalueelta 34 %, Länsi-Uudeltamaalta 23 % ja Itä-Uudeltamaalta 18 % ostovoimasta siirtyi alueiden ulkopuolelle.

Pääkaupunkiseudun kunnista erikoiskaupan ostovoiman siirtymä oli positiivinen Vantaalla (53 %) ja Helsingissä (21 %), mutta negatiivinen Espoossa (1 %) ja Kauniiaisissa (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).

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 11. Erikoiskaupan ostovoiman siirtymä vuonna 2007.



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.

Kuluttajakäytön 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-kaupakettujen 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. palvelueteisillä.

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 sovituskappaleet 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 myymäläkoko 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 kaupunkirakenteeseen liittyvät kauppakeskukset ja kaupan keskittymät menestyvät. Päivittäistavarakauppojen ja vetovoimaisten erikoiskaupan ketjujen sijoittuminen keskustun yhteyteen parantaa niiden toimintaedellytyksiä.

Tilaa vaativa erikoiskauppa ml. laajan tavaravaliokunnan 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 kaupunkirakenteeseen 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 uusiutumissykli 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, asutokuntien koon pieneneminen 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 asutokuntien osuus on jatkuvasti kasvanut ja kasvun ennustetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Vuoden 2008 lopussa 70 % kaikista asutokunnista käsitti yksi tai kaksi henkilöä. Yhden hengen asutokuntien 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. Autoistumisasiaste on kasvanut viime vuosina jyrkästi. Autottomien asutokuntien määrä on kuitenkin pysynyt ennallaan 2000-luvulla, yli viidennes asutokunnista 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 elämäntaihe. Tulojen ja kulutusmahdollisuuksien kasvaessa kulutus on arkipäiväistynyt. Pelkästä ostamisesta saatava nautinto on vähentynyt ja kuluttamiselta 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 ennakoita. 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 (valtioneuvosto 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 selvitettävä 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 kestävä 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 joukkoliikennedyhteyksien 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. Arviointityöryhmän ehdotukset kaupan sijainnin ohjauksen tehostamiseksi tähtäävät kokonaisvaltaisen otteen vahvistamiseen kaupan palveluverkon kehittämisessä erityisesti kaupunkiseuduilla. Työryhmän ehdotuksia ovat seuraavat:

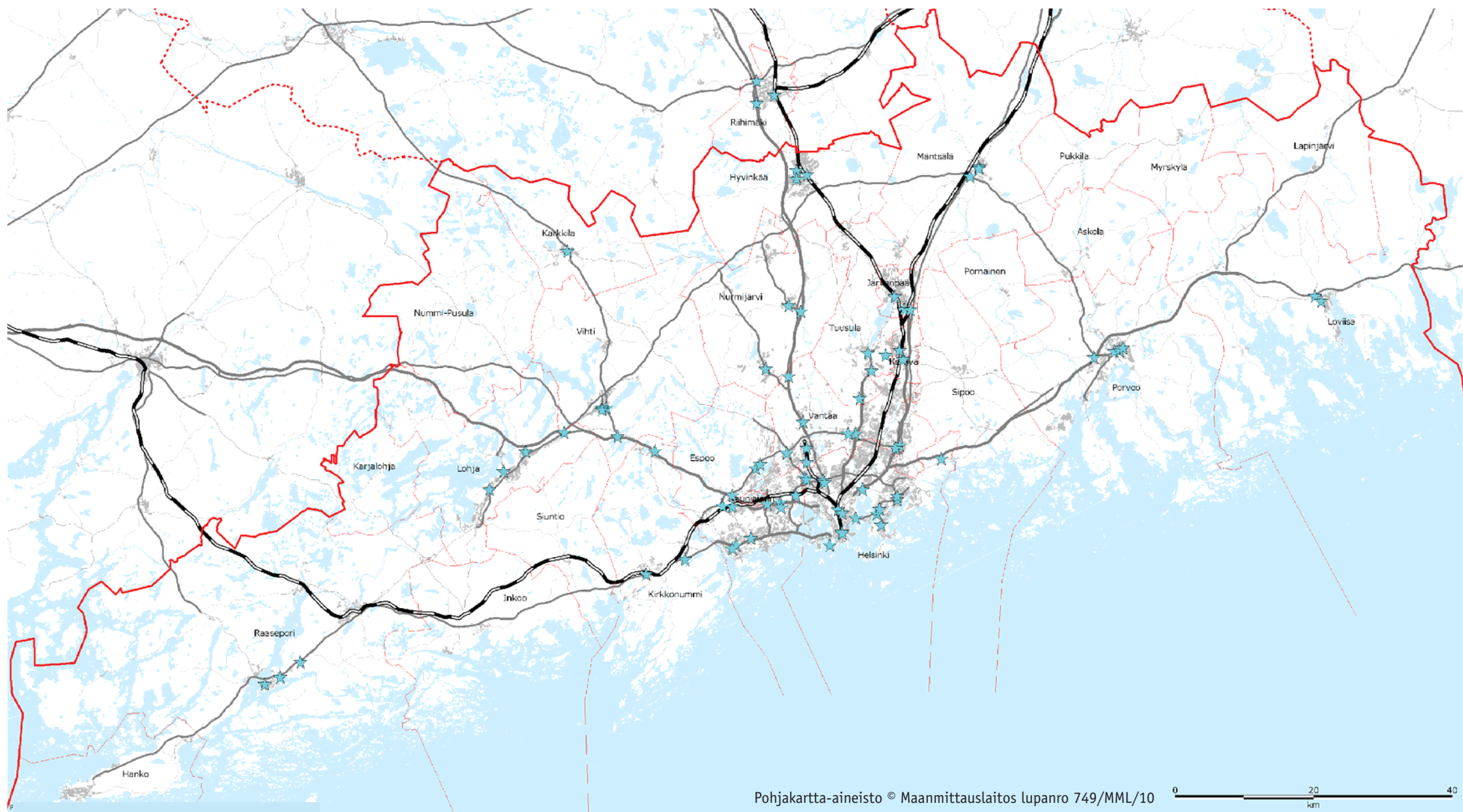
- Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat säännökset kootaan maankäyttö- ja rakennuslaissa omaan lukuun, johon sisältyy uutena pykälänä kaupan sijoittamisen periaatteet. Ympäristöministeriö uudistaa keskustatoimintojen alueen määrittelyä ja käyttöä koskevaa ohjeistusta yhteistyössä maakunnan liittojen, 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-m<sup>2</sup> 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-m<sup>2</sup> kaupan hanketta. Hankkeiden koko vaihtelee suuresti - mukana on lukuisia alle 10 000 k-m<sup>2</sup> hankkeita, mutta myös viisi yli 100 000 k-m<sup>2</sup> hanketta. Hankkeiden yhteenlaskettu kerrosala on noin 2 miljoonaa kerrosneliometriä. Kyseessä on kuitenkin karkea suuruusluokka, koska kaikista hankkeista ei saatu kerrosalatieta 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-m<sup>2</sup> kaupan hankkeita. Esimerkiksi Keski-Uudenmaan KUUMA-kunnissa oli keväällä 2009 vireillä noin kymmenen alle 2 000 k-m<sup>2</sup> 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. Tämän selvityksen yhteydessä hankkeet kartoitettiin kahteen kertaan: syksyllä 2008 tehdyn kartoituksen mukainen ”hankelista” muuttui merkittävästi syksyllä 2009 tehdyn kartoituksen myötä. 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 päivittäistavara-kaupassa 1 %/vuosi ja erikoiskaupassa keskimäärin 2 %/vuosi. Ostovoiman kehitysarviossa käytetyt keskimääräiset kulutusluvut esitetään taulukossa 6.

Vuoteen 2035 mennessä koko selvitysalueen vähittäiskaupan ostovoiman arvioidaan kasvavan noin 9 200 miljoonalla eurolla. Päivittäistavara-kaupan 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.

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

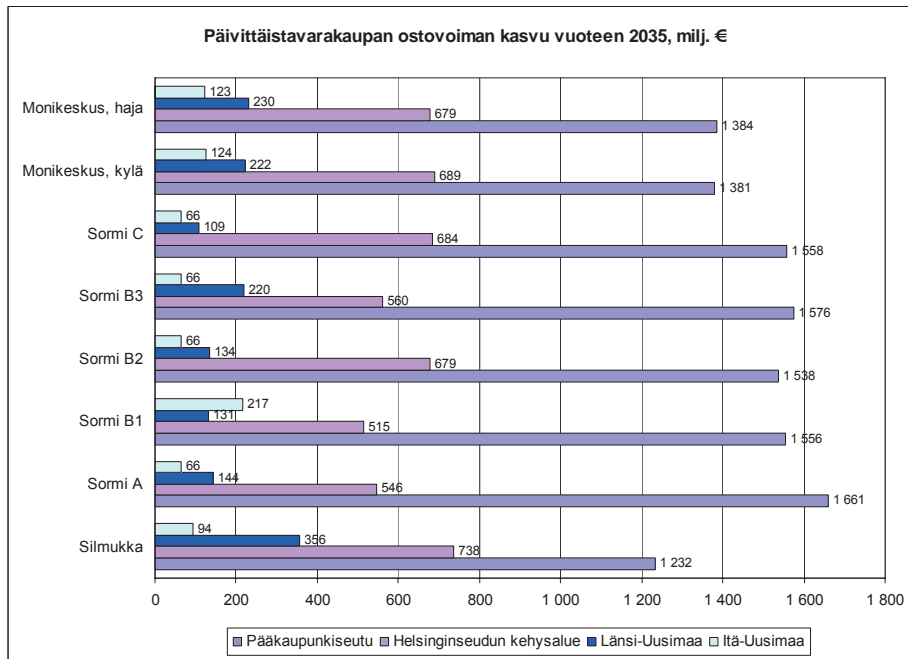
|                               | Kulutusluku, €/asukas |       |
|-------------------------------|-----------------------|-------|
|                               | 2007                  | 2035  |
| Päivittäistavara-kauppa       | 2 475                 | 3 270 |
| Erikoiskauppa yhteensä        | 3 849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

Kuntaryhmittäin tarkastellen koko vähittäiskaupan ostovoiman kasvu on rakennemalleittain seuraava:

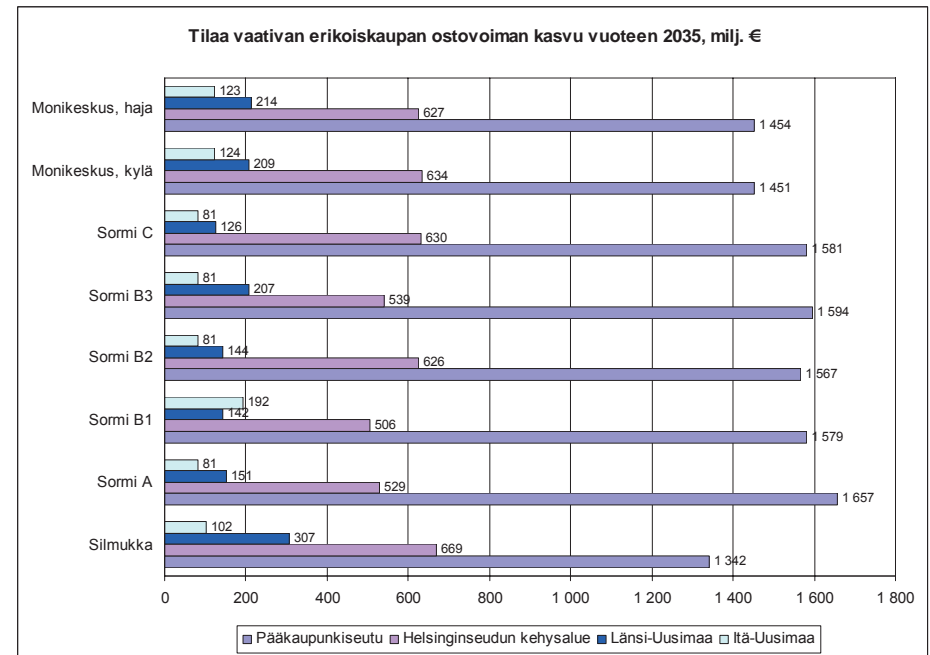
- pääkaupunkiseutu 4 988 - 6 296 milj. € (silmukka - sormi A)
- Helsinginseudun kehysalue 1 932 - 2 611 milj. € (sormi B1 - silmukka)
- Länsi-Uusimaa 461 - 1 215 milj. € (sormi C - silmukka)
- Itä-Uusimaa 292 - 753 milj. € (sormi A, B2, B3 ja C - sormi B1)

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

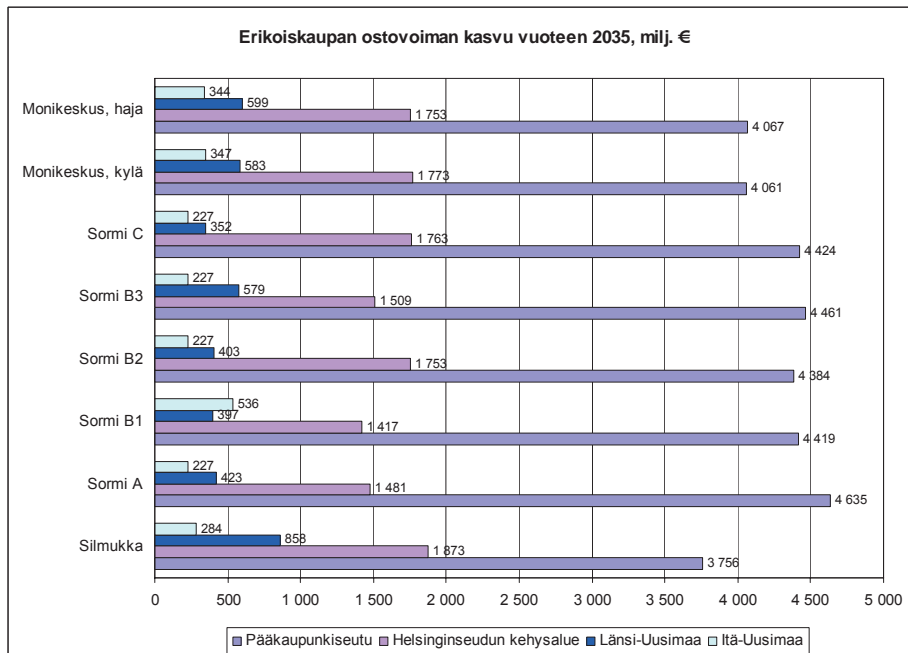




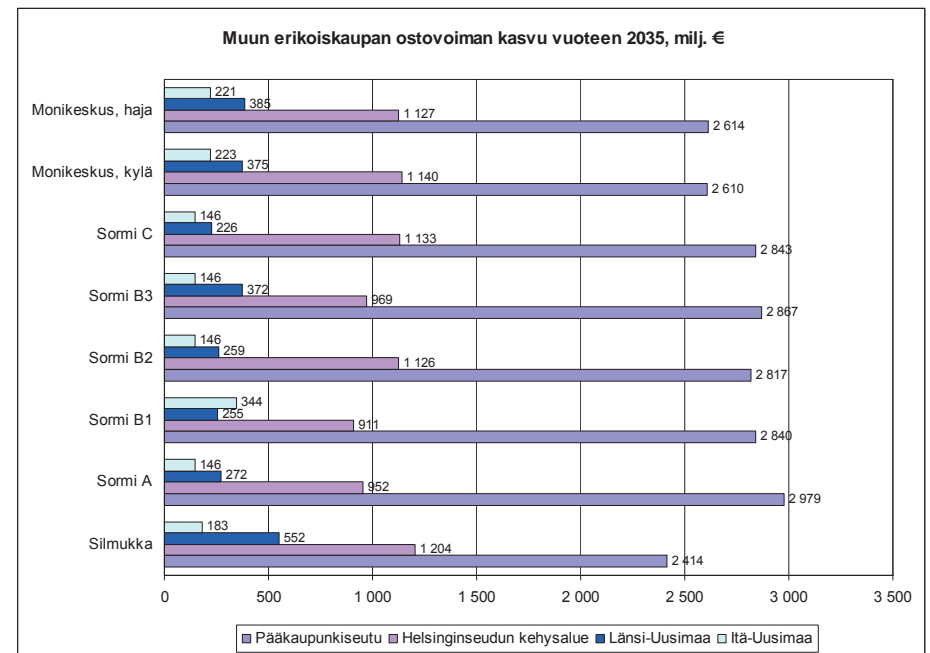
Kuva 14. Päivittäistavarakaupan ostovoiman kasvu.



Kuva 16. Tilaa vaativan erikoiskaupan ostovoiman kasvu.



Kuva 15. Koko 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 erikoiskaupassa toimialoittain ja päivittäistavara-kaupassa myymälätyypeittäin (korkein suurissa yksiköissä). Näin ollen myös uusperustannan rakenne vaikuttaa lopulliseen tilantarpeeseen. Liiketilantarpeen laskennassa käytettiin kuitenkin kaupan keskimääräisiä tehokkuuslukuja, koska koko maakunnan kattavaa ja vuoteen 2035 ulottuvaa uusperustannan rakennetta ei ole mahdollista arvioida riittävän luotettavalla tasolla. Tämä pätee myös liiketilän poistuman arviointiin, minkä vuoksi poistumaksi oletettiin nolla.

Selvitysalueen liiketilän laskennallinen lisätarve perustuu seuraaviin tunnuslukuihin:

- myyntialan muunto kerrosalaksi kertoimella 1,25
- myyntitehokkuus päivittäistavara-kaupassa 7 000 €/my-m<sup>2</sup>
- myyntitehokkuus erikoiskaupassa 3 000 €/my-m<sup>2</sup>
- liiketilän poistuma 0 k-m<sup>2</sup>
- 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 kerrosneliömetriä. Päivittäistavara-kaupassa liiketilän lisätarpeen suuruusluokka on 0,6 milj. k-m<sup>2</sup> ja erikoiskaupassa 3,6 milj. k-m<sup>2</sup>. Erikoiskaupan liiketilän lisätarpeesta kohdistuu tilaa vaativaan erikoiskauppaan noin 1,3 milj. k-m<sup>2</sup> ja muuhun erikoiskauppaan noin 2,3 milj. k-m<sup>2</sup>.

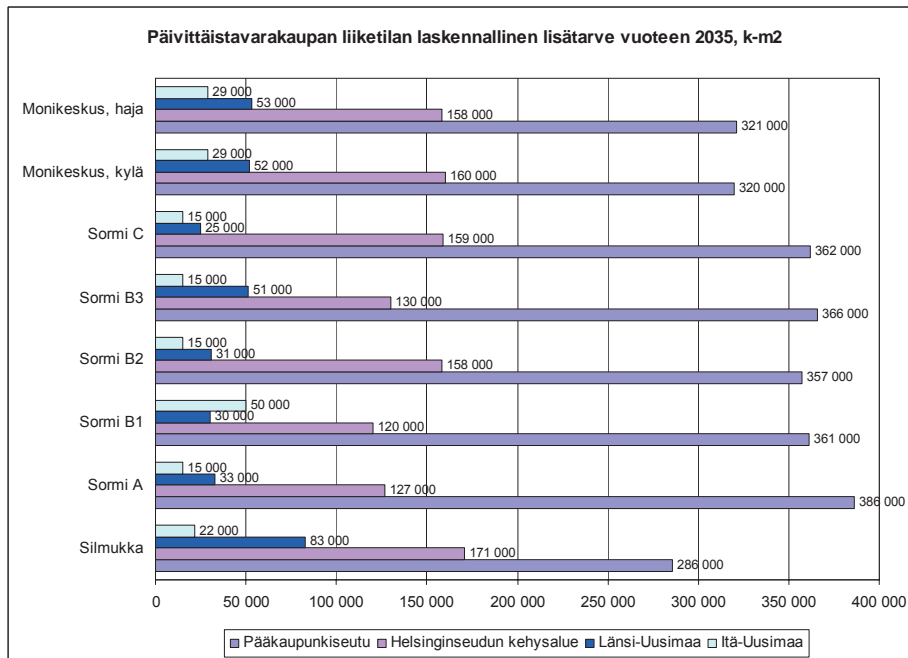
On syytä muistaa, että liiketilatarve on laskennallinen ja perustuu selvitysalueen oman väestön ostovoiman kasvuun. Siinä ei ole otettu huomioon selvitysalueen ulkopuolelta tulevia ostovoiman siirtymiä (alueella muualta työssäkäyvät, matkailijat,

loma-asukkaat) eikä selvitysalueelta muualle siirtyvää ostovoimaa. Kuntaryhmittäisissä liiketilän lisätarpeen laskelmissa ei myöskään ole otettu huomioon alueiden sisällä tapahtuvan ostovoiman siirtymän aiheuttamia muutoksia.

