

Vastaanottaja
Espoon kaupunki

Asiakirjatyyppi
Raportti

Päivämäärä
8.3.2017

LÄNSIMETRON JATKEALUE KAUPALLINEN TARKASTELU



Ramboll
Säterinkatu 6
PL 25
02601 ESPOO
P +358 20 755 611
F +358 20 755 6201
www.ramboll.fi

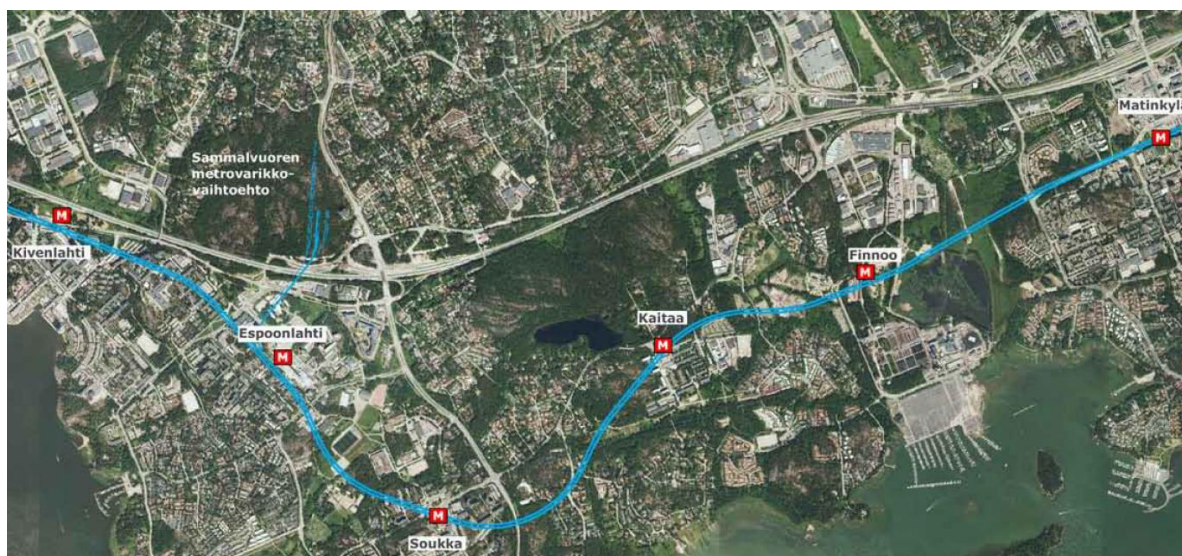
Sisällysluettelo

1.	Johdanto	4
1.1	Työn lähtökohdat ja tavoitteet	4
1.2	Tarkastelualue	5
1.3	Vähittäiskaupan sijainnin ohjaus	6
2.	Kaavoitustilanne	7
2.1	Maakuntakaava	7
2.2	Yleiskaavat	9
2.2.1	Espoon eteläosien yleiskaava	9
2.2.2	Finnoon osayleiskaava	10
2.2.3	Kaitaa-Iivisniemi osayleiskaava	11
2.3	Asemakaavat	12
2.3.1	Kivenlahden metrokeskus	12
2.3.2	Espoonlahden keskus	12
2.3.3	Soukan metroasema	12
2.3.4	Kaitaan metrokeskus	13
2.3.5	Hannuksenpelto II	13
2.3.6	Finnoon keskus	13
3.	Nykytilanteen analyysi	14
3.1	Tarjonta	14
3.1.1	Rooli kaupan palveluverkossa	14
3.1.2	Asemanseutujen nykyinen tarjonta, vertailu Helsingin metroasemiin	15
3.2	Kysyntä	16
3.2.1	Väestön määrä ja sijoittuminen	16
3.2.2	Työpaikkojen määrä ja sijoittuminen	17
3.2.3	Liikennemäärät	18
4.	Muutostekijät	19
4.1	Tarjonnan muutostekijät	19
4.1.1	Tiedossa olevia hankkeita	19
4.1.2	Muut tarjonnan muutostekijät	19
4.2	Kysynnän muutostekijät	20
4.2.1	Väestönkasvu, sen sijoittuminen ja ajoittuminen	20
4.2.2	Länsimetro ja sen liityntäliikenne	21
4.2.3	Ostovoiman kasvu	23
4.2.4	Liiketilän laskennallinen tarve	24
4.2.5	Liiketilän laskennallinen tarve 2016 suhteessa olemassa olevaan liiketilaan	27
5.	Tuleva palveluverkko metrokeskuksissa ja kaupan alueilla	29
5.1	Kaupan vaikutusalueet	29
5.2	Kaupan mitoitus	29
5.3	Asiointitodennäköisyys ja mitoituksen vaikutukset	33
6.	Metrokeskusten ja Kaupan alueiden kuvaus	37
6.1	Metrokeskukset	37
6.1.1	Kivenlahti	37
6.1.2	Espoonlahden keskus	38
6.1.3	Soukka	38
6.1.4	Kaitaan metrokeskus	39
6.1.5	Finnoon metrokeskus	40
6.2	Muut kaupan alueet	41
6.2.1	Suomenoja	41
6.2.2	Martinsilta	41
7.	yhteenveto	43
8.	Lähdeluettelo	45

1. JOHDANTO

1.1 Työn lähtökohdat ja tavoitteet

Länsimetron ensimmäisen vaiheen liikennöinti Ruoholahdesta Matinkylään alkaa vuonna 2017. Tämä selvitys koskee länsimetron toista vaihetta eli metron jatketta Matinkylästä Kivenlahteen (kuva 1). Tulevia uusia metroasemia toisessa vaiheessa ovat Finnoo, Kaitaa, Soukka, Espoonlahti ja Kivenlahti. Kaupallinen selvitys kohdistuu näiden uusien metroasemien mahdollistamaan kaupan palvelujen kehittämiseen. Maankäyttö tehostuu koko länsimetron jatkeen vaikutusalueella huomattavasti. Metroasemien yhteyteen on mahdollista toteuttaa asumisen ja työpaikkojen lisäksi vähittäiskaupan liiketilaa ja metroasemien roolia paikalliskeskuksina voidaan vahvistaa. Metroasemat sijoittuvat Finnoota ja Kivenlahtea lukuun ottamatta nykyisten ostoskeskusten paikalle jolloin metron myötä syntyvä maankäytön tehostaminen mahdollistaa myös ostoskeskusten uudistamisen.



Kuva 1 Länsimetron jatke Matinkylä-Kivenlahti (Espoon kaupunki 2012).

Eri asemanseuduilla on erilainen rooli Etelä-Espoon kaupallisessa verkossa: osalle asemanseuduista toteutetaan kaupalliset lähipalvelut, osassa taas kaupallinen kehittäminen on laajamittaisempaa. Laajimmat kaupan kehittämissuunnitelmat ovat Finnoota ja Espoonlahdessa, jossa kauppakeskus Lippulaiva puretaan ja tilalle rakennetaan kaksi kertaa suurempi kauppakeskus. Metroasemien lisäksi länsimetron jatkealueelle muodostuu myös kaupan suuryksiköitä kiinnostavia alueita. Suomenojan alue on jo vakiintunut kauppapaikkana ja se on huomioitu myös Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön merkinnällä.

Ramboll Finland Oy on tehnyt Espoon kaupungille länsimetron jatketta koskevan kaupallisen tarkastelun vuonna 2012. Selvityksen jälkeen maankäytön kehittymisen painopiste on siirtynyt kuitenkin yhä enemmän länsimetron jatkeen varteen ja asemanseuduille suunnitellaan entistä enemmän ja tiiviimpää asuinrakentamista. Maankäyttösuunnitelmien muuttumisen vuoksi työssä päivitetään vuoden 2012 kaupallinen tarkastelu vastaamaan metron jatkeen asukasmäärätavoitteita.

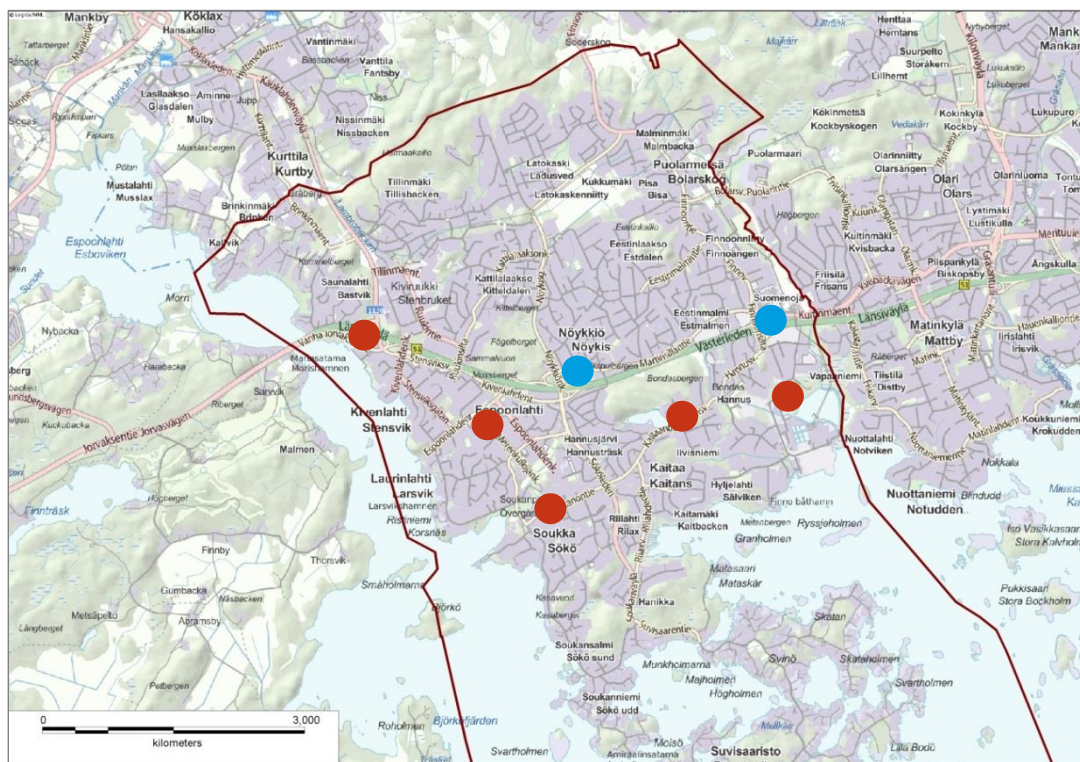
Selvityksessä laaditaan kokonaisarvio länsimetron jatkealueen kaupallisista kehitysnäkymistä, mitoituksista sekä eri alueiden roolista kaupan verkossa. Kunkin kaupan alueen kehittämismahdollisuuksia arvioidaan mitoituksen, ajoituksen ja mahdollisten toimialojen kannalta. Kivenlahden metrokeskuksen asemakaavatyötä varten tarkastellaan erityisesti Kivenlahden metrokeskuksen suhdetta muihin metroasemiin ja alueen kokonaiskehitykseen nähden. Työssä huomioidaan Espoon ja pääkaupunkiseudun (ml. Kirkkonummi) kaupan kokonaiskuva siltä osin, kuin se on tarpeen länsimetron jatkealueen kaupallisten kehittämismahdollisuuksien ymmärtämiseksi.

1.2 Tarkastelualue

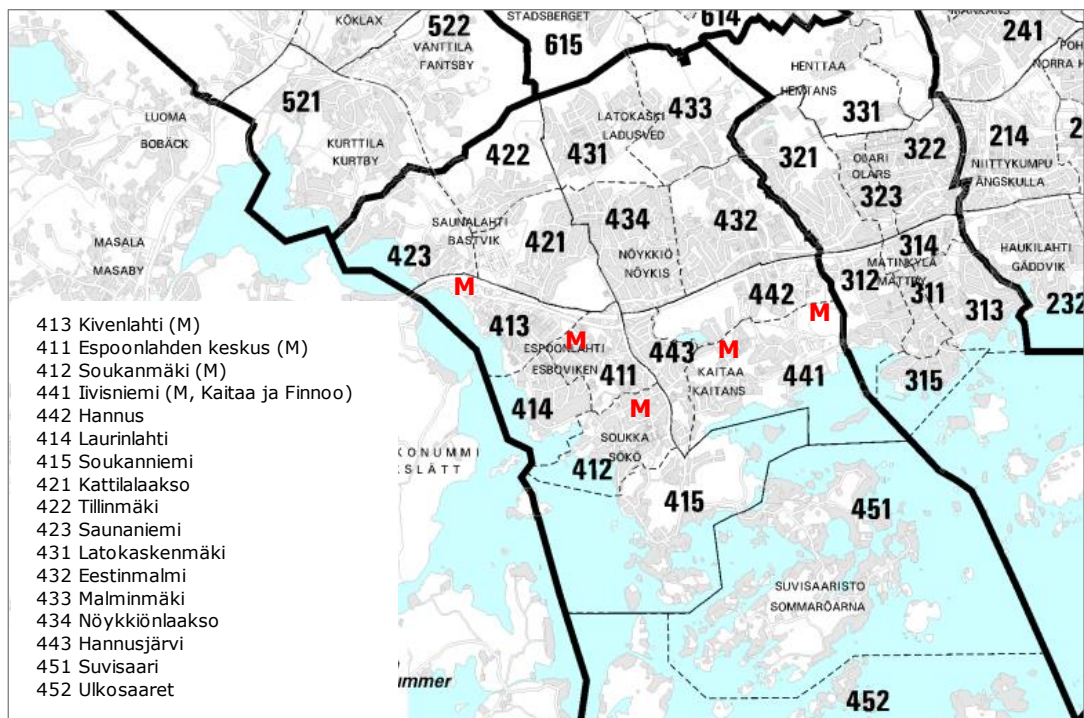
Tarkastelu kohdistuu maantieteellisesti länsimetron jatkekäytävään Kivenlahdesta Finnooseen. Tarkastelun kohteena ovat erityisesti tulevat metrokeskukset lähiympäristöineen ja nykyiset ja kehittyvät kaupan alueet Länsiväylän varrella (kuva 2). Koko tarkastelualueena on Espoonlahden suuralue ja alemman aluetason tarkastelut tehdään tilastopienalueittain (kuva 3). Metrokeskusten sisältävät pienalueet ja muut kaupan alueet ovat:

- | | | |
|---|---------------------------|---|
| - | Metrokeskus | Pienalue (numero) |
| o | Kivenlahti | Kivenlahti (413) |
| o | Espoonlahti | Espoonlahden keskus (411) |
| o | Soukka | Soukanmäki (412) |
| o | Kaitaa | Iivisniemi (441) |
| o | Finnoo | Iivisniemi (441) |
| - | Muut kaupan alueet | |
| o | Suomenoja | Eestinmalmi (432), alue ulottuu myös Hannukseen (442) |
| o | Martinsilta | Nöykkiönlaakso (434) |

Espoonlahden lisäksi otetaan huomioon muut alueen kehittymiseen keskeisesti vaikuttavat kaupan alueet kuten Matinkylä ja Kirkkonummi. Tarkastelun painopiste on Länsiväylän eteläpuolella, jossa maankäytön muutokset ovat suurimpia. Nöykkiö, Latokaski ja Malminmäki suhteellisen muuttumattomina kauppapaikkoina on jätetty erillistarkasteluista pois. Myös Saunalahdessa kaupan suunnitelmat ovat siinä määrin valmiit, että sitä ei ole tässä selvityksessä erikseen käsitelty.



Kuva 2 **Länsimetron jatkealueen tarkastelukohteet (punainen ympyrä = metrokeskus ja sininen ympyrä = kaupan alueet).**



Kuva 3 Pienalueiden nimet, numerot ja rajaukset sekä pienalueet, joilla on metrokeskus.

1.3 Vähittäiskaupan sijainnin ohjaus

Hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta (HE 251/2016 vp) ehdotetaan vähittäiskaupan suuryksikön kokoraja nostettavaksi 2 000 kerrosneliömetristä 4 000 kerrosneliömetriin sekä poistettavaksi velvoite osoittaa maakuntakaavan keskustatoimintojen alueella vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus. Lisäksi luovutettaisiin velvoitteesta ottaa huomioon kaupan laatu sijoitettaessa vähittäiskaupan suuryksikkö muualle kuin keskusta-alueelle. Vähittäiskaupan suuryksikön ensisijainen sijaintipaikka olisi edelleen keskusta-alue. Suuryksikkö voitaisiin kuitenkin sijoittaa myös muualle edellyttäen, että kaupan palvelujen saavutettavuus otetaan sijoituksen perusteena huomioon. Lisäksi vähittäiskauppaa koskeissa säännöksissä oleva täsmennetty valtuutus antaa asemakaavoissa kaupan laatuun ja kokoon liittyviä asemakaavamääräyksiä ehdotetaan kumottavaksi. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1. päivänä huhtikuuta 2017.

Muutokset vähentävät merkittävästi niiden myymälöiden joukkoa, jotka kuuluvat vähittäiskaupan suuryksikköjä koskevan erityisen sijainnin ohjauksen piiriin. Toisaalta ehdotus vähentää maakunnan liittojen ja kuntien mahdollisuuksia ohjata kaupan sijoittumista sen laatu huomioon ottaen. Silloin kun nykyisissä maakuntakaavoissa merkitykseltään seudullisen suuryksikön koon alarajan on esitetty olevan 2 000 - 4 000 k-m², tarkoittaa ehdotus sitä, että niiden sijoittuminen ratkaistaan yleis- ja asemakaavoissa.

Ehdotetuilla muutoksilla vähittäiskaupan suuryksikköjä koskeva sijainnin ohjaus rajataan koskemaan vain niitä myymälöitä, joilla on yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen tai kaupan palvelujen saavutettavuuteen kohdistuvia merkittäviä vaikutuksia. Ehdotus edistää kaupan palvelujen sijoittumista maakuntakaavassa keskustatoiminnoille tarkoitetuille alueille, kun näiden alueiden kaupan palveluja voidaan kehittää ilman vähittäiskaupan suuryksikköjen enimmäismitoituksesta mahdollisesti johtuvaa rajoitusta. Kun kaupan laatuluokituksen huomioon ottamisesta perusteena sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkö keskusta-alueen ulkopuolelle luovutaan, voidaan sen arvioida heikentävän mahdollisuutta ohjata maakuntakaavalla seudullisen palveluverkon kehittämistä. Riskinä on yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja asiointiliikenteen lisääntyminen.

