



*Uudenmaan liitto  
Nylands förbund*



Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava

## **KAUPAN PALVELUVERKON MITOITTAMINEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI**

**Uudenmaan liiton julkaisu E 125 - 2013**  
**ISBN 978-952-448-358-2**      **ISSN 1236-6811 (pdf)**

Kannen kuva: Tuula Palaste-Eerola

Verkkajulkaisu  
Helsinki 2013

**Uudenmaan liitto | Nylands förbund**

Esterinportti 2 B | 00240 Helsinki  
Estersporten 2 B | 00240 Helsingfors | Finland  
puh. | tfn (09) 4767 411  
toimisto@uudenmaanliitto.fi | www.uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava  
**Kaupan palveluverkon mitoittaminen  
ja vaikutusten arviointi**

<b>KUVAILULEHTI</b>	<b>6</b>
<b>PRESENTATIONSBLAD</b>	<b>7</b>
<b>1 ESIPUHE</b>	<b>8</b>
<b>2 KAUPAN ALUEIDEN NYKYINEN KERROSALA</b>	<b>10</b>
2.1. Nykyiset liikepinta-alat Uudenmaan seudullisesti merkittävässä keskuksissa	10
2.2. Nykyiset liikepinta-alat Uudenmaan maakuntakaavojen keskuksissa	11
2.3. Pääkaupunkiseudun aluekeskukset	14
2.4. Nykyiset liikepinta-alat vähittäiskaupan suuryksikköalueilla	16
2.5. Liiketilat keskustoissa ja muilla kaupan alueilla	19
2.6. Liiketilamäärä Uudellamaalla	20
2.7. Arvio nykyisten maakuntakaavojen vähittäiskaupan suuryksiköiden toteutumisesta	22
<b>3 KAUPAN MARKKINOIDEN KEHITYS</b>	<b>24</b>
3.1. Kaupan kehitys Suomessa ja Uudellamaalla	24
3.2. Ostovoiman kehitys Uudellamaalla	26
3.3. Verkkokaupan merkitys liiketilatarpeeseen	28
3.4. Liiketilän lisätarve Uudellamaalla vuonna 2035	30
3.5. Liiketilän lisätarpeen suuntaaminen keskustoihin ja muille alueille	38
3.6. Ostovoiman suuntautumisen vaikutus liiketilän lisätarpeeseen	41
<b>4 PALVELUVERKON 2035 MITOITTAMINEN</b>	<b>44</b>
4.1. Seudullisuus	44
4.2. Keskusten mitoitus	48
4.3. Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus	50
<b>5 VAIKUTUSTEN ARVIOINTIA</b>	<b>52</b>
5.1. Mitoituksen tarkastelua	52
5.2. Keskustat	56
5.3. Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden kokonaistarkastelua	57
5.3.1 Kaupan laatu suuryksikköalueilla	59
5.3.2 Paikallisen ostovoiman osuus	61
5.3.3 Palvelujen saavutettavuus joukko- kevytliikenteellä	64
5.3.4 Lähimmät keskustat	66
5.3.5 Lähiostovoiman riittävyys	68
5.4. Vähittäiskaupan suuryksikköalueet kunnittain	71
5.5. Liikenteelliset tarkastelut	84
5.5.1 Vaikutukset liikkumiseen ja liikenteeseen	85
5.5.2 Maksimimitoitustarkastelut	86

<b>6</b>	<b>MAAKUNTAKAAVAN KAUPAN RATKAISU</b>	<b>87</b>
6.1	Voimassa olevat Uudenmaan maakuntakaavat	87
6.2	Maakuntakaavaluonnos	87
6.3	Maakuntakaavaluonnoksesta ehdotukseen	88
6.4	Tarkistetun maakuntakaavaehdotuksen kaupan ratkaisu	89
6.4.1	Seudullisuuden määrittely	89
6.4.2	Seudullisen kaupan sijoittaminen keskustatoimintojen alueella	93
6.4.3	Keskustojen ulkopuolelle sijoittuvat merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt	97
<b>7</b>	<b>MAAKUNTAKAAVAN KAUPAN RATKAISUN VAIKUTUSTEN ARVIOINTIA</b>	<b>103</b>
7.1	Keskukset	103
7.1.1	Metropolin ydinalue	104
7.1.2	Seutukeskukset	105
7.1.3	Suuret Kuntakeskukset	105
7.1.4	Pienet kuntakeskukset	107
7.2	Vähittäiskaupan suuryksikköalueet	111
7.2.1	Vähittäiskaupan suuryksikköalueet pääkaupunkiseudulla	118
7.2.2	Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Helsingin kehysalueella	121
7.2.3	Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Länsi-Uudellamaalla	124
7.2.4	Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Itä-Uudellamaalla	125
7.3	Kaupan palveluverkko kokonaisuudessaan	130
	<b>LIITTEET</b>	<b>132</b>
Liitetaulu 1	Liiketilojen pinta-ala Uudenmaan maakuntakaavan kuntakeskuksissa	
Liitetaulu 2	Liiketilojen pinta-ala Uudenmaan maakuntakaavan seutukeskuksissa	
Liitetaulu 3	Liiketilojen pinta-ala Uudenmaan maakuntakaavan voimassa olevilla ja ehdotetuilla vähittäiskaupan suuryksikköalueilla	
Liitekartta 1	Päivittäistavarakaupan saavutettavuus	
Liitekartta 2	2.vaihemaakuntakaavan keskustatoimintojen alueet ja asukasmäärät, nykytilanne	
Liitekartta 3	2.vaihemaakuntakaavan merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt ja asukasmäärät, nykytilanne	
Liitekartta 4	2.vaihemaakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksiköt ja nykyiset rakennetut alueet	
Liitekartta 5	2.vaihemaakuntakaavan keskustatoimintojen alueet ja Urban Zone 2035 liikkumisvyöhykkeet, asukasmäärät 2035	
Liitekartta 6	2.vaihemaakuntakaavan merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt ja Urban Zone 2035 liikkumisvyöhykkeet, asukasmäärät 2035	
Liitekartta 7	Keskusverkko 2035, nykytila ja laskennallinen lisätarve	
Liitekartta 8	Keskusverkko 2035, kaupan mitoitus keskustoissa	
Liitekartta 9	Merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt	
Liitekartta 10	Maakunnallisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt – enimmäismitoitus – Helsinki	
Liitekartta 11	Maakunnallisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt – enimmäismitoitus – Espoo	
Liitekartta 12	Maakunnallisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt – enimmäismitoitus – Vantaa	
Liitekartta 13	Maakunnallisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt – enimmäismitoitus – Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Mäntsälä, Nurmijärvi, Tuusula	

- Liitekartta 14 Maakunnallisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt – enimmäismitoitus – Inkoo, Kirkkonummi, Lohja, Raasepori, Vihti
- Liitekartta 15 Maakunnallisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt – enimmäismitoitus – Loviisa, Porvoo
- Liitetaulukko 16 Suuryksiköiden laskennalliset mitoitukset ja maakuntakaavan mitoitusluokat sekä arviointien yhteenvetoa

## Liite 17 2. vaihemaakuntakaavan keskustatoimintojen alueiden rakennetut liiketilat

Kauniainen

### KUUMA- KUNNAT

Hyvinkää  
Järvenpää  
Kerava  
Kirkkonummi  
Masala  
Veikkola  
Mäntsälä  
Klaukkala  
Nurmijärven kirkonkylä  
Rajamäki  
Pornainen  
Nikkilä  
Söderkulla  
Hyrylä  
Jokela  
Kellokoski  
Nummela  
Vihdin kirkonkylä

### LÄNSI-UUSIMAA

Hanko  
Inkoo  
Karkkila  
Lohja  
Virkkala  
Saukkola  
Karjaa  
Tammisaari  
Siuntio

### ITÄ-UUSIMAA

Askola  
Lapinjärvi  
Loviisa  
Myrskylä  
Porvoo  
Pukkila

**Liite 18****2. vaihemaakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksikköalueiden rakennetut liiketilat****ESPOO**

Lommila  
Suomenoja  
Kulloonsilta  
Nihtisilta

**HELSINKI**

Konala  
Herttoniemi  
Suutarila

**VANTAA**

Varisto ja Petikko  
Tammisto  
Porttipuisto  
Koivuhaka

**KUUMA- KUNNAT**

Sveitsinportaali  
Järvenpään eteläinen liittymä  
Keravanportti  
Mäntsälänportti  
Ilvesvuori  
Hyrylän eteläosa

**LÄNSI-UUSIMAA**

Tynninharju  
Lempola  
Karjaan lounaisosa  
Horsbäcka

**ITÄ-UUSIMAA**

Loviisan länsiosa  
Tarmola  
Kuninkaanportti

**Liite 19****Liikenteellinen arviointi, Strafica Oy**

## KUVAILULEHTI

### Julkaisun nimi

Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

### Julkaisija

Uudenmaan liitto

### Raportin laatija

Uudenmaan liitto, Santasalo Ky, Strafica Oy

### Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero

Uudenmaan liiton julkaisuja E 125 - 2013

### Julkaisuaika

2013

### ISBN

978-952-448-358-2 (pdf)

### ISSN

1236-6811

### Kieli

suomi, ruotsinkielinen tiivistelmä

### Sivuja

278

### Avainsanat (asiasanat)

Seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt, vähittäiskauppa maakuntakaavassa

### Tiivistelmä

Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi liittyy Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisuun. Uudellamaalla on arviolta kolmannes koko Suomen vähittäiskaupasta. Liiketilaa arvioidaan tarvittavan suunnittelualueelle lisää 3,3 milj.k-m<sup>2</sup> vuoteen 2035 mennessä. Liiketilän lisätarve jaettiin selvityksessä keskustojen ja keskustojen ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden kesken. Osaa liiketilän lisätarpeesta ei osoiteta maakuntatasolla, koska maakuntakaavassa osoitetaan vain seudullisesti merkittävä vähittäiskauppa.

Selvityksessä arvioitiin seudullisuuden rajat ja mitoitettiin vaikutusarviointeja hyödyntäen vähittäiskaupan suuryksiköt ja tarvittavilta osin myös keskustatoimintojen alueet. Tuloksena saatiin kaupan palveluverkon laskennalliset mitoitukset, joita selvityksessä arvioitiin. Näiden perusteella laadittiin Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavaan kaupan palveluverkon ratkaisu ja sen vaikutusten arviointi, joka myös on esitetty selvityksessä.

Selvityksen liitteenä on nykytilannetta kuvaavia karttoja vähittäiskaupan suuryksikköalueilta sekä keskustatoimintojen alueilta. Lisäksi liitteenä on liikenteellinen arviointi.

### Huomautuksia

Julkaisu löytyy sähköisenä [www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut](http://www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut).



## PRESENTATIONSBLAD

**Författare**

Nylands förbund

**Rapporten är utarbetad av**

Nylands förbund, Santasalo Ky, Strafica Oy

**Seriens namn och nummer**

Nylands förbunds publikationer E 125 - 2013

**Utgivningsdatum**

2013

**ISBN**

978-952-448-358-2 (pdf)

**ISSN**

1236-6811

**Språk**

finska

**Sidor**

278

**Nyckelord (ämnesord)**

stora detaljhandelsenheter av regional betydelse, detaljhandel i landskapsplanen

**Sammanfattning**

Dimensioneringen och konsekvensbedömningen av handelns servicenät är förknippad med handelns lösning i etapplandskapsplanen 2 för Nyland. Nyland har en tredjedel av hela Finlands detaljhandel. Fram till år 2035 beräknas behovet av affärsutrymme uppgå till 3,3 miljoner m<sup>2</sup>-vy. Tilläggsbehovet av affärsutrymmen delades i utredningen mellan stora detaljhandelsenheter som ligger i eller utanför centrum. En del av tilläggsbehovet av affärsutrymme anvisas inte på landskapsnivå, eftersom landskapsplanen enbart innehåller anvisningar för detaljhandel av regional betydelse.

I utredningen klargjordes de regionala gränserna och konsekvensbedömningarna dimensionerades genom att utnyttja stora detaljhandelsenheter och till behövliga delar även områden för centrumfunktioner. Resultatet som uppnåddes var kalkylmässiga dimensioneringar av servicenätet som utvärderades i utredningen. På basis av dessa utarbetades lösningen för handelns servicenät i etapplandskapsplanen 2 för Nyland, samt dess konsekvensbedömning som ingår i utredningen. Som bilaga till utredningen finns aktuella kartor över områden för stora detaljhandelsenheter samt över områden för centrumfunktioner. I bilagan ingår dessutom en trafikmässig utvärdering.

**Övriga uppgifter**

Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats [www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut](http://www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut).

## 1 ESIPUHE

Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi liittyy Uudenmaan maakuntakaavan uudistamiseen. Työn tarkoituksena on vaikutusarviointeja hyödyntäen mitoittaa maakuntakaavaan osoitettavat vähittäiskaupan suuryksiköt ja tarvittavilta osin myös keskustatoimintojen alueita. Tavoitteena on, että kaupan enimmäismitoitukset voidaan osoittaa maakuntakaavaan riittävällä tarkkuudella ja laatia maakuntakaava kaupan osalta siten, että se täyttää maankäyttö- ja rakennuslain vaatimukset. Lisäksi arvioidaan maakuntakaavan kaupan palveluverkon vaikutuksia. Palveluverkko koostuu voimassa olevien maakuntakaavojen (Uusimaa ja Itä-Uusimaa) keskuksista ja vähittäiskaupan suuryksikköalueista sekä maakuntakaavaehdotusvaiheessa esitetystä täydennyksestä eli keskuksista ja vähittäiskaupan suuryksikköalueista.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liiton hallitukset hyväksyivät perusrakenteessa 2035 Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavaluonnoksen laatimisen keskeiset periaatteet. Sen mukaan kaupan palveluverkko tarkistetaan Uudenmaan maakuntakaavan lähtökohdista, missä merkitykseltään seudullinen vähittäiskauppa ohjataan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueelle. Lisäksi otetaan huomioon lainsäädännön muutokset ja ohjataan seudullisen vähittäiskaupan sijoittumista, mitoitusta ja ajoittamista sitomalla ne muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaluonnokseen osoitettiin keskustatoimintojen alueet ja 14 uutta vähittäiskaupan suuryksikköä. Voimassa olevissa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa on näiden lisäksi 15 vähittäiskaupan suuryksikköä, joista Lohjan ja Vihdin rajalla ollut kohde ehdotettiin poistettavaksi. Kaavaluonnokseen ei vielä ole osoitettu enimmäiskerrosaloja. Luonnoksen kaupan ratkaisun perustana on ollut kaksi kaupan selvitystä. Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa (Uudenmaan liiton julkaisu E 111–2010), jossa selvitettiin kaupan nykytilanteen ja kehitysnäkymien lisäksi kaupan vaihtoehtoja Uudenmaan rakennemallien näkökulmasta. Luonnosta varten tehtiin kaupan väliraportti kaupan rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen (Uudenmaan liitto, toukokuu 2011) jossa mm. selvitettiin seudullisuus paljon tilaa vaativan kaupan osalta ja tarkennettiin mitoitus tietoja. Lisäksi työssä tarkasteltiin päivittäistavarakaupan saavutettavuutta ja kaupan hankkeita.

Tämä selvitys jatkaa kaupan palveluverkon tarkastelua vaihemaakuntakaavaluonnoksen mukaisesta kaupan palveluverkosta. Selvityksessä on kartoitettu nykyiset seutu- ja kuntakeskukset pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta. Lisäksi on kartoitettu voimassa olevat vähittäiskaupan suuryksikköalueet sekä muut kaupan alueet, jotka ovat niin suuria, että ne mahdollisesti ovat tai ovat muodostumassa seudullisesti merkittäviksi kaupan alueiksi. Kartoituksen pohjalta on laskettu alueiden nykyinen rakennettu liiketila ja sen jakautuminen kaupan eri toimialoille.

Ostovoiman kasvun pohjalta lasketaan kunnittainen liiketilan lisätarve vuoteen 2035. Liiketilan lisätarve sekä alueiden nykyinen liiketila ovat pohjana keskustojen sekä muiden kaupan alueiden laskennalliselle mitoitukselle. Laskennallinen mitoitus on tehty nykyisille keskustoilta ja muille nykyisille suurille kaupan alueille sekä uusille potentiaalisille seudullisesti merkittävillä kaupan alueilla ottaen huomioon maankäyttö- ja rakennuslakiin kaupan osalta tulleet muutokset. Luvussa 5 arvioidaan laskennallista mitoitusta.

Vaikutusarviointeja hyödyntäen johdetaan lopuksi maakuntakaavan kaupan ratkaisu ja sen mitoitus, joka esitellään luvussa 6. Viimeiseksi tässä selvityksessä arvioidaan maakuntakaavan kaupan ratkaisun vaikutuksia.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus oli nähtävillä 14.5.–15.6.2012. Saadun palautteen ja viranomaisten näkemysten perusteella kaupan ratkaisua tarkistettiin. Tehdyt tarkistukset olivat merkittäviä, mistä syystä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus oli uudelleen nähtävillä 20.11.2012–21.12.2012. Tarkistukset koskivat kaupan suunnittelumääräyksiä ja niissä erityisesti keskustojen ulkopuolisten merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoituksia. Tarkistettuun ehdotukseen suuryksiköiden mitoituksia on lisätty. Näin maakuntakaavan suunnittelumääräyksissä esitetyt vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitukset on mahdollista saada lähemmäs kaupan selvityksen laskennallisia enimmäismitoituksia. Uuden tarkastelun seurauksena 15 suuryksikön mitoituksia on pienennetty. Lisäksi tarkistetun vaihemaakuntakaavaehdotuksen suunnittelumääräyksiin Espoon Lommilan vähittäiskaupan suuryksikköön sijoittuvalle seudullisesti merkittävälle päivittäistavarakaupan suuryksikölle on annettu enimmäismitoitus.

Maakuntavaltuusto hyväksyi 2.vaihemaakuntakaavan 20.3.2013 lukuun ottamatta Helsingin Östersundomista Sipoon Söderkullaan asti ulottuvaa aluetta. Tässä Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi -raportissa on tämä alue edelleen mukana. Östersundomin suunnittelua voidaan jatkaa maakuntahallituksen 4.3.2013 hyväksymän kaavaehdotuksen pohjalta ja prosessi sovittaa yhteen Östersundomin yhteisen yleiskaavan laadinnan kanssa.

Selvityksen on tilannut Uudenmaan liitto. Selvityksestä vastaavat Tuomas Santasalo ja Katja Koskela Santasalo Ky:stä. Työn ohjauksesta on vastannut Sanna Jylhä Uudenmaan liitosta. Osa raportista on valmisteltu Uudenmaan liitossa. Näin kaupan selvitys on saatu kiinteämmin osaksi vaihekaavaratkaisun muodostumista ja erityisesti kaavaratkaisun arviointia. Luvut 2.7, Arvio nykyisten maakuntakaavojen vähittäiskaupan suuryksiköiden toteutumisesta, sekä 6 Maakuntakaavan kaupan ratkaisu, on laadittu Uudenmaan liitossa. Liitekartoista 1-15 ja liitetaulukosta 16 vastaa myös Uudenmaan liitto. Raportin lopussa olevasta kaupan palveluverkon liikenteellisestä arvioinnista on vastannut Hannu Pesonen Strafica Oy:stä.

Selvitystyön työryhmässä ovat toimineet Riitta Murto-Laitinen, Sanna Jylhä ja Merja Vikman-Kanerva Uudenmaan liitosta. Selvityksestä on käyty neuvotteluja Ympäristöministeriön Pekka Normon, Juha Nurmen ja Antti Irjalan kanssa. Lisäksi selvitystä on käsitelty Uudenmaan liiton kaupan palveluverkon asiantuntijaryhmässä ja ohjaustoimikunnassa.

## 2 KAUPAN ALUEIDEN NYKYINEN KERROSALA UDELLAMAALLA

Uudenmaan nykyinen kaupan pinta-ala on laskettu kenttäkartoituksen pohjalta. Uudenmaan alueelta on kartoitettu seutu- ja kuntakeskukset, kuntien alakeskukset ja suurimmat muut kaupan alueet. Pieniä kyliä tai asuinalueiden palveluita ei ole kattavasti kartoitettu. Tiedot näiden osalta on kerätty lähinnä AC Nielsenin päivittäistavarakaupan myymälärekisteristä. Pääkaupunkiseudun keskuksia ei ole kartoitettu Kauniaista lukuun ottamatta.

Kartoituksessa karttaan on merkitty kaupalliset palvelut toimialoittain 14 luokkaan jaettuna. Tarkastelussa ovat mukana vähittäiskaupan lisäksi myös muut kaupalliset palvelut, sillä nämä toimivat samoissa liiketiloissa kuin vähittäiskaupakin. Myös tyhjät tilat ja toimistojen käytössä olevat katutason liiketilat ovat mukana kartoituksessa, sillä myös niihin tiloihin voi sijoittua kauppaa. Pinta-ala pitää siis sisällään toteutuneet liiketilat. Asemakaavojen tarjoamia mahdollisuuksia ei tässä ole tutkittu. Laskelmissa ei myöskään ole mukana rakenteilla olevia tai suunniteltuja hankkeita.

Kartoitus kuvaa aina tiettyä ajankohtaa. Yhdyskunnan rakentumisen myötä tilanne muuttuu jatkuvasti, liikkeet lopettavat, tilalle tulee uusia tai liikkeet vaihtavat paikkaa. Uusien liiketilojen rakentaminen on kuitenkin pidempiaikainen prosessi, joten kokonaiskuva alueen liiketilakannasta pysyy kohtalaisen vakaana pidemmän aikaa.

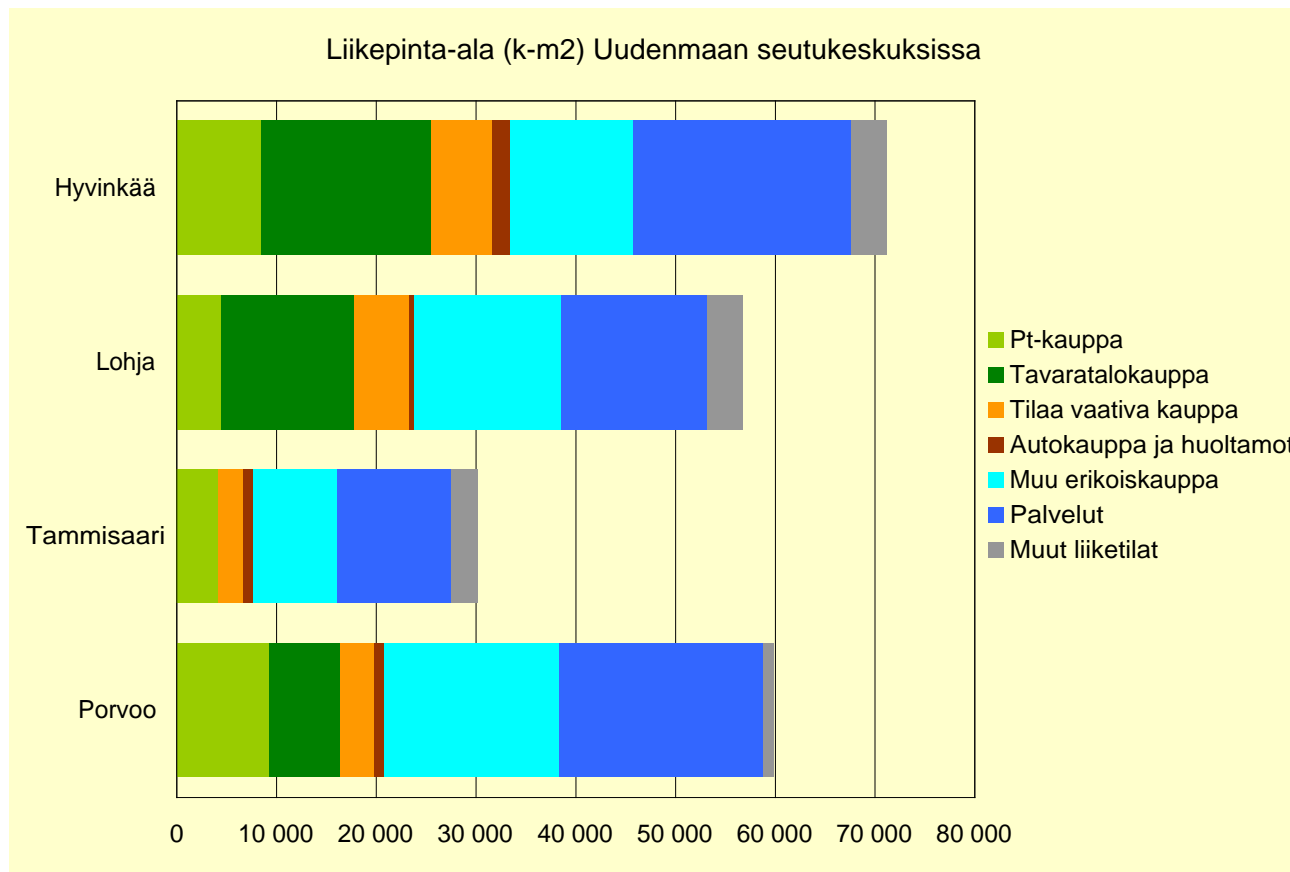
Kartoituksen pohjalta on laskettu kaupallisten palveluiden pinta-ala. Pinta-ala kuvaa myymälöiden pohjapinta-alaa, joka vastaa lähinnä kerrosalaa. Liikkeiden pinta-alaan sisältyvät myymälän lisäksi takatilat, varastot, porraskäytävät sekä seinät. Kartoitukseen on otettu mukaan myös kerroksissa sijaitsevat kaupan palvelut, vaikka ne eivät näykään liitekartoissa. Hotelleista on laskettu mukaan vain ensimmäinen kerros. Kauppakeskusten käytäviä ei pinta-alassa ole mukana. Tiedot ovat suuntaa-antavia, eivätkä täysin vastaa rakennuslupien pinta-alaa, mutta antavat maakuntakaavatasolla hyvän kokonaiskuvan kaupan eri toimialojen tilankäytöstä alueella.

Kenttäkartoitukset on tehty osin tätä työtä varten syksyllä 2011 ja keväällä 2012. Osa kartoituksista on tehty aikaisemmin (2008-2011) kuntien omien selvitystöiden yhteydessä. Näitä kartoituksia on täydennetty merkittävimpien muutosten osalta. Pienimpien keskusten kartoitus on tehty Google Mapsin avulla. Keskustojen ja suuryksikköalueiden liiketilat on esitetty karttaliitteissä.

### 2.1 Nykyiset liikepinta-alat Uudenmaan seudullisesti merkittävässä keskuksissa

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksessa oli neljä seutukeskusta: Hyvinkää, Karjaa, Lohja ja Porvoo. Maakuntakaavaluonnoksen selostuksessa seutukeskusten voidaan katsoa kehittyvän selkeästi omina pääkaupunkiseudun ulkopuolisina palvelualueina.

Hyvinkää, Lohja ja Porvoo ovat palveluvarustukseltaan hyvin monipuolisia keskuksia, joissa asioidaan ympäristöstä laajalta alueelta. Liikepinta-alaa näissä keskuksissa on noin 55.000-70.000 k-m<sup>2</sup>.



Maakuntakaavaluonnoksen seutukeskuksista Karjaa on liikepinta-alaltaan kohtalaisen pieni (noin 22.000 k-m<sup>2</sup>) eikä sillä ole vastaavaa seudullisesti merkittävää asemaa kaupan keskuksena kuin muilla maakuntakaavaluonnoksen seutukeskuksilla. Vastaavasti saman kunnan toinen keskus Tammisaari on liikepinta-alaltaan Karjaata suurempi ja kaupan osalta merkitykseltään enemmän seudullinen kuin Karjaa. Tämänkin takia on Tammisaari otettu tässä tarkasteluun seutukeskuksena Karjaan sijaan.

## 2.2 Nykyiset liikepinta-alat Uudenmaan maakuntakaavojen keskuksissa

Uudeltamaalta on kartoitettu kaikki maakuntakaavaluonnokseen merkityt alakeskukset lukuun ottamatta pääkaupunkiseudun alakeskuksia. Osa kartotetuista keskuksista on kunnan pääkeskuksia ja osa kunnan alakeskuksia.

Palvelut on kartoitettu keskusta-alueilta. Keskusta-alueiksi on tässä tulkittu kuntien yleiskaavojen keskustatoimintojen alueet. Määrittelyssä on käytetty lisäksi apuna Suomen ympäristökeskuksen YKR-tietoihin perustuvia keskustarajauksia. Lähtökohtana on toiminnallinen kokonaisuus. Yleisesti keskusta-alueella tarkoitetaan tässä perinteistä tiivistä ydinkeskustaa, jonne pääosa kaupasta on sijoittunut. Keskustan reunojen market- ja tilaa vaativat kaupan alueita ei ole pääsääntöisesti laskettu kuuluvaksi keskusta. Poikkeuksena ovat ne kunnat, joiden vahvistetussa yleiskaavassa nämä alueet ovat keskustatoimintojen alueita.

Liitteenä oleva keskusten karta ovat suuntaa-antavia, eivätkä ne määrittele tarkkaa keskustan ulottuvuutta. Ne kuvaavat niitä liikerakennuksia, jotka on otettu huomioon laskettaessa nykyistä liikepinta-alaa. Keskusta-alueen rajaus määritellään yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa, koska maakuntakaavassa keskustatoimintojen on merkitty kohdemerkinnällä.

Keskusta-alueiden laajuus vaihtelee suuresti. Kirkkonummen yleiskaavan keskusta-alue on hyvin laaja pitäen sisällään myös radan eteläpuoleisen tilaa vaativan kaupan alueen ja hypermarketin. Vastaavasti esim Keravalla keskustan läheinen tilaa vaativan kaupan alue ei ole yleiskaavassa keskusta-alueita. Järvenpään yleiskaavassa keskusta-alue on hyvin suppea. Toiminnallinen keskusta-alue on tätä selvästi laajempi samoin YKR:n keskustarajaus. Näin ollen Järvenpään osalta keskusta-alue on tässä selvityksessä tulkittu laajempaan kuin yleiskaavan keskustatoimintojen alueet.

Uudenmaan kuntakeskukset ovat kaupallisten palveluiden tarjonnaltaan hyvin eri suuruisia.

Tarjonnaltaan monipuolisimpia ovat pinta-alalla mitattuna Helsingin seudun kehysalueen keskukset. Näistä suurimmat ovat Järvenpää, Kirkkonummi ja Kerava, jotka kaikki ovat liikepinta-alaltaan yli 60.000 k-m<sup>2</sup>. Seuraavaksi suurimpia keskuksia Uudellamaalla ovat Nummela ja Klaukkala. Nämä suurimmat Helsingin kehysalueen keskukset ovat kaupalliselta tarjonnaltaan yhtä monipuolisia kuin seutukeskukset. Osin myös näiden keskusten vaikutusalue on seudullinen, eli useissa keskuksissa asioidaan yli kuntarajojen.

#### Liikepinta-alaltaan suuria kuntakeskuksia Uudellamaalla

##### Liikepinta-ala yli 35.000 k-m<sup>2</sup>

Klaukkala  
Nummela

##### Liikepinta-ala yli 60.000 k-m<sup>2</sup>

Järvenpää  
Kerava  
Kirkkonummi

Länsi- ja Itä-Uudenmaan kuntakeskukset ovat liikepinta-alaltaan yleensä pienempiä kuin Helsingin kehysalueen keskukset. Suurin Länsi-Uudenmaan kuntakeskuksista on Hanko ja Itä-Uudenmaan Loviisa. Muita samaa kokoluokkaa olevia keskuksia ovat Uudellamaalla Hyrylä, Karjaa ja Mäntsälä. Näitä jonkin verran pienempiä ovat Kauniainen, Karkkila, Nikkilä ja Nurmijärven kirkonkylä.

#### Liikepinta-alaltaan keskisuuria kuntakeskuksia Uudellamaalla

##### Liikepinta-ala 12.000-20.000 k-m<sup>2</sup>

Karkkila  
Kauniainen  
Loviisa  
Nikkilä  
Nurmijärvi

##### Liikepinta-ala 22.000- 25.000 k-m<sup>2</sup>

Hanko  
Hyrylä  
Karkkila  
Mäntsälä

Lukumääräisesti eniten on pieniä keskuksia. Keskuksia, joiden kaupallisten palveluiden pinta-ala jää alle 5000 kerrosneliömetrin on yhdeksän. Keskuksia, joiden pinta-ala on noin

10.000 kerrosneliometriä tai vähemmän on yhteensä 17. Pieniä keskuksia on pääsääntöisesti kunnissa, joissa myös asukkaita on vähän. Pieniä keskuksia ovat myös useat kuntien alakeskukset.

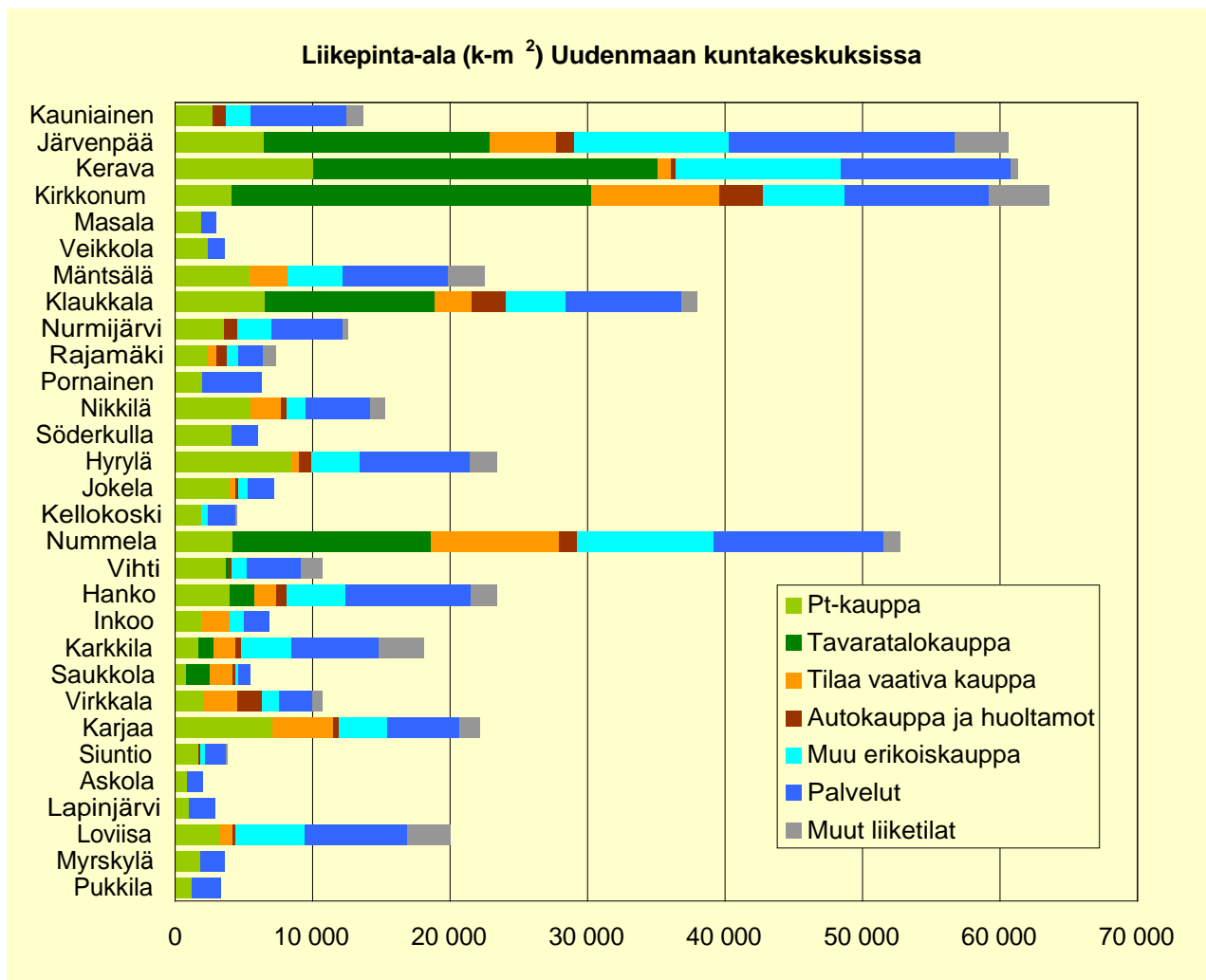
#### Liikepinta-alaltaan pieniä kuntakeskuksia Uudellamaalla

Liikepinta-ala alle 5.000 k-m <sup>2</sup>
Askola
Kellokoski
Lapinjärvi
Masala
Myrskylä
Pukkila
Siuntio
Veikkola

Liikepinta-ala 5.000-10.000 k-m <sup>2</sup>
Inkoo
Jokela
Nurmijärvi
Pornainen
Rajamäki
Saukkola
Söderkulla
Vihti
Virkkala

Uudenmaan kuntakeskusten toimialarakenne liikepinta-alalla mitattuna vaihtelee jonkin verran. Suurissa keskuksissa on yleensä merkittävä osa pinta-alasta tavaratalokauppaa (hypermarketit, keskustatavaratalot ja muut laajantavaravalikoiman myymälät). Suurissa keskuksissa on yleensä myös paljon erikoiskauppaa. Keskuksissa, joissa keskusta-alue on laaja, on myös paljon tilaa vaativaa kauppaa ja autokauppaa.

Mitä pienempi keskusta sitä suurempi painoarvo on päivittäistavarakaupalla ja palveluilla. Pienissä keskuksissa ei juurikaan ole erikoiskauppaa. Palvelujen osuus liikepinta-alasta on yleisesti keskuksissa kohtalaisen korkea. Keskimäärin palvelujen osuus liikepinta-alasta on noin 30 %, vaihdellen välillä 17 - 50 %. Kaunaisissa palvelujen osuus liikepinta-alasta on suurin ja Kirkkonummella pienin. Palvelujen lisäksi keskustoissa on liiketiloja, jotka ovat pientoimistojen käytössä. Lisäksi osa liiketiloista on tarkasteluhetkellä ollut tyhjänä. Ne on otettu mukaan tarkasteluun, koska myös niihin saattaa sijoittua kauppaa. Kaaviossa nämä on merkitty muiksi liiketiloiksi.



### 2.3 Pääkaupunkiseudun aluekeskukset

Pääkaupunkiseudun pääkeskus on Helsinki, joka on myös maakunnan ja valtakunnan pääkeskus. Lisäksi pääkaupunkiseudulla on useita aluekeskuksia. Pääkaupunkiseudun keskuksia ei ole kartoitettu, mutta niiden asemaa palveluverkossa on selvitetty Uudenmaan keskusverkotyössä sekä kuntien yleiskaavojen, kuntien palveluverkkoselvitysten, YTV:n liikennetutkimusaineiston sekä muiden kaupan selvitysten pohjalta. Muista keskuksista poiketen Kauniaisten keskustan palvelut on kartoitettu ja Kauniaista tarkastellaan näin ollen myös muiden kartoitettujen keskusten ohella.

Pääkaupunkiseudun keskukset on tässä luokiteltu nykyisten kaupallisten palvelujen pohjalta paikalliskeskuksiin ja seudullisiin keskuksiin. Paikalliskeskukset palvelevat pääosin oman lähialueensa asukkaita, ja niistä virtaa asiointia ja ostovoimaa niitä monipuolisempiin keskuksiin. Osa näistä keskuksista on hyvin pieniä ja palveluvarustus painottuu päivittäistavarakauppaan ja lähipalveluihin. Osassa paikalliskeskuksista on jo monipuolisesti erikoiskaupan tarjontaa, mutta vähemmän kuin seudullisissa keskuksissa. Paikalliskeskuksissa on myös kauppakeskuksia, mutta ne ovat pääosin pienempiä kuin seutukeskusten kauppakeskukset.



**Pääkaupunkiseudun aluekeskukset****Paikalliskeskuksia**

Kalajärvi  
Kauklahti  
Espoonlahti

Kauniainen

Munkkivuori  
Kontula  
Viikki  
Vuosaari

Hakunila  
Koivukylä  
Martinlaakso

**Seudullisia keskuksia**

Matinkylä-Olari  
Leppävaara  
Tapiola  
Espoon keskus

Myyrmäki  
Pakkala  
Tikkurila  
Korso

Herttoniemi  
Kannelmäki  
Malmi  
Itäkeskus

Seudulliset keskukset palvelevat suurempaa aluetta kuin omaa lähialuetta. Keskuksissa asioidaan muista pääkaupunkiseudun aluekeskuksista ja osin myös pääkaupunkiseudun ulkopuolelta. Useimmissa seudullisissa keskuksissa on hyvin monipuolinen kauppakeskus, joka vetää asiakkaita laajalta alueelta. Useat näistä keskuksista ovat kaupallisilta palveluiltaan monipuolisempia ja vetovoimaisempia kuin pääkaupunkiseudun ulkopuoliset seutukeskukset. Pääkaupunkiseudun keskusten lähialueen asukasmäärä on myös yleensä suurempi kuin muiden seutukeskusten.

Matinkylä-Olari palvelee koko Etelä-Espoota ja osin myös Länsi-Uuttamaata, sillä se on monipuolisin keskus, kun Kirkkonummen suunnasta tullaan pääkaupunkiseudulle. Tapiola on palveluvarustukseltaan erilainen kuin muut Espoon aluekeskukset ja se palvelee koko Espoota. Leppävaara palvelee Espoon keskiosia sekä myös Helsingin läntisiä osia. Espoon keskus on oman alueensa sekä Kauklahten ja Pohjois-Espoon alueiden pääasiointipaikka.

Myyrmäen keskusta palvelee koko läntisen Vantaan aluetta ja osin myös läntistä Helsinkiä. Tikkurila on itäisen Vantaan pääkeskus. Pakkalan keskus näiden välissä vetää asiointia koko Vantaan alueelta sekä Helsingin alueen kehyskunnista. Korso palvelee pohjoista Vantaata.

Helsingin kaupallisilta palveluiltaan monipuolisimmat alakeskukset ovat Itäkeskus ja Malmi. Näissä molemmissa asioidaan yli oman alueen. Kannelmäki palvelee läntistä ja pohjoista Helsinkiä. Kannelmäen palvelut ovat kehittymässä uuden kauppakeskuksen myötä, joka on jo osin rakentunut. Herttoniemi on myös yksi suurista pääkaupunkiseudun kehittyvistä aluekeskuksista.

Pääkaupunkiseudulla on vielä myös rakentumattomia aluekeskuksia. Alueille ei ole vielä rakentunut keskustamaista asutusta eikä keskuksissa ole vielä palveluita. Uusia aluekeskuksia ovat Östersundom ja Kivistö. Myös osa nykyisistä paikalliskeskuksista ja aluekeskuksista on voimakkaasti kehittymässä mm. parantuvan raideliikenneyhteyden ja tästä aiheutuvan väestön kasvun myötä. Kehittyviä keskuksia ovat mm. Espoonlahti ja Koivukylä. Myös Hakunila on kehittymässä. Tällä hetkellä keskuksen palvelut ovat suppeat alueen asukasmäärään nähden. Alueelle suunnitellaan mm. kauppakeskusta sekä myös asuntoja. Hyvän liikenteellisen sijaintinsa vuoksi keskuksista on lähivuosina

muodostumassa vetovoimainen aluekeskus. Maakuntakaavaehdotukseen määriteltiin keskusverkko 2035, jonka yhtenä osatekijänä ovat kaupalliset palvelut.

## 2.4 Nykyiset liikepinta-alat vähittäiskaupan suuryksikköalueilla

Keskuksien ohella kauppaa on keskittynyt merkittävästi myös muille kaupan alueille, joita ovat mm. nykyiset voimassa olevan maakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksikköalueet. Lisäksi Uudellamaalla on muita alueita, jotka ovat kaupan pinta-alaltaan niin laajoja, että ne saattavat olla seudullisesti merkittäviä kaupan alueita. Näiden lisäksi on kaupan hankkeiden ja kuntien suunnitelmien pohjalta tarkasteltu myös alueita, jotka ovat kehityksessä kaupan alueina. Nämä kaikki alueet on kartoitettu laajoina kokonaisuuksina ja alueita nimitetään tässä vähittäiskaupan suuryksikköalueiksi.

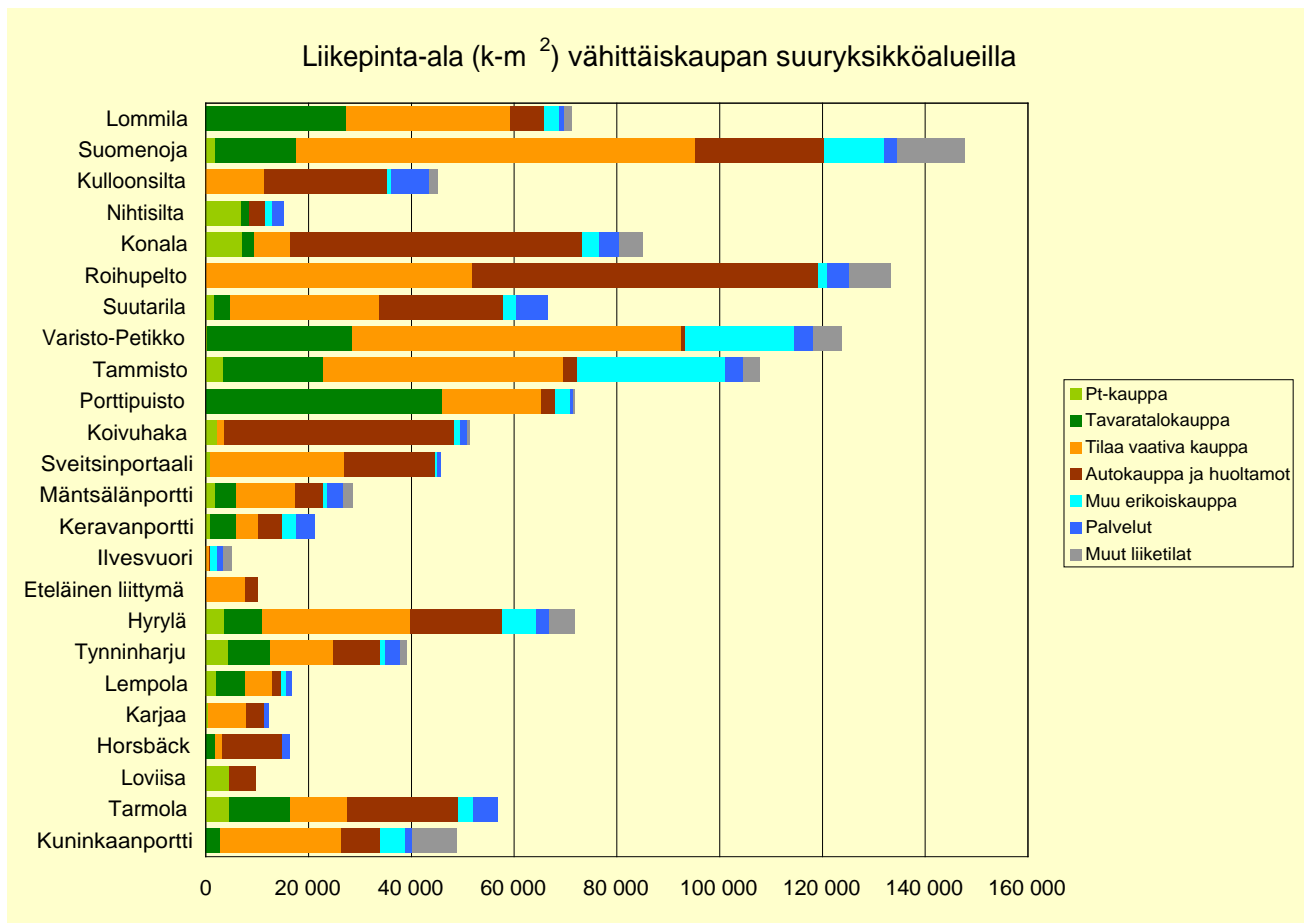
Liitteenä olevat suuryksikköalueiden kartat ovat suuntaa-antavia, eivätkä ne määrittely tarkkaa suuryksikön ulottuvuutta. Kartat kuvaavat niitä liikerakennuksia, jotka on huomioitu nykyisen liikepinta-alan laskennassa. Alueen rajaus määritellään yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa, koska vähittäiskaupan suuryksiköt on merkitty kohdemerkinnällä.

Voimassa olevilla ja muilla vähittäiskaupan suuryksikköalueilla on vaihteleva määrä kauppaa. Suuryksikköalueille on nykyään sijoittunut pääosin tilaa vaativaa kauppaa ja autokauppaa. Alueet eivät kuitenkaan ole puhtaita tilaa vaativan kaupan alueita, vaan alueilla on myös muutakin erikoiskauppaa sekä päivittäistavarakauppaa ja tavaratalokauppaa. Oheisessa kuvassa tavaratalokauppa pitää sisällään hypermarketit ja muut laajan tavaravalikoiman myymälät (näiden koko pinta-alan).

Päivittäistavarakauppaa on alueilla yleisesti supermarket-kokoluokan myymälöissä tai tätä pienemmissä lähikaupoissa tai liikennemyymälöissä. Tutkituilla suuryksikköalueilla on hypermarketteja tällä hetkellä vain Tammistossa ja Tynninharjulla. Muut tavaratalokaupan yksiköt ovat sisustukseen painottuvia tavarataloja (Ikea, Kodin Ykkönen) tai laajan tavaravalikoiman myymälöitä (esim. HongKong, Tarjoustalo, Motonet), joissa elintarvikemyynti on vähäistä. Erikoiskaupan myymälöiden ja palveluiden pinta-alaa on suuryksikköalueilla yleensä vähemmän kuin keskustoissa. Palvelut alueilla ovat mm. ravintolatoimintaa, kuntosaleja, kampaamoja yms. Palveluiksi on tässä laskettu myös kirpputoritoiminta. Muut liiketilat ovat lähinnä tyhjiä tiloja tai muussa kuin liiketiläkäytössä olevia liiketiloja.

Olemassa olevien liiketilojen määrä vähittäiskaupan suuryksikköalueilla vaihtelee viidestätuhannesta kerrosneliömetristä noin 150.000 kerrosneliömetriin. Suurimmat suuryksikköalueet löytyvä pääkaupunkiseudulta. Näitä ovat Suomenoja, Roihupelto, Varisto-Petikko ja Tammisto. Kaikissa on kaupallisten palveluiden pinta-alaa yli 100.000 k-m<sup>2</sup>. Näistä Tammisto ja Varisto-Petikko ovat voimassa olevassa maakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksikköalueita.

Pääkaupunkiseudun ulkopuolisista vähittäiskaupan suuryksikköalueista suurimpia ovat Hyrylän eteläosa, Tarmola, Tynninharju ja Kuninkaanportti. Voimassa olevan maakuntakaavan suuryksikköalueista Vantaan Petaksessa, Kirkkonummen Inkilänportissa sekä Tuusulan Focus-alueella ei vielä ole liiketilaa. Muita alueita, joissa kunnilla on suunnitelmia kaupan kehittämiseksi, ovat mm. Espoon Turvesolmu, Helsingin Östersundom, Nurmijärven Mäyränkallio, Vihdin Huhmari ja Hyvinkään Metsä-Kalteva. Näitä alueita tutkitaan tässä selvityksessä potentiaalisina tulevana vähittäiskaupan suuryksikköalueina.



Suuryksikköalueiden rakenne eroaa tosistaan jonkin verran. Pääosin 2000-luvulla rakentuneet alueet muodostavat tyypillisesti selkeän myymäläkeskittymän, jossa liikkeillä on esimerkiksi yhteinen pysäköintialue. Tällaisia alueita ovat mm. Sveitsinportaali, Lempola ja Kuninkaanportti.

Alueet, joiden rakentuminen on lähtenyt liikkeelle pääosin ennen 2000-lukua tai jotka ovat pikkuhiljaa muuttuneet teollisuusalueista kaupan alueiksi, ovat rakentuneet yksittäisistä yleensä erilleen sijoittuneista myymälöistä. Alueiden myymälät ovat usein myös pieniä (alle 2000 k-m<sup>2</sup>). Suurimmat myymälät ovat yleensä laajan tavaravalikoiman myymälöitä. Alueilla on myös jonkin verran suuria tilaa vaativan kaupan myymälöitä. Vaikkakin nämä aikoinaan rakentuneet alueet eivät muodosta selkeää myymäläkeskittymää, ne yhteenlasketun kokonsa ja tarjontansa puolesta ovat pääosin seudullisesti vetovoimaisia.

Suuryksikköalueiden toimialarakenne vaihtelee suuresti. Vaihteluun vaikuttaa mm. sijainti kaupunkirakenteessa. Vaikka alueet ovat painottuneet tilaa vaativaan kauppaan, alueilla on myös merkittävä määrä muutakin kauppaa.

Päivittäistavarakaupan osuus nousee suurimmaksi Nihtisillassa ja Loviisassa. Nihtisillalla ollaan kaupan alueena vasta kehittämässä, ja alueella on lähinnä paikallista liiketoimintaa. Loviisan suuryksikköalueella on kaupan toimintaa myös vielä varsin vähän ja kaksi supermarkettia vastaavat suuresta osasta alueen liikepinta-alasta. Tynninharjulla ja Lempolassa päivittäistavarakaupan osuus pinta-alasta nousee yli 10 %:iin. Tynninharju on Lohjan taajamaosayleiskaavassa alakeskus. Samoin Lempola nojautuu yhteen Lohjan alakeskuksista.

Muuta erikoiskauppaa on suuryksikköalueilla keskimäärin 15 % ja palveluita ja muita liiketiloja (lähinnä tyhjiä tiloja) on yhteensä 9 % liikekannasta. Muuta erikoiskauppaa on suhteessa eniten Porttipuistossa ja Tammistossa, seuraavaksi eniten muuta erikoiskauppaa on Lommilassa, Nihtisillassa, Varisto-Petikossa, Keravanportissa ja Lempolassa. Pääosa tästä muusta erikoiskaupasta sijoittuu laajantavaravalikoiman myymälöihin.

#### Liiketilän pinta-alan jakautuminen vähittäiskaupan suuryksikköalueille

	Pt-kauppa	Tiva	Muu erikois- kauppa	Muut liiketilät*	Yhteensä
<b>Lommila</b>	0 %	75 %	22 %	4 %	100 %
Suomenoja	1 %	76 %	12 %	11 %	100 %
Kulloonsilta	0 %	78 %	2 %	20 %	100 %
Nihtisilta	45 %	20 %	21 %	15 %	100 %
Konala	8 %	78 %	4 %	10 %	100 %
Roihupelto	0 %	89 %	1 %	9 %	100 %
Suutarila	3 %	83 %	5 %	9 %	100 %
<b>Varisto-Petikko</b>	0 %	65 %	27 %	7 %	100 %
<b>Tammisto</b>	8 %	48 %	37 %	6 %	100 %
<b>Porttipuisto</b>	0 %	59 %	40 %	1 %	100 %
Koivuhaka	4 %	90 %	2 %	4 %	100 %
<b>Sveitsinportaali</b>	2 %	96 %	1 %	2 %	100 %
Mäntsälänportti	6 %	62 %	14 %	17 %	100 %
<b>Keravanportti</b>	4 %	54 %	25 %	17 %	100 %
<b>Ilvesvuori</b>	2 %	16 %	28 %	54 %	100 %
<b>Eteläinen liittymä</b>	0 %	100 %	0 %	0 %	100 %
Hyrylä	5 %	68 %	17 %	10 %	100 %
<b>Tynninharju</b>	18 %	55 %	16 %	11 %	100 %
Lempola	13 %	53 %	28 %	6 %	100 %
Karjaa	3 %	89 %	0 %	7 %	100 %
Horsbäck	0 %	83 %	7 %	9 %	100 %
<b>Loviisa</b>	47 %	53 %	0 %	0 %	100 %
<b>Tarmola</b>	8 %	68 %	16 %	8 %	100 %
Kuninkaanportti	0 %	67 %	13 %	20 %	100 %
<b>Yhteensä</b>	4 %	71 %	15 %	9 %	100 %
Voimassa olevat yht.	5 %	64 %	25 %	6 %	100 %
Muut yhteensä	4 %	77 %	8 %	11 %	100 %

\* palvelut, tyhjt ja mm. toimistokäytössä olevat

Oheisessa taulussa on lihavalla merkitty voimassa olevien maakuntakaavojen vähittäiskaupan suuryksikköalueet. Voimassa olevien maakuntakaavojen vähittäiskaupan

suuryksikköalueet eivät poikkea suuresti muista tutkituista vähittäiskaupan suuryksikköalueista. Voimassa olevilla vähittäiskaupan suuryksikköalueilla on jonkin verran enemmän erikoiskauppaa verrattuna muihin tutkittuihin alueisiin, mutta myöskään muut alueet eivät ole puhtaita tilaa vaativan kaupan alueita. Päivittäistavarakaupan määrässä ei alueilla ole suurta eroa voimassa olevien maakuntakaavojen alueiden ja muiden tutkittujen alueiden välillä.

## 2.5 Liiketilat keskustoissa ja muilla kaupan alueilla

Kauppaa sijoittuu maakuntakaavaan mainittujen keskusten ja suuryksikköalueiden lisäksi myös muille alueille. Näitä ovat mm. pienemmät keskukset eli lähiökeskukset, kylät ja muut asuinalueet sekä muut tutkittuja kaupan alueita pienemmät paikalliset market- ja tilaa vaativan kaupan alueet.

Liiketilän pinta-alan jakautumista keskusta-alueille ja muille alueille on tutkittu Uudenmaan alueella. Tarkastelussa ovat Uudenmaan kunnat pois lukien pääkaupunkiseutu, koska pääkaupunkiseudun keskuksia ei ole kartoitettu, ja aivan pienimmät kunnat, joissa vähittäiskauppaa on hyvin vähän. Tarkastelu pohjautuu kartoitusaineistoon, jossa on mukana kuntien suurimmat kaupan keskittymät. Näiden lisäksi kauppaa sijoittuu jokin verran asuinalueille. Tiedot kartoittamattomien alueiden palveluista on kerätty AC Nielsenin päivittäistavarakaupan rekisteristä. Kartoittamattomilla alueilla ei ole merkittävää määrää erikoiskauppaa tai tilaa vaativaa kauppaa. Alueilla on pieni määrä palveluita, mutta näitä tarkastelussa ole mukana.

Keskustoja ovat tässä seutukeskukset ja kuntakeskukset. Keskusta-alueiksi on tulkittu kuntien yleiskaavojen keskustatoimintojen alueet. Mikäli kunnassa ei ole voimassa olevaa yleiskaavaa, on keskusta-alueen määrittelyssä käytetty lähtökohtana toiminnallista kokonaisuutta. Pienet keskukset ovat muita keskuksia, kyliä ja asuinalueita, jonne sijoittuu pääosin lähipalveluita. Vähittäiskaupan suuryksikköalueet ovat voimassa olevan maakuntakaavan suuryksikköalueita tai muita suuria seudullisesti merkittäviä kaupan alueita (ks. luku 2.4). Muut alueet ovat keskustojen reuna-alueita, tilaa vaativan kaupan alueita, paikallisia market-alueita ja tienvarsien kauppapaikkoja.

### Kaupan ja kaupallisten palvelujen sijoittuminen keskustoihin ja muille alueille Uudellamaalla

Ei sis. pääkaupunkiseutua eikä pieniä kuntia\*

\* Askola, Lapinjärvi, Myrskylä, Pukkila, Pornainen

	Pienet Keskustat		KM-keskukset	Muut	Keskustat	
Pt-kauppa	64 %	12 %	10 %	13 %	76 %	24 %
Erikoiskauppa	75 %	1 %	16 %	8 %	75 %	25 %
Tiva ja autokauppa	18 %	3 %	54 %	25 %	21 %	79 %
<b>Vähittäiskauppa</b>	<b>45 %</b>	<b>5 %</b>	<b>33 %</b>	<b>17 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Palvelut	69 %	7 %	8 %	15 %	77 %	23 %
Muut liiketilat	60 %	3 %	26 %	10 %	63 %	37 %
<b>Yhteensä</b>	<b>51 %</b>	<b>5 %</b>	<b>27 %</b>	<b>16 %</b>	<b>56 %</b>	<b>44 %</b>
Keskustat	Maakuntakaavan seutukeskukset ja muut keskukset					
Pienet keskustat	Muut keskustat, kylät, asuinalueet					
KM-alueet	Voimassa olevien maakuntakaavojen KM-alueet ja muut seudulliset kaupan alueet					
Muut	Keskustojen reuna-alueet, paikalliset tilaa vaativan kaupan alueet, tienvarret					

Uudellamaalla (pl. pks) on keskusta-alueille sijoittunut kaupan ja kaupallisten palvelujen liiketilän pinta-alasta noin 50 prosenttia. Pienissä keskustoissa kauppaa ja palveluita on varsin vähän. Vähittäiskaupan suuryksikköalueille on sijoittunut kaupan ja palveluiden

pinta-alasta lähes 30 % ja muille kaupan alueille vähemmän. Kaupallisten palveluiden pinta-alasta yli puolet on sijoittunut luonteeltaan keskustatyypisille alueille (keskustat ja pienet keskustat) ja alle puolet muille kaupan alueille (vähittäiskaupan suuryksikköalueet ja muut kaupan alueet).

Kun tarkastellaan ainoastaan vähittäiskauppaa, on keskustoihin sijoittunut vain 45 % koko Uudenmaan alueen vähittäiskaupan liiketilamäärästä. Vastaavasti keskustoissa on enemmän palveluita ja muita liiketiloja (tyhjiä ja toimistokäytössä olevia) kuin muilla alueilla. Vähittäiskaupan suuryksikköalueille on sijoittunut vähittäiskaupan pinta-alasta kolmannes. Keskustatyypisille kaupan alueille sijoittuu vähittäiskaupasta puolet ja muille alueille puolet.

Kauppan toiminnan luonne ratkaisee yleensä sijoittumisen. Päivittäistavarakaupasta sekä erikoiskaupasta ja palveluista on noin 75 % sijoittunut keskustatyypisille alueille. Vastaavasti tilaa vaativasta kaupasta ja autokaupasta on muille alueille sijoittunut yli 80 %. Keskustoissa on kuitenkin myös jonkin verran tilaa vaativaa kauppaa samoin muilla alueille päivittäistavarakauppaa, erikoiskauppaa ja palveluita.

Päivittäistavarakaupasta on tilastotietoja kaupan pinta-alasta koko Uudeltamaalta. Näin ollen päivittäistavarakaupan jakautumista keskusta-alueille ja muille alueille on voitu tarkastella koko Uudellamaalla.

Pääkaupunkiseudulla pt-kaupasta yli 90 % sijoittuu keskustoihin ja muille asuinalueille (pienet keskustat). Pääkaupunkiseudun vähittäiskaupan suuryksikköalueilla ei ole merkittävää määrää pt-kauppaa, samoin ei muissakaan kauppakeskityksissä. Pienissä kunnissa päivittäistavarakauppaa ei ole lainkaan muilla kuin keskustatyypisillä alueilla (keskustat, kylät). Keskisuurissa kunnissa muille alueille sijoittuu päivittäistavarakauppaa enemmän kuin pääkaupunkiseudulla ja pienissä kunnissa. Kokonaisuudessaan Uudenmaan päivittäistavarakaupasta lähes 90 % sijoittuu keskusta-alueille tai muille asuinalueille ja hieman yli 10 % vähittäiskaupan suuryksikköalueille tai muille kaupan alueille.

### Päivittäistavarakaupan sijoittuminen Uudellamaalla

	Pienet Keskustat		KM-alueet	Muut	Keskustat		Muut
Pääkaupunkiseutu	54 %	40 %	4 %	3 %	93 %	7 %	
Keskisuuret kunnat	64 %	12 %	10 %	13 %	76 %	24 %	
Pienet kunnat*	83 %	17 %	0 %	0 %	100 %	0 %	
<b>Uuusimaa</b>	<b>58 %</b>	<b>29 %</b>	<b>6 %</b>	<b>7 %</b>	<b>87 %</b>	<b>13 %</b>	

\* Askola, Lapinjärvi, Myrskylä, Pukkila, Pornainen

Keskustat	Maakuntakaavan seutukeskukset ja muut keskukset
Pienet keskustat	Muut keskustat, kylät, asuinalueet
KM-alueet	Voimassa olevien maakuntakaavojen KM-alueet ja muut seudulliset kaupan alueet
Muut	Keskustojen reuna-alueet, paikalliset tilaa vaativan kaupan alueet, tienvartet

## 2.6 Liiketilamäärä Uudellamaalla

Kokonaisliiketilamäärästä Uudellamaalla ei ole yhtenäisiä tilastoja. Liiketilan kokonaismäärää Uudellamaalla on arvoitu useiden lähteiden pohjalta. Liiketiloja on

kartoitettu keskustoissa, vähittäiskaupan suuryksikköalueilla sekä muilla kaupan alueilla. Lisäksi kuntien omissa selvityksissä on arvioita kokonaisliiketilamääristä. SYKE:ssä on selvitetty myymälärakennusten kerrosalaa mm. Väestötietojärjestelmän rakennus- ja huoneistotiedoista. Myös Tilastokeskukselta saadaan liikerakennusten pinta-ala.

Väestötietojärjestelmän RHR:ssä on myymälärakennusten pinta-ala Uudellamaalla noin 4,37 miljoonaa kerrosneliometriä. Poiminta on tehty vain rakennuksen pääkäyttötarkoituksen mukaan. Selvityksessä ei ole eritelty, onko niissä kauppaa vai muuta toimintaa. Osa kaupasta on tämän lisäksi myös muiden käyttötarkoitusten rakennuksissa, kuten vanhoissa teollisuus- ja varastorakennuksissa sekä asuinrakennusten kivijaloissa, jolloin ne eivät tilastoidu kaupan liiketiloiksi.

Tilastokeskuksen mukaan liikerakennuksia on Uudellamaalla yhteensä noin 5,4 miljoonaa kerrosneliometriä. Näissä rakennuksissa on muutakin toimintaa kuin kauppaa. Lisäksi tästä luvusta puuttuvat mm. asuintalot, joiden pohjakerroksessa on kauppaa tai palveluita. Niitä on merkittävästi juuri keskustoissa.

### Uudenmaan myymälä- ja liikerakennusten kerrosala

	K-m <sup>2</sup>
Myymälärakennukset*	4 371 000
Liikerakennukset**	5 417 000

\* Lähde: Väestötietojärjestelmä, Väestörekisterikeskus

\*\* Lähde: Tilastokeskus, Väestötietojärjestelmä, Väestörekisterikeskus

Kartoitusten pohjalta voidaan arvioida että Uudellamaalla on pääkaupunkiseudun ulkopuolella liiketilaa yhteensä noin 1,5 miljoonaa kerrosneliometriä. Kartoitetuissa keskuksissa ja muilla kaupan alueilla on liiketilaa yhteensä noin 1,46 miljoonaa kerrosneliometriä. Lisäksi pieniä määriä liiketilaa on asuinalueiden keskuksissa sekä teollisuus- ja työpaikka-alueilla, joita ei ole kartoitettu.

Pääkaupunkiseudulla on karkean arvioin mukaan liiketilaa noin 3,2 miljoonaa kerrosneliometriä. Arvio perustuu Helsingin ja Espoon kaupan selvityksiin, Kauniaisten kartoitukseen sekä Vantaan osalta arvioon. Helsingin selvityksen (Kaupan kaavoitus Helsingissä, Osa II, Erikoiskauppa) mukaan vuonna 2008 Helsingissä oli liiketilaa noin 1,45 miljoonaa kerrosneliometriä. Uuden liikerakentamisen pohjalta liiketilamäärän arvioidaan olevan tällä hetkellä noin 1,6 miljoonaa kerrosneliometriä. Espoossa on vähittäiskaupan liiketilaa noin 500.000 k-m<sup>2</sup>. Jos arvioidaan, että Espoossa on autokauppaa sekä palveluita ja muita liiketiloja samassa suhteessa kuin kartoitetuissa Uudenmaan kunnissa (muut Uudenmaan kunnat paitsi pks), niin liiketilamäärä Espoossa on noin 800.000 k-m<sup>2</sup>. Vantaalla on jonkin verran vähemmän asukkaita kuin Espoossa, mutta kaupan ostovoiman siirtymät ovat merkittävästi positiivisemmat kuin Espoossa. Näin ollen Vantaan liiketilaa on karkeasti arvioiden myös noin 800.000 k-m<sup>2</sup>.

**Liiketilamäärä Uudellamaalla**

	K-m <sup>2</sup>
Uusimaa (pl. Espoo, Hki, Vantaa)	1 500 000
Espoo	800 000
Helsinki	1 600 000
Vantaa	800 000
<b>Uusimaa yhteensä</b>	<b>4 700 000</b>

Lähteet: Kartoitukset ja

Espoon kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2030; Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen julkaisuja 2/2011

Kaupan kaavoitus Helsingissä, Osa II, Erikoiskauppa; Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Kartoitusten, selvitysten ja näitä täydentävien arvioiden mukaan Uudellamaalla on liiketilaa tällä hetkellä yhteensä noin 4,7 miljoonaa kerrosneliometriä. Tämä on vastaavassa mittaluokassa kuin väestötietojärjestelmän pohjalta laskettu luku.

## 2.7 Arvio nykyisten maakuntakaavojen vähittäiskaupan suuryksiköiden toteutumisesta

Uudenmaan maakuntakaava on ohjannut kuntakaavoitusta yli 5 vuotta. Tänä aikana Uudenmaan maakuntakaavan merkitykseltään seudullisille vähittäiskaupan suuryksikköalueille on rakennettu huomattava määrä kauppaa. Kun edellisen maakuntakaavan laatimisen aikana suurin osa suuryksikköalueiden alueesta oli rakentamattomia, ja nyt suurimmalle osalle niistä on rakennettu vähittäiskauppaa. Itä-Uudenmaan maakuntakaava on ollut vähemmän aikaa voimassa ja siinä vahvistetut 2 suuryksikköä merkittiin toteavasti kaavaan. Ne sijaitsevat alueilla, jossa jo maakuntakaavan laatimisen aikana oli jo kaupan suuryksiköjä.

Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen seudullisten suuryksiköiden alueilla arvioidaan yleis- ja asemakaavojen perusteella olevan mahdollisuus rakentaa lisää liiketilaa noin miljoona kerrosneliometriä. Arvion tekemistä vaikeuttaa se, että suuryksikköalueet on merkitty maakuntakaavaan kohdemerkinnällä ja yleiskaavat eivät määrittele enimmäismitoitusta eivätkä aina kaupan laatua. Asemakaavaa laadittaessa oikeusvaikutteinen yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta. Ja lisäksi paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa ei vielä MRL:n siirtymäkaudella kuulu vähittäiskaupan suuryksikön määritelmän piiriin. Maakuntakaavojen 15 suuryksikköalueen kohdalla on maankäyttö- ja rakennuslain aikana laadittu oikeusvaikutteinen yleiskaava, joka on voimassa kahdeksalla alueella. Kahdessa kohteessa rakentamista ohjaa oikeusvaikutteinen rakennuslain aikana laadittu yleiskaava. Lopuissa maakuntakaavan suuryksikkökohteissa on oikeusvaikutukseton yleiskaava tai ei ole lainkaan yleiskaavaa. Kaupan asemakaavoitus etenee yleensä kaupan hankkeiden mukaisesti, jolloin yleiskaavat ohjaavat asemakaavaa.

Vuoden 2011 alussa tehdyn kaupan hanketarkastelun mukaan oli tiedossa kaupan hankkeita voimassa olevien maakuntakaavojen suuryksikköalueille yhteensä yli 500 000 k-m<sup>2</sup>, josta suurin osa määriteltiin tiva-hankkeiksi. Noin viidennes hankkeista olisi muuta erikoiskauppaa. Koska kaikki nämä hankkeet ovat ajateltu ajoittuvan seuraavan 10 vuoden sisälle, tämä luku kertoo lyhyen aikavälin suunnitelmista.

Voimassa olevien suuryksiköiden kaavallisen tarkastelun perusteella arvioitiin, että Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa tarvitaan myös uusia kaupan suuryksikkömerkintöjä. Vaihtoehtona olisi paljon tilaa vaativan kaupan voimakas keskittyminen nykyisille alueille. On kuitenkin huomioitava, että kaikki lisäliiketarve ei sijoitu seudullisiin kohteisiin eli maakuntakaavan keskustatoimintojen alueille tai maakuntakaavojen suuryksiöihin. Osa tilaa vaativasta kaupasta voi toteutua kuntakaavoituksella muualle, silloin kun rakentaminen ei ole seudullisesti merkittävää.



Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan kaupan selvityksessä mitoitus ei perustu kuntakaavoihin vaan mitoitus perustuu kaupan nykytilaan eli rakennettuun liiketilaan sekä maakunnalliseen liiketilan lisätarpeeseen, joka on jaettu palveluverkolle vaikutusalueen tarpeen mukaan.

### 3 KAUPAN MARKKINOIDEN KEHITYS

Kaupan markkinat ovat 2000-luvulla kehittyneet Suomessa vauhdikkaasti. Ostovoima on kasvanut ja samoin on kasvanut kaupan tarjonta.

#### 3.1 Kaupan kehitys Suomessa ja Uudellamaalla

Viimeisen 15 vuoden aikana vähittäiskaupan ostovoima on kasvanut usean prosentin vuosivauhdilla. Kehitys on ollut varsin eritasoista kaupan eri toimialoilla. Vuonna 2009 ostovoima ja vähittäiskaupan myynti notkahtivat, mutta vuonna 2010 myynti kääntyi jälleen kasvuun. Tilaa vaativan kaupan toimialoilla notkahdus tapahtui jo vuotta aikaisemmin ja oli varsin voimakas. Reaalinen liikevaihdon kehitys on viimeisen 15 vuoden aikana ollut jopa yli neljä prosenttia vuodessa. Oheisessa taulussa arvon muutos kuvaa vähittäiskaupan liikevaihdon muutosta euroina. Määrän muutoksessa inflaation vaikutus on poistettu eli määrän muutos kuvaa reaalista kasvua.

#### Vähittäiskaupan liikevaihdon kehitys Suomessa 1995 - 2010

	Muutos yhteensä		Vuosimuutos	
	arvo	määrä	arvo	määrä
Pt-kauppa	191 %	153 %	4,4 %	2,9 %
Pt-erikoiskauppa	221 %	172 %	5,4 %	3,7 %
Alko	120 %	108 %	1,2 %	0,5 %
<b>Pt-kauppa yhteensä</b>	<b>184 %</b>	<b>149 %</b>	<b>4,1 %</b>	<b>2,7 %</b>
Tavaratalokauppa	214 %	231 %	5,2 %	5,7 %
Rautakauppa	210 %	136 %	5,1 %	2,1 %
Kodinkone ja viihde-elektroniikkakauppa	215 %	871 %	5,2 %	15,5 %
Huonekalu- ja sisustuskauppa	218 %	179 %	5,3 %	4,0 %
Venekauppa	250 %	170 %	6,3 %	3,6 %
Tietokonekauppa	329 %	2208 %	8,3 %	22,9 %
Matkapuhelinkauppa	218 %	4529 %	5,3 %	28,9 %
Kirjakauppa	125 %	98 %	1,5 %	-0,1 %
Urheilukauppa	221 %	220 %	5,4 %	5,4 %
Muotikauppa	165 %	170 %	3,4 %	3,6 %
Apteekki- ja terveyskauppa	244 %	209 %	6,1 %	5,0 %
Kukka- ja puutarhakauppa	182 %	160 %	4,1 %	3,2 %
Kulta- ja kellokauppa	151 %	96 %	2,8 %	-0,3 %
Optikot	203 %	185 %	4,8 %	4,2 %
Posti- ja nettikauppa	151 %	176 %	2,8 %	3,8 %
<b>VÄHITTÄISKAUPPA</b>	<b>190 %</b>	<b>185 %</b>	<b>4,4 %</b>	<b>4,2 %</b>
Moottoriajoneuvojen vähittäiskauppa	215 %	249 %	5,2 %	6,3 %
Huoltamot	138 %	80 %	2,2 %	-1,5 %

Lähde: Tilastokeskus, vähittäiskaupan liikevaihtokuvaaja

Vähittäiskauppa on Uudellamaalla kasvanut 2000-luvulla hieman nopeammin kuin muualla Suomessa. Koko Uudenmaan vähittäiskaupan ja autokaupan liikevaihto on kasvanut keskimäärin noin 4 %:n vuosivauhdilla, kun koko Suomessa toimialan kehitys on ollut keskimäärin 3,7 % vuodessa. Vuonna 2010 kaupan liikevaihto on noin 50 % suurempaa kuin vuosituhatteen vaihteessa. Vuoden 2009 taantuma pudotti hieman liikevaihdon tasaista kehitystä. Uudellamaalla pudotus oli suurempi kuin kaupassa keskimäärin, sillä Uudellemaalle keskittyi keskimääräistä enemmän autokauppaa, joka vuonna 2009 koki suuremman notkahduksen kuin muu vähittäiskauppa. Vuonna 2010 Uudenmaan kauppa vastaavasti kasvoi nopeammin kuin keskimäärin koko Suomessa.

### Vähittäiskaupan ja autokaupan liikevaihdon kehitys 2000 - 2010

Indeksi 2000 = 100

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Vuosi- muutos
<b>Espoo</b>	100	100	107	116	119	122	161	181	201	186	201	7,3 %
<b>Helsinki</b>	100	104	104	108	113	120	125	131	131	118	123	2,1 %
<b>Kauniainen</b>	100	114	116	115	113	121	129	135	144	154	149	4,1 %
<b>Vantaa</b>	100	104	104	114	128	134	142	150	155	149	153	4,4 %
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>100</b>	<b>103</b>	<b>105</b>	<b>111</b>	<b>118</b>	<b>123</b>	<b>137</b>	<b>146</b>	<b>152</b>	<b>140</b>	<b>147</b>	<b>3,9 %</b>
<b>Hyvinkää</b>	100	112	116	124	132	136	144	150	157	147	151	4,2 %
<b>Järvenpää</b>	100	107	117	127	132	147	144	152	156	146	152	4,3 %
<b>Kerava</b>	100	95	102	113	123	118	142	147	162	159	160	4,8 %
<b>Kirkkonummi</b>	100	111	111	115	120	130	144	171	176	174	185	6,4 %
<b>Mäntsälä</b>	100	102	97	105	109	118	123	124	140	126	141	3,5 %
<b>Nurmijärvi</b>	100	99	105	117	114	119	130	141	145	157	167	5,2 %
<b>Pornainen</b>	100	103	94	117	114	123	131	140	163	173	181	6,1 %
<b>Sipoo</b>	100	108	122	124	120	130	143	149	151	172	190	6,6 %
<b>Tuusula</b>	100	109	118	122	150	161	182	194	194	186	199	7,1 %
<b>Vihti</b>	100	107	111	126	135	149	160	173	185	177	180	6,0 %
<b>Helsingin seudun</b>	<b>100</b>	<b>106</b>	<b>112</b>	<b>120</b>	<b>129</b>	<b>136</b>	<b>147</b>	<b>156</b>	<b>164</b>	<b>159</b>	<b>166</b>	<b>5,2 %</b>
<b>Hanko</b>	100	103	111	111	97	119	119	131	135	129	124	2,2 %
<b>Inkoo</b>	100	121	128	99	106	118	115	159	173	193	174	5,7 %
<b>Karjalohja</b>	100	106	129	133	131	139	146	156	161	151	148	4,0 %
<b>Karkkila</b>	100	102	106	113	108	104	103	99	106	90	89	-1,1 %
<b>Lohja</b>	100	102	107	115	118	120	122	123	134	115	131	2,8 %
<b>Nummi-Pusula</b>	100	84	87	96	99	103	123	145	131	129	123	2,1 %
<b>Raasepori</b>	100	102	105	109	135	114	123	126	131	136	136	3,1 %
<b>Siuntio</b>	100	87	86	82	86	87	86	90	101	113	116	1,5 %
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>100</b>	<b>102</b>	<b>106</b>	<b>111</b>	<b>119</b>	<b>115</b>	<b>119</b>	<b>122</b>	<b>130</b>	<b>120</b>	<b>127</b>	<b>2,4 %</b>
<b>Askola</b>	100	110	105	96	101	109	112	124	134	136	126	2,3 %
<b>Lapinjärvi</b>	100	107	102	110	115	126	132	151	167	138	236	9,0 %
<b>Loviisa*</b>	100	124	117	114	111	124	133	130	138	131	201	7,3 %
<b>Myrskylä</b>	100	106	104	94	86	85	91	58	75	67	71	-3,3 %
<b>Porvoo</b>	100	98	104	110	113	120	124	132	138	129	131	2,7 %
<b>Pukkila</b>	100	95	102	103	107	109	97	147	236	183	192	6,7 %
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>100</b>	<b>103</b>	<b>105</b>	<b>109</b>	<b>111</b>	<b>119</b>	<b>123</b>	<b>129</b>	<b>137</b>	<b>128</b>	<b>141</b>	<b>3,5 %</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>100</b>	<b>103</b>	<b>106</b>	<b>112</b>	<b>119</b>	<b>124</b>	<b>136</b>	<b>145</b>	<b>151</b>	<b>140</b>	<b>148</b>	<b>4,0 %</b>
<b>Koko Suomi</b>	100	104	107	114	120	125	132	139	146	139	144	3,7 %

\* Loviisaan liittyi 1.1.2010 Liljendal, Pernaja ja Ruotsinpyhtää, joten 2010 ei verrannollinen edellisten vuosien kanssa

Lähde: Tilastokeskus

Vähittäiskaupan kehitys kunnissa on ollut epätasaista. Oheiseen tauluun on punaisella merkitty ne kunnat, joissa kauppa on kehittynyt keskimääräistä nopeammin 2000-luvulla. Kauppa on kehittynyt nopeimmin Helsingin seudun kehysalueella, myös pääkaupunkiseudulla (pl. Helsinki) on kauppa kasvanut nopeasti. "Seutukeskuskunnissa" Hyvinkäästä lukuun ottamatta on kauppa kasvanut keskimääräistä hitaammin. Hyvin pienissä kunnissa tilastolliset virheet voivat heilautella kaupan kehityskuvaa.

### 3.2 Ostovoiman kehitys Uudellamaalla

Väestö kasvaa Uudellamaalla voimakkaasti. Väestöennusteena käytetään tässä Uudenmaan maakuntakaavan mitoitusta, jonka mukaan Uudellamaalla on vuonna 2035 yhteensä yli 1,9 miljoonaa asukasta nykyisen 1,5 miljoonan sijaan.

#### Väestön kehitys Uudellamaalla

Kunta	2009	2035	Lisäys 2010-2035	Vuosi- muutos
Espoo	244 330	321 030	76 700	1,1 %
Helsinki	583 350	705 150	121 800	0,7 %
Kauniainen	8 617	10 117	1 500	0,6 %
Vantaa	197 636	262 636	65 000	1,1 %
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>1 033 933</b>	<b>1 298 933</b>	<b>265 000</b>	<b>0,9 %</b>
Hyvinkää	45 270	54 070	8 800	0,7 %
Järvenpää	38 708	51 108	12 400	1,1 %
Kerava	33 833	44 033	10 200	1,0 %
Kirkkonummi	36 509	52 509	16 000	1,4 %
Mäntsälä	19 747	27 947	8 200	1,3 %
Nurmijärvi	39 628	51 528	11 900	1,0 %
Pornainen	5 067	6 667	1 600	1,1 %
Sipoo	18 036	30 336	12 300	2,0 %
Tuusula	36 766	49 166	12 400	1,1 %
Vihti	27 869	37 869	10 000	1,2 %
<b>Helsingin seudun kehitysalue</b>	<b>301 433</b>	<b>405 233</b>	<b>103 800</b>	<b>1,1 %</b>
Hanko	9 597	10 712	1 115	0,4 %
Inkoo	5 609	8 460	2 851	1,6 %
Karjalohja	1 504	1 910	406	0,9 %
Karkkila	9 109	10 663	1 554	0,6 %
Lohja	39 334	48 634	9 300	0,8 %
Nummi-Pusula	6 125	6 956	831	0,5 %
Raasepori	28 944	34 170	5 226	0,6 %
Siuntio	6 024	10 223	4 199	2,1 %
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>106 246</b>	<b>131 727</b>	<b>25 481</b>	<b>0,8 %</b>
Askola	4 831	5 991	1 160	0,8 %
Lapinjärvi	2 926	3 224	298	0,4 %
Loviisa	15 549	18 116	2 567	0,6 %
Myrskylä	2 021	2 321	300	0,5 %
Porvoo	48 599	61 099	12 500	0,9 %
Pukkila	2 004	2 384	380	0,7 %
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>75 930</b>	<b>93 134</b>	<b>17 204</b>	<b>0,8 %</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>1 517 542</b>	<b>1 929 027</b>	<b>411 485</b>	<b>0,9 %</b>

Lähde: Tilastokeskus ja Uudenmaan liitto

Maakuntakaavassa ei esitetä kuntakohtaisia kasvuennusteita, mutta koska kaupan palveluverkon liiketilatarpeen lähtökohtana on kuntakohtaiset tiedot väestöstä, ne esitetään tässä kaupan selvityksen lähtötietoina. Luvut eivät ole varsinaisia ennusteita vaan varautumislukuja. Tilastokeskuksen lukuihin verrattuna Uudenmaan liiton lukujen ero on mm. se, että missään kunnassa väestönkasvu ei ole negatiivinen. Kuntakohtainen jako on johdettu seudullaisista osuuksista. Seuduittain väestökasvu arvioidaan jakautuvan aiempien vuosien trendin mukaisesti niin, että KUUMA-seutu kasvattaa hiukan osuuttaan pääkaupunkiseudun kustannuksella, kun taas Länsi- ja Itä-Uudenmaan osuudet kasvusta pysyvät ennallaan. Seutujen sisällä kuntakohtaisen jaon periaatteet noudattavat maakuntakaavan rakennemallityöstä johdettua perusrakennetta. Perusrakenteen mukaan mm. kehittämisen painopiste on liikkumisen päästöjen kannalta parhailla liikkumisvyöhykkeillä, olemassa olevien ratojen asemanseutuja ja linja-autoliikenteen laatuikätyihin tukeutuvia taajamia vahvistaen.

Ostovoima on Uudellamaalla myös kasvussa. Ostovoima kasvaa, koska väestö kasvaa ja koska ostovoima asukasta kohden on kasvussa. Pitkällä aikavälillä kulutuksen ennustetaan kasvavan, mutta tähänastista hillitymmällä vauhdilla. Uusimmat ennusteet perustuvat vähittäiskaupan menneeseen kehitykseen, mutta kasvusta on puolet leikattu pois. "Ylisuurista" kasvuista mm. matkapuhelin-, tietokone- ja kodintekniikkakaupassa on leikattu pois tätäkin enemmän. Ostovoiman tulevaisuuden kehityksen arvioidaan olevan selvästi vähäisempää kuin viidentoista vuoden toteutunut vähittäiskaupan kehitys.

Vuosina 2010-2035 ostovoiman ennustetaan kasvavan asukasta kohden päivittäistavarakaupassa (sis. Alko) keskimäärin noin prosentin vuodessa ja erikoiskaupassa keskimäärin pari prosenttia vuodessa (vaihtelee toimialoittain). Keskimääräistä nopeammin kasvavat kodintekniikkakauppa, tietotekninen erikoiskauppa, terveystuottekauppa, urheilukauppa ja sisustuskauppa.

#### Ostovoiman kasvu per asukas

	Vuosikasvu
Päivittäistavarakauppa ja Alko	1 %
Tilaa vaativa kauppa	2 %
Muu erikoiskauppa	2 %
<i>Erikoiskauppa yhteensä</i>	<i>2 %</i>
<b>Vähittäiskauppa yhteensä</b>	<b>2 %</b>
Autokauppa ja huoltamot	2 %

#### Vähittäiskauppaan kohdistuva ostovoima asukasta kohden euroa per asukas keskimäärin Uudellamaalla

	2010	2035
Päivittäistavarakauppa ja Alko	3 100	3 800
Tilaa vaativa kauppa	1 600	2 700
Muu erikoiskauppa	3 000	4 800
<i>Erikoiskauppa yhteensä</i>	<i>4 600</i>	<i>7 500</i>
<b>Vähittäiskauppa yhteensä</b>	<b>7 700</b>	<b>11 300</b>
Autokauppa ja huoltamot	2 700	4 600
<b>Yhteensä</b>	<b>10 400</b>	<b>15 900</b>

Käytetty ennuste on positiivinen mutta varovainen, jos tarkastellaan vähittäiskaupan toteutunutta kehitystä. Tarkastelujakso pitää todennäköisesti sisällään sekä voimakkaan että hitaan kasvun vuosia, mutta myös laskuvuosia. Pitkällä aikavälillä vuosittaiset kasvuerot tasoittuvat. Ostovoiman kasvu kuvaa reaalista (määrällistä) kasvua, jossa ei inflaatiota ole huomioitu. Kaupan selvityksissä on yleisesti käytetty samansuuruisia kasvuennusteita.

Uudellamaalla on päivittäistavarakaupan (sis. myös Alkon ja päivittäistavaroiden erikoiskaupan) ostovoimaa asukasta kohden keskimäärin noin 3000 euroa ja erikoiskaupan ostovoimaa noin 4600 euroa. Vähittäiskauppaan kohdistuvaa ostovoimaa on ilman autokauppaa lähes 7600 euroa asukasta kohden. Ostovoima vaihtelee kunnittain. Pääkaupunkiseudulla se on keskimääräistä korkeampi.

Koska väestö kasvaa nopeasti ja sen lisäksi ostovoima kasvaa asukasta kohden, kasvaa vähittäis- ja autokaupan ostovoima Uudellamaalla vuoteen 2035 mennessä lähes kaksinkertaiseksi nykytilanteeseen verrattuna. Kasvu on suurempaa erikoiskaupassa kuin päivittäistavarakaupassa.

### Ostovoima ja sen kasvu Uudellamaalla 2010-2035

milj. euroa	2010	2035	Kasvu
Päivittäistavarakauppa ja Alko	4 700	7 400	57 %
Tilaa vaativa kauppa	2 500	5 200	108 %
Muu erikoiskauppa	4 600	9 300	102 %
<i>Erikoiskauppa yhteensä</i>	<i>7 100</i>	<i>14 500</i>	<i>104 %</i>
<b>Vähittäiskauppa yhteensä</b>	<b>11 800</b>	<b>21 900</b>	<b>86 %</b>
Autokauppa ja huoltamot	4 100	8 900	117 %
<b>Vähittäis- ja autokauppa</b>	<b>15 900</b>	<b>30 800</b>	<b>94 %</b>

Lähde: Santastalo Ky

### 3.3 Verkkokaupan merkitys liiketilatarpeeseen

Verkkokauppa on Suomessa kasvanut nopeasti, ja se on edelleen kasvussa. Verkkokauppa on voimakkaasti kasvanut erityisesti informaatiotuotteiden ja aineettomien hyödykkeiden kuten esimerkiksi matkalippujen, teatterilippujen, äänitteiden ja rahapelien kaupassa, jossa jakelukanavana toimii tietokone, eikä tuotetta tarvitse erikseen hakea esimerkiksi postista. Verkkokaupasta ostetaan kuitenkin paljon myös tavaraa. Kaupan kulutustutkimuksen mukaan (TNS Gallup) vuonna 2011 verkkokaupassa käytettiin tavaraoستoihin noin 4,7 miljardia euroa. Tämä vastaa noin 10 % vähittäiskaupan myynnistä Suomessa.

Verkkoa käytetään hyvin paljon perinteisen kivijalkakaupan rinnalla. Kuluttajat tutustuvat tuotteisiin verkossa ennen ostospäätöstä. Erityisen merkittävänä verkkokaupan hyötynä on todettu tuotteen jälkimarkkinat ja käyttötiedon hakeminen verkossa ostamisen jälkeen. Verkkoyhteys kauppaan on siten tullut merkittäväksi myyntiä ja jälkimarkkinointia edistäväksi tiedonjakokanavaksi, vaikka itse ostaminen tapahtuukin useimmiten vielä myymälästä.

Maakuntakaavan kannalta tärkeä tieto on, kuinka paljon verkkokauppa vähentää perinteisen kivijalkaliiketilän tarvetta. Tutkimuksia ja arvioita ei tästä ole julkaistu. Suuressa mittakaavassa verkkokauppa ei vielä näytä vaikuttaneen kokonaisliiketilämäärään. Vaikka verkkokauppa on 2000-luvulla kasvanut nopeasti, on myös liiketilämäärä ollut voimakkaassa kasvussa. Tietyillä toimialoilla verkkokaupan kasvu ja tuotteiden digitalisoituminen näkyy kuitenkin jo myymälämäärässä. Matkatoimistojen määrä on vähentynyt, kun matkailupalvelujen myynti on pitkälle siirtynyt verkkoon, samoin on käynyt pankkikonttoreille. Vähittäiskaupassa digitalisoitumisen rooli näkyy ehkä merkittävimmin fotokaupassa. Valtaosa kuvien tulostamisesta hoidetaan nykyään verkkokaupan kautta, mikä on näkynyt fotokauppojen määrän voimakkaana vähenemisenä. Myös levykauppojen vähenemisen syynä on osin musiikin digitalisoituminen. Sama voi tulevaisuudessa näkyä myös osittain kirjakaupan alalla.

On myös toimialoja, joissa alan kasvu ei suuntaudu verkkoon. Näitä ovat mm. henkilökohtaiset palvelut eli kampaajat, kauneushoitolat jne. Myöskin terveystaluuissa sekä liikunta- ja hyvinvointipalveluissa verkkokaupan vaikutus liiketilämäärään jäänee marginaaliseksi. Autokaupassa verkossa valikoimaan tutustuminen on jo arkipäivää,

mutta ostohetkellä auto halutaan koeajaa. Autoja halutaan esitellä myös myymälöissä. Myöskään huoltamo- ja korjaamotoimintaa ei voida siirtää verkkoon.

Useat vähittäiskaupan liikkeet toimivat nykyään ja myös tulevaisuudessa sekä verkossa että perinteisissä liiketiloissa. Eli myyntiä saadaan kumpaakin kautta ja perinteistä liiketilaa tarvitaan, vaikka osa myynnistä menee verkkokaupan kautta. Verkkokaupan rinnalle avataan myös ns. näytemyymälöitä ja nämä ovat usein isoja ja niissä asioidaan myös lähialuetta kauempaa. Uudellamaalla näitä ovat esimerkiksi Hobby Hallin myymälä Tammistossa, Verkkokauppa.comin myymälä Jätkäsaarella sekä Koneboxin myymälä Suomenojalla. Verkkokaupan noutopisteet myös lisäävät liiketilatarvetta, kun posti on vähentänyt toimipisteitään. Tulevaisuudessa tarvitaan verkkokaupan takia enemmän joko posteja, asiamiesposteja tai muita myymälöitä, josta tuotteita noudetaan. Saapuneet verkkokaupan tuotteet vievät myymälätilaa perinteisissä myymälöissä.

Kuinka paljon voidaan arvioida, että verkkokauppa tulevaisuudessa syö liiketilatarvetta? Kauppa uskoo yhä perinteiseen liiketilaan ainakin, jos tätä arvioidaan hankkeiden kautta. Kuluttajien kauppa-asiointi ei ole ainoastaan tuotteiden ja tavaroiden noutoa kaupasta, vaan asiointiin sisältyy mm. elämyksiä ja sosiaalisia kontakteja, joten kauppa-asiointi ei merkittävästi vähene. Nykyistä kehitystä sekä tulevaisuuden arvioita peilaten verkkokauppa ei todennäköisesti tule syömään liiketilatarvetta ainakaan suoraan myynnin suhteessa.

Koska verkkokaupan vaikutuksesta liiketilamäärään ei ole tutkittua ja julkaistua tietoa ja koska liiketilan tarvelaskennassa on paljon muitakin epävarmuustekijöitä, on laskelmaan syytä tuoda väljyyttä. Maakuntakaavalla ei myöskään ole tarvetta ohjata, käydäänkö kauppaa verkossa vai perinteisissä liiketiloissa. Maakuntakaavalla voidaan mahdollistaa, että kysyntää vastaava tarve voidaan toteuttaa myös liiketiloina.

Verkkokaupan vaikutus liiketilatarpeeseen vaihtelee toimialoittain. Suurin merkitys verkkokaupalla on aineettomissa ja digitaalisissa tuotteissa ja palveluissa. Verkkokauppa on perinteisesti koettu erikoiskaupan jakelutienä, mutta myös tilaa vaativan kaupan tuotteita myydään nyt ja tulevaisuudessa netissä (esim. kodinkoneet, huonekalut, autonrenkaat). Päivittäistavarakaupan verkkokauppa on Suomessa kehittynyt useita muita maita hitaammin, mutta tulevaisuudessa osa päivittäistavarakaupasta tulee suuntautumaan Suomessakin verkkoon.

Verkkokaupan osuudesta vähittäiskaupassa ja sen eri toimialoilla tulevaisuudessa voidaan tehdä vain karkeita arvioita. Maakuntakaavan suurpiirteisyyden vuoksi on tässä kuitenkin päädytty siihen, että toimialoittaista vaihtelua ei oteta huomioon. Toimialoittaisella vaihtelulla ei ole suurta vaikutusta kokonaismitoitukseen. Näin ollen verkkokauppa vähentää koko ostovoiman kasvun pohjalta laskettua liiketilatarvetta 10 prosentilla. Selvityksen verkkokauppavähennys tarkoittaa käytännössä sitä, että osa (10%) ostovoiman kasvusta suuntautuu kiinteiden myymälöiden sijaan verkkokauppaan.

### 3.4 Liiketilän lisätarve Uudellamaalla vuonna 2035

Ostovoiman kasvun pohjalta on arvioitu liiketilän lisätarvetta Uudellamaalla vuoteen 2035 mennessä. Koko ostovoiman kasvu on suunnattu uuteen pinta-alaan. Nykyiset myymälät voivat täten laskennallisesti kasvattaa myyntiään inflaation verran. Aluksi ostovoiman kasvu on suhteutettu pinta-alaksi siten, että laskelmassa on käytetty nykyisiä toimialoittaisia keskimääräisiä myyntitehokkuuksia, jotka on laskettu vähittäiskaupan myynnin ja erilaisten kartoitusten pohjalta. Tehokkuus vaihtelee suuresti toimialoittain, myymälätyypeittäin ja alueittain.

#### Nykyinen keskimääräinen myyntitehokkuus

*Kerrosala = 1,25 \* myyntiala*

	€/k-m <sup>2</sup>	€/my-m <sup>2</sup>
Päivittäistavarakauppa ja Alko	7 000	8 800
Tilaa vaativa kauppa	2 300	2 900
Muu erikoiskauppa	3 400	4 300
<i>Erikoiskauppa yhteensä</i>	<i>2 900</i>	<i>3 600</i>
<b>Vähittäiskauppa yhteensä</b>	<b>3 400</b>	<b>4 300</b>
Autokauppa ja huoltamot	7 800	9 800
Ravintolat	2 700	3 400
Muut kaupalliset palvelut*		
<b>Kauppa ja palvelut yhteensä</b>	<b>3 500</b>	<b>4 400</b>

\* Muiden palveluiden osuus on 20 % vähittäiskaupan tarpeesta

Tässä selvityksessä käytetyt nykyiset myyntitehokkuusluvut ovat suurempia, kuin mitä kaupan selvityksissä on yleensä käytetty. Tässä käytetty myyntitehokkuus pohjautuu AC Nielsenin myymälärekisteritietoihin Uudenmaan osalta ja Uudenmaan kuntien kartoitusten pohjalta arvioituihin nykytehokkuuksiin. Myyntipinta-alat on muutettu kerrosalaksi 1,25 - kertoimella. Korkeasta myyntitehokkuudesta johtuen tässä selvityksessä lasketut liiketilän lisätarpeet ovat jonkin verran pienempiä kuin tarpeet kuntien omissa kaupallisissa selvityksissä.

Aluksi laskelmassa oletettiin, että myyntiteho säilyy tulevaisuudessa nykyisellä tasolla. Päivittäistavarakaupan myyntiteho ei nykyrahassa mitattuna ole Uudellamaalla kasvanut vuoteen 1980 verrattuna, pikemmin se on hieman laskenut. Erikoiskaupan myyntitehosta ei ole tilastoja, mutta kaupan suuren liiketilämäärän kasvun pohjalta voidaan arvioida, ettei myyntiteho erikoiskaupassakaan ole merkittävästi muuttunut. Mikäli myyntiteho kasvaa paljon, myös kaupan investointihalukkuus uuteen liiketilaan kasvaa, ja tämä taas laskee myyntitehoa.

Vähittäiskaupan lisäksi myös kaupalliset palvelut tarvitsevat liiketilaa. Palveluiden liiketilatarpeen on laskettu suuntaa-antavasti olevan 25 % kaupan tarpeesta eli lähes saman verran kuin niitä on tälläkin hetkellä. Keskustoissa palvelujen osuus on suurempi kuin muilla kaupan alueilla. Alakeskuksissa palvelujen suhde kauppaan vaihtelee 20 - 120 %:n välillä ja suuryksikköalueilla 0 - 25 %:n välillä. Palvelujen osuus liiketilasta on yleensä suuri pienissä keskuksissa ja vastaavasti pienempi suurissa keskuksissa.

Laskettu liiketilatarve kuvaa pinta-alan nettolisäystä, jossa koko ostovoiman kasvu on suunnattu uusiin neliöihin. Kaupan käytöstä poistuvat tai uudella korvautuvat liiketilat lisäävät tarvetta, mutta tätä ei laskelmassa ole otettu huomioon.



Liiketilatarve perustuu olettamukseen, että ostovoiman kasvun johdosta tarvitaan lisää liiketilaa lähes samassa suhteessa ostovoimaan kuin nykyäänkin. Kuten jo edellisessä luvussa todettiin, verkkokaupan lasketaan alentavan liiketilatarvetta 10 %:lla.

Ostovoiman kasvupohjalta laskettua tarvetta on tässä korotettu kaavallisella ylimitoituskertoimella 1,3. Ylimitoitusta voidaan perustella sillä, ettei kaikki kaavoitettava kaupan ala mitä todennäköisimmin tule toteutumaan. Osa kauppapaikoista on vaihtoehtoisia kauppapaikkoja, osa jää toteutumatta tai toteutuu väljemmin kuin on suunniteltu. Lasketussa tarpeessa ei ole huomioitu myymäläpoistumaa, joka lisää mitoitusta. Myös matkailijamäärien mm. venäläisten matkailijoiden kasvu voi lisätä tarvetta. Lisäksi laskennassa on sen verran epävarmuustekijöitä, että laskelmaan on syytä tuoda väljyyttä, ettei maakuntakaavalla rajoiteta liikaa kaupan kehitystä ja kilpailua.

#### Liiketilän lisätarve vuoteen 2035 mennessä

K-m <sup>2</sup>	Tiva ja		Muu	Vähittäis- kauppa	Kaupal- liset palvelut	Vähittäis- kauppa ja palvelut
	Pt-kauppa	auto- kauppa	erikois- kauppa			
Espoo	74 000	357 000	304 000	735 000	197 000	932 000
Helsinki	153 000	755 000	633 000	1 541 000	405 000	1 946 000
Kauniainen	2 000	10 000	8 000	20 000	5 000	25 000
Vantaa	68 000	279 000	232 000	579 000	154 000	733 000
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>297 000</b>	<b>1 401 000</b>	<b>1 177 000</b>	<b>2 875 000</b>	<b>761 000</b>	<b>3 636 000</b>
Hyvinkää	12 000	58 000	35 000	105 000	22 000	127 000
Järvenpää	14 000	65 000	39 000	118 000	26 000	144 000
Kerava	12 000	55 000	33 000	100 000	21 000	121 000
Kirkkonummi	14 000	66 000	40 000	120 000	26 000	146 000
Mäntsälä	7 000	31 000	18 000	56 000	12 000	68 000
Nurmijärvi	12 000	56 000	33 000	101 000	21 000	122 000
Pornainen	1 000	6 000	4 000	11 000	2 000	13 000
Sipoo	9 000	41 000	24 000	74 000	17 000	91 000
Tuusula	12 000	57 000	34 000	103 000	22 000	125 000
Vihti	9 000	44 000	26 000	79 000	17 000	96 000
<b>Helsingin seudun kehysal</b>	<b>102 000</b>	<b>479 000</b>	<b>286 000</b>	<b>867 000</b>	<b>186 000</b>	<b>1 053 000</b>
Hanko	2 000	11 000	6 000	19 000	4 000	23 000
Inkoo	2 000	10 000	6 000	18 000	4 000	22 000
Karjalohja	0	2 000	1 000	3 000	1 000	4 000
Karkkila	2 000	11 000	6 000	19 000	4 000	23 000
Lohja	11 000	53 000	31 000	95 000	20 000	115 000
Nummi-Pusula	1 000	6 000	4 000	11 000	2 000	13 000
Raasepori	7 000	35 000	21 000	63 000	13 000	76 000
Siuntio	3 000	14 000	8 000	25 000	6 000	31 000
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>28 000</b>	<b>142 000</b>	<b>83 000</b>	<b>253 000</b>	<b>54 000</b>	<b>307 000</b>
Askola	1 000	6 000	3 000	10 000	2 000	12 000
Lapinjärvi	1 000	3 000	2 000	6 000	1 000	7 000
Loviisa	4 000	18 000	10 000	32 000	7 000	39 000
Myrskylä	0	2 000	1 000	3 000	1 000	4 000
Porvoo	15 000	69 000	41 000	125 000	26 000	151 000
Pukkila	0	2 000	1 000	3 000	1 000	4 000
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>21 000</b>	<b>100 000</b>	<b>58 000</b>	<b>179 000</b>	<b>38 000</b>	<b>217 000</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>448 000</b>	<b>2 122 000</b>	<b>1 604 000</b>	<b>4 174 000</b>	<b>1 039 000</b>	<b>5 213 000</b>

Lähde: Santasalo Ky

Oheisessa taulukossa esitetään liiketilan lisätarve nykyisellä myyntitehokkuudella. Laskennallinen liiketilan lisätarve perustuu Uudenmaan kuntien oman väestön ostovoiman kasvuun ja oletukseen, että ostovoiman kasvu jää kunkin kunnan omalle alueelle. Liiketilan lisätarvelaskelmassa ei ole otettu huomioon ostovoiman siirtymiä Uudellemaalle, Uudeltamaalta eikä myöskään Uudenmaan kuntien keskinäisiä ostovoiman siirtymiä. Kokonaisuudessaan liiketilan lisätarve vuonna 2035 on Uudellamaalla noin 5,2 miljoonaa kerrosneliometriä, josta vähittäiskaupan tarve (ml. autokauppa) on lähes 4,2 miljoonaa kerrosneliometriä.

Laskennallista tarvetta verrattiin nykyiseen liiketilamäärään sekä liiketilarakentamiseen viimeisten 30 vuoden aikana. Nykyään liikepinta-alaa Uudellamaalla on noin 4,7 miljoonaa kerrosneliometriä (ks. luku 2,6). Viimeisen 30 vuoden aikana on Uudellamaalla rakennettu 2,7 miljoonaa kerrosneliometriä liiketilaa. Luku perustuu SYKE:n aineistoon myymälärakennusten kerrosalasta ja rakennusvuodesta. Luku ei pidä sisällään mm. asuinkiinteistöjen kivijalkamyymälöiden liiketiloja. Näihin lukuihin verrattuna liiketilan lisätarve 5,2 miljoonaa kerrosneliometriä vaikuttaa suurelta. Toki myös ostovoima on kasvussa lähes kaksinkertaiseksi, mutta tämäkin huomioon ottaen, laskettu tarve on suuri.

Lisätarpeen ja viimeisen 30 vuoden aikana tapahtuneen myymälärakentamisen vertailun perusteella päädyttiin tekemään vaihtoehtoinen tavoitteellinen laskelma, jossa myyntitehokkuutta kasvatetaan 20 %:lla. Muutoin laskelma noudattaa samaa kaavaa. Ostovoiman kunnittainen kasvu muutetaan pinta-alaksi keskimääräisellä tavoitteellisella myyntitehokkuudella (ks. oheinen taulu). Lisätarpeesta tehdään 10 % verkkokaupan vähennys. Viimeiseksi laskelmaan tehdään kaavoitusta varten joustovaraa 1,3 ylimitoituskertoimella.

#### Käytetty keskimääräinen myyntitehokkuus

20 % korkeampi kuin nykyinen tehokkuus

*Kerrosala = 1,25 \* myyntiala*

	€/k-m <sup>2</sup>	€/my-m <sup>2</sup>
Päivittäistavarakauppa ja Alko	8 400	10 500
Tilaa vaativa kauppa	2 700	3 400
Muu erikoiskauppa	4 100	5 100
<b>Erikoiskauppa yhteensä</b>	<b>3 500</b>	<b>4 400</b>
<b>Vähittäiskauppa yhteensä</b>	<b>4 100</b>	<b>5 100</b>
Autokauppa ja huoltamot	9 300	11 600
Ravintolat	3 200	4 000
Muut kaupalliset palvelut*		
<b>Kauppa ja palvelut yhteensä</b>	<b>4 200</b>	<b>5 300</b>

\* Muiden palveluiden osuus on 20 % vähittäiskaupan tarpeesta

**Liiketilan lisätarve vuoteen 2035 mennessä**

tavoitteellisella myyntitehokkudella, verkkokauppavähennyksellä, mutta ilman kaavallista ylimitoitusta

K-m <sup>2</sup>	Tiva ja		Muu	Vähittäis- kauppa	Kaupal- liset palvelut	Vähittäis- kauppa ja palvelut
	Pt-kauppa	auto- kauppa	erikois- kauppa			
Espoo	48 000	229 000	195 000	472 000	126 000	598 000
Helsinki	98 000	484 000	406 000	988 000	260 000	1 248 000
Kauniainen	1 000	6 000	5 000	12 000	3 000	15 000
Vantaa	43 000	179 000	149 000	371 000	99 000	470 000
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>190 000</b>	<b>898 000</b>	<b>755 000</b>	<b>1 843 000</b>	<b>488 000</b>	<b>2 331 000</b>
Hyvinkää	8 000	37 000	22 000	67 000	14 000	81 000
Järvenpää	9 000	42 000	25 000	76 000	16 000	92 000
Kerava	7 000	35 000	21 000	63 000	14 000	77 000
Kirkkonummi	9 000	42 000	26 000	77 000	17 000	94 000
Mäntsälä	4 000	20 000	12 000	36 000	8 000	44 000
Nurmijärvi	7 000	36 000	21 000	64 000	14 000	78 000
Pornainen	1 000	4 000	2 000	7 000	2 000	9 000
Sipoo	6 000	26 000	16 000	48 000	11 000	59 000
Tuusula	8 000	37 000	22 000	67 000	14 000	81 000
Vihti	6 000	28 000	17 000	51 000	11 000	62 000
<b>Helsingin seudun kehysalue</b>	<b>65 000</b>	<b>307 000</b>	<b>184 000</b>	<b>556 000</b>	<b>121 000</b>	<b>677 000</b>
Hanko	1 000	7 000	4 000	12 000	3 000	15 000
Inkoo	2 000	7 000	4 000	13 000	3 000	16 000
Karjalohja	0	1 000	1 000	2 000	0	2 000
Karkkila	1 000	7 000	4 000	12 000	2 000	14 000
Lohja	7 000	34 000	20 000	61 000	13 000	74 000
Nummi-Pusula	1 000	4 000	2 000	7 000	1 000	8 000
Raasepori	5 000	22 000	13 000	40 000	8 000	48 000
Siuntio	2 000	9 000	5 000	16 000	4 000	20 000
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>19 000</b>	<b>91 000</b>	<b>53 000</b>	<b>163 000</b>	<b>34 000</b>	<b>197 000</b>
Askola	1 000	4 000	2 000	7 000	1 000	8 000
Lapinjärvi	0	2 000	1 000	3 000	1 000	4 000
Loviisa	2 000	11 000	7 000	20 000	4 000	24 000
Myrskylä	0	1 000	1 000	2 000	0	2 000
Porvoo	9 000	44 000	26 000	79 000	17 000	96 000
Pukkila	0	1 000	1 000	2 000	0	2 000
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>12 000</b>	<b>63 000</b>	<b>38 000</b>	<b>113 000</b>	<b>23 000</b>	<b>136 000</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>286 000</b>	<b>1 359 000</b>	<b>1 030 000</b>	<b>2 675 000</b>	<b>666 000</b>	<b>3 341 000</b>

Lähde: Santasalo Ky

Laskennallinen vähittäiskaupan lisätilantarve vuoteen 2035 mennessä on tavoitteellisella myyntitehokkuudella laskettuna 2,7 miljoonaa kerrosneliometriä ilman kaavallista ylimitoitusta. Koko liiketilan lisätarve ilman kaavallista ylimitoitusta on 3,3 miljoonaa kerrosneliometriä. Kaavallinen ylimitoitus tuo laskelmaan joustavuutta ja maakuntakaavassa tarvitaan vaihtoehtoisia kauppapaikkoja. Kaavat eivät yleensä toteudu täysmääräisinä eikä lasketussa tarpeessa ole otettu huomioon myymäläpoistumaa, joka lisää mitoitusta. Lisäksi laskennassa on sen verran epävarmuustekijöitä, että laskelmaan on syytä tuoda väljyyttä, ettei maakuntakaavalla rajoiteta liikaa kaupan kehitystä ja kilpailua.

Maakuntakaavan pohjaksi laskettiin siis liiketilan lisätarve myös kaavallisella ylimitoituskertoimella. Uudenmaan vähittäiskaupan lisätilan tarve vuoteen 2035 on yhteensä 3,5 miljoonaa kerrosneliometriä ja koko liikepinta-alan lisätarve yhteensä 4,3 miljoonaa kerrosneliometriä.

#### Liiketilan lisätarve vuoteen 2035 mennessä

taivoitteellisella myyntitehokkudella, verkkokauppavähennyksellä ja kaavallisella ylimitoituksella

K-m <sup>2</sup>	Tiva ja		Muu	Vähittäis- kauppa	Kaupal- liset palvelut	Vähittäis- kauppa ja palvelut
	Pt-kauppa	auto- kauppa	erikois- kauppa			
Espoo	62 000	297 000	253 000	612 000	164 000	776 000
Helsinki	127 000	629 000	527 000	1 283 000	338 000	1 621 000
Kauniainen	2 000	8 000	7 000	17 000	4 000	21 000
Vantaa	56 000	232 000	194 000	482 000	128 000	610 000
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>247 000</b>	<b>1 166 000</b>	<b>981 000</b>	<b>2 394 000</b>	<b>634 000</b>	<b>3 028 000</b>
Hyvinkää	10 000	48 000	29 000	87 000	18 000	105 000
Järvenpää	12 000	54 000	33 000	99 000	21 000	120 000
Kerava	10 000	46 000	27 000	83 000	18 000	101 000
Kirkkonummi	12 000	55 000	33 000	100 000	22 000	122 000
Mäntsälä	6 000	26 000	15 000	47 000	10 000	57 000
Nurmijärvi	10 000	46 000	28 000	84 000	18 000	102 000
Pornainen	1 000	5 000	3 000	9 000	2 000	11 000
Sipoo	8 000	34 000	20 000	62 000	14 000	76 000
Tuusula	10 000	48 000	29 000	87 000	19 000	106 000
Vihti	8 000	36 000	22 000	66 000	14 000	80 000
<b>Helsingin seudun kehysalue</b>	<b>87 000</b>	<b>398 000</b>	<b>239 000</b>	<b>724 000</b>	<b>156 000</b>	<b>880 000</b>
Hanko	2 000	9 000	5 000	16 000	3 000	19 000
Inkoo	2 000	9 000	5 000	16 000	3 000	19 000
Karjalohja	0	2 000	1 000	3 000	1 000	4 000
Karkkila	2 000	9 000	5 000	16 000	3 000	19 000
Lohja	9 000	44 000	26 000	79 000	16 000	95 000
Nummi-Pusula	1 000	5 000	3 000	9 000	2 000	11 000
Raasepori	6 000	29 000	17 000	52 000	11 000	63 000
Siuntio	3 000	12 000	7 000	22 000	5 000	27 000
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>25 000</b>	<b>119 000</b>	<b>69 000</b>	<b>213 000</b>	<b>44 000</b>	<b>257 000</b>
Askola	1 000	5 000	3 000	9 000	2 000	11 000
Lapinjärvi	0	2 000	1 000	3 000	1 000	4 000
Loviisa	3 000	15 000	9 000	27 000	5 000	32 000
Myrskylä	0	2 000	1 000	3 000	1 000	4 000
Porvoo	12 000	57 000	34 000	103 000	22 000	125 000
Pukkila	0	2 000	1 000	3 000	1 000	4 000
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>16 000</b>	<b>83 000</b>	<b>49 000</b>	<b>148 000</b>	<b>32 000</b>	<b>180 000</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>375 000</b>	<b>1 766 000</b>	<b>1 338 000</b>	<b>3 479 000</b>	<b>866 000</b>	<b>4 345 000</b>

Lähde: Santasalo Ky

Maakuntakaavan tavoitevuosi on 2035. Kaavoituksen pohjaksi päädyttiin tekemään laskemaan liiketilan lisätarve myös vuoteen 2025 samoilla oletuksilla kuin vuoden 2035 tarvekin. Vuoteen 2025 mennessä Uudellamaalla tarvitaan lisää liiketilaa vähittäiskaupalle 1,4 miljoonaa kerrosneliometriä, ja liiketilaa kokonaisuudessaan kaupalliset palvelut mukaan lukien 1,7 miljoonaa kerrosneliometriä. Kaavallinen ylimitoituksella liiketilan lisätarve vuoteen 2025 mennessä on 2,2 miljoonaa kerrosneliometriä.

### Liiketilan lisätarve vuoteen 2025 mennessä

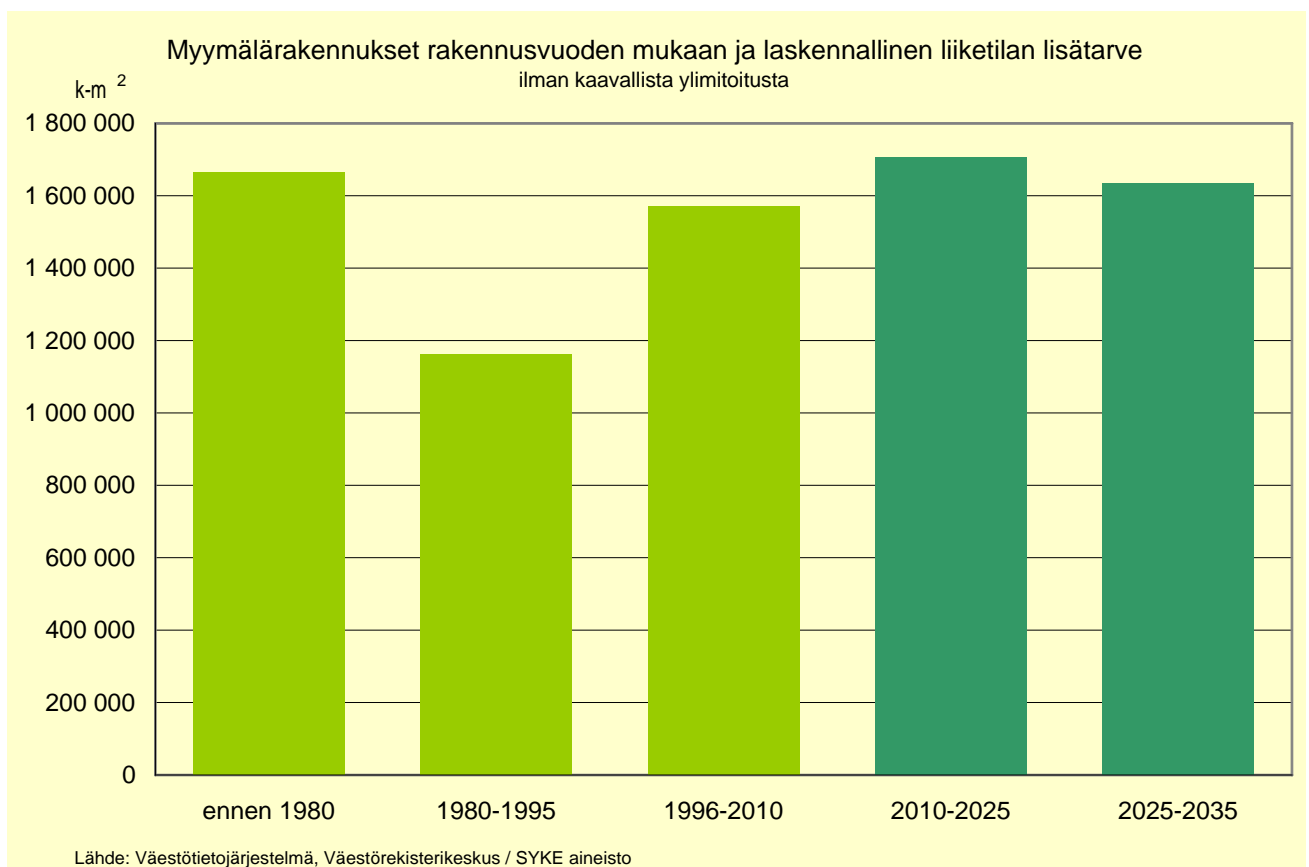
tavoitteellisella myyntitehokkudella, verkkokauppavähennyksellä, mutta ilman kaavallista ylimitoitusta

K-m <sup>2</sup>	Tiva ja		Muu	Vähittäis- kauppa	Kaupal- liset palvelut	Vähittäis- kauppa ja palvelut	Kaavalli- nen yli- mitoitus
	Pt-kauppa	auto- kauppa	erikois- kauppa				
Espoo	26 000	113 000	99 000	238 000	66 000	304 000	395 000
Helsinki	54 000	243 000	209 000	506 000	138 000	644 000	837 000
Kauniainen	1 000	3 000	3 000	7 000	2 000	9 000	12 000
Vantaa	23 000	88 000	75 000	186 000	51 000	237 000	308 000
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>104 000</b>	<b>447 000</b>	<b>386 000</b>	<b>937 000</b>	<b>257 000</b>	<b>1 194 000</b>	<b>1 552 000</b>
Hyvinkää	4 000	19 000	12 000	35 000	7 000	42 000	55 000
Järvenpää	5 000	21 000	13 000	39 000	9 000	48 000	62 000
Kerava	4 000	17 000	11 000	32 000	7 000	39 000	51 000
Kirkkonummi	5 000	21 000	13 000	39 000	9 000	48 000	62 000
Mäntsälä	2 000	10 000	6 000	18 000	4 000	22 000	29 000
Nurmijärvi	4 000	18 000	11 000	33 000	7 000	40 000	52 000
Pornainen	0	2 000	1 000	3 000	1 000	4 000	5 000
Sipoo	3 000	12 000	8 000	23 000	5 000	28 000	36 000
Tuusula	4 000	18 000	11 000	33 000	7 000	40 000	52 000
Vihti	3 000	14 000	8 000	25 000	6 000	31 000	40 000
<b>Helsingin seudun kehysal</b>	<b>34 000</b>	<b>152 000</b>	<b>94 000</b>	<b>280 000</b>	<b>62 000</b>	<b>342 000</b>	<b>445 000</b>
Hanko	1 000	4 000	2 000	7 000	1 000	8 000	10 000
Inkoo	1 000	3 000	2 000	6 000	1 000	7 000	9 000
Karjalohja	0	1 000	0	1 000	0	1 000	1 000
Karkkila	1 000	3 000	2 000	6 000	1 000	7 000	9 000
Lohja	4 000	17 000	10 000	31 000	7 000	38 000	49 000
Nummi-Pusula	0	2 000	1 000	3 000	1 000	4 000	5 000
Raasepori	3 000	11 000	7 000	21 000	4 000	25 000	33 000
Siuntio	1 000	4 000	3 000	8 000	2 000	10 000	13 000
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>11 000</b>	<b>45 000</b>	<b>27 000</b>	<b>83 000</b>	<b>17 000</b>	<b>100 000</b>	<b>130 000</b>
Askola	0	2 000	1 000	3 000	1 000	4 000	5 000
Lapinjärvi	0	1 000	1 000	2 000	0	2 000	3 000
Loviisa	1 000	6 000	4 000	11 000	2 000	13 000	17 000
Myrskylä	0	1 000	0	1 000	0	1 000	1 000
Porvoo	5 000	22 000	14 000	41 000	9 000	50 000	65 000
Pukkila	0	1 000	0	1 000	0	1 000	1 000
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>6 000</b>	<b>33 000</b>	<b>20 000</b>	<b>59 000</b>	<b>12 000</b>	<b>71 000</b>	<b>92 000</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>155 000</b>	<b>677 000</b>	<b>527 000</b>	<b>1 359 000</b>	<b>348 000</b>	<b>1 707 000</b>	<b>2 219 000</b>

Lähde: Santasalo Ky

Liiketilän laskennallista lisätarvetta verrataan tässä vielä rakentamisen menneeseen kehitykseen. Liikerakentamisesta vuosittain on tietoa nykyisen rakennuskannan kautta. Suomen ympäristökeskuksessa on selvitetty myymälärakennusten kerrosalaa rakennusvuoden mukaan Väestötietojärjestelmän rakennus- ja huoneistotiedoista. Tilasto pitää sisällään nykyisen myymälärakennuskannan rakennusvuoden mukaan. Se ei suoraan kerro rakentamisen määrästä vuosittain, koska mukana ei ole purettuja kiinteistöjä. Voidaan kuitenkin olettaa, että tarkastelujakson aikana (1980-2010) rakennettuja liikekiinteistöjä ei merkittävästi vielä ole purettu.