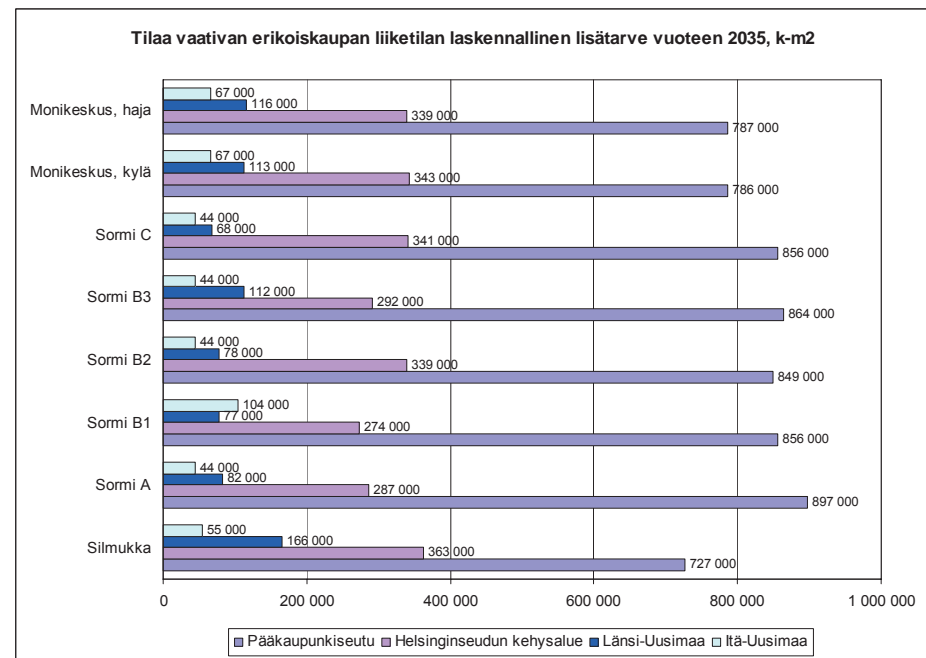
Kuntaryhmittäin tarkastellen koko vähittäiskaupan laskennallinen liiketilän lisätarve on rakennemalleittain seuraava:

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

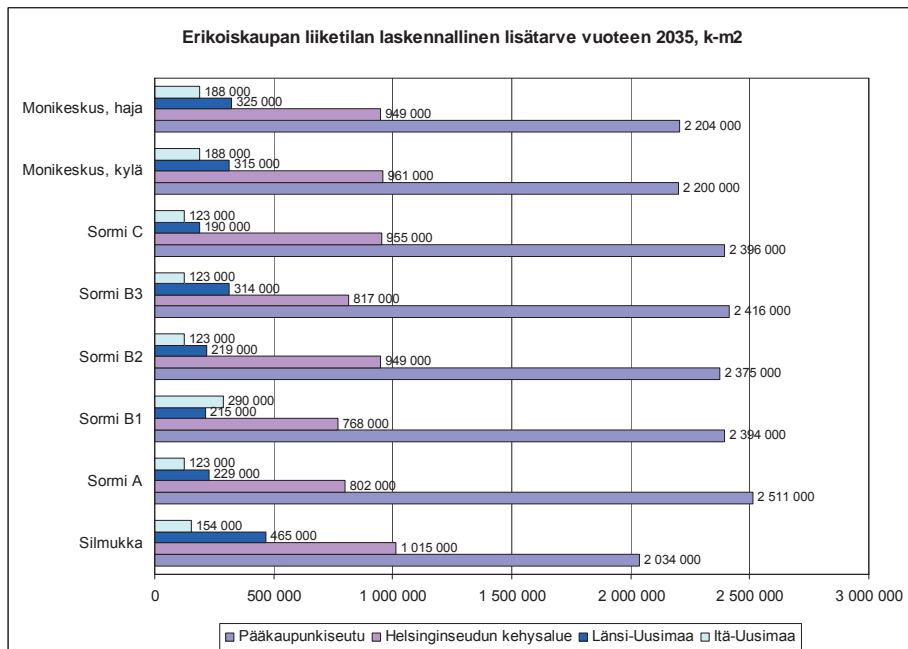
Päivittäistavara-kaupan ja erikoiskaupan liiketilän lisätarpeet kuntaryhmittäinen ja rakennemalleittainen ostovoiman kasvu esitetään kuvissa 18 - 21.



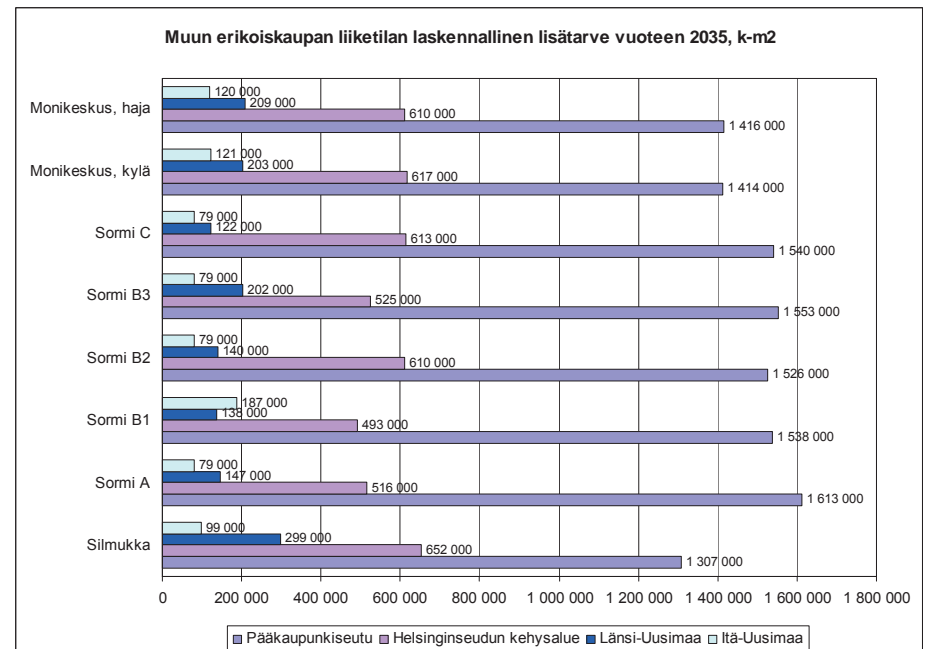
Kuva 18. Päivittäistavarakaupan liiketilan lisätarve.



Kuva 20. Tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilan lisätarve.



Kuva 19. Koko 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, kuntakeskuksiin 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 ilmastomuutokseen 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 keskusten 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. Rakennemallityövaiheessa ei otettu kantaa maakuntakaavoissa kaupalle osoitettuihin alueisiin, koska asiaa on tarkoituksenmukaista tarkastella vasta varsinaisia maakuntakaavavarkaisuja tehtäessä. Keskustatoimintojen alueiden ja kaupan alueiden lisäksi kullekin rakennemallille määriteltiin erikseen maakuntakaavatyössä harkittavia mahdollisia uusia kaupan alueita. Joissakin tapauksissa rakennemallien mahdolliset uudet kaupan alueet voivat olla sekä nykyisten kaavojen alueita että harkittavia uusia alueita: esimerkiksi Tuusulan Focus-alue on monikeskusmallissa erikseen mainittu mahdollinen uusi kaupan alue ja muissa rakennemalleissa mahdollinen kaupan alue nykyisen maakuntakaavamerkintänsä vuoksi. Kaupan alueellisessa mitoituksessa periaatteena on alueellinen ostovoima ja sen kasvu.

Työn yhteydessä oli tarkoitus selvittää kuntien keskustatoimintojen alueiden kaavarannot, 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 vahvoihin 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 keskittyimiä.

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 (liikepaikan sijainnin, käytettävissä olevan tilan jne.) niin sallissa keskuksiin, muutoin omiin keskittyimiinsä keskusten tuntumaan. Pääkeskus sijaitsee nykyisellä, laajennettavalla tai uudella keskustatoimintojen alueella, mikä mahdollistaa yli 2 000 k-m<sup>2</sup>: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 sormimalli-vaihtoehdosta 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

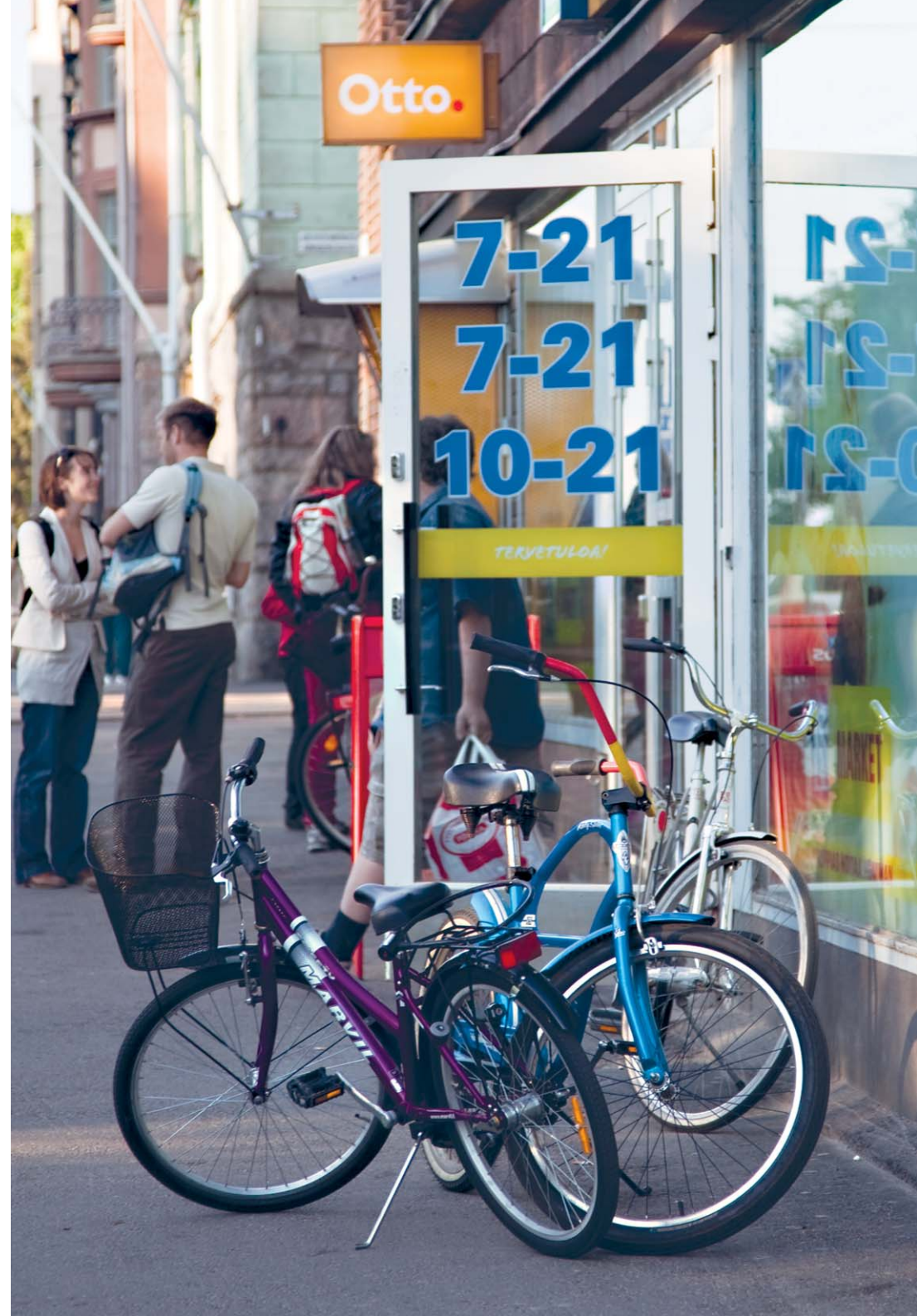
Sormimallin A uusiksi kaupan alueiksi määritellyillä asemanseuduilla/asemanseutu-  
vyöhykkeillä asuu vuonna 2035 yhteensä 345 000 asukasta (lisäys 135 000 asukasta)  
ja niillä on yhteensä 249 000 työpaikkaa (lisäys 86 000 työpaikkaa). Asemanseutujen  
vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on yhteensä 815 000 k-m<sup>2</sup>, josta  
päivittäistavarakaupan osuutta on 110 000 k-m<sup>2</sup> ja erikoiskaupan osuutta 705 000  
k-m<sup>2</sup>. Kuntaryhmissä, joissa uusiksi kaupan alueiksi määritellyt asemanseudut sijaitsevat,  
vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on 74 000 - 1 505 000 k-m<sup>2</sup> (liite 4).  
Asukaslisäykselle eli uusille asukkaille laskettu osuus kokonaisliiketilantarpeesta on  
kunnasta riippuen 18 - 57 %.

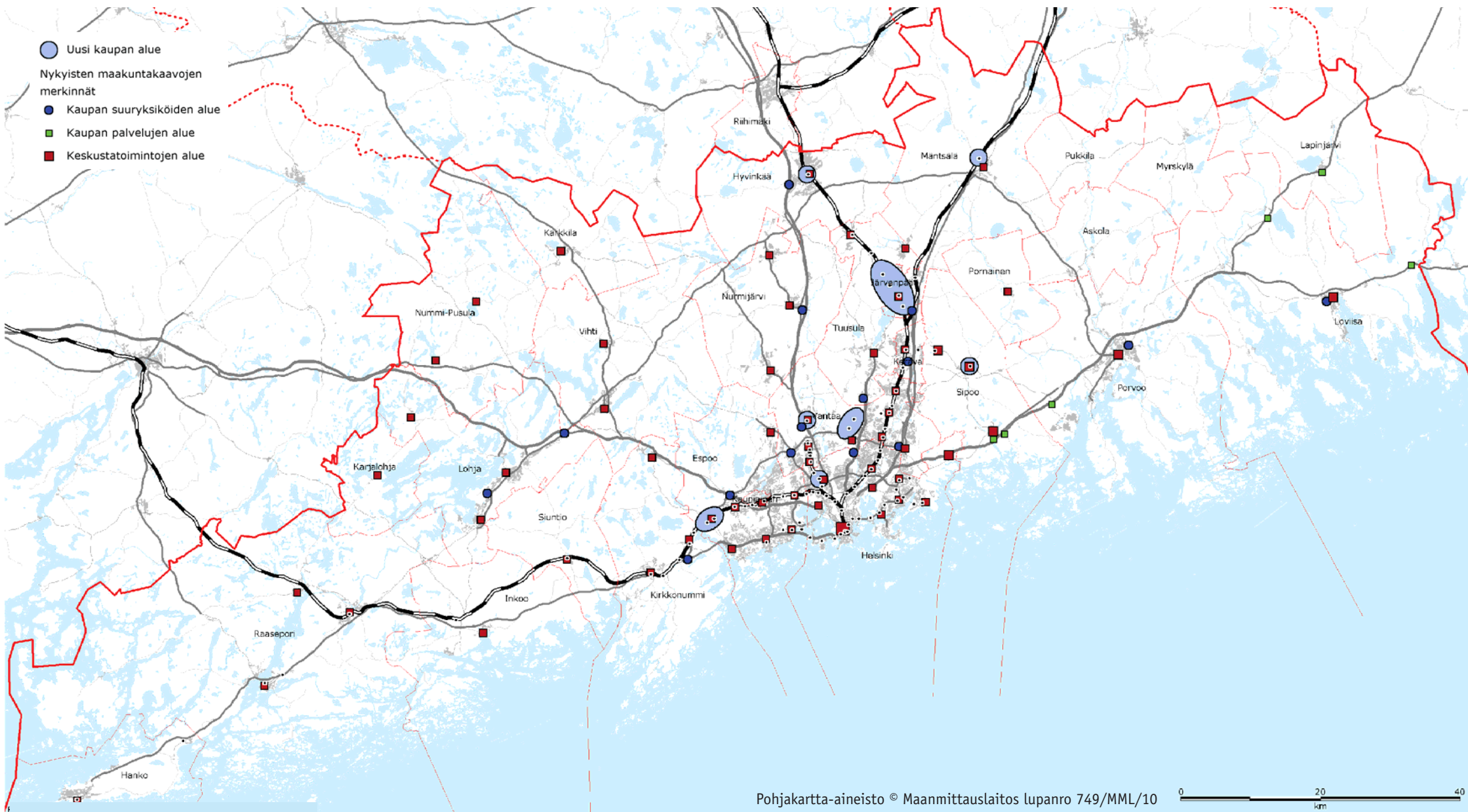
Sormimallissa B1 uusia kaupan alueita muodostavien asemanseutujen väestömäärä  
vuonna 2035 on yhteensä 284 000, josta lisäystä nykyiseen on 146 000 asukasta.  
Työpaikkamäärä on 226 000, josta lisäystä on 88 000 työpaikkaa. Vähittäiskaupan  
liiketilan laskennallinen lisätarve asemanseuduilla on yhteensä 700 000 k-m<sup>2</sup> (päivittäis-  
tavarakauppa 100 000 k-m<sup>2</sup> ja erikoiskauppa 600 000 k-m<sup>2</sup>). Asemanseutujen kuntien  
laskennallinen liiketilan lisätarve on 142 000 - 1 493 000 k-m<sup>2</sup>. 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 työpaik-  
kaa). Asemanseutujen vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on yhteensä  
725 000 k-m<sup>2</sup>, josta päivittäistavarakaupaa on 105 000 k-m<sup>2</sup> ja erikoiskaupaa 620 000  
k-m<sup>2</sup>. Asemanseutujen sijaintikunnissa liiketilan laskennallinen lisätarve on 391 000 -  
1 425 000 k-m<sup>2</sup>, josta asukaslisäyksen osuutta on 18 - 67 %.

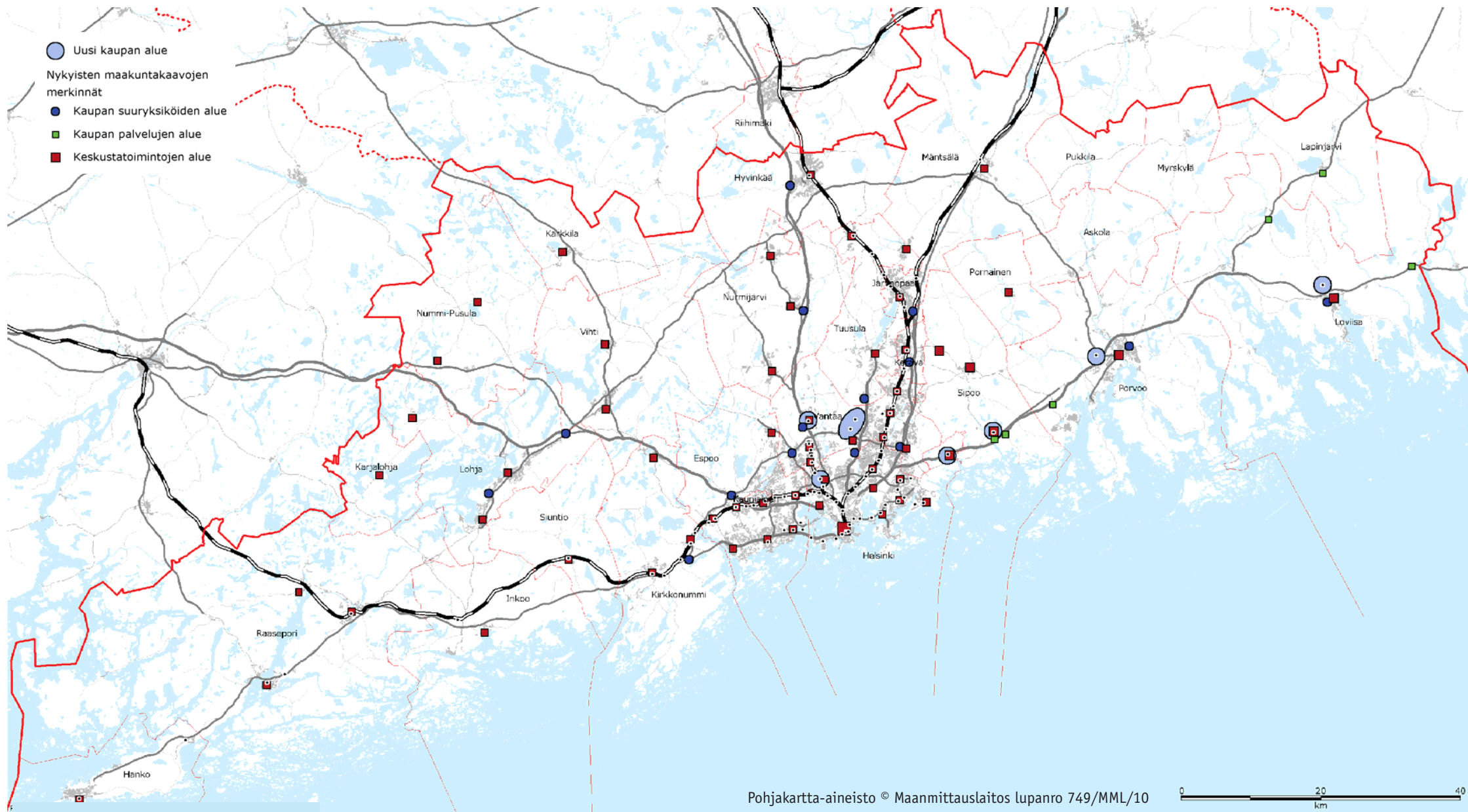
Sormimallissa B3 asemanseutujen väestömäärä on 278 000 (lisäys 139 000 asukasta)  
ja työpaikkamäärä 225 000 (lisäys 88 000 työpaikkaa). Vähittäiskaupan liiketilan lasken-  
nallinen lisätarve on 660 000 k-m<sup>2</sup> (päivittäistavarakauppa 90 000 k-m<sup>2</sup> ja erikoiskauppa  
570 000 k-m<sup>2</sup>). Sormimallissa B3 uusiksi kaupan alueiksi määriteltyjen asemanseutujen  
sijaintikunnissa laskennallinen liiketilan lisätarve on 139 000 - 1 410 000 k-m<sup>2</sup>. 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-m<sup>2</sup>,  
josta päivittäistavarakaupan osuus on 120 000 k-m<sup>2</sup> ja erikoiskaupan osuus 705 000  
k-m<sup>2</sup>. Uusina kaupan alueina toimivien asemanseutujen sijaintikunnissa liiketilan  
laskennallinen lisätarve on 102 000- 1 326 000 k-m<sup>2</sup>, josta uusien asukkaiden osuutta  
on 15 - 79 %.

