

Vastaanottaja

**Espoon kaupunki
Jenni Mikkola**

Asiakirjatyyppi

Loppuraportti

Päivämäärä

7.6.2019

LASIHYTTI, KAUKLAHTI KAUPALLINEN SELVITYS

LASIHYTTI, KAUKLAHTI KAUPALLINEN SELVITYS

Projekti **Lasihtin kaupallinen selvitys**
Vastaanottaja **Espoon kaupunki**
Asiakirjatyyppi **Loppuraportti**
Päivämäärä **7.6.2019**
Laatija **Eero Salminen, Kimmo Koski, Jukka Räsänen ja Tero Iikkanen**

Ramboll
PL 25
Säterinkatu 6
02601 ESPOO

P +358 20 755 611
F +358 20 755 6201
<https://fi.ramboll.com>

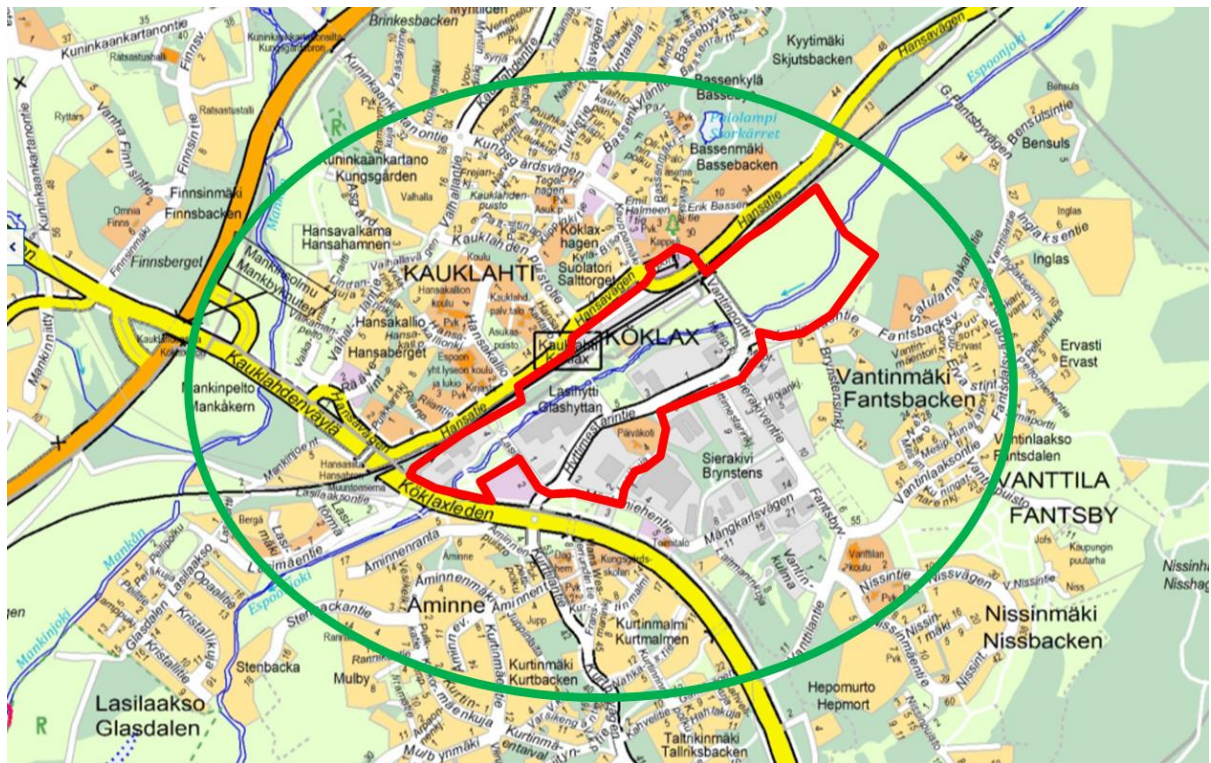
SISÄLTÖ

1.	SELVITYKSEN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	2
1.1	Selvityksen tavoitteet	2
1.2	Lasihytin kaavamuutos	3
1.3	Kauklahten kaupallinen vaikutusalue	5
1.4	Kaavatilanne	6
1.4.1	Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava ja Uusimaa 2050 -kaava	6
1.4.2	Espoon eteläosien yleiskaava	9
1.4.3	Asemakaavat	10
2.	VÄHITTÄISKAUPAN TARJONTA VAIKUTUSALUEELLA	12
2.1	Päivittäistavarakauppa	14
2.2	Erikoistavarakauppa ja palvelut	16
2.3	Kaupan hankkeet lähialueella	17
3.	VÄHITTÄISKAUPAN KYSYNTÄ VAIKUTUSALUEELLA	18
3.1	Väestö ja työpaikat	18
3.2	Liikenne ja liikkuminen	26
4.	OSTOVOIMA JA TILANTARVE	29
4.1	Vähittäiskaupan ostovoima	29
4.2	Vähittäiskaupan laskennallinen tilantarve	30
4.3	Laskentaan liittyvät epävarmuustekijät	32
5.	KAUKLAHDEN KAUPALLINEN ROOLI JA MITOITUS	33
5.1	Kauklahten kaupallinen rooli ja identiteetti	33
5.2	Kaupan mitoitus Kauklahdessa	34
6.	KAUPAN RAKENTEEN VAIHTOEHTOTARKASTELUT	35
6.1	Perusteet vaihtoehtojen muodostamiselle	35
6.2	Vaihtoehtoiset ratkaisut ja keskeisten vaikutusten arviointi	36
6.2.1	Vaihtoehto 1: keskitetty malli	36
6.2.2	Vaihtoehto 2: hajautettu malli	38
6.3	Suositus Kauklahten kaupan mitoituksesta ja rakenteesta	39
7.	VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	42
7.1	Kaupan ratkaisu suhteessa maankäytön ohjaukseen	42
7.2	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen	42
7.3	Kaupan mitoitus suhteessa liiketilatarpeeseen	43
7.4	Kaupan kilpailuasetelma ja toimintaedellytykset	43
7.5	Vaikutukset ostovoiman suuntautumiseen	44
7.6	Vaikutukset palvelujen saavutettavuuteen	44
7.7	Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen	45
8.	JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET	46
8.1	Kaupallisesti toimivan keskuksen toteuttaminen	46
8.2	Suosituksat kaavoitukselle ja jatkosuunnittelulle	48
9.	LÄHTEET	50

1. SELVITYKSEN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

1.1 Selvityksen tavoitteet

Työn tavoitteena on laatia kaupallinen tarkastelu Kauklahden aluekeskuksesta Lasihytin alueen kaa-voitusta varten. Selvityksessä laaditaan kokonaisarvio Kauklahden aluekeskuksen kaupallisista kehittämisnäköymistä, mitoituksista sekä eri alueiden roolista kaupan verkostossa. Lasihytin asema-kaavatyötä varten tarkastellaan erityisesti Lasihytin alueen suhdetta Kauklahden aluekeskuksen nykyisiin palveluihin ja alueen kokonaiskehitykseen nähden.



Kuva 1 Tarkastelualueen raja (vihreällä) ja kaavamuuotosalue (punaisella).

Kauklahden kaupunginosan erityispiirteinä ovat radan pohjoispuolelle syntynyt kivijalkaliiketilojen keskittymä, joissa sijaitsee esim. leipomo sekä kala- ja lihakauppa (kalakauppa siirtymässä uuden K-Supermarketin yhteyteen). Muita kaupallisesta näkökulmasta erityislaatuista kohteita ovat pumpuasemanhoitajan asunto sekä Lumenen tontilla sijaitseva Oy Slev Ab:n kaarihalli, joka on Viljo Revellin suunnittelema. Lisäksi alueella sijaitsee vanha lasitehdas, jonka säilyttäminen on epäto-
dennäköistä johtuen sen huonosta kunnosta. Lisäksi Villa Kauklahdessa / Juppin talossa sijaitsee taitelijoiden työ- ja taideyhteisö. Nämä kohteet luovat osaltaan potentiaalia kaupallisille toimin-
noille, minkä lisäksi ne ovat keskeisiä Kauklahden identiteetin ja profiilin kannalta.

Työn yhteydessä on haastateltu kaupan toimijoista Keskon (kauppias Erkki Zaidman), HOK-Elan-
non (Martti Seppänen), Lidl:n (Mari Pitkäaho), Maxin Kalan (Max Grönholm), Leipomo Emil Halmeen
(Stefan Åsten) sekä Lihakauppa Ordénin (Anders ja Jörgen Ordén) edustajia.

1.2 Lasihytin kaavamuutos

Lasihytin suunnittelu- ja kaavamuutosalue sijoittuu Kauklahteen Rantaradan tuntumaan, sen molemmille puolille. Pääosa kaava-alueesta sijoittuu Kauklahten aseman eteläpuolelle rautatien ja Hyttimestarintien väliselle alueelle. Alueen läpi virtaa Espoonjoki.

Alue on toteutunut voimassaolevan asemakaavan mukaisesti pääasiassa teollisuusalueena. Osa teollisuustoiminnoista on siirtymässä muualle tai niitä keskitetään tiiviimmin, jolloin alueelta vapautuu tilaa uudelle rakentamiselle.

Lasihytin kaavamuutoksella tuetaan alueen yleiskaavan osoittaman keskusta-alueen toteuttamista ja luodaan mahdollisuudet Kauklahten asemanseudun monipuoliseen kehittämiseen. Tehostamalla alueen maankäyttöä ja tuomalla alueelle uutta asumista luodaan edellytyksiä kaupunkiradan ulottamiselle Kauklahteen asti. Pääosa uudesta rakentamisesta osoitetaan asumiseen ja alueelle tavoitellaan noin 4 000 - 5 000 asukasta. Tavoitteena on suunnitella Lasihytistä toiminnallisesti monipuolinen alue, jonne sijoitetaan asumisen lisäksi liike-, työ- ja palvelutiloja sekä julkisia palveluita. Uuden rakentamisen lisäksi varmistetaan alueelle jäävän teollisuuden toimintamahdollisuudet.

Liikenteellisesti tavoitteena on kehittää asuinalue, jonka liikenne tukeutuu ensisijaisesti kävely-, pyöräily ja joukkoliikennedyhteyksiin ja jossa henkilöautoliikenteen ratkaisut ovat toimivat ja turvaliset. Joukkoliikenteen osalta suunnittelussa huomioidaan kaupunkiradan ja siihen liittyvän joukkoliikenneterminaalin sekä liityntäpysäköinnin suunnitelmat. Suunnittelussa varaudutaan lisäksi pikaraitiotiehen ja sen päätepysäkkiin aseman lähituntumaan. Alueen kävelyn ja polkupyöräilyn yhteydet asemalle ja joukkoliikenneterminaaliin suunnitellaan laadukkaiksi. Lisäksi kehitetään Espoonjoen itä-länsisuuntaisia kulkuyhteyksiä, jotka ovat osa pyöräilyn laatureittiä Kauklahten ja Espoon keskuksen välillä. Asuntojen pysäköinti sijoitetaan ensisijaisesti keskitettyihin pysäköintilaitoksiin ja yleistä pysäköintiä toteutetaan uusien tonttikatujen yhteyteen. Aseman yhteyteen varataan tilaa sekä autojen että polkupyörien liityntäpysäköinnille. (Espoon kaupunki.)

Suunnittelutyön taustaksi on laadittu kaksi vaihtoehtoista maankäytön tarkastelua (Arkkitehtitoimisto Stefan Ahlman Arkitektbyrå Oy ja Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy, 2019). Vaihtoehdossa 1 alueelle on mitoitettu noin 5 000 asukasta (252 000 k-m²). Suunnitelmassa asumista on osoitettu lähes koko suunnittelualueelle. Suunnitelma on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva 2 Alustavat maankäytön tarkastelut, vaihtoehto 1.

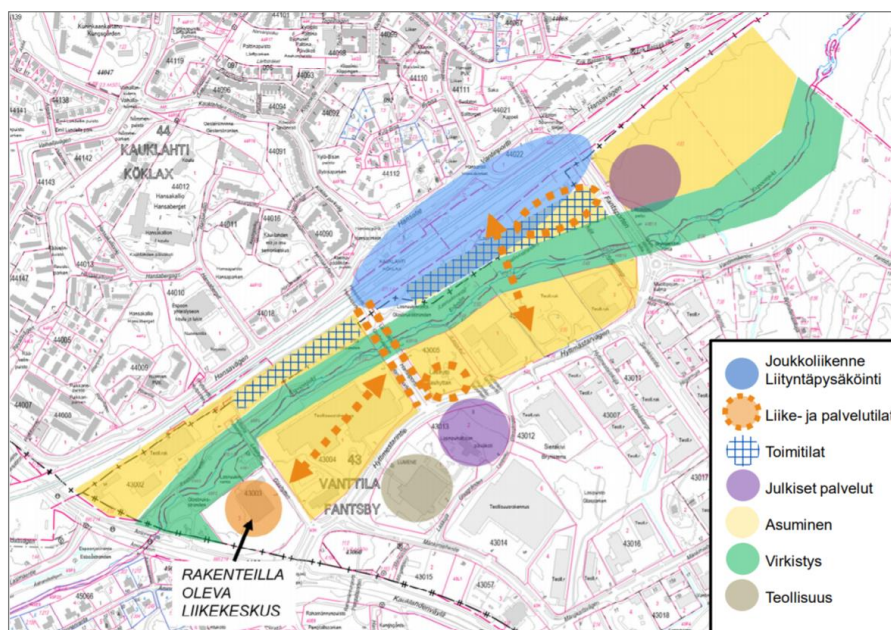
Vaihtoehdossa 2 alueelle on mitoitettu noin 4 000 asukasta (202 000 k-m²). Merkittävimpänä erona verrattuna vaihtoehtoon 1 on asumisen määrän vähentäminen alueen pohjoisreunasta, Espoonjo-kilaakson tuntumasta.



Kuva 3 Alustavat maankäytön tarkastelut, vaihtoehto 2.

Lasihyttiin alueen keskuksen sijainti on vielä täsmentymättä. Alustavissa suunnitelmissa on torimainen alue, jonne alueen toiminnallista painopistettä jatkossa ohjataan. Vaihtoehdossa 1 painopiste sijoittuu Hansaportin varrelle, vaihtoehdossa 2 lähemmäksi Vantinporttia mahdollisen radan ylittävän uuden yhteyden jatkeeksi.

Kuvassa 4 on havainnollistettu alueen alustavaa toiminnallista visiota. Alueen keskeisenä elementtinä on asemanseudun joukkoliikenneterminaali liityntäpysäköinteineen. Liike- ja palvelutilat on osoitettu rakenteilla olevaan liikekeskukseen, Hansaportin varteen sekä aseman eteläpuolelle.



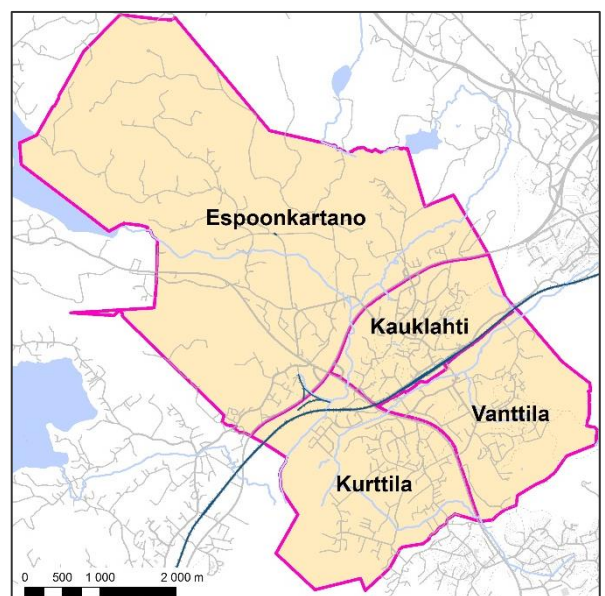
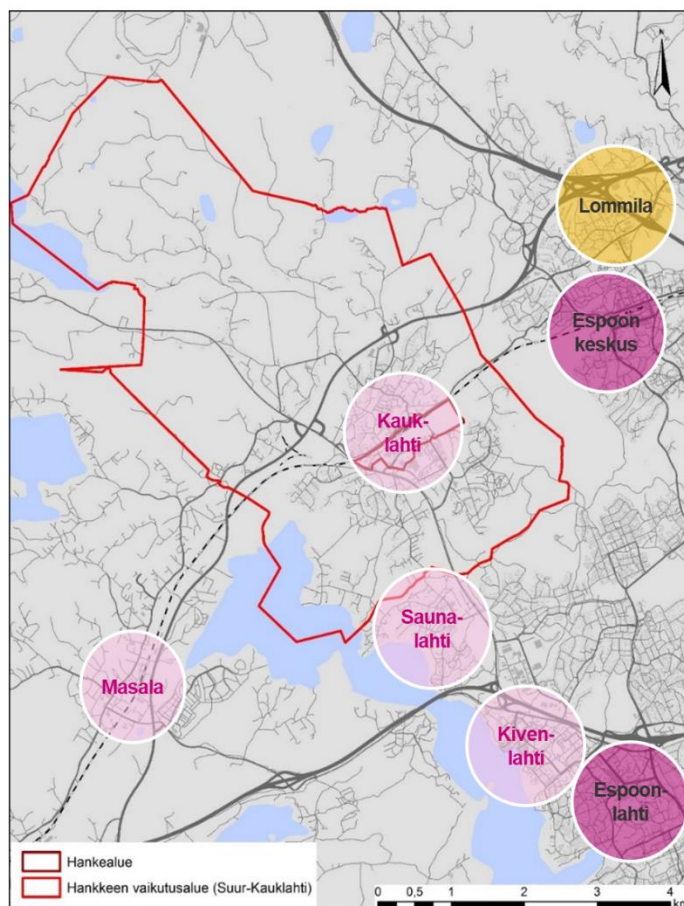
Kuva 4 Alueen alustava toiminnallinen visio.

1.3 Kauklahden kaupallinen vaikutusalue

Kauklahti sijaitsee Espoon länsiosassa Kirkkonummen rajalla. Lähimmät suuremmat keskukset ovat Espoon keskus ja Espoonlahti. Kauklahtea ja Espoon keskusta yhdistää Rantarata – etäisyys on vain yksi pysäkinväli. Rantaradan lisäksi Espoon keskukseen on hyvät yhteydet myös Kehä III:n ja Hansatien kautta. Espoonlahden ja Länsiväylän suuntaan yhdystienä toimii Kauklahdenväylä, joka on tärkeä poikittaisyhteys Espoossa. Etäisyydet lähimpiin keskuksiin tieverkkoa pitkin ovat noin:

- Espoon keskus: 4 km (Hansatietä pitkin), 7 km (Kehä III:sta pitkin)
- Espoonlahti: 7 km
- Saunalahti 4 km
- Masala: 6 km

Kuvassa 5 esitetään asemakaavahankkeen sijainti, Kauklahden suuralueen raja ja lähimmät keskukset. Kauklahden suuralue kuvaa hyvin myös tässä selvitetävän hankkeen vaikutusaluetta ja sitä on käytetty tässä selvityksessä esitettävien laskelmien väestötiedoissa. Vaikutusalue on rajattu niin, että pääosa Kauklahteen suuntautuvasta ns. arjen lähiasioinnista tulee tältä alueelta. Kauklahdessa sijaitsee kuitenkin myös yksittäisiä vetovoimatekijöitä (esim. liha- ja kalakauppa sekä leipomo), joiden asiakaskunta tulee laajemmaltakin alueelta, jopa ympäri pääkaupunkiseutua. Tällainen asiointi on kuitenkin satunnaista. Erilaiset Kauklahden profiilia kohottavat kaupalliset toimijat ja niiden puoleensa vetämät asiointivirrat kuitenkin synnyttävät ympärilleen mahdollisuuksia myös muille toiminnoille ja kaupan konsepteille. Kauklahden suuralue muodostuu neljästä pien-/tilasto-alueesta (Kauklahti, Vanttila, Kurttila ja Espoonkartano). Lasihytin kaavamuutosalue ja Kauklahden toiminnallinen keskus sijaitsee Kauklahden ja Vanttilan alueilla, minkä vuoksi näitä käsitellään tässä selvityksessä pääosin yhtenä.

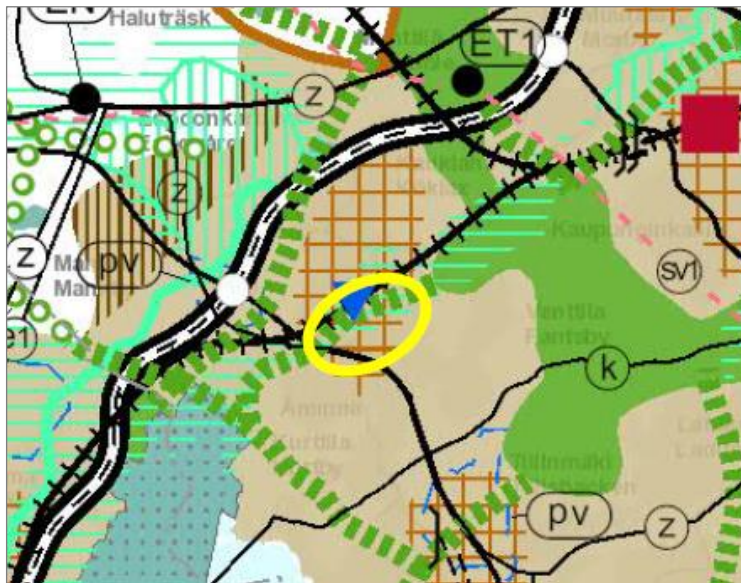


Kuva 5 Kauklahden kaupallinen vaikutusalue ja Suur-Kauklahden tilastoalueet

1.4 Kaavatilanne

1.4.1 Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava ja Uusimaa 2050 -kaava

Alueella voimassa olevassa **Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa** (Ympäristöministeriön vahvistama 30.10.2014) esitetty kaupan palveluverkon kokonaisratkaisu koostuu maakunnallisen keskusverkon, merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sekä taajamatoimintojen alueita ja työpaikka-alueita koskevien määräysten muodostamasta kokonaisuudesta. Lasihyttiin alue on vaihemaakuntakaavassa osoitettu tiivistettäväksi taajamatoimintojen alueeksi. Ote hyväksyttyjen maakuntakaavojen yhdistelmästä esitetään seuraavassa kuvassa.



Kuva 6 Ote Uudenmaan hyväksyttyjen maakuntakaavojen yhdistelmästä ja kaavamerkinnöistä.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on määritelty kaupan suuryksiköiden seudullisen merkittävyyden alarajat toimialoitain ja alueittain. Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa seudullisen merkittävyyden alaraja sellaiselle vähittäiskaupalle, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle (esimerkiksi auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa) on taajamatoimintojen alueella 30 000 k-m². Muun erikoiskaupan osalta seudullisuuden alaraja on taajamatoimintojen alueilla 10 000 k-m² ja päivittäistavarakaupan 5 000 k-m². Muilla alueilla (kaikki vähittäiskauppa) alaraja on 2 000 k-m². Maakuntakaavan keskustatoimintojen alueille ei pääkaupunkiseudulla ole määritelty vähittäiskaupan suuryksiköiden kokonaispinta-alan ylärajaa.