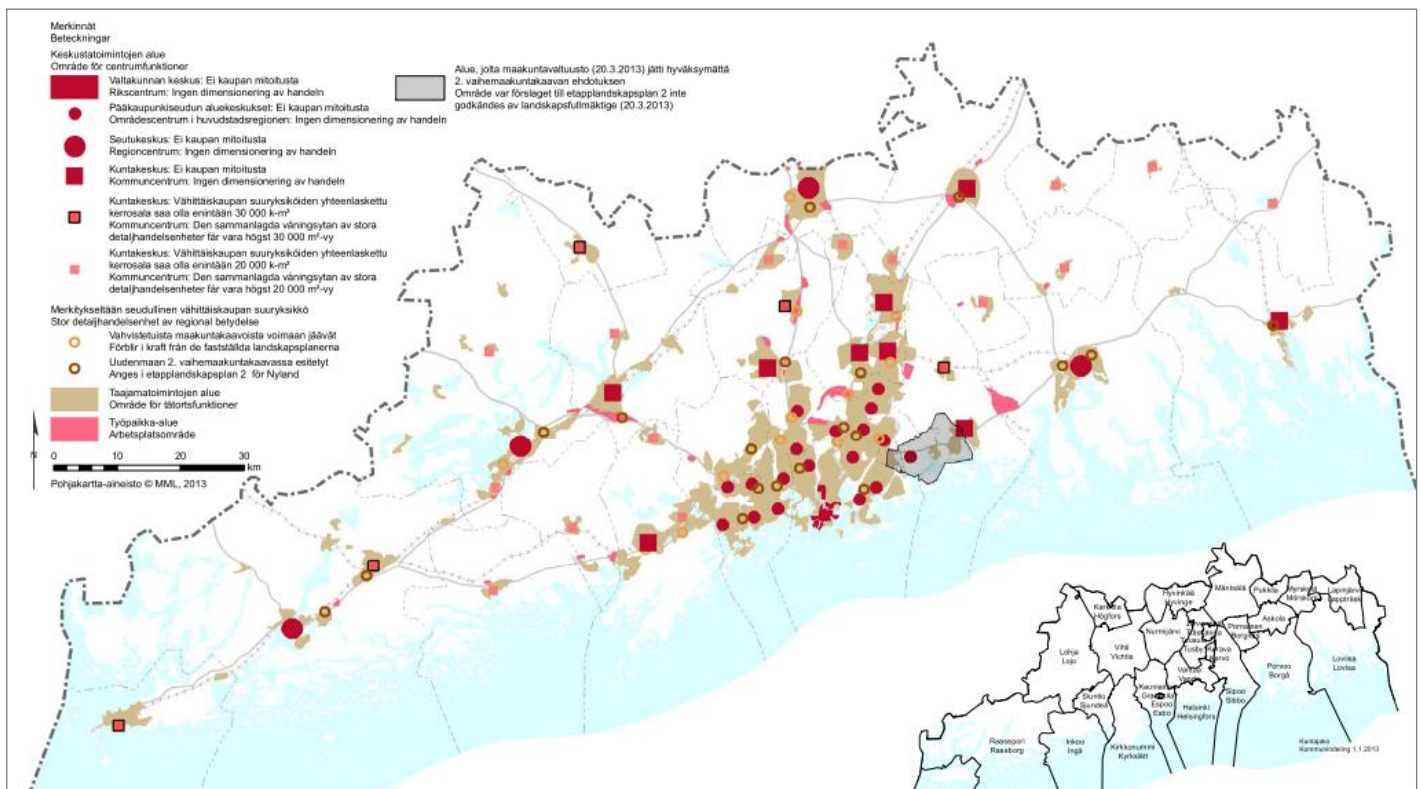
2. KAAVOITUSTILANNE

2.1 Maakuntakaava

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa kaupan palveluverkon kokonaisratkaisu koostuu maakunnallisen keskusverkon, merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sekä taajamatoimintojen alueita ja työpaikka-alueita koskevien määräysten muodostamasta kokonaisuudesta (kuva 4). Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan sellaista vähittäiskaupan suuryksikköä tai usean myymälän muodostamaa vähittäiskaupan aluetta, jolla voidaan arvioida olevan yhtä kuntaa laajempia, seudullisia vaikutuksia.

Seudullisuuden raja kertoo, minkä koon alittavia vähittäiskaupan suuryksiköitä tai usean myymälän muodostamaa vähittäiskaupan aluetta kunta voi kaavoittaa vaihemaakuntakaavan keskustoimintojen tai merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden ulkopuolelle. Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa seudullisen merkittävyyden alaraja sellaiselle vähittäiskaupalle, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle (kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa) on taajamatoimintojen alueilla 30 000 k-m². Muun erikoiskaupan osalta seudullisuuden alaraja taajamatoimintojen alueilla on 10 000 k-m² ja päivittäistavarakaupan 5 000 k-m². Muilla alueilla (kaikki vähittäiskauppa) alaraja on 2 000 k-m².

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaupan enimmäismitoituksen osoittaminen koskee (toistaiseksi) soveltuvin osin myös keskustatoimintojen alueita. Vaihemaakuntakaavassa pääkaupunkiseudun aluekeskuksille (Kauniainen, Matinkylä-Olari, Leppävaara, Tapiola, Espoon keskus, Espoonlahti, Myyrmäki, Pakkala, Tikkurila, Hakunila, Koivukylä, Korso, Kivistö, Kannelmäki, Malmi, Itäkeskus ja Herttoniemi) enimmäismitoitusta ei ole esitetty. Tältä osin maankäyttö- ja rakennuslain tuleva muutos ei koske Espoon alueita.

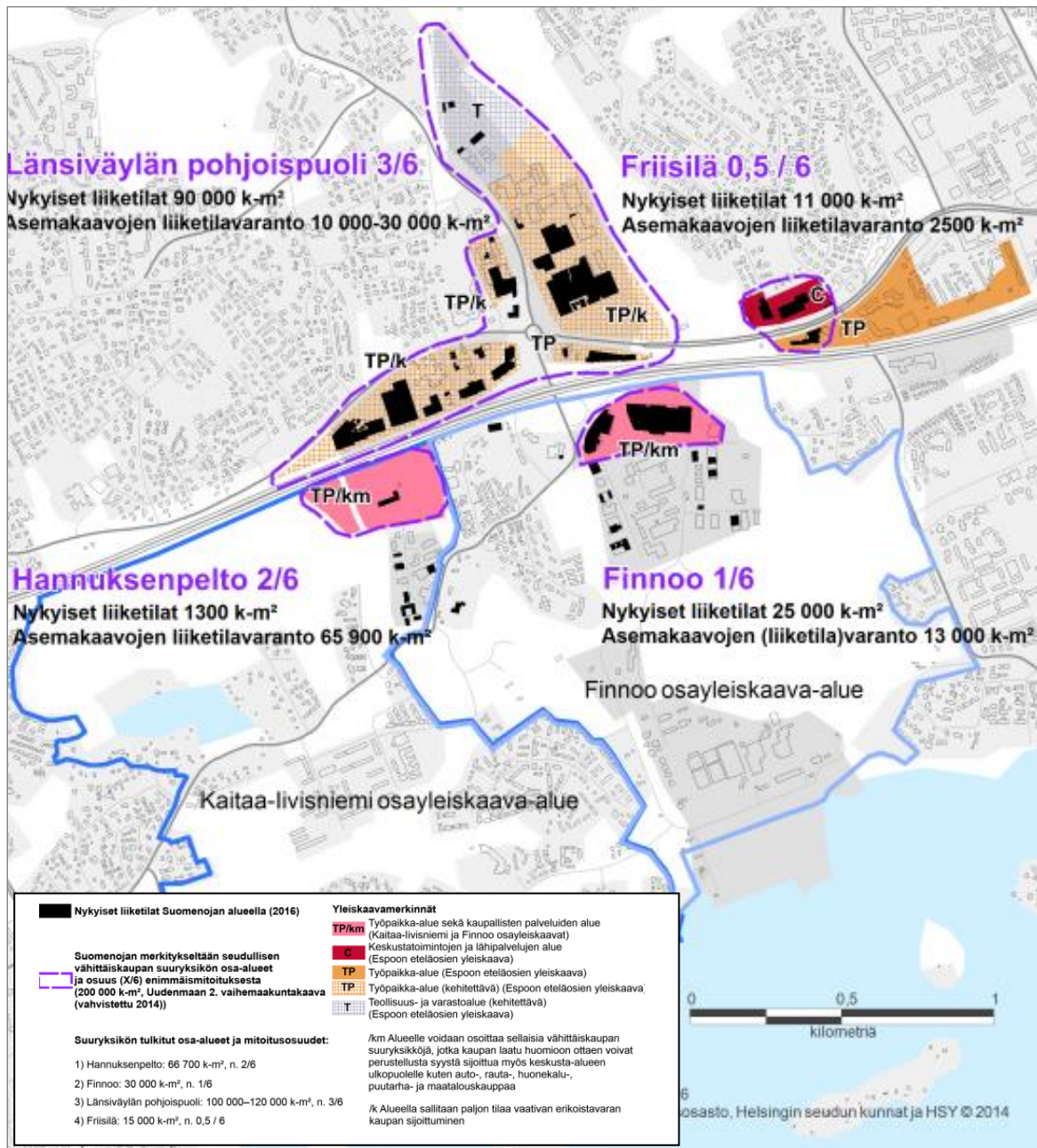


Kuva 4 Kaupan ohjaukseen liittyvät maakuntakaavamerkinnot (Uudenmaan liitto 2014).

Vaihemaakuntakaavan ratkaisussa käsitellään 31 keskustojen ulkopuolista seudullisesti merkittävää vähittäiskaupan suuryksikköä. Espoossa vähittäiskaupan suuryksikköjä ovat Turvesolmu (enimmäismitoitus 50 000 k-m²), Nihtisilta (75 000 k-m²), Kulloonsilta (100 000 k-m²), Lommila (200 000 k-m²) ja Suomenoja (200 000 k-m²). Vaihemaakuntakaava vaikuttaa metron jatkealueen kauppaan lähinnä vain Suomenojalla. Muutoin kauppa on luonteeltaan paikallista eikä siten maakuntakaavan ohjauksessa.

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

Kaitaa-Iivisniemi -osayleiskaavan alue on osa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa osoitettua Suomenojan merkitykseltään seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä, jonka enimmäismitoitukseksi on osoitettu 200 000 k-m² (kuva 5). Nykyisten (2016) liiketilojen määrä Suomenojan alueella on noin 139 000 k-m², josta noin 12 000 k-m² sijaitsee Kaitaa-Iivisniemen ja Finnoon vireillä olevien osayleiskaavojen muille toiminnoille kuin tilaa vaativalle kaupalle osoitetuilla alueilla. Länsiväylän pohjoispuolisella alueella on liiketilaa tällä hetkellä noin 90 000 k-m², ja liiketilavarantoa on lähinnä jo rakentuneilla tonteilla. Suuryksikköalueen tulkittujen osa-alueiden nykyiset liiketilat ja Hannuksenpellon hanke muodostavat yhteensä alle 200 000 k-m² kokonaisuuden. Kaavamääräyksen mukaan Kaitaa-Iivisniemen TP/km-alueen osuus maakuntakaavassa osoitetusta enimmäismitoituksesta on noin 1/3 eli noin 66 700 k-m².

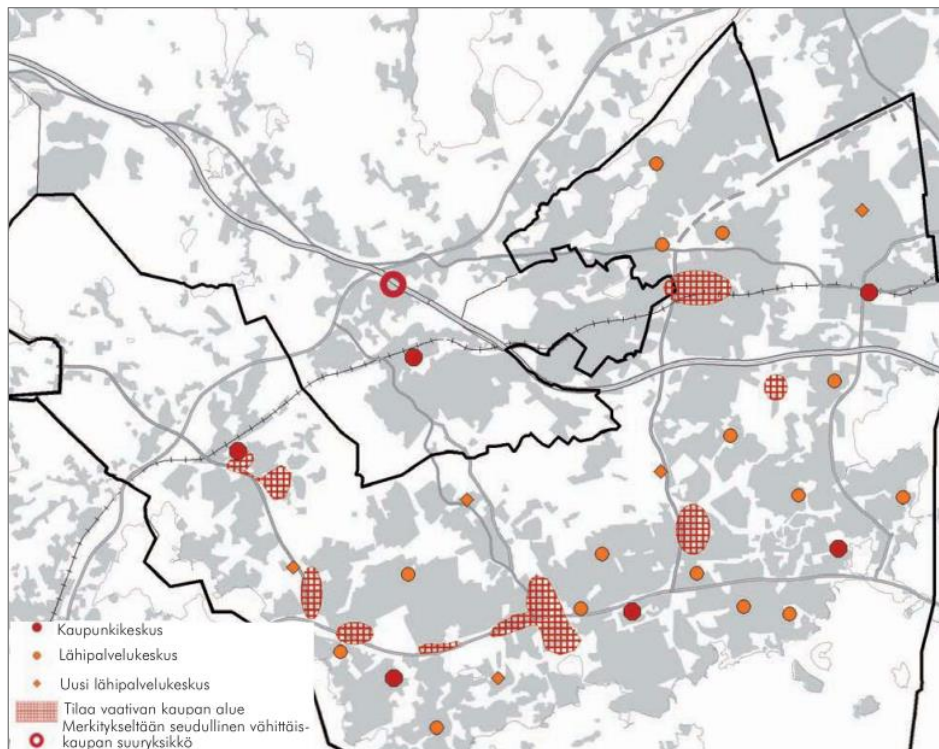


Kuva 5 Suomenojan merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö (Espoon kaupunki 2016).

2.2 Yleiskaavat

2.2.1 Espoon eteläosien yleiskaava

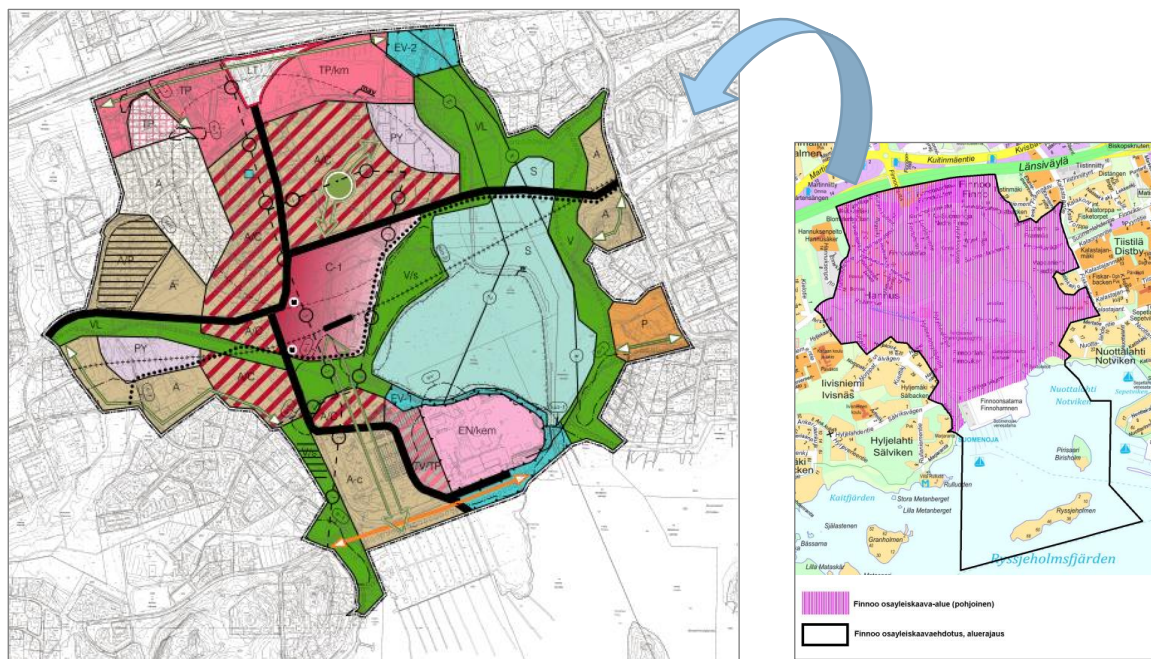
Espoon eteläosissa on lainvoimainen yleiskaava, jonka kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 2008. Kaavan tavoitteena kaupan osalta on lähipalvelujen turvaaminen, palvelujen tasapuolinen tarjonta ja suurten yksiköiden keskittäminen kaupunkikeskuksiin. Yleiskaavassa vähittäiskaupan sijoittuminen osoitetaan keskustatoimintojen alueille (C-K), keskustatoimintojen ja lähipalvelujen alueille (C) ja työpaikka-alueille, joille on erikseen sallittu paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan sijoittuminen (kuva 6). Tilaa vaativan erikoistavaran kaupan alueita tämän selvityksen tarkastelualueella ja sen läheisyydessä ovat Kuitinmäentie-Suomenojan alue, Kiviruukki ja Martinsilta.



Kuva 6 Kaupan palveluverkko Etelä-Espoon yleiskaavassa (Espoon kaupunki 2008).

2.2.2 Finnoon osayleiskaava

Finnoon aluetta on suunniteltu kokonaisuutena, mutta osayleiskaava viedään hyväksymiskäsittelyyn kahdessa osassa aikataulullisista syistä. Finnoon osayleiskaava (pohjoinen) hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 17.10.2016. Eteläisen ranta-alueen (Finnoonsatama) suunnittelu edellyttää vielä selvitystietojen täydentämistä.



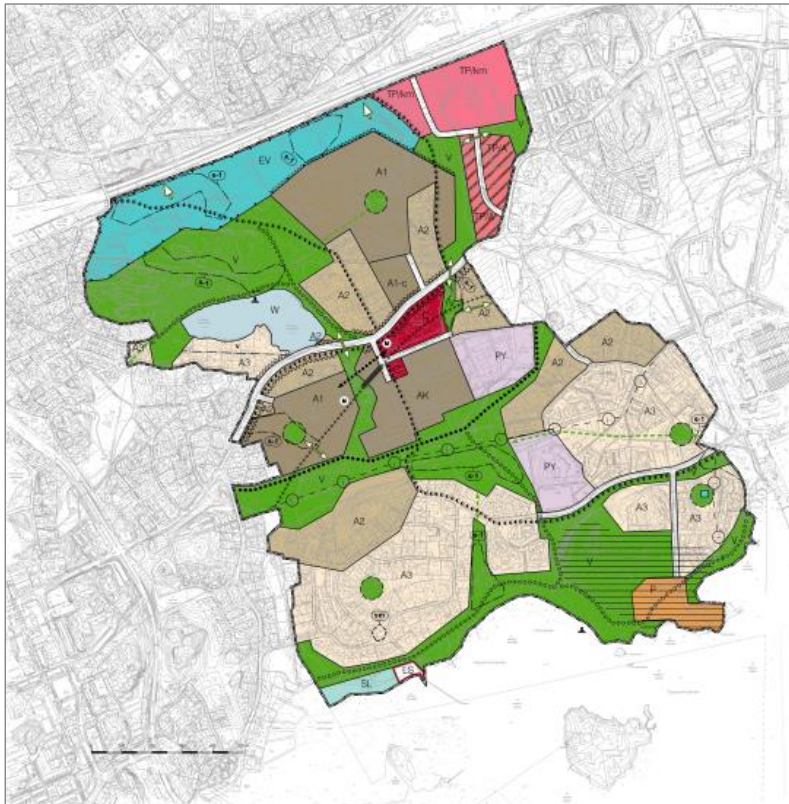
Kuva 7 Finnoon osayleiskaava (Espoon kaupunki 2016).