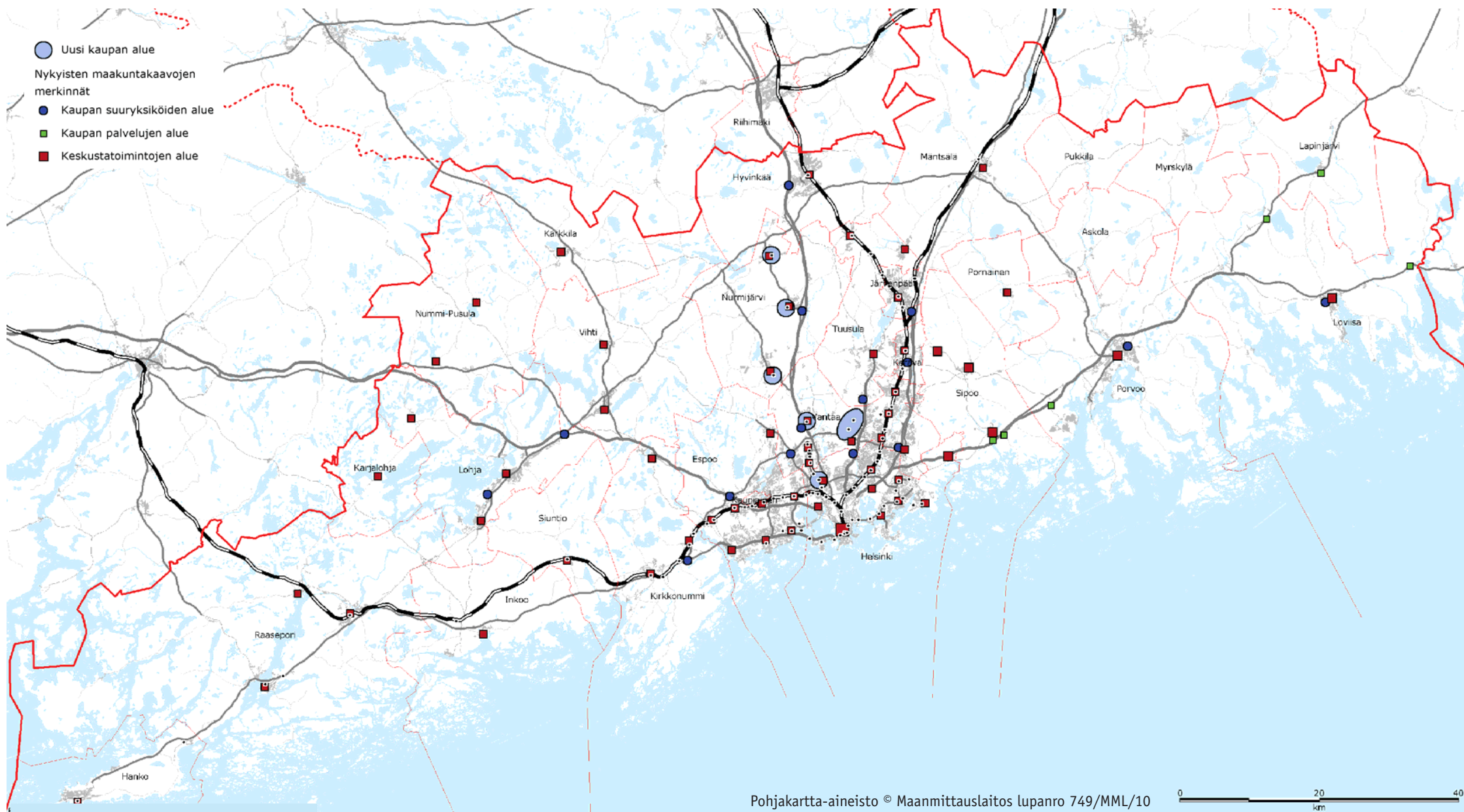




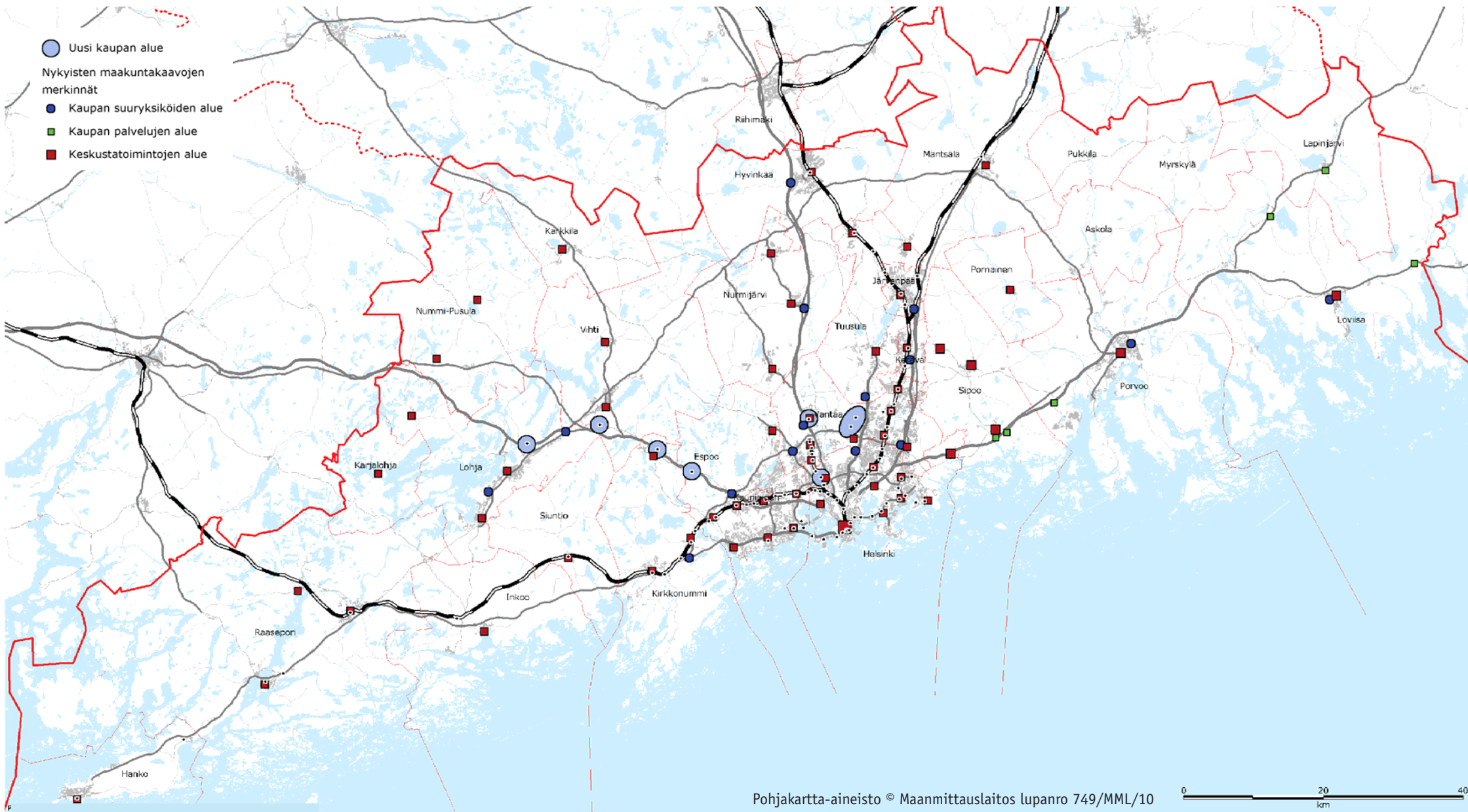
Kuva 22. Sormimalli A, mahdolliset kaupan alueet.



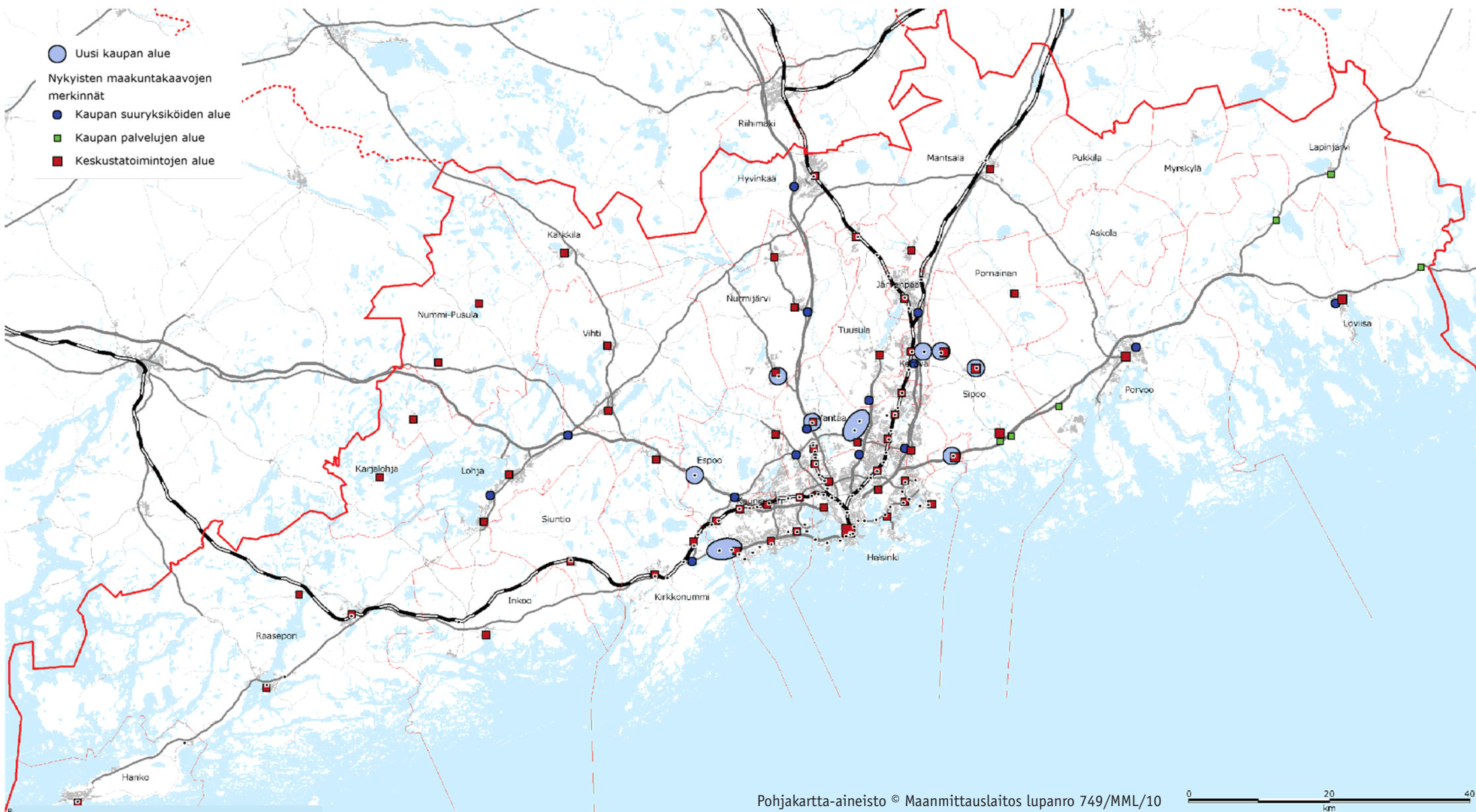
Kuva 23. Sormimalli B1, mahdolliset kaupan alueet.



Kuva 24. Sormimalli B2, mahdolliset kaupan alueet.



Kuva 25. Sormimalli B3, mahdolliset kaupan alueet.



Kuva 26. Sormimalli C, mahdolliset kaupan alueet.





**JET**

95 E

1294

98 E

1319

Diesel

1301

**K K K SUPERMARKET**  
**JÄTTIJAKO**

**JET**

**Alko**

**MUSTA PÖRSS**

**Jätti**

**K SUPERMARKET**

**P**

**P**

PERÄKÄ  
HINNELLAJAKSIT  
**200**

1390

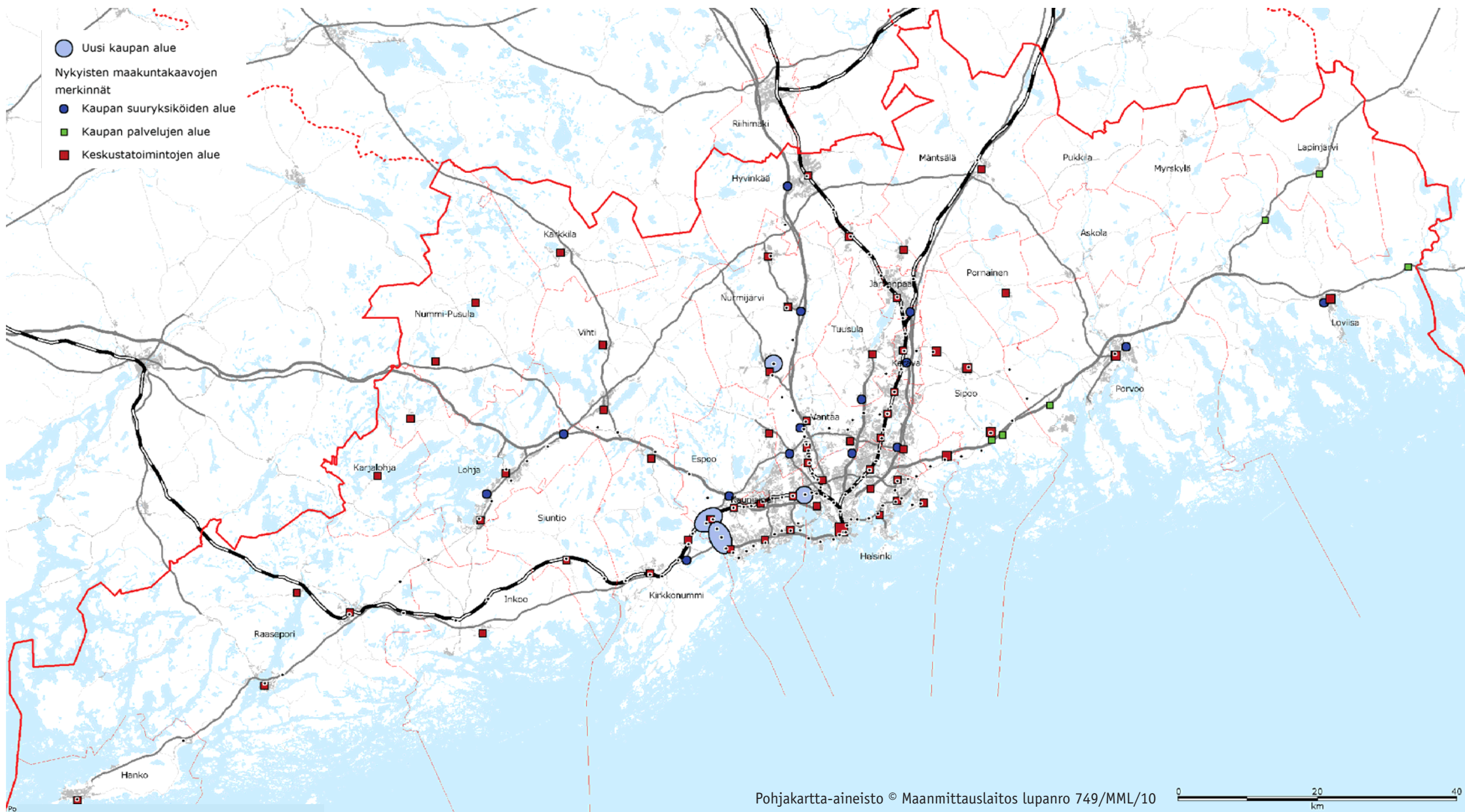
Fiksu tankkaa  
vain Futuraa  
- bensiiniä tai dieseliä

**MUSTA**

WORKEUS  
LADIN

4 3

2 1



Kuva 27. Silmukkamalli, 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 päivittäistavara-kauppoja (yli 2 000 k-m<sup>2</sup>) 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 palvelukeskittymien perustamisen. Malli luokii uusia kauppapaikkoja lähinnä muulle kuin maakuntakaavassa määriteltävälle kaupalle.