Maalis-toukokuussa 2019 nähtävillä olevan **Uusimaa-kaavan 2050 ehdotuksen** kaupan palveluverkon kokonaisratkaisu koostuu keskustatoimintojen alueiden, kaupan alueiden, taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden, uusien raideliikenteeseen tukeutuvien taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden, palvelukeskittymien sekä lentoaseman liikennealuetta koskevien merkintöjen ja määräysten muodostamasta kokonaisuudesta (kuva 7). Lasihyttiin alue sijoittuu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle (Uudenmaan liitto 2019).

Kaavaehdotuksessa kaupan toimiala on jaettu kahteen luokkaan seuraavasti:

- *Keskustahakuinen kauppa*, joka sisältää päivittäistavarakaupan ja muun erikoistavaran kaupan. Keskustahakuinen kauppa sijoittuu sanansa mukaisesti keskustoihin, jotka ovat hyvin saavutettavissa kestävillä kulkutavoilla. Lähiympäristössä on paljon asukkaita ja joukkoliikenneyhteydet keskustaan ovat pääsääntöisesti toimivia.

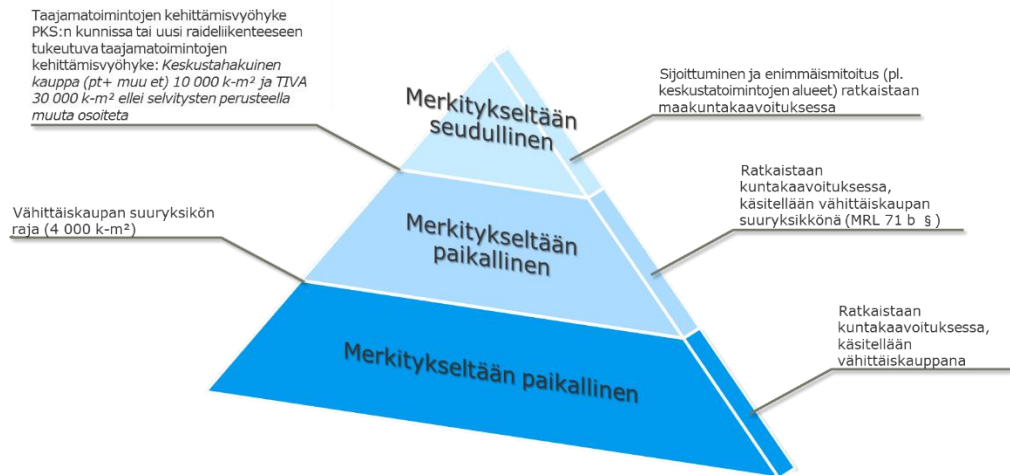
- *Tilaa vaativa kauppa*, joka sijoittuu keskusten ulkopuolelle ja keskittyy kaupan alueille. Kaupan alueet sijoittuvat yleensä hieman heikommalle saavutettavuusvyöhykkeelle kuin läheinen keskusta. Kaupan alueet ovat myös yleisesti heikommin saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla. Kaupan alueet sijoittuvat kuitenkin keskustojen läheisyyteen ja yleensä taajamiin johtavien pääväylien varrelle. Kaupan alueiden sijoittumisen ja mitoituksen lähtökohtana on tilaa vaativan kaupan kannalta riittävä lähiasutus ja ostovoima, jolloin asiointimatkat ovat kohtuullisia.

Uusimaa-kaavan tavoitteena on tukea keskustojen elinvoimaa ja arjen sujuvuutta. Tätä tavoitetta vahvistetaan siten, että keskuksille ei osoiteta kaupan mitoitusta eikä kaupan rajoituksia. Maakuntakaavassa on osoitettu enimmäismitoitukset keskusten ulkopuolisille kaupan alueille sekä osoitettu merkittävyydeltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajat koko Uudellemaalle, kehitettäville vyöhykkeille ja palvelukeskittymille. Seudullisesti merkittävän kaupan suuryksikön koon alaraja vaihtelee maakuntakaavan eri alueilla. Kaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on Uusimaa-kaavan kaupan ratkaisussa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti 4 000 k-m². Tämä tarkoittaa, että Uudenmaan alueella voi alle 4 000 k-m² kauppaa sijoittaa vapaasti, sillä se katsotaan paikalliseksi kaupaksi. Huomion arvoista on kuitenkin, että kaupan seudullisuuden määrittelyyn lasketaan kaikki toiminnallisen kokonaisuuden muodostamalla alueella oleva kaupan pinta-ala. Pääkaupunkiseudun taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä seudullisesti merkittävän kaupan koon alaraja on keskustahakuiselle kaupalle 10 000 k-m² ja paljon tilaa vaativalle kaupalle 30 000 k-m².



Uusimaa 2050 -maakuntakaavan ehdotuksen kaupan palveluverkon kokonaisratkaisu (Uudenmaan liitto 2019), Kaukalahden likimääräinen sijainti osoitettu nuolella.

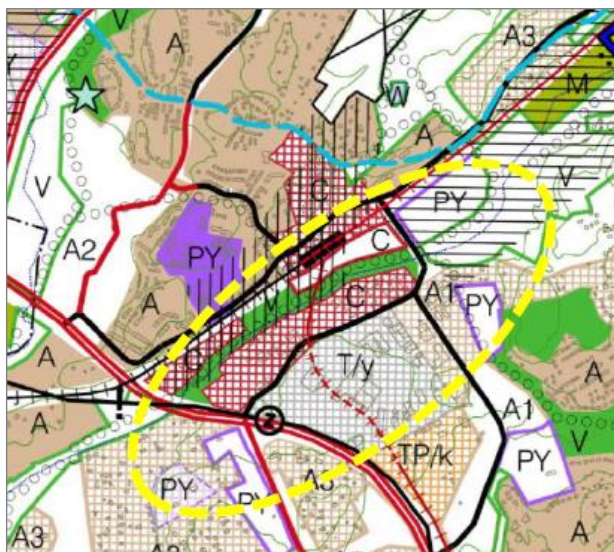
Uusimaa-kaavan 2050 ehdotuksessa ei ole mitoitettu keskustatoimintojen alueita. Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu MRL:n kaupan suuryksikkörajaa sekä Uusimaa 2050 -maakuntakaavan seudullisuuden rajaa.



Kuva 8 Vähittäiskaupan suuryksikkö sekä merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan rajat Uusimaa 2050 -maakuntakaavassa.

1.4.2 Espoon eteläosien yleiskaava

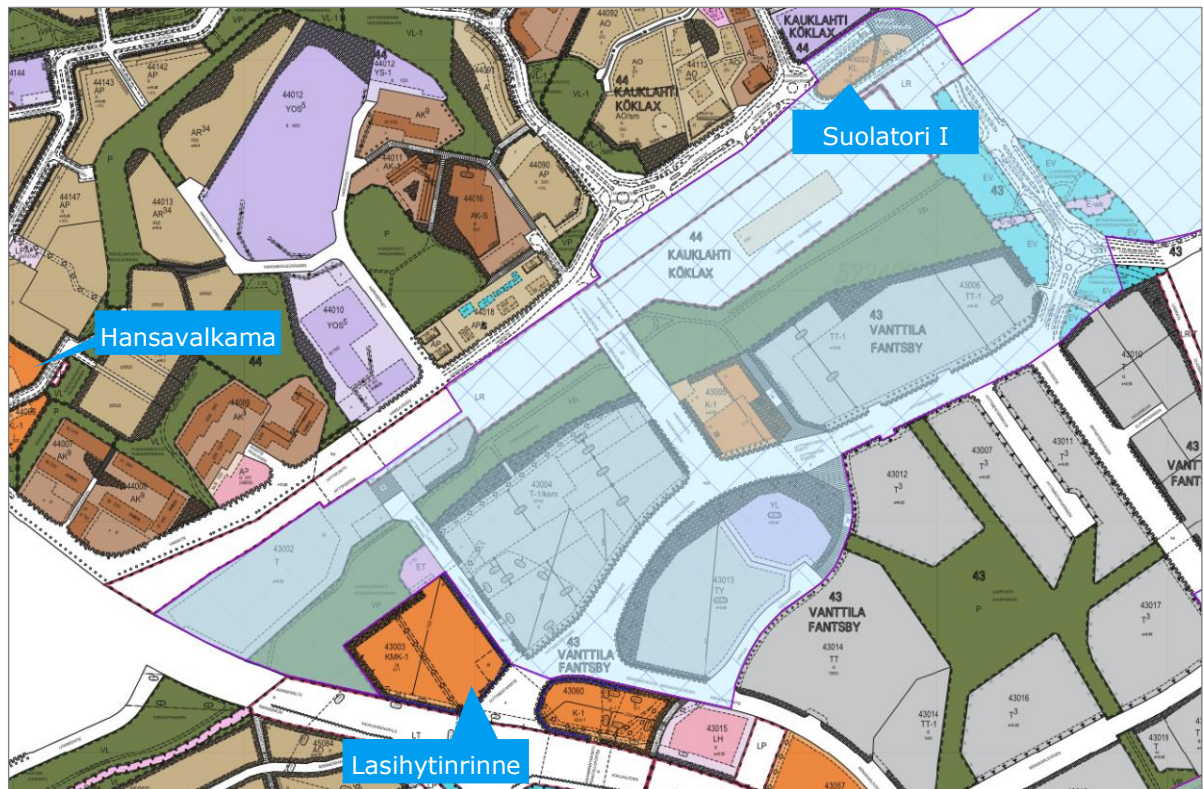
Espoon eteläosien yleiskaavassa alue on varattu pääosin kehitettäväksi keskustatoimintojen alueeksi. Hyttimestarintien eteläpuoli on osoitettu kehitettäväksi teollisuus- ja varastoalueeksi, jolla sallitaan ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien työpaikkojen sijoittaminen. Suunnittelualueen koillispäähän on osoitettu uusi julkisten palveluiden alue. Espoonjoen varret on osoitettu virkistysalueeksi, jossa kulkee virkistysyhteys. Espoonjoki ja sen pohjoispuolinen alue on kaupunkikuvallisesti arvokasta aluetta ja alueen koillisosa maisemakuvallisesti arvokasta aluetta. Alueen läpi kulkee ratayhteys, tämän lisäksi alueelle on osoitettu uusi ratayhteys etelän suunnasta.



Kuva 9 Ote voimassa olevasta yleiskaavasta.

1.4.3 Asemakaavat

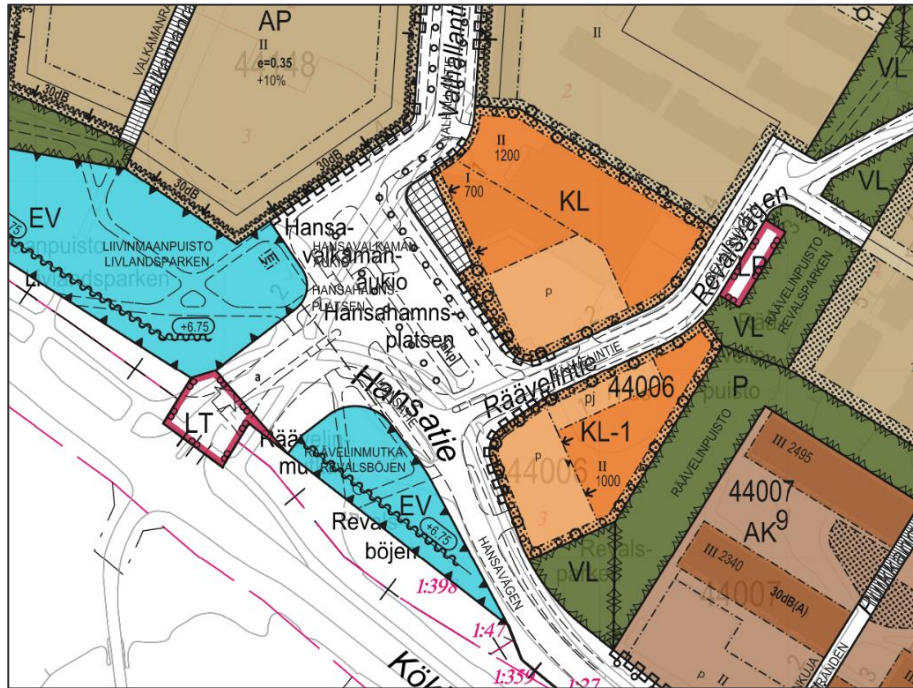
Lasihtin kaava-alueella on pääosin voimassa Vanttila I B asemakaava, joka on hyväksytty vuonna 1983 ja vahvistettu sisäasiainministeriössä elokuussa 1983. Muita asemakaavoja ovat Vanttila IB/Lasipolku, Lasihtinrinne (hyväksytty 27.1.2014) sekä Suolatori I (hyväksytty 30.3.1998). Suolatori I:n (kortteli 44022) asemakaavamerkintä on KL (liikerakennusten korttelialue). Tontin pinta-ala on 3 042 m² ja rakennusoikeus 1 000 k-m². Korttelialueen itäreunalla sijaitsee nykyisin pysäköintialue.



Kuva 10 Alueen voimassa olevat asemakaavat ja Lasihtin kaavamuutosalue (vaalealla), Lähde: Espoon karttapalvelu.

Kaava-alueen ulkopuolelle jäävässä Lasihtinrinteen kaavassa **K-1 -kaavamerkinnällä** on osoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialue (43060), jolle saa sijoittaa alle 50 % rakennusoikeudesta (2 700 k-m²) päivittäistavarakaupan myymälätiloja. **KMK-1 -kaavamerkinnällä** on osoitettu liikerakennusten korttelialue (43003), jolle saa sijoittaa elintään yhden alle 2 000 k-m² suuruisen päivittäistavarakaupan yksikön sekä muita vähittäiskaupan pienmyymälöitä. Alueelle saa sijoittaa julkisia ja muita lähipalveluja sekä polttoaineen jakeluaseman. Korttelialueen enimmäiskerrosala on 7 000 k-m². Korttelialueelle on avautumassa vuonna 2019 K-Supermarket sekä muita myymälätiloja.

Kauklahdenväylän varrella, radan pohjoispuolella vähittäiskaupan näkökulmasta keskeinen on Hansavalkaman asemakaava (511600), joka on hyväksytty 11.6.2007. Kaavassa on osoitettu KL- ja KL-1 -merkinnöillä liikerakennusten korttelialueet, joille voidaan sijoittaa vähittäiskaupan toimintoja. Rakennusoikeus KL-korttelialueella (nyk. Lidl) on yhteensä 1 900 k-m² ja KL-1 -alueella (nyk. Shell Express -kylmäasema) 1 000 k-m².

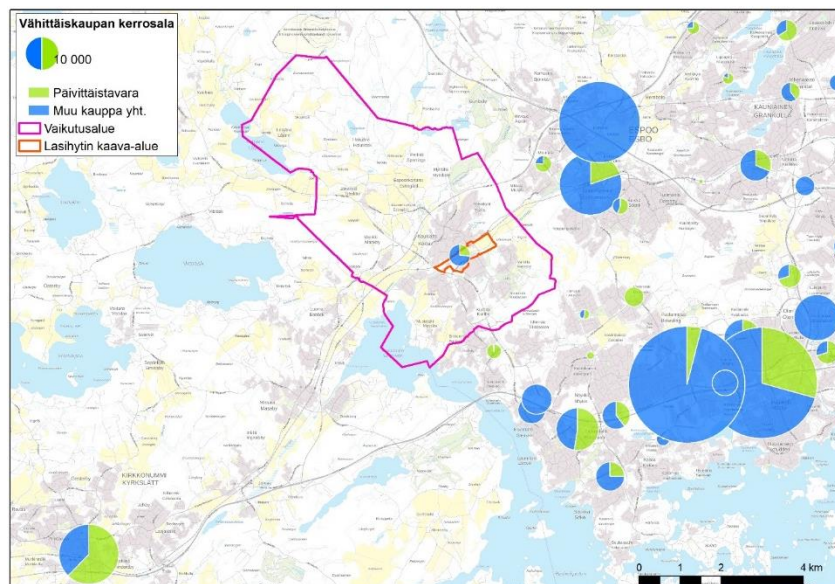


Kuva 11 Hansavalkaman asemakaava.

2. VÄHITTÄISKAUPAN TARJONTA VAIKUTUSALUEELLA

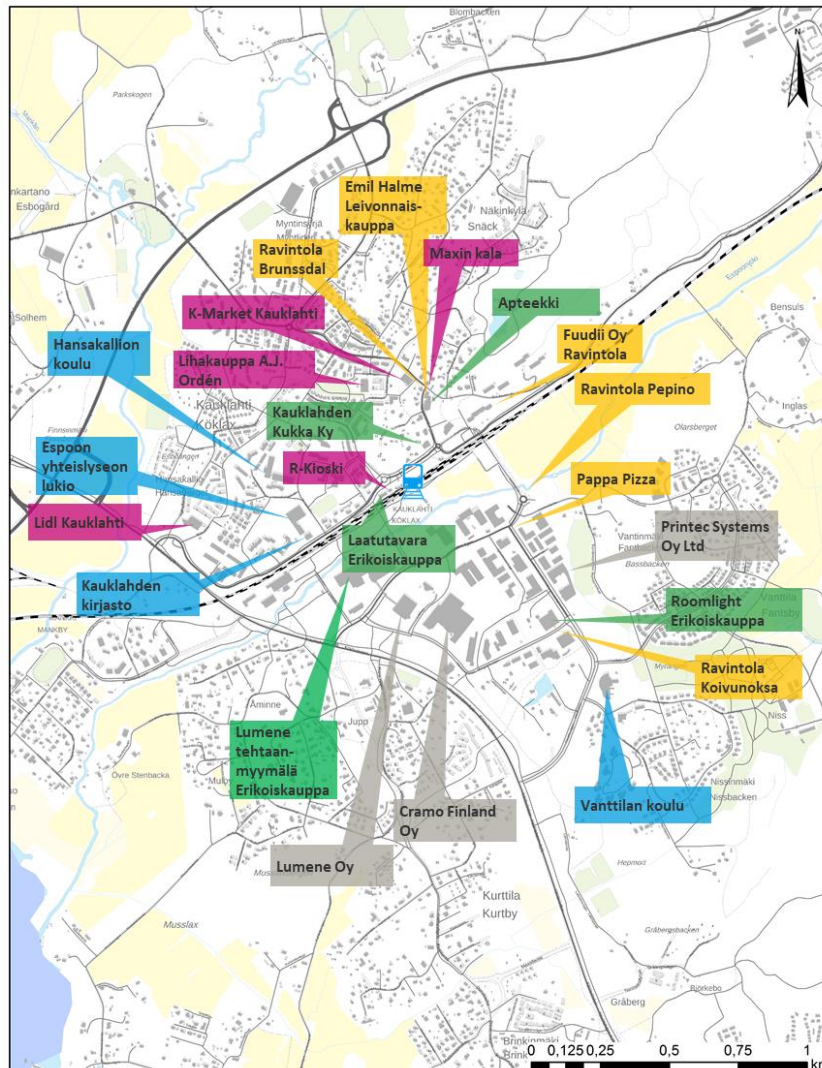
Kauklahdessa sijaitsee nykyisin yhteensä noin 4 200 k-m² liikepinta-alaa, josta päivittäistavara-kauppaa on noin 2 000 k-m². Muu kerrosala (2 200 k-m²) koostuu esimerkiksi erikoiskaupasta, kaupallisista palveluista sekä muista kivijalkaliiketiloista. Kesällä 2019 avattava Lasihytin K-Supermarket kasvattaa kerrosalaa noin 2 000 k-m²:llä, mistä suurin osa on pt-kauppaa.

Seuraavassa kartassa on havainnollistettu kaupan palveluverkkoa Kauklahdessa, muualla Espoossa sekä lähialueilla. Merkittävimpiä lähialueen kaupallisia keskittymiä ovat Espoon keskus (liiketiloja yhteensä n. 40 200 k-m², ml. kauppakeskukset Espoonatori ja Entresse), Lommila (liiketiloja yhteensä n. 60 500 k-m², pääosin tilaa vaativaa erikoiskauppaa) Kivenlahti (6 900 k-m²), Kiviruukki (8 400 k-m²) ja Espoonlahti (16 600 k-m²). Muualla Espoossa vähittäiskauppa on pääosin keskitynyt kaupunkikeskuksiin (Leppävaara, Matinkylä ja Tapiola) sekä Suomenojan alueelle, jossa sijaitsee pääasiassa tilaa vaativaa kauppaa. Espoon kaupan rakenteessa korostuu erityisesti Länsiväylän ja Länsimetro-vyöhykkeen muodostama kaupallinen keskittymä. Espoon ulkopuolella Kauklahden kannalta merkittäviä kaupallisia keskittymiä ovat Kirkkonummen keskus sekä Masalan ja Jorvaksen lähipalvelukeskukset.



Kuva 12 Vähittäiskaupan tarjonta lähialueella (Lähde: Espoon kaupunki, Ramboll).

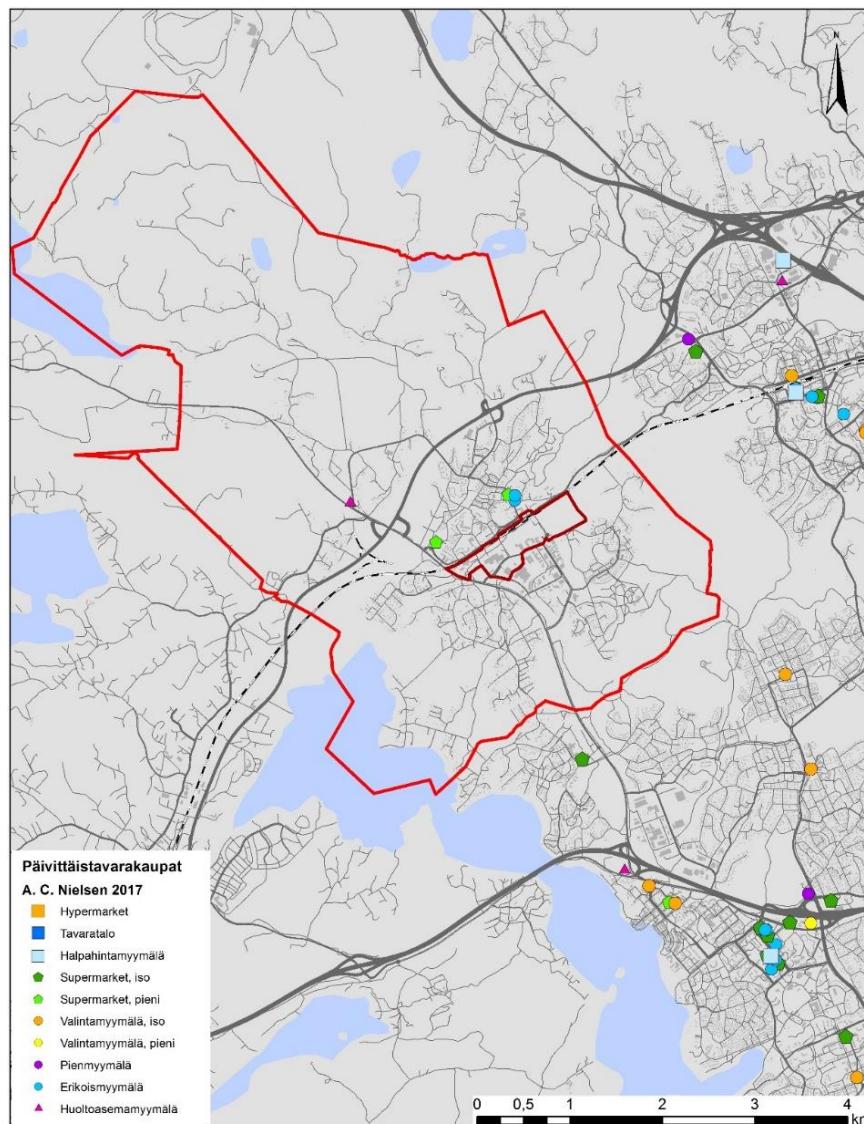
Suur-Kauklahden alueella on A.C. Nielsenin myymälärekisterin luokituksen perusteella kaksi supermarket-kokoluokan päivittäistavarakauppaa, Kauklahden keskustassa sijaitsevat K-Market ja Lidl. Lisäksi Kauklahden rautatieaseman vieressä sijaitsee R-Kioski. Erikoiskauppaa alueella edustavat muutama autotarvikeliike, kalakauppa, sisustusliike, antiikkiliike sekä Lumenen tehtaanyymälä. Lisäksi alueella sijaitsee leipomo, lihakauppa sekä muutamia ravintoloita ja parturi-kampaamoja. Kuvassa 13 esitetään Kauklahden keskustan palvelutarjontaa sekä tärkeimpiä yrityksiä. Palvelutarjonta on keskittynyt erityisesti radan pohjoispuolelle, Kauppamäen ja Kuninkaankartanontien varrelle.