Osayleiskaavan (Espoon kaupunki 2015) tavoitteena on täydentää Espoon verkostomaista kaupunkirakennetta raideliikenteen varrella. Finnöö on tulevaisuudessa yksi metron kasvu- ja kehityskäytävän uusista keskuksista. Laskennallinen uusien asukkaiden määrä osayleiskaavaehdotuksessa on noin 14 000 (nykyisin noin 700 asukasta) ja laskennallinen työpaikkojen määrä noin 5 900. Kaupallisten palvelujen mitoituksena on 4 000 k-m² päivittäistavarakauppaa, 20 000 k-m² keskustaerikoistavarakauppaa, 40 000 k-m² autokauppaa ja 50 000 k-m² tilaa vaativaa kauppaa.

Keskustatoimintojen alue (C) muodostaa kaava-alueen kaupallisten palveluiden keskuksen, missä metroasema tukee kaupallisten palveluiden kehittämistä. Asumisen ja keskustatoimintojen sekoittuneella alueella (A/C) on mahdollista täydentää ja monipuolistaa palveluiden verkostoa. Asuin- ja liikealueella (A-c) on kielletty vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen. Länsiväylän eteläpuoleinen alue, jossa sijaitsevat nykyisin Bauhausin ja Plantagenin myymälät, on osoitettu työpaikka-alueena sekä kaupallisten palveluiden alueena, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (TP/km). Merkinnän määräyksen mukaisesti alueelle saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksikön, joka perustellusta syystä voi sijaita keskusta-alueen ulkopuolella. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa.

2.2.3 Kaitaa-Iivisniemi osayleiskaava

Osayleiskaavaehdotus mahdollistaa yhteensä noin 9 500 asukasta koko kaava-alueelle, joista uusia asukkaita on noin 6 000. Uusia työpaikka-aluevarauksia ei ole esitetty Hannuksenpellon pien-teollisuusalueen lisäksi, johon hyväksytyn asemakaavan ja asemakaavan muutoksen myötä syntyy noin 500 työpaikkaa. Pienempiä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkoja kaava-alueelle voi sijoittua noin 670.



Kuva 8 Kaitaa-Iivisniemi osayleiskaava (Espoon kaupunki 2016).

Kaavan keskustatoimintojen alue (C) muodostaa kaava-alueen kaupallisten palveluiden keskuksen. Tulevan metrokeskuksen viereinen asuin- ja liikealue (A1-c) varataan lisäksi keskustatoimintojen laajenemisalueeksi. Osayleiskaavan työpaikka-alueelle (TP/km) on asemakaavoitettu uutta tilaa vaativaa kauppaa (mm. autokauppaa) ja autoiluun liittyviä palvelutiloja. Hannuksenpellon alue on osoitettu työpaikka-alueena sekä kaupallisten palveluiden alueena (TP/km). Merkinnän

määräyksen mukaisesti alueelle saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksikön, joka kaupan laatu huomioiden voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle. Alueelle ei saa sijoittaa yli 2 000 k-m²:n päivittäistavarakaupan suuryksikköä. Alueelle hyväksytyn Hannuksenpelto II -asemakaavan rakennusoikeus on noin 65 900 k-m², josta päivittäistavarakauppaa sallitaan 400 k-m².

2.3 Asemakaavat

Tarkastelun kohteena ovat Kivenlahden metrokeskuksen, Espoonlahden keskuksen, Soukan metroaseman, Kaitaan metrokeskuksen, Hannuksenpelto II:n ja Finnoon keskuksen asemakaavat. Kyseiset kaavat tuodaan esiin, koska ne kaikki ovat Hannuksenpeltoa lukuun ottamatta tulevien metrokeskusten kaavoja. Espoonlahden keskuksen kaava on lainvoimainen asemakaava, muut asemakaavat ovat vireillä tai tulossa vireille.

2.3.1 Kivenlahden metrokeskus

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella tavoitellaan monipuolista, keskustamaista ja korkeatasoista asuin-, liike-, palvelu- ja toimitilarakennusten kokonaisuutta Kivenlahden nykyisen keskustan ja Länsiväylän väliselle alueelle. Kaavan tavoitteet perustuvat kaupunkisuunnittelulautakunnan päätökseen lähtökohdista ja tavoitteista (4/2015), suunnitteluvarauksen hakumenetelyyn (syksy 2015) sekä elinkeino- ja kilpailukykyjaoston päätökseen suunnitteluvarauksesta (1/2016). Tavoitteena on saada kaavaehdotus nähtäville keväällä 2017.

Metroaseman sisäänkäyntien väliin muodostuu kävelykeskusta, keskusta-akseli, joka yhdistää Kivenlahden nykyisen keskustan uuteen metrokeskukseen. Alueelle osoitetaan uutta asuinrakentamista vähintään 80 000 k-m². Asukastavoite alueella on 1 800 henkilöä. Alueelle kaavoitetaan uusia liike- ja palvelutiloja noin 15 000 k-m², joista pääosa tulee metron läntisen sisäänkäynnin ympärille rakentuvan keskuskorttelin yhteyteen. Päivittäistavarakauppaa osoitetaan keskuskortteliin 2 000 - 4 000 k-m². Keskusta-akselille sijoittuu kivijalkatiloja kaupan ja palveluiden tiloiksi sekä työtiloiksi. Toimitilojen määrässä tavoitellaan 15 000 - 30 000 k-m²:ä. Uusia työpaikkoja syntyy 500 - 900 työntekijälle.

2.3.2 Espoonlahden keskus

Asemakaavan muutoksella on mahdollistettu Espoonlahden aluekeskuksen maankäytön tehostaminen sekä kaupallisten ja kulttuurillisten palveluiden huomattava laajentaminen ja kehittäminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä. Asemakaava-alueen muutoksen kokonaisrakennusoikeus on 83 500 k-m². Asuinrakentamista tulee kauppakeskuksen ja metroaseman yhteyteen osin KM-1-korttelialueelle ja osin AL-1-korttelialueille kaikkiaan noin 29 800 k-m². Asemakaava-alueen laskennallinen tuleva asukasmäärä on noin 660 uutta asukasta.

Asemakaava mahdollistaa päivittäistavarakauppaa sisältävän vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumisen kauppakeskus Lippulaivaan. Lippulaiva laajenee nykyisestä noin 28 000 k-m²:stä noin 46 500 k-m²:iin. Asemakaavan muutoksessa kaupallista kerrosalaa on lisätty nykyisestä noin 8 000 k-m²:llä (Lippulaivalla on nykyisin toteuttamatonta kerrosalaa noin 10 000 k-m²). Päivittäistavarakaupan myymäläpinta-alaksi arvioidaan muodostuvan noin 16 000 - 17 000 k-m², mikä mahdollistaa 2 - 3 hypermarket-kokoluokan päivittäistavarakaupan yksikköä.

2.3.3 Soukan metroasema

Kaavahankkeen suunnittelu on käynnistymässä. Kaavoituksen aluksi laaditaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) (www.espoo.fi). Soukan metroaseman suunnittelu ei ollut aktiivisena tämän selvityksen laatimisen aikana.

2.3.4 Kaitaan metrokeskus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan asemakaavan muutoksella mahdollistetaan tehokas asuntorakentamisen alue Kaitaan tulevan metroaseman välittömässä läheisyydessä, sijoittuen pääasiassa Kaitaantien ja Iivisniementien väliselle alueelle sekä nykyisen ostoskeskuksen kortteliin. Alustavissa maankäyttöratkaisuvaihtoehdoissa kokonaisrakennusoikeus asumisen osalta vaihtelee noin 50 000 - 57 000 k-m²:n välillä. Uutta liiketilaa tulee arvioilta noin 2 000 k-m².

2.3.5 Hannuksenpelto II

Asemakaavaan ja asemakaavan muutokseen (hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 2.3.2017) sisältyvät liikerakennusten korttelialueet (KL-1) antavat mahdollisuuden sijoittaa alueelle autoihin ja autotarvikkeisiin, veneisiin ja muihin ajoneuvoihin liittyviä kaupallisia rakennuksia. Rakennusoikeutta on KL-1-alueille osoitettu yhteensä 65 500 k-m². Vireillä olevan asemakaavan muutoksen tavoitteena on muuttaa asemakaavaa niin, että kaavamääräyksiin tulee maankäyttö- ja rakennuslain tilaa vaativan kaupan siirtymäsäännöksen päättymisen 15.4.2017 huomioiden KM-merkintä, jolloin alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkö myös siirtymäajan päättymisen jälkeen. Rakennusoikeuden määrä ei muutu asemakaavan muutoksessa. Muilta osin alue säilyy voimassa olevan asemakaavan mukaisena (Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 2016). Kaavamuutos on muuttunut osallistumis- ja arviointisuunnitelman jälkeen koskemaan ainoastaan kaavamerkinnän muuttamista KL-1:stä KM-1:ksi. Kaavaehdotus oli nähtävillä 9.1. - 7.2.2017.

2.3.6 Finnoon keskus

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen (ehdotus) keskeisin yleistavoite on toteuttaa alueella yhdyskuntarakennetta tiivistävä Finnoon keskus, joka tukeutuu liikenteellisesti alueelle toteutettavaan metroasemaan. Alueelle suunnitellaan uusi Finnoon keskus metro-, asuin-, liike-, työpaikka- ja palvelukortteleineen sekä virkistysalueineen. Metroaseman ympäristöön sijoittuva liikekeskus tarjoaa Finnoon alueen kaupalliset palvelut. Asemakaavaehdotuksen kokonaiskerrosala on 199 200 k-m². Asumista tästä on 138 400 k-m², liikerakennusten ja liiketilojen rakennusoikeutta on noin 12 700 k-m² ja toimistorakennusten rakennusoikeutta 12 500 k-m². Asemakaava-alueella asuu nykyisin noin 3 100 asukasta.

Keskustatoimintojen korttelialueelle (C-1) saa sijoittaa asunto-, asuntola-, toimisto-, hotelli- ja liiketiloja sekä julkisia ja yksityisiä palveluja. Alueelle saa sijoittaa maankäyttö- ja rakennuslain 71 §:ssä tarkoitetun myymäläkeskittymän. Keskustatoimintojen korttelin etelä- ja pohjoispäässä sijaitsevat metron molemmat sisäänkäynnit. Sisäänkäyntien välissä sijaitsee Finnoon kaupalliset palvelut yhteensä vähintään noin 9 500 k-m² sekä alueen kulttuuritoimintoja palveleva tila 500 k-m², joka voi olla luontokeskus tai alueen ekologisuutta käsittelevä näyttelytila tai aktiivikeskus.

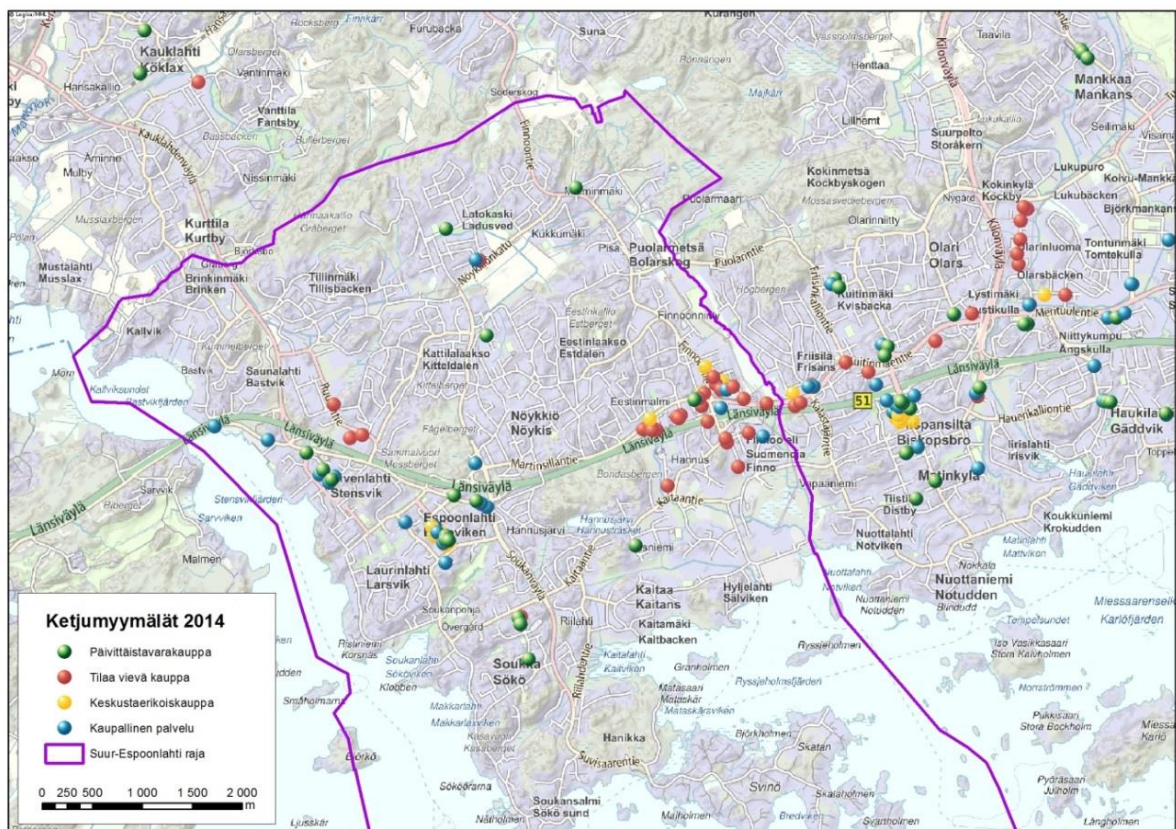
3. NYKYTILANTEEN ANALYYSI

3.1 Tarjonta

3.1.1 Rooli kaupan palveluverkossa

Espoonlahden kaupan palvelut ovat muihin Espoon suuralueisiin verrattuna niukemmat. Suomenojan suuri tilaa vaativan kaupan keskittymä on seudullisessa ja Espoon sisäisessä mittakavassa merkittävin kaupan alue Espoonlahden suuralueella. Muuten Espoonlahden kaupan palvelut ovat luonteeltaan lähipalveluja. Espoonlahden kauppakeskus Lippulaivassa on hieman laajemmat palvelut, mutta muuten kaupan tarjontaa on väestöpohjaan verrattuna melko vähän. Lähellä sijaitsevassa Matinkylän Isossa Omenassa käydään Espoonlahden suunnasta paljon. Kuvassa 9 esitetään ketjumuymälöiden sijainti Espoossa kesällä 2014. Espoonlahden suuralue on rajattu karttaan tummanpunaisella viivalla.

Kirkkonummella Espoota lähimmät vähittäiskaupan myymälät (kaksi isoa valintamyymälää) sijaitsevat Masalassa. Yhteensä Kirkkonummella toimi vuoden 2014 lopussa 16 päivittäistavaramyymälää, joista kaksi oli hypermarketteja. Vuonna 2013 kunnassa toimi 101 erikoiskaupan myymälää (www.toimialaonline.fi). Valtaosa Kirkkonummen päivittäistavaramyymälöistä ja erikoiskaupan myymälöistä sijoittui väestön painopistealueille Kirkkonummen keskustaan, Masalaan ja Veikkolaan.

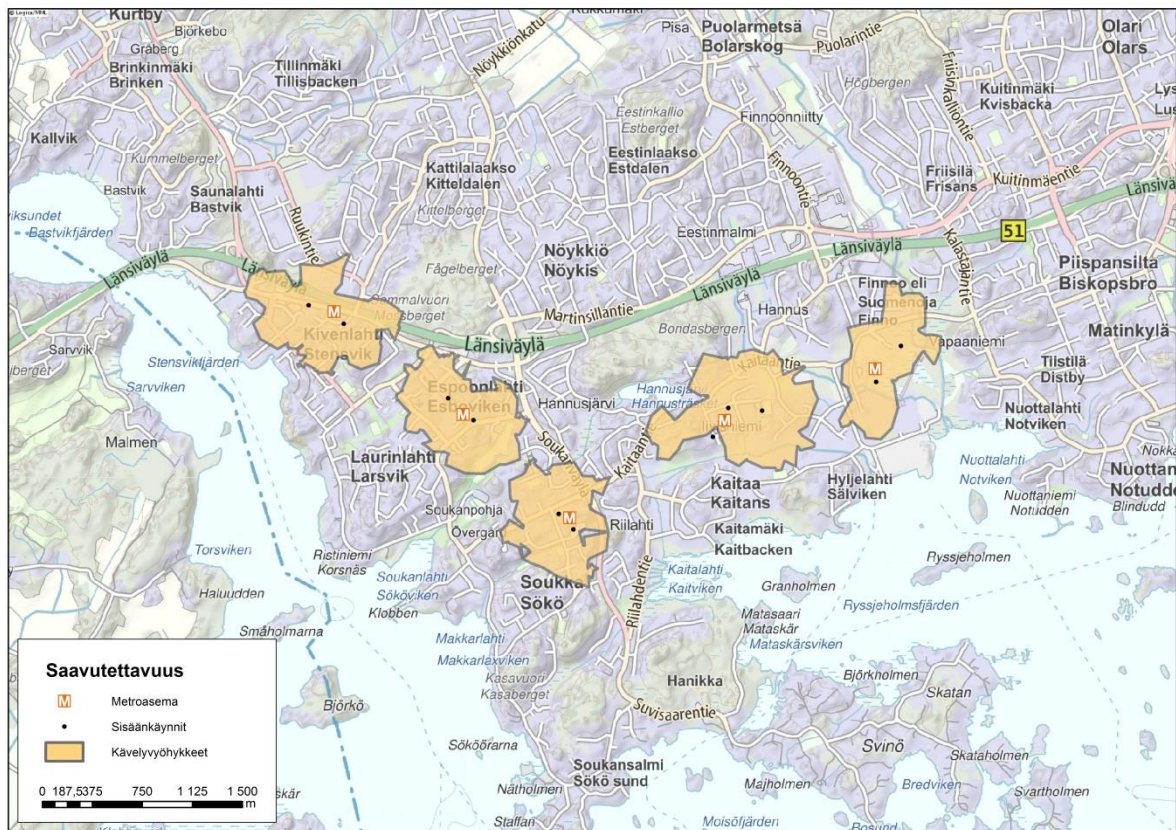


Kuva 9 Vähittäiskaupan ketjumuymälät Suur-Espoonlahdessa ja sen lähialueella vuonna 2014 (lähde: Ketjutietokanta, Ramboll Finland Oy).