Myymälärakennusten määrää verrataan laskennalliseen liiketilän lisätarpeeseen ilman kaavallista ylimitoitusta. Se on todennäköisimmin toteutuva liikerakentamisen määrä tulevaisuudessa. Ylimitoitus tuo vain kaavoissa joustavuutta sijaintipaikkoihin. Kaikki kaavoitettava ei tule toteutumaan, kuten eivät kokonaisuudessa ole toteutuneet nykyisetkään voimassa olevat kaavat.



Vuosina 1980–2010 rakennettuja myymälärakennuksia on Uudellamaalla yhteensä 2,7 miljoonaa kerrosneliometriä ja tätä ennen rakentuneita 1,7 miljoonaa kerrosneliometriä. Ensimmäisellä tarkastelujaksolla (1980–1995) rakentuneita on noin 1,2 miljoonaa kerrosneliometriä ja seuraavalla 15-vuotiskaudella 1,6 kerrosneliometriä. Laskennallinen tarve seuraaville 15 vuodelle on 1,7 miljoonaa kerrosneliometriä, mikä on linjassa edellisen 15 vuoden aikana rakentuneiden kanssa. Seuraavan kymmenen vuoden ajalle tarve on samaa kokoluokkaa ja linjassa muun kehityksen kanssa. Näin ollen voidaan todeta, että laskennallinen liiketilän lisätarve on oikeaa kokoluokkaa Uudellamaalla suhteessa menneeseen rakentamiseen.

Kaavoitukseen tarvitaan kuitenkin ylimitoitusta, kuten jo aikaisemmin on jo todettu. Näin ollen edellä esitettyä laskelmaa päädyttiin käyttämään pohjana arvioitaessa Uudenmaan kaupan alueiden tulevaa mitoitusta.

Kaavamitoituksessa on tärkeää ottaa huomioon se, että liiketilan lisätarvelaskelma on vain suuntaa-antava ja perustuu lukuisiin oletuksiin. Esimerkiksi ostovoima voi kasvaa merkittävästi laskettua nopeamminkin, niin kuin se on myös viidentoista viimeisen vuoden aikana kasvanut. Samoin kaupan konseptit saattavat kehittyä sellaiseen suuntaan, että tarvitaan nykytiedon mukaan laskettua enemmän liiketilaa. Tilatarve kasvaa esimerkiksi laajentuneen tuotevalikoiman tai -lajitelman myötä, eli myymälöiden tuotemäärä kasvaa, vaikka myynti kasvaisikaan. Toisaalta taas verkkokaupan kasvu voi laskea tarvetta oletettua enemmän.

Liiketilan lisätarvelaskelmassa on siis muuttujia, joihin sisältyy mm. suhdanteista riippuvia epävarmuustekijöitä. Näitä ovat esimerkiksi väestön kasvu, ostovoiman vuosikasvu ja myyntitehokkuus. Näin ollen lasketut liiketilatarpeet antavat suuntaa tulevasta lisätarpeesta. Arvioitu tarve voi siksi toteutua joko laskettua aikaisemmin tai vasta pidemmällä aikavälillä.

Liiketilan lisätarve vuoteen 2035	
Ostovoima Uudellamaalla 2010	Vähittäiskaupan ostovoima 11,7 mrd € (7700 €/as) Autokaupan ja huoltamoiden 4,1 mrd € (2700 €/as)
Väestön kasvu 2010-2035	410 000 asukasta, maakuntasuunnitelmat
Ostovoiman kasvu 2010-2035	Päivittäistavarakaupassa 1 % / vuosi / asukas Erikoiskaupassa 2 % / vuosi / asukas Kasvu arvio alhaisempi kuin mennyt kehitys Kasvu vähittäiskaupassa 10,2 mrd € (86 %) Kasvu autokaupassa 4,8 mrd € (115 %)
Ostovoiman kasvu muutettu pinta- alaksi myyntitehokkuudella Myyntitehokkuuden kasvu + 20 %	Myyntitehokkuus vaihtelee kaupan toimialasta riippuen Myyntitehokkuuden kasvu pienentää liiketilan lisätarvetta
Liiketilan poistuma 0 k-m <sup>2</sup>	Jos poistuma laskettaisiin, liiketilan lisätarve olisi suurempi
Verkkokauppavähennys 10 %	Verkkokauppavähennys pienentää liiketilan lisätarvetta
Liiketilan lisätarve vuoteen 2025	1,7 milj. k-m <sup>2</sup> , josta vähittäiskauppaa 1,4 milj. k-m <sup>2</sup>
Liiketilan lisätarve vuoteen 2035	3,3 milj. k-m <sup>2</sup> , josta vähittäiskauppaa 2,7 milj. k-m <sup>2</sup>
Kaavallinen ylimitoitus 1,3	Liiketilararve yhteensä 4,4 milj. k-m <sup>2</sup> , josta vähittäiskauppaa 3,5 milj. k-m <sup>2</sup>

### 3.5 Liiketilän lisätarpeen suuntaaminen keskustoihin ja muille alueille

Liiketilän lisätarve on jaettu keskustahakuisiin toimintoihin ja keskustan ulkopuolisten alueiden toimintoihin. Puhdas toimialajako ei ole soveltuva, sillä keskustat ja muut kaupan alueet ovat yleensä monipuolisia ja alueille sijoittuu monen toimialan myymälöitä. Eli keskusta-alueilla on myös tilaa vaativaa kauppaa ja muilla alueille jonkin verran päivittäistavarakauppaa ja erikoiskauppaa.

Liiketilatarpeen suuntaamisessa keskustoihin ja muille alueille on otettu huomioon MRL:n 71 b §:n kaupan sisältövaatimukset maakuntakaavassa eli mm. se ettei suunniteltu maankäyttö saa haitata merkittävästi keskustojen kaupallisia palveluja ja kehittämistä. Suuntaamisessa on otettu huomioon nykyinen liiketilän jakautuminen keskusta-alueille ja muille alueille sekä myös tavoitteellinen toimialarakenne eri tyyppisillä alueille, niin etteivät muut kaupan keskittymät vaikuta liikaa keskustakauppaan. Keskusta-alueille suuntautuu suuri osa päivittäistavarakaupan tarpeesta ja suurin osa muun erikoiskaupan ja palvelujen tarpeesta. Vastaavasti muille alueille suuntautuu suurin osa tilaa vaativan kaupan sekä autokaupan tarpeesta. Tilaa vaativan kaupan tarvetta kohdistuu pienessä mittakaavassa myös keskusta-alueille.

#### Liiketilän lisätarpeen suuntaaminen

	Liiketilatarve		Nykytila*	
	Keskusta tyyppiset alueet	Muut alueet	Keskusta tyyppiset alueet	Muut alueet
Päivittäistavarakauppa	90 %	10 %	85 %	15 %
Tiva ja autokauppa	5 %	95 %	20 %	80 %
Muu erikoiskauppa	80 %	20 %	66 %	34 %
Palvelut	75 %	25 %	75 %	25 %
Kaikki liiketilät	50 %	50 %	50 %	50 %

Nykytila\*: Pt-kauppa koko Uusimaa ja muu kauppa pl. pks ja pienet kunnat

Keskustatyyppiset alueet: Maakuntakaavan keskustat, muut kuntien alakeskustat, lähiöt, kylät

Muut alueet: KM-alueet, tiva-alueet, liikenneasema-alueet  
muut kaupan alueet, jotka eivät ole  
asuinalueiden keskuksia

Oheisessa taulussa on toimialoittain esitetty, kuinka suuri osa liiketilatarpeesta suuntautuu keskusta-alueille ja muille alueille. Sekä nykyliiketilän jakautuminen keskusta-alueille ja muille alueille Uudellamaalla (pl. pääkaupunkiseutu ja pienet kunnat).

Keskusta-alueina tarkoitetaan tässä kaupunkien ja kuntien perinteisiä ydinkeskustoja, alakeskuksia ja kyliä. Keskusta-alueita ovat tässä myös asuinalueen keskuksat ja lähipalvelupisteet. Keskusta-alue ei välttämättä ole sama kuin maakunta- tai yleiskaavoihin merkitty keskustatoimintojen alue. Suuryksikköalueet ja muut market- ja tilaa vaativan kaupan alueet keskustan tuntumassa tai sen ulkopuolella ovat vastaavasti muita alueita, samoin kuin alueet, joille ei vielä kauppaa ole sijoittunut ja jotka eivät ole uusia aluekeskuksia.

Lisätarpeen suuntaamisessa on arvioitu, että nykyistä suurempi määrä päivittäistavara- ja erikoiskauppaa suuntautuu keskustoihin ja vastaavasti nykyistä pienempi määrä tilaa vaativaa kauppaa. Keskustat ovat jo valmiiksi kohtalaisen tiiviisti rakentuneet eikä alueella



ole tilaa suurille tilaa vaativan kaupan myymälöille. Pieniä tilaa vaativan kaupan myymälöitä voi keskustoihin hyvin sijoittaa, mutta näiden pinta-alaosuus koko tarpeesta jää pieneksi.

Keskustojen ulkopuolisille alueille on suunnattu pieni määrä päivittäistavarakauppaa ja muuta erikoiskauppaa. Keskustojen ulkopuolelle voi myös sijoittaa pienimuotoisesti päivittäistavarakauppaa esimerkiksi liikenneasemien yhteyteen. Myös paikallisia päivittäistavarakauppoja voi jossakin tilanteessa sijoittaa näille muille kaupan alueille, ilman että sillä olisi vaikutusta keskustakauppaan. Muille alueille sopii luontevasti myös joidenkin erikoiskaupan toimialojen myymälöitä kuten lastentarvikekauppaa, eläinkauppaa tai polkupyöräkauppaa. Yksittäisten pienten erikoiskaupan myymälöiden sijoittaminen keskustan ulkopuolisille alueille ei yleensä haittaa keskustojen nykyisiä palveluja tai niiden kehittämistä. Lisäksi tilaa vaativan kaupan myymälöissä myydään myös jonkin verran erikoiskaupan tuotteita. Muille alueille voidaan sijoittaa myös sellaisia laajantavaravalikoiman myymälöitä, jotka eivät keskustoihin sovi. Tällaisia ovat mm. sisustustavaratalot tai laajan tavaravalikoiman myymälät, joiden tuotevalikoima painottuu tilaa vaativaan kauppaan, mutta joissa myydään myös erikoiskaupan tuotteita. Tällaisten liiketyyppien sijoittaminen keskusta-alueiden ulkopuolelle ei suurilla markkina-alueilla vaikuta merkittävästi keskustakauppaan.

Palvelut suunnataan alueille nykyisen tilanteen mukaisesti. Keskustat ovat tyypillisesti enemmän palvelutilan tarjoajia, mutta muille alueille soveltuvat hyvin mm. suuret kunto- ja liikuntasalit sekä lasten leikki- ja seikkailupalvelut.

Edellä esitellyllä suuntaamisjaolla keskustoihin suuntautuu liiketilatarpeesta lähes 2,1 miljoonaa kerrosneliometriä ja muille alueille yli 2,2 miljoonaa kerrosneliometriä. Muille alueille suuntautuu kerrosalaa hieman enemmän, mutta toiminnot näillä alueilla ovat myös tehottomia, eli myyntiä pinta-alaa kohden on vähemmän kuin keskustoissa. Oheisessa taulussa luvut eroavat hieman suuntaamattomasta liiketilatarpeesta pyörityksien vuoksi.

## Liiketilän lisätarve vuoteen 2035 mennessä

K-m <sup>2</sup>	Keskusta- tyyppiset alueet	Muut alueet	Yhteensä
Espoo	396 000	380 000	776 000
Helsinki	821 000	801 000	1 622 000
Kauniainen	11 000	10 000	21 000
Vantaa	313 000	297 000	610 000
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>1 541 000</b>	<b>1 488 000</b>	<b>3 029 000</b>
Hyvinkää	48 000	58 000	106 000
Järvenpää	56 000	64 000	120 000
Kerava	47 000	55 000	102 000
Kirkkonummi	57 000	66 000	123 000
Mäntsälä	26 000	32 000	58 000
Nurmijärvi	47 000	56 000	103 000
Pornainen	5 000	7 000	12 000
Sipoo	36 000	41 000	77 000
Tuusula	48 000	58 000	106 000
Vihti	38 000	43 000	81 000
<b>Helsingin seudun kehitys</b>	<b>408 000</b>	<b>480 000</b>	<b>888 000</b>
Hanko	8 000	11 000	19 000
Inkoo	8 000	11 000	19 000
Karjalohja	2 000	2 000	4 000
Karkkila	8 000	11 000	19 000
Lohja	43 000	52 000	95 000
Nummi-Pusula	5 000	7 000	12 000
Raasepori	28 000	35 000	63 000
Siuntio	14 000	13 000	27 000
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>116 000</b>	<b>142 000</b>	<b>258 000</b>
Askola	5 000	7 000	12 000
Lapinjärvi	2 000	2 000	4 000
Loviisa	15 000	17 000	32 000
Myrskylä	2 000	2 000	4 000
Porvoo	58 000	68 000	126 000
Pukkila	2 000	2 000	4 000
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>84 000</b>	<b>98 000</b>	<b>182 000</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>2 149 000</b>	<b>2 208 000</b>	<b>4 357 000</b>

### 3.6 Ostovoiman suuntautumisen vaikutus liiketilan lisätarpeeseen

Edellisessä luvussa esitettyä liiketilan peruslisätarvetta voidaan pitää väestökehitykseen pohjautuvana perusmitoituksena. Kuluttajien asiointi ei kuitenkaan noudata kuntarajoja, vaan ostovoimaa liikkuu kuntien rajojen yli. Näin ollen jonkin kunnan laskennallinen pinta-alan lisätarve voi toteutua myös jossain toisessa kunnassa. Tyypillisesti suuremmissa keskuksissa on enemmän kauppaa kuin pienissä kunnissa.

Liiketilararpeen suuntaaminen kunnan omiin keskittymiin tai kunnan ulkopuolelle on tehty sillä periaatteella, että kaikista kunnista oma keskustatarve on suunnattu omaan kuntaan. Pienissä kunnissa ei suurta uusperustantaa keskustoissa kuitenkaan todennäköisesti tapahdu, joten tämä tarve on myös suunnattu lähimpään suurempaan kuntaan tai, mikäli kunnasta suuntautuu ostovoimaa useaan kuntaan, näihin kaikkiin yleisesti tasaisessa suhteessa. Valtakunnan keskusta suuntautuu tarvetta koko maakunnan alueelta, mutta sitä ei tauluun ole merkitty.

#### Liiketilan lisätarpeen suuntautuminen

*Kaikkialta suuntautuu ostovoimaa myös Helsinkiin*

Kunta	Suuntautuminen				
Espoo	Espoo	Vantaa	Kirkkonummi		
Helsinki	Helsinki	Vantaa	Espoo		
Kauniainen	Kauniainen	Espoo			
Vantaa	Vantaa	Espoo	Tuusula	Nurmijärvi	
Hyvinkää	Hyvinkää				
Järvenpää	Järvenpää	Vantaa			
Kerava	Kerava	Vantaa			
Kirkkonummi	Kirkkonummi	Espoo	Vihti		
Mäntsälä	Mäntsälä	Järvenpää	Hyvinkää		
Nurmijärvi	Nurmijärvi	Vantaa	Hyvinkää		
Pornainen	Porvoo	Järvenpää	PKS		
Sipoo	Sipoo	Porvoo	Kerava	Järvenpää	PKS
Tuusula	Tuusula	Vantaa	Hyvinkää		
Vihti	Vihti	Espoo			
Hanko	Hanko	Raasepori			
Inkoo	Raasepori	Kirkkonummi	Espoo		
Karjalohja	Lohja				
Karkkila	Karkkila	Vihti			
Lohja	Lohja				
Nummi-Pusula	Lohja	Karkkila			
Raasepori	Raasepori				
Siuntio	Lohja	Kirkkonummi	Espoo		
Askola	Porvoo				
Lapinjärvi	Loviisa	Porvoo			
Loviisa	Loviisa	Porvoo			
Myrskylä	Porvoo	Mäntsälä			
Porvoo	Porvoo				
Pukkila	Mäntsälä	Porvoo	PKS		

Keskustojen ulkopuolisten alueiden liiketilan lisätarve on suunnattu omaan kuntaan, jos kunnassa on potentiaalisia kehittyviä keskustan ulkopuolisia alueita. Pienemmistä kunnista suuntautuu tarvetta myös muiden lähimpien kuntien keskustojen ulkopuolisiin kauppakeskittymiin. Suurissa kunnissa ja seutukeskuksissa tarpeen on laskettu suuntautuvan vain omaan kuntaan, mutta Vantaalta ja Espoosta on laskettu pienen osan suuntautuvan myös Tuusulaan, Nurmijärvelle tai Kirkkonummelle, koska läheiset vielä rakentumattomat vähittäiskaupan suuryksikköalueet sijaitsevat niin lähellä pääkaupunkiseutua. Helsingistä on muiden alueiden tarvetta laskettu suuntautuvan pienissä määrin Vantaalle ja Espooseen, koska alueilla on sellaista tarjontaa, joka vetää myös helsinkiläisten ostovoimaa. Hyvinkäälle lasketaan suuntautuvan ostovoimaa jonkin verran Riihimäen seudulta. Oheisessa taulussa esitetään suunnattu liiketilan lisätarve Uudenmaan kunnissa vuonna 2035. Vertailun vuoksi taulun viereen on laitettu suuntaamaton tarve.

### Suunnattu liiketilan lisätarve Uudenmaan kunnissa vuonna 2035 Suuntaamaton tarve

K-m <sup>2</sup>	Keskusta- tyyppiset		Keskusta- tyyppiset	
	alueet	Muut alueet	alueet	Muut alueet
Espoo	478 000	471 000	396 000	380 000
Helsinki	832 000	733 000	821 000	801 000
Kauniainen	11 000		11 000	10 000
Vantaa	381 000	417 000	313 000	297 000
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>1 702 000</b>	<b>1 621 000</b>	<b>1 541 000</b>	<b>1 488 000</b>
Hyvinkää	64 000	82 000	48 000	58 000
Järvenpää	71 000	83 000	56 000	64 000
Kerava	54 000	63 000	47 000	55 000
Kirkkonummi	64 000	93 000	57 000	66 000
Mäntsälä	28 000	34 000	26 000	32 000
Nurmijärvi	47 000	71 000	47 000	56 000
Pornainen	5 000		5 000	7 000
Sipoo	36 000		36 000	41 000
Tuusula	48 000	103 000	48 000	58 000
Vihti	42 000	55 000	38 000	43 000
<b>Helsingin seudun kehtysä</b>	<b>459 000</b>	<b>584 000</b>	<b>408 000</b>	<b>480 000</b>
Hanko	8 000		8 000	11 000
Inkoo	8 000		8 000	11 000
Karjalohja	2 000		2 000	2 000
Karkkila	9 000		8 000	11 000
Lohja	54 000	65 000	43 000	52 000
Nummi-Pusula	5 000		5 000	7 000
Raasepori	35 000	44 000	28 000	35 000
Siuntio	14 000		14 000	13 000
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>135 000</b>	<b>109 000</b>	<b>116 000</b>	<b>142 000</b>
Askola	5 000		5 000	7 000
Lapinjärvi	2 000		2 000	2 000
Loviisa	15 000	17 000	15 000	17 000
Myrskylä	2 000		2 000	2 000
Porvoo	79 000	94 000	58 000	68 000
Pukkila	2 000		2 000	2 000
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>105 000</b>	<b>111 000</b>	<b>84 000</b>	<b>98 000</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>2 401 000</b>	<b>2 425 000</b>	<b>2 149 000</b>	<b>2 208 000</b>
<i>Ero suuntaamattomaan tarpeeseen</i>		12 %		10 %

Tässä laskettu ostovoiman suuntaus on vain yksi teoreettinen malli, miten ostovoimaa tulevaisuudessa suuntautuu eri kuntien ja kaupan alueiden välillä. Todellisuus on kuitenkin huomattavasti monimutkaisempi kuin tässä esitetty malli. Pääkaupunkiseudulla ostovoimaa suuntautuu ristiin rastiin koko alueen sisällä muun liikkumisen (työ, vapaa-aika) ohella. Samoin kehyskunnissa liikutaan sujuvasti kunnasta toiseen tarpeen mukaan. Asiointin laatu vaikuttaa myös asiointimatkoihin. Päivittäistavarakaupan tarjontaa haetaan yleensä läheltä. Erikoiskaupan tarjontaa lähimmästä riittävän monipuolisesta keskuksista ja keskuksen monipuolisuuden riittävyys vaihtelee asiointitarpeen mukaan. Tilaa vaativan kaupan tuotteita voidaan hakea kauempaakin, koska asiointitiheys on harvempi kuin muussa kaupassa. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulta asioidaan autokaupassa mm. Lohjalla ja Tuusulassa.

Suunnattu tarve on suurempi kuin laskennallinen tarve, koska pienten kuntien tarvetta on suunnattu sekä omaan kuntaan että läheiseen suurempaan kuntaan. Pienille kunnille annetaan tässä mahdollisuus oman keskustansa kehittämiseksi, mutta koska todennäköisesti kysyntää tähän ei ole merkittävästi, on ollut tarve suunnata mahdollisuuksia myös sinne, missä sillä on kysyntää toteutua. Mikäli näin ei tehtäisi, kysyntää vastaavaa tarve ei Uudellamaalla todennäköisesti toteutuisi.

Ylimoitusta tuo myös se, että Vantaan ja Espoon kysyntä on kokonaisuudessaan suunnattu omaan kuntaan ja lisäksi naapurikunnille on luotu mahdollisuuksia myös saada pieni osa Espoon ja Vantaan tarpeesta. Osa vähittäiskaupan suuryksikköalueista sijoittuu lähelle kuntien rajoja ja mikäli naapurikuntien kaupan alueet kehittyvät vetovoimaisiksi, ne vetävät ostovoimaa myös pääkaupunkiseudulta. Todennäköisesti tätä ei suuressa mittakaavassa tule tapahtumaan, mutta näille pääkaupunkiseudun rajan läheisyydessä oleville alueille halutaan luoda kehitysmahdollisuuksia ostovoiman läheisyyden pohjalta, ei kunnan rajojen mukaan. Helsingistä Vantaalle ja Espooseen suuntautuvaa ostovoimaa ei ole laskettu kahteen kertaan. Oletuksena on että pidemmällä aikavälillä tilaa vaativa kauppa hakeutuu kauemmaksi ydinalueilta ja ydinalueille osoitetaan tehokkaampaa maankäyttöä. Tämä näkyy taulukossa siinä, että Helsingin suunnattu tarve on pienempi kuin suuntaamaton.

## 4 PALVELUVERKON 2035 MITOITTAMINEN

Maakuntakaavan mitoituksen lähtökohtana on nykyinen liiketilamäärä sekä laskennallinen liiketilan lisätarve ja lisätarpeen suuntaaminen eri keskuksiin. Maakuntakaavassa ei kaikkia keskuksia ole tarpeen mitoitaa samoin. Mutta, jotta voidaan mitoitaa tarvittavat keskuksat ja määritellä vähittäiskaupan suuryksikköjen enimmäismitoitus, tulee tietää kokonaistarve suunnattuna eri keskuksiin ja muille alueille. Seuraavissa kappaleissa suunnataan keskustojen ja muiden alueiden lisätarve keskuksiin ja muille kaupan alueille. Tästä johdetaan maakuntakaavan keskusten ja vähittäiskaupan suuryksikköalueiden enimmäismitoitus. Koska maakuntakaavassa ohjataan merkitykseltään seudullista kauppaa, käsitellään tässä ensi seudullisuuden rajoja.

### 4.1 Seudullisuus

Maakuntakaavassa tarkastellaan vain vaikutukseltaan seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Seudullisuutta on arvioitu aikaisemmin erikoiskaupan ja tilaa vaativan kaupan lähtökohdista. Erikoiskaupan seudullisuuden rajaa on arvioitu edellisessä Uudenmaan maakuntakaavassa ja tähän liittyvissä selvityksissä (Uudenmaan maakuntakaavan kaupan ratkaisut, Edellytysten ja vaikutusten arviointi, 4.7.2003). Tilaa vaativan kaupan seudullisuutta on arvioitu maakuntakaavaan luonnosvaiheessa (Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaluonnos, kaupan väliraportti, toukokuu 2011). Päivittäistavarakaupan seudullisuuden rajaa arvioidaan tässä selvityksessä samoin erikoiskaupan ja tilaa vaativan kaupan aikaisemmin määritellyjä seudullisuuden rajoja.

#### Päivittäistavarakauppa

Päivittäistavarakaupassa on lähdetty suuryksikön rajaa etsimään varovaisuutta noudattaen. Päivittäistavarakaupassa vaikutuksiltaan seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö on Uudellamaalla (pl pks) kooltaan 2000 k-m<sup>2</sup> ellei selvityksin toisin osoiteta. Pääkaupunkiseudulla on niin paljon asukkaita ja alue on niin tiheään asuttu, että pääkaupunkiseudulla rajana on 5000 k-m<sup>2</sup> ellei selvityksin toisin osoiteta.

Kerrosaltaan 5000 neliömetrin suuruisen päivittäistavarakaupan myynti on nykyisellä myyntitehokkuudella noin 35 miljoonaa euroa ja vuonna 2035 nykyistä 20 % korkeammalla myyntitehokkuudella noin 42 miljoonaa euroa. Päivittäistavarakaupan ostovoimaan suhteuttaen asukkaita tällainen myymälä tarvitsee noin 11.000. Päivittäistavarakaupan ostovoima pitää sisällään alkoholijuomien ostovoiman.

#### Päittäistavarakauppa

Laskennallinen myynti milj €

k-m <sup>2</sup>	2010	2035
2 000	14	17
5 000	35	42

Kuinka paljon asukkaita tarvitaan?

k-m <sup>2</sup>	2010	2035
2 000	4 500	4 400
5 000	11 300	11 100

#### Pt-kaupan ostovoima

	2010	2035
milj. €/asukas	3 100	3 800

Pääkaupunkiseudulla jokaisella suurpiirillä on asukkaita vähintään noin 11.000 Kauklahtea, Kivistöä ja Kauniaisten kaupunkia lukuun ottamatta. Kivistön ja Kaukalahden väestö on kasvussa, joten seudullisen suuryksikön vaatima asukas pohja täyttyy nopeasti, Kaukalahdessa vuonna 2021 ja Kivistössä vuonna 2017. Kaunainen on pinta-alaltaan niin pieni, ettei ole täysin verrannollinen pääkaupunkiseudun muiden kuntien suurpiireihin. Kaunaisten lähialueella (5 km säteellä) on asukkaita jo 127.000. Näin ollen sijoituessaan pääkaupunkiseudulle 5000 kerrosneliömetrin myymälä löytää asukkaansa omalta lähialueeltaan, eli 5000 kerrosneliömetrin suuruinen myymälä on vaikutuksiltaan paikallinen. Tätä suurempikin yksikkö voi olla vaikutuksiltaan paikallinen, sillä suurimmalla osalla alueista väestön on huomattavasti tätä enemmän.

Muissa kunnissa rajana seudullisen päivittäistavarakaupan suuryksikköraja on 2000 k-m<sup>2</sup>, ellei selvitys toisin osoiteta.

#### Väestö pääkaupunkiseudulla suurpiireittäin 1.1.2011

049 Espoo	247 970	091 Helsinki	588 549	092 Vantaa	200 055
049 1 Suur-Leppävaara	61 407	091 1 Eteläinen suurpiiri	100 664	092 1 Myyrmäen suuralue	51 242
049 2 Suur-Tapiola	42 915	091 2 Läntinen suurpiiri	101 807	092 2 Kivistön suuralue	7 926
049 3 Suur-Matinkylä	34 490	091 3 Keskinen suurpiiri	80 268	092 3 Aviapoliksen suuralue	16 447
049 4 Suur-Espoonlahti	50 925	091 4 Pohjoinen suurpiiri	41 221	092 4 Tikkurilan suuralue	37 621
049 5 Suur-Kauklahti	7 098	091 5 Koillinen suurpiiri	93 844	092 5 Koivukylän suuralue	25 257
049 6 Vanha-Espoo	36 372	091 6 Kaakkoinen suurpiiri	47 028	092 6 Korson suuralue	28 988
049 7 Pohjois-Espoo	10 766	091 7 Itäinen suurpiiri	103 373	092 7 Hakunilan suuralue	28 934
049 999 Muut	3 997	091 8 Östersundomin suurp	2 116	092 99 Muut	3 640
		091 999 Muut	18 228		
Kauniainen	8 689				

Lähde: Tilastokeskus

### Erikoiskauppa

Erikoiskaupan seudullisuuden raja on määritelty edellisessä Uudenmaan maakuntakaavassa. Tässä rajoja arvioidaan uudelleen.

Erikoiskaupan suuryksiköt ovat Uudellamaalla lähinnä laajantavaravalikoiman myymälöitä. Yksittäisen erikoiskaupan toimialan suuryksiköitä ei Uudellamaalla juurikaan ole. Erikoiskaupan suuryksikön rajaa on lähdetty tutkimaan uudelleen samoista lähtökohdista kuin päivittäistavarakaupankin. Kuinka paljon asukkaita yksi laajantavaravalikoiman myymälä tarvitsee toimiakseen keskimääräisellä myyntitehokkuudella. Myyntitehokkuutena käytetään koko erikoiskaupan myyntitehokkuutta, vaikka se on yleisesti alhaisempi laajan tavaravalikoiman kaupassa. Ostovoimaan on laskettu mukaan koko erikoiskaupan (pl tiva) ostovoima, sillä laajan tavaravalikoiman myymälöiden myynti muodostuu lähes koko erikoiskaupan toimialavalikoimasta.

**Erikoiskauppa**

Laskennallinen myynti milj €

Kuinka paljon asukkaita tarvitaan?

k-m <sup>2</sup>	2010	2035
2 000	7	8
5 000	17	21
10 000	34	41

k-m <sup>2</sup>	2010	2035
2 000	2 300	1 700
5 000	5 700	4 300
10 000	11 300	8 500

**Erikoiskaupan ostovoima**

	2010	2035
milj. €/asukas	3 000	4 800

Erikoiskauppa keskittyy Uudellamaalla pääosin kuntakeskuksiin ja pääkaupunkiseudulla aluekeskuksiin. Näin ollen erikoiskaupan paikallisuuden tarkastelussa lähtökohtana on pääkaupunkiseudulla suurpiirit ja muissa kunnissa koko kunta. Pääkaupunkiseudulla kerrosalaltaan 10.000 m<sup>2</sup>:n suuruinen myymälä tarvitsee asukkaita tällä hetkellä noin 11.000. Kaikilla suurpiireillä eli aluekeskusten ympärillä on asukkaita tämän verran Kauklahtea, Kivistöä ja Kauniaista lukuun ottamatta. Kivistö ja Kauklahti ovat kasvamassa ja Kauniaisten lähialueella on huomattavamäärä asukkaita kaupungin rajan ulkopuolella, jotka asioivat Kauniaisissa. Eli pääkaupunkiseudulla on tarpeeksi asukkaita lähialueella 10.000 k-m<sup>2</sup> suuruiseen erikoiskaupan myymälälle.

Kerrosalaltaan 5000 m<sup>2</sup>:n suuruinen myymälä tarvitsee toimiakseen keskimääräisellä myyntitehokkuudella asukkaita noin 5700. Lähes kaikissa Uudenmaan kunnissa löytyy asukkaita tämän verran. Tätä pienempiä kuntia ovat ainoastaan Lapinjärvi, Myrskylä ja Pukkila. Näin ollen kerrosalaltaan 5000 neliömerin suuruista myymälää voidaan pitää vaikutuksiltaan paikallisena. Kolmessa pienimmässä, Lapinjärvellä, Myrskylässä ja Pukkilassa seudullisuuden raja on kuitenkin 5000 kerrosneliometriä alhaisempi.

**Tilaa vaativa kauppa**

Maakuntakaavan luonnosvaiheessa tarkasteltiin tilaa vaativan kaupan seudullisuuden rajoja ja päädyttiin ratkaisuun, jota tässä arvioidaan edelleen.

Tilaa vaativa kauppa keskittyy Uudellamaalla pääosin vähittäiskaupan suuryksikköalueille sekä muille paikalliselle tilaa vaativan kaupan alueille. Tilaa vaativan kaupan seudullisuutta tarkastellaan sen pohjalta, kuinka paljon asukkaita tietyn suuruinen tilaa vaativan kaupan suuryksikkö tarvitsee. Lähtökohtana tarkastelussa on koko tilaa vaativan kaupan keskimääräinen myyntitehokkuus ja tilaa vaativan kaupan ostovoima. Tilaa vaativan kaupan myymälä voi olla vain yhden toimialan myymälä tai se voi muodostua monen toimialan kokonaisuudesta.

5000 kerrosneliömetrin suuruinen myymälä tarvitsee asukkaita nyt noin 7000 ja vuonna 2035 noin 5000. Pääosa Uudenmaan kunnista on tätä suurempia, joten paikallista väestöä riittää pääsääntöisesti tämän suuruiseen myymälälle. Pienempiä kuntia ovat ainoastaan Pornainen, Nummi-Pusula, Siuntio, Lapinjärvi, Myrskylä ja Pukkila. Näistä kolme ensimmäistä ovat sen verran suuria, että ne ennen pitkää saavuttavat laskennallisen asukasrajan. Kolmessa pienimmässä seudullisuuden raja on kuitenkin 5000 kerrosneliometriä alhaisempi.



## Laskennallinen myynti milj €

k-m <sup>2</sup>	2010	2035
5 000	12	14
10 000	23	27
30 000	69	81

## Kuinka paljon asukkaita tarvitaan?

k-m <sup>2</sup>	2010	2035
5 000	7 200	5 000
10 000	14 400	10 000
30 000	43 100	30 000

## Tilaa vaativan kaupan ostovoima

	2010	2035
milj. €/asukas	1 600	2 700

Kerrosalaltaan 10.000 neliömetrin suuruinen myymälä tarvitsee laskennalliseen myyntiin asukkaita 14.000. Kaikki tässä luokassa olevat kunnat eli Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Lohja, Mäntsälä, Nurmijärvi, Porvoo, Raasepori, Sipoo, Tuusula, Vihti ovat asukasmäärältään tätä suurempia, joten näissä kunnissa paikallinen väestö riittää tämän suuruiselle myymälälle.

Pääkaupunkiseudulla tilaa vaativan kaupan suuryksikön seudullisuuden alaraja on 30.000 k-m<sup>2</sup>. Tämän suuruinen myymälä tarvitsee tällä asukkaita noin 40.000. Tilaa vaativan kaupan paikallisuutta ei voida tutkia vain suurpiirien asukasmäärien pohjalta, koska tilaa vaativaa kauppa keskittyy harvempiin keskittymiin kuin keskustakauppa, eikä kaikilla alueilla ole tilaa vaativan kaupan keskittymiä. Tilaa vaativan kaupan asiointimatkat ovat näin keskusta-asiointimatkoja pidemmät, ja asiointitiheys huomattavasti harvempi. Tilaa vaativan kaupan asiointietäisyys kattaa hyvin kahden suurpiirin alueen, jolloin pääkaupunkiseudulla riittää lähiasukkaita tämän suuruiselle myymälälle. Näin ollen 30.000 k-m<sup>2</sup> suuruinen tilaa vaativan kaupan myymälä on vaikutuksiltaan paikallinen, ellei selvityksin toisin osoiteta.

## 4.2 Keskusten mitoitus

Kuntakeskusten laskennallisen mitoituksen lähtökohtana on keskustojen nykyinen liiketilamäärä sekä siihen lisätyn laskennallinen lisätarve. Nykyinen pinta-ala on esitetty liitetauluissa ja -kartoissa. Kunnissa, joissa on vain yksi maakuntakaavaan merkitty keskusta, on koko keskusta-alueiden tarve suunnattu tähän keskustaan. Osa tarpeesta tulee mahdollisesti toteutumaan myös pienemmissä keskuksissa tai asuinalueilla, mutta näiden osuus toteutuvasta pinta-alasta on todennäköisesti vähäinen koko tarpeeseen nähden, joten tätä ei ole otettu huomioon. Keskusta-alueiden mitoitus on tässä maksimimitoitus, joka pitää sisällään nykyisen liiketilan sekä koko ostovoiman kasvun mahdollistaman uuden liikepinta-alan. Kunnissa tulee omassa kaavoituksessa huolehtia tasapainoisesta palveluverkosta pienempien keskusten tai asuinalueiden osalta.

Kunnissa, joissa on useampia keskuksia, on keskusta-alueiden tarvetta alustavasti jaettu nykyisen liiketilajaon mukaisesti kuitenkin pääkeskustaa painottaen. Raaseporissa ei painotusta pääkeskukseen ole tehty, vaan tarve on lisätty nykyisen pinta-alan suhteessa, koska molemmat keskuksia ovat kaupallisesti hyvin tärkeitä. Sipoossa tarve on jaettu puoliksi Söderkullan ja Nikkilän välillä, koska Söderkulla on asukasluvultaan nopeammin kasva alakeskus. Pääkaupunkiseudun alakeskuksia ei ole tässä mitoitettu Kauniaista lukuun ottamatta.

Kun tarkastellaan keskustojen laskennallista mitoitusta, huomataan että uuden liiketilan määrä on monessa kunnassa suurempi kuin nykyinen liiketilamäärä, mikäli kaikki laskennallinen lisätarve keskuksessa toteutuisi. Myös ostovoiman lasketaan lähes kaksinkertaistuvan (ks. luku 3.2), joten mikäli nykyisen kaltaisesti kasvava ostovoima suuntautuu uuteen liiketilaan, on luontevaa, että tälle suodaan keskustoissa mahdollisuus. Nykyisin pienemmistä keskuksista tapahtuu siirtymää suurempiin kuntakeskuksiin, seutukeskuksiin ja erityisesti pääkaupunkiseudulle, joten nykyisin keskuksia eivät kata ostovoimasta 100 prosenttia. Lisäksi laskennallisessa tarpeessa on mukana kaavallinen ylimitoitus kertoimella 1,3. Nämä kaikki selittävät sitä, että laskennallinen tarve on pienissä keskuksissa suurempi kuin nykyimitoitus.

Tässä selvityksessä on tehty laskennallinen mitoitus kaikille maakuntakaavan keskustatoimintojen alueille (pl pks). Maakuntakaavassa ei kuitenkaan ole tarvetta mitoitaa kaikkia keskuksia. Mitoitettavien keskuksien mitoituksen lähtökohtana ovat nykyinen liiketila, nykyiset vähittäiskaupan suuryksiköt sekä liiketilan laskennallinen lisätarve.

## Keskusten mitoitus vuoteen 2035

## Liiketilän nykytila ja lisätarve

k-m <sup>2</sup>		Alakeskus	Nykytila	Lisätarve	Mitoitus
Kauniainen	Kauniainen		14 000	11 000	25 000
<b>Pääkaupunkiseutu</b>					
Hyvinkää	Hyvinkää		71 000	64 000	135 000
Järvenpää	Järvenpää		61 000	71 000	132 000
Kerava	Kerava		61 000	54 000	115 000
Kirkkonummi	Kirkkonummi		64 000	61 000	125 000
	Masala		3 000	2 000	5 000
	Veikkola		4 000	3 000	7 000
Mäntsälä	Mäntsälä		23 000	28 000	51 000
Nurmijärvi	Klaukkala		38 000	35 000	73 000
	Nurmijärvi		13 000	8 000	21 000
	Rajamäki		7 000	4 000	11 000
Pornainen	Pornainen		6 000	5 000	11 000
Sipoo	Nikkilä		15 000	18 000	33 000
	Söderkulla		6 000	18 000	24 000
Tuusula	Hyrylä		23 000	38 000	61 000
	Jokela		7 000	6 000	13 000
	Kellokoski		5 000	4 000	9 000
Vihti	Nummela		53 000	38 000	91 000
	Vihti		7 000	4 000	11 000
<b>Helsingin seudun kehysalue</b>					<b>928 000</b>
Hanko	Hanko		24 000	8 000	32 000
Inkoo	Inkoo		7 000	8 000	15 000
Karkkila	Karkkila		18 000	9 000	27 000
Lohja	Lohja		57 000	47 000	104 000
	Virkkala		11 000	7 000	18 000
Nummi-Pusula	Saukkola		6 000	5 000	11 000
Raasepori	Karjaa		22 000	15 000	37 000
	Tammisaari		30 000	20 000	50 000
Siuntio	Siuntio		4 000	14 000	18 000
<b>Länsi-Uusimaa</b>					<b>312 000</b>
Askola	Askola		2 000	5 000	7 000
Lapinjärvi	Lapinjärvi		3 000	2 000	5 000
Loviisa	Loviisa		20 000	15 000	35 000
Myrskylä	Myrskylä		4 000	2 000	6 000
Porvoo	Porvoo		60 000	79 000	139 000
Pukkila	Pukkila		3 000	2 000	5 000
<b>Itä-Uusimaa</b>					<b>197 000</b>

Pyöristetty 1000 k-m<sup>2</sup> tarkkuudella

### 4.3 Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus

Palveluverkkoselvityksessä merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus muodostuu samoista lähtökohdista kuin kuntakeskustenkin mitoitus. Alueiden mitoituksen lähtökohta on nykytilanne ja laskettu liiketilan lisätarve. Nykyinen pinta-ala on esitetty liitetauluissa ja -kartoissa. Keskustan ulkopuolisilla alueilla suunnatusta tarpeesta alle 2/3 on suunnattu maakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksikköalueille. Helsingissä suuryksikköalueille on suunnattu 45 %, Vantaalla ja Espoossa 60 % ja muualla Uudellamaalla 80 %. Ainoastaan Itä-Uudellamaalla paikallisille alueille on jätetty tätä vähemmän johtuen alueen kaupallisesta rakenteesta. Paikallisia kaupan alueita ei Itä-Uudellamaalla juurikaan ole.

Kunnissa joissa on vain yksi suuryksikköalue, osoitetaan suuri osa keskusta-alueiden ulkopuolisesta tarpeesta tälle alueelle. Jos kunnassa on useita suuryksikköalueita, kunnan tarve jaetaan. Tällöin lähtökohtana ovat kunnan suunnitelmat alueiden koosta.

Kunnissa on myös muita kaupan alueita ja niillä mahdollisesti myös kehittämispaineita. Maakuntakaavan lähtökohdista kiinnostavia ovat kuitenkin vain seudullisesti merkittävät suuryksikköalueet. Lähtökohtana on, että pääosa keskusta-alueiden ulkopuolisesta tarpeesta suunnataan suuryksikköalueille. Toisaalta myös paikallisille keskustan ulkopuolisille alueille jätetään mahdollisuuksia kehittyä. Todennäköisesti suuryksikköalueet ovat ne kaupan alueet kunnassa, johon kaupan yksiköillä ja varsinkin suurilla kaupan yksiköillä on eniten kiinnostusta sijoittua. Niiden sijainti yhdyskuntarakenteessa on asukkaiden kannalta hyvä. Ne ovat hyvin saavutettavissa taajamien sisääntuloväylien varrella ja täyttävät tilaa vaativan kaupan vaatimukset. Ne ovat myös alueita, joita aktiivisesti kehitetään.

Paikallisiin kaupan alueisiin sijoittuu todennäköisesti pienempimuotoista kauppaa, mutta niiden pinta-ala jäänee vähäisemmäksi kuin maakuntakaavan km-alueille sijoittuva kaupan. Paikallisille alueille on tarkastelussa kuitenkin jätetty riittävästi tarvetta. Kunnan on kuntakaavoituksessa huolehdittava siitä, että keskustan ulkopuolisten alueiden palvelut on kuntalaisten hyvin saavutettavissa.

Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus käsittää tässä koko alueen liiketilamäärän, joka sisältää vähittäiskauppaa ja muita kaupallisia palveluita. Mitoitus käsittää nykytilan sekä potentiaalisen uuden liiketilan. Uuden liiketilan mitoituksesta pääosa on paikallista tarvetta, sillä mitoituksen lähtökohtana on oman kunnan asukkaiden ostovoiman kasvusta laskettu liiketilatarve. Alueille suuntautuu myös ostovoimaa jonkin verran lähimmistä pienemmistä kunnista, jossa ei vähittäiskaupan suuryksikköalueita ole eikä myöskään suurta kysyntää kaupan uusperustannalle. Kirkkonummen Inkilänporttiin, Tuusulan Focus-alueelle sekä Nurmijärven Mäyränkallion alueelle arvioidaan suuntautuvan myös jonkin verran ostovoimaa Espoosta tai Vantaalta, sillä alueet sijoittuvat lähelle kunnan rajaa. Espooseen ja Vantaalle suuntautuu vastaavasti ostovoimaa Helsingistä. Hyvinkäälle arvioidaan suuntautuvat ostovoimaa myös Riihimäen seudulta. Mitoitusta tarkastellaan ja arvioidaan vaikutustenarvioinnissa.

## Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden liiketilan mitoitus

K-m <sup>2</sup>	Kunnan muiden alueiden tarve	Nykytila	Tarpeesta km-alueille	Uutta	Mitoitus
Lommila		72 000	23 %	108 000	180 000
Suomenoja		148 000	10 %	47 000	195 000
Kulloonsilta	471 000	45 000	10 %	47 000	92 000
Nihtisilta		15 000	8,5 %	40 000	55 000
Turvesolmu		0	8,5 %	40 000	40 000
Konala		85 000	15 %	110 000	195 000
Roihupelto	733 000	133 000	10 %	73 000	206 000
Suutarila		67 000	5 %	37 000	104 000
Östersundom		0	15 %	110 000	110 000
Varisto-Petikko		124 000	8 %	33 000	157 000
Tammisto		108 000	8 %	33 000	141 000
Porttipuisto	417 000	72 000	10 %	42 000	114 000
Petas		0	24 %	100 000	100 000
Koivuhaka		52 000	10 %	42 000	94 000
Sveitsinportaali	82 000	46 000	70 %	57 000	103 000
Valtatie 25		0	15 %	12 000	12 000
Järvenpään eteläinen liittymä	83 000	10 000	85 %	71 000	81 000
Keravanportti	63 000	21 000	80 %	50 000	71 000
Inkilänportti	93 000	0	80 %	74 000	74 000
Mäntsälänportti	34 000	29 000	80 %	27 000	56 000
Ilvesvuori	71 000	5 000	30 %	21 000	26 000
Mäyränkallio		0	50 %	36 000	36 000
Focus	103 000	0	60 %	62 000	62 000
Hyrylän eteläosa		72 000	20 %	21 000	93 000
Huhmari	55 000	0	80 %	44 000	44 000
Tynniharju	65 000	40 000	20 %	13 000	53 000
Lempola		17 000	60 %	39 000	56 000
Karjaan lounaisosa	44 000	12 000	55 %	24 000	36 000
Horsbäck		16 000	25 %	11 000	27 000
Loviisan länsiosa	17 000	10 000	80 %	14 000	24 000
Tarmola	94 000	57 000	21 %	20 000	77 000
Kuninkaanportti		50 000	74 %	70 000	120 000
<b>Yhteensä</b>	<b>2 425 000</b>	<b>1 306 000</b>		<b>1 528 000</b>	

## 5 VAIKUTUSTEN ARVIOINTIA

Vaikutusten arvioinnilla pyritään selvittämään vaikutuksia MRL:n 9 §:n ja MRA 1 §:ssä esitetyistä näkökulmista. Selvityksessä esitettyä kaupan palveluverkkoa arvioidaan seuraavassa erityisesti MRL:n vähittäiskauppaa koskeviin erityisiin sisältövaatimukseen (71 b §). Vähittäiskauppaa koskevat erityiset sisältövaatimukset maakunta- ja yleiskaavoille (71 b §) ovat seuraavat:

1. Suunniteltu maankäyttö ei saa haitata merkittävästi keskusta-alueiden kaupallisia palveluja ja kehittämistä.
2. Palvelut saavutettavissa mahdollisuuksien mukaan joukko- ja kevytliikenteellä.
3. Edistetään sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä.

Ensimmäisessä luvussa tarkastellaan mitoitusta yleisellä tasolla. Lisäksi tarkastellaan keskusten ja vähittäiskaupan suuryksikköalueiden lähialueen väestöpohjaa ja liikenneverkon kuormittumista sekä vähittäiskaupan suuryksikköalueiden sijaintia Urban Zone -liikkumisvyöhykkeillä. Viimeisissä luvuissa keskitytään seutu- ja alakeskusverkon sekä merkitykseltään seudullisten suuryksikköalueiden tarkempaan ja yksityiskohtaisempaan tarkasteluun.

### 5.1 Mitoituksen tarkastelua

Maakuntakaavan alakeskusten ja vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus perustuu nykytilaan sekä ostovoiman kasvun pohjalta laskettuun liiketilatarpeeseen. Tarvetta on suunnattu eri tyyppisille kaupan alueille sekä kunnittain sen mukaan, miten asiointivirrat nykyään suuntautuvat. Tarkemmin näitä on selvitetty luvussa 3.

Keskusten ja vähittäiskaupan suuryksiköiden nykyliiketila on laskettu toiminnallisen kokonaisuuden mukaan. Nykyliiketilat esitetään liitekartoilla. Suuryksiköiden ja keskusten kartat ovat suuntaa-antavia, eivätkä ne määrittele tarkkaa suuryksikköalueiden ulottuvuutta. Ne kuvaavat niitä liikerakennuksia, jotka on huomioitu enimmäismitoituksen laskemisessa. Alueen rajaus määritellään yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa, koska maakuntakaavassa keskustatoimintojen alueet ja vähittäiskaupan suuryksiköt on merkitty kohdemerkinnällä.

Liiketilan lisätarve perustuu ostovoiman kasvuun. Ostovoiman arvioidaan kasvavan Uudellamaalla noin nykyistä kasvua puolet hitaammalla kasvuvauhdilla. Joten tässä otetaan huomioon se, ettei kaupan kasvu todennäköisesti tule jatkumaan samalla tahdilla kuin viimeiset 15 vuotta. Eli kasvuennuste vastaa vain kohtalaista kasvua verrattuna kaupan toteutuneeseen kehitykseen vuosina 1995–2010. Ostovoiman kasvu on reaalista kasvua, eli siinä ei ole mukana inflaatiota.

Ostovoiman kasvuun vaikuttavat nykyiset asukkaat, joiden ostovoima kasvaa sekä myös Uudellemaalle muuttavat ja syntyvät uudet asukkaat. Väestö kasvaa nykytilanteeseen verrattuna yli neljänneksellä. Uuden väestön merkitys liiketilatarpeeseen on noin 30 %. Mikäli ostovoima ei asukasta kohden kasvaisi lainkaan, liiketilaa tarvitaan lisää uusien asukkaiden johdosta Uudellamaalla noin 1,3 miljoonaa kerrosneliometriä. Ostovoiman kasvu huomioon ottaen tarve on 4,3 miljoonaa kerrosneliometriä.

Ostovoiman kasvu on muutettu pinta-alaksi, niin että nykyistä keskimääräistä myyntitehokkuutta on kasvatettu 20 %. Yleisesti ottaen myyntitehokkuus Uudellamaalla on suurempi kuin yleisesti kaupan mitoituksessa käytetyt tehokkuusluvut, koska Uudellamaalla myyntitehokkuus on korkeampi kuin keskimäärin Suomessa.

Myyntitehokkuuden kasvu perustuu arvioon. Nykyisellä myyntitehokkuudella laskettu mitoitus on suuri verrattuna menneeseen kehitykseen, joten arvioidaan, että nykyisellä myyntitehokkuudella laskettu tarve ei tule toteutumaan täysmääräisesti eli myyntitehokkuus tulee todennäköisesti tulevaisuudessa kasvamaan.

Selvityksen mukaan päivittäistavarakaupassa myyntitehokkuus ei ole kasvanut. Ja ainakin osittain kilpailu pitää huolen siitä, ettei myyntitehokkuus kasva kovin suureksi. Eli jos jollakin alueella myyntitehokkuus on erittäin korkea, se houkuttelee rakentamaan alueelle uutta liiketilaa. Näin ollen myyntitehokkuuden kasvu on vain varovainen arvio. Yhtä hyvin voi myös käydä niin, ettei myyntitehokkuus kasva nykyisestä. Eli kilpailu kovenee niin paljon, ettei myyntitehokkuus pääse kasvamaan.

Myyntitehokkuuden tasoa voidaan pohtia lisääkin. Nyt on siis oletettu, ettei ostovoiman kasvu ei vaadi samassa suhteessa pinta-alaa kuin nykytilanne on. Kun ostovoima kasvaa, ei ehkä osteta määrättömästi uusia tuotteita vaan ostetaan laadukkaampia tuotteita, jolloin pinta-ala ei kasva myynnin suhteessa. Toisaalta taas kaupan valikoimat kasvavat vaativien asiakkaiden myötä, joka vastaavasti lisää pinta-alatarvetta, vaikkei myynti kasvaisikaan. Päivittäistavarakaupassa mm. tuotevalikoimat ovat kasvaneet hyvin merkittävästi. Esimerkiksi ennen kaupassa myyntiin vain kahta maitoa (kulutus- ja kevytmaitoa), kun taas nykyään maitohyllyistä löytyy varmasti yli kymmentä eri maitolaatua. Sama näkyy myös muissa tuoteryhmissä. Myös erikoiskaupassa kuluttajat ovat valikoimien laajuuden suhteen entistä vaativampia, halutaan sekä edullista pintamuotia että laadukasta kallista muotia. Osalla ostovoiman kasvu kuluu määrään ja osalla laatuun. Näin ollen pinta-ala tarve ei vähene, vaikka laatuun osittain panostetaan. Autokaupassa liiketilatarve kasvaa, koska käytettyjä autoja myydään entistä enemmän sisätiloissa. Niinpä autokaupassa pinta-ala kasvaa, vaikkei myynti samassa suhteessa kasvaisikaan.

Liiketilanelisätarpeeseen on laskettu mukaan ylimitoitusta 1,3 kertoimella. Ylimitoitusta voidaan perustella sillä, että laskennassa on mukana paljon epävarmuustekijöitä. Näitä ovat mm. väestön kasvu, väestön sijoittuminen, ostovoiman kasvu ja myyntitehokkuus. Kaavalla halutaan mahdollistaa kaupan kehittyminen sekä yritysten välinen normaali kilpailu toimialalla. Lisäksi ylimitoitus antaa joustoa sen suhteen, että kauppa kasvaakin nyt arvioitua nopeammin tai että väestö kasvaa jossakin alueella nyt arvioitua nopeammin.

Todennäköisesti kaikki kaavoitettava kaupan ala ei tule toteutumaan. Tämä on hyvin normaalia nykyäänkin. Kaavoitetut tontit eivät toteudu täysmääräisesti kaupan liiketiloina. Osa kauppapaikoista on vaihtoehtoisia kauppapaikkoja, osa jää toteutumatta tai toteutuu väljemmin kuin on suunniteltu. Lasketussa tarpeessa ei ole huomioitu myymäläpoistumaa, joka lisää mitoitusta. Myös mahdollinen matkailijamäärien, mm. venäläisten matkailijoiden, kasvu lisää tarvetta.

Verkkokaupan kasvun johdosta on liiketilatarpeessa huomioitu 10 %:n vähennys, mikä tarkoittaa, että ostovoiman kasvusta laskennallisesti 10 % suuntautuu verkkokauppaan. Verkkokauppa tulee tulevaisuudessa kasvamaan, mutta vaikka verkkokauppa kasvaakin, kasvu ei ole kokonaan pois liiketilatarpeesta. Tutkittua/julkaistua tietoa verkkokaupan vaikutuksesta liiketilatarpeeseen kaupan eri toimialoilla ei ole, joten tässä on päädytty yhteen yleiseen vähennysprosenttiin. Verkkokaupan kasvusta ja vaikutuksista on kerrottu enemmän luvussa 3.3.

Poistumaa ei ole otettu huomioon liiketilanelisätarvelaskelmassa. Mahdollinen poistuma on mukana kuitenkin keskustien ja vähittäiskaupan suuryksikköalueen kokonaismitoituksessa, joka on siis yhtä suuri kuin nykyliiketila ja uusi liiketila yhteensä. Tämä tarkoittaa siis sitä, että jos nykyliiketilan määrä laskee poistuman kautta, vastaavasti laskennallisesti uuden

liiketilamäärä keskuksessa tai suuryksikköalueella kasvaa. Eli uutta pinta-alaa voi tulla enemmänkin, jos sen alta puretaan vastaavasti nykyistä pinta-alaa. Uusi liiketilamäärä on siis nettomäärä. Eli mikäli uusi liiketila korvaa osittain vanhaa, on uuden pinta-alan määrä vain se, mikä oikeasti kasvattaa keskuksen tai suuryksikköalueen kokonaispinta-alaa.

Laskettu lisätilantarvetta tarkastellaan myös suhteessa nykyiseen liikepinta-alaan sekä liiketilamäärän kasvuun edellisten 30 vuoden aikana. Uudellemaalle laskettu liiketilamäärän lisätarve on yhteensä 4,3 miljoonaa kerrosneliometriä (sis. verkkokaupan vähennyksen ja ylityökorvauksen). Laskettu lisätarve on nykyisestä pinta-alasta noin 90 %. Mikäli tarvetta verrataan puhtaaseen ostovoiman kasvun pohjalta laskettuun tarpeeseen (eli mukana ei ylityökorvausta eikä verkkokaupan vähennystä) on liiketilatarve 80 % nykyisestä liiketilamäärästä. Ostovoima on lähes kaksinkertaistumassa vuoteen 2035 mennessä, eli laskennallinen tarve on tähän suhteutettuna oikeaa kokoluokkaa. Kaavoituksessa tarvitaan lisäksi ylityökorvausta, sillä kaikki kaavoitettava kerrosala ei tule toteutumaan, kuten edellä mainittiin.

#### Liiketilamäärän lisätarve verrattuna nykyiseen liikepinta-alaan Uudellamaalla

	K-m <sup>2</sup>	Lisätarve/ nykytila
Nykytila	4 700 000	
Lisätarve 2035	4 345 000	92 %
Lisätarve ilman ylityökorvausta ja verkkokaupan vähennystä	3 716 000	79 %
<b>Ostovoiman kasvu 2010 - 2035</b>		<b>94 %</b>

Vuosina 1980–2010 on Uudellemaalle rakentunut lisää liiketilaa noin 2,7 miljoonaa kerrosneliometriä, joka on jonkin verran enemmän kuin nyt laskettu lisätarve 4,3 miljoonaa kerrosneliometriä. Vuosina 1980–2010 rakentunut liiketilamäärä on kuitenkin 163 % enemmän kuin ennen tätä ajanjaksoa rakentunut liiketilamäärä. Tätä ei voi suoraan sanoa liiketilamäärän kasvuksi, koska ei tiedetä vuoden 1980 liiketilakantaa. Tiedossa on vain nykyiset ennen vuotta 1980 rakentuneet liiketilat, poistuvista liiketiloista ei ole tietoa.

#### Liiketilamäärän kehitys 1980 - 2010

Vuosina 1980-2010 rakentuneet verrattuna silloiseen myymäläkantaan

	K-m <sup>2</sup>
Vuosina 1980-2010 rakentuneet	2 700 000
Ennen 1980 rakentuneet	1 700 000
<b>Kaikki myymälärakennukset</b>	<b>4 400 000</b>
Viimeisen 30 vuoden aikana rakentuneet verrattuna ennen 1980 rakentuneisiin	<b>163 %</b>

Lähde: Väestötietojärjestelmä, Väestörekisterikeskus / SYKE

Viimeisen kolmenkymmenen vuoden aikana tapahtunut liiketilamäärän kasvu on laskettu seuraavassa ottamalla poistuma huomioon. Mikäli poistuma on ollut 1 % vuodessa, on liiketilamäärän kasvu ollut 118 %. Jos poistuma on ollut 2 % vuodessa, vuonna 1980 liiketilaa olisi ollut 3 miljoonaa kerrosneliometriä, poistuma olisi ollut 1,4 miljoonaa kerrosneliometriä ja liiketilamäärän kasvu viimeisen 30 vuoden aikana 90 %. Todennäköisesti poistuma on ollut jostain tästä väliltä, eli liiketilamäärän kasvu on ollut noin 100 %. Tähän suhteutettuna nyt laskettu liiketilamäärän lisätarve vuodelle 2035 on hyvää kokoluokkaa suhteessa menneeseen kehitykseen.



## Liiketilakannan kehitys 1980 - 2010

Poistuma huomioon ottaen:	
Poistuma	1,0 %
Myymläarakennuksia vuonna 1980 (k-m <sup>2</sup> )	2 290 000
Viimeisen 30 vuoden aikana rakentuneet verrattuna vuoden 1980 liiketilamäärään	<b>118 %</b>
Poistuma	1,5 %
Myymläarakennuksia vuonna 1980 (k-m <sup>2</sup> )	2 660 000
Viimeisen 30 vuoden aikana rakentuneet verrattuna vuoden 1980 liiketilamäärään	<b>102 %</b>
Poistuma	2,0 %
Myymläarakennuksia vuonna 1980 (k-m <sup>2</sup> )	3 080 000
Viimeisen 30 vuoden aikana rakentuneet verrattuna vuoden 1980 liiketilamäärään	<b>88 %</b>

Lähde: Väestötietojärjestelmä, Väestörekisterikeskus / SYKE

Päivittäistavarakaupan menneestä kehityksestä on tarkempaa tietoa, joten myös tähän voidaan peilata tulevaa kehitystä ja liiketilanlisätarvetta. Päivittäistavarakauppa on pinta-alaltaan lähes kaksinkertaistunut vuodesta 1980 vuoteen 2009 (lähde: A.C. Nielsenin myymälärekisteri). A.C. Nielsenin aineistoihin perustuvan menneen kehityksen mukaisen trendin mukaan arvioituna päivittäistavarakaupan lisätarve olisi vuoteen 2035 noin 450.000–480.000 k-m<sup>2</sup>. Tässä selvityksessä laskettu päivittäistavarakaupan lisätarve on noin 375.000 k-m<sup>2</sup> eli nykypinta-alaan verrattuna noin 65 %. Verrattuna menneeseen kehitykseen tarve ei tunnu ainakaan olevan ylimitoitettu.

Liiketilat tarvetta on suunnattu pienistä kunnista läheisiin suurempiin kuntiin, missä yleensä asioidaan. Tämä tuo myös "ylimitoitusta" liiketilat tarpeeseen. Suunnattu tarve on suurempi kuin laskennallinen tarve, koska pienten kuntien tarvetta on suunnattu sekä omaan kuntaan että läheiseen suurempaan kuntaan. Pienille kunnille annetaan tässä mahdollisuus oman keskustansa kehittämiseksi, mutta koska todennäköisesti kysyntää tähän ei ole merkittävästi, on ollut tarve suunnata mahdollisuuksia myös sinne, missä sillä on kysyntää toteutua. Mikäli näin ei tehtäisi, kysyntää vastaavaa tarvetta ei Uudellamaalla todennäköisesti toteutuisi.

Liiketilat tarve on kaupan toiminnoittain jaettu keskustatyyppisiin alueisiin sekä muihin alueisiin. Jako on tehty osin nykyisen tilanteen pohjalta ja osin painotettu tavoitteellista verkkoa. Keskustatyyppisille alueille (maakuntakaavan keskustat sekä muut keskuskeskukset, kuntakeskukset, alakeskukset, lähipalvelukeskukset) suuntautuu pääosa päivittäistavarakaupan ja muun erikoiskaupan tarpeesta. Muille alueille (vähittäiskaupan suuryksikköalueet ja muut keskustojen ulkopuoliset kaupan alueet, tiva-alueet) suuntautuu pääosa tilaa vaativan kaupan tarpeesta. Jako ei ole kuitenkaan toimialoittain yksiselitteinen. Osa tilaa vaativan kaupan tarpeesta toteutuu keskustoissa ja pt-kaupan sekä muun erikoiskaupan tarpeesta toteutuu muilla alueilla.

## 5.2 Keskustat

Koko keskusta-alueille suunnattu liiketilan lisätarve on osoitettu tässä selvityksessä esitettyihin maakuntakaavan keskustatoimintojen alueille. Osa tarpeesta tulee mahdollisesti toteutumaan myös pienemmissä keskuksissa tai asuinalueilla, mutta näiden osuus toteutuvasta pinta-alasta on vähäinen koko tarpeeseen nähden. Pienimmät keskuksat kehittyvät lähinnä yksinomaan ainoastaan päivittäistavarakaupan osalta. Päivittäistavarakaupan potentiaaliset kehityshankkeet näissä pienissä keskuksissa ovat niin pieniä ja niihin menee kaupan uusperustannasta niin pieni osa, ettei sillä ole vaikutusta keskustojen mitoittamiseen. Näin ollen on perusteltua, että koko keskustatyyppisten alueiden tarve voidaan suunnalta tässä selvityksessä esitettyihin seutu- ja kuntakeskuksiin, jonne vähittäiskauppa lähtökohtaisesti sijoittuu. Tätä pienempiin keskuksiin sijoittuu lähinnä lähipalveluita, jotka mitoitetetaan kuntien omien palveluverkkoselvitysten pohjalta.

Pääkaupunkiseudun keskuksille ei tässä selvityksessä ole laskettu mitoittamista eikä myöskään nykyisiä liiketilamääriä ole selvitetty. Pääkaupunkiseudun keskuksat ovat lähtökohtaisesti vetovoimaisia ja suuren asukasmäärän keskuksia. Keskusten vaikutusalueet menevät päällekkäin ja asiointia suuntautuu ristiin rastiin muiden matkojen ohella (työ, vapaa-aika). Lisäksi pääkaupunkiseudulla on lukuisia pienempiä paikallisia keskuksia. Näin ollen keskuksille ei koettu tarpeelliseksi tehdä tässä selvityksessä laskennallista mitoittamista. Selvityksessä laskettiin kuitenkin kunkin kunnan laskennallinen keskusta-alueiden liiketilan lisätarve, mutta sitä ei lähdetty suuntamaan kuntien eri keskuksiin. Keskuksat tulee kussakin kunnassa mitoittaa kunnan omien palveluverkkoselvitysten ja tavoitteiden pohjalta noudattaen maakuntakaavan sanallisia suunnittelumääräyksiä.

Yleisesti tässä selvityksessä keskusten mitoituksen lähtökohtana on keskusten nykyinen liiketilamäärä sekä kuntalaisten ostovoiman kasvun pohjalta johdettu liiketilan lisätarve. Lisäksi kuten aikaisemmin on jo kerrottu, liiketilan lisätarpeeseen on tehty suuntautumisten pohjalta lisäystä. Liiketilarvetta on suunnattu pienistä kunnista läheisimpiin suurempiin keskuksiin, missä yleensä asiodaan. Lisäksi pienille kunnille on myös annettu mahdollisuus kehittyä oman ostovoiman kasvun pohjalta. Näin ollen suunnattu tarve on suurempi kuin laskennallinen tarve, koska pienten kuntien tarvetta on suunnattu sekä omaan kuntaan että läheiseen suurempaan kuntaan.

Todennäköisesti pienissä kunnissa ei erikoiskaupan liiketilamäärä tule suuresti kasvamaan. Erikoiskaupan kasvuun pienissä keskuksissa ei riitä kysyntää eikä myöskään liiketilan toteuttajia. Tähän ei vaikuta keskustojen mitoitus millään tavalla, ei pienten eikä suurten. Pienille keskuksille jätetään kuitenkin mahdollisuus, mutta koska mitään todennäköisimmin kysyntää tähän ei ole merkittävästi, on ollut tarve suunnata mahdollisuuksia myös sinne, missä sillä on kysyntää toteutua. Mikäli näin ei tehtäisi, kysyntää vastaavaa tarvetta ei Uudellamaalla todennäköisesti toteutuisi.

Keskustojen mitoituksen lähtökohtana on siis kuntalaisten ostovoiman kasvu ja luontevat ostovoiman siirtymät pienistä kunnista suurempiin keskuksiin. Näin ollen keskustan toteutuminen laskennallisen mitoituksen mukaisena ei vaikuta haitallisesti muihin keskustoihin, sillä näille on lähtökohtaisesti laskettu samansuuruiset mahdollisuudet kehittymiseen oman ostovoiman pohjalta.

Keskustoihin suunnataan liiketilarvetta mahdollisimman paljon eikä keskustojen kehittymistä ei pyritä rajoittamaan. Tavoitteena on, että kauppa sijoittuu keskustoihin. Keskuksissa ja niiden lähistöllä asuu yleensä suuri osa kunnan tai alueen asukkaista ja joukkoliikenneverkot kulkevat yleisesti aina keskustaan. Näin ollen palvelut ovat mahdollisimman hyvin saavutettavissa joukko- ja kevytliikenteellä. Tällä myös edistetään

sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Keskustojen palveluiden kehittyminen mahdollistaa edelleen joukkoliikenteen kehittymistä.

### 5.3 Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden kokonaistarkastelua

Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoittaminen on kriittisempää kuin keskusta-alueiden mitoitus. Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden ylimitoitus voi heikentää merkittävästi keskusta-alueita ja niiden kehittämistä.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus perustuu nykytilaan sekä liiketilan lisätarpeeseen. Muiden alueiden liiketilan lisätarpeesta on selvityksessä osoitettu vähittäiskaupan suuryksikköalueille noin kolme neljäsosaa, eli tarvetta on jätetty myös muille alueille. Lisäksi sellaisilla kunnissa, joissa ei ole suuryksikköalueita, voidaan paikallista tarvetta sijoittaa omille paikallisille alueille. Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus tarkoittaa koko alueen liiketilamäärää (kauppa ja palvelut). Eli mitoitus pitää sisällään paikalliset yksiköt sekä seudulliset yksiköt.

Kokonaisuudessaan seudullisesti merkittävälle vähittäiskaupan suuryksikköalueille on suunnattu liiketilaa tässä selvityksessä yhteensä noin 1,5 miljoonaa kerrosneliömetriä. Muiden alueiden suunnattu tarve on yhteensä 2,4 miljoonaa kerrosneliömetriä, joten merkittävä määrä liikepinta-alaa eli lähes miljoona kerrosneliömetriä jää toteutettavaksi myös muille kuin seudullisesti merkittävälle kaupan alueille. Vähittäiskaupan suuryksikköverkko on kohtalaisen tiheä ja seudullisesti merkittävät alueet palvelevat myös paikallisia asukkaita. Alueet ovat sijoittuneet helposti saavuttavissa oleviin paikkoihin. Näin ollen suuri osa muiden alueiden kaupasta voi hyvin toteutua vähittäiskaupan suuryksikköalueilla sen sijaan, että yksittäiset myymälät ovat sijoittuneet hajanaisesti ympäri kuntaa. Hyvin hajanainen verkko lisää asiointiliikennettä.

Paikallisille alueille jäävä osuus vaihtelee Uudenmaan eri osissa. Pääkaupunkiseudulla asutus on tiheää ja paikallisia kaupan alueita on paljon ja näille jää liiketilan lisätarpeesta lähes puolet. Helsingissä osuus paikallisille alueille jäävä osuus on suurempi, koska suuryksikköalueita on vähemmän. Helsingissä asukkaita on sen verran paljon, että paikalliset kaupan alueet voivat olla suuriakin. Paikallisille alueille jää Vantaalla ja Espoossa 170.000–190.000 kerrosneliömetriä, mikä on riittävä määrä. Ennemminkin herää kysymys, löytyykö tällaiselle määrälle liiketilaa paikallisia alueita riittävästi. Mikäli paikallinen alue kasvaa tarpeeksi suureksi, se herkästi muuttuu seudullisesti merkittäväksi.

Helsingin seudun kehysalueella ja Länsi-Uudellamaalla paikallisille kaupan alueille jää toteutettavaksi 20 % liiketilan lisätarpeesta. Valtaosin tämä tarkoittaa 10.000–20.000 kerrosneliömetriä, minkä arvioidaan olevan riittävä määrä. 10.000–20.000 kerrosneliömetriä tarkoittaa noin 10–30 keskikokoista tilaa vaativan kaupan myymälää. Muita kaupan alueita kunnissa on yleensä varsin vähän. Tilaa vaativan kauppa on keskittynyt pääosin näille maakuntakaavan merkityille alueille ja näistä keskittyneistä alueista on tullut vetovoimaisia alueita, jonne muutkin haluavat keskittyä.

Itä-Uudellamaalla kaupan rakenne on toinen kuin muulla Uudellamaalla. Itä-Uudellamaalla erikoiskauppa (ml.tiva) on keskittynyt pääosin Porvooseen ja Loviisaan. Muut alueen kunnat ovat niin pieniä, että niiden tarjonta on lähipalvelutasoista. Erikoiskaupan ja tilaa vaativan kaupan palvelut haetaan siis Porvoosta tai Loviisasta. Loviisassa on paikallisilla alueille jätetty 20 % lisätarpeesta, mikä tarkoittaa 3000 kerrosneliömetriä. Tämän arvioidaan olevan riittävä määrä tämän suuruudessa kaupungissa, jossa vähittäiskaupan suuryksikköalue on sijoittunut vain kilometrin päähän keskustasta.

## Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus kunnittain

Kunta	Muiden alueiden lisätarve 2035	Donitsien uusi pinta-ala yhteensä	Ylijäävä tarve paikallisille alueille	
Espoo	471 000	282 000	189 000	40 %
Helsinki	733 000	330 000	403 000	55 %
Kauniainen				
Vantaa	417 000	250 000	167 000	40 %
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>1 621 000</b>	<b>862 000</b>	<b>759 000</b>	<b>47 %</b>
Hyvinkää	87 000	69 000	18 000	20 %
Järvenpää	93 000	71 000	22 000	20 %
Kerava	63 000	50 000	13 000	20 %
Kirkkonummi	93 000	74 000	19 000	20 %
Mäntsälä	34 000	27 000	7 000	20 %
Nurmijärvi	71 000	57 000	14 000	20 %
Pornainen				
Sipoo				
Tuusula	93 000	83 000	10 000	20 %
Vihti	55 000	44 000	11 000	20 %
<b>Helsingin seudun kehysalue</b>	<b>589 000</b>	<b>475 000</b>	<b>114 000</b>	<b>20 %</b>
Hanko				
Inkoo				
Karjalohja				
Karkkila				
Lohja	65 000	52 000	13 000	20 %
Nummi-Pusula				
Raasepori	44 000	35 000	9 000	20 %
Siuntio				
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>109 000</b>	<b>87 000</b>	<b>22 000</b>	<b>20 %</b>
Askola				
Lapinjärvi				
Loviisa	17 000	14 000	3 000	20 %
Myrskylä				
Porvoo	94 000	90 000	4 000	5 %
Pukkila				
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>111 000</b>	<b>104 000</b>	<b>7 000</b>	<b>6 %</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>2 430 000</b>	<b>1 528 000</b>	<b>902 000</b>	<b>37 %</b>

Porvoossa vähittäiskaupan suuryksikköalueille on sijoitettu 95 % muiden alueiden lisätarpeesta. Porvoossa ei juurikaan ole muita kehitettäviä kaupan alueita keskustan ohella kuin Kuninkaanportti ja Tarmola. Näin ollen on luontevaa, että näille alueille sijoittuu pääosa muiden alueiden tarpeesta. Lisäksi alueet ovat hyvin saavutettavissa ja lähellä keskustaa, joten ei ole tarvetta ripotella yksittäisiä tilaa vaativan kaupan myymälöitä ympäri kaupunkia. Porvoossa keskusta-alueiden liiketilatarve on niin suuri, ettei se tule Porvoon keskustaan mahtumaan. Näin ollen tästä tarpeesta riittää hyvin myös paikallisille kaupan alueille. Esitettyjen seikkojen perusteella arvioidaan, että paikallisille alueille jää riittävä määrä liiketilatarvetta tasapainoisen palveluverkon muodostumiselle.

### 5.3.1 Kaupan laatu suuryksikköalueilla

Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoituksessa tärkeää on alueelle suunnatun toiminnan laatu. Lain mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. On tiettyjä kaupan toimialoja ja liiketyyppejä, joiden luonteva sijaintipaikka ei ole keskusta-alue.

Liiketilatarvelaskelmassa muille alueille on suunnattu suurin osa tilaa vaativan kaupan tarpeesta ja pieni osa päivittäistavarakaupan ja muun erikoiskaupan tarpeesta. Keskustojen ulkopuolelle voi myös sijoittaa pienimuotoisesti päivittäistavarakauppaa esimerkiksi liikenneasemien yhteyteen. Muille kaupan alueille voidaan sijoittaa myös paikallisia päivittäistavarakauppoja, kun asutusta on lähellä ja kaupan alue toimii asutusalueen lähikeskustana. Tällaisilla muille alueille sijoittuvilla päivittäistavarakaupoilla ei ole vaikutusta keskustakauppaan.

Muille alueille kuin keskusta-alueille sopii luontevasti myös joidenkin erikoiskaupan toimialojen myymälöitä kuten lastentarvikekauppaa tai eläinkauppaa. Yksittäisten pienten erikoiskaupan myymälöiden sijoittaminen keskustan ulkopuolisille alueille ei pääsääntöisesti haittaa keskustojen palveluja tai niiden kehittämistä. Muille alueille voidaan sijoittaa myös sellaisia laajantavaravalikoiman myymälöitä, jotka eivät keskustoihin sovi. Tällaisia ovat mm. sisustustavaratalot tai laajan tavaravalikoiman myymälät, joiden tuotevalikoima painottuu tilaa vaativaan kauppaan, mutta joissa myydään myös muuta erikoiskauppaa. Lisäksi tilaa vaativan kaupan myymälöissä myydään myös jonkin verran erikoiskauppaa. Tällaisten liiketyyppien sijoittaminen keskusta-alueiden ulkopuolelle ei vaikuta merkittävästi keskustakauppaan. Muille alueille suuntautuu myös jonkin verran palvelujen liiketilatarvetta. Kaikki palvelut eivät ole keskustahakuisia.

#### Kaupan ja palvelujen sijoittuminen keskustojen ulkopuolelle Uudellamaalla

Pl. pks ja pienet kunnat				Km-alueet pks	Km-alueet koko Uusimaa
	Km-alueet	Muut alueet	Yhteensä		
Pt-kauppa	7 %	15 %	10 %	3 %	7 %
Erikoiskauppa	13 %	10 %	12 %	16 %	13 %
Tiva ja autokauppa	70 %	53 %	63 %	72 %	70 %
<b>Vähittäiskauppa</b>	<b>89 %</b>	<b>78 %</b>	<b>85 %</b>	<b>92 %</b>	<b>89 %</b>
Palvelut	6 %	19 %	11 %	4 %	6 %
Muut liiketilat	5 %	3 %	4 %	4 %	5 %
<b>Yhteensä</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Km-alueet Voimassa olevat ja ehdotetut maakuntakaavan KM-alueet

Muut alueet Keskustojen reuna-alueet, tilaa vaativan kaupan alueet, tienvarret

Nykyään Uudellamaalla (pl. pks) keskustojen ulkopuolisten alueiden kaupasta noin 10 % on päivittäistavarakauppaa ja 12 % muuta erikoiskauppaa. Lisäksi alueilla on palveluja 11 %. Tilaa vaativan kaupan osuus alueen liiketilasta on vain alle kaksi kolmasosaa. Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden kauppa painottuu hieman enemmän tilaa vaativaan kauppaan kuin muut keskustan ulkopuoliset kaupan alueet.

Pääkaupunkiseudulla päivittäistavarakaupan ja palveluiden osuus on pienempi kuin muulla Uudellamaalla, vastaavasti erikoiskauppaa ja tilaa vaativaa kauppa on enemmän. Kokonaisuudessaan Uudellamaalla on vähittäiskaupan suuryksikköalueilla

päivittäistavarakauppaa 7 %, tilaa vaativaa kauppaa 70 % ja erikoiskauppaa ja palveluita yhteensä noin 20 %.

Kun vähittäiskaupan suuryksikköalueille suunnataan oikean tyyppistä kauppaa, ei tällä ole vaikutuksia keskustakauppaan ja sen kehittämiseen. Keskustoihin hakeutuva ja sijoittuva kauppa on eri tyyppistä eikä vähittäiskaupan suuryksikköalueille sijoittuva kauppa kilpaile keskustakaupan kanssa.

#### Liiketilän lisätarpeen suuntaaminen

	Liiketilatarve		Nykytila*	
	Keskusta tyyppiset alueet	Muut alueet	Keskusta tyyppiset alueet	Muut alueet
Päivittäistavarakauppa	90 %	10 %	85 %	15 %
Tiva ja autokauppa	5 %	95 %	20 %	80 %
Muu erikoiskauppa	80 %	20 %	66 %	34 %
Palvelut	75 %	25 %	75 %	25 %
Kaikki liiketilät	50 %	50 %	50 %	50 %

Nykytila\*: Pt-kauppa koko Uusimaa ja muu kauppa pl. pks ja pienet kunnat

Keskustatyyppiset alueet: Maakuntakaavan keskustat, muut kuntien alakeskustat, lähiöt, kylät

Muut alueet: KM-alueet, tiva-alueet, liikenneasema-alueet  
muut kaupan alueet, jotka eivät ole  
asuinalueiden keskuksia

Liiketilatarpeessa muille alueille on suunnattu päivittäistavarakauppaa 10 %, erikoiskauppaa 20 %, tilaa vaativaa kauppa 95 %. Muiden alueiden tarve muodostuu siis pääosin tilaa vaativan kaupan tarpeesta, mutta laskennallisesta lisätarpeesta 2 % on päivittäistavarakauppaa ja 12 % erikoiskauppaa ja 10 % palveluita. Nykytilanteeseen nähden jako on keskustaa suosivampi päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan suhteen.

#### Liiketilatarpeen jakautuminen toimialoittain keskustoissa ja muilla alueilla

	Keskusta- alueet	Muut- alueet
Pt-kauppa	16 %	2 %
Tiva ja autokauppa	4 %	76 %
Muu erikoiskauppa	50 %	12 %
<b>Vähittäiskauppa</b>	<b>69 %</b>	<b>90 %</b>
Palvelut	31 %	10 %
<b>Vähittäiskauppa ja palvelu</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Uudenmaan vähittäiskaupan suuryksikköalueille suunnataan pääsääntöisesti tilaa vaativaa kauppaa. Mutta kuten on jo todettu, alueet eivät nykyäänkään ole puhtaita tilaa vaativan kaupan alueita eikä ole luontevaa olettaa, että ne tulevaisuudessakaan olisivat sellaisia alueita, jonne ei ole sijoittunut muuta kuin tilaa vaativaa kauppaa ole lainkaan. Myös tilaa vaativan kaupan myymälöiden sisällä myydään toimialaliikumista johtuen erikoiskaupan tuotteita.

### 5.3.2 Paikallisen ostovoiman osuus

Maakuntakaavalla on tarkoitus ohjata merkitykseltään seudullisen kaupan sijoittumista. Lasketusta liiketilatarpeesta suurin osa on kuitenkin paikallista ostovoimaa. Suuntautuvan ostovoiman osuus koko lasketusta tarpeesta (oman kunnan tarve ja suunnattu tarve) jää pieneksi. Kokonaisuudessaan suuntautuvan ostovoiman osuus keskustatyyppisten alueiden kaupasta on 10 % ja muiden alueiden kaupasta 9 %. Pääosin maakuntakaavan keskuksia ja vähittäiskaupan suuryksikköalueita kehitetään siis oman kunnan väestön ostovoiman pohjalta.

#### Muista kunnista suunnatun tarpeen osuus koko tarpeesta

K-m <sup>2</sup>	Keskusta- tyyppiset alueet	Muut alueet
Espoo	17 %	19 %
Helsinki	1 %	-9 %
Kauniainen	0 %	
Vantaa	18 %	29 %
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>9 %</b>	<b>8 %</b>
Hyvinkää	25 %	29 %
Järvenpää	21 %	23 %
Kerava	13 %	13 %
Kirkkonummi	11 %	29 %
Mäntsälä	7 %	6 %
Nurmijärvi	0 %	21 %
Pornainen	0 %	
Sipoo	0 %	
Tuusula	0 %	44 %
Vihti	10 %	22 %
<b>Helsingin seudun kehysalue</b>	<b>11 %</b>	<b>18 %</b>
Hanko	0 %	
Inkoo	0 %	
Karjalohja	0 %	
Karkkila	11 %	
Lohja	20 %	20 %
Nummi-Pusula	0 %	
Raasepori	20 %	20 %
Siuntio	0 %	
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>14 %</b>	<b>-30 %</b>
Askola	0 %	
Lapinjärvi	0 %	
Loviisa	0 %	0 %
Myrskylä	0 %	
Porvoo	27 %	28 %
Pukkila	0 %	
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>20 %</b>	<b>12 %</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>10 %</b>	<b>9 %</b>

Seudullisen ostovoiman tarkastelussa korostuvat luonnollisesti seutukeskukset. Ne saavat ostovoimaa yleensä enemmän oman kunnan ulkopuolelta kuin muut kunnat. Seutukeskuksissa suuntautuvan kaupan osuus koko tarpeesta jää noin neljännekseen. Eli lasketusta tarpeesta yli 70 % on paikallista oman kunnan asukkaiden pohjalta laskettua tarvetta. Tarkasteluun ei ole otettu mukaan pääkeskukseen eli Helsingin keskusta suuntautuvaa ostovoimaa. Sinne suuntautuu ostovoimaa koko maakunnasta.

Seutukeskusten ohella kehysalueen kuntien mitoituksessa on lisänä pienemmistä naapurikunnista suuntautuvaa ostovoimaa. Suuntautuvan ostovoiman osuus kunnan koko tarpeesta jää noin kymmeneen prosenttiin lukuun ottamatta Järvenpäästä. Järvenpään suuntautuu ostovoimaa Mäntsälästä, Pornaisista ja Sipoosta. Järvenpään suuntautuneen kaupan osuus on samaa kokoluokkaa kuin seutukeskuksissa. Myös Karkkilan mitoituksesta pieni osa on muista kunnista suuntautuvaa.

Kirkkonummella, Tuusulassa, Nurmijärvellä ja Vihdissä muualta tulevan ostovoiman osuus on samaa tasoa kuin seutukeskuksissa keskustan ulkopuolisten alueiden osalta. Vähittäiskaupan suuryksikköalueet sijoittuvat helposti saavutettavissa oleviin paikkoihin, että niissä voidaan luontevasti asioida myös naapurikunnista. Tilaa vaativan kaupan osalta asiointimatkat ovat helposti pidempiä, kuin keskusta-asiointissa. Asiointitiheys on harvempi, ja näin ollen voidaan luontevasti valita myös kauempana sijaitsevat kauppapaikka, jos se sopii senhetkiseen tarpeeseen paremmin kuin lähikauppapaikka.

Länsi-Uudellamaalla kokonaistarkastelussa muiden alueille suunnattu kokonaismitoitus jää alle paikallisen tarpeen, sillä ostovoimaa lasketaan suuntautuvan pääkaupunkiseudulle. Osa tarpeesta jää niihin kuntiin, joissa on vain paikallisia kaupan alueita, joita ei tässä tarkastelussa ole mukana.

Paikallisen ostovoiman merkitystä on tarkasteltu erikseen vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoituksen osalta. Vähittäiskaupan suuryksikköalueille mitoitettua uutta kaupan pinta-alaa verrataan kunnan oman ostovoiman kasvun pohjalta laskettuun liiketilatarpeeseen.

Suuryksikköalueiden mitoitus vastaa pääosin puhtaaseen kuntien omaan tarpeeseen. Näin ollen suuryksikköalueiden mitoitus voidaan pääsääntöisesti perustella jo oman kunnan asukkaiden ostovoimalla. Mutta vaikka kunnan oma eli paikallinen ostovoima riittääkin alueelle, ovat alueet yleensä seudullisesti merkittäviä. Ne ovat sen verran suuria ja vetovoimaisia kauppapaikkoja, että niissä asioidaan kunnan rajojen ulkopuolelta. Tilaa vaativan kaupan osalta on myös hyvin luontevaa, että asiointia tapahtuu yli kunnan rajojen. Asukkaat eivät välttämättä asioi lähimmässä keskittymässä, vaan sellaisessa, joka sopii juuri senhetkiseen tarpeeseen parhaiten.

Seutukeskuksista Hyvinkään ja Porvoon alueet tarvitsevat mitoitukseen kunnan ulkopuolista ostovoimaa. Itä-Uudellamaalla kaupan rakenne on hyvin seutukeskuspainotteinen. Porvoo on koko alueen merkittävä keskus, Loviisa on myös pienimuotoisesti seudullinen, sillä se palvelee myös Lapinjärveä. Muut alueen kunnat ovat niin pieniä, ettei niissä ole juurikaan erikoiskaupan tarjontaa. Hyvinkäälle suuntautuu luontevasti ostovoimaa Tuusulan ja Nurmijärven pohjoisosista, ja jonkin verran myös Riihimäen seudulta.

Kirkkonummella ja Tuusulassa näkyy seudullisuuden merkitys alueiden mitoituksessa. Kirkkonummen Inkilänporttiin ja Tuusulaan Focukseen lasketaan suuntautuvan ostovoimaa pääkaupunkiseudulta Espoosta ja Vantaalta, koska alueet sijoittuvat niin lähelle pääkaupunkiseudun asukkaita. Kirkkonummelle suuntautuu ostovoimaa myös Siuntioista ja Inkoosta.



Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden uuden pinta-alan mitoitus  
verrattuna paikalliseen liiketilan lisätarpeeseen

Kunta	Kunnan oma tarve 2035	Donitsien uusi pinta-ala yhteensä	Donitsien osuus paikallisesta tarpeesta
Espoo	294 000	282 000	96 %
Helsinki	616 000	330 000	54 %
Kauniainen	8 000	0	
Vantaa	229 000	250 000	109 %
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>1 147 000</b>	<b>862 000</b>	<b>75 %</b>
Hyvinkää	44 000	69 000	157 %
Järvenpää	50 000	62 000	124 %
Kerava	42 000	50 000	119 %
Kirkkonummi	50 000	74 000	148 %
Mäntsälä	23 000	27 000	117 %
Nurmijärvi	43 000	57 000	133 %
Pornainen	5 000	0	
Sipoo	32 000	0	
Tuusula	44 000	92 000	209 %
Vihti	34 000	44 000	129 %
<b>Helsingin seudun kehysalue</b>	<b>367 000</b>	<b>475 000</b>	<b>129 %</b>
Hanko	9 000	0	
Inkoo	9 000	0	
Karjalohja	1 000	0	
Karkkila	9 000	0	
Lohja	40 000	52 000	130 %
Nummi-Pusula	4 000	0	
Raasepori	27 000	35 000	130 %
Siuntio	11 000	0	
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>110 000</b>	<b>87 000</b>	<b>79 %</b>
Askola	4 000	0	
Lapinjärvi	2 000	0	
Loviisa	12 000	14 000	117 %
Myrskylä	1 000	0	
Porvoo	52 000	90 000	173 %
Pukkila	1 000	0	
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>72 000</b>	<b>104 000</b>	<b>144 %</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>1 696 000</b>	<b>1 528 000</b>	<b>90 %</b>

Pääkaupunkiseudulla on paikallista tarvetta niin paljon, että se kattaa hyvin suuryksikköalueiden mitoituksen. Länsi-Uudellamaalla suuryksikköalueiden mitoitus jää kohtalaisen pieneksi suhteessa koko alueen tarpeeseen. Eli suuryksikköalueen mitoitus jää alle paikallisen tarpeen. Alueella on jokin verran muita kehittyviä paikallisia tilaa vaativan kaupan alueita. Lohja palvelee vain pientä osaa Länsi-Uudestamaasta samoin Raasepori. Muutoin alueelta suuntautuu ostovoimaa pääkaupunkiseudulle sekä Helsingin seudun kehysalueelle.

Itä-Uudellamaalla vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitukseen tarvitaan laskennallisesti ostovoimaa alueen ulkopuolelta. Porvoo saakin ostovoimaa sekä Pornaisista että pienen määrän Sipoosta. Osittain Loviisan ostovoimaa on suunnattu myös Porvoon alueille, sekä myös omaan keskittymään. Loviisan alueen toteutuminen on epävarmempaa. Vastaavasti Porvoo on vetovoimaisempi keskittymä, ja sille on haluttu suoda mahdollisuuksia, jotta Itä-Uusimaa kokonaisuudessaan voi kehittyä riittävästi.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueille rakentuva kauppa vastaa siis pääosin paikalliseen tarpeeseen. Koska kuitenkin alueet ovat vetovoimaisia ja niissä, joissa on jo kauppaa, asioidaan pääosin jo nyt kunnan rajojen ulkopuolelta, ovat ne seudullisesti merkittäviä. Myös näihin rakentuva uusi kauppa on siten pääosin seudullisesti merkittävää.

### 5.3.3 Palvelujen saavutettavuus joukko- ja kevytliikenteellä

Vähittäiskauppaa koskevissa MRL:n sisältövaatimuksissa on yhtenä kriteerinä palvelujen saavutettavuus mahdollisuuksien mukaan joukko- ja kevytliikenteellä.

Kun palvelut ovat sijoittuneet keskustaan, ne ovat hyvin saavutettavissa sekä joukko- että kevytliikenteellä. Näin ollen keskustojen mitoitus on voitu tehdä hyvin mahdollistavaksi, sillä ylimitoitus ei heikennä palvelujen saavutettavuutta joukko- ja kevytliikenteellä. Tässä selvityksessä keskustoihin on suunnattu niin paljon liiketilaa, ettei ole alimitoitusvaaraa, jolloin kauppa herkästi hakeutuisi keskustojen ulkopuolisiin kauppapaikkoihin, jonne saavutettavuus joukko- ja kevytliikenteellä olisi mahdollisesti keskustoja huonompi.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueet sijoittuvat keskustojen ulkopuolelle. Näiden alueiden saavutettavuutta joukko- ja kevytliikenteellä selvitettiin Urban Zone 2035 -liikkumisvyöhykkeiden pohjalta (Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava - Urban Zone 2035 liikkumisvyöhykkeet ja liikenteelliset vaikutukset). Menetelmää ovat kehittäneet Suomen Ympäristökeskus ja Tampereen teknillinen yliopisto hyödyntämällä yhdyskuntarakenteeseen ja henkilöliikenteeseen liittyviä uusimpia paikkatietoja. Maakuntakaavasta laadittu vuoden 2020 ja 2035 väestö- ja työpaikkarakenne paikkatiedossa yhdistettiin tutkimushankkeen tuottamaan tietoon nykyisestä vyöhykkeisyydestä ja liikkumiskäyttäytymisestä. Tulevaisuuden vyöhykerakenteen ennuste laadittiin asiantuntijatyönä.

Nykyisin voimassa olevista maakuntakaavojen vähittäiskaupan suuryksikköalueista pääosa sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle tai jalankulun reunavyöhykkeelle, jolloin saavutettavuus joukko- tai kevytliikenteellä on hyvä. Autovyöhykkeellä olevia voimassa olevia suuryksikköalueita ovat Järvenpään eteläinen liittymä, Tynninharju ja Inkilänportti. Tynninharju sijaitsee osin joukkoliikennevyöhykkeellä ja Inkilänportti rajautuu seudulliseen joukkoliikennevyöhykkeeseen. Järvenpäässä kaupan alueen ydin rakentuu lähemmäksi Kyrölän uudelleen sijoitettavaa rautatieasemaa kuin maakuntakaavamerkintä, joten alueen voidaan katsoa olevan hyvin joukkoliikenteen saavutettavissa. Tynninharju on Lohjan alakeskus, jonka myös Syken keskusta-aineisto tunnistaa myös. Näin ollen Tynninharju on osin myös hyvin saavutettavissa kävellen.

## Vähittäiskaupan suuryksikköalueet ja sijoittuminen Urban Zone -liikkumisvyöhykkeisiin

Urban Zone 2035	
Lommila	Joukkoliikennevyöhyke
Suomenoja	Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke
Kulloonsilta	Joukkoliikennevyöhyke
Nihtisilta	Joukkoliikennevyöhyke
Turvesolmu	Autovyöhyke (joukkoliikennevyöhyke)
Konala	Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke
Roihupelto	Joukkoliikennevyöhyke
Suutarila	Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke/joukkoliikennevyöhyke
Östersundom	Joukkoliikennevyöhyke
Varisto-Petikko	Joukkoliikennevyöhyke
Tammisto	Joukkoliikennevyöhyke
Porttipuisto	Joukkoliikennevyöhyke
Petas	Joukkoliikennevyöhyke
Koivuhaka	Joukkoliikennevyöhyke
Sveitsinportaali	Seudullinen joukkoliikennevyöhyke
Valtatie 25	Autovyöhyke (joukkoliikennevyöhyke lähetyvillä)
Järvenpään eteläinen liittymä	Autovyöhyke (joukkoliikenne- ja jalankulun reunavyöhyke lähetyvillä)
Keravanportti	Jalankulun reunavyöhyke
Inkilänportti	Autovyöhyke (seudullinen joukkoliikennevyöhyke)
Mäntsälänportti	Jalankulun reunavyöhyke
Ilvesvuori	Jalankulun reunavyöhyke
Mäyränkallio	Autovyöhyke (seudullinen joukkoliikennevyöhyke)
Focus	Seudullinen joukkoliikennevyöhyke
Hyrylän eteläosa	Autovyöhyke (seudullinen joukkoliikennevyöhyke)
Huhmari	Autovyöhyke (seudullinen joukkoliikennevyöhyke)
Tynninharju	Autovyöhyke (joukkoliikennevyöhyke)
Lempola	Joukkoliikennevyöhyke
Karjaan lounaisosa	Joukkoliikennevyöhyke / jalankulunreunavyöhyke
Horsbäck	Joukkoliikennevyöhyke
Loviisan länsiosa	Jalankulun reunavyöhyke
Tarmola	Jalankulun reunavyöhyke
Kuninkaanportti	Autovyöhyke (joukkoliikenne- ja jalankulun reunavyöhyke lähetyvillä)
<b>Yhteensä</b>	

Alueen on tulkittu olevan joukkoliikennevyöhykkeellä, jos selvä osa donitsista on tällä vyöhykkeellä

Tässä selvityksessä mukaan otetuista muista kaupan suuryksikköalueista valtaosa on myös sijoittunut joukkoliikennevyöhykkeelle tai jalankulun reunavyöhykkeelle. Autovyöhykkeelle sijoittuneita on kuitenkin uusien suuryksikköalueiden joukossa enemmän kuin voimassa olevien suuryksikköalueiden joukossa.

Kunnissa, joissa on autovyöhykkeelle sijoittuvia vähittäiskaupan suuryksikköalueita, on kuitenkin myös yleensä toinen suuryksikköalue, joka on sijoittunut joukkoliikennevyöhykkeelle tai jalankulun reunavyöhykkeelle. Näin ollen keskustan ulkopuolelle sijoittuvia toimintoja on mahdollisuus saavuttaa myös joukko-/kevytliikenteellä.

Ainoastaan Vihdin kunnassa ei Huhmarin ohella ole toista seudullista vähittäiskaupan suuryksikköaluetta, joka olisi hyvin saavutettavissa joukko- tai kevytliikenteellä. Nummolan

keskusta-alue on kuitenkin tulkittu laajaksi, ja sinne on sijoittunut ja yhä mahdollisuus sijoittaa tilaa vaativaa kauppaa. Myös keskustan tuntumaan jalankulkuvyöhykkeelle on parhaillaan rakentumassa tilaa vaativaa kauppaa. Nykytilassaankin Huhmarin kautta kulkee Vihdin joukkoliikenne ja siellä on liityntäpysäköintipaikka. Urban Zone 2035 -analyysissä ei Huhmariin Porintien itäpuolelle ole sijoitettu asukkaita eikä työpaikkoja, koska on oletettu että uusien ratojen toteutus on vasta 2035 jälkeen. Mikäli alue rakentuukin, muuttuu Huhmarin sijainti suhteessa liikkumisvyöhykkeisiin.

Yleisesti ottaen voidaan todeta, että tarkastelussa mukana olevat vähittäiskaupan suuryksikköalueet muodostavat yhdessä keskusverkon kanssa sellaista palveluverkkoa, jossa palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukko- ja kevytliikenteellä.

#### 5.3.4 Lähimmät keskustat

Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden sijaintia tarkastellaan suhteessa keskusverkkoon. Tavoitteena on että suuryksikköalueet sijoittuvat riittävän lähelle keskuksia, joissa myös paljon asukkaita. Muusta palveluverkosta irrallaan olevat keskittymät eivät ole palveluverkon kannalta optimaalisia.

Suuryksikön ja lähimmän keskustan välistä etäisyyttä on tarkasteltu linnuntietä kohdemerkinnästä kohdemerkintään. Näin ollen todellinen etäisyys alueen reunalta toiselle tietä pitkin voi olla toinen. Tarkastelu antaa kuitenkin riittävän lähtökohdan palveluverkon kokonaisuuden arviointiin maakuntatasolla..

Valtaosa vähittäiskaupan suuryksikköalueista sijoittuu alle viiden kilometrin päähän lähimmästä maakuntakaavan keskustasta. Tilaa vaativan kaupan suhteen tämän suuruinen asiointietäisyys ei ole liian suuri, kun huomioidaan tilaa vaativan kaupan asiointitiheys. Yli viiden kilometrin päässä lähimmästä keskustasta ovat vain Kulloonsilta ja Horsbäck. Näidenkin etäisyys lähimpään keskukseseen on vain 6 kilometriä, jota voidaan pitää kohtuullisena. Tilaa vaativan kaupan näkökulmasta alueet ovat keskustaverkkoon nähden hyvin sijoittuneet.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueille voidaan sijoittaa tilaa vaativan kaupan ohella jonkin verran muuta erikoiskauppaa. Lähtökohtaisesti tässä oletetaan, että uusi seudullinen vähittäiskauppa on tilaa vaativaa kauppaa. Alueille voidaan sijoittaa vain paikallista muuta erikoiskauppaa, joka tulee erikseen arvioida kuntakaavoituksessa. Alueilla on jo vaihteleva määrä erikoiskauppaa, mutta nykytilannetta ei tarkastelussa oteta huomioon. Oletetaan että nykyinen palveluverkko on keskustan ja suuryksikköalueiden suhteen tasapainossa, eli suuryksikköalueiden nykyinen kauppa ei vaikuta keskustakauppaan.

## Vähittäiskaupan suuryksikköalueet suhteessa lähimpään keskustaar

	Lähin keskusta	Etäisyys km*
Lommila	Espoonkeskus	2
<b>Suomenoja</b>	Matinkylä, Espoonlahti	2
<b>Kulloonsilta</b>	Espoonkeskus	6
<b>Nihtisilta</b>	Kauniainen	1
<b>Turvesolmu</b>	Leppävaara	2
<b>Konala</b>	Kannelmäki	2
<b>Roihupelto</b>	Itäkeskus, Herttoniemi	2
<b>Suutarila</b>	Tikkurila	2
<b>Östersundom</b>	Östersundom	2
Varisto-Petikko	Myyrmäki	3
Tammisto	Pakkala	2
Porttipuisto	Hakunila	1
Petas	Kivistö	1
<b>Koivuhaka</b>	Pakkala	1
Sveitsinportaali	Hyvinkää	3
<b>Valtatie 25</b>	Hyvinkää	3
Järvenpään eteläinen liittymä	Järvenpää	3
Keravanportti	Kerava	2
Inkilänportti	Masala	3
<b>Mäntsälänportti</b>	Mäntsälä	2
Ilvesvuori	Nurmijärvi	2
<b>Mäyränkallio</b>	Klaukkala	3
Focus	Korso	4
<b>Hyrylän eteläosa</b>	Hyrylä	3
<b>Huhmari</b>	Nummela	4
Tynninharju	Lohja	3
<b>Lempola</b>	Lohja	4
<b>Karjaan lounaisosa</b>	Karjaa	2
<b>Horsbäck</b>	Tammisaari	6
Loviisan länsiosa	Loviisa	1
Tarmola	Porvoo	2
<b>Kuninkaanportti</b>	Porvoo	3

### 5.3.5 Lähiostovoiman riittävyys

Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitukseen vaikuttaa koko markkina-alueen suuruus sekä myös lähialueen väestömäärä. Mitoituksen kokonaistarkastelussa on liiketilan lisätarpeen osalta huolehdittu siitä, että alueiden mitoitus ei kokonaisuudessaan nouse ostovoiman kasvuun nähden liian suureksi. Lähialueen väestömäärällä ja ostovoiman riittävyydellä on merkitystä asiointimatkojen pituuksiin.

Tilaa vaativassa kaupassa ei asiointitiheys on huomattavasti alhaisempi kuin päivittäistavara-kaupassa ja muussa erikoiskaupassa, joten asiointimatkojen pituudella tilaa vaativassa kaupassa ei ole niin merkittävää vaikutusta kuin muussa vähittäiskaupassa. Tilaa vaativan kaupan asiointi ei aina suuntaudu lähimpään keskukseen vaan asiakkaan tarpeen mukaan se voi suuntautua hyvinkin kauas, jos tarjonta on enemmän asiakkaan tarjontaa vastaavaa. Tilaa vaativan kaupan alueet eroavat toisistaan enemmän kuin keskusta-alueet. Keskusta-alueilla kokoluokka on suurin tekijä. Tietyn koko luokan keskustassa ovat usein samat liikkeet kuin vastaavan kokoisessa toisessa keskustassa. Tilaa vaativan kaupan alueet vaihtelevat vastaavasti luonteeltaan hyvinkin paljon. Esimerkiksi Koivuhaka on painottunut autokauppaan ja Varisto huonekalu- ja sisustuskauppaan. Rautakauppaa löytyy taas jostain muusta alueesta. Näin ollen asukas ei välttämättä asioi lähimmällä suuryksikköalueella vaan tarpeen mukaan. Tässä mielessä tarkastelu on teoreettinen, mutta antaa kuitenkin jotain kuvaa lähialueen ostovoiman tasosta.

Lähialueen ostovoiman riittävyttä on tarkasteltu siten, että kokonaismitoituksen mukaan on alueelle arvioitu myyntitavoite keskimääräisen muille alueille suunnatun vähittäiskaupan toimialarakenteen mukaan. Tätä verrataan lähialueen asukkaiden ostovoimaan, joka on laskettu asukasluvun ja muille alueille suunnatun ostovoiman mukaan. Keskusta-alueiden ostovoimaa ei siis tarkastelussa ole mukana. Alueet eivät toki rakennu keskimääräisinä ja alueilla myyntitehokkuus on usein matalampi kuin vastaavan toimialan keskustaliikkeessä. Lisäksi alueet menevät osin päällekkäin, joten ostovoiman riittävyys ei ole tae siitä, että lähiasukkaiden ostovoima suuntautuu juuri arvioitavissa olevaan keskustaan. Tarkastelu arvioi siis ostovoiman riittävyttä teoreettisesti vain arvioitavan kohteen lähtökohdista katsoen. Alueiden kokonaismitoituksen taustalla on vastaavasti koko Uudenmaan alueen ostovoima ja sen kasvu, jota on tarkasteltu jo aikaisemmin, eli siihen ei tässä enää puututa.

Lähiostovoiman riittävyystarkastelussa on oletettu että lähiostovoiman riittävyys on hyvä, jos se vastaa alueen myyntitavoitteesta vähintään 70 %. Alueiden kokonaismitoitusta (sisältää siis nykyisen liiketilan ja uuden liiketilan) on tarkasteltu vuoden 2010 ostovoimalla ja myyntitehokkuudella sekä vuoden 2035 ostovoimalla ja myyntitehokkuudella, jonka oletetaan olevan 20 % suurempi kuin nykyinen myyntitehokkuus.

Lähialueen väestöpohjaa ja ostovoimaa on tarkasteltu 5, 10, 15 ja 20 kilometrin säteellä vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnästä. Tarkastelu on tehty linnuntietä ja tarkastelu pohjautuu ruututietoaineistoon. Oheisessa taulussa on esitetty ostovoiman riittävyysnäytteen alaraja vuonna 2010 ja vuonna 2035. Lisätietona on riittävyysprosentti alarajalla. Mitä suurempi prosentti on sitä enemmän kyseisellä alueella on ostovoimaa verrattuna alueen kokonaismitoitukseen.

## Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden lähiasukkaat ja ostovoiman riittävyys

KM-alue	Mitoitus km <sup>2</sup>	Ostovoiman riittävyys yli 70 %		Riittävyys alarajalla	
		2010	2035	2010	2035
Lommila	180 000	10 km	5 km	200 %	80 %
Suomenoja	195 000	5 km	5 km	80 %	yli 100 %
Kulloonsilta	92 000	5 km	5 km	90 %	yli 100 %
Nihtisilta	55 000	5 km	5 km	yli 300 %	yli 600 %
Turvesolmu	40 000	5 km	5 km	yli 500 %	yli 900 %
Konala	195 000	5 km	5 km	yli 100 %	yli 200 %
Roihupelto	206 000	5 km	5 km	100 %	yli 100 %
Suutarila	104 000	5 km	5 km	200 %	yli 300 %
Östersundom	110 000	10 km	10 km	yli 200%	yli 400 %
Varisto-Petikko	157 000	5 km	5 km	90 %	yli 100 %
Tammisto	141 000	5 km	5 km	yli 100 %	yli 200 %
Porttipuisto	114 000	5 km	5 km	yli 100 %	300 %
Petas	100 000	10 km	5 km	yli 300 %	yli 100 %
Koivuhaka	94 000	5 km	5 km	yli 100 %	yli 200 %
Sveitsinportaali	103 000	<b>15 km</b>	5 km	80 %	90 %
Valtatie 25	12 000	5 km	5 km	400 %	yli 700 %
Järvenpään eteläinen liittymä	81 000	5 km	5 km	80 %	yli 100 %
Keravanportti	71 000	5 km	5 km	yli 100 %	yli 200 %
Inkilänportti	74 000	10 km	10 km	yli 100 %	yli 300 %
Mäntsälänportti	56 000	<b>20 km</b>	10 km	yli 100 %	80 %
Ilvesvuori	26 000	10 km	5 km	yli 100 %	80 %
Mäyränkallio	36 000	10 km	5 km	yli 100 %	yli 100 %
Focus	62 000	5 km	5 km	yli 100%	yli 200 %
Hyrylän eteläosa	93 000	5 km	5 km	100 %	yli 100 %
Huhmari	44 000	10 km	5 km	90 %	70 %
Tynninharju	53 000	10 km	5 km	90 %	100 %
Lempola	56 000	10 km	5 km	90 %	90 %
Karjaan lounaisosa	36 000	10 km	5 km	80 %	90 %
Horsbäck	27 000	<b>15 km</b>	10 km	90 %	90 %
Loviisan länsiosa	24 000	<b>20 km</b>	10 km	100 %	100 %
Tarmola	77 000	10 km	5 km	80 %	100 %
Kuninkaanportti	120 000	<b>20 km</b>	10 km	80 %	90 %

Nykytila laskettu laajalla aluetulkinnalla

Maakunnan ulkopuolisia asukkaita ei ole mukana tarkastelussa

Pääkaupunkiseudulla asukkaita on alueella sen verran paljon, että ostovoima riittää hyvin pääosin jo viiden kilometrin säteellä vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnästä. Ainoastaan Lommilassa nykytilanteessa lähiostovoimaa jouduttaisiin hakemaan yli 5 kilometrin päästä, mutta vastaavasti jo 10 kilometrin päässä ostovoimaa on kaksinkertaisesti alueen mitoitusnähteen. Lommila sijoittuu pääkaupunkiseudun palvelurakenteen reuna-alueille, joten on luontevaa, että asiointietäisyys muodostuu jonkin verran suuremmaksi kuin tiiiviillä ydinalueilla. Lommilaan suuntautuu ostovoimaa mm. Pohjois-Espoosta, jossa palveluja on hyvin vähäisesti.

Östersundomin alue hakee myös ostovoimaa yli 5 kilometrin säteellä. Mutta jo 10 kilometrin säteellä ostovoimaa riittää jo yli kaksinkertaisesti nyt ja vuonna 2035 yli nelinkertaisesti.

Helsingin kehysalueella päästään pääsääntöisesti myös ostovoiman riittävyyteen alle 10 kilometrin päässä suuryksikkömerkinnästä. Ainoastaan Mäntsälän portti joutuisi nykytilanteessa hakemaan ostovoimansa noin 20 kilometrin päästä ja Sveitsinportaali 15 km päästä. Svetsinportaali sijoittuu maakunnan reunalle (noin 5 km päähän rajalta), joten tämä on luontevaa, koska lähiostovoimassa ei ole mukana maakunnan ulkopuolisia alueita. Mäntäsälänportti sijoittuu alueelle, jonka läheisyydessä väestötiheys on pientä. Alueella ei kuitenkaan ole kilpailevia keskittymiä. Mäntsälänportin rakentamista täyteen mittaakaan ei kannata kiirehtiä. Vuonna 2035 tilanne on kuitenkin jo toinen ja lähialueelta on enemmän ostovoimaa.

Länsi-Uudellamaalla on ainoastaan kaksi suuryksikkömerkintää ja molempien lähivaikutusalue on laaja. Molemmat joutuvat vuoden 2010 ostovoiman tasolla laskettuna hakemaan ostovoimansa noin 10 -15 kilometrin säteellä. Tämä on luontevaa, sillä suuryksikkömerkintöjä ja muita kaupan alueita on alueella harvassa. Näin ollen asiointietäisyydet väistämättä ovat keskimääräistä pidempiä. Vuoden 2035 tilanne on ostovoiman riittävyyden suhteen jo parempi. Todennäköisesti alueet eivät rakennu täysmääräisinä tarkastelujakson alkupuolella.

Itä-Uudellamaalla riittävä ostovoima joudutaan hakemaan pääsääntöisesti kauempaa kuin pääkaupunkiseudulla tai Helsingin kehysalueella. Loviisassa riittävän tasoinen ostovoima löytyy vuoden 2010 tasolla laskettuna alueen kokonaismitoitukselle noin 20 kilometrin säteeltä samoin Porvoon Kuninkaanportissa. Alueet palvelevat laajaa vaikutusaluetta. Kauppa keskittyy Porvooseen ja Loviisaan, kun taas pienemmissä kunnissa erikoiskaupan palvelut ovat vähäiset. Näin ollen on selvää, että asiointietäisyydet muodostuvat osin pitkiksi. Vuonna 2035 tilanne on merkittävästi toinen, eli ostovoimaa riittää alueille laskennallisesti alle 10 kilometrin päästä.

Tilaa vaativan kaupan asiointietäisyyttä voidaan pitää hyvänä, ainakin jos alueen läheltä löytyy ostovoimaa 5-10 kilometrin säteellä. 15 kilometrin asiointietäisyys ei tilaa vaativassa kaupassa ole myöskään kovin suuri, koska asiointitiheys on vähäinen. 20 kilometrin asiointimatka on kohtalainen. Jos vaikutusalueella väestötiheys on liian pieni, ei alueelle synny erikoiskauppoja ja ne väistämättä keskittyvät sinne, missä asukkaita on lähellä eniten. Näin ollen asiointimatkat väistämättä kasvavat, mitä tapahtuu Itä-Uudellamaalla. Itä-Uudenmaan mitoitusten pienentäminen ei muuttaisi tilannetta asiointimatkojen pituuksien suhteen, sillä tarjontaa ei yksinkertaisesti ole eikä edes tule alueen pienimpiin keskuksiin. Eli mitoituksesta huolimatta näistä kunnista asioidaan Porvoossa tai Loviisassa.



#### 5.4 Vähittäiskaupan suuryksikköalueet kunnittain

Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö -merkinnällä osoitetaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumiskohteet keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

Mitoituksen pohjaksi on laskettu koko alueen nykyinen myymäläkanta. Enimmäsmitoitukseen lasketaan mukaan alueen kaikki kaupan kerrosala eli vähittäiskaupan suuryksiköiden kerrosalan lisäksi myös pienemmät kaupan yksiköt. Enimmäsmitoitukseen lasketaan mukaan sekä olemassa oleva että uusi kerrosala. Suuri osa alueen myymälöistä voi olla pieniä, mutta koska alueella asioidaan ylikunnallisesi, myös pienet myymälät saavat asiakkaita oman kunnan ulkopuolelta. Osa myymälöistä vastaa pääosin paikalliseen tarpeeseen, esim. lähikaupat, jotka palvelevat lähialueen asutusta. Niitä ei kuitenkaan ole eroteltu nykyisestä myymäläkannasta, koska ei ole nähty tarpeelliseksi ryhtyä selvittämään seudullisuutta myymäläkohtaisesti.

Suurella osalla alueista jo nyt alueen koko liiketilakanta muodostaa sellaisen kaupan keskittymän, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Kaikilla alueilla rakennukset eivät vielä tällä hetkellä ole sijoittuneet niin lähellekin tai tiiviisti, että alueita tarvitsisi tulkita seudulliseksi keskittymäksi. Mutta jotta alueita voidaan edelleen kehittää tiiviinä ja vetovoimaisina keskittyminä, on ne osoitettu vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnällä.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueille suunnataan sellaista kauppaa, jonka sijoittuminen keskustojen ulkopuolelle ei haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kaupallisia palveluja ja kehittämistä. Liiketilatarpeen suuntaamista keskustan ulkopuolisilla alueilla on perusteltu luvuissa 3.5 ja 5.3.1. Näin ollen kun vähittäiskaupan suuryksikköalueille suunnataan oikean tyyppistä kauppaa, ei tällä ole vaikutuksia keskustakauppaan ja sen kehittämiseen. Keskustoihin hakeutuva ja sijoittuva kauppa on eri tyyppistä eikä vähittäiskaupan suuryksikköalueille sijoittuva kauppa kilpaile keskustakaupan kanssa.