Kuva 13 Kauklahden palvelu- ja toimipaikkarakenne.

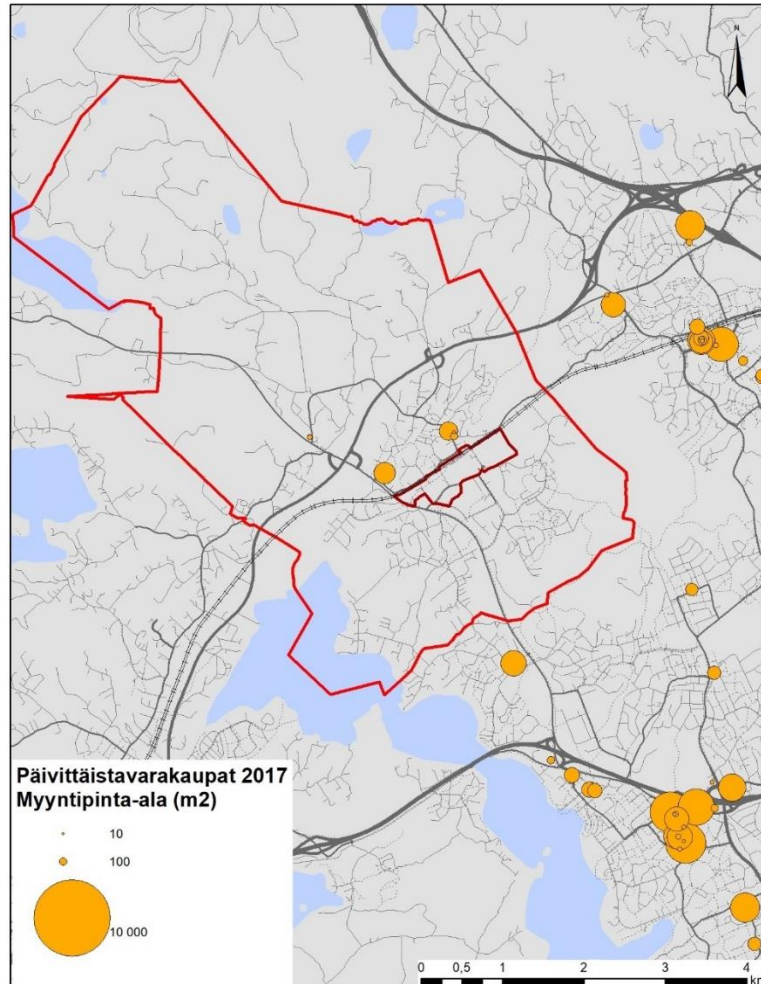
2.1 Päivittäistavarakauppa

Päivittäistavarakaupan näkökulmasta Kauklahtea lähimpänä sijaitsevia keskuksia ovat etelässä Saunalahti, Kivenlahti ja Espoonlahti, idässä Espoon Keskus (noin 4 km) ja lännessä Masala (noin 6 km). Näistä keskuksista Saunalahdessa, Espoonlahdessa sekä Espoon keskuksessa on kokoluokaltaan supermarketeiksi luettavat päivittäistavarakaupat. Päivittäistavarakaupan kannalta tärkeimpiä asiointisuuntia Kauklahdesta ovat Espoon keskus sekä etelässä Saunalahti (noin 4 km) ja Espoonlahti (noin 7 km). Suuremmat hypermarket-kokoluokan myymälät sijaitsevat Matinkylässä Ison Omenan kauppakeskuksessa (noin 11 km), Leppävaaran Sellossa (noin 16 km) sekä Kirkkonummen keskustassa (noin 15 km).



Kuva 14 Päivittäistavarakaupat Kauklahdessa ja lähialueilla (Lähde: A.C. Nielsen, myymälärekisteri).

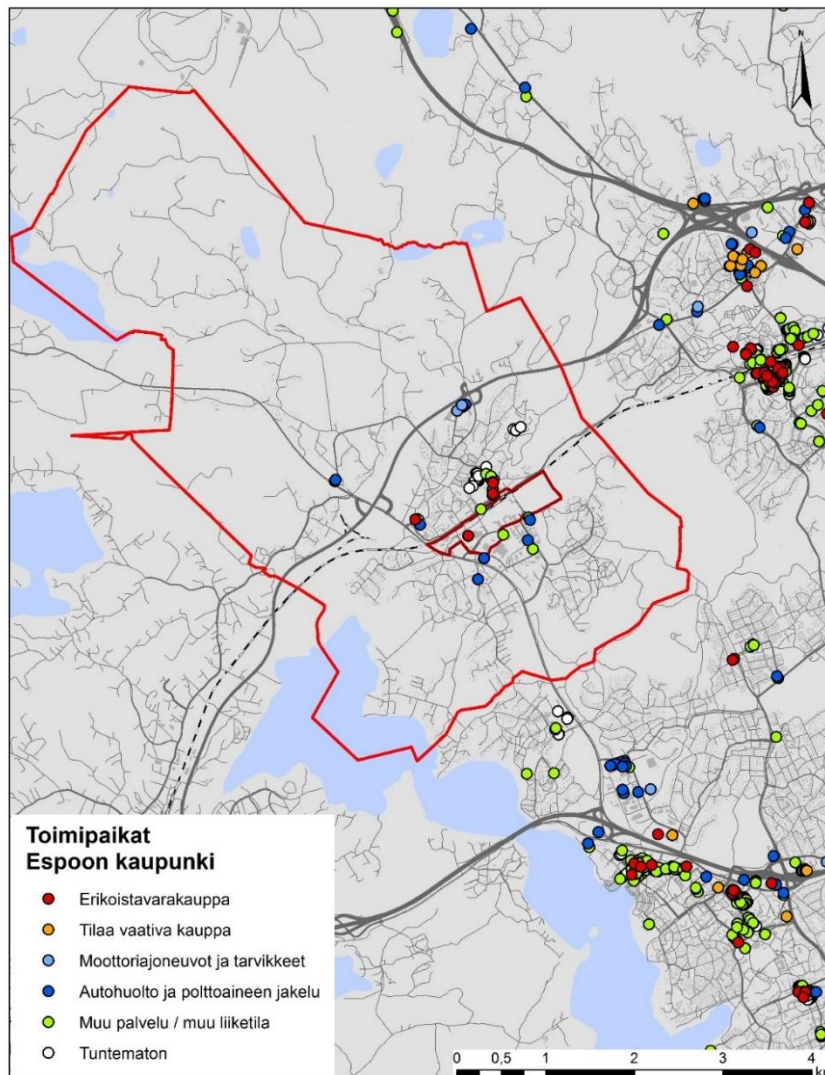
Kauklahdessa sijaitsee nykytilanteessa yhteensä noin 2 000 k-m² päivittäistavarakaupan pinta-alaa. Merkittävimpiä päivittäistavarakaupan yksiköitä ovat K-market ja Lidl. Kauklahteen on rakenteilla K-supermarket (noin 2 000 k-m²), joka tuplaa alueen päivittäistavarakaupan kerrosalan. Seuraavalla kartalla on havainnollistettu päivittäistavarakaupan verkostoa myyntipinta-alan mukaan teemoiteltuna. Kartalta voidaan havaita suurimpien yksiköiden sijaitsevan Espoon keskuksen ja Lommilan suunnassa sekä Saunalahdessa ja Espoonlahti-Kivenlahti -vyöhykkeellä.



Kuva 15 Päivittäistavaramyymälät 2017 pinta-alan mukaan esitettynä (Lähde: A.C. Nielsen, myymäläkisteri).

2.2 Erikoistavarakauppa ja palvelut

Seuraavalla kartalla esitetään erikoiskaupan tarjontaa. Kauklahdessa erikoiskaupan keskittymänä nousee esiin radan pohjoispuoli; muualla vaikutusalueella palvelutarjonta on sijoittunut hajautuneemmin. Kartasta korostuvat myös esimerkiksi Espoon keskuksen ja Lommilan keskittymät sekä Kauklahden eteläpuolella Saunalahden paikalliskeskus ja Kivenlahden-Espoonlahden palveluvyöhyke. Erikoistavarakaupan osalta palvelutarjonta on vähäisempää ja alueen asukkaiden ostovoimaa virtaakin suurempiin keskittymiin kuten Espoon keskuksen ja Lommilaan, Espoonlahteen sekä Matinkylään.

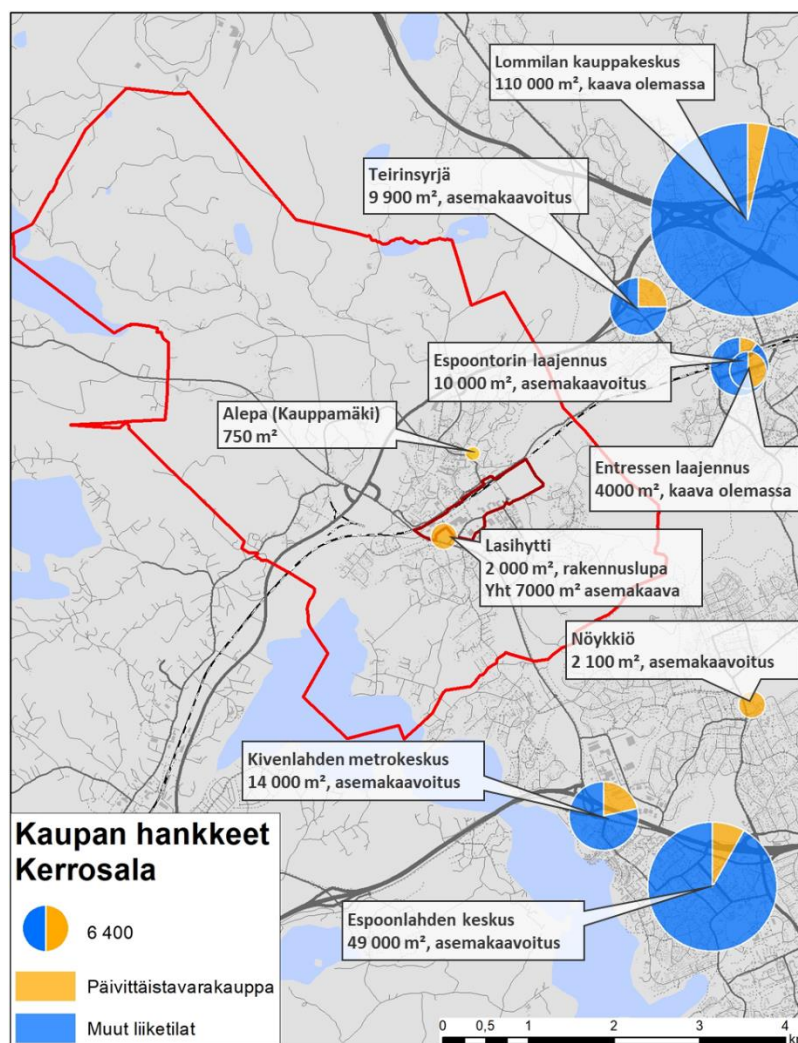


Kuva 16 Erikoistavarakaupan toimipaikat Kauklahdessa ja lähialueilla (Lähde: Espoon kaupunki).

2.3 Kaupan hankkeet lähialueella

Seuraavalla kartalla on osoitettu Kauklahten läheisyydessä käynnissä olevia kaupan hankkeita sekä keskeisimpiä kaupan kaavoja. Kauklahtea lähimpiä kaupan hankkeita Espoossa ovat Espoon keskuksesta tehtävät Espoontorin ja Entresse-kauppakeskuksen laajennukset, Kivenlahden metrokeskus sekä Nöykkiön ja Teirinsyrjän päivittäistavarakaupan hankkeet.

Kauklahten kannalta merkittävin hanke on Lasihytin alueelle, Kauklahtenväylän ja Lasimestarintien risteyksen tuntumaan keväällä 2019 avautuva K-Supermarket, jonka pinta-ala on noin 2 000 m². Kaupan yhteyteen on toteutumassa lisäksi omalla sisäänkäynnillä tilat (n. 200 m²) nykyisin radan pohjoispuolella sijaitsevalle kalakaupalle sekä Pizza Hut -ravintolalle. Uudesta K-Supermarketista huolimatta nykyinen Kauppamäessä sijaitseva K-market jatkaa toimintaansa. K-market -myymälää vastapäätä entiseen siirtomaakaupan yhteyteen on lisäksi muutaman vuoden sisään tulossa Alepa-myymä (n. 750 m²).

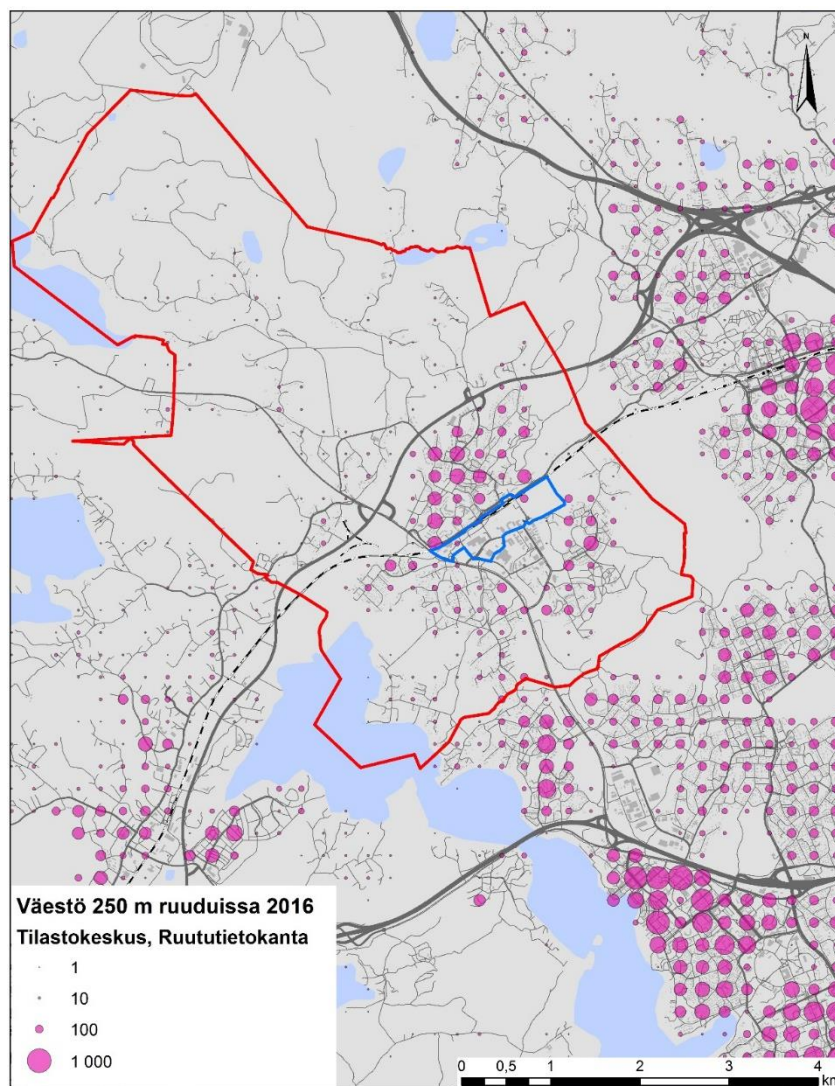


Kuva 17 Kaupan hankkeet Kauklahtessa ja lähialueilla (Lähde: Espoon kaupunki).

3. VÄHITTÄISKAUPAN KYSYNTÄ VAIKUTUSALUEELLA

3.1 Väestö ja työpaikat

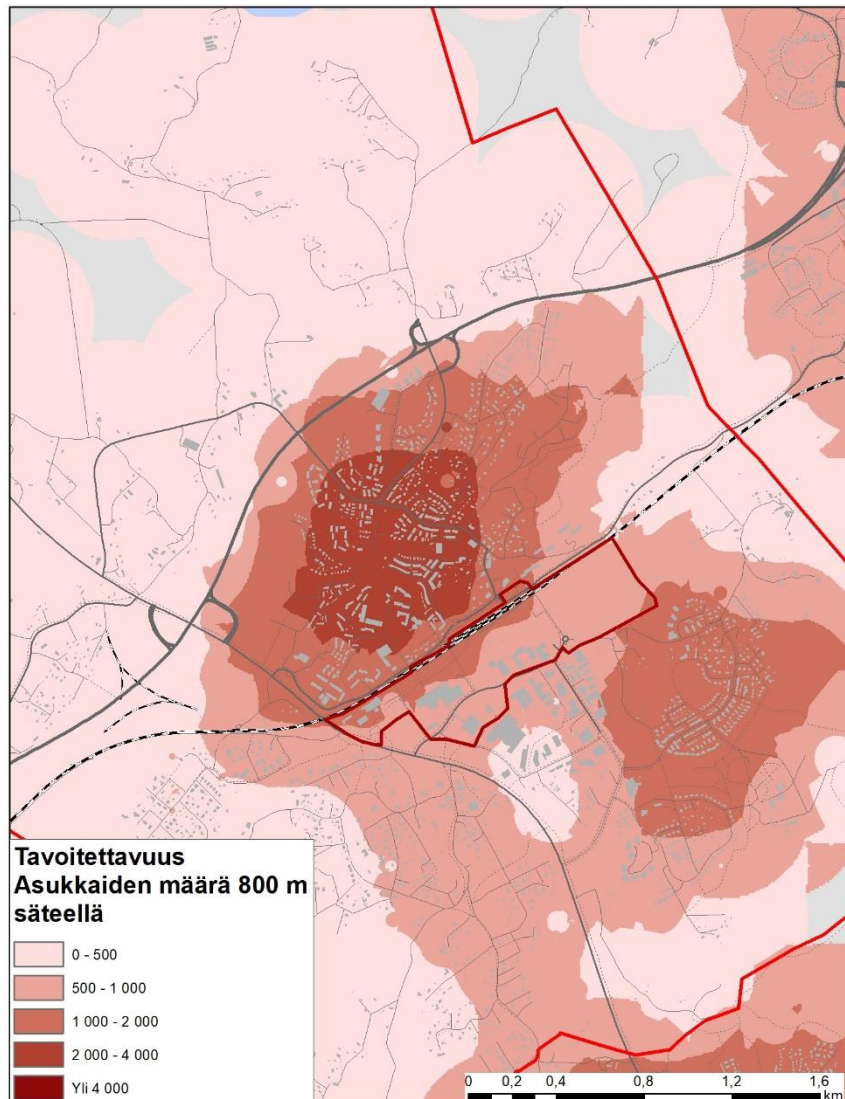
Vuonna 2017 Suur-Kauklahden alueella (Kauklahden, Vanttilan, Kurttilan ja Espoonkartanon pienalueet) asuin noin 9 630 henkilöä. Kauklahden suuralueen väestö on painottunut Kauklahden keskusta, erityisesti aseman pohjoispuolelle. Kauklahden pienalueella asuu noin 5 400 asukasta. Myös aseman eteläpuolella sijaitsevilla Vanttilan ja Kurttilan alueilla on noin 2 000 asukasta molemmissa. Aseman eteläpuolella sijaitseva teollisuusalue erottuu vyöhykkeenä, jossa ei nykyisellään ole asutusta juuri lainkaan. Kauklahden suuralueella erityisesti Kehä III:n pohjoispuoli (Espoonkartano) on harvaan asuttua aluetta. Oheiselta kartalta havaitaan Kauklahden melko pieni väestömäärä verrattuna esimerkiksi lähellä sijaitseviin Espoon keskukseen, Kivenlahteen ja Espoonlahteen. Kartalla on kuvattu väestön sijoittuminen 250x250 metrin ruuduissa vuoden 2016 lopussa. Ympyrän koko kuvaa väestömäärää siten, että mitä suurempi ympyrä on, sitä enemmän ruudussa on asukkaita.



Kuva 18

Väestö 250 m x 250 m ruuduissa Kauklahdessa ja lähialueilla 2016 (Lähde: Tilastokeskus, Ruututietokanta 2017)

Seuraavassa kartassa esitetään Kauklahden eri alueiden tavoitettavuutta tieverkkoa pitkin laskettuna. Tavoitettavuudella tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, kuinka moni asukas pääsee tiettyyn paikkaan tietyssä ajassa; kyseessä on siis eräänlainen tieverkkoa pitkin laskettu väestötiheys. Kartalla etäisyytenä on käytetty 800 metriä, joka tarkoittaa noin 10 minuutin kävelymatkaa. Kartalta voidaan havaita, että Kauklahden keskustan väestökeskittymä sijaitsee Kauppamäen ja Lidlin välissä. Tämän alueen tavoittaa noin 2 000-4 000 asukasta kymmenessä minuutissa kävellen. Radan eteläpuoli, Lasihytin alue, on toistaiseksi vielä melko heikosti saavutettava alue kävellen; alueen tavoittaa keskiäärin noin 500-1 000 asukasta kymmenessä minuutissa.

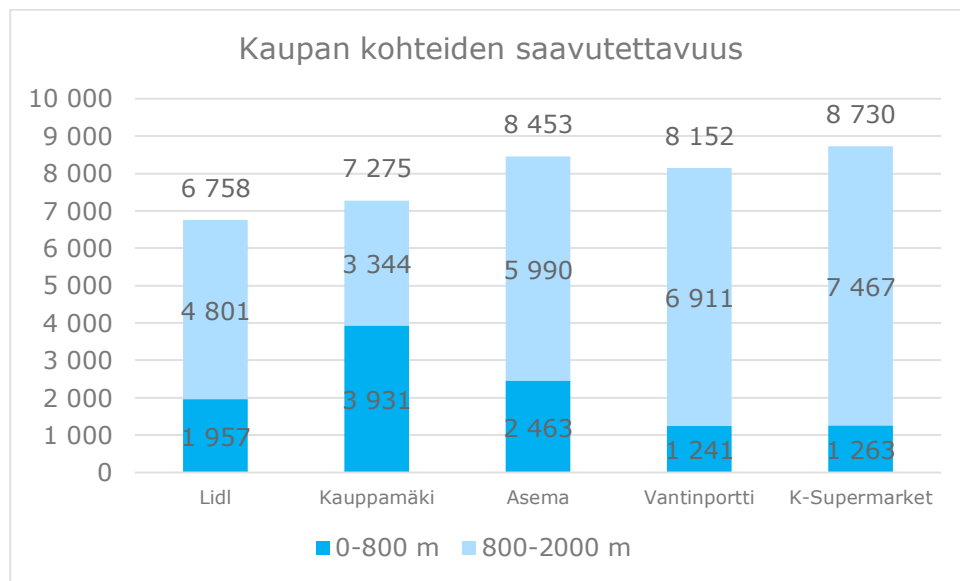


Kuva 19 Väestötavoitettavuus Kauklahdessa 800 metrin säteeltä laskettuna, nykytilanne.