Espoonlahden suuralueella ei ole hypermarket -kokoluokan päivittäistavara-kauppoja, mikä näkyy kaupan tunnusluvuissa. Päivittäistavara-kaupan ostovoimaa siirtyy muille alueille, todennäköisesti erityisesti Matinkylän Isoon Omenaan ja Olariin Prismaan. Päivittäistavara-kaupan verkosto on melko kattava, sillä 53 % asukkaista asuu kävelymatkan (korkeintaan 500 metriä) etäisyydellä lähimmästä päivittäistavara-kaupasta. Vuoden 2012 selvityksessä päivittäistavara-kaupan myymäläverkostossa oli selvä aukko Saunalahdessa. Saunalahteen on kuitenkin joulukuussa 2015 avattu uusi iso supermarket.

3.1.2 Asemanseutujen nykyinen tarjonta, vertailu Helsingin metroasemiin

Länsimetron jatkeen metroasemien 500 metrin saavutettavuusvyöhykkeillä sijaitsevaa väestöä, työpaikkoja ja palvelutasoa on vertailtu eräisiin Helsingin metron asemiin. Vertailun avulla voidaan tehdä suuntaa-antavia johtopäätöksiä siitä, millaisiksi käyttäjämääriltään ja vaikutusalueen ominaisuuksiltaan tietyntyyppiset asemat voivat mahdollisesti kasvaa. Länsimetron jatkeen asemat, sisäänkäynnit ja sisäänkäynneiltä mitatut 500 metrin saavutettavuusvyöhykkeet tieverkkoa (auto ja kevyt liikenne) pitkin esitetään kuvassa 10.



Kuva 10 500 metrin saavutettavuusvyöhykkeet metroasemille.

Taulukossa 1 esitetään länsimetron jatkeen metroasemille parhaiten soveltuvat vastinparit Helsingin nykyisistä metroasemista. Vastineet on etsitty etenkin metron käyttäjämääräarvioiden perusteella, mutta myös muuta samankaltaisuutta on pyritty huomioimaan. Palvelutasoltaan runsaimmiksi voisivat tämän vertailun perusteella nousta Espoonlahden ja Finnoon asemien lähiympäristöt, joissa olisi kattava päivittäistavarakaupan ja laajat erikoiskaupan ja kaupallisten palveluiden tarjonta. Kaitaan, Kivenlahden ja Soukan vastinasemilla sitä vastoin on lähialueen väestöä palvelevat päivittäistavarakaupan palvelut sekä kapeammin erikoistavarakaupan ja kaupallisten palveluiden toimintoja.

Taulukko 1 Länsimetron jatkeen metroasemien ja vastaavankaltaisten Helsingin metroasemien vertailu eri tekijöiden kannalta katsottuna. Väestö- ja työpaikka- ja toimipaikkatiedot on koottu Seutu-CD -aineistosta. Metron kävijämäärät 2015 ovat Helsingin osalta HKL:n tietojen mukaisia (<http://www.hel.fi/www/hkl/fi/metrolla/metroasemien-kayttajamaarat/>) ja Espoon osalta Länsimetron jatkeen hankesuunnitelman (Espoon kaupunki 2012) mukaisia.

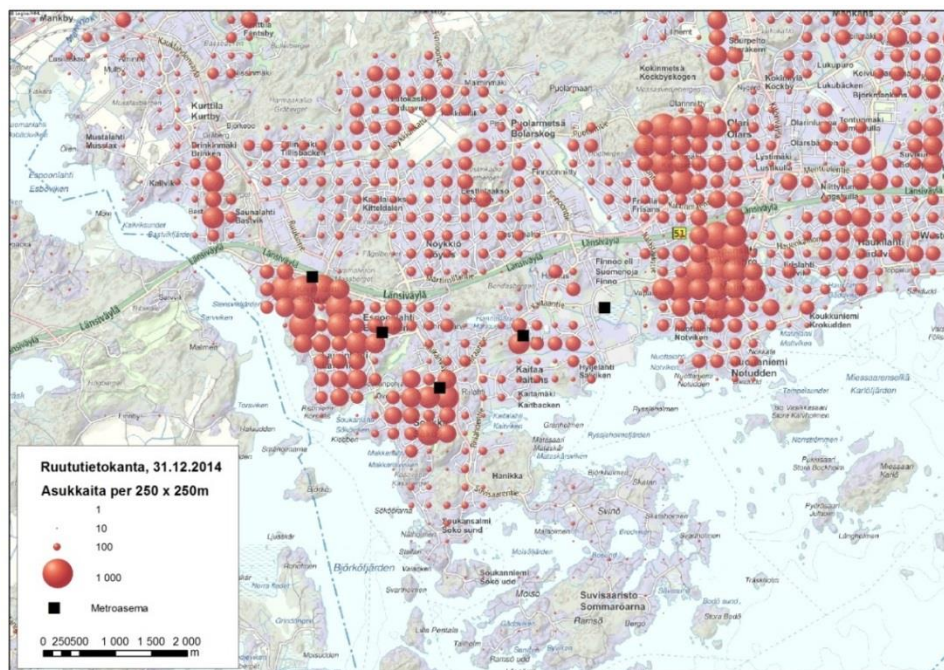
Alue	Metro, kävijät/vrk 2015 Helsinki ja ennuste 2035	Asukkaat 500 m säteellä 2016	Väestö, lähin pienalue 2015	Väestöennuste, lähin pienalue 2030
Kivenlahti	12 200	3 706	7 880	8 660
Myllypuro	14 700	3 086	11 740	14 540
Espoonlahti	9 300	3 976	4 410	5 060
Vuosaari	26 200	5 164	13 690	14 700
Soukka	8 900	3 120	6 600	6 800
Kontula	19 400	1 376	13 690	14 700
Kaitaa	8 800	1 337	3 460	5 220
Rastila	9 300	2 742	5 250	7 170
Finnoo	13 500	94	860	1 750
Ruoholahti	23 100	5 958	3 050	2 790

Alue	Työpaikat 500 m säteellä 2013	Yritysten toimipaikat 500 m säteellä 2013	Kaupan toimipaikat 500 m säteellä 2013	Ravintoloiden ja kahviloiden toimipaikat 500 m säteellä 2013
Kivenlahti	534	198	19	8
Myllypuro	762	166	52	15
Espoonlahti	402	135	23	14
Vuosaari	281	150	14	16
Soukka	263	97	10	8
Kontula	143	102	5	5
Kaitaa	82	49	6	2
Rastila	588	118	25	16
Finnoo	17	12	1	0
Ruoholahti	6 690	569	37	36

3.2 Kysyntä

3.2.1 Väestön määrä ja sijoittuminen

Espoonlahden alueella asui vuoden 2015 lopussa yhteensä noin 53 600 asukasta, mikä on noin 20 % koko Espoon väkimäärästä. Tiiveintä asutus on Länsiväylän eteläpuolella Kivenlahden, Espoonlahden keskuksen, Soukanmäen, Laurinlahden ja Soukanniemen alueiden muodostamalla vyöhykkeellä, jolla asuu yhteensä noin 24 400 asukasta. Länsiväylän pohjoispuolella asutus on pääosin pientalovaltaisempaa. Väestön sijoittuminen Espoonlahdessa 2014 esitetään kuvassa 11.



Kuva 11 Väestön sijoittuminen 31.12.2014.

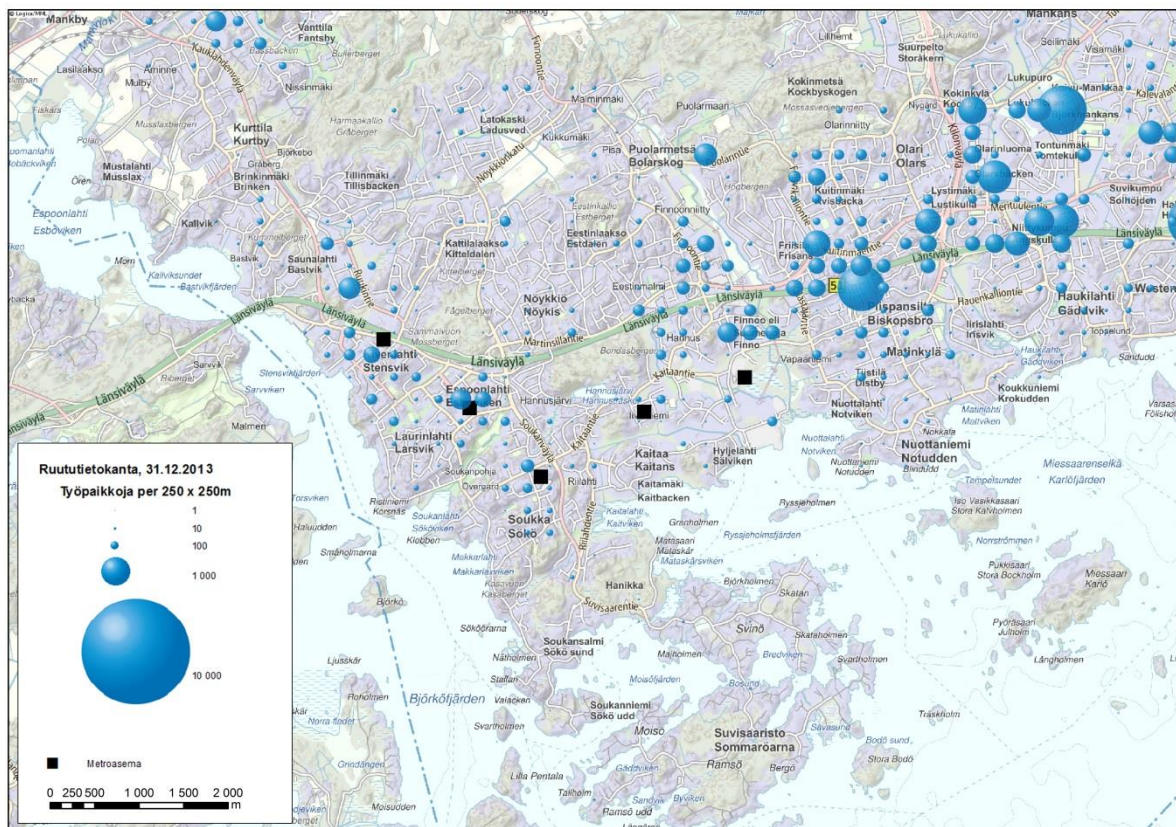
Asukkaiden keskitulo vuonna 2013 (käytettävissä olevan rahatulon mediaani) vaihteli Suur-Espoonlahden alueella noin 93 300 eurosta (Soukanniemi) noin 30 200 euroon (Espoonlahden keskus). Koko Suur-Espoonlahden alueella keskitulo oli noin 43 600 euroa ja koko Espoossa noin 41 000 euroa. Yleisesti ottaen länsimetron jatkeen asemansuodilla asuvien keskitulot olivat hieman muita suur-espoonlahtelaisia pienempiä. Keskitulo vaikuttaa asukkaiden kulutukseen, mutta koska tulotaso on tiedossa vain nykyhetkestä, ei tulotasotietoa ole käytetty ostovoiman arvioimisessa. Tuleva maankäyttö muuttaa alueiden profiilia ja esimerkiksi vuoden 2030 asukkaiden tulotaso on todennäköisesti erilainen kuin tämänhetkisten.

3.2.2 Työpaikkojen määrä ja sijoittuminen

Suur-Espoonlahden työpaikat ovat pienalueittain keskittyneet erityisesti Eestinmalmille (Martinsil-lantielle), Espoonlahden keskukseen, Hannukseen ja Kivenlahteen. Yhteensä Suur-Espoonlahden alueella on noin 9 200 työpaikkaa. Tarkemmin työpaikkojen sijoittuminen alueella kuvataan tau-lukossa 2 ja kuvassa 12.

Taulukko 2 Työpaikkojen määrä pienalueittain 2013 (Lähde: Helsingin seudun aluesarjat). Pienalu-eet, joissa on metrokeskus on merkitty kirjaimella M.

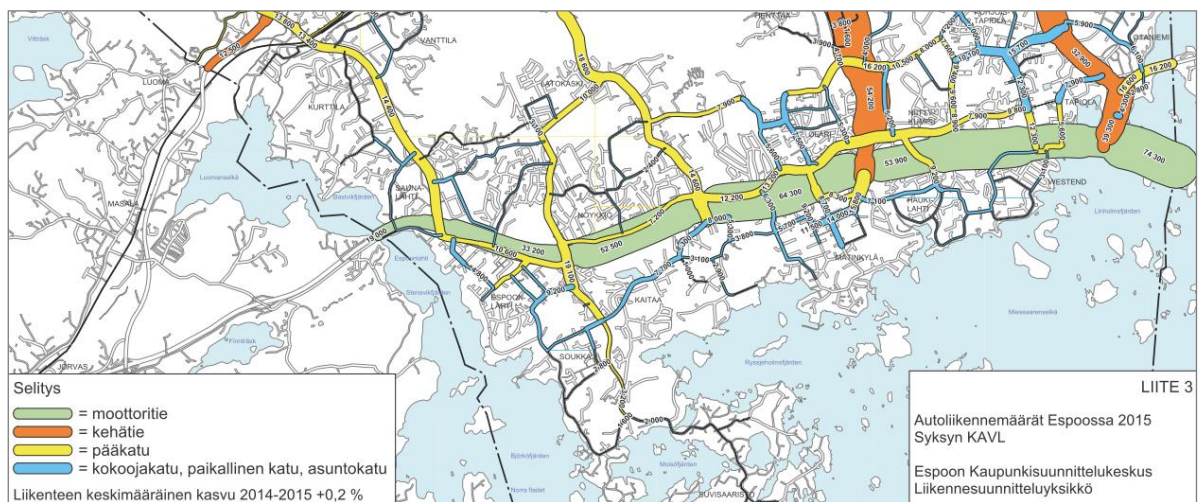
Numero	Nimi	2013		2013	
432	Eestinmalmi	1 774	433	Malminmäki	155
411	Espoonlahden keskus (M)	1 193	434	Nöykkiönlaakso	571
442	Hannus	1 304	423	Saunaniemi	248
443	Hannusjärvi	118	412	Soukanmäki (M)	607
441	Iivisniemi (M)	472	415	Soukanniemi	..
421	Kattilalaakso	968	451	Suvisaari	..
413	Kivenlahti (M)	1 002	422	Tillinmäki	..
431	Latokaskenmäki	338	452	Ulkosaaret	..
414	Laurinlahti	227	Suur-Espoonlahti yht.	9 237	



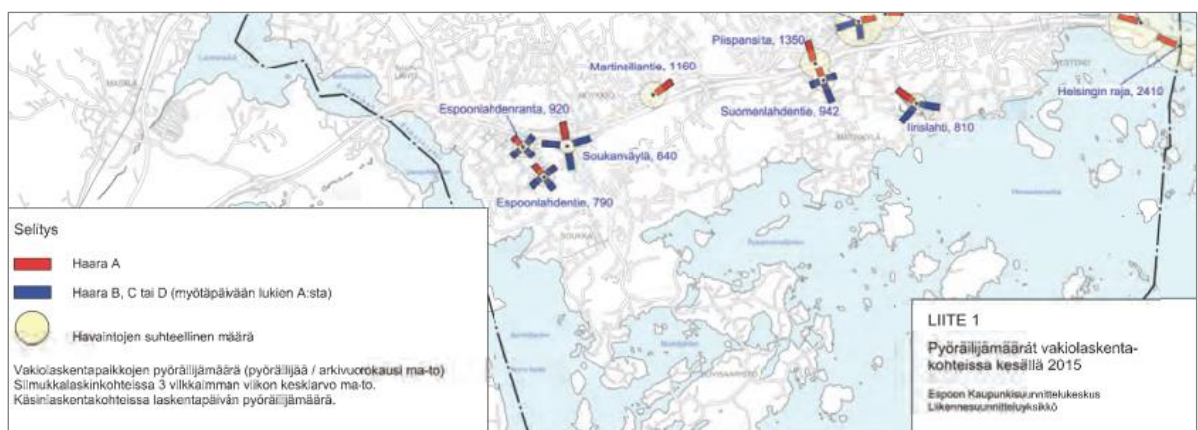
Kuva 12 Työpaikat 31.12.2013.

3.2.3 Liikennemäärät

Suur-Espoonlahden tärkein tieverkon liikenneyhteys on Länsiväylä. Kivenlahden ja Espoonlahden keskuksen pohjoispuolella tiellä kulkee 20 000 - 50 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, mutta Suomenojan alueella liikennemäärät ovat 54 000 - 64 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (kuva 13). Muita tärkeitä liikenneyhteyksiä ovat Länsiväylältä pohjoiseen suuntautuvat Kauklahdenväylä (14 400 ajoneuvoa / vrk), Nöykkiönkatu (10 000 ajoneuvoa / vrk) ja Finnoontie (18 600 ajoneuvoa / vrk) sekä Espoonlahden keskuksen itäpuolelta etelään suuntautuva Soukanväylä (19 100 ajoneuvoa / vrk). Polkupyöräilijöiden lukumäärä alueella vaihtelee noin 600 - 900 välillä kesävuorokauden aikana. Pyöräilijöiden määrä vakiolaskentapisteissä esitetään kuvassa 14. Länsimetron jatkealueella Finnoosta Kivenlahteen joukkoliikenteen pysäkeiltä tehtiin arkivuorokauden aikana noin 200 - 7000 nousua syksyllä 2015 (Espoon kaupunki 2015). Metron myötä alueen joukkoliikenteen käyttäjämäärät kasvavat merkittävästi.



Kuva 13 Keskimääräinen arkivuorokausiliikenne 2015 (Lähde: Liikenne Espoossa 2015).



Kuva 14 Pyöräilijämäärät vakiolaskentapisteissä kesällä 2015 (Lähde: Liikenne Espoossa 2015).