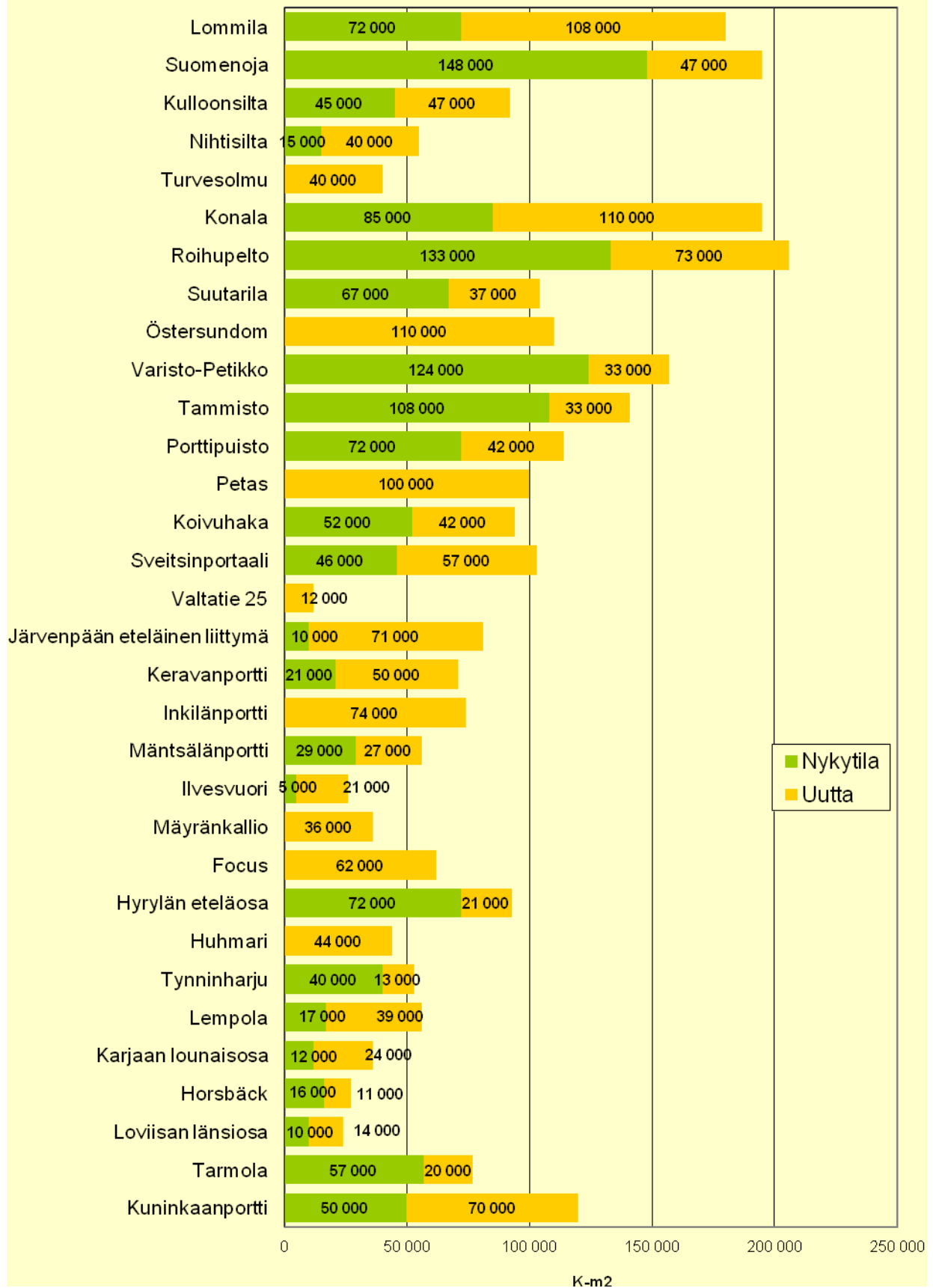
Seuraavalla sivulla olevassa kuvassa esitetään vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus, joka koostuu alueen nykyisestä liiketilamäärästä sekä uudesta liiketilasta. Uusi liiketilamäärä on laskettu liiketilamäärästä, josta osa on suunnattu vähittäiskaupan suuryksikköalueille.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueita tarkastellaan tässä kuntakohtaisesti. Tarkastelulähtökohdat esiteltiin luvussa 5.5. Tässä kootaan asia uudelleen kuntakohtaisesti ja tehdään yhteenveto kunkin kunnan ja alueen arvioinnista.

## Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden liiketilan mitoitus

K-m <sup>2</sup>	Nykytila	Uutta
Lommila	72 000	108 000
<b>Suomenoja</b>	148 000	47 000
<b>Kulloonsilta</b>	45 000	47 000
<b>Nihtisilta</b>	15 000	40 000
<b>Turvesolmu</b>	0	40 000
<b>Konala</b>	85 000	110 000
<b>Roihupelto</b>	133 000	73 000
<b>Suutarila</b>	67 000	37 000
<b>Östersundom</b>	0	110 000
Varisto-Petikko	124 000	33 000
Tammisto	108 000	33 000
Porttipuisto	72 000	42 000
Petas	0	100 000
<b>Koivuhaka</b>	52 000	42 000
Sveitsinportaali	46 000	57 000
<b>Valtatie 25</b>	0	12 000
Järvenpään eteläinen liittymä	10 000	71 000
Keravanportti	21 000	50 000
Inkilänportti	0	74 000
<b>Mäntsälänportti</b>	29 000	27 000
Ilvesvuori	5 000	21 000
<b>Mäyränkallio</b>	0	36 000
Focus	0	62 000
<b>Hyrylän eteläosa</b>	72 000	21 000
<b>Huhmari</b>	0	44 000
Tynninharju	40 000	13 000
<b>Lempola</b>	17 000	39 000
<b>Karjaan lounaisosa</b>	12 000	24 000
<b>Horsbäck</b>	16 000	11 000
Loviisan länsiosa	10 000	14 000
Tarmola	57 000	20 000
<b>Kuninkaanportti</b>	50 000	70 000
<b>Yhteensä</b>	<b>1 306 000</b>	<b>1 528 000</b>

## Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus



### Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Espoossa

Espoossa on viisi vähittäiskaupan suuryksikköaluetta, joista yksi on voimassa olevan maakuntakaavan mukainen suuryksikköalue ja neljä on uutta aluetta. Alueista Nihtisilta ja Turvesolmu ovat vielä lähes rakentumattomia. Lommilan alueella on tällä hetkellä pääosin tilaa vaativaa kauppaa. Erikoiskauppaa on lähinnä Ikean ja laajan tavaravalikoiman myymälöissä, Suomenoja on laajalle levittänyt ja alueella on myös erikoiskauppaa mm. urheilu- ja sisustuskauppaa. Lisäksi alueella on paikallisia päivittäistavarakauppoja.

Espooseen on uutta pinta-alaa osoitettu vähittäiskaupan suuryksikköalueille yhteensä noin 260.000 k-m<sup>2</sup>. Muille alueille jää keskustan ulkopuolisten alueiden lisätarpeesta vielä 40 %. Näin ollen vähittäiskaupan suuryksikköalueet eivät tule olemaan ainoita kaupan alueita, joille riittää ostovoimasta kehitettävää.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueille suunnattu tarve Espoossa vastaa espoolaisten keskustojen ulkopuolisten alueiden lisätarpeesta (ei sis. suunnattua tarvetta) vain alle 70 %. Näin tarkasteltuna vähittäiskaupan suuryksikköalueet vastaavat pääosin paikalliseen tarpeeseen. Kokonaisuudessaan tarkasteluna vähittäiskaupan suuryksikköalueet ei Espoossa ole ainakaan ylimitoitettu.

Kaikki Espoon suuryksikköalueet sijoittuvat Urban Zone -liikkumisvyöhykkeiden joukkoliikennevyöhykkeille. Tosin Turvesolmu sijoittuu autovyöhykkeelle kuitenkin sivuten joukkoliikennevyöhykettä. Suomenoja ja Nihtisilta sijoittuvat intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle. Näin ollen alueiden tavoitettavuus joukkoliikenteellä on hyvä.

Espoon km-alueiden Suomenojan, Nihtisillan ja Turvesolmun lähialueilla alle viiden kilomerin päässä asuu nykyään noin 120.000–150.000 asukasta. Lommilan ja Kulloonsillan lähialueella asukkaita on noin 60.000 alle 5 kilometrin säteellä, mutta 10 kilometrin säteellä jo 250.000-280.000 asukasta. Espoossa väestö on myös voimakkaassa kasvussa.

Lähialueilla riittää laskennallisesti ostovoimaa hyvin suuryksikköalueiden laskennalliseen myyntitavoitteeseen. Laskennallinen myyntitavoite täyttyy jo viiden kilometrin säteellä, lukuun ottamatta Lommilaa. Lommilassa nykyostovoimalla laskettuna kokonaisuusmitoituksen täyttymiseen tarvitaan väestöä 10 kilometrin säteeltä. Tätä voidaan pitää riittävän hyvänä palveluiden saavutettavuuden kannalta, sillä tilaa vaativaa kauppaa yleensäkin haetaan kauempaa ja Pohjois-Espoon alueella asukastiheys on harvempi ja tällöin myös palveluverkko on harvempi. Km-alueiden vaikutusalueet menevät tosin päällekkäin muiden km-alueiden kanssa, joten laskennallinen ostovoima ei ole tae siitä, mihin ostovoima alueella suuntautuu. Kokonaisuudessaan ostovoiman on laskettu alueella kuitenkin riittävän.

Espoon km-alueet sijoittuvat hyvin lähelle keskuksia korkeintaan parin kilometrin päähän, joten ne sijoittuvat hyvin suhteessa muuhun palveluverkkoon. Kulloonsilta on ainoa keskittymä, joka hieman sijoittuu irralleen keskusverkosta. Pohjois-Espoo on sen verran harvaan asuttua ja asukkaita on sen verran vähän, ettei alueelle ole syntynyt merkittävää keskustaa. Kulloonsilta sijoittuu kuitenkin Kehä III-varrelle, joka alueena soveltuu hyvin tilaa vaativalle kaupalle ja täydentää Kehä III:n tilaa vaativan kaupan nauhaa. Kulloonsilta sijoittuu lisäksi voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan kehäkaupungin kehittämisvyöhykkeelle, jonka merkintä on jo ohjannut alueelle paljon tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Helsingissä

Vähittäiskaupan suuryksikköalueita on Helsingissä neljä, jotka kaikki ovat uusia. Konalaan on keskittynyt autokauppaa, mutta alueella on myös kauppakeskus. Herttoniemen, Roihupellon ja Suutarilan alueella on pääosin autokauppaa sekä rauta- ja sisustuskauppaa. Sekä Konalan että Herttoniemen/Roihupellon alueet ovat hyvin laajoja. Konalassa alue rajautuu Konalan asuinalueeseen ja alueella on tätä palvelevaa kauppaa. Suutarila on alueista pienin. Östersundom on vielä rakentumaton.

Helsingin suuryksikköalueille on mitoitettu uutta liiketilaa yhteensä noin 370.000 k-m<sup>2</sup>. Lisätarvetta jää hieman enemmän muille paikallisille kaupan alueille, mikä on hyvinkin riittävä määrä tasapainoisen palveluverkon muodostamiselle. Suuryksikköalueille on suunnattu paikallisesta keskustan ulkopuolisten alueiden lisätarpeesta vain alle puolet. Näin ollen voidaan tulkita, että ne rakentuvat pääosin paikallisen ostovoiman varaan.

Helsingin suuryksikköalueet sijoittuvat joukkoliikennevyöhykkeelle tai intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle vuoden 2035 liikkumisvyöhykkeitä tarkasteltaessa. Näin ollen palvelut ovat hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Tosin nykytilanteessa Östersundom on vielä autovyöhykettä, mutta tulevaisuudessa joukkoliikennevyöhykettä. Kokonaisuudessaan tilaa vaativan kaupan palvelut ovat Helsingissä hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa.

Helsingin suuryksikköalueiden lähialueella on asukkaita niin paljon, että laskennallisesti kunkin alueen myyntitavoite täyttyy jo alle viiden kilometrin säteellä asuvien asukkaiden muiden alueiden ostovoimasta. Alle viiden kilometrin päässä alueista asuu noin 100.000-200.000 asukasta. Östersundomin alueen välittömässä läheisyydessä asukasmäärä jää alhaiseksi, mutta kymmenen kilometrin säteellä asukkaita on jo yli 200.000. Näin ollen Östersundomin alueellekin riittää ostovoimaa laskennallisesti jo tällä hetkellä moninkertaisesti alle kymmenen kilometrin säteellä kohdemerkinnästä.

Helsingin suuryksikköalueet sijoittuvat pääsääntöisesti lähelle nykyisiä keskuksia. Östersundom on alueista ainoa, joka sijoittuu hieman irralleen nykyisestä keskusverkosta. Alueelle on kuitenkin tulossa uusi maakuntakaavan keskustatoimintojen alue, joten tulevaisuudessa alue on paikalliskeskusverkkoon nähden hyvällä paikalla.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Vantaalla

Vantaalla on vähittäiskaupan suuryksikköalueita viisi. Näistä neljä ovat voimassa olevan maakuntakaavan mukaisia ja yksi, Koivuhaka on uusi. Alueista Varisto-Petikko sekä Tammisto-Pakkala ovat lähes täyteen rakennettuja. Porttipuisto on suurelta osin rakennettu, mutta alueen rakentaminen jatkuu yhä. Koivuhaassa on lähinnä autokauppaa. Alue on täydentymässä. Petas on vielä rakentumaton.

Vantaalla vähittäiskaupan suuryksikköalueille on suunnattu muiden alueiden lisätarpeesta 60 % eli lähes 230.000 k-m<sup>2</sup>. Paikallisille alueille jää tarpeesta 150.000 k-m<sup>2</sup>, minkä arvioidaan olevan riittävä paikallisten alueiden kehittämiselle ja tasapainoiselle palveluverkolle.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueille osoitettu uusi liiketilamäärä (230.000 k-m<sup>2</sup>) on 3/4 vantaalaisten asukkaiden keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilatarpeesta. Näin ollen uusi rakentaminen vastaa laskennallisesti lähinnä paikalliseen tarpeeseen. Uuden liiketilan määrä Vantaan suuryksikköalueilla on sopiva tarpeeseen nähden.

Vantaan kaikki suuryksikköalueet sijoittuvat joukkoliikennevyöhykkeelle, joten palvelujen tavoitettavuus on tältä osin joukkoliikenteellä on hyvä. Alueet sijoittuvat myös lähelle keskuksia. Lähialueella (alle 5 km säteellä) on asukkaita 100.000-150.000. Ainoastaan Petaksen lähialueen asukasmäärä ja nykytilanteessa alhaiseksi. Vuonna 2035 alle viiden kilometrin päässä asukkaita on jo 70.000.

Lähialueiden asukasmäärä on Vantaan suuryksikköalueilla niin suuri, että niiden laskennalliseen myyntitavoitteeseen riittää asukkaiden ostovoima alle viiden kilometrin säteellä. Poikkeuksellisesti Petas joutuisi nykyasukasmäärällä hakemaan laskennallisesti asiakkaansa 10 kilometrin säteeltä. Tätäkään matkaa ei voida tilaa vaativan kaupan keskittymän osalta pitää liian suurena.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Hyvinkäällä

Hyvinkäällä on voimassa olevassa maakuntakaavassa yksi vähittäiskaupan suuryksikköalue Sveitsinportaali. Tässä selvityksessä on Hyvinkäälle lisätty uusi suuryksikköalue Valtatien 25 risteysalueelle Metsä-Kaltevaan. Sveitsinportaali on osittain rakennettu. Kauppaa on valtatie molemmin puolin. Valtatien 25 alueella ei vielä ole kauppaa. Mitoituksessa lähdetään siitä, että Sveitsinportaali on liiketilamäärältään suurempi kaupan alue kuin valtatie 25 alue.

Hyvinkään keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilan lisätarve on vuoteen 2035 mennessä 82000 k-m<sup>2</sup>. Tarpeeseen on laskettu mukaan Riihimäen seudulta 5000 k-m<sup>2</sup>, mikä vastaa Riihimäen seudun tilaa vaativan kaupan tarpeesta noin 14 prosenttia (Lähde: Kanta-Hämeen vähittäiskaupan palveluverkkoselvitys 2010, FCG Oy). Sveitsinportaali vetää asiakkaita myös jonkin verran pohjoisesta, jossa asukasmäärä on Hyvinkäätä pienempi.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueille suunnataan muiden alueiden tarpeesta 80 % eli 66.000 k-m<sup>2</sup>. Näin ollen muiden alueiden kehittämiseen jää 16.000 eli 20 %. Tätä voidaan pitää riittävänä muiden paikallisten alueiden kehittämiseen.

Hyvinkää on seudullinen kauppapaikka. Tämä näkyy myös kaupan alueiden mitoituksessa. Vähittäiskaupan suuryksikköalueille mitoitettu uusi liiketila on 114 % paikalliseen tarpeeseen verrattuna. Hyvinkää on seutukeskus, joka vetää asiakkaita pienemmistä lähikunnista sekä myös maakunnan ulkopuolelta. Näin ollen on luontevaa, että aluetta voidaan kehittää myös tämän suunnatun ostovoiman pohjalta. Muutoin vaarana on, että ostovoimaa karkaa pääkaupunkiseudulle, jossa tarjonta on vieläkin monipuolisempi.

Sveitsinportaali sijoittuu seudulliselle joukkoliikennevyöhykkeelle, joten sen tavoitettavuus on joukkoliikenteellä on hyvä. Valtatie 25 alue sijoittuu autovyöhykkeelle, mutta lähelle joukkoliikennevyöhykettä. Tilaa vaativan kaupan palvelut Hyvinkäällä arvioidaan olevan kuitenkin hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä, koska suurempi kaupan alue sijoittuu seudulliselle joukkoliikennevyöhykkeelle.

Molemmat suuryksikköalueet sijoittuvat kohtalaisen lähelle Hyvinkään keskustaan. Väliin jää asuinalueita ja muita kaupan alueita, joten suuryksikköalueet ovat hyvin kiinni taajamarakenteessa. Molempien lähialueella on tällä hetkellä asukkaita viiden kilometrin säteellä noin 40.000 ja 10 kilometrin säteellä noin 50.000. Asukkaat ovat pääosin sijoittuneet lähelle alueita.

Metsä-Kaltevan mitoitukseseen riittää laskennallisesti hyvinkin ostovoima alle 5 kilometrin säteellä. Sveitsinportaali joutuu hakemaan ostovoimaa laskennallisesti 15 kilometrin säteeltä. Sveitsinportaalien sijainti moottoritien varressa tekee alueesta helposti

saavutettavan. Lisäksi lähialueella ei Metsä-Kaltevan lisäksi ole muita suuria kaupan alueita, joten on luontevaa, että asiointietäisyys kasvaa aivan lähialuetta suuremmaksi. Ostovoima on kasvussa, ja myöhemmin myös Sveitsinportaalille löytyy laskennallista ostovoimaa lähialueelta.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Järvenpäässä

Voimassa olevassa maakuntakaavassa on Järvenpäähän osoitettu yksi vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä Järvenpään moottoritien eteläiseen liittymään. Alue on osittain Tuusulan kunnan puolella. Alue on vasta lähtenyt rakentumaan.

Järvenpäässä on keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilän lisätarvetta noin 80.000 k-m<sup>2</sup>. Jos tähän lasketaan mukaan 10 % Tuusulan tarpeesta, koska eteläinen liittymä on osin Tuusulan kunnan puolella, on tarve yhteensä noin 90.000 k-m<sup>2</sup>. Uutta liiketilaa on eteläiseen liittymään osoitettu yhteensä 75.000 k-m<sup>2</sup>. Näin ollen liiketilaa jää muiden keskustan ulkopuolisten alueiden kehittämiseen 17.000 k-m<sup>2</sup>. Tätä voidaan pitää riittävänä Järvenpään paikallisten alueiden kehittämiseen.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden uusi pinta-ala on noin saman verran kuin paikallinen tarve alueella on, kun tarkastelussa on vähennetty Eteläisen liittymän alueen Tuusulan kunnan puoleinen osuus. Näin ollen alueiden täysimittainen kehittäminen vastaa laskennallisesti paikalliseen tarpeeseen.

Järvenpään suuryksikköalue sijoittuu liikkumisvyöhyketarkastelussa autovyöhykkeelle, mutta lähelle joukkoliikenne- ja jalankulun reunavyöhykettä. Alueelle ollaan kuitenkin suunnittelemassa linja-autoreittiä, joka yhdistää kauppa-alueen Järvenpään keskustaan. Lisäksi Kyrölän rautatieasemaa suunnitellaan siirrettävän ja alueen ydin tulee sijoittumaan hyvin lähelle uutta asemanpaikkaa. Lisäksi Järvenpään keskustan tuntumassa on Tenholan alueella tilaa vaativaa kauppa. Näin ollen voidaan arvioida että tilaa vaativan kaupan palvelut ovat Järvenpäässä hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa.

Eteläisen liittymän lähialueella 5 kilometrin säteellä on asukkaita tällä hetkellä yli 40.000 ja asukasmäärä kasvaa vuoteen 2035 mennessä 55.000:een. Lähiostovoimaa riittää alueelle laskennallisesti tältä lähimmältä vyöhykkeeltä.

Eteläinen liittymä sijaitsee noin kolmen kilometrin päässä Järvenpään keskustasta. Alueen etäisyys keskustapalveluihin on sopiva.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalue Keravalla

Keravalla on voimassa olevassa maakuntakaavassa yksi vähittäiskaupan suuryksikköalue Keravanportti, joka uudessa kaavassa mitoitetaan. Keravanportti on osin rakentunut.

Keravalla on keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilän lisätarvetta yli 60.000 k-m<sup>2</sup>. Vähittäiskaupan suuryksikköalueelle on osoitettu uutta liiketilaa 50.000 k-m<sup>2</sup>. Näin ollen muiden alueiden kehittämiseen jää 13.000 k-m<sup>2</sup>. Tätä voidaan pitää riittävänä, sillä Keravalla muita alueita on lähinnä vain keskustan ja suuryksikköalueen väliin jäävä alue. Mikäli Keravanporttiin ei kuntakaavoituksessa kaavoiteta täyttä mitoitusmäärää, jää tälle välialueelle tarpeesta vieläkin suurempi osa.

Keravanporttiin mahdollistettu uusi pinta-ala on paikallisesta keskustan ulkopuolisten alueiden pinta-alasta 90 %. Näin ollen alueen voidaan laskea rakentuvat paikallisen ostovoiman varaan.

Keravanportti sijoittuu jalankulunreunavyöhykkeelle, joten sen tavoitettavuus kevytliikenteellä voidaan arvioida olevan riittävä hyvä. Lähialueella 5 kilometrin säteellä on

asukkaita yli 60.000. Lähialueen ostovoima riittää alueen laskennalliseen myyntitavoitteeseen.

Keravanportti sijaitsee keskustasta parin kilometrin päässä. Keskustan ja km-alueen väliin jää paikallinen kaupan alue. Alue on palveluverkon kannalta hyvällä paikalla.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalue Kirkkonummella

Kirkkonummella on voimassa olevassa maakuntakaavassa yksi vähittäiskaupan suuryksikköalue Inkilänportti, joka uudessa kaavassa mitoitetaan. Inkilänportti on vielä rakentumaton kaupan alue.

Kirkkonummella keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilan lisätarve on yli 90.000 k-m<sup>2</sup>. Tästä 74.000 k-m<sup>2</sup> on suunnattu Inkilänporttiin. Kirkkonummella ei ole muita keskustan ulkopuolisia kaupan alueita, joten osuus on riittävä. Osa keskustan ulkopuolisten alueiden tarpeesta voi suuntautua myös Kirkkonummen keskusta-alueelle, joka kattaa myös radan eteläpuolisen kaupan alueen.

Uuden pinta-alan määrä Inkilänportissa ylittää paikallisten asukkaiden keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilan lisätarpeen. Alue rakentuu siis osin siuntiolaisten, inkoolaisten ja espoolaisten tarpeen varaan. Siuntiossa ja Inkoossa ei omia tilaa vaativan kaupan alueita ole, joten on luontevaa, että ostovoimaa siirtyy kunnan rajojen ulkopuolelle. Espoo sijoittuu sen verran lähelle, että pieni määrä ostovoimaa voi hyvin siirtyä Kirkkonummen puolelle.

Inkilänportti on sijoittuu liikkumisvyöhyketarkastelussa autovyöhykkeelle, mutta se sivuaa seudullista joukkoliikennevyöhykettä. Myös kirkkonummen keskustassa on merkittävä määrä tilaa vaativaa kauppaa, joten näin ollen katsotaan että tilaa vaativan kaupan saavutettavuus joukkoliikenteellä on Kirkkonummella riittävän hyvä.

Inkilänportin lähialueella 5 kilometrin säteellä asuu noin 15.000 asukasta, mutta 10 kilometrin säteellä asukkaita on lähemmäs 100.000. Inkilänportti tarvitseekin asukkaiden ostovoimaa kymmenen kilometrin säteeltä tavoittaakseen laskennallisen myyntinsä. Asiointitietäisyys on vielä kohtuullinen, kun arvioidaan, että lännessä päin ei Kirkkonummen keskustan ohella ole lähellä muita tilaa vaativan kaupan alueita.

Inkilänportti sijoittuu Kirkkonummen keskustasta kuuden kilometrin päähän. Alueen lähellä on kuitenkin toinen maakuntakaavan keskus Masala ja lähellä on myös työpaikka- ja muita asuinalueita.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalue Mäntsälässä

Selvityksessä on Mäntsälässä yksi vähittäiskaupan suuryksikköalue valtatie 25 ja vanhan Lahdentien risteysalueella. Alueella on jo nykyään jonkin verran kauppaa.

Mäntsälässä keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilan lisätarve on 39.000 k-m<sup>2</sup>, josta 26.000 k-m<sup>2</sup> on suunnattu Mäntsälän porttiin. Näin myös muille keskustan ulkopuolilla alueille jää riittävästi kehitettävää. Osoitettu uusi pinta-ala on mäntsäläläisten tarpeesta 70 %, joten alueen uusi pinta-ala rakentuu paikallisen ostovoiman varaan.

Mäntsälän portin lähialueella viiden kilometrin säteellä on asukkaita tällä hetkellä noin 12.000, 15 kilometrin säteellä 25.000 ja 20 kilometrin säteellä yli 60.000. Saavuttaakseen laskennallisen myyntitavoitteensa kokonaismitoitukselle tarvitaan nykyasukkaiden ostovoimaa 20 kilometrin säteellä. Väestömäärän kasvu on kuitenkin suurta ja vuoden 2035 tilanteessa kokonaismitoitukseen riittää jo 10 km säteellä asuvien ostovoima.



Mäntsälän portti sijoittuu maakunnallisen palveluverkon reunaan, joten se kerää ostovoimaa laajalta maakunnan reuna-alueelta, jossa ei palveluita juurikaan ole. Näin ollen pitkä etäisyys on luontevaa alueen palveluverkkoon nähden. Mäntsälän portti sijaitsee lähellä keskustaa, mikä on palveluverkon kannalta positiivista.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Nurmijärvellä

Nurmijärvellä on kaksi vähittäiskaupan suuryksikköaluetta, joista toinen, Ilvesvuori on voimassa olevassa maakuntakaavassa ja toinen on uusi alue, Mäyränkallio. Ilvesvuorella on jonkin verran kaupan palveluita. Mäyränkallio ei ole vielä rakentunut.

Nurmijärven keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilatarve on yli 70.000 k-m<sup>2</sup>, josta 57.000 k-m<sup>2</sup> on osoitettu vähittäiskaupan suuryksikköalueille. Näin ollen paikallisille alueille jää lisätalantarpeesta 14.000 k-m<sup>2</sup>, mitä voidaan pitää riittävänä paikallisten alueiden kehittämiseksi. Mäyräkallion alueelle on lisätarpeesta suunnattu hieman enemmän, koska sen lähialueella on enemmän asukkaita. Vähittäiskaupan suuryksikköalueet vastaavat laskennallisesti paikalliseen tarpeeseen Nurmijärvellä.

Nurmijärven suuryksikköalueista Ilvesvuori on sijoittunut jalankulun reunavyöhykkeelle, ja Mäyränkallio sivuaa seudullista joukkoliikennevyöhykettä. Ilvesvuoren tavoitettavuus Nurmijärven kirkonkylän asukkaiden osalta on kevytliikenteen osalta hyvä.

Klaukkalalaisten näkökulmasta tarkasteltuna tilaa vaativan kaupan palveluiden saavutettavuus joukkoliikenteellä ei oman kunnan sisällä ole luonteva. Toisaalta taas Petaksen alue sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle, jonka läheltä Klaukkalan joukkoliikenne osin hoituu. Lisäksi tilanne voi joukkoliikenteen suhteen muuttua, kun Mäyränkallion työpaikka-alue rakentuu.

Ilvesvuoden lähialueella viiden kilometrin säteellä on lähes 10.000 ja Mäyränkallion lähialueella yli 16.000. Mäyränkallion lähialueella asukasmäärä on voimakkaassa kasvussa. 10 kilometrin säteellä on Ilvesvuoden alueella yli 30.000 asukkaita Mäyränkallion alueella yli 40.000. Molemmat tarvitsevat nykyasukasmäärällä laskettuna myyntitavoitteeseen asukkaita 10 kilometrin säteellä. Vuoden 2035 tilanteessa viiden kilometrin säteellä asuvien ostovoima riittää laskennalliseen myyntitavoitteeseen. Lähialueella ei muita suuryksikköalueita ole, joten on luontevaa että alueet keräävät ostovoimaa koko kunnan alueelta. Mäyränkallion toteutuminen vähentää asiointia Petaksen alueella, jolloin asiointimatkat ovat lyhyempiä.

Ilvesvuori sijoittuu parin kilometrin päähän Nurmijärven kirkonkylältä ja Mäyränkallio noin kolmen kilometrin päähän Klaukkalasta. Ilvesvuoren ja keskustan väliin jää paikallinen kaupan alue. Mäyränkallio on tällä hetkellä irrallaan muusta rakenteesta, mutta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa suuryksikön toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamiseen.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Tuusulassa

Voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu yksi suuryksikkömerkinä Tuusulaan Focus-alueelle. Lisäksi tässä tarkastelussa on toinen vähittäiskaupan suuryksikköalue Hyrylän eteläosassa. Lisäksi Järvenpään eteläinen liittymä on osittain Tuusulan kunnan alueella. Focus-alue on vielä rakentumaton. Itäväylän alue on osin rakentunut, mutta aluetta kehitetään edelleen. Järvenpään eteläisessä liittymässä ei Tuusulan kunnan puolella ole vielä kauppaa.

Tuusulassa on keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilan lisätarvetta 88.000 k-m<sup>2</sup>, josta 10 % eli 9000 k-m<sup>2</sup> lasketaan suuntautuvan Järvenpään eteläiseen liittymään. Muille

vähittäiskaupan suuryksikköalueille on suunnattu uutta pinta-alaa 62.000 k-m<sup>2</sup>. Näin ollen 17.000 k-m<sup>2</sup> jää muille alueille kehitettäväksi. Tässä Hyrylän eteläosan aluetta on tulkittu laajana, eli se käsittää sekä Sulan alueen että Tuusulan itävyöhykän kaupan alueen. Muita tilaa vaativan kaupan alueita ei kunnassa ole. Näin ollen tässä mitoitettujen kaupan alueiden voisi olla jonkin verran suurempiakin, koska paikallisille alueille ei ole tarvetta jättää niin paljon tarpeesta, kuin tässä nyt on jätetty.

Tuusulaan on suunnattu liiketilatarvetta jonkin verran Vantaalta, koska molemmat km-alueet sijaitsevat lähellä Vantaan asukkaita. Esimerkiksi Korson ja Koivukylän aluetta lähimmät suuryksikköalueet ovat Tuusulan puolella. Näin ollen km-alueiden mitoitus ylittää paikallisen tarpeen, mutta on luontevasti Vantaan läheisyydellä selitettävissä.

Focus-alue sijoittuu liikkumisvyöhyketarkastelussa seudulliselle joukkoliikennevyöhykkeelle ja Hyrylän eteläosan kaupan alue autovyöhykkeelle. Viimeksi mainittu alue sivuaa seudullista joukkoliikennevyöhykettä. Lisäksi tilaa vaativaa kauppaa on jonkin verran Hyrylän keskustan ja suuryksikköalueen välissä. Tämä alue rajautuu jalankulun reunavyöhykkeelle. Näin ollen tilaa vaativan kaupan saavutettavuus kevyt- ja joukkoliikenteellä arvioidaan olevan Tuusulassa riittävä hyvä.

Focuksen ja Hyrylän km-alueen läheisyydessä asuu nykyään viiden kilometrin säteellä lähes 60.000 asukasta. 10 kilometrin säteellä asukkaita on jo Hyrylästä katsoen 160.000 ja Focuksesta katsoen 240.000. Molemmille riittää laskennalliseen myyntitavoitteeseen alle viiden kilometrin säteellä asuvat asukkaat.

Hyrylän eteläosaa lähin keskusta on Hyrylä, joka sijaitsee kolmen kilometrin päässä. Keskustan ja alueen väliin jää asuinalueita sekä kaupan alue keskustan eteläpuolella. Alueen erikoiskaupan mitoitus jää vähäiseksi suhteessa keskustan nykyiseen tarjontaan. Joten alueella ei ole vaikutuksia keskustan kauppaa.

Focus-aluetta lähin keskusta on Vantaan puolella Korso. Matkaa Korsoon on noin viisi kilometriä. Näin ollen Focus tulee olemaan luonteva osa pääkaupunkiseudun palveluverkkoa.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalue Vihdissä

Vihdissä on suunnitelmia uuden kaupan alueen rakentumisesta Huhmariin. Alue on vielä rakentamaton.

Vihdissä on muiden kuin keskustatyyppisten alueiden liiketilan lisätarve 55.000 k-m<sup>2</sup>. Tästä tarpeesta 80 % eli 44.000 k-m<sup>2</sup> on suunnattu Huhmariin. Muiden keskustan ulkopuolisten alueiden kehitykseen jää näin ollen 11.000 k-m<sup>2</sup> eli 20 % koko tarpeesta. Keskustan ulkopuolisia alueita Vihdissä on lähinnä Nummelassa Porintien toisella puolella. Tämän määrän arvioidaan olevan riittävä alueen kehittämiseen.

Huhmarin työpaikka-alue on rakentumassa vasta vuosien päästä, joten Huhmarin toteutuminen on mahdollista vasta tulevaisuudessa. Nummelan keskusta-alueelle tai sen tuntumaan ehtii rakentumaan kauppaa myös tätä ennen.

Huhmariin osoitettu mitoitus vastaa paikallisesta keskustan ulkopuolisesta liiketilatarpeesta noin 100 %. Näin ollen voidaan laskea Huhmarin rakentuvat paikallisen ostovoiman varaan.

Huhmarin alue sijoittuu liikkumisvyöhyketarkastelussa autovyöhykkeelle, mutta hyvin lähelle joukkoliikennevyöhykettä. Urban Zone 2035 -analyysissä ei Huhmariin ole Porintien itäpuolelle sijoitettu asukkaita eikä työpaikkoja, koska on oletettu että uusien

ratojen toteutus on vasta 2035 jälkeen. Mikäli alue rakentuukin, muuttuu Huhmarin sijainti myös suhteessa liikkumisvyöhykkeisiin. Nummelan keskustassa sekä tämän tuntumassa on tällä hetkellä tilaa vaativaa kauppaa ja sitä kehitetään edelleen. Näin ollen tilaa vaativan kaupan saavutettavuus joukkoliikenteellä on riittävän hyvä.

Huhmarin lähialueella alle 5 km:n säteellä asuu asukkaita yli 10.000 ja 10 km:n säteellä yli 25.000. Laskennalliseen myyntitavoitteeseen päästäkseen alue tarvitsee ostovoimaa 10 kilometrin säteellä kohdemerkinnästä. Asukasmäärä on voimakkaasti kasvamassa. Vuonna 2035 laskennalliseen myyntitavoitteeseen riittää niiden asukkaiden ostovoima, jotka asuvat alle viiden kilometrin päässä alueesta.

Lähimpään Nummelan keskustaan on matkaa nelisen kilometriä. Alue on tällä hetkellä irrallaan muusta yhdyskuntarakenteesta ja vielä rakentumaton. Alueen kaupan toteutus tulee kytkeytyä muun yhdyskuntaranteen toteuttamisen aikatauluun.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Lohjalla

Voimassa olevassa maakuntakaavassa on Tynninharjulla vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä. Tässä selvityksessä mukana on toinen alue Lempolassa, jolloin Lohjalla olisi kaksi vähittäiskaupan suuryksikköaluetta. Molemmat alueet ovat jo nykyään kaupan alueita. Tynninharju on lähes täyteen rakentunut. Lempolassa on enemmän laajennuspotentiaalia.

Lohjalla keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilatarve on yhteensä 65.000 k-m<sup>2</sup> ja uutta liiketilaa on vähittäiskaupan suuryksikköalueille suunnattu 53.000 k-m<sup>2</sup>. Näin ollen muille keskustan ulkopuolisille alueille jää tarpeesta 13.000 k-m<sup>2</sup> eli viidennes. Lohjalla on muitakin kaupan alueita, joita kehitetään, joten mutta määrää voidaan pitää kohtuullisena. Lohjalla vähittäiskaupan suuryksikköalueiden uusi pinta-ala vastaa laskennallisesti paikallisesta lisätarpeeseen.

Lohjan suuryksiköistä Lempola sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle ja Tynninharju autovyöhykkeelle kuitenkin sivuten joukkoliikennevyöhykettä. Tynninharju on myös Lohjan alakeskus, samoin Lempola nojautuu Lohjan toiseen alakeskukseen Ventelään. Näin ollen Lohjan suuryksikköalueiden saavutettavuus joukkoliikenteellä on riittävän hyvä, samoin myös kevytliikenteellä.

Lohjan suuryksikköalueiden lähellä, viiden kilometrin säteellä, asuu asukkaita noin 20.000 ja 10 kilometrin säteellä 30.000-35.000. Alueiden kokonaismitoitukseen molemmat tarvitsevat laskennallisesti asukkaita 10 kilometrin säteellä. Lohja on seutukeskus ja palvelee laajaa seutua, jonka oma palveluvarustus on puutteellinen, joten on luontevaa, että ostovoimaa tulee alueille laajalta alueelta. Vuonna 2035 asukkaita ja ostovoimaa alueiden lähellä on jo niin paljon, että myyntitavoitteeseen riittää asukkaat viiden kilometrin säteellä.

Tynninharju ja Lempola sijaitsevat Lohjan pääkeskustasta noin neljän kilometrin päässä. Toisaalta Tynninharju on Lohjan alakeskus ja Lempola sijaitsee toisen alakeskuksen välittömässä läheisyydessä, joten alueiden sijainti keskusverkkoon nähden on hyvä.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Raaseporissa

Raaseporissa on tässä selvityksessä kaksi vähittäiskaupan suuryksikköaluetta, toinen Karjaan lounaisosassa toinen Horsbäckin alueella. Molemmat ovat rakentuneita kaupan alueita. Horsbäckin alueella on lähinnä autokauppaa.

Raaseporissa keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilän lisätarve on 44.000 k-m<sup>2</sup>. Tästä tarpeesta 36.000 k-m<sup>2</sup> on suunnattu vähittäiskaupan suuryksikköalueille. Muille alueiden kehitykseen jää myös riittävä määrä liiketilaa alueen tarpeisiin nähden.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden uusi pinta-ala on paikallisesta keskustan ulkopuolisten alueiden tarpeesta 100 %, joten laskennallisesti alueiden uusi pinta-ala rakentuu raaseporilaisten tarpeeseen.

Raaseporin molemmat suuryksikköalueet sijoittuvat liikkumisvyöhyketarkastelussa joukkoliikennevyöhykkeelle. Karjaan merkintä sivuaa myös jalankulun reunavyöhykettä. Tilaa vaativa kauppa voidaan Raaseporissa sanoa olevan joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa.

Karjaan km-alueen läheisyydessä asuu viiden kilometrin säteellä alle 10.000 asukasta ja Horsbäckin lähialueella on asukkaita vain noin 3000. Viidentoista kilometrin säteellä on molemmissa asukkaita on noin 25.000. Karjaalla laskennalliseen myyntitavoitteeseen riittää asukkaita 10 km:n säteellä, Horsbäckin myyntitavoitteeseen tarvitaan asiakkaita 15 kilometrin säteellä. Asukasmäärät ovat kasvussa ja vuonna 2035 myyntitavoitteeseen riittää Karjaan alueen lähellä asukkaat viiden kilometrin säteellä ja Horsbäckin alueella 10 kilometrin säteellä. Alueen palvelurakenne on hajanainen, ja asukastiheys matala. Näin ollen on luontevaa, että palveluita joudutaan osin hakemaan keskimääräistä kauempaa.

Karjaan aluetta lähin keskusta on Karjaa, joka sijaitsee hyvin lähellä. Horsbäck sijaitsee kuuden kilometrin päässä Tammisaaren keskustasta. Keskustan ja alueen välillä on sairaala-alue, varuskunta sekä pientaloalue. Taajamarakenne jatkuu nauhamaisena keskustasta Horsbäckin alueelle.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalue Loviisassa

Itä-Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu suuryksikkömerkintä Loviisan länsiosaan. Alueella on tällä hetkellä jonkin verran kauppaa.

Loviisassa keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilän lisätarve on 17.000 k-m<sup>2</sup>, josta 80 % eli 14.000 k-m<sup>2</sup> on suunnattu vähittäiskaupan suuryksikköalueelle. Näin ollen muille alueille jää liiketilatarpeesta 3000 k-m<sup>2</sup> eli 20 %. Tätä voidaan pitää riittävänä muiden alueiden kehittämiseen suhteessa kysyntään. Lisäksi Loviisassa suuryksikköalue sijaitsee aivan keskustan vieressä, joten suuren määrän suuntaaminen alueelle on hyväksyttävää. Loviisan merkintä sijoittuu Loviisan keskusta jalankulun reunavyöhykkeelle, joten se on hyvin saavutettavissa kevytliikenteellä.

Loviisassa vähittäiskaupan suuryksikköalueen uusi pinta-ala on noin 80 % loviisalaisten keskustan ulkopuolisten alueiden tarpeesta, joten alueen voidaan arvioida rakentuvan pääosin paikallisen ostovoiman varaan.

Loviisan km-alueen lähialueella asuu viiden kilometrin säteellä asukkaita 7000, kymmenen kilometrin säteellä 10.000 ja 20 kilometrin säteellä 17.000. Laskennalliseen myyntitavoitteeseen päästäkseen alueelle tarvittava ostovoima pitää hakea 20 kilometrin säteellä merkinnästä. Asukasmäärä on kasvussa ja vuonna 2035 asukkaiden ostovoima riittää 10 kilometrin säteellä. Loviisa palvelee oman kuntansa lisäksi myös Lapinjärven asukkaita, jossa ei omia tilaa vaativan kaupan palveluita ole riittävästi. Näin ollen on luontevaa, että ostovoimaa joudutaan keräämään laajalta alueelta.

Vähittäiskaupan suuryksikköalue sijoittuu hyvin lähelle keskustaa. Alueen monipuolistuessa kunnan oma palvelutarjonta paranee ja ostovoimasiirtymät Porvooseen pienevät. Tämä voi mahdollisesti myös edesauttaa keskustakauppaa.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Porvoossa

Voimassa olevassa Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa on osoitettu vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä Tarmolaan. Lisäksi tässä selvityksessä on tarkasteltu toista vähittäiskaupan suuryksikköaluetta Kuninkaanporttia. Molemmat ovat nykyisiä merkitykseltään seudullisia kaupan alueita.

Porvoossa on keskustan ulkopuolisille alueille suunnattua liiketilan lisätarvetta lähes 100.000 k-m<sup>2</sup>. Vähittäiskaupan suuryksikköalueille on mitoitettu uutta liiketilaa yhteensä 90.000 k-m<sup>2</sup>. Näin ollen muille alueille jää liiketilatarvetta vain 4000 k-m<sup>2</sup> eli noin 5 %. Tämän voidaan arvioida olevan riittävä määrä, sillä varsinaisia muita kaupan alueita ei Porvoossa ole. Lisäksi keskusta-alueen mitoitus Porvoossa on niin suuri, ettei se mahdu keskustassa toteutumaan. Näin ollen osa keskustan tarpeesta voi toteutua keskustan reuna-alueilla, joka mahdollistaa näin muiden paikallisten alueiden toteuttamisen Porvoon alueella.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueille suunnattu uuden liiketilan määrä on 130 % suhteessa paikallisten asukkaiden keskustan ulkopuolisten alueiden liiketilan lisätarpeeseen. Tämä tarkoittaa sitä, että Porvoon suuryksikköalueiden mitoitus pohjautuu seudulliseen tarpeeseen. Itä-Uudenmaan kaupan rakenne on varsin keskittynyt. Porvoon ja Loviisan ohella muut kunnat ovat niin pieniä, ettei niihin synny monipuolisia kaupan keskuksia. Alueella ei Porvoon ja Loviisan ohella olekaan muita vähittäiskaupan suuryksikköalueita. Näin ollen on luontevaa, että pienten kuntien ostovoima suuntautuu Porvooseen.

Tarmola sijoittuu liikkumisvyöhyketarkastelussa Porvoon keskustan jalankulun reunavyöhykkeelle ja Kuninkaanportti autovyöhykkeelle, mutta lähelle jalankulun reunavyöhykettä. Alueen ohi kulkee suuri osa Helsinkiin kulkevasta joukkoliikenteestä, joten alue on myös joukkoliikenteellä saavutettavissa. Tilaa vaativan kaupan palvelut voidaan todeta olevan hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Tarmolan ja Kuninkaanportin läheisyydessä asuu alle viiden kilometrin säteellä 30.000 asukasta. Vuonna 2035 asukkaita on 40.000. 15 kilometrin säteellä asukkaita on 50.000 ja 20 kilometrin säteellä Tarmolasta 60.000 ja Kuninkaanportista 70.000 asukasta. Tarmola tarvitsee laskennalliseen mitoitukseen nykyväestön ostovoimalla laskettuna asukkaita 10 kilometrin säteeltä. Kuninkaanportti on mitoitukseltaan laajempi ja tarvitsee asukkaita 20 kilometrin säteeltä. Asukasmäärät ovat kasvussa ja vuonna 2035 ostovoimaa riittää laskennallisesti Tarmolaan 5 km säteeltä ja Kuninkaanporttiin 10 km säteeltä. Kuten jo aikaisemmin todettiin, vaikutusalueen palveluverkko on hyvin keskittynyt, joten pitkät palveluetaisyydet ovat alueelle luontevia.

Tarmola sijaitsee Porvoon keskustasta parin kilometrin päässä ja Kuninkaanportti noin kolmen kilometrin päässä. Molempien välissä on tiivistä kaupunkirakennetta ja Kuninkaanportin läheisyydessä työpaikka-alueita, joten alueet sijoittuvat riittävän lähelle keskustaan nähden.

## 5.5 Liikenteelliset tarkastelut

Uudenmaan kaupan liikenteellinen arviointi on laadittu rinnan Uudenmaan maakuntakaavan kaupan palveluverkon mitoittamisen ja vaikutusten arvioinnin kanssa. Konsulttina on toiminut Strafica Oy, jossa työstä ovat vastanneet Hannu Pesonen ja Osmo Salomaa. Liikennearviointissa on analysoitu Uudenmaan nykyiset ostosmatkat, estimoitu niiden perusteella kaupan asiointiin simulointimallit sekä tarkasteltu simulointimallien perusteella maakuntakaavaehdotuksen kaupan vaikutuksia ostosmatkoihin ja liikenteeseen.

Kaupan nykytilanteen tarjonta (kerrosala) on kuvattu malliin koko Uudenmaan osalta. Päivittäistavara on kuvattu myymälätarkkuudella A.C. Nielsenin aineiston perusteella. Tiva ja muu erikoiskauppa on kuvattu pääkaupunkiseudulla kaupunginosatarkkuudella, muualla maakuntakaavaehdotuksen tarkkuudella (suuryksiköt ja keskukset). Aineistona on ollut toimipaikkarekisteri, josta yksikön suuruusluokka on arvioitu työntekijämäärän suuruusluokan perusteella ja erittely Tivaan ja muuhun erikoiskauppaan toimialan perusteella.

Helsingin työssäkäyntialueen liikkumistutkimuksesta on poimittu arkivuorokauden ostosmatkahavainnot (noin 20 000 havaintoa). Päivittäistavaraostosmatkat on poimittu omana ryhmänä. Muut ostosmatkat on jaoteltu luokkiin Tiva ja muu erikoiskauppa matkan kohteen mukaan. Henkilöhaastattelutkimus on toteutettu syksyinä 2007 ja 2008 YTV:n toimesta. Aineisto sisältää vain arkivuorokauden matkat, eikä se huomioi viikonloppuasiointiin erityispiirteitä.

Maankäyttö- ja liikenneverkkoaineistot ovat samat kuin Uudenmaan maakuntakaavaehdotukset liikennearviointissa (2009 ja 2035 tilanteet). Aasukkaat ja työpaikat on kuvattuna 250 metrin ruudukossa.

Liikkumistutkimusaineiston, liikenneyhteystietojen, kaupan tarjonnan sekä muiden maankäyttötietojen perusteella on estimoitu kaupan asiointikäyntien simulointimallit päivittäistavaran, tiva-ostosten ja muun erikoistavaran ostosten osalta. Simuloidut ostosreitit ovat yksittäisten matkojen muodostamia ketjuja, joissa voi yhdistyä matkan eri tarkoituksia (esim. koti-kauppa-koti, työpaikka-kauppa-koti, työpaikka-kauppa-muu paikka-koti).

Simuloitu liikkuminen tapahtuu liikennejärjestelmän, maankäytön ja sosioekonomisten taustatietojen perusteella. Mm. autonkäyttömahdollisuudet ja perhetiedot on "arvottu" liikkumistutkimuksen ostosmatkojen henkilötietojen perusteella. Simuloinnissa kulkutapavaihtoehtoja ovat henkilöauto kuljettajana, henkilöauto matkustajana, joukkoliikenne, kävely ja pyöräily. Liikenneyhteystiedot on kuvattuna kaikille matkoille kaikilla kulkutavoilla. Lähtöaineistona on ollut HSL:n Emme3-liikenneverkkokuvaus.

Simuloituja päävaihtoja oli kolme:

- A Nykytilanne (2008)
- A Aasukkaat, työpaikat ja liikennejärjestelmä maakuntakaava-ehdotuksen mukaiset (2035), kauppa nykytilanteen mukainen. Vaihtoehto toimii maakuntakaavaehdotuksen vertailuvaihtoehtona.
- A Aasukkaat, työpaikat ja liikennejärjestelmä maakuntakaava-ehdotuksen mukaiset (2035), kauppa maakuntakaavaehdotuksen laskennallisen mitoituksen mukainen.

Lisäykset pääkaupunkiseudun ulkopuolella on kohdistettu tässä raportissa esitettyjen taulukoiden mukaisesti. Samoin pääkaupunkiseudulle esitettyjen tilaa vaativan kaupan suuryksiköiden osalta kasvu on poimittu taulukoista.

Muulla pääkaupunkiseudulla kuntakohtainen kasvu on poimittu taulukoista ja se on jaoteltu kaupunginosittain puoliksi nykyisen kaupan kerrosalan ja puoliksi ostovoiman kasvun perusteella.

### 5.5.1 Vaikutukset liikkumiseen ja liikenteeseen

Liikenteen kannalta suurimmat muutokset syntyvät asukasmäärän kasvusta, talouskehityksestä sekä liikenneverkon näköpiirissä olevista muutoksista. Myös kaupan asiointiliikenteen muutokset nykytilanteesta vuoteen 2035 syntyvät pääosin näistä tekijöistä. Huomattava osa kaupan tulevasta palveluverkosta on olemassa jo nykyisin ja osa muutoksesta on nykyistä rakennetta vahvistavaa. Seuraavassa esitetyt vaikutukset koskevat maakuntakaavaehdotuksen ja 0+ -vaihtoehdon välisiä eroja vuoden 2035 asukas- ja liikennejärjestelmäennusteella eivätkä siis muutosta nykytilanteesta nähden.

Päivittäistavaran ja ei-tilaa vaativan erikoiskaupan osalta ehdotukseen sisältyvät muutokset vastaavat asukasmäärän ja ostovoiman kasvuun sekä asumisen painopisteen laajenemiseen kauemmas Helsingin keskustasta.

Tilaa vievän erikoiskaupan osalta ehdotus muuttaa painopistettä selvästi ulommas pääkaupunkiseudulta, mutta toisaalta tiva-kauppa on nykyisen keskittynyt huomattavasti väestöä enemmän Espooseen ja Vantaalle. Ehdotuksen muutos lähentää kaupan ja asumisen painopistettä, mikä lyhentää asiointimatkoja. Tilaa vaativan kaupan lisäykset kohdistuvat pääosin suurehkojen taajamien tuntumaan, joille on usein olemassa ainakin tyydyttävät joukkoliikenneyhteydet. Tästä syystä ehdotus hieman lisää joukkoliikenteen käyttöä tilaa vaativan kaupan ostosmatkoilla, mutta vähentää muilla erikoiskaupan ostosmatkoilla, koska Helsingin keskustan suhteellinen merkitys erikoiskaupan asiointikohteena laskee.

Tilaa vaativan erikoiskaupan, muun erikoiskaupan ja päivittäistavarakaupan asiointi kytkeytyy osin toisiinsa. Tästä syystä muutokset yhdellä kaupan alueella vaikuttavat myös toisten kaupan alueen asiointiin. Tilaa vaativan erikoiskaupan reissuista yli viidenneksellä tehdään myös päivittäistavaraostoksia, joten myös tilaa vievä kauppa tulisi liikenteen näkökulmasta sijoittaa lähelle keskuksia ja päivittäistavarakauppaa. Jos tilaa vaativan kaupan yhteyteen tulee muuta kauppa, se houkuttelee muun kaupan asiointia pois keskustoista, mutta toisaalta tilaa vaativan ja muun kaupan asiointimatkoja saataisiin yhdisteltyä. Koska tilaa vaativan kaupan ostosmatkoja on vähän ja muita ostosmatkoja paljon, ostosmatkojen yhdistelystä syntyvät hyödyt olisivat todennäköisesti pienemmät kuin kaupan viemisestä taajamien ulkopuolelle syntyvät haitat.

Ehdotus vähentää hieman tieliikenteen kuormitusta Kehä III:lla, Vihdintiellä, Tuusulanväylällä sekä Helsingin keskustassa. Liikennekuormitus kasvaa hieman esimerkiksi Kehä I:llä. Muutokset ovat kuitenkin muuhun liikennekuormitukseen nähden pieniä, vain prosentin suuruusluokkaa, ja ne kohdistuvat ajallisesti ja suunnaltaan vain vähän päällekkäin kapasiteetin mitoitettavan työmatkaliikenteen kanssa.

Ehdotus leikkaa Helsingin keskustaan suuntautuvien erikoiskaupan matkojen kasvua, mikä keventää hieman juna- ja metrolinjojen kuormitusta. Raideliikenteen kapasiteetin mitoitaa kuitenkin aamun ruuhkatunti, joten ostosmatkojen muutoksella ei ole kapasiteetin riittävyden kannalta olennaista merkitystä.

Liikenneverkon mitoitukseen ehdotuksella ei ole merkittävää vaikutusta lukuun ottamatta suuryksikköjen kytkentäkohtia, joissa esimerkiksi liittymäjärjestelyt voivat edellyttää parantamista. Myös joukkoliikenneyhteyksien suunnittelussa suuryksiköt tulee huomioida.

Maakunnallisen tarkastelun tarkkuus ei kuitenkaan riitä yksittäisten suuryksiköiden liikennejärjestelytarpeen arviointiin.

Kaupan verkon muutosten liikennevaikutukset voi tiivistää ostosmatkojen CO<sub>2</sub>-päästöihin, joihin vaikuttaa eri kulkutapojen käyttö ja matkojen pituudet. Tämän tunnusluvun valossa ehdotuksen liikennevaikutukset ovat selkeästi myönteiset, sillä CO<sub>2</sub>-päästöjä vähenevä vaikutus on noin 4 % vertailuvaihtoehtoon 0+ verrattuna.

### 5.5.2 Maksimimitoitustarkastelut

Herkkyystarkasteluna on tutkittu kolmessa esimerkkikohteessa tilaa vaativan kaupan maksimimitoituksen vaikutuksia suhteessa maakuntakaavan laskennalliseen mitoitukseen. Esimerkkikohteissa maksimimitoituksen ja laskennallisen mitoituksen väliset erot ovat kaikkein suurimmat.

Vertailuvaihtoehtona on maakuntakaavaehdotuksen laskennallisen mitoituksen mukainen päävaihtoehto. Tarkastellut vaihtoehdot olivat seuraavat:

1. Tuusulan Focus enimmäismitoituksen mukainen (Tivaa 60 000 k-m<sup>2</sup> enemmän)
2. Mäntsälänportti enimmäismitoituksen mukainen (Tivaa 49 000 k-m<sup>2</sup> enemmän)
3. Lohjan Lempola enimmäismitoituksen mukainen (Tivaa 49 000 k-m<sup>2</sup> enemmän)

Tilaa vaativan kaupan maksimimitoitustarkastelut (Focus, Lempola, Mäntsälänportti) osoittivat, että yksittäisen suuryksikön kasvattamisella ole maakuntatasolla merkittävää vaikutusta, mutta lähialueen osalta muutokset ovat selkeitä. Mitoituksen kasvattaminen vähentää asiointiliikennettä suuryksikön lähiseuduilta kauemmas mutta toisaalta lisää asiointia muualta. Nämä muutokset kompensoivat osin toisensa, ja nettovaikutuksen suunta riippuu tapauskohtaisista tekijöistä.

Esimerkkikohteilla vaikutukset matkanpituuksiin ja henkilöauton käyttöön olivat simulointien perusteella epäyhtenäiset. Mitoituksen kasvattamisen vaikutusten suunta riippuu mm. kaupan kysynnän ja tarjonnan alueellisesta tasapainosta, kaupan sijainnista suhteessa lähikeskuksiin sekä liikenneyhteyksistä. Yleistettävää linjausta tai nyökkisääntöä ei esimerkkitarkastelujen perusteella ole esitettävissä.

Liikenneverkon kapasiteetin riittävyyteen ei tutkituilla mitoituseroilla ollut merkittävää vaikutusta lukuun ottamatta suuryksikköjen kytkentäkohtia, joissa esimerkiksi liittymäjärjestelyt voivat edellyttää parantamista. Maakunnallisen tarkastelun tarkkuus ei kuitenkaan riitä yksittäisten suuryksiköiden liikennejärjestelytarpeen arviointiin.



## 6 UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN KAUPAN RATKAISU

**Tässä kappaleessa tarkastellaan kaupan ratkaisua sellaisena kun se oli Uudenmaan maakuntahallituksen 4.3.2013 hyväksymässä 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksessa, jossa myös Östersundomin alue oli mukana.**

### 6.1 Voimassa olevat Uudenmaan maakuntakaavat

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisun lähtökohtana ovat Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan voimassa olevat maakuntakaavat. Voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa merkitykseltään seudullinen kauppa on suunnattu ensisijaisesti keskusta-alueille. Lisäksi voimassa olevissa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa kaupan palveluverkkoa on täydennetty osoittamalla taajama-alueilla sijaitsevat seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt.

Uudenmaan maakuntakaavan suunnittelumääräyksissä on määritelty seudullisesti merkittävän muun erikoistavaran kaupan koon alaraja pääkaupunkiseudulle (10 000 k-m<sup>2</sup>) ja muulle Uudellemaalle (5 000 k-m<sup>2</sup>), ellei selvityksin erityisesti muuta osoiteta. Suunnittelumääräysten mukaan päivittäistavarakaupan seudullisuuden alaraja tulee määritellä aina erikseen vaikutusten arvioinnin perusteella. Voimassa olevaan Itä-Uudenmaan maakuntakaavaan ei erikseen määritetty vähittäiskaupan suuryksikön seudullisuuden alarajaa, joten se on sama kuin MRL:n mukainen vähittäiskaupan suuryksikön raja 2 000 k-m<sup>2</sup>.

Uudenmaan maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaan vähittäiskaupan suuryksiköihin ei voi sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa Espoon Lommilaa lukuun ottamatta. Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa rajoitusta päivittäistavaran kaupan sijoittumisesta ei ole. Molemmat maakuntakaavat on laadittu aikana, jolloin paljon tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa ei koskenut MRL:n suuryksikkömääritelmiä. Voimassa olevissa maakuntakaavoissa merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden kaupan laatua ei ole rajattu muun erikoistavaran osalta. Uudenmaan maakuntakaavan selostuksen mukaan maakuntakaavan keskustatoimintojen alueet muodostavat palveluverkon rungon, mutta tarvetta on muun muassa paljon tilaa vaativan erikoiskaupan palveluiden sijoittumiselle myös keskusverkon ulkopuolella. Vastaavia sijoituspyrkimyksiä mainitaan olevan myös osalla muutakin erikoiskauppaa ja näistä mainitaan mm. asumiseen liittyvä sisustuskauppa, joka ovat luonteeltaan ei-keskustahakuisia ja pyrkii sijoittuman paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan yhteyteen. Lisäksi Uudenmaan maakuntakaavaan sisältyy paljon tilaa vaativaa kauppaa käytännössä ohjaava Kehäkaupungin kehittämisvyöhyke.

### 6.2 Maakuntakaavaluonnos

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavaluonnokseen osoitettiin keskustatoimintojen alueet ja 14 uutta vähittäiskaupan suuryksikköä. Voimassa olevissa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa on näiden lisäksi 15 vähittäiskaupan suuryksikköä, joista Lohjan ja Vihdin rajalla ollut Nummenkylän kohde ehdotettiin poistettavaksi. Maakuntakaavaluonnokseen ei vielä ole osoitettu enimmäiskerrosaloja. Samaan aikaan maakuntakaavaluonnoksen kanssa laadittiin maankäyttö- ja rakennuslakiin kaupan lainmuutoksia, mutta niiden soveltamisesta ei vielä silloin ollut selkeyttä. Maakuntakaavaluonnoksen kaupan ratkaisun perustana on ollut kaksi kaupan selvitystä. Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa (Uudenmaan liiton julkaisu E 111-2010), jossa selvitettiin kaupan nykytilanteen ja kehitysnäkymiä. Lisäksi selvityksessä arvioitiin kaupan vaihtoehtoja Uudenmaan rakennemallien näkökulmasta. Luonnosta varten jatkettiin kaupan selvityksiä ja tehtiin kaupan väliraportti

Kaupan rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen (Uudenmaan liitto, toukokuu 2011, julkaisematon raportti) Tässä mm. selvitettiin seudullisuus paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan osalta ja tarkennettiin mitoitustietoja. Lisäksi työssä tarkasteltiin päivittäistavarakaupan saavutettavuutta ja selvitettiin kaupan hankkeita.

### 6.3 Maakuntakaavaluonnoksesta ehdotukseen ja tarkistettuun ehdotukseen

Luonnoksen jälkeen tehtäviin lisätarkasteluihin vaikutti luonnoksesta saatu palaute sekä maankäyttö- ja rakennuslain uudet vaatimukset kaupalle maakuntakaavoituksessa. Maakuntakaavaehdotukseen on pyritty löytämään mahdollisimman hyvin MRL:n 9 a luvun säännökset täyttävä ratkaisu.

Maakuntakaavaluonnoksessa esitettyä kaupan ratkaisua on kehitetty eteenpäin uusien selvitysten ja vaikutusten arviointien avulla. Luonnosta laadittaessa kaikkia mitoittamiseen tarvittavia tietoja keskustusten ja suuryksikköalueiden nykyisistä kerrosaloista ei ollut. Siksi nämä päätettiin nämä kartoittaa tarkemmin. Ehdotusta varten selvitytetyt keskustojen ja suuryksikköalueiden tarkastelut antavat hyvän perustan paitsi mitoittamiseen, myös eritasoisten keskustusten ja kaupan alueiden rakenteen ymmärtämiseen. Kokonaismitoitus on laskettu useampaan kertaan kaupan maakuntakaavaehdotusta varten ja keskustatoiminta-alueille ja kaupan suuryksikköalueille on määritelty enimmäismitoitukset. Työtä on tehty rinnan muun maakuntakaavaehdotuksen valmistumisen kanssa. Myös seudullisuuden tarkasteluja on täydennetty. Maakuntakaavaluonnoksen jälkeen ehdotusta varten on tarkasteltu myös tarkemmin maakuntakaavan keskusverkkoa. Tarkastelussa saatuja tuloksia mm. keskustatoiminta-alueiden vaikutusalueista on hyödynnety kaupaa palveluverkon laadinnassa ehdotusta varten. Tavoitteena on, että kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi Uudenmaan keskusverkkoa siten, että kaupan ratkaisut että tukevat elinvoimaisen yhdyskuntarakenteen kehitystä.

Maakuntakaavaehdotuskartta eroaa luonnoksesta siten että Pääkaupunkiseudulla alakeskuksia on vähennetty luonnosvaiheen ratkaisusta. Sellaiset alakeskukset, jotka ovat luonteeltaan paikalliskeskuksia, on ehdotuksessa poistettu. Maakuntakaavaluonnosta on viety eteenpäin myös seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksikköalueiden osalta. Maakuntakaavaluonnoksessa Espoon Merituulentien varrelle sijoitettu suuryksikkö on alustavassa ehdotuksessa poistettu. Se ei ole kaupungin tavoitteiden mukainen. Alustavassa ehdotuksessa Espooseen on lisätty uudet vähittäiskaupan suuryksiköt Nihtisillan alueelle ja Turvesolmuun. Merituulentie on kehittyvä tilaa vaativan kaupan alue Espoossa, joka ympäristössä asuu merkittävä määrä asukkaita. Nurmijärvelle on ehdotuksessa lisätty vähittäiskaupan suuryksikkö Mäyränkallion alueelle. Alue on voimassaolevassa maakuntakaavassa taajama-alue. Alue sijaitsee lähempänä laajempaa asukasmäärää kuin Ilvesvuoren alue ja myös sitä kehitetään kunnan tavoitteiden mukaisesti tilaa vaativan kaupan alueena. Myös Raaseporiin on merkitty uusi vähittäiskaupan suuryksikköalue Horsbäckiin. Alue on seudullinen autokaupan alue. Tuusulassa Hyrylän eteläistä vähittäiskaupan suuryksikköaluetta on siirretty alustavassa ehdotuksessa hieman luonnosvaiheen merkintää etelämmäksi. Ehdotuksessa on päädytty siihen, että vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä siirretään itäväylän alueelle, sillä se on potentiaalisesti enemmän kehittyvä kaupan alue Hyrylässä.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus oli nähtävillä 14.5.-15.6.2010. Saadun palautteen ja viranomaisten näkemysten perusteella kaupan ratkaisua tarkistettiin. Tehdyt tarkistukset olivat merkittäviä, mistä syystä kaupan ratkaisu laitettiin uudelleen nähtäville. Tarkistukset koskivat kaupan suunnittelumääräyksiä ja niissä erityisesti keskustojen ulkopuolisten merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksikköiden enimmäismitoituksia. Suuryksikköiden mitoitusluokkia lisättiin. Näin maakuntakaavan suunnittelumääräyksissä esitetyt vähittäiskaupan suuryksikköiden enimmäismitoitukset oli

mahdollista saada lähemmäs kaupan selvityksen laskennallisia enimmäismitoituksia. Uuden tarkastelun seurauksena 15 suuryksikön mitoitusluokkaa pienennettiin. Lisäksi tarkistetun maakuntakaavaehdotuksen suunnittelumääräyksiin Espoon Lommilan vähittäiskaupan suuryksikköön sijoituvalla seudullisesti merkittävälle päivittäistavarakaupan suuryksikölle annettiin enimmäismitoitus, 10 000 k-m<sup>2</sup>.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus oli uudelleen nähtävillä 20.11.2012–21.12.2012.

#### 6.4 Tarkistetun maakuntakaavaehdotuksen kaupan ratkaisu

Seuraavassa esitetään tarkistetun maakuntakaavaehdotuksen kaupan ratkaisu sellaisena kuin Uudenmaan maakuntahallitus 4.3.2013 sen hyväksyi. Tässä luvussa samoin kuin kaavaehdotuksen vaikutusten arvioinnissa on myös Östersundomin alue edelleen mukana, vaikka sen alue jäi maakuntavaltuuston päätöksestä pois.

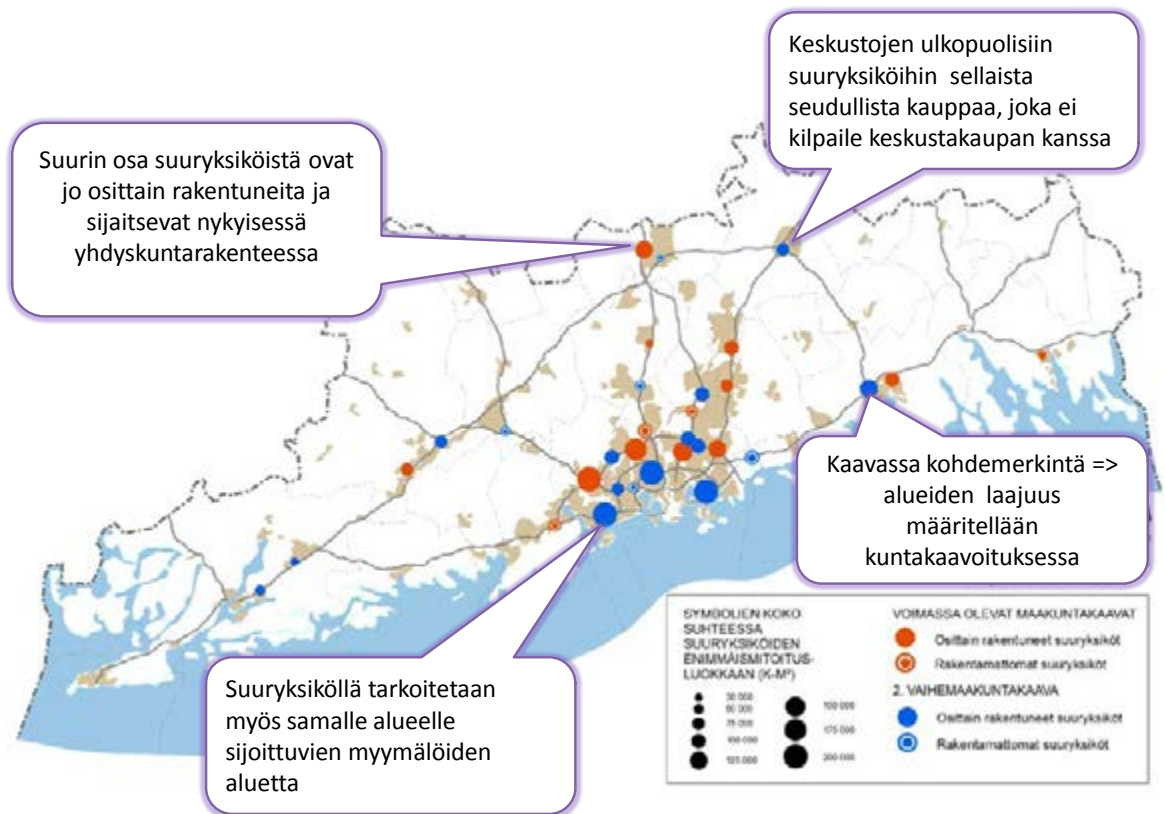
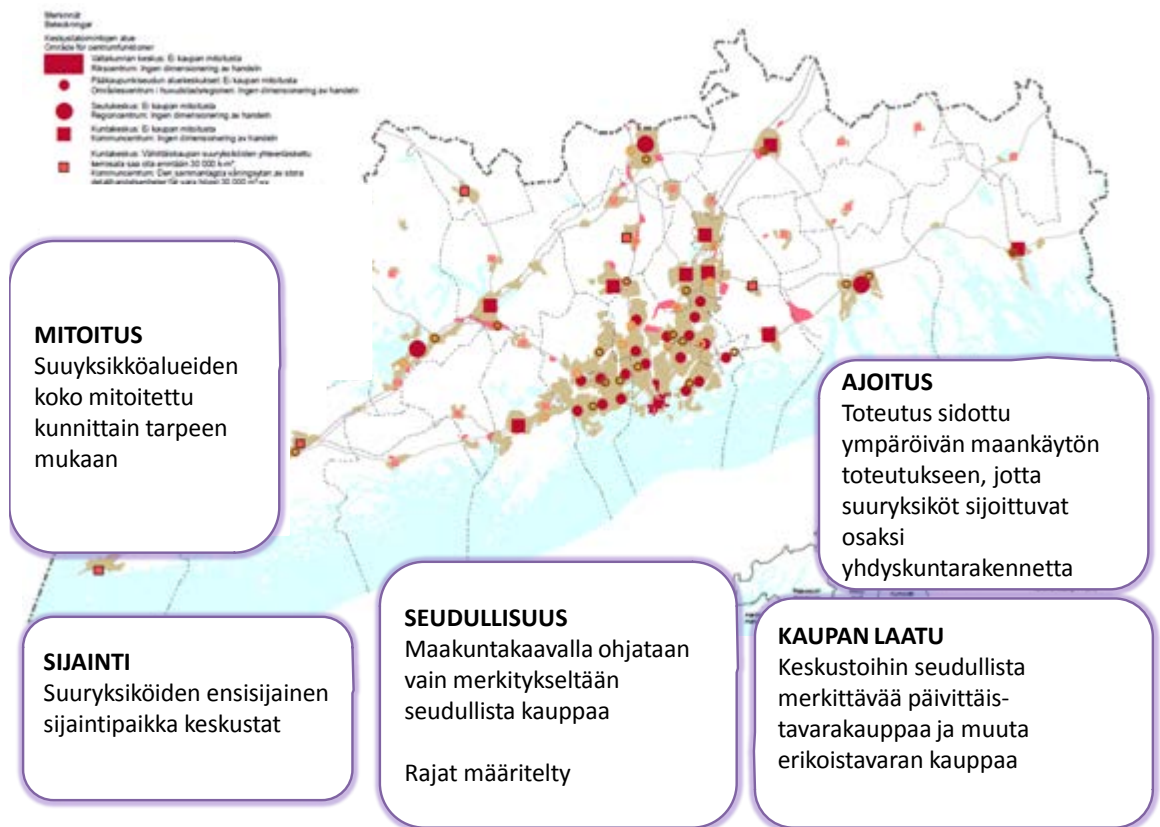
##### Kaupan ratkaisun yleiset periaatteet

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa määritellään kaupan palveluverkon maakunnalliset periaatteet. Kaupan palveluverkon kokonaisratkaisu koostuu maakunnallisen keskusverkon, merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sekä taajamatoimintojen alueita ja työpaikka-alueita koskevien määräysten muodostamasta kokonaisuudesta.

Seudullisesti merkittävää kauppaa voidaan sijoittaa vaihemaakuntakaavassa osoitetuille keskustatoimintojen alueille ja vaihemaakuntakaavaan merkityille vähittäiskaupan suuryksikköalueille. Suuryksikköalueet ja osa keskustatoimintojen alueista mitoitetaan ja määritellään seudullisuuden rajat.

Vaihemaakuntakaava vahvistaa keskustoja kaupan ensisijaisena sijoituspaikkana. Keskustatoimintojen alueelle voidaan sijoittaa seudullista merkittävää päivittäistavarakauppaa ja muuta erikoistavaran kauppaa. Ratkaisulla tuetaan keskustojen kehittymistä monipuolisina palveluiden, asumisen ja työpaikkojen keskittyminä. Vaihekaavassa osoitettuja keskustatoimintojen alueiden ulkopuolisia, merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköalueita kehitetään sellaista vähittäiskauppaa varten, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskustojen ulkopuolelle.

Seudullista kaupan palveluverkkoa täydentää paikallinen palveluverkko, jonka suunnittelusta vastaa kunta. Ratkaisulla edistetään kaupan palveluverkon ja yhdyskuntarakenteen tasapainoista kehitystä, turvataan asukkaiden arjen sujuvuus ja päivittäisten kaupallisten palveluiden saavutettavuus myös joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen. Myös asiointimatkat pysyvät kohtuullisina ja liikenteen päästöjä voidaan vähentää.



### Vaihemaakuntakaavan suhde Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoihin

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen keskustatoimintojen aluevaraus- ja kohdemerkinnät kumotaan ja 2. vaihemaakuntakaavassa on esitetty tarkistettu keskusverkko. Keskustatoimintojen alueiden kauppaa koskevat suunnittelumääräyksiä ovat muuttuneet olennaisesti.

Uudenmaan maakuntakaavan merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnät jäävät voimaan lukuun ottamatta Vihdin ja Lohjan rajalla sijaitsevaa Nummenkylän suuryksikköä, joka kumotaan. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan suuryksiköiden molemmat merkinnät (Porvoon Tarmola ja Loviisan länsiosa) kumotaan ja esitetään uudelleen 2. vaihemaakuntakaavassa. Suuryksiköiden suunnittelumääräyksiä on tarkistettu vastaamaan muuttuneen MRL:n vaatimuksia. Samat suunnittelumääräykset koskevat jatkossa sekä jo voimassa olevia että vaihekaavassa esitettyjä suuryksiköitä. Kaupan ratkaisua voidaan tällöin arvioida paremmin kokonaisuutena

### Kaupan palveluverkon kokonaismitoitus

Liiketilän lisätarve vuoteen 2035.

Liiketilän lisätarve vuoteen 2035	
Ostovoima Uudellamaalla 2010	Vähittäiskaupan ostovoima 11,7 mrd € (7700 €/as) Autokaupan ja huoltamoiden 4,1 mrd € (2700 €/as)
Väestön kasvu 2010-2035	410 000 asukasta, maakuntasuunnitelmat
Ostovoiman kasvu 2010-2035	Päivittäistavarakaupassa 1 % / vuosi / asukas Erikoiskaupassa 2 % / vuosi / asukas Kasvuarvio alhaisempi kuin mennyt kehitys Kasvu vähittäiskaupassa 10,2 mrd € (86 %) Kasvu autokaupassa 4,8 mrd € (115 %)
Ostovoiman kasvu muutettu pinta-alaksi myyntitehokkuudella Myyntitehokkuuden kasvu + 20 %	Myyntitehokkuus vaihtelee kaupan toimialasta riippuen Myyntitehokkuuden kasvu pienentää liiketilän lisätarvetta
Liiketilän poistuma 0 k-m <sup>2</sup>	Jos poistuma laskettaisiin, liiketilän lisätarve olisi suurempi
Verkkokauppavähennys 10 %	Verkkokauppavähennys pienentää liiketilän lisätarvetta
Liiketilän lisätarve vuoteen 2025	1,7 milj. k-m <sup>2</sup> , josta vähittäiskauppaa 1,4 milj. k-m <sup>2</sup>
Liiketilän lisätarve vuoteen 2035	3,3 milj. k-m <sup>2</sup> , josta vähittäiskauppaa 2,7 milj. k-m <sup>2</sup>
Kaavallinen ylimitoitus 1,3	Liiketilatarve yhteensä 4,4 milj. k-m <sup>2</sup> , josta vähittäiskauppaa 3,5 milj.k-m <sup>2</sup>

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan liiketilan lisätarve pohjautuu nykyisten ja tulevien uusmaalaisten ostovoimaan. Liiketilan lisätarve koostuu useista muuttujista ja sisältää paljon epävarmuutta. Ostovoiman kasvu on arvioitu aiempaa pienemmäksi, myyntitehokkuuden on kuitenkin arvioitu yhä kasvavan. Nämä yhdessä vähentävät liiketilan lisätarvetta. Liiketilan lisätarvetta vähentää edelleen se, että kaupan käytöstä poistuvia tai uudella korvautuvia liiketiloja ei ole otettu mukaan laskentaan. Laskennassa käytetty verkkokauppavähennys tarkoittaa, että 10 % ostovoiman kasvusta suuntautuu kiinteiden myymälöiden sijasta verkkokauppaan.

Liiketilan lisätarve vuoteen 2035 on 3,3 miljoonaa k-m<sup>2</sup>. Kaikki kaavoitettava kaupan ala ei todennäköisesti toteudu, koska osa kauppapaikoista on vaihtoehtoisia tai toteutuu väljemmin kuin on suunniteltu. Siksi laskelmassa on käytetty ns. kaavallista ylimerkitsemistä (1,3). Kaavallinen ylimerkitseminen huomioiden liiketilan lisätarve on 4,4 miljoonaa k-m<sup>2</sup>. Tästä vähittäiskaupan tarve on 3,5 miljoonaa k-m<sup>2</sup>.

Maakuntakaavan kokonaismitoituksessa on mukana varsinaisen vähittäiskaupan lisäksi myös muut kaupalliset liiketilat, kuten ravintolat, kampaamot jne. Muun liiketilan osuus on laskettu suuntaa antavasti nykyisen tilanteen mukaan. Maakuntakaavan yleispiirteisyyden vuoksi mitoituksessa ei ole syytä erottaa muita liiketiloja vähittäiskaupasta, koska nämä liiketilat sijaitsevat yleensä samoissa rakennuksissa kuin vähittäiskauppa.

Liiketilan lisätarpeen suunniteltu sijoittuminen keskustoihin ja niiden ulkopuolisille alueille riippuu kaupan laadusta. Päivittäistavarakauppaa ja muuta erikoistavaran kauppaa suunnataan keskustoihin nykyistä enemmän, kun taas paljon tilaa vaativaa kauppaa suunnataan keskustojen ulkopuolelle. Kaikkea laskelman mukaista liiketilan lisätarvetta ei ole sisällytetty maakuntakaavan ratkaisuun vaan osa jää paikallisesti toteutettavaksi.

#### 6.4.1 Seudullisuuden määrittely

Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan sellaista vähittäiskaupan suuryksikköä tai usean myymälän muodostamaa vähittäiskaupan aluetta, jolla voidaan arvioida olevan yhtä kuntaa laajempia, seudullisia vaikutuksia. Seudullisuuden raja kertoo, minkä koon alittavia vähittäiskaupan suuryksiköitä tai usean myymälän muodostamaa vähittäiskaupan aluetta kunta voi kaavoittaa vaihemaakuntakaavan keskustatoimintojen tai merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden ulkopuolelle.

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavassa määritellään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alaraja erikseen

- sellaiselle vähittäiskaupalle, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle,
- muulle erikoistavaran kaupalle sekä
- päivittäistavarakaupalle.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan seudullisuuden raja vaihtelee 2 000–30 000 k-m<sup>2</sup>:n välillä riippuen alueesta ja kaupan laadusta. Alarajan määrittelyssä on huomioitu kaupan laadun lisäksi siihen liittyvä myyntitehokkuus sekä kaupan koon edellyttämä ostovoima kohtuulliselta asiointietäisyydeltä. Seudullisuuden rajat maankäyttöluokittain on esitetty suunnittelumääräyksissä ja seuraavassa taulukossa. Ne ohjaavat kuntakaavoitusta, ellei tapauskohtaisesti tai kunnan palveluverkkosuunnitelman yhteydessä laadituilla selvityksillä erityisesti muuta osoiteta. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa onkin arvioitava vaikutustarkastelujen perusteella, onko kyseessä seudullisesti vai paikallisesti

merkittävä vähittäiskaupan suuryksikkö. Seudullisuuden raja voi yksityiskohtaisempien selvitysten perusteella olla maakuntakaavassa esitettyä pienempi tai suurempi.

### Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat

Alue	Taajamatoimintojen alueet sekä työpaikka-alueet Vähittäiskauppa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustelluista syistä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle	Taajamatoimintojen alueet Muu erikoistavaran kauppa	Taajamatoimintojen alueet Päivittäistavara-kauppa	Muut alueet Kaikki vähittäiskauppa
Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen	30 000 k-m <sup>2</sup>	10 000 k-m <sup>2</sup>	5 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>
Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Lohja, Mäntsälä, Nurmijärvi, Porvoo, Raasepori, Sipoo, Tuusula ja Vihti	10 000 k-m <sup>2</sup>	5 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>
Askola, Hanko, Inkoo, Karkkila, Loviisa, Pornainen ja Siuntio	5 000 k-m <sup>2</sup>	5 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>
Lapinjärvi, Myrskylä ja Pukkila	2 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>

#### 6.4.2 Seudullisen kaupan sijoittaminen keskustatoimintojen alueella

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 b §:n mukaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettava maakuntakaavassa riittäväällä tarkkuudella. Lain perusteluissa todetaan, että enimmäismitoituksen osoittaminen koskee soveltuvin osin myös keskustatoimintojen alueita. Perusteluiden mukaan mitoituksen osoittamisen tapa riippuu olosuhteista ja esimerkiksi suurimpien kaupunkien keskustatoimintojen alueille ei ole aina tarpeen osoittaa enimmäismitoitusta kerrosneliömetreinä, jos kaavan vaikutusten arviointi ei sitä edellytä.

Vaihemaakuntakaavassa esitetään keskustatoimintojen alueiden enimmäismitoitus kerrosneliömetreinä ainoastaan keskikokoisille ja pienille kuntakeskuksille. Kaikkia keskustatoimintojen alueita koskevat suunnittelumääräykset, joiden avulla ohjataan keskustoihin sijoittuvan kaupan määrää ja suuryksiköiden kokoa. Suunnittelumääräysten mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden koko on mitoitettava sellaiseksi, että ne soveltuvat ympäristöönsä. Ne on mitoitettava ja niiden toteutus on ajoitettava yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Lisäksi on huolehdittava kaupan palveluverkon tasapainoisesta kehittämisestä. Suuryksiköiden toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen toteuttamiseen. Ratkaisun tavoitteena on lain hengen mukaisesti tukea keskusta-alueiden kehittämistä ensisijaisina kaupan sijoittumisalueina ja turvata näin asukkaiden monipuolisten kaupallisten palveluiden saatavuutta.

#### Pääkaupunkiseutu

2. vaihemaakuntakaavan ratkaisussa pääkaupunkiseudulla merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä voidaan sijoittaa Helsingin keskusta-alueelle valtakunnan keskukseen sekä pääkaupunkiseudun aluekeskuksiin. Näille ei esitetä enimmäismitoitusta kerrosaloina.

Helsingin keskusta-alue ja aluekeskukset muodostavat jo nykyisin kaupallisten ja muiden palveluiden monipuolisen verkoston, jossa yksittäisen keskuksen vaikutusalueita on vaikea hahmottaa. Verkostomainen rakenne vahvistuu entisestään, kun pääkaupunkiseudun poikittaiset joukkoliikenneyhteydet kehittyvät. Vahvat ja monipuoliset aluekeskukset tasapainottavat pääkaupunkiseudun aluerakennetta ja vähentävät tarvetta asioida valtakunnan keskuksessa, lyhentävät asiointimatkoja ja parantavat palvelujen saavutettavuutta joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen.

Tulevaisuudessa verkosto laajenee aluerakenteen laajetessa ja uusien joukkoliikenneyhteyksien toteutuessa. Uudeksi keskusta-alueeksi muodostuu Helsingin Östersundom. Sen suunnittelussa on huolehdittava, että siihen sijoittuvien seudullisesti merkittävien kaupan suuryksiköiden toteuttaminen ajoitetaan ja mitoitetaan ympäröivän yhdyskuntarakenteen kehittymisen mukaan.

### Seutukeskukset ja kuntakeskukset

Pääkaupunkiseudun ulkopuolella seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä voi sijoittua seutukeskuksiin ja kuntakeskuksiin. Seutukeskuksille ja suurille kuntakeskuksille ei esitetä enimmäismitoitusta kerrosaloina. Sen sijaan keskisuurille ja pienille kuntakeskuksille enimmäismitoitus esitetään.

Vaihemaakuntakaavassa esitetyt seutukeskukset Porvoo, Hyvinkää ja Lohja ovat jo nykyisin laajemman vaikutusalueen asioimis- ja työpaikkakeskittymiä ja Tammisaarella on edellytykset kehittyä sellaiseksi. Kaavaratkaisulla seutukeskusten asemaa vahvistetaan ja näin tasapainotetaan maakunnan alue- ja palvelurakennetta. Ne eivät kilpaile keskenään, eivätkä niiden vaikutusalueet ole päällekkäisiä. Seutukeskukset ovat vanhoja kaupunkikeskustoja, joissa keskustojen rakenne jo asettaa rajoituksia suurille kaupan yksiköille.

Helsingin seudun suurille kuntakeskuksille ja Loviisan keskustalle ei myöskään esitetä kaupan enimmäismitoitusta kerrosneliömetreinä. Nämä kuntakeskukset ovat jo nykyisin vahvoja asumis-, työpaikka- ja palvelukeskittymiä ja niitä halutaan sellaisina edelleen kehittää.

Vaikka kaavaratkaisussa ei esitetä enimmäismitoitusta, on kaupan palveluverkkoselvityksessä selvitetty seutu- ja kuntakeskusten liiketilöiden nykytilanne sekä arvioitu liiketilan lisätarve keskuksittain lukuun ottamatta pääkaupunkiseutua. Keskustojen mitoitus pääkaupunkiseudun ulkopuolella on myös mukana selvityksessä esitetyssä kaupan palveluverkon arvioinnissa.

Pääkaupunkiseudun kehyskunnista siirtyy ostovoimaa nykyisin pääkaupunkiseudulle varsinkin erikoiskaupan osalta. Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa on päädytty samanlaisiin tuloksiin. Jos erikoiskaupan määrää saadaan vahvistettua kuntakeskuksissa, asiointimatkat pääkaupunkiseudulle lyhenevät selkeästi. Viimeaikaisen kehityksen mukaan erikoistavankauppa on kuitenkin keskittynyt pääkaupunkiseudulle ja haasteena on houkuttaa erikoistavaran kaupan yksiköitä myös kuntakeskuksiin. Vaihemaakuntakaavan ratkaisulla pyritään tukemaan tällaista kehitystä. Tavoitteena on, että päivittäistavarakaupan lisäksi muu erikoistavaran kauppa, kuten vaatekauppa säilyisi edelleen seutu- ja kuntakeskuksissa eikä keskittyisi liikaa valtakunnan keskukseseen.

Mitoitettavat kuntakeskukset on jaoteltu kahteen luokkaan kaupan nykytilanteen ja laskennallisen lisätarpeen perusteella. Keskikokoisille ja pienille kuntakeskuksille vaihemaakuntakaavassa esitetään enimmäismitoitus kerrosneliömetreinä. Enimmäismitoitukseen on laskettu kaikkien yli 2 000 k-m<sup>2</sup> suuruisten vähittäiskaupan suuryksiköiden kerrosalat. Pienissä kunnissa kaikki kaupan lisätarve on suunnattu




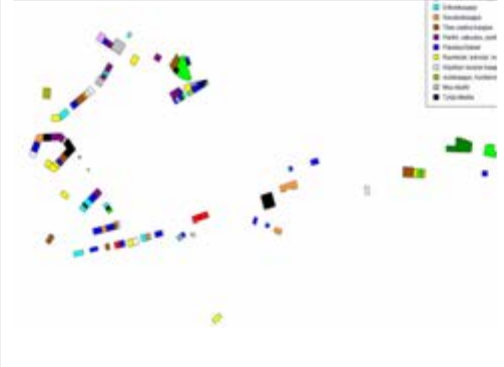
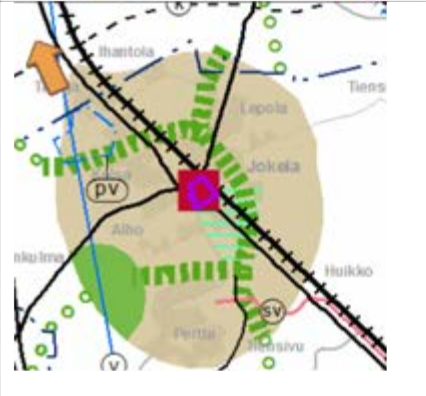
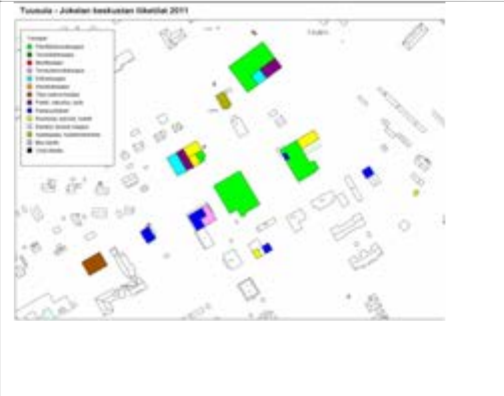


vaihemaakuntakaavan keskustatoimintojen alueille. Tällä tuetaan kuntakeskuksen kehittämismahdollisuuksia. Keskusten mitoittamisen tavoitteena on toisaalta turvata vähintään päivittäistavarakaupan palvelut kaikissa keskustoissa ja toisaalta estää keskuksen kokoon nähden ylisuurten vähittäiskaupan suuryksiköiden muodostuminen.

Vaihemaakuntakaavassa ohjataan ainoastaan siinä esitettyjen keskustatoimintojen alueiden kaupallisten palveluiden kehittymistä. Kunnan tehtävänä on huolehtia, että ainakin päivittäistavarakaupan palvelut ovat mahdollisimman hyvin asukkaiden saavutettavissa myös pienissä paikallisissa keskuksissa ja asutustaajamissa, joita ei ole maakuntakaavaan merkitty keskustatoimintojen alueiksi.

### Kaupan mitoitus maakuntakaavan keskustatoimintojen alueilla

	Keskustatoimintojen alueet	Kaavan suunnittelumääräykset
Valtakunnan keskus	Helsingin keskusta	Sanalliset suunnittelumääräykset, ei enimmäismitoitusta
Seutukeskukset	Hyvinkää, Lohja, Tammisaari ja Porvoo	Sanalliset suunnittelumääräykset, ei enimmäismitoitusta
Pääkaupunkiseudun aluekeskukset	Kauniainen, Matinkylä-Olari, Leppävaara, Tapiola, Espoon keskus, Espoonlahti, Myyrmäki, Pakkala, Tikkurila, Hakunila, Koivukylä, Korso, Kivistö, Kannelmäki, Malmi, Itäkeskus, Herttoniemi ja Östersundom	Sanalliset suunnittelumääräykset, ei enimmäismitoitusta
Suuret kuntakeskukset	Hyrylä, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Klaukkala, Loviisa, Mäntsälä, Nummela ja Söderkulla	Sanalliset suunnittelumääräykset, ei enimmäismitoitusta
Keskikokoiset keskustatoimintojen alueet	Hanko, Karjaa, Karkkila, Nikkilä ja Nurmijärven kk	Sanalliset suunnittelumääräykset. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 30 000 k-m <sup>2</sup>
Pienemmät keskustatoimintojen alueet	Askola, Inkoo, Jokela, Kellokoski, Lapinjärvi, Masala, Myrskylä, Pornainen, Pukkila, Rajamäki, Saukkola, Siuntio, Vihti, Veikkola ja Virkkala	Sanalliset suunnittelumääräykset. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 20 000 k-m <sup>2</sup>

		<p>Lohjan keskustassa liiketilaa nyt 57 000k-m<sup>2</sup>          Liiketilän laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 on 47 000 k-m<sup>2</sup></p> <p>Maakuntakaavassa ei enimmäismitoitusta, mutta sanalliset suunnittelumääräykset</p>
		<p>Karkkilan keskustassa liiketilaa nyt 18 000 k-m<sup>2</sup>          Liiketilän laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 on 9 000 k-m<sup>2</sup></p> <p>Maakuntakaavan kaavamääräys: Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus yhteensä enintään 30 000 k-m<sup>2</sup></p>
		<p>Jokelan keskustassa liiketilaa nyt 7 000 k-m<sup>2</sup>          Liiketilän laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 on 6 000 k-m<sup>2</sup></p> <p><b>Maakuntakaavan kaavamääräys: Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus yhteensä enintään 20 000 k-m<sup>2</sup></b></p>

Esimerkkejä Uudenmaan maakuntakaavan keskustatoimintojen alueiden mitoittamisesta seutukeskuksessa ja kuntakeskuksissa.

Uudenmaan maakuntakaavan keskustatoimintojen merkintä on kohdemerkintä, jonka sijainti ja laajuus on suunnittelumääräyksen mukaan määriteltävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Nykyisten maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueiden toteutumista selvitettiin mm. kuntakaavojen perusteella. Voimassa olevan maakuntakaavan (Uudenmaan maakuntakaava) päällä on yllä olevassa taulukossa hahmoteltu kuntakaavoituksella tarkentuneet keskustatoimintojen alueet violetilla rajauksella. Keskimmaisessä sarakkeen nykytilanteen kartat osoittavat keskustan liiketilän laadun ja rakeisuuden. Kartat eivät ole keskenään samassa mittakaavassa. Nykytilan kartat ovat esitetty tarkemmin tämän selvityksen liitteessä. Oikeanpuoleisessa sarakkeessa on kaupan selvityksen mitoitustietoja sekä maakuntakaavan suunnittelumääräyksen enimmäismitoitusluokka.

### 6.4.3 Keskustojen ulkopuolelle sijoittuvat merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan alueet

Vaihemaakuntakaavassa merkitykseltään seudullisten suuryksiköiden tavoitteena on tukea olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja sen kehitystä sekä estää kaupan liiallinen keskittyminen. Liiketilän lisätarve on jaettu alue- ja yhdyskuntarakenteeseen osoittamalla useita eri puolille maakuntaa sijoittuvia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä

Vaihemaakuntakaavan ratkaisussa käsitellään 32 keskustojen ulkopuolista seudullisesti merkittävää vähittäiskaupan suuryksikköä. Näistä 14 oli esitetty jo Uudenmaan voimassa olevissa maakuntakaavoissa. Suuryksiköiden suunnittelumääräyksiä on tarkistettu vastaamaan muuttuneen MRL:n vaatimuksia. Lisäksi merkitykseltään seudullisille vähittäiskaupan suuryksiköille esitetään lain edellyttämä enimmäismitoitus kerrosneliömetreinä. Vaikka Uudenmaan maakuntakaavan suuryksikkömerkinnät jäävät voimaan, on kaikkia suuryksiköjä käsitelty samoin periaattein kaupan selvityksessä, vaikutusten arvioinnissa sekä maakuntakaavaratkaisussa. Näin suuryksikköverkostoa, sen mitoitusta ja ratkaisun vaikutuksia voidaan arvioida kokonaisuutena.

Keskustojen ulkopuoliset suuryksiköt on tarkoitettu ensisijaisesti sellaista seudullista kauppaa varten, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Lähes kaikki 2. vaihemaakuntakaavan suuryksikköalueet ovat jo alkaneet toteutua monipuolisina kaupan keskittyminä. Kaavaratkaisulla turvataan näiden rakentuneiden suuryksikköalueiden kehittämisedellytykset keskustojen ulkopuoliselle seudulliselle kaupalle soveltuvina keskittyminä.

Vaihemaakuntakaavassa ohjataan ainoastaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista. Kunta voi omassa kaavoituksessaan osoittaa paikallisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä.

#### Enimmäismitoitus

Jokaisen vaihemaakuntakaavassa esitetyn suuryksikön enimmäismitoitukseen on laskettu nykytilanne, eli kaikki rakennettu liiketila sekä arvioitu liiketilän lisätarve. Nykytilanteeseen on arvioitu rakennetut liikerakennukset, mutta ei voimassa olevien asemakaavojen mahdollistamaa kerrosalaa eikä tiedossa olevia hankkeita. Nykytilatiedot ovat vuosilta 2011 ja 2012. Suuryksiköihin sijoittuva lisätarve on arvioitu kunnittain ostovoiman mukaan ja siinä on huomioitu ostovoiman siirtymiä. Silloin kun kuntaan on osoitettu useampia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköalueita, liiketilän lisätarve on jaettu näiden kesken. Enimmäismitoitukseen lasketaan mukaan myös merkitykseltään paikallinen liiketila. Vähittäiskaupan suuryksikön laskennallinen enimmäismitoitus on pyöristetty ylöspäin seuraavaan lähimpään mitoitusluokkaan, joita on kahdeksan.

Paljon tilaa vaativa kauppa on siirtymässä pääkaupunkiseudun keskeisiltä alueilta Kehä III:n varrelle ja edelleen kauemmaksi. Keskeisesti yhdyskuntarakenteessa sijaitsevia alueita on tarkoituksenmukaisempaa kehittää tehokkaampina asumisen ja työpaikkojen alueina. Maakuntakaavan kaupan ratkaisussa kehitys huomioidaan siten, että olemassa olevien keskittymien lisäksi pääkaupunkiseudun reunoille sekä seutu- ja kuntakeskusten läheisyyteen osoitetaan merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköalueita. Näille suunnataan osa pääkaupunkiseudun ostovoiman kasvusta ja tällä hetkellä pääkaupunkiseudulle muualta Uudeltamaalta siirtyvää ostovoimaa. Näillä yksiköillä on toteutuessaan tasapainottava vaikutus alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Lisäksi ne vähentävät asiointimatkojen pituutta, kun palveluja ei tarvitse hakea pääkaupunkiseudulta.

Vaihemaakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettu maakunnallisella tarkkuudella, ja se tarkentuu kuntakaavoituksessa.

Jos suuryksikköalueella on voimassa oikeusvaikutteinen yleiskaava tai asemakaavoja, kaavat voivat toteutua vaihemaakuntakaavan enimmäismitoituksesta riippumatta. Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaan tullaan soveltamaan MRL:n siirtymäkauden jälkeen (16.4.2015) vähittäiskaupan suuryksikkötulkintaa. Asiaa on tarkasteltu ympäristöministeriön ohjeessa (YM2/501/2012).

### Kaupan laatu

Vaihemaakuntakaavassa esitettyjä seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä kehitetään sellaista seudullista kauppaa varten, joka vaatii paljon tilaa, ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa ja jossa asioidaan harvoin. Tällaista kauppaa ovat mm. auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa. Muunkinlaisen seudullisen kaupan sijoittaminen on suuryksikköalueille mahdollista, mikäli vaikutusten arvioinnin perusteella kaupan laatua kuvaavat sijoittumisedellytykset täyttyvät. Lisäksi seudullisesti merkittäviin vähittäiskaupan suuryksiköihin voidaan sijoittaa kokonaismitoituksen puitteissa paikallisesti merkittävää päivittäistavaran kauppaa ja muuta erikoiskauppaa, mm. vaatekauppaa, jos kunnan palveluverkkoratkaisu mahdollistaa ratkaisun.

Jos merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksikköalueella on olemassa olevaa merkitykseltään seudullista päivittäistavarakauppaa tai muuta erikoistavaran kauppaa, niitä voidaan laajentaa ympäristöministeriön ohjeistuksen mukaisesti, kunhan laajennus ei ole merkittävää. Tällaisen laajennuksen ohjeellisena rajana pidetään korkeintaan 1500 k-m<sup>2</sup> tai alle 25 % laajennusta.

Kauppan laatua on rajattu kaavaratkaisussa, jotta suuryksiköihin sijoittuvalla kaupalla ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen ja jotta liikkumisesta aiheutuvat haitalliset vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäisiä.

Vaihemaakuntakaavan ratkaisussa Espoon Lommila poikkeaa muista suuryksikköalueista. Jo Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu Lommilaan seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikkö, joka mahdollistaa alueelle seudullisesti merkittävän päivittäistavarakaupan sijoittumisen. Tätä merkintää ei vaihekaavassa kumota. Vaihekaavassa Lommilaan päivittäistavarakaupalle on osoitettu enimmäismitoitus maakuntakaavan edellyttämällä tarkkuudella.

Lommilan seudullisesti merkittävään suuryksikköön voidaan sijoittaa päivittäistavaran kauppaa enimmillään 10 000 k-m<sup>2</sup>, joka sisältyy Lommilan vähittäiskaupan suuryksikön enimmäismitoitukseen. Päivittäistavarakaupan määrää on tarkoituksenmukaista toteuttaa sitä mukaa, kun ympäröivä yhdyskuntarakenne kehittyy.

Vaikutusten arvioinnin mukaan Lommilan vähittäiskaupan suuryksikön palvelut on saavutettavissa joukkoliikenteellä, eikä Lommilan enimmäismitoituksen mukaisella päivittäistavarakaupalla ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia Espoon keskuksen, Kauklahden tai Veikkolan päivittäistavarakaupalle.

### Toiminnallinen kokonaisuus

Vaihemaakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksiköt osoitetaan kohdemerkinnällä, jonka sijainti laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, että se muodostaa toiminnallisen kokonaisuuden.







Toiminnallisen kokonaisuuden arvioimiseksi yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa on tarkoituksenmukaista käsitellä alueen maankäyttöratkaisu ja siihen sijoittuvat vähittäiskaupan yksiköt kokonaisuutena. Alueen laajuutta määriteltäessä tulee huomioida jo rakentuneen alueen laajuus ja sen kehittämisedellytykset, alueen sisäiset liikennejärjestelyt mukaan lukien kevyen liikenteen järjestelyt, sekä kytkentä ympäröivään liikenneverkkoon. Vaihemaakuntakaavan tulkinta kohdemerkinnän sijainnin suhteesta liikenneväyliin on väljempi kuin se on ollut Uudenmaan maakuntakaavassa: esimerkiksi alueen voi halkaista merkittävä pääväylä, edellyttäen että huolehditaan toiminnallisesta kokonaisuudesta ja alueen sisäisistä liikennejärjestelyistä.

### Olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irralliset vähittäiskaupan suuryksiköt

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan ”Alueiden käytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta.”

Vähittäiskaupan suuryksiköt on vaihemaakuntakaavassa sijoitettu pääasiassa olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Kaavan tavoitevuosi on kuitenkin 2035 ja siinä esitetään väestönkasvun edellyttämiä merkittäviä taajama- ja työpaikka-alueiden laajennuksia. Tasapainoisen palveluverkon turvaamiseksi on myös tällaisille alueille osoitettu merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Tällä hetkellä ne vähittäiskaupan suuryksiköistä Huhmari, Petas, Mäyränkallio ja Östersundom sijaitsevat yhdyskuntarakenteen ulkopuolella, mutta yhdyskuntarakenteen laajetessa vuoteen 2035 mennessä ne liittyvät kiinteäksi osaksi yhdyskuntarakennetta. Koska rakenteen laajeneminen on epävarmaa, suuryksikön toteuttaminen on kytketty ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamiseen suunnittelumääräyksellä.

Maakuntakaavassa osoitetut merkittävät uudet taajama- ja työpaikka-alueiden laajennukset edellyttävät yksityiskohtaisempaa kaavoitusta, jossa suuryksikön suhde ympäröivään maankäyttöön määritellään. Ympäröivän maankäytön ei tarvitse olla kokonaisuudessaan rakentunut ennen suuryksikön toteuttamista. Ympäröivän alueen toteuttamisen voidaan katsoa käynnistyneen silloin, kun kunta on investoinut katuverkkoon ja kunnallistekniikkaan ja myös suuryksikköä ympäröivät alueet ovat rakentumassa.

		<p>Hyvinkään Sveitsinportaali liiketilaa nyt 46 000 k-m<sup>2</sup>. Liiketilän laskennallinen määrä vuoteen 2035 on 47 000 k-m<sup>2</sup>.</p> <p>Maakuntakaavassa Sveitsinportaali on 150 000 k-m<sup>2</sup> enimmäismitoitusluokassa.</p>
		<p>Vantaan Tammistossa on nyt liiketilaa nyt 108 000 k-m<sup>2</sup> Liiketilän laskennallinen määrä vuoteen 2035 on 30 000 k-m<sup>2</sup>.</p> <p>Maakuntakaavassa Tammisto on 150 000 k-m<sup>2</sup> enimmäismitoitusluokassa</p>
		<p>Keravanportissa on liiketilaa nyt 21 000 k-m<sup>2</sup> Liiketilän laskennallinen määrä vuoteen 2035 on 50 000 k-m<sup>2</sup>.</p> <p>Maakuntakaavassa Keravanportti on 100 000 k-m<sup>2</sup> enimmäismitoitusluokassa.</p>

Esimerkkejä merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköistä ja Uudenmaan maakuntakaavan enimmäismitoitusluokasta.

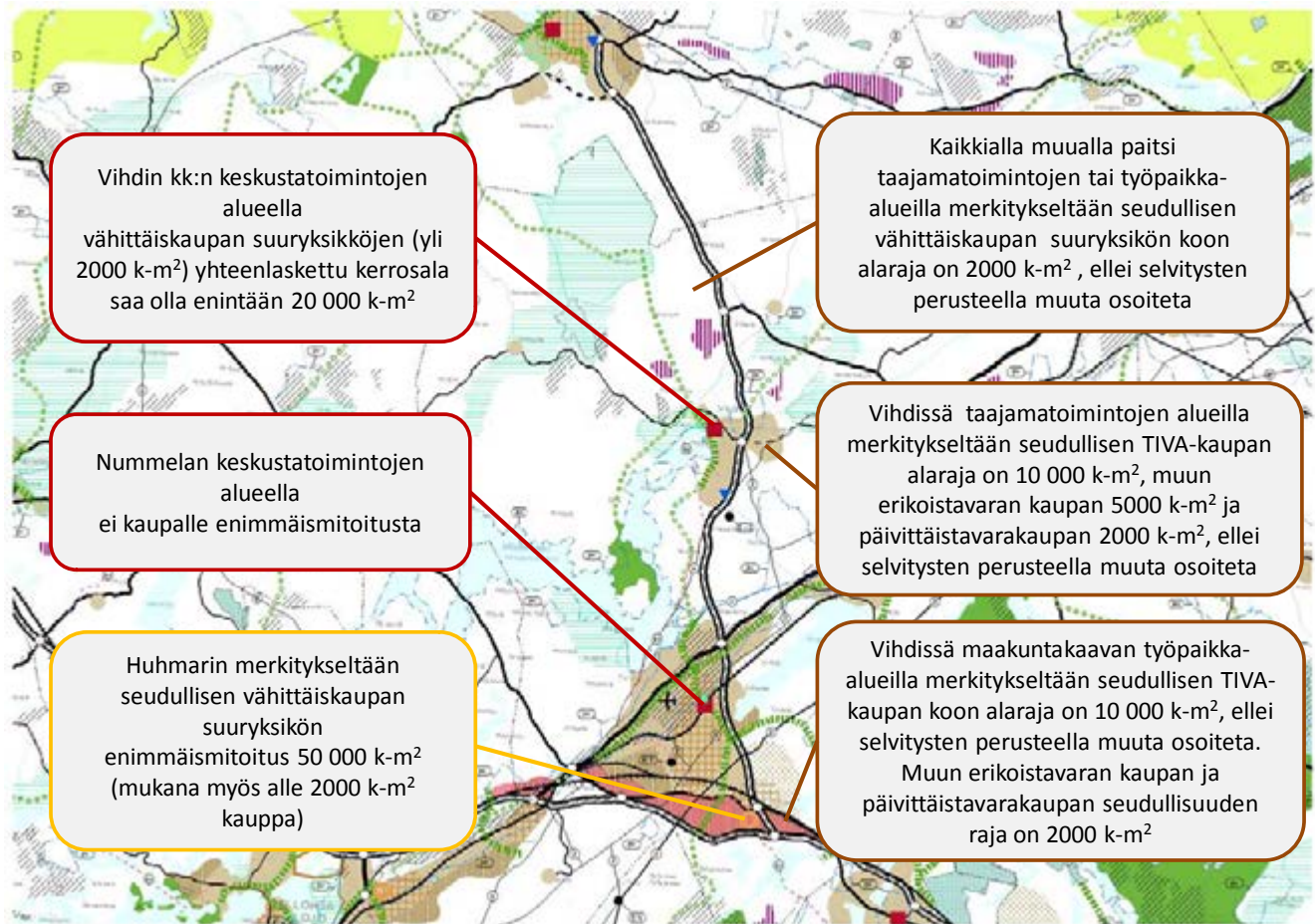
Maakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksikön merkintä on kohdemerkintä, jonka sijainti ja laajuus on suunnitelmääräyksen mukaan määriteltävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Nykyisten maakuntakaavojen vähittäiskaupan suuryksikköalueiden toteutumista selvitettiin kuntakaavojen perusteella. Voimassa olevan maakuntakaavan (Uudenmaan maakuntakaava) päällä on tulkittu kuntakaavoituksella tarkentuneet suuryksikköalueet oranssilla rajauksella. Keskimmaisessä sarakkeen nykytilanteen kartat osoittavat suuryksikköalueen liiketilän laadun ja rakeisuuden. Kartat eivät ole keskenään samassa mittakaavassa. Nykytilan kartat ovat esitetty tarkemmin tämän selvityksen liitteessä. Oikeanpuoleisessa sarakkeessa on kaupan selvityksen mitoitustietoja sekä maakuntakaavan suunnitelmääräyksen enimmäismitoitusluokka.

## Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus

Rakentumaton

Voimassa olevissa  
maakuntakaavoissa

30 000 k-m <sup>2</sup>	50 000 k-m <sup>2</sup>	75 000 k-m <sup>2</sup>	100 000 k-m <sup>2</sup>	125 000 k-m <sup>2</sup>	150 000 k-m <sup>2</sup>	175 000 k-m <sup>2</sup>	200 000 k-m <sup>2</sup>
Hyvinkää, Valtatie 25	Espoo, Turvesolmu	Espoo, Nihti- silta	Espoo, Kulloonsilta	Hyvinkää, Sveitsin- portaali	Vantaa, Tammisto	Vantaa, Varisto- Petikko	Espoo, Lom- mila, josta päivittäistä- varakaup- paa enintään 10 000 k-m <sup>2</sup>
Loviisan länsiosa	Nurmijärvi, Mäyränkallio	Lohja, Tynninharju	Helsinki, Suutarila	Porvoo, Kuninkaan- portti			Espoo, Suomenoja
Nurmijärvi, Ilvesvuori	Raasepori, Horsbäck	Lohja, Lempola	Helsinki, Östersundom	Vantaa, Porttipuisto			Helsinki, Roihupelto
Raasepori, Karjaan lounaisosa	Vihti, Huhmari	Keravanportti	Järvenpään eteläinen liittymä				Helsinki, Konala
		Kirkkonummi, Inkilänportti	Porvoo, Tarmola				
		Mäntsälän- portti	Tuusula, Hyry- län eteläosa				
		Tuusula, Focus	Vantaa, Koivuhaka				
			Vantaa, Petas				



Esimerkkejä keskustatoimintojen alueiden ja vähittäiskaupan suuryksikön mitoituksesta sekä seudullisuudesta. Pohjalla oleva kartta on epävirallinen yhdistelmä Uudenmaan maakuntakaavasta 1.vaihemaakuntakaavaehdotuksesta sekä 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksesta.



## 7 MAAKUNTAKAAVAN KAUPAN RATKAISUN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Maakuntakaavan kaupan ratkaisu on johdettu tässä selvityksessä esitetystä palveluverkosta ja sen arvioinnista. Selvityksessä esitettyä palveluverkkoa on arvioitu luvussa 5. Koska maakuntakaavan kaupan ratkaisu ei ole täysin yhdenmukainen selvityksessä esitetyn mitoituksen osalta, täydennetään tässä vaikutusten arviointia siltä osin, mitä kaavan mitoitusratkaisun vaikutukset eroavat luvussa 5 esitetyistä vaikutuksista. Arvioinnissa painopiste on siis selvityksessä esitetyn mitoituksen ja kaavaratkaisun mitoituksen eroavuuden arvioinnissa. Luvussa arvioidaan, ovatko maakuntakaavan ratkaisun vaikutukset merkittävydeltään erilaiset kuin tässä selvityksessä esitetyn palveluverkon vaikutukset.

Maakuntakaavan ratkaisu eroaa tässä selvityksessä esitetystä palveluverkosta lähinnä mitoituksen osalta. Maakuntakaavassa ei kaikkia keskustoja ole enimmäismitoitettu kerrosaloina, koska keskusten mitoittaminen ei osoittautunut tarkoituksenmukaiseksi. Keskustoissa mitoitus koskee vain vähittäiskaupan suuryksiköitä. Kaavassa vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus esitetään luokittain, jolloin mitoitus eroaa laskennallisesta mitoituksesta. Lisäksi maakuntakaavaratkaisu sisältää muita kuin määrällisiä kaupan suunnittelumääräyksiä, jotka vaikuttavat kaupan ratkaisun vaikutusten arviointiin.

Maakuntakaavan ratkaisussa kaupan mitoitus on pyritty osoittamaan riittävällä maakunnallisella tarkkuudella. Kaupan selvityksen laskennallinen mitoitus kertoo liiketilan lisätarpeen. Mitoituslaskenta perustuu useampaan olettamukseen. Ja koska maakuntakaavassa ei ohjata väestön muutoksia keskustatoimintojen tai kaupan suuryksiköiden vaikutusalueille, on Uudenmaan maakuntakaavaratkaisussa pyritty löytämään riittävä mitoittamisen taso kaupalle. Maakuntakaavan kaupan mitoitus arvioidaan sellaisiksi, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskustoihin tai liikenteeseen seudullisella tasolla. On huomattavaa, että kaupan MRL:n 71 b:n sisältövaatimukset koskevat myös kuntakaavoitusta, eikä maakuntakaava ole ainoa kauppaa ohjaava kaavatasa.

Keskeinen osa maakuntakaavan ratkaisua on määräykset kaupan laadusta. Selvityksen vaikutusten arviointien perusteella on todettu merkittävät erot päivittäistavarakaupan, paljon tilaa vaativan erikoistavarankaupan ja muun erikoistavaran kaupan vaikutuksista keskuksiin ja liikenteen. Maakuntakaavan suunnittelumääräyksillä rajoitetaan siksi keskustojen ulkopuolelle sijoituvaa päiväystavarakaupan ja muun erikoistavarankaupan rakentamista. Lisäksi muilla sanallisilla suunnittelumääräyksillä vaikutetaan mm. kaupan yksiköiden kokoon, rakentamisen ajankohtaan ja seudullisen ja paikallisen kaupan palveluverkon yhteensovittamiseen.

### 7.1 Keskukset

Maakuntakaavan keskeinen periaate on, että merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat ensisijaisesti keskusta-alueelle. Näin ollen keskustojen mitoituksen tulee olla enemmän tätä mahdollistava ja tukeva tekijä kuin rajoittava. Mitoitus ei siten saa olla liian tiukka. Mikäli keskustamitoitus on liian alhainen, keskeinen periaate vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisesta keskusta-alueelle voi vaarantua. Mikäli keskustoihin ei vähittäiskaupan suuryksikköä pysytä sijoittamaan, se hakeutuu herkemmin esimerkiksi keskustan reuna-alueelle. Maakuntakaavan ratkaisulla ei ole haitallisia vaikutuksia, vaikka kaikkia keskusten enimmäismitoitusta ei osoiteta kerrosaloina maakuntakaavan suunnittelumääräyksissä. Haasteena on pikemmin, miten saada kauppaa keskustaan kuin se, että keskustoihin tulee liikaa kauppaa. Ongelmana voidaan pitää enemmän sitä, että kauppa sijoittuu keskustojen ulkopuolelle, missä on enemmän

tilaa ja maa halvempaa ja missä esimerkiksi pysäköinnin järjestäminen on yksinkertaisempaa kuin keskusta-alueille.

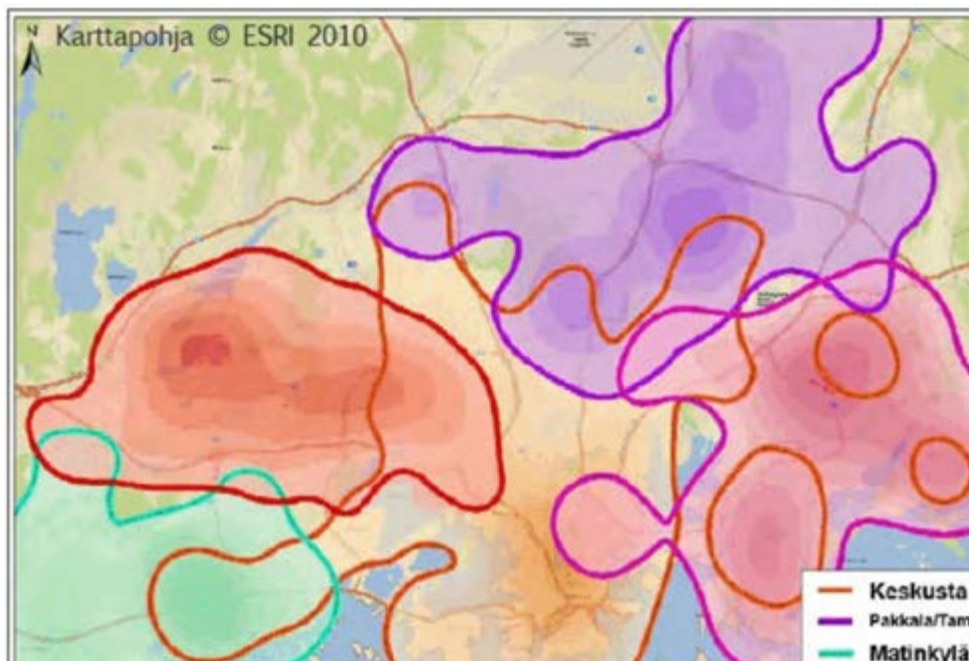
Mahdollinen keskustojen alimitoitus voi myös heikentää kilpailun edellytyksiä. Ja mikäli esim. ostovoima kasvaisikin laskettua enemmän, tiukka mitoitus voi heikentää kaupan toiminta- ja kehitysedellytyksiä keskustoissa pitkällä tähtäimellä.

Keskustojen enimmäismitoitusta ei kaikilta osin ole Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavassa esitetty. Tällöin keskusta-alueen merkitys on aluerakenteellisesti maakunnallinen, keskusta-alue on toimiva ja elinvoimainen ”aito keskusta” kun keskushierarkialtaan samantasoisten keskusten välillä ei ole kilpailua.

### 7.1.1 Metropolin ydinalue

Metropolin ydinalueen eli pääkaupunkiseudun keskuksia ei ole mitoitettu maakuntakaavassa. Ne ovat kaupallisesti monipuolisia, vetovoimaisia ja laajan vaikutusalueen keskittymiä. Asukkaita on kunnissa kokonaisuutena sekä keskusten läheisyydessä niin paljon, että he vastaavat pääosin paikalliseen tarpeeseen. Seudullisen merkityksen ne saavat siitä lähtökohdasta, että palvellessaan omia asukkaitaan keskuksista muodostuu niin suuria ja vetovoimaisia, että ne houkuttelevat asiakkaita myös läheisistä pienemmistä naapurikunnista. Kuntien reunoilla sijaitsevat keskuksat saavat asiakkaita naapurikunnan puolelta myös pääkaupunkiseudun sisällä, jos matka naapurikunnan alueella sijaitsevaan keskukseseen on lyhyempi kuin oman kunnan keskukseseen.