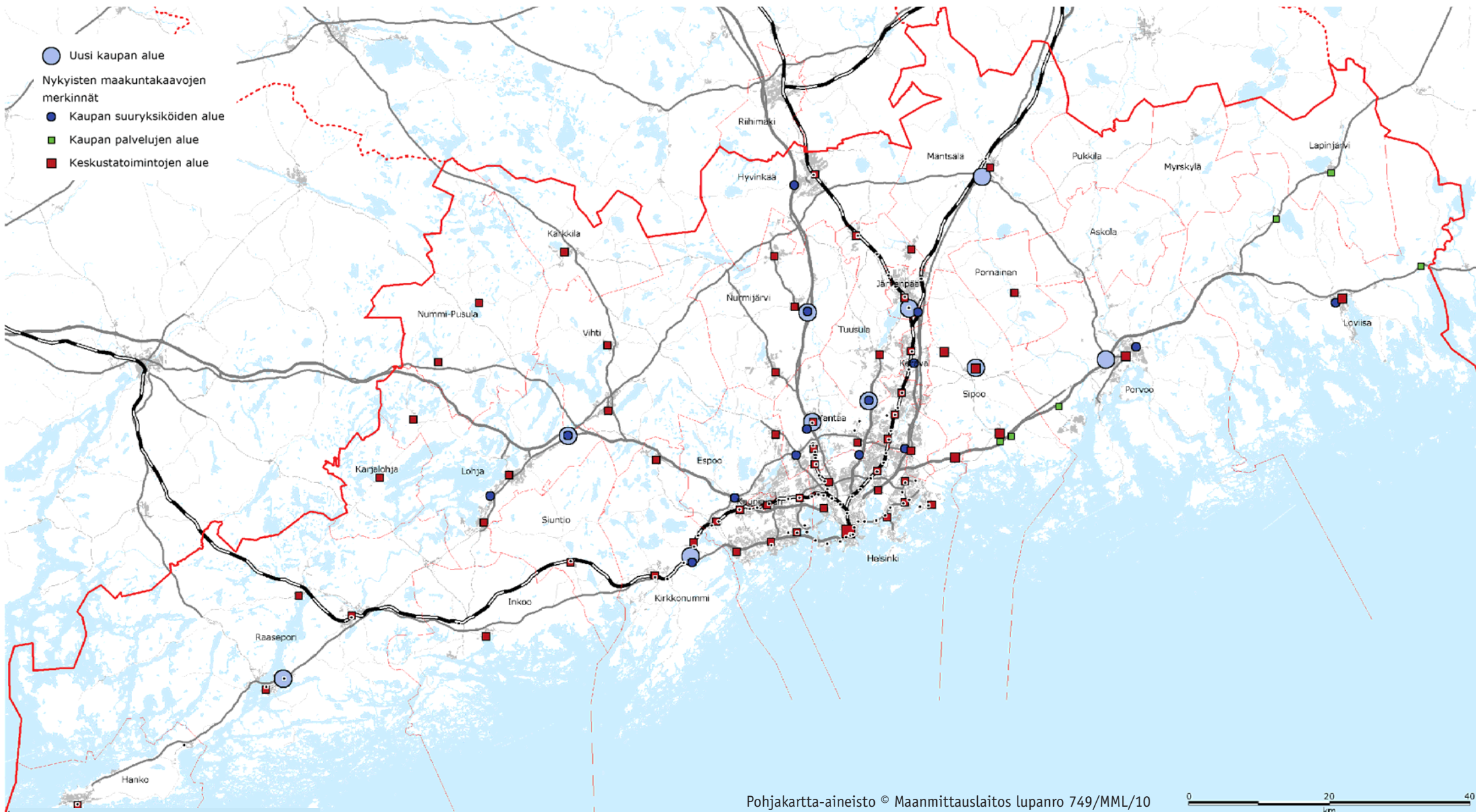
Maakuntakaavatyössä huomioon otettavia mahdollisia uusia kaupan alueita kartoitettaessa lähtökohtana olivat sormimallin tapaan asemanseudut ja useammasta asemanseudusta muodostuvat vyöhykkeet, joissa 2,5 kilometrin säteellä asemasta väestönlisäys on vähintään noin 10 000 asukasta ja kokonaisväestömäärä 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-m<sup>2</sup>, josta päivittäistavara-kaupan osuutta on 55 000 k-m<sup>2</sup> ja erikoiskaupan osuutta 355 000 k-m<sup>2</sup>. Koko Espoossa vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on 771 000 k-m<sup>2</sup> ja Nurmijärvellä 152 000 k-m<sup>2</sup>. Asukaslisäykselle eli uusille asukkaille laskettu osuus kokonaislisätilantarpeesta on Espoossa 28 % ja Nurmijärvellä 36 %.





Kuva 28. Monikeskusmalli, mahdolliset kaupan alueet.

#### 5.2.4 Monikeskusmalli

Mallin ajatuksena on, että Uusimaa kehitty 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 asemaseuduille 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, Kivistö
- Raasepori, Dragsvik
- Porvoo, Kuninkaanportti
- Sipoo, Nikkilä

Monikeskusmallin uusien kaupan alueiden liiketilan laskennallinen lisätarve on 500 000 k-m<sup>2</sup> (päivittäistavarakauppa 60 000 k-m<sup>2</sup> ja erikoiskauppa 440 000 k-m<sup>2</sup>). Tilatarve määriteltiin Kuuma-kuntien palveluverkkoselvityksen (FCG Planeko Oy 2009) sekä tämän työn yhteydessä koottujen suunnitteilla ja vireillä olevia kaupan hankkeita koskevien tietojen perusteella. Kunnissa, joissa uudet kaupan alueet sijaitsevat, vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve on 86 000 - 530 000 k-m<sup>2</sup>. Asukaslisäykselle eli uusille asukkailla laskettu osuus kokonaislisätilantarpeesta on kunnasta riippuen 18 - 48 %.



## 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 ratkaisuilla voidaan rajoittaa tai mahdollistaa kilpailun toimivuutta. Tärkeää olisi pyrkiä siihen, että rajoitetaan vain sitä, mikä on välttämätöntä yhdyskuntarakenteen toimivuuden turvaamisen ja maankäyttölistien kehittämisenäkökohtien kannalta katsottuna.

Kilpailuvaikutusten ennakointi 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-m<sup>2</sup> ja erikoiskauppa 3,6 milj. k-m<sup>2</sup>). 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-m<sup>2</sup>, silmukkamallissa 410 000 k-m<sup>2</sup> ja monikeskusmallissa 500 000 k-m<sup>2</sup>. Liiketilarapeen kehityksen kannalta katsottuna uusien kaupan alueiden muodostuminen ei aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden alueiden kaupallisiin kehittämismahdollisuuksiin yhdessäkään rakennemallissa, koska vain 10- 20 % lisätilarapeesta 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 alueilla liiketilan lisätarve on enimmillään noin 800 000 k-m<sup>2</sup>, 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, Järvenpähän, Mäntsälään, Sipooseen ja Vantaalle. Tämä tukee pääkaupunkiseudun nykyistä ostovoiman sisäänvirtausta ja vähentää Helsinginseudun 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 muita malleja tasapainoisemman 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 asemanseduille 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 palve-

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

Mittavien keskittymien muodostuminen ei tarkoita automaattisesti päivittäistavara-kaupan palvelujen saatavuuden heikkenemistä, koska huomattava osa väestöstä sijoittuu kehittyville asemanseuduille. Näin suurista päivittäistavaramyymälöistä tulee sormimallin myötä lähikauppoja yhä useammille. Sormimalli ei estä myöskään päivittäistavara-kaupan 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 päivittäistavara-kauppoja (yli 2 000 k-m<sup>2</sup>). Pienet lähikaupat täydentävät päivittäistavara-kaupan 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 keskusta. 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 kehittyi ”entiseen tapaan”. Kylä- ja hajavaihtoehdot eivät maakuntakaavaston tarkastelussa poikkea oleellisesti toisistaan kaupan rakenteen kannalta. Kunta- ja kunnan osatasolla vaihtoehtojen välillä sen sijaan on eroa: kylävaihtoehto antaa paremmat mahdollisuudet lähipalvelujen tukemiseen ja riittävän isoissa kylissä (2 000 - 3000 asukasta) mahdollisesti uusien lähikauppojen tai ainakin elintarvikeliikkeen perustamiseen.

Rakennemalleista riippumatta päivittäistavara-kaupassa 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 päivittäistavara-kaupan tapaan kaikissa kunnissa tasapainossa. Erikoiskauppa haakee 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 alavaihtoehtoinen painottavat kaupan kehitystä eri tavoin. Tätä alueellista painottumista 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 Klaukkalaan, pienemmältä osaltaan Kirkonkylään ja vielä pienemmältä osaltaan Rajamäelle.

## 6.2 Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset

### 6.2.1 Yleistä

Maakuntakaavaston 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).



N O. PYRET

POLARN O. PYRET

HONKA

← BASE  
RAVINTOLA

RATSUTORI  
RYTTARTORGET

HOTELLI  
HOTELLI

HONKA

Jesper J



## 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. Ainoat selkeästi keskustatoimintojen alueella sijaitsevat alueet ovat Sipoon Nikkilä ja Vantaan Kivistö.

Uusien kaupan alueiden sijoittuminen maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueille tukee maakunnan keskusverkon, kaupan toimintaedellytysten ja palvelujen saatavuuden 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 merkittävät liikennemyymälätason kaupan palveluiden kohteet, joissa kaupan palveluiden pinta-ala on alle 2 000 k-m<sup>2</sup>.

Sormimallissa B3 Lohjan Lempolan uusi kaupan alue sijoittuu maakuntakaavassa maankäytön kehittämisen kohdealue liikenteellisessä solmukohdassa -merkinnällä osoitetulle alueelle. Merkinnällä osoitetaan liikenneväylien risteyskohtiin sijoittuvat alueet, joille kohdistuu maankäyttöpaineita sekä tarvetta liikennettä ja kuljetuksia palvelevien toimintojen kehittämiseksi varsinaisen taaja-asutuksen ulkopuolella. Alueelle saa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa liikenteelle, matkailulle ja logistiikkatoimintoille 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
- Sveitsinportaatli 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, Tuusulan Focus -alue ja Vantaan Kivistö.

### 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 kehittämiseen epäsuotuisasti.

Myös monikeskusmallissa painotetaan nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, täydentämistä ja eheyttämistä - Uusimaa kehittyy nykyisten asemakaava-alueiden kaavavarantojen täyttymisen ja kuntien esittämien uusien alueiden pohjalta. Kaikki uudet kaupan alueet sijoittuvat olemassa/kehittymässä olevaan yhdyskuntarakenteeseen tai sen läheisyyteen. Yhdyskuntarakenteellisesti 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 määrittellä 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, vali-koimat ja vertailumahdollisuudet. Viimeksi mainittujen tekijöiden merkitys painottuu erikoiskaupassa selvästi päivittäistavara-kauppaa 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 asiointin myös kauempaa ilman henkilöautoa. Monikeskusmallissa asiointimahdollisuudet uusille kaupan alueille muulla kuin henkilöautolla ovat kokonaisuutena katsoen muita rakennemalleja heikkommat. 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 Siuntioista Kirkkonummelle pääkaupunkiseudun sijaan. Rakennemallien vaikutus painottuu siten uusien kaupan alueiden sijoittumisen mukaan, esimerkiksi sormimallissa B3 akselille Espoo-Kirkkonummi-Lohja-Vihti. Uttamaata ja Itä-Uttamaata kokonaisuutena katsoen sormimalli C ja monikeskusmalli tarjoavat alueellisesti muita rakennemalleja tasaisemman ratkaisun.

## 6.4 Kuntataloutteen kohdistuvat vaikutukset

Kuntataloudelliset vaikutukset muodostavat kokonaisuuden, jossa on mukana euro-määräisesti pieniä ja suuria meno- ja tuloeriä. 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 tuloeriä 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.

Merkittävimmät 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 merkittävimmät 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” -tyyppistä tarkastelua ei voi tehdä, koska ei tiedetä kustannusten jakaantumisesta kuntien ja muiden toimijoiden kesken.

| Tulot (€)   |          |                  |                   |                   |           |
|---|----------|------------------|-------------------|-------------------|-----------|
|   | < 20 000 | 20 000 - 100 000 | 100 000 - 200 000 | 200 000 - 350 000 | 350 000 > |
| Maan myyntitulot  |          |                  |                   |                   |           |
| Tonttien tai kiinteistöjen vuokratulot                          |          |                  |                   |                   |           |
| Korvaukset kunnallistekniikan rakentamisesta                    |          |                  |                   |                   |           |
| Kiinteistövero ja yhteisövero                                   |          |                  |                   |                   |           |
| Kunnallisvero myymälän rakentamisvaiheessa ja toimintavaiheessa |          |                  |                   |                   |           |
| Energiamaksut   |          |                  |                   |                   |           |
| Rakennusvalvontamaksut  |          |                  |                   |                   |           |
| Korvaukset: suunnittelu ja kaavoitus                            |          |                  |                   |                   |           |
| Vesimaksut (liittym. + maksujen nettotuotto)                    |          |                  |                   |                   |           |
|   |          |                  |                   |                   |           |
| Suunnittelu- ja kaavoitusmenot                                  |          |                  |                   |                   |           |
| Rakennusvalvontamenot   |          |                  |                   |                   |           |
| Vesihuoltoverkon rakentaminen ja kunn.pito                      |          |                  |                   |                   |           |
| Energiaverkon rakentaminen ja kunnossapito                      |          |                  |                   |                   |           |
| Maan hankintamenot  |          |                  |                   |                   |           |
| Liikennealueiden rakentaminen ja kunnossapito                   |          |                  |                   |                   |           |
| Menot (€)   |          |                  |                   |                   |           |

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. Liikenneturvallisuuksia 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 yhdyskuntarakenteen 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 selvítettävä 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 ostosmatkaliikkumisesta. Seudun asukkaiden liikkumisesta 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.

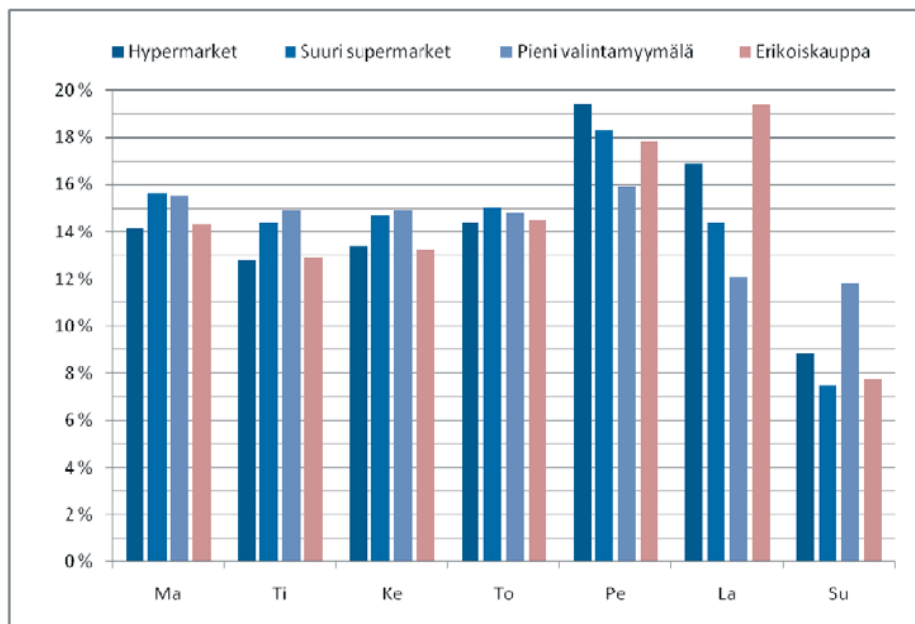
Aineisto sisältää vain arkipäivien (maanantai - torstai) matkoja, mikä on otettava huomioon aineistosta tehtävissä tulkinnoissa, koska kaupan liikenne on erilaista arkisin ja viikonloppuisin. Tyypillisesti viikonloppujen liikenteessä painottuvat arkea enemmän erikoiskaupan ostosmatkat ja päivittäistavarakaupassa ostosmatkat suurempiin yksiköihin (super- ja hypermarketteihin). Erityyppisiin 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.

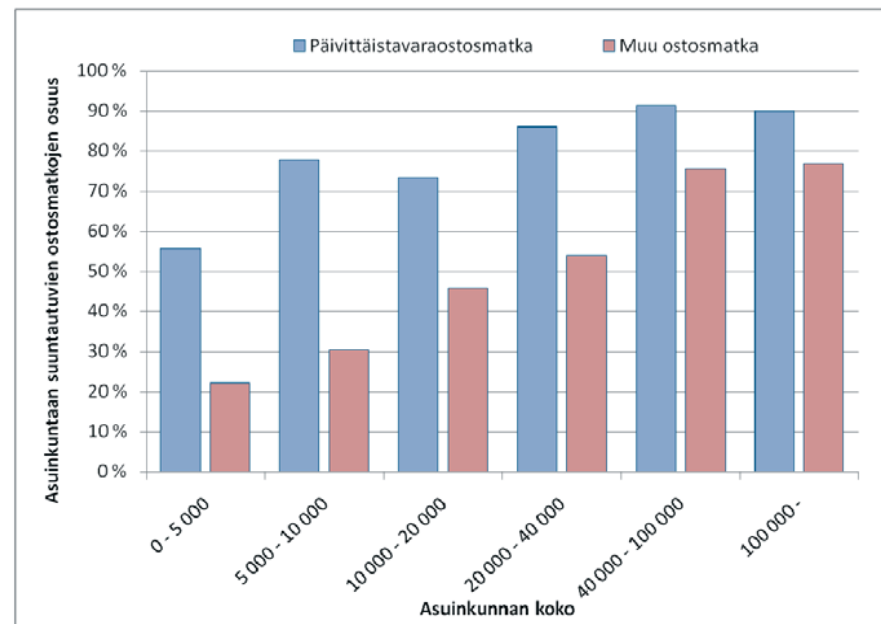
Erikois kaupassa kuntakoon kasvaessa palvelutarjonta paranee ja asuinkuntaan jäävien ostosmatkojen osuus kasvaa selvästi. Pääkaupunkiseudulla asuinkuntaan tehtävien päivittäistavaraostosmatkojen osuus on noin 75 %. Ympäryskunnista muita kuin päivittäistavaraostosmatkoja tehdään varsinkin pääkaupunkiseudulle. 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 viikonpäivävaihtelu (ympäristöministeriö 2008).

Ostomatkat 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.

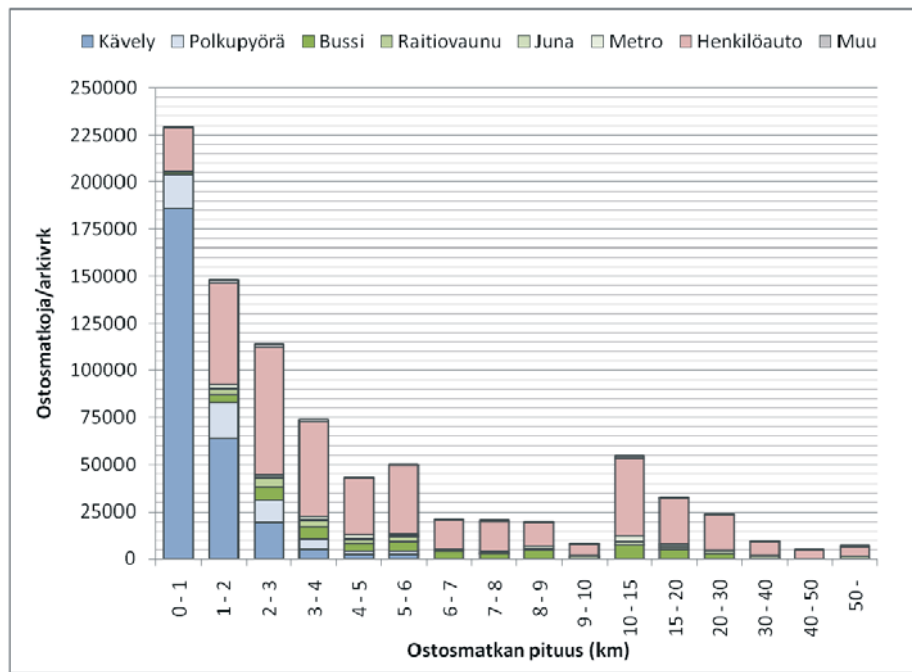
Ostomatkojen pituusjakauma ja eri etäisyyksiltä käytetyt kulutavat esitetään kuvassa 32. Varsinkin päivittäistavaraostomatkat ovat tyypillisesti lyhyitä. Noin 50 % päivittäistavaraostomatkoista on alle 1,5 kilometrin ja yli 90 % alle 10 kilometrin pituisia. Erikoiskaupan ostomatkoista 50 % on alle 4 kilometrin ja 90 % alle 20 kilometrin pituisia. Pääkaupunkiseudun asukkaiden ostomatkat ovat selvästi muun Uudenmaan asukkaiden ostomatkoja lyhyempiä.



Kuva 31. Asuinkuntaan suuntautuvien ostomatkojen osuus arjen ostomatkoilla (LITU 2008).

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

Henkilöauton kulutapaosuus on koko seudulla tehdyistä päivittäistavaraostosmatkoista noin 47 % ja erikoiskaupan ostosmatkoista noin 51 %. Noin puolet pääkaupunkiseudun ja kolmannes muun Uudenmaan asukkaiden tekemistä päivittäistavaraostosmatkoista 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.