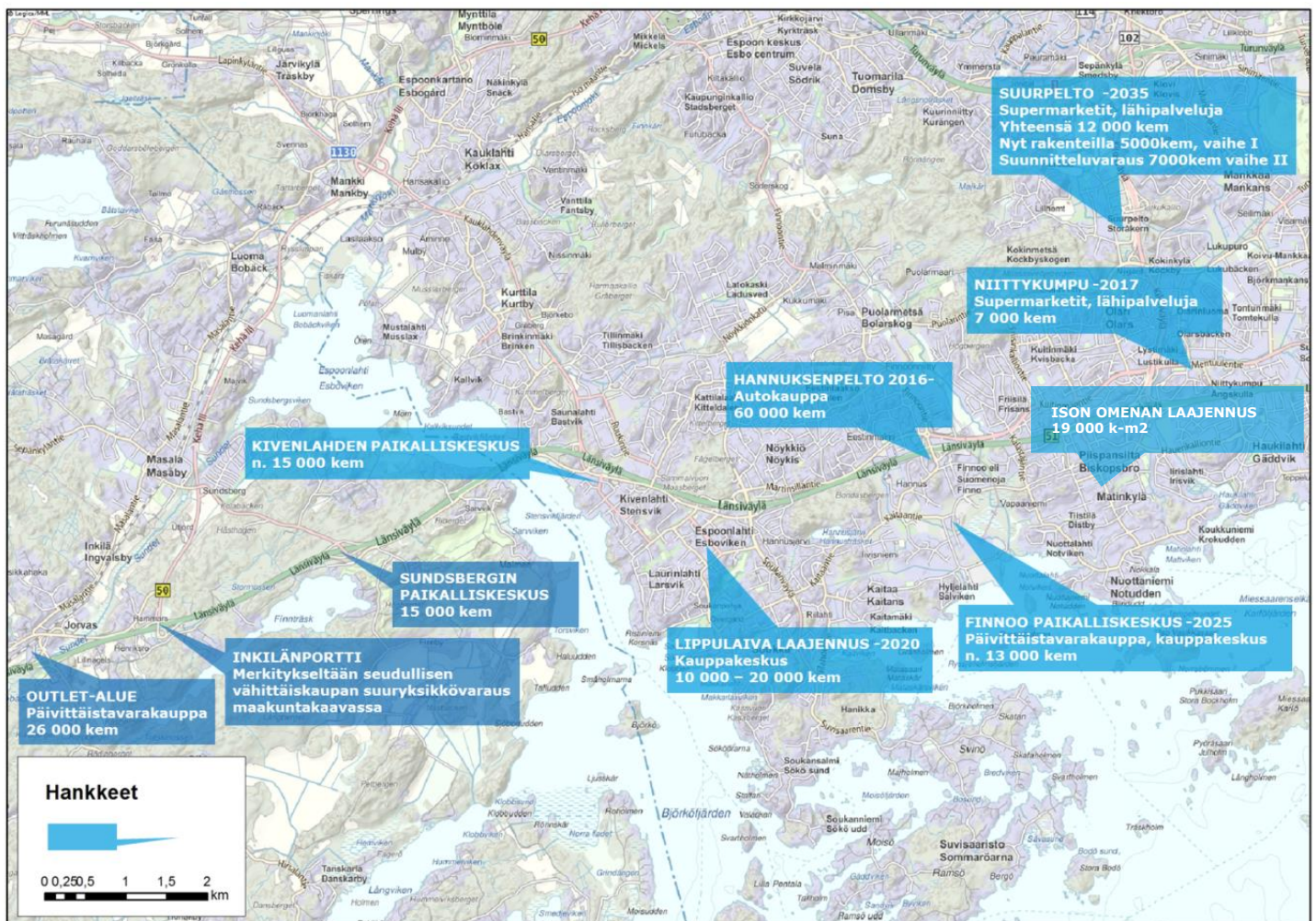
4. MUUTOSTEKIJÄT

4.1 Tarjonnan muutostekijät

4.1.1 Tiedossa olevia hankkeita

Kuvassa 15 esitetään tiedossa olevia kaupan hankkeita Espoossa ja Kirkkonummella. Länsimetron jatkealueen kannalta oleellista on huomata kauppakeskus Lippulaivan laajennushanke Espoonlahdessa (nykyisestä noin 18 500 k-m²:sta noin 40 000 k-m² kokoiseksi), mutta myös muut metrokeskusten hankkeet. Kuvassa esitetyn lisäksi Länsiväylän pohjoispuolelle Kiviruukin alueelle on suunniteltu tilaa vievää kauppaa ja autokauppaa, mutta hankkeen toteutumisesta ja aikataulusta ei ole varmuutta.

Kirkkonummella on suunniteltu noin 75 000 k-m² tilaa vaativaa erikoiskauppaa Inkilänporttiin. Alueelle ei kuitenkaan ole tällä hetkellä hankkeita suunnitteilla Skanskan vetäydyttyä hankkeesta keväällä 2016. Muita hankkeita ovat olleet mm. Sundbergin paikalliskeskus ja Jorvaksen kolmion outlet-hanke. Hankkeiden tavoiteaikataulusta ja etenemisestä ei ole varmuutta. Päivittäistavarakaupan hankkeita on pitkällä aikavälillä suunnitteilla eri puolille kuntaa noin 8 000 - 9 000 k-m².



Kuva 15 Tiedossa olevia kaupan hankkeita.

4.1.2 Muut tarjonnan muutostekijät

Verkkokaupan osuus erikoiskaupan myyntikanavana on lisääntynyt huomattavasti 2000-luvun alussa ja yhä useammalla kaupalla on perinteisen kivijalkaliikkeiden rinnalla olemassa myös

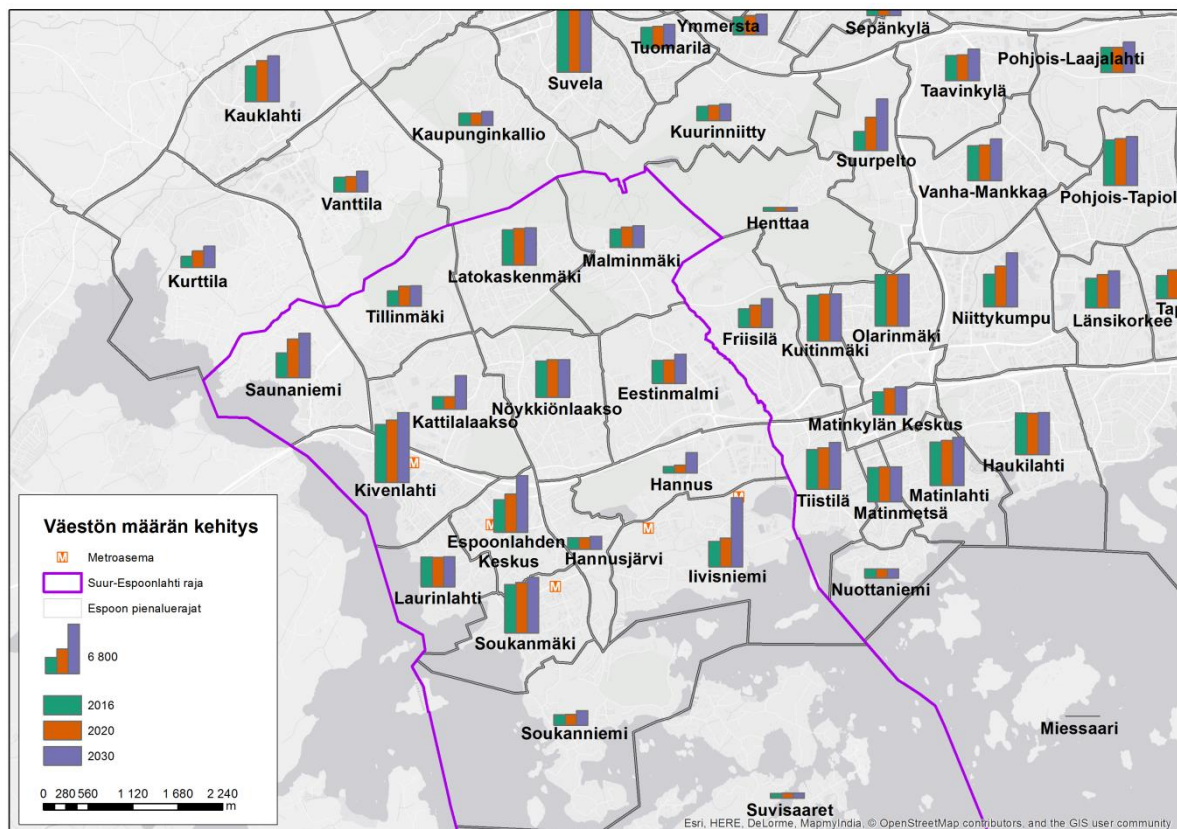
verkkokauppa. Vuonna 2014 suomalaiset käyttivät verkkokaupassa noin 10,5 miljardia euroa, josta 54 % tuli palveluista ja 45 % tavarakaupasta (Kaupan liitto 2014). Vähittäiskaupan arvo tavaroiden verkkokaupasta oli noin 3,6 miljardia euroa. Arvon mukaan mitattuna suosituimmat tuoteryhmät ovat matkailu (33 %), elektroniikka ja tietotekniikka (10 %), rahapelit ja vedonlyönti (10 %), pukeutuminen (8 %) sekä muut tuoteryhmät ja palvelut (23 %). Verkkokauppa on kasvanut vuosina 2010 - 2013, mutta vuodesta 2013 vuoteen 2014 verkkokauppa ei kasvanut.

Kehittyvät jakelukanavat ja kuluttajakäyttäytymisessä tapahtuvat muutokset muokkaavat myymäläkonsepteja ja myymälöiden fyysistä pinta-alantarvetta. Myymälöistä tulee yhä enemmän ns. showroomeja tai näytemyymälöitä, joissa esitellään tuotteita, jotka kuluttaja voi joko samanlaisesti tai myöhemmin tilata verkosta. Muita vähittäiskaupan rakennetta muovaavia tekijöitä ovat erilaisten hyvinvointi- ja vapaa-ajanpalveluiden osuuden kasvu, tuotteisiin liitettävät oheispalvelut, elämishakuisuuden tulo osaksi ostoskäyttäytymistä sekä kaupan ketjuuntuminen.

4.2 Kysynnän muutostekijät

4.2.1 Väestönkasvu, sen sijoittuminen ja ajoittuminen

Kysyntätekijöiden muutoksista tärkein on väestön määrässä tapahtuva kehitys. Suur-Espoonlahden alueelle arvioitiin tässä työssä noin 22 600 asukkaan (+42 %) kasvua vuosille 2016-2030. Väestönkasvu on selvästi nopeampaa kuin Espoossa (+26 %) keskimäärin. Lukumääräisesti suurinta kasvu on Espoonlahden keskuksessa ja Iivisniemessä. Väestönkasvua on kuvattu tarkemmin kuvassa 16 ja taulukossa 3. Väestöennusteena on käytetty Seppo Laakson ennusteita, joissa on lisäksi huomioitu uuden maankäytön tuoma kasvupotentiaali.



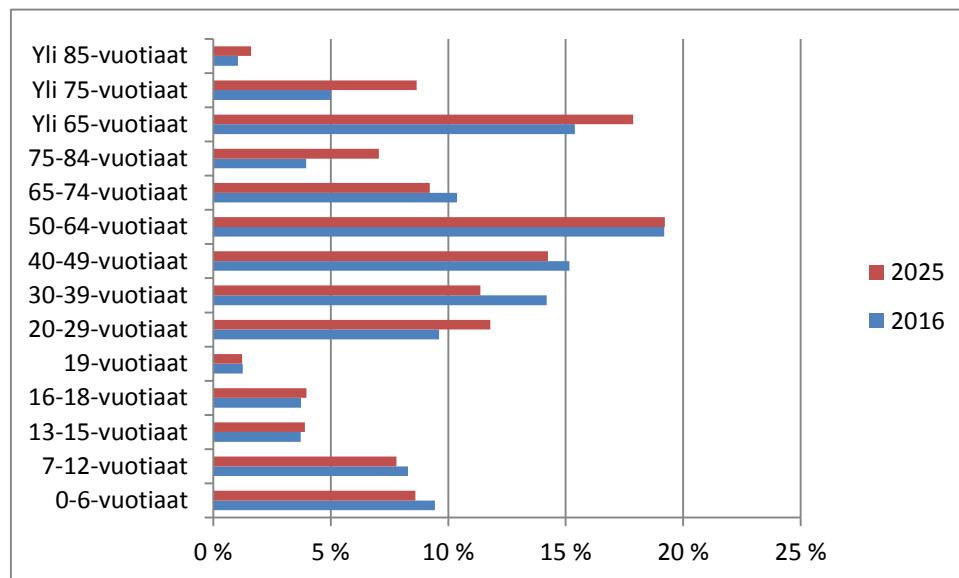
Kuva 16

Väestöennuste ja -mitoitus Suur-Espoonlahden alueella 2016 - 2030.
Lähde: www.aluesarjat.fi (2012–2022) ja Espoon yleiskaavan mitoitus (2030).

Taulukko 3 Väestöennuste ja -mitoitus Suur-Espoonlahden alueella. Pienalueet, joissa on metrokeskus on merkitty kirjaimella M.

Pienalue	Väestö		
	2016	2020	2030
Kivenlahti (M)	7 882	8 500	9 500
Espoonlahden keskus (M)	4 408	5 208	7 708
Soukanmäki (M)	6 599	6 899	7 599
Iivisniemi (M, Kaitaa ja Finnoo)	3 461	3 961	9 461
Hannus	859	1 059	2 742
Laurinlahti	4 052	4 010	4 098
Soukanniemi	1 398	1 451	1 981
Kattilalaakso	1 731	1 731	4 577
Tillinmäki	2 086	2 717	2 774
Saunaniemi	3 381	5 266	6 089
Latokaskenmäki	4 822	4 974	5 092
Eestinmalmi	3 135	3 198	3 979
Malminmäki	2 515	2 770	2 935
Nöykkiönlaakso	4 980	5 156	5 165
Hannusjärvi	1 573	1 582	1 779
Suvisaari	635	660	659
Yhteensä	53 517	59 142	76 137

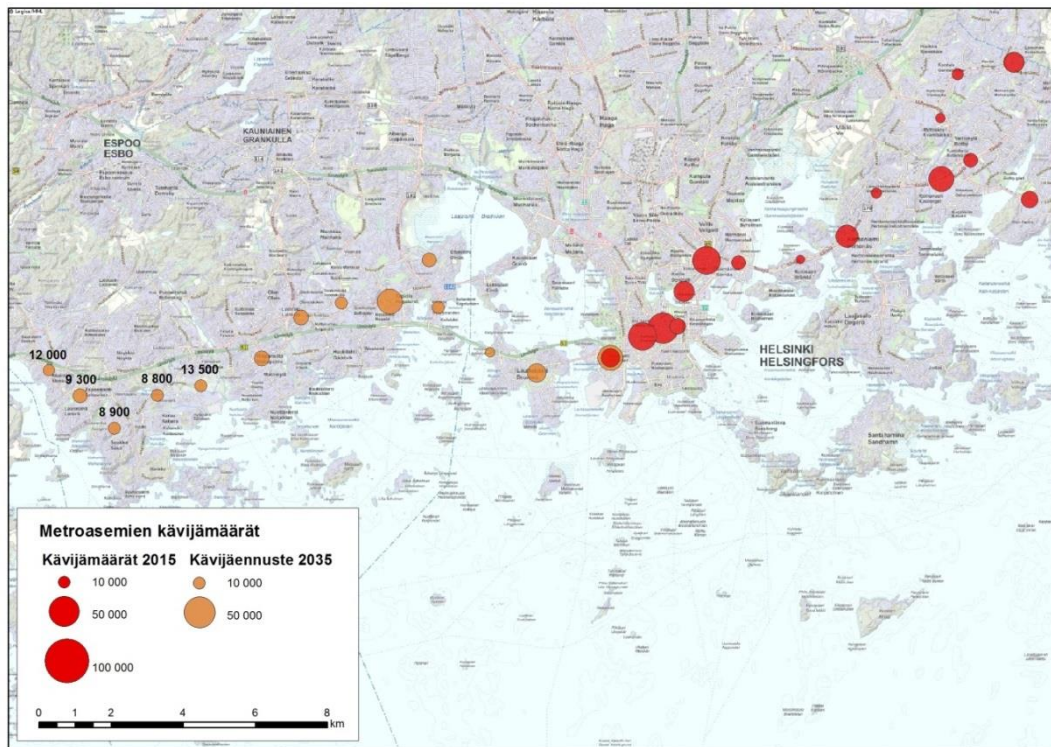
Väestönkasvun lisäksi tärkeitä palvelurakennetta muovaavia tekijöitä ovat väestön ikääntyminen ja maahanmuutto. Näillä tekijöillä on merkittävä vaikutus esimerkiksi saavutettavuustarpeisiin ja liikkumiskulttuuriin. Yli 65-vuotiaiden osuuden Suur-Espoonlahden asukkaista arvioidaan kasvavan vuoden 2016 noin 15 prosentista noin 18 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä. Vastaavasti samalla ajanjaksolla alle 19-vuotiaiden osuus väestöstä laskee 25 prosentista 24 prosenttiin. Väestön ikärakenteessa tapahtuvia lyhyen tähtäimen muutoksia havainnollistetaan kuvassa 17.



Kuva 17 Väestön ikärakenteen muutokset Suur-Espoonlahdessa 2016 - 2025 (Lähde: Aluesarjat)

4.2.2 Länsimetro ja sen liityntäliikenne

Länsimetron jatkeen hankesuunnitelman (Espoon kaupunki 2012) mukaan käyttäjämäärältään vilkkaimpia tarkastelualueen metroasemia vuonna 2035 ovat Finnoo (13 500 käyttäjää/vrk) ja Kivenlahti (12 200 käyttäjää/vrk) (kuva 18 ja taulukko 4). Suurimmat matkustajamäärät tulevat asemille, joiden tuntumassa on paljon asutusta. Näillä alueilla myös kaupan tarjonnan mahdollisuudet ovat parhaat. Kuvassa esitetään länsimetron jatkeen asemien ennustettuja käyttäjämääriä vuonna 2035 verrattuna metron Helsingin metron vuoden 2015 käyttäjämääriin.