Pääkaupunkiseudulla ihmiset liikkuvat metropolialueen sisällä ristiin rastiin töiden, vapaa-ajan ja ostosten suhteen. Keskusten vaikutusalueet ovat hyvin laajoja ja menevät toistensa kanssa päällekkäin. Keskusta-alueet ovat toimivia ja elinvoimaisia keskustoja ja niiden merkitys on osin jo nykyään aluerakenteellisesti seudullinen.



### Kauppakeskusten viikottainen vaikutusalue

Lähde: Kokkka: Kauppakeskukset osana kestävästä kulutuksesta ja kaupunkirakennetta; Vesa Kanninen ja Annuska Rantanen (Toim.), 2010

Mitoittamattomuus ei vaikuta muiden keskustojen kehittämiseen. Pääkaupunkiseudun aluekeskukset ovat jo nyt niin suuria ja vetovoimaisia, että ne saavat asiakkaita mm. seudun kehysalueelta. Vaikka keskukset mitoitettaisiin oman väestön mukaisiksi, ne yhä edelleen ovat seudullisesti vetovoimaisia. Asukkaita pääkaupunkiseudun aluekeskusten ympärillä on enemmän kuin useissa maakunnan kuntakeskuksissa, joten ne väistämättä muodostuvat monipuolisimmiksi keskuksiksi kuin näitä pienemmät kuntakeskukset.

Seutukeskuksiin ei pääkaupunkiseudun keskuksilla ole merkittävää vaikutusta. Niiden vaikutusalue on pääosin toinen kuin pääkaupunkiseudun aluekeskusten. Seutukeskusten alueelta suuntautuu ostovoimaa pääkaupunkiseudulle. Tätä suuntautumista voidaan pienentää sillä, että seutukeskusten palvelut monipuolistuvat. Monipuolistumiseen ei kuitenkaan pääkaupunkiseudun aluekeskusten mitoittamatta jättämisellä tai mitoittamisella ole vaikutusta.

### 7.1.2 Seutukeskukset

Maakuntakaavan seutukeskuksia ei myöskään ole mitoitettu maakuntakaavassa. Ne ovat jo nyt voimakkaita laajemman vaikutusalueen asioimis- ja työpaikkakeskittymiä. Keskusten ympärillä on niin paljon asukkaita, että keskustassa sijaitsevien kauppojen myynnistä pääosa saadaan laskennallisesti lähiasukailta tai kunnan omilta asukailta. Koska keskukset ovat lähiasukasmäärältään ja täten palveluiltaan sen verran suuria, ne vetävät asiakkaita myös pienemmistä naapurikunnista, jossa kauppaa sekä myös asukkaita on vähemmän.

Seutukeskusten mitoitus ei ole tarkoituksenmukaista. Ne ovat myös aitoja ja elinvoimaisia keskuksia. Seutukeskusten vaikutusalueet eivät ole juurikaan ole päällekkäisiä, joten niiden välillä ei ole kilpailua. Positiivista on, että seutukeskukset kasvavat, jotta seutu on myös kaupallisesti vetovoimainen. Keskustahakuinen kauppa (esim. muotikauppa) hakeutuu voimakkaasti suuriin keskuksiin. Jos tällainen kauppa ei sijoitu seutukeskuksiin, ei se mitä todennäköisimmin sijoitu myös tätä pienempiinkään keskuksiin. Mikäli seutukeskukset eivät ole riittävän monipuolisia, ostovoimaa suuntautuu pääkaupunkiseudun keskuksiin, jotka ovat jo nyt kaupalliselta tarjonnaltaan usein vetovoimaisempia kuin seutukeskukset.

Seutukeskukseen sijoittuva kaupan kasvu ei ole pienistä keskuksista pois, vaan se on enneminkin pois pääkaupunkiseudulle siirtyvästä ostovoimasta. Näin ollen seutukeskusten mitoitus ei ole merkittävä tekijä alakeskustojen kehittymiselle. Ne kehittyvät joka tapauksessa pienimuotoisemmin ja oman lähialueen väestön pohjalta. Ja joka tapauksessa näistä pienemmistä keskuksista siirtyy ostovoimaa suurempiin keskuksiin, joko lähimpään seutukeskukseen tai pääkaupunkiseudulle. Seutukeskusten kasvu ei myöskään vaikuta muihin seutukeskuksiin. Ne eivät ole keskenään kilpailijoita, eivätkä niiden vaikutusalueet mene merkittävästi päällekkäin.

### 7.1.3 Suuret kuntakeskukset

Kuntakeskuksista suurimpia ei mitoiteta maakuntakaavassa. Näitä ovat Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Klaukkala, Söderkulla, Hyrylä, Nummela ja Loviisa. Nämä ovat suurten kuntien pääkeskuksia, joiden vaikutusalueena on koko kunta. Keskukset sijoittuvat pääsääntöisesti jonkun suuremman keskuksen vaikutusalueelle, eli osa alueen erikoiskaupan ostovoimasta suuntautuu näitä kuntia monipuolisempiin keskuksiin kuten pääkaupunkiseudulle tai seutukeskuksiin.

Mitoittamattomista keskuksista Loviisa, Mäntsälä, Kirkkonummi, Söderkulla ja Klaukkala ovat lähinnä itsenäisiä keskuksia, joiden vaikutusalueena on oma kunta ja läheisimmät pienemmät kunnat. Näiden mitoittamatta jättäminen ei vaikuta haitallisesti näitä

pienempiin keskuksiin, koska ne ovat jo niin pieniä, että niistä joka tapauksessa suuntautuu ostovoimaa suurempiin keskuksiin. Mitoittamatta jättämisellä ei myöskään arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia näitä suurempiin keskuksiin, koska ne pääsääntöisesti ovat jo niin monipuolisia, suuren vaikutusalueen keskuksia, ettei näitä pienempien keskusten kasvu vaikuta näihin. Näiden keskushierarkialtaan samantasoisten keskusten välillä ei ole kilpailua.

Järvenpään, Keravan, Hyrylän ja Nummelan vaikutusalueet menevät osin päällekkäin toistensa kanssa tai jonkun seutukeskuksen kanssa.

Nummelan vaikutusalue menee päällekkäin Lohjan kanssa eli Lohjan ja Nummelan markkinat ovat osin päällekkäiset. Näin ollen Nummelan kasvaminen merkittävästi saattaa hidastaa jonkin verran Lohjan keskustan kasvua. Sama vaikutus on vastaavasti myös toisin päin, eli Lohjan kasvaminen merkittävässä määrin voi hidastaa Nummelan kasvua. Eli Nummela ja Lohja kilpailevat osin samoista markkinoista ja molemmille pitää luoda yhtäläiset mahdollisuudet. Ostovoiman rajallisuuden vuoksi voi käydä niin, että toinen keskusta kasvaa toista enemmän. On esimerkiksi jonkin verran kauppatyyppejä, jotka sijoittuvat seudulla vain yhteen paikkaan ja tällä liikepaikalla saavuttavat jo omat markkinansa.

Mikäli Lohjan ja Nummelan keskuksille ei luoda mahdollisuuksia kehittyä, voi liiketilatarve suuntautua pääkaupunkiseudulle, jolloin asiointietäisyydet kasvavat merkittävästi. Molemmat sekä Lohja että Nummela ovat jo palveluvarustukseltaan sen verran vahvoja, ostovoima on kasvussa ja vaikutusalueet menevät vain osin päällekkäin, että nykypalveluihin ei kummankaan merkittävällä kasvulla ole vaikutusta.

Järvenpään, Keravan ja Hyrylän vaikutusalueet menevät osin päällekkäin. Asukkaat asioivat pääsääntöisesti lähimmässä keskuksessa, mutta muut syyt saattavat johtaa asiointia seudun muuhun keskukseseen. Näin jonkun keskuksen kasvaminen merkittävästi, saattaa hidastaa jonkun toisen kasvua. Mutta mikäli jokin keskuksista kasvaa niin paljon, että ostovoimasiirtymät pääkaupunkiseudulle vähenevät on tällä kokonaisuuden kannalta positiivinen merkitys seudulle.

Suurten keskusten osalta ei liiketilarakentamisen ylimitoitus pääsääntöisesti ole seudullinen ongelma. Ylimitoitus ei niinkään vaikuta lähialueiden pienempiin keskuksiin, sillä niistä asioidaan suuressa keskuksessa joka tapauksessa (ilman ylimitoitustakin), jos tarjonta on monipuolisempaa kuin omassa keskuksessa. Liiallinen liikerakentaminen vaikuttaa pääasiassa keskuksen omaan rakenteeseen. Jos keskukseseen rakennetaan liikaa, osa keskustan liiketiloista jää mahdollisesti lyhyellä tähtämellä tyhjäksi. Pidemmällä aikavälillä ostovoiman kasvu yleensä ratkaisee tämän ongelman. Vaihtoehtoisesti keskustan kaupallinen rakenne muuttuu ja osa keskustasta-alueesta saattaa muuttua kaupan käytöstä muuhun käyttöön esimerkiksi asumiseen.

#### 7.1.4 Pienet kuntakeskukset

Maakuntakaavassa mitoitetaan keskikokoiset sekä pienimmät kuntakeskukset. Näitä ovat Karjaa, Nikkilä, Hanko, Karkkila, Siuntio, Inkoo, Nurmijärvi kk, Veikkola, Rajamäki, Pornainen, Jokela, Kellokoski, Vihti kk, Saukkola, Askola, Lapinjärvi, Myrskylä ja Pukkila. Mitoittamatta jättäminen voisi teoreettisesti vaikuttaa kielteisesti Uudenmaan palveluverkkoon kokonaisuudessaan, mikäli jokin keskuksista kasvaa ylisuureksi. Oletus on varsin teoreettinen, sillä keskustojen ylimitoitus ei perinteisesti ole ollut ongelma, vaan päinvastoin. Tavoitteena on usein saada keskusta enemmän palveluita, kuin mitä sinne on sijoittunut. Keskustoissa kaupan uusinvestoinnit ovat haastavia, koska keskustat ovat usein jo kohtalaisen tiiviisti rakennettu. Niinpä vanhojen kiinteistöjen kehittäminen on avainasemassa keskustojen liiketilojen kehittämisessä, mutta niidenkin toteuttaminen ovat haastavia mm. usealle taholle jakaantuneen omistuksen myötä. Keskustassa myös pysäköinnin järjestäminen pysäköintilaitoksiin on kallista. Keskustan ulkopuolisilla alueilla on vastaavasti yleensä väljempää, jolloin kaupan tilaratkaisut on helpompi toteuttaa, samoin pysäköinti. Näin ollen merkittävänä haasteena ei ole niinkään se, että keskustoihin syntyy liikaa liiketilaa, vaan se ettei sitä keskustoihin saada tarpeeksi.

Keskuksissa mitoitus koskee vähittäiskaupan suuryksiköitä. Mitoituksen lähtökohtana on nykytila ja lisätarve. Koska mitoitus esitetään luokissa, keskuksiin tulee ylimitoitusta verrattuna laskennalliseen mitoitukseen. Mitoituksesta suuri osa mahdollistetaan toteutettavan suuryksiköissä. Yksittäisiä suurmyymälöitä ei todennäköisesti synny kuin päivittäistavarakauppaan. Erikoiskaupan suuryksiköitä on lähinnä laajantavaravalikoiman kauppoina. Muuta erikoiskauppaa syntyy suuryksikköön kauppakeskus- tai liikekeskustyyppisesti. Pienemmissä keskuksissa tämä tarkoittaa yleensä päivittäistavarakaupan ympärille muodostuvaa liikekeskusta. Tässä on otettava huomioon myös se, että nykyisiä liiketiloja yhdistämällä ja uudistamalla, voidaan nykyisetkin liiketilat tulkita suuryksiköiksi. Näin ollen suuryksiköt eivät välttämättä ole kaikki uutta liiketilaa.

Keskusten tarjonnasta pääosa voi lähtökohtaisesti toteutua suuryksikköinä, mikäli kaikki ei toteudu yhdessä yksikössä. Se, että tarjontaa toteutuu suuryksikössä, ei tarkoita keskustoihin sitä, ettei pieniä myymälöitä ole lainkaan. Suuryksiköiden yhteyteen sijoittuu myös pienmyymälöitä, joko etumyymälöinä tai kauppakeskusmuotoisesti. Nämä voivat toimia korttelirakenteessa perinteisten kivijalkamyymälöiden tapaan. Vähittäiskaupan suuryksikkö keskustassa ei siten tarkoita vain yhtä myymälää, esim. hypermarkettia, vaan erilaisten suuryksiköiden muodostamaa kokonaisuutta, joiden yhteydessä on myös pienmyymälöitä ja ehkä myös asuntoja. Kaupunkisuunnittelulla on suuri merkitys, miten suuryksiköt keskustassa toteutetaan. Lisäksi perinteisiä kivijalkatiloja voi keskuksissa olla suuryksiköiden ohella, niiden mitoitusta ei maakuntakaavan mitoitus koske.

Keskustojen osalta ylimitoituksella ei ole suurta merkitystä. Mitoitus on maksimimäärä liiketilalle, mutta ei toteutuva määrä. Pienten keskustojen enimmäismitoitus vaikuttaa siihen, ettei keskustoihin synny epärealistisen suurta määrää kauppaa. On kuitenkin hyvin epätodennäköistä, että pienissä keskuksissa liiketilamäärä kasvaisi nykyisestä edes oman ostovoimansa kasvun verran. Lisäksi tällä hetkellä lähes kaikista Uudenmaan kunnista pääkaupunkiseutua, Porvoota ja Karkkilaa lukuun ottamatta virtaa ostovoimaa oman kuntansa ulkopuolelle (Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto, Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa 1.6.2010; FCG Finnish Consulting Group Oy). Tätä nykyistä vajetta ei ole mitoituksessa otettu huomioon. Eli oman ostovoiman mukainen kunnan tarve on nyt laskettua mitoitusta suurempi useammassa kunnissa. Eli mikäli keskuksessa liiketilamäärä kasvaisi enemmän kuin nyt laskettu tarve on, niin yhä edelleen mitä todennäköisimmin alueen ostovoima riittänee siihen nykyiset siirtymät huomioon ottaen. Pienten keskustojen tarjonnan kasvu olisi palveluverkon kannalta positiivista.

On kuitenkin hyvin teoreettista, että kuntakeskuksissa liiketilamäärä kasvaisi niin suureksi, kuin mitä tässä suunniteltu mitoitus on. Pienissä maakuntakaavan kuntakeskuksissa ei tähän yksinkertaisesti ole riittävästi kysyntää. Kauppa keskittyy ja suuret keskuksat kasvavat. Vaikka pienille suodaan mahdollisuus ja vaikei suurille sitä suotaisi, eivät pienet keskuksat todennäköisesti kasvaisi kuitenkaan. Jos suurille keskuksille ei suoda riittävästi mahdollisuuksia, tulisi pulaa liiketilasta, kun ei uutta saisi rakentaa tarpeeksi. Näin kilpailu estyisi ja nykyinen kauppa saisi ylivertaisen kilpailuedun. Tässä tavoitteena on siis mahdollistaa riittävässä määrin keskustojen kehittäminen. Enemmän haittaa tulisi keskustoille siitä, ettei keskustoissa ole mitoitusta tarpeeksi. Mikäli keskustat on alimitoitettu, keskustakauppa hakeutuu herkästi keskustojen ulkopuolelle sellaisiin paikkoihin, jotka eivät ole palveluverkon kannalta optimaalisia.

Uudenmaan maakuntakaavassa merkitykseltään seudullinen vähittäiskauppa ohjataan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueelle. Maakäyttö- ja rakennuslain kauppaa koskevista sisältövaatimuksissa on, ettei suunniteltu maankäyttö saa haitata merkittävästi keskusta-alueiden kaupallisia palveluja ja kehittämistä. Näitä tavoitteita peilaten keskusta-alueiden ylimitoitus ei merkittävä haittatekijä. Yleisesti ottaen keskustan liiketilamäärän kasvattaminen ei vaikuta haitallisesti keskustojen palvelutarjontaan tai keskustojen kehittämiseen.

Maakuntakaavassa alakeskusten mitoitus ei siis ole optimimitoitus vaan enimmäismitoitus, jonka toteutumisen vaikutuksia tässä arvioidaan. Paikoin maakuntakaavassa käytetty luokitusmitoitus eroaa laskennallisesta mitoituksista. Tässä tarkastellaan mitoitettavien keskusten toteutumista maksimimitoituksen mukaisena. Yleisesti ottaen on hyvin epätodennäköistä, että keskuksat kasvavat enimmäismitoitukseen. Lähialueella (kunnassa) ei ole tähän tarpeeksi ostovoimaa, eikä näin ollen kauppa ole kiinnostunut näihin sijoittumaan ainakaan suurissa määrin.

Karjaalla, Nikkilässä, Hangossa, Karkkilassa ja Nurmijärven kirkonkylässä vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on 30.000 k-m<sup>2</sup>. Mitoituksen suuruinen määrä liiketilaa tarkoittaa käytännössä kauppakeskusta (sis. hypermarketin tai 1-2 supermarketia) tai paria-kolmea hypermarketia etumyymälöineen tai useaa supermarketin muodostamaa liiketilakokonaisuutta. Tässä mitoitusluokassa oleviin keskuksiin ei todennäköisesti sijoitu sellaista vähittäiskaupan suuryksikköä, jossa ei olisi päivittäistavarakauppaa.

Karjaalla ja Nikkilässä on jo nyt vähittäiskaupan suuryksiköitä. Hangossa on yksi noin 2000 kerrosneliömetrin suuruinen päivittäistavarakaupan myymälä. Nurmijärven kirkonkylään on rakentumassa noin 5000 kerrosneliömetrin suuruinen vähittäiskaupan suuryksikkö. Karkkilan keskusta-alueella ei tällä hetkellä ole vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Karjaalla, Nikkilässä ja Hangossa laskennallisesta mitoituksista noin 80-90 % mahdollistetaan toteutettavan suuryksiköissä. Karkkilassa ja Nurmijärvellä mitoitus ylittää laskennallisen mitoituksen.

Tällä hetkellä Nikkilän palvelut ovat kohtalaisen suppeita. Varsinkin erikoiskaupan palveluita haetaan pääkaupunkiseudulta, Porvoosta sekä Järvenpäästä, jotka kaikki ovat palveluiltaan selvästi monipuolisempia. Nikkilän kasvaminen maksimimitoitukseen enemmänkin tasapainottaa palveluverkkoa suhteessa näihin monipuolisempiin keskuksiin. Kilpailevat keskuksat ovat lisäksi sen verran vahvoja, ettei Nikkilän kasvulla ole näihin merkittävää haitallista vaikutusta. Söderkullan vaikutusalue on toinen kuin Nikkilän ja Söderkullan keskustan kehittämiseen vaikuttaa enemmän oman lähialueen väestön kehittyminen.

Karjaalla on kaupan palveluita kohtalaisen monipuolisesti ja sen rakenne on kaupunkimainen. Karjaalta virtaa ostovoimaa kuitenkin jonkin verran Lohjalle ja pääkaupunkiseudulle koska ne ovat tarjonnaltaan selvästi monipuolisempia. Karjaan kasvaminen maksimitoitukseen ei vaikuta Lohjan keskuksen tai pääkaupunkiseudun kaupallisiin palveluihin, sillä ne ovat jo suuren vaikutusalueen seutukeskuksia. Suhteessa näihin Karjaan kehittyminen ennemminkin tasapainottaa palveluverkkoa. Lännessä on Tammisaaren seutukeskus, jonka kaupallinen asema on tällä hetkellä vahvempi kuin Karjaan. Karjaan vahvistuminen tasapainottaa keskusten välistä suhdetta, mutta sen ei arvioida vaikuttavan Tammisaaren asemaan läntisenä tärkeänä keskuksena, joka saa ostovoimaa myös Hangosta.

#### Uudemaan keskustojen mitoitus vuoteen 2035

Maakuntakaavassa mitoitettavat keskustat

k-m <sup>2</sup>	Keskustan			Nykyiset suur- yksiköt	Suur- yksiköiden mitoitus	Suur- yksiköt /mitoitus
	Nykytila	lisätarve	Mitoitus			
Nurmijärvi	13 000	8 000	21 000	5 400	30 000	143 %
Nikkilä	15 000	18 000	33 000	7 500	30 000	91 %
Hanko	24 000	8 000	32 000	2 000	30 000	94 %
Karkkila	18 000	9 000	27 000		30 000	111 %
Karjaa	22 000	15 000	37 000	9 000	30 000	81 %
Masala	3 000	2 000	5 000		20 000	400 %
Veikkola	4 000	3 000	7 000		20 000	286 %
Rajamäki	7 000	4 000	11 000		20 000	182 %
Pornainen	6 000	5 000	11 000		20 000	182 %
Jokela	7 000	6 000	13 000		20 000	154 %
Kellokoski	5 000	4 000	9 000		20 000	222 %
Vihti	7 000	4 000	11 000		20 000	182 %
Virkkala	11 000	7 000	18 000		20 000	111 %
Saukkola	6 000	5 000	11 000		20 000	182 %
Inkoo	7 000	8 000	15 000		20 000	133 %
Siuntio	4 000	14 000	18 000		20 000	111 %
Askola	2 000	5 000	7 000		20 000	286 %
Lapinjärvi	3 000	2 000	5 000		20 000	400 %
Myrskylä	4 000	2 000	6 000		20 000	333 %
Pukkila	3 000	2 000	5 000		20 000	400 %

Nykyiset suuryksiköt: mukana myös suuryksikön etumyymälät

Nurmijärven ja Karkkilan maakuntakaavan mitoitus ylittää laskennallinen mitoituksen. Ylitys on Karkkilan osalta niin pientä, ettei sillä ole merkitystä. Karkkila toimii muutenkin kohtalaisen itsenäisenä kuntana. Mitoitus ei vaikuta läheisten muiden keskusten toimintaedellytyksiin. Lähin keskus on Vihdin kirkonkylä, josta tapauksessa virtaa ostovoimaa suurempiin keskuksiin. Vihdistä virtaa Karkkilaa enemmän ostovoimaa Nummelaan.

Nurmijärvellä on kaksi muutakin keskusta Klaukkala ja Rajamäki. Näistä Klaukkala on selvästi monipuolisempi, jonne virtaa ostovoimaa myös Nurmijärveltä. Vastaavasti Rajamäki on sen verran pieni, ettei siellä ole eikä sinne synny merkittävästi erikoiskauppaa. Näin ollen Kirkonkylän kasvaminen maksimitoitukseen ei vaikuta Klaukkalaan, koska se on lähtökohtaisesti jo suurempi ja vetovoimaisempi kuin Nurmijärvi. Vaikutus on vähäinen myös Rajamäelle, koska se muutoinkin on keskusta-asteikolla pienempi kuin Nurmijärvi. Yleisesti on hyvä, jos kauppa alueella kehittyä, tämä pienentää ostovoiman siirtymä kauempana sijaitseviin keskuksiin.

Muissa maakuntakaavan keskustatoimintojen alueilla vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on 20.000 k-m<sup>2</sup>. Tämä tarkoittaa esimerkiksi 1-2 hypermarkettia etumyymälöineen tai useita supermarkettien muodostamia liikekeskuskokonaisuuksia. Tämän kokoisissa keskuksissa vähittäiskaupan suuryksikkö tarkoittaa pääosin supermarkettia etumyymälöineen. Keskuksset ovat sen verran pieniä, ettei niissä ole suurta kysyntää hypermarketille eikä myöskään sellaiselle kauppakeskukselle, johon ei sijoitu päivittäistavarakauppaa.

Keskuksissa ei tällä hetkellä ole vähittäiskaupan suurmyymälöitä. Inkoossa on noin 2000 kerrosneliömetrin suuruinen venekaupan ja -huollon myymälä, joka ei todennäköisesti ole vähittäiskaupan suuryksikkö.

Kaikissa kunnissa maakuntakaavan mitoitus ylittää keskusten laskennallisen mitoituksen. Kaikissa näissä kaupallinen tarjonta on sen tasoista, että ostovoimaa suuntautuu monipuolisempiin keskuksiin, joko pääkaupunkiseudulle, seutukeskuksiin, oman kunnan pääkeskukseen tai läheisimpiin muihin monipuolisempiin keskuksiin.

Näiden keskusten kasvu liiketilamäärältään enemmänkin tasapainottaisi palveluverkkoa, jolloin kaupan palveluita saisi nykyistä tasaisemmin myös kuntakeskuksissa. Tämä edistäisi sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat olisivat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Näiden pienempien keskusten kasvaminen ei vaikuttaisi näitä suurempien keskusten palvelutarjontaan, sillä suuremmat ovat palveluvarustukseltaan yhä selvästi voimakkaampia ja näin ollen myös vetovoimaisempia (sekä asiakkaan että kaupan sijoittumisen näkökulmasta).

Yksittäisen keskuksen kasvu maksimimitoitukseen ei vaikuta suuresti myöskään muiden pienempien keskuksien palvelutarjontaan tai niiden kehittymiseen. Lähtökohtaisesti kehitys niissä on muutenkin vähäistä, koska niiden lähiasukasmäärä on sen verran pieni. Yleisesti myös pienet keskuksset eivät pääsääntöisesti ole toistensa vaikutusalueella.

Kuten on jo todettu, enimmäismitoitus ei mitä todennäköisimmin ole toteutuva mitoitus. Kunnissa tulee huolehtia tasapainoisesta palveluverkon kehityksestä, jossa myös asuinalueilla varmistetaan lähipalvelujen saatavuus. Osissa kunnissa kaupan tarjontaa ei juurikaan ole maakuntakaavaan merkittyjen keskusten lisäksi. Yksittäisiä kyläkauppoja voi olla, mutta niiden säilymiseen kylän oman asukasluvun kehityksellä on suurin vaikutus. Keskustoihin sijoittuu erikoiskauppaa, mutta tälläkään ei ole merkitystä maakuntakaavan kuntakeskuksia pienemmille keskuksille, koska niissä ei juurikaan ole erikoiskauppaa eikä niihin erikoiskauppaa merkittävästi synnykään.



## 7.2 Vähittäiskaupan suuryksikköalueet

Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus esitetään maakuntakaavassa luokituksen kautta. Näin ollen maakuntakaavan mitoitus on suurempi kuin palveluverkkoselvityksessä esitetty laskennallinen mitoitus. Oheisessa taulussa on esitetty vähittäiskaupan suuryksikköalueiden laskennallinen mitoitus, kaavan enimmäismitotus sekä näiden erotus.

### Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus

K-m <sup>2</sup>			Laskennallinen mitoitus	Kaavan enimmäismitotus	Kaavan ja laskennallisen mitoituksen ero	
	Nykytila	Uutta				
Lommila	72 000	108 000	180 000	200 000	20 000	11 %
Suomenoja	148 000	47 000	195 000	200 000	5 000	3 %
Kulloonsilta	45 000	47 000	92 000	100 000	8 000	9 %
Nihtisilta	15 000	40 000	55 000	75 000	20 000	36 %
Turvesolmu	0	40 000	40 000	50 000	10 000	25 %
Konala	85 000	110 000	195 000	200 000	5 000	3 %
Roihupelto	133 000	73 000	206 000	200 000	-6 000	-3 %
Suutarila	67 000	37 000	104 000	100 000	-4 000	-4 %
Östersundom	0	110 000	110 000	100 000	-10 000	-9 %
Varisto-Petikko	124 000	33 000	157 000	175 000	18 000	11 %
Tammisto	108 000	33 000	141 000	150 000	9 000	6 %
Porttipuisto	72 000	42 000	114 000	125 000	11 000	10 %
Petas	0	100 000	100 000	100 000	0	0 %
Koivuhaka	52 000	42 000	94 000	100 000	6 000	6 %
Sveitsinportaali	46 000	57 000	103 000	125 000	22 000	21 %
Valtatie 25	0	12 000	12 000	30 000	18 000	150 %
Järvenpään eteläinen liittymä	10 000	71 000	81 000	100 000	19 000	23 %
Keravanportti	21 000	50 000	71 000	75 000	4 000	6 %
Inkilänportti	0	74 000	74 000	75 000	1 000	1 %
Mäntsälänportti	29 000	27 000	56 000	75 000	22 000	42 %
Ilvesvuori	5 000	21 000	26 000	30 000	4 000	15 %
Mäyränkallio	0	36 000	36 000	50 000	14 000	39 %
Focus	0	62 000	62 000	75 000	13 000	21 %
Hyrylän eteläosa	72 000	21 000	93 000	100 000	7 000	8 %
Huhmari	0	44 000	44 000	50 000	6 000	14 %
Tynniharju	40 000	13 000	53 000	75 000	22 000	42 %
Lempola	17 000	39 000	56 000	75 000	19 000	34 %
Karjaan lounaisosa	12 000	24 000	36 000	30 000	5 000	20 %
Horsbäck	16 000	11 000	27 000	50 000	12 000	32 %
Loviisan länsiosa	10 000	14 000	24 000	30 000	6 000	25 %
Tarmola	57 000	20 000	77 000	100 000	23 000	30 %
Kuninkaanportti	50 000	70 000	120 000	125 000	5 000	4 %
<b>Uusimaa</b>	<b>1 306 000</b>	<b>1 528 000</b>	<b>2 834 000</b>	<b>3 145 000</b>	<b>314 000</b>	<b>11 %</b>
Pääkaupunkiseutu	921 000	862 000	1 783 000	1 875 000	92 000	5 %
Helsingin seudun kehtysalue	183 000	477 000	655 000	785 000	130 000	20 %
Länsi-Uusimaa	85 000	87 000	172 000	230 000	58 000	34 %
Itä-Uusimaa	117 000	104 000	221 000	255 000	34 000	15 %

Maakuntakaavan suuryksikköalueiden mitoitus on vain kunkin alueen enimmäismitoitus. Kaavan enimmäismitoitus ei tule kokonaisuudessaan toteutumaan, vaan alueet toteutuvat todennäköisemmin lähempänä laskennallista mitoitusta. Mikäli toteutetaan laskennallista lisätarvetta enemmän liiketilaa, myyntitehokkuus laskee (olettaen että muut muuttajat säilyvät oletusten suuruisina). Jos jokainen toteutuisi enimmäismitoituksen mukaan, ei ostovoimaa riittäisi kaikille. Näin ollen kaikille alueille ei myöskään löytyisi alueiden toteuttajia eikä kaupan toimijoita, joten realismia kaikkien alueiden toteuttamiseen täysmääräisinä ei ole. Yksittäinen kohde voi kuitenkin toteutua täysmääräisenä, ja tällaisen mahdollisuuden vaikutuksia tässä pyritään arvioimaan.

Mitoituksen esittäminen luokissa tuo väljyyttä ja joustovaraa kaupan sijoittumiseen. Tällä luodaan edellytykset toimivalle kilpailulle ja uusien toimijoiden tulolle markkinoille. Koska laskennallisen liiketilan lisätarpeen laskemisessa on käytetty lukuisia oletuksia eri muuttujista (väestönkasvu, myyntitehokkuus, ostovoiman kasvu), tuo luokitus myöskin joustovaraa sille, että jokin muuttujista kehittyy eri tavoin kuin on arvioitu.

Selvityksen liitekartoissa näkyy myös vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitusluokat sekä luokituksen mahdollistaman enimmäismitoituksen ero laskennalliseen mitoitukseen. Lisäksi kartoilta voidaan nähdä, miten maakuntakaavaehdotuksen mukaisia luokkia on tarkistetussa ehdotuksessa laskettu lähemmäksi laskennallista mitoitusta.

Kun pääkaupunkiseutua tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena, luokituksen mukainen enimmäismitoitus eroaa vain 5 % laskennallisesta mitoituksesta. Tämä on sen verran vähän, ettei tällä ylimitoituksella ole merkitystä. Koska pääkaupunkiseutu toimii yhtenäisenä asioimis- ja liikkumisalueena, voi luokituksen mukainen alueiden mitoitus realistisesti toteutuakin. Ostovoimaa riittää myös paikallisille kaupan alueille tämänkin jälkeen. Luokituksen mukainen toteutuminen siirtää tilaa vaativan kaupan alueita kauemmas ydinalueista, jolloin alueita voidaan osoittaa tehokkaampaan maankäyttöön.

Kehysalueella suurin osa kauppapaikoista vastaa hyvin muiden alueiden tarpeeseen. Toteutuessaan täysmääräisinä paikallisille alueille ei jää kehittymisen varaa. Kehittyviä paikallisia alueita ei kaikissa kunnissa kuitenkaan edes ole. Lisäksi vähittäiskaupan suuryksikköalueet sijoittuvat sekä muun palveluverkon kannalta että liikenteellisesti hyviin paikkoihin, jolloin asiointimatkat ovat kohtuullisia, vaikka näissä keskittymissä asioitaisiin paikallisten sijaan.

Hyvinkäällä Valtatie 25 alue ja Mäntsälässä vähittäiskaupan suuryksikköalueen uuden kaupan määrä eroaa kohtalaisen paljon laskennallisesta liiketilan lisätarpeesta. Näin ollen voidaan päätellä, ettei alueiden toteutuminen täysmääräisenä ole kovin realistista. Hyvinkään alueet voivat kuitenkin saada laskettua enemmän ostovoimaa maakunnan ulkopuolelta, ja osa Sveitsinportaaliin suunnatusta voi toteutua myös Valtatie 25 alueella. Todennäköisesti molemmat Hyvinkään alueet eivät tule toteutumaan enimmäismitoituksen mukaisena, vaan ne ovat osittain vaihtoehtoisia kaupan sijoittumisalueita. Valtatie 25 -alue todennäköisesti toteutuu enemmän paikallisena pienempänä alueena ja vastaavasti Sveitsinportaalin merkitys on enemmän seudullinen.

Mäntsälänportin alue toimii enemmän tai vähemmän itsenäisenä kaupan alueena. Alueelle voi suuntautua jonkin verran ostovoimaa myös maakunnan ulkopuolelta samoin Itä-Uudeltamaalta, mutta alueella on tästäkin huolimatta kohtalaisen paljon laskennallista väljyyttä. Ostovoiman siirtymät kunnan ulkopuolelle pienenevät, mikäli kuntaan saadaan tarpeeksi omaakin tarjontaa.

## Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus kunnittain

K-m2	Muille alueille* suunnattu laskennallinen liiketilän lisätarve 2035	Maakunta- kaavan km- alueiden mitoitus yhteensä**	Maakunta- kaavan km- alueiden nykyinen liikepinta-ala yhteensä	Km-alueiden uusi liikepinta- ala max	Uusi pinta-ala vrt tarve
Espoo	471 000	625 000	280 000	345 000	73 %
Helsinki	733 000	600 000	285 000	315 000	43 %
Kauniainen				0	
Vantaa	417 000	650 000	356 000	294 000	71 %
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>1 621 000</b>	<b>1 875 000</b>	<b>921 000</b>	<b>954 000</b>	<b>59 %</b>
Hyvinkää	87 000	155 000	46 000	109 000	125 %
Järvenpää	93 000	100 000	10 000	90 000	97 %
Kerava	63 000	75 000	21 000	54 000	86 %
Kirkkonummi	93 000	75 000	0	75 000	81 %
Mäntsälä	34 000	75 000	29 000	46 000	135 %
Nurmijärvi	71 000	80 000	5 000	75 000	106 %
Pornainen					
Sipoo					
Tuusula	93 000	175 000	72 000	103 000	111 %
Vihti	55 000	50 000	0	50 000	91 %
<b>Helsingin seudun kehysal</b>	<b>589 000</b>	<b>785 000</b>	<b>183 000</b>	<b>602 000</b>	<b>102 %</b>
Hanko					
Inkoo					
Karjalohja					
Karkkila					
Lohja	65 000	150 000	57 000	93 000	143 %
Nummi-Pusula					
Raasepori	44 000	80 000	28 000	52 000	118 %
Siuntio					
<b>Länsi-Uusimaa</b>	<b>109 000</b>	<b>230 000</b>	<b>85 000</b>	<b>145 000</b>	<b>133 %</b>
Askola					
Lapinjärvi					
Loviisa	17 000	30 000	10 000	20 000	118 %
Myrskylä					
Porvoo	94 000	225 000	107 000	118 000	126 %
Pukkila					
<b>Itä-Uusimaa</b>	<b>111 000</b>	<b>255 000</b>	<b>117 000</b>	<b>138 000</b>	<b>124 %</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>2 430 000</b>	<b>3 145 000</b>	<b>1 306 000</b>	<b>1 839 000</b>	<b>76 %</b>

\* Keskustojen ulkopuoliset alueet: KM-alueet, tiva-alueet, liikenneasema-alueet  
muut kaupan alueet,  
jotka eivät ole  
asuinalueiden keskuksia

\*\* Nykyinen ja uusi pinta-ala

Länsi-Uudellamaalla enimmäismitoituksen mukainen uuden liiketilän rakentamismahdollisuus on suuri verrattuna liiketilän lisätarpeeseen. Alueet ovat osin vaihtoehtoisia kaupan sijoittumisalueita. Mikäli kauppapaikat kehittyvät voimakkaasti, voi Länsi-Uudenmaan alueelle jäädä arvioitua enemmän paikallista ostovoimaa, sen sijaan että ostovoimaa suuntautuisi pääkaupunkiseudulle tai kehyskuntiin. Tämä vastaavasti edistäisi tasapainoisen palveluverkon syntymistä.

Itä-Uudellamaalla on vastaava tilanne kuin Länsi-Uudellamaalla. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan sallima uuden liiketilan enimmäismitoitus on jonkin verran suurempi kuin laskennallinen tarve. Osin kauppapaikat ovat vaihtoehtoisia kaupan sijaintipaikkoja. Alueelle voi suuntautua arvioitua enemmän ostovoimaa Sipoosta sekä maakunnan ulkopuolelta. Myös ostovoimansiirtymät Itä-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle pienenevät, jos tarjonta omalla alueella on riittävän hyvä.

Mitoituksen esittäminen luokissa tuo alueille ylimitoitusta. Tällä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin tai niiden kehittämiseen, koska alueille voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Alueita kehitetään paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan keskittymänä. Näin ollen vähittäiskaupan suuryksikköalueille sijoittuva kauppa ei lähtökohtaisesti vaikuta keskustoihin. Se on sellaista kauppaa, jota keskustoissa on vähän, jonka on vaikea keskustoissa kehittyä ja joka ei keskustoihin merkittävästi sijoitu. Näin ollen vaikka jollekin suuryksikköalueelle sijoitetaan laskennallista mitoitusta enemmän kauppaa, ei tällä ole vaikutusta keskustoihin, koska kauppa on sellaista, joka ei keskustakaupan kanssa kilpaile.

Alueille voidaan sijoittaa paikallista päivittäistavarakauppaa tai erikoiskauppaa. Tämän tyyppisen kaupan sijoittaminen ja mitoitus tulee arvioida kunnan palveluverkkoselvityksen pohjalta kuntakaavoituksessa. Vähittäiskaupan suuryksikköalueille saadaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoittaa uusia merkitykseltään seudullisia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ainoastaan Espoon keskuksen pohjoispuolelle, Kehä III:n ja Turunväylän risteykseen.

Mitoituksen esittäminen luokissa ei vaikuta palveluiden saavutettavuuteen kevyt- ja joukkoliikenteellä. Näin ollen saavutettavuus on sama kuin luvussa 5.3.3 on esitetty. Vähittäiskaupan suuryksikköpaikat luovat sellaisen palveluverkon yhdessä keskustaverkon kanssa, että palvelut ovat maakunnassa saavutettavissa mahdollisimman hyvin kevyt- tai joukkoliikenteellä.

Yhtenä maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaan koskevista sisältövaatimuksista on että edistetään sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Tätä on arvioitu lähiostovoiman riittävyydellä, kun tarkastellaan alueita enimmäismitoituksen mukaisina. Vastaava tarkastelu tehtiin luvussa 5.3.5 laskennallisen mitoituksen mukaisina. Lisäksi liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu erillisessä Uudenmaan palveluverkon liikenteellisessä arvioinnissa (Strafica, 2012). Alueiden kokonaismitoitusta (sisältää siis nykyisen liiketilan ja uuden liiketilan) on tarkasteltu vuoden 2010 väestöllä, ostovoimalla ja myyntitehokkuudella sekä vuoden 2035 väestöllä, ostovoimalla ja myyntitehokkuudella, jonka oletetaan olevan 20 % suurempi kuin nykyinen myyntitehokkuus.

Lähialueen ostovoiman riittävyttä on tarkasteltu siten, että enimmäismitoituksen mukaan on alueelle arvioitu myyntitavoite keskimääräisen muille alueille suunnatun vähittäiskaupan toimialarakenteen mukaan. Tätä verrataan lähialueen asukkaiden ostovoimaan, joka on laskettu asukasluvun ja muille alueille suunnatun ostovoiman mukaan. Tarkastelu on teoreettinen, koska alueet eivät rakennu täysimääräisinä eikä keskimääräisen toimialarakenteen mukaisina alueina. Tarkastelussa arvioidaan lähiostovoiman riittävyttä enimmäismitoitukselle kunkin kohteen lähtökohdista katsoen ilman kilpailutekijöitä. Näin saadaan teoreettinen asiointietäisyys kullekin kohteelle enimmäismitoituksen mukaisena. Tällä tarkastelulla ei arvioida ostovoiman riittävyttä kaikille kohteille yhtä aikaa. Sillä arvion lähtökohtana on, ettei kaikki kohteet voi toteutua enimmäismitoituksen mukaisina.

Lähiostovoima näyttää riittävän hyvin suurelle osalle vähittäiskaupan suuryksikköalueista, jos alue toteutuu enimmäismitoituksen mukaisena. Pääkaupunkiseudulla asukkaita on vähittäiskaupan suuryksikköalueiden lähiympäristössä niin paljon, että jokaisessa kohteissa lähiostovoimaa riittää hyvin.

Helsingin seudun kehysalueella lähiostovoimaa riittää hyvin lähes kaikissa kohteissa. Ainoastaan Sveitsinportaalien ja Mäntsälänportin toteutuminen enimmäismitoituksen mukaisena edellyttää hieman pidempiä asiointimatkoja. Sveitsinportaalien ympäristössä asukasmäärä ja ostovoima on sen verran kasvussa, että lähiostovoiman riittävyys tulevaisuudessa on hyvä. Sveitsinportaalien tarkastelussa ei ole laskettu mukaan maakunnan rajojen ulkopuolella olevaa ostovoimaa. Maakunnan raja tulee vastata jo viiden kilometrin päässä kohteesta, joten lähiostovoiman riittävyys todellisuudessa on tässä laskettua suurempi ja voidaan arvioida että asiointimatkat alueelle ovat kohtuullisia.

## Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden lähiasukkaat ja ostovoiman riittävyys

KM-alue	Mitoitus km <sup>2</sup>	Ostovoiman riittävyys yli			
		70 %		Riittävyys alarajalla	
		2010	2035	2010	2035
Lommila	200 000	10 km	5 km	yli 100 %	70 %
Suomenoja	200 000	5 km	5 km	80 %	yli 100 %
Kulloonsilta	100 000	5 km	5 km	80 %	yli 100 %
Nihtisilta	75 000	5 km	5 km	yli 200 %	yli 400 %
Turvesolmu	50 000	5 km	5 km	yli 400 %	yli 700 %
Konala	200 000	5 km	5 km	yli 100 %	yli 200 %
Roihupelto	200 000	5 km	5 km	100 %	yli 100 %
Suutarila	100 000	5 km	5 km	200 %	yli 300 %
Östersundom	100 000	10 km	10 km	yli 200 %	500 %
Varisto-Petikko	175 000	5 km	5 km	80 %	yli 100 %
Tammisto	150 000	5 km	5 km	yli 100 %	yli 200 %
Porttipuisto	125 000	5 km	5 km	yli 100 %	yli 200 %
Petas	100 000	10 km	5 km	yli 300 %	yli 100 %
Koivuhaka	100 000	5 km	5 km	yli 100 %	yli 200 %
Sveitsinportaali	125 000	<b>20 km</b>	5 km	90 %	70 %
Valtatie 25	30 000	5 km	5 km	yli 100 %	300 %
Järvenpään eteläinen I	100 000	10 km	5 km	yli 100 %	100 %
Keravanportti	75 000	5 km	5 km	yli 100 %	yli 200 %
Inkilänportti	75 000	10 km	10 km	yli 100 %	yli 300 %
Mäntsälänportti	75 000	<b>20 km</b>	15 km	yli 100 %	80 %
Ilvesvuori	30 000	10 km	10 km	yli 100 %	yli 200 %
Mäyränkallio	50 000	10 km	5 km	yli 100 %	100 %
Focus	75 000	5 km	5 km	100 %	yli 100 %
Hyrylän eteläosa	100 000	5 km	5 km	80 %	yli 100 %
Huhmari	50 000	10 km	10 km	75 %	yli 100 %
Tynninharju	75 000	15 km	10 km	80 %	100 %
Lempola	75 000	15 km	10 km	100 %	100 %
Karjaan lounaisosa	30 000	15 km	5 km	yli 100 %	70 %
Horsbäck	50 000	15 km	15 km	70 %	yli 100 %
Loviisan länsiosa	30 000	<b>20 km</b>	10 km	80 %	80 %
Tarmola	100 000	15 km	5 km	70 %	70 %
Kuninkaanportti	125 000	<b>20 km</b>	10 km	80 %	80 %

Maakunnan ulkopuolisia asukkaita ei ole mukana tarkastelussa

Mäntsälänportti, toteutuessaan enimmäismitoituksen mukaisena, joutuu laskennallisesti hakemaan asiakkaansa noin 20 kilometrin säteeltä. Vastaava tilanne on kuitenkin myös laskennallisen mitoituksen osalta nykytilanteessa laskettuna. Lähialueen asukastiheys on alhainen. Alueella ei ole muita kauppapaikkoja kuin Mäntsälän keskusta ja Mäntsälänportti, jotka sijaitsevat hyvin lähellä toisiaan. Näin ollen näissä kauppapaikoissa asioidaan joka tapauksessa, ellei asioida kauempana monipuolisimmista keskuksista. Näin ollen Mäntsälänportin toteutuminen enimmäismitoituksen mukaisena ei pidennä asiointimatkoja verrattuna nykymitoitukseen tai laskennalliseen mitoitukseen.

Länsi-Uudellamaalla asukasmäärä ja -tiheys on alhaisempi kuin pääkaupunkiseudulla tai Helsingin seudun kehysalueella. Vähittäiskaupan suuryksikköalueita on myös vähemmän. Asiointimatkat ovat näin ollen myös valtaosin pidempiä kuin tiheällä ydinalueella. Samankaltainen on tilanne myös Itä-Uudellamaalla. Itä-Uudellamaalla asiointietäisyys nousee 20 kilometriin Kuninkaanportin tai Loviisan suuryksikköalueen toteutuessa

enimmäismitoituksen mukaisena nykyostovoimalla laskettuna. Tulevaisuudessa ostovoiman kasvun myötä tilanne on parempi. Lisäksi alueille voi suuntautua ostovoimaa myös mm. venäläisiltä matkailijoilta, joita ei tässä ole otettu huomioon.

Jos vaikutusalueella väestötiheys on liian pieni, ei alueelle synny erikoiskauppoja ja ne väistämättä keskittyvät sinne, missä asukkaita on lähellä eniten. Näin ollen asiointimatkat väistämättä kasvavat, mitä tapahtuu Länsi- ja Itä-Uudellamaalla. Enimmäismitoitusten pienentäminen ei muuttaisi tilannetta asiointimatkojen pituuksien suhteen, sillä tarjontaa ei yksinkertaisesti ole eikä edes tule alueen pienimpiin keskuksiin. Eli mitoituksen suuruudesta riippumatta näistä kunnista asioidaan joka tapauksessa suurissa kaupan keskittymissä Lohjalla tai Tammisaaressa ja vastaavasti Porvoossa tai Loviisassa.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueille saa sijoittaa sellaista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Espoon Lommilaan voi kuitenkin sijoittaa myös päivittäistavarakauppaa. Muille alueille ei seudullista erikoiskauppaa tai päivittäistavarakauppaa saa sijoittaa. Tilaa vaativassa kaupassa, jota vähittäiskaupan suuryksikköalueille voidaan sijoittaa, on asiointitiheys huomattavasti alhaisempi kuin muussa vähittäiskaupassa, joten asiointimatkojen pituudella tilaa vaativassa kaupassa ei ole niin merkittävää vaikutusta. Tilaa vaativan kaupan asiointi ei aina suuntaudu lähimpään keskukseen vaan asiakkaan tarpeen mukaan se voi suuntautua hyvinkin kauas, jos tarjonta on enemmän asiakkaan tarjontaa vastaavaa. Tilaa vaativassa kaupassa alueen läheisyys ei aina ole ostopaikan valintakriteeri vaan tarjonnan sisältö. Näin ollen jonkun tai joidenkin suuryksikköalueiden toteutuminen enimmäismitoituksen mukaisena ei vaikuta siihen, että kokonaisuudessaan maakuntakaavan kaupan ratkaisu edistää sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä.

### 7.2.1 Vähittäiskaupan suuryksikköalueet pääkaupunkiseudulla

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavassa käytetty mitoitusluokitus ei tuo merkittävää lisää pääkaupunkiseudun mitoitukseen verrattuna tässä selvityksessä esitettyyn laskennalliseen mitoitukseen. Kaavaratkaisun mitoitus on vain viisi prosenttia laskennallista mitoitusta suurempi. Näin ollen vaikutukset ovat yhdenmukaiset kuin laskennallisen mitoitusten mukaisten vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutukset, joita käsiteltiin luvussa 5.3 ja 5.4.

**Lommila** sijoittuu Urban Zone -liikkumisvyöhyketarkastelussa joukkoliikennevyöhykkeelle (ks. luku 5.3.3 ja liitekartta 5), joten alueen palvelut ovat saavutettavissa joukkoliikenteellä. Alueelle on myös kevyenliikenteen yhteydet Espoon keskustasta, joka sijoittuu vain kahden kilometrin päähän Lommilasta.

Lommila on alueista ainoa, jonne on tarkistetussa ehdotuksessa osoitettu seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa. Päivittäistavarakaupan enimmäismitoitus Lommilan alueella on 10.000 k-m<sup>2</sup>. Mitoitus koskee vain päivittäistavarakauppaa eikä esimerkiksi hypermarkettia kokonaisuudessaan.

Lommilan asemakaavan yhteydessä on tehty kaupallinen selvitys, jossa Lommilan kauppakeskuksen päivittäistavarakauppaa on arvoitu. (Lommilan alue, Kaupallinen selvitys 2009; Santasalo Ky). Kyseisessä selvityksessä arvioitiin 9000 kerrosneliömetrin suuruista päivittäistavarakauppaa Lommilassa. Selvityksen tuloksia voidaan pitää yhtenevinä maakuntakaavan 10.000 kerrosneliömetrin enimmäismitoituksen kanssa, sillä ero on vähäinen.

Tällä hetkellä Espoon keskuksen alueella (ml. Suvela ja Mikkeli) on päivittäistavarakauppaa noin 10.000 k-m<sup>2</sup>. Päivittäistavarakaupan lisätarve Lommilan selvityksessä määritellyllä päämarkkina-alueella (Vanha-Espoo, Kauklahti, Vahnakartano-Röylä, Viherlaakso-Lippajärvi, Pohjois-Kirkkonummi) on vuoteen 2030 mennessä yli 25.000 k-m<sup>2</sup> ja lähialueella eli Espoon keskuksen suuralueella (Vanha-Espoo) lähes 15.000 k-m<sup>2</sup>. Näin ollen 10.000 kerrosneliömetrin suuruiselle päivittäistavarakaupalle on markkinoilla kysyntää. Tällä hetkellä ostovoimaa virtaa alueelta ulos mm. Leppävaaran monipuolisemman erikoistavarakaupan mutta myös hypermarkettasoisen pt-tarjonnan takia, joka Espoon keskuksen alueelta puuttuu. Mikäli Espoon keskuksen alueella ei päivittäistavarakauppa pysty kehittymään kysynnän mukaisesti, ostovoimasiirtymät muihin keskuksiin kasvavat ja asiointiliikenne lisääntyy.

Mikäli laskennallinen liiketilän lisätarve toteutettaisiin alueella vain pienempinä yksiköinä, suuntautuisi ostovoimaa edelleen alueelta pois monipuolisempiin marketteihin. Pienemmät yksiköt tyydyttävät osan tarpeesta ja näille riittää ostovoimaa Lommilan rinnalla, mutta ainoastaan riittävän monipuolinen päivittäistavarakaupan tarjonta luo edellytykset ostovoiman jäämiselle Espoon keskuksen alueelle.

Enimmäismitoituksen mukaisella päivittäistavarakaupalla ei siis arvioida olevan merkittävästi haitallisia vaikutuksia Espoon keskuksen päivittäistavarakaupalle, koska alueella on riittävästi kysyntää myös keskustan päivittäistavarakaupalle. Ei ole odotettavaa, että Espoon keskuksen päivittäistavarakaupat lopettaisivat toimintansa Lommilan päivittäistavarakaupan myötä. Keskustassa ei myöskään ole riittävästi tilaa kysynnän mukaiselle pt-kaupan kehittämiseksi. Näin ollen Lommilan pt-kauppa täydentää alueen nykyään vajaata tarjontaa eikä vaikuta Espoon keskuksen päivittäistavarakauppaan kielteisesti.

Espoon keskusta seuraavaksi läheisimmät keskustat ovat Kauklahti ja Veikkola. Näiltä alueilta virtaa ostovoimaa Espoon keskuksen alueelle ja muualle pääkaupunkiseudulle.



Uusi päivittäistavarakauppa Lommilassa vetää alueiden ostovoimaa, mutta tällä ei arvioida olevan haitallisia vaikutuksia alueiden omaan päivittäistavarakaupantarjontaan. Jo tällä hetkellä alueilta virtaa ostovoimaa hypermarket-kokoluokan päivittäistavarakauppoihin. Lommilaan sijoittuva pt-kauppa lyhentää näitä ostosmatkoja. Sekä Veikkola että Kauklahti ovat väestöltään niin pieniä, ettei niihin synny omaa hypermarket-kokoluokan päivittäistavarakaupan tarjontaa. Lisäksi molemmat ovat asukasluvultaan voimakkaasti kasvavia, joten kysyntää omille päivittäistavarakaupoille riittää hyvin. Ainakin Kauklahdessa on päivittäistavarakaupan kehityshankkeita vireillä.

**Suomenoja** sijoittuu intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle, joten alueen palvelut ovat saavutettavissa joukkoliikenteellä. Alueelle on myös kevyenliikenteen yhteydet lähimmistä keskuksista Matinkylästä ja Espoonlahdesta, jotka sijoittuvat vain kahden kilometrin päähän Suomenojalta.

**Kulloonsilta** sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle, joten se on hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Etäisyys Espoon keskustasta alueelle on noin kuusi kilometriä, joten alue ei tukeudu Espoon keskuksen palveluihin. Pohjois-Espoo on sen verran harvaan asuttua ja asukkaita on sen verran vähän, ettei alueelle ole syntynyt merkittävää keskusta. Alue sijoittuu kuitenkin voimassa olevan maakuntakaavan kehäkaupungin kehittämisvyöhykkeelle, joka alueena soveltuu hyvin tilaa vaativalle kaupalle. Kulloonsilta täydentää jo nykyistä tilaa vaativan kaupan nauhaa alueella.

**Nihtisilta** sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle, ja alueen palvelut on joukkoliikenteellä saavutettavissa. Alue sijoittuu vain kilometrin päähän Kauniaisten keskustasta. **Turvesolmu** sijoittuu Nihtisillan lähialueelle, ja parin kilometrin päähän Leppävaaran keskustasta. Alue sivuaa joukkoliikennevyöhykettä, joten palvelut ovat riittävän hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Molempiin sekä Nihtisiltaan että Turvesolmuun on jo olemassa kevyenliikenteen yhteydet lähimmistä keskuksista. Nihtisillan ja Turvesolmun alue on tiivistä taajama-alueita ja lähialueella on merkittävästi ostovoimaa alueen toteuttamiselle. Tällä hetkellä Leppävaaran suuralueella ei ole tilaa vaativan kaupan keskittymiä ja tilaa vaativan kaupan palveluita joudutaan hakea omaa aluetta kauempaa. Nihtisillan ja Turvesolmun toteutuminen lyhentää asiointietäisyyksiä alueella.

**Konalan** vähittäiskauppa on hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa, koska alue sijoittuu intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle. Lisäksi alueelle on kevyenliikenteen yhteydet lähimmästä keskuksista Kannelmäestä, joka on parin kilometrin päässä Konalasta.

**Roihupelto** sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle ja on täten hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Lähimmät keskukset ovat Itäkeskus ja Herttoniemi, jonne molempiin on vain 1-2 kilometriä. Alue on keskeisellä paikalla kaupunkiranteessa.

**Suutarilan** vähittäiskaupan suuryksikkö on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä, koska alue sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle ja osin jopa intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle. Lähimpään keskustastaan Tikkurilaan on vain pari kilometriä ja alue on hyvin saavutettavissa kevytliikenteelläkin.

**Östersundom** sijoittuu Urban Zone 2035 tarkastelussa joukkoliikennevyöhykkeelle, joten alueet palvelut ovat alueen toteuduttua joukkoliikenteellä saavutettavissa. Lähimpään maakuntakaavan keskustaan Östersundomin on matkaa 2 kilometriä, joten alue tukeutuu hyvin tuleviin keskustan palveluihin. Tällä hetkellä alue on vielä rakentamaton ja sijaitsee yhdyskuntarakenteen ulkopuolella. Vuoteen 2035 mennessä yhdyskuntarakenne laajenee siten, että alue liittyy kiinteästi osaksi yhdyskuntarakennetta. Suuryksikön toteuttaminen on kytketty ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen toteuttamiseen suunnittelumääräyksillä. Suunnittelumääräyksen mukaan vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa toteuttaa ennen ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamista.

Mikäli alueelle ei sallittaisi seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä, jäisivät alueen palvelut todennäköisesti vajaaksi, kun yhdyskunta alueen ympärillä muutoin rakentuu. Paikallista tilaa vaativaa kauppaa ei alueelle todennäköisesti rakentuisi, sillä uudet myymälät hakeutuvat mieluummin sinne, missä on jo muutenkin kaupan toimintaa tai mahdollisuuksia vetovoimaiselle keskittymälle. Uusia yksittäisiä pieniä tilaa vaativan kaupan yksiköitä ei herkästi sijoitu alueille, joissa ei muuta kaupan toimintaa ole. Vähänkin suuremmat tilaa vaativan kaupan yksiköt muodostavat yhdessä nopeasti jo sellaisen kaupan alueen, joka on seudullisesti merkittävä.

**Varisto-Petikko** sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle, joten alue on saavutettavissa joukkoliikenteellä. Alue sijoittuu noin kolmen kilometrin päähän Myyrmäen keskustasta ja alueelle on myös kevytliikenneyhteydet. Alue on osa Kehä III -tilaa vaativan kaupan nauhamaista keskittymää ja maakuntakaavan kehäkaupungin kehittämisvyöhykkeellä.

**Tammisto** sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle, joten alue on saavutettavissa joukkoliikenteellä. Tammistoon on myös kevytliikenneyhteydet lähimmästä keskustasta Pakkalasta, joka sijoittuu parin kilometrin päähän. Kaupan alue jatkuu keskustasta lähes yhtenäisenä alueena Tammistoon.

**Porttipuisto** sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle, joten alue on saavutettavissa joukkoliikenteellä. Alue sijoittuu Hakunilasta vain kilometrin päähän ja alueelle on kevytliikenneyhteydet.

**Petas** sijoittuu Urban Zone 2035 tarkastelussa joukkoliikennevyöhykkeelle, joten alue on saavutettavissa joukkoliikenteellä. Lähin maakuntakaavan keskusta Kivistö on vain kilometrin päässä. Keskusta-alue on vielä rakentumaton, joten tällä hetkellä Petas sijoittuu yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle. Alueen toteutus on kuitenkin kytketty suunnittelumääräyksiin ympäröivien taajamatoimintojen alueiden ja työpaikka-alueiden toteuttamiseen. Näin ollen kun alueelle voidaan toteuttaa seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö, on alue jo osa yhdyskuntarakennetta. Petaksen lähialueella, alle viiden kilometrin päässä, asuu kuitenkin jo tällä hetkellä merkittävä määrä asukkaita (lähes 50.000). Tilaa vaativan kaupan asiointietäisyydeksi matka on lyhyt.

**Koivuhaka** sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle, joten alue on saavutettavissa joukkoliikenteellä. Lähimpään keskustaan Pakkalaan on matkaa vain kilometri ja alueelle on kevytliikenneyhteydet. Koivuhaka on osa Pakkalan ja Tammiston muodostamaa laajaa kaupan aluetta.

**Pääkaupunkiseudulla** vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus luo vielä merkittävästi mahdollisuuksia paikallisten alueiden kehittymiselle. Mikäli suuryksikköalueet toteutuisivat enimmäismitoitusten mukaisina jää paikallisille alueille laskennallista liiketilan lisätarvetta vielä 670.000 kerrosneliometriä eli 40 % koko tarpeesta. Pääkaupunkiseudulla vähittäiskaupan suuryksikköalueet eivät ole siten ylimitoitettuja.

Pääkaupunkiseudulla vähittäiskaupan suuryksikköverkko on tiheä, mutta myös asukasmäärä ja ostovoima alueella on suuri. Kunkin vähittäiskaupan suuryksikköalueen lähellä asuu riittävästi asukkaita laskennallisen myynnin toteuttamiseen. Pääkaupunkiseudulla laskenta on kuitenkin teoreettinen, asiakkaat eivät asioi välttämättä lähimmässä kauppapaikassa vaan kulkevat tarpeen mukaan ristiin rastiin alueen sisällä muun liikkumisen ohessa. Asiointimatkat pysyvät kohtuullisina, koska kaupan verkko on tiheä ja asukkailla on valinnanvaraa valita kauppapaikka oman tarpeen ja muun liikkumisen mukaan. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaiset keskustat ja vähittäiskaupan suuryksiköt luovat siten pääkaupunkiseudulle edellytykset sellaisen palveluverkon muodostumiselle, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä.

### 7.2.2 Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Helsingin kehysalueella

Helsingin kehysalueella vähittäiskaupan suuryksikköverkko on tiheä. Alueen jokaiseen kuntaan on osoitettu vähintään yksi vähittäiskaupan suuryksikkö Pornaista ja Sipoota lukuun ottamatta. Sipoo tukeutuu tilaa vaativan kaupan palvelujen suhteen pääkaupunkiseudulle, Porvooseen sekä osin Keravalle ja Järvenpään. Pornaisista ostovoimaa suuntautuu pääkaupunkiseudulle, Porvooseen sekä Järvenpään.

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksikköalueiden enimmäismitoitus on viidenneksen suurempi kuin tämän selvityksen mukainen laskennallinen mitoitus. Kaavan mitoitus tuo siten väljyyttä kauppapaikkoihin ja enemmän valinnanvaraa yrityksille sijoittumisen suhteen. Väljyys edistää kilpailua ja luo mahdollisuuksia kaupan kehittämiseksi, vaikka jokin alue ei kauppapaikkana kehittyisikään.

Hyvinkäällä on 2.vaihemaakuntakaavassa mitoitettu kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä. Näistä **Sveitsinportaali** on jo olemassa oleva ja vetovoimaltaan suurempi. Näin ollen sen mitoitus on suurempi kuin **Valtatie 25:n** alueen. Sveitsinportaali sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle ja Valtatie 25:n alue sijoittuu lähelle joukkoliikennevyöhykettä. Tilaa vaativan kaupan palvelut ovat siten joukkoliikenteellä saavutettavissa. Molemmat sijoittuvat keskustasta noin kolmen kilometrin päähän. Väliin jää asuinalueita ja muita kaupan alueita, joten suuryksikköalueet ovat hyvin kiinni taajamarakenteessa.

Valtatie 25:n alueen maakuntakaavassa osoitettu enimmäismitoitus eroaa suhteellisesti paljon alueen laskennallisesta mitoituksesta, jossa merkittävästi enemmän tarvetta on suunnattu Sveitsinportaaliin. Ylimitoitus tuo joustovaraa näiden kahden alueen toteuttamiseen, kuitenkin niin, ettei ylimitoituksella ole vaikutuksia keskustaan tai muuhun palveluverkkoon, koska alueelle voidaan sijoittaa sellaisia seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka eivät kilpaile keskustakaupan kanssa. Valtatie 25:n alueella ei myöskään ole kilpailuvaikutuksia kauemmaksi sijoittuneiden kaupan alueiden kanssa, koska niiden vaikutusalue on pääosin toinen.

Mikäli Hyvinkään molemmat vähittäiskaupan suuryksiköt toteutuvat enimmäismitoituksen mukaisina, ei paikallisille alueille jää merkittäviä kehittämismahdollisuuksia. Molemmat vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat kuitenkin kiinni kaupunkirakenteeseen ja niin hyvin saavutettavissa oleviin paikkoihin. Näin ollen alueen kokonaispalveluverkon kannalta ei ole merkitystä, jos paikalliset kauppapaikat eivät kaupungissa kehittyisi. Maakuntakaava luo edellytykset kohtuullisille asiointimatkoille, jolloin liikenteen haitat ovat mahdollisimman vähäisiä.

Valtatie 25:n enimmäismitoitukseen riittää laskennallisesti hyvinkin ostovoima alle 5 kilometrin säteellä. Sveitsinportaali joutuu hakemaan ostovoimaa laskennallisesti 20 kilometrin säteeltä nykyostovoimalla mitattuna. Sveitsinportaalin sijainti moottoritien varressa tekee alueesta helposti saavutettavan. Lisäksi lähialueella ei Valtatie 25:n alueen lisäksi ole muita suuria kaupan alueita, joten on luontevaa, että asiointietäisyys kasvaa aivan lähialuetta suuremmaksi. Lähialueen ostovoimalaskelmassa ei ole mukana Riihimäen seutua, josta asioidaan myös Sveitsinportaaliin. Eli todellisuudessa ostovoimaa riittää lähialueella laskettua paremmin. Vuonna 2035 ostovoimaa lähialueella on jo laskennallisesti riittävästi.

Järvenpäässä on yksi vähittäiskaupan suuryksikkö **Järvenpään eteläisessä liittymässä**. Alue on osin Tuusulan puolella, mutta laskennallisesti vain Järvenpään tarvetta on osoitettu alueelle. Vähittäiskaupan suuryksikkö sijaitsee autovyöhykkeellä, mutta lähelle joukkoliikenne- ja jalankulun reunavyöhykettä. Alueelle ollaan kuitenkin suunnittelemassa

linja-autoreittiä, joka yhdistää kauppa-alueen Järvenpään keskustaan. Lisäksi Kyrölän rautatieasemaa suunnitellaan siirrettävän ja alueen ydin tulee sijoittumaan hyvin lähelle uutta asemanpaikkaa. Näin ollen voidaan arvioida, että alueen palvelut ovat Järvenpäässä riittävän hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa.

Järvenpään eteläinen liittymä sijoittuu kolmen kilometrin päähän keskustasta ja on kiinni taajamarakenteessa. Alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita mitoituksen kokoluokkaan ja kaupan laatuun nähden. Vaikka Järvenpään vähittäiskaupan suuryksikköalue toteutuu enimmäismitoituksen mukaisena, jää hienoisesti mahdollisuuksia myös paikallisten alueiden kehittämiselle.

Keravalla on yksi vähittäiskaupan suuryksikkö, **Keravanportti**, keskustasta parin kilometrin päässä. Keskustan ja Keravanportin välinen alue on paikallista kaupan aluetta ja näin Keravanportin alue on kiinteä osa taajamarakennetta. Alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita alueen toteuttamiseen enimmäismitoituksen mukaisena. Lisäksi paikallisille alueille jää riittävästi myös kehitysmahdollisuuksia.

Keravanportti sijoittuu liikkumisvyöhyketarkastelussa jalankulunreunavyöhykkeelle, joten sen tavoitettavuus kevytliikenteellä, alueen ohi kulkee myös Keravalta pääkaupunkiseudulle kulkeva joukkoliikenne, joten alue on tavoitettavissa myös joukkoliikenteellä.

Kirkkonummella on myös yksi vähittäiskaupan suuryksikkö **Inkilänportti**. Alue sijoittuu autovyöhykkeelle, mutta sivuaa seudullista joukkoliikennevyöhykettä. Alue on näin ollen riittävän hyvin joukkoliikenteeltä saavutettavissa. Inkilänportti sijoittuu Kirkkonummen keskustasta kuuden kilometrin päähän. Alueen lähellä on kuitenkin toinen maakuntakaavan keskus Masala ja lähellä on myös työpaikka- ja muita asuinalueita.

Inkilänportin lähellä asuu riittävästi asukkaita alueen toteuttamiseen maksimimitoituksen mukaisena. Kirkkonummen keskustassa on myös tilaa vaativan kaupan alue. Vaikka Inkilänportti toteutuisi enimmäismitoituksen mukaisena, riittää myös keskustan kaupan alueelle tilaa vaativan kaupan ostovoimaa.

**Mäntsälänportti** sijoittuu lähelle Mäntsälän keskustaa, vain parin kilometrin päähän. Alue sijoittuu jalankulun reunavyöhykkeelle ja on näin ollen kevyt- ja joukkoliikenteellä saavutettavissa. Alue on myös kiinni muussa yhdyskuntarakenteessa.

Mäntsälänportin maakuntakaavassa osoitettu enimmäismitoitus on jonkin verran suurempi kuin laskennallinen mitoitus. Mikäli mitoitus toteutuu enimmäismitoituksen mukaisena, ei paikallisille alueille jää toteutusmahdollisuuksia. Mäntsälänportti sijoittuu kuitenkin niin hyvin saavutettavissa olevaan paikkaan keskustan lähelle, ettei kokonaispalveluverkon kannalta ole merkittävää haittaa, vaikkei kaupunkiin kehittyisi paikallisia kaupan alueita. Ylimitoituksella ei ole vaikutuksia keskustaan tai sen kehittymiseen, koska alueelle voidaan sijoittaa vain seudullisesti merkittävää tilaa vaativaa kauppaa. Ylimitoitus ei vaikuta myöskään muihin seudullisiin kaupan alueisiin, koska vaikutusalueet eivät merkittävästi ole päällekkäisiä.

Mäntsälänportti joutuu hakemaan ostovoimaa kohtalaisen laajalta alueelta. Väestömäärän kasvu on kuitenkin suurta, joten tulevaisuudessa lähialueella riittää nykyistä paremmin ostovoimaa. Mäntsälänportti sijoittuu maakunnallisen palveluverkon reunaan, joten se kerää ostovoimaa laajalta maakunnan reuna-alueelta, jossa ei palveluita juurikaan ole. Näin ollen pitkät etäisyydet ovat luontevia alueen palveluverkkoon nähden.

Nurmijärvellä on Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavassa mitoitettu kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä. **Ilvesvuoren** alue sijoittuu lähelle Nurmijärven keskustaa, jalankulun

reunavyöhykkeelle. Varsinainen ydinkeskusta jatkuu kaupan alueena ja asunto-alueena lähelle Ilvesvuorta. Lisäksi Ilvesvuoren ympäristössä on työpaikka-alue, joka on jo osin jo rakentunut. Ilvesvuoren tavoitettavuus Nurmijärven kirkonkylän asukkaiden osalta on kevytliikenteen osalta hyvä.

**Mäyränkallio** sijoittuu autovyöhykkeelle, noin kolmen kilometrin päähän Klaukkalasta, mutta alue sivuaa seudullista joukkoliikennevyöhykettä. Klaukkalalaisten näkökulmasta tarkasteltuna tilaa vaativan kaupan palveluiden saavutettavuus joukkoliikenteellä ei ole oman kunnan sisällä ole luonteva. Toisaalta Vantaan Petas sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle, jonka läheltä Klaukkalan joukkoliikenne osin hoituu. Lisäksi tilanne joukkoliikenteen suhteen muuttuu, kun Mäyränkallion työpaikka-alue rakentuu ja ohikulkutien valmistuttua alueen läpi kulkee ainakin osa Klaukkalasta pääkaupunkiseudulle kulkeva joukkoliikenne. Suunnittelumääräyksissä alueen rakentaminen tulee ajallisesti kytkeä lähiympäristön taajamatoimintojen tai työpaikka-alueen toteuttamiseen.

Mäyränkallion mitoitus eroaa suhteellisen paljon laskennallisesta mitoituksesta. Ylimiöitus tuo joustovaraa tilaa vaativan kaupan sijoittumiselle Ilvesvuoreen tai Mäyränkallioon. Molempien lähiympäristössä asuu riittävästi asukkaita luokituksen mukaiseen mitoitukseen alle kymmenen kilometrin säteellä. Näin asiointietäisyydet eivät muodostu liian pitkiksi. Mäyränkallion lähiympäristössä on enemmän asukkaita kuin Ilvesvuoren, joten lähtökohtaisesti olisi parempi, että Mäyränkallion alueesta muodostuisi suurempi kaupan alue kuin Ilvesvuoresta. Lisäksi ylimiöitus luo paremmat kilpailumahdollisuudet Mäyränkalliolle suhteessa Petakseen, joka on selvästi suurempi kaupan alue, mikäli enimmäismitoitukset alueille toteutuvat. Ylimiöituksella ei kuitenkaan ole merkittäviä haittavaikutuksia Petaksen alueelle, koska Petaksessa on Mäyränkalliota suuremmat mahdollisuudet kaupan rakentamiselle. Lisäksi jo tällä hetkellä Petaksen lähiympäristössä asuu merkittävästi enemmän asukkaita kuin Mäyränkallion.

Mikäli Ilvesvuori ja Mäyränkallio toteutuisivat enimmäismitoituksen mukaisina, ei paikallisille tilaa vaativan kaupan alueille jää laajennusmahdollisuuksia. Tällä ei kokonaispalveluverkon kannata ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia, koska alueet eivät todennäköisesti juurikaan laajenisi, vaikkei Ilvesvuorta tai Mäyränkalliota toteutettaisikaan. Alueet eivät ole riittävän vetovoimaisia uusille tilaa vaativan kaupan yksiköille.

Tuusulassa on Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavassa mitoitettu kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä. **Hyrylän eteläosa** on keskustasta alle kolmen kilometrin päässä. Alue on kiinni yhdyskuntarakenteessa ja sijoittuu liikumisvyöhyketarkastelussa osittain seudulliselle joukkoliikennevyöhykkeelle. Alue on siten saavutettavissa sekä joukkoliikenteellä että kevytliikenteellä. Alueen lähiympäristössä asuu riittävästi asukkaista alueen toteuttamiselle enimmäismitoituksen mukaisena.

**Focus** sijoittuu lähelle Vantaan rajaa, ja lähin keskusta alueelle onkin Korso, joka sijoittuu noin neljän kilometrin päähän. Alue palvelee siten myös vantaalaisia, joka on lähin tilaa vaativan kaupan alue koillisen Vantaan asukkaille. Lähiostovoimaa näyttää riittävän hyvin alueelle, jos alue toteutuu enimmäismitoituksen mukaisena. Liikkumisvyöhyketarkastelussa alue sijoittuu seudulliselle joukkoliikennevyöhykkeelle, joten alue on joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa.

Mikäli Tuusulan suuryksikköalueet toteutuvat enimmäismitoituksen mukaisina, ei paikallisille tilaa vaativan kaupan alueille jää kehittymismahdollisuuksia. Tällä ei kuitenkaan ole haitallisia vaikutuksia kokonaispalveluverkon kannalta, koska muita tilaa vaativan kaupan alueita ei kunnassa ole. Lisäksi ei ole todennäköisestä että Jokelan tai Kellokosken ympäristöön tällaisia alueita rakentuisi, vaikka enimmäismitoitukset eivät toteutuisikaan.

Vihdissä on Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavassa osoitettu yksi vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä **Huhmariin**. Alue sijoittuu noin neljän kilometrin päähän keskustasta. Nykyisin alue on autovyöhykettä, mutta joukkoliikenne vyöhyke on hyvin lähellä. Alueen ohi kulkee Vihdin joukkoliikenne, ja alueella on liityntäpysäköinti. Suunnittelumääräyksen mukaan alue voi rakentua vasta, kun lähiympäristön työpaikka-alue toteutuu. Työpaikkojen myötä joukkoliikenne alueelle paranee, joten alue on tällöin saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Huhmarin lähiympäristössä asuu jo nyt riittävän lähellä riittävästi asukkaita alueen toteuttamiselle enimmäismitoituksen mukaisena. Lisäksi Vihtiin jää mahdollisuuksia myös paikallisille tilaa vaativan kaupan yksiköille, vaikka Huhmari toteutuisi enimmäismitoituksen mukaisena.

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan mahdollistama palveluverkko **Helsingin seudun kehysalueella** on tiheä siellä, missä asukkaita on tiheästi. Asukkaat voivat valita kaupan oman tarpeen ja muun liikkumisen mukaan, jolloin asiointi on joustavaa ja ylimääräinen liikkuminen mahdollisimman vähäistä. Asiointi pääkaupunkiseudulle vähenee, kun alueen oma tarjonta paranee. Ylimitoitusta alueella on laskennalliseen mitoitukseen nähden noin viidennes. Tällä hetkellä ostovoima siirtymät pääkaupunkiseudulle ovat suuret ja ylimitoitus vastaa siten osin nykyiseen alitarjontaan. Ylimitoituksella ei ole haitallisia vaikutuksia keskustoihin ja muuhun palveluverkkoon. Paikallisille keskuksille ei jää juurikaan toteutusmahdollisuuksia, jos vähittäiskaupan suuryksikköalueet toteutuvat enimmäismitoituksen mukaisina. Vähittäiskaupan suuryksikköjen verkko on kuitenkin sen verran tiheä, että palvelut ovat hyvin saavutettavissa, vaikkei paikallisia yksiköitä alueelle syntyisikään. Lisäksi vähittäiskaupan suuryksikköalueet ovat niitä alueita, jonne kauppa alueella pyrkii sijoittumaan. Paikallisia yksiköitä ei alueelle merkittävästi sijoituisi, vaikka alueet toteutuisivat laskennallisen mitoituksen mukaisina (siis ilman maakuntakaavan luokituksen aiheuttamaan ylimitoitusta). Kokonaisuudessaan Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaava mahdollistaa Helsingin kehysalueella sellaisen palveluverkon muodostumisen, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä.

### 7.2.3 Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Länsi-Uudellamaalla

Vähittäiskaupan suuryksiköitä on Länsi-Uudellamaalla ainoastaan seutukeskusten yhteydessä Lohjalla sekä Tammisaarella ja Karjaalla. Muut kunnat ovat alueella niin pieniä, ettei niissä ole luontevia edellytyksiä seudullisille vähittäiskaupan suuryksiköille.

Lohjalla on Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavassa mitoitettu kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä **Tynninharjuun** ja **Lempolaan**. Lempola sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle ja Tynninharju autovyöhykkeelle kuitenkin sivuten joukkoliikennevyöhykettä. Tynninharju on myös Lohjan alakeskus, samoin Lempola nojautuu Lohjan toiseen alakeskukseen Ventelään. Näin ollen Lohjan suuryksikköalueiden saavutettavuus joukkoliikenteellä on riittävän hyvä, samoin myös kevytliikenteellä. Molemmat alueet sijoittuvat kiinni yhdyskuntarakenteeseen.

Lohjan vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus 2.vaihekaavassa on jonkin verran ylimitoitettu suhteessa tämän selvityksen laskennalliseen mitoitukseen. Paikallisille kaupan alueille ei jää laajentumismahdollisuuksia, jos alueet toteutuvat enimmäismitoituksen mukaisesti. Kokonaispalveluverkon kannalta tällä ei ole merkitystä, koska sekä Lempola että Tynninharju sijoittuvat niin hyvin saavutettavissa oleviin paikkoihin, ettei paikallisten yksiköiden kehittämisen vaikeutuminen vaikuta merkittävän haitallisesti palveluiden alueelliseen saatavuuteen. Ennemmin on hyvä, että kauppaa voidaan riittävästi kehittää niillä alueilla, jotka kauppaa kiinnostavat. Tämä luo sellaisen

palvelutason alueelle, ettei kaupan palveluita tarvitse lähteä hakemaan pääkaupunkiseudulta.

Sekä Lempolan että Tynninharjun enimmäismitoitukseen tarvitaan asukkaita laajalta säteeltä. Lohja on seutukeskus ja palvelee laajaa seutua, jonka oma palveluvarustus on puutteellinen, joten on luontevaa, että ostovoimaa tulee alueille laajalta alueelta.

Raaseporiin on Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavassa osoitettu kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä Tammisaareen **Horsbäckin** alueelle ja **Karjaalle lounaisosiin**. Raaseporin molemmat suuryksikköalueet sijoittuvat liikkumisvyöhyketarkastelussa joukkoliikennevyöhykkeelle. Karjaan merkintä sivuaa myös jalankulun reunavyöhykettä. Vähittäiskaupan suuryksiköt ovat siten joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa.

Karjaan aluetta lähin keskusta on Karjaa, joka sijaitsee hyvin lähellä. Horsbäck sijaitsee kuuden kilometrin päässä Tammisaaren keskustasta. Keskustan ja alueen välillä on sairaala-alue, varuskunta sekä pientaloalue. Taajamarakenne jatkuu nauhamaisena keskustasta Horsbäckin alueelle. Näin ollen molemmat alueet ovat kiinni kaupunkirakenteessa.

Horsbäckin alue on keskimääräistä enemmän ylimitoitettu Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavassa suhteessa tämän selvityksen laskennalliseen mitoitukseen. Ylimoitus tuo joustavuutta tilaa vaativan kaupan sijoittumiselle Raaseporin kaupungissa. Paikallisia tilaa vaativan kaupan alueita ei kaupungissa ole, joten liiketilatarvetta ei ole tarvetta jättää paikallisille yksiköille. Kaupungin kokonaispalveluverkon kannalta ylimoitus ei tuo merkittävää haittaa, molemmat alueet ovat hyvin saavutettavissa ja molemmilla on mahdollisuus kehittyä kysynnän mukaan.

Sekä Horsbäck että Karjaan lounaisosa tarvitsevat laskennalliseen myyntitavoitteeseen asiakkaita 15 kilometrin säteellä. Asukasmäärät ovat kasvussa ja vuonna 2035 myyntitavoitteeseen riittää asiakkaita laskennallisesti tätä lyhyemmältä säteeltä. Alueen palvelurakenne on hajanainen, ja asukastiheys matala. Näin ollen on luontevaa, että palveluita joudutaan osin hakemaan kauempaa kuin esimerkiksi Helsingin seudun kehysalueella.

**Länsi-Uudenmaan** alue on palveluverkoltaan kohtalaisen hajanainen. Keskustapalveluita ja paikallispalveluita saadaan jokaisesta kunnasta, mutta tilaa vaativan kaupan verkko on harva. Maakuntakaavan mitoitus eroaa jonkin verran laskennallisesta mitoituksesta, mutta tällä ei ole merkitystä kokonaispalveluverkon kannalta. Ylimoitus tuo joustavuutta, mutta kaikki alueet eivät mitä todennäköisimmin tule toteutumaan enimmäismitoituksen mukaisina. Tilaa vaativa kauppa pyrkii keskittymään alueille, jossa on jo muutakin vastaavaa kauppaa. Alueen ostovoima on sen verran alhainen, ettei Länsi-Uudellamaalla ole luontevaa kehittää merkittävässä määrin muita kaupan alueita eikä paikallisille pienille alueille ei riitä kysyntää, koska väkeä alueella on niin hajanaisesti ja vähän. Tärkeää on kuitenkin osoittaa riittävästi kehitysmahdollisuuksia vetovoimaisille alueille, koska muutoin ostovoimaa suuntautuu pääkaupunkiseudulle, jossa on monipuolisempi kaupan verkko. Näin ollen kokonaisuudessaan tarkasteluna Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaava mahdollistaa Länsi-Uudellamaalla sellaisen palveluverkon muodostumisen, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä.

#### 7.2.4 Vähittäiskaupan suuryksikköalueet Itä-Uudellamaalla

Itä-Uudellamaalla on vähittäiskaupan suuryksikköalueita Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa mitoitettu kolme, kaksi Porvoossa ja yksi Loviisassa. Kauppa on Itä-Uudellamaalla hyvin keskittynyt, koska pääosa alueen kunnista on hyvin pieniä.

**Loviisan länsiosan** vähittäiskaupan suuryksikkö sijoittuu hyvin lähelle keskustaa, vain kilometrin päähän. Alue sijoittuu jalankulun reunavyöhykkeelle ja on hyvin saavutettavissa kevytliikenteellä sekä myös joukkoliikenteellä. Alueen läpi kulkee pääosa Loviisasta Porvooseen ja Helsinkiin kulkevasta linja-autoliikenteestä.

Laskennalliseen myyntitavoitteeseen päästäkseen alueelle tarvittava ostovoima pitää enimmäismitoituksen mukaisesti toteutettuna hakea 20 kilometrin säteellä merkinnästä. Asukasmäärä on kasvussa ja vuonna 2035 asukkaiden ostovoima riittää 10 kilometrin säteellä. Loviisa palvelee oman kuntansa lisäksi myös Lapinjärven asukkaita, jossa ei omia tilaa vaativan kaupan palveluita ole riittävästi. Näin ollen on luontevaa, että ostovoimaa joudutaan keräämään laajalta alueelta.

Mikäli Loviisan vähittäiskaupan suuryksikkö toteutuu enimmäismitoituksen mukaisena, ei paikallisille alueille jää juurikaan kehittämisedellytyksiä. Tällä ei palveluverkon kannalta ole merkittävää vaikutusta, koska tällaisia alueita ei Loviisassa juurikaan ole. Lisäksi kunta on sen verran pieni, että saadaksesen tilaa vaativan kaupan toimijoita omaan kuntaan, on ne keskitettävä yhdelle alueelle, jotta alueesta saadaan riittävän vetovoimainen. Yksittäiset paikalliset yksiköt eivät muodosta riittävästi vetovoimaa, jotta ostovoima saataisiin pysymään omassa kunnassa.

Porvoossa on kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä **Tarmola** ja **Kuninkaanportti**. Tarmola sijoittuu jalankulun reunavyöhykkeelle kiinni keskustaan. Kuninkaanportti sijoittuu autovyöhykkeelle, mutta lähelle jalankulun reunavyöhykettä. Alueen ohi kulkee kuitenkin suuri osa Helsingin suuntaan kulkevasta joukkoliikenteestä, joten saavutettavuus joukkoliikenteellä on hyvä. Kuninkaanportin ympäristössä on myös työpaikka-alueita. Tilaa vaativan kaupan palvelut ovat kaupungissa hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevytliikenteellä.

Porvoon alueet ovat jonkin verran ylimitoitettuja suhteessa laskennalliseen mitoitukseen. Tällä ei palveluverkon kannalta ole merkitystä. Paikallisille alueille ei jää kehittämismahdollisuuksia, mutta varsinaisia muita kaupan alueita ei Porvoossa ole. Lisäksi keskusta-alueen mitoitus Porvoossa on niin suuri, ettei se mahdu keskustassa toteutumaan. Näin ollen osa keskustan tarpeesta voi toteutua keskustan reuna-alueilla, joka mahdollistaa näin muiden paikallisten alueiden toteuttamisen Porvoon alueella.

Tarmola tarvitsee laskennalliseen mitoitukseen nykyväestön ostovoimalla laskettuna asukkaita 15 kilometrin säteeltä. Kuninkaanportti on mitoitukseltaan laajempi ja tarvitsee asukkaita 20 kilometrin säteeltä. Asukasmäärät ovat kasvussa ja vuonna 2035 ostovoimaa riittää laskennallisesti Tarmolaan 5 km säteeltä ja Kuninkaanporttiin 10 km säteeltä. Kuten jo aikaisemmin todettiin vaikutusalueen palveluverkko on hyvin keskittynyt, joten pitkä palveluetäisyydet ovat alueelle luontevia.

Kokonaisuudessaan Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaava mahdollistaa **Itä-Uudellamaalla** sellaisen palveluverkon muodostumisen, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Palveluverkko on alueella hyvin keskittynyt, ja asiointietäisyydet osin pidempiä kuin muualla Uudellamaalla, mutta tämä on luontevaa, koska suurin osa alueen kunnista on niin pieniä, ettei kaupalla ole kiinnostusta niihin sijoittua. Tärkeää kuitenkin on että Itä-Uudellamaalla luodaan vaihtoehtoisia kauppapaikkoja ja siten riittävästi edellytyksiä kaupalle kehittyä, sellaisissa paikoissa, joissa on paljon lähiasukkaita. Näin ostovoimaa saadaan säilymään Itä-Uudellamaalla eikä sitä siirry merkittävästi mm. pääkaupunkiseudulle.



## Vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutusten arviointi

	Vaikutukset keskustaan	Sijainti palveluverkossa ja kohtuulliset asiointimatkat	
Lommila	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan osoittaa tilaa vaativan kaupan ja päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Ei vaikutuksia keskustan päivittäistavara-kauppaan, ostovoimaa riittää hyvin molemmille.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.	
Suomenoja	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.	
Kulloonsilta		Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Tuleva keskusta lähellä, mutta riittävän lähellä asuu jo nyt tarpeeksi asukkaita tilaa vaativalle kaupalle.	
Nihtisilta			
Turvesolmu			
Konala	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.		
Roihupelto	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.	
Suutarila		Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.	
Östersundom		Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Tuleva keskusta lähellä, mutta riittävän lähellä asuu jo nyt tarpeeksi asukkaita tilaa vaativalle kaupalle.	
Varisto-Petikko	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.	
Tammisto		Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.	
Porttipuisto		Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.	
Petas		Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Tuleva keskusta lähellä, mutta alueen lähellä asuu jo nyt riittävästi asukkaita.	
Koivuhaka		Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.	
Sveitsinportaali		Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.
Valtatie 25			Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.
Järvenpään eteläinen liittymä	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.	
Keravanportti	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.	
Inkilänportti	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.	

	Vaikutukset keskustaan	Sijainti palveluverkossa ja kohtuulliset asiointimatkat
Mäntsälänportti	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja asiointietäisyydet kohtuulliset tilaa vaativalle kaupalle.
Ilvesvuori Mäyränkallio	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.
Focus Hyrylän eteläosa	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.
Huhmari	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.
Tynninharju Lempola	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.
Karjaan lounaisosa	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja asiointietäisyydet kohtuulliset tilaa vaativalle kaupalle.
Horsbäck	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta kohtalaisen lähellä, taajamarakenne jatkuu nauhamaisena keskustasta Horsbäckiin ja asiointietäisyydet kohtuulliset tilaa vaativalle kaupalle.
Loviisan länsiosa	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja asiointietäisyydet kohtuulliset tilaa vaativalle kaupalle.
Tarmola	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja alueen lähellä asuu riittävästi asukkaita.
Kuninkaanportti	Ei vaikutuksia. Alueelle voidaan sijoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.	Enimmäismitoitus on laskettu pääasiassa lähialueen tarpeen mukaan. Keskusta lähellä ja asiointietäisyydet kohtuulliset tilaa vaativalle kaupalle.

	Palvelut saavutettavissa joukko- ja kevytliikenteellä	Sijainti yhdyskuntarakenteessa
Lommila	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Suomenoja	Kyllä, alue on intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Kulloonsilta	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Nihtisilta	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Turvesolmu	Kyllä, alue hyvin lähellä joukkoliikennevyöhykettä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Konala	Kyllä, alue on intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Roihupelto	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Suutarila	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Östersundom	Kyllä, alue on alueen rakentuessa joukkoliikennevyöhykkeellä.	Seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa toteuttaa ennen ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamista.
Varisto-Petikko	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Tammisto	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Porttipuisto	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Petas	Kyllä, alue on alueen rakentuessa joukkoliikennevyöhykkeellä.	Seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa toteuttaa ennen ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamista.
Koivuhaka	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Sveitsinportaali	Kyllä, alue on seudullisella joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Valtatie 25	Kyllä, alue lähellä joukkoliikennevyöhykettä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Järvenpään eteläinen liittymä	Kyllä, joukkoliikenne- ja jalankulun reunavyöhyke ovat lähellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Keravanportti	Kyllä, alue on jalankulun reunavyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Inkilänportti	Kyllä, alue hyvin lähellä seudullista joukkoliikennevyöhykettä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Mäntsälänportti	Kyllä, alue on jalankulun reunavyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Ilvesvuori	Kyllä, alue on jalankulun reunavyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Mäyränkallio	Kyllä, alue hyvin lähellä seudullista joukkoliikennevyöhykettä.	Seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa toteuttaa ennen ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamista.
Focus	Kyllä, alue on alueen toteutuessa seudullisella joukkoliikennevyöhykkeellä.	Seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa toteuttaa ennen ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamista.
Hyrylän eteläosa	Kyllä, alue hyvin lähellä seudullista joukkoliikennevyöhykettä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Huhmari	Kyllä, alue on hyvin lähellä seudullista joukkoliikennevyöhykettä, toetutuessaan joukkoliikennevyöhykkeellä.	Seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa toteuttaa ennen ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamista.
Tynniharju	Kyllä, alue hyvin lähellä joukkoliikennevyöhykettä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Lempola	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Karjaan lounaisosa	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä ja osin jalankulunreunavyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Horsbäck	Kyllä, alue on joukkoliikennevyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Loviisan länsiosa	Kyllä, alue on jalankulun reunavyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Tarmola	Kyllä, alue on jalankulun reunavyöhykkeellä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.
Kuninkaanportti	Kyllä, jalankulun reunavyöhyke on lähellä ja alue on hyvin lähellä joukkoliikennevyöhykettä. Alueen ohi kulkee suuri osa Helsinkiin kulkevasta joukkoliikenteestä.	Nykyisessä yhdyskuntarakenteessa.

### 7.3 Kaupan palveluverkko kokonaisuudessaan

Uudenmaan maakuntakaavassa kauppaa ohjataan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueille. Vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijoituspaikka on keskusta. Keskustoja täydentävät seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksikköalueet. Alueelle voidaan sijoittaa sellaista uutta vähittäistavaran kauppaa, joka ei kaupan laatu huomioiden sovellu keskustatoimintojen alueille. Tavoitteena on, ettei suunniteltu maankäyttö haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kaupallisia palveluja ja kehittämistä ja että palvelut saavutettavissa mahdollisuuksien mukaan joukko- ja kevytliikenteellä. Lisäksi tavoitteena on, että kaupan palveluverkko on kokonaisuudessaan tasapainoinen, jolloin asiointimatkat ovat kohtuullisia.

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksikköalueiden kokonaismitoitus on jonkin verran laskennallista mitoitusta suurempi. Tällä ei kuitenkaan ole kokonaispalveluverkkoon haitallisia vaikutuksia. Kokonaismitoituksessa on väljyyttä, mikä luo vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja kaupalle. Kullakin markkina-alueella on riittävästi alueita kaupan kehitykseen, eikä vastaavasti jonkun alueen ylimitoitus heikennä merkittävästi toisella markkina-alueella olevien alueiden toimintaedellytyksiä. Väljyyttä on eniten niillä alueilla, joilla ei ole kilpailuvaikutuksia muiden alueiden kanssa. Pääkaupunkiseudulla ei ylimitoitusta juurikaan ole. Tämä luo mahdollisuuksia nykyistä tasapainoisemmalle palveluverkolle, jossa pääkaupunkiseudun ulkopuolella on riittävästi kehitysmahdollisuuksia. Keskustoihin ylimitoituksella ei ole vaikutusta, koska keskustojen ulkopuolinen uusi rakentaminen ei laatunsa puolesta kilpaile keskustakaupan kanssa.

Kaupan palveluverkko muodostuu Uudellamaalla metropolin ydinalueesta, seutukesuksista, ja erikokoisista kuntakesuksista sekä vähittäiskaupan suuryksikköalueista. Näitä täydentävät paikalliset palvelukeskukset ja paikalliset kaupan alueet, joita ei ole merkitty maakuntakaavaan. Vähittäiskaupan suuryksikköalueita on pääkaupunkiseudulla sekä seutukeskusten läheisyydessä. Lisäksi niitä on asukasluvultaan suurimmissa kunnissa. Alueita on useita, jotta palveluverkko on mahdollisimman kattava. Mitoituksen lähtökohtana on nykyliiketila sekä alueen ostovoiman kasvu.

Maakuntakaavan kaupan ratkaisu muodostaa kokonaisuudessaan tasapainoisen palveluverkon. Pääkaupunkiseudulla on valtakunnan pääkeskus. Tätä täydentää pääkaupunkiseudun aluekeskukset, jotka ovat monipuolisia laajemman vaikutusalueen keskuksia. Pääkaupunkiseudulla on myös useita vähittäiskaupan suuryksikköalueita. Lisäksi alueella on lukuisia paikallistason keskuksia ja kauppapaikkoja, joita ei ole merkitty maakuntakaavaan. Alueen asukasmäärä on suuri ja kaupan palveluverkko tiheä. Valtakunnan keskus palvelee koko maakuntaa. Muut maakuntakaavan keskuksien ja kaupan suuryksikköalueet ovat niin monipuolisia ja vetovoimaisia, että niissä asioidaan myös pienemmistä naapurikunnista, lähinnä Helsingin seudun kehysalueelta.

Helsingin seudun kehysalueella palveluverkko on myös kohtalaisen tiheä. Alueella on paljon asukkaita ja asukasmäärä kasvaa nopeasti. Alueella on yksi seutukeskus, joka palvelee lähinnä pohjoista kehysaluetta. Lisäksi alueella on useita mitoitukseltaan suurimman kokoluokan alakeskuksia, joita täydentää joukko pienempiä alakeskuksia. Lähes jokaiseen alueen kuntaan on osoitettu vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä, joko voimassa olevassa maakuntakaavassa tai maakuntakaavaehdotuksessa. Sipoossa ei ole kaupan suuryksikköalueita, mutta Helsingin Östersundom on sijoittunut hyvin lähelle Etelä-Sipoota ja kehysalueen suuryksikköalueet palvelevat puolestaan luontevasti Pohjois-Sipoota. Pornaisissa kaupan palvelut ovat suppeat, mutta väestömäärä on sen verran pieni, ettei kuntaa luontevasti synny monipuolista kauppapaikkaa.

Länsi-Uudellamaalla on kaksi seutukeskusta Lohja ja Tammisaari. Lohja on jo tällä hetkellä selkeä seudullinen kaupan keskus ja työpaikka-alue. Tasapainoisen aluerakenteen saavuttamiseksi myös Tammisaari on osoitettu seutukeskukseksi, jossa asioidaan mm. Hangosta. Alueella on myös näitä pienempiä alakeskuksia. Vähittäiskaupan suuryksikköalueita on Lohjalla ja Raaseporissa suurimpien keskusten läheisyydessä. Lohjalla merkintöjä on kaksi samoin Raaseporissa.

Itä-Uudellamaalla on yksi seutukeskus Porvoo, joka palvelee koko seutukuntaa. Lisäksi alueella on yksi suuri kuntakeskus Loviisa, joka on kohtalaisen monipuolinen mutta kuuluu kuitenkin myös Porvoon vaikutusalueeseen. Muut seudun kunnat ovat niin pieniä, ettei niihin ole muodostunut monipuolisia kaupan keskuksia, vaan keskukset ovat pääasiassa paikalliskeskuksia. Vähittäiskaupan suuryksikköalueita on Porvoossa ja yksi pienempi Loviisassa. Asukasrakenteen takia kauppa on maakunnassa kaikkein keskittyneintä Itä-Uudellamaalla.

Kokonaisuudessaan palveluverkko on Uudellamaalla sen verran tiheä, että palvelut ovat maakunnassa hyvin saavuttavissa ja asiointimatkat ovat kohtuullisia. Keskustoista osa on jätetty mitoittamatta ja muiden osalta mitoitus on tehty niin, ettei mitoitus ole esteenä keskustojen kehittämiseksi eikä kaupan sijoittumiselle keskusta. Vähittäiskaupan suuryksikköalueet on mitoitettu keskustoja tarkemmin ja niin, etteivät ne vaikuta haitallisesti keskusta-alueiden kehittämiseen ja että ne lähtökohtaisesti palvelevat pääosin paikallisia asukkaita. Vähittäiskaupan suuryksikköalueet sijoittuvat pääsääntöisesti joukkoliikennevyöhykkeille tai niihin sivuaville alueille ja yleensä taajamiin johtavien pääväylien varrelle, jolloin ne ovat hyvin saavutettavissa myös joukkoliikenteellä. Sijoittumisen lähtökohtana on myös riittävä lähiasutus, jolloin asiointimatkat ovat kohtuullisia.

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisu on pyritty laatimaan MRL:n 28 §:ssä esitettyjen maakuntakaavan sisältövaatimusten sekä 71 b §:ssä esitettyjen vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevien erityisten sisältövaatimusten mukaisesti. Maakuntakaavan kaupan ratkaisu on pyritty laatimaan valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden mukaisesti, jotka ovat olleet työn taustalla jo maakunnallisten rakennemallien laadinnasta lähtien. Rakennemallien, kaupan nykytilanteen ja niiden arviointien perusteella hyväksyttiin maakuntakaavan perusrakenne. Sen mukaan maakuntakaava tuli laatia niin, että kaupan palveluverkko on suunniteltava osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta. Seuraavassa on tarkasteltu, miten maakuntakaavaehdotuksen ratkaisu toteuttaa näitä tavoitteita.

# LIITTEET

**Liitetaulu 1** Liiketilöjen pinta-ala Uudenmaan maakuntakaavan kuntakeskuksissa (pl. Hki, Espoo, Vantaa)

k-m <sup>2</sup>	Kauniainen	Järvenpää	Kerava	Kirkkonummi	Masala	Veikkola
Pt-kauppa	2 700	14 000	17 900	12 800	1 900	2 400
Tilaa vaativa kauppa	1 000	7 000	3 000	14 300	0	0
Muu erikoiskauppa	1 800	19 400	27 500	21 700	0	0
<b>Vähittäiskauppa</b>	<b>5 500</b>	<b>40 400</b>	<b>48 400</b>	<b>48 800</b>	<b>1 900</b>	<b>2 400</b>
Palvelut	7 000	16 400	12 400	10 500	1 100	1 200
Muut liiketilät	1 200	3 900	500	4 400	0	0
<b>Liiketilät yhteensä</b>	<b>13 700</b>	<b>60 700</b>	<b>61 300</b>	<b>63 700</b>	<b>3 000</b>	<b>3 600</b>

k-m <sup>2</sup>	Mäntsälä	Klaukkala	Nurmi-järvi	Rajamäki	Pornainen	Nikkilä
Pt-kauppa	5 400	10 900	3 600	2 400	2 000	5 500
Tilaa vaativa kauppa	2 800	6 000	900	1 400	0	2 600
Muu erikoiskauppa	4 000	11 500	2 500	800	0	1 400
<b>Vähittäiskauppa</b>	<b>12 200</b>	<b>28 400</b>	<b>7 000</b>	<b>4 600</b>	<b>2 000</b>	<b>9 500</b>
Palvelut	7 600	8 400	5 200	1 800	4 300	4 700
Muut liiketilät	2 700	1 200	400	900	0	1 100
<b>Liiketilät yhteensä</b>	<b>22 500</b>	<b>38 000</b>	<b>12 600</b>	<b>7 300</b>	<b>6 300</b>	<b>15 300</b>

k-m <sup>2</sup>	Söderkulla	Hyrylä	Jokela	Kellokoski	Nummela	Vihti
Pt-kauppa	4 100	8 500	4 000	1 900	10 900	3 800
Tilaa vaativa kauppa	0	1 400	600	0	11 400	200
Muu erikoiskauppa	0	3 500	700	500	16 900	1 200
<b>Vähittäiskauppa</b>	<b>4 100</b>	<b>13 400</b>	<b>5 300</b>	<b>2 400</b>	<b>39 200</b>	<b>5 200</b>
Palvelut	1 900	8 000	1 900	2 000	12 300	3 900
Muut liiketilät	0	2 000	0	100	1 200	1 600
<b>Liiketilät yhteensä</b>	<b>6 000</b>	<b>23 400</b>	<b>7 200</b>	<b>4 500</b>	<b>52 700</b>	<b>10 700</b>

k-m <sup>2</sup>	Hanko	Inkoo	Karkkila	Saukkola	Virkkala	Karjaa
Pt-kauppa	4 400	1 900	2 100	800	2 100	7 100
Tilaa vaativa kauppa	2 400	2 100	2 200	2 300	4 200	4 800
Muu erikoiskauppa	5 500	1 000	4 200	1 500	1 300	3 500
<b>Vähittäiskauppa</b>	<b>12 300</b>	<b>5 000</b>	<b>8 500</b>	<b>4 600</b>	<b>7 600</b>	<b>15 400</b>
Palvelut	9 100	1 800	6 300	900	2 400	5 300
Muut liiketilät	1 900	0	3 300	0	700	1 500
<b>Liiketilät yhteensä</b>	<b>23 300</b>	<b>6 800</b>	<b>18 100</b>	<b>5 500</b>	<b>10 700</b>	<b>22 200</b>

k-m <sup>2</sup>	Siuntio	Askola	Lapinjärvi	Loviisa	Myrskylä	Pukkila
Pt-kauppa	1 700	900	1 000	3 200	1 800	1 200
Tilaa vaativa kauppa	100	0	0	1 200	0	0
Muu erikoiskauppa	400	0	0	5 000	0	0
<b>Vähittäiskauppa</b>	<b>2 200</b>	<b>900</b>	<b>1 000</b>	<b>9 400</b>	<b>1 800</b>	<b>1 200</b>
Palvelut	1 500	1 100	1 900	7 500	1 800	2 100
Muut liiketilät	100	0	0	3 100	0	0
<b>Liiketilät yhteensä</b>	<b>3 800</b>	<b>2 000</b>	<b>2 900</b>	<b>20 000</b>	<b>3 600</b>	<b>3 300</b>

Tiva sisältää autokaupan ja huoltamotoiminnan

Pienimpien\* keskusten osalta palvelut saattavat sisältää pieniä määriä erikoiskauppaa ja muita liiketiloja

\* Masala, Veikkola, Pornainen, Söderkulla, Askola, Lapinjärvi, Myrskylä, Pukkila

Lähde: Kartoitus

**Liitetäulu 2** Liiketilöjen pinta-ala Uudenmaan maakuntakaavan seutukeskuksissa

k-m <sup>2</sup>	Hyvinkää	Lohja	Tammisaari	Porvoo
Pt-kauppa	13 900	8 500	4 100	10 900
Tilaa vaativa kauppa	9 100	7 900	3 500	4 900
Muu erikoiskauppa	22 800	22 100	8 500	22 500
<b>Vähittäiskauppa</b>	<b>45 800</b>	<b>38 500</b>	<b>16 100</b>	<b>38 300</b>
Palvelut	21 800	14 700	11 400	20 500
Muut liiketilät	3 500	3 600	2 700	1 100
<b>Liiketilät yhteensä</b>	<b>71 100</b>	<b>56 800</b>	<b>30 200</b>	<b>59 900</b>

Tiva sisältää autokaupan ja huoltamotoiminnan

Lähde: Kartoitus



**Liitetaulu 3** Liiketilöjen pinta-ala Uudenmaan maakuntakaavan voimassa olevilla ja ehdotetuilla vähittäiskaupan suuryksikköalueilla

K-m <sup>2</sup>	Suomen- Kulloon-					
	Lommila	oja	silta	Nihtisilta	Konala	Roihupelto
Pt-kauppa	0	1 900	0	6 800	7 100	100
Tilaa vaativa kauppa	53 300	113 300	35 400	3 000	66 400	119 100
Muu erikoiskauppa	15 500	17 900	700	3 100	3 100	1 800
Palvelut	1 000	2 600	7 500	2 200	3 900	4 300
Muut liiketilät	1 500	13 200	1 600	0	4 600	8 100
<b>Yhteensä</b>	<b>71 300</b>	<b>148 900</b>	<b>45 200</b>	<b>15 100</b>	<b>85 100</b>	<b>133 400</b>
Tivan osuus	75 %	76 %	78 %	20 %	78 %	89 %

K-m <sup>2</sup>	Varisto-			Portti- puisto	Koivu- haka	Sveitsin- portaali
	Suutarila	Petikko	Tammisto			
Pt-kauppa	1 700	300	9 100	0	2 200	800
Tilaa vaativa kauppa	55 500	80 300	52 200	42 400	46 100	43 900
Muu erikoiskauppa	3 200	33 900	39 900	28 600	1 200	300
Palvelut	6 200	3 700	3 400	500	1 500	800
Muut liiketilät	0	5 500	3 100	300	500	0
<b>Yhteensä</b>	<b>66 600</b>	<b>123 700</b>	<b>107 700</b>	<b>71 800</b>	<b>51 500</b>	<b>45 800</b>
Tivan osuus	83 %	65 %	48 %	59 %	90 %	96 %

K-m <sup>2</sup>	Mäntsälän- Keravan-		Järven- pään		Tynnin- harju	
	portti	portti	Ilvesvuori	eteläinen		
Pt-kauppa	1 800	800	100	0	3 600	7 000
Tilaa vaativa kauppa	17 900	11 500	800	10 100	48 500	21 500
Muu erikoiskauppa	4 000	5 400	1 400	0	12 300	6 300
Palvelut	3 100	3 500	1 100	0	2 500	2 900
Muut liiketilät	1 900	0	1 600	0	4 900	1 200
<b>Yhteensä</b>	<b>28 700</b>	<b>21 200</b>	<b>5 000</b>	<b>10 100</b>	<b>71 800</b>	<b>38 900</b>
Tivan osuus	62 %	54 %	16 %	100 %	68 %	55 %

K-m <sup>2</sup>	Lempola		Karjaa		Horsbäck Loviisa		Tarmola	Kuninkaan- portti
	Pt-kauppa	2 200	400	0	4 600	4 600		
Tilaa vaativa kauppa	8 900	11 000	13 600	5 100	38 500	32 600		
Muu erikoiskauppa	4 700	0	1 200	0	8 800	6 200		
Palvelut	1 000	900	1 500	0	4 800	1 300		
Muut liiketilät	0	0	0	0	0	8 700		
<b>Yhteensä</b>	<b>16 800</b>	<b>12 300</b>	<b>16 300</b>	<b>9 700</b>	<b>56 700</b>	<b>48 800</b>		
Tivan osuus	53 %	89 %	83 %	53 %	68 %	67 %		

Tiva sisältää autokaupan ja huoltamotoiminnan

Lähde: Kartoitus

# Päivittäistavarakaupan saavutettavuus

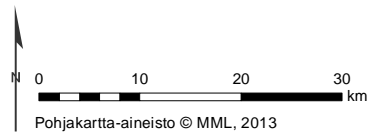
Merkinät

- 1 km etäisyys päivittäistavarakaupasta
- 3 km etäisyys päivittäistavarakaupasta

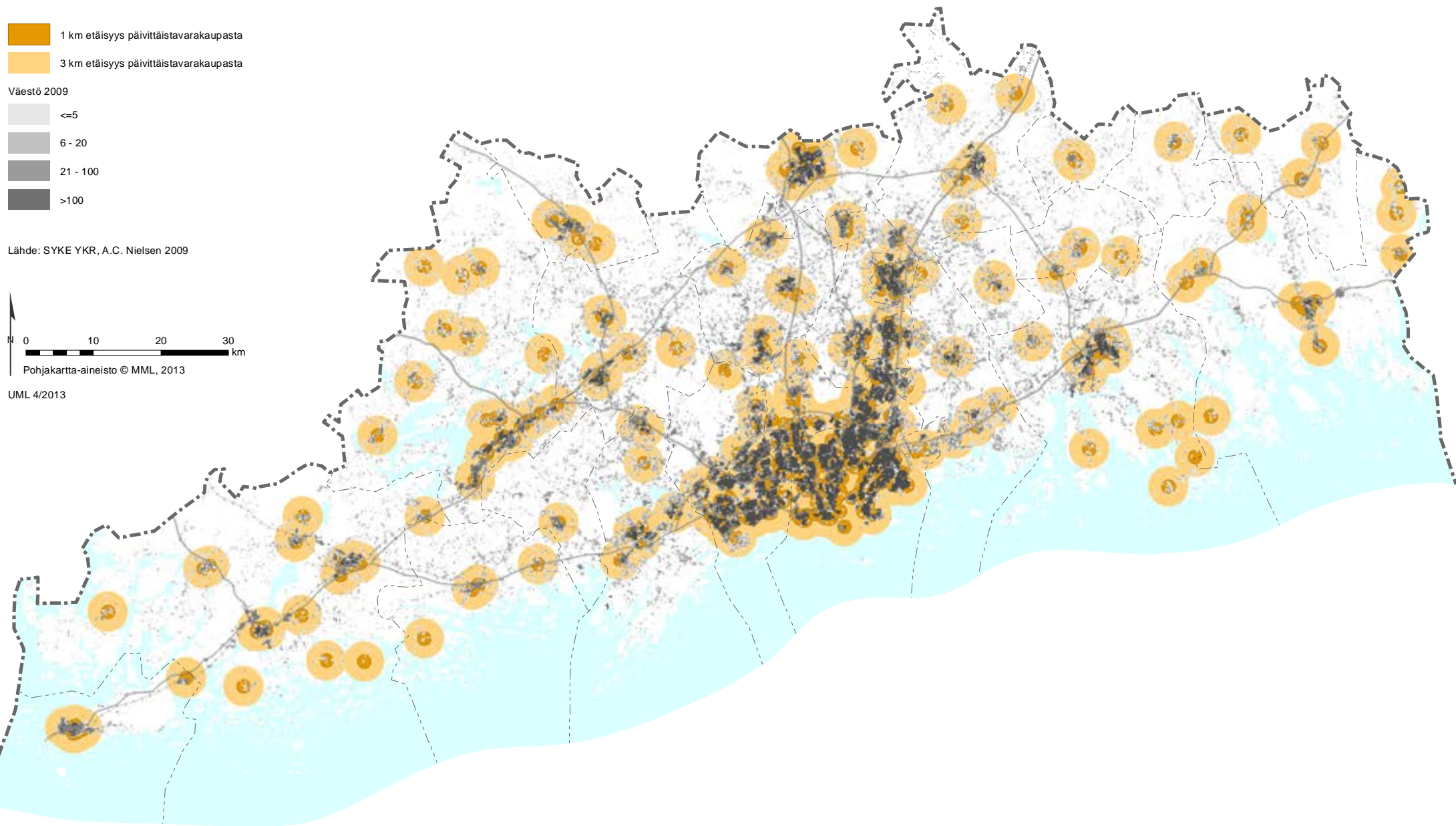
Väestö 2009

- <=5
- 6 - 20
- 21 - 100
- >100

Lähde: SYKE YKR, A.C. Nielsen 2009



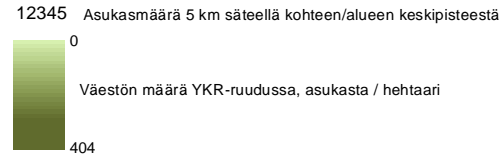
UML 4/2013



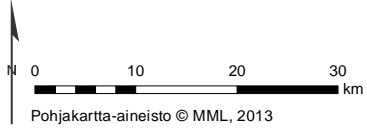
## 2. vaihemaakuntakaavan keskustatoimintojen alueet ja asukasmäärät, nykytilanne

Merkinnät

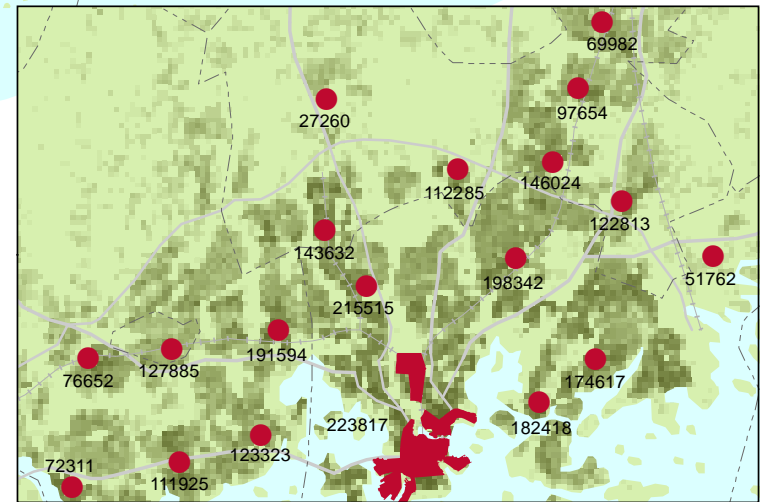
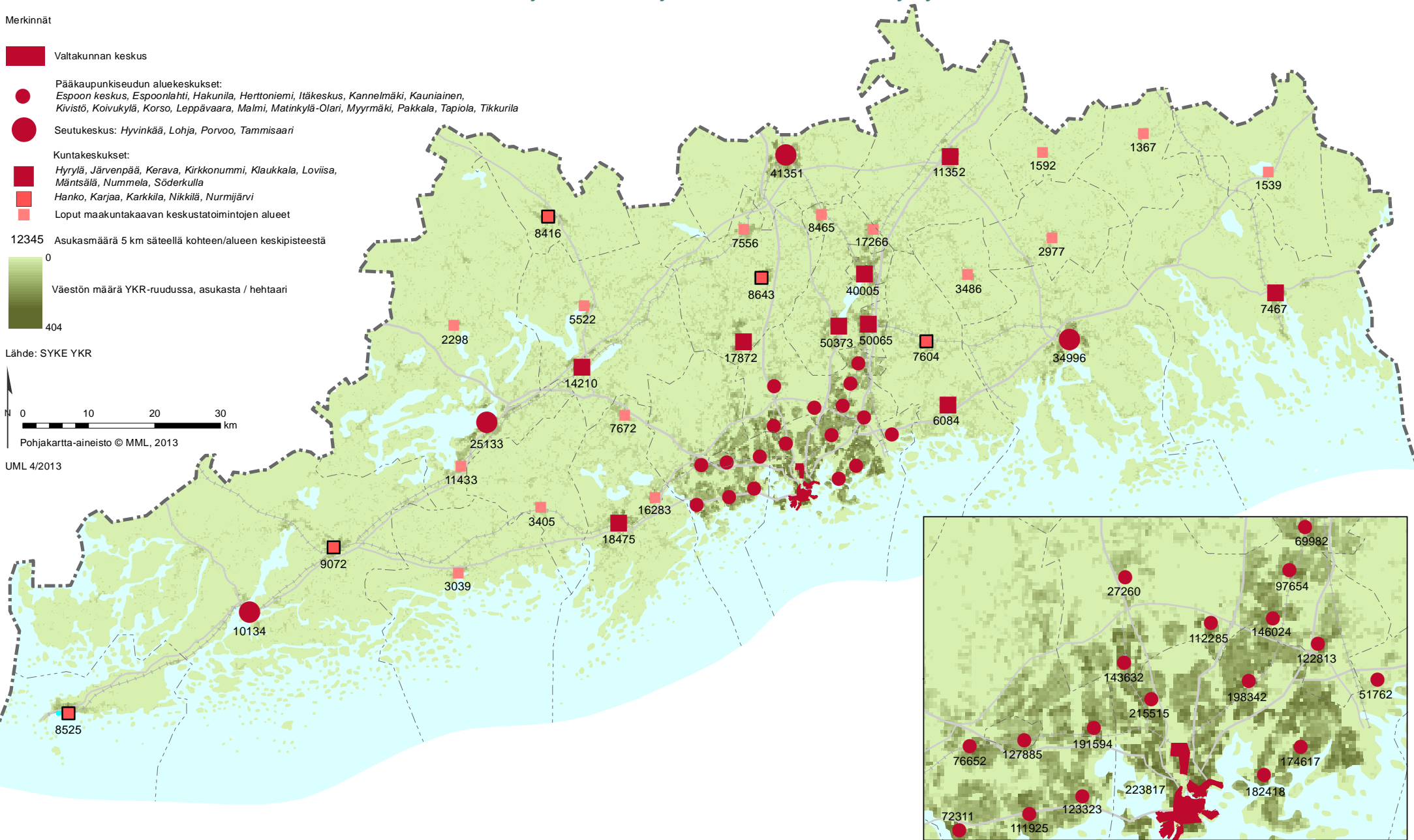
- Valtakunnan keskus
- Pääkaupunkiseudun aluekeskukset:  
*Espoon keskus, Espoonlahti, Hakunila, Herttoniemi, Itäkeskus, Kannelmäki, Kauniainen, Kivistö, Koivukylä, Korso, Leppävaara, Malmi, Matinkylä-Olari, Myyrmäki, Pakkala, Tapiola, Tikkurila*
- Seutukeskus: *Hyvinkää, Lohja, Porvoo, Tammisaari*
- Kuntakeskukset:
  - Hyrylä, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Klaukkala, Loviisa, Mäntsälä, Nummela, Söderkulla*
  - Hanko, Karjaa, Karkkila, Nikkilä, Nurmijärvi*
  - Loput maakuntakaavan keskustatoimintojen alueet



Lähde: SYKE YKR



UML 4/2013



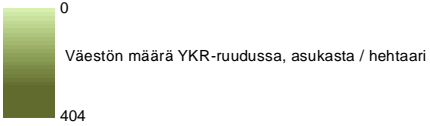
## 2. vaihemaakuntakaavan merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt ja asukasmäärät, nykytilanne

Merkinnot

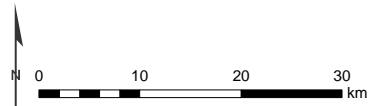
Voimassa olevien maakuntakaavojen suuryksiköt