Seuraavassa kaaviossa on havainnollistettu vielä kaupallisesti tärkeimpien kohteiden saavutettavuutta kävellen (800 metriä) sekä pyörällä (2000 metriä). Lasihytin alueelta on mahdollista asioida kävellen asemanseudulla sijaitsevilla palveluilla, mutta varsinkin Kuninkaankartanontien palveluihin kävelymatka muodostuu päivittäisen asioinnin näkökulmasta suhteellisen pitkäksi. Tiiveintä asutus on nykytilanteessa Kauppamäen ympärillä, jossa asuu lähes 4 000 asukasta alle 800 metrin säteellä kohteesta. Tarkasteltaessa 2000 metrin saavutettavuusvyöhykettä, ovat Lasihytin K-Supermarket sekä aseman ympäristö parhaiten saavutettavissa; alle 2 kilometrin säteellä kohteista sijaitsee noin 8 500 – 8 800 asusta. Kahden kilometrin säteellä tarkasteltuna erot ovat kuitenkin

pieniä, mikä kertoo siitä, että kaikki Kauklahdessa sijaitsevat palvelut ovat hyvin saavutettavissa kevyellä liikenteellä.

Koko Kauklahden tasolla asemanseudun ympäristöstä muodostuu Lasihtin alueen kehittymisen myötä parhaiten kävellen ja pyörällä saavutettava kohde. Junarata muodostaa kuitenkin vahvan fyysisen estevaikutuksen ja yhdessä Espoonjoen kanssa jakaa Kauklahden vahvasti kahdeksi eri kokonaisuudeksi. Asemanseudun saavutettavuutta voidaan edelleen parantaa mahdollisilla radanalituksilla sekä muodostamalla viihtyisää kävely- ja pyöräily-ympäristöä.

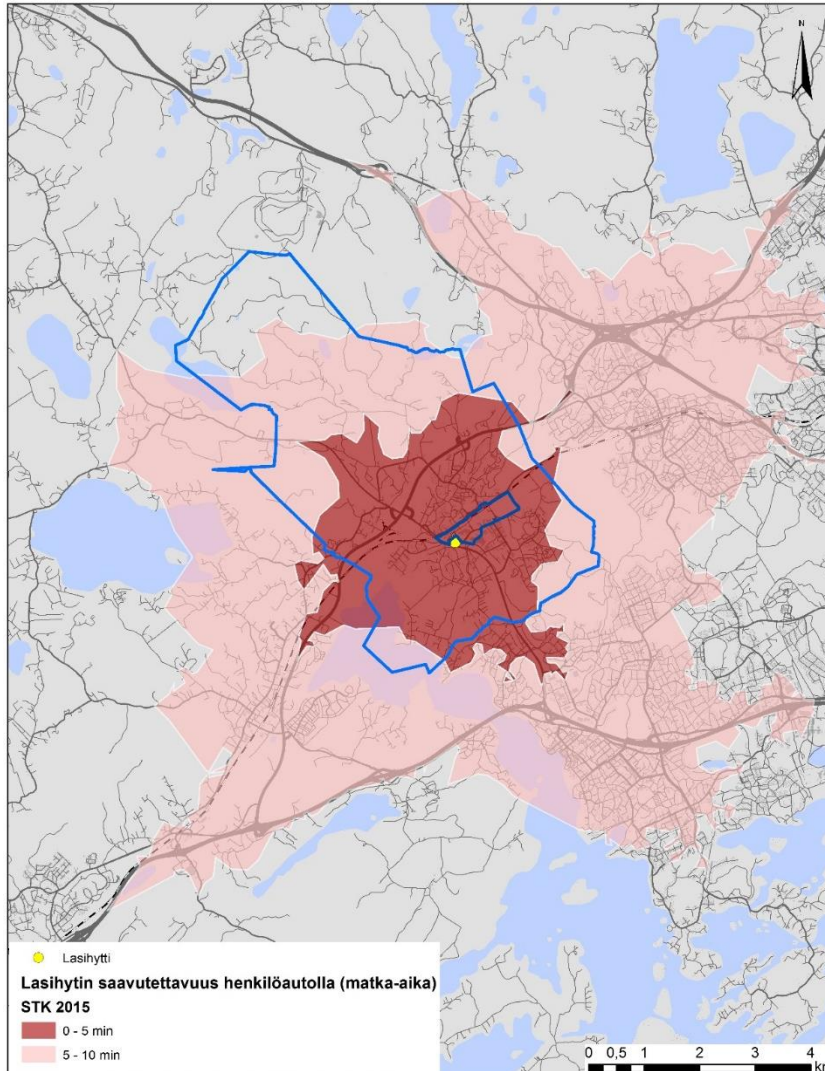


Kuva 20 Kaupan kohteiden saavutettavuus, väestö 2016.

Seuraavalla kartalla havainnollistetaan Lasihtin hankealueen saavutettavuutta henkilöautolla. Kuvan sisempi vyöhyke osoittaa alueen, jonka sisältä pääsee korkeintaan viidessä minuutissa hankealueelle. Ulomman vyöhykkeen sisältä hankealueelle pääsee henkilöautolla puolestaan korkeintaan 10 minuutissa. Viidessä minuutissa hankealueelle pääsee mm. Kauklahden keskustasta, Vanttilasta, Kurttilasta sekä osasta Saunalahtea. Kymmenen minuutin saavutettavuusvyöhyke puolestaan kattaa melko suuren osan läntisestä Espoosta ja Kirkkonummen itäisimpiä osia.

Sellaisia merkittäviä asuinalueita, joista pääsee alle 10 minuutissa autolla Lasihtin hankealueelle ovat mm. etelässä Kivenlahti, Espoonlahti ja Nöykkiö, Espoon keski- ja pohjoisosissa Espoon keskus

ja Bemböle sekä lännessä Kirkkonummen Masala. Taulukko 2 puolestaan kuvaa väestön ja työpaikkojen määrää 5 ja 10 minuutin saavutettavuusvyöhykkeiden sisällä. Kymmenessä minuutissa Kauklahen (Lasihytti) saavuttaa autolla lähes 90 000 asukasta.



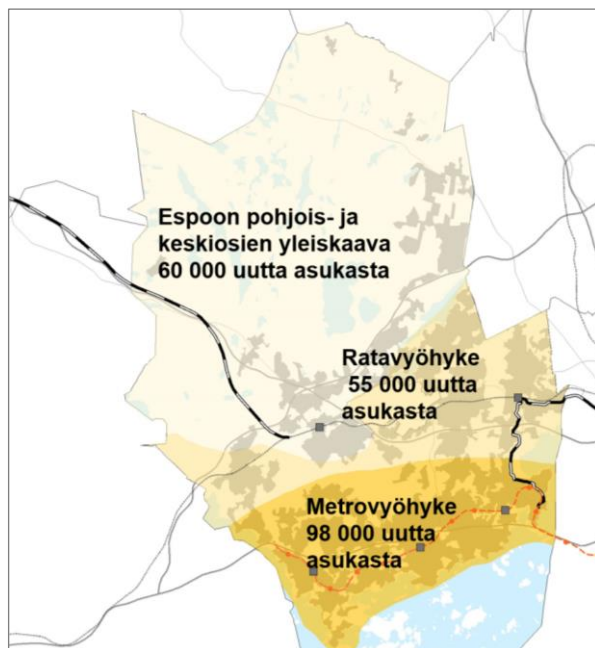
Kuva 21 Lasihytin saavutettavuus henkilöautolla.

Taulukko 1 Väestön ja työpaikkojen määrät Lasihytin 5 ja 10 minuutin ajomatkan päässä tarkastelualueesta.

Matka-aika	Väestö	Työpaikat
0-5 min	12 200	2 600
0-10 min	89 800	23 900

Väestönkasvu

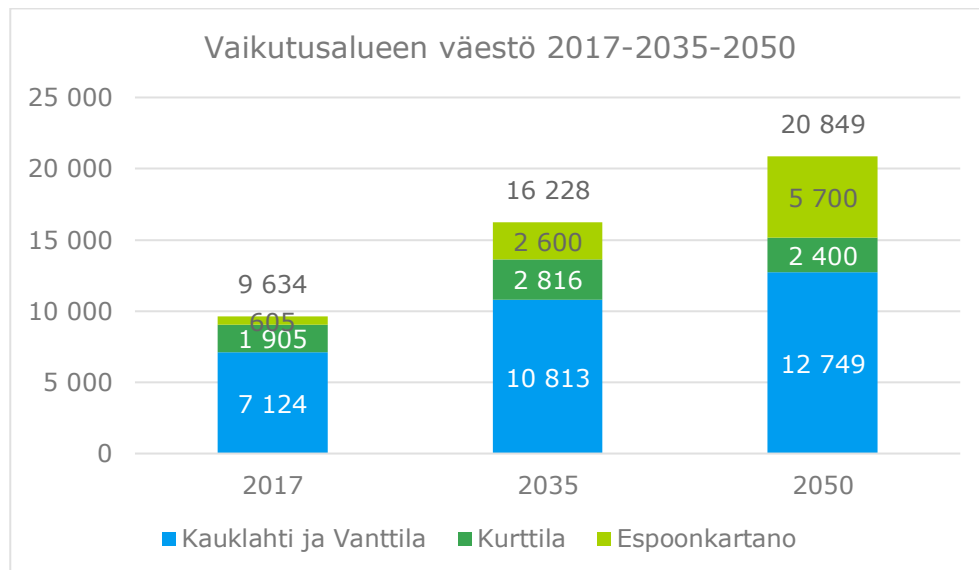
Koko Espoon väestönkasvun arvioidaan olevan nopeaa. *Espoon kaupungin ja Helsingin seudun väestöprojektiot 2015-2050* -selvityksessä toteutetun perusvaihtoehdon mukaisessa ennusteessa väestö kasvaisi 338 000 asukkaaseen vuonna 2035 ja 385 000 asukkaaseen vuonna 2050. Nopeassa vaihtoehdossa Espoon väestö kasvaisi 408 000 asukkaaseen ja voimakkaan maahanmuuton vaihtoehdossa peräti 418 000 asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä. Alueellisesti Espoon väestönkasvu painottuu hyvin voimakkaasti etelään, Länsimetron kehitysvyöhykkeelle. Kasvua on osoitettu kaikille metron asemanseuduille. Voimakkainta kasvu on Espoonlahdessa (+ 9 221) ja Kivenlahdessa (+2 959), Finnoossa (9 606). Muita merkittäviä kasvualueita ovat esim. Suurpelto (+ 7 833), Nihitisilta-Kera (+ 15 900). Seuraavalla kartalla on havainnollistettu väestönkasvun sijoittumista eri vyöhykkeille.



Kuva 22 Espoon väestönkasvu vuoteen 2050 (Lähde: *Espoon väestöprojektiot, nopea kasvu. Kasvuun sisältyy asumisväljyyden kasvu*).

Myös Kauklahden vaikutusalueen väestö kasvaa. Kauklahden alueella on Lasihytin lisäksi käynnissä Kyytimäen kaavoitus ja Kauklahden pohjoispuolelle on juuri vahvistunut Espoon kartanon kaava-alueet. Lasihyttiin arvioidaan alustavien maankäyttösuunnitelmien perusteella noin 4 000 asukasta, minkä lisäksi Kyytimäkeä kaavoitetaan noin 500 asukaan alueeksi. Alueen pohjoisosissa Espoon kartanon kaavat mahdollistavat noin 1 500 asukasta.

Seuraavassa kaaviossa havainnollistetaan väestönkasvua vaikutusalueella vuosina 2017-2035-2050. Vuoden 2017 tiedot perustuvat Aluesarjojen pienalueittaisiin tilastotietoihin. Vuoden 2050 väestömäärät pohjautuvat Seppo Laakson laatimiin väestöennusteisiin (vaihtoehto 1a, raideyhteyksiä priorisoiva malli), minkä lisäksi Kauklahden ydinalueella (Kauklahden ja Vanttilan pienalueet) väestönkasvuksi on arvioitu 4 500 asukasta (Lasihytti + Kyytimäki). Espoonkartanon väestöennuste perustuu Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan väestömitoitukseen. Vuoden 2035 lueumat on saatu jakamalla 2017-2050 kasvu tasaisesti tarkasteluvuosille. Arvion mukaan väestö kasvaisi vaikutusalueella vuoteen 2035 mennessä noin 6 600:lla (+68 %) ja vuoteen 2050 mennessä noin 11 200 asukkaalla (+116 %) verrattuna vuoteen 2017.

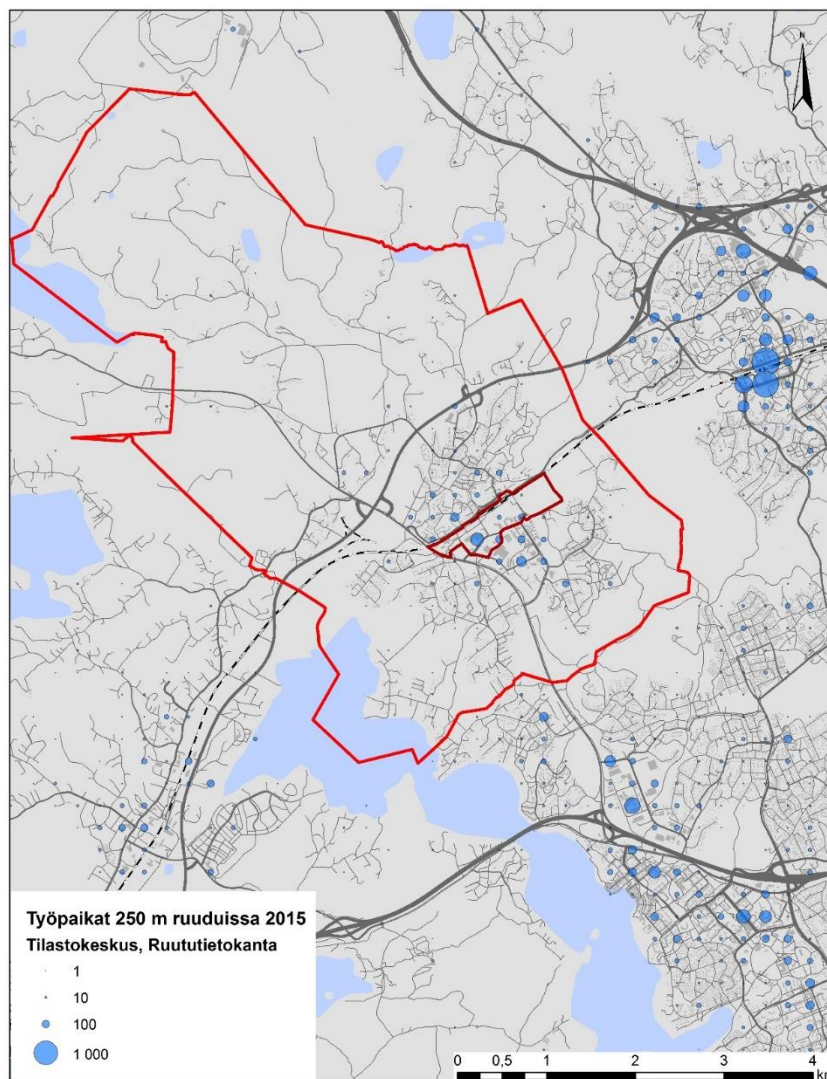


Kuva 23

Väestöennuste Kauklahden kaupallisella vaikutusalueella 2017-2035-2050.

Työpaikat

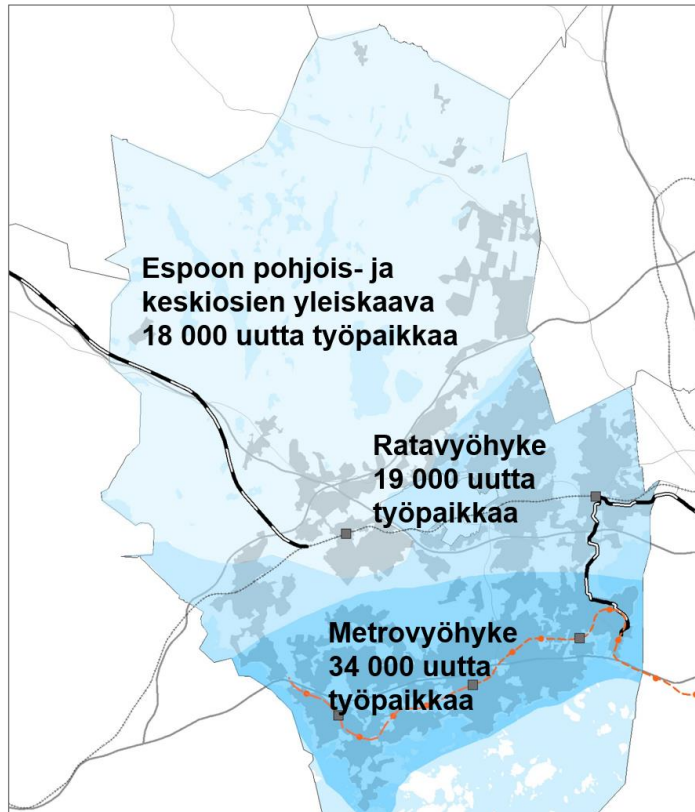
Kauklahden suuralueella oli vuoden 2016 lopussa noin 2 000 työpaikkaa. Kauklahden suuralueen työpaikat ovat keskittyneet Kauklahden keskusta, pääasiassa aseman eteläpuolella olevalle teollisuusalueelle. Oheisessa kartassa työpaikkojen sijainnit on kuvattu 250x250 metrin ruuduissa vuoden 2015 lopulla. Ympyrän koko kuvaa työpaikkojen määrää siten, että mitä suurempi ympyrä on, sitä enemmän ruudussa on työpaikkoja. Kartasta havaitaan, että Kauklahdessa sijaitsee selvästi vähemmän työpaikkoja kuin esimerkiksi Espoon Keskuksessa tai Kiviruukki-Kivenlahti-Espoonlahti-alueella. Lasihtin kaavamuutosalueella sijaitsevia yksittäisiä työpaikkakeskittymiä ovat esim. Lumene sekä Cramo Finland Oy.



Kuva 24

Työpaikat 250 m x 250 m ruuduissa Kauklahdessa ja lähialueilla 2015 (Lähde: Tilastokeskus, Ruututietokanta 2017).

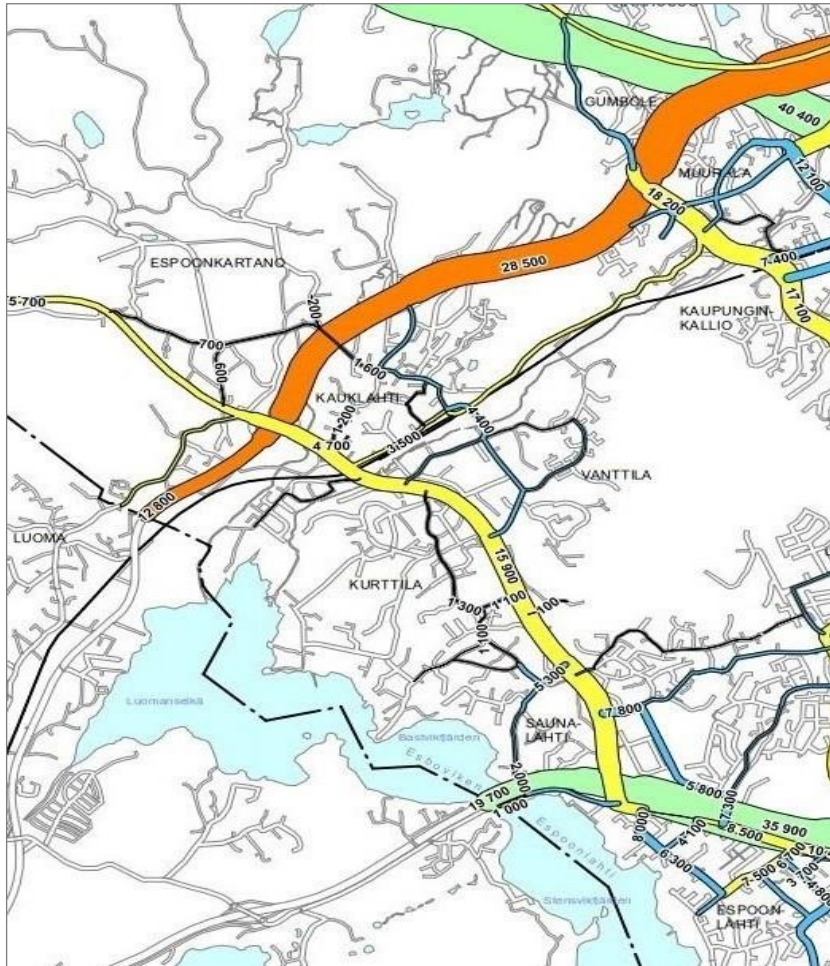
Espoon työpaikkasuunnitteen mukaan Espoossa olisi vuonna 2050 yhteensä noin 180 000 työpaikkaa. Uusia työpaikkoja sijoittuu erityisesti Espoon eteläosien metrovyöhykkeelle (34 000 uutta työpaikkaa). Junaradan varrelle (pl. pohjois- ja keskiosien yleiskaava-alue) sijoittuisi suunnitteen mukaan noin 19 000 uutta työpaikkaa ja pohjois- ja keskiosien yleiskaava-alueelle noin 18 000 uutta työpaikkaa.



Kuva 25 **Esseen uudet työpaikat 2050 mennessä (Lähde: Esseen kaupunki).**

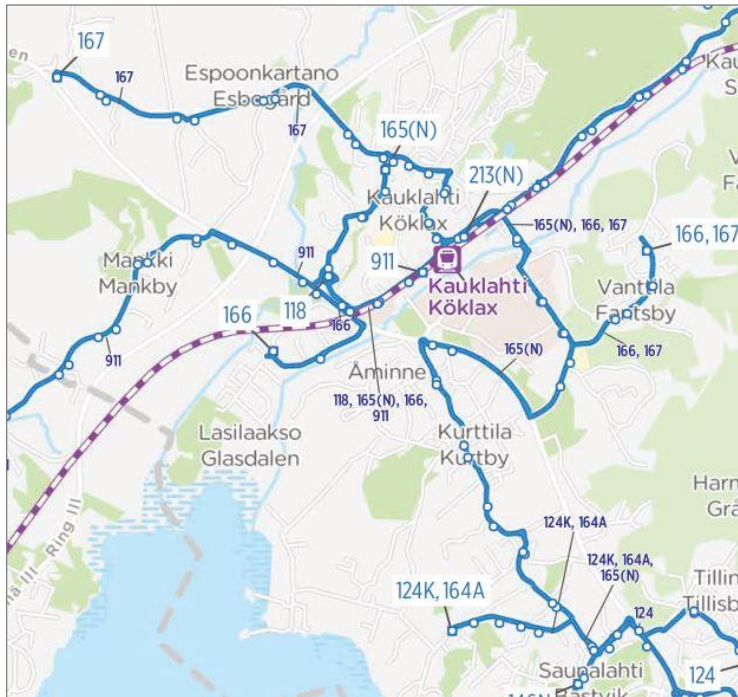
3.2 Liikenne ja liikkuminen

Kauklahden suuralueen poikki kulkevista teistä Kehä III ja Kauklahdenväylä ovat vilkkaimmin liikennöityjä. Kuvassa 26 osoitetaan vuorokausittaiset autoliikennemäärät Kauklahden alueella. Kehä III:lla kulkee vuorokaudessa noin 28 500 autoa Kauklahden itäpuolella ja noin 12 800 autoa Kauklahden länsipuolella. Kauklahdenväylällä puolestaan kulkee vuorokaudessa noin 4 700 autoa Kauklahden kohdalla.