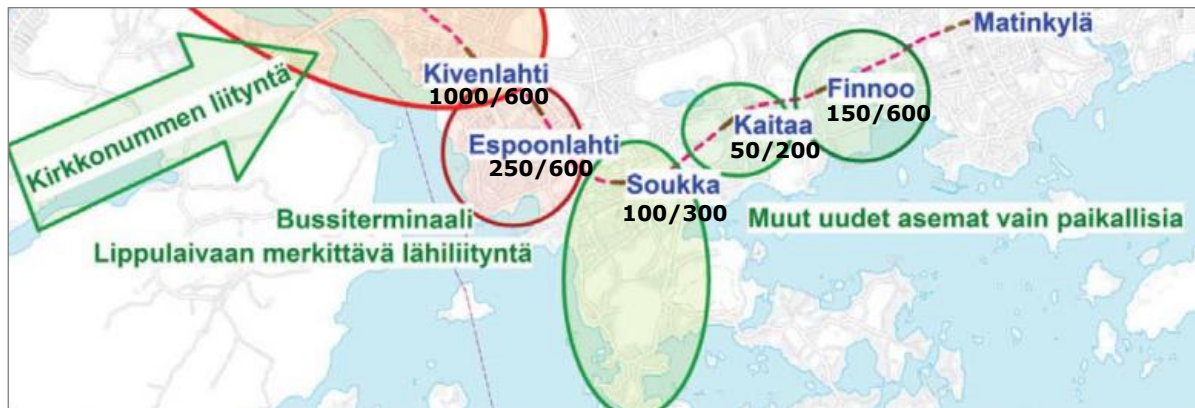


Kuva 18 Länsimetron käyttäjämääräennuste 2035 (Espoon kaupunki 2012) ja Helsingin nykyisen metron toteutuneet käyttäjämäärät 2015.

Taulukko 4 Länsimetron jatkeen käyttäjämääräennuste 2035 (Espoon kaupunki 2012) ja Helsingin nykyisen metron toteutuneet käyttäjämäärät 2015.

Asema	Kävijät/vrk	Asema	Kävijät/vrk
Ruoholahti	23 100	Kivenlahti	12 200
Kamppi	46 300	Espoonlahti	9 300
Rautatientori	53 100	Soukka	8 900
Helsingin yliopisto	18 300	Kaitaa	8 800
Hakaniemi	26 200	Finnoo	13 500
Sörmäinen	45 400		
Kalasatama	13 800		
Kulosaari	6 200		
Herttoniemi	31 600		
Siilitie	8 600		
Itäkeskus	37 900		
Myllypuro	14 700		
Kontula	19 400		
Mellunmäki	15 000		
Puotila	7 800		
Rastila	9 300		
Vuosaari	26 200		

Länsimetron jatkeen asemista tärkeimpiä liityntäliikenteen solmukohtia ovat Kivenlahti, jonne suunnitellaan pitkämatkalaisten ajoneuvoliityntää (noin 1 000 auton liityntäpysäköinti), sekä Espoonlahden keskus, jossa Lippulaivan yhteydessä olisi merkittävä liityntäliikenteen solmukohta. Muut asemat sisältävät metrosuunnitelman mukaisesti vain paikallista liityntäliikennettä. Liityntäliikennettä on kuvattu seuraavassa kartassa, jossa ensimmäinen luku kuvaa autojen liityntäpysäköintipaikkojen määrää ja toinen polkupyöräpysäköinnin paikkoja.



Kuva 19 Liityntäpysäköintipaikat metroasemien yhteydessä auto/polkupyörä (Espoon kaupunki 2012).

Kivenlahden metron liityntälinjastosuunnitelman päivitys -raportissa (Trafix 20.2.2012) on esitetty eri vaihtoehtoja metron liityntäliikenteen toteuttamiseen. Raportissa todetaan: "Tätä suurempi merkitys on sillä, halutaanko edistää Espoonlahden kehittymistä vahvaksi aluekeskukseksi. Kirkkonummen linjojen päättäminen Kivenlahteen ei tätä edistäisi. Kysymys on myös linjastorakenteen periaatteista, joiden mukaan vaihdot ja jatkoyhteydet kulkisivat aluekeskusten kautta."

Myös kaupalliselta kannalta liityntälinjaston tuominen Espoonlahteen tukisi Espoonlahden keskuksen asemaa alueensa kaupunkikeskuksena. Liityntäliikenne tuo sekä asiakasvirtoja että painoarvoa keskukselle.

4.2.3 Ostovoiman kasvu

Vähittäiskaupan ostovoimaa arvioidaan keskimääräisen asukaskohtaisen kulutusluvun kautta. Kulutusluku tarkoittaa yhden henkilön vuodessa vähittäiskauppaan käyttämää rahamäärää. Kertomalla kulutusluku alueen väestömäärällä saadaan arvio alueella vähittäiskauppaan suuntautuvasta ostovoimasta. Ostovoimaa kasvattavat alueen väestönkasvu ja yleinen kulutuksen kasvu. Ostovoiman avulla voidaan arvioida vähittäiskaupan pinta-alan tarvetta jakamalla ostovoima myyntiteholla. Ostovoimalaskelmien perusteena käytettiin Santasalo Ky:n vuoden 2012 kulutuslukuja, jotka ovat olleet pohjalla myös Uudenmaan maakuntakaavan mitoitusselvityksessä. Kulutusluvut korjattiin nykytasolle ja tarkasteluvuosiin seuraavilla kulutuksen kasvuoletuksilla:

- päivittäistavarakauppa 0,5 %/vuosi vuoteen 2025 asti ja 1 %/vuosi vuosina 2025 - 2030
- erikoiskauppa 1 %/vuosi vuoteen 2025 asti ja 2 %/vuosi vuosina 2025 - 2030

Vuoteen 2020 asti kasvuoletus on pienempi kuin esimerkiksi Uudenmaan maakuntakaavan selvityksissä ja kuin mitä alalla yleisesti on käytetty. Lähivuosien talouden näkymät ovat kuitenkin edelleen niin heikot, että hitaamman kasvun oletus on perusteltu. Vuosien 2025 - 2030 vuosikasvu on vakiintuneen käytännön mukainen 1 - 2 %/vuosi toimialasta riippuen. Laskelmissa käytetyt asukaskohtaiset kulutusluvut esitetään taulukossa 5.

Taulukko 5 Vähittäiskaupan kulutusluvut €/asukas.

	Kulutusluvut, €/asukas		
	2016	2020	2030
Päivittäistavarakauppa (ml. Alko)	3 399	3 485	3 755
Tilaa vievä erikoiskauppa	1 764	1 854	2 152
Muu erikoiskauppa	3 381	3 554	4 124
Autokauppa ja huoltamot	3 132	3 292	3 820

Koko vähittäiskaupassa (autokauppa ja huoltamot pois lukien) Espoonlahden asukkaiden ostovoima vuonna 2016 oli noin 457 miljoonaa euroa (taulukko 6). Vuoteen 2020 ostovoima kasvaa noin 69 miljoonaa euroa ja vuoteen 2030 mennessä noin 306 miljoonaa euroa (+67 %). Päivittäistavarakaupassa ostovoiman kasvu vuosien 2016 ja 2030 välillä on noin 104 miljoonaa euroa ja erikoiskaupassa noin 202 miljoonaa euroa (tilaa vievä erikoiskauppa noin 69 milj. € ja muu erikoiskauppa noin 133 milj. €). Pienalueittain tarkastellen ostovoima vuonna 2030 on suurinta Iivisniemessä (Finnoon ja Kaitaan metrokeskukset), Hannuksessa, Kivenlahdessa, Espoonlahden keskuksessa ja Soukanmäessä. Ostovoiman kehitys pienalueittain koko vähittäiskaupan tasolla esitetään taulukossa 7. Autokaupassa ja huoltamotoiminnassa ostovoima vuonna 2016 oli noin 168 miljoonaa euroa. Vuonna 2020 ostovoima on noin 195 miljoonaa euroa (+ 27 milj. € ja vuonna 2030 noin 291 miljoonaa euroa (+123 milj. €).

Taulukko 6 Espoonlahden asukkaiden ostovoima kaupan lajeittain 2016 - 2030 (milj. €).

	Ostovoima, milj. €		
	2016	2020	2030
Päivittäistavarakauppa (ml. Alko)	182	206	286
Tilaa vievä erikoiskauppa	94	110	164
Muu erikoiskauppa	181	210	314
Yhteensä	457	526	764

Taulukko 7 Espoonlahden asukkaiden vähittäiskaupan ostovoima (pl. autokauppa ja huoltamot) pienalueittain 2016 - 2030 (milj. €). Pienalueet, joissa on metrokeskus on merkitty kirjaimella M.

	Vähittäiskaupan ostovoima, milj. €		
	2016	2020	2030
Kivenlahti (M)	67	76	95
Espoonlahden keskus (M)	38	46	77
Soukanmäki (M)	56	61	76
Iivisniemi (M)	30	35	95
Hannus	7	9	28
Laurinlahti	35	36	41
Soukanniemi	12	13	20
Kattilalaakso	15	15	46
Tillinmäki	18	24	28
Saunaniemi	29	47	61
Latokaskenmäki	41	44	51
Eestinmalmi	27	28	40
Malminmäki	21	25	29
Nöykkiönlaakso	43	46	52
Hannusjärvi	13	14	18
Suvisaari	5	6	7
Ulkosaaret	0	0	0
Yhteensä	457	526	764

4.2.4 Liiketilän laskennallinen tarve

Ostovoiman kasvu mahdollistaa kaupan paremmat toimintamahdollisuudet. Nykyiset yritykset voivat kasvattaa myyntiään ja uusille yrityksille voi syntyä riittävät toimintaedellytykset. Kaupan liiketilän lisätarve arvioitiin Espoonlahden asukkaiden ostovoiman kasvun ja kaupan tunnuslukujen perusteella. Liiketilän tarve on laskennallinen luku, joka ei liity kaupan olemassa olevan liiketilän määrään. Tilantarve kuvaa liiketilän lisätarpeen suuruusluokkaa tilanteessa, jossa kaikki ostovoiman kasvu kohdistuu uusperustantaan eli uusiin myymälöihin. Käytännössä osa ostovoiman kasvusta kohdistuu nykyisten yritysten myynnin kasvuun ja vain osa vaatii uutta liiketilaa. Toisaalta ostovoiman vuodon vähentäminen, myymäläkannan poistuma ja alueen ulkopuolelta tuleva ostovoima lisäävät liiketilän tarvetta. Keskeinen tilatarpeeseen vaikuttava tekijä on myös myyntitehokkuus. Myyntitehokkuus vaihtelee erikoiskaupassa toimialoittain ja päivittäistavara-

kaupassa myymälätyypeittäin (korkein suurissa yksiköissä). Näin ollen myös uusperustannan rakenne vaikuttaa lopulliseen tilantarpeeseen. Liiketilän laskennallinen tarve perustuu seuraaviin tunnuslukuihin:

- myyntialan muunto kerrosalaksi kertoimella 1,25
- myyntitehokkuus päivittäistavarakaupassa 10 500 €/my-m²
- myyntitehokkuus tilaa vaativassa erikoiskaupassa 3 400 €/my-m², muussa erikoiskaupassa 5 100 €/my-m² ja autokaupassa 11 600 €/my-m²
- liiketilän poistuma 0 k-m²
- kokonaan uusperustantaa
- kaavallinen ylimeritys kertoimella 1,3
- verkkokauppa pienentää pinta-alan tarvetta 10 %
- ravintoloiden ja palveluiden tarvitsema pinta-ala on 25 % kaupan pinta-alan tarpeesta

Espoonlahden vähittäiskaupan (pl. autokaupat ja huoltamot) liiketilän laskennallinen tarve on ostovoiman ja sen kasvun sekä edellä esitettyjen kaupan tunnuslukujen mukaan arvioituna vuonna 2016 noin 118 000 k-m², vuonna 2020 noin 136 000 k-m² ja vuonna 2030 noin 200 000 k-m² (taulukko 8). Vuoden 2030 tarpeesta kohdistuu päivittäistavarakauppaan noin 40 000 k-m² ja erikoiskauppaan noin 160 000 k-m² (tilaa vaativa erikoiskauppa 70 000 k-m² ja muu erikoiskauppa 90 000 k-m²). Liiketilän lisätarve vuodesta 2016 vuoteen 2030 on koko vähittäiskaupassa noin 18 500 k-m² ja vuoteen 2030 noin 82 000 k-m². Päivittäistavarakaupassa liiketilän lisätarve 2016 - 2030 on noin 14 000 k-m², tilaa vaativassa erikoiskaupassa noin 30 000 k-m² ja muussa erikoiskaupassa noin 38 000 k-m² (taulukko 9 ja kuva 20).

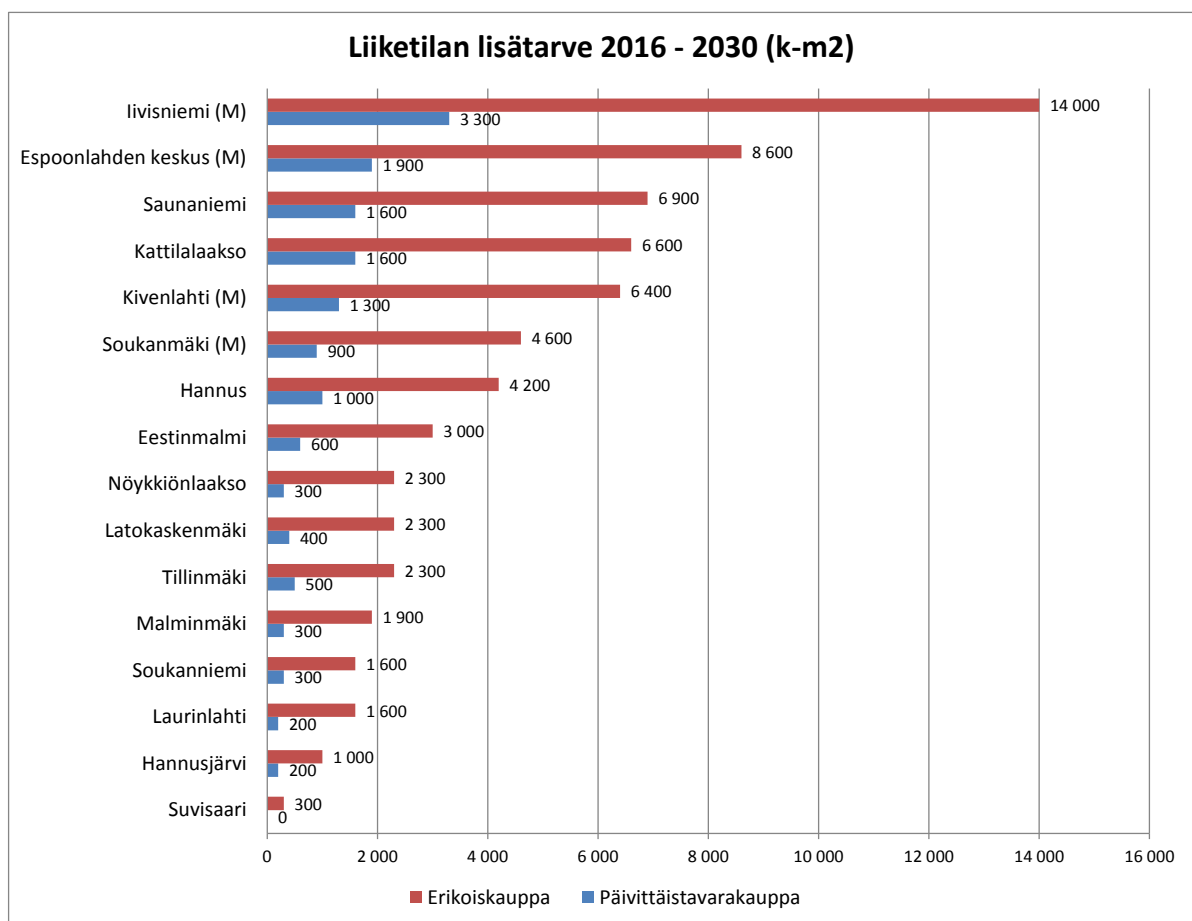
Pienalueittain tarkastellen koko vähittäiskaupan liiketilän lisätarve vuoteen 2030 on Iivisniemessä 17 300 k-m² (Finnoon ja Kaitaan metrokeskukset), Espoonlahden keskuksessa 10 500 k-m², Kivenlahdessa 7 700 k-m² ja Soukanmäessä 5 500 k-m². Myös Saunaniemessä (8 500 k-m²), Kattilalaaksossa (8 200 k-m²) ja Hannuksessa (5 200 k-m²) on merkittävää lisätilantarvetta. Muilla pienalueilla liiketilän lisätarve on alle 5 000 k-m². Edellä nimeltä mainituilla alueilla liiketilän lisätarve on suurin myös kaupan lajeittain (päivittäistavarakauppa, tilaa vaativa erikoiskauppa ja muu erikoiskauppa) tarkastellen.

Taulukko 8 Vähittäiskaupan (pl. autokauppa ja huoltamot) liiketilän laskennallinen tarve vuosina 2016, 2020 ja 2030 sekä liiketilän lisätarve vuoteen 2030 (k-m²). Pienalueet, joissa on metrokeskus on merkitty kirjaimella M.

	Vähittäiskaupan tilantarve, k-m ²			Lisätarve 2016-2030	
	2016	2020	2030	k-m ²	%
Kivenlahti (M)	17 300	19 600	25 000	7 700	45 %
Espoonlahden keskus (M)	9 700	12 000	20 200	10 500	108 %
Soukanmäki (M)	14 500	15 800	20 000	5 500	38 %
Iivisniemi (M)	7 600	9 100	24 900	17 300	228 %
Hannus	1 900	2 400	7 100	5 200	274 %
Laurinlahti	8 900	9 200	10 700	1 800	20 %
Soukanniemi	3 200	3 400	5 100	1 900	59 %
Kattilalaakso	3 800	4 000	12 000	8 200	216 %
Tillinmäki	4 600	6 300	7 400	2 800	61 %
Saunaniemi	7 500	12 200	16 000	8 500	113 %
Latokaskenmäki	10 700	11 500	13 400	2 700	25 %
Eestinmalmi	6 900	7 500	10 500	3 600	52 %
Malminmäki	5 500	6 300	7 700	2 200	40 %
Nöykkiönlaakso	11 000	11 900	13 600	2 600	24 %
Hannusjärvi	3 400	3 700	4 600	1 200	35 %
Suvisaari	1 400	1 500	1 700	300	21 %
Ulkosaaret	0	0	0	0	0 %
Yhteensä	117 900	136 400	199 900	82 000	70 %

Taulukko 9 Päivittäistavarakaupan, tilaa vaativan erikoiskaupan ja muun erikoiskaupan liiketilan lisästarve vuoteen 2030 (k-m²). Pienalueet, joissa on metrokeskus on merkitty kirjaimella M.