Uudet suuryksiköt

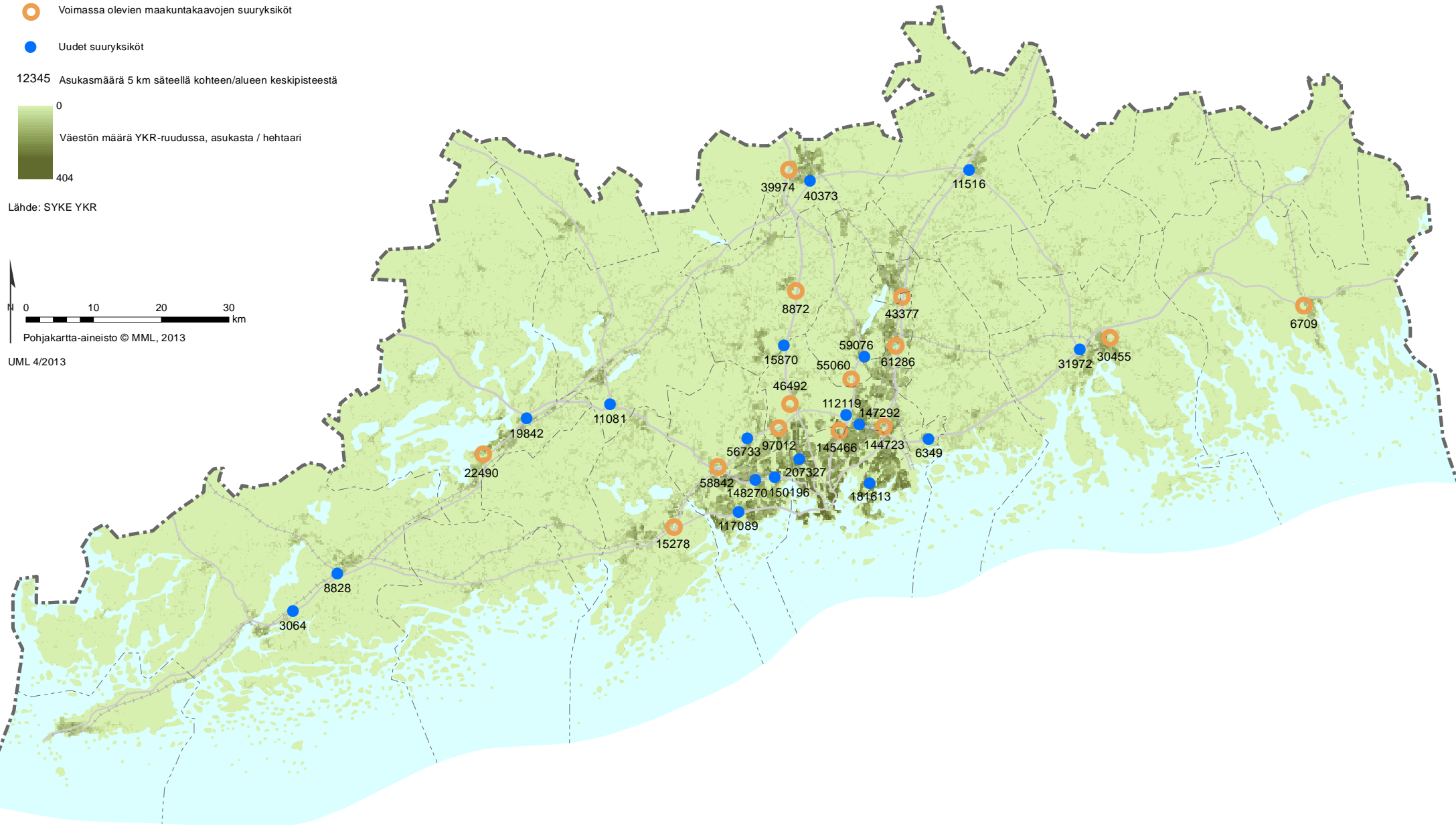
12345 Asukasmäärä 5 km säteellä kohteen/alueen keskipisteestä



Lähde: SYKE YKR



UML 4/2013

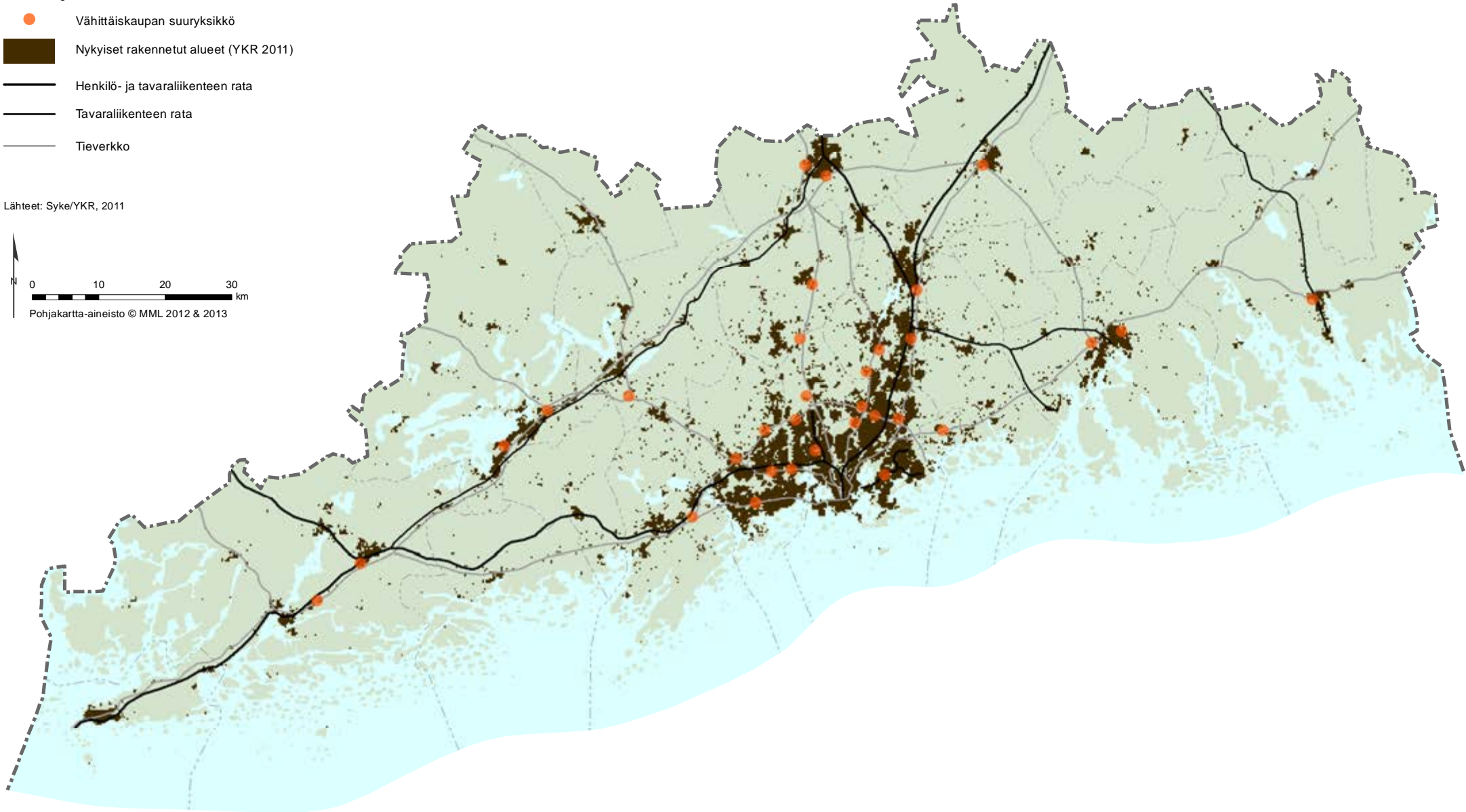
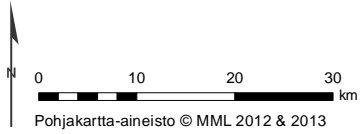


## 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖT JA NYKYISET RAKENNETUT ALUEET

Merkinnät  
Beteckningar

- Vähittäiskaupan suuryksikkö
- Nykyiset rakennetut alueet (YKR 2011)
- Henkilö- ja tavaraliikenteen rata
- Tavaraliikenteen rata
- Tieverkko

Lähteet: Syke/YKR, 2011





## 2. vaihemaakuntakaavan merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt ja Urban Zone 2035 liikkumisvyöhykkeet, asukasmäärät 2035

### Merkinnät

● Maakuntakaavan kaupan suuryksikkö

Urban Zone -vyöhyke 2035

■ Jalankuluvyöhyke

■ Alakeskuksen jalankuluvyöhyke

■ Jalankulun reunavyöhyke

■ Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke

■ Joukkoliikennevyöhyke

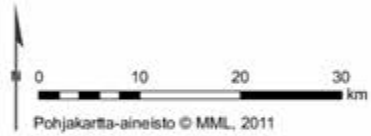
■ Seudullinen joukkoliikennevyöhyke

■ Autovyöhyke

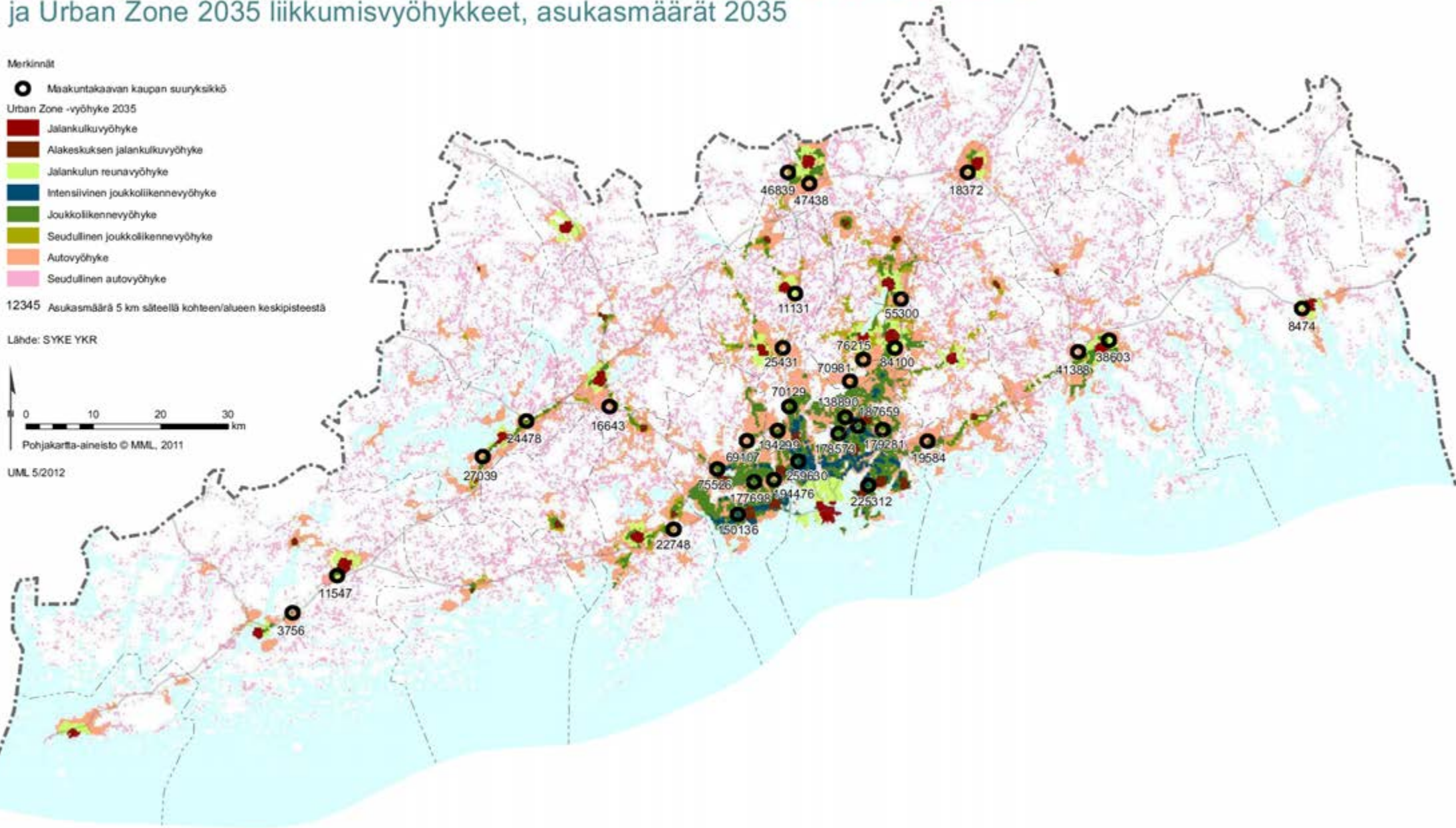
■ Seudullinen autovyöhyke

12345 Asukasmäärä 5 km säteellä kohteen/alueen keskipisteestä

Lähde: SYKE YKR



UML 5/2012









# Keskusverkko 2035, kaupan mitoitus keskustoissa


## Centralortsnätet 2035, dimensionering av handeln i centralorterna


Merkinnät  
Beteckningar

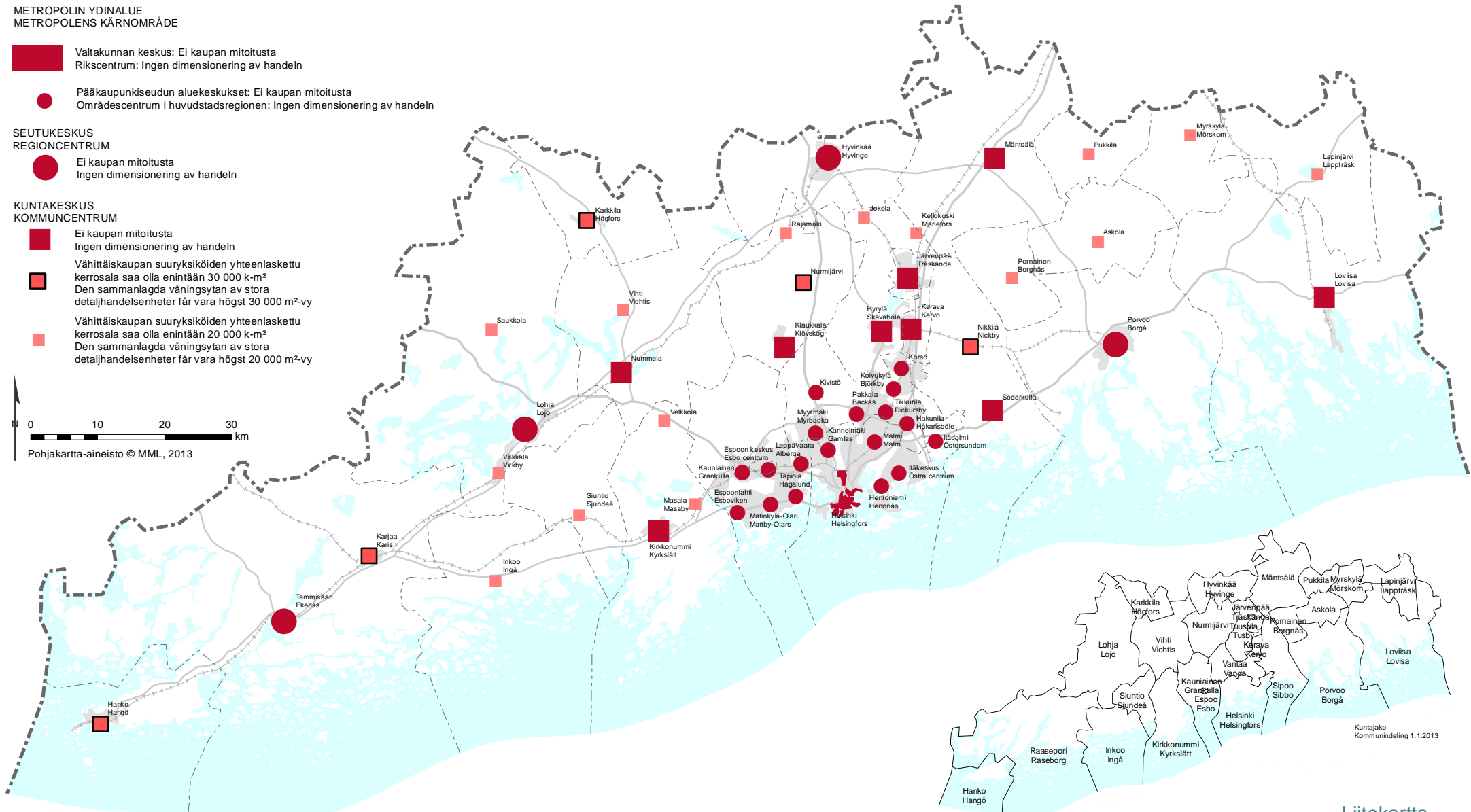
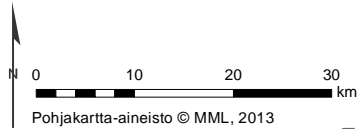
METROPOLIN YDINALUE  
METROPLENS KÄRNOMRÅDE

 Valtakunnan keskus: Ei kaupan mitoitusta  
Rikscentrum: Ingen dimensionering av handeln

 Pääkaupunkiseudun aluekeskukset: Ei kaupan mitoitusta  
Områdescentrum i huvudstadsregionen: Ingen dimensionering av handeln

SEUTUKESKUS  
REGIONCENTRUM  
 Ei kaupan mitoitusta  
Ingen dimensionering av handeln

KUNTAKESKUS  
KOMMUNCENTRUM  
 Ei kaupan mitoitusta  
Ingen dimensionering av handeln  
Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 30 000 k-m<sup>2</sup>  
Den sammanlagda våningsytan av stora detaljhandelsenheter får vara högst 30 000 m<sup>2</sup>-vy  
Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 20 000 k-m<sup>2</sup>  
Den sammanlagda våningsytan av stora detaljhandelsenheter får vara högst 20 000 m<sup>2</sup>-vy



Kuntajako  
Kommundeling 1.1.2013

# Merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse

Merkinnät  
Beteckningar

Maakuntakaavojen taajama- ja työpaikka-alueet  
Område för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden i landskapsplanen

UUDENMAAN JA ITÄ-UUDENMAAN MAAKUNTAKAAVAT  
LANDSKAPSPLANERNA FÖR NYLAND OCH ÖSRTA NYLAND

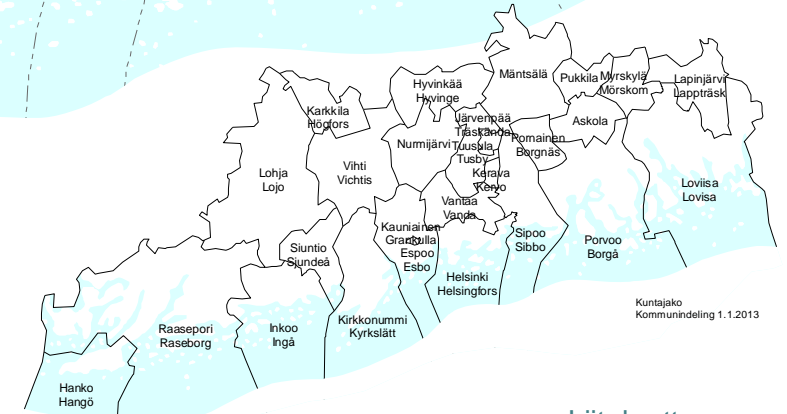
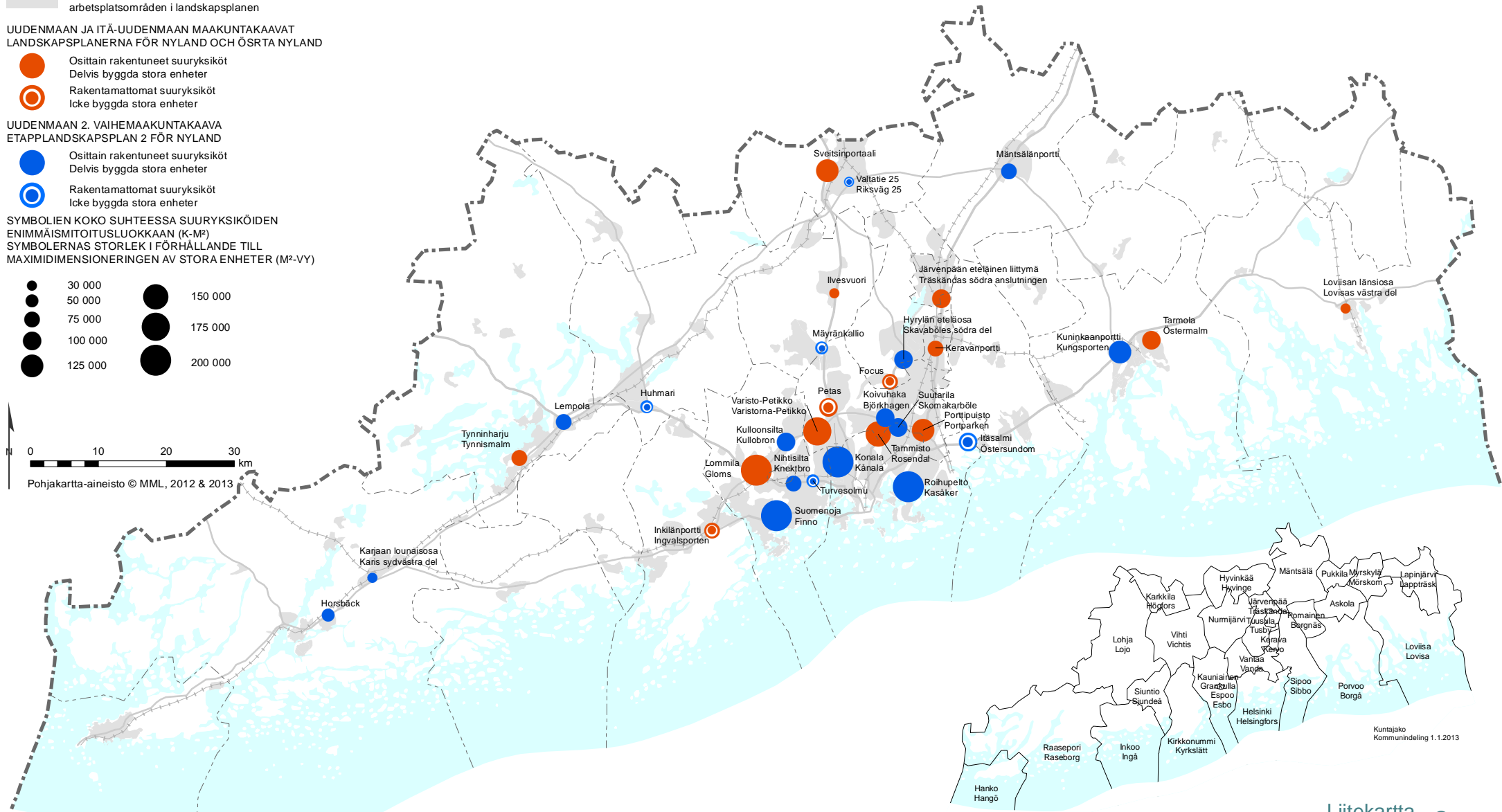
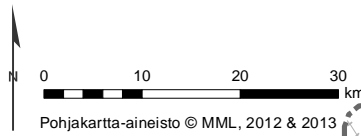
- Osittain rakentuneet suuryksiköt  
Delvis byggda stora enheter
- Rakentamattomat suuryksiköt  
Icke byggda stora enheter

UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA  
ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND

- Osittain rakentuneet suuryksiköt  
Delvis byggda stora enheter
- Rakentamattomat suuryksiköt  
Icke byggda stora enheter

SYMBOLIEN KOKO SUHTEESSA SUURYKSIKÖIDEN  
ENIMMÄSMITOITUSLUOKKAAN (K·M²)  
SYMBOLERNAS STORLEK I FÖRHÅLLANDE TILL  
MAXIMIDIMENSIONERINGEN AV STORA ENHETER (M²·VY)

- |  |  |
|--|--|
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: black; border-radius: 50%;"></span> 30 000  | <span style="display: inline-block; width: 20px; height: 20px; background-color: black; border-radius: 50%;"></span> 150 000 |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: black; border-radius: 50%;"></span> 50 000  | <span style="display: inline-block; width: 25px; height: 25px; background-color: black; border-radius: 50%;"></span> 175 000 |
| <span style="display: inline-block; width: 20px; height: 20px; background-color: black; border-radius: 50%;"></span> 75 000  | <span style="display: inline-block; width: 30px; height: 30px; background-color: black; border-radius: 50%;"></span> 200 000 |
| <span style="display: inline-block; width: 25px; height: 25px; background-color: black; border-radius: 50%;"></span> 100 000 |  |
| <span style="display: inline-block; width: 30px; height: 30px; background-color: black; border-radius: 50%;"></span> 125 000 |  |



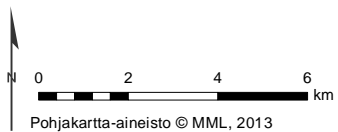
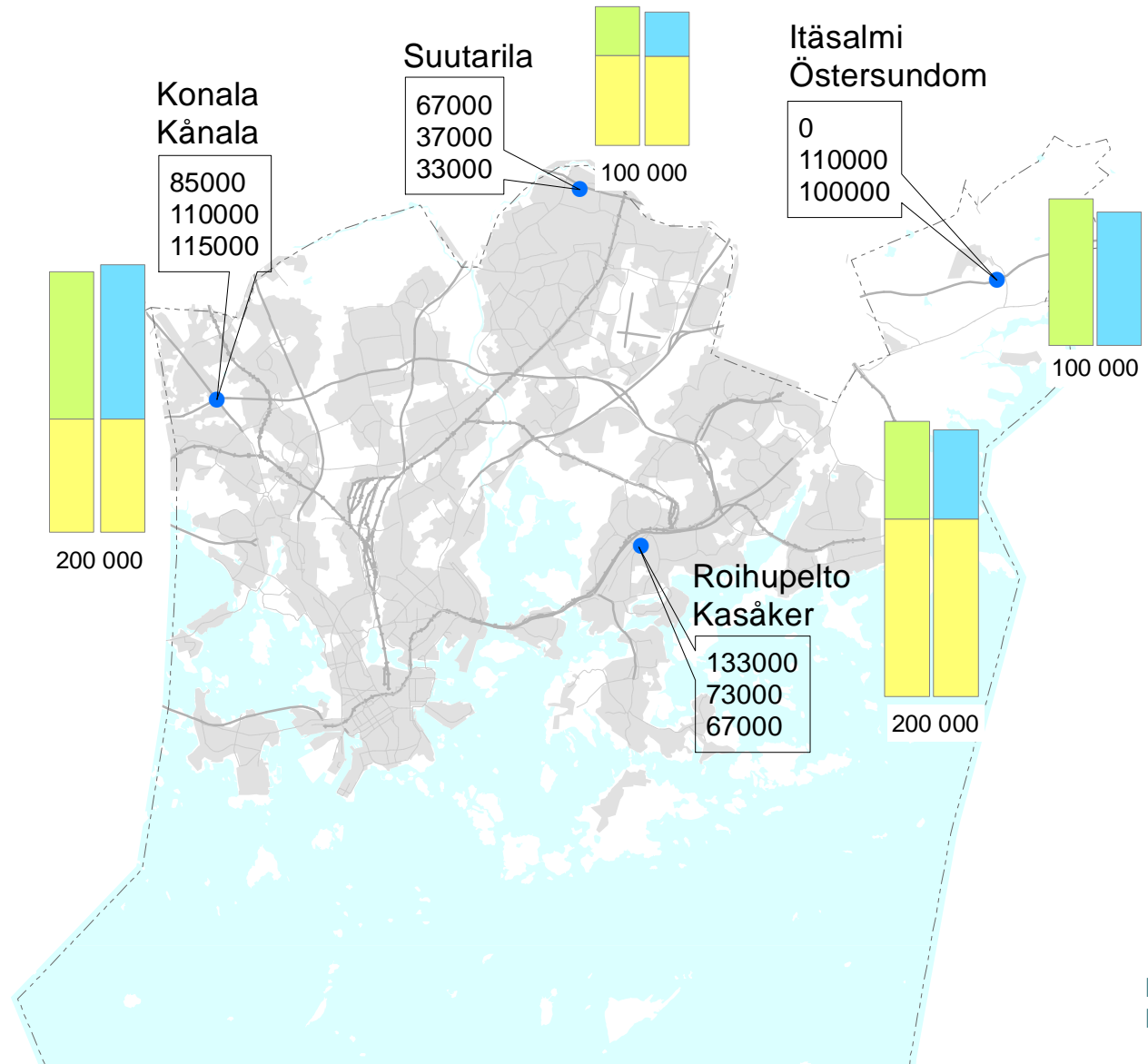
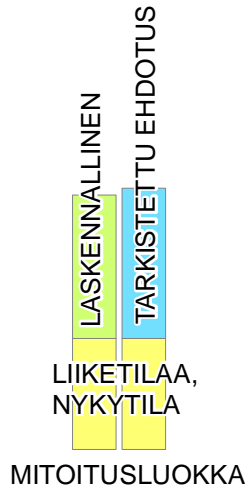
MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖT - ENIMMÄISMITOITUS, K-M<sup>2</sup>  
STORA DETALJHANDELSHETER AV BETYDELSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ - MAXIMIDIMENSIONERINGEN, M<sup>2</sup>-VY

Merkinnät  
Beteckningar

● Uudet suuryksiköt, ensisijaisesti TIVAA  
Nya detaljhandelsenheter, i första hand utrymmeskrävande handel

■ Maakuntakaavojen taajama- ja työpaikka-alueet  
Område för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden i landskapsplanen

65000 Liiketila k-m<sup>2</sup>, nykytila  
87000 Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nuläge  
35000 Liiketila k-m<sup>2</sup>, uusi laskennallinen lisätarve  
Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nytt kalkylerat tilläggsbehov  
Liiketila k-m<sup>2</sup>, tarkistetun kaavaehdotuksen mahdollistama lisätarve  
Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, tilläggsbehovet som det granskade planförslaget möjliggör



MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖT - ENIMMÄISMITOITUS, K-M<sup>2</sup>  
STORA DETALJHANDELSENHETER AV BETYDELSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ - MAXIMIDIMENSIONERINGEN, M<sup>2</sup>-VY

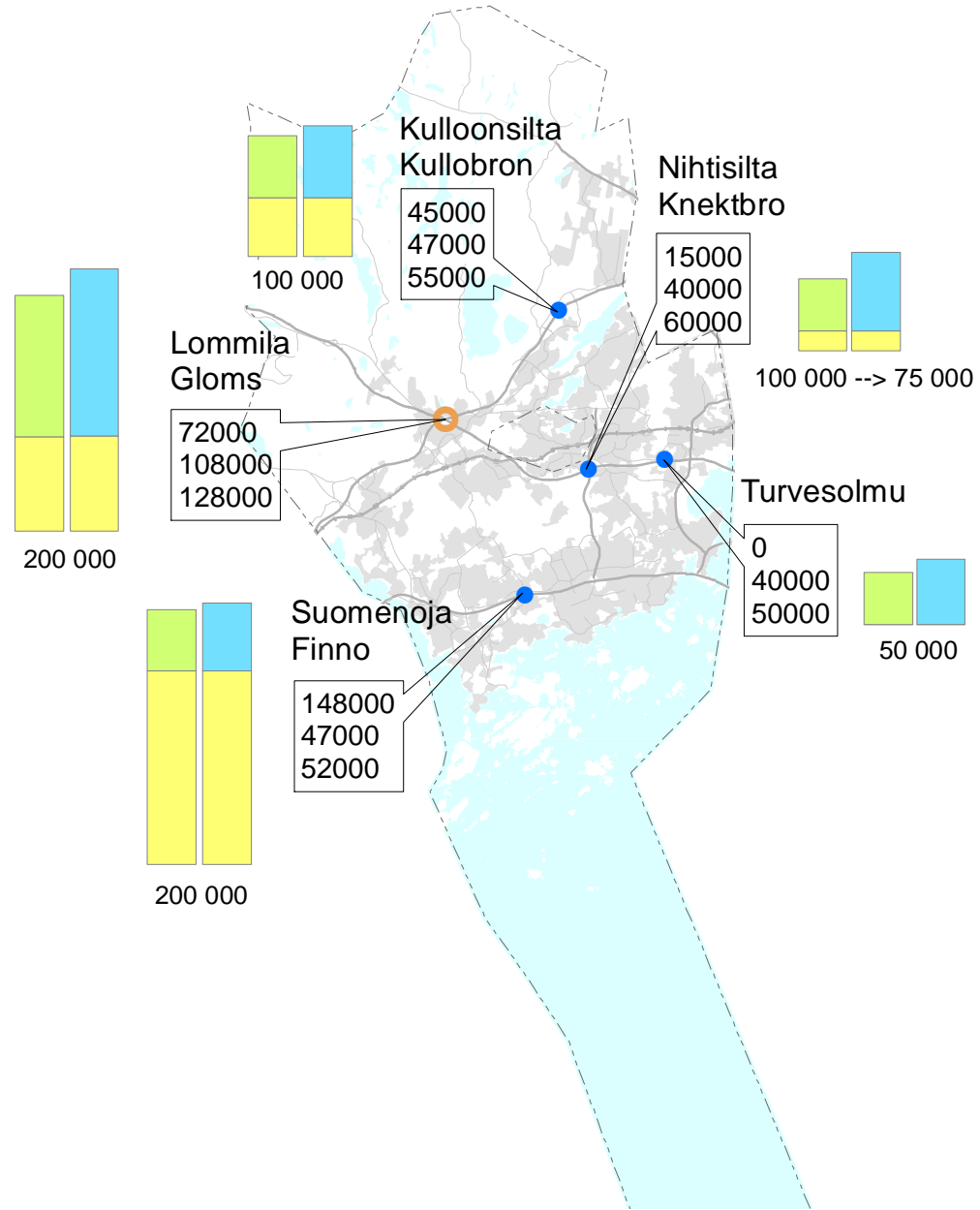
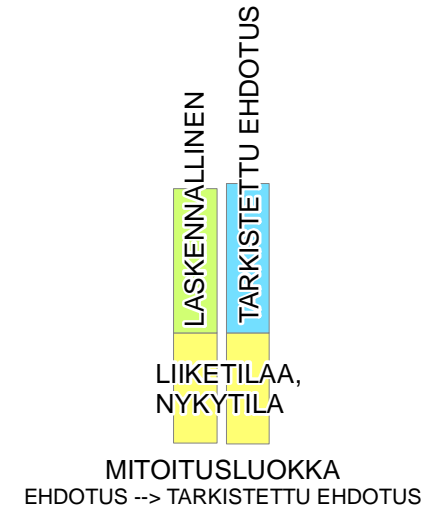
ESPOO

Merkinät  
Beteckningar

- Voimassa olevien maakuntakaavojen suuryksiköt  
Detaljhandlensheter i gällande landskapsplaner
- Uudet suuryksiköt, ensisijaisesti TIVAA  
Nya detaljhandlensheter, i första hand utrymmeskrävande handel

Maakuntakaavojen taajama- ja työpaikka-alueet  
Område för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden i landskapsplanen

- 65000 Liiketila k-m<sup>2</sup>, nykytila
- 87000 Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nuläge
- 35000 Liiketila k-m<sup>2</sup>, uusi laskennallinen lisätarve
- Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nytt kalkylerat tilläggsbehov
- Liiketila k-m<sup>2</sup>, tarkistetun kaavaehdotuksen mahdollistama lisätarve
- Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, tilläggsbehovet som det granskade planförslaget möjliggör



MAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖT - ENIMMÄISMITOITUS, K-M<sup>2</sup>  
STORA DETALJHANDELSHETER AV BETYDELSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ - MAXIMIDIMENSIONERINGEN, M<sup>2</sup>-VY

VANTAA

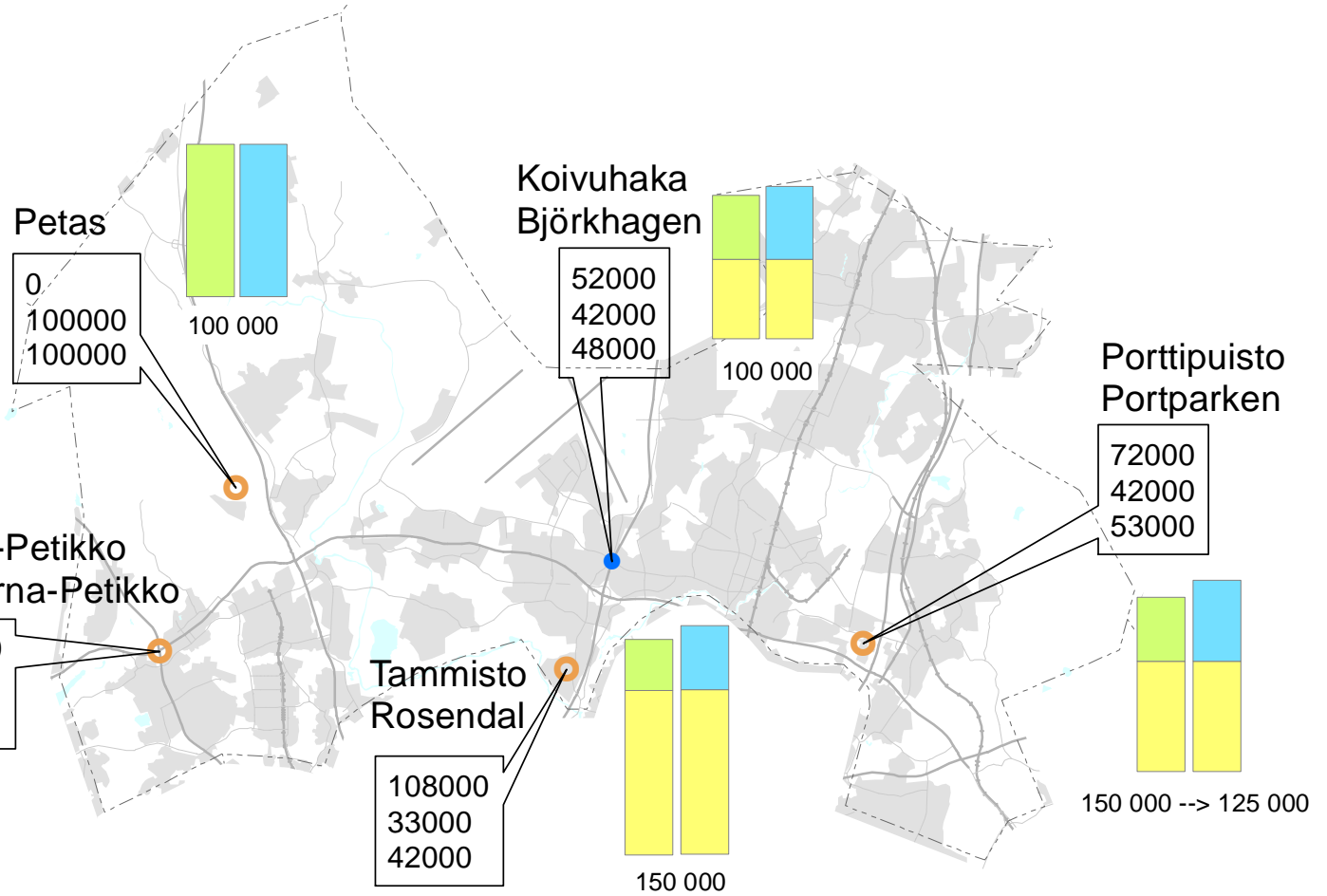
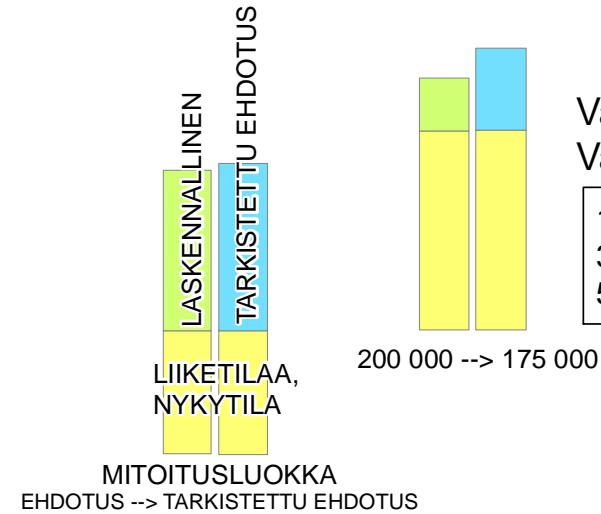
Merkinnät  
Beteckningar

- Voimassa olevien maakuntakaavojen suuryksiköt  
Detaljhandelsenheter i gällande landskapsplaner
- Uudet suuryksiköt, ensisijaisesti TIVAA  
Nya detaljhandelsenheter, i första hand utrymmeskrävande handel

Maakuntakaavojen taajama- ja työpaikka-alueet  
Område för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden i landskapsplanen

- Liiketila k-m<sup>2</sup>, nykytila  
Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nuläge
- Liiketila k-m<sup>2</sup>, uusi laskennallinen lisätarve  
Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nytt kalkylerat tillägsbehovt
- Liiketila k-m<sup>2</sup>, kaavaehdotuksen mahdollistama uusi  
Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, tillägsbehovet som det granskade planförslaget möjliggör

65000  
87000  
35000



MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖT - ENIMMÄISMITOITUS, K-M<sup>2</sup>  
STORA DETALJHANDELSHETER AV BETYDELSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ - MAXIMIDIMENSIONERINGEN, M<sup>2</sup>-VY

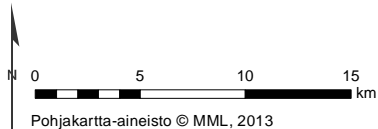
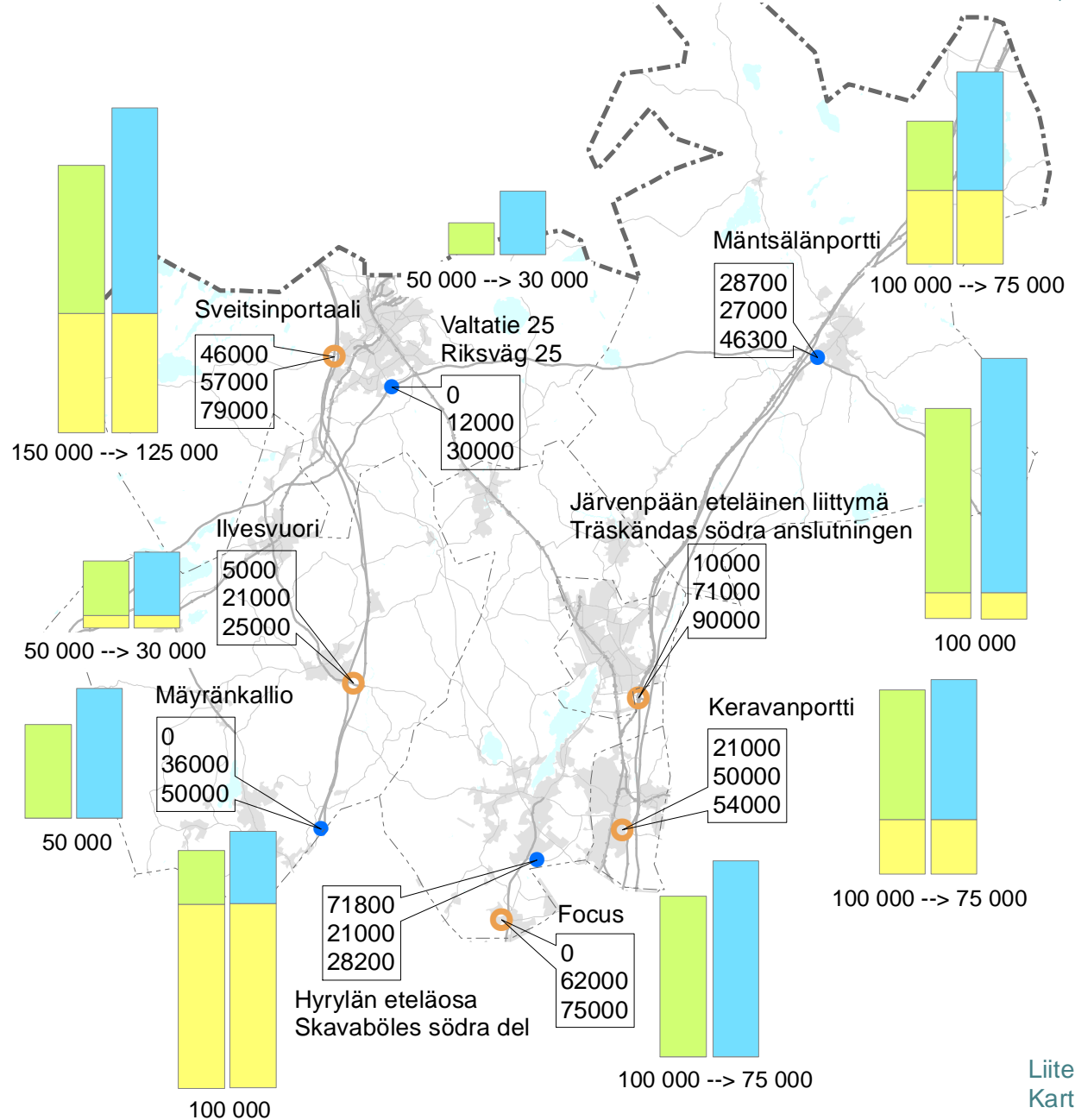
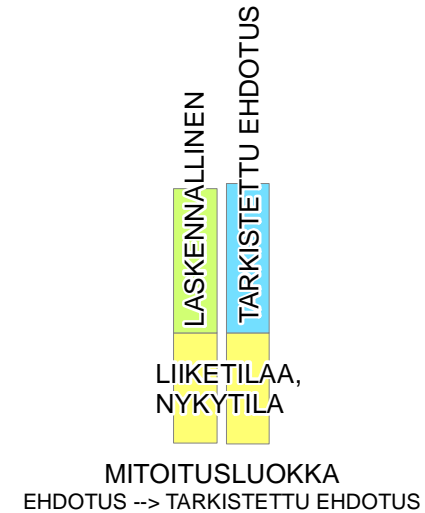
HYVINKÄÄ, JÄRVENPÄÄ,  
KERAVA, MÄNTSÄLÄ,  
NURMIJÄRVI, TUUSULA

Merkinnät  
Beteckningar

- Voimassa olevien maakuntakaavojen suuryksiköt  
Detaljhandelsenheter i gällande landskapsplaner
- Uudet suuryksiköt, ensisijaisesti TIVAA  
Nya detaljhandelsenheter, i första hand utrymmeskrävande handel

Maakuntakaavojen taajama- ja työpaikka-alueet  
Område för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden i landskapsplanen

- 65000 Liiketila k-m<sup>2</sup>, nykytila
- 87000 Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nuläge
- 35000 Liiketila k-m<sup>2</sup>, uusi laskennallinen lisätarve
- Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nytt kalkylerat tilläggsbehov
- Liiketila k-m<sup>2</sup>, tarkistetun kaavaehdotuksen mahdollistama lisätarve
- Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, tilläggsbehovet som det granskade planförslaget möjliggör



MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖT - ENIMMÄISMITOITUS, K-M<sup>2</sup>  
STORA DETALJHANDELSENHETER AV BETYDELSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ - MAXIMIDIMENSIONERINGEN, M<sup>2</sup>-VY

INKOO, KIRKKONUMMI, LOHJA, RAASEPORI, VIHTI

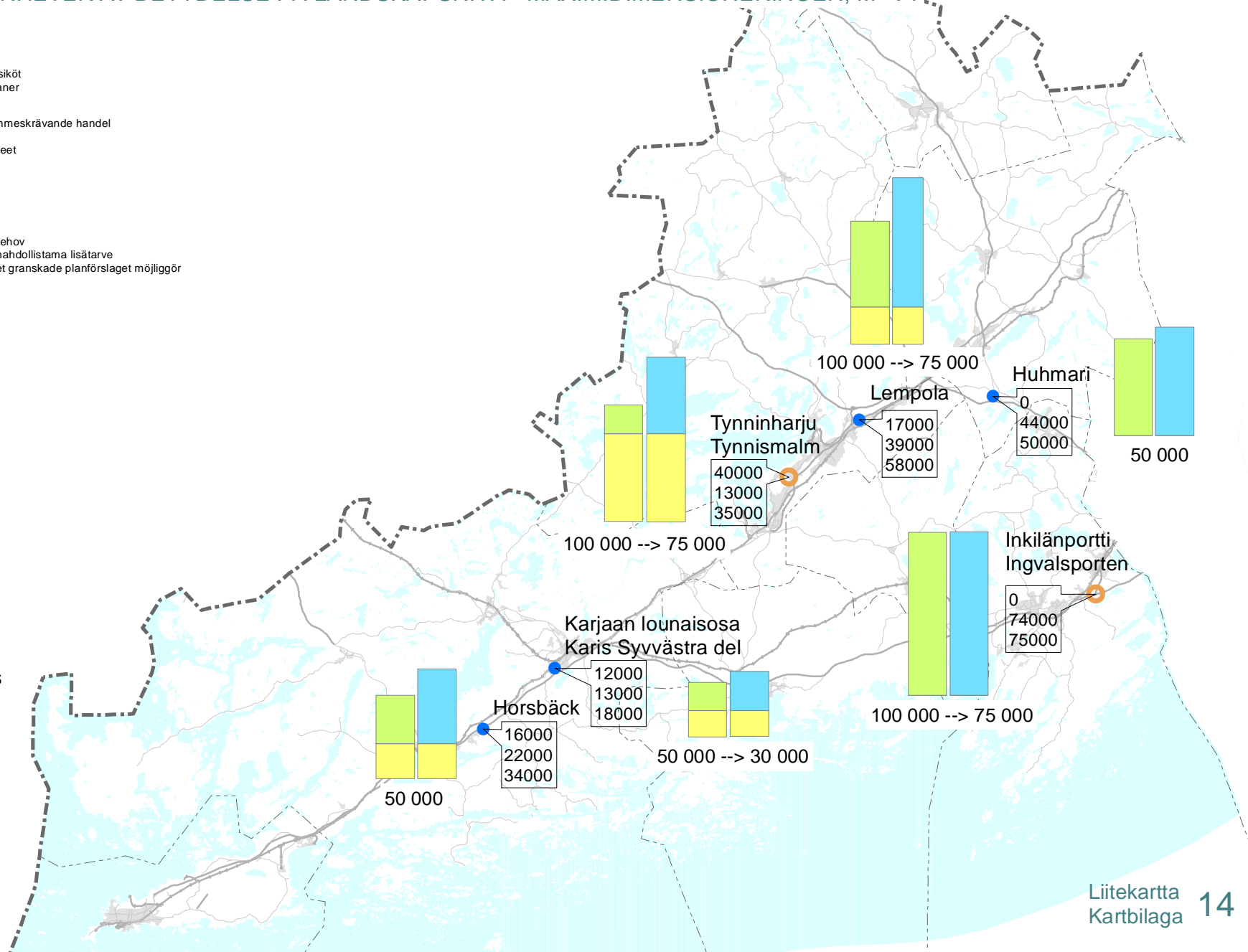
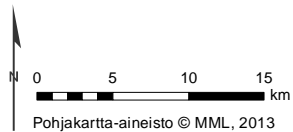
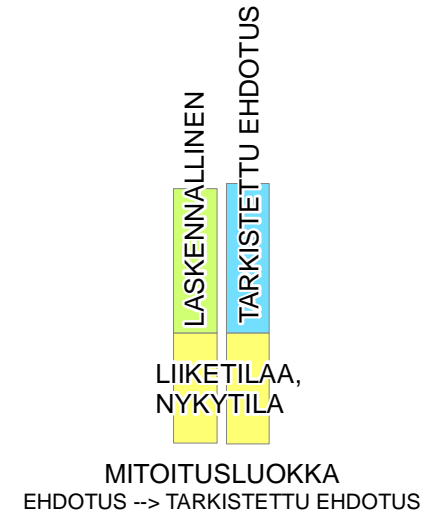
Merkinät  
Beteckningar

- Voimassa olevien maakuntakaavojen suuryksiköt  
Detaljhandelsenheter i gällande landskapsplaner
- Uudet suuryksiköt, ensisijaisesti TIVAA  
Nya detaljhandelsenheter, i första hand utrymmeskrävande handel

Maakuntakaavojen taajama- ja työpaikka-alueet  
Område för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden i landskapsplanen

65000  
87000  
35000

Liiketila k-m<sup>2</sup>, nykytila  
Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nuläge  
Liiketila k-m<sup>2</sup>, uusi laskennallinen lisätarve  
Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nytt kalkylerat tilläggsbehov  
Liiketila k-m<sup>2</sup>, tarkistetun kaavaehdotuksen mahdollistama lisätarve  
Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, tilläggsbehovet som det granskade planförslaget möjliggör



MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖT - ENIMMÄISMITOITUS, K-M<sup>2</sup>  
STORA DETALJHANDELSENHETER AV BETYDELSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ - MAXIMIDIMENSIONERINGEN, M<sup>2</sup>-VY

LOVIISA, PORVOO

Merkinnät  
Beteckningar

- Voimassa olevien maakuntakaavojen suuryksiköt  
Detaljhandelsenheter i gällande landskapsplaner
- Uudet suuryksiköt, ensisijaisesti TIVAA  
Nya detaljhandelsenheter, i första hand utrymmeskrävande handel

Maakuntakaavojen taajama- ja työpaikka-alueet  
Område för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden i landskapsplanen

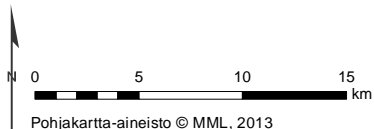
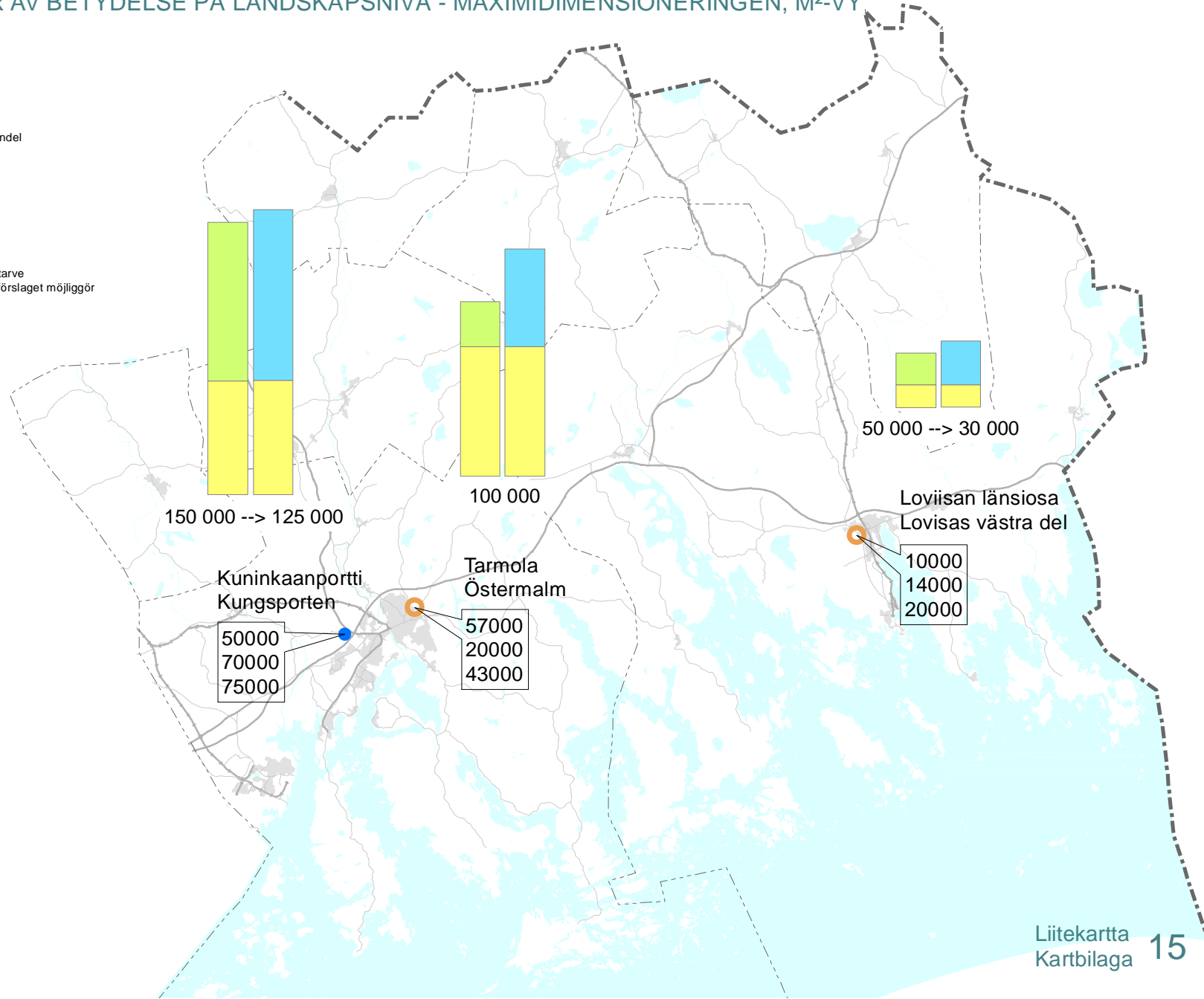
- Liiketila k-m<sup>2</sup>, nykytila
- Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nuläge
- Liiketila k-m<sup>2</sup>, uusi laskennallinen lisätarve
- Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, nytt kalkylerat tillägsbehov
- Liiketila k-m<sup>2</sup>, tarkistetun kaavaehdotuksen mahdollistama lisätarve
- Affärsutrymme m<sup>2</sup>-vy, tillägsbehovet som det granskade planförslaget möjliggör

65000  
87000  
35000

LASKENNALLINEN  
TARKISTETTU EHDOTUS

LIIKETILAA,  
NYKYTILA

MITOITUSLUOKKA  
EHDOTUS --> TARKISTETTU EHDOTUS





## Liitetaulukko 16

**Suuryksiköiden laskennalliset mitoitukset ja maakuntakaavan mitoitusluokat sekä arviointien yhteenvetoa**

	Rakennettu liiketila 2011-2012 k-m2	Uusi liiketila. Ostovoiman perusteella laskettu k-m2	Laskennallinen mitoitus= yhteensä nykytila ja uusi k-m2	Tarkistetun 2. vaihekaavan mitoitusluokka k-m2	Laskennallisen mitoituksen suhde mitoitusluokkaan:  Suhde on arvioitu hyväksi, jos se on yli 75 %	Onko merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen?	Palvelut ovat saavutettavissa mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukko- ja kevyellä liikenteellä, silloin kun alue sijaitsee vähintään UZ 2035 joukkoliikennevyöhykkeiden läheisyydessä.	Sijainti olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa
Espoo								
Lommila	72 000	108000	180 000	200 000	Hyvä	Ei	On	Sijaitsee
Suomenoja	148 000	47 000	195 000	200 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Kulloonsilta	45 000	47 000	92 000	100 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Nihtisilta	15 000	40 000	55 000	75 000	Tyydyttävä	Ei *	On	Sijaitsee
Turvesolmu	0	40 000	40 000	50 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Helsinki								
Konala	85 000	110 000	195 000	200 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Roihupelto	133 000	73 000	206 000	200 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Suutarila	67 000	37 000	104 000	100 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Östersundom	0	110 000	110 000	100 000	Hyvä	Ei *	On	Ei vielä*
Vantaa								
Varisto-Petikko	124 000	33 000	157 000	175 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Tammisto	108 000	33 000	141 000	150 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Porttipuisto	72 000	42 000	114 000	125 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Petas	0	100 000	100000	100 000	Hyvä	Ei *	On	Ei vielä*
Koivuhaka	52 000	42 000	94 000	100 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Hyvinkää								
Sveitsinportaali	46 000	57 000	103 000	120 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Valtatie 25	0	12 000	12 000	30 000	Tyydyttävä	Ei *	On	Sijaitsee
Järvenpää								
Järvenp. et.	10 000	71 000	81 000	100 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Kerava								
Keravanportti	21 000	50 000	71 000	75 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Kirkkonummi								
Inkilänportti	0	74 000	74 000	75 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Mäntsälä								
Mäntsälänp.	28 700	27 000	55 700	75 000	Tyydyttävä	Ei *	On	Sijaitsee
Nurmijärvi								

	Rakennettu liiketila 2011-2012 k-m2	Uusi liiketila. Ostovoiman perusteella las- kettu k-m2	Laskennallinen mi- toitus= yhteensä nykytila ja uusi k-m2	Tarkistetun 2. vai- hekaavan mitoitus- luokka k-m2	Laskennallisen mitoituksen suhde mitoitusluokkaan:  Suhde on arvioitu hyväksi, jos se on yli 75 %	Onko merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kau- pallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen?	Palvelut ovat saavutettavissa mah- dollisuuksien mukaan saavutetta- vissa joukko- ja kevyellä liikenteellä, silloin kun alue sijaitsee vähintään UZ 2035 joukkoliikenne-vyöhykkei- den läheisyydessä.	Sijainti olemassa olevassa yhdys- kuntarakenteessa
Ilvesvuori	5 000	21 000	26 000	30 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Mäyränkallio	0	36 000	36 000	50 000	Tyydyttävä	Ei *	On	Ei vielä*
Tuusula								
Focus	0	62 000	62 000	75 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Hyyrylään et.	71800	21 000	92 800	100 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Vihti								
Huhmari	0	44 000	44 000	50 000	Hyvä	Ei *	On	Ei vielä*
Lohja								
Tynninharju	40 000	13 000	53 000	75 000	Tyydyttävä	Ei *	On	Sijaitsee
Lempola	17 000	39 000	56 000	75 000	Tyydyttävä	Ei *	On	Sijaitsee
Raasepori								
Karjaan lo.	12 000	13 000	25 000	30 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Horsbäck	16 000	22 000	38 000	50 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Loviisa								
Loviisan län.	10 000	14 000	24 000	30 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Porvoo								
Tarmola	57 000	20 000	77 000	100 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Kuninkaant.	50 000	70 000	120 000	125 000	Hyvä	Ei *	On	Sijaitsee
Yhteensä	1305500	1528000	2833500	3145000				

\*Suuryksikön kauppa  
ei laatunsa puolesta  
kilpaile keskustakaupan  
kanssa

\*Suuryksikön  
toteuttaminen  
sidottu suunnit-  
telumääräyksel-  
lä ympäröivään  
maankäyttöön

**Yhteenvedo:** Taulukossa esitetään suuryksiköittäin rakennettu liiketila ja laskennallinen mitoitus, jota verrataan 2. vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräysten mitoitusluokkaan. Niissä suuryksiköissä, joissa suhde on tyydyttävä, vaihemaakuntakaavan mitoitusluokkaa oli pienennetty kertaalleen tarkistettuun vaihemaakuntaaehdotukseen lukuunottamatta Mäyränkalliota. Mäntsälänportissa mitoituksellista väljyyttä puoltaa liikenteellinen arvio, jonka mukaan mitoituksellinen väljyys vähentää kaupan matkoja muualle. Tynninharju ja Lempola ovat seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköalueita, mutta myös paikalliskeskuksia. Ne tukevat seutukeskuksen kehittymistä ja sijaitsevat yhdyskuntarakenteen sisällä. Mitoituksellisella väljyydellä ei ole haitallisia vaikutuksia. Myös valtatie 25 mitoituksen väljyyttä voidaan perustella sen tukeutumisesta seutukeskukseen.

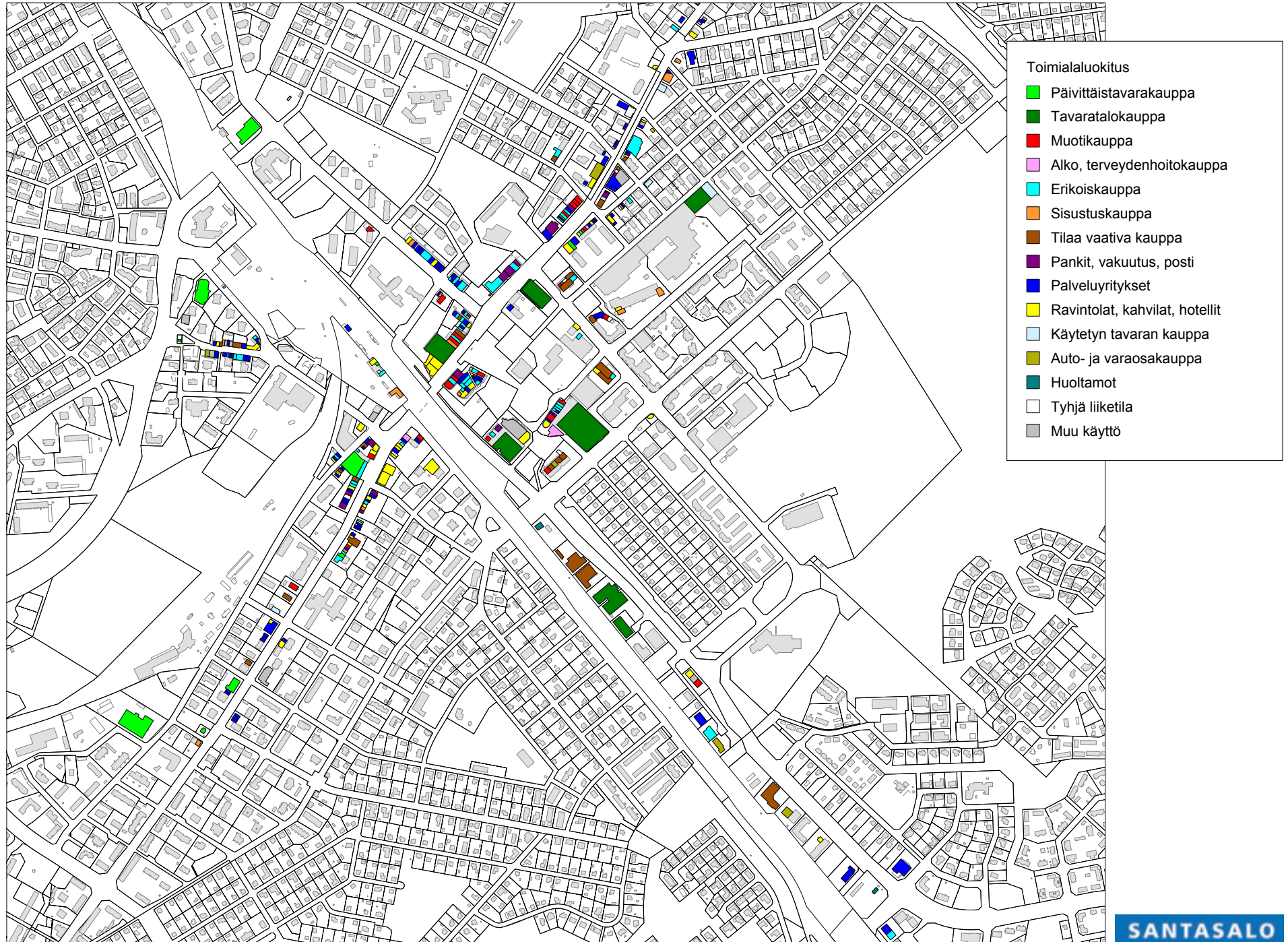
Lisäksi taulukkoon on koottu yhteenvedo vaikutuksista keskustoihin, liikenteellisestä saavutettavuudesta sekä yhdyskuntarakenteellisesta sijainnista suuryksiköittäin.

Liite 17: Keskustaloimintojen alueiden rakennetut liiketilat  
Liiketilat Kauniaisten keskustassa 2011

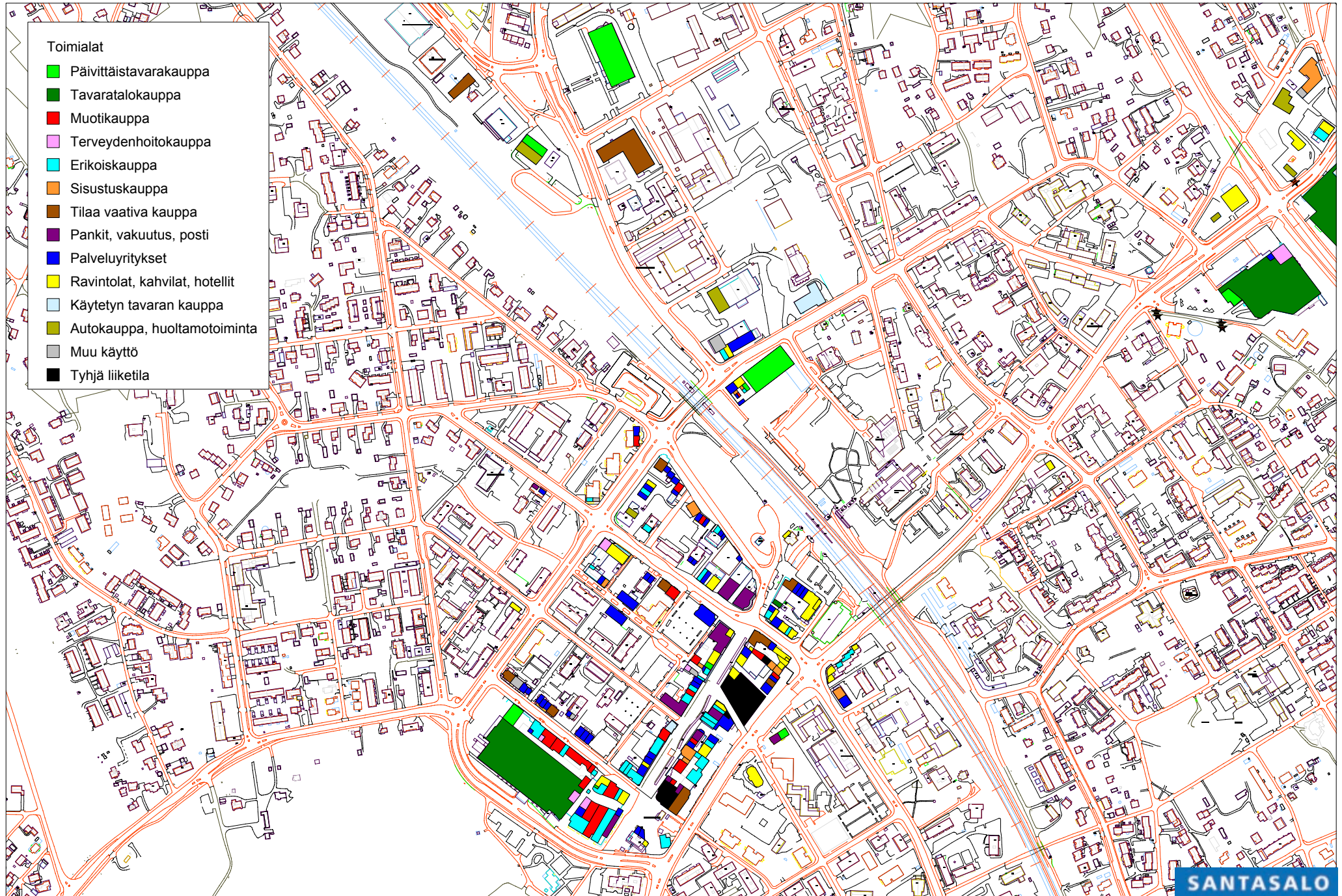


- Toimialat
- Päivittäistavara-kauppa
  - Tavaratalokauppa
  - Muotikauppa
  - Terveystoiminta
  - Erikoiskauppa
  - Sisustuskauppa
  - Tilaa vaativa kauppa
  - Pankit, vakuutus, posti
  - Palveluyritykset
  - Ravintolat, kahvilat, hotellit
  - Käytetyn tavarankauppa
  - Autokauppa, huoltamotointa
  - Muu käyttö
  - Tyhjä liiketila

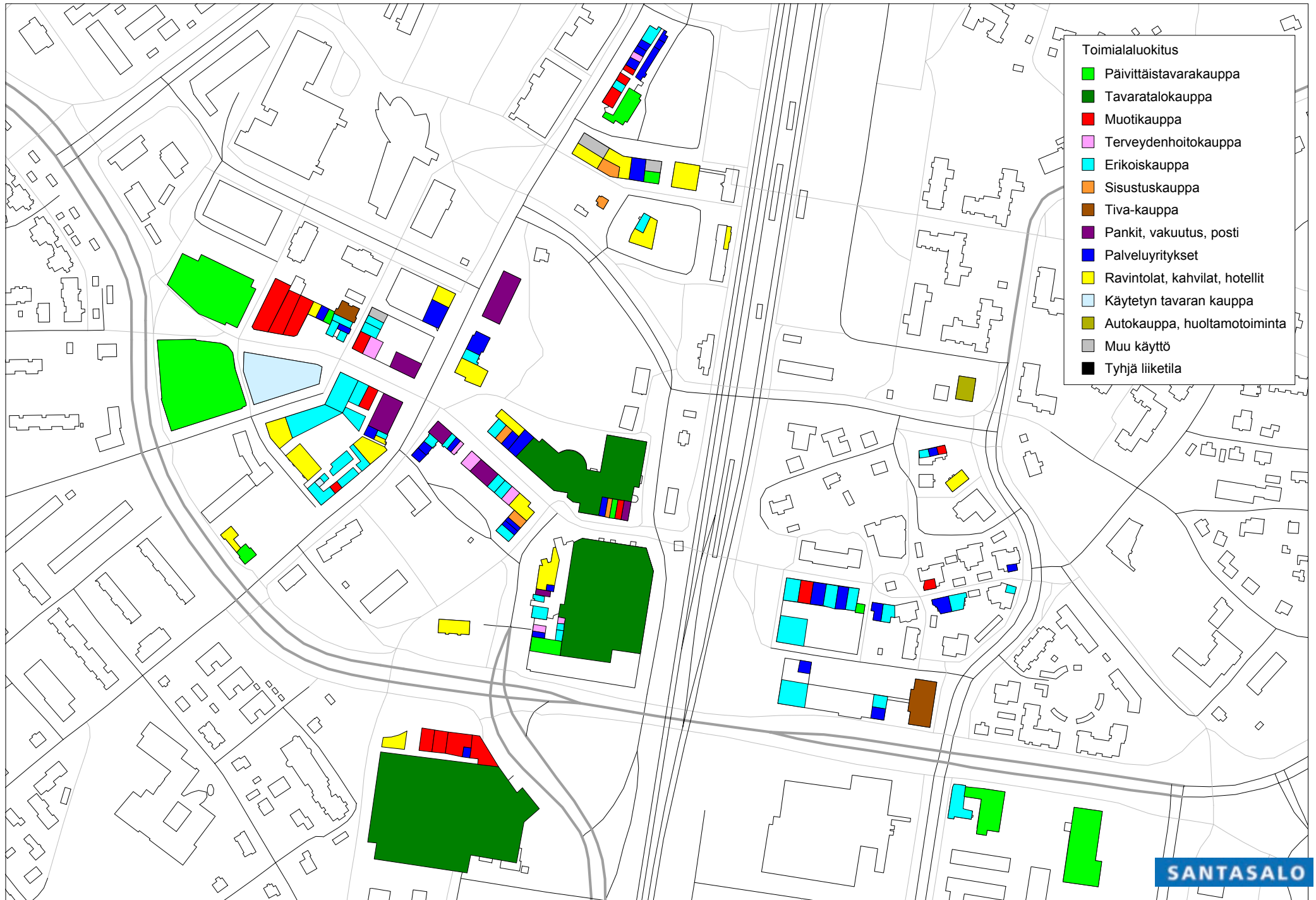
# Liiketilat Hyvinkään keskustassa 2008/2010



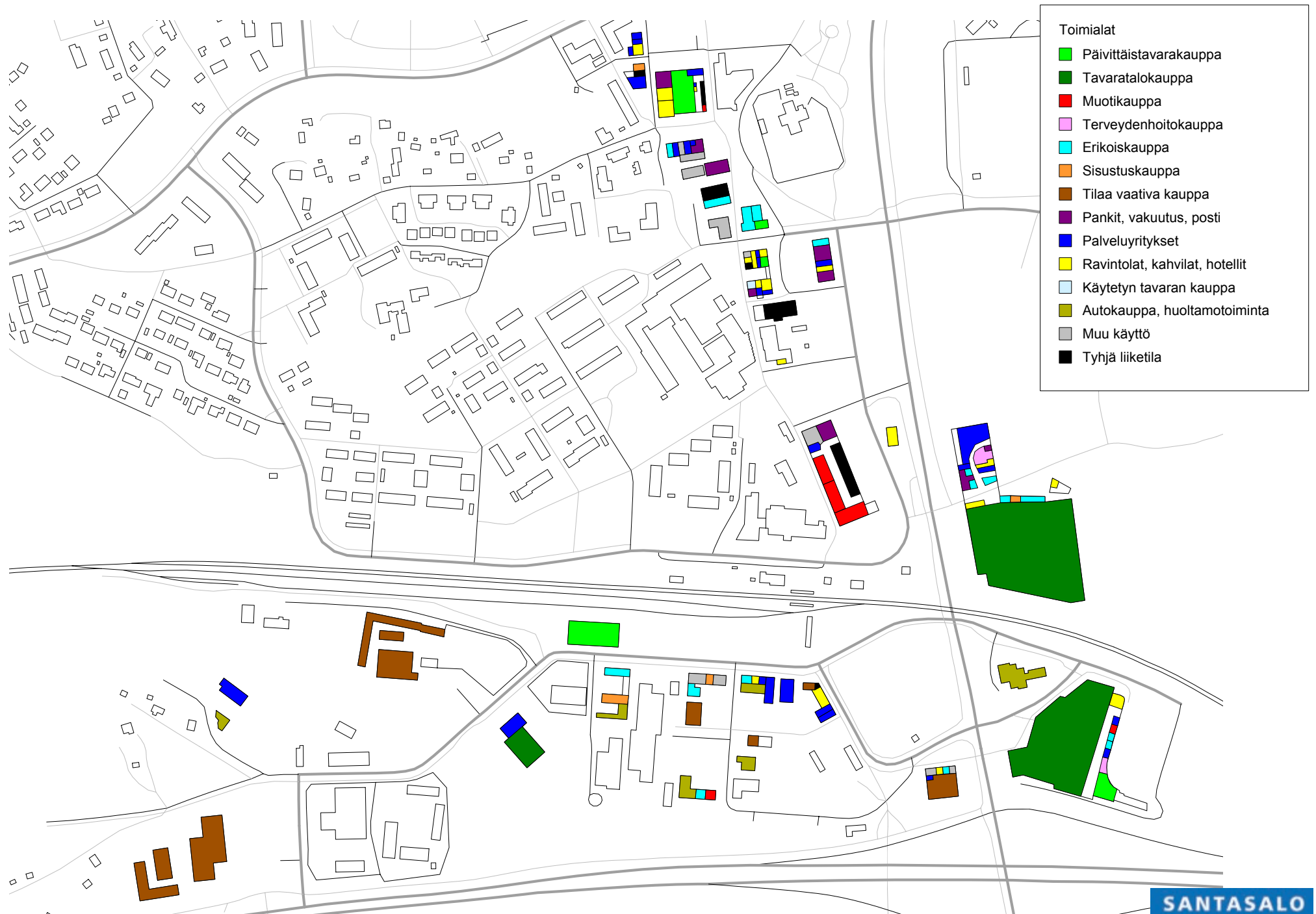
# Liiketilat Järvenpään keskustassa 2011



# Liiketilat Keravan keskustassa 2011



# Liiketilat Kirkkonummen keskustassa 2011

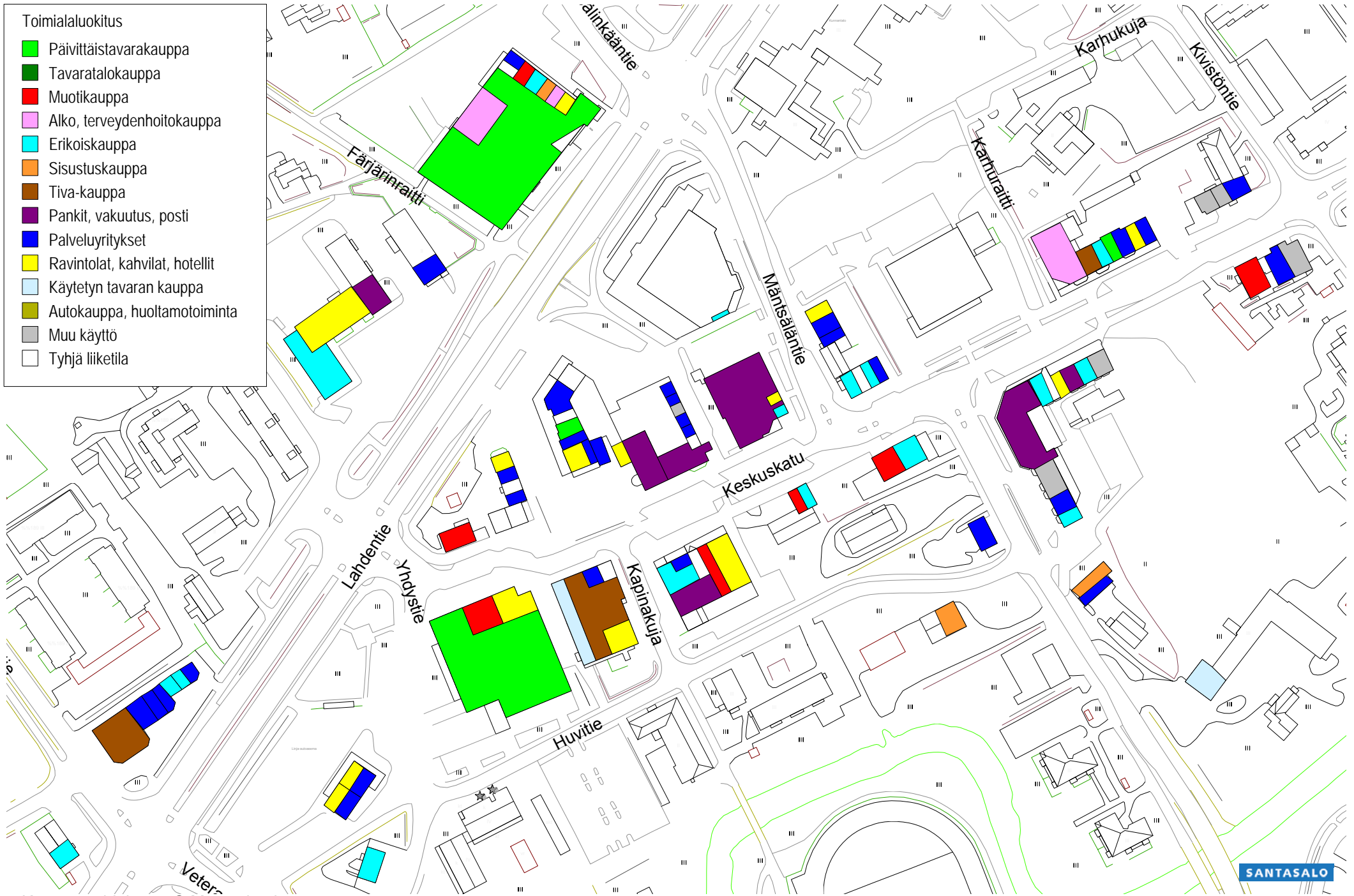




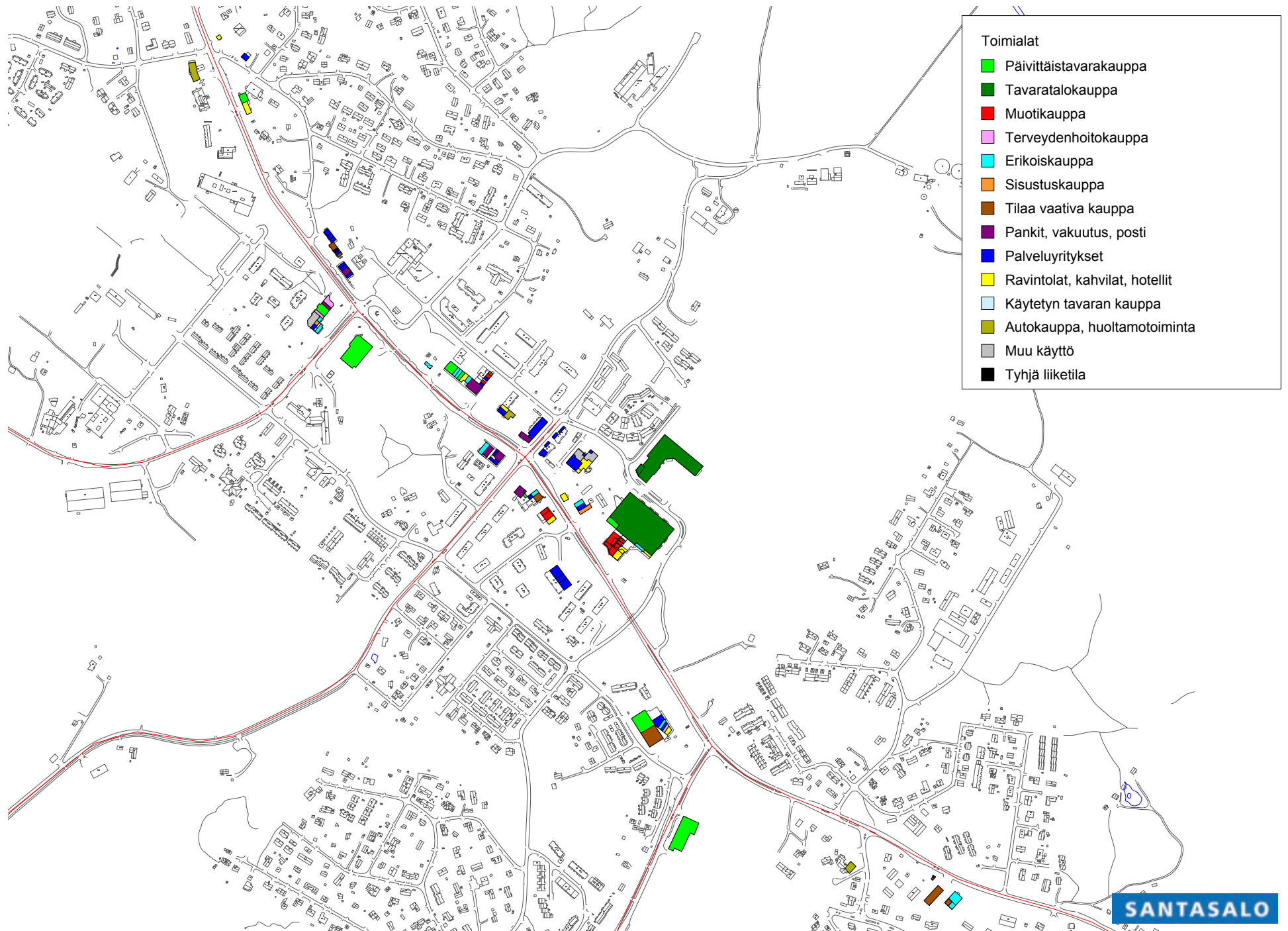




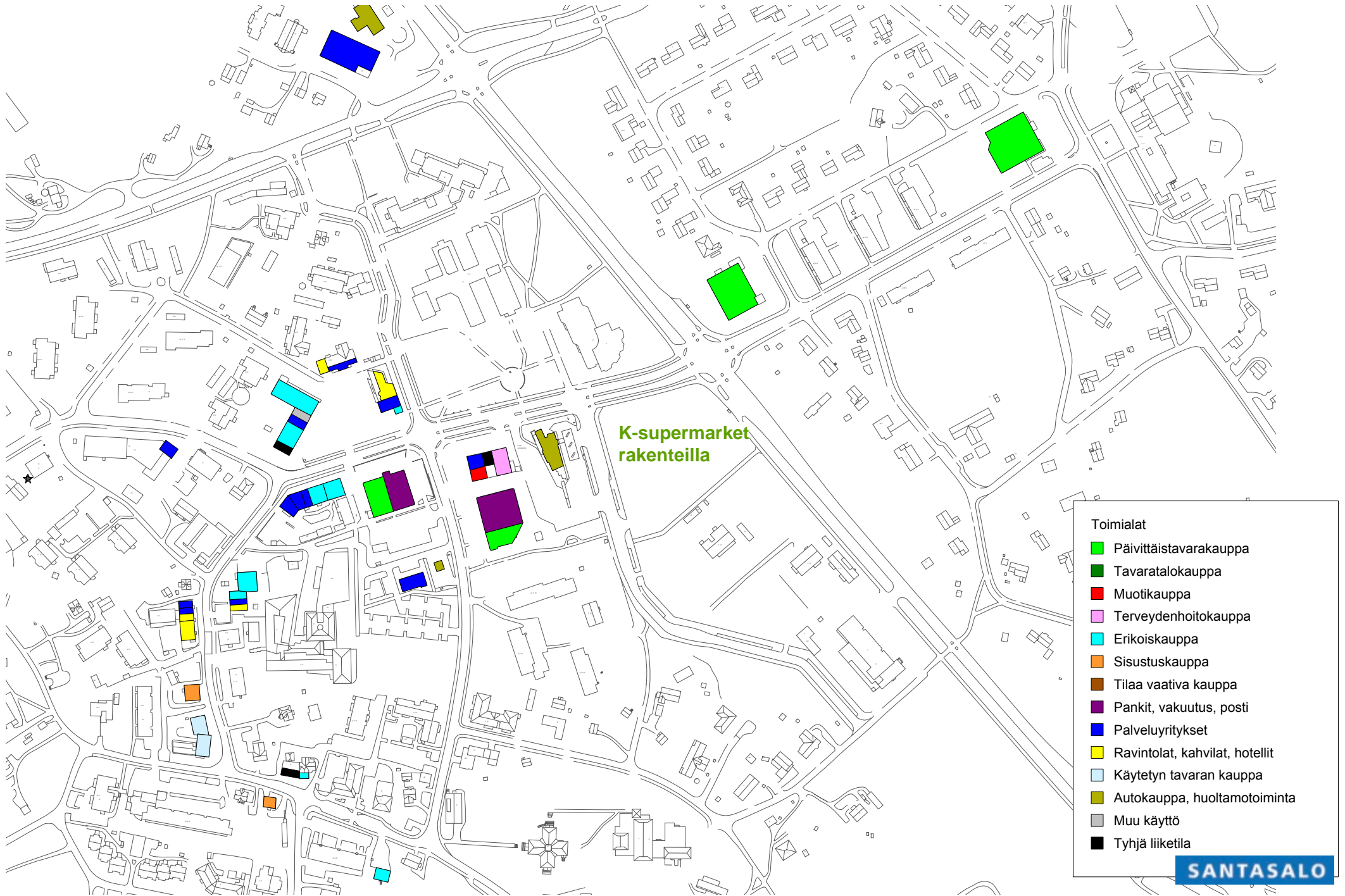
# Mäntsälän keskustan kaupallinen rakenne Tammikuu 2010



# Liiketilat Klaukkalassa 2011

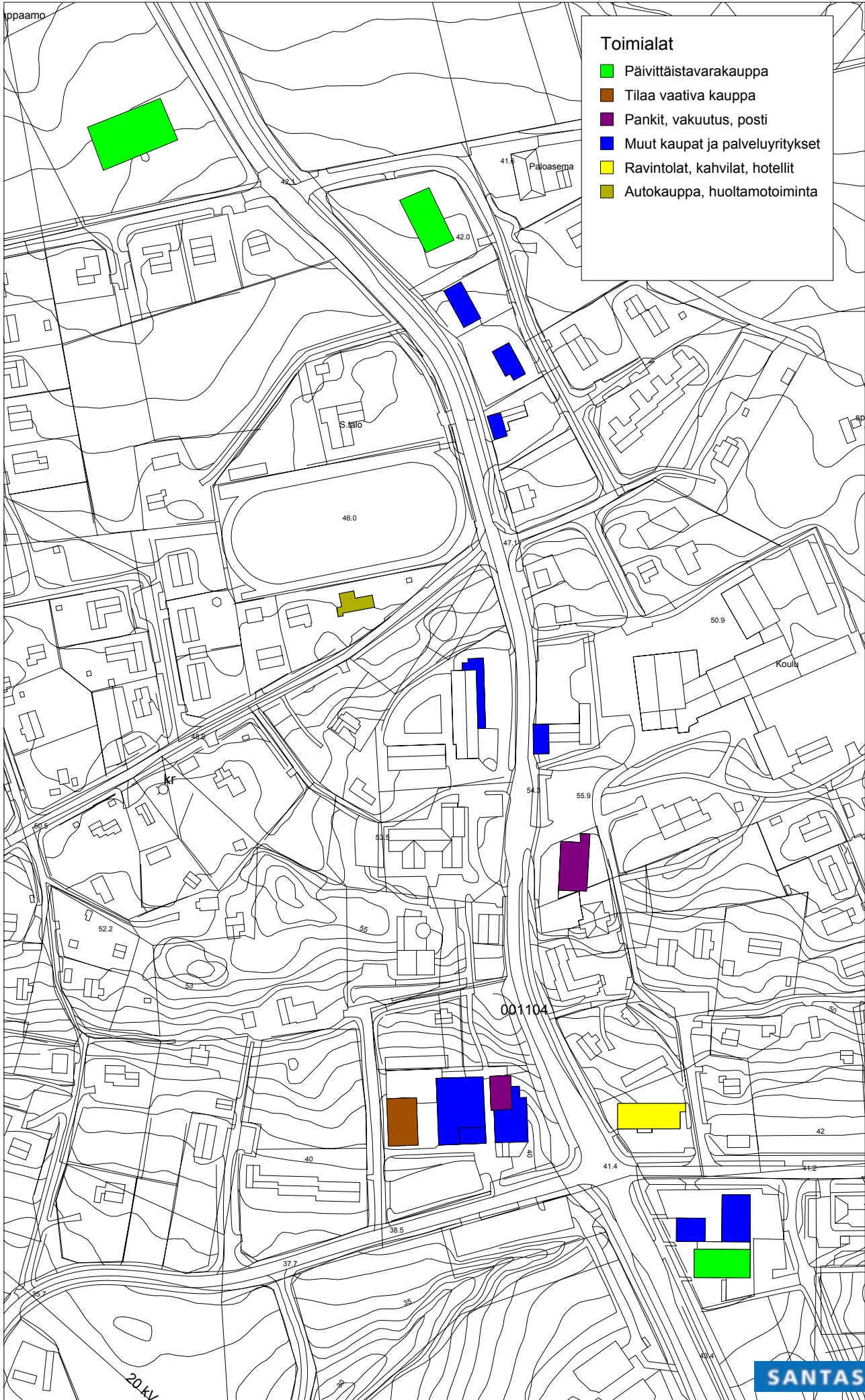


# Liiketilat Nurmijärven kirkonkylässä 2011



# Liiketilat Rajamäellä 2011





# Sipoon Nikkilän keskustan liiketilat 2011

7.9.2011



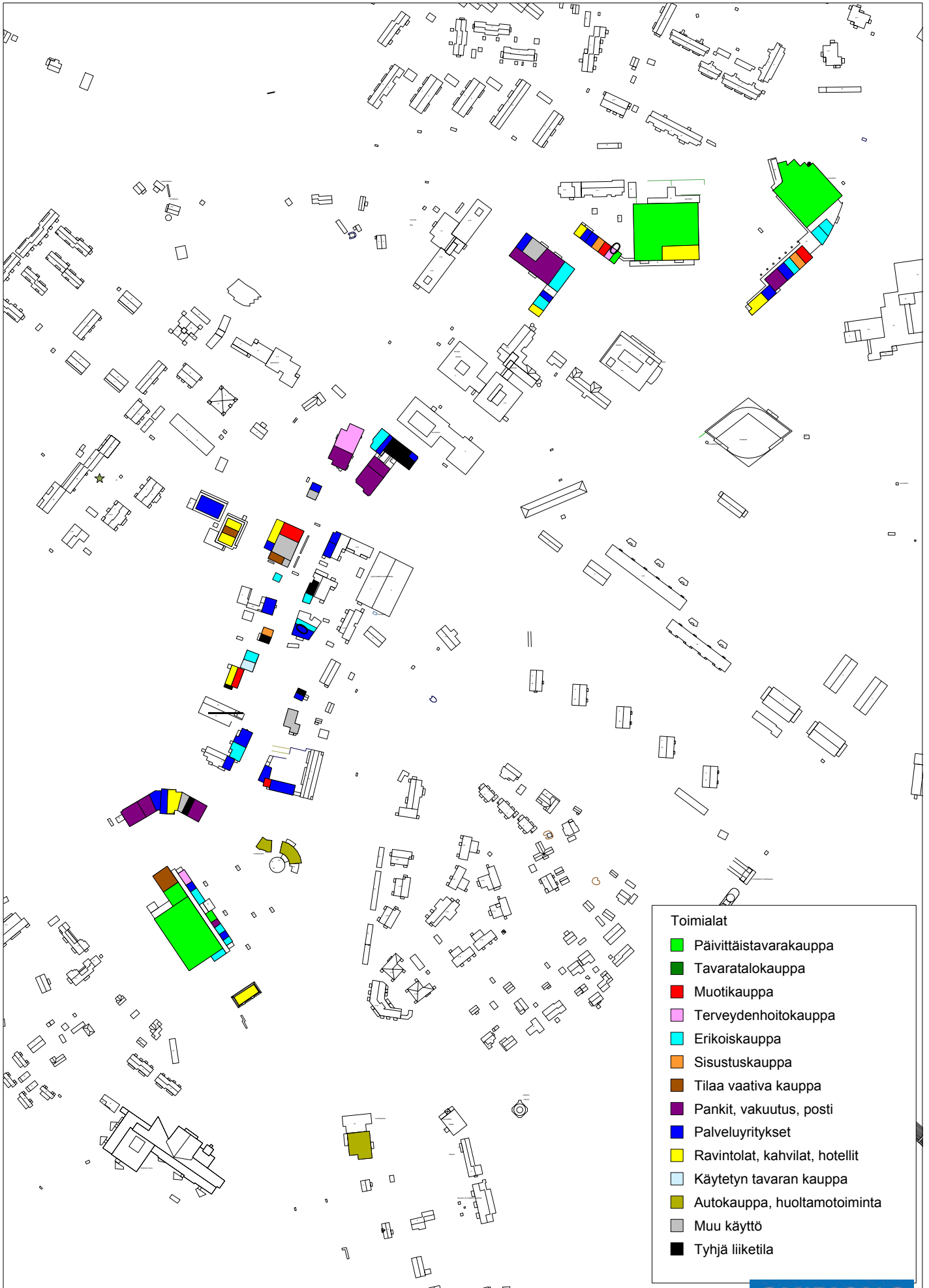
# Liiketilat Söderkullassa 2011



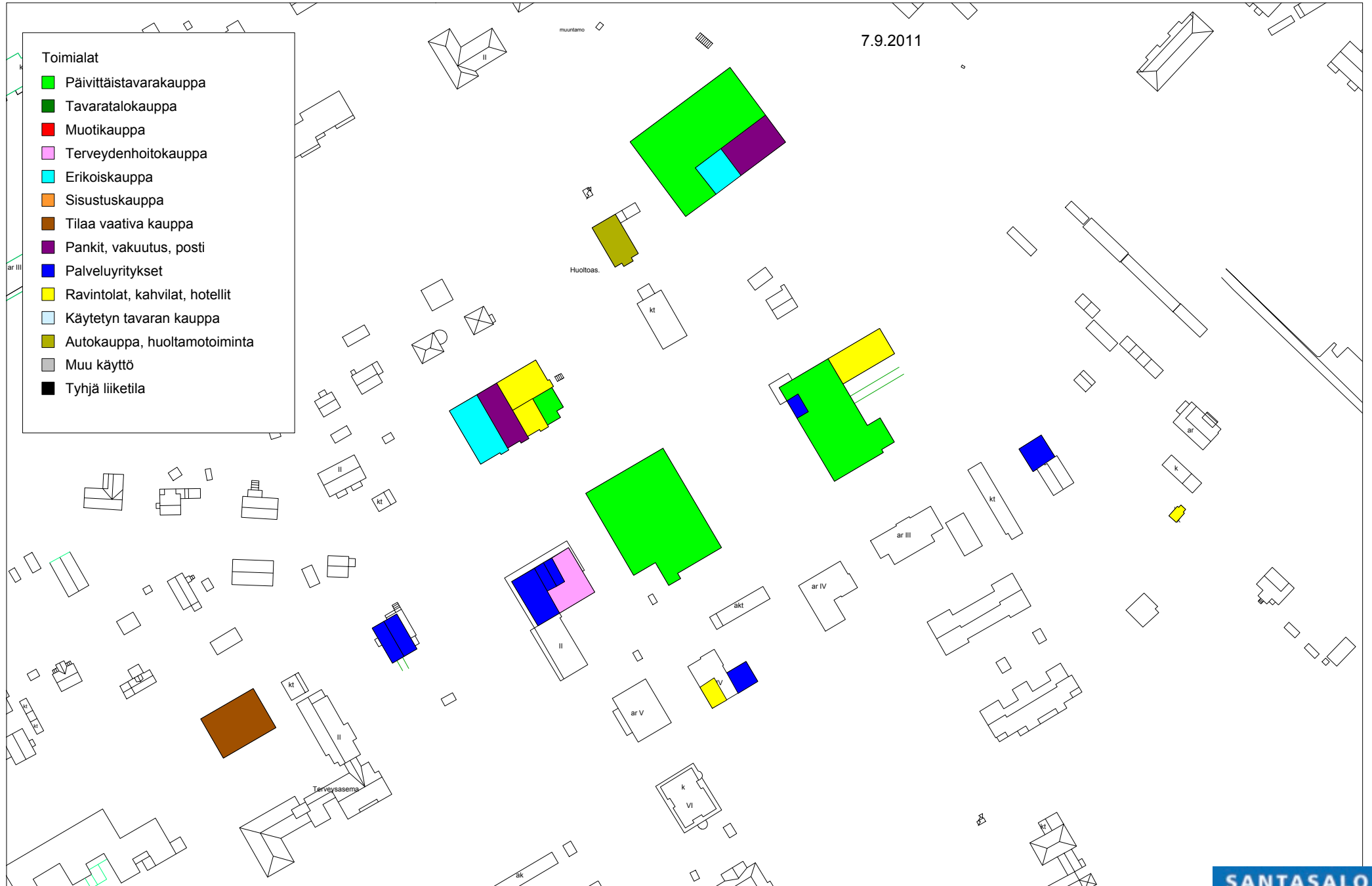
SANTASALO



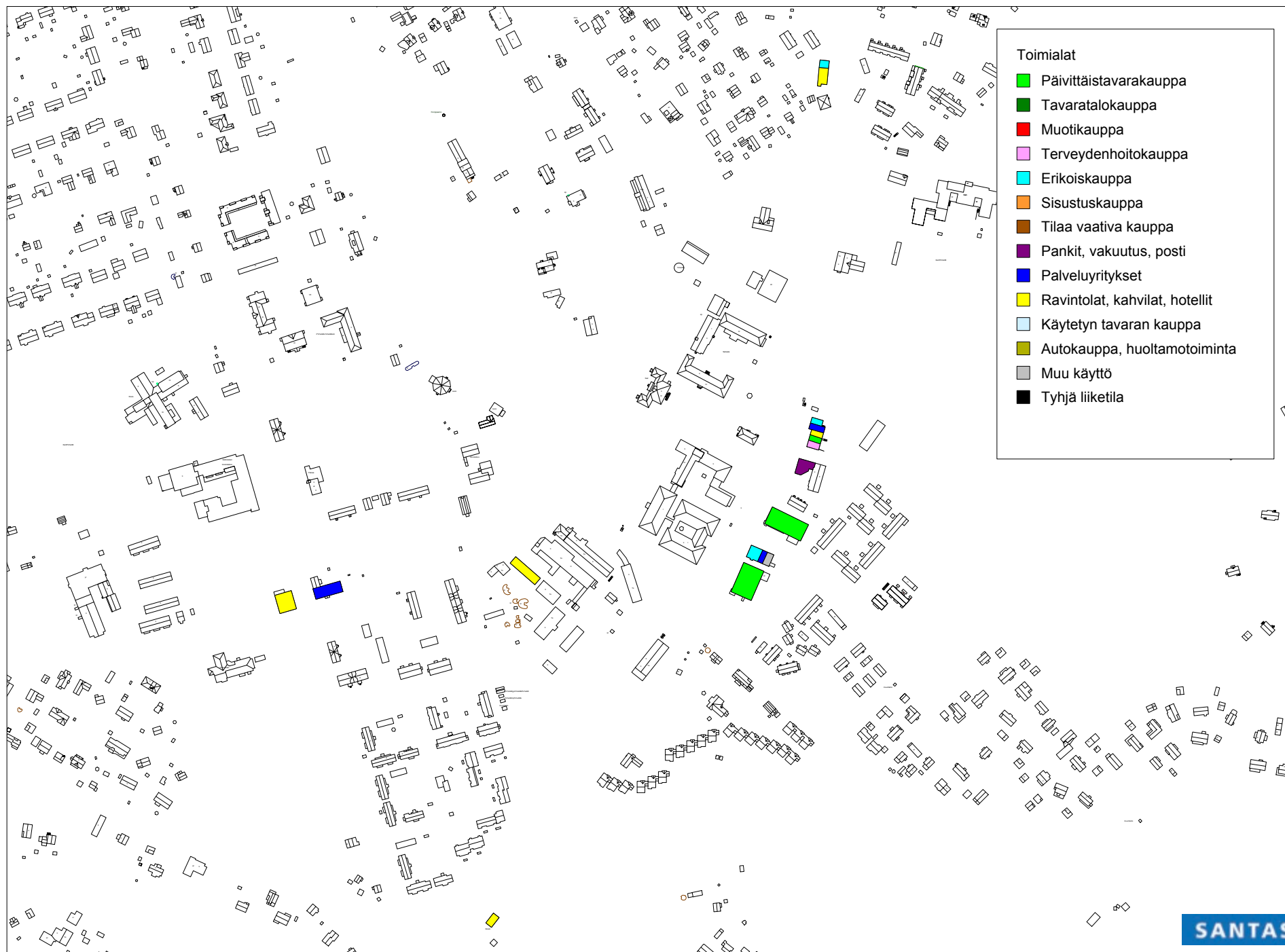
# Tuusula - Hyrylä liiketilat 2011



# Tuusula - Jokelan keskustan liiketilat 2011

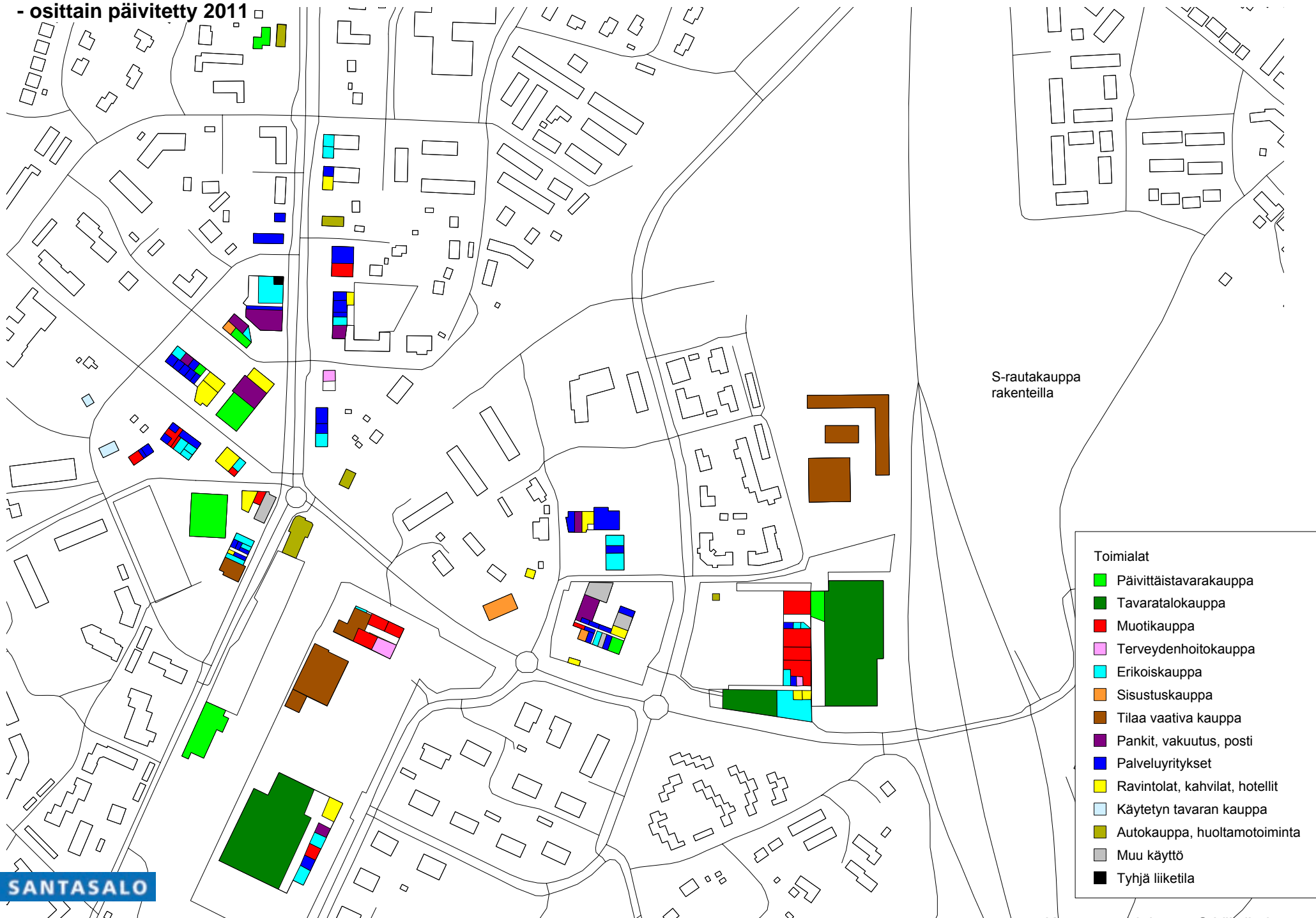


Liiketilat Kellokoskella 2007 (tarkistettu Googlestä 2011)

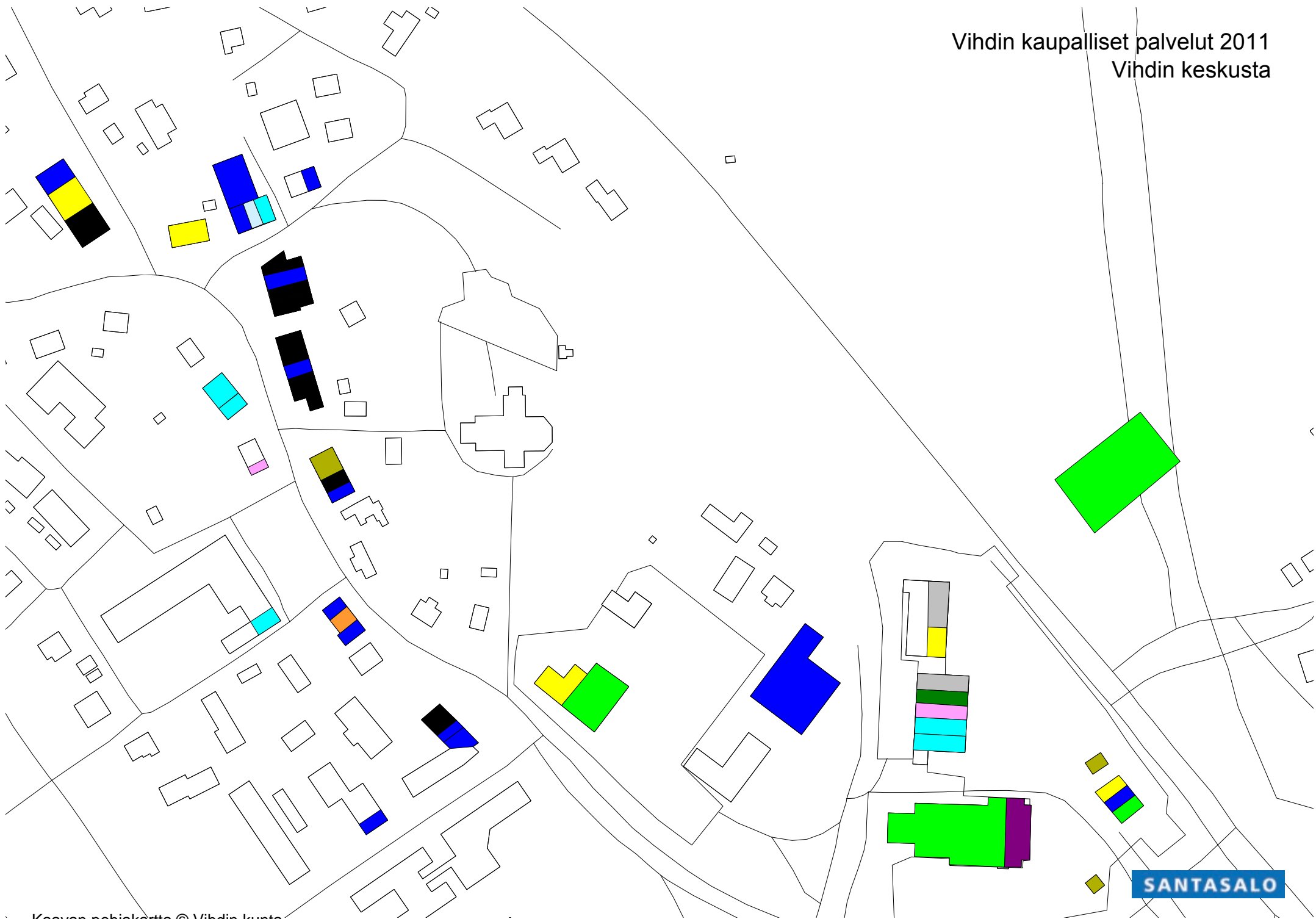


# Liiketilat Nummelan keskustassa 2008

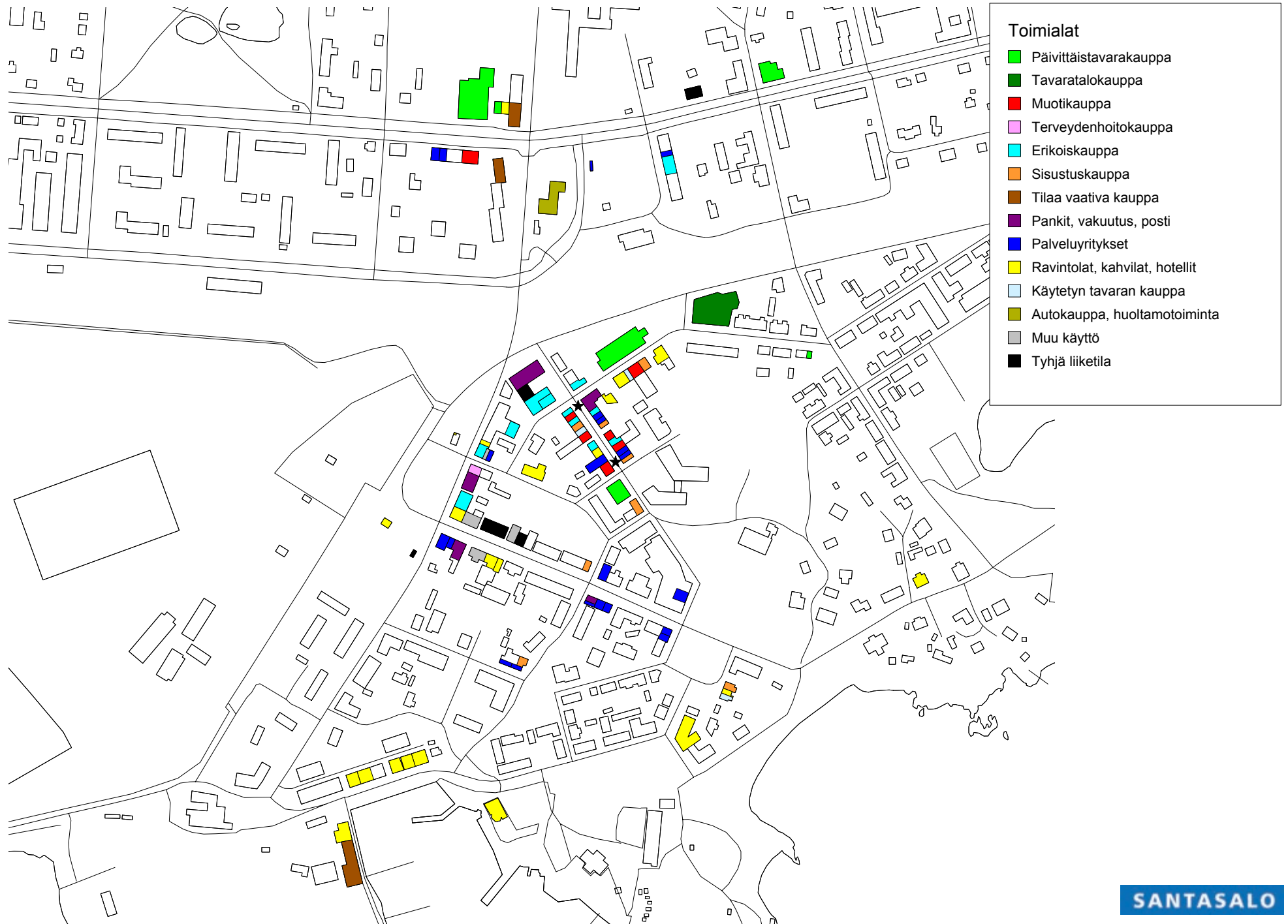
- osittain päivitetty 2011



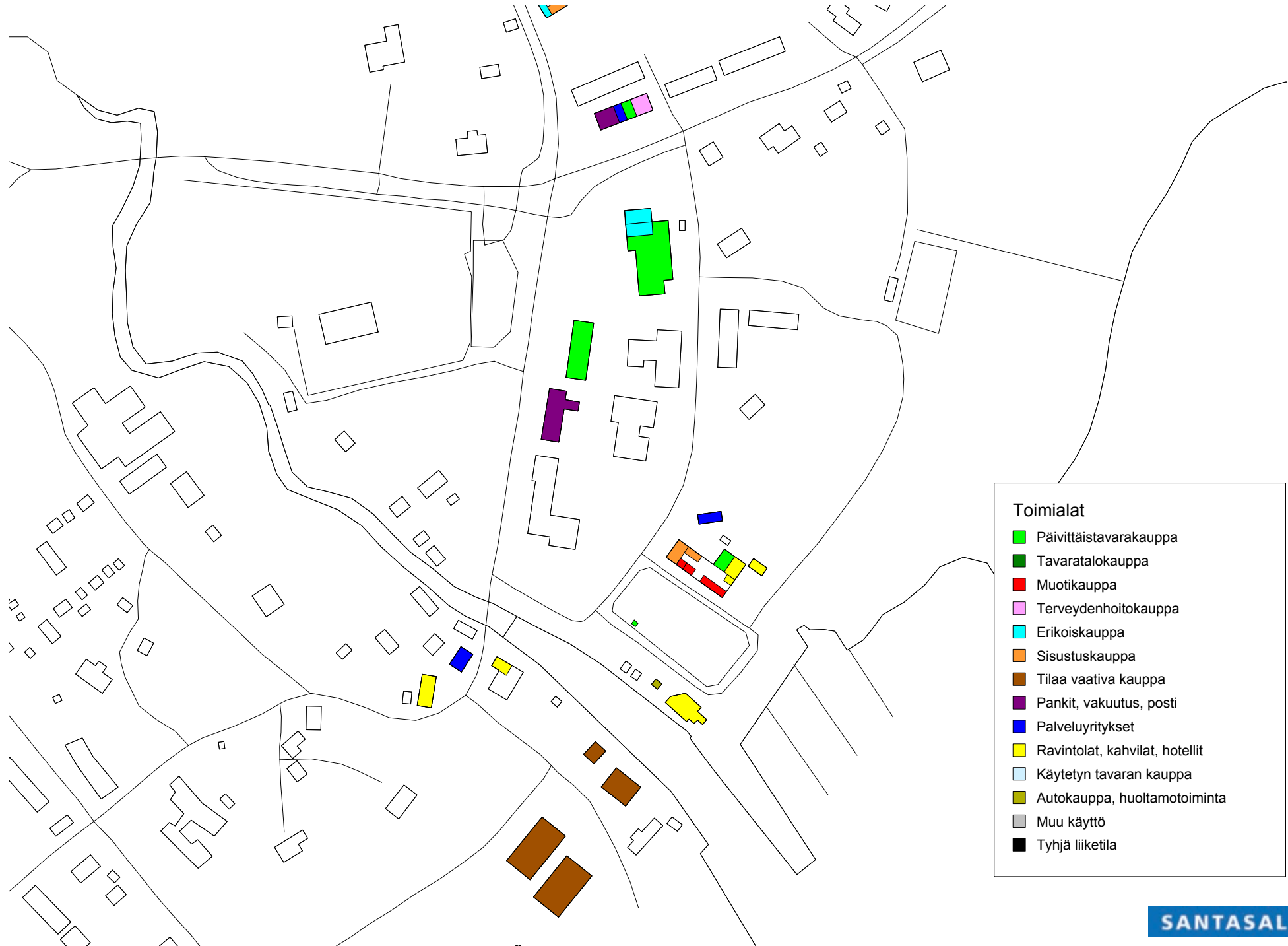
Vihdin kaupalliset palvelut 2011  
Vihdin keskusta