Kuva 26 Vuorokausittaiset liikennemäärät Kauklahden lähistöllä sijaitsevilla teillä.

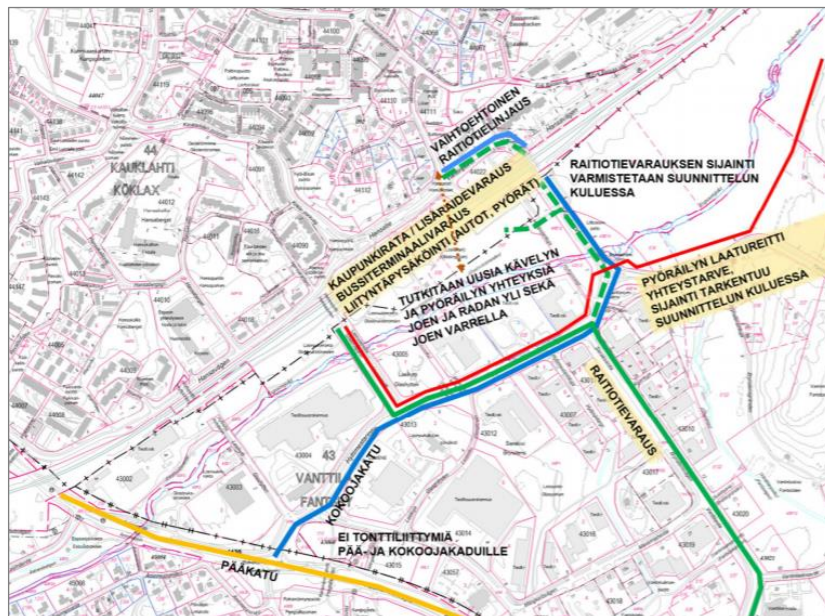
Tarkastelualue sijaitsee hyvien julkisen liikenneyhteyksien varrella. Kaava-alueella sijaitsee Kauklahten juna-asema, josta kulkee lähijunaliikennettä (n. 4 vuoroa / tunti) erityisesti Helsingin suuntaan. Matka-aika Kauklahdesta Espoon keskukseen on junalla noin neljä minuuttia ja Helsingin keskusta noin puoli tuntia. Lisäksi alueelle kulkevat useat linja-autolinjat, joita on kuvattu seuraavalla kartalla.



Kuva 27 Linja-autolinjat Kauklahdessa.

Liikenteellisesti yksi keskeisimmistä Kauklahteen vaikuttavista kehityshankkeista on Espoon kaupunkiradan rakentaminen välille Leppävaara-Kauklahti. Nykyisin kaksiraiteisen Leppävaaran ja Kauklahten välisen osuuden rakentaminen neliraiteiseksi tekee mahdolliseksi erottaa lähi- ja kaukojunat omille raiteilleen Helsingin ja Kauklahten välillä, mikä puolestaan mahdollistaa Espoon lähijunien vuorovälin tihentämisen 10 minuuttiin. Tiheiden vuorovälien myötä myös liityntäliikenteen toimivuus paranee. (Liikennevirasto 2014, Espoon kaupunkirata. Leppävaara - Kauklahti, ratasuunnitelma.)

Kauklahtessa liikenteellisen verkon ytimen muodostavat Kauklahdenväylä (pääkatu) sekä Hyttimestarintien ja Vantinportin muodostama kokoojakatu, joka kulkee Kauklahdenväylältä läpi suunnittelualueen rautatieasemalle saakka. Alueen läpi on suunniteltu myös pyöräilyn laatureitti sekä alueella on raitiotievaraus. Rautatieaseman yhteydessä on varaus bussiterminaalille sekä liityntäpysäköintiä autoille ja pyörille. Pidemmällä tähtäimellä Kehä III nelikaistaistaminen Länsiväylälle (kt 51) asti tulee parantamaan autoliikenteen ja kuljetusten toimivuutta, ja lyhyemmällä aikajänteellä joukkoliikenneyhteyksien parantaminen Kauklahten aseman ja Kivenlahden metroaseman välillä voidaan ennen raitiotietä toteuttaa runkobussilinjana.



Kuva 28 Alustava kaavio tarkasteltavista liikenneyhteyksistä (Lähde: Espoon kaupunki, Lasihyitin OAS).

4. OSTOVOIMA JA TILANTARVE

4.1 Vähittäiskaupan ostovoima

Vähittäiskaupan ostovoimaa arvioidaan keskimääräisen asukaskohtaisen kulutusluvun kautta. Kulutusluku tarkoittaa yhden henkilön vuodessa vähittäiskauppaan kuluttamaa rahamäärää. Kertomalla kulutusluku alueen väestömäärällä saadaan arvio alueella vähittäiskauppaan kohdistuvasta ostovoimasta. Ostovoimaa kasvattavat alueen väestönkasvu ja yleinen tulojen ja kulutuksen kasvu. Ostovoiman avulla voidaan arvioida vähittäiskaupan pinta-alan tarvetta jakamalla ostovoima myymälöiden myyntiteholla.

Pitkälle tulevaisuuteen ulottuvat ostovoima- ja pinta-alalaskelmat sisältävät aina epävarmuutta. Ostovoimalaskelmissa tärkeimmät muuttujat ovat väestöennuste ja kulutusluku. Jos jompikumpi kasvaa selvästi laskelmissa oletettua tasoa vähemmän, on kaupan palveluilla huonommat toteutumisedellytykset. Tässä selvityksessä kulutuksen kasvun on arvioitu olevan noin 0,5 - 1,9 % vuodessa toimialasta ja aikajänteestä riippuen. 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä kauppa kasvoi nopeasti. Viime vuosina vähittäiskaupan kulutus on kuitenkin jopa supistunut. Yleisessä taloustilanteessa tapahtuvat merkittävät muutokset heijastuvat myös yksityiseen kulutukseen. Pitkällä aikavälillä talouden nousu- ja laskukaudet kuitenkin tasoittavat toisiaan.

Ostovoimalaskelmat antavat suuntaa alueen asukkaiden kauppaan käytettävissä olevista euroista, mutta kulutustottumukset voivat muuttua nykyisestä. Tavaroiden sijaan kulutus voi suuntautua tulevaisuudessa entistä enemmän palveluihin ja verkkokauppaan. Myös väestön ikääntyminen voi vaikuttaa kulutuskäyttäytymiseen ja liiketilojen kysyntään huomattavasti. Ennusteet ja laskelmat on kuitenkin tehtävä tämänhetkisen tiedon perusteella ja hyväksyttävä tulevaisuuden ennustamiseen liittyvä epävarmuus.

Tässä selvityksessä ostovoimalaskelmien perusteena on käytetty Santasalo Ky:n vuoden 2015 kulutuslukuja, jotka on muunnettu vuoteen 2017 yleisillä kulutuksen kasvukertoimilla. Ostovoiman asukaskohtainen vuosikasvu on Uudenmaan maakuntakaava 2050:n taustaksi laaditun palveluverkkoselvityksen sekä Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan kaupan selvityksen mukaisesti:

- Päivittäistavarakauppa +1 %/vuosi 2030 asti, +0,5 %/vuosi 2030-2050
- Tiva-kauppa +1,7 %/vuosi 2030 asti, +0,8 %/vuosi 2030-2050
- Muu erikoistavarakauppa +1,9 %/vuosi 2030 asti, +1 %/vuosi 2030-2050

Taulukko 2 Vähittäiskaupan kulutusluvut, €/henkilö.

	2017	2035	2050
Päivittäistavarakauppa ja Alko	3 439	3 914	4 325
Tiva-kauppa	3 686	4 589	5 381
Muu erikoistavarakauppa	3 491	4 558	5 440
Vähittäis- ja autokauppa yhteensä	10 616	12 961	13 474

Taulukossa 3 kuvataan vähittäiskaupan ostovoima toimialoittain sekä ostovoiman muutos tarkasteluvuosittain. Koko vaikutusalueella vähittäiskaupan ostovoima kasvaa nykyisestä noin 84 milj. eurosta vuoteen 2035 mennessä noin 180 milj. euroon ja vuoteen 2050 mennessä 260 milj. euroon. Ostovoiman kasvun (yhteensä 2017-2050 noin 175 milj. euroa) taustalla ovat sekä alueen väestönkasvu että kulutuksen arvioitu vuosittainen kasvu. Vaikutusalueella suurin osa kasvusta toteutuu Kauklahdessa (Kauklahti ja Vanttila), mutta myös Espoonkartanon kasvu on merkittävää.

Taulukko 3 Vähittäiskaupan ostovoima toimialoittain 2017-2050 Kauklahden vaikutusalueella

	Päivittäistavarakaupan ostovoima, milj. €			Muutos (milj. €)		
	2017	2035	2050	2017-35	2035-50	Yht. 2017-50
Kauklahti ja Vanttila	24,5	43,4	55,1	18,9	11,7	30,6
Kurtti	6,6	11,3	10,4	4,7	-0,9	3,8
Espoonkartano	2,1	10,4	24,7	8,4	14,2	22,6
Yhteensä vaikutusalue	33,1	65,1	90,2	32,0	25,0	57,0

	Tiva-kaupan ostovoima, milj. €			Muutos (milj. €)		
	2017	2035	2050	2017-35	2035-50	Yht. 2017-50
Kauklahti ja Vanttila	13,0	25,5	33,9	12,5	8,4	20,9
Kurtti	3,5	6,6	6,4	3,2	-0,3	2,9
Espoonkartano	1,1	6,1	15,2	5,0	9,0	14,1
Yhteensä vaikutusalue	17,5	38,3	55,4	20,7	17,1	37,9

	Uuden erikoistavarakaupan ostovoima, milj. €			Muutos (milj. €)		
	2017	2035	2050	2017-35	2035-50	Yht. 2017-50
Kauklahti ja Vanttila	24,9	50,7	69,4	25,8	18,7	44,5
Kurtti	6,6	13,2	13,1	6,5	-0,1	6,4
Espoonkartano	2,1	12,2	31,0	10,1	18,8	28,9
Yhteensä vaikutusalue	33,6	76,0	113,4	42,4	37,4	79,8

	Vähittäiskaupan ostovoima, milj. €			Muutos (milj. €)		
	2017	2035	2050	2017-35	2035-50	Yht. 2017-50
Kauklahti ja Vanttila	62,3	119,6	158,4	57,2	38,8	96,0
Kurtti	16,7	31,1	29,8	14,5	-1,3	13,1
Espoonkartano	5,3	28,8	70,8	23,5	42,1	65,5
Yhteensä vaikutusalue	84,3	179,5	259,0	95,2	79,6	174,7

Päivittäistavarakaupan ostovoiman ulosvirtaus on koko Kauklahden suuralueelta noin 40 %. Koska päivittäistavarakauppa on alueella keskittynyt Kauklahteen, myös alueelliset erot virtauksissa ovat suuria; Kauklahden pienalueelle, jossa alueen palvelut sijaitsevat, virtaa muualta päivittäistavarakaupan ostovoimaa noin 11 %. Tuleva supermarket-kokoluokan päivittäistavaramyymälä todennäköisesti pienentää huomattavasti koko vaikutusalueen ostovoiman ulosvirtausta.

4.2 Vähittäiskaupan laskennallinen tilantarve

Ostovoiman kasvu mahdollistaa kaupan paremmat toimintamahdollisuudet. Nykyiset yritykset voivat kasvattaa myyntiään ja uusille yrityksille voi syntyä riittävät toimintaedellytykset. Kaupan liiketilan lisätarve arvioitiin alueen asukkaiden ostovoiman kasvun ja kaupan tunnuslukujen perusteella. Liiketilan tarve on laskennallinen luku, joka ei liity kaupan olemassa olevan liiketilan määrään. Tilantarve kuvaa liiketilan lisätarpeen suuruusluokkaa tilanteessa, jossa kaikki ostovoiman kasvu kohdistuu uusperustantaan eli uusiin myymälöihin. Käytännössä osa ostovoiman kasvusta kohdistuu nykyisten yritysten myynnin kasvuun ja vain osa vaatii uutta liiketilaa. Toisaalta ostovoiman vuodon vähentäminen, myymäläkannan poistuma ja alueen ulkopuolelta tuleva ostovoima lisäävät liiketilan tarvetta. Keskeinen tilatarpeeseen vaikuttava tekijä on myös myyntitehokkuus. Myyntitehokkuus vaihtelee erikoiskaupassa toimialoittain ja päivittäistavarakaupassa myymälätyypeittäin (korkein suurissa yksiköissä). Näin ollen myös uusperustannan rakenne vaikuttaa lopulliseen tilantarpeeseen. Liiketilan laskennallinen tarve perustuu seuraaviin tunnuslukuihin, jotka vastaavat Uusimaa 2050 -kaavan sekä Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan kaupan selvityksen lukuja:

- myyntialan muunto kerrosalaksi kertoimella 1,25
- myyntitehokkuus päivittäistavarakaupassa 10 600 €/my-m²
- myyntitehokkuus tiva- ja autokaupassa 7 200 €/my-m², muussa erikoiskaupassa 5 400 €/my-m²
- kaavallinen ylimeritys kertoimella 1,3
- verkkokauppa pienentää pinta-alan tarvetta 10 %

- ravintoloiden ja muiden kaupallisten palveluiden tarvitsema pinta-ala on 25 % kaupan pinta-alan tarpeesta

Taulukossa 4 havainnollistetaan vähittäiskaupan laskennallista tilantarvetta ja sen muutosta Kauklahten vaikutusalueella vuosina 2017-2050. Nykyinen vähittäiskaupan tilantarve on yhteensä noin 21 100 k-m². Tilantarpeesta noin 5 600 k-m² kohdistuu päivittäistavarakaupan toimialaan ja 15 500 k-m² erikois kauppaan. Vuosina 2017-2035 vähittäiskaupan laskennallinen tilantarve kasvaa arviolta noin 24 600 k-m² ja vuosina 2035-2050 noin 20 800 k-m². Vähittäiskaupan lisäksi kasvava ostovoima synnyttää tarvetta myös palveluille (ravintolat, kahvilat, terveyden- ja kauneudenhoito yms. henkilökohtaiset palvelut). Palveluiden laskennallinen tilantarve kasvaa vuosina 2017-2050 yhteensä noin 9 100 k-m².

Taulukko 4 Vähittäiskaupan ja palveluiden laskennallinen tilantarve 2017-2050 Kauklahten vaikutusalueella

	Päivittäistavarakaupan tilantarve, k-m ²			Muutos (k-m ²)		
	2017	2035	2050	2017-35	2035-50	Yht. 2017-50
Kauklahti ja Vanttila	4 100	7 300	9 300	3 200	2 000	5 200
Kurttiila	1 100	1 900	1 800	800	-100	700
Espoonkartano	400	1 800	4 200	1 400	2 400	3 800
Yhteensä vaikutusalue	5 600	11 000	15 200	5 400	4 200	9 600

	Tiva-kaupan tilantarve, k-m ²			Muutos (k-m ²)		
	2017	2035	2050	2017-35	2035-50	Yht. 2017-50
Kauklahti ja Vanttila	3 200	6 300	8 400	3 100	2 100	5 200
Kurttiila	900	1 600	1 600	700	0	700
Espoonkartano	300	1 500	3 800	1 200	2 300	3 500
Yhteensä vaikutusalue	4 400	9 500	13 800	5 100	4 300	9 400

	Muun erikoistavarakaupan tilantarve, k-m ²			Muutos (k-m ²)		
	2017	2035	2050	2017-35	2035-50	Yht. 2017-50
Kauklahti ja Vanttila	8 200	16 800	23 000	8 600	6 200	14 800
Kurttiila	2 200	4 400	4 300	2 200	-100	2 100
Espoonkartano	700	4 000	10 300	3 300	6 300	9 600
Yhteensä vaikutusalue	11 100	25 200	37 500	14 100	12 300	26 400

	Kaupallisten palveluiden tilantarve, k-m ²			Muutos (k-m ²)		
	2017	2030	2050	2017-35	2035-50	Yht. 2017-50
Kauklahti ja Vanttila	3 100	6 100	8 100	3 000	2 000	5 000
Kurttiila	800	1 600	1 500	800	-100	700
Espoonkartano	300	1 500	3 600	1 200	2 100	3 300
Yhteensä vaikutusalue	4 200	9 100	13 300	4 900	4 200	9 100

	Vähittäiskaupan tilantarve, k-m ²			Muutos (k-m ²)		
	2017	2035	2050	2017-35	2035-50	Yht. 2017-50
Kauklahti ja Vanttila	15 600	30 400	40 700	14 800	10 300	25 100
Kurttiila	4 200	7 900	7 700	3 700	-200	3 500
Espoonkartano	1 300	7 300	18 200	6 000	10 900	16 900
Yhteensä vaikutusalue	21 100	45 700	66 500	24 600	20 800	45 400

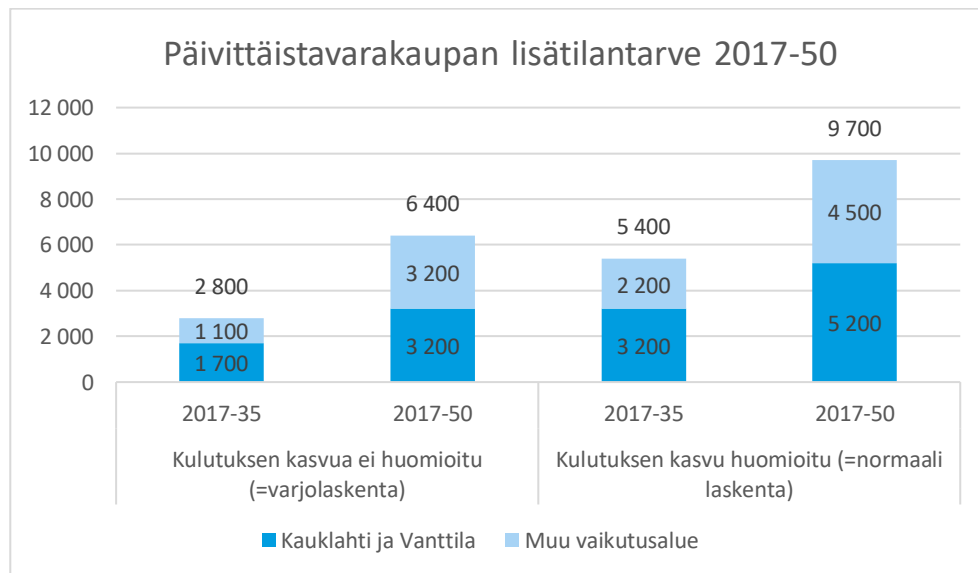
Vähittäiskaupan laskennallisesta tilantarpeesta vain osa toteutuu fyysisenä liiketilana Kauklahtessa. Tyypillisesti päivittäistavarakaupan osalta liiketilan tarve toteutuu lähempänä asutusta ja alueet (kunnat, pienalueet) ovat omavaraisempia. Kauklahten kaltaisilla alueilla, joissa kilpailevat erikois kaupan keskittymät (erityisesti Espoon keskus ja Espoonlahden keskus) sijaitsevat lähellä, erikois kaupan ostovoima virtaa pääsääntöisesti voimakkaasti ulos.

4.3 Laskentaan liittyvät epävarmuustekijät

Pitkälle tulevaisuuteen ulottuvat ostovoima- ja pinta-alalaskelmat sisältävät aina epävarmuutta. Ostovoimalaskelmissa tärkeimmät muuttujat ovat väestöennuste ja kulutusluku. Jos jompikumpi kasvaa selvästi laskelmissa oletettua tasoa vähemmän, on kaupan palveluilla huonommat toteutumisedellytykset.

Kulutuksen arviointiin liittyvistä epävarmuustekijöistä huolimatta voidaan pitää varmana, että kasvava väestömäärä edellyttää myös kaupallisten palvelujen tarjonnan lisäämistä. Ostovoimalaskelmat antavat suuntaa alueen asukkaiden kauppaan käytettävissä olevista rahoista, mutta kulutustottumukset voivat muuttua nykyisestä. Tavaroiden sijaan kulutus voi suuntautua tulevaisuudessa entistä enemmän palveluihin tai perinteisten myymälöiden sijaan aletaankin tavarat ostaa verkko-kaupasta. Myös väestön merkittävä ikääntyminen voi vaikuttaa kulutuskäyttäytymiseen ja liiketilojen kysyntään huomattavasti. Ennusteet ja laskelmat on kuitenkin tehtävä tämänhetkisen tiedon perusteella ja hyväksyttävä tulevaisuuden ennustamiseen liittyvä epävarmuus.

Seuraavassa kaaviossa on esitetty, miten paljon kulutuksen vuosikasvun poistamisella on merkitystä laskennalliseen lisätilantarpeeseen Kauklahten vaikutusalueella. Kun ostovoiman kasvu lasketaan ainoastaan väestönkasvuun perustuen, on pt-kaupan laskennallinen lisätilantarve Kauklahten koko vaikutusalueella vuosina 2017-2035 noin 2 800 k-m² (kulutuksen kasvulla arvioituna 5 400 k-m²) ja vuosina 2017-2050 yhteensä noin 6 400 k-m² (kulutuksen kasvulla arvioituna noin 9 700 k-m²). Näin ollen voidaan todeta, että mikäli kulutus ei kasva oletetulla vauhdilla, on laskennallinen lisätilantarve noin 50-65 % pienempi kuin mitä tässä selvityksessä on esitetty. Erikoistavarakaupassa ero on vieläkin merkittävämpi johtuen nopeammaksi arvioidusta kulutuksen kasvusta.



Kuva 29

Päivittäistavarakaupan lisätilantarve kulutuksen kasvulla ja ilman kulutuksen kasvua laskettuna.

5. KAUKLAHDEN KAUPALLINEN ROOLI JA MITOITUS

5.1 Kauklahden kaupallinen rooli ja identiteetti

Kauklahden tulevaan kaupalliseen rooliin ja identiteettiin määrittely perustuu hyvin pitkälti alueen olemassa olevaan kaupalliseen rakenteeseen sekä toimijahaastatteluiden saatuihin ideoihin. Kauklahden kaupunginosaa leimaa alueen idyllisyys, joka syntyy kylämaisyydestä, pienimittakaavaisuudesta, käsityöpainotteisuudesta sekä kivijalkaliiketiloihin perustuvasta kaupan ja palveluiden rakenteesta. Kauklahden kivijalkakauppojen keskittymä on keväällä 2019 nostettu jopa kansalliseksi uutisaiheeksi¹.