	Liiketilan lisästarve vuoteen 2030, k-m ²			
	Päivittäis-tavarakauppa	Tilaa vaativa erikoiskauppa	Muu erikois-kauppa	Yhteensä
Kivenlahti (M)	1 300	2 800	3 600	7 700
Espoonlahden keskus (M)	1 900	3 800	4 800	10 500
Soukanmäki (M)	900	2 000	2 600	5 500
Iivisniemi (M)	3 300	6 200	7 800	17 300
Hannus	1 000	1 800	2 400	5 200
Laurinlahti	200	700	900	1 800
Soukanniemi	300	700	900	1 900
Kattilalaakso	1 600	2 900	3 700	8 200
Tillinmäki	500	1 000	1 300	2 800
Saunaniemi	1 600	3 000	3 900	8 500
Latokaskenmäki	400	1 000	1 300	2 700
Eestinmalmi	600	1 300	1 700	3 600
Malminmäki	300	800	1 100	2 200
Nöykkiönlaakso	300	1 000	1 300	2 600
Hannusjärvi	200	400	600	1 200
Suvisaari	0	100	200	300
Ulkosaaret	0	0	0	0
Yhteensä	14 400	29 500	38 100	82 000

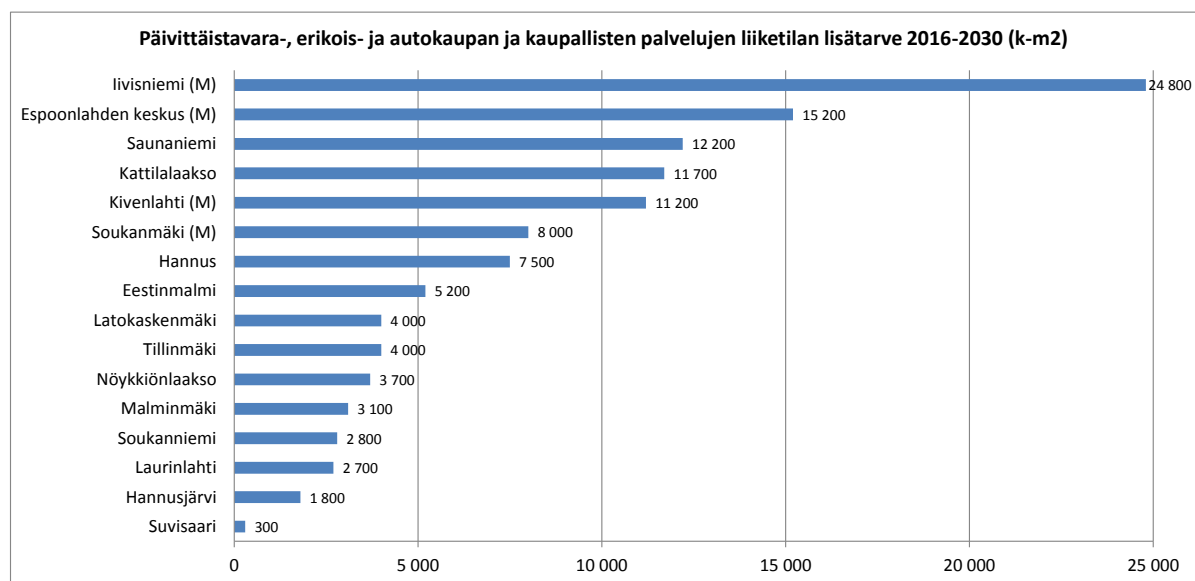


Kuva 20 Päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan liiketilan lisästarve vuoteen 2030 (k-m²).

Kaupallisten palveluiden osalta laskennallinen liiketilaratarve Espoonlahdessa on vuonna 2016 noin 30 000 k-m², vuonna 2020 noin 34 000 k-m² ja vuonna 2030 noin 50 000 k-m². Liiketilan lisästar-

ve vuodesta 2016 vuoteen 2030 on noin 21 000 k-m². Autokaupassa liiketilatarve vuosina 2016, 2020 ja 2030 on noin 21 000 k-m², noin 25 000 k-m² ja noin 37 000 k-m². Liiketilalan lisätarve vuoteen 2030 on noin 16 000 k-m². Kun autokauppaan ja kaupallisiin palveluihin lasketaan mukaan myös päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan liiketilatarve, kokonaistarve vuonna 2030 on noin 287 000 k-m², josta liiketilalan lisätarvetta on noin 118 000 k-m².

Koska kaupalliset palvelut ja etenkin autokauppa keskittyvät päivittäistavarakauppaan ja erikoiskauppaan voimakkaammin vain tietyille alueille, niiden osalta ei ole tarkoituksenmukaista tarkastella tarkemmin liiketilatarpeen jakautumista pienalueittain. Kaikki vähittäiskaupan ja kaupallisten palvelujen liiketilatarve ei muutenkaan toteudu sillä alueella, johon se väestömäärän perusteella laskennallisesti kohdistuu. Asiakkaat liikkuvat kaupan tarjonnan perässä. Laskennallinen liiketilatarve kuvaa käytännössä tietyn alueen asukkaiden kulutuksesta aiheutuvaa liiketilalan potentiaalia. Tätä potentiaalia hahmotetaan kuvassa 21, jossa esitetään päivittäistavarakaupan, erikoiskaupan, autokaupan ja kaupallisten palvelujen liiketilalan lisätarve vuoteen 2030 pienalueittain. Kaupan mitoittamiseen otetaan kantaa luvussa 5.



Kuva 21 Vähittäiskaupan ja kaupallisten palvelujen liiketilalan lisätarve vuoteen 2030 (k-m²). Pienalueet, joissa on metrokeskus on merkitty kirjaimella M.

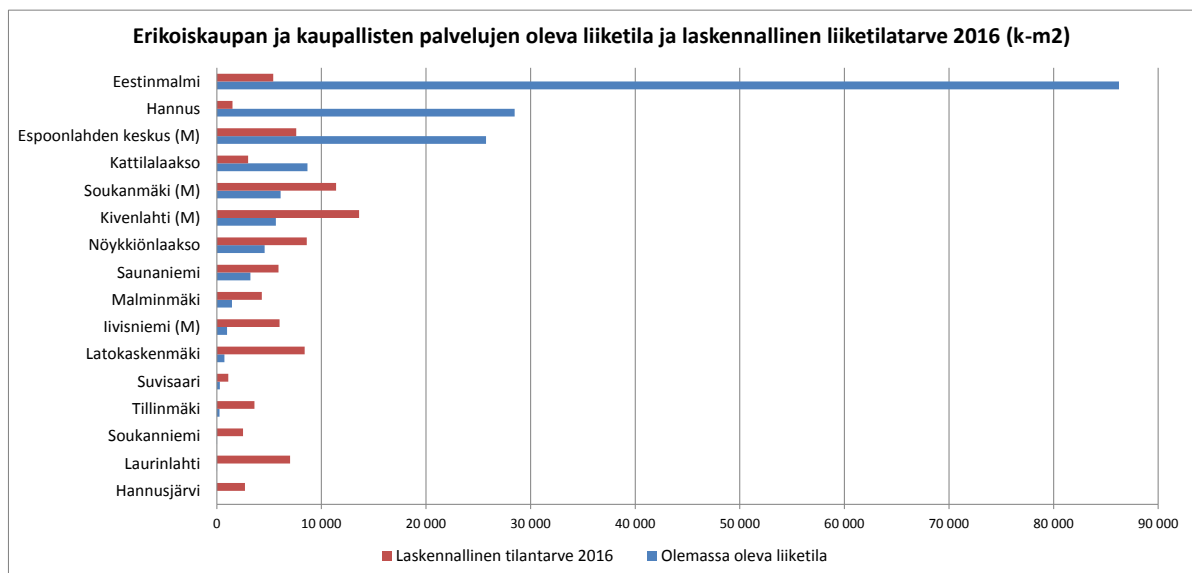
4.2.5 Liiketilalan laskennallinen tarve 2016 suhteessa olemassa olevaan liiketilaan

A.C.Nielsen Finland Oy:n rekisteriaineistoihin perustuen voidaan tehdä vertailu päivittäistavarakaupan laskennallisen liiketilatarpeen 2016 ja olemassa olevan liiketilalan (2015) kesken (kuva 22). Koko Espoonlahden tasolla kerrosaloissa ei käytännössä ole eroa, sillä laskennallinen tarve on 25 300 k-m² ja olemassa oleva liiketila 25 600 k-m². Kokonaisuutena katsoen asukkaiden ostovoiman aikaansaama liiketilatarve vastaa siis toteutunutta liiketilaa. Pienalueiden välillä on kuitenkin eroja. Suurin ero laskennallisen ja todellisen liiketilalan välillä on Espoonlahden keskuksessa, jossa kauppakeskus Lippulaivan vuoksi on selvästi enemmän toteutunutta kuin laskennallista päivittäistavarakaupan kerrosalaa. Olemassa olevan liiketilalan määrä ylittää laskennallisen tarpeen myös Eestinmalmilla (2 300 k-m²) ja Malminmäessä (noin 1 400 k-m²). Muilla pienalueilla laskennallinen tarve on toteutunutta liiketilaa suurempi. Laskennallisen liiketilatarpeen ja olemassa olevan liiketilalan välinen suhde otetaan huomioon mitoittustarkastelussa (luku 5).



Kuva 22 Päivittäistavarakaupan nykyinen liiketila (A.C.Nielsen Finland Oy) ja laskennallinen liiketilarive vuona 2016 (k-m²). Pienalueet, joissa on metrokeskus on merkitty kirjaimella M.

Erikoiskaupan, autokaupan ja kaupallisten palvelujen osalta ei ole olemassa päivittäistavara-kauppaan verrattavissa olevaa tilastotietoa liiketilajen pinta-aloista. Tämän vuoksi olemassa oleva liiketila laskettiin Seutu-CD:n rakennuspisteistä ottamalla mukaan ne rakennukset, joissa pääkäyttötarkoitus on myymälä- tai liikerakennus. Esimerkiksi asuintalojen kivijaloissa oleva kaupan pinta-ala, myymälärakennusten siirtyminen muuhun käyttöön ja tyhjät liiketilat eivät siten tule huomioiduiksi liiketilan määrässä. Liiketila ei myöskään voida jakaa toimialoittain erikoiskauppaan, kaupallisiin palveluihin ja autokauppaan. Tuloksena saadaan siten näiden toimialojen liiketilajen kokonaiskerrosala suuruusluokkatasolla (kuva 23).



Kuva 23 Erikoiskaupan ja kaupallisten palvelujen nykyinen liiketila (Seutu-CD) ja laskennallinen liiketilarive vuona 2016 (k-m²).

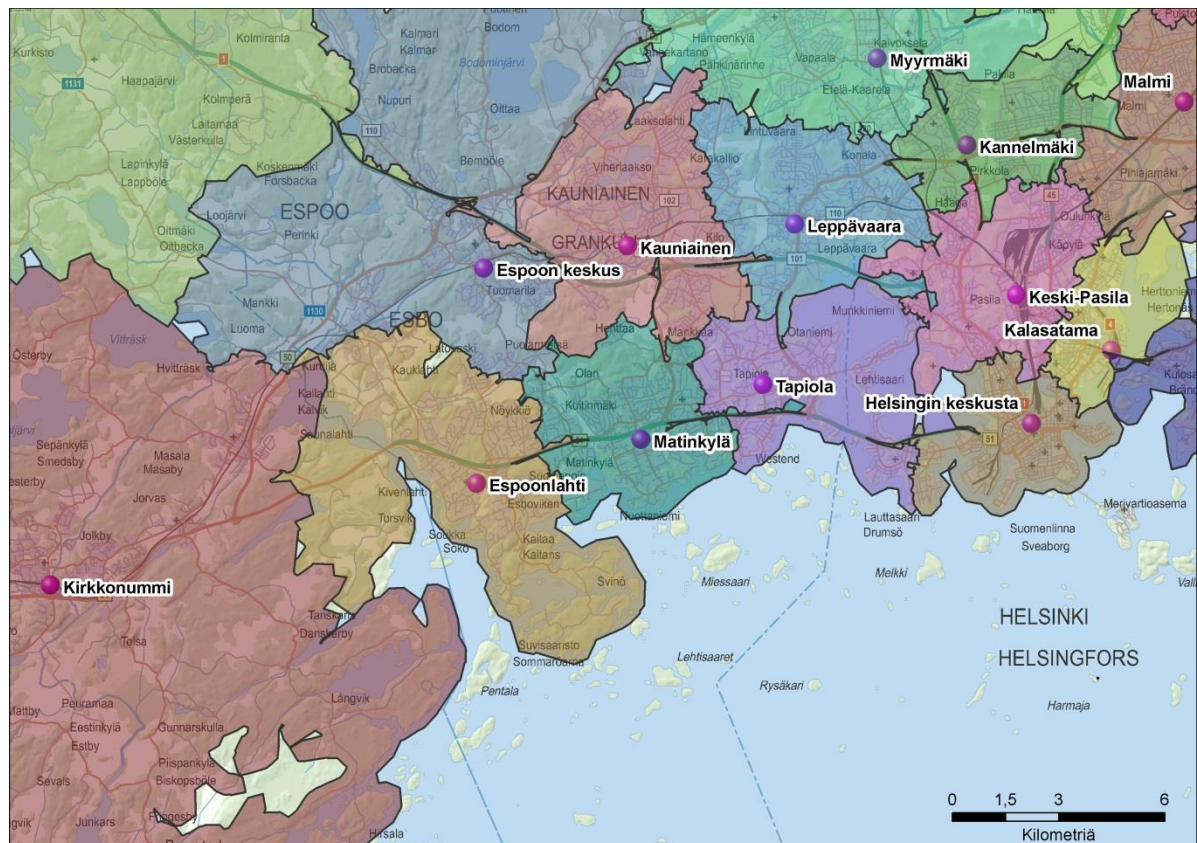
Erikoiskaupan ja kaupallisten palvelujen toteutunutta pinta-alaa on selvästi eniten Eestinmalmin pienalueella, jossa toimivat Suomenojan myymälät. Ero laskennalliseen tarpeeseen on suuri, koska alueen väestöpohja on suhteellisen pieni. Merkittävästi toteutunutta pinta-alaa (myös suhteessa liiketilan laskennalliseen tarpeeseen) on myös Hannuksessa (autokauppa ja tilaa vaativaa kauppa) ja Espoonlahden keskuksessa (Lippulaiva). Muissa tulevilla metrokeskuksissa (Kivenlahden, Soukanmäen ja Iivisniemen pienalueet) liiketilan laskennallinen tarve on jo nykyään suurempi kuin toteutunut liiketila ja jatkossa tämä ero kasvaa edelleen väestömäärän lisääntyessä.

5. TULEVA PALVELUVERKKO METROKESKUKSISSA JA KAUPAN ALUEILLA

5.1 Kaupan vaikutusalueet

Keskusten mitoituksen pohjaksi on pyritty tunnistamaan niiden vaikutusalueet. Asukkaiden kulu-
tus ei suuntaudu vain omalle alueelle, vaan jakautuu useisiin eri paikkoihin. Sijainnin ja keskus-
ten kokoluokan perusteella voidaan muodostaa keskukselle vaikutusalue.

Kuvassa 24 on hahmotettu pääkaupunkiseudun kaupan alueiden vaikutusalueita ns. ajoaika-voronoin avulla; kartalle on laskettu ajoajalla mitattuna alueet, joille tietty kaupallinen keskus on lähin. Espoonlahtea rajaavat tässä tarkastelussa lännessä Kirkkonummen, pohjoisessa Espoon keskuksen ja idässä Matinkylän vaikutusalueet. Muodostuva aluerajaus on varsin lähellä Espoonlahden suuraluetta, tosin se ulottuu lännessä Kirkkonummelle asti. Tältä alueelta on helpoin asioida Espoonlahdessa. Valitettavasi joukkoliikenteen saavutettavuutta ei voida tässä huomioida.



Kuva 24 Pääkaupunkiseudun kaupan alueiden vaikutusalueet ajoajan mukaan laskettuna.

5.2 Kaupan mitoitus

Vaikutusalueiden mallinnukset huomioitiin mitoituksessa, mutta lopullinen mitoitus muodostettiin asiantuntija-arviona. Päivittäistavarakaupassa, keskustahakuisessa erikoiskaupassa ja kaupallisissa palveluissa lähtökohtana oli Espoonlahden asukkaiden oman ostovoiman aikaansaama laskennallinen liikelaitarve vuonna 2030. Tilaa vaativassa erikoiskaupassa ja autokaupassa otettiin lisäksi huomioon näiden kaupan toimialojen seudullinen luonne. Tilaa vaativat erikoiskaupat ja autokaupat eivät palvele vain espoonlahtelaisia. Laskennallisen liikelaitarpeen lisäksi mitoituksessa huomioitiin tiedossa olevat kaupan hankkeet, Kivenlahden metrokeskuksesta tehty kaupallinen selvitys (Ramboll 2016) sekä yleis- ja asemakaavoissa suunnitellut kaupan liikelaitarpeet. Kaupan nykyinen pinta-ala on huomioitu, mutta sen säilymiseen tai käyttötarkoitukseen ei ole otettu kantaa. Mitoitus kuvaa lopputilanteen tarjonnan määrää, joka voi olla osittain nykyistä pinta-alaa korvaavaa. Mitoitus voi muuttua tarkemmassa suunnittelussa.

Mitoitus on laadittu pienalueittaisen väestöennusteen pohjalta, joten myös kaupan pinta-ala on jaettu pienalueille. Pääosa päivittäistavarakaupan, keskustahakuksen erikoiskaupan ja kaupallisten palvelujen pinta-alasta toteutuu pienalueilla, joissa on metrokeskus (Kivenlahti, Espoonlahti, Soukanmäki sekä Iivisniemi, jonne sijoittuvat Kaitaan ja Finnoon metrokeskukset). Paljon tilaa vaativaa erikoiskauppaa ja autokauppaa on osoitettu pääasiassa Hannuksen, Kattilalaakson (Kiviruukki), Eestinmalmin (Suomenojan) ja Nöykkiönlaakson (Martinsillan) alueille.