# Liiketilat Hangon keskustassa 2008



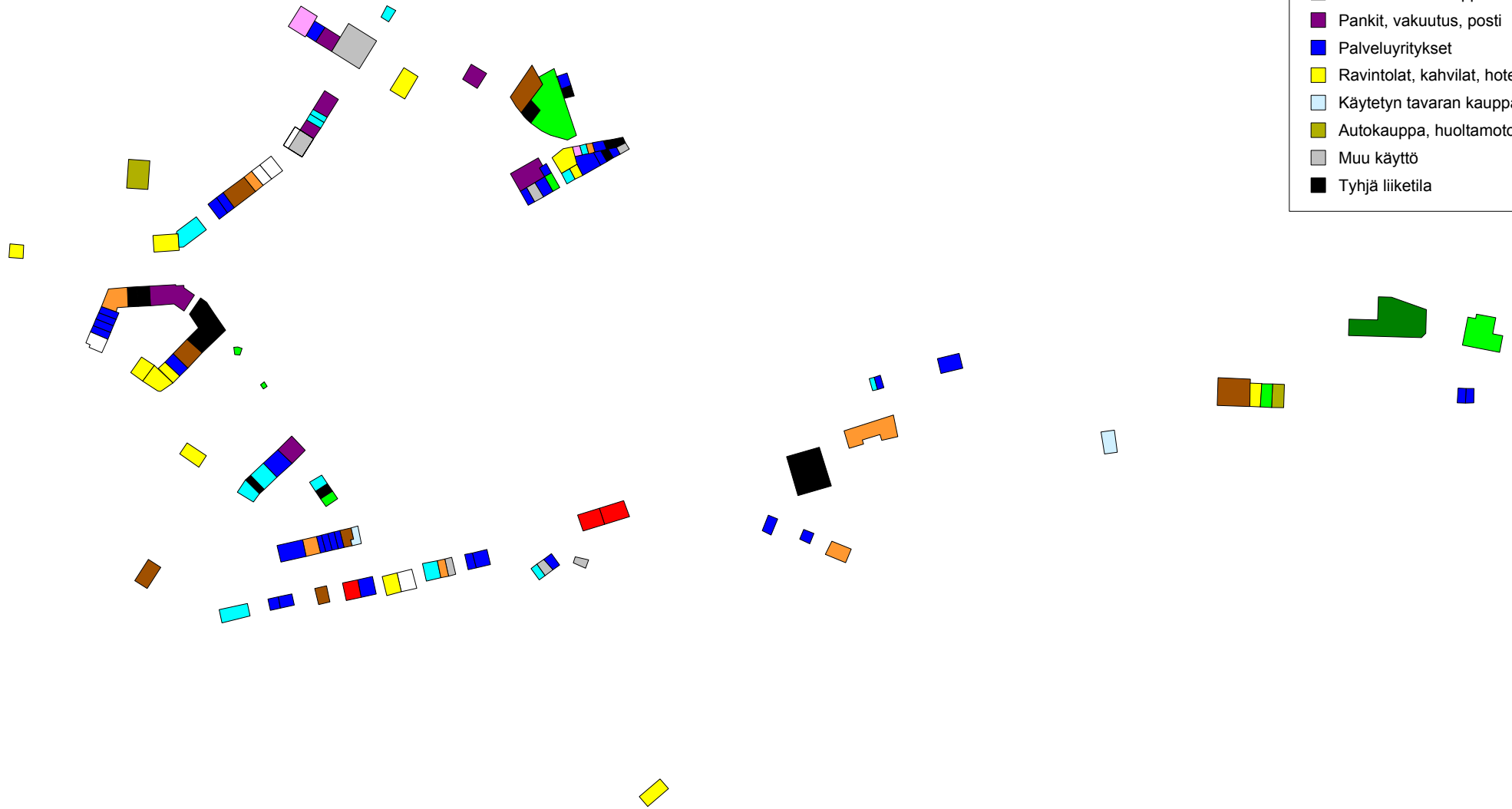
# Liiketilat Inkoon keskustassa 2008



# Liiketilat Karkkilan keskustassa 2008

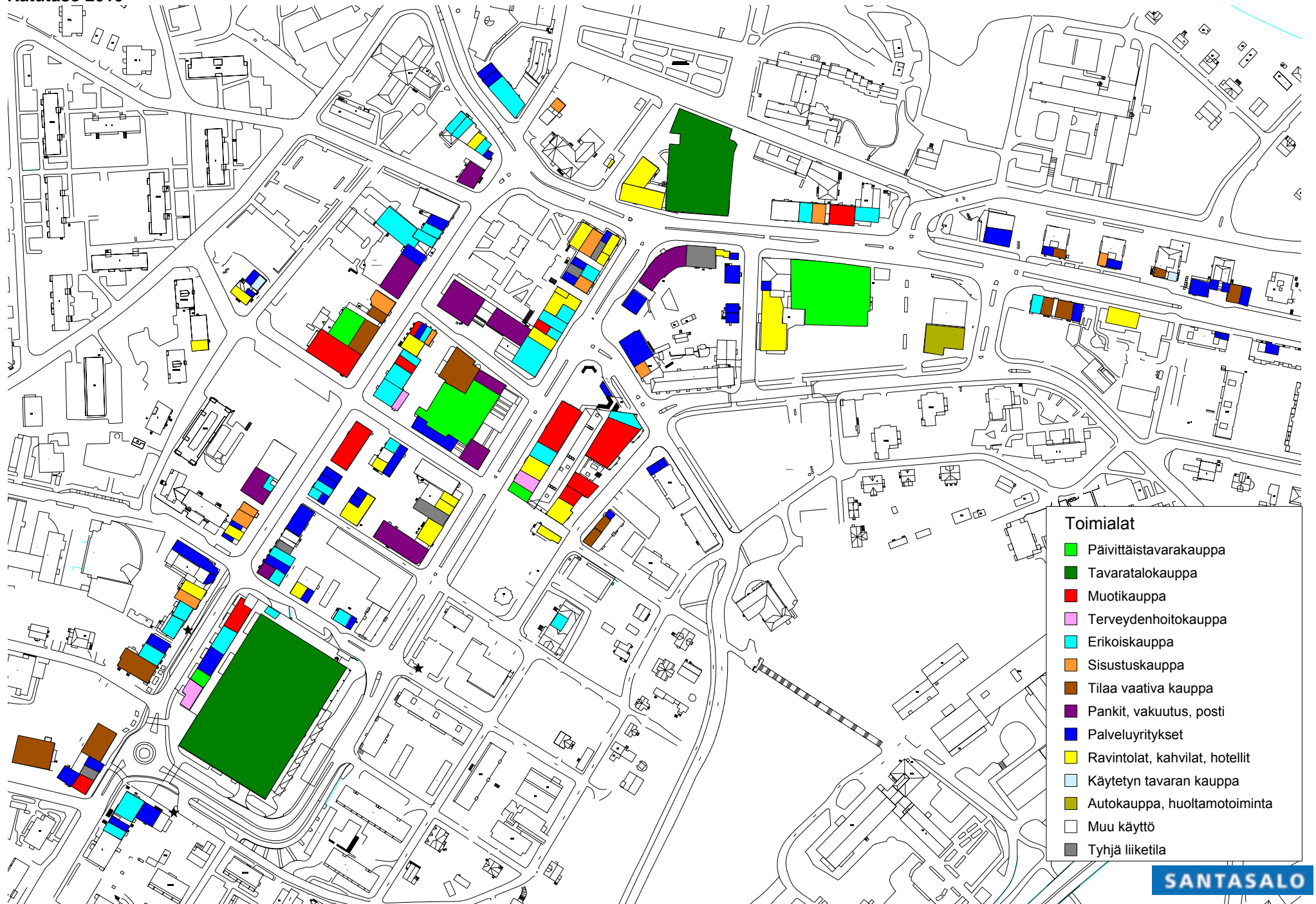
## Toimialat

- Päivittäistavarakauppa
- Tavaratalokauppa
- Muotikauppa
- Terveystoiminta
- Erikoiskauppa
- Sisustuskauppa
- Tilaa vaativa kauppa
- Pankit, vakuutus, posti
- Palveluyritykset
- Ravintolat, kahvilat, hotellit
- Käytetyn tavaran kauppa
- Autokauppa, huoltamotointa
- Muu käyttö
- Tyhjä liiketila

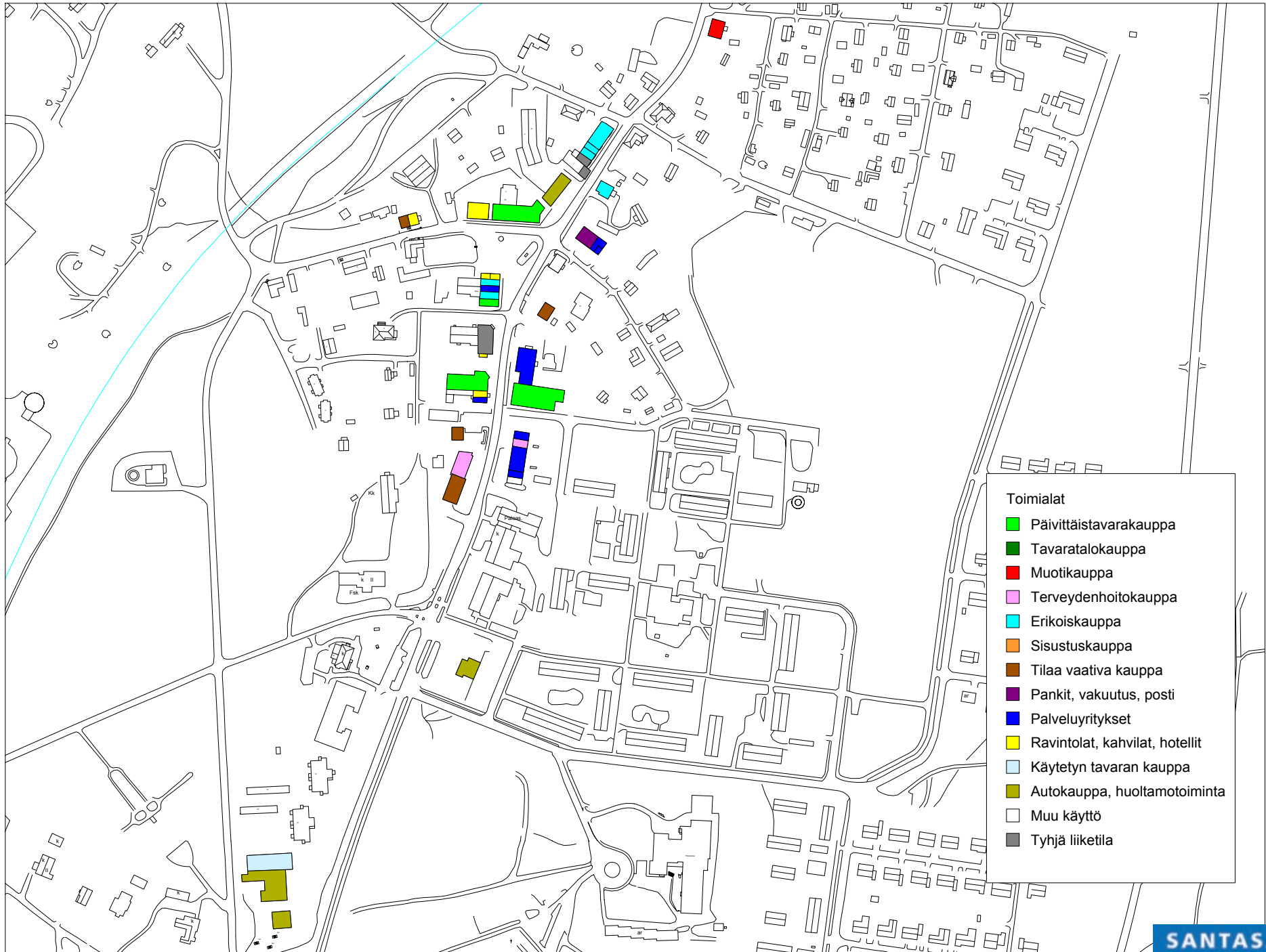




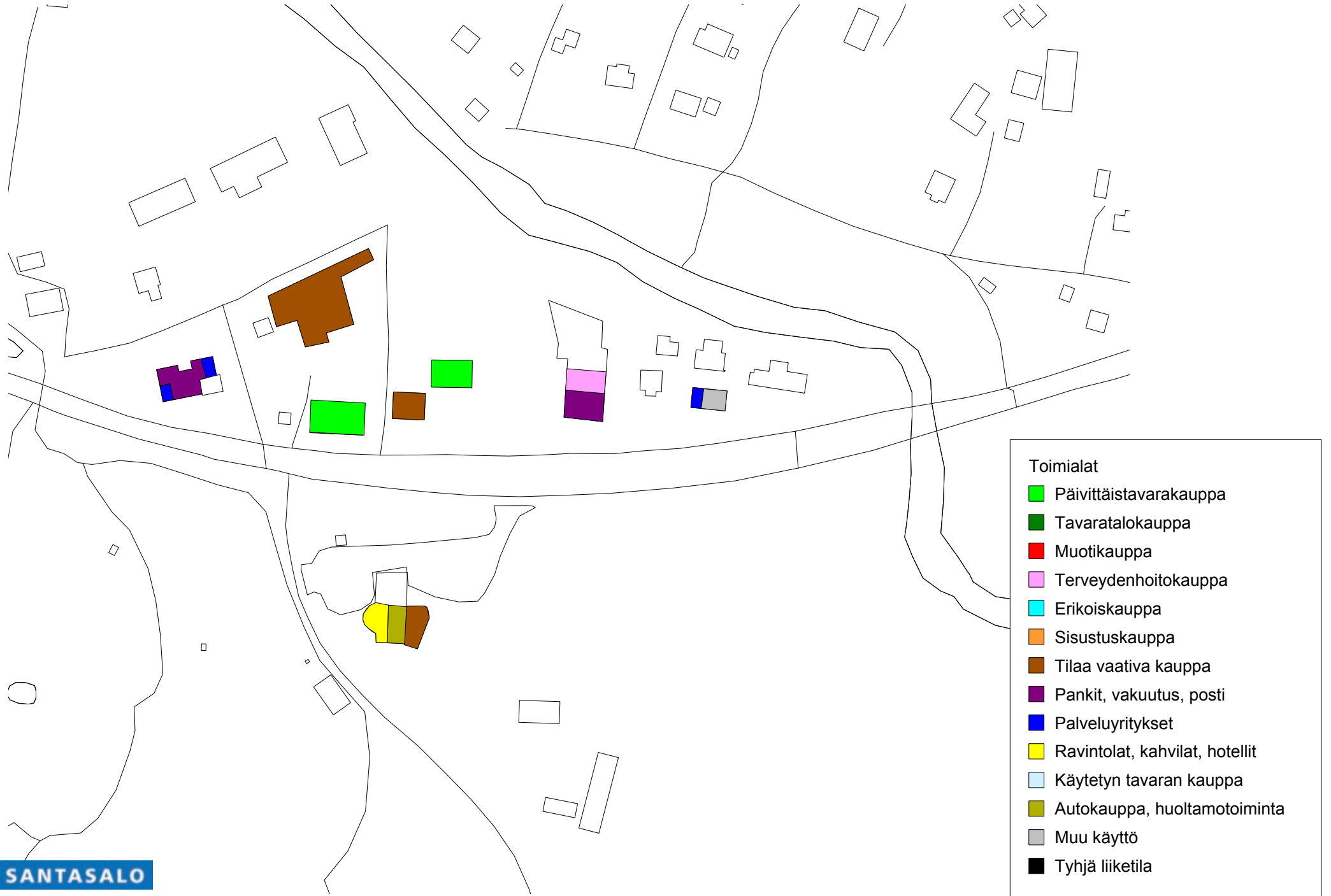
Lohjan keskustan kaupallinen rakenne  
Katutaso 2010



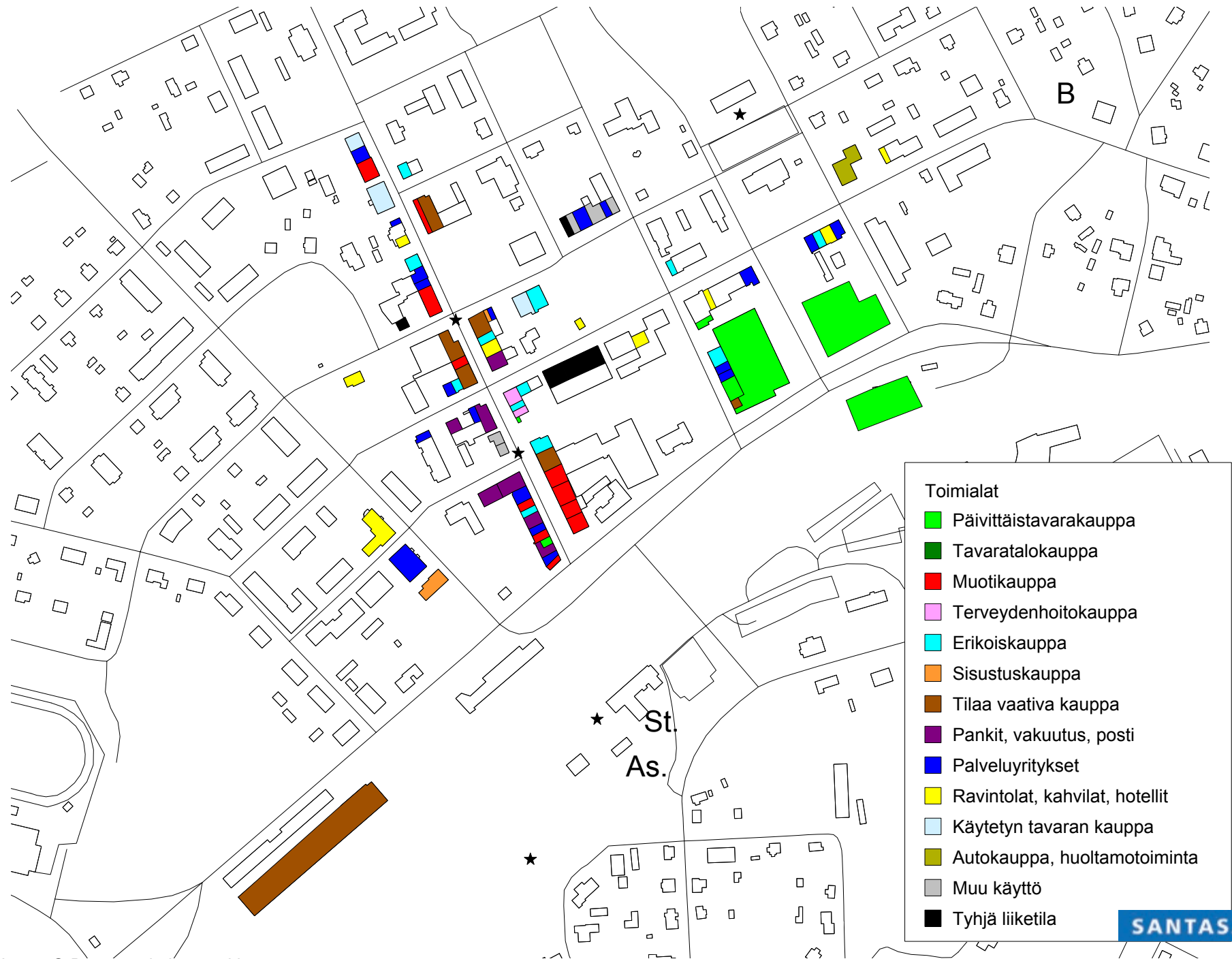
# Liiketilat Virkkalassa 2010



# Liiketilat Saukkolassa 2012



# Liiketilat Karjaan keskustassa 2008



# Liiketilat Tammissaaren keskustassa 2008

134

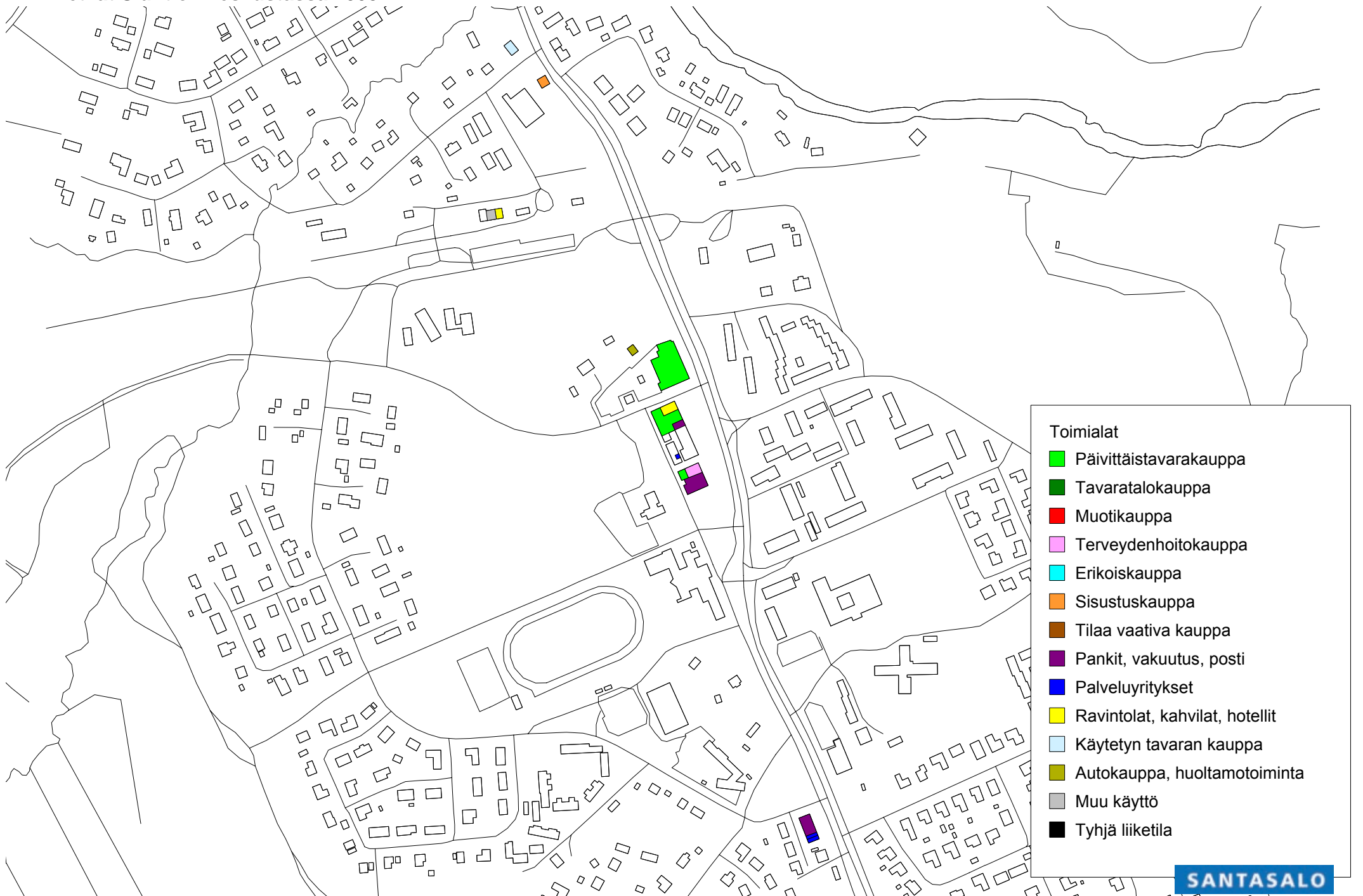
B

## Toimialat

- Päivittäistavara-kauppa
- Tavaratalokauppa
- Muotikauppa
- Terveystieteiden kauppa
- Erikoiskauppa
- Sisustuskauppa
- Tilaa vaativa kauppa
- Pankit, vakuutus, posti
- Palveluyritykset
- Ravintolat, kahvilat, hotellit
- Käytetyn tavarankauppa
- Autokauppa, huoltamotointi
- Muu käyttö
- Tyhjä liiketila

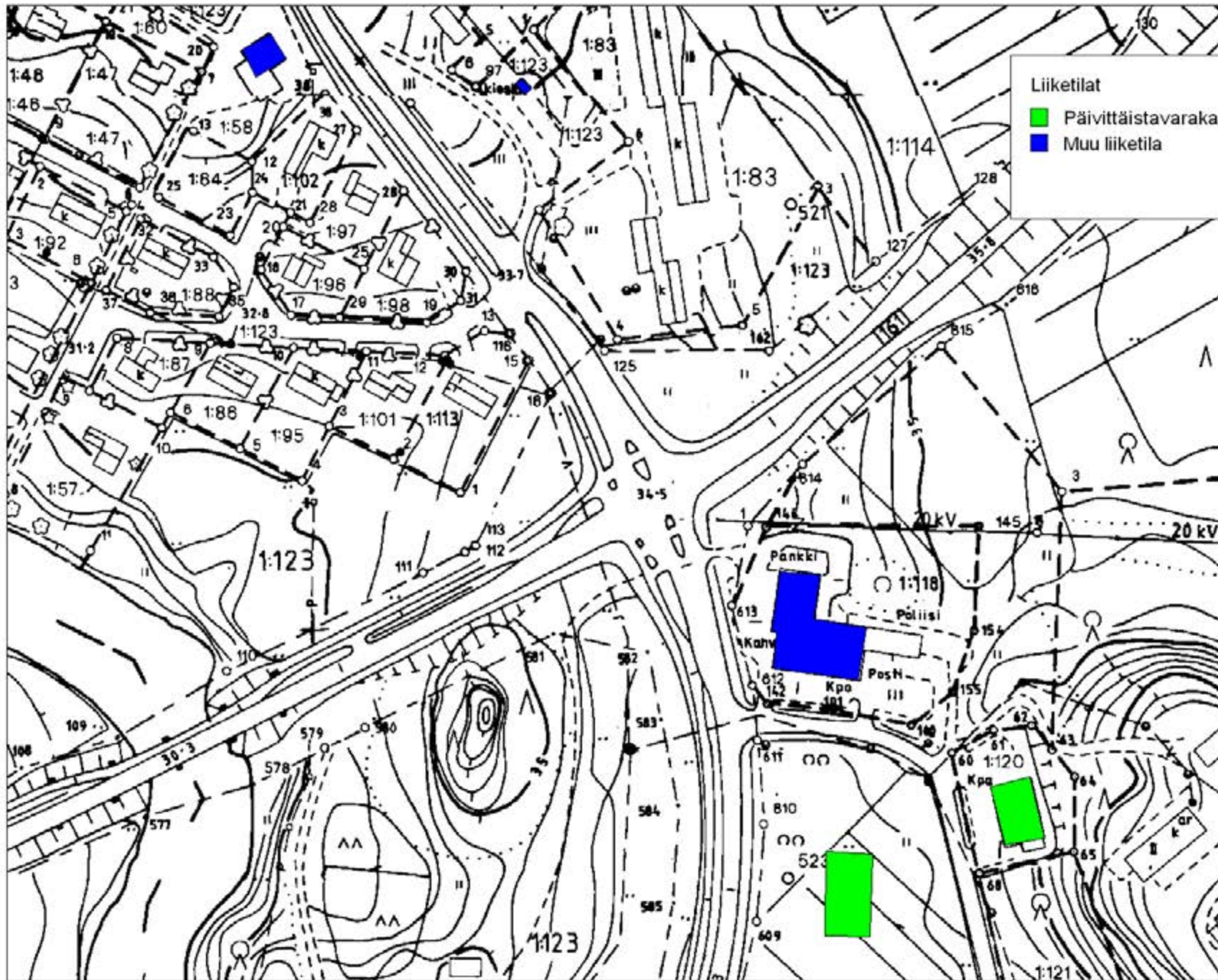
SANTASALO

# Liiketilat Siuntion keskustassa 2008

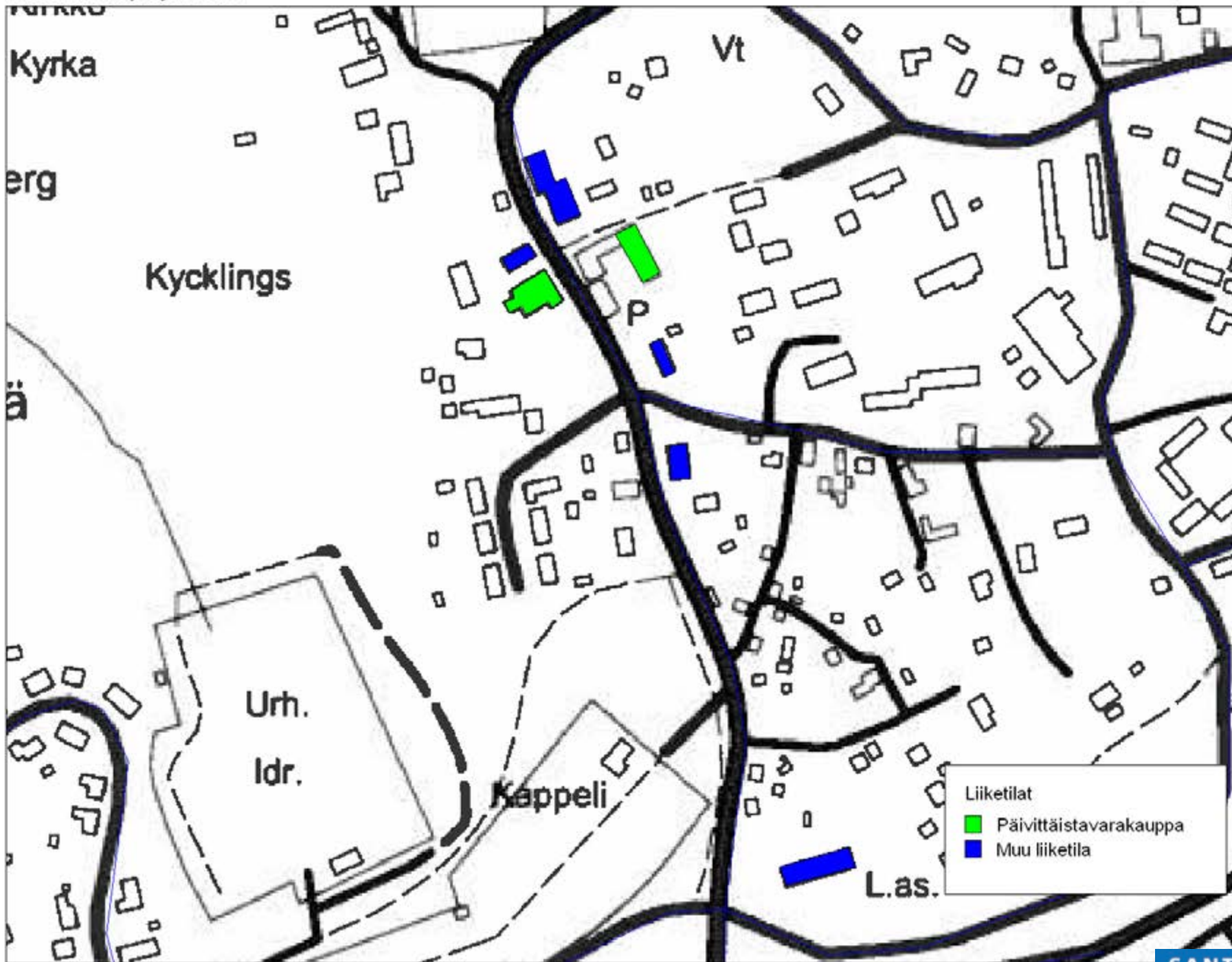


# Liiketilat Askolassa

Lähde: Google maps 2011

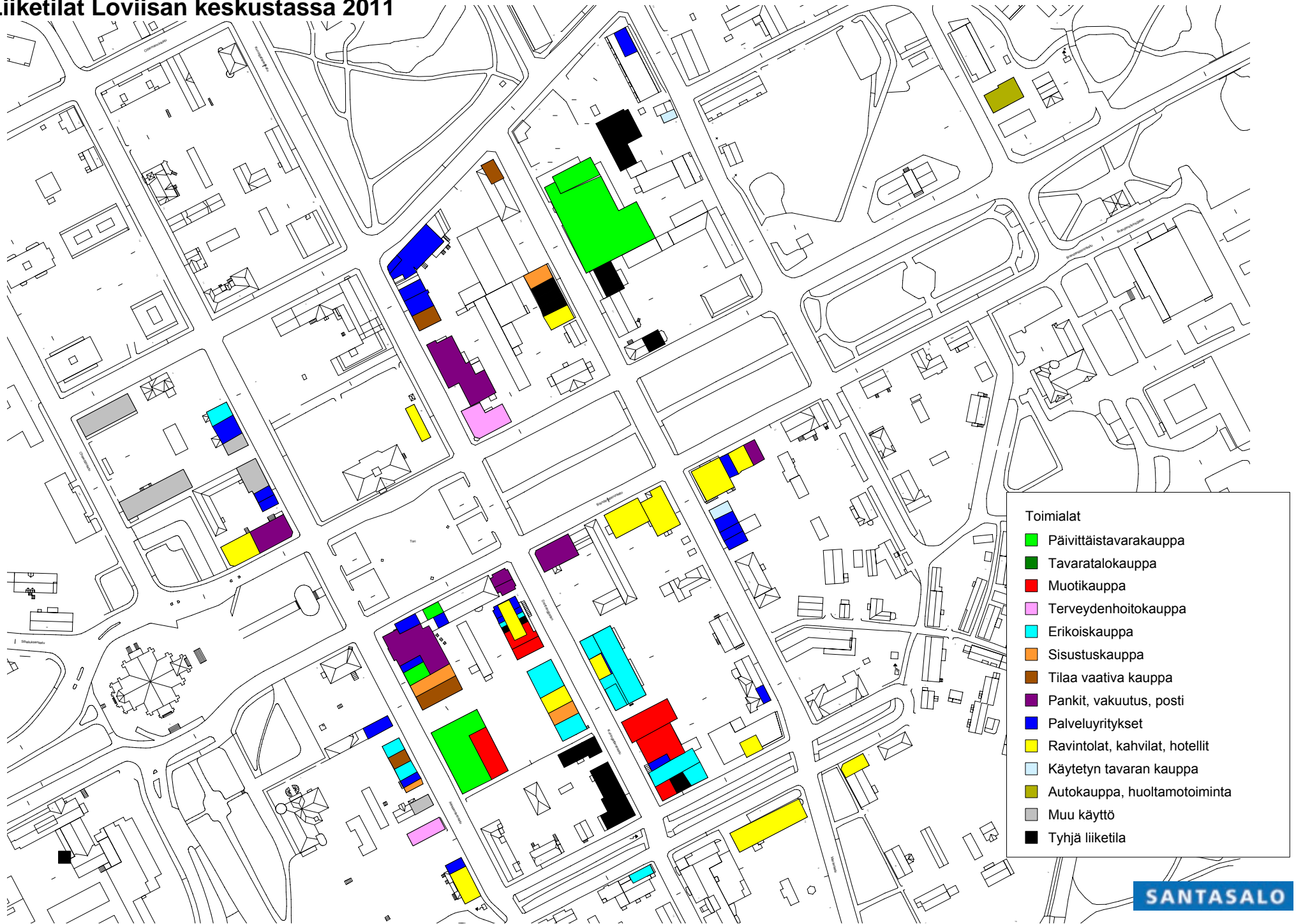


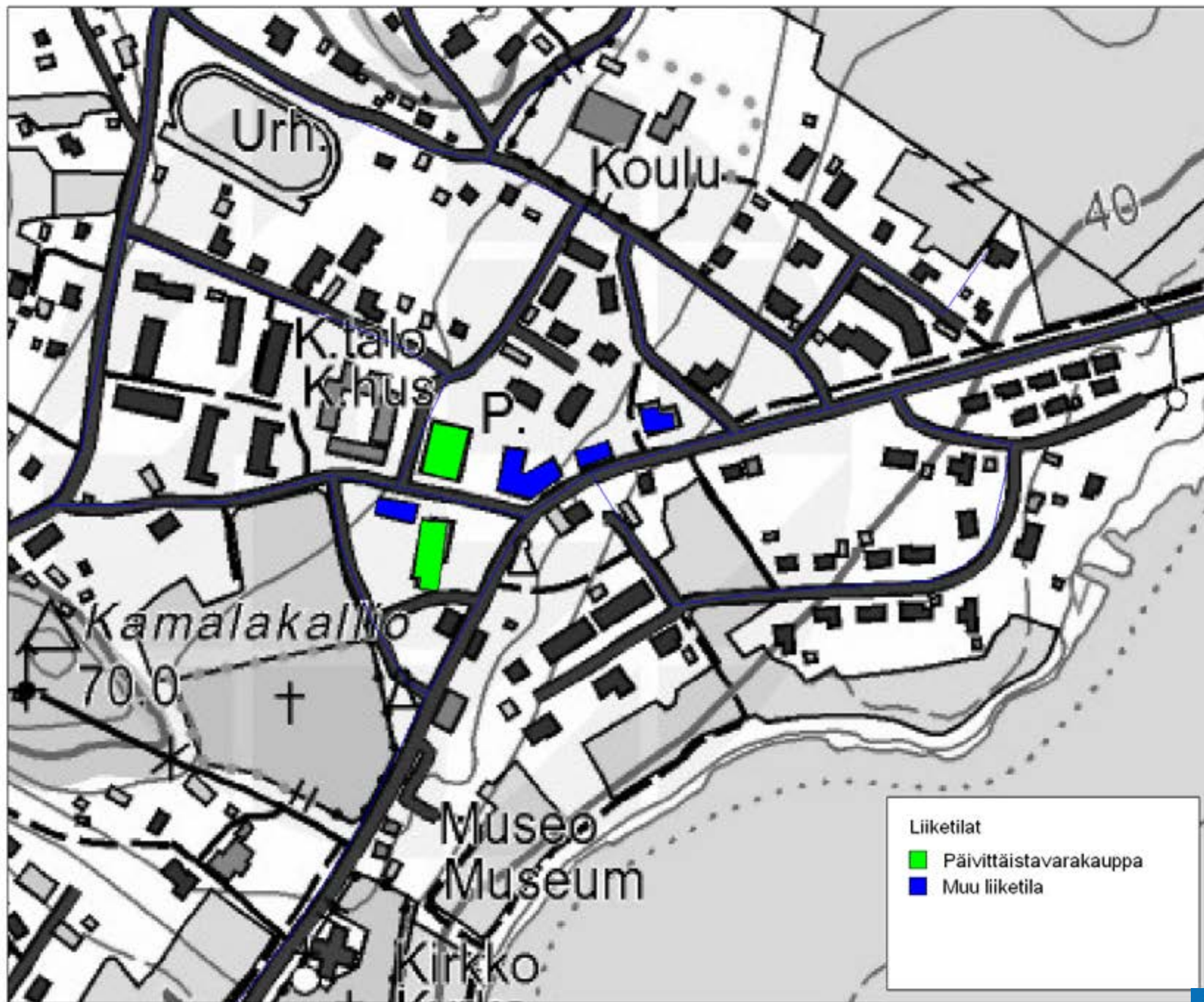
SANTASALO



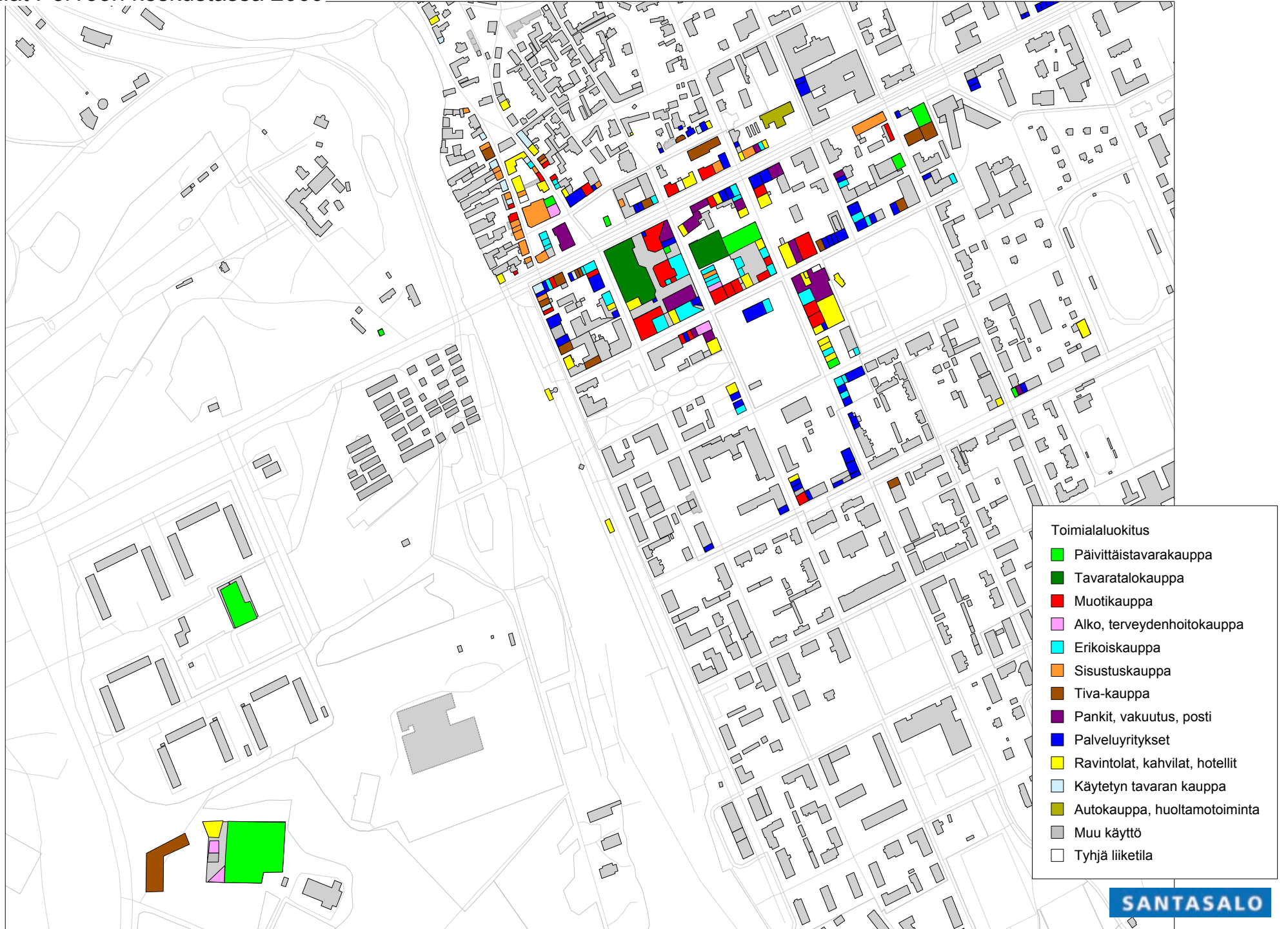


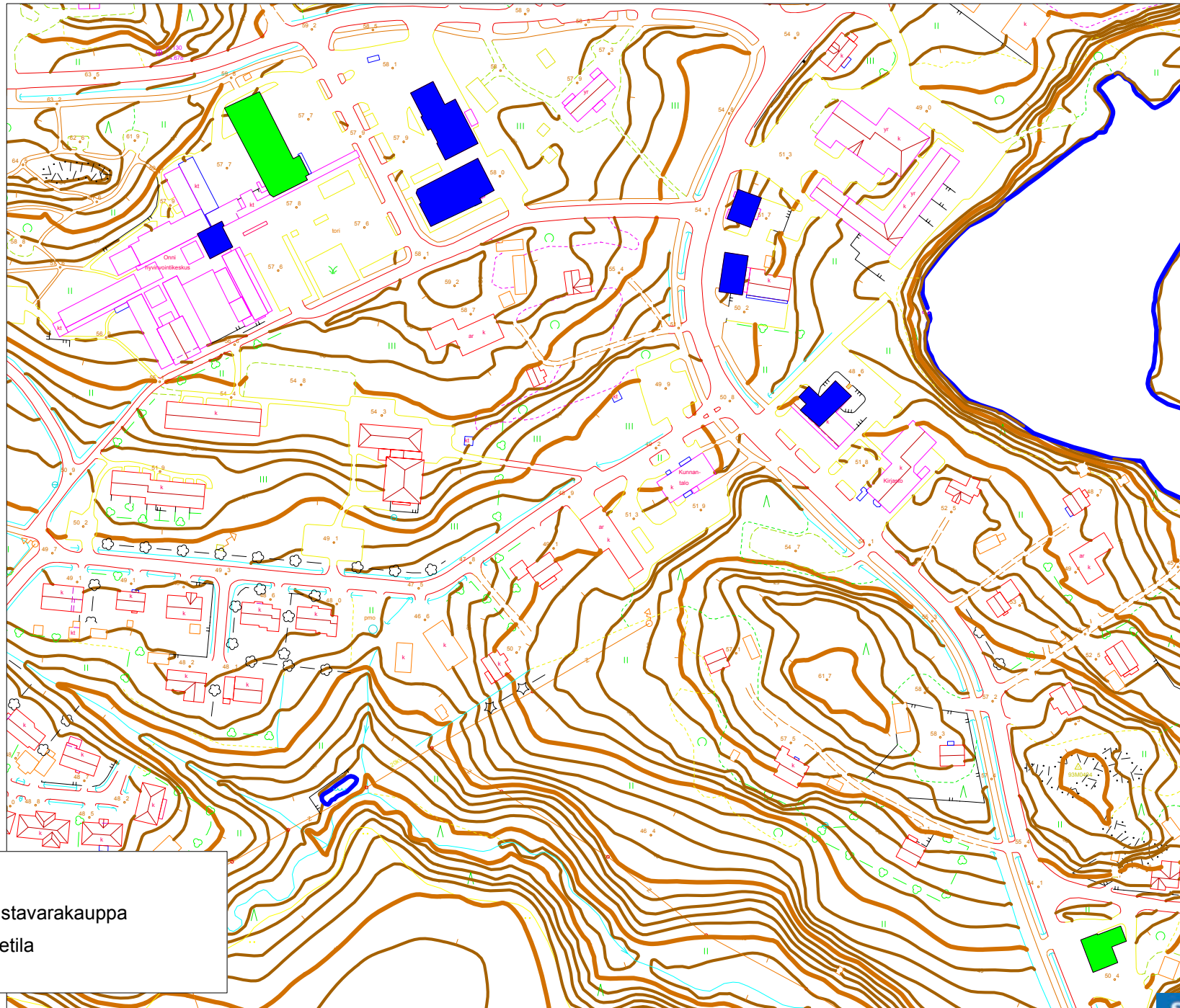
# Liiketilat Loviisan keskustassa 2011





# Liiketilat Porvoon keskustassa 2009





Liiketilat

- Päivittäistavarakauppa
- Muu liiketila

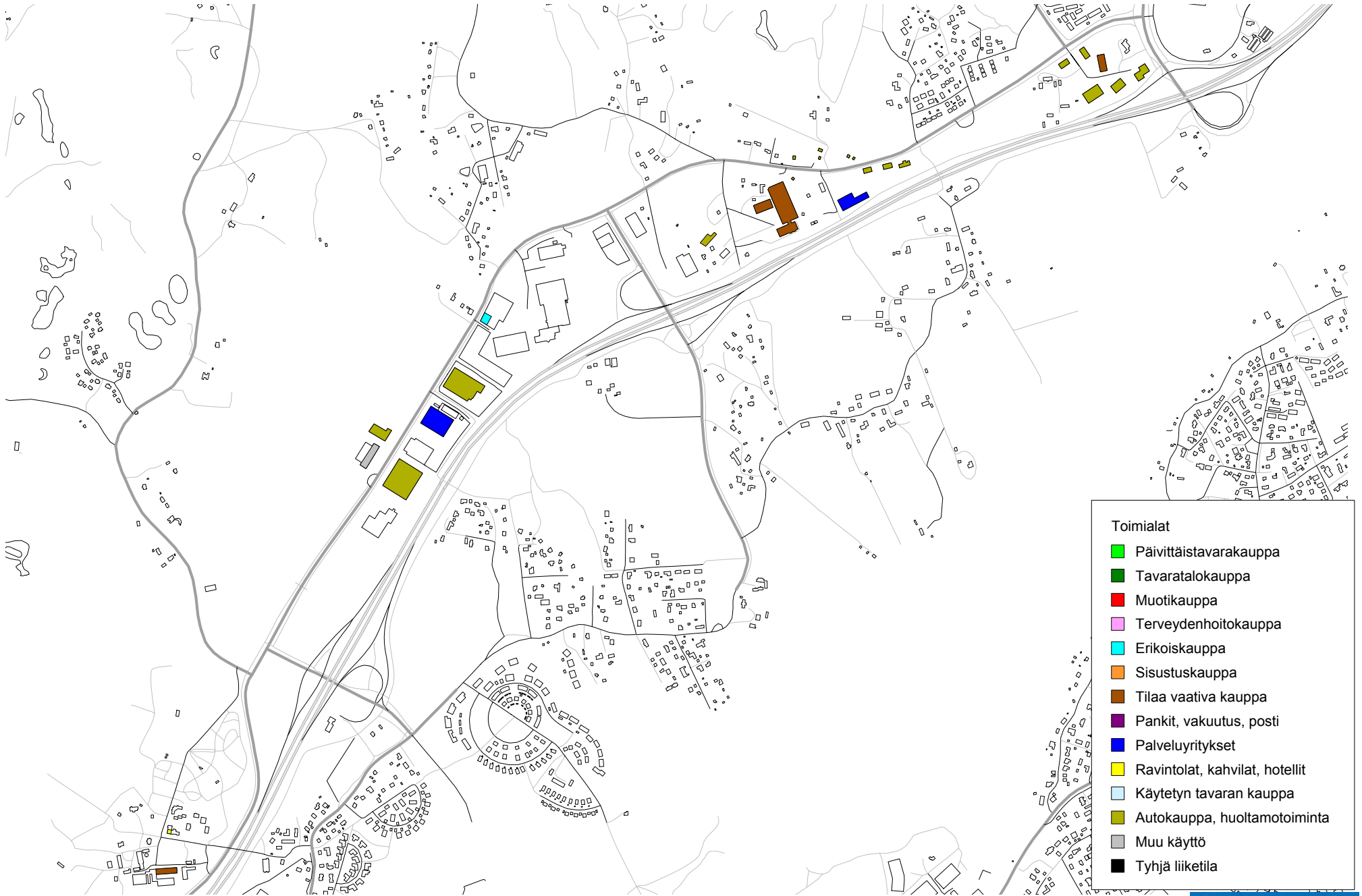
**Liiketilat Lommilassa 2012**



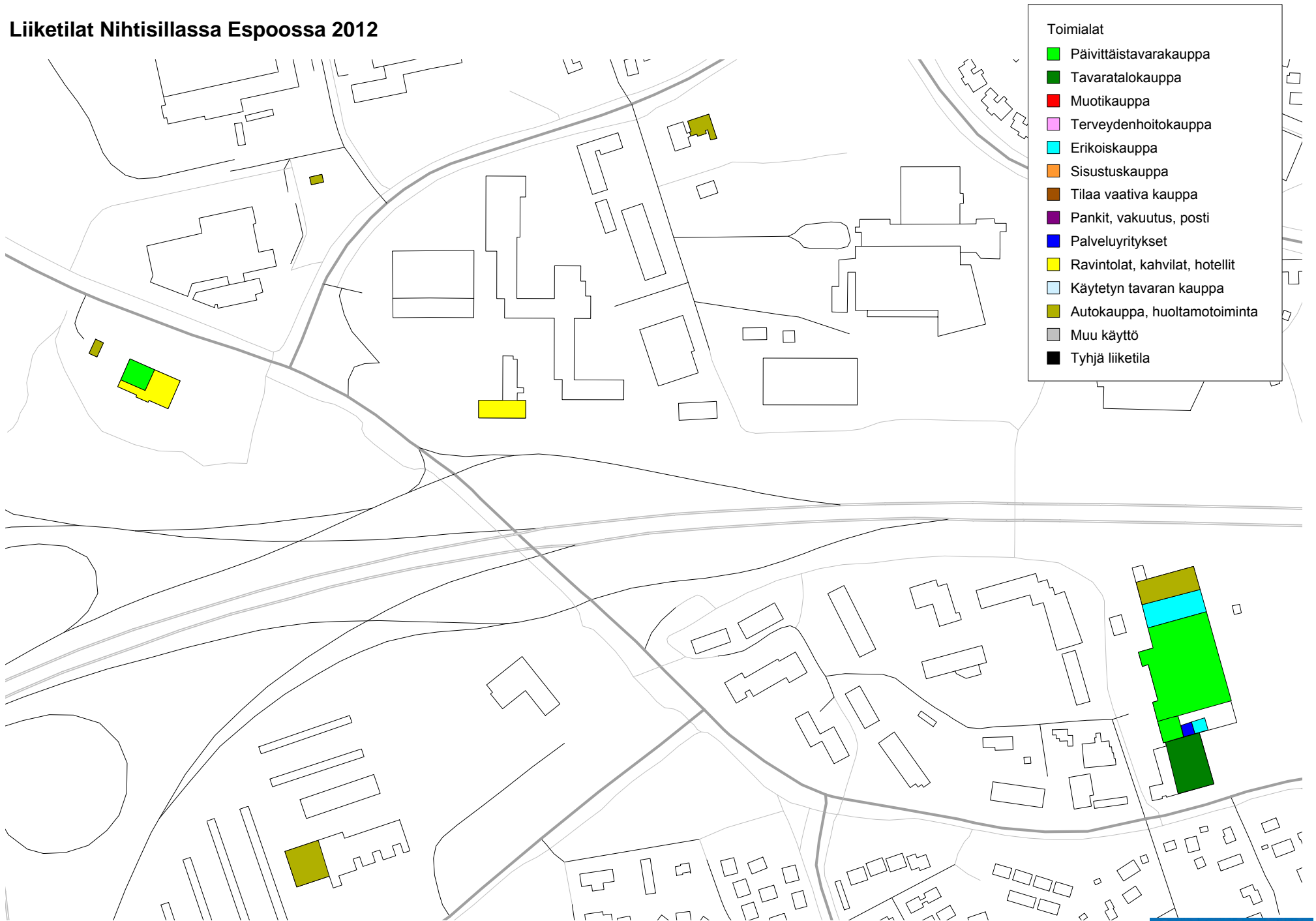
# Liiketilat Suomenojalla Espoossa 2012



# Liiketilat Kulloonsillan alueella 2012



# Liiketilat Nihtisillassa Espoossa 2012





# Liiketilat Konalassa 2012



# Liiketilat Herttoniemessä 2012

## Toimialat

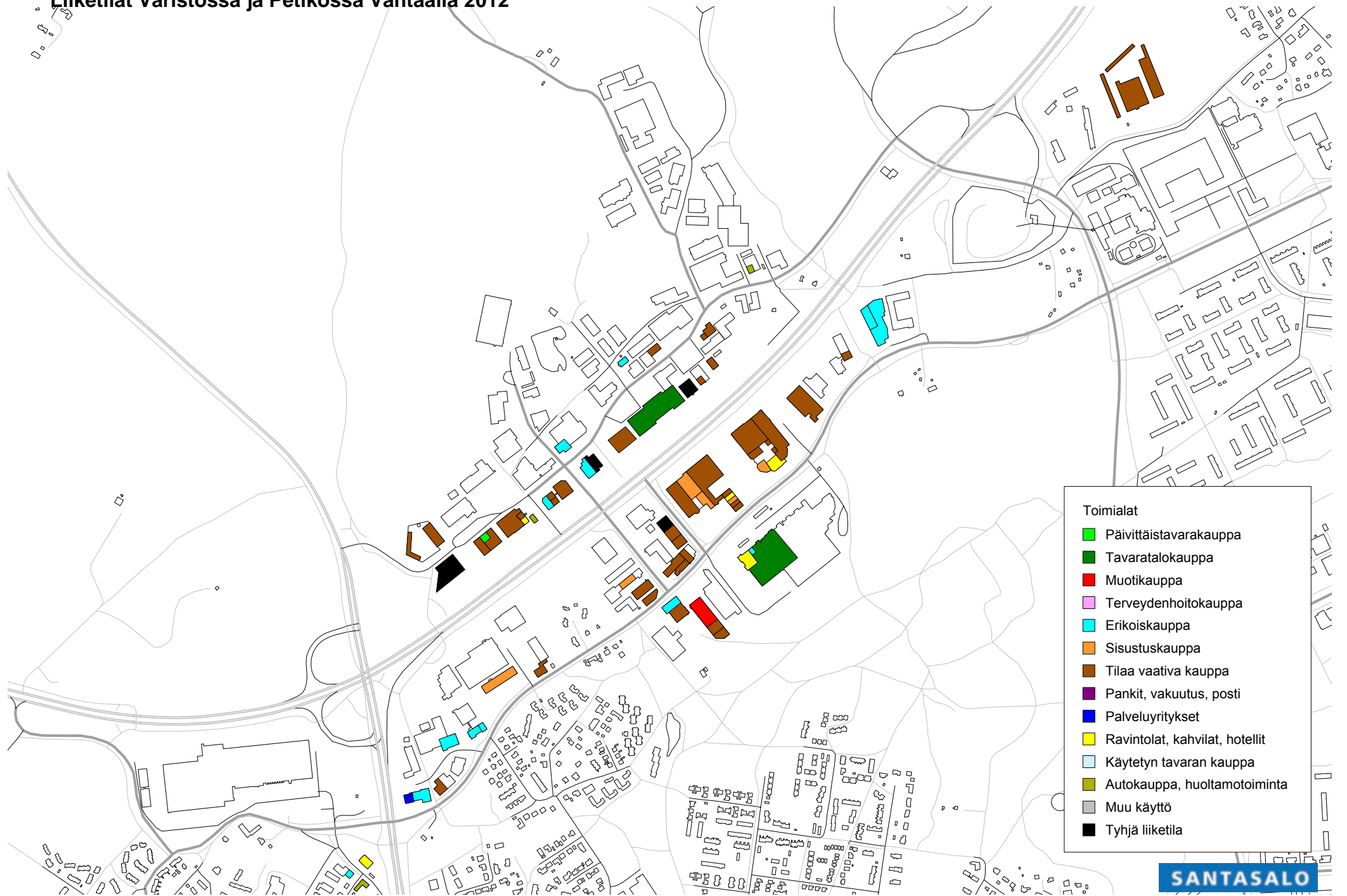
- Päivittäistavara-kauppa
- Tavaratalokauppa
- Muotikauppa
- Terveystoiminta
- Erikoiskauppa
- Sisustuskauppa
- Tilaa vaativa kauppa
- Pankit, vakuutus, posti
- Palvelu-yritykset
- Ravintolat, kahvilat, hotellit
- Käytetyn tavarankauppa
- Autokauppa, huoltamotointa
- Muu käyttö
- Tyhjä liiketila



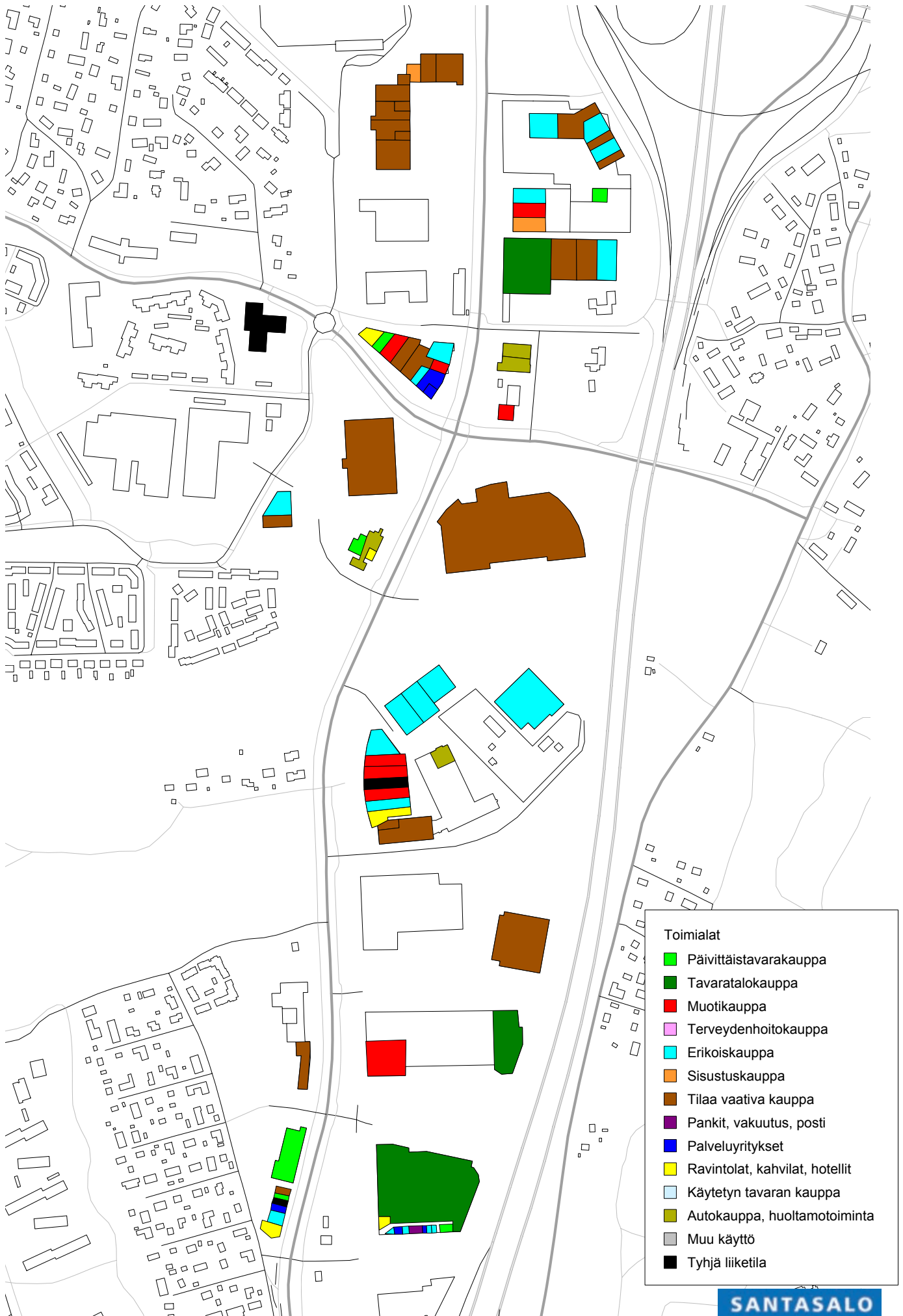
# Liiketilat Suutarilassa 2012



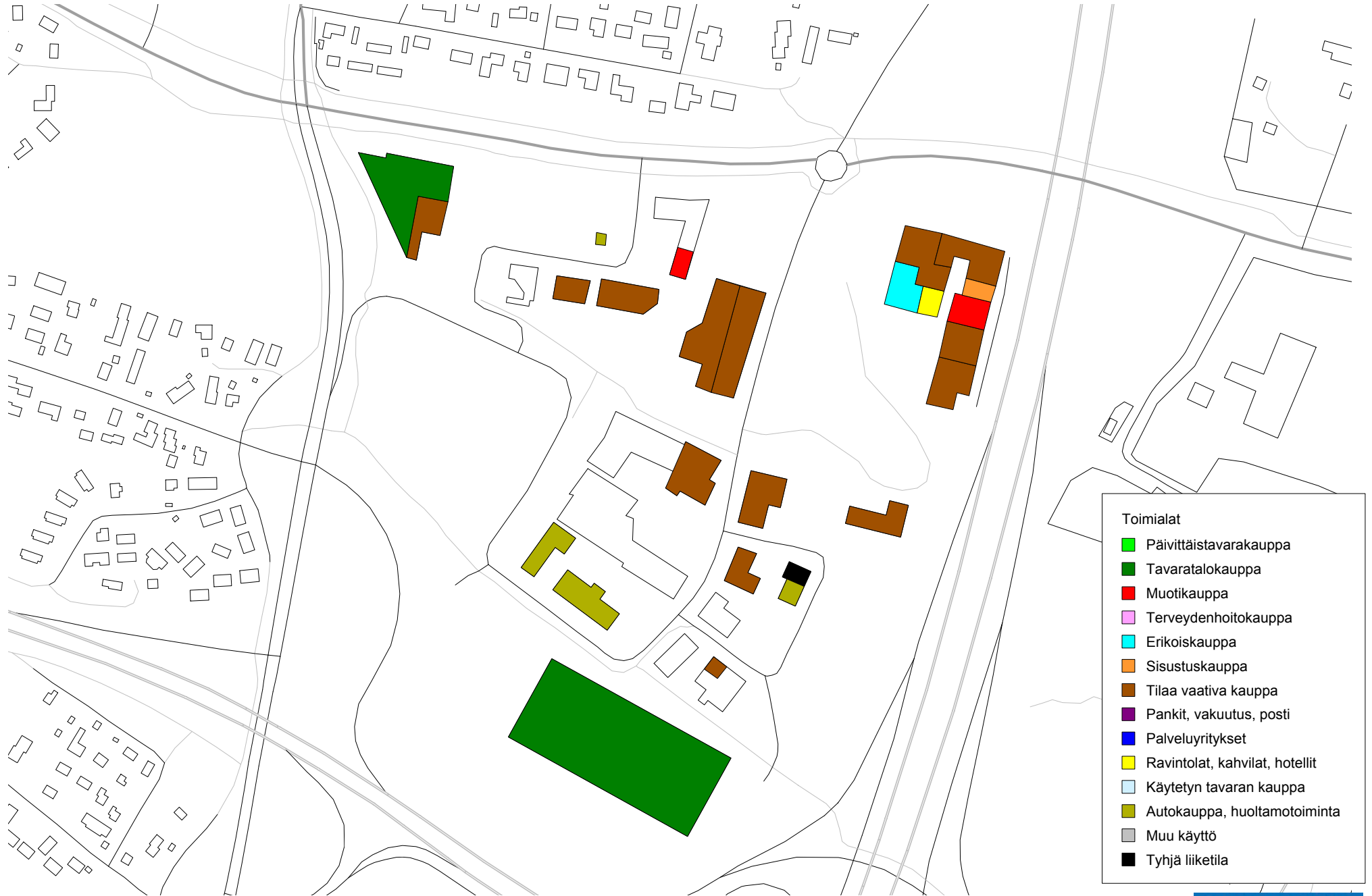
# Liiketilat Varistossa ja Petikossa Vantaalla 2012



# Liikeilat Tammistossa 2012



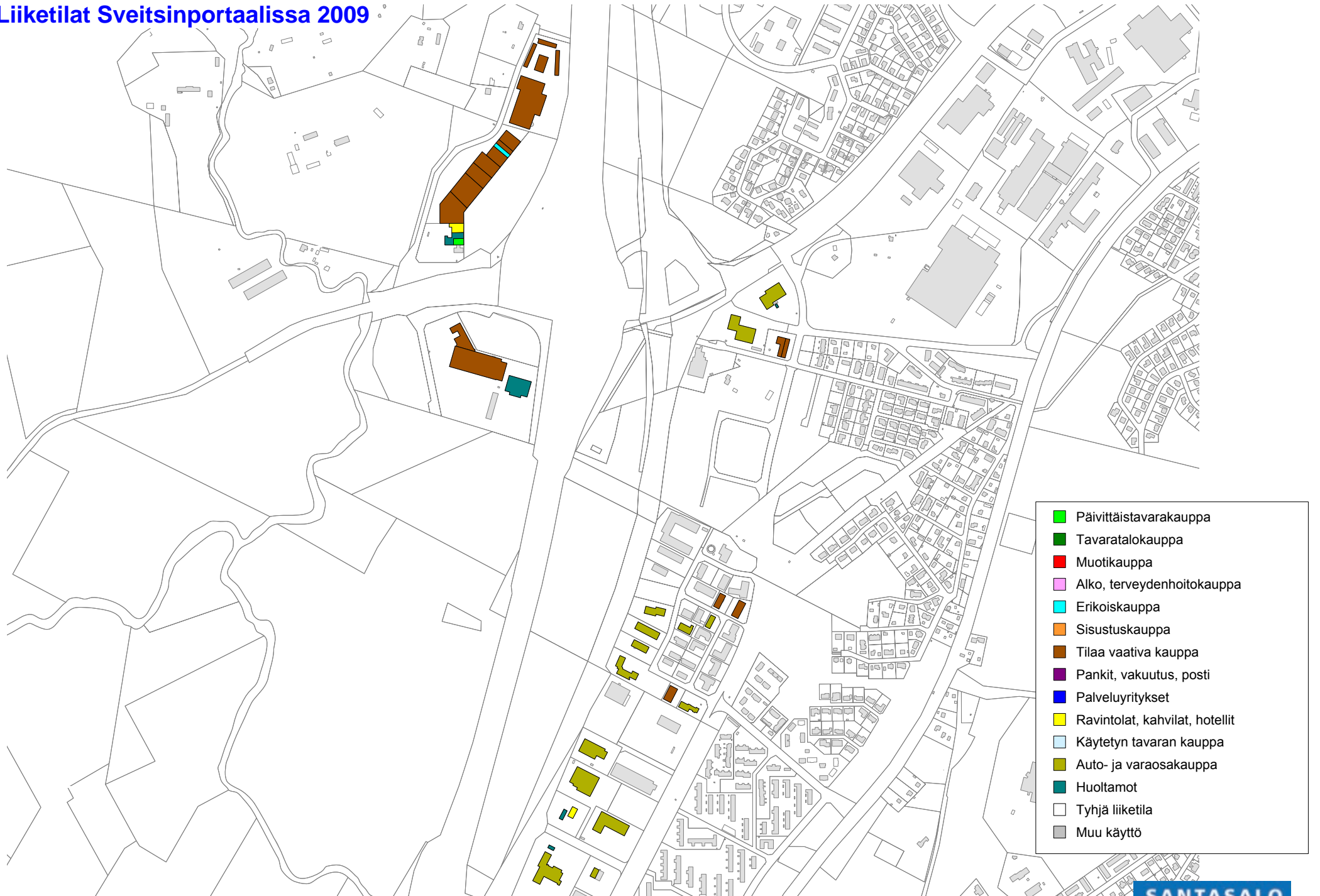
# Liiketilat Porttipuistossa 2012



# Liiketilat Koivuhaassa Vantaalla 2012

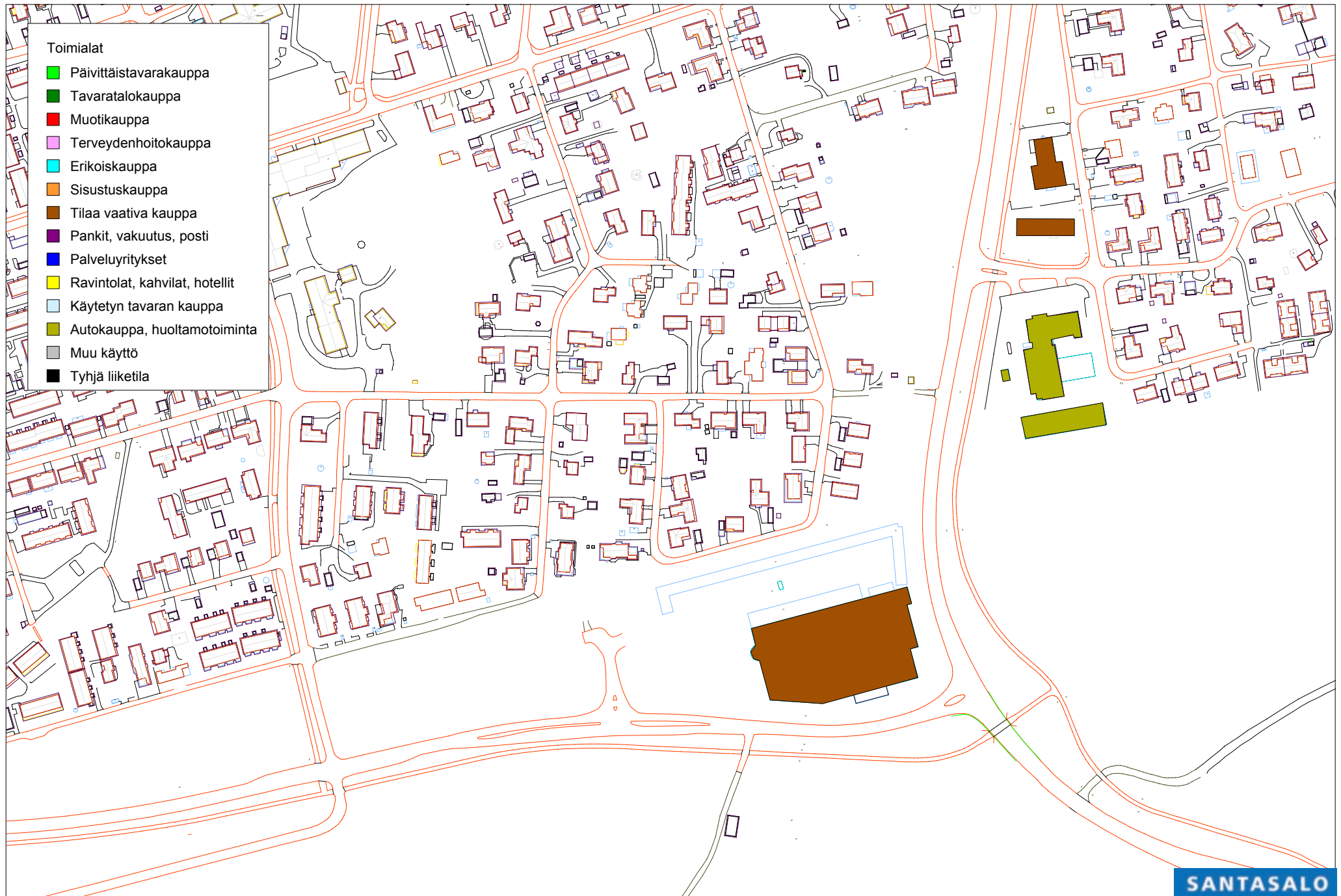


# Liiketilat Sveitsinportaalissa 2009

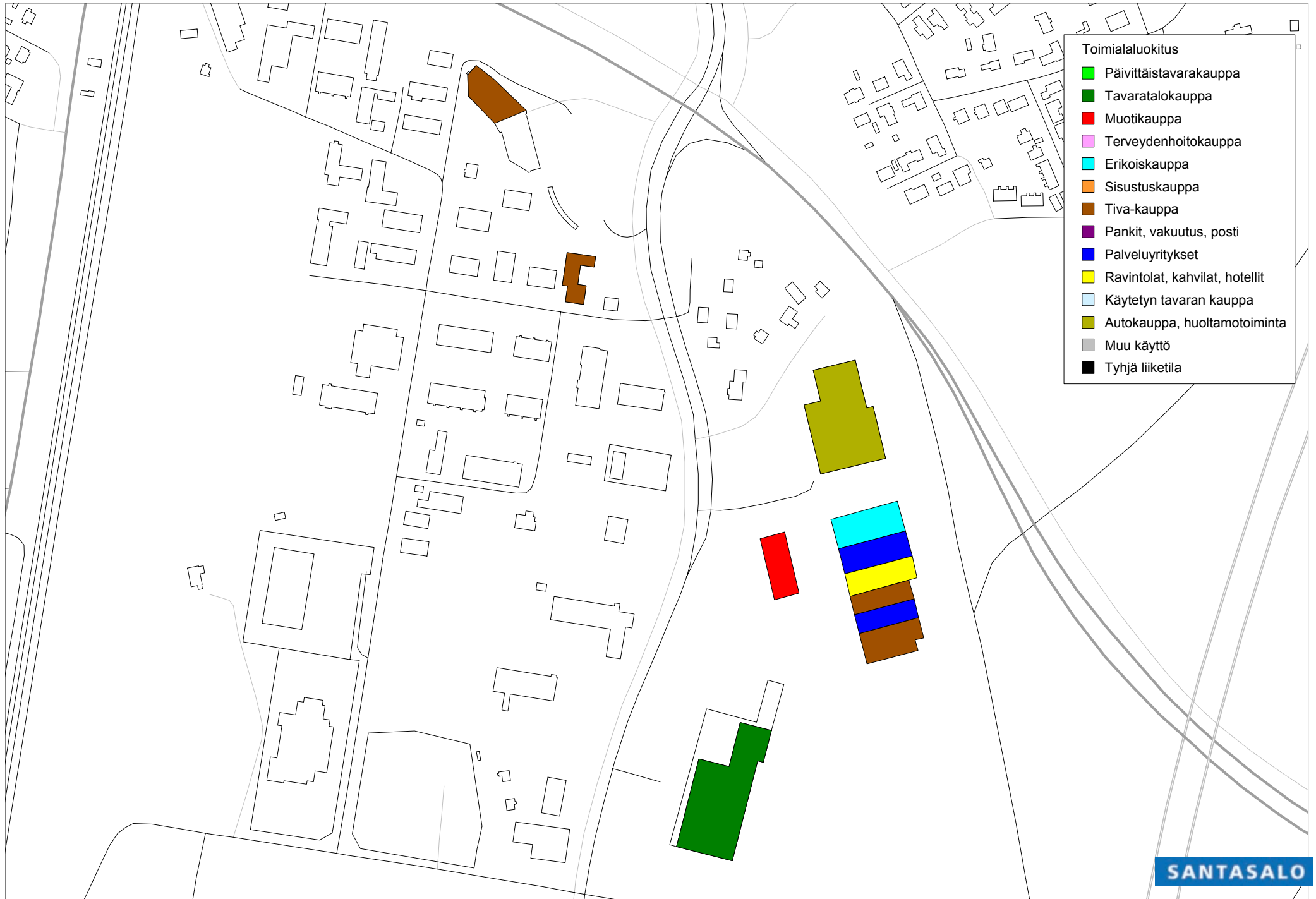




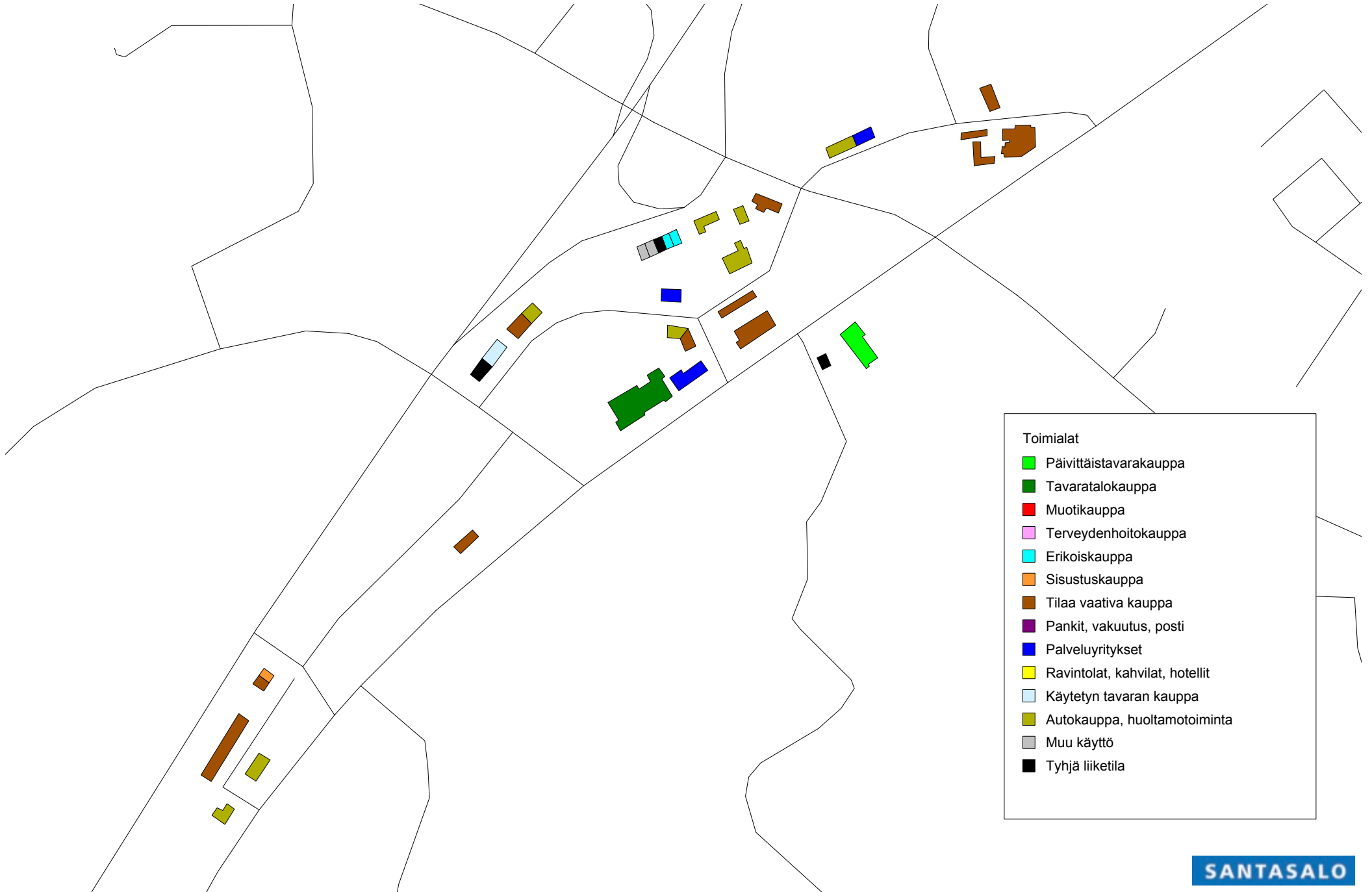
# Liiketilat Järvenpään eteläisellä alueella 2011



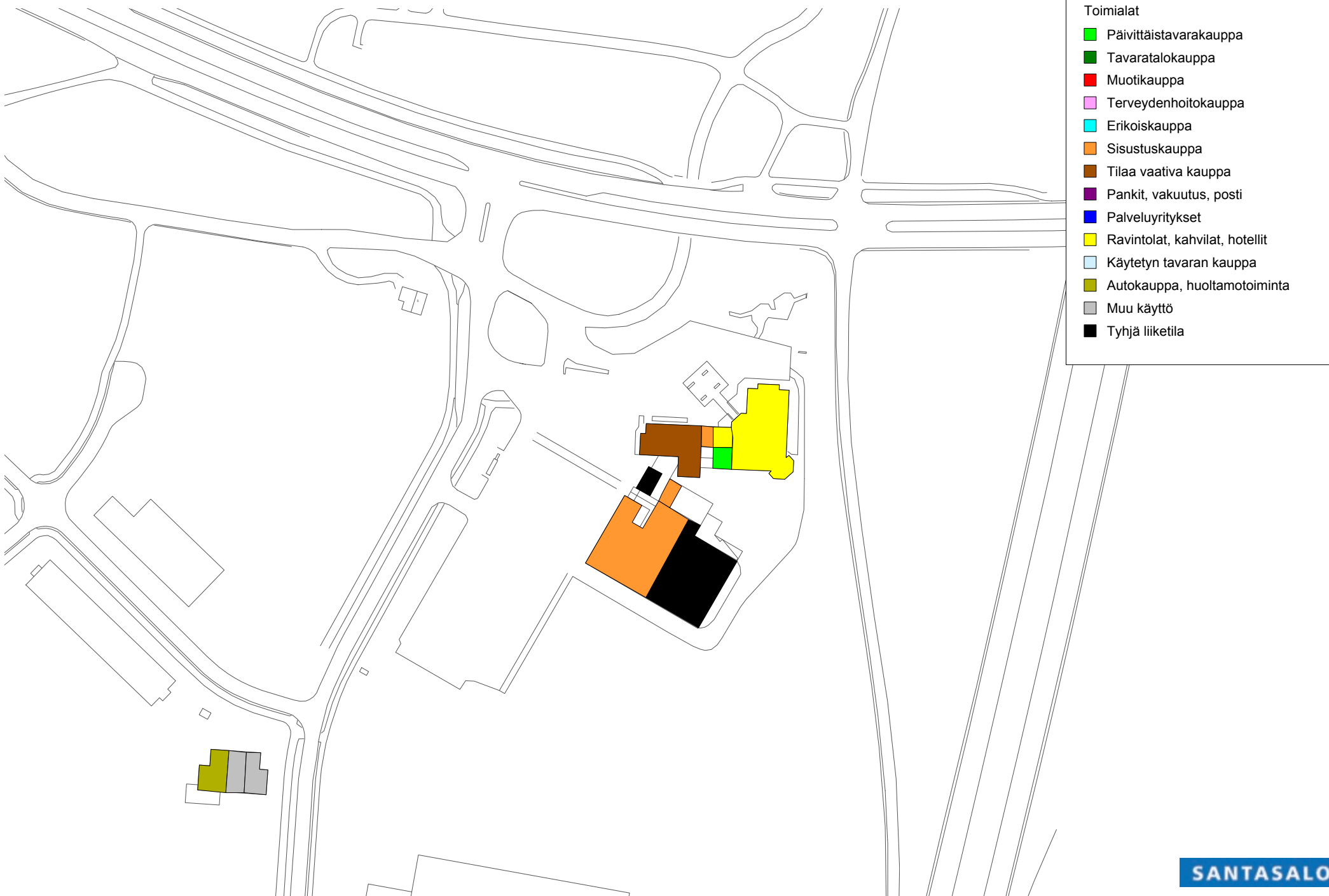
# Liiketilat Keravanportissa 2011



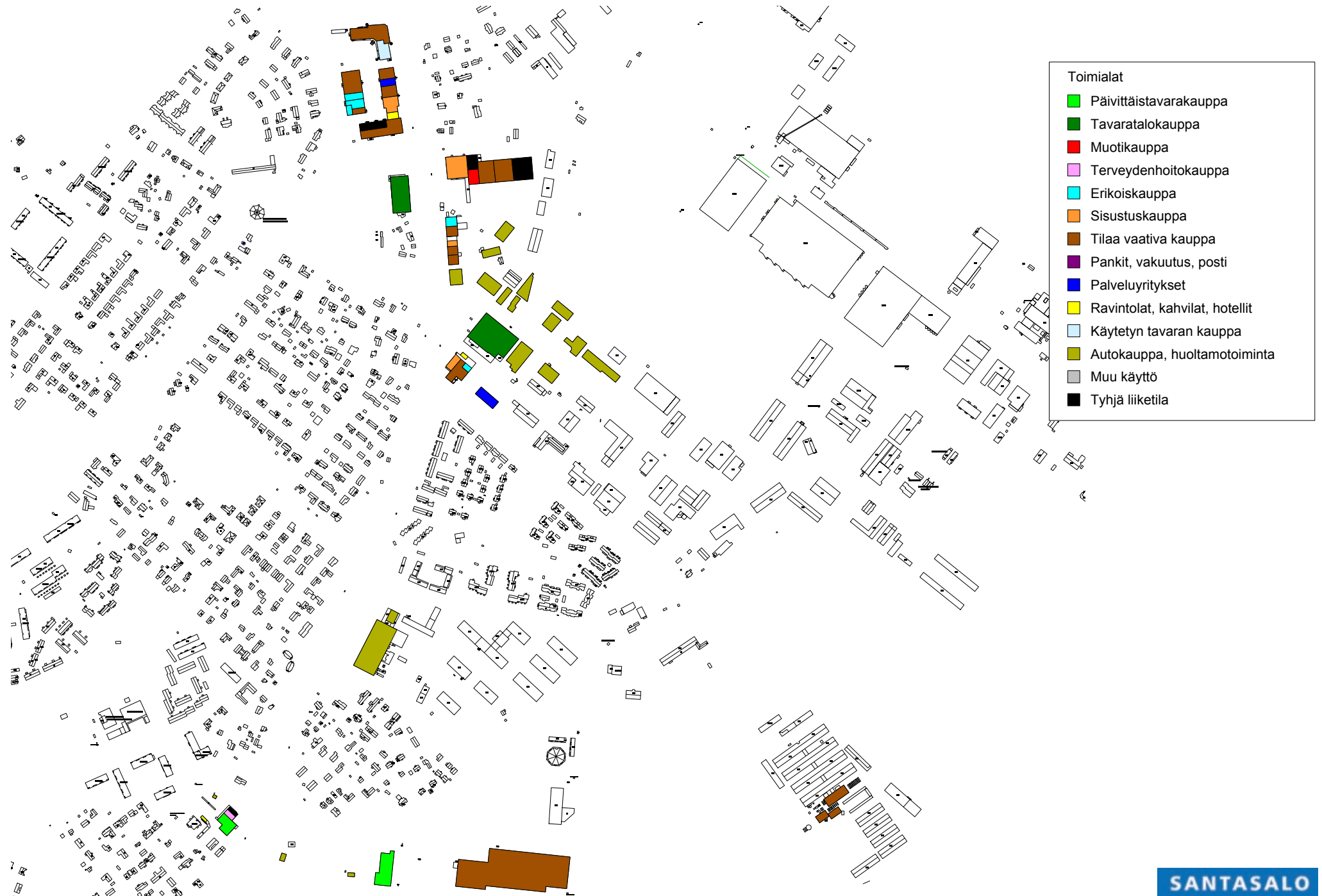
# Liiketilat Mäntsälänportissa 2011

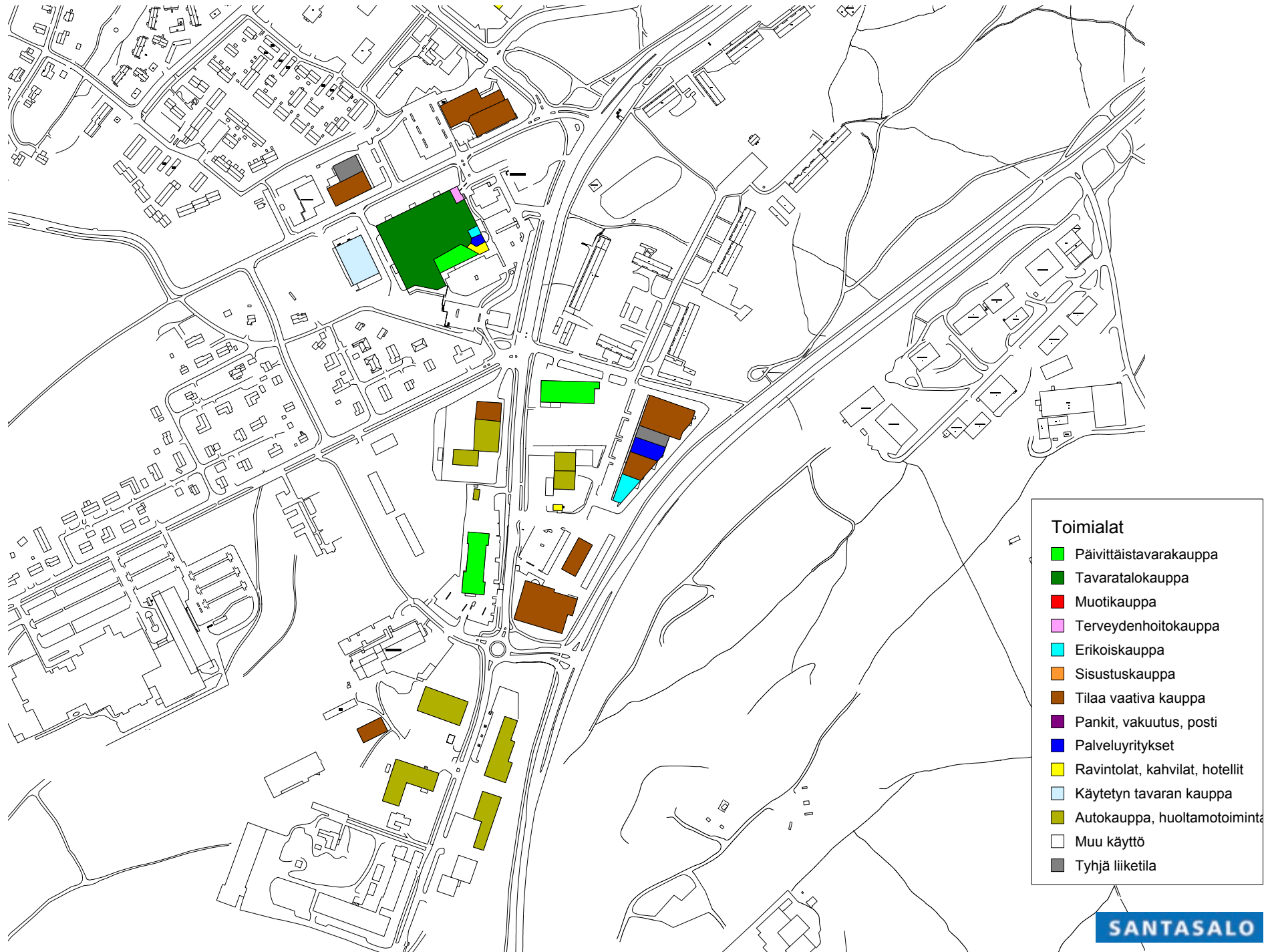


# Liiketilat Iivesvuoren alueella 2012

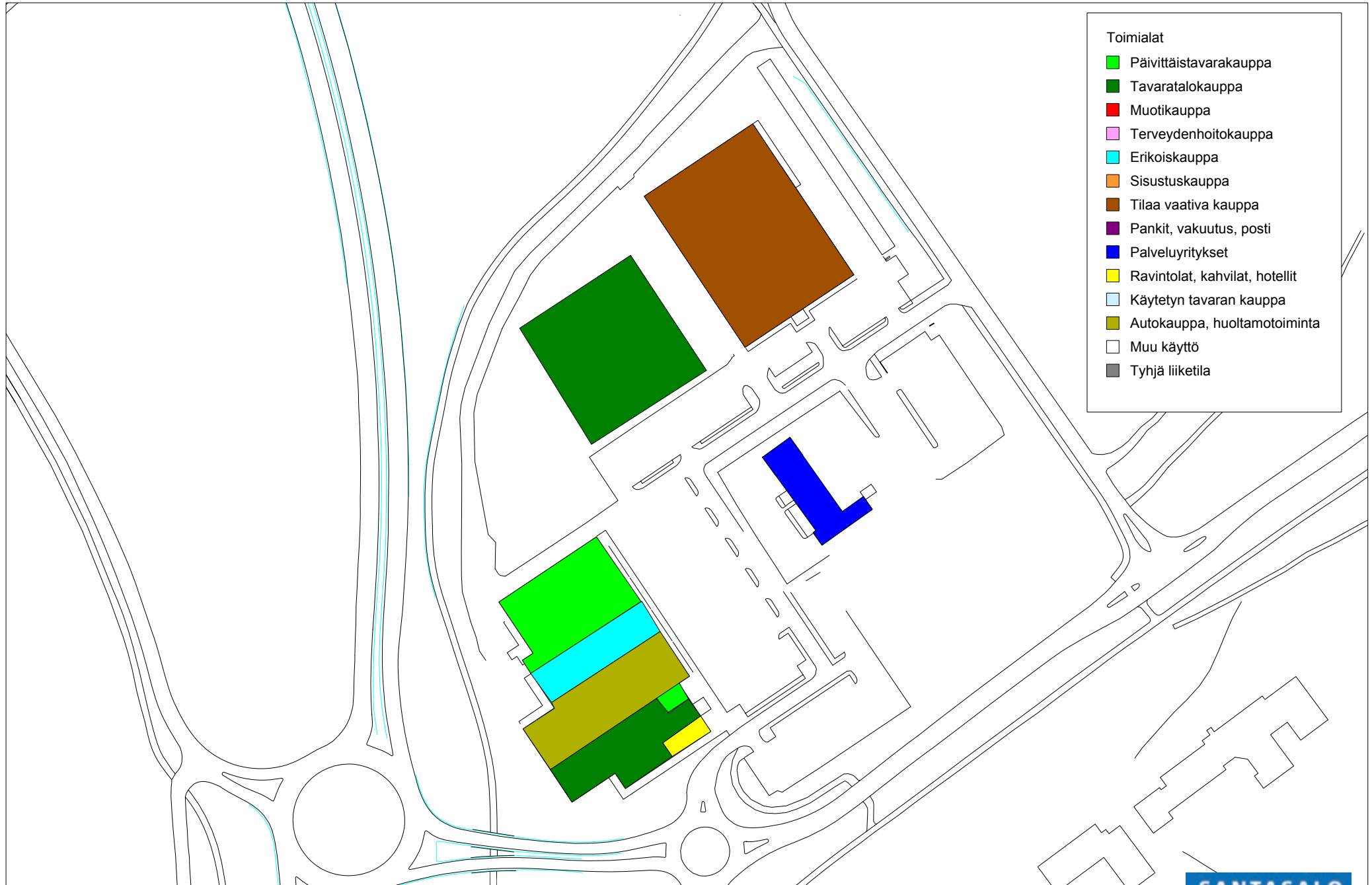


# Hyrylän eteläosien liiketilat 2011

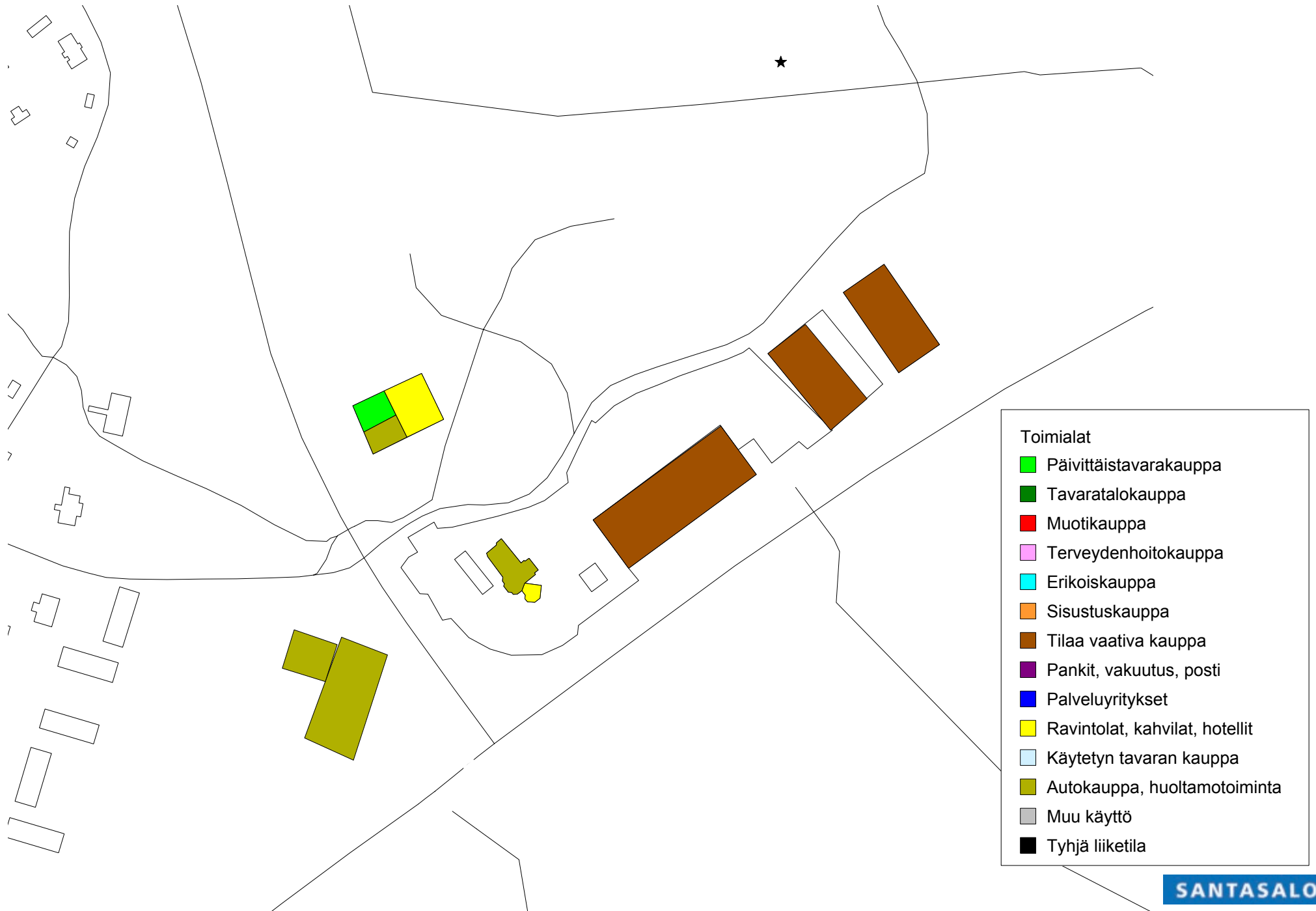




# Liiketilat Lempolassa 2010/2011



# Liiketilat Karjaan vähittäiskaupan suuryksikköalueella 2008 / 2011





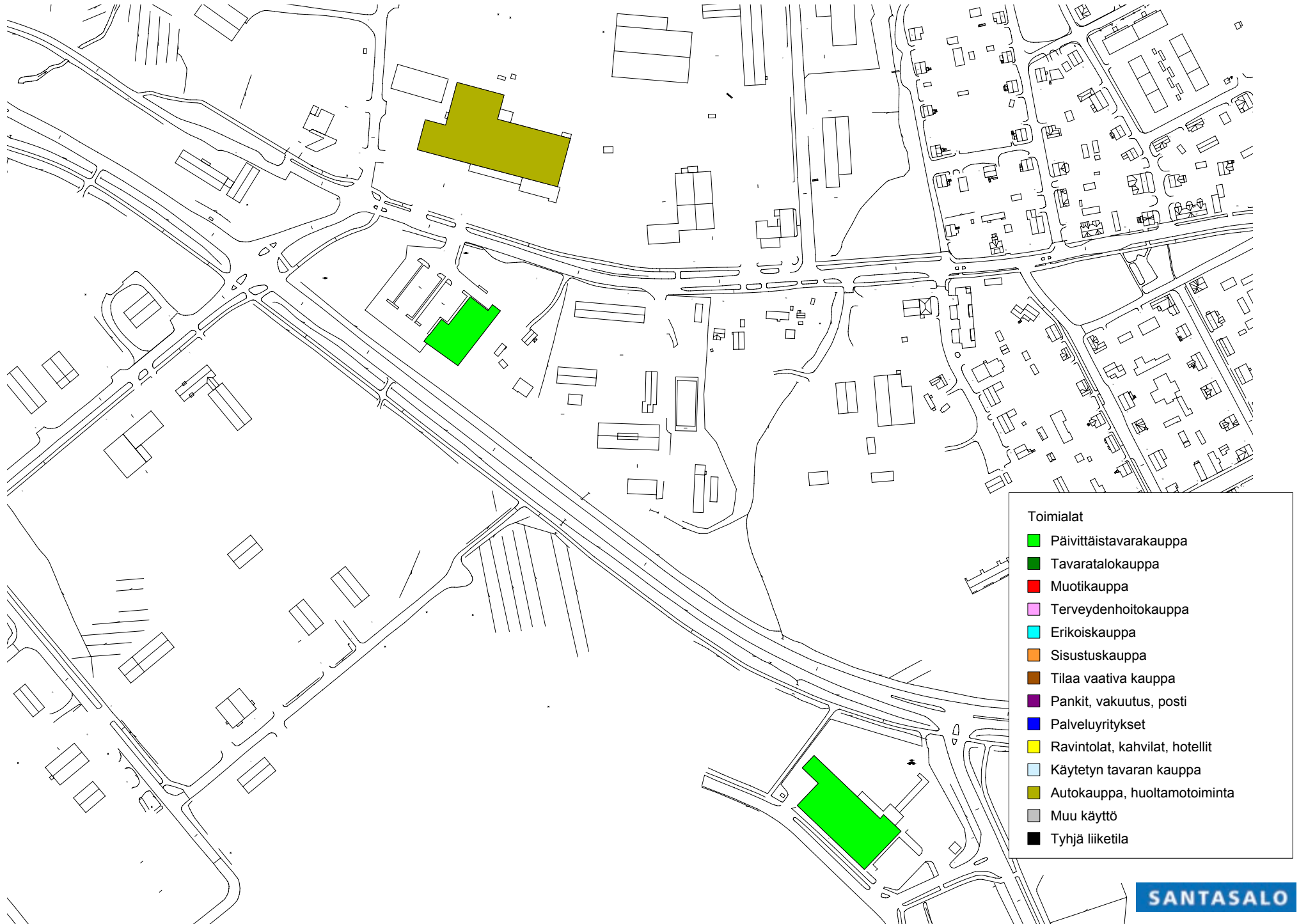
# Liiketilat Horsbäckan alueella 2008

## Toimialat

- Päivittäistavarakauppa
- Tavaratalokauppa
- Muotikauppa
- Terveystoiminta
- Erikoiskauppa
- Sisustuskauppa
- Tilaa vaativa kauppa
- Pankit, vakuutus, posti
- Palvelu- ja liiketoimintatilat
- Ravintolat, kahvilat, hotellit
- Käytetyn tavaran kauppa
- Autokauppa, huoltamotointa
- Muu käyttö
- Tyhjä liiketila

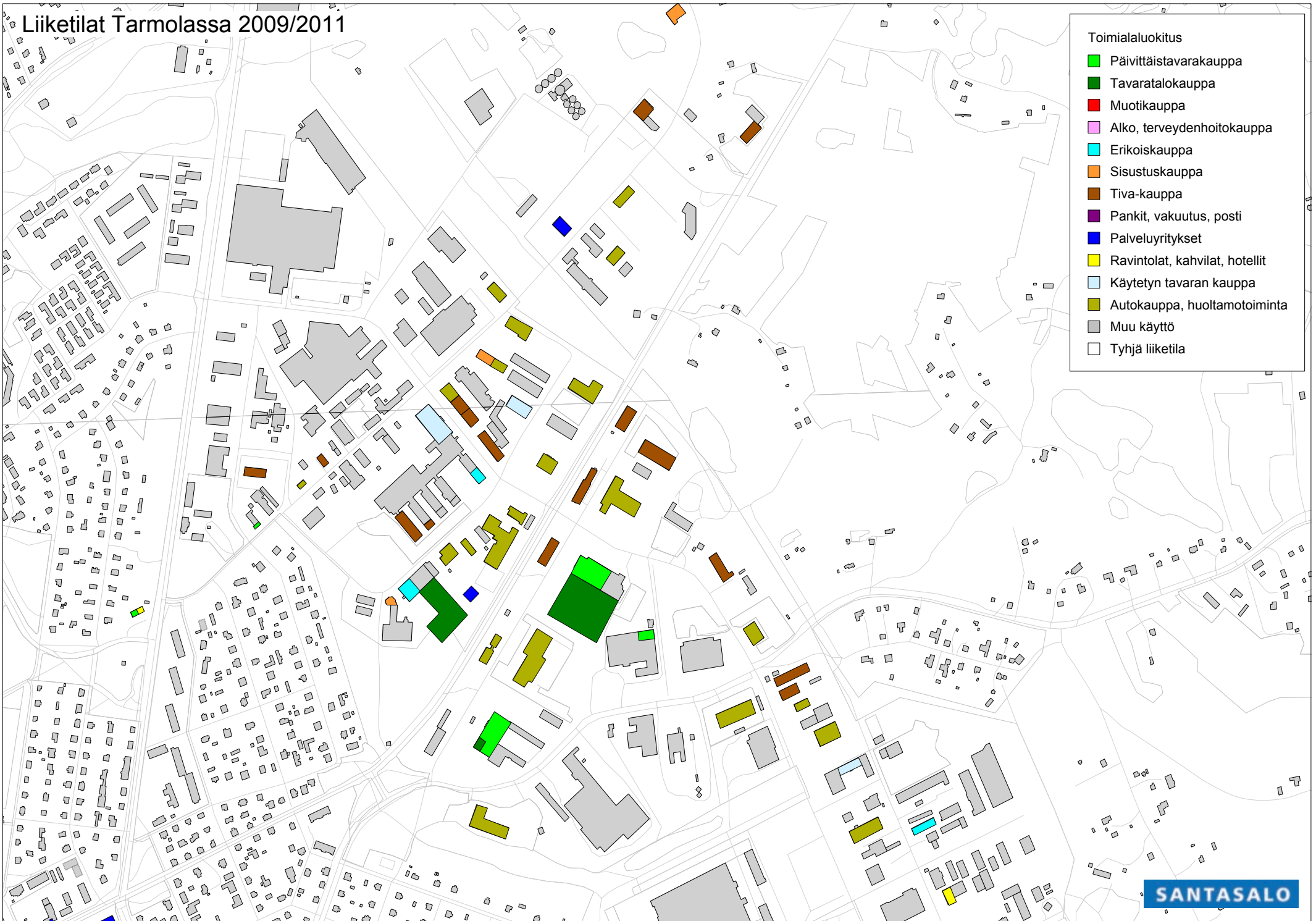


# Liiketilat Loviisan länsiosassa 2011

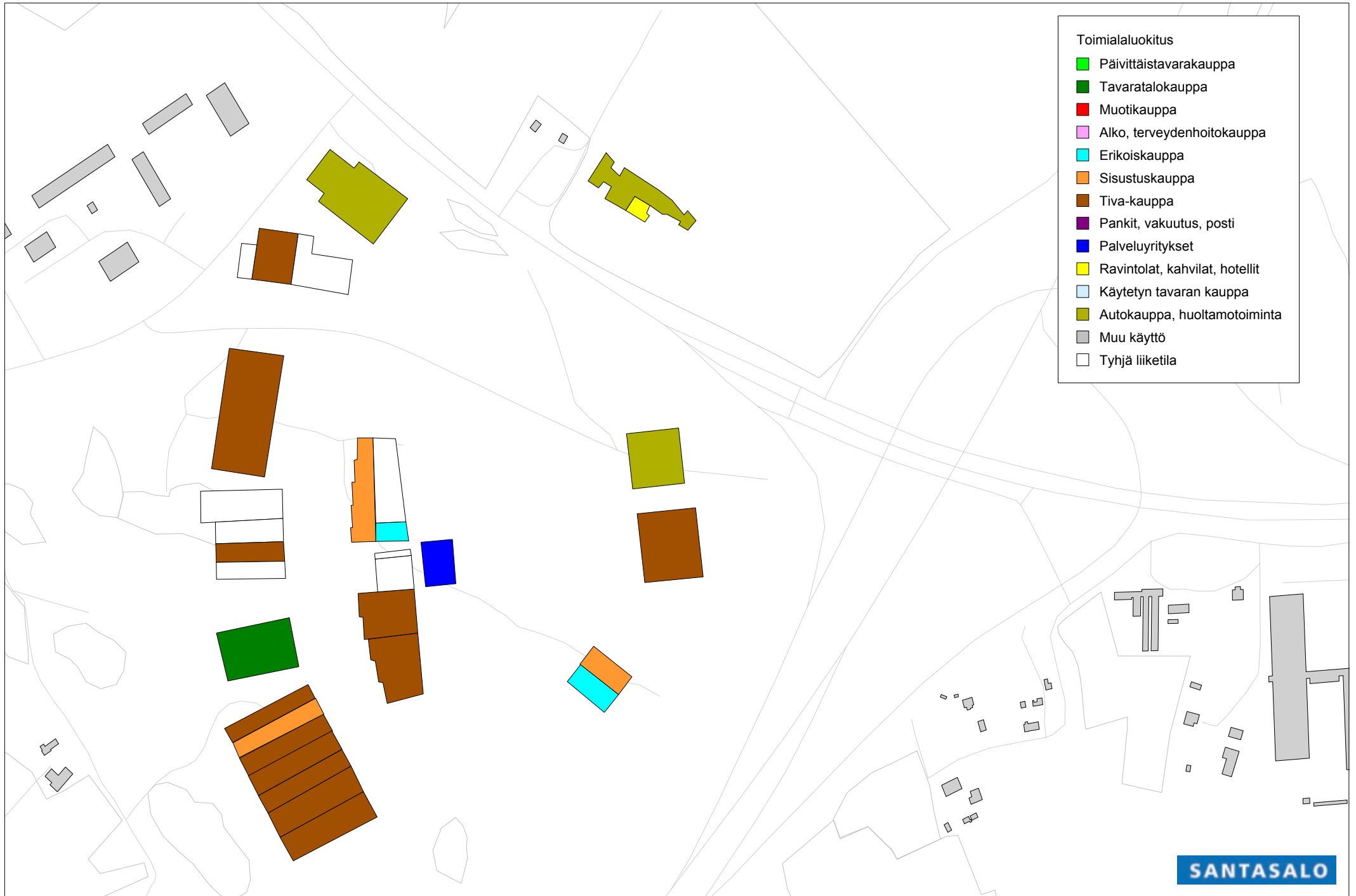


# Liiketilat Tarmolassa 2009/2011

- Toimialaluokitus
- Päivittäistavarakauppa
  - Tavaratalokauppa
  - Muotikauppa
  - Alko, terveydenhoitokauppa
  - Erikoiskauppa
  - Sisustuskauppa
  - Tiva-kauppa
  - Pankit, vakuutus, posti
  - Palveluyritykset
  - Ravintolat, kahvilat, hotellit
  - Käytetyn tavaran kauppa
  - Autokauppa, huoltamotoininta
  - Muu käyttö
  - Tyhjä liiketila



# Liiketilat Kuninkaanportissa 2011





Uudenmaan kaupan palveluverkko  
**Liikenteellinen arviointi**

Työmateriaali 7.5.2012

Strafica Oy/Hannu Pesonen

## Liikennearvioinnin sisältö

- Uudenmaan kaupan liikenteellinen arviointi on laadittu rinnan Uudenmaan maakuntakaavan kaupan palveluverkon mitoittamisen ja vaikutusten arvioinnin kanssa.
- Konsulttina Strafica Oy, jossa työstä ovat vastanneet Hannu Pesonen ja Osmo Salomaa.
- Työssä on analysoitu Uudenmaan nykyiset ostosmatkat, estimoitu niiden perusteella kaupan asioinnin simulointimallit sekä tarkasteltu simulointimallien perusteella maakuntakaavaehdotuksen kaupan vaikutuksia ostosmatkoihin ja liikenteeseen.

# Menetelmä

- Kaupan nykytilanteen tarjonta (kerrosala) on kuvattu malliin koko Uudenmaan osalta
  - Päivittäistavara myymälätarkkuudella (A.C. Nielsen)
  - Tiva ja muu erikoiskauppa kuvattu pääkaupunkiseudulla kaupunginosatarkkuudella, muualla maakuntakaavaehdotuksen tarkkuudella (suuryksiköt ja keskukset). Lähteenä toimipaikkarekisteri, josta suuruusluokka on arvioitu työntekijämäärän suuruusluokan perusteella ja erittely Tivaan ja muuhun erikoiskauppaan toimialan perusteella.
- Helsingin työssäkäyntialueen liikkumistutkimuksesta on poimittu arkivuorokauden ostosmatkahavainnot (noin 20 000 havaintoa)
  - Päivittäistavaraostosmatkat omana ryhmänä
  - Muut ostosmatkat on jaoteltu luokkiin Tiva ja muu erikoiskauppa matkan kohteen mukaan.
- Maankäyttö- ja liikenneverkkoaineistot samat kuin Uudenmaan maakuntakaavaehdotukset liikennearvioinnissa (2009 ja 2035 tilanteet)
  - Asukkaat ja työpaikat 250 metrin ruudukossa

# Menetelmä

- Aineistojen perusteella on estimoitu simulointimallit
  - Päivittäistavaran ostosreissut
  - Tiva-ostosreissut
  - Muun erikoistavaran ostosreissut
- Ostosreissu on matkojen muodostama ketju, jossa voi yhdistyä matkan eri tarkoituksia (esim. koti-kauppa-koti, työpaikka-kauppa-koti, työpaikka-kauppa-muu paikka-koti)
- Simuloitu liikkuminen tapahtuu liikennejärjestelmän, maankäytön ja sosioekonomisten taustatietojen perusteella. Mm. autonkäyttömahdollisuudet ja perhetiedot on ”arvottu” liikkumistutkimuksen ostosmatkojen henkilötietojen perusteella.
- Kuljutapoja henkilöauto kuljettajana, henkilöauto matkustajana, joukkoliikenne, kävely ja pyöräily.
  - Liikenneyhteystiedot on kuvattuna kaikille matkoille kaikilla kuljutavoilla.

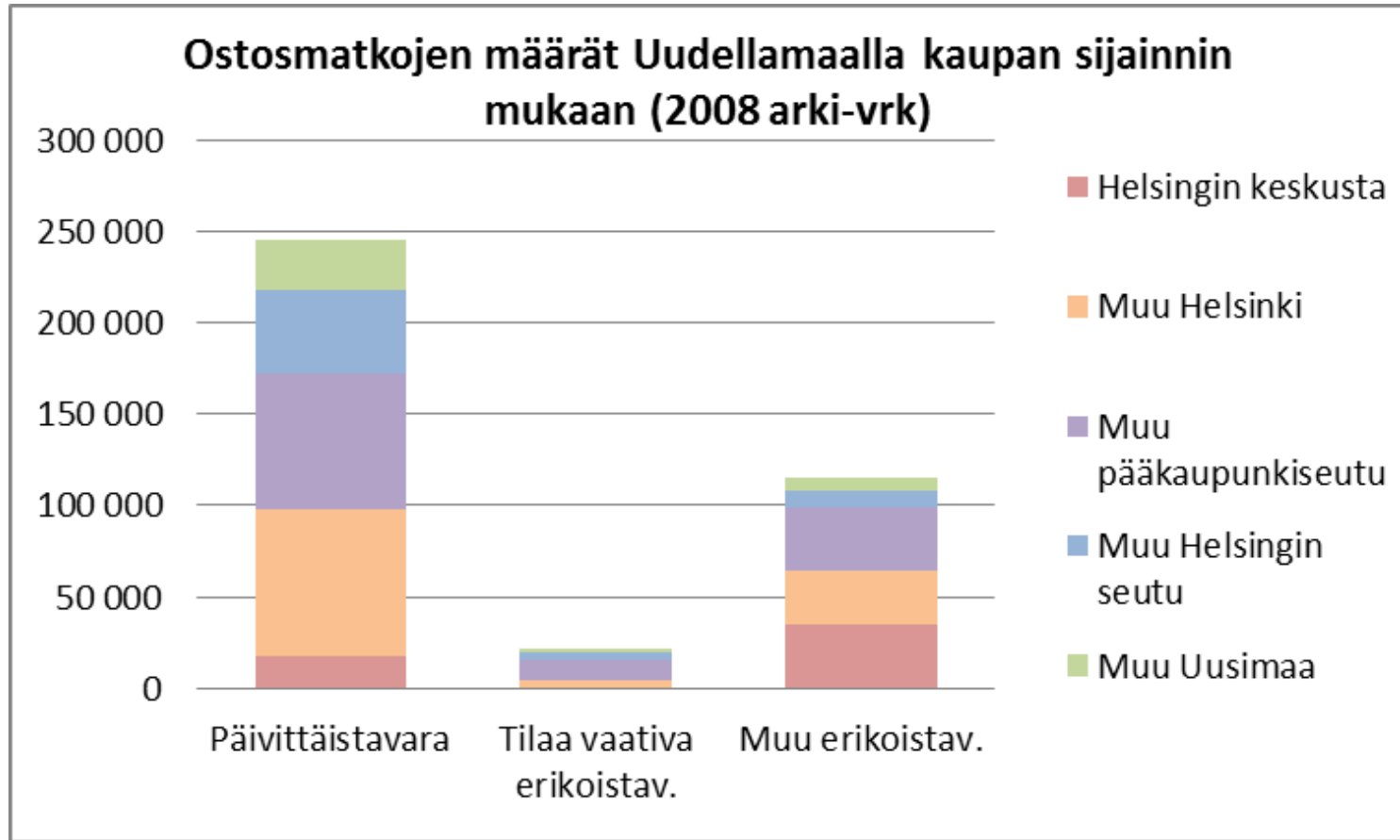


# Nykytilanteen ostosmatkojen analyysi Helsingin työssäkäyntialueen liikkumistutkimuksen perusteella

- Henkilöhaastattelututkimus toteutettu syksyinä 2007 ja 2008 YTV:n toimesta.
- Aineisto sisältää vain arkivuorokauden matkat.
- Aineistossa on eriteltyä päivittäistavaraostokset ja muut ostokset. Muiden ostosten jako Tivaan ja muuhun erikoiskauppaan on tehty karkeasti ostosmatkan kohteen perusteella (toimipaikkarekisterin avulla).
- Ostosmatkat on jaoteltu kaupan sijaintipaikan perusteella vyöhykkeisiin
  - Helsingin keskusta (Töölönlahden-Pitkäsillan eteläpuoli)
  - Muu Helsinki
  - Espoo, Vantaa ja Kauniainen
  - Muut Helsingin seudun 10 kuntaa
  - Muu Uusimaa

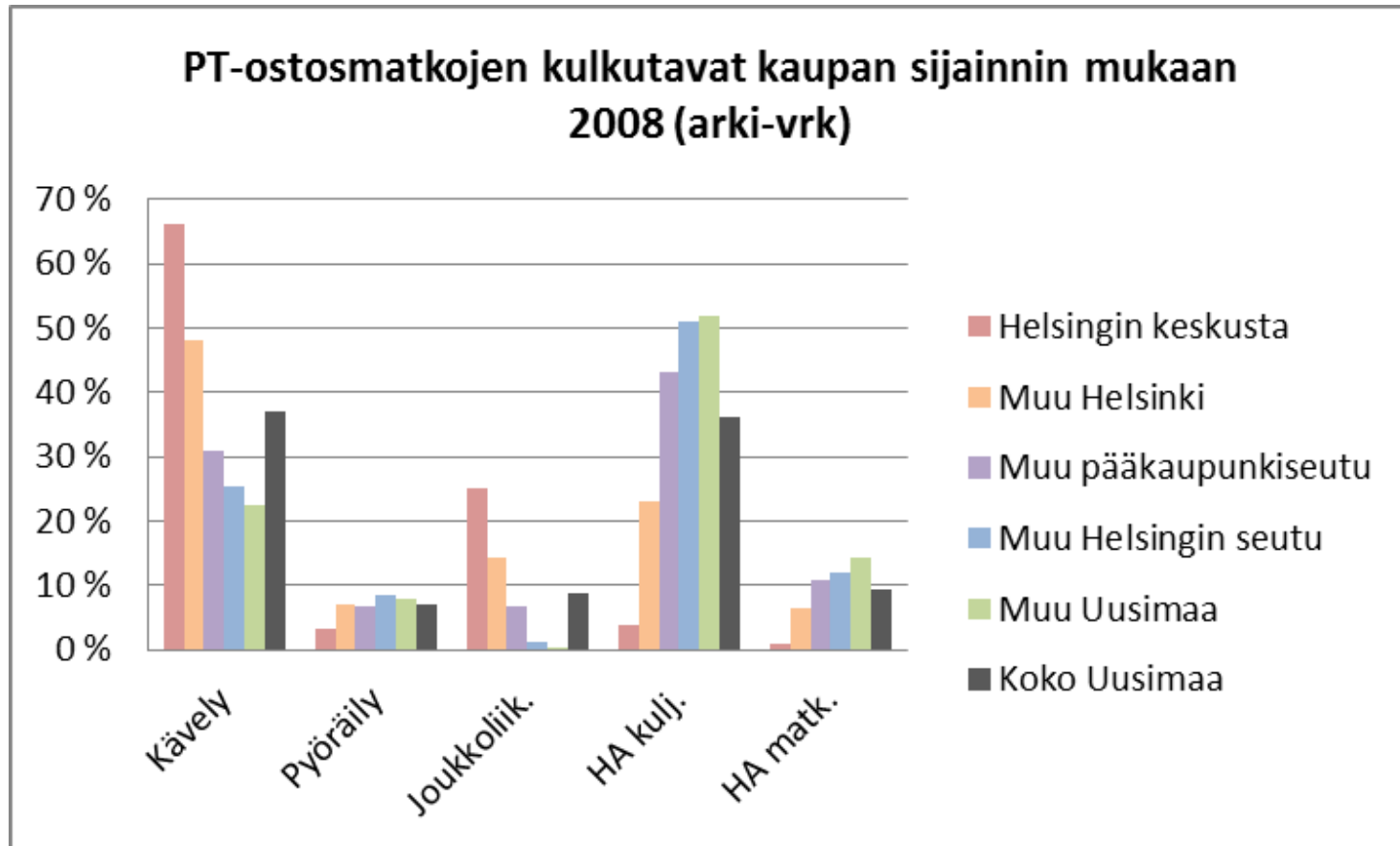
# Ostomatkat Uudellamaalla arkena v. 2008

(lähde Helsingin seudun liikkumistottumustutkimus 2007-2008, HSL/YTV)



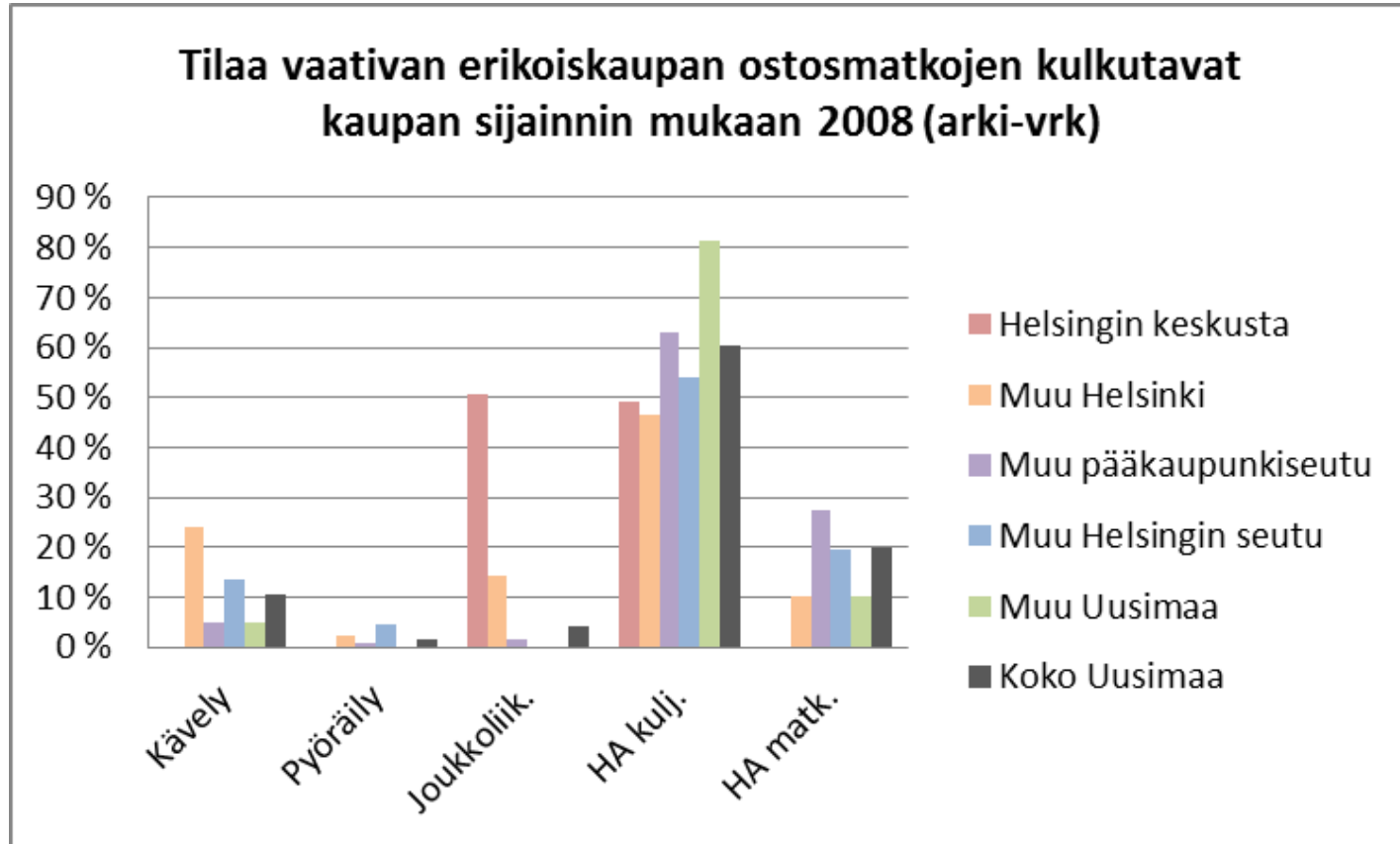
- Päivittäistavarakaupan käynnit vyöhykkeittäin edustavat likimäärin asukkaiden sijaintia.
- Tilaa vievässä kaupassa Espoo ja Vantaa korostuvat.
- Muussa erikoiskaupassa korostuu Helsingin keskusta.