Kivijalkaliiketiloiden keskittymänä ja alueen palveluiden kulmakivenä on nykyisin Kauppamäen alue aseman pohjoispuolella. Kauppamäessä sijaitsevat mm. K-market, Leipomo Emil Halme (perustettu 1800-luvulla), Maxin kalakauppa (perustettu 2016) sekä Ordénin lihakauppa. Lisäksi alueella sijaitsee kahviloita, ravintoloita ja erikoisliikkeitä. Maxin kala on siirtymässä kesällä 2019 Lasihytin avautuvan K-Supermarketin yhteyteen. Alueen kaupallisesti erityislaatuinen tarjonta ja erityisesti päivittäistavarakaupan erikoisliikkeet houkuttelevat asiointeja myös Kauklahden lähialuetta kauem-paa.

Kauklahden kaupallisen identiteetin kehittyminen on ollut osin sattumaa, osin päämäärätietoisien brändäämisen ja yhteistyön tulosta. Alueelle on keskittynyt aktiivisia yrittäjiä, joilla on vahva yhteinen visio oman liiketoiminnan ja samalla kaupunginosan palvelutarjonnan kehittamisestä. Palveluilla on huomattavia synergiaetuja ja yhdessä ne muodostavat kokonaisuuden, joka on synnyttänyt alueesta vetovoimaisen ja tunnetun ruokabrändin. Sen lisäksi että olemassa olevat palvelut houkuttelevat alueelle asiakkaita, houkuttelevat ne myös uusia yrittäjiä ja liikeideoita. Kaavoituksen näkökulmasta onkin ensiarvoisen tärkeää, että kivijalkaliiketiloihin annetaan mahdollisuus toteuttaa erilaisia konsepteja, joissa yhdistyvät esim. tuotannollinen toiminta sekä myynti (esim. kahvipaahtimot, leipomot, panimoravintolat yms.).

Kauklahden keskusta toimii paikallispalveluiden keskuksena Suur-Kauklahden asukkaille. Lasihytin ja muiden alueiden tuleva väestönkasvu kasvattaa myös palveluiden kysyntää. Kauklahden keskuksen kaupallisen rakenteen ja sijoittumisen tulee tukea sujuvaa arjen asiointia, hyvää saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla sekä mahdollistaa erilaisten kiinnostavien kaupan konseptien toteutuminen. Kauklahti on kuitenkin hyvin saavutettavissa myös muualta pääkaupunkiseudulta junalla, mikä mahdollistaa erityislaatuisten tarjonnan perässä tulevat asioinnit kauempaakin. Lisäksi alue on liikenteellisesti merkittävien väylien (Kehä III ja Kauklahdenväylä) varrella.

Tulevaisuudessa tavoitteena on Kauklahden ”hengen” säilyttäminen niin, että kasvulla voidaan tukea paikan idyllisyyden ja pienimittakaavaisuuden tuomaa omaleimaisuutta. Alueella on mahdollista kivijalkaliiketiloihin perustuvien kaupan palveluiden lisäksi korostaa alueen yhteisöllisyyttä, Ruukin sekä kivi- ja lasitehtaan tuomaa historiaa sekä elävää kaupunkikuvaa.

¹ Kts. Helsingin Sanomat 19.2.2019 (<https://www.hs.fi/kaupunki/espoo/art-2000006005764.html>)

5.2 Kaupan mitoitus Kauklahdessa

Vähittäiskaupan mitoitus perustuu vaikutusalueen asukasmäärän ja sen kasvun synnyttämään ostovoimaan ja liiketilatarpeeseen. Alla olevassa taulukossa on suunnattu laskennallista tilantarvetta Kauklahden ydinalueelta (Kauklahden ja Vanttilan pienalueet) ja muualta vaikutusalueelta. Käytännössä edellä luvussa 4.2. esitetty vaikutusalueen laskennallinen tilantarve on alueittain suunnattu taulukossa esitettyjen prosenttiosuuksien mukaisesti Kauklahden keskukseen (ml. Lasihytin alue). Päivittäistavarakaupassa suuntaus perustuu nykyiseen ostovoiman virtaukseen ja sen tavoitteelliseen suuntaamiseen Kauklahteen. Erikoistavarakaupassa suuntausprosentit ovat tavoitteellisia ja mahdollistavat lähipalvelujen kehittämisen alueella.

Realistisesti Kauklahteen voisi sijoittua vuoteen 2035 mennessä yhteensä kolme ison supermarket-kokoluokan päivittäistavaramyymälää (n. 1 500-2 500 k-m²). Näiden lisäksi päivittäistavarakaupan verkkoa voivat täydentää esimerkiksi kioskit ja pien-/valintamyymälät (ä 100-800 k-m²). Vuoteen 2050 mennessä lisätilantarve kasvaa jopa lähes 12 000 k-m²:een; tämä synnyttää tarpeen sille, että olemassa olevia myymälöitä on mahdollista lisääntyvän kysynnän myötä laajentaa.

Erikoiskaupassa tarjonta koostuu pääsääntöisesti erilaisista paikalliseen yrittäjyyteen ja erityislaatuisiin liikeideoihin perustuvaan kauppaan. Potentiaalisia toimintoja ovat esimerkiksi käsityöhön sekä artesaanitoimintaan perustuvat erikoisliikkeet. Kauklahdessa on myös mahdollista kehittää tilaa vaativaa erikoiskauppaa, mutta Lommilan, Kiviruukin ja Suomenojan tilaa vativan erikoiskaupan tarjonta kaventaa Kauklahden kehittymisedellytyksiä. Kaupalliset palvelut ovat arjen lähipalveluita (esim. kauneuden- ja terveydenhoito) sekä erityisesti ravintola- ja kahvilapalveluita, joille Kauklahdessa on kysyntää tulevaisuudessa nykyistä enemmän johtuen alueen vetovoimasta, ruokabrändin kehittymisestä sekä toisaalta kulutuskäyttäytymisen muutoksesta nykyistä palveluvaltaisemmaksi.

Taulukko 5 Kauklahden keskuksen (Kauklahden ja Vanttilan pienalueet) tavoitteellinen mitoitus vuosina 2035 ja 2050.

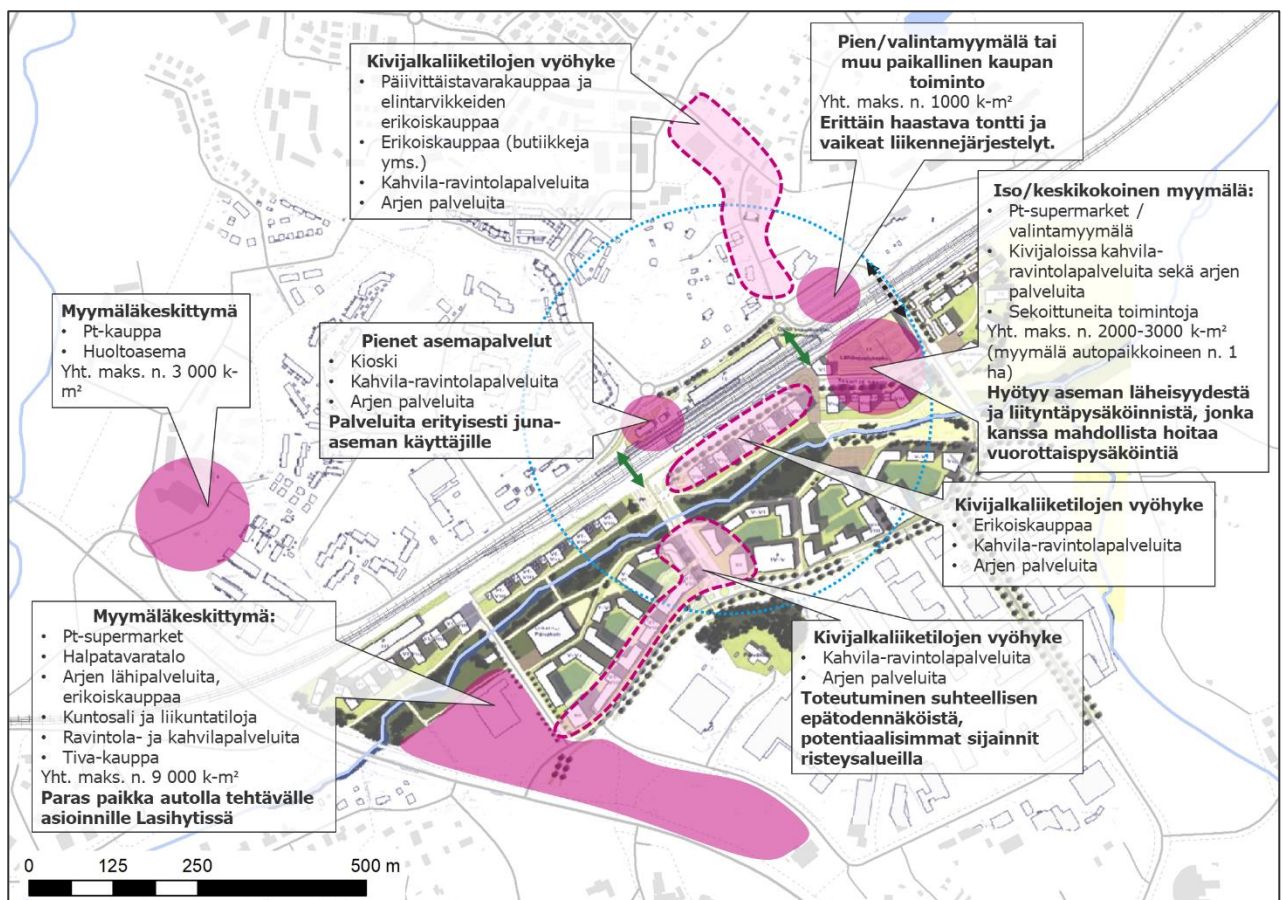
	Kauklahti ja Vanttila	Muut alueet	2035	2050
Päivittäistavarakauppa	100 %	40 %	7 900	11 700
Tiva-kauppa	20 %	10 %	1 400	1 400
Muu erikoistavara	20 %	10 %	3 700	6 100
Kaupalliset palvelut	50 %	10 %	2 900	1 300
Yhteensä			15 900	20 500

6. KAUPAN RAKENTEEN VAIHTOEHTOTARKASTELUT

6.1 Perusteet vaihtoehtojen muodostamiselle

Lähtökohtana vaihtoehtojen muodostamiselle oli kehittää kaksi toisistaan poikkeavaa kaupallista rakennetta. Koska Kauklahti on kompakti alue ja kaupan rakenne on jo keskittynyt tietyille alueille, ei vaihtoehtojen välillä ole kuitenkaan huomattavia eroja. Vaihtoehtojen muodostamisen taustaksi tunnistettiin kaupallisesti potentiaalisia kohteita ja alueita, joista osa on jo olemassa olevia. Pääsääntöisesti isompien toimijoiden (päivittäistavarakauppa, tiva-kauppa) ensisijaisena sijoittumispaikkana ovat alueet, jotka ovat hyvin saavutettavissa autolla, jotka näkyvät pääväylille (erityisesti Kauklahdenväylälle) ja joissa on mahdollista toteuttaa maantasopysäköintiä. Myös asema ja siihen kytkeytyvä liityntäliikenne synnyttää kaupallista potentiaalia. Suurimpien yksiköiden sijoittumiseen vaikuttaa käytännön tasolla myös sopivien tonttien löytyminen. Kauklahdessa parhaita sijaintipaikkoja ovat Kauklahdenväylän varsi radan pohjois- ja eteläpuolella sekä asemanseutuun ja liityntäliikenteeseen kytkeytyvä Vantinportin alue radan eteläpuolella. Pienemmässä mittakaavassa päivittäistavarakauppaa (ml. päivittäistavarakaupan erikoisliikkeet) palveluita voi sijoittua jo nykyisin vetovoimaiselle Kauppamäen alueelle, asemanseudulle sekä Lasihytin alueen kivijalkaliiketiloihin.

Erikoiskaupassa ja kaupallisissa palveluissa (ravintolat, kahvilat) sijoittumisedellytykset toteutuvat parhaiten päivittäistavarakauppojen yhteydessä sekä kivijaloissa sellaisilla alueilla, joissa on mahdollisimman paljon asiakasvirtaa. Erityislaatuimmat erikoiskaupat ja ravintolat voivat sijoittua myös keskeisimpien asiointivirtojen ulkopuolelle, mikäli tarjonta on poikkeuksellista tai ympäristö tarjoaa muita etuja (esim. idyllisen tai ainutlaatuisen miljöön).



Kuva 30

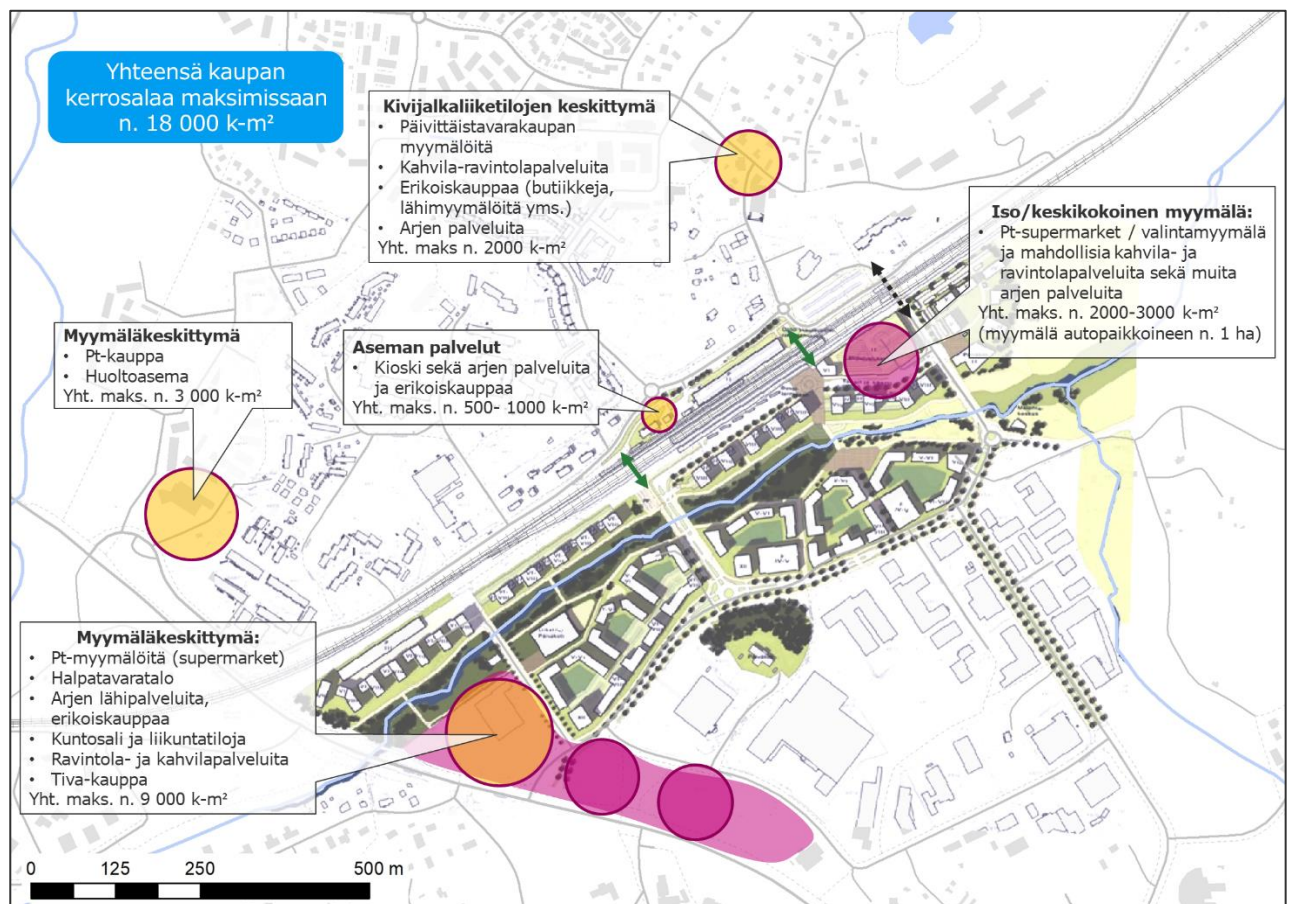
Mahdollisia kaupan ja palveluiden sijainteja Kauklahdessa.

Vaihtoehtoisista kaupan rakennemalleista Kauklahdessa on esitetty ns. keskitetty ja hajautettu malli, joiden keskeisimmät vaikutukset on myös arvioitu.

6.2 Vaihtoehtoiset ratkaisut ja keskeisten vaikutusten arviointi

6.2.1 Vaihtoehto 1: keskitetty malli

Keskitetyssä vaihtoehdossa kaupan rakenne perustuu erityisesti hyvän autosaavutettavuuden sijainteihin. Erikoiskaupat ja palvelut sijoittuvat pääsääntöisesti isoimpien päivittäistavarakaupan yksiköiden yhteyteen. Suurimmat yksiköt sijaitsevat Kauklahdenväylän varrella ja Vantinportissa. Seuraavalla kartalla havainnollistetaan rakenteellisesti alueiden välisiä kokosuhteita. Tarkoituksena on visualisoida alueiden välisiä kokosuhteita, ne eivät siis ole suoraan toisiinsa verrattavissa.



Kuva 31

Vaihtoehto 1: Keskitetty kaupan ja palveluiden rakenne Kauklahdessa (oranssilla nykyiset, punaisella uudet).

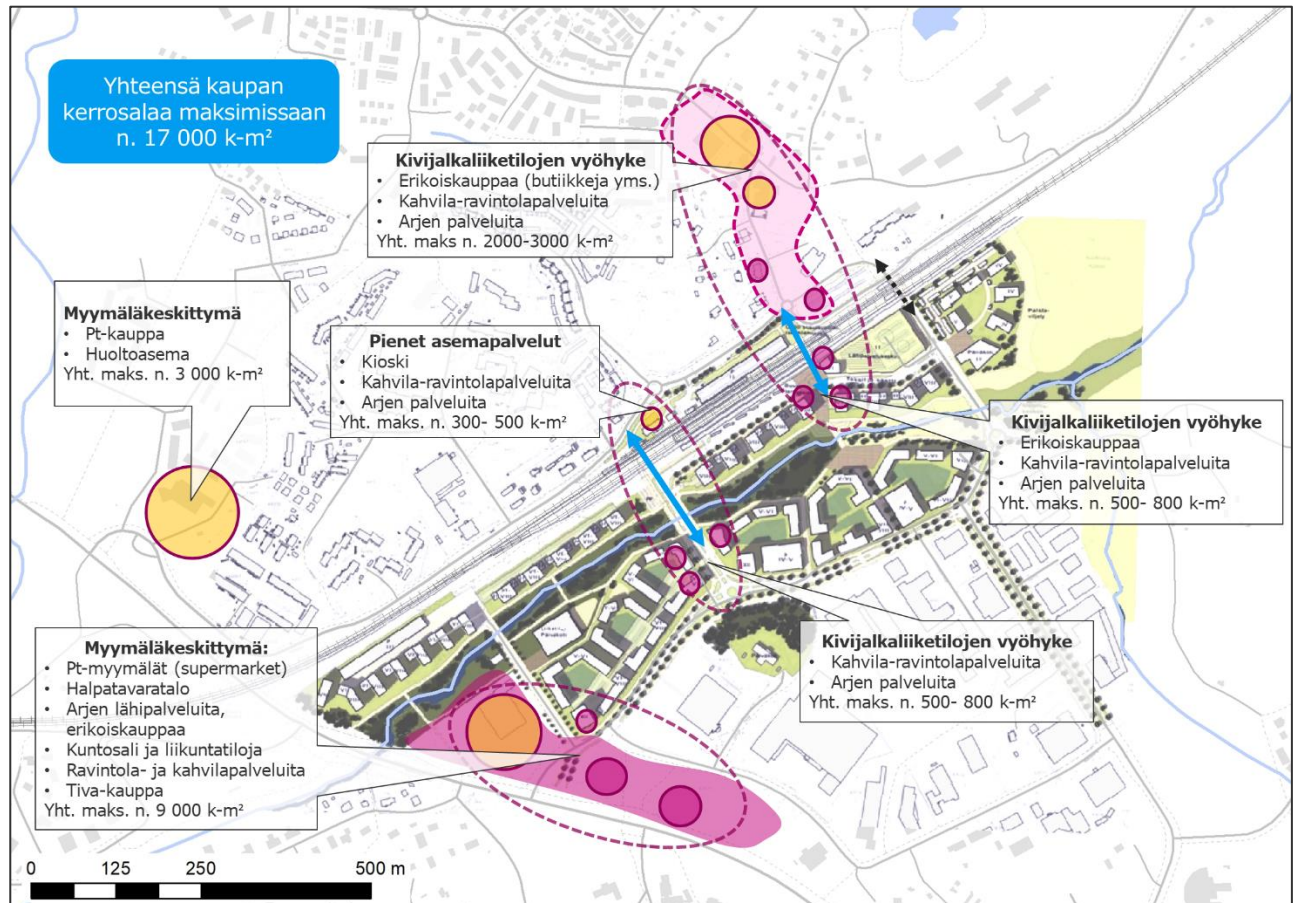
Keskitetyn mallin keskeisimmät vaikutukset on arvioitu seuraavassa taulukossa.

Taulukko 6 **Vaihtoehdon 1 keskeiset vaikutukset.**

VAIKUTUS	KUVAUS
Kaupallinen vetovoima	Tiivis myymäläkeskittymä alueen eteläosassa lisää Kauklahden kaupallista vetovoimaa.
Kauklahden houkuttelevuus kaupan paikkana	Keskitetymmän rakenteensa vuoksi parantaa Kauklahden houkuttelevuutta kaupan paikkana enemmän kuin vaihtoehto 2. Toisaalta vaihtoehdossa osittain katoaa pienimittakaavaisuus ja kivijalkatiloihin perustuva kehittäminen.
Liikenne ja liikkuminen	Kaupan kehittymisen aikaansaama henkilöautoliikenteen lisääntyminen ja keskittyminen muutamiin liittyisiin vaatii kaista- ja liikennevalojärjestelyjä. Joukkoliikenteen pysäkit sekä jalankulku- ja pyöräilyyhteydet ovat järjestettävissä tehokkaasti.
Kaupan palveluverkko	Kilpailee vahvasti nykyisten myymälöiden kanssa, mutta mahdollistaa kaupan toimintaedellytysten säilymisen myös Kauppamäen alueella.
Vaikutukset ostovoiman virtaukseen	Vähentää merkittävästi päivittäistavarakaupan ostovoiman ulosvirtausta. Erikoiskaupassa vaikutus on vähäisempi.
Palveluiden saavutettavuus	Parantaa merkittävästi päivittäistavarakaupan koettua saavutettavuutta eli vaivaa, jonka kotitalous kokee tavaroita hankkiessaan. Jos päivittäistavaroiden hankkiminen aiheuttaa paljon vaivaa, on saavutettavuus huono - mikäli se aiheuttaa vähän vaivaa, on saavutettavuus hyvä. Myös fyysinen saavutettavuus paranee kaupan tarjonnan lisääntyessä.
Kauklahden kaupunkirakenne	Tiivistää kaupunkirakennetta.
Toteutettavuus	Eteläosan myymäläkeskittymä on realistinen. Aseman pienimuotoiselle palvelujen kehittymiselle on edellytykset. Muiden myymälöiden ja etenkin kivijalkaliiketilöiden keskittymän toteutuminen on haasteellista.