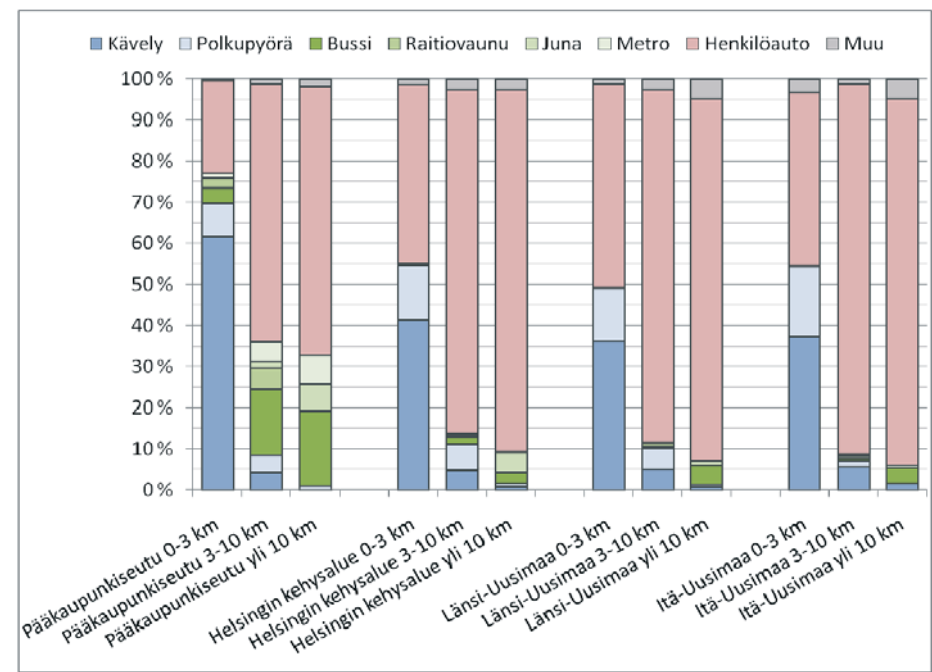
Kuva 32. Ostosmatkojen pituudet ja kulkutavat arjen ostosmatkoilla (LITU 2008).

## 6.5.2 Vaihtoehtojen vertailu

### Henkilöautoliikenteen osuus ja suorite

Rakennemallivaihtoehtojen vaikutuksia henkilöautoliikenteen määrään on tarkasteltu seudullisella tasolla. Vertailun lähtökohdaksi on otettu Helsingin työssäkäyntialueen 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 määräpäin



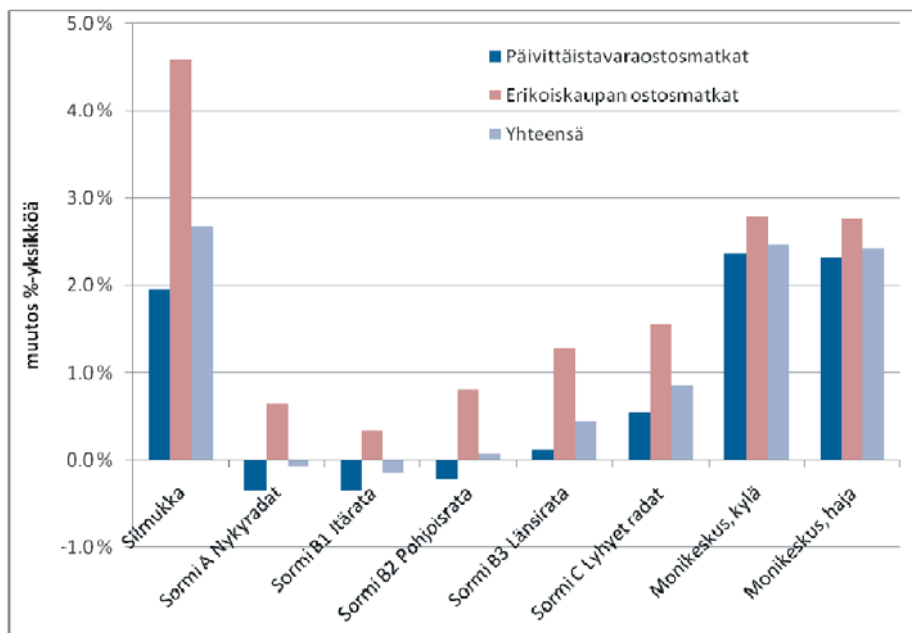
Kuva 33. Arjen ostosmatkojen kulkutavat alueittain matkan pituuden mukaan (LITU 2008).

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- ja erikoiskaupan matkojen osalta, koska noin 1 000 asukkaan asemanseuduilla ei voida olettaa kehittyvän kattavia erikoiskaupan palveluita.

Monikeskummallisissa yhdyskuntarakenteen tiivistyminen ei ole yhtä voimakasta kuin sormi- ja silmukkamalleissa. Kuntien sisäisten ostosmatkojen on monikeskummallisissa oletettu vastaavan nykyistä ostosmatkaliikennettä.

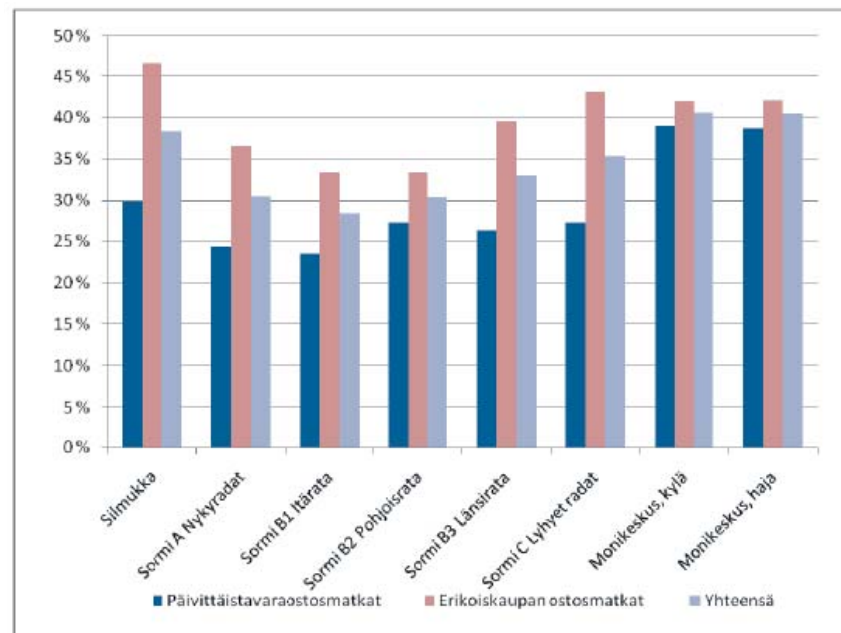


Kuva 34. Henkilöauton kulkutapaosuuden muutos verrattuna nykytilanteeseen (% -yksikköä).

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.



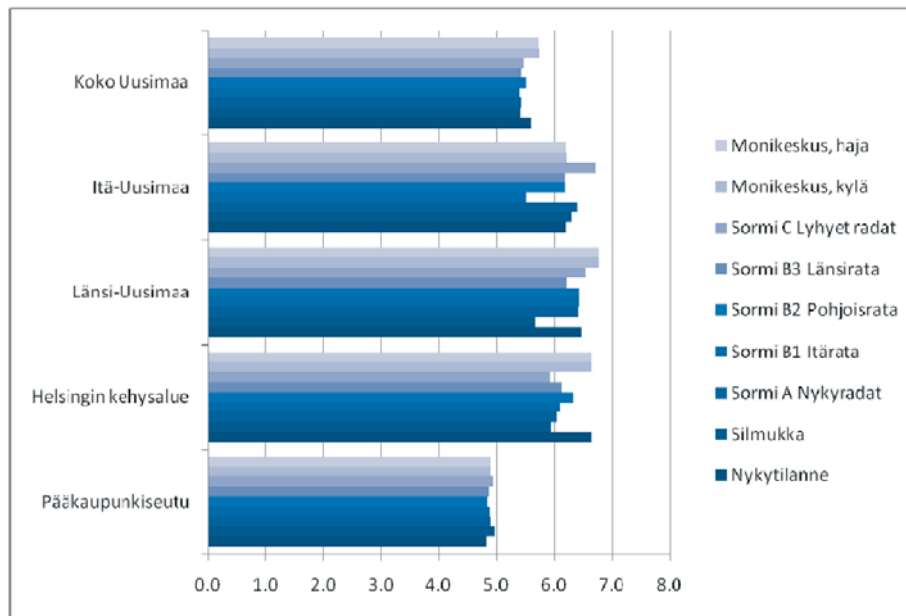
Kuva 35. Ostosmatkojen henkilöautosuoritteiden muutos verrattuna nykytilanteeseen (%).

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 tiiviyden vaihtelee eri malleissa riippuen kehitettävistä raidekäytävistä. Pääkaupunkiseudulla matkanpituudet kasvavat hieman johtuen Vantaan ja Espoon Helsinkiä voimakkaamasta suhteellisesta kasvusta.

Asiointimatkojen muutosten vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin on arvioitu liikenteen suoritteiden perusteella. Arvioinnissa on käytetty lähtökohtana VTT:n LIPASTO -järjestelmän vuoden 2008 yksikköpäästöjä. Vertailussa käytetyt CO<sup>2</sup> päästöt henkilökilometriä kohden ovat henkilöautolla 180 grammaa, bussilla 49 grammaa ja raideliikenteellä 22 grammaa.

Ajoneuvoteknologian kehittymisen voidaan olettaa vaikuttavan henkilöautoliiken-

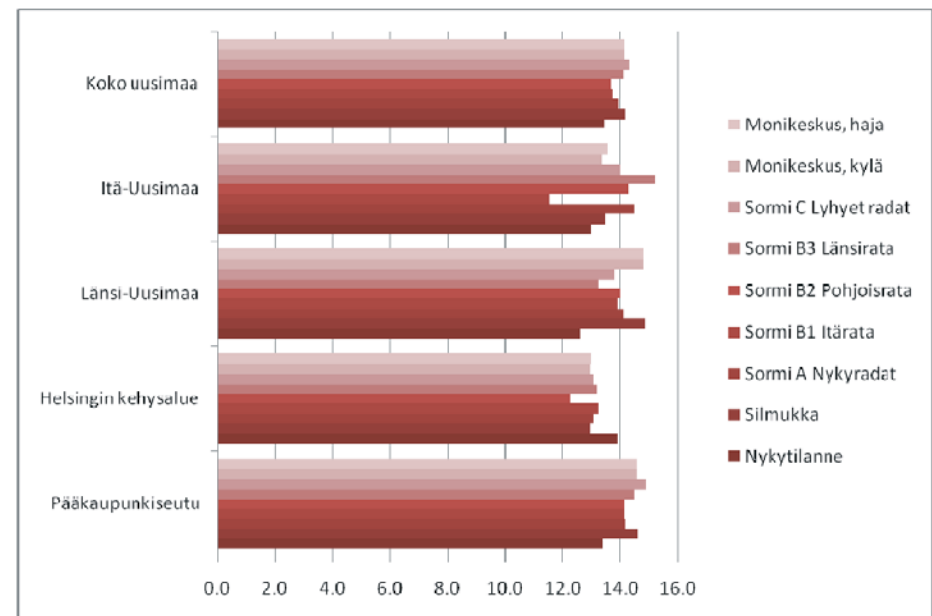




Kuva 36. Päivittäistavarakaupan henkilöautomatkojen keskipituudet (km).

teen ja bussiliikenteen päästöihin. Samoin voidaan sähköntuotantotapojen painotuksen muuttumisen olettaa vaikuttavan raideliikenteen päästöihin. Vertailussa ei tätä ole otettu huomioon, koska tavoitteena on vertailla maankäytön sijoittumisen vaihtoehtoja keskenään. Päästöjen muutokset nykytilanteeseen verrattuna esitetään kuvassa 38. Muutokset ovat likimain suoraan suhteessa ostosmatkojen henkilöautoliikenteen suorituksen muutoksiin. Pienimmät hiilidioksidipäästöt saavutetaan sormimalleilla A, B1 ja B2.

Kauppoihiin suuntautuvan asiointiliikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on hyvin pieni. Rakennemallien väliset erot pelkkien asiointimatkojen osalta tarkasteltuna jäävät näin ollen myös pieniksi. Asiointiliikenteellä onkin merkitystä kasvihuonepäästöihin etenkin henkilöautoriippuvuuden vähentämisen kautta. Parantamalla kaupan saavutettavuutta kestäväillä kulkumuodoilla voidaan vähentää henkilöauton omistuksen tarvetta, mikä heijastuu käytettyihin kulkutapoihin ja suoritteeseen myös muilla matkoilla. Varsinkin vapaa-ajan matkat mukaan lukien asiointimatkat ovat tulevaisuudessa

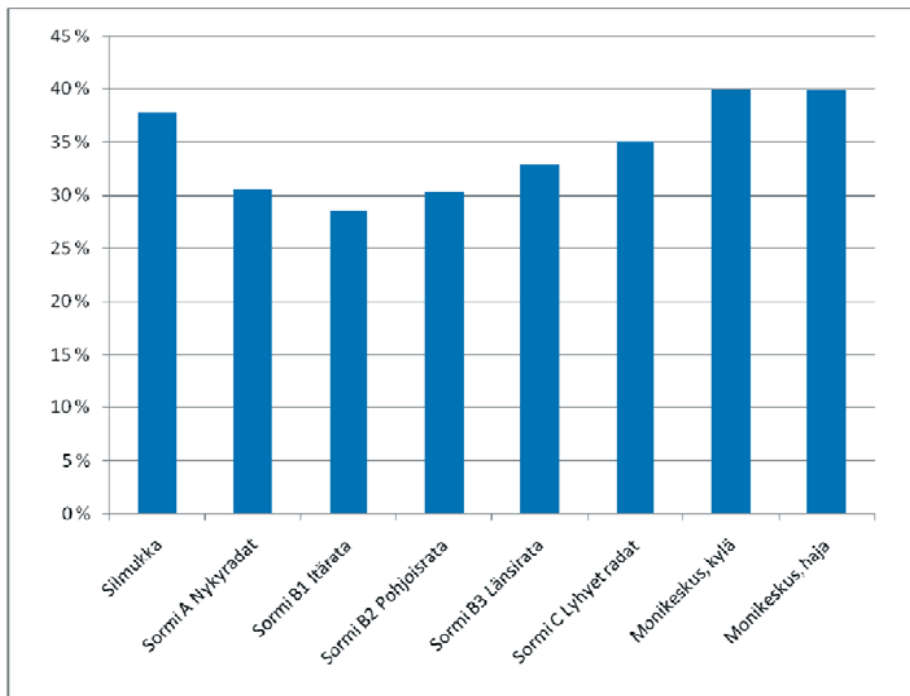


Kuva 37. Erikoiskaupan henkilöautomatkojen keskipituudet (km).

merkitykseltään kasvavia matkaryhmiä, joilla henkilöauton käytön tarvetta tulisi pyrkiä vähentämään.

#### Mahdollisten uusien kaupan alueiden sijoittuminen kestävän liikkumisen kannalta

Päivittäistavarakaupan nykyinen palveluverkko mahdollistaa arkipäivien asioinnin 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.



Kuva 38. Ostosmatkojen hiilidioksidipäästöjen muutos.

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 arviointityössä. 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 pääkaupunkiseu-

dun ulkopuolella. Joukko- ja kevyen liikenteen edellytyksiä eri kaupan alueiden osalta on vertailtu karkealla tasolla näiden olemassa olevien analyysien pohjalta.

Joukkoliikenteen käytön edellytyksiä parantavat vaihtoehtoista 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 asemaseuduille. Sormimalleissa uusiksi kaupan alueiksi määritellyillä asemaseuduilla 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.

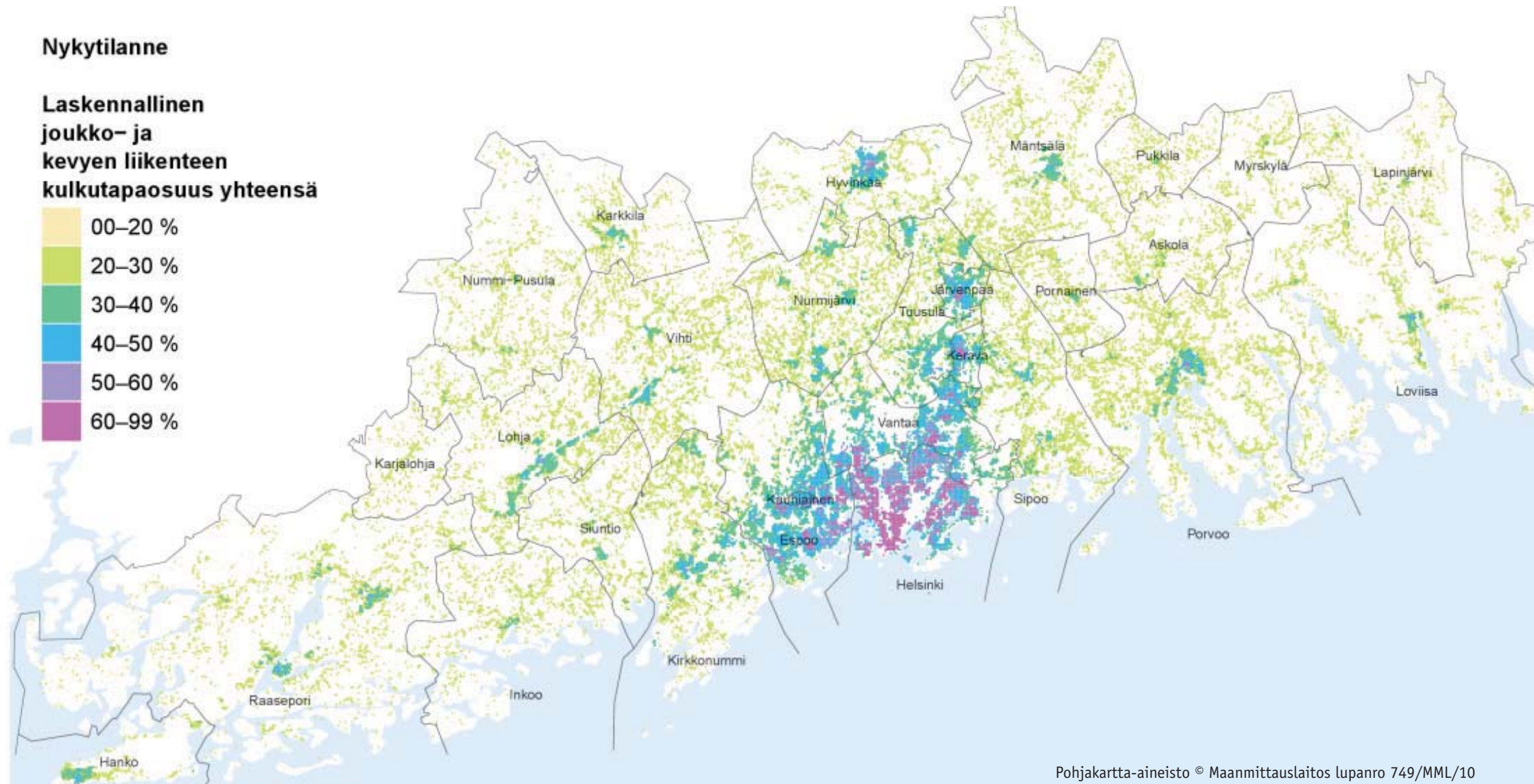
Monikeskusmallissa kaupan alueiden sijoittuminen on sormi- ja silmukkamalleja ongelmallisempaa, koska kaupan alueet eivät sijoitu yhtä selvästi kehittyville tiiville alueille. Monikeskusmallissa kaupan alueet sijoittuvat heikosti etenkin kevyen liikenteen kannalta.

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 tulevaisuudessaakin. 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 tarkastelualuetta. 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 asukaspotentialia.