# Nykytilanteen päivittäistavaraostosmatkojen kulkutavat kaupan sijainnin mukaan



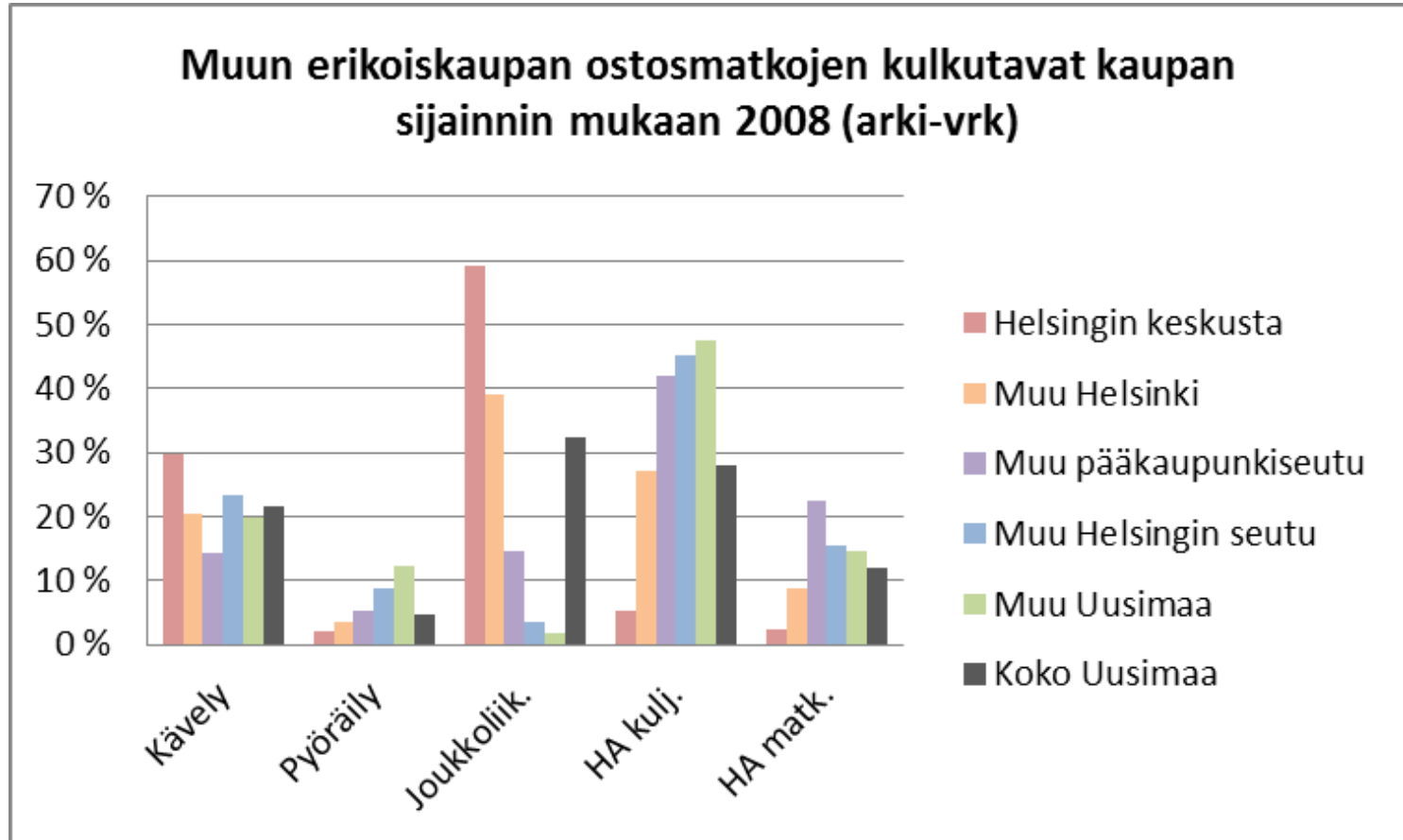
- Kävelleen tai joukkoliikenteellä tehtävien PT-ostosten osuus vähenee selvästi Helsingin keskustasta kohti maakunnan reunaan.
- Koko Uudellamaalla PT-ostoksista lähes 50 % tehdään henkilöautolla ja yli 40 % kävelleen tai pyörällä.

# Nykytilanteen tilaa vaativan erikoiskaupan kulkutavat kaupan sijainnin mukaan



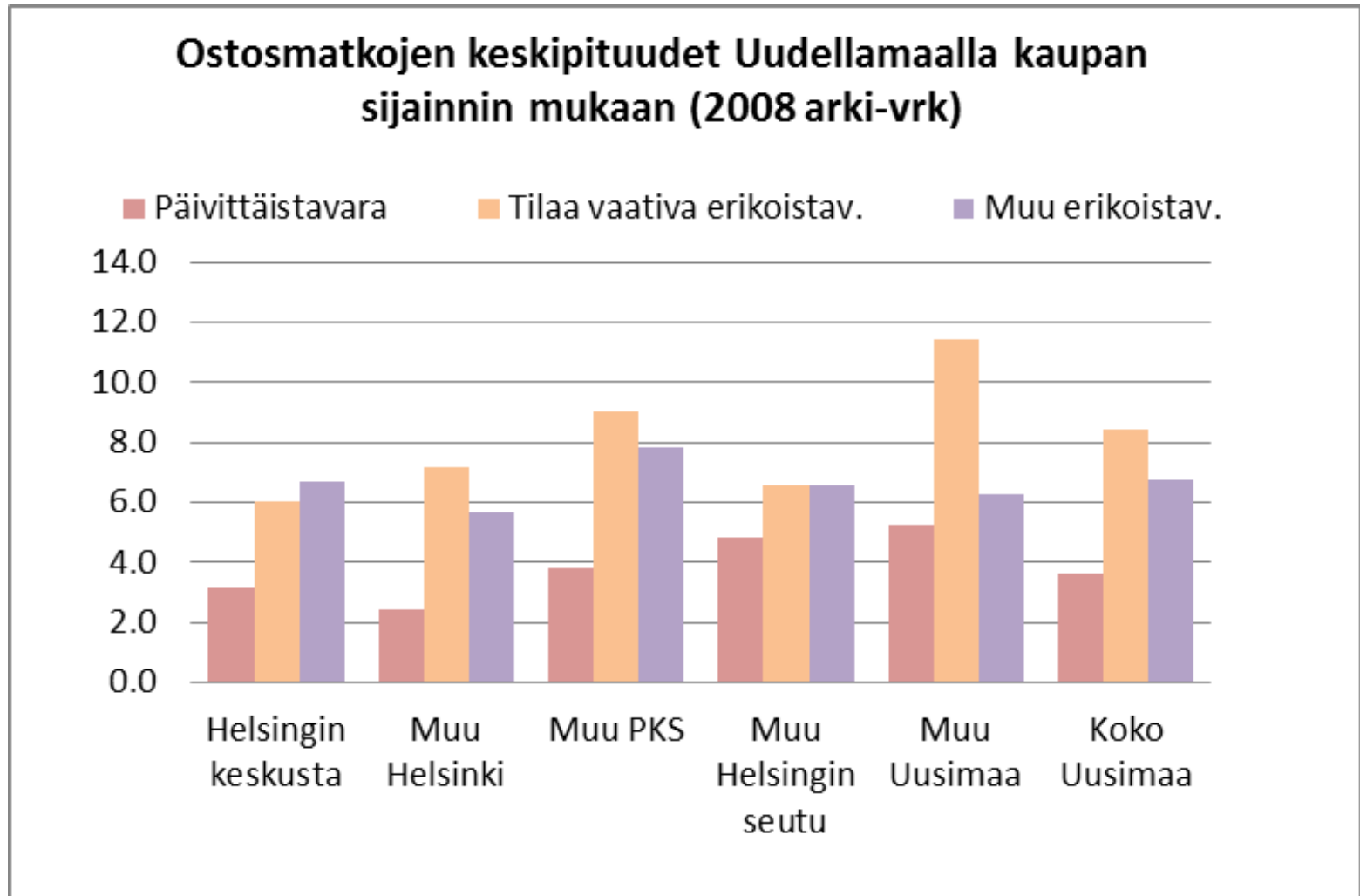
- Tilaa vaativan kaupan ostosmatkoista noin 80 % tehdään henkilöautolla.

# Nykytilanteen muun erikoiskaupan kulkutavat kaupan sijainnin mukaan



- Muun erikoiskaupan ostosmatkoista noin 40 % tehdään henkilöautolla ja noin kolmannes joukkoliikenteellä.
- Helsingin keskustan merkitys muun erikoiskaupan kohteena on suuri, ja sinne suuntautuvista ostosmatkoista joukkoliikenteellä tehdään noin 60 %.

# Ostosmatkojen keskipituudet arkena v. 2008



# Nykytilanteen ostosmatkaketjut Uudellamaalla

- Päivittäistavaran ostosmatkaketjut (10 yleisintä)

ketju	lkm	osuus
Koti-PT-ostospaikka-Koti	265753	61 %
Koti-Muu-PT-ostospaikka-Koti	46654	11 %
Koti-Työpaikka-PT-ostospaikka-Koti	45796	11 %
Koti-PT-ostospaikka-Muu-Koti	11595	3 %
Koti-Muu-Muu-PT-ostospaikka-Koti	8034	2 %
Koti-Työpaikka-Muu-PT-ostospaikka-Koti	6861	2 %
Koti-Muu ET-ostospaikka-PT-ostospaikka-Koti	3709	1 %
Koti-Muu-Työpaikka-PT-ostospaikka-Koti	3582	1 %
Koti-PT-ostospaikka-Muu ET-ostospaikka-Koti	2772	1 %
Koti-Työpaikka-PT-ostospaikka-Muu-Koti	2636	1 %

- Päivittäistavaraostosten liittyminen muihin matkakohteisiin:

Työpaikka	12 %
PT-ostospaikka	1 %
Tiva ET-ostospaikka	1 %
Muu ET-ostospaikka	3 %
Muu	16 %

# Nykytilanteen ostosmatkaketjut Uudellamaalla

- Tilaa vaativan erikoiskaupan ostosmatkaketjut (10 yleisintä)

ketju	lkm	osuus
Koti-Tiva ET-ostospaikka-Koti	12259	34 %
Koti-Muu-Tiva ET-ostospaikka-Koti	2620	7 %
Koti-Tiva ET-ostospaikka-PT-ostospaikka-Koti	1801	5 %
Koti-PT-ostospaikka-Tiva ET-ostospaikka-Koti	1450	4 %
Koti-Muu-Muu-Tiva ET-ostospaikka-Koti	1402	4 %
Koti-Työpaikka-Tiva ET-ostospaikka-Koti	1356	4 %
Koti-Tiva ET-ostospaikka-Muu ET-ostospaikka-Koti	1115	3 %
Koti-Tiva ET-ostospaikka-Muu-Koti	900	3 %
Koti-Työpaikka-Muu-Muu-Tiva ET-ostospaikka-Koti	796	2 %
Koti-Muu ET-ostospaikka-Muu ET-ostospaikka-Tiva ET-ostospaikka-PT-ostospaikka-Koti	738	2 %

- Tilaa vaativan erikoiskaupan ostosten liittyminen muihin matkakohteisiin:

Työpaikka	9 %
PT-ostospaikka	21 %
Tiva ET-ostospaikka	3 %
Muu ET-ostospaikka	13 %
Muu	28 %



# Nykytilanteen ostosmatkaketjut Uudellamaalla

- Muun erikoiskaupan ostosmatkaketjut (10 yleisintä)

Koti–Muu ET-ostospaikka–Koti	72218	42 %
Koti–Muu–Muu ET-ostospaikka–Koti	20739	12 %
Koti–Työpaikka–Muu ET-ostospaikka–Koti	19427	11 %
Koti–Muu ET-ostospaikka–Muu–Koti	11340	7 %
Koti–Muu ET-ostospaikka–Muu ET-ostospaikka–Koti	4355	3 %
Koti–Muu ET-ostospaikka–PT-ostospaikka–Koti	3709	2 %
Koti–Muu ET-ostospaikka–Muu–Muu–Koti	3525	2 %
Koti–Työpaikka–Muu ET-ostospaikka–Muu–Koti	2947	2 %
Koti–Muu–Muu–Muu ET-ostospaikka–Koti	2923	2 %
Koti–PT-ostospaikka–Muu ET-ostospaikka–Koti	2772	2 %

- Muun erikoiskaupan ostosten liittyminen muihin matkakohteisiin:

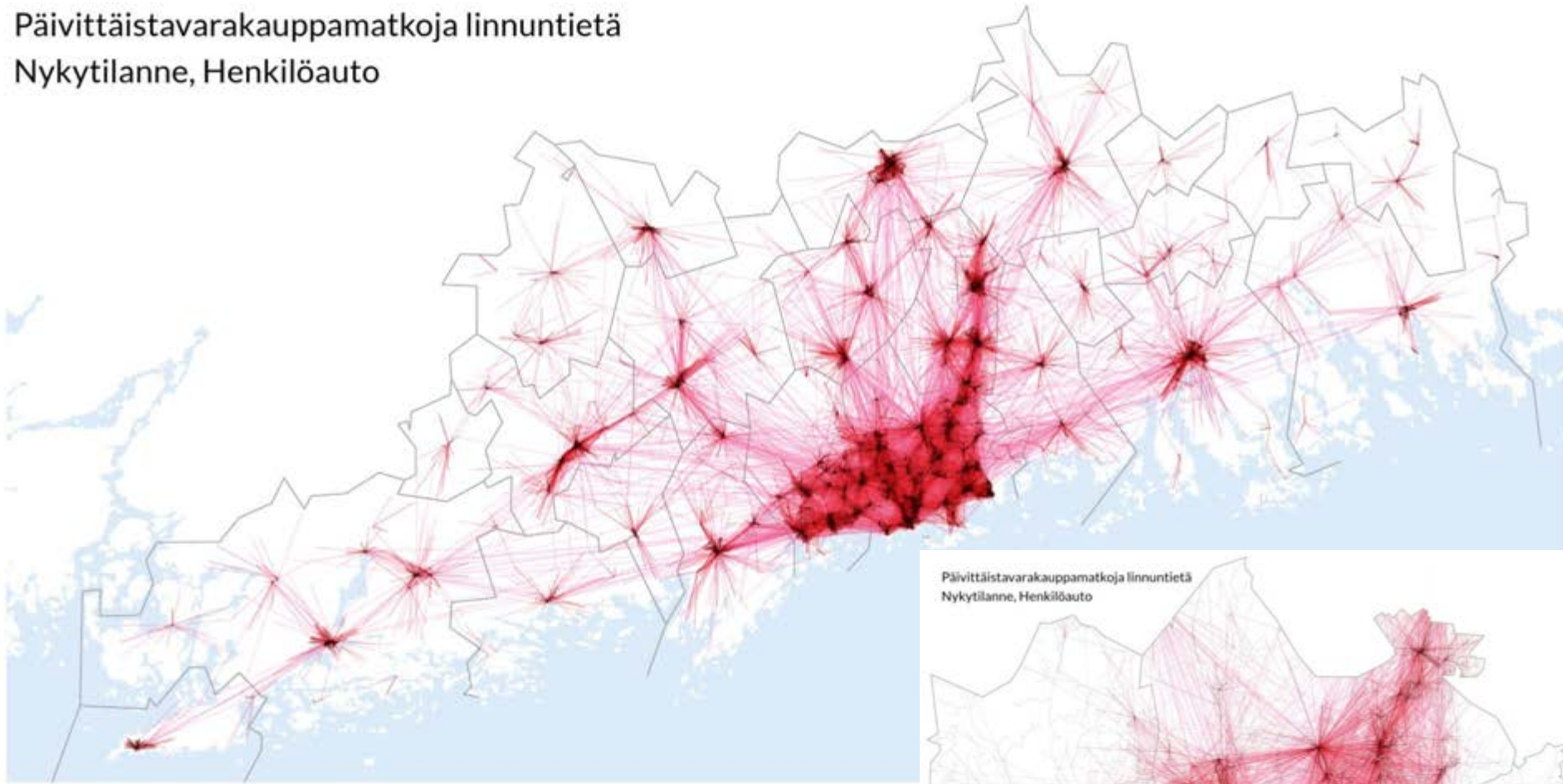
Työpaikka	16 %
PT-ostospaikka	8 %
Tiva ET-ostospaikka	3 %
Muu ET-ostospaikka	4 %
Muu	26 %

# Simuloidut päävaihtoehdot

1. Nykytilanne (2008)
2. Asukkaat, työpaikat ja liikennejärjestelmä maakuntakaavaehdotuksen mukaiset (2035), kauppa nykytilanteen mukainen (maakuntakaavaehdotuksen vertailuvaihtoehto 0+).
3. Asukkaat, työpaikat ja liikennejärjestelmä maakuntakaavaehdotuksen mukaiset (2035), kauppa maakuntakaavaehdotuksen laskennallisen mitoituksen mukainen.

# Päivittäistavara, nykytilanne

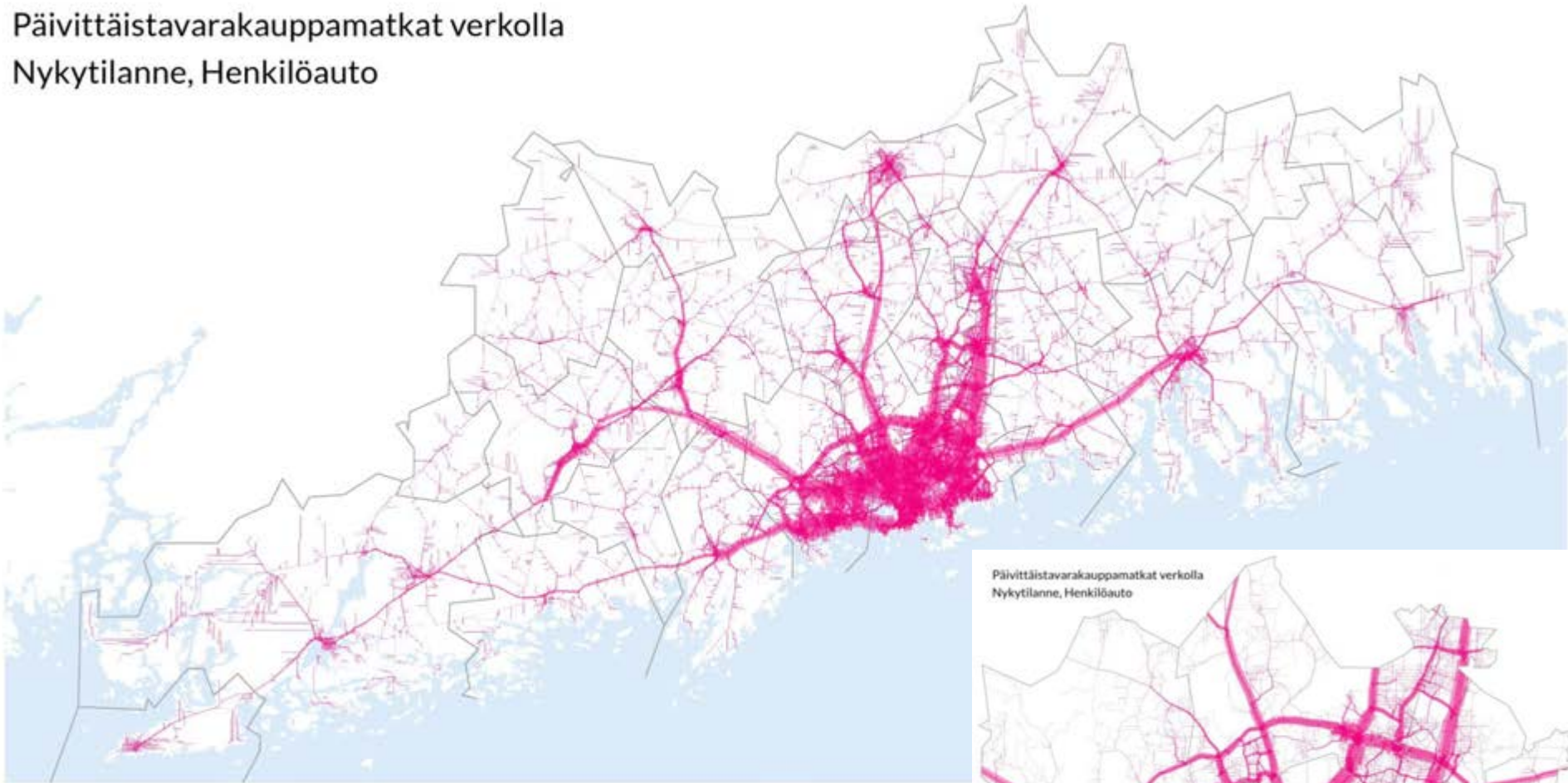
Päivittäistavarakauppatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Henkilöauto



- Viivat kuvaavat matkoja kauppaan ja kaupasta.
- Esimerkiksi matka työpaikalta kodin lähellä sijaitsevaan kauppaan ja sieltä kotiin näkyy kahtena eri pituisena viivana.

# Päivittäistavara, nykytilanne

Päivittäistavarakauppatemat verkolla  
Nykytilanne, Henkilöauto



— 0 — 1000 — 2000 — 3000

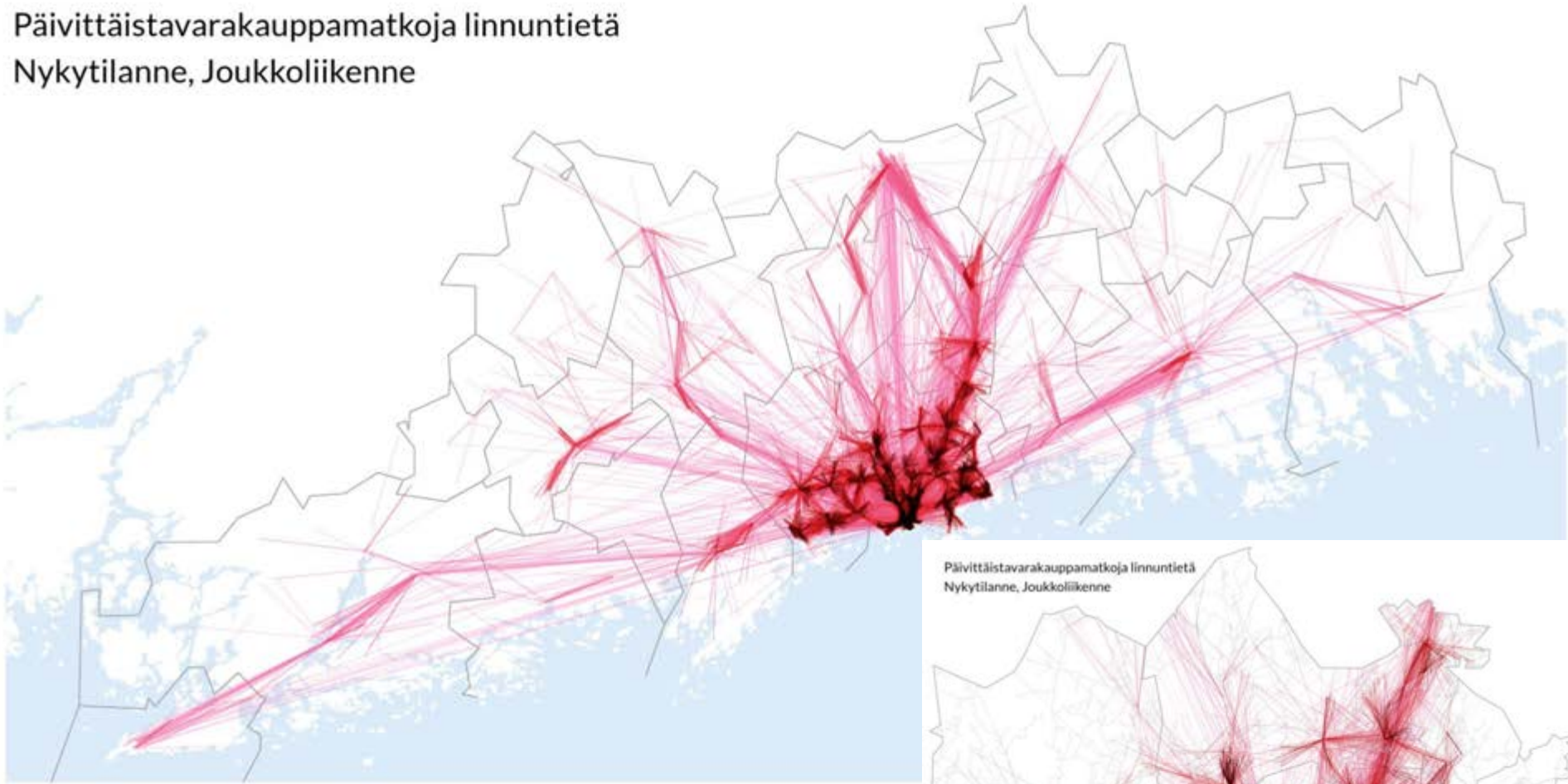


— 0 — 1000 — 2000 — 3000 — 4000

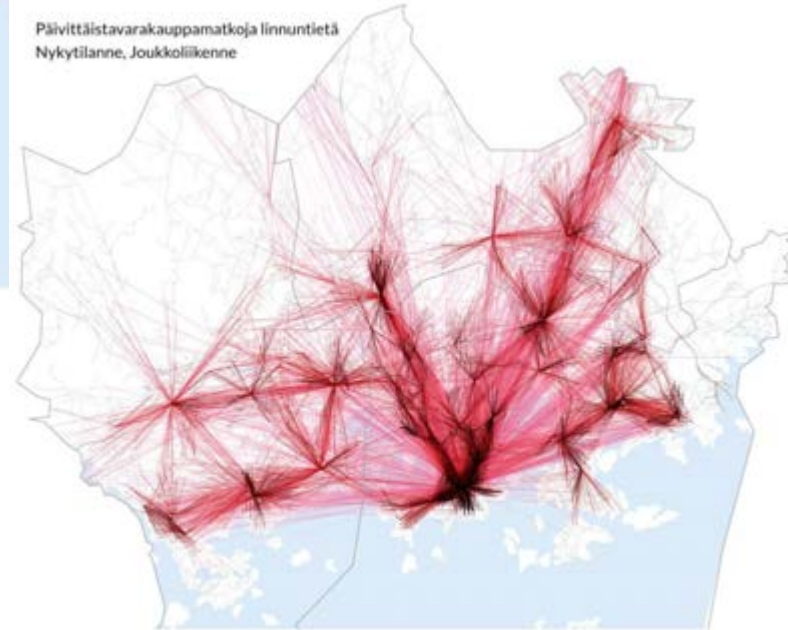
- Päivittäistavaramatkat edustavat tyypillisesti alle 5 %:a kokonaisliikenteestä.

# Päivittäistavara, nykytilanne

Päivittäistavarakauppatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Joukkoliikenne

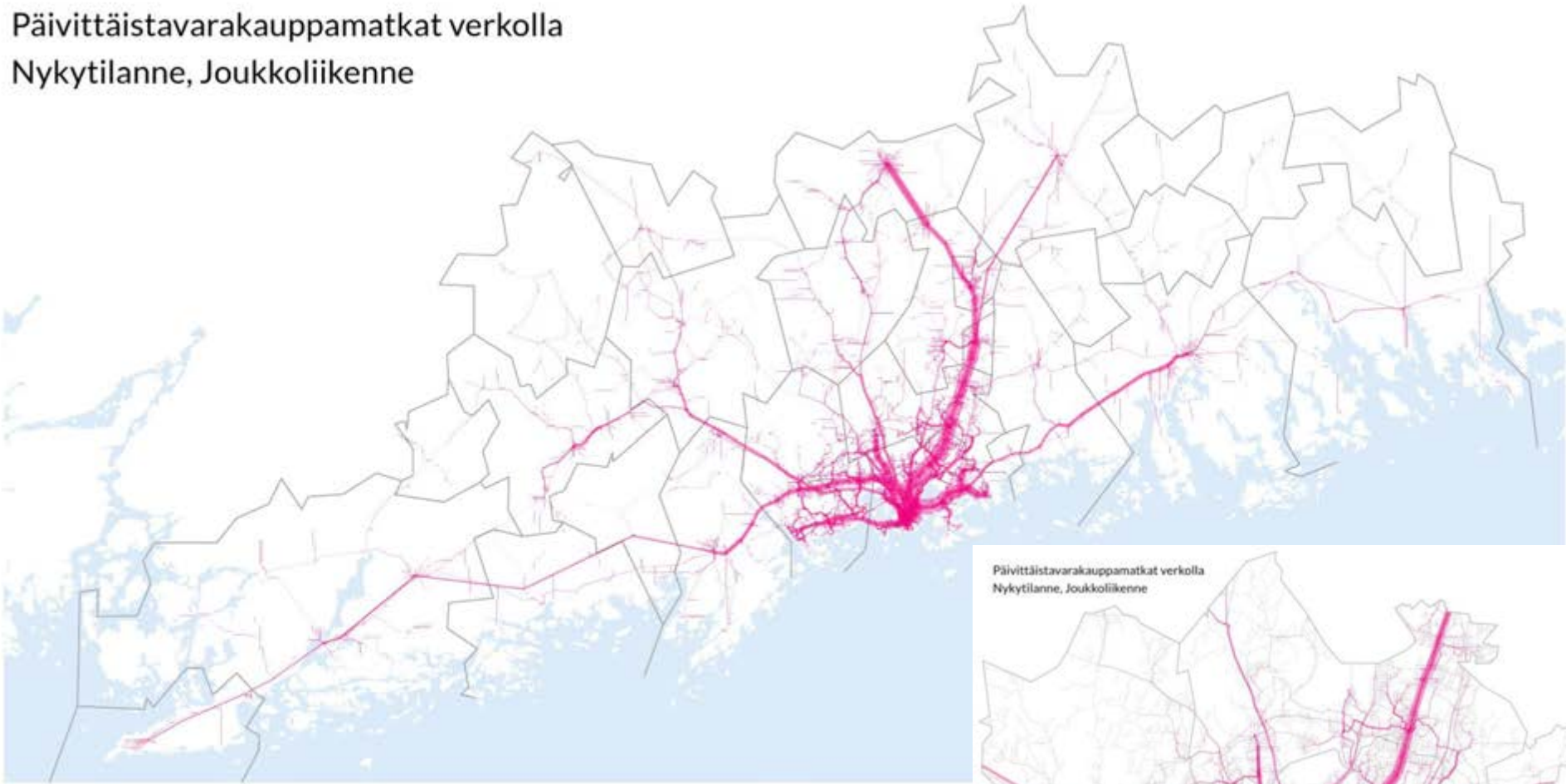


Päivittäistavarakauppatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Joukkoliikenne

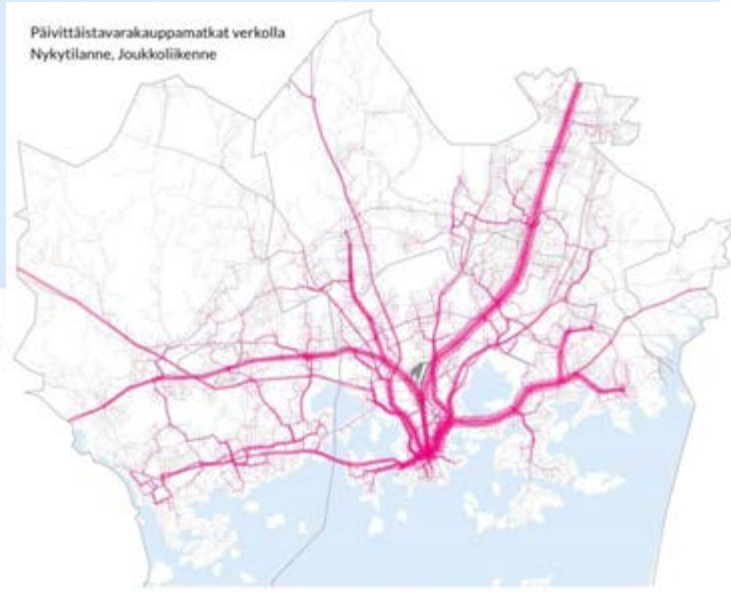


# Päivittäistavara, nykytilanne

Päivittäistavarakauppatmatkat verkolla  
Nykytilanne, Joukkoliikenne



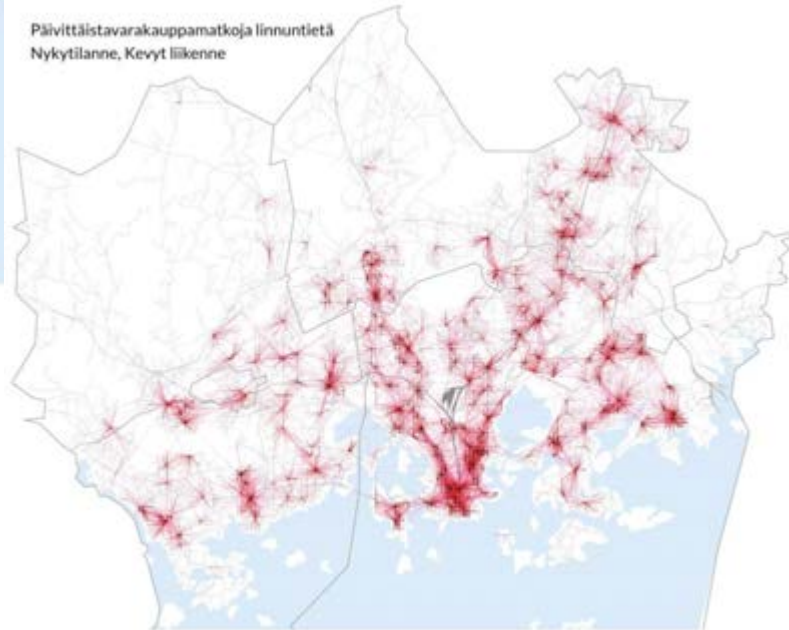
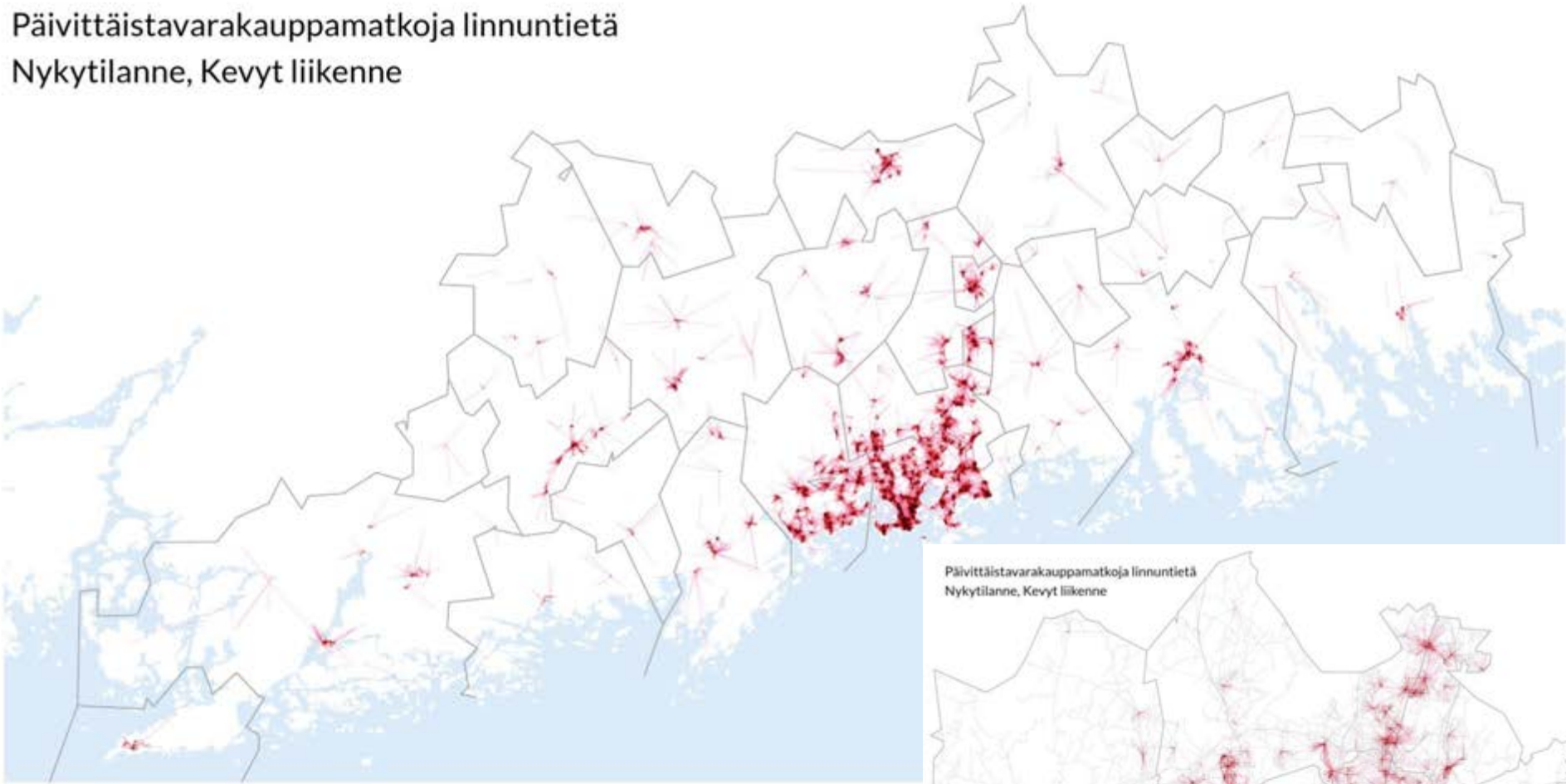
— 0 — 1000 — 2000 — 3000



— 0 — 1000 — 2000 — 3000 — 4000

# Päivittäistavara, nykytilanne

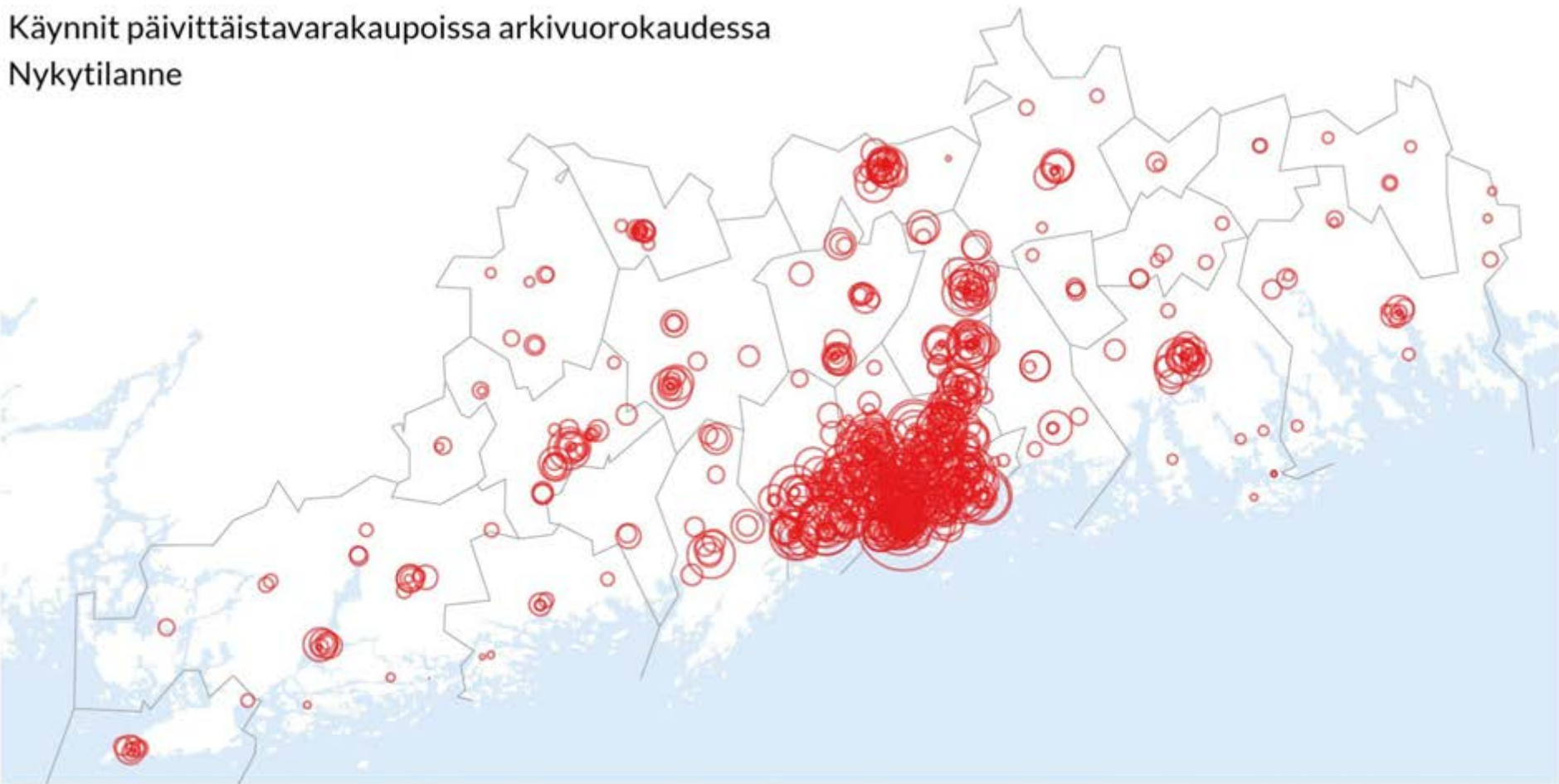
Päivittäistavarakauppamatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Kevyt liikenne



# Simuloidut käynnit päivittäistavarakaupoissa, nykytilanne

Käynnit päivittäistavarakaupoissa arkivuorokaudessa

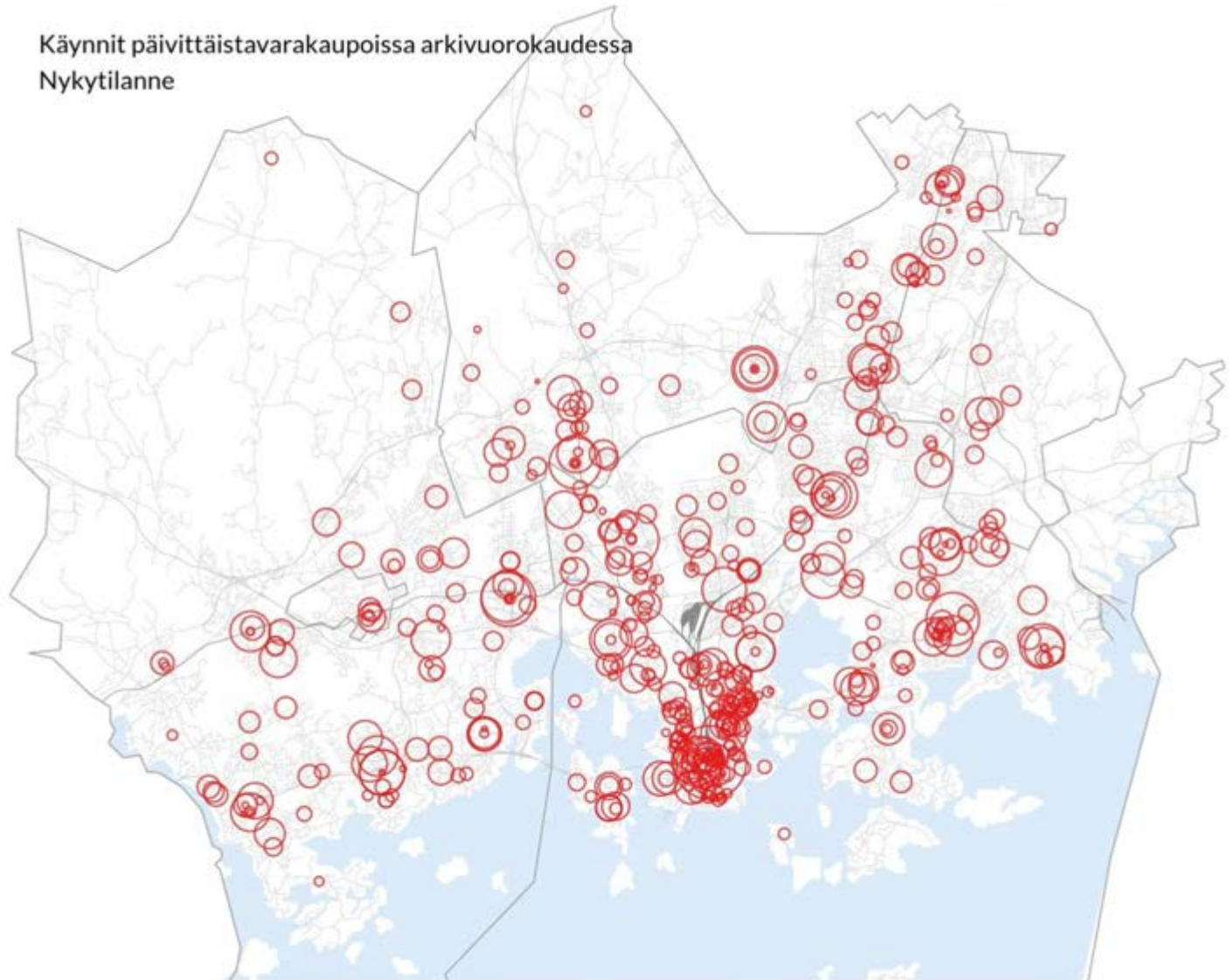
Nykytilanne





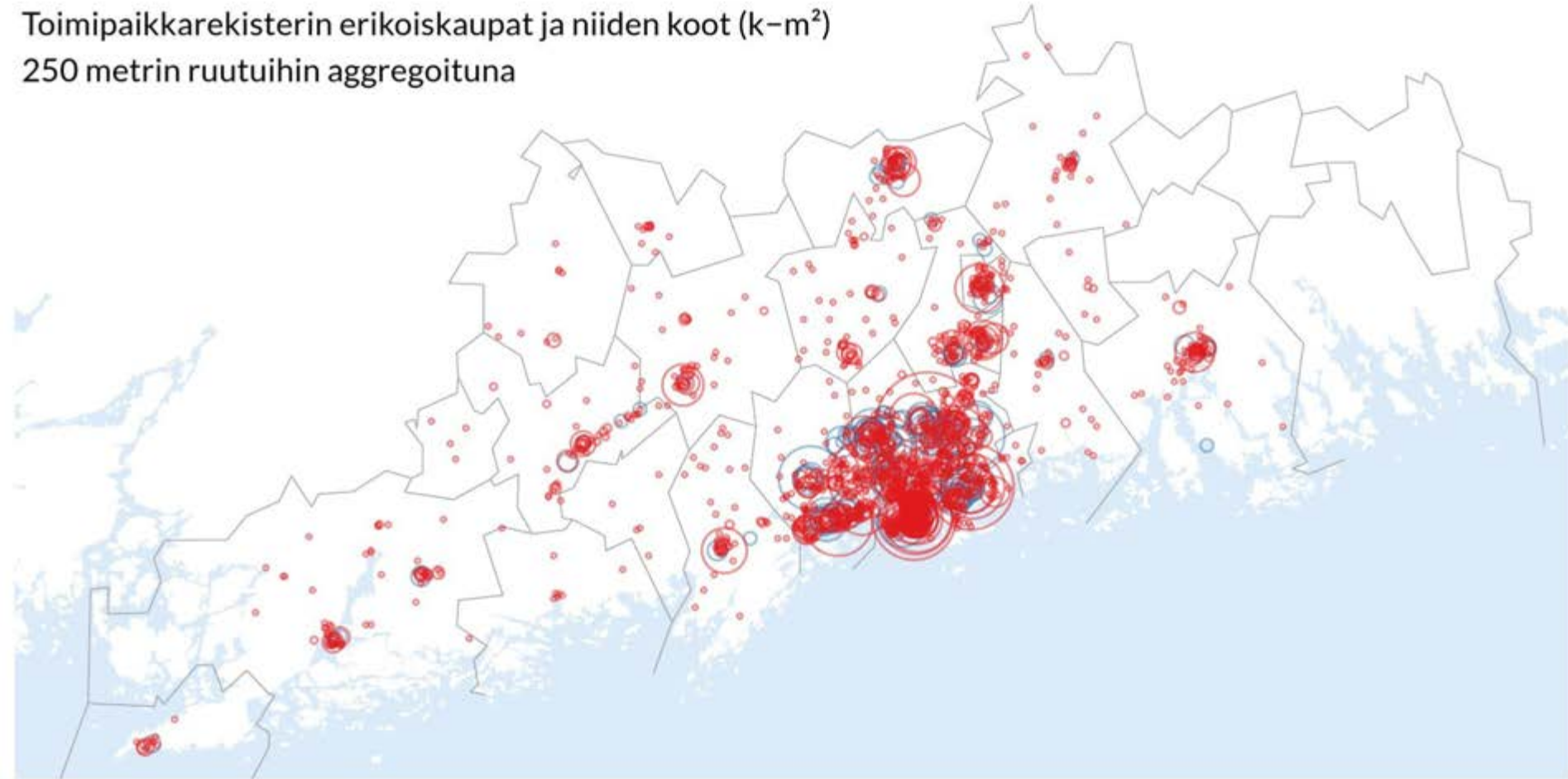
# Simuloidut käynnit päivittäistavarakaupoissa, nykytilanne

Käynnit päivittäistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Nykytilanne

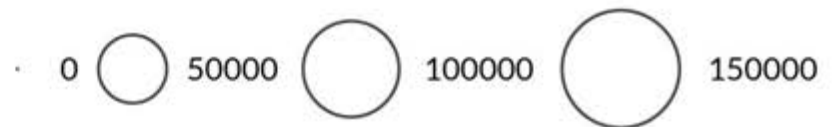


# Erikoiskaupan kerrosalan suuruusluokka 2008

Toimipaikkarekisterin erikoiskaupat ja niiden koot (k-m<sup>2</sup>)  
250 metrin ruutuihin aggregoituina

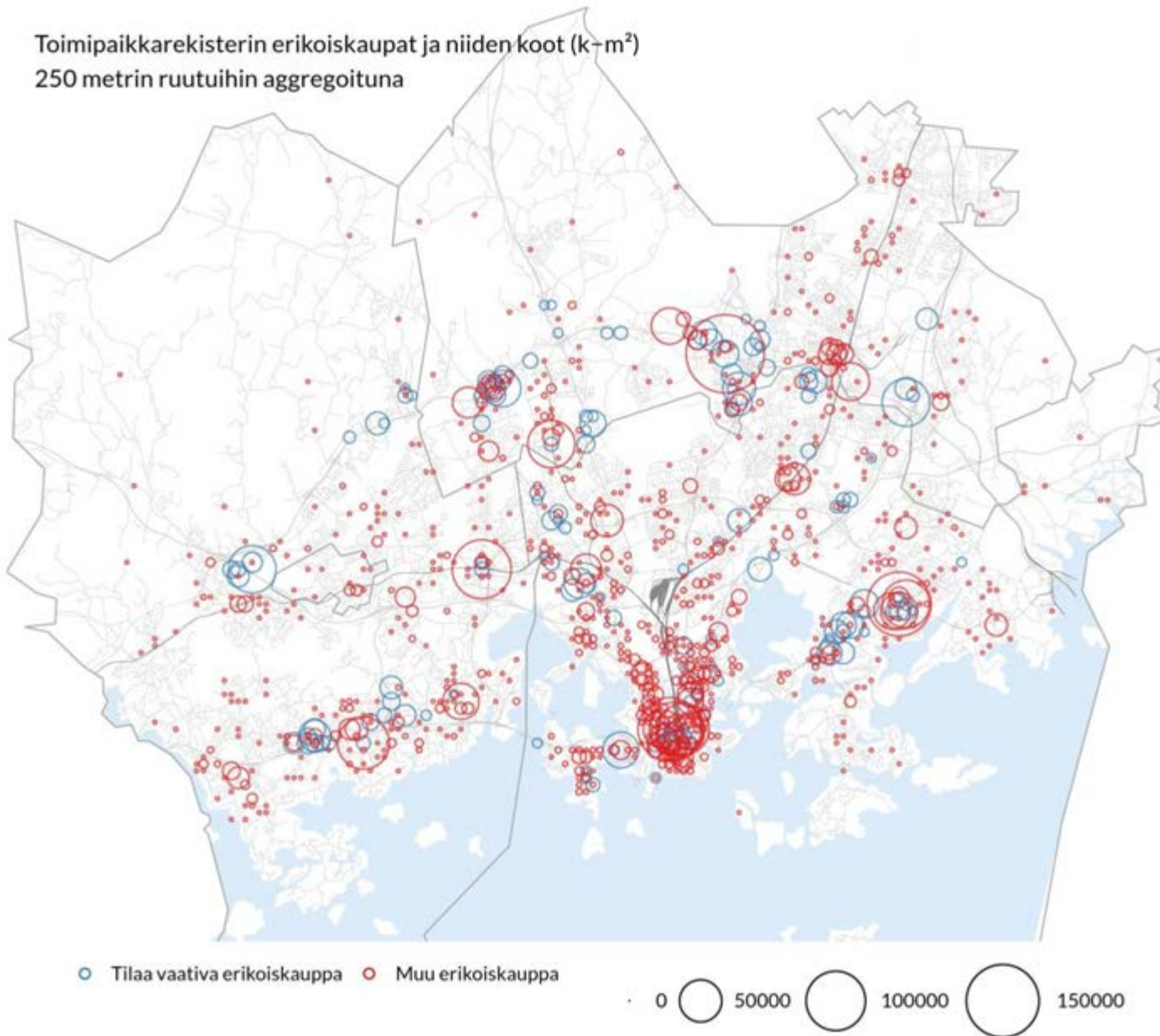


○ Tilaa vaativa erikoiskauppa ○ Muu erikoiskauppa



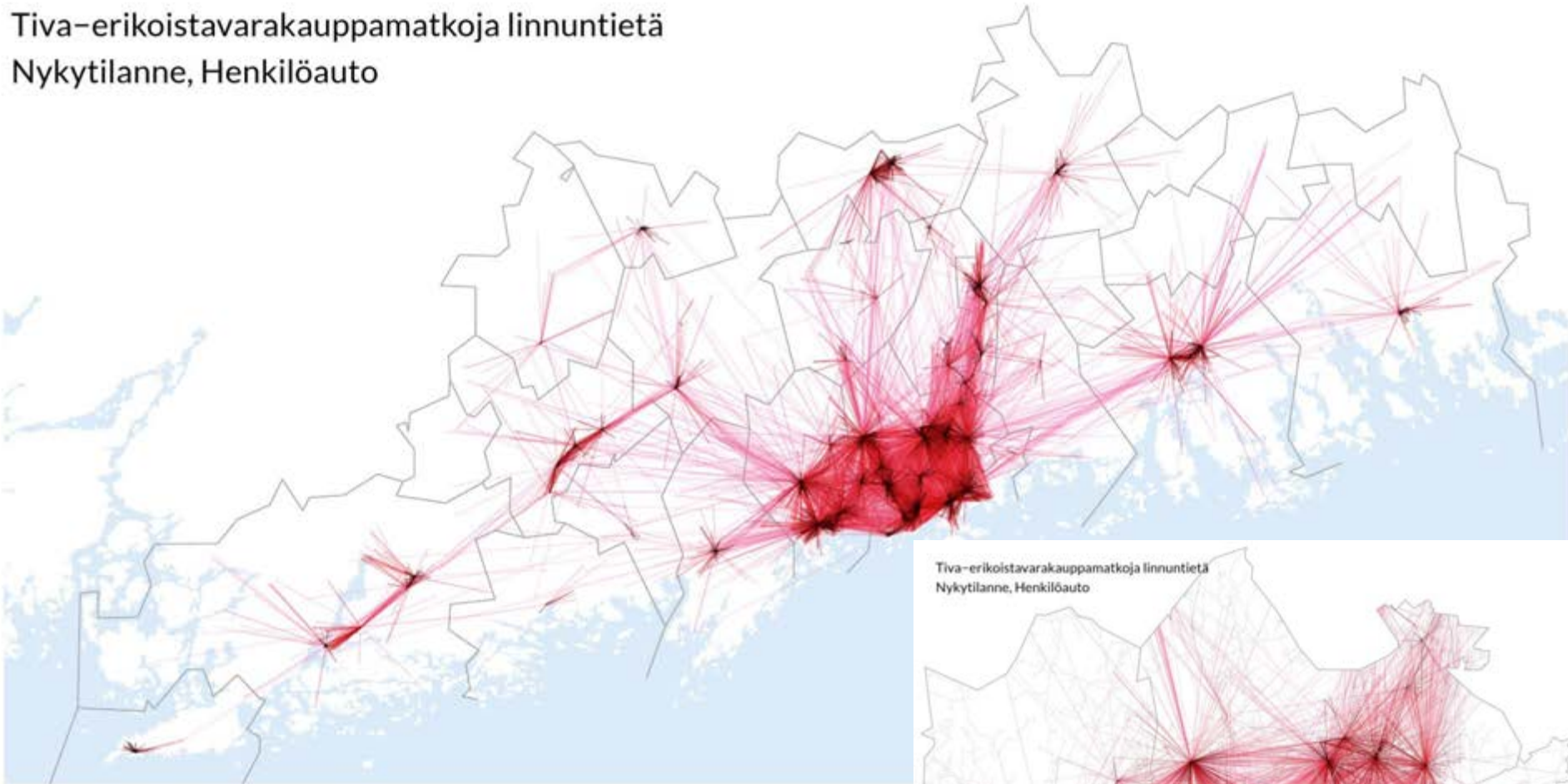
# Erikoiskaupan kerrosalan suuruusluokka 2008

Toimipaikkarekisterin erikoiskaupat ja niiden koot (k-m<sup>2</sup>)  
250 metrin ruutuihin aggregoituna



# Tiva, nykytilanne

Tiva-erikoistavarakauppamatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Henkilöauto

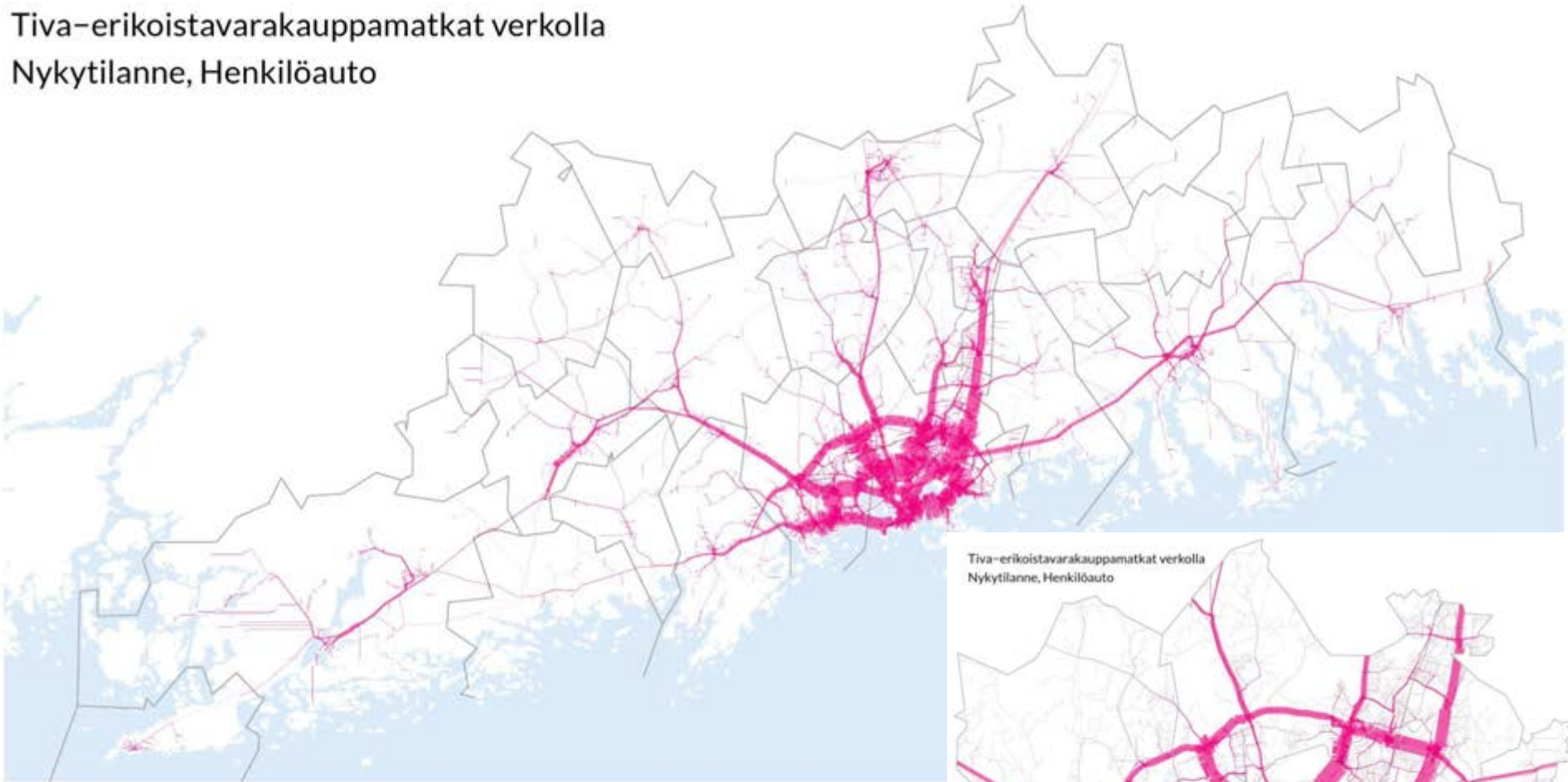


Tiva-erikoistavarakauppamatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Henkilöauto



# Tiva, nykytilanne

Tiva-erikoistavarakauppamatkat verkolla  
Nykytilanne, Henkilöauto



0 200 400 600 800



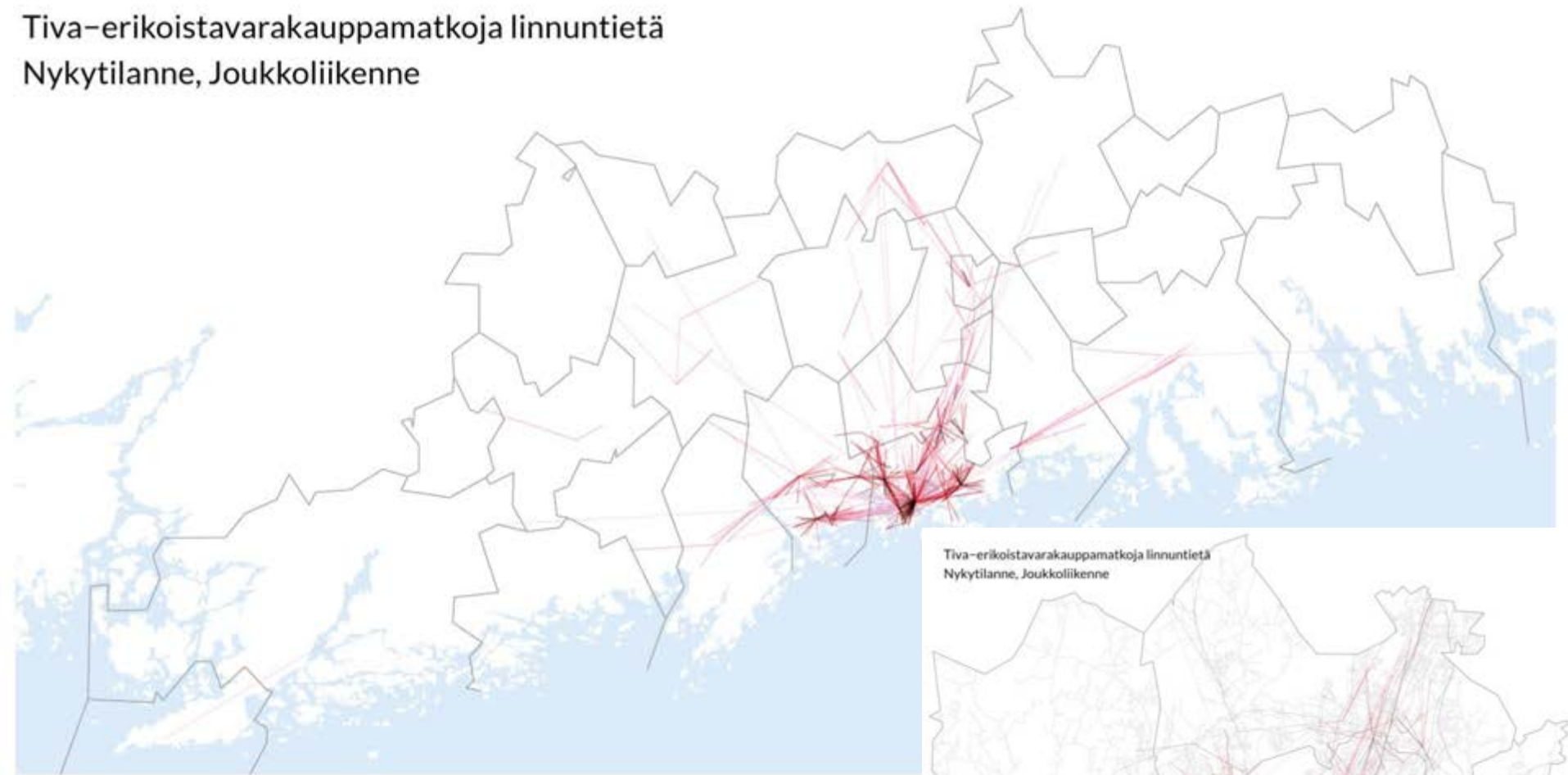
Tiva-erikoistavarakauppamatkat verkolla  
Nykytilanne, Henkilöauto

0 200 400 600 800 1000 1200

- Tiva-ostosmatkat edustavat tyypillisesti noin 1 %:a kokonaisliikenteestä.

# Tiva, nykytilanne

Tiva-erikoistavarakauppatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Joukkoliikenne

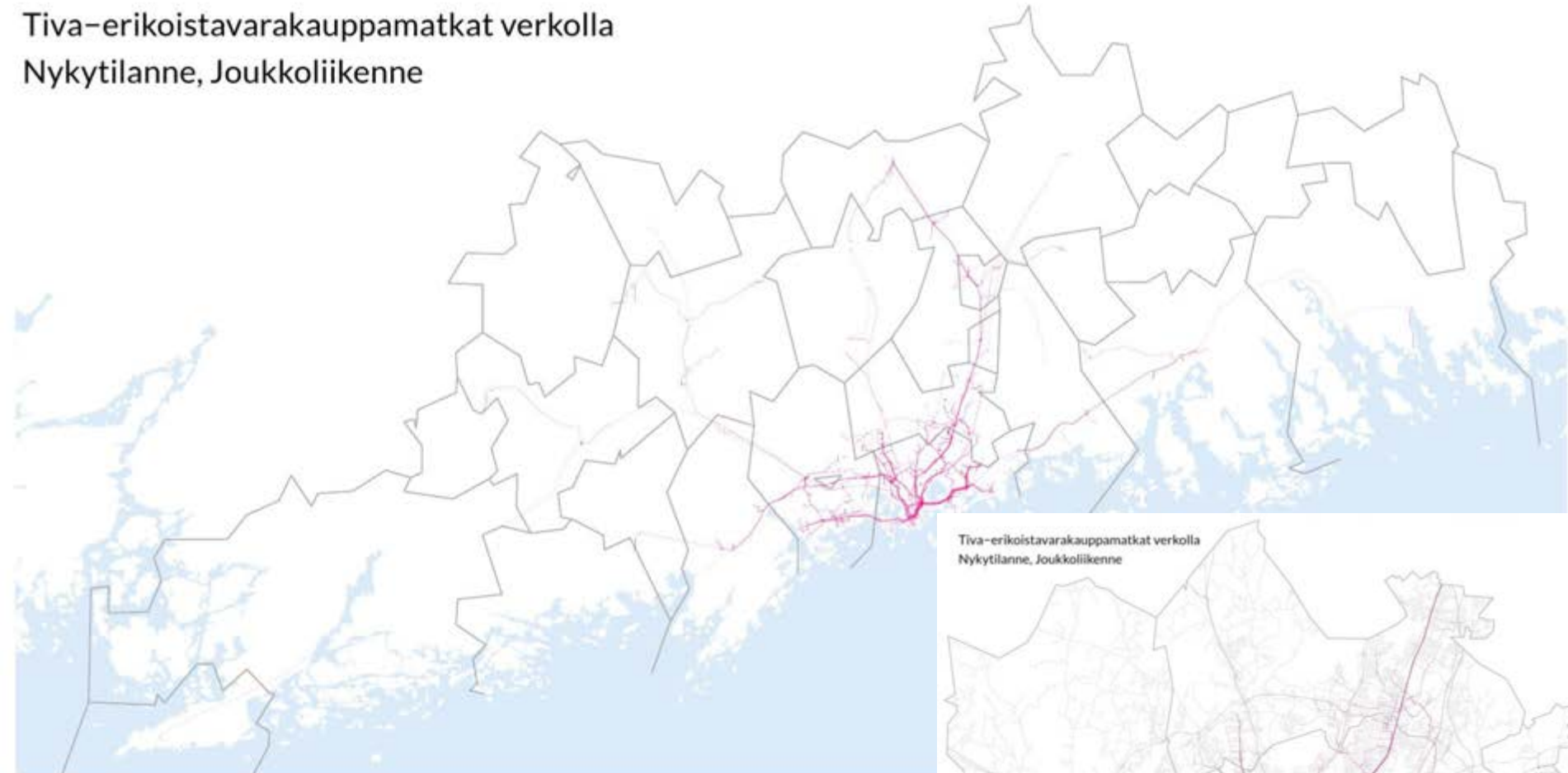


Tiva-erikoistavarakauppatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Joukkoliikenne

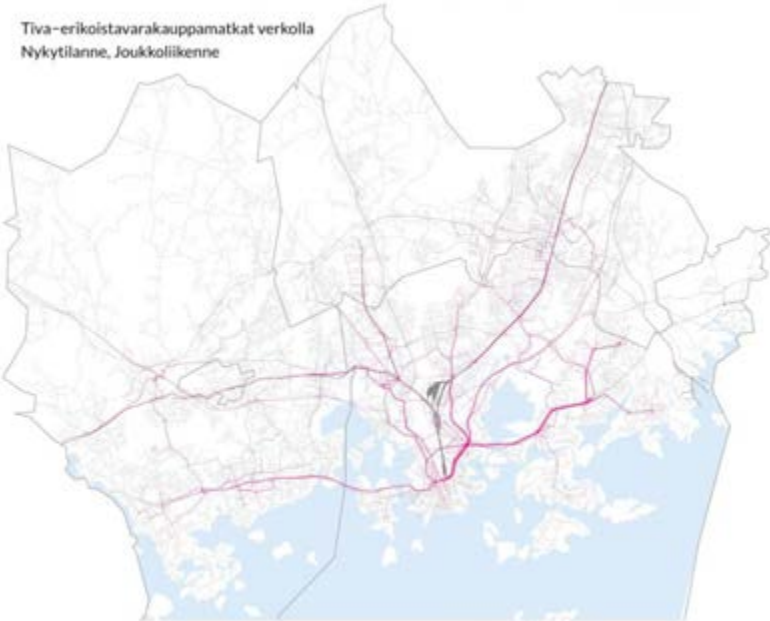


# Tiva, nykytilanne

Tiva-erikoistavarakauppamatkat verkolla  
Nykytilanne, Joukkoliikenne



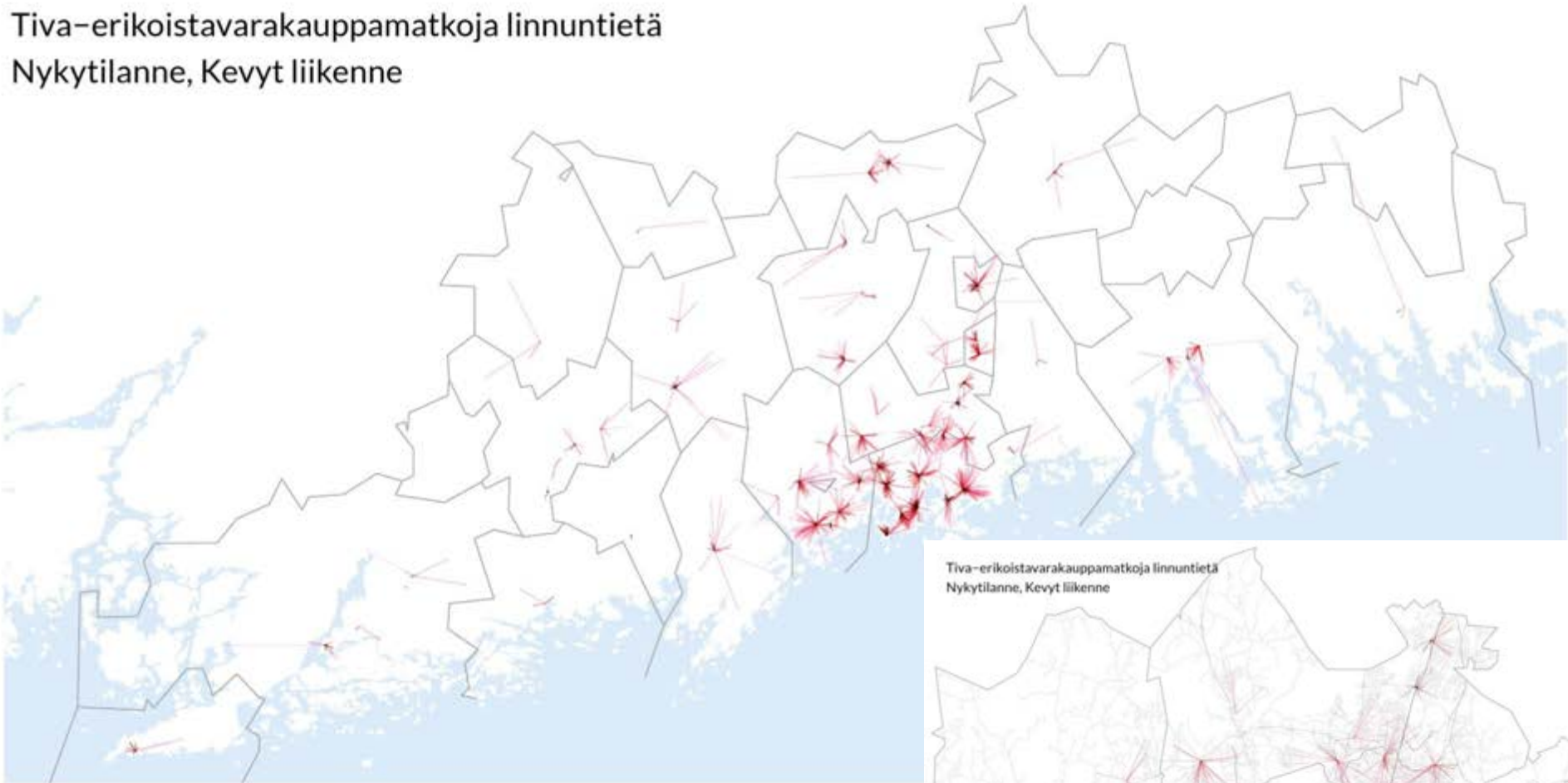
0 200 400 600 800



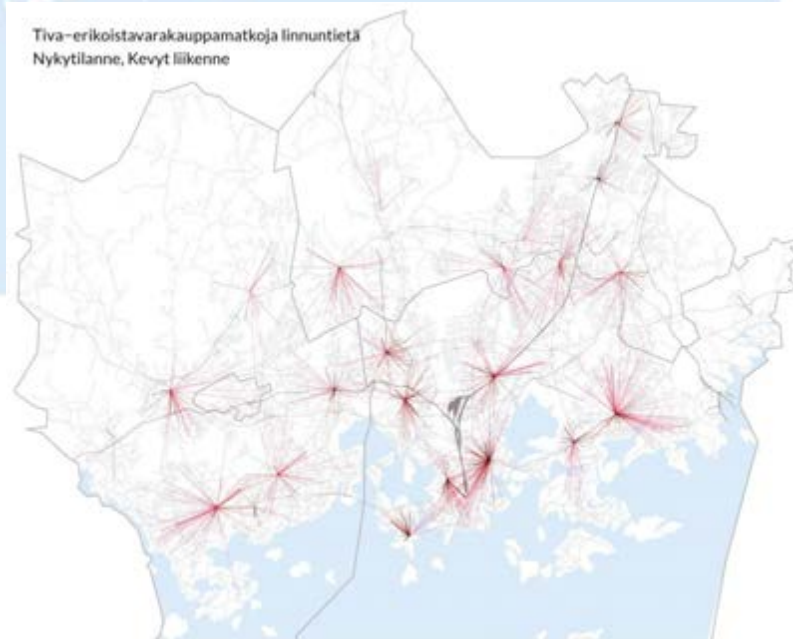
0 200 400 600 800 1000 1200

# Tiva, nykytilanne

Tiva-erikoistavarakauppamatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Kevyt liikenne



Tiva-erikoistavarakauppamatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Kevyt liikenne

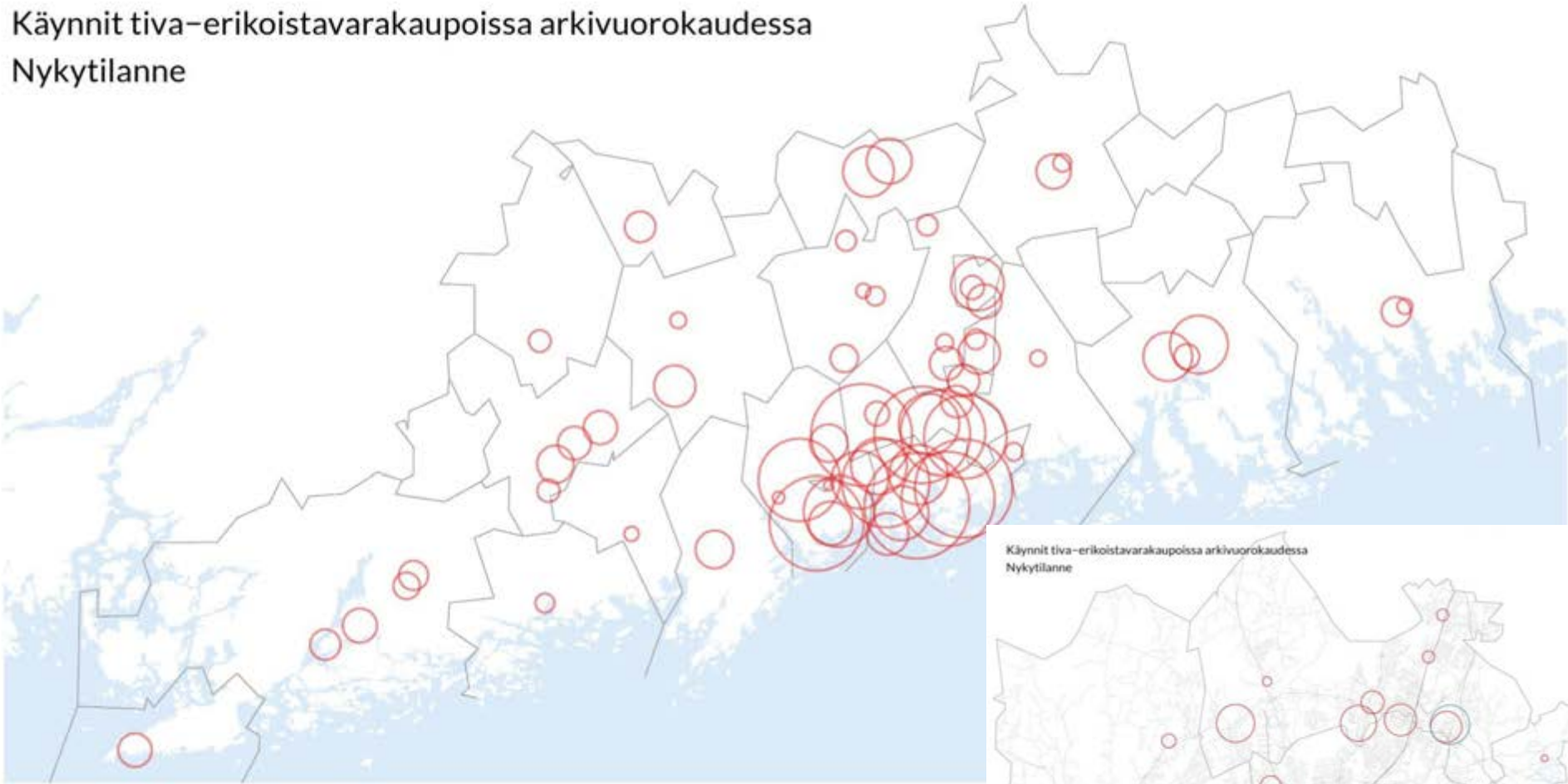




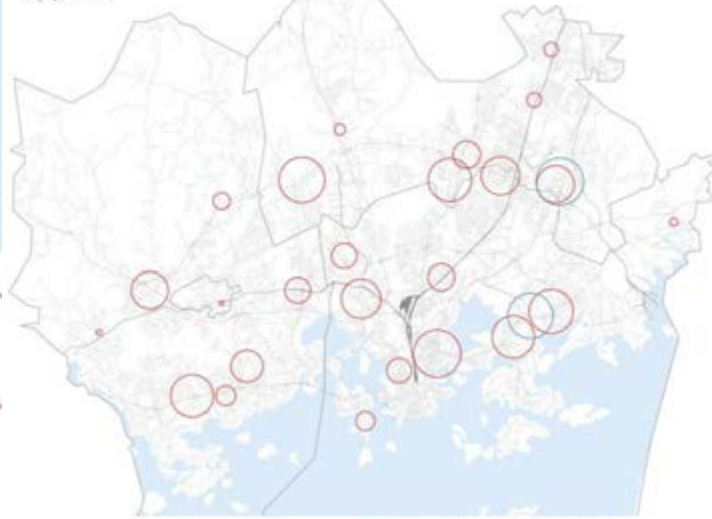
# Tiva, nykytilanne

Käynnit tiva-erikoistavarakaupoissa arkivuorokaudessa

Nykytilanne



Käynnit tiva-erikoistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Nykytilanne

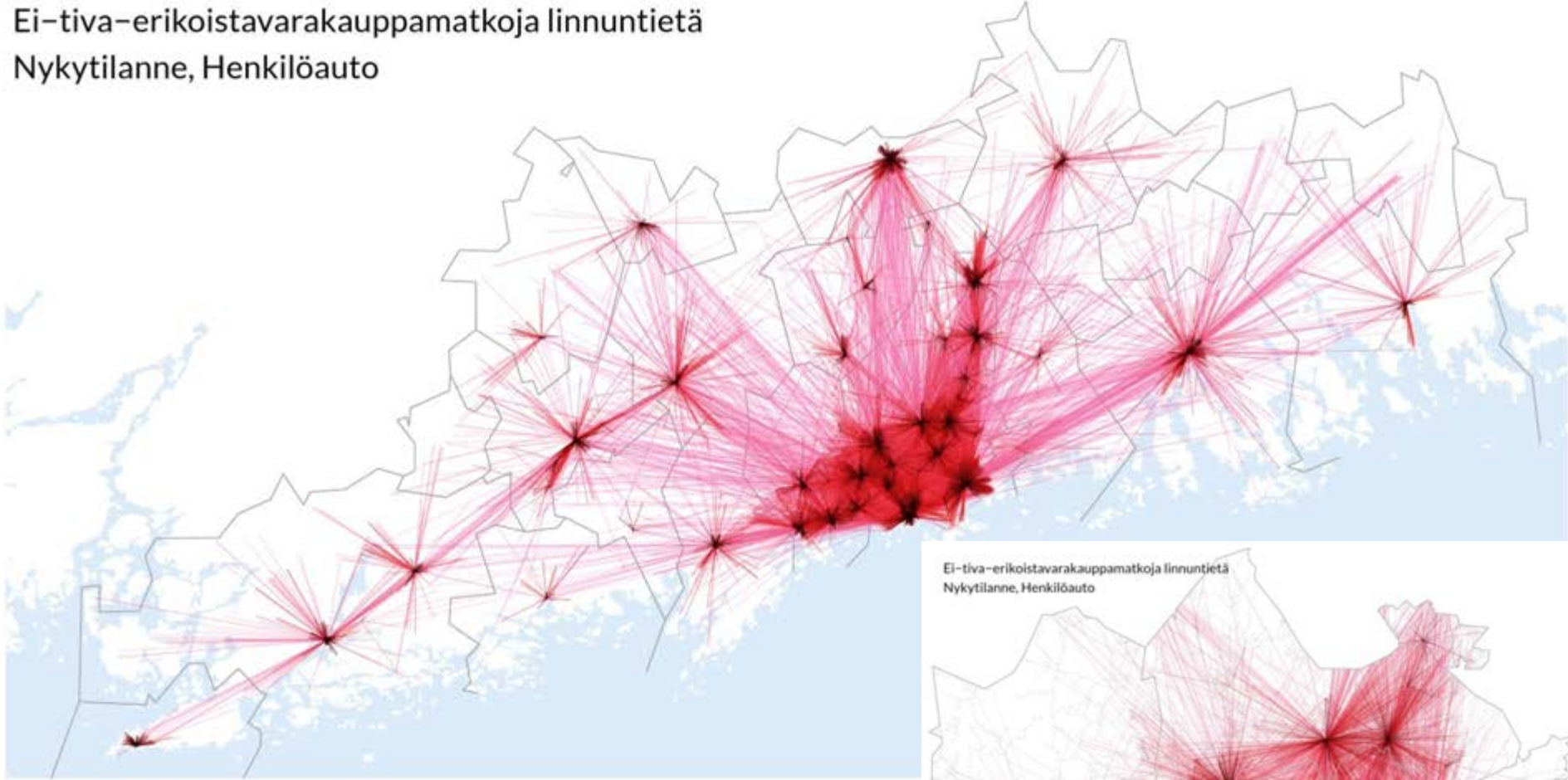


0 750 1500 Malli Kauppakeskuyhdistys 2010

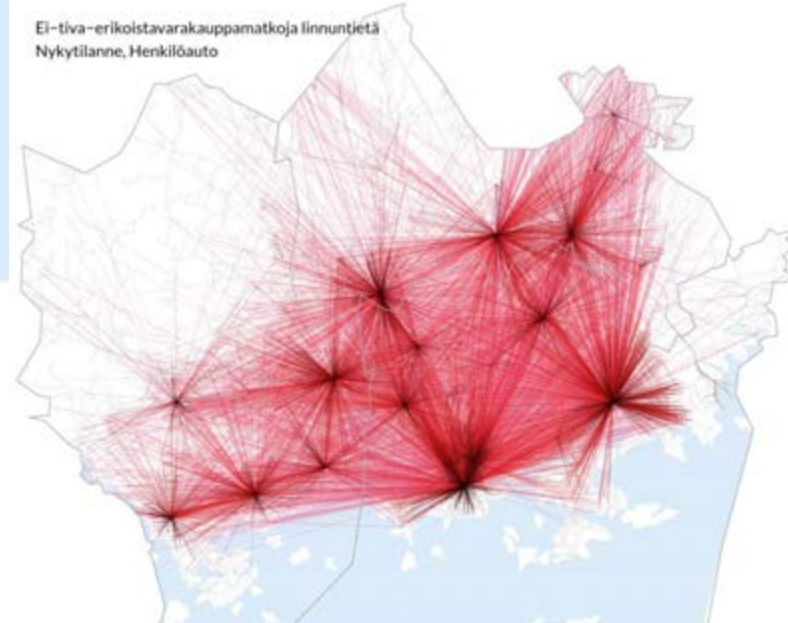


# Muu erikoiskauppa, nykytilanne

Ei-tiva-erikoistavarakauppamatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Henkilöauto

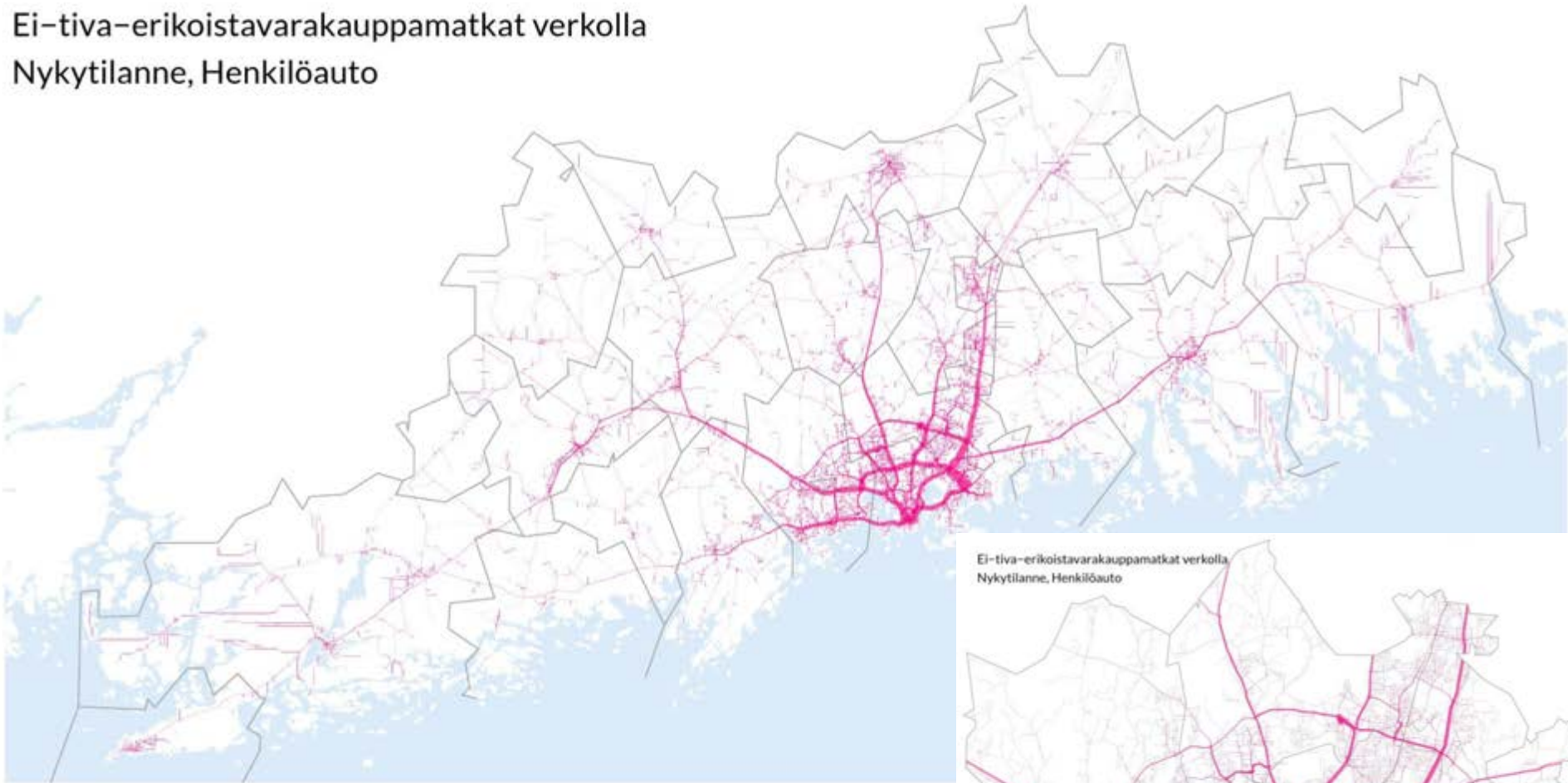


Ei-tiva-erikoistavarakauppamatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Henkilöauto



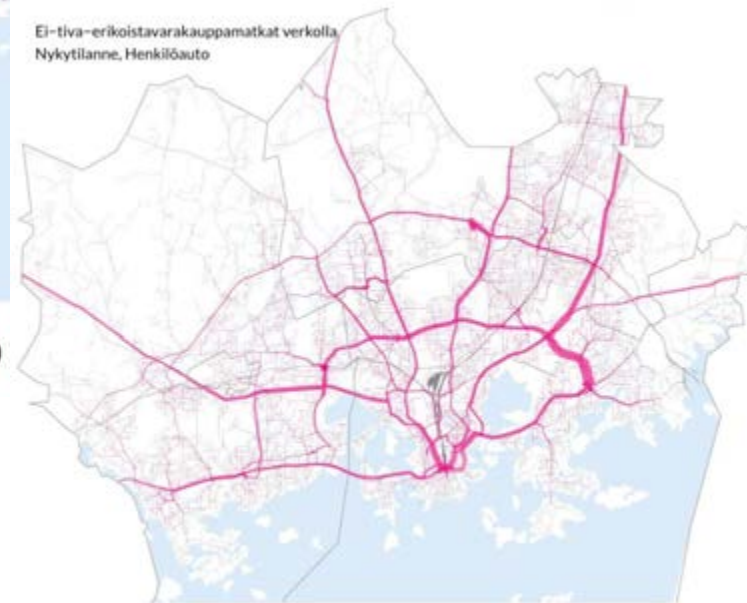
# Muu erikoiskauppa, nykytilanne

Ei-tiva-erikoistavarakauppamatkat verkolla  
Nykytilanne, Henkilöauto



0 2000 4000 6000 8000

Ei-tiva-erikoistavarakauppamatkat verkolla  
Nykytilanne, Henkilöauto

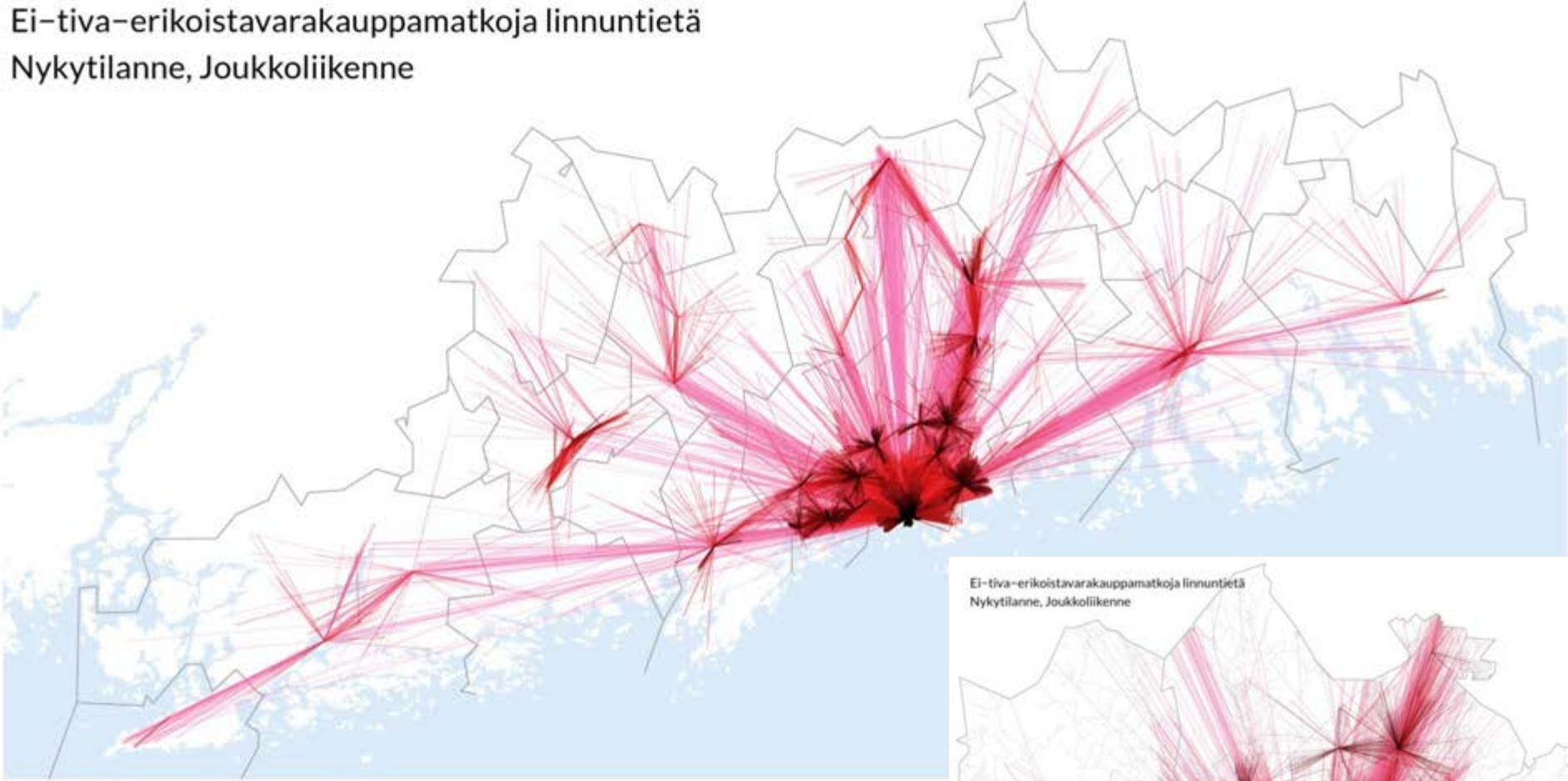


0 2000 4000 6000 8000 10000 12000

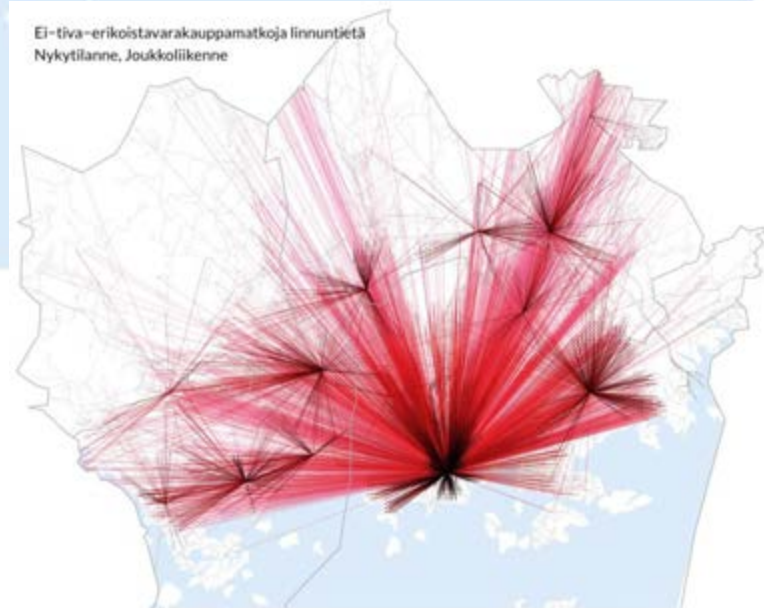
- Muut erikoiskaupan matkat edustavat tyypillisesti alle 2 % kokonaisliikenteestä.
- Suuryksikön tuntumassa osuus voi olla selvästi suurempi.

# Muu erikoiskauppa, nykytilanne

Ei-tiva-erikoistavarakauppamatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Joukkoliikenne

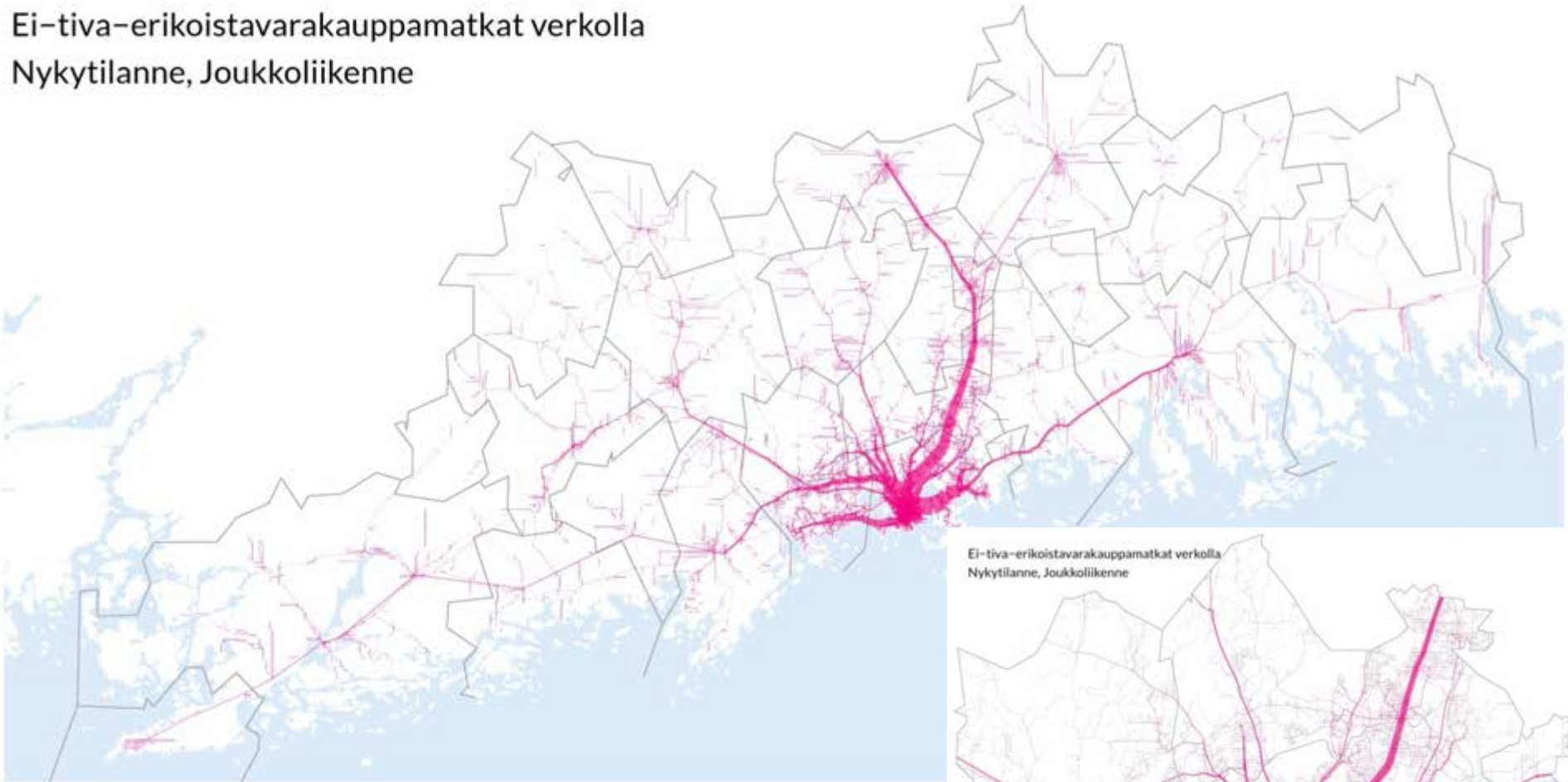


Ei-tiva-erikoistavarakauppamatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Joukkoliikenne



# Muu erikoiskauppa, nykytilanne

Ei-tiva-erikoistavarakauppamatkat verkolla  
Nykytilanne, Joukkoliikenne



0 2000 4000 6000 8000

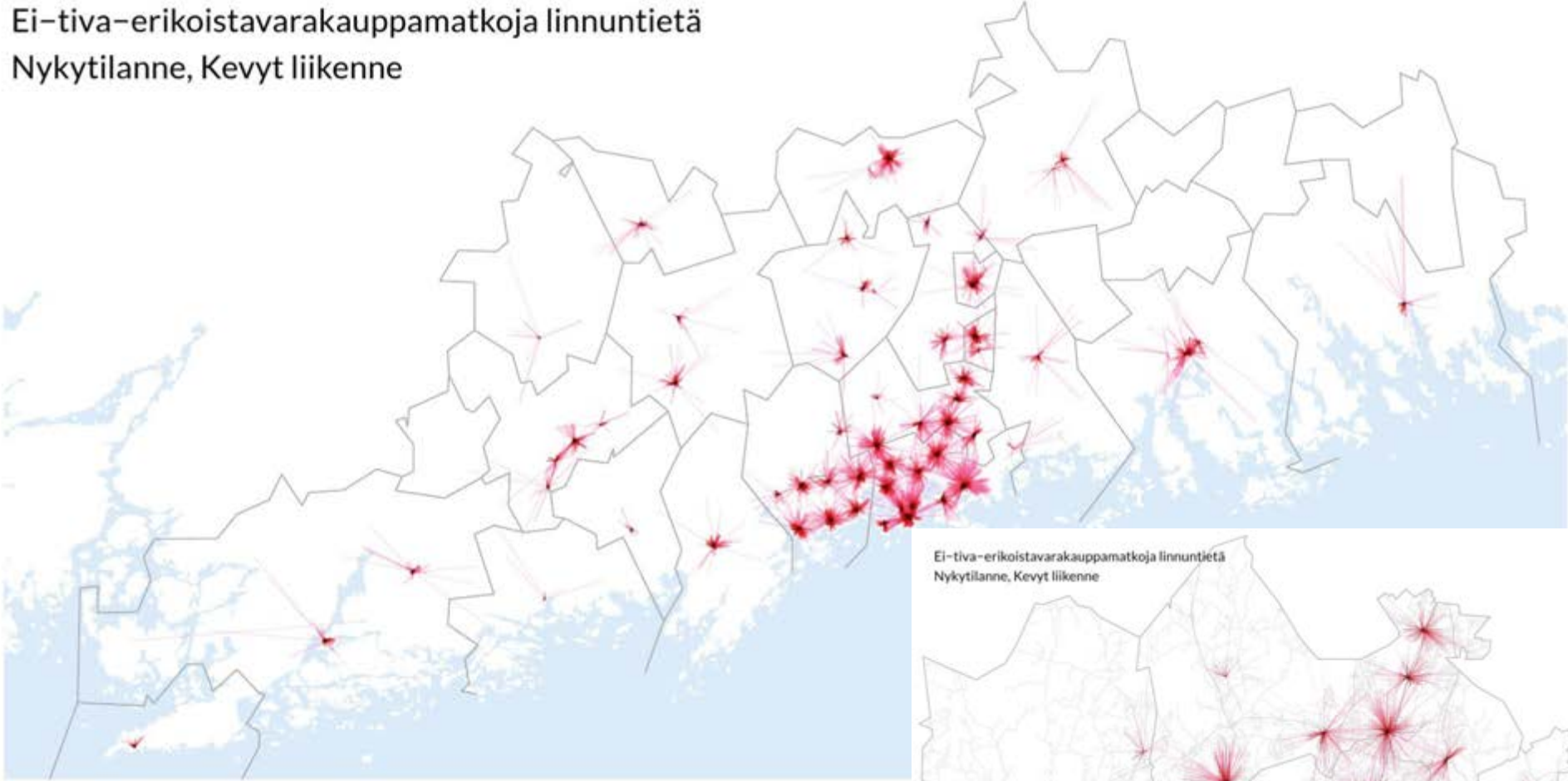


0 2000 4000 6000 8000 10000 12000

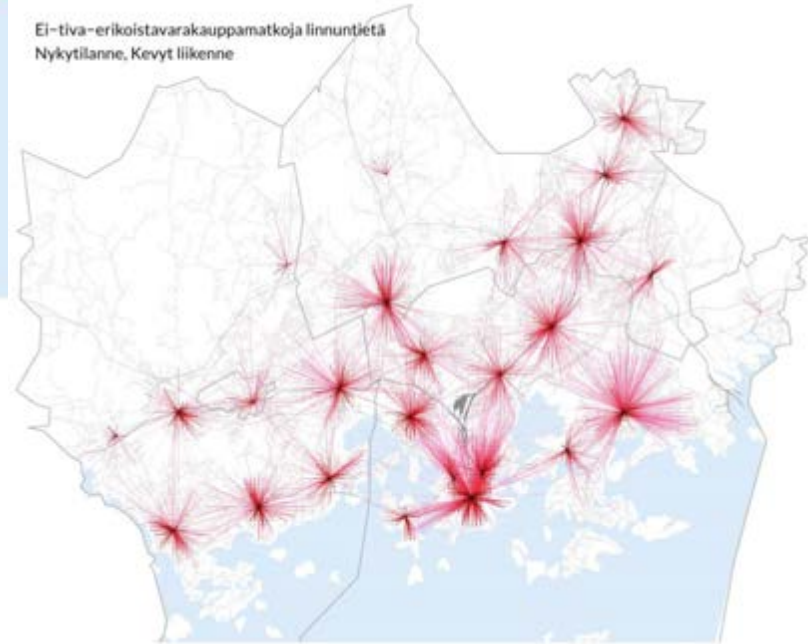
- Helsingin keskustaan suuntautuvilla säteittäisyhteyksillä erikoiskaupan matkojen osuus voi olla jopa 10 %.

# Muu erikoiskauppa, nykytilanne

Ei-tiva-erikoistavarakauppamatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Kevyt liikenne

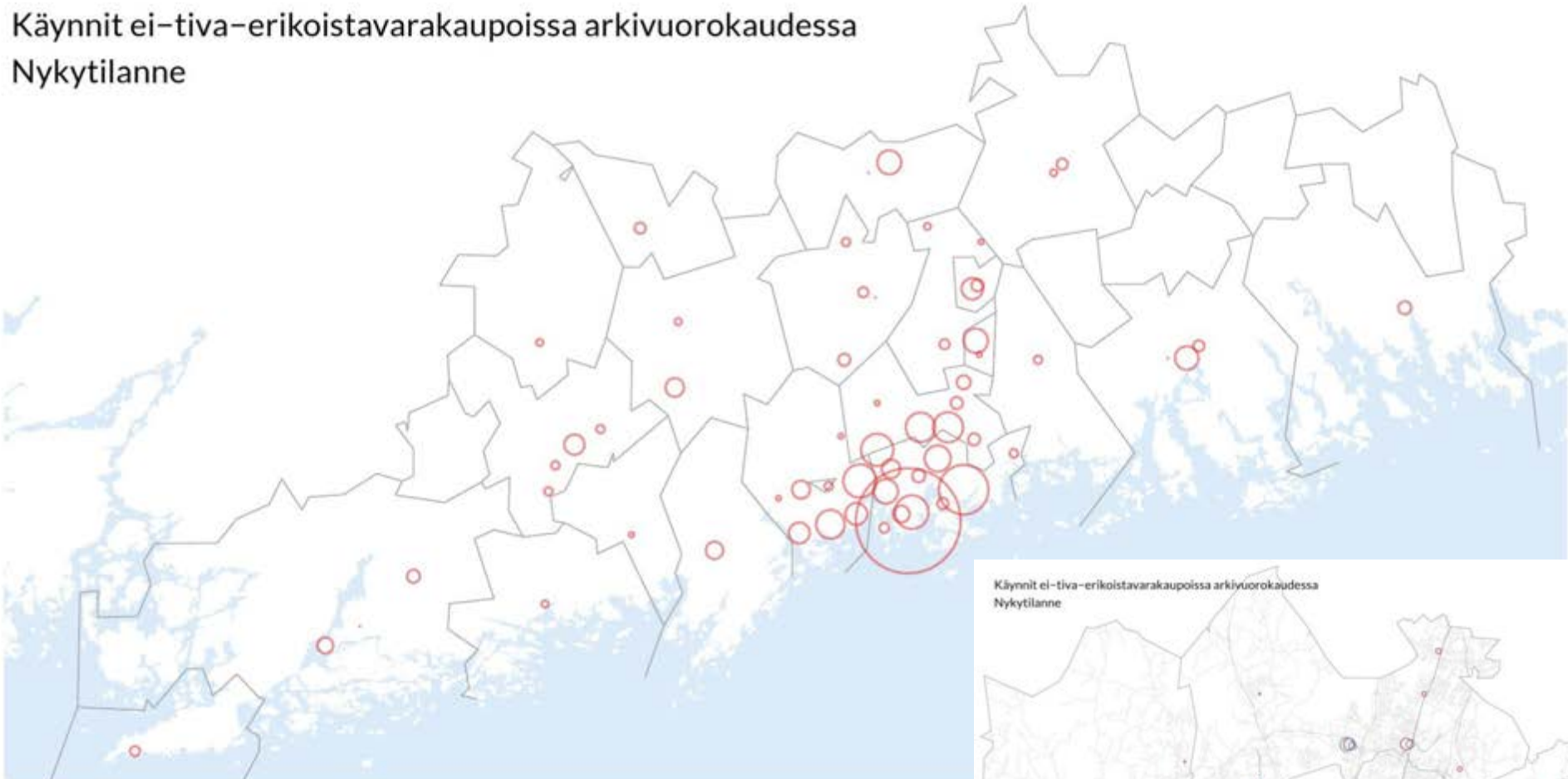


Ei-tiva-erikoistavarakauppamatkoja linnuntietä  
Nykytilanne, Kevyt liikenne



# Muu erikoiskauppa, nykytilanne

Käynnit ei-tiva-erikoistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Nykytilanne



0 5000 10000

0 5000 10000 Malli Kauppakeskusuunnitelma 2010

# Kaupan kerrosalan muutokset (2008 -> ehdotus 2035)

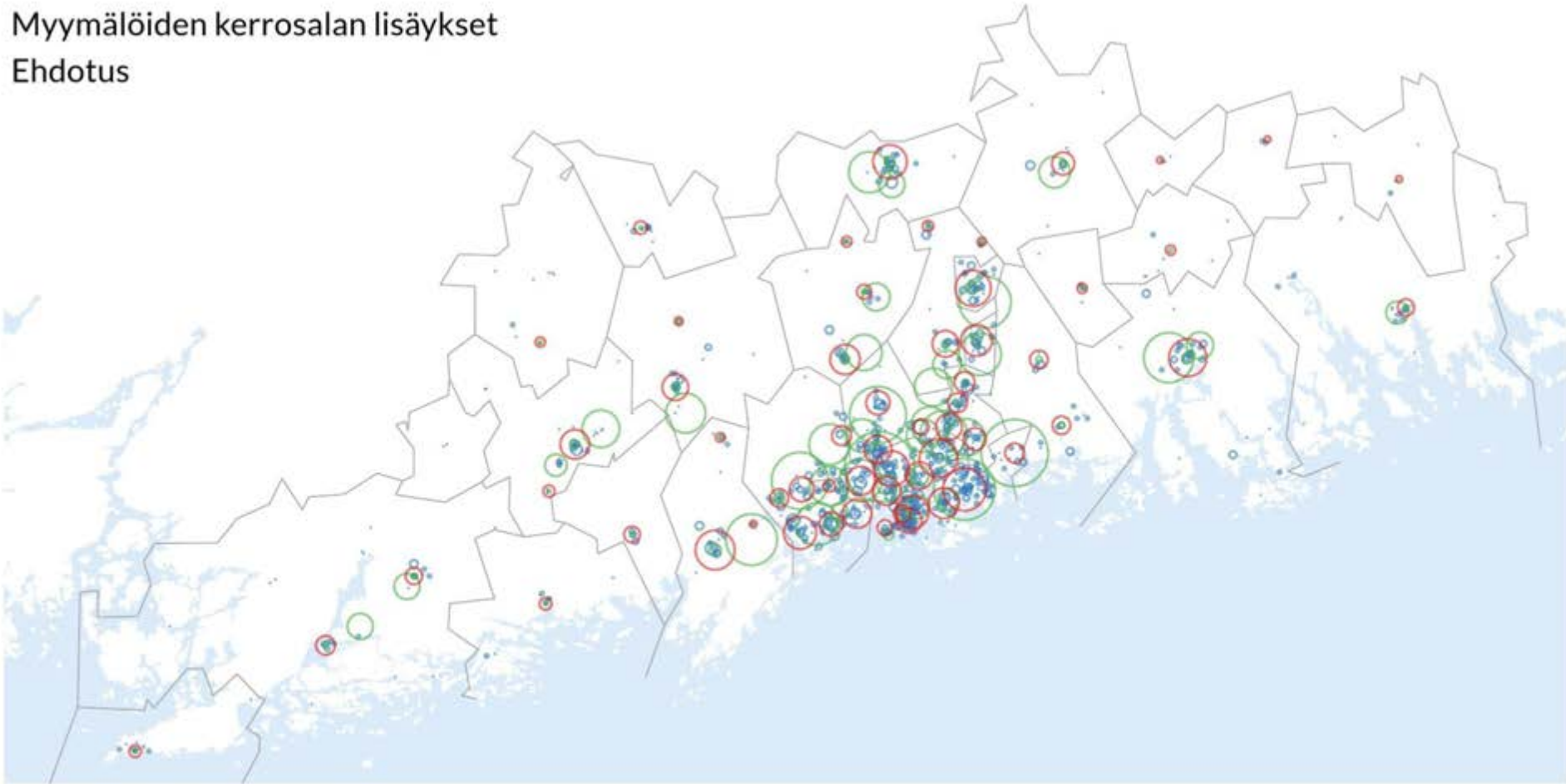
- Lisäykset pääkaupunkiseudun ulkopuolella on kohdistettu raportin ”Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi” (Uudenmaan liitto/Santasalo) mukaisesti.
- Samoin pääkaupunkiseudulle esitettyjen tilaa vaativan kaupan suuryksiköiden osalta kasvu on poimittu kyseisestä raportista.
- Muualla pääkaupunkiseudulla kuntakohtainen kasvu on poimittu raportista ja se on jaoteltu kaupunginosittain puoliksi nykyisen kaupan kerrosalan ja puoliksi ostovoiman kasvun perusteella.