6.2.2 Vaihtoehto 2: hajautettu malli

Vaihtoehdossa 2 rakenne perustuu olemassa olevien kauppapaikkojen ohella erityisesti kivijalkaliiketiloihin tukeutuvana ratkaisuna ja tavoitteena on muodostaa yhtenäisiä vyöhykkeitä, jotka saavat asiointivirtoja erityisesti aseman läheisyyden vuoksi. Suurimmat yksiköt sijaitsevat myös tässä vaihtoehdossa Kauklahdenväylän varrella.



Kuva 32

Vaihtoehto 2: Hajautettu kaupan ja palveluiden rakenne Kauklahdessa (oranssilla nykyiset, punaisella uudet).

Seuraavassa taulukossa on arvioitu hajautetun mallin keskeisimmät vaikutukset.

Taulukko 7 **Vaihtoehdon 2 keskeiset vaikutukset.**

VAIKUTUS	KUVAUS
Kaupallinen vetovoima	Lisää Kauklahten kaupallista vetovoimaa. Kaupan rakenteen hajanaisuuden vuoksi myönteinen vaikutus on pienempi kuin vaihtoehdossa 1. Kivijalkaliiketilat ja ainutlaatuinen miljöö toisaalta voivat houkuttaa asiointeja tarjonnan ainutlaatuisuuden vuoksi kauempaakin.
Kauklahten houkuttelevuus kaupan paikkana Liikenne ja liikkuminen	Parantaa Kauklahten houkuttelevuutta kaupan paikkana. Kaupan asiakasvirrat jakautuvat tasaisemmin liikenneverkolle, mutta autoliikenteen kulkutapaosuus voi olla hieman keskitettyä mallia korkeampi. Vaihtoehtoa 1 vähäisemmät tarpeet liittymien, jalankulku- ja polkupyöräyhteyksien kehittämiseksi.
Kaupan palveluverkko	Täydentää nykyisten myymälöiden palvelutarjontaa.
Vaikutukset ostovoiman virtaukseen	Vähentää päivittäistavarakaupan ostovoiman ulosvirtausta. Erikoiskaupassa vaikutus on vähäisempi, mutta suurempi kuin vaihtoehdossa 1 edellyttäen, että kivijalkaliiketilat toteutuvat.
Palveluiden saavutettavuus	Parantaa päivittäistavarakaupan koettua ja fyysistä saavutettavuutta.
Kauklahten kaupunkirakenne	Tiivistää ja kivijalkaliiketilojen vyöhykkeiden myötä myös monipuolistaa Kauklahten kaupunkirakennetta ja luo elävää kaupunki- ja katu-ympäristöä.
Toteutettavuus	Useiden pienten myymälöiden toteutuminen on epärealistista, etenkin kivijalkakaupan osalta.

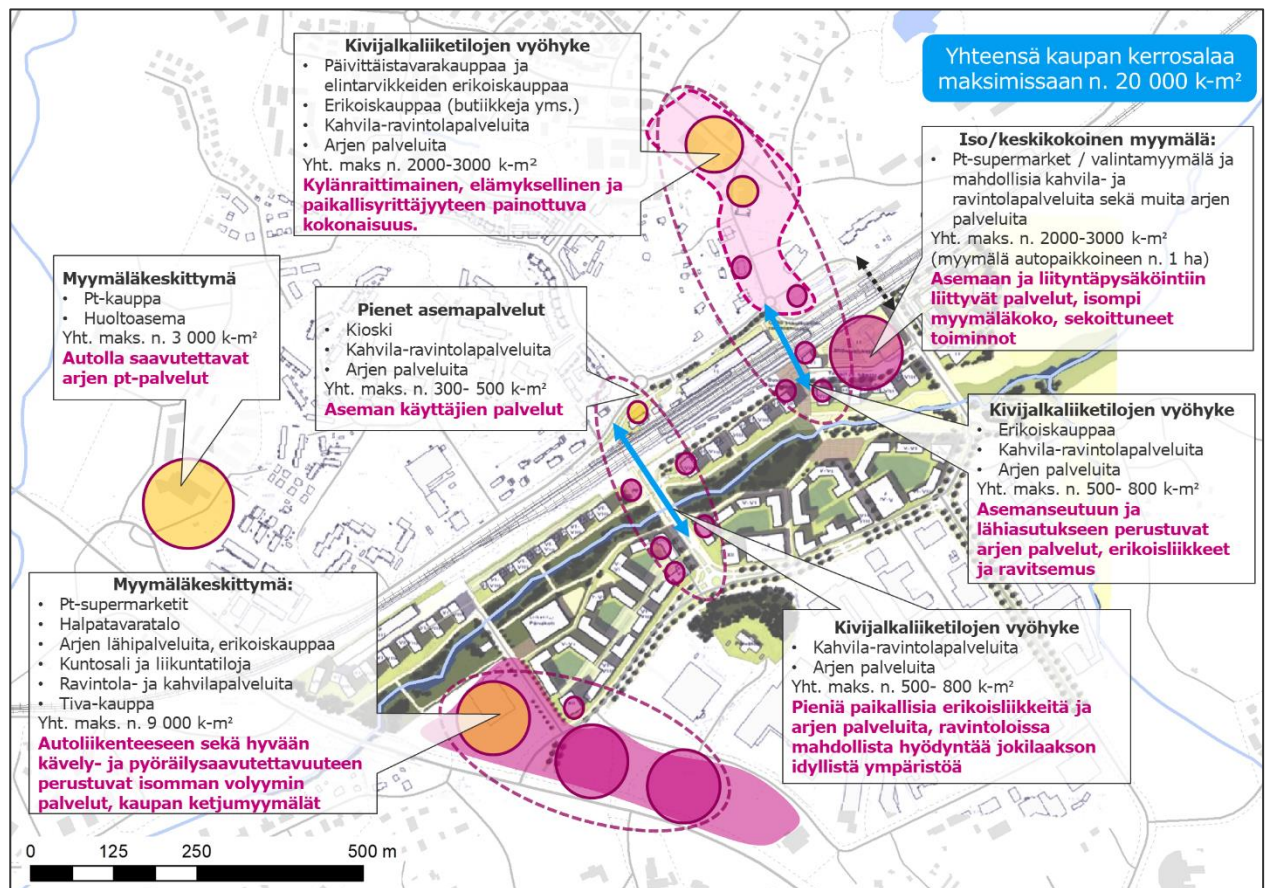
6.3 Suositus Kauklahten kaupan mitoituksesta ja rakenteesta

Kaupan ja kaupallisten palvelujen toiminnan kannalta tärkeitä sijaintiominaisuuksia ovat mm. alueen riittävän suuri väestöpohja, toimiva liikkuminen ja ihmisvirrat, alueen palvelut sekä asukkaille että yrityksille, ankkuriyritysten (vetovoimaiset päivittäistavarakaupat) sijoittuminen alueelle, monipuoliset ja muuntojoustavat tilat, hyvä saavutettavuus joukko- ja kevytliikenteellä, toimiva pysäköinti sekä alueen viihtyisyys. Sekä päivittäistavarakaupalla että erikoiskaupalla tulee olla näkyvä sijainti lähellä asiakasvirtoja sekä keskittymänä siten, että myymälöillä on synergiaa keskenään.

Keskitetty ja hajautettu malli ovat ratkaisuna kärjistettyjä ja skaalan ääripäistä. Maankäytön suunnittelun tueksi hahmotettiin kaupallisena ratkaisuna vaihtoehtojen yhdistelmä. Kauklahten kaupallisen rakenteen rungon muodostavat Kauklahtenväylän varrella nykyiset Lidlin ja K-Supermarketin ympäristöt, jotka saavat asiointeja pääasiassa Kauklahten alueelta, mutta myös ohikulkevasta liikenteestä. Suuremmalle päivittäistavarakaupan yksikölle on lisäksi osoitettu sijaintipaikka Vantinportista radan eteläpuolelta, jossa kaupalla olisi synergiaetuja aseman ja sen liityntäliikenteen kanssa. Radan pohjoispuolella pyritään suhteellisen yhtenäiseen kivijalkaliiketilojen vyöhykkeeseen Vantinportista pohjoiseen aina Kaupamäkeen saakka. Vyöhyke voisi perustua kylänraittimaiseen tunnelmaan sekä idylliseen kyläympäristöön. Seuraavassa kartassa esitetyt pallot kuvaavat kivijalkaliiketilojen rytmitystä, eivät niiden todellisia sijainteja.

Lasihytin alueen kivijalkaliiketilojen tulisi muodostaa yhtenäisiä kokonaisuuksia alueilla, joissa ohikulkevan kävely- ja pyöräliikenteen potentiaali on kaikkein suurin. Lasihytin K-Supermarkettiin sekä alueelle mahdollisesti syntyviin muihin toimintoihin tukeutuen voi syntyä potentiaalia kivijalkaliiketoille. Samoin potentiaalinen vyöhyke on Hansaportin ympäristö, jossa kivijalkaliiketilat voisivat hakea synergiahyötyjä aseman kanssa sekä samalla hyödyntää jokiympäristön luontomaisemaa (esimerkiksi terassit ja ulkomyynti).

Noin jopa 20 000 k-m²:n (nykyistä liiketilaa 6 000 k-m² huomioiden avautuva K-Supermarket ja uutta 14 000 k-m²) toteutuminen merkitsee huomattavaa muutosta nykytilanteeseen verrattuna, mutta mitoituksen toteutuminen kokonaisuudessaan niin päivittäistavara-kaupassa kuin erikoiskauppassakin on epävarmaa. Kaukalahden kaupan kehittymisen liiketilamäärään, käytännön toimialakoonpanoihin ja toteutumiseen tulee vaikuttamaan erityisesti se, mitkä toimialat/yritykset ovat kiinnostuneita alueesta ja millainen on niiden toimintakonsepti ja tilantarve. Erityisen haastavaa tulee olemaan kivijalkamyymälöiden saaminen alueelle. Kaavoituksella tulisi antaa mahdollisimman hyvät lähtökohdat alueen kaupalliselle kehitymiselle ottaen huomioon kaupan kehittämisen vaikutukset. Näitä tarkastellaan luvussa 7.



Kuva 33

Suositus kaupan ja palveluiden rakenteeksi Kaukalahdessa, 2050 (oranssilla nykyiset, punaisella uudet; punaisella tekstillä alueen kaupallinen profiili).

Seuraavassa taulukossa on arvioitu suositellun kaupallisen rakenteen keskeisimmät vaikutukset. Suosituksesta on tehty myös laajempi vaikutusten arviointi (luku 7).

Taulukko 8 Suositellun kaupallisen ratkaisun keskeiset vaikutukset.

VAIKUTUS	KUVAUS
Kaupallinen vetovoima	Suuret yksiköt tarjoavat monipuolisia palveluita alueen asukkaille ja vetävät puoleensa myös ohikulkuliikennettä. Pienemmät kivijalkakaupat ja erityislaatuinen tarjonta (erityisesti ruokaan ja lähituotantoon liittyvä) houkuttelee asiointeja myös laajemmin pääkaupunkiseudulta.
Kauklahden houkuttelevuus kaupan paikkana	Monipuoliset sijoittumisvaihtoehdot parantavat Kauklahden houkuttelevuutta kaupan paikkana. Kauklahdessa hyödynnetään niin liikennevirtoihin perustuvia sijainteja kuin pienimittakaavaisiin kivijalkaliiketilöitä.
Liikenne ja liikkuminen	Kauklahden alueella kaupan palvelut ovat saavutettavissa hyvin eri kulkumuodoilla. Kaupan rakenteen tiiviys mahdollistaa koko alueen saavutettavuuden kävelen. Kävely-ympäristöjen ja yhteyksien laadukkuudella taataan miellyttävä asiointikokemus.
Kaupan palveluverkko	Asemanseudun yhteyteen mahdollisesti muodostuva kokonaisuus synnyttää uuden kaupan tarjontapisteen, joka yhdistää koko Kauklahden alueen kaupallista rakennetta.
Vaikutukset ostovoiman virtaukseen	Kaupan tarjonnan laajentuminen ja monipuolistuminen pienentää ostovoiman virtausta koko vaikutusalueelta.
Palveluiden saavutettavuus	Palveluiden saavutettavuus on hyvä kaikilla kulkumuodoilla. Kaupunkiradan kehittyminen parantaa Kauklahden saavutettavuutta joukko-liikenteellä ja mahdollistaa kestävien asiointimatkojen tekemisen kauempaakin.
Kauklahden kaupunkirakenne	Kauklahden kaupunkirakenne täydentyy ja tiivistyy Lasihytin alueen kehittymisen myötä. Kauklahden väestön keskipiste tulee sijaitsemaan asemanseudulla, mikä on kaupunkirakenteen ja kokonaisuuden kehittymisen kannalta tavoiteltava asia.
Toteutettavuus	Kaupallinen ratkaisu on pääosin toteutettavissa. Kivijalkaliiketilöiden käyttö on haastavaa, eikä se välttämättä toteudu esitetyssä laajuudessa. Kehittämällä kaupunkirakennetta kokonaisuudessaan tiiviiksi ja liikkumisympäristöltään laadukkaaksi, voidaan mahdollistaa myös laajempien kivijalkapalveluiden toteutuminen.

7. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Arvioinnin kohteena on edellä kohdassa 6.3 kuvattu suositus Kauklahten kaupan ja palveluiden rakenteesta.

7.1 Kaupan ratkaisu suhteessa maankäytön ohjaukseen

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

- Suunnitellulla maankäytöllä ei saa olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.
- Kaavassa osoitettavien kaupan alueiden on mahdollisuuksien mukaan oltava saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
- Suunnitellun maankäytön on edistettävä sellaisen kaupan palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä.

Näitä sisältövaatimuksia voidaan soveltaa myös arvioitaessa Kauklahten kaupan kehittämistä suhteessa maankäyttö- ja rakennuslain kaupan sijainnin ohjauksen tavoitteisiin. Kauklahten kaupan kehittämisellä ei ole haitallista vaikutusta Espoon muiden keskusten ja kaupan alueiden kehittymiselle - Kauklahten kaupan kehittäminen palvelee ensisijaisesti kauklahtelaisia. Suunnitellut kaupan alueet sijoittuvat nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja ovat hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Ne myös edistävät sellaisen kaupan palveluverkon kehittymistä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Lasihtin alue on osoitettu tiivistettäväksi taajamatoimintojen alueeksi. Uusimaa kaavan 2050 ehdotuksessa alue sijoittuu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle. Espoon eteläosien yleiskaavassa alue on varattu pääosin kehitettäväksi keskustatoimintojen alueeksi. Kauklahten kaupan kehittäminen suosituksessa esitetyllä tavalla noudattaa maakuntakaavassa ja yleiskaavassa asetettuja maankäytön kehittämistavoitteita.

7.2 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Aluerakenteella tarkoitetaan laajempien alueiden eli koko maan, maakuntien ja maakuntien osien rakennetta (www.ymparisto.fi). Aluerakennetasolla Lasihtin alueen kaupan kehittyminen parantaa osaltaan Espoon kaupallista asemaa, mutta ei vaikuta Uudenmaan kuntien välisiin suhteisiin, eikä muuta kaupungin asemaa keskusverkossa. Alueen kehittäminen ei myöskään vaikuta pääkaupunkiseudun kaupan rakenteeseen.

Yhdyskuntarakenteella tarkoitetaan työssäkäyntialueen, kaupunkiseudun, kaupungin, kaupungin osan tai muun taajaman sisäistä rakennetta sisältäen väestön ja asumisen, työpaikkojen ja tuotantotoiminnan, palvelujen ja vapaa-ajan alueiden sekä näitä yhdistävien liikenneväylien ja teknisen huollon verkostojen sijoittumisen ja niiden keskinäisen suhteen (www.ymparisto.fi). Lasihtin alueen kehittäminen ei siirrä Espoon kaupan painopistettä nykyisestä. Alueen kehittyvä palvelutarjonta sen sijaan tasapainottaa Espoon nykyistä kaupan palvelurakennetta, jossa monipuolisimmat vähittäiskaupan palvelut sijaitsevat Espoon keskuksessa, Espoonlahdessa, Matinkylässä, Leppävaarassa ja Tapiolassa.

Kauklahten nykyisten ja tulevien asukkaiden kannalta katsottuna Lasihtin alueen kehittäminen tuo lähemmäs lisää ja aiempaa monipuolisempaa päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan tarjontaa. Tämä vähentää asiointiliikennettä, koska kauppamatkat voivat suuntautua entistä useammin omalle asuinalueelle Espoon muiden myymälöiden sijaan. Asiointimatkojen lyhentymisen myötä

myös liikenne ja sen aiheuttamat ympäristöhaitat vähenevät. Yhdyskuntarakenteen kannalta myönteistä on myös se, että alueen myymälät ovat hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.

7.3 Kaupan mitoitus suhteessa liiketilatarpeeseen

Uusien kaupan toimintojen myötä sekä päivittäistavarakaupan että erikoiskaupan liiketilan määrä Kauklahdessa kasvaa merkittävästi, mikä nopeuttaa kaupan uudistumiskehitystä ja mahdollisuuksia vastata kuluttajien muuttuvaan kysyntään. Ostovoiman kasvuun perustuvaa liiketilan laskennallista lisätarvetta tarkastelemalla voidaan hahmottaa, kuinka suuri on se markkinoiden kasvu, jonka jakajaksi Lasihytin alue tulee. Vaikutusalueen asukkaiden ostovoiman kasvuun perustuva liiketilan lisätarve jo vuoteen 2035 riittää kattamaan Lasihytin alueelle mitoitettun päivittäistavarakaupan, muun erikoiskaupan ja tilaa vaativan erikoiskaupan uuden liikerakentamisen. Kaupan kehittämisellä ei siten tältä kannalta katsottuna ole odotettavissa merkittäviä haitallisia vaikutuksia nykyisten myymälöiden toimintaan. Liiketilan lisätarve vuoteen 2050 ylittää selvästi Lasihytin alueelle suunnitellun uuden liiketilarakentamisen. Tämä mahdollistaa kaupan pitkäjänteisen kehittämisen.

7.4 Kaupan kilpailuasetelma ja toimintaedellytykset

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

Maankäyttö- ja rakennuslakiin keväällä 2015 tehdyn kilpailun toimivuutta koskevan lisäyksen mukaan elinkeinoelämän kilpailuasioden huomioiminen on yksi keskeisistä kaavoituksessa edistettävistä asioista. Lakimuutoksen tavoitteena oli, että yrityksille osoitetaan laadultaan ja määrältään riittävästi sijoittautumispaikkoja. Kilpailuvaikutusten ennakointi on haasteellista, koska monet vaikutuksista riippuvat kuluttajien käyttäytymisen mahdollisista muutoksista ja kilpailun aiheuttamista dynaamisista vaikutuksista yritysten toimintaan. Tärkeintä kilpailun toimivuuden kannalta olisi varmistaa, että kaavoituksella luodaan edellytykset sille, että niin uusien toimijoiden alalle tulo kuin uusien liikeideoiden kehittäminenkin olisivat mahdollisia. Pitämällä alalle tulon esteet mahdollisimman alhaisina varmistetaan se, että luodaan edellytykset toimivalle kilpailulle ja sen myötä positiivisille kilpailuvaikutuksille. Lasihytin alueen kaupallinen kehittäminen vaikuttaa lähialueellaan myönteisesti positiivisten kilpailuvaikutusten muodostumiseen ja tukee maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteita tarjoamalla toiminnallisesti hyvän sijaintipaikan sekä nykyisille että tuleville uusille yrityksille.

Päivittäistavarakaupassa Lasihytin alueen kilpailijoina ovat lähinnä Espoon keskuksen ja Espoonlahden myymälät. Näiden kannalta katsottuna kyse ei kuitenkaan käytännössä ole merkittävästä kilpailutilanteen kiristymisestä. Espoon keskuksen ja Espoonlahden myymälöillä on vakiintunut asema markkinatilanteessa ja ne ovat vetovoimaisia kauppapaikkoja koko Espoossa. Kuten päivittäistavarakaupassa, myöskään erikoiskaupassa Lasihytin alueen kaupan kehittäminen ei uhkaa Espoon muita kaupan alueita. Espoon keskuksen ja Espoonlahden keskustahakuinen erikoiskauppa ovat huomattavasti vetovoimaisempia kokonaisuuksia kuin Lasihytin alue. Paljon tilaa vaativassa erikoiskaupassa Lasihytin alueelle sijoittuva suhteellisen vähäinen tarjonta ei kilpaile Lommilan tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöiden kanssa.

7.5 Vaikutukset ostovoiman suuntautumiseen

Uuden liiketilan rakentamisella vastataan kuluttajien muuttuvaan kysyntään. Kuluttajien tarpeet ovat eriytyneet ja eriytyvät jatkossakin. Tämä merkitsee sitä, että myös ostospaikoilta vaaditaan yhä enemmän. Etenkin hyvän liikenteellisen sijainnin ja saavutettavuuden sekä hintatason ja monipuolisten valikoimien merkitys on ollut kasvussa. Jos myymälät eivät syystä tai toisesta miellytä, ostospaikkaa vaihdetaan, mikäli se vain on mahdollista. Asiointi suuntautuu sinne, missä kuluttajien odotukset täyttyvät parhaiten. Päivittäistavarakaupan osalta tämä näkyy Kauklahdessa siinä, että ostovoiman ulosvirtaus koko Kauklahden suuralueelta on nykyisin noin 40 %.

Päivittäistavarakaupan toiminnassa on aina kyse myös siitä, millainen on erikokoisten myymälöiden rooli. Pienissä myymälöissä saatetaan asioida usein, mutta valtaosa ostoseuroista suuntautuu suurempiin myymälöihin. Ollakseen vetovoimaisia päivittäistavaramyymälöiden on oltava riittävän isoja pystyäkseen tarjoamaan edullisen hintatason ja monipuoliset valikoimat, joiden merkitys kuluttajien asiointipäätöksissä on koko ajan kasvanut ja kasvaa edelleen. Tältä kannalta katsottuna Kauklahden kaupan kehittäminen tarjoaa aiempaa paremmat lähtökohdat kuluttajien tarpeiden tyydyttämiseen. Kauklahden päivittäistavarakaupan palvelujen kehittäminen tulee todennäköisesti pienentämään merkittävästi ostovoiman ulosvirtausta. Espoon muiden kaupan alueiden kaupallisen tarjonnan ja mm. työmatkojen yhteydessä tehtävän asioinnin vuoksi ostovoiman ulosvirtaus ei kuitenkaan lopu kokonaan.

Erikoiskaupassa ostovoiman ulosvirtauksen voidaan arvioida olevan vielä päivittäistavarakauppaa-kin suurempi. Kauklahden erikoiskaupan kehittyminen tulee vähentämään tätä ulosvirtausta, mutta vaikutus ei ole yhtä merkittävä kuin päivittäistavarakaupassa. Tilaa vaativassa erikoiskaupassa Kauklahden suhteellisen pienimuotoisella tarjonnan lisääntymisellä ei käytännössä ole paljoakaan vaikutusta ostovoiman ulosvirtaukseen.

7.6 Vaikutukset palvelujen saavutettavuuteen

Ihmisten arjen sujuvuudessa yksi merkittävimmistä asioista on kaupan, erityisesti päivittäistavara-kaupan, palvelujen saavutettavuus. Saavutettavuuden käsite voidaan ymmärtää ja sitä voidaan mitata monin eri tavoin. Esimerkiksi etäisyys myymälään on helposti mitattavissa ja ymmärrettävissä, mutta se ei yksinään kerro koko totuutta. Lyhytkin kävely lähimpään myymälään voidaan kokea vaivalloisemmaksi kuin usean kilometrin ajomatka johonkin toiseen myymälään. Tämä kuvaa osuvasti liikkuvien ja helposti liikkumaan kykenevien kuluttajien kokemaa saavutettavuutta.