## Nykytilanne

### Laskennallinen joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus yhteensä

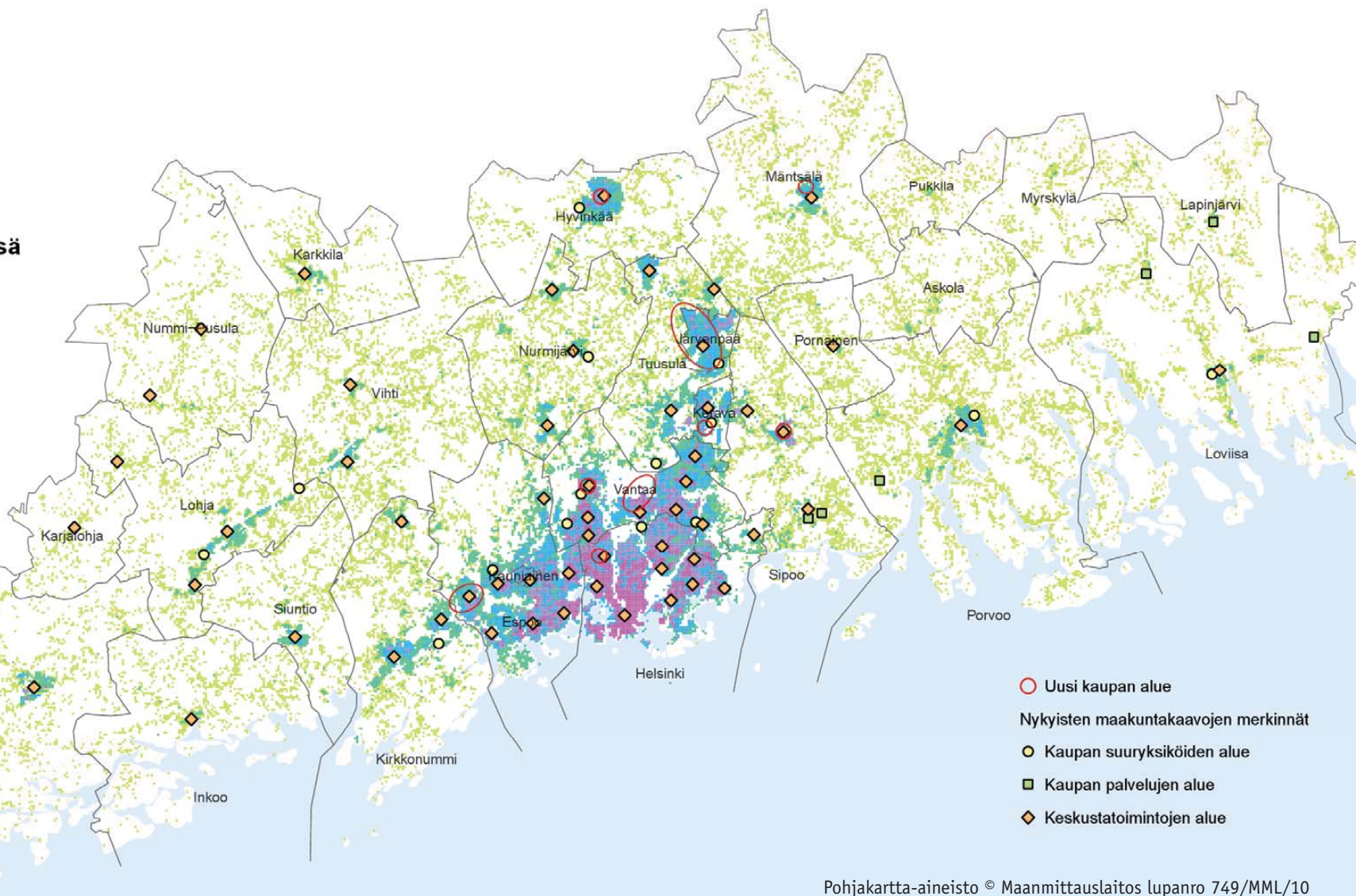
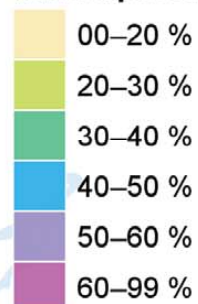


Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 749/MML/10

Kuva 39. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, nykytilanne (Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto 2010b; Strafica Oy).

## Sormimalli A

### Laskennallinen joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus yhteensä



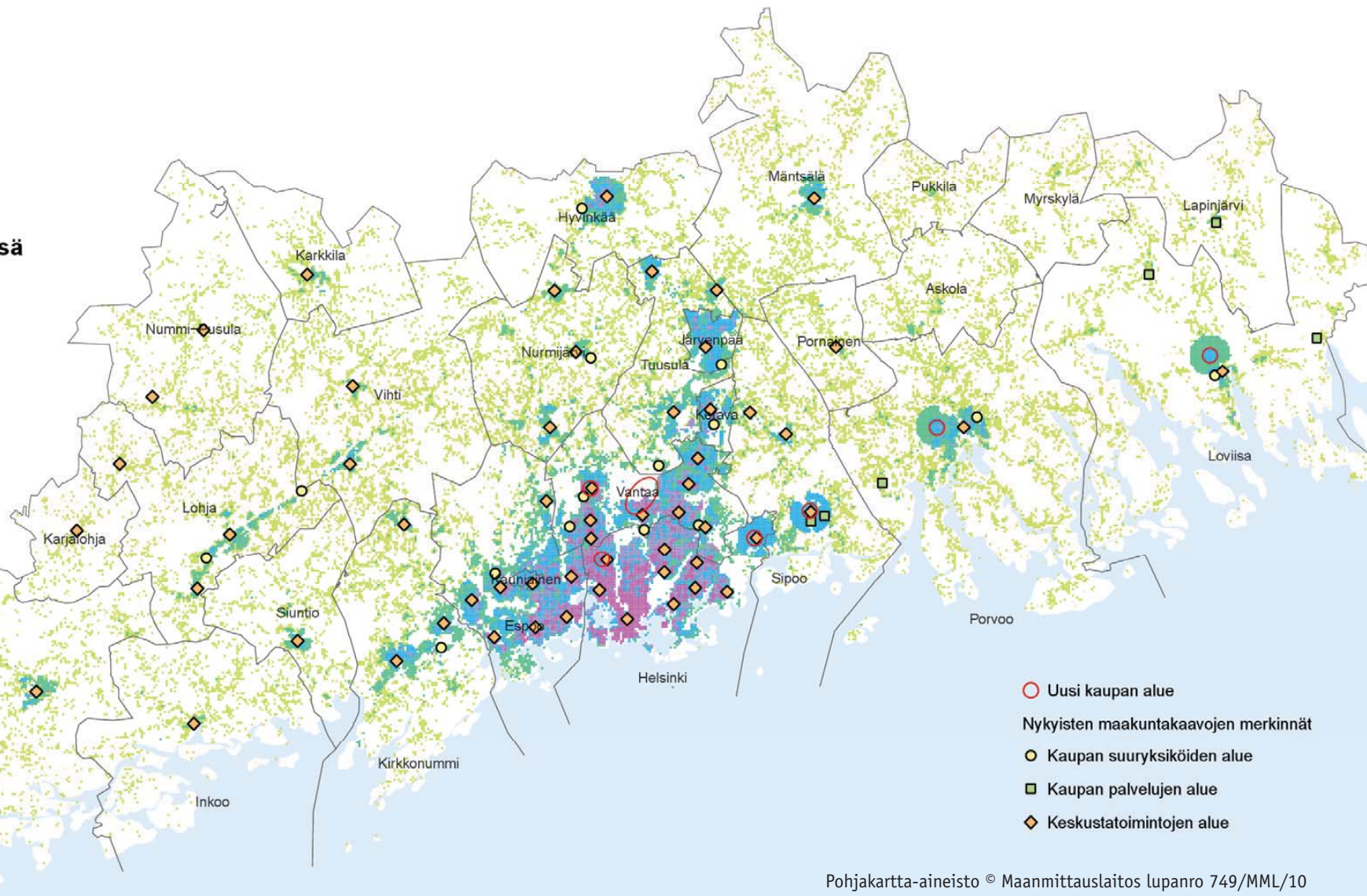
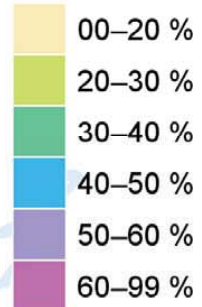
- Uusi kaupan alue
- Nykyisten maakuntakaavojen merkinnät
- Kaupan suuryksiköiden alue
- Kaupan palvelujen alue
- ◆ Keskustatoimintojen alue

Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 749/MML/10

Kuva 40. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, sormimalli A (Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto 2010b; Strafica Oy).

## Sormimalli B1

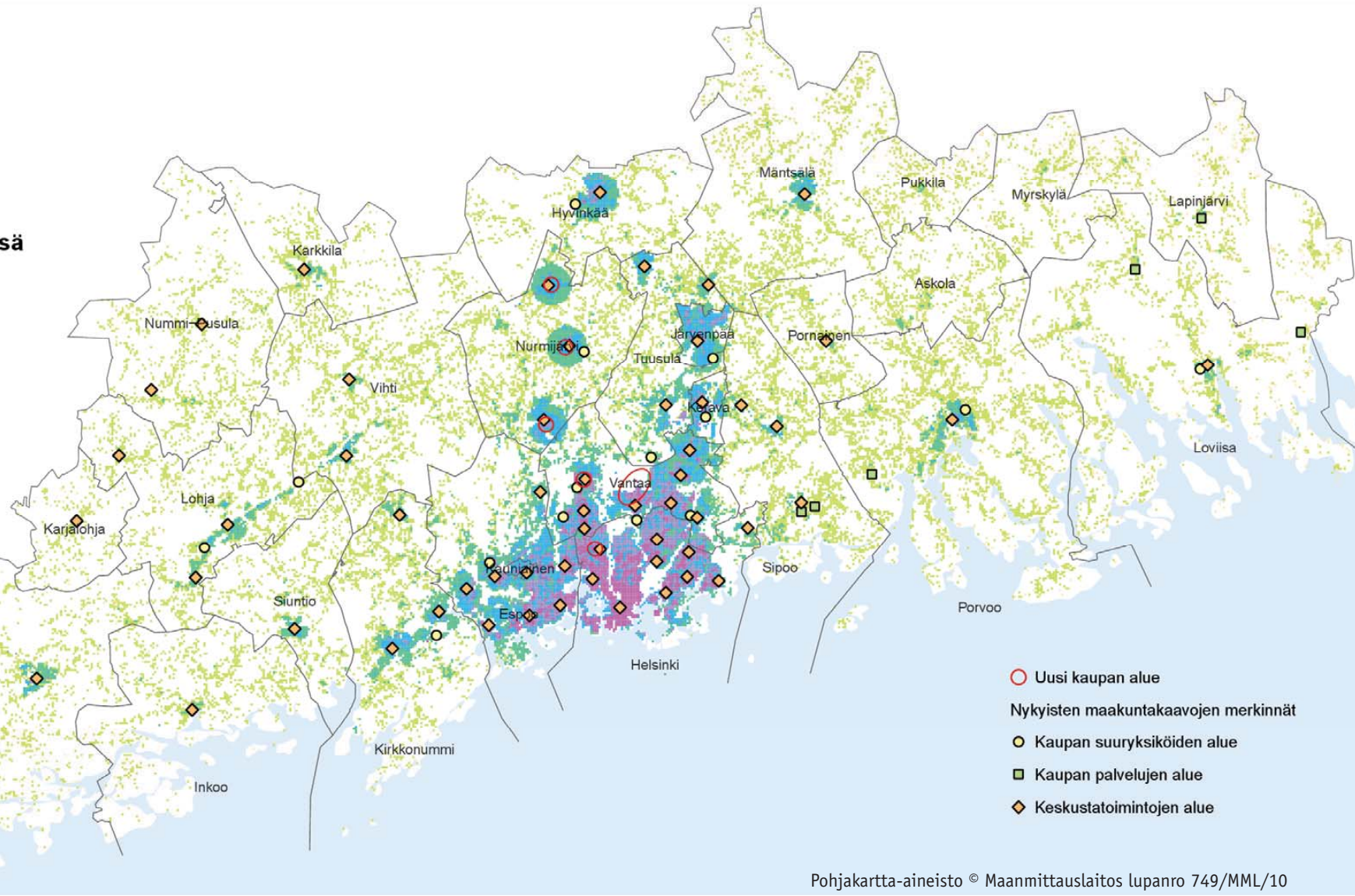
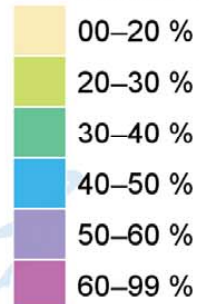
### Laskennallinen joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus yhteensä



Kuva 41. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, sormimalli B1 (Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto 2010b; Strafica Oy).

## Sormimalli B2

### Laskennallinen joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus yhteensä

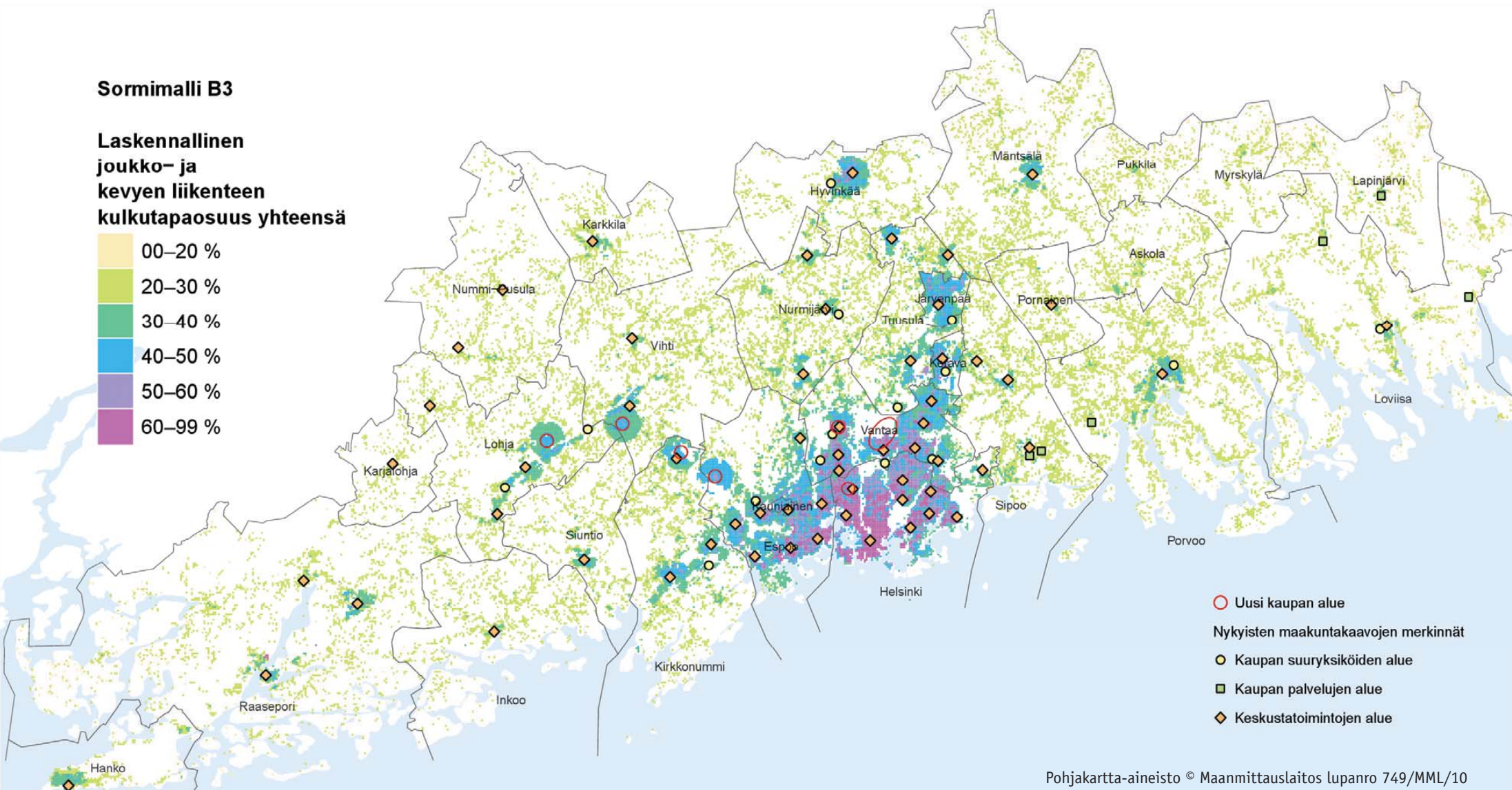
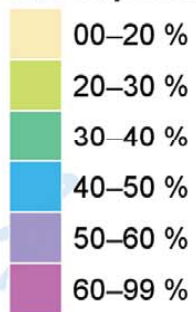


Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 749/MML/10

Kuva 42. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, sormimalli B2 (Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto 2010b; Strafica Oy).

## Sormimalli B3

Laskennallinen  
joukko- ja  
kevyen liikenteen  
kulkutapaosuus yhteensä

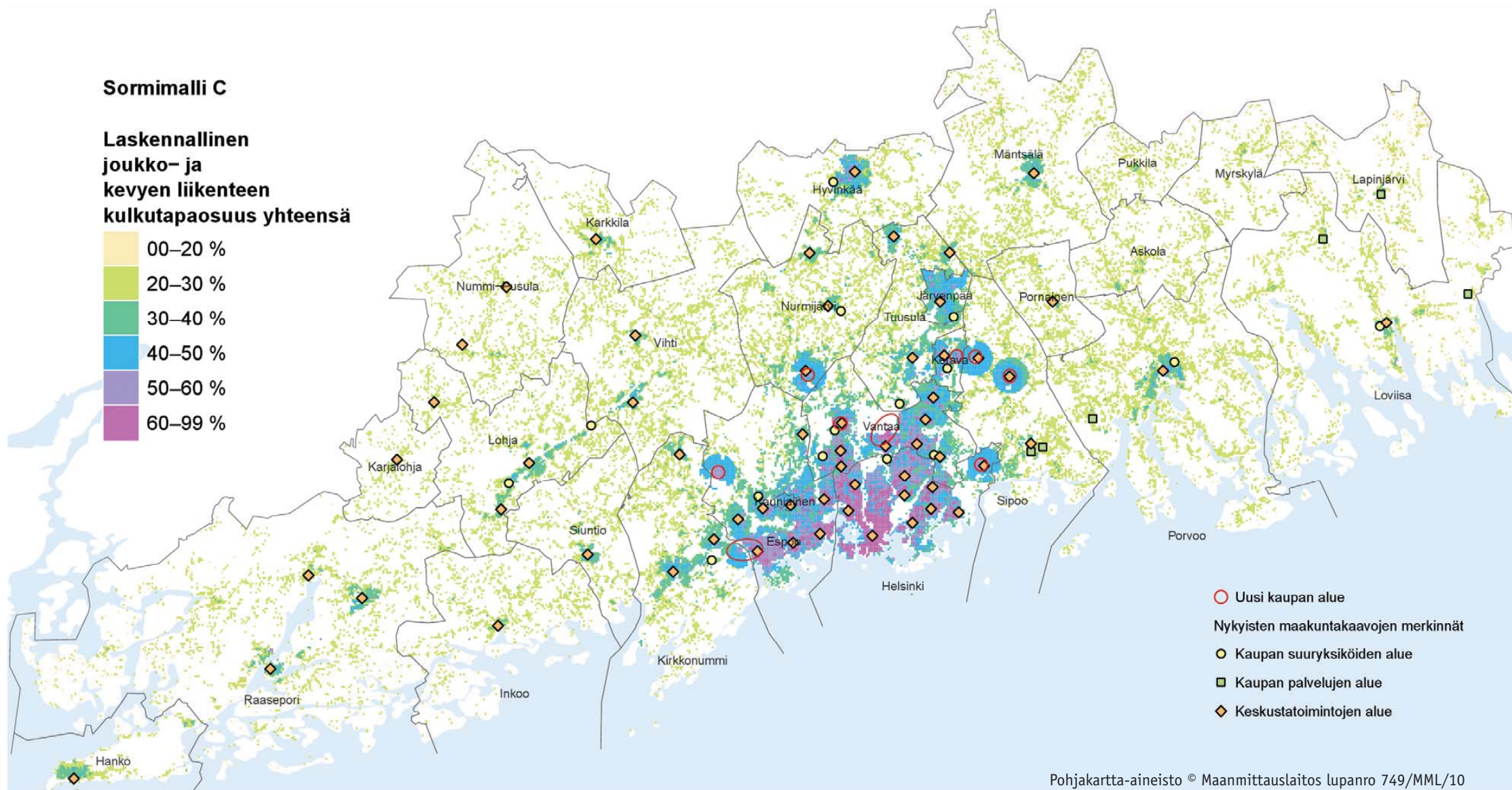
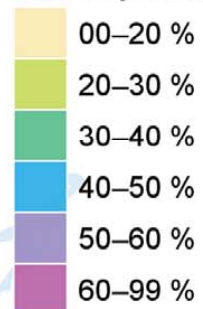


Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 749/MML/10

Kuva 43 Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, sormimalli B3 (Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto 2010b; Strafica Oy).