# Kaupan kerrosalan kasvu, nyky->ehdotus

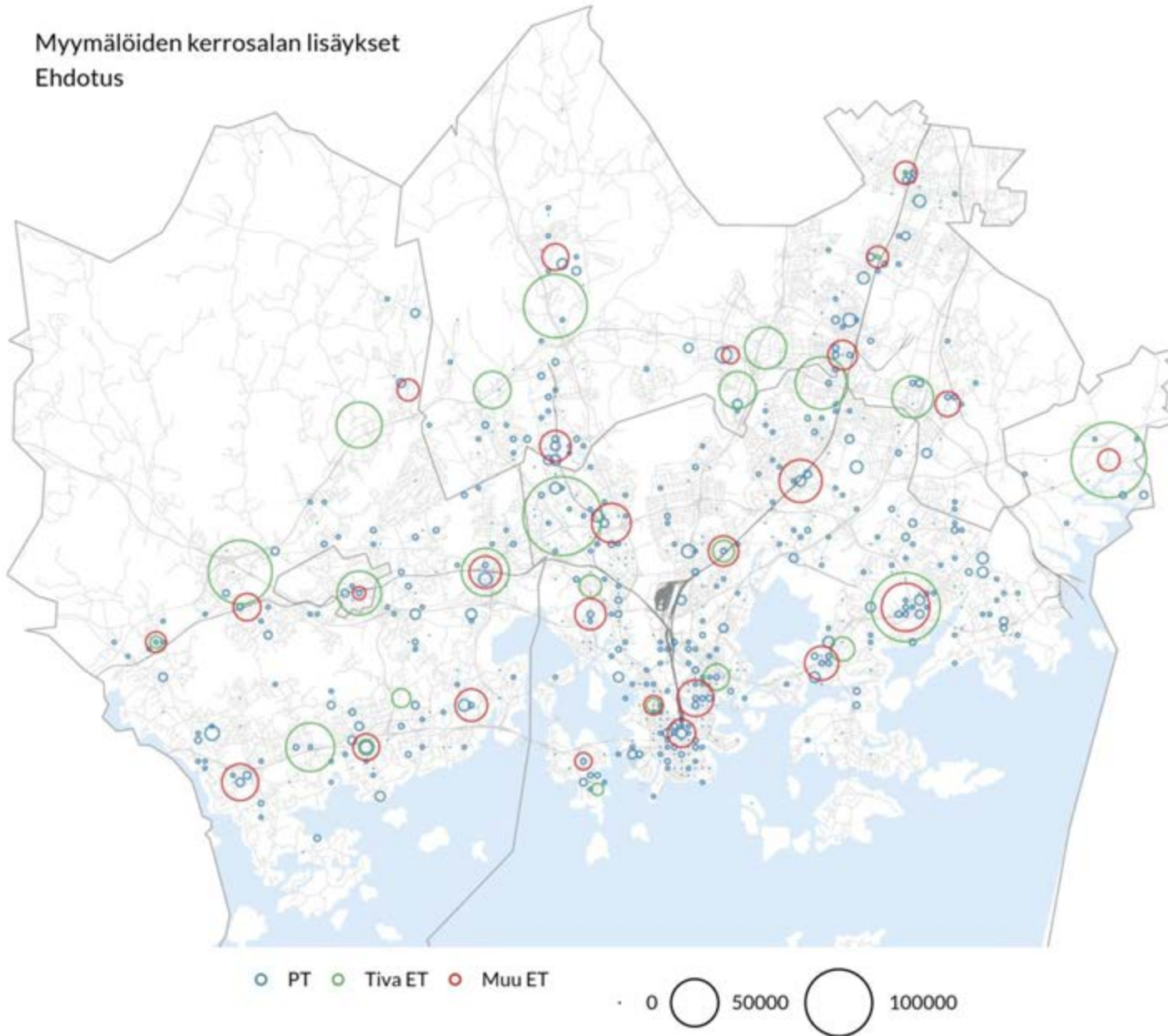
Myymälöiden kerrosalan lisäykset

Ehdotus



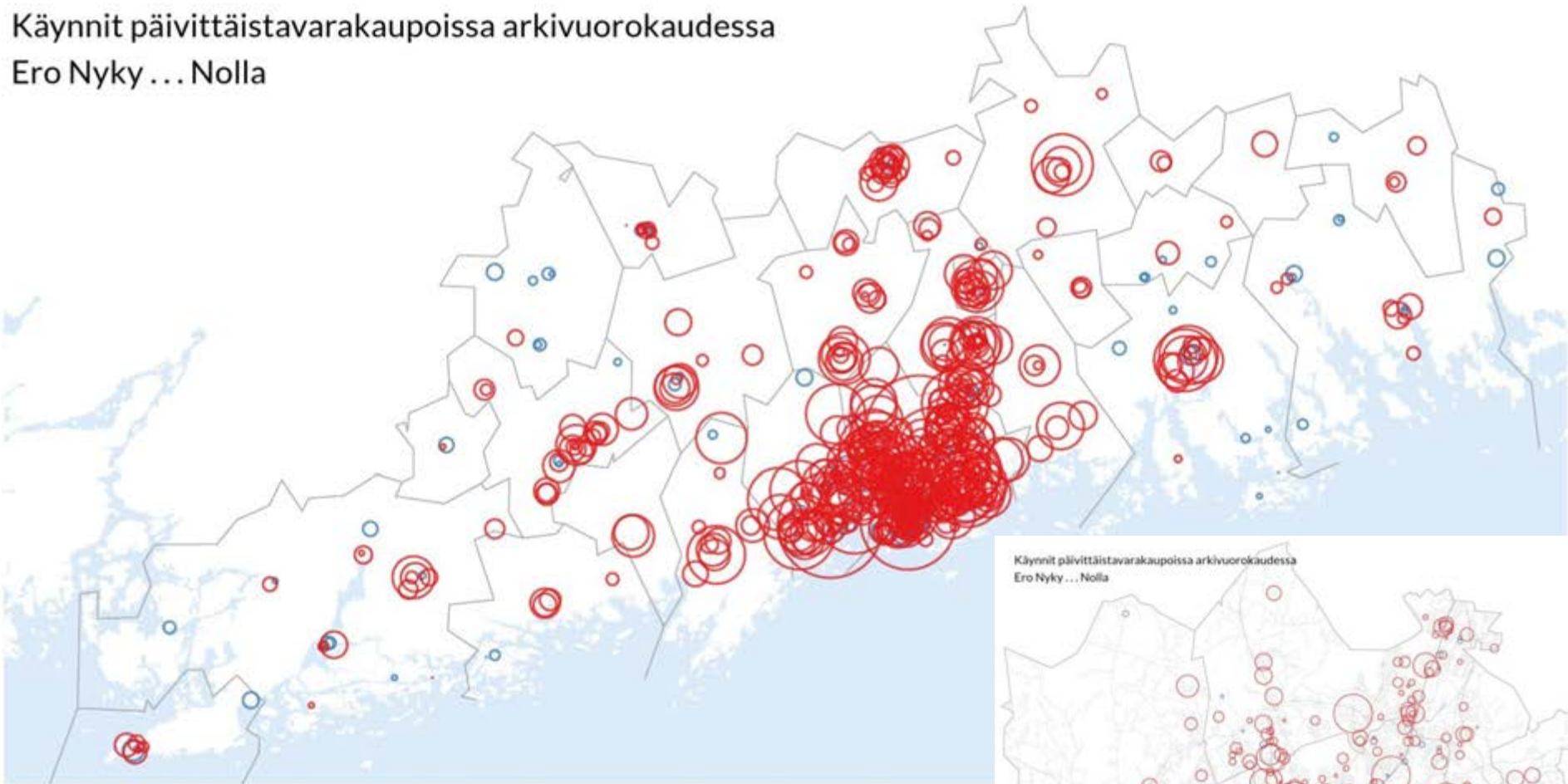
# Kaupan kerrosalan kasvu, nyky->ehdotus

Myymlöiden kerrosalan lisäykset  
Ehdotus



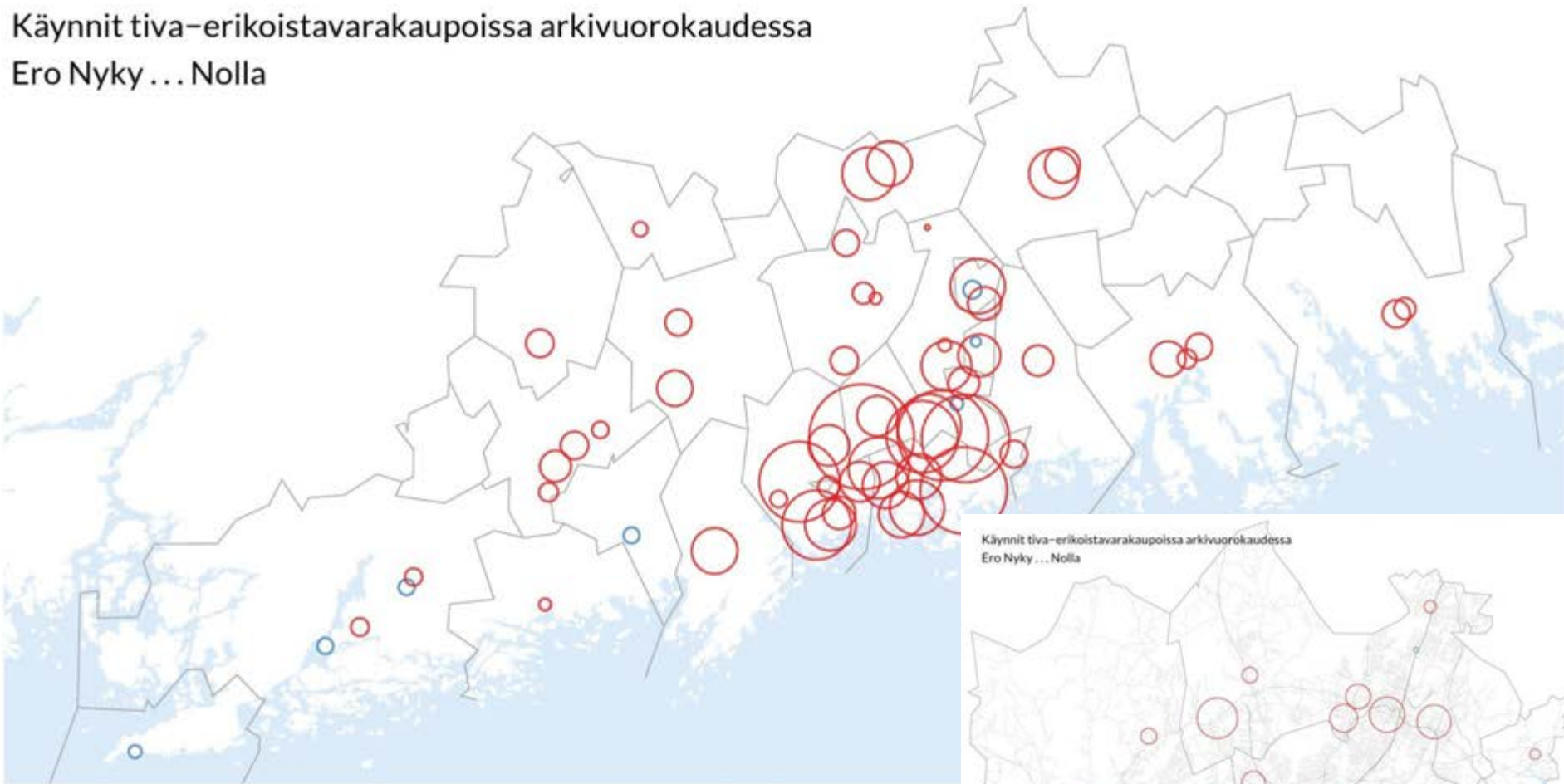
# Käyntimuutokset 2008 -> 2035 0+

Käynnit päivittäistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Ero Nyky ... Nolla

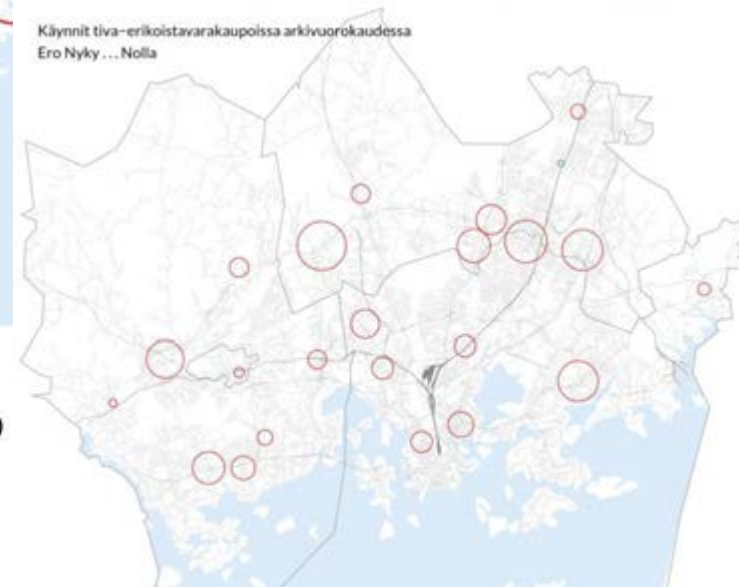
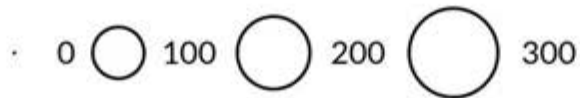


# Käyntimuutokset 2008 -> 2035 0+

Käynnit tiva-erikoistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Ero Nyky... Nolla



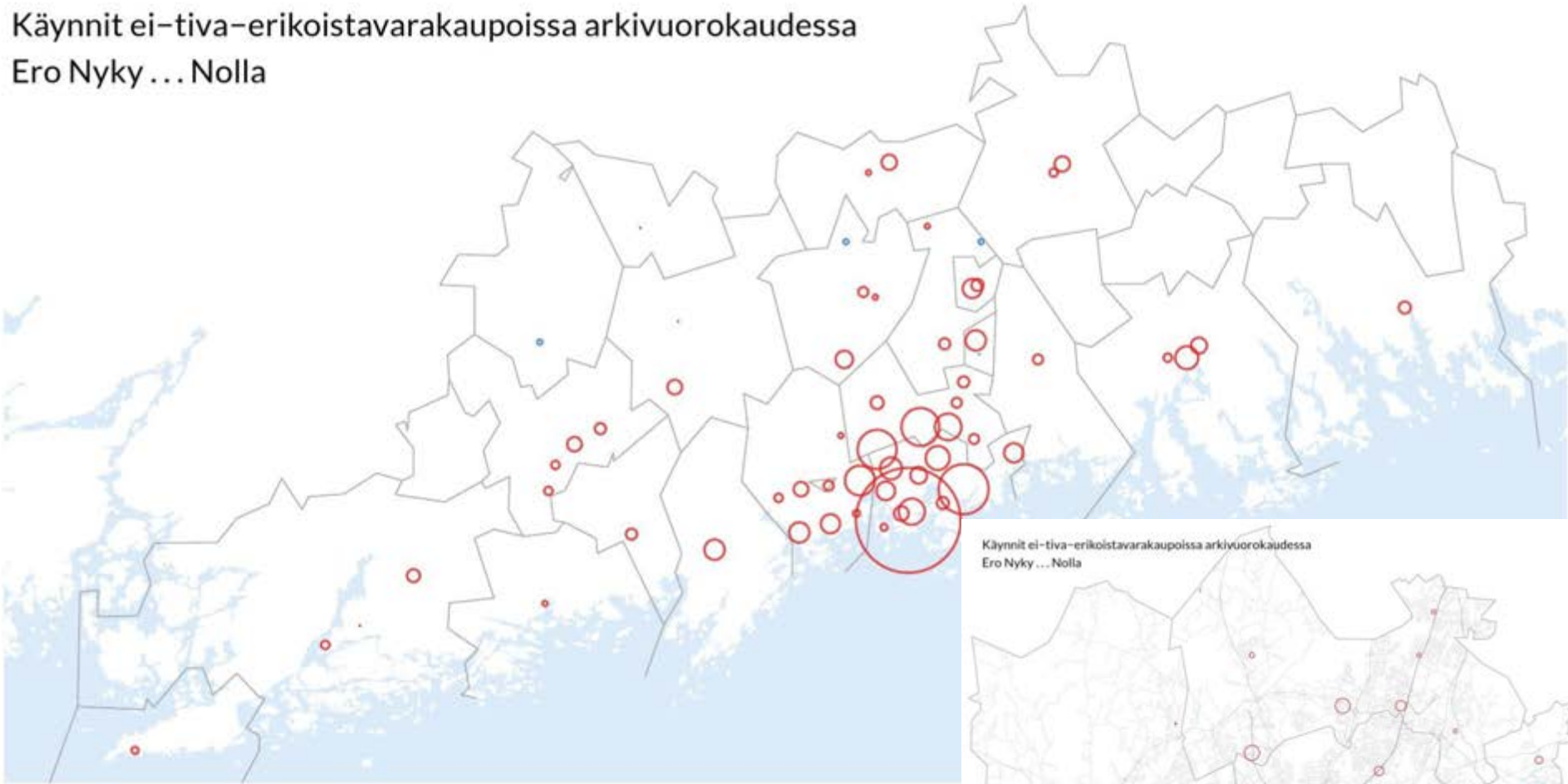
○ Vähenee ○ Kasvaa



○ Vähenee ○ Kasvaa

# Käyntimuutokset 2008 -> 2035 0+

Käynnit ei-tiva-erikoistavara-kaupoissa arkivuorokaudessa  
Ero Nyky ... Nolla



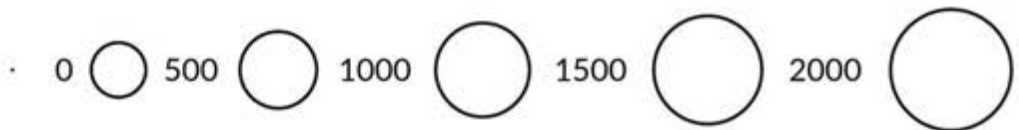
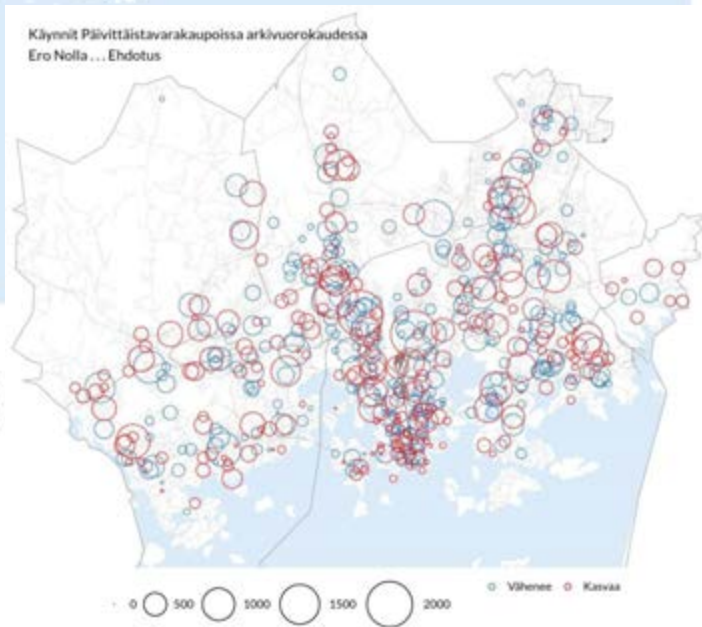
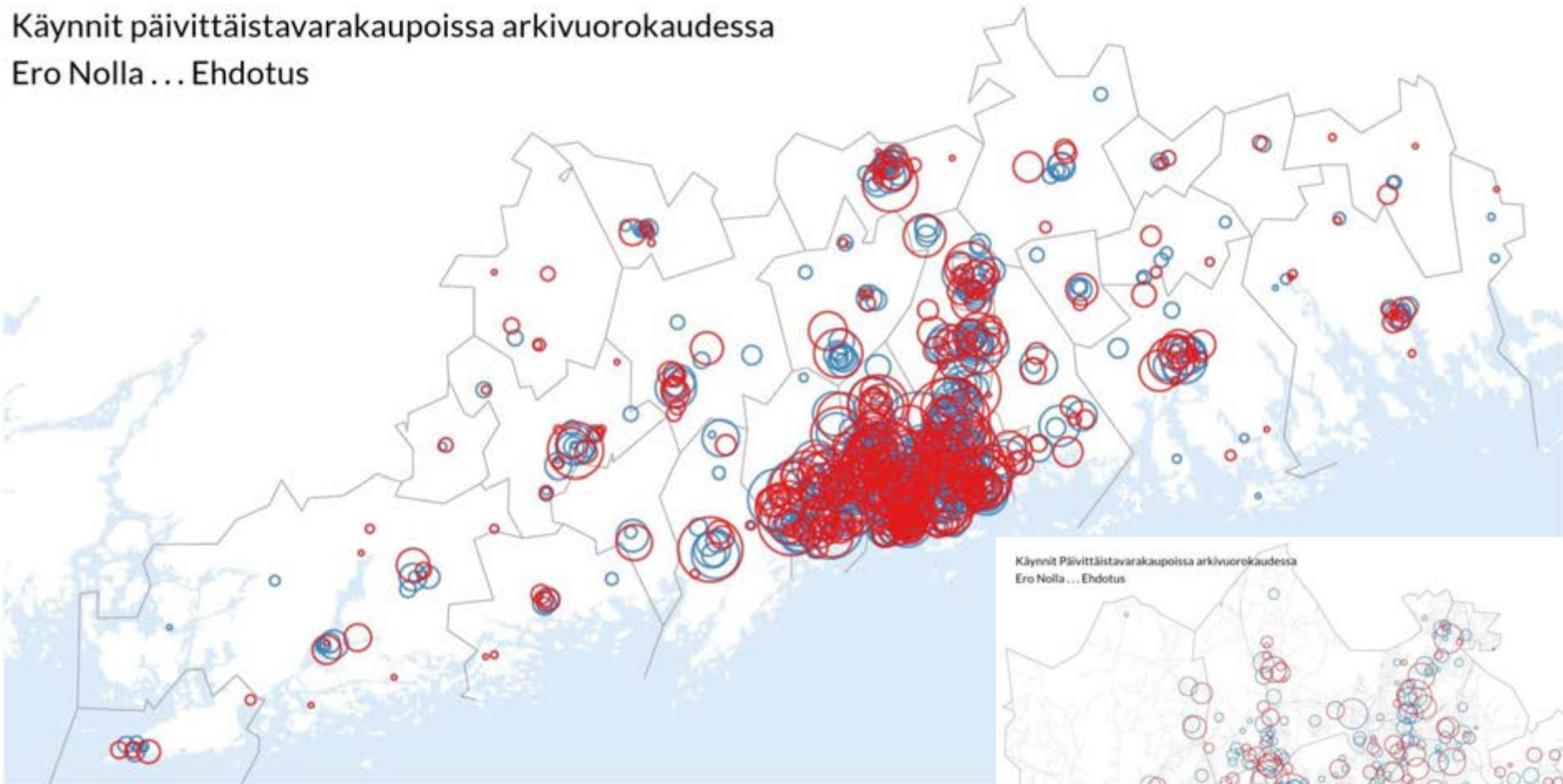
Käynnit ei-tiva-erikoistavara-kaupoissa arkivuorokaudessa  
Ero Nyky ... Nolla



# Käyntimuutokset 2035 0+ -> Ehdotus

Käynnit päivittäistavara-kaupoissa arkivuorokaudessa

Ero Nolla ... Ehdotus

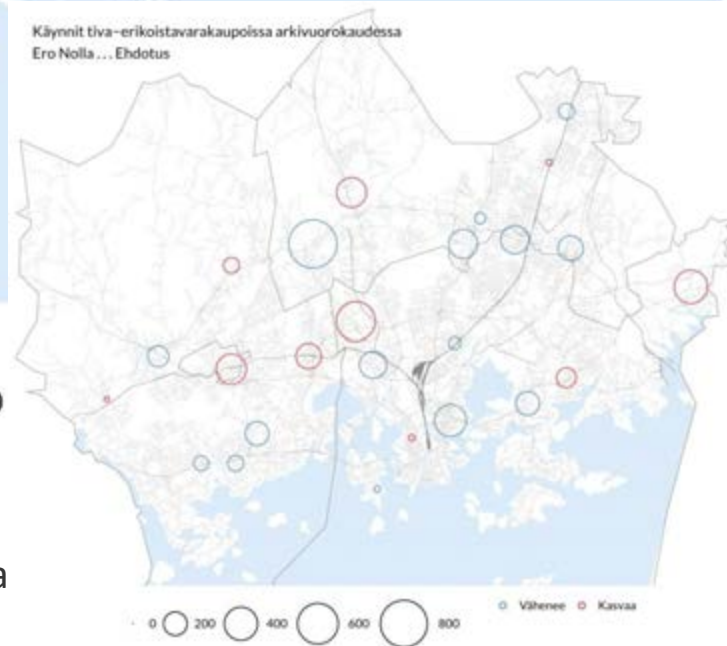
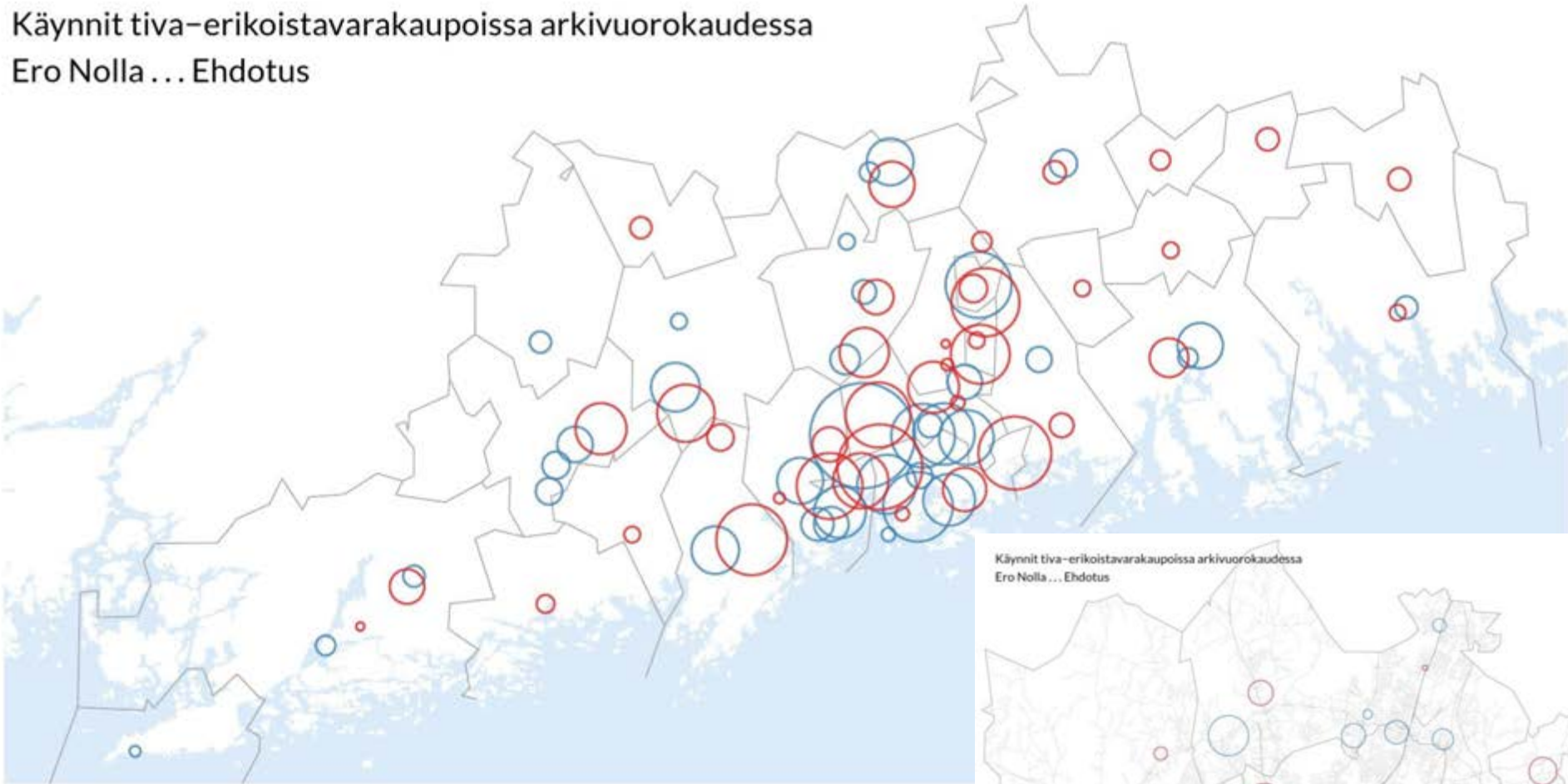


- Ehdotus suuntaa kasvua punaisiin kohteisiin.
- Nykytilanteeseen verrattuna useat sinisetkin kohteet säilyttävät myyntinsä lähes ennallaan.



# Käyntimuutokset 2035 0+ -> Ehdotus

Käynnit tiva-erikoistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Ero Nolla... Ehdotus

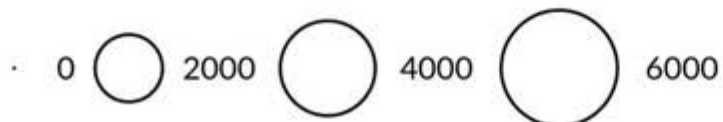
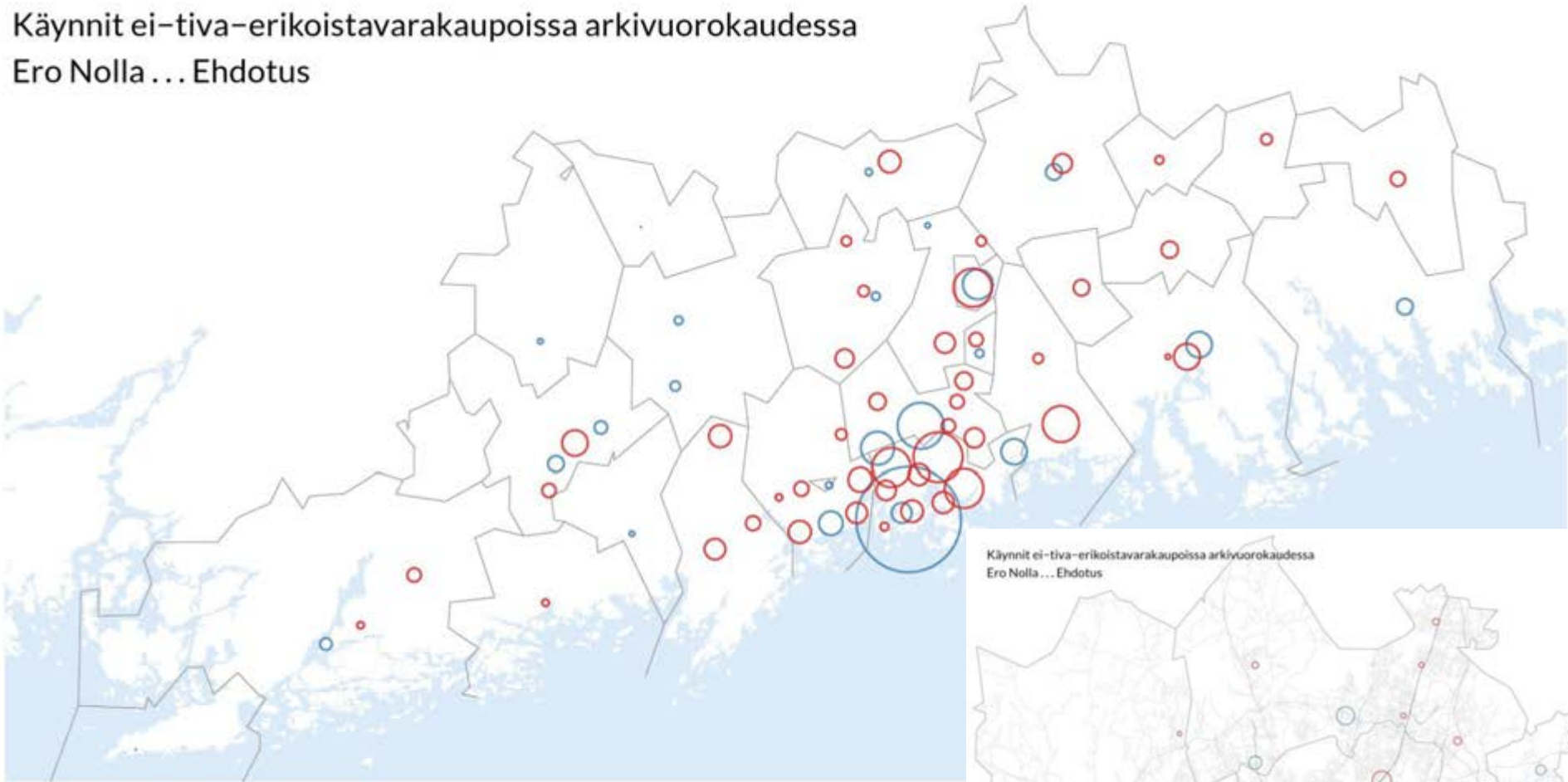


- Ehdotus suuntaa kasvua punaisiin kohteisiin.
- Nykytilanteeseen verrattuna osa sinisistäkin kohteista säilyttää myyntinsä.



# Käyntimuutokset 2035 0+ -> Ehdotus

Käynnit ei-tiva-erikoistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Ero Nolla... Ehdotus



Käynnit ei-tiva-erikoistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Ero Nolla... Ehdotus

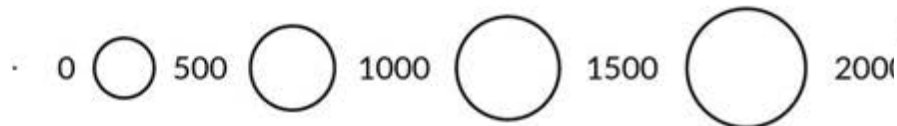
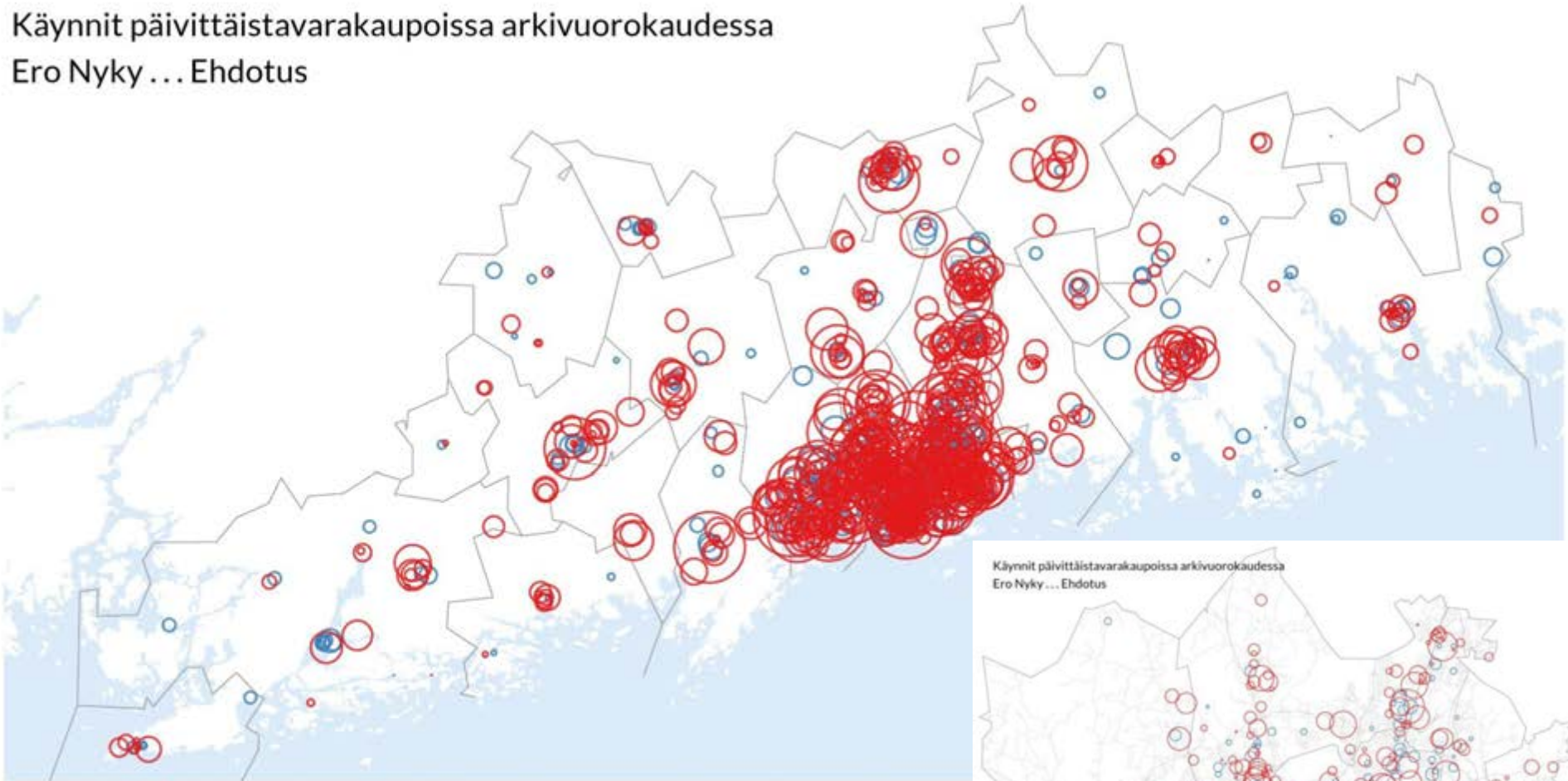


- Ehdotus suuntaa kasvua erityisesti Helsingin keskustan sijaan muualle seudulle.
- Nykytilanteeseen verrattuna Helsingin keskustakin kasvattaa asiakasmääriään.



# Käyntimuutokset 2008 -> Ehdotus 2035

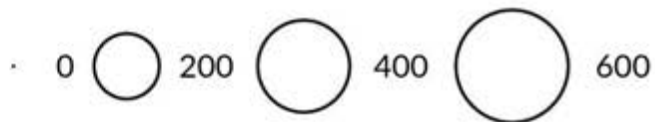
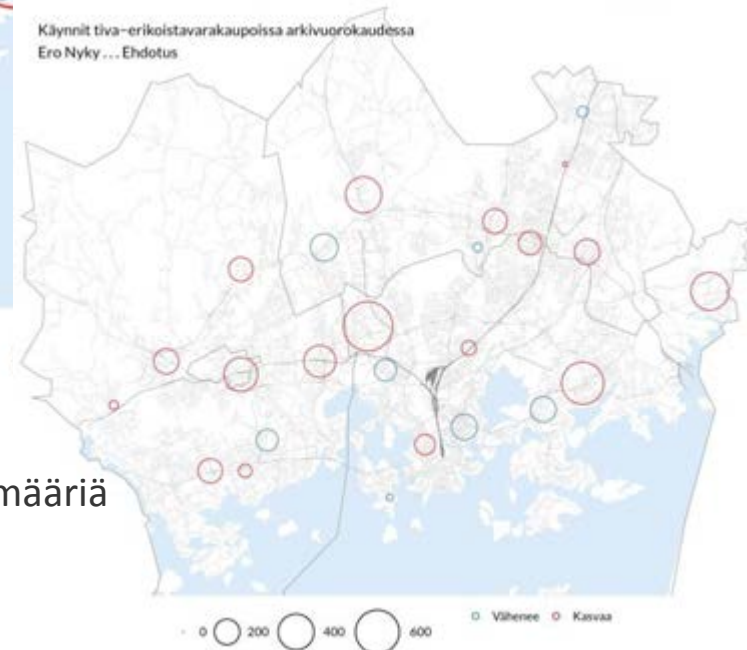
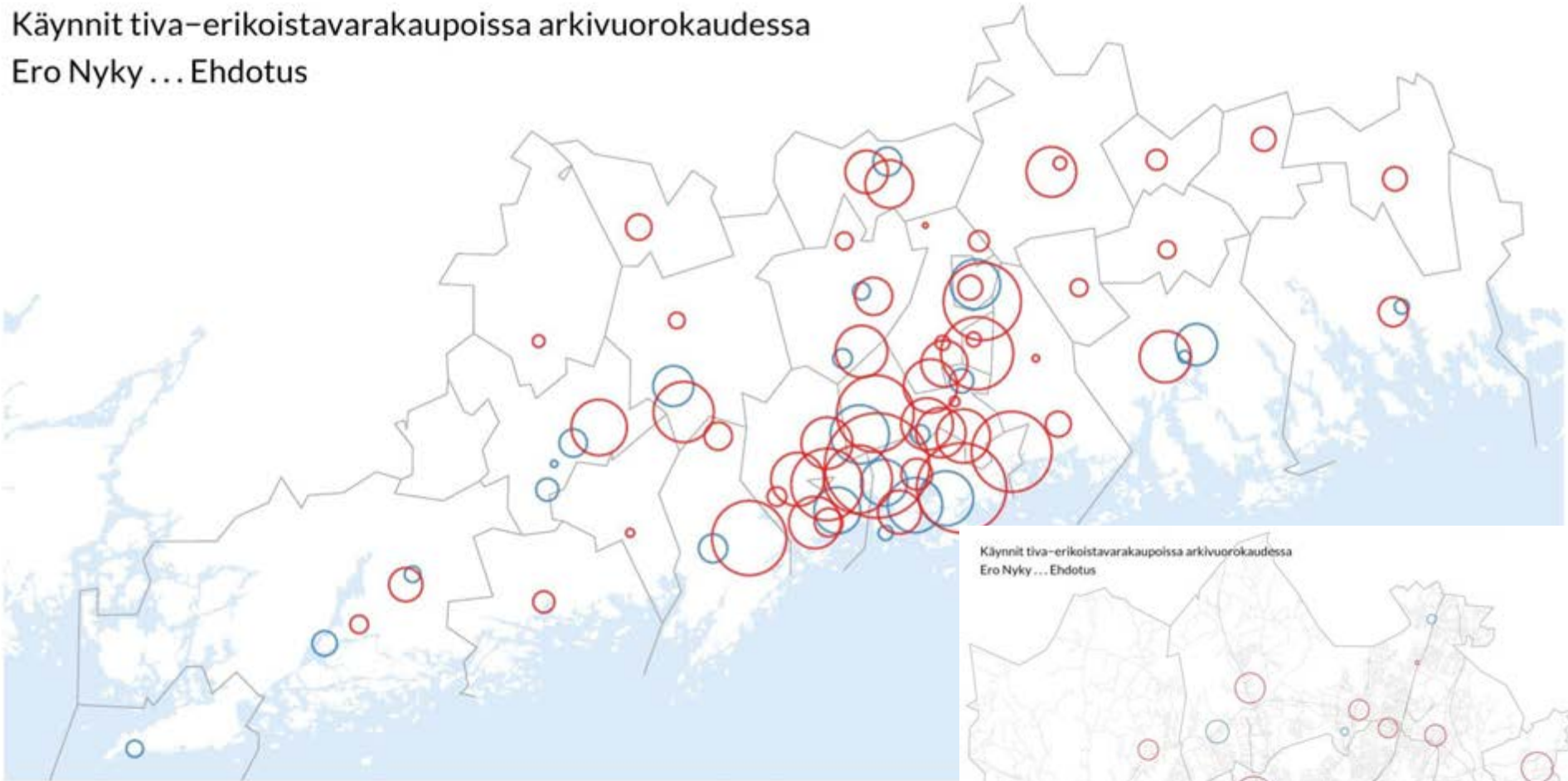
Käynnit päivittäistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Ero Nyky ... Ehdotus



- Uusi tarjonta vähentää joidenkin yksiköiden asiointia myös nykytilanteeseen verrattuna.

# Käyntimuutokset 2008 -> Ehdotus 2035

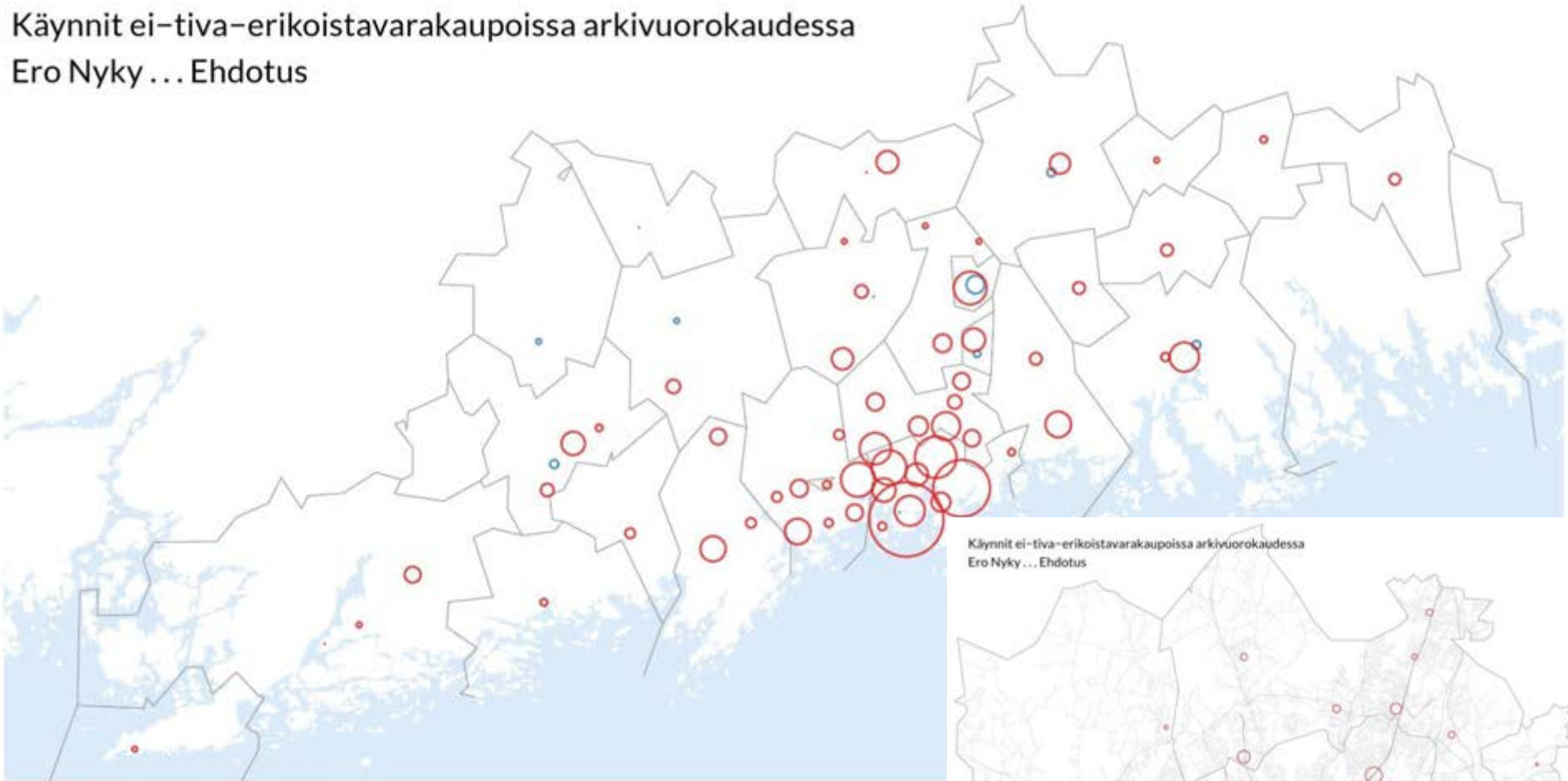
Käynnit tiva-erikoistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Ero Nyky ... Ehdotus



- Uusi tarjonta vähentää joidenkin yksiköiden asiakasmääriä myös nykytilanteeseen verrattuna.

# Käyntimuutokset 2008 -> Ehdotus 2035

Käynnit ei-tiva-erikoistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Ero Nyky ... Ehdotus



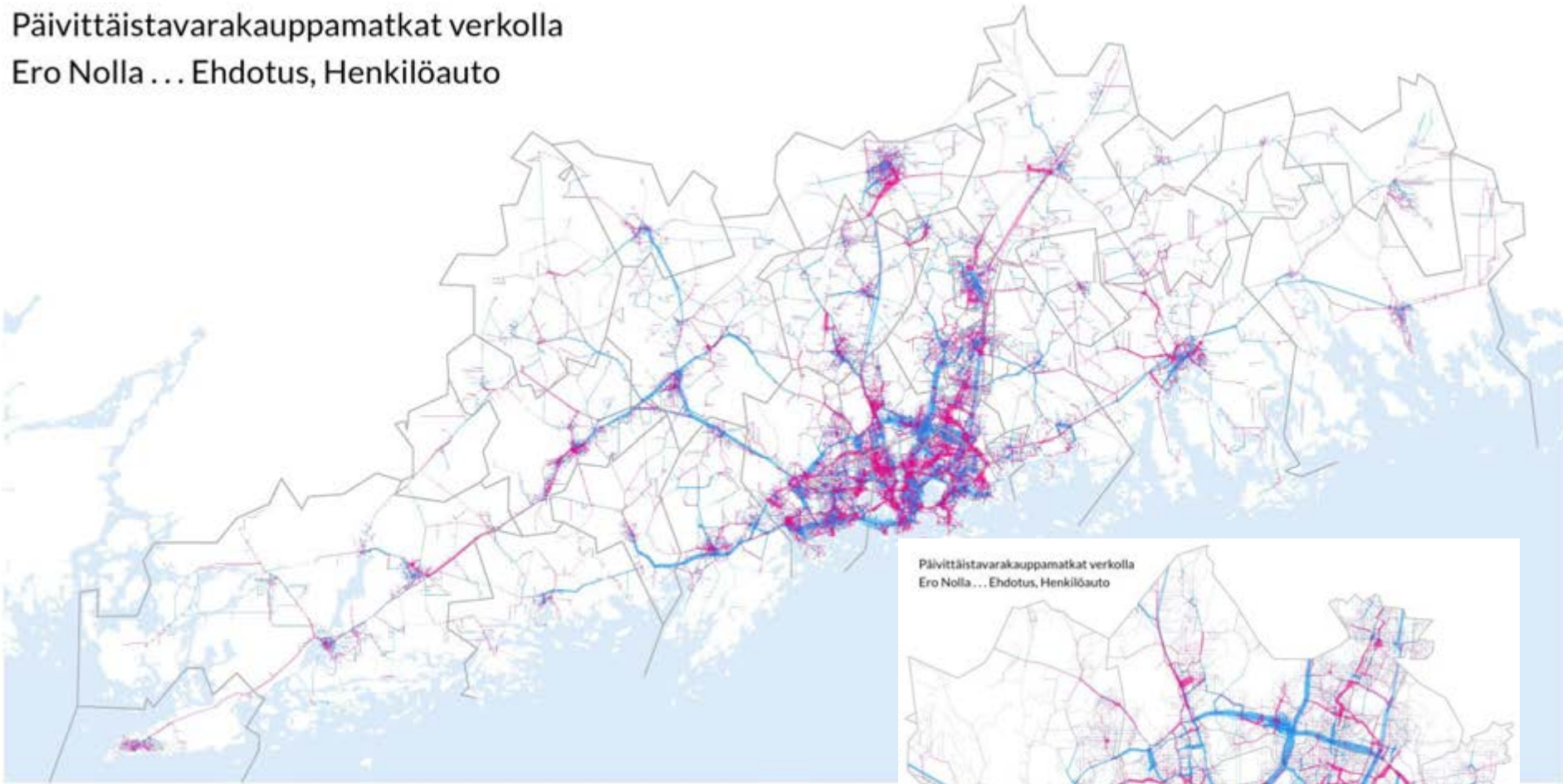
Käynnit ei-tiva-erikoistavarakaupoissa arkivuorokaudessa  
Ero Nyky ... Ehdotus



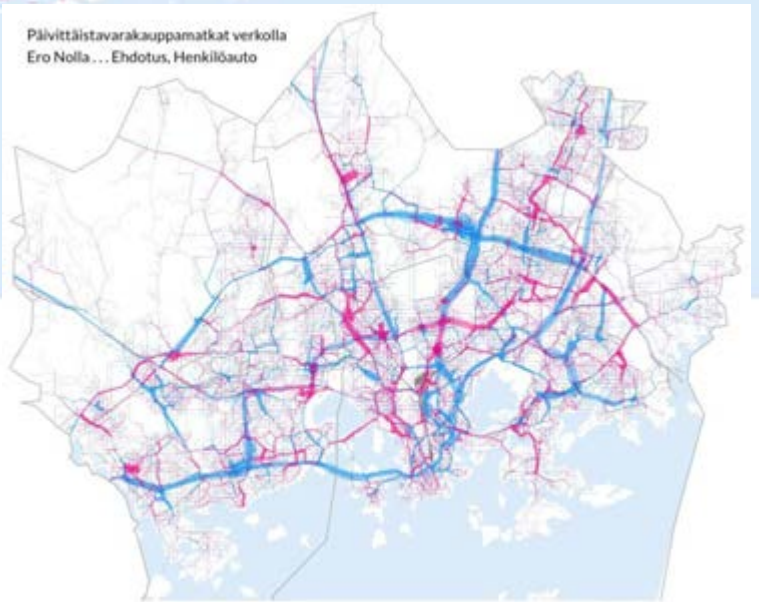
- Uudesta tarjonnasta huolimatta lähes kaikki suuryksiköt ja keskuksat säilyttävät nykyiset asiakasmäärät.

# Henkilöautoliikenteen muutokset 0+ -> ehdotus

Päivittäistavarakauppamatkat verkolla  
Ero Nolla ... Ehdotus, Henkilöauto



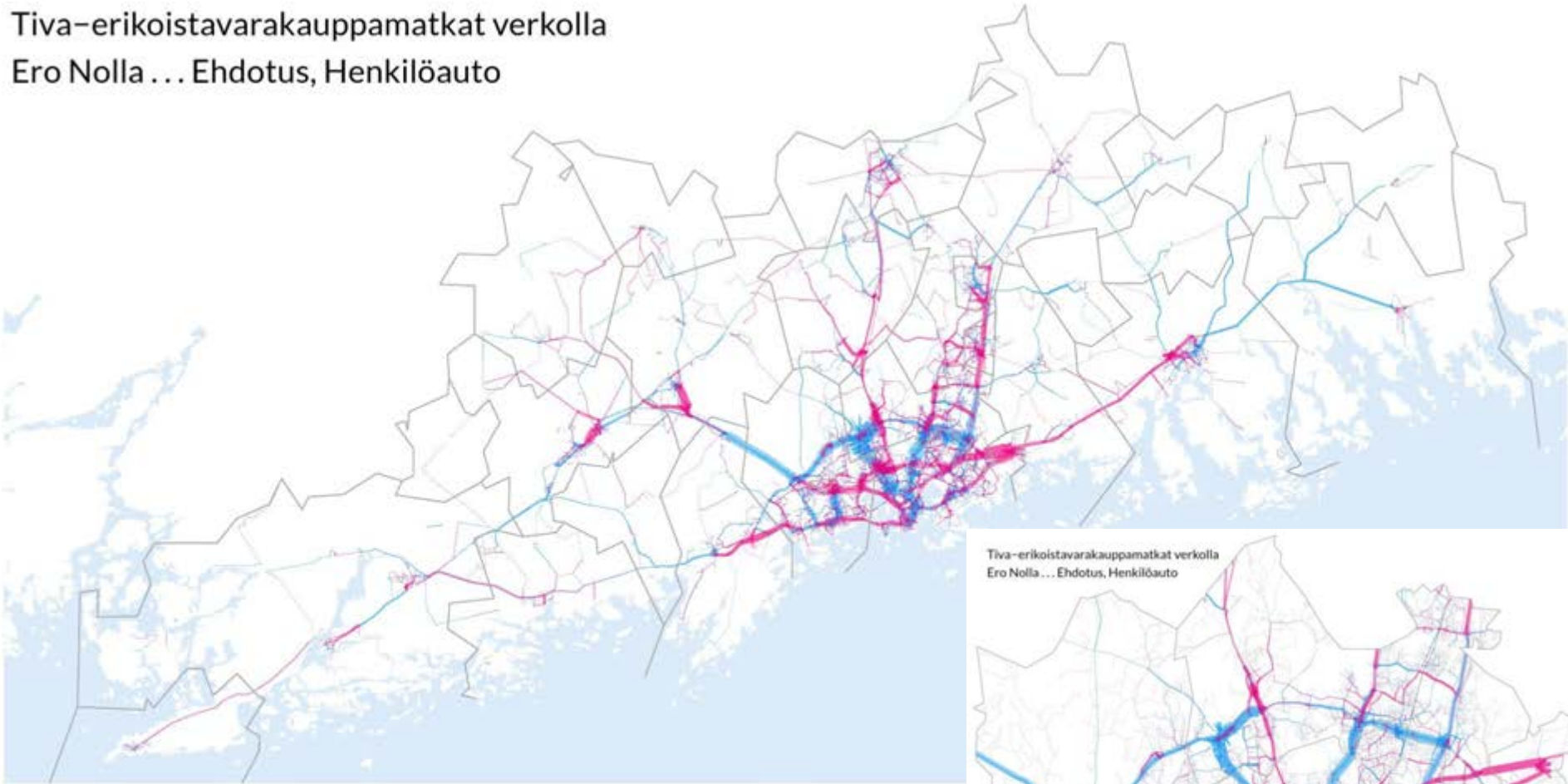
— Vähenee — Kasvaa — 0 — 200 — 400



— Vähenee — Kasvaa — 0 — 200 — 400 — 600 — 800 — 1000 — 1200

# Henkilöautoliikenteen muutokset 0+ -> ehdotus

Tiva-erikoistavarakauppatmatkat verkolla  
Ero Nolla ... Ehdotus, Henkilöauto



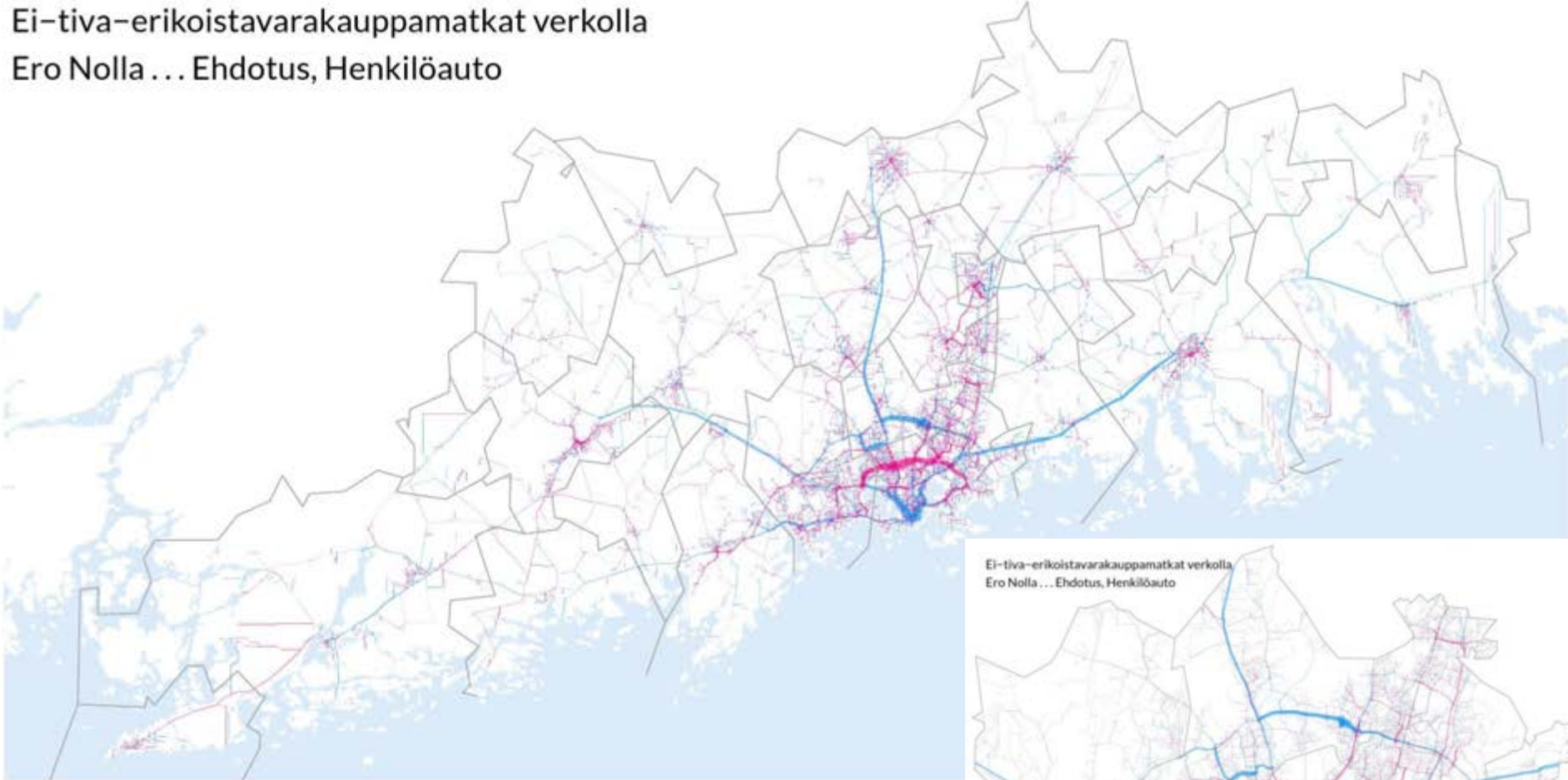
— Vähenee — Kasvaa — 0 — 100 — 200



— Vähenee — Kasvaa — 0 — 100 — 200 — 300 — 400 — 500

# Henkilöautoliikenteen muutokset 0+ -> ehdotus

Ei-tiva-erikoistavarakauppatkat verkolla  
Ero Nolla ... Ehdotus, Henkilöauto



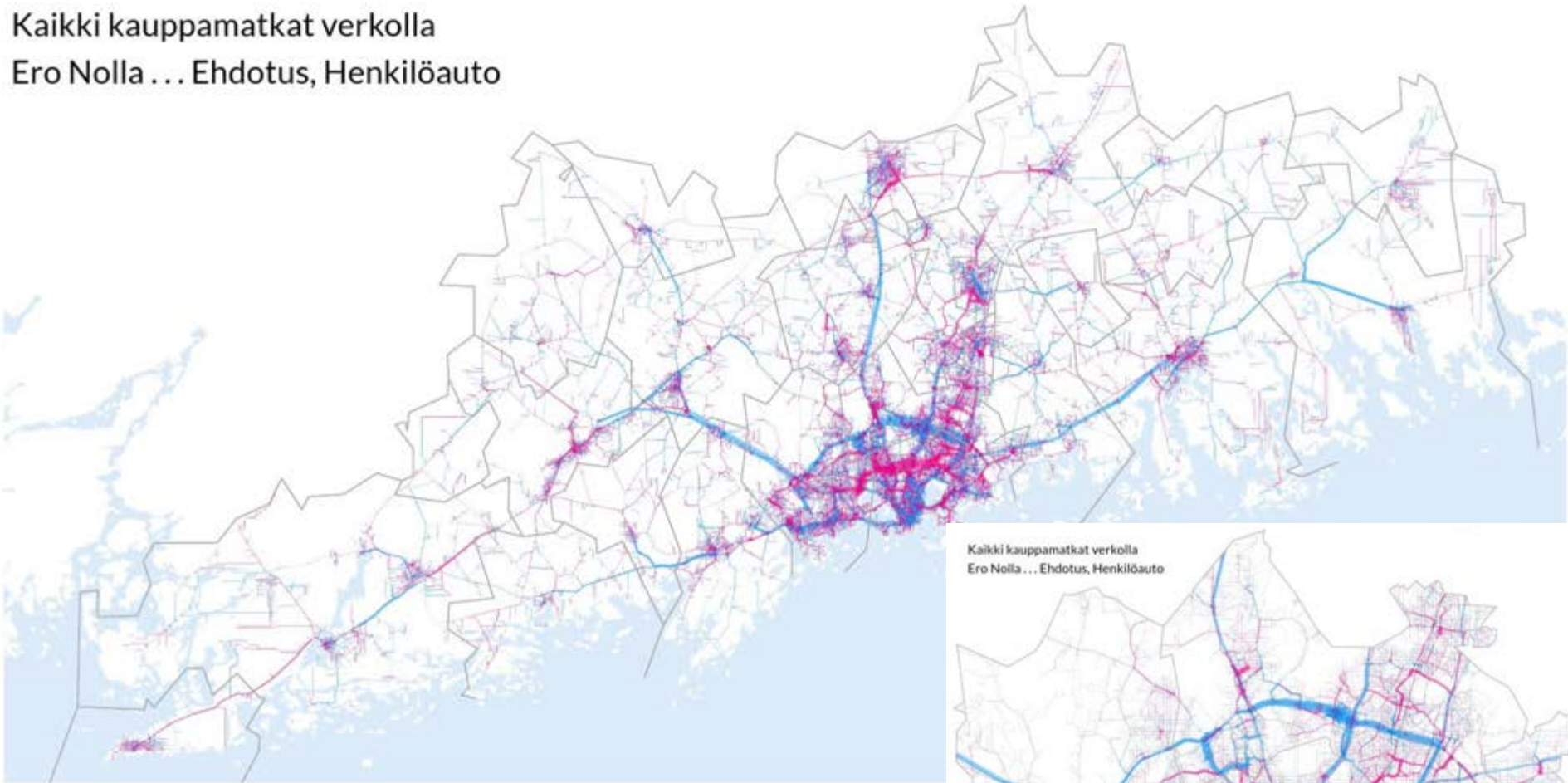
Ei-tiva-erikoistavarakauppatkat verkolla  
Ero Nolla ... Ehdotus, Henkilöauto



# Henkilöautoliikenteen muutokset 0+ -> ehdotus

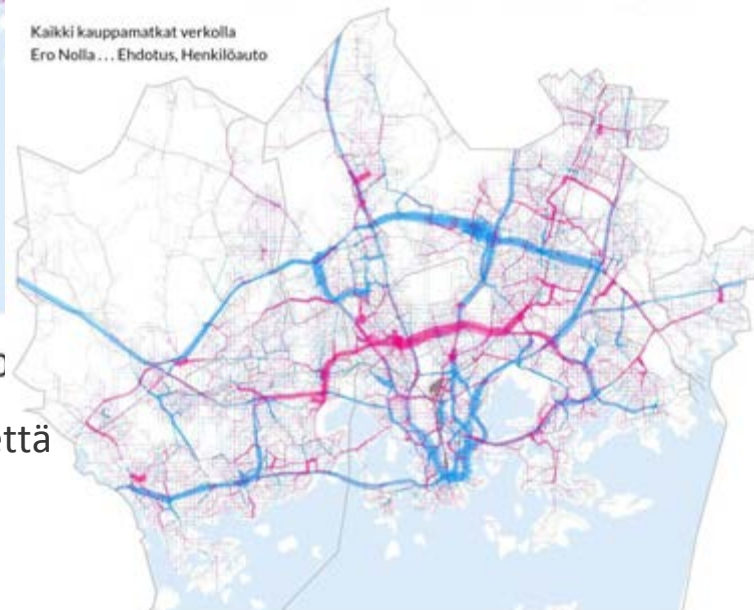
Kaikki kauppamatkat verkolla

Ero Nolla... Ehdotus, Henkilöauto



— Vähenee — Kasvaa — 0 — 500

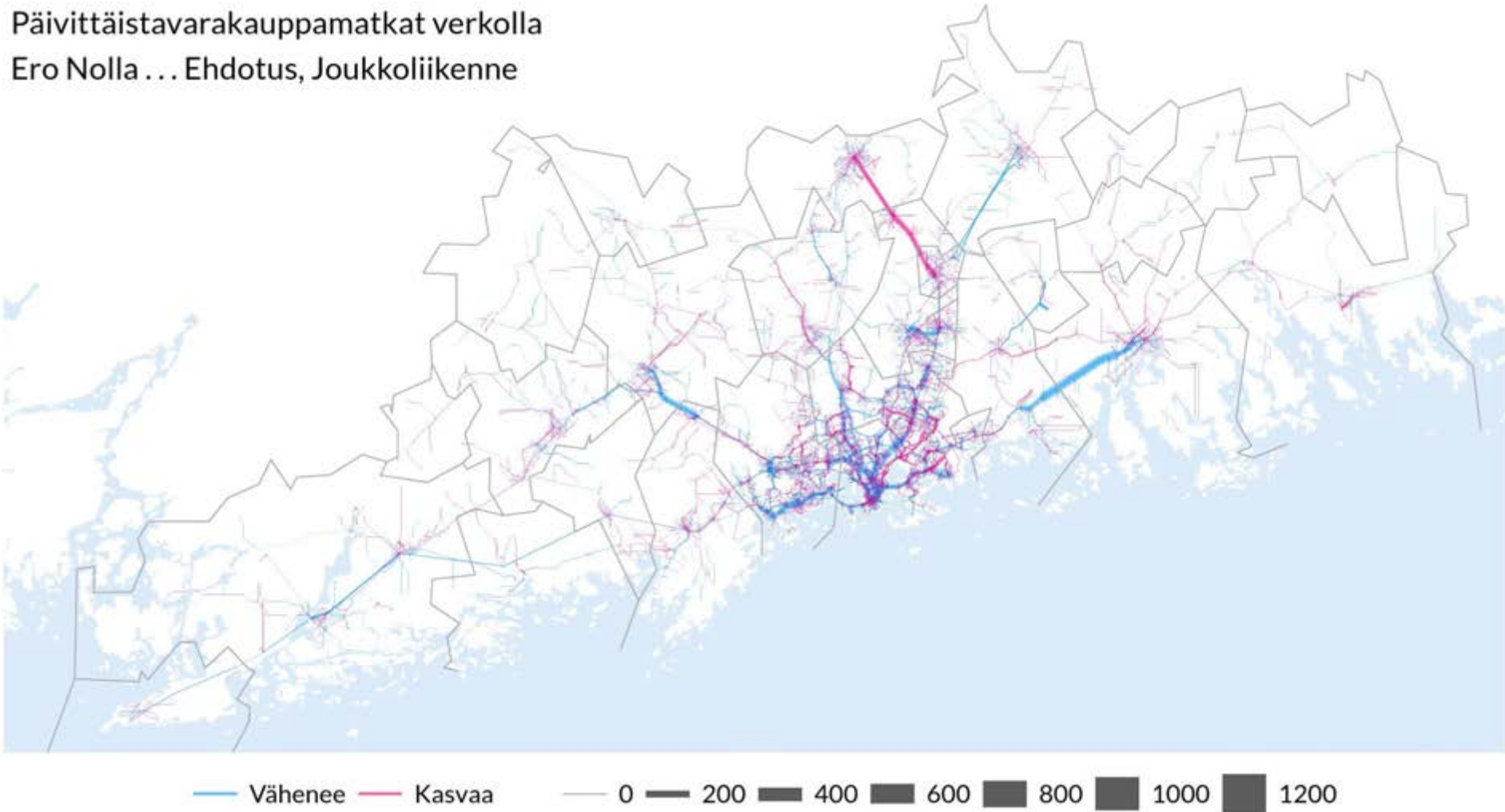
- Ehdotus vähentää kaupan yhteenlaskettua teliikennettä esim. Kehä III:lla ja Helsingin kantakaupungissa ja kasvattaa esim. Kehä I:llä



— Vähenee — Kasvaa — 0 — 500 — 1000 — 1500

# Joukkoliikenteen muutokset 0+ -> ehdotus

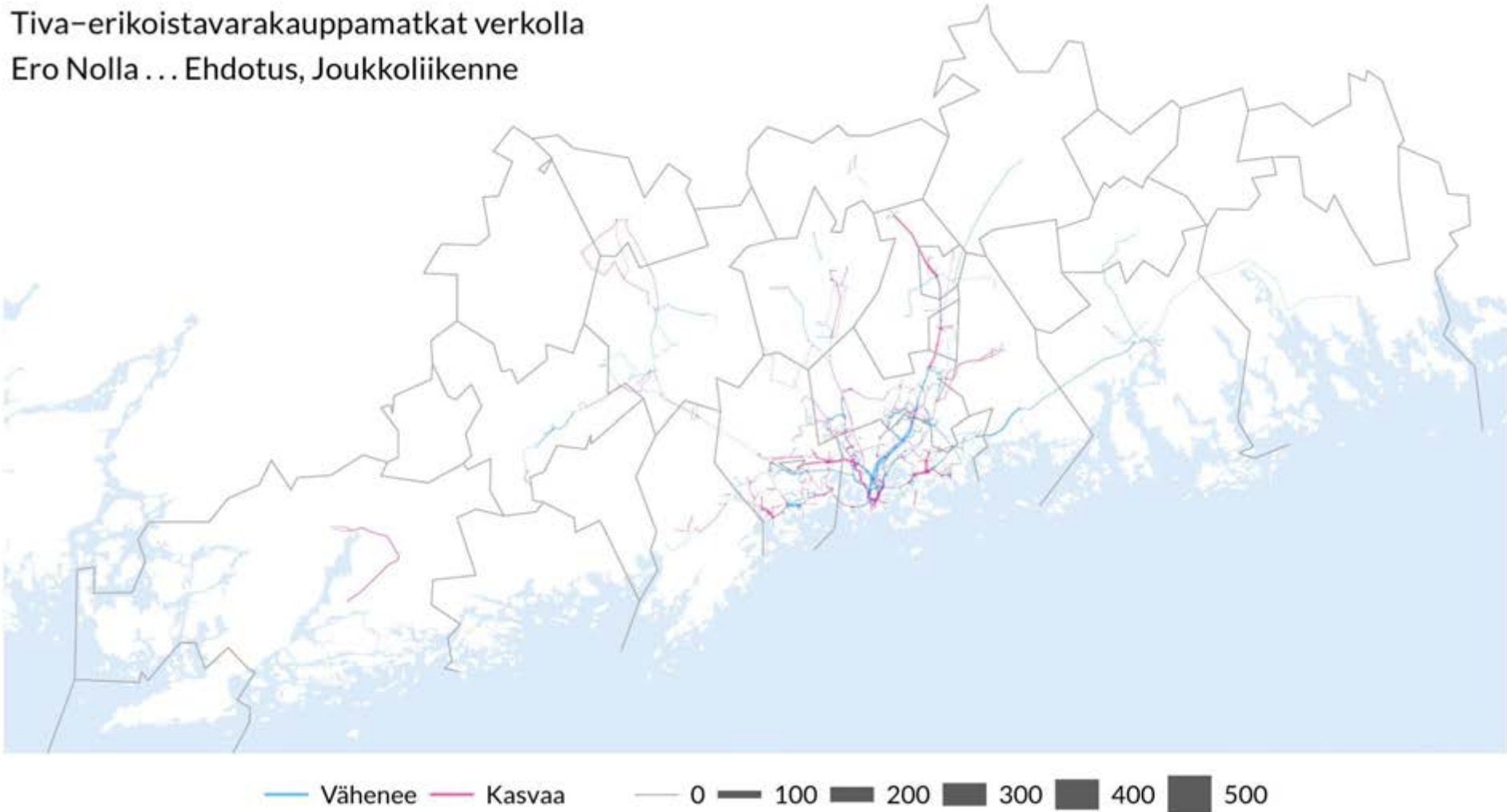
Päivittäistavarakauppamatkat verkolla  
Ero Nolla ... Ehdotus, Joukkoliikenne





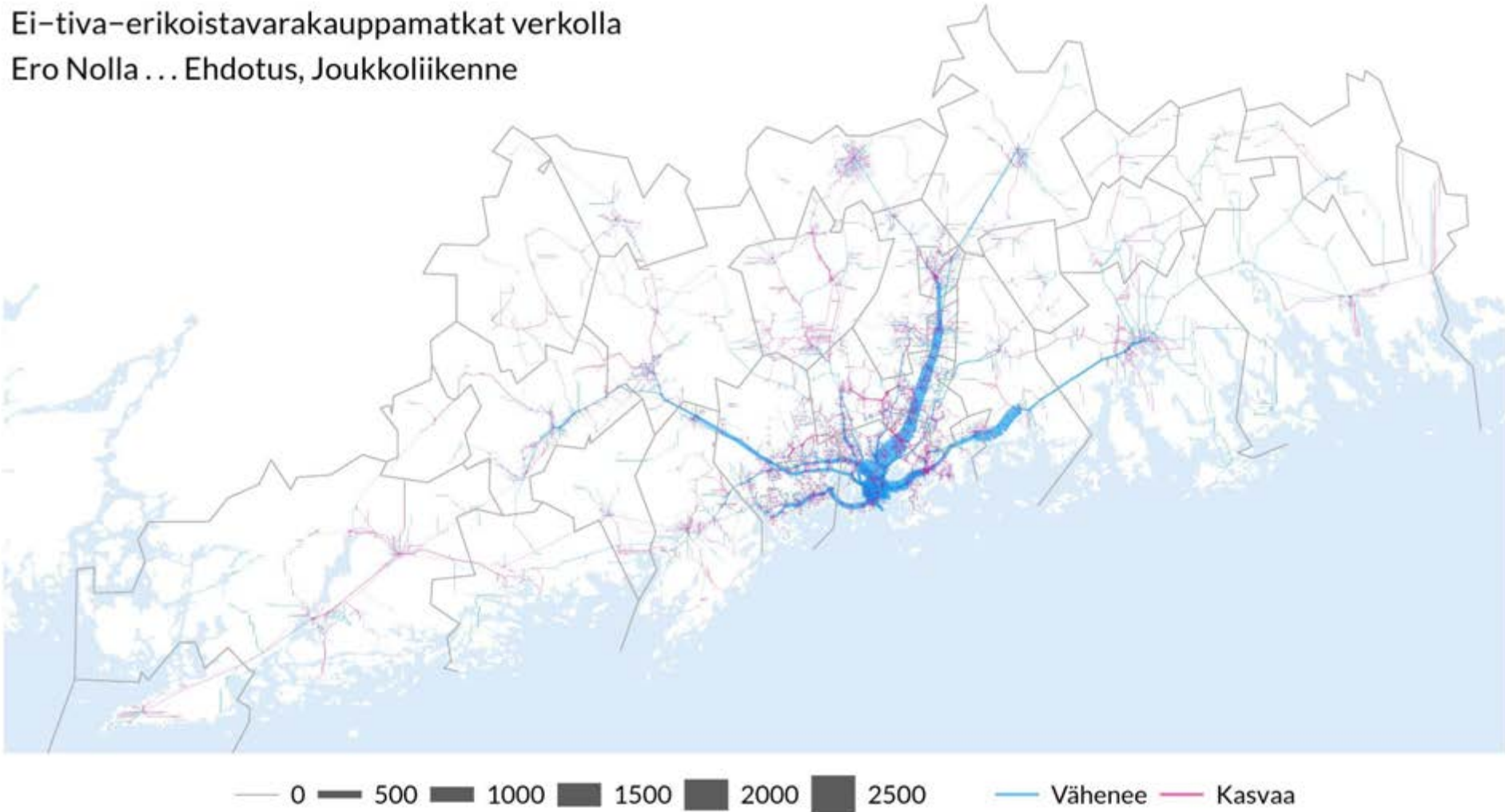
# Joukkoliikenteen muutokset 0+ -> ehdotus

Tiva-erikoistavarakauppamatkat verkolla  
Ero Nolla... Ehdotus, Joukkoliikenne



# Joukkoliikenteen muutokset 0+ -> ehdotus

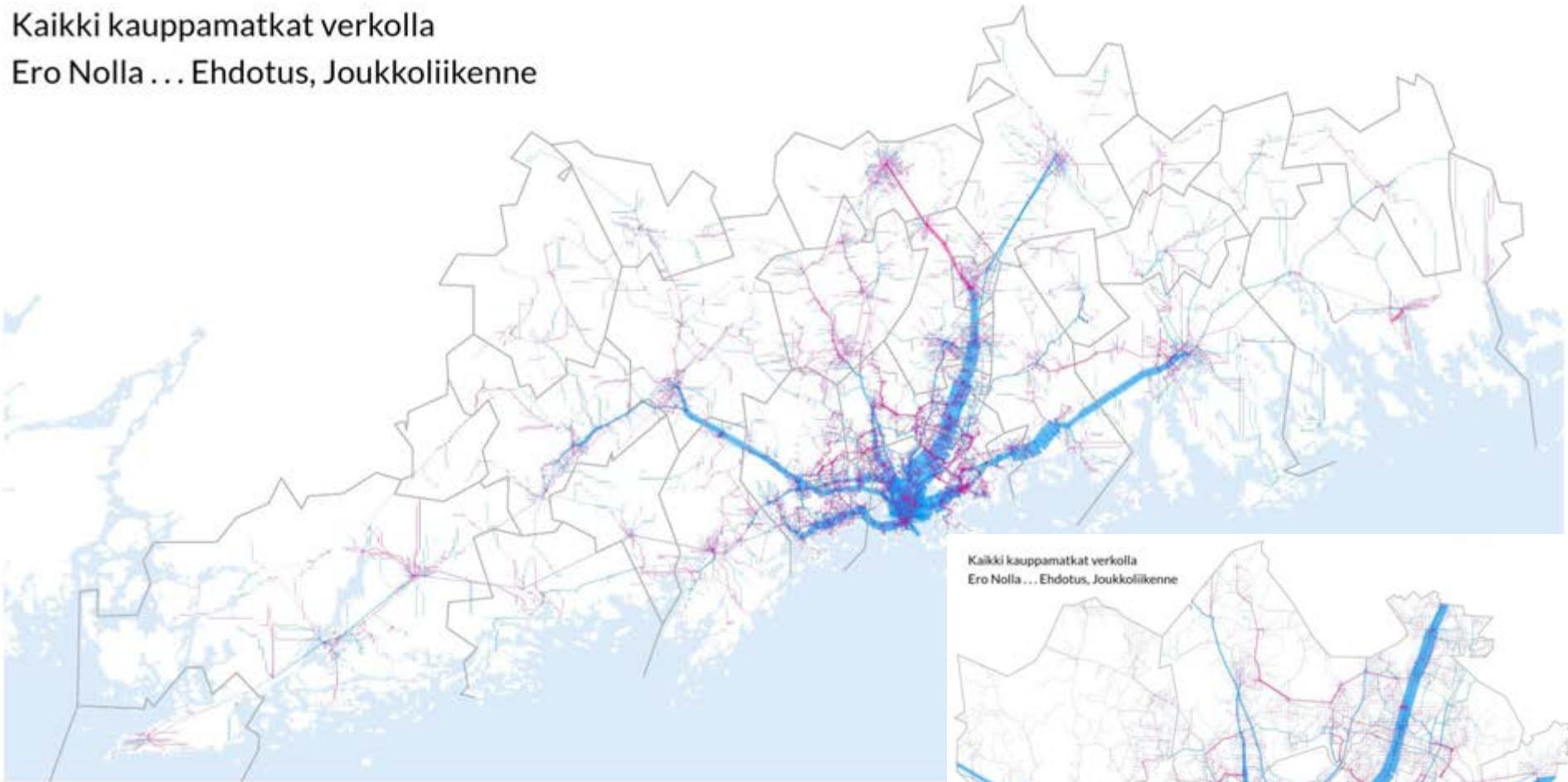
Ei-tiva-erikoistavarakauppamatkat verkolla  
Ero Nolla... Ehdotus, Joukkoliikenne



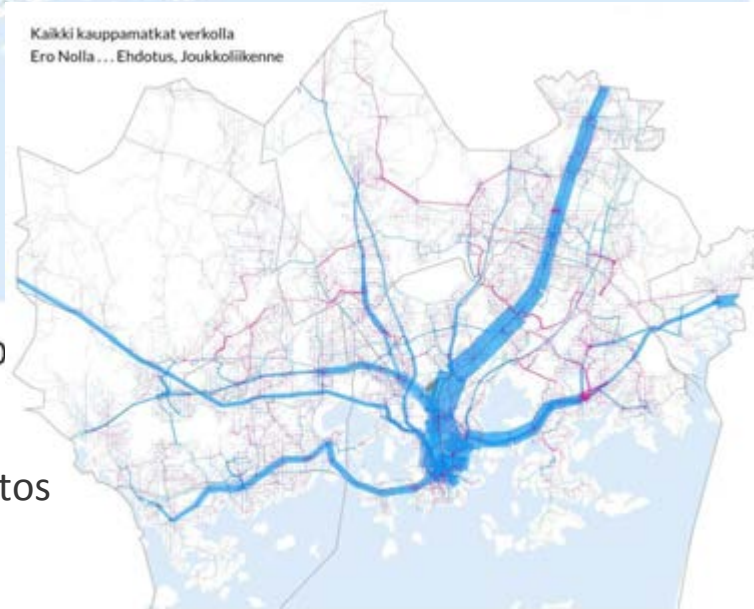
# Joukkoliikenteen muutokset 0+ -> ehdotus

Kaikki kauppamatkat verkolla

Ero Nolla ... Ehdotus, Joukkoliikenne



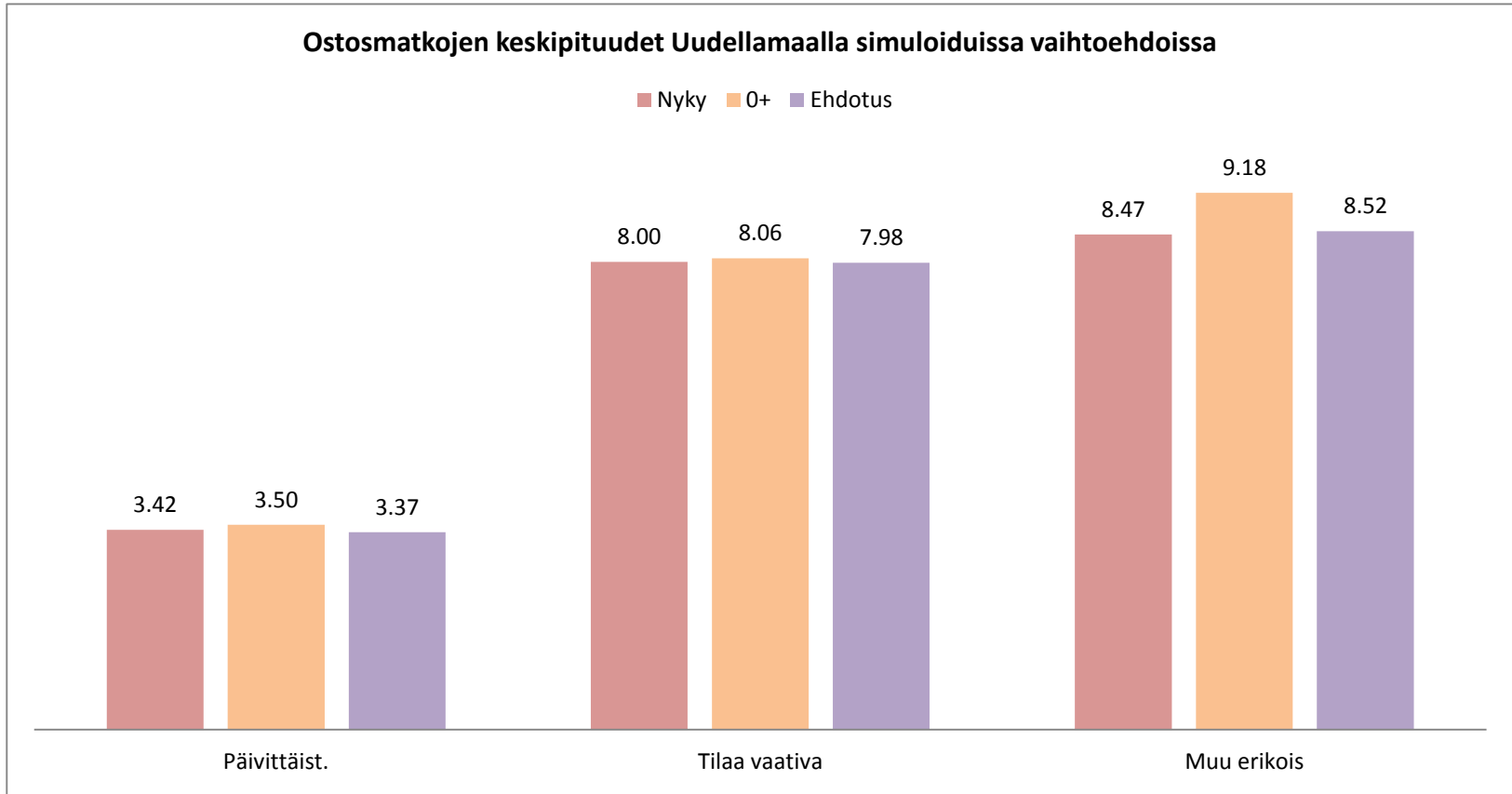
— Vähenee — Kasvaa — 0 — 500



— Vähenee — Kasvaa — 0 — 500 — 1000 — 1500

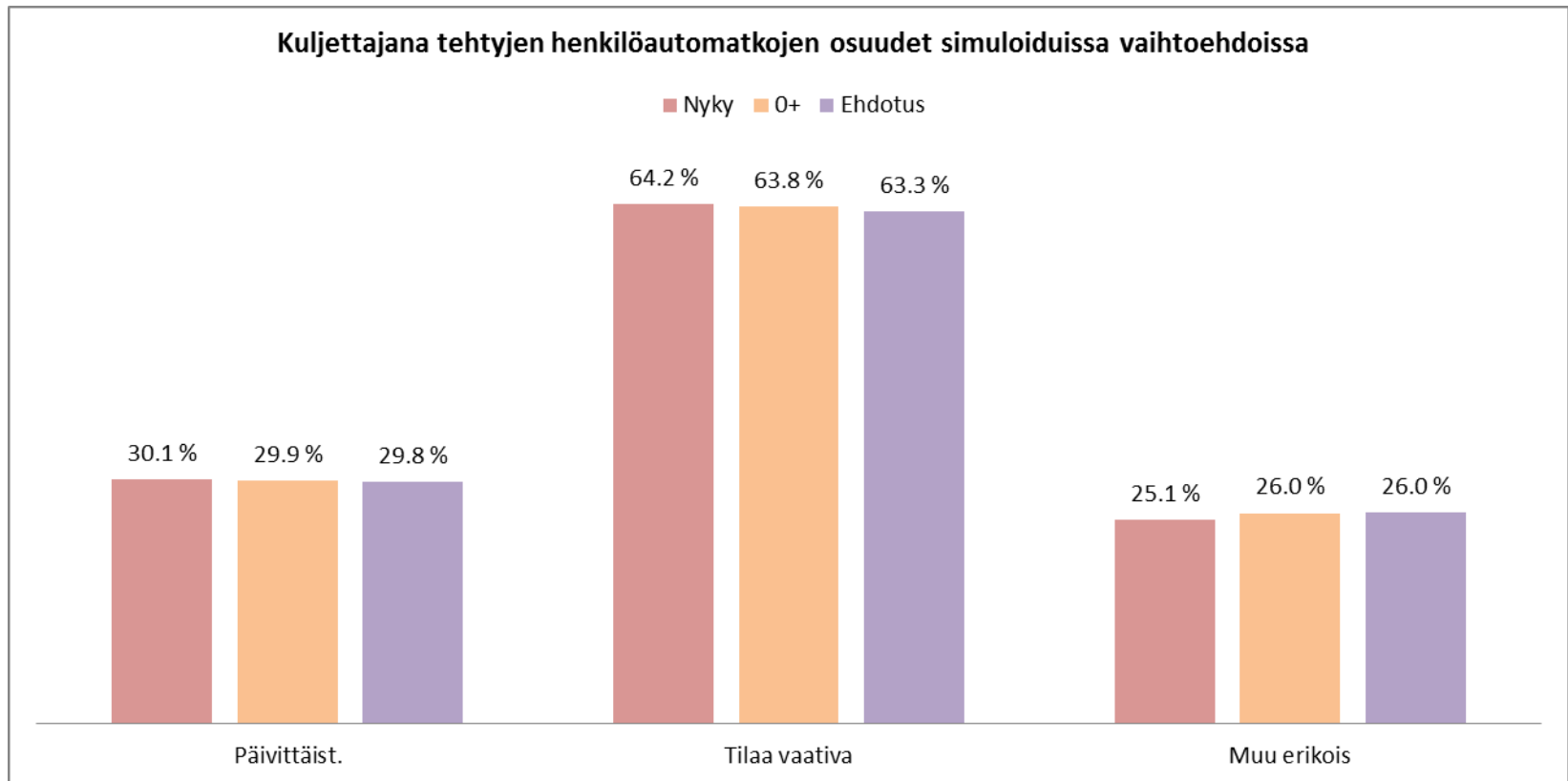
- Ehdotus vähentää kaupan yhteenlaskettua joukkoliikennettä Helsingin keskustan suuntaan. Muutos johtuu erityisesti Helsingin keskustan suhteellisen merkityksen laskusta muussa erikoiskaupassa.

# Ostosmatkojen keskipituudet simuloituissa vaihtoehdoissa



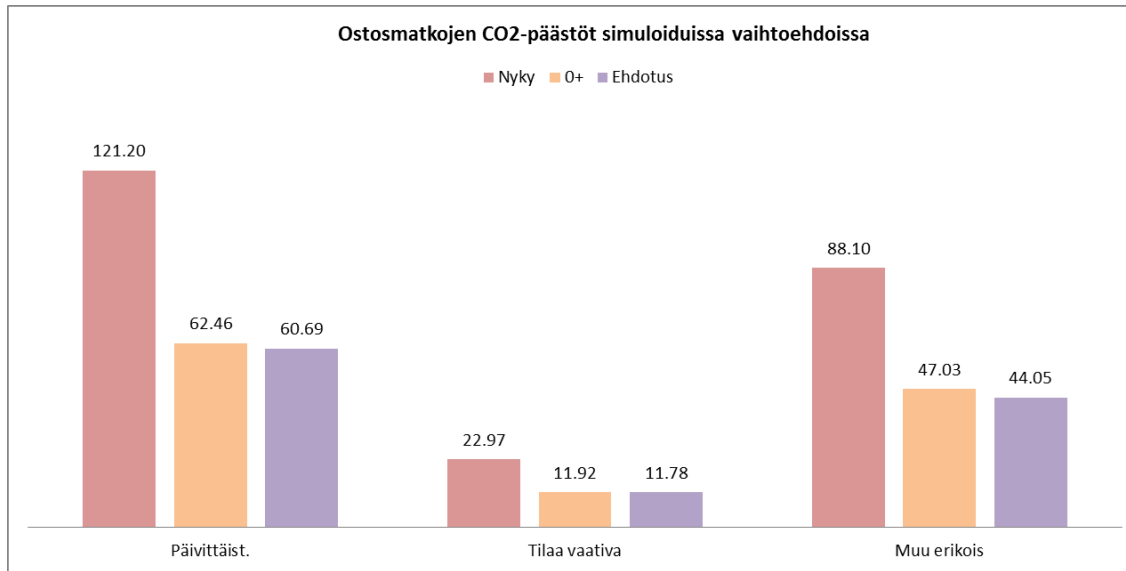
- Väestönkasvu ja asutuksen laajentuminen pidentävä ostosmatkoja, ellei tarjontaa kehitetä.
- Ehdotuksen tarjonta lyhentää matkat lähes nykyiselleen, koska kaupan painopiste siirtyy lähemmäs asumisen painopistettä.

# Ostosmatkojen henkilöauton käyttö simuloituissa vaihtoehtoissa

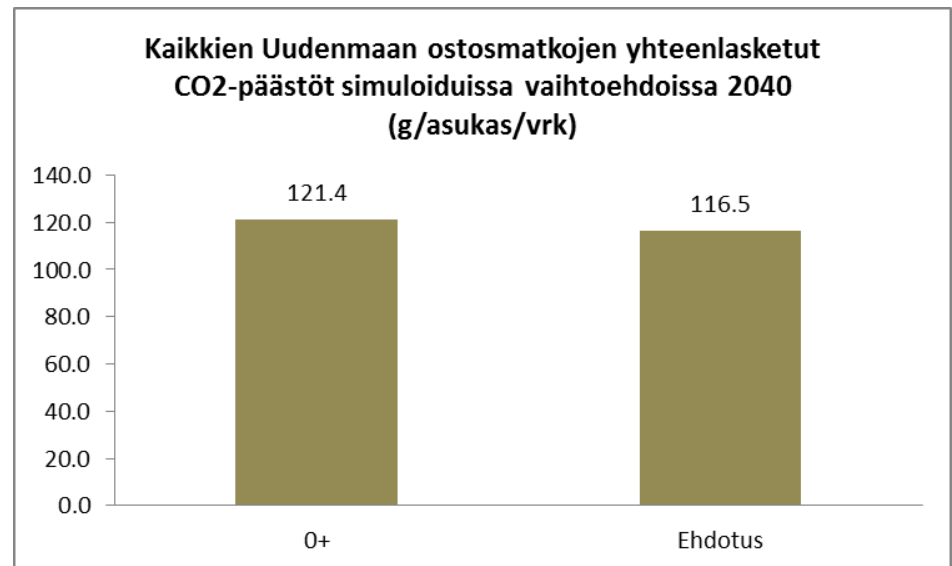


- Väestönkasvu ja liikennejärjestelmän kehittäminen yhdessä hieman vähentävät henkilöauton käyttöä PT- ja Tiva-matkoilla, mutta kasvattaa muilla ET-matkoilla, koska Helsingin keskustan suhteellinen merkitys laskee.
- Ehdotuksen tarjonta vähentää henkilöauton käyttöä Tiva-matkoilla. Muilla ostosmatkoilla kulkutapa säilyy vertailuvaihtoehdon O+ tasolla.

# Ostosmatkojen CO<sub>2</sub>-päästöt simuloituissa vaihtoehdoissa



- Tekninen kehitys puolittaa päästöt vuoteen 2035 mennessä.
- Ehdotus vähentää ostosmatkojen yhteenlaskettuja CO<sub>2</sub>-päästöjä noin 4 % verrattuna tilanteeseen, jossa kauppa säilyy nykyisellään.



# Yhteenveto liikenteellisestä arvioinnista (1/3)

- Liikenteen kannalta suurimmat muutokset syntyvät asukasmäärän kasvusta, talouskehityksestä sekä liikenneverkon näköpiirissä olevista muutoksista.
- Kaupan asiointiliikenteen muutokset nykytilanteesta vuoteen 2035 syntyvät pääosin näistä tekijöistä. Huomattava osa kaupan tulevasta palveluverkosta on olemassa jo nykyisin ja osa muutoksesta on nykyistä rakennetta vahvistavaa.
- Päivittäistavaran ja ei-tilaa vaativan erikoiskaupan osalta ehdotukseen sisältyvät muutokset vastaavat asukasmäärän ja ostovoiman kasvuun sekä asumisen painopisteen laajenemiseen kauemmas Helsingin keskustasta.
- Tilaa vaativan erikoiskaupan osalta ehdotus muuttaa painopistettä selvästi ulommas pääkaupunkiseudulta, mutta toisaalta tiva-kauppa on nykyisin keskittynyt huomattavasti väestöä enemmän Espooseen ja Vantaalle. Ehdotuksen muutos lähentää kaupan ja asumisen painopistettä, mikä simulointien perusteella lyhentää asiointimatkoja.

## Yhteenveto liikenteellisestä arvioinnista (2/3)

- Tilaa vaativan kaupan lisäykset kohdistuvat pääosin suurehkojen taajamien tuntumaan ja alueille on usein olemassa ainakin tyydyttävät joukkoliikenneyhteydet. Tästä syystä ehdotus hieman lisää joukkoliikenteen käyttöä tilaa vaativan kaupan ostosmatkoilla.
- Tilaa vievän erikoiskaupan, muun erikoiskaupan ja päivittäistavarakaupan asiointi kytkeytyy osin toisiinsa. Tästä syystä muutokset yhdellä kaupan alueella vaikuttavat myös toisten kaupan alueen asiointiin.
- Tilaa vaativan erikoiskaupan ostosreissuista yli kolmanneksella tehdään myös päivittäistavaran tai muun erikoistavaran ostoksia, joten myös tilaa vaativa kauppa tulisi liikenteen näkökulmasta sijoittaa lähelle keskuksia ja muuta kauppaa.
- Jos tilaa vaativan kaupan yhteyteen tulee muuta kauppaa, se houkuttelee muun kaupan asiointia pois keskustoista, mutta toisaalta tilaa vaativan ja muun kaupan asiointimatkoja saataisiin yhdisteltyä. Koska tilaa vaativan kaupan ostosmatkoja on vähän ja muita ostosmatkoja paljon, ostosmatkojen yhdistelystä syntyvät hyödyt olisivat todennäköisesti pienemmät kuin kaupan viemisestä keskustojen ulkopuolelle syntyvät haitat.



## Yhteenveto liikenteellisestä arvioinnista (3/3)

- Liikenneverkon mitoitukseen ehdotuksella ei ole merkittävää vaikutusta lukuun ottamatta suuryksikköjen kytkentäkohtia, joissa esimerkiksi liittymäjärjestelyt voivat edellyttää parantamista. Maakunnallisen tarkastelun tarkkuus ei kuitenkaan riitä yksittäisten suuryksiköiden liikennejärjestelytarpeen arviointiin.
- Kaupan verkon muutosten liikennevaikutukset voi tiivistää ostosmatkojen CO<sub>2</sub>-päästöihin, joihin vaikuttaa eri kulkutapojen käyttö ja matkojen pituudet. Tämän tunnusluvun valossa ehdotuksen liikennevaikutukset ovat selkeästi myönteiset (CO<sub>2</sub>-päästöt vähenevät noin 4 % vertailuvaihtoehtoon 0+ verrattuna).

# Herkkyystarkastelut

Herkkyystarkasteluna on tutkittu kolmessa esimerkkikohteessa tilaa vaativan kaupan maksimimitoituksen vaikutuksia suhteessa maakuntakaavan laskennalliseen mitoitukseen.

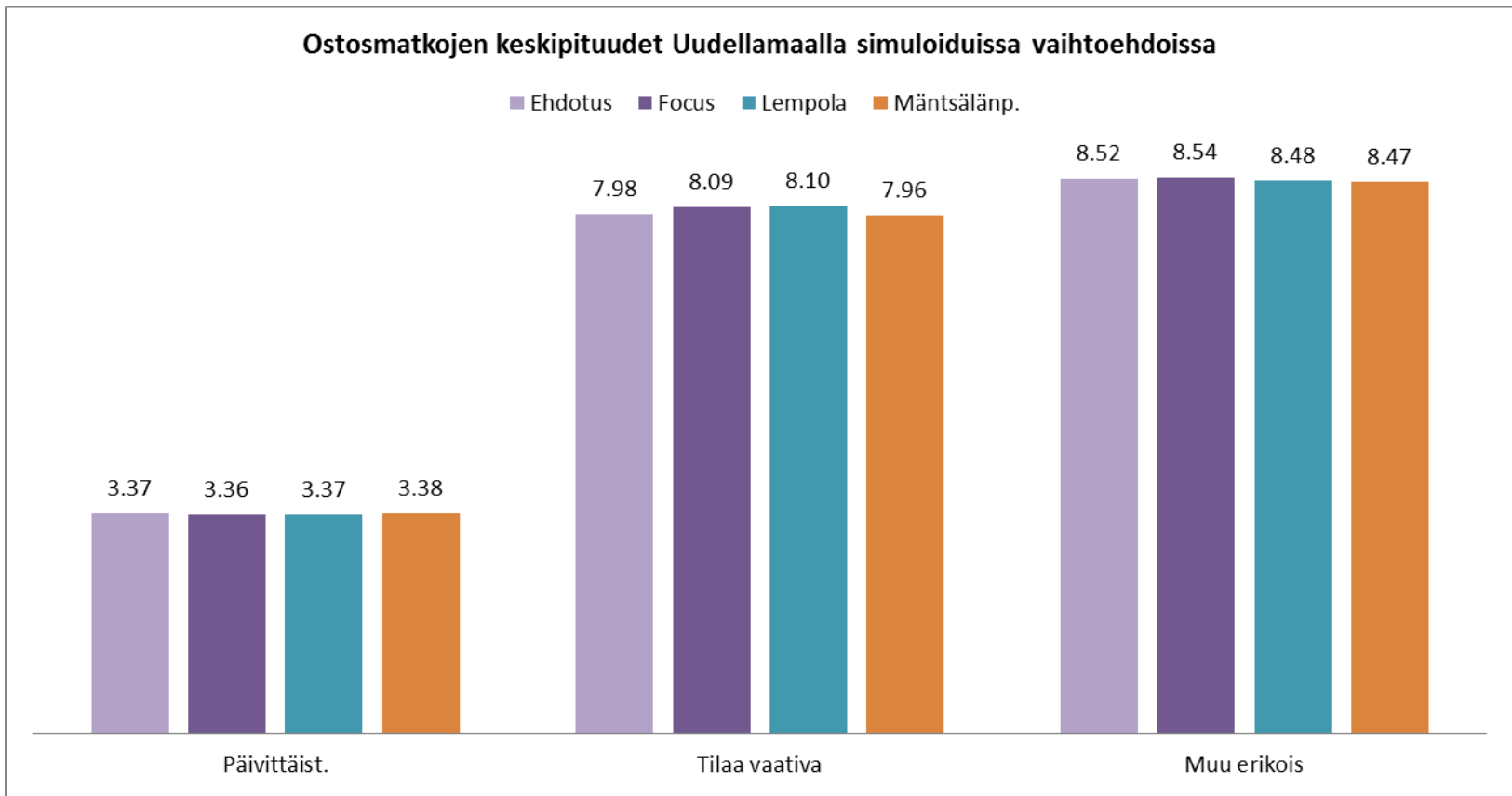
Esimerkkikohteissa maksimimitoituksen ja laskennallisen mitoituksen väliset erot ovat kaikkein suurimmat.

Vertailuvaihtoehtona on maakuntakaavaehdotuksen laskennallisen mitoituksen mukainen päävaihtoehto 3.

Tarkastellut vaihtoehdot olivat seuraavat:

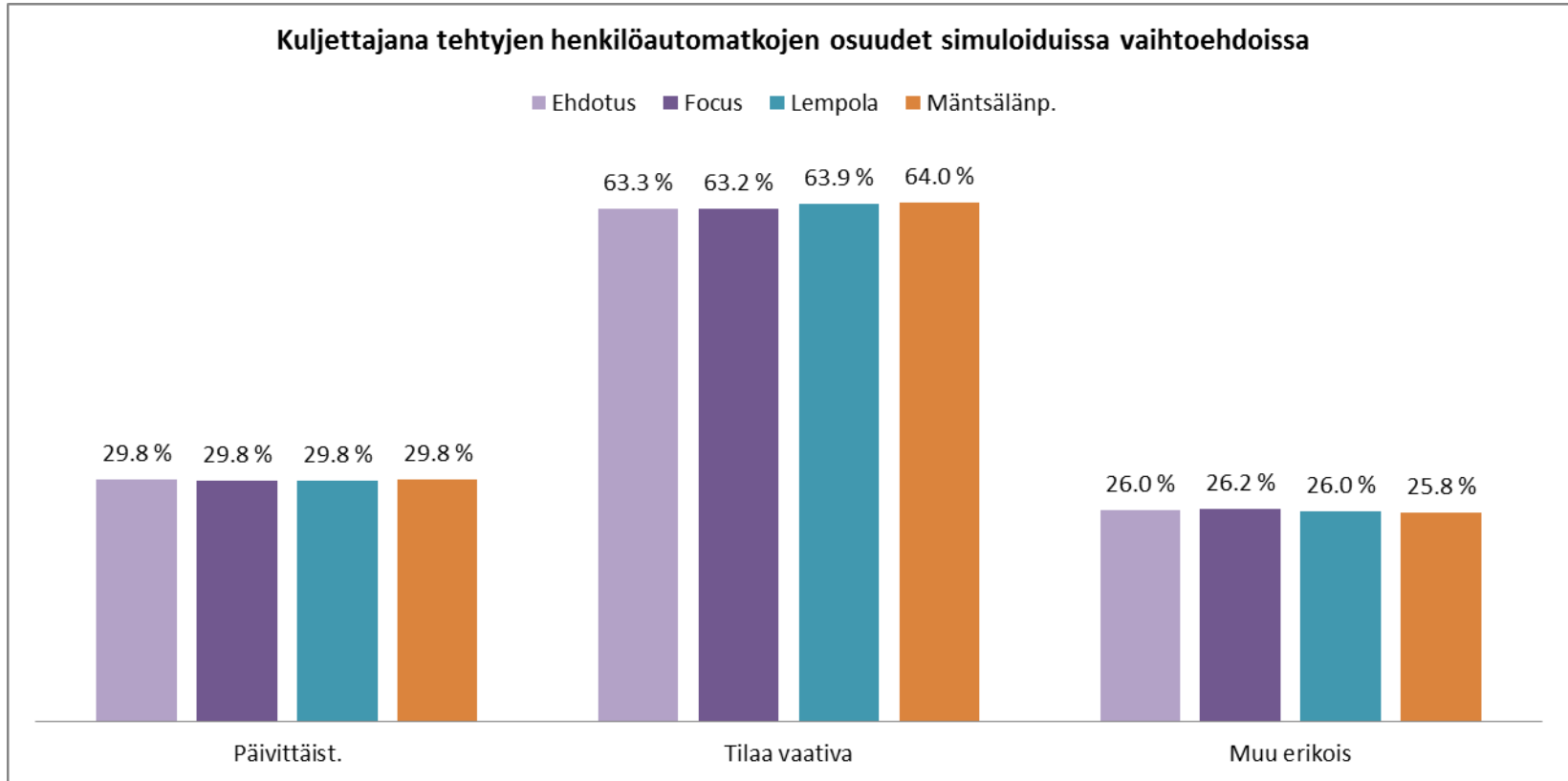
1. Tuusulan Focus enimmäismitoituksen mukainen (Tivaa 60 000 k-m<sup>2</sup> enemmän)
2. Mäntsälänportti enimmäismitoituksen mukainen (Tivaa 49 000 k-m<sup>2</sup> enemmän)
3. Lohjan Lempola enimmäismitoituksen mukainen (Tivaa 49 000 k-m<sup>2</sup> enemmän)

# Ostosmatkojen keskipituudet simuloituissa vaihtoehdoissa



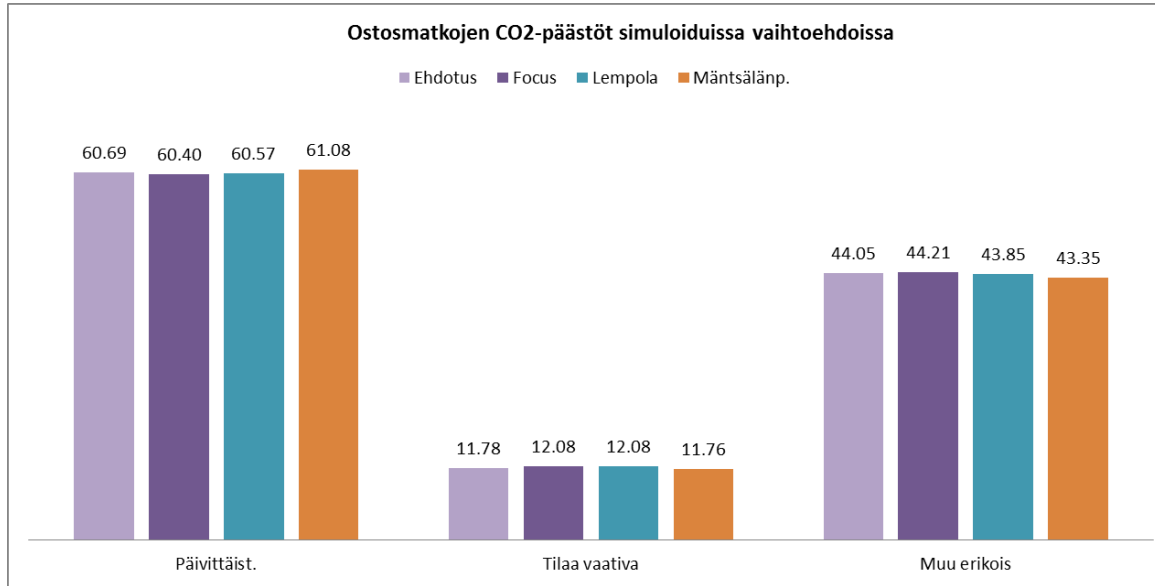
- Maksimimitoitus Focuksessa ja Lempolassa hieman pidentää ja Mäntsälänportti hieman lyhentää tilaa vaativan erikoiskaupan matkoja.
- Tiva-kaupan muutos vaikuttaa ostosmatkojen ketjuttumisen myötä myös hieman muihin ostosmatkoihin

# Ostosmatkojen henkilöauton käyttö simuloituissa vaihtoehdoissa

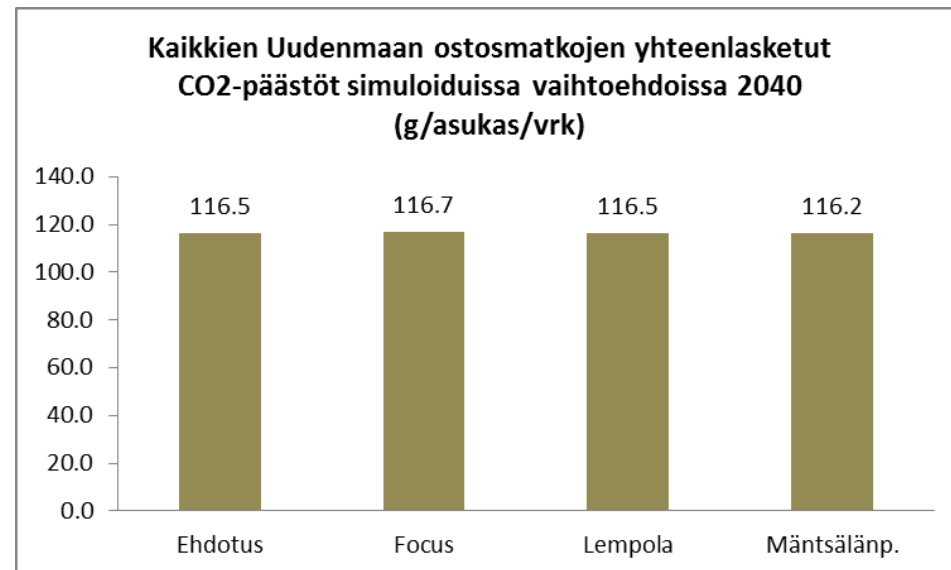


- Maksimimitoitus Lempolassa ja Mäntsälänportissa lisää henkilöauton käyttöä Tiva-matkoilla.
- Tiva-kaupan muutos vaikuttaa ostosmatkojen ketjuttumisen myötä myös hieman muihin ostosmatkoihin. Vaikutukset muun erikoiskaupan matkoihin ovat osin eri suuntaiset kuin vaikutukset Tiva-matkoihin.

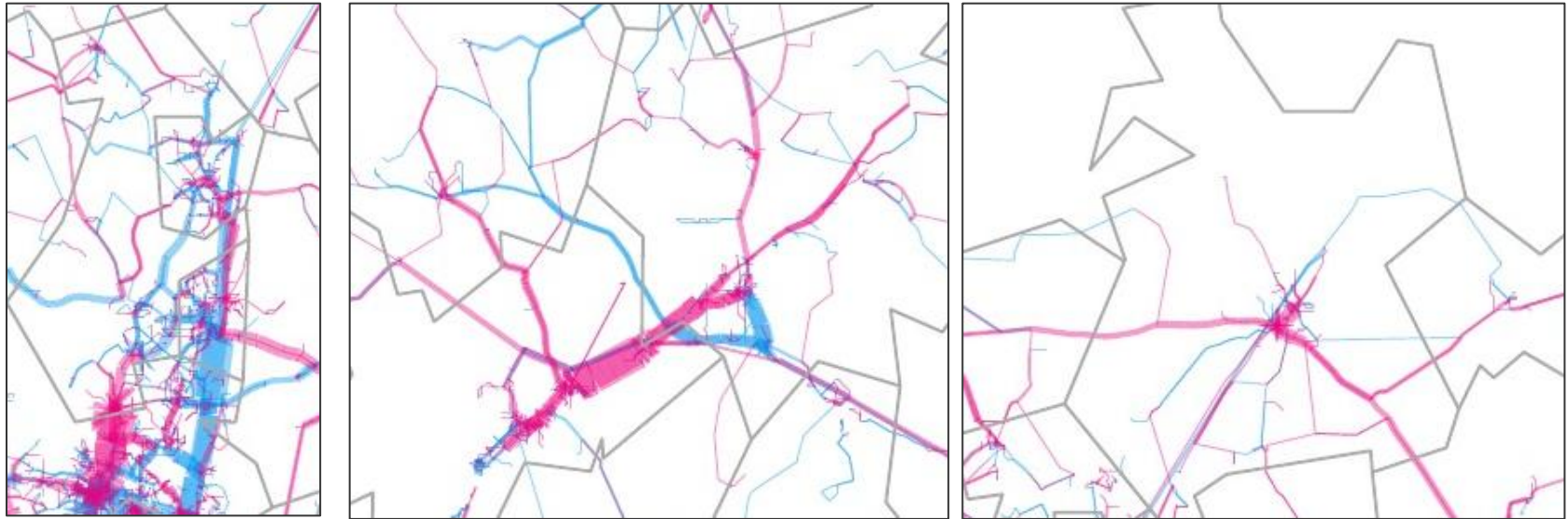
# Ostosmatkojen CO2-päästöt simuloituissa vaihtoehdoissa



- Maksimimitoitus Focuksessa hivenen lisää ja Mäntsälänportissa hivenen vähentää ostosmatkojen päästöjä.



# Focuksen, Lempolan ja Mäntsälänportin maksimimitoituksen vaikutus henkilöauto-liikenteeseen (verrattuna ehdotukseen)



- Mitoituksen kasvattaminen maksimiin lisää henkilöautoliikennettä suuryksikköjen tuntumassa.
- Vuorokausiliikenteen kasvu jää kuitenkin suuruusluokaltaan noin prosenttiin ja koska asiointiliikenteen huippu ja suuntutuminen on vain vähän päällekkäistä työmatkaliikenteen kanssa, ei muutoksilla ole merkittävää vaikutusta tieliikenteen sujuvuuteen tai verkon parantamistarpeeseen. Suuryksikön kytkeytymisen kuormitukseen (lähiliittymä) muutoksilla voi kuitenkin olla vaikutuksia.

# Yhteenvedo maksimimitoitustarkastelusta

- Tilaa vaativan kaupan maksimimitoitustarkastelut (Focus, Lempola, Mäntsälänportti) osoittivat, että yksittäisen suuryksikön kasvattamisella ole maakuntatasolla olennaista merkitystä, mutta lähialueen osalta muutokset ovat selkeitä.
- Mitoituksen kasvattaminen vähentää asiointiliikennettä suuryksikön lähiseuduilta kauemmas mutta lisää asiointia muualta. Nämä muutokset kompensoivat osin toisensa, ja nettovaikutuksen suunta riippuu voimakkaasti kaupan kysynnän ja tarjonnan tasapainosta ja ostovoimasiirtymistä vertailutilanteessa.
- Esimerkkikohteilla vaikutukset matkanpituuksiin ja henkilöauton käyttöön olivat simulointien perusteella epäyhtenäiset. Mitoituksen kasvattamisen vaikutusten suunta riippuu mm. kaupan kysynnän ja tarjonnan alueellisesta tasapainosta, kaupan sijainnista suhteessa lähikeskuksiin sekä liikenneyhteyksistä. Yleistettävää linjausta tai nyrkkisääntöä ei esimerkkitarkastelujen perusteella ole esitettävissä.
- Liikenneverkon kapasiteetin riittävyyteen ei tutkituilla mitoituseroilla ollut merkittävää vaikutusta lukuun ottamatta suuryksikköjen kytkentäkohtia, joissa esimerkiksi liittymäjärjestelyt voivat edellyttää parantamista. Maakunnallisen tarkastelun tarkkuus ei kuitenkaan riitä yksittäisten suuryksiköiden liikennejärjestelytarpeen arviointiin.

ISBN 978-952-448-358-2

ISSN 1236-6811 (pdf)

**Uudenmaan liitto | Nylands förbund**

Esterinportti 2 B | 00240 Helsinki  
Estersporten 2 B | 00240 Helsingfors | Finland  
puh. | tfn (09) 4767 411  
toimisto@uudenmaanliitto.fi | www.uudenmaanliitto.fi