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

Kaupan palvelujen saavutettavuutta voidaan siis tarkastella sekä liikkumiseen perustuvana fyysisenä saavutettavuutena (etäisyytenä myymälään) että koettuna saavutettavuutena, joka kuvaa asiaa pelkkää etäisyyttä moniulotteisemmin. Koettu saavutettavuus voidaan määritellä vaivaksi, jonka kotitalous kokee tavaroita hankkiessaan. Jos päivittäistavaroiden hankkiminen aiheuttaa paljon vaivaa, on saavutettavuus huono - mikäli se aiheuttaa vähän vaivaa, on saavutettavuus hyvä. Erikoistavaroiden koetulla saavutettavuudella tarkoitetaan kotitalouksille erikoistavaroiden hankkimisesta aiheutuvaa vaivaa, ajankäyttöä ja kustannuksia. Kuluttajille tärkeitä asioita ovat lisäksi tiedon saanti tuotteesta, valikoimat ja vertailumahdollisuudet. Viimeksi mainittujen tekijöiden merkitys painottuu erikoiskaupassa selvästi päivittäistavarakauppaa enemmän.

Kaukalahden kaupan kehittämällä ei ole merkittävää vaikutusta fyysiseen saavutettavuuteen, koska alueella on jo nykyisin kaupan palveluja ja ne ovat hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Fyysisestä saavutettavuudesta poiketen koettu saavutettavuus paranee huomattavasti kaupan palvelutarjonnan lisääntyessä ja monipuolistuessa. Autoilevien asiakkaiden kannalta tämä edellyttää kuitenkin myös sujuvia liikenne- ja pysäköintiratkaisuja, joukkoliikenteellä asioivien kannalta tiheitä vuorovälejä ja pysäkkien läheisyyttä sekä kävellen ja pyöräillen kulkevien kannalta sujuvia ja turvallisia kulkuyhteyksiä.

7.7 Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen

Edellä arvioidun mukainen kaupan palveluiden kasvu Lasihytin alueella lisää ostosmatkoja laskennallisesti 7 000 – 8 000 käynnillä päivässä. Näistä noin 4/5 on lähialueen asukkaiden päivittäistavarakaupan matkoja. Autolla tehdään Kaukalahden tyyppisellä alueella noin 2/3 ostosmatkoista, hieman enemmän TIVA- ja erikoiskaupan liikeisiin ja hieman vähemmän päivittäistavarakaupan liikkeisiin. Tällaisella liikennemäärän kasvulla on autoliikenteen kannalta merkitystä vain suurimpien kaupallisten keskittymien lähimpiin liittymiin, muuten alueen kehittyvä liikenneverkko kestää lisää liikenteen. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet uusille ja nykyisille asuinalueille eivät edellytä erityisratkaisuja. Pidemmällä tulevaisuudessa mahdollinen raitiotie vaatii erityishuomiota lähinnä aseman lähialueen pysäkkien sijoittelussa. Mikäli joukkoliikenneyhteyttä Kivenlahden suuntaan parannetaan aluksi bussilinjastoa kehittämällä, voidaan palvella myös kaupallisia palveluja hieman raitiotietä tiheämmällä pysäkkiverkolla.

8. JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET

8.1 Kaupallisesti toimivan keskuksen toteuttaminen

Kauklahden alueella tavoitteena on säilyttää pienimittakaavaisuus sekä idyllisyys, mikä syntyy esim. kivijalkaliiketilojen kautta. Toimivan rakenteen näkökulmasta on huomioitava monia eri seikkoja, jotta alueesta syntyy riittävän mielenkiintoinen ja kaupallisesti vetovoimainen.

Kauppa ja palvelut sijoittuvat vilkkaiden asiointivirtojen ääreen. Maankäytön suunnittelulla ja kaupunkirakennetta koskevilla päätöksillä voidaan vaikuttaa myös kaupallisen ympäristön toimivuuteen ja kaupan sijoittumisedellytyksiin esimerkiksi kivijalkaliiketilaisissa. Kauppa keskittyy agglomeraatioetujen vuoksi suurempiin yksiköihin, mikä on huomioitava kaupunkiympäristöä kehitettäessä. Kauppa- ja ostoskeskukset voivat kuitenkin kytkeytyä toiminnallisesti kaupunkirakenteeseen ja elävöittää myös ympäröivää kaupunkitilaa. Kivijalkaliiketilojen elävyyteen vaikuttaa merkittävästi jalankulkuympäristön mielekkyys ja se, miten potentiaalisia asiointivirtoja ohjataan kaupunkirakenteessa; myös kivijalkaliiketilojen osalta on tarkoituksenmukaista keskittää tiloja houkuttelevimmille paikoille, esimerkiksi kävelypainotteisten katujen varteen ja lähelle joukkoliikennepysäkkejä. Myös työpaikat luovat kaupan ja palveluiden kysyntää, esimerkiksi päivisin lounaskysyntää, joka on olennainen kriteeri esim. ravintolapalveluiden sijoittumiselle. Seuraavissa osioissa käsitellään laajemmin, minkälaisista kaupunkirakenteellisista ja etäisyyteen liittyvistä teemoista koostuu kaupallisesti hyvä ympäristö.

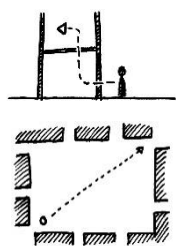
Etäisyyden kokeminen kaupunkitilassa



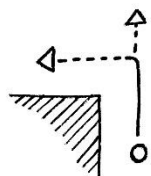
Etäisyys koetaan fyysisen välimatkan sekä psyykkisten, matka-aikaa hidastavien tai kulkemista haittaavien tekijöiden summana. Kaupallisessa keskustassa tämän kokonaisetäisyyden minimoiminen on ensiarvoisen tärkeää; palveluiden tulee sijaita tiiviisti toistensa läheisyydessä, jolloin niiden väliset matkat ovat lyhyitä ja kaupat koetaan helposti saavutettaviksi. Vähittäiskaupan kannalta kriittisen etäisyyden on todettu olevan vain noin 10–25 metriä. Tämä tarkoittaa sitä, että kauppojen välisen matkan ollessa yli 25 metriä muodostuu jo selvä este hakeutua seuraavaan, kaukaiseksi koettuun kauppaan ja jatkaa näin kulkemista kaupunkirakenteessa. Kriittinen etäisyys ylittyy Suomessa useasti jo pelkästään kadun ylityksellä.



Epäviihtyisä kaupunkiympäristö ja erilaiset fyysiset esteet lisäävät myös etäisyyden tunnetta. Erityisen suuri merkitys tällä seikalla on, kun mietitään tietyn alueen soveltumista liiketoiminnalliseen käyttöön sekä sitä, mikä merkitys kokonaisetäisyyksillä on ihmisten ostokäyttäytymiseen ja mahdollisuuksiin hakeutua alueella sijaitsevien kaupallisten palveluiden luokse. Tunne-etäisyyttä lisäävistä tekijöistä on olemassa monia esimerkkejä, ja ymmärtämällä näiden merkitys voidaan suunnittelun avulla pienentää koettua kokonaisetäisyyttä. Esimerkiksi kävely- tai kauppakadulla oleva liian pitkä suljettu näyteikkunasarja voi lisätä suurestikin tunne-etäisyyttä ja estää hakeutumisen edesspäin oleviin liikkeisiin.



Palveluiden sijoittuminen vertikaalisesti useaan kerrokseen pidentää etäisyyden tunnetta moninkertaisesti verrattuna etäisyyden muutoksiin horisontaalisella tasolla: yhden kerroksen nouseminen vastaa psyykkisesti noin 50–100 metrin etäisyyttä katutasolla. Vastaavasti myös suuret tyhjät aukiot ja torit rajoittavat kulkemista kaupunkirakenteessa. Kun aukioilla tai torilla on elämää, ihmisiä ja torimyyjiä, etäisyyden tuntua ei pääse syntymään, mutta aukion ollessa tyhjä tai pysäköityjen autojen täyttämä sen ylittäminen koetaan liian pitkältä matkalta. Torien ja aukoiden kohdalla kriittiseksi matkaksi on todettu noin 25 metriä.



Koettua etäisyyttä lisää myös se, jos liikepaikka jää rakennuksen kulman taakse. Tilanne on sama myös kadun toisella puolella sijaitsevien toimintojen kanssa, etenkin jos kadun ylittäminen koetaan hankalaksi tai vaaralliseksi. Kauppakatua käytetään helposti ainoastaan yhdeltä puolelta, sillä kadulla kulkevat ja pysäköivät autot muodostavat vahvan etäisyyden tunteen, joka muodostuu esteeksi matkan jatkumiselle.

Katuverkossa etäisyyden tunne ollaan pystytty tehokkaasti minimoimaan turvallisten ja matkantehoa helpottavien kävelykatujen ja kävelypainotteisten ympäristöjen avulla. Kuitenkin kävelykadulakin erilaiset katkokset sekä fyysiset esteet luovat etäisyyden tuntua hyvin nopeasti. Tällaisia esteitä voivat olla esimerkiksi kävelykatua halkovat liikennöidyt kadut, erilaiset rakennelmat ja esteet sekä jopa kävelykadulla kulkevat polkupyöräilijät.

Erilaisten toimintojen sijoittuminen vyöhykkeittäin keskustoissa edistää kaupallisen ympäristön toimivuutta ja vetovoimaisuutta. *Toimivassa ympäristössä ihmisten kulkeminen on tehty mahdollisimman helpoksi, jolloin hän kulkee pakottomasti ja huomaamatta laajallakin alueella.* Tällaisesta alueesta muodostuu erikoiskaupalle ja palveluille toimiva ja vetovoimainen ympäristö. Vastaavasti huono ympäristö, epäyhtenäiset kävelyalueet ja epäkäytännölliset ja ympäristöön sopimattomat pysäköintialueet lyhentävät ihmisten hyväksymää kävelyetäisyyttä, mikä supistaa toiminnallisesti aktiivista aluetta.

Etäisyyksien ja niiden kokemisen lisäksi kaupunkirakenteessa liikkuvan käyttäytymistä ohjaa ympäristö ja sen tuottamat virikkeet ja elämykset. Kaupungin on tarjottava mielekästä ja vaihtelevaa nähtävää, jotta liikkujan mielenkiintoa pystytään pitämään yllä. Tällöin erityistarkastelussa ovat kaupungin erilaiset paikat, joiden merkitystä ympäristön toimivuuden kannalta käsitellään seuraavaksi.

Kaupunkitilan paikat

Jalankulkijan reagointia ympäristöönsä tutkittaessa on havaittu hänen mielenkiintonsa lakkaavan kauniissakin ympäristössä noin 220 metrin jälkeen. Toisaalta useissa orgaanisesti kasvaneissa kaupungeissa jalankulkijan taipaleeseen on, vaistomaisesti tai tarkoituksella, järjestetty katkos "paikan" muodossa sellaisten välimatkojen päähän toisistaan, että ympäristön viehättävyys kasvaa uudestaan. Tällöin "paikan" tarkoituksena on auttaa kulkijaa toipumaan kuljetun matkan rasituksista ja nostaa seuraavan matkaosuuden viehättävyys huippuunsa houkutellen näin suuntaamaan eteenpäin.

"Paikalla" tarkoitetaan tässä yhteydessä jotain fyysistä aluetta tai kohtaa keskustan julkisten tilojen ympäristössä, missä kaupungissa kävijälle syntyy paikkaan sidottu elämys tai kokemus. Paikat voivat tuottaa esteettisiä, maisemaan tai kaupunkikuvaan liittyviä kokemuksia, jolloin kyseessä ovat usein puistot, rannat, aukiot, torit tai kadut ja niissä olevat kiintopisteet, sekä kaikki talojen välinen tila, suunniteltu tai suunnittelematon, joka on julkista ulkotilaa. Paikkoihin voidaan liittää myös sosiaalisia kokemuksia, jolloin kyseessä ovat useasti alueet, joissa syntyy paljon ihmisten välisiä kohtaamisia. Esteettisten ja sosiaalisten elämysten lisäksi paikat voivat tarjota toiminnallisia, psyykkisiä, fyysisiä ja kulttuurisia kaupunkikokemuksia. Esimerkkeinä tällaisista paikoista ovat tietyt toiminnat ja niiden rakennukset, kuten kirkot, kirjasto, kaupungintalo, teatteri, taidemuseo, linja-auto- ja rautatieasema. Paikkoja voivat olla myös kaupallisen tarjonnan hyvin rakentuneet ympäristöt ja kaupungit, joihin mennään, vaikka ei välttämättä olisi ostettavaakaan.

Elämyksiä ja kokemuksia voi syntyä odotetusti tai odottamatta, spontaanisti. Ne voivat olla yksilöllisiä, omia elämyksiä, tai kollektiivisissa väkijoukoissa koettuja. Tärkeintä on se, että kokemus lähtee kävijästä itsestään ja, mikäli siihen liittyy lisäksi tietoisuus ympäristöstä, muodostuu paikkaan

sidottu kokemus. Kaupunkiympäristön kyky tuottaa tällaisia paikkaan sidottuja elämyksiä ja kokemuksia on vahva toimivuuden ja laadun mittari. Paikkojen sijainnit ja kävely-yhteydet muodostavat yhdessä oman verkostonsa, niin sanotun paikkojen järjestelmän. Kriittisiä tekijöitä rakenteellisesti hyvän ja elämyksiä tuottavan kaupunkikeskustan muodostumisessa ovat verkoston laajuus ja yhtenäisyys sekä paikkoja kuvaavien pisteiden sijoittuminen tasaisesti koko verkoston alueelle. Keskusta-alueen rakennetta inventoimalla pystytään paremmin ymmärtämään kunkin kaupungin oman keskustan luonnetta ja samalla paremmin päättämään tulevista kehittämissuunnista.

Paikkojen järjestelmän tunnusomainen piirre on paikkojen välinen lyhyt etäisyys, joka on keskimäärin noin 200–220 metriä. Erityisen laadukkaasti rakentuneissa kaupungeissa etäisyys on vieläkin lyhyempi. Inhimillisesti rakentuneessa kaupungissa paikat toimivat jalankulkijoiden tukikohtina ja niiden sijoittuminen kaupunkirakenteeseen luo sopusointua ja rytmiä. Tällöin tuloksena on korkealaatuinen kaupunkitila ja virikkeitä tarjoava kaupunki, jossa jalankulkija löytää uusia suunnitelmahdollisuuksia ja kokee vaihtelua ennen aiemmin mainittua henkistä väsymistään.

Paikkojen ja niitä yhdistävien katujen merkitystä kaupungille ei voi aliarvioida, sillä kaupunki ja siellä olevat ihmiset tarvitsevat monimuotoisuutta, virikkeitä, estetiikkaa ja mielekkäitä toimintoja. Mitä kauniimpia paikat ovat, sitä arvokkaampia niiden läheisyydessä sijaitsevat talot ja rakennelmat ovat. Monipuolinen ja koko keskusta-alueelle levittyvä paikkojen järjestelmä on tärkeä suunnittelu- ja kehittämiskohde. Järjestelmää on tarkasteltava kokonaisuutena kehittäen paikkojen välisiä kulkuyhteyksiä sekä suhdetta toisiinsa. Myös uusia paikkoja voidaan luoda lyhentämällä niiden välisiä etäisyyksiä ja täten tuoda kauempanakin sijaitsevia kohteita verkoston osaksi.

8.2 Suositukset kaavoitukselle ja jatkosuunnittelulle

Kaupan toimintaa tulee sijoittaa sinne, missä ihmiset liikkuvat. Ydinkohtiin päivittäistavarakaupat ja niiden läheisyyteen erikoiskaupat ja kaupalliset palvelut - keskittäminen tavalla tai toisella on avainsana. Yritystoiminnan saamiseksi alueelle suunnittelussa olisi hyvä huomioida myös muita yrittäjien silmissä vetovoimaisia tekijöitä kuten:

- parhaat paikat liiketiloiksi, muu yritystoiminta voi sijaita syrjempänäkin
- liiketilojen sijoittaminen liikenteellisesti hyvin toimiviin paikkoihin, ei "pussin perälle"
- liikepaikan saavutettavuus ja näkyvyys
- liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen toimivuus myymälöiden toimintaa tukien

Kauklahden kaupan kehittämisen käytännön toimialakokoonpanoihin ja toteutumiseen tulee vaikuttamaan erityisesti se, mitkä toimialat/yritykset ovat kiinnostuneita alueesta ja millainen on niiden toimintakonsepti ja tilantarve. Tätä ei maankäytön suunnittelussa voida, eikä kilpailulainsäädännön mukaan saisikaan määritellä tarkasti ja sitovasti etukäteen. Toimialakokoonpanot voivat myös muuttua ajan kuluessa alueella toimivien yritysten vaihtuessa. Kaavoituksella tuleekin tarjota Kauklahdesta sijaintipaikkaa hakeville yrityksille vaihtoehtoja, joissa kauppa voi hakeutua konseptiinsa, muuhun myymäläverkkoon ja kilpailutilanteeseen suhteutettuna itselleen liiketoiminnallisesti parhaaseen paikkaan. Avainsanoja Kauklahden yritysten toiminta- ja kehittämisedellytysten kannalta ovat alueen kaupallisen konseptin ja asemakaavojen joustavuus ja mahdollisuus vaihteellaiseen toteuttamiseen. Tämä antaa alueen nykyisille ja tuleville yrityksille mahdollisuudet kehittää omaa toimintaansa vastaamaan markkina-alueen kysyntään ja ajan kuluessa muuttuvaan kilpailutilanteeseen.

Päivittäistavarakaupan kehittäminen alueen eteläosan myymäläkeskittymästä alkaen tukee parhaiten koko alueen kaupallista kehittymistä - se muodostaa vetovoimaisen "veturin", joka houkuttelee asiakkaita ja mahdollistaa samalla myös muiden palvelujen kehittymisen. Jo yksikin toteutuva kaupan hanke saattaa saada aikaan myönteisen kehityskierteen koko alueen kaupan kehittämisessä.

Kaukalahden kaupan kehityksen toteuttaminen edellyttää kuitenkin kaupungilta infrastruktuuri-investointeja ja sitoutumista pitkäjänteiseen kehitystyöhön.

Nykyisin myös asemanseudut on tunnistettu alueina, joissa on mahdollista kehittää monipuolisesti sekoittuneita toimintoja ml. kauppaa, viihde- ja elämystoimintoja, työpaikkoja ja co-working -tiloja sekä asumista ja majoitustoimintaa. Kauklahdessa asemanseudun kehittäminen on rakenteellisesti haastavaa, mutta jatkosuunnittelussa tulisi kiinnittää erityishuomio tehokkaan ja monipuolisen asemanseudun kehittymiseen. Parhaiten tällaisen mahdollisuuden tarjoaa Vanttiportin alue radan eteläpuolella. Samalla tulee kuitenkin huomioida, että kaupan toimijoille ns. mixed use -kohteet ovat haastavia niin myymälätoimintojen (logistiikka, pysäköinti) kuin liiketoiminnallisestikin.

Kivijalkamyymälöiden sijoittuminen nimensä mukaisesti kadunvarteen on erittäin tärkeää, sillä toisen kerroksen tilat ovat hankalia asiakasvirtojen suhteen jo kauppakeskuksissakin. Toimitilojen tarjonnan suunnittelussa on otettava huomioon myös toimijoiden tarpeiden erilaisuus sekä vaatimus tilojen muuntojoustosta ja erilaisista vaihtoehtoista tilojen sijainnin ja koon suhteen. Monipuolista toimitilakantaa tukisi kaavoituksen väljyys, joka sallisi erilaiset toimialat ja luonteeltaan erilaiset toiminnot vapaasti asumisen yhteyteen. Uudenlaisten toimitilakonseptien suhteen toimitilat toteutuisivat luultavasti lähinnä muuntojouston kautta alueen kehittyessä. Toteutuessaan kivijalkamyymälät luovat elävää kaupunki- ja katuymäristöä ja identiteettiä koko Kauklahteen.

9. LÄHTEET

- Espoon kaupunki (2018) Keskusten kerrosalatiedot ja hankkeet
- Esri Finland Oy (2016) Suomen tie- ja katuverkko 2016.
- Gehl, Jan Gemzøe Lars (2000) New City Spaces. Danish Architectural Press.
- Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta, HE 251/2016.
- Heikkilä, Mikko Karppinen, Seppo Santasalo, Tuomas (1998) Parempi kaupunkikeskusta seitsemän kaupunkikeskustan kehittäminen. Ympäristöministeriö: Suomen ympäristö 186: Vantaa.
- Heikkilä, Mikko Santasalo, Tuomas Karppinen, Seppo (1996) Suomalaisia kävelykeskustoja. Ympäristöministeriö: Suomen ympäristö 23: Helsinki.
- Knoflacher, Hermann (1995) Kaupungin ja liikenteen harmonia. Vapaus autolla ajamisen paikasta. (alkuteos Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren 1993, Suomeksi toimittaneet Jarmo Kalanti ja Pekka Ryttilä) Liikennesuunnittelun Seura ry.
- Liikennevirasto (2014) Liikkumisen ohjaus kaupan alalla, esiselvitys.
- Maanmittauslaitos (2018) Maastotietokanta/taustakarttasarja.
- Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999, Finlex (www.finlex.fi)
- Nielsen Päivittäistavarakaupan myymälärekisteri ja Päivittäistavarakauppa ry (2018) Markkinaosuudet 2017. <http://www.pti.fi/julkaisut/tilastot/>
- Pulkkinen, Matti ja Harri Spåre (1999). Erikoistavaroiden kauppapalvelujen koettu saavutettavuus. LTT-tutkimus Oy. Sarja B 151. Helsinki 1999.
- Päivittäistavarakauppa Ry (2018) Päivittäistavarakauppa Suomessa 2017.
- Ramboll Finland Oy (2018) Vähittäiskaupan ketjutietokanta.
- Santasalo, Tuomas (2016) Vähittäiskaupan ostovoima maakunnittain. (www.tuomassantasalo.fi).
- Spåre, Harri ja Matti Pulkkinen (1997). Päivittäistavaroiden kauppapalvelujen koettu saavutettavuus. Liiketaloustieteellinen tutkimuslaitos. Sarja B 139. Helsinki 1997.
- Santasalo, Tuomas Heusala, Heli (2002) Erikoiskauppa kaavoituksessa. Tuomas Santasalo Ky: Helsinki.
- Tilastokeskus (2018) PXWeb-tietokannat (<http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/>)
- Tilastokeskus (2018) Yritys- ja toimipaikkarekisteri 2010-2016.
- Tilastokeskus (2017) Ruututietokanta 2016.
- TNS Gallup Oy / Kaupan liitto (2015) Verkkokauppatilasto 2014.
- Uudenmaan liitto (2018) Uusimaa-kaava 2050. Kaavaluonnos 2018.
- Ympäristöministeriö (2013) Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus. Ympäristöhallinnon ohjeita 3/2013.
- Ympäristöministeriö (2008) Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Ympäristöministeriön raportteja 27/2008.
- Ympäristöministeriö (2007) Kauppa maakuntakaavoituksessa. Ympäristöministeriön raportteja 23/2007.