## Sormimalli C

### Laskennallinen joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus yhteensä



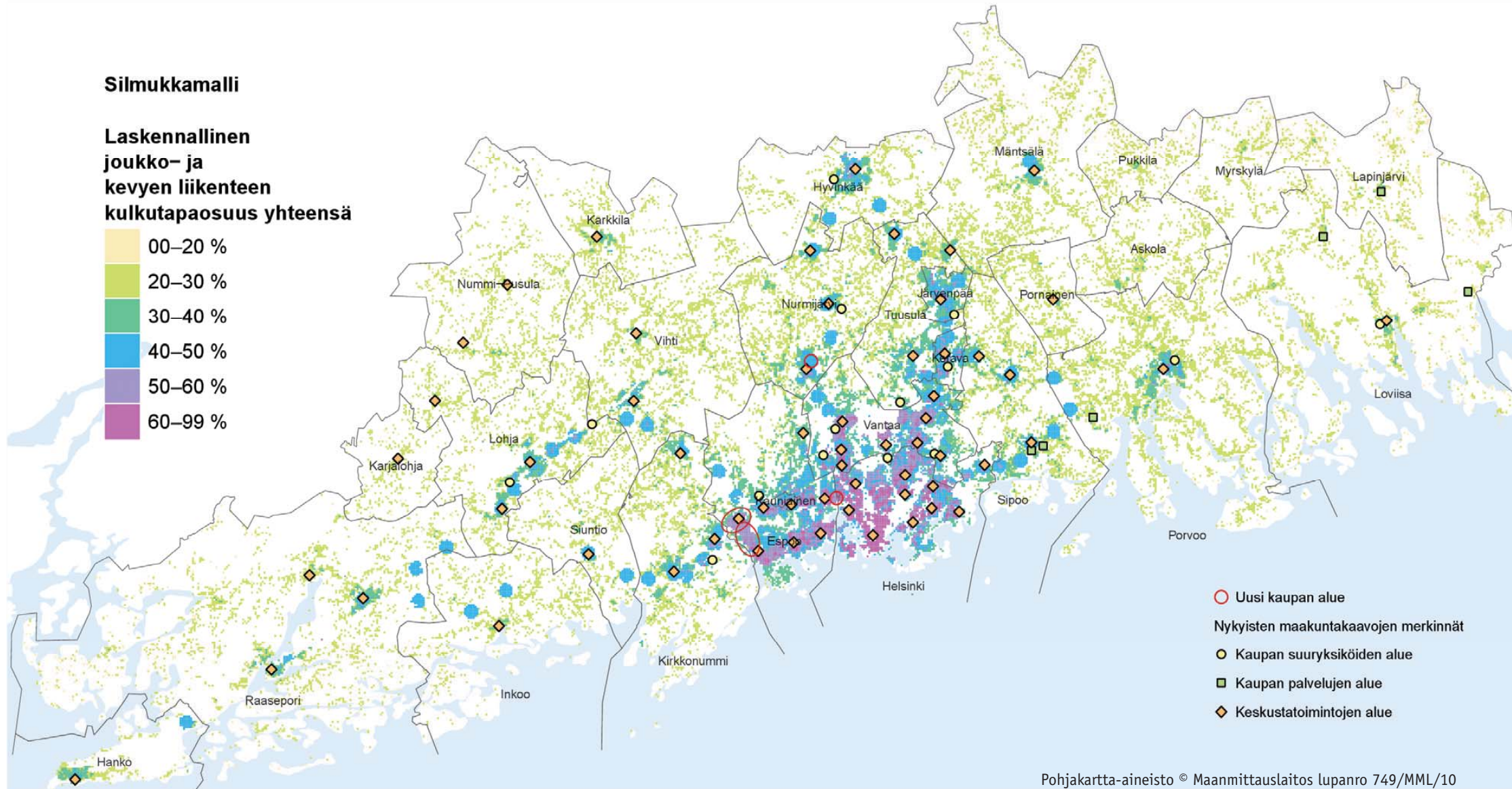
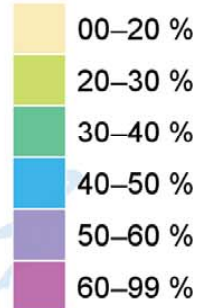
Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 749/MML/10

Kuva 44. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, sormimalli C (Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto 2010b; Strafica Oy).



## Silmukkamalli

### Laskennallinen joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus yhteensä

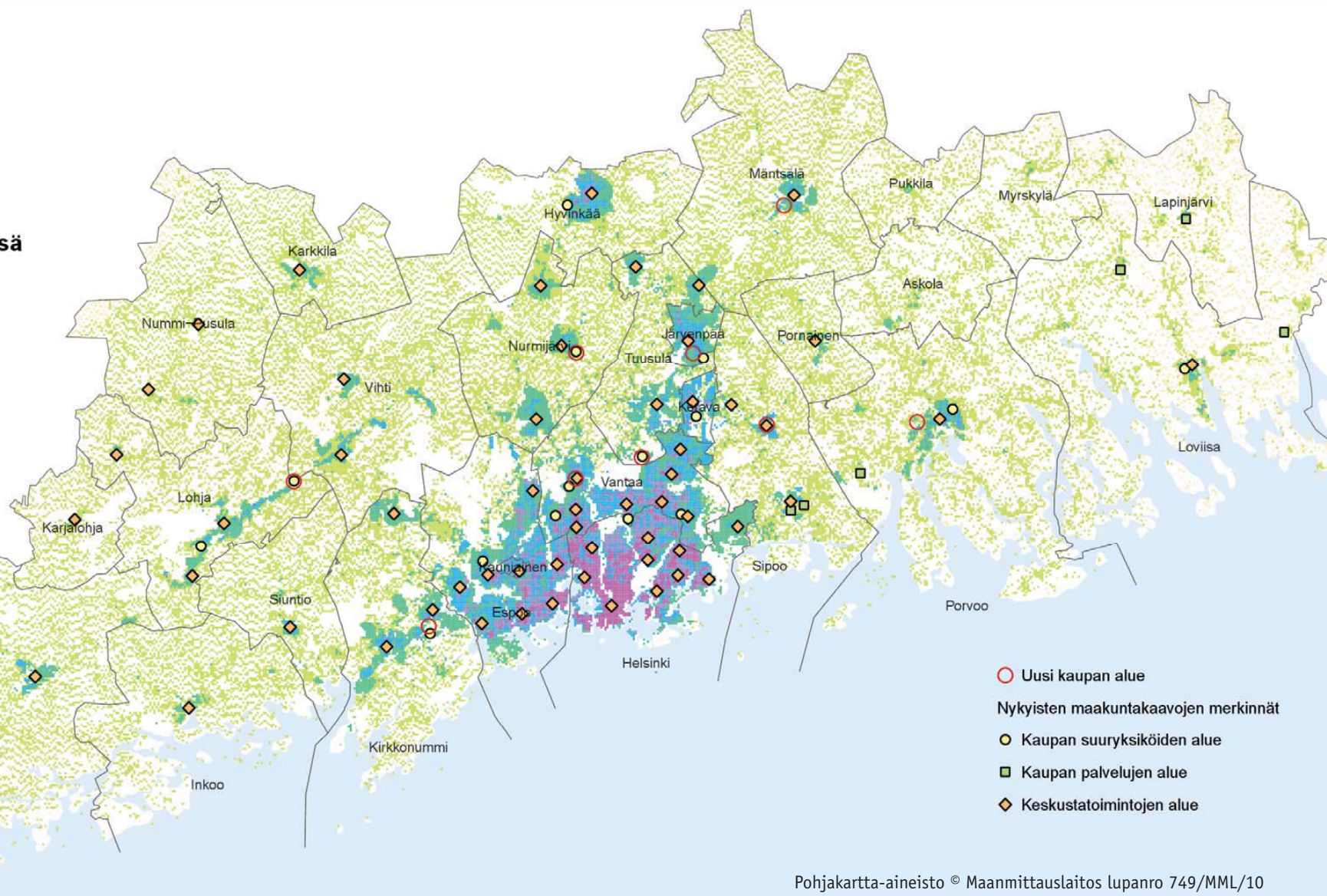
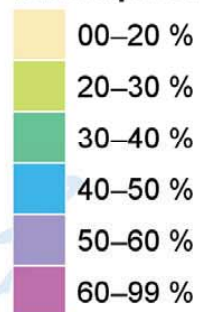


Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 749/MML/10

Kuva 45. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, silmukkamalli (Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto 2010b; Strafica Oy).

## Monikeskusmalli, haja

Laskennallinen  
joukko- ja  
kevyen liikenteen  
kulkutapaosuus yhteensä

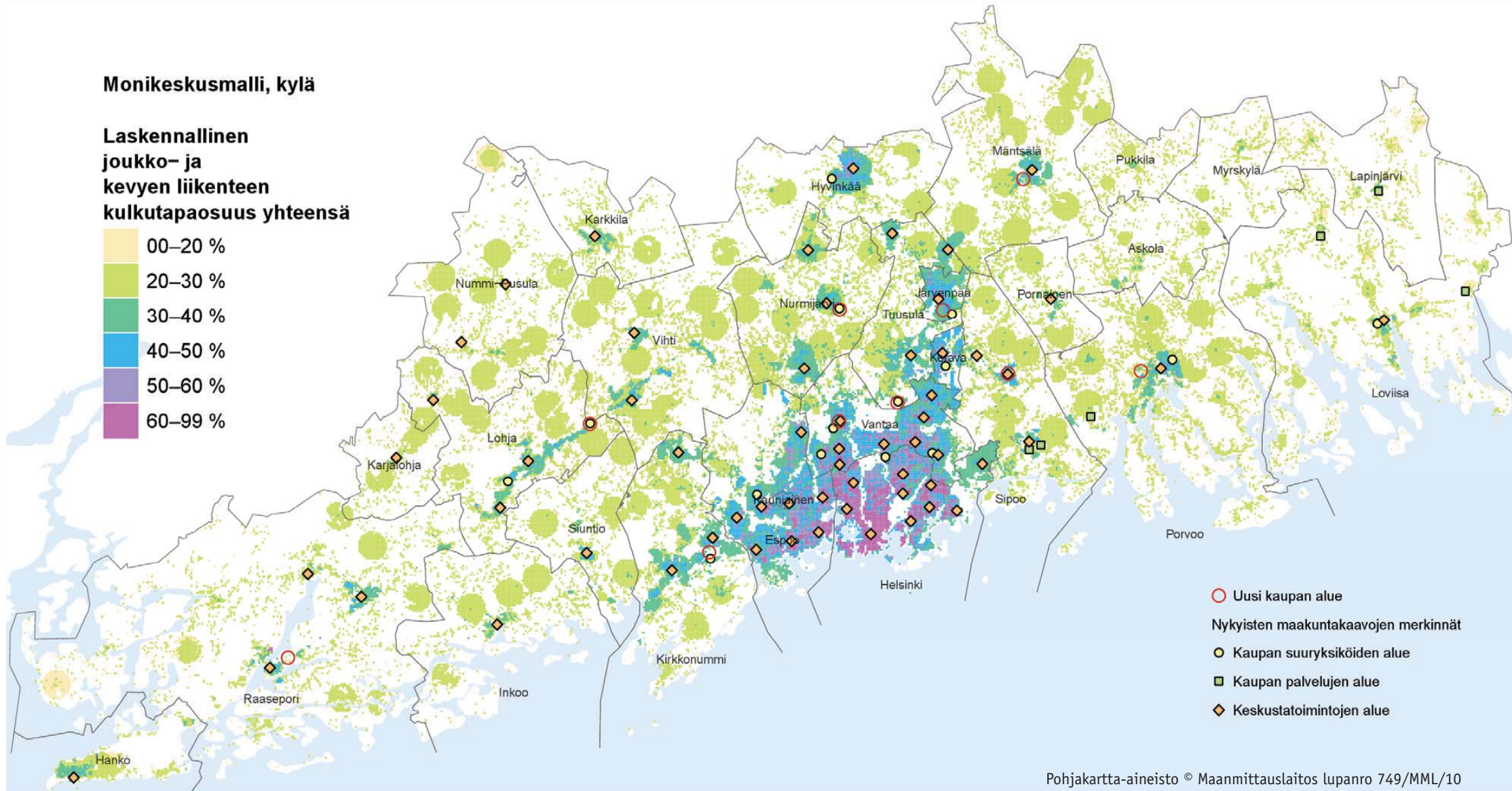
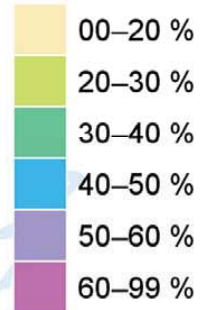


Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 749/MML/10

Kuva 46. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, monikeskusmalli (haja) (Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto 2010b; Strafica Oy).

## Monikeskusmalli, kylä

### Laskennallinen joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus yhteensä



Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro 749/MML/10

Kuva 47. Joukko- ja kevytliikenteen edellytykset, monikeskusmalli (kylä) (Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto 2010b; Strafica Oy).

## 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 kerrosneliömetriä.

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-m<sup>2</sup>. Tämä vastaa 10 - 20 %:a Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vähittäiskaupan liiketilan lisätarpeesta vuoteen 2035. Kaupan palvelujen kehittämiseksi jää siis pelivaraa, vaikka uusille kaupan alueille sijoittuisi laskennallista lisätarvetta enemmän uutta kaupan kerrosalaa. Eniten kehittämisvara 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 Sipoon ja Keravan rajan tuntumassa sekä silmukkamallissa Länsi-Espoossa. Maakuntakaavaratkaisuisissa 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 muita rakennemalleja tasapainoisemman ratkaisun koko Uudenmaan tasolla, koska uudet kaupan alueet sijoittuvat vähemmän keskittyneesti.

Kunnissa, joille ei sijoitu uusia kaupan alueita, ostovoiman siirtymätilanne ei muutu tai ulosvirtaus kasvaa. Kaikissa rakennemalleissa mahdollisia kaupan alueita ovat kuitenkin erikseen määriteltyjen 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 määriteltyjen asemanseutujen) väestölisäykset tukevat valtaosaa nykyisten maakuntakaavojen vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnöistä. Tämä antaa kehittymismahdollisuuksia myös näille alueille. Ostovoiman ulosvirtaukselle ei asetettu kunnittaisia tai seuduittaisia vähentämistavoitteita, koska tätä asiaa on tarkoituksenmukaista käsitellä vasta jatkossa maakuntakaavaratkaisuja pohdittaessa.

## Yhdyskuntarakenne

Sormi- ja silmukkamalleissa uudet kaupan alueet sijoittuvat pääsääntöisesti nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueille. Parhaiten tämä toteutuu sormimallisissa A ja heikoimmin sormimallisissa 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/kehitymässä olevaan yhdyskuntarakenteeseen tai sen tuntuun. Yhdyskuntarakenteellisesti epäsuotuisia vaikutuksia ei ole odotettavissa, mikäli muu maankäyttö kehitty 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 rakentamiseen. 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) vireillä 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 kes-

kustaan” 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 siirtymänä. 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, tyyppillisimmin 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

Sormimallisissa 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 ”harvoihin” 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 päivittäistavara- ja erikoiskauppojen toiminnalle. Noin 10 000 uuden asukkaan alueella liiketilan laskennallinen tarve on päivittäistavara- ja erikoiskaupassa suurusluokaltaan 5 000 k-m<sup>2</sup> ja erikoiskaupassa 20 000 k-m<sup>2</sup>. 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 poikkeava 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 painottamisen mukaan: uudet kaupan alueet painottuvat eri vaihtoehdoissa pääosin tietyille seuduille. Maakuntakaavaratkaisuja tehtäessä ei käytännössä liene mahdollista painottaa esimerkiksi ”vain” Itä-Uttamaata (sormimalli B1) tai Espoo-Kirkkonummi-Vihti-Lohja -akselia (sormimalli B3). Uusien kaupan alueiden kannalta muita rakennemalleja maakunnallisesti tasapainoisemman (ts. vähemmän keskittyneen) 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 asemanseutupaikotteista 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.

## Liikenne ja liikkuminen

Rakennemallivaihtoehtojen väliset erot ostosmatkojen kulkutapa- 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. Heikoimminkin kestävästä liikkumisesta 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 sijoittuessa muita rakennemalleja tasaisemmin 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. Uuttamaata ja Itä-Uuttamaata kokonaisuutena tarkastellen sormimalli C ja monikeskusmalli tarjoavat saavutettavuuden kehittymiselle muita rakennemalleja vähemmän keskittyneen 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 halpahallirekisteri 2007.

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

Litu 2008. Helsingin seudun työssäkäyntialueen laaja liikennetutkimus.

Santasalo, Tuomas ja Katja Koskela (2003). Vähittäiskauppa Suomessa 2003. Tuomas Santasalo Ky.

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

Tilastokeskus. Toimipaikkarekisteri 2007.

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

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

Valtioneuvosto (2008). Valtionneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta 13.11.2008.

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

Ympäristöministeriö (2009b). Selvitys seudullisista 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 asemakaavavarannolla.

Asumisväljyyden kasvu (noin 10 milj. k-m<sup>2</sup>) sijoittuu nykyisille asemakaava-alueille.

Kaikki rakennemallit alavaihtoehtoinen 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 keskiterään 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 elinkeinon kehittymisessä.

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

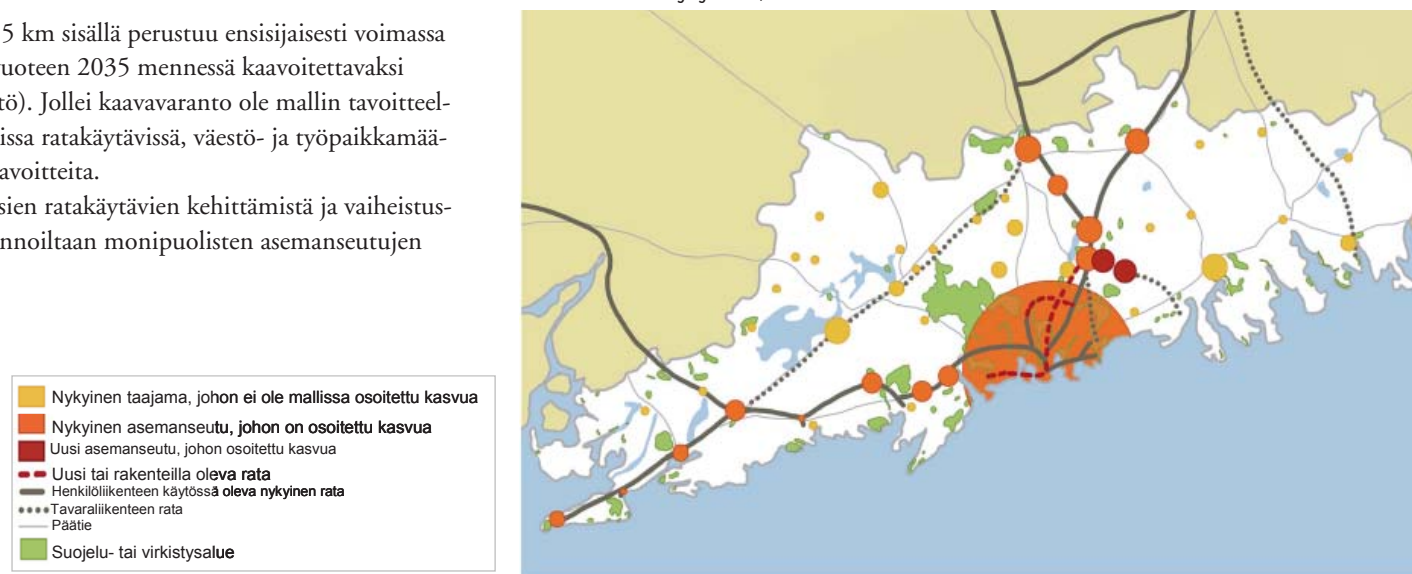
Sormimalleilla tutkitaan nykyisten ja uusien ratakäytävien kehittämistä ja vaiheistusta. Mallien tavoitteena ovat suurten ja toiminnoiltaan monipuolisten asemanseutujen

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.

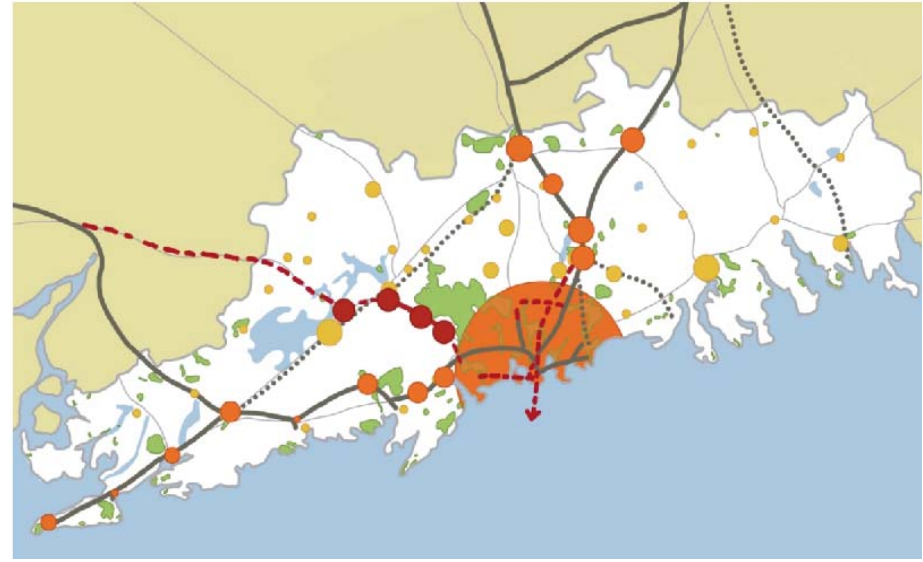
Sormimalli A - Nykyradat, suuria radanvarsikeskuksia harvassa.



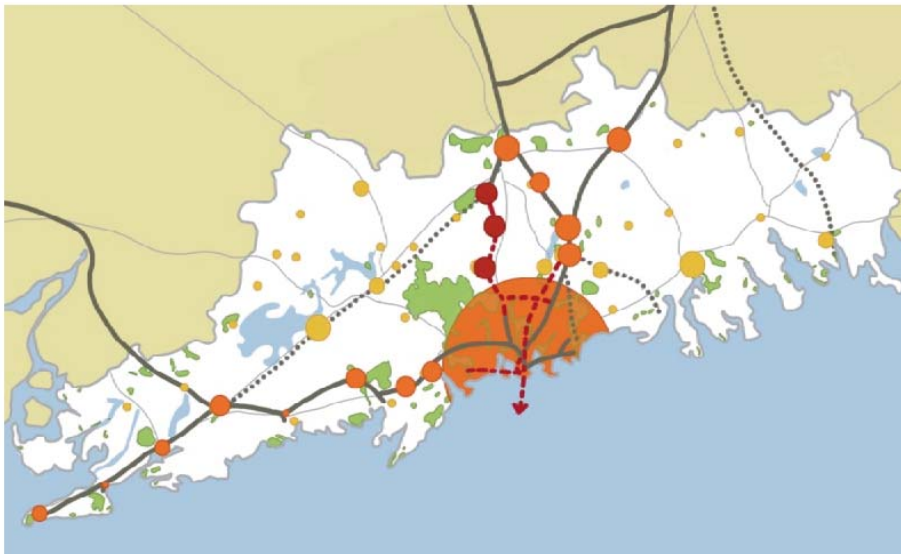
Sormimalli B1 - Itärata, suuria radanvarsikeskuksia harvassa.



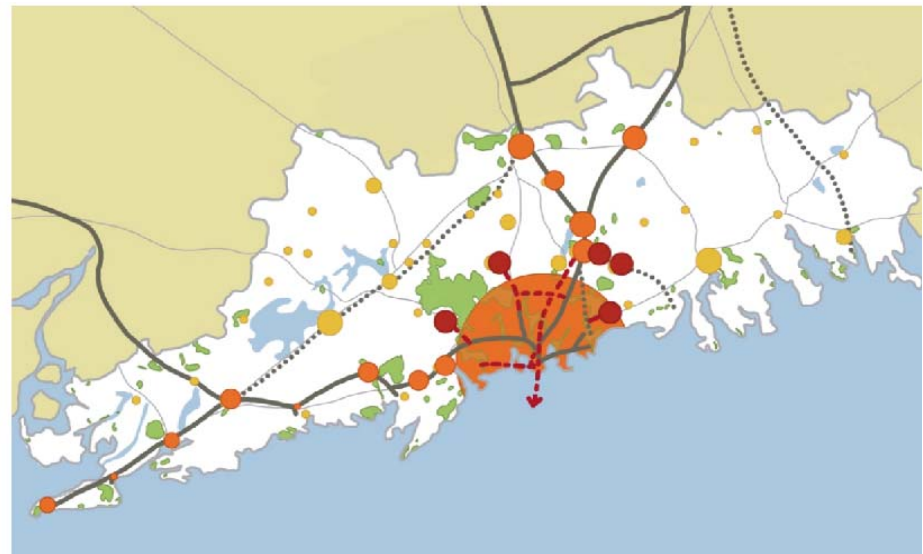
Sormimalli B3 - Länsirata, suuria radanvarsikeskuksia harvassa.



Sormimalli B2 - Pohjoisrata, suuria radanvarsikeskuksia harvassa.



Sormimalli C - Lyhyet radat, suuria radanvarsikeskuksia harvassa.



## Silmukkamalli

Silmukkamallin periaatteena on pienten asemanseutujen tiheä verkko, joista muodostuu ratakäytäviin helminauhmainen taajamarakenne.

Mallissa muodostetaan kolme ratasilmukkaa:

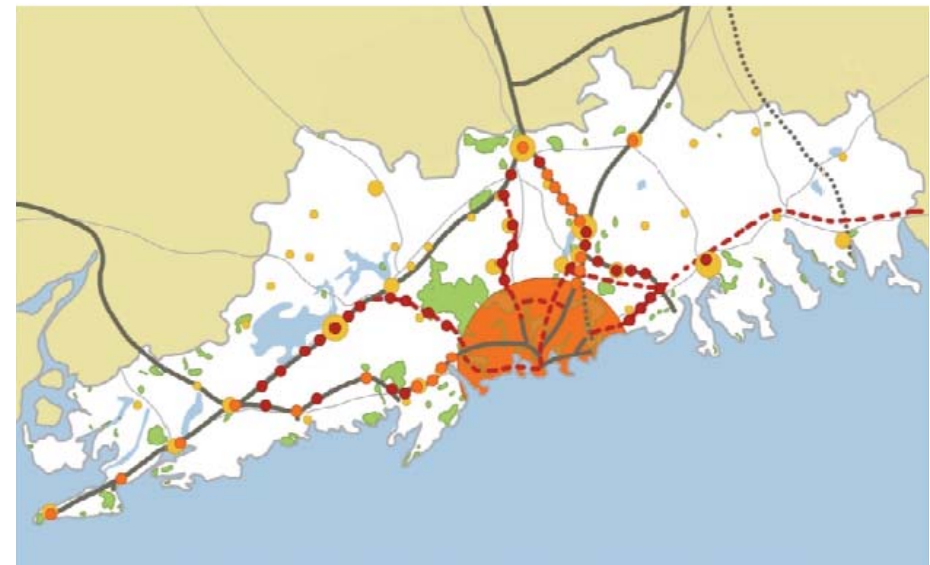
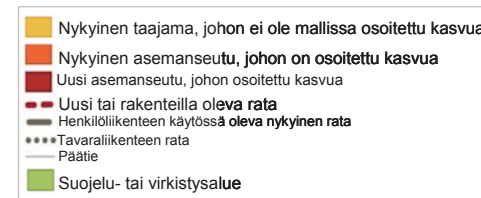
- Rantarata-Hyvinkään rata-Länsirata
- Päärata-Klaukkalan rata
- Päärata-KENI-rata-Itärata. Itärata toimii metroyhteytenä Söderkullassa.

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. Silmu-koissa tähdätään monipuoliseen elinkeinorakenteeseen, mutta keskusten pieni koko ei mahdollista kovin monipuolisia elinkeinoja asemaseuduittain. 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  $eA=0,3$  ja Kehä III:n ulkopuolella  $eA=0,15$ . Asemanseutujen ulkopuolelle ei ole lisätty väestöä eikä työpaikkoja. Mallissa ei ole huomioitu kuntien kaavavarantoa. Lisäksi vaihtoehtoon sisältyy HEPI-rata lentoasemalta Porvoon kautta Pietariin.

Silmukkamalli - pienten asemanseutujen ratasilmukoita.



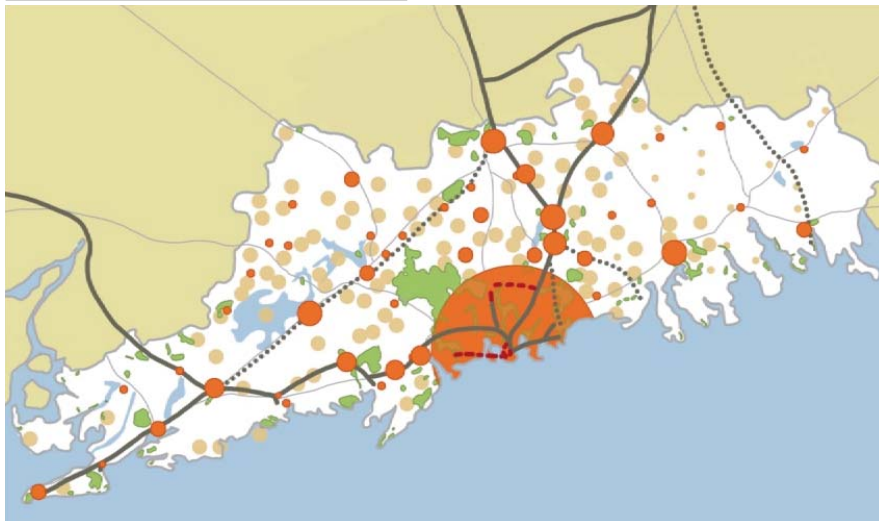
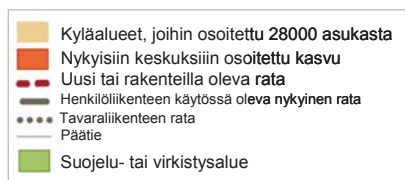
## Monikeskusmallit

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 trendimukaisiin väestö- ja työpaikkavoitteisiin ja kuntakaavoitukseen. Mallien ajatus on kuvata seudun kehittymistä siten, kuin kunnat ovat suunnitelleet nykyisten asemakaava-

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

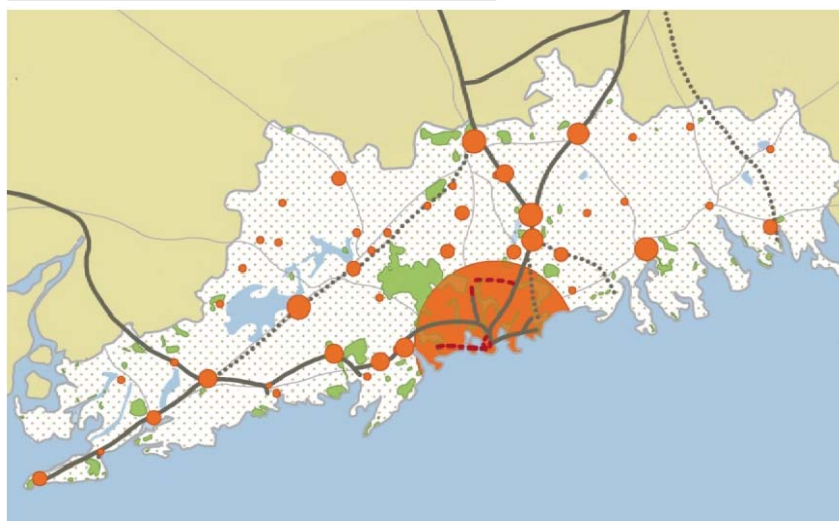
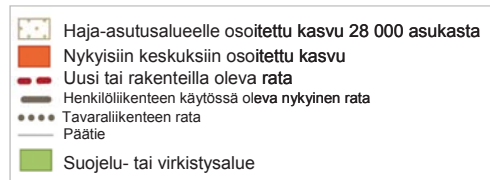


alueiden kaavavarantojen täyttyminen sekä kuntien esittämien uusien alueiden avulla. Kasvua on rataverkon ulkopuolella muita malleja enemmän.

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, Hitä 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 haja-asutus-alueille (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 rakentamisalueet.

Aluetta suunnitellaan asumiseen, ympäristöönsä soveltuvien työpaikkatoimintojen sekä niihin 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 kehittämisedellytykset 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-m<sup>2</sup> ja Uudenmaan muissa kunnissa alle 5 000 k-m<sup>2</sup>. 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 puistoinen. 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-m<sup>2</sup> ja Uudenmaan muissa kunnissa yli 5 000 k-m<sup>2</sup>. Päivittäistavarakaupan osalta suuryksikön merkityksen laajuus arvioidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vaikutustarkastelujen perusteella.

Merkinnän osoittamalle alueelle saadaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoittaa uusia merkitykseltään seudullisia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ainoas-

taan 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 liikenneväylien risteykseen, on vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainnin ratkaisemiseksi alueelle laadittava yksityiskohtaisempi kaava. Yksityiskohtaisemmassa kaavassa on käsiteltävä kokonaisuutena alueen maankäyttöratkaisu ja vähittäiskaupan yksiköiden sijoittuminen alueelle sekä selvitettävä 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 kaupunkivalliseen 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.

Kyliä 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 taajamakuvan 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-m<sup>2</sup> (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 kerrosneliometriä.

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 ja Itä-Uudenmaan liitto tekivät vuonna 2010 kaavavarantoseelvityksen (Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035, E 109 - 2010). 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 Uudenmaan liiton kunnilta kysyttiin erikseen tietoja merkittävästä kaupan kaavavarannoista voimassa olevien asemakaavojen osalta.

Merkittävän kaupan varannon rajaksi asetettiin kyselyssä 1 000 k-m<sup>2</sup>. 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-m<sup>2</sup> 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 asemakaavamerkinän 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. €) |                              |                    | Liiketilän laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m <sup>2</sup> ) |                              |                    | Uusien asukkaiden osuus liikeytilän laskennallisesta lisätarpeesta (k-m <sup>2</sup> ) |                              |                    |
|---------------------------|--------------------|---|------------------------------|--------------------|--|------------------------------|--------------------|--|------------------------------|--------------------|
|                           |                    | 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            |
| Helsinginseudun 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. €) |                              |                    | Liiketilän laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m <sup>2</sup> ) |                              |                    | Uusien asukkaiden osuus liikeytilän laskennallisesta lisätarpeesta (k-m <sup>2</sup> ) |                              |                    |
|---------------------------|--------------------|---|------------------------------|--------------------|--|------------------------------|--------------------|--|------------------------------|--------------------|
|                           |                    | 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            |
| Helsinginseudun 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. €) |                              |                    | Liiketilän laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m <sup>2</sup> ) |                              |                    | Uusien asukkaiden osuus liikeytilän laskennallisesta lisätarpeesta (k-m <sup>2</sup> ) |                              |                    |
|---------------------------|--------------------|---|------------------------------|--------------------|--|------------------------------|--------------------|--|------------------------------|--------------------|
|                           |                    | 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          | 1 566                                   | 1 579                        | 2 840              | 361 000  | 856 000                      | 1 538 000          | 79 000   | 186 000                      | 334 000            |
| Helsinginseudun 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. €) |                              |                    | Liiketilän laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 (k-m <sup>2</sup> ) |                              |                    | Uusien asukkaiden osuus liikeytilän laskennallisesta lisätarpeesta (k-m <sup>2</sup> ) |                              |                    |
|---------------------------|--------------------|---|------------------------------|--------------------|--|------------------------------|--------------------|--|------------------------------|--------------------|
|                           |                    | 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            |
| Helsinginseudun 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<br>B3           | Väestö<br>vuonna<br>2035 | Ostovoiman kasvu vuoteen 2035<br>(milj. €) |                                     |                           | Liiketilän laskennallinen lisätarve<br>vuoteen 2035 (k-m <sup>2</sup> ) |                                     |                           | Uusien asukkaiden osuus liikeyrityksen<br>laskennallisesta lisätarpeesta (k-m <sup>2</sup> ) |                                     |                           |
|----------------------------|--------------------------|--|-------------------------------------|---------------------------|---|-------------------------------------|---------------------------|--|-------------------------------------|---------------------------|
|                            |                          | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa           | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>kauppa | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa  | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>kauppa | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa   | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>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                         |
| <b>Yhteensä</b>            | <b>1 863 000</b>         | <b>2 421</b>                               | <b>2 422</b>                        | <b>4 354</b>              | <b>562 000</b>  | <b>1 312 000</b>                    | <b>2 359 000</b>          | <b>144 000</b>   | <b>323 000</b>                      | <b>580 000</b>            |

| SORMIMALLI<br>C            | Väestö<br>vuonna<br>2035 | Ostovoiman kasvu vuoteen 2035<br>(milj. €) |                                     |                           | Liiketilän laskennallinen lisätarve<br>vuoteen 2035 (k-m <sup>2</sup> ) |                                     |                           | Uusien asukkaiden osuus liikeyrityksen<br>laskennallisesta lisätarpeesta (k-m <sup>2</sup> ) |                                     |                           |
|----------------------------|--------------------------|--|-------------------------------------|---------------------------|---|-------------------------------------|---------------------------|--|-------------------------------------|---------------------------|
|                            |                          | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa           | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>kauppa | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa  | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>kauppa | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa   | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>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                         |
| <b>Yhteensä</b>            | <b>1 862 000</b>         | <b>2 416</b>                               | <b>2 418</b>                        | <b>4 347</b>              | <b>561 000</b>  | <b>1 309 000</b>                    | <b>2 354 000</b>          | <b>156 000</b>   | <b>337 000</b>                      | <b>606 000</b>            |

| MONIKESKUSMALLI,<br>HAJA   | Väestö<br>vuonna<br>2035 | Ostovoiman kasvu vuoteen 2035<br>(milj. €) |                                     |                           | Liiketilän laskennallinen lisätarve<br>vuoteen 2035 (k-m <sup>2</sup> ) |                                     |                           | Uusien asukkaiden osuus liikeyrityksen<br>laskennallisesta lisätarpeesta (k-m <sup>2</sup> ) |                                     |                           |
|----------------------------|--------------------------|--|-------------------------------------|---------------------------|---|-------------------------------------|---------------------------|--|-------------------------------------|---------------------------|
|                            |                          | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa           | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>kauppa | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa  | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>kauppa | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa   | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>kauppa |
| Pääkaupunkiseutu           | 1 186 000                | 1 384                                      | 1 454                               | 2 614                     | 321 000   | 787 000                             | 1 416 000                 | 62 000   | 148 000                             | 266 000                   |
| Helsingin seudun 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                    |
| <b>Yhteensä</b>            | <b>1 863 000</b>         | <b>2 416</b>                               | <b>2 418</b>                        | <b>4 347</b>              | <b>561 000</b>  | <b>1 309 000</b>                    | <b>2 355 000</b>          | <b>142 000</b>   | <b>319 000</b>                      | <b>573 000</b>            |

| MONIKESKUSMALLI,<br>KYLÄ   | Väestö<br>vuonna<br>2035 | Ostovoiman kasvu vuoteen 2035<br>(milj. €) |                                     |                           | Liiketilän laskennallinen lisätarve<br>vuoteen 2035 (k-m <sup>2</sup> ) |                                     |                           | Uusien asukkaiden osuus liikeyrityksen<br>laskennallisesta lisätarpeesta (k-m <sup>2</sup> ) |                                     |                           |
|----------------------------|--------------------------|--|-------------------------------------|---------------------------|---|-------------------------------------|---------------------------|--|-------------------------------------|---------------------------|
|                            |                          | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa           | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>kauppa | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa  | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>kauppa | Päivittäis-<br>tavara-<br>kauppa   | Tilaa vaativa<br>erikois-<br>kauppa | Muu<br>erikois-<br>kauppa |
| Pääkaupunkiseutu           | 1 185 000                | 1 381                                      | 1 451                               | 2 610                     | 320 000   | 786 000                             | 1 414 000                 | 62 000   | 147 000                             | 265 000                   |
| Helsingin seudun 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                    |
| <b>Yhteensä</b>            | <b>1 862 000</b>         | <b>2 416</b>                               | <b>2 418</b>                        | <b>4 347</b>              | <b>561 000</b>  | <b>1 309 000</b>                    | <b>2 355 000</b>          | <b>143 000</b>   | <b>320 000</b>                      | <b>575 000</b>            |



ISBN 978-952-448-312-4 ISSN 1236-6811 (sidottu)  
ISBN 978-952-448-313-1 ISSN 1236-6811 (verkkoversio)

**Uudenmaan liitto | Nylands förbund**

Aleksanterinkatu 48 A | 00100 Helsinki  
Alexandersgatan 48 A | 00100 Helsingfors | Finland  
puh. | tfn +358 (0)9 4767 411 | fax +358 (0)9 4767 4300  
toimisto@uudenmaanliitto.fi | www.uudenmaanliitto.fi