Päivittäistavarakaupan mitoituksessa lähtökohtana on se, että Espoonlahden alue on kaupallisesti omavarainen. Espoonlahdelaisten omaan ostovoimaan perustuva liiketilatarve kattaa mitoituksen. Koska suurten kaupan keskittymien lähistöllä voi olla toimintaedellytykset pienelle lähikaupalle, noin 1 500 k-m² laskennallisesta pinta-alantarpeesta jätettiin mitoittamatta. Tämä osuus voi toteutua esimerkiksi kivijalkakauppoina tai muina pieninä lähikauppoina. Mitoittamatta jätetty kerrosala mahdollistaa esimerkiksi 4 - 5 pientä kauppaa tai yhden supermarketin. Päivittäistavarakaupan mitoitus pienalueittain kuvataan taulukossa 10. Metrokeskusten sisältävien pienalueiden osuus (noin 30 000 k-m²) koko Espoonlahden päivittäistavarakaupan mitoituksesta on vajaat 80 %. Pienalueilla, joilla on metrokeskus, päivittäistavarakaupan mitoitus on seuraava:

- Kivenlahti	6 000 k-m ²
- Espoonlahden keskus	15 000 k-m ²
- Soukanmäki	3 000 k-m ²
- Iivisniemi	5 500 k-m ²
o Kaitaa	1 500 k-m ²
o Finnoo	4 000 k-m ²

Erikoiskaupassa mitoituksen laatiminen on päivittäistavarakauppaa haastavampaa. Pinta-alantarve on suurempi ja asiointien suuntautumisen ennakoiminen vaikeampaa. Erikoiskaupan keskittymien vetovoima vaihtelee paljon toimialoittain ja keskusten erikoistumisen mahdollisuudet ovat suurempia. Nykyistä pinta-alaa on myös vaikeampi arvioida, koska A.C. Nielsen Finland Oy:n päivittäistavarakaupan myymälärekisteriä vastaavaa lähtötietoa ei ole saatavissa. Erikoiskauppa ja palvelut myös sijoittuvat useammin asuintalojen yhteyteen, kauppakeskuksiin ja muihin sellaisiin tiloihin, joiden pääkäyttötarkoitus ei ole liikerakennus. Osa espoonlahdelaisten ostovoiman aikaansaamasta liiketilatarpeesta toteutuu myös muualla kuin Espoonlahden alueella. Toisaalta Espoonlahteen tulee ostovoimaa muualta.

Erikoiskaupan pinta-ala on sijoitettu metrokeskukset sisältäville pienalueille ja muille kaupan alueille (taulukko 11). Kauppaa ja palveluita voi kuitenkin sijoittua myös näiden keskusten ulkopuolelle esimerkiksi kivijalkoihin. Laurinlahden, Soukanniemen, Tillinmäen, Latokaskenmäen, Malmimäen, Hannusjärven ja Suvisaarten alueille ei ole mitoitettu erikoiskauppaa, koska näillä alueille ei ole varsinaista kaupallista keskusta. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että näille alueille ei voisi sijoittua pienimuotoista erikoiskauppaa.

Keskustaerikoiskaupan ja kaupallisten palvelujen osalta Espoonlahden asukkaiden kulutus ei jää kokonaisuudessaan Espoonlahden alueelle, vaan suuntautuu erityisesti Espoon muihin kaupunkikeskuksiin ja Helsinkiin. Vastaavasti Espoon muilta alueilta, Kirkkonummelta ja Helsingistäkin tullaan Espoonlahteen asioimaan. Mitoituksen lopputuloksena on, että jo espoonlahdelaisten oman ostovoiman aikaansaama liiketilatarve kattaa mitoituksen. Pienimmissä metrokeskuksissa painottuvat palvelut, isomman asukaspohjan keskuksiin sijoittuu enemmän myös keskustatyyppistä erikoiskauppaa. Keskustaerikoiskauppa ja palvelut käyttävät usein samantyyppisiä liiketiloja, joten niitä on tässä käsitelty yhtenä kokonaisuutena. Iivisniemen pienalue on jaettu laskennallisesti kahteen osaan: Kaitaan ja Finnoon metrokeskuksiin (metroasemien lähiympäristöihin). Pienalueilla, joilla on metrokeskus, mitoitus on seuraava:

- Kivenlahti	15 000 k-m ²
- Espoonlahden keskus	60 000 k-m ²
- Soukanmäki	9 000 k-m ²
- Iivisniemi	24 000 k-m ²
o Kaitaa	3 000 k-m ²
o Finnoo	20 000 k-m ²

Paljon tilaa vaativassa erikoiskaupassa ja autokaupassa Espoonlahti on vetovoimainen koko pääkaupunkiseudun mittakaavassa. Espoonlahteen tulee merkittävästi ostovoimaa alueen ulkopuolelta, sekä muualta Espoosta että kauempaa. Tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöissä ja erityisesti autokaupassa asioidaan harvoin ja asiointimatkat voivat olla pitkiäkin. Espoonlahtelaisten omaan ostovoimaan perustuva liiketilan lisätarve ei siten ole pohjana mitoitukselle. Kokonaisuutena katsoen länsimetron jatkealue muodostaa kaupallisen alueen, jonka toiminta perustuu seudulliseen asiointiin. Pienalueille, joilla on metrokeskus, ei ole mitoitettu tilaa vaativaa erikoiskauppaa. Sitä ja autokauppaa on mitoitettu Hannukseen (Hannuksenpelto II -asemakaava-alue), Kattilalaaksoon (Kiviruukki), Eestinmalmille (Suomenojalle) Nöykkiönlaaksoon (Martinsillalle) sekä Finnoon osayleiskaavan TP/km-alueelle (on myös Kaitaa-Iivisniemen osayleiskaavaehdotuksessa TP/km-alue), joka yhdessä Hannuksen pienalueen ja Eestinmalmin pienalueen (Suomenojan alueen) kanssa muodostaa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaisen vähittäiskaupan suuryksikön.

Taulukko 10 Päivittäistavarakaupan mitoitus 2030. Sinisellä merkityt sarakkeet ovat kokonaismitoituksen perusteluja, joista ei kaikilta osin voi suoraan laskea mitoitusta.

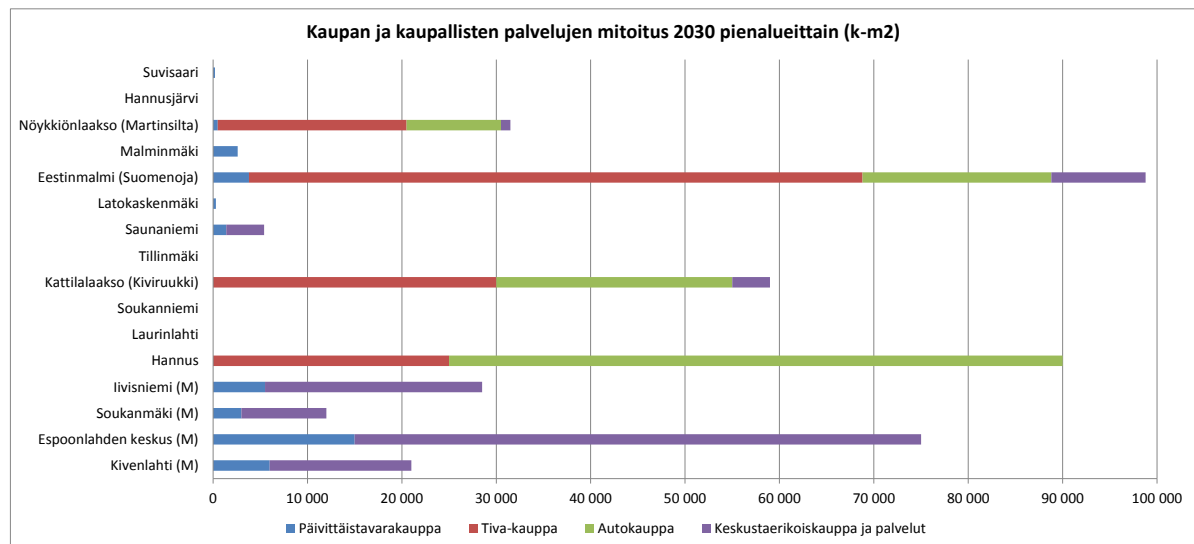
Pienalue	Laajenemisen peruste	Nykyinen pt-kerrosala	Liiketilan tarve 2030	Nettolisä-tarve 2030	Uusi kerrosala 2030	Mitoitus 2030 (uusi+nykyinen)
Kivenlahti	Sisältää metrokeskuksen, uusi päivittäistavaramyymälä	1 500	5 000	3 500	5 500	6 000
Espoonlahden keskus	Sisältää metrokeskuksen, Lippulaivan päivittäistavarakaupan laajennus	12 800	4 000	-8 800	3 000	15 000
Soukanmäki	Sisältää metrokeskuksen, uusi päivittäistavaramyymälä	2 200	4 000	1 800	1 000	3 000
Iivisniemi - Finnoo - Kaitaa	Sisältää metrokeskuksen Sisältää metrokeskuksen	300	4 900	4 600	4 000 1 000	4 000 1 500
Hannus	Tukeutuu Finnoon ja Eestinmalmin palveluihin, ei tarvetta myymälälle	0	1 400	1 400	0	0
Laurinlahti	Espoonlahden ja Soukan palvelut lähellä, ei tarvetta myymälälle	0	2 100	2 100	0	0
Soukanniemi	Espoonlahden ja Soukan palvelut lähellä, ei tarvetta myymälälle	0	1 000	1 000	0	0
Kattilalaakso	Tukeutuu Kivenlahteen, ei tarvetta myymälälle	0	2 400	2 400	0	0
Tillinmäki	Tukeutuu Saunalahteen ja Kauklahteen, ei tarvetta myymälälle	0	1 500	1 500	0	0
Saunaniemi	Tukeutuu Kivenlahteen, ei tarvetta myymälälle	1 400	3 200	1 800	0	1 400
Latokaskenmäki	Malminmäen marketit lähellä, ei tarvetta myymälälle	300	2 700	2 400	0	300
Eestinmalmi (Suomenoja)	Väestöpohjaan nähden riittävät palvelut, ei tarvetta myymälälle	3 800	2 100	-1 700	0	3 800
Malminmäki	Väestöpohjaan nähden riittävät palvelut, ei tarvetta myymälälle	2 600	1 500	-1 100	0	2 600
Nöykkiönlaakso (Martinsilta)	Väestöpohjaan nähden riittävät palvelut, ei tarvetta myymälälle	500	2 700	2 200	0	500
Hannusjärvi	Finnoon, Kaitaan ja Espoonlahden metrokeskukset lähellä, ei tarvetta myymälälle	0	900	900	0	0
Suvisaari	Väestöpohja ei riitä uudelle päivittäistavaramyymälälle	200	300	100	0	200
Yhteensä		25 600	39 700	14 100	14 500	38 300

Taulukko 11 Erikoiskaupan ja kaupallisten palvelujen mitoitus 2030.

Pienalue	Tilaa vaativa erikoiskauppa	Auto-kauppa	Keskustaerikois-kauppa ja palvelut	Erikoiskauppa ja palvelut yhteensä
Kivenlahti (sisältää metrokeskuksen)	0	0	15 000	15 000
Espoonlahden keskus (sisältää metrokeskuksen)	0	0	60 000	60 000
Soukanmäki (sisältää metrokeskuksen)	0	0	9 000	9 000
Iivisniemi	0	0	23 000	23 000
- Finnöon metrokeskus	0	0	20 000	20 000
- Kaitaan metrokeskus	0	0	3 000	3 000
Hannus	25 000	65 000	0	90 000
- Hannuksenpelto II -ak-alue (*)	0	65 000	0	65 000
- Finnöon oyk:n TP/km-alue (*)	25 000	0	0	25 000
Laurinlahti	0	0	0	0
Soukanniemi	0	0	0	0
Kattilalaakso (Kiviruukki)	30 000	25 000	4 000	59 000
Tillinmäki	0	0	0	0
Saunaniemi	0	0	4 000	4 000
Latokaskenmäki	0	0	0	0
Eestinmalmi (Suomenoja) (*)	65 000	20 000	10 000	95 000
Malmimäki	0	0	0	0
Nöykkiönlaakso (Martinsilta)	20 000	10 000	1 000	31 000
Hannusjärvi	0	0	0	0
Suvisaari	0	0	0	0
Yhteensä	140 000	120 000	126 000	386 000

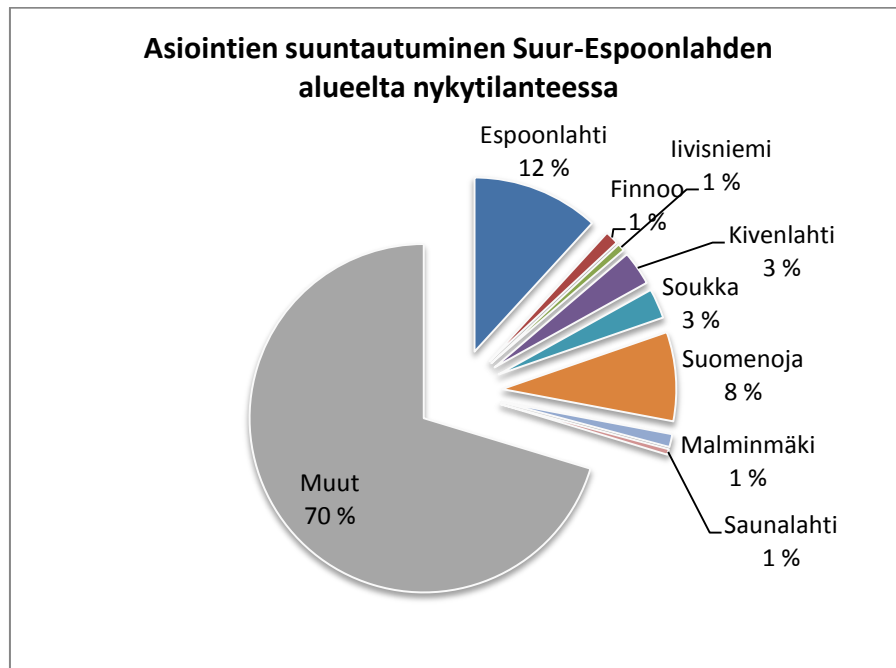
(*) Suomenojan vähittäiskaupan suuryksikköalue yhteensä noin 200 000 k-m² (jo toteutunut ja uusi kerrosala).
Espoonlahdessa 185 000 k-m² ja lisäksi Friisilä 15 000 k-m², joka ei ole mukana taulukon luvuissa.

Kaupan mitoitusta havainnollistetaan kuvassa 25. Kokonaismitoitukseltaan suurin alue on Eestinmalmi (Suomenojan alue), jonne sijoittuu pienalueista eniten myös paljon tilaa vaativaa erikoiskauppaa. Keskustaerikoiskaupassa ja päivittäistavarakaupassa ehdottomasti suurin alue on Espoonlahden keskus.

**Kuva 25 Pienalueiden kaupan mitoitus vuonna 2030.**

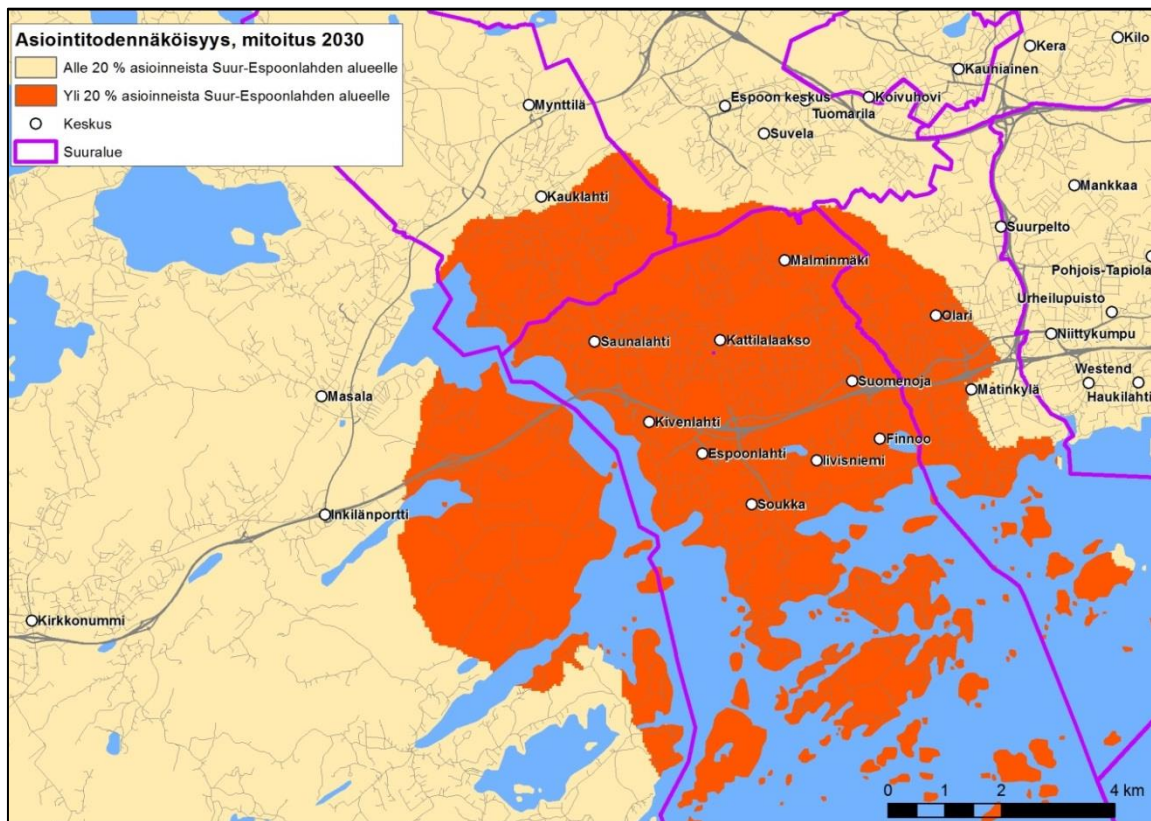
5.3 Asiointitodennäköisyys ja mitoituksen vaikutukset

Keskusten vaikutusalueita voidaan mallintaa ns. Huffin vetovoimamallin avulla. Tällöin arvioidaan tietyssä pisteessä asuvan henkilön todennäköisyyttä asioida tietyssä keskuksessa, kun hänellä on useita vaihtoehtoisia ja erikokoisia keskuksia valittavanaan. Mallin oletuksena on, että mitä lähempänä ja mitä houkuttelevampi keskus on, sitä todennäköisemmin siellä asioidaan. Vetovoimamalli ottaa huomioon ajoaikaetäisyyden (minuuttia, ruuhka-ajan ulkopuolella) henkilön kotoa tiettyyn keskukseseen ja vastaavasti myös kaikkiin muihin, kilpaileviin, keskuksiin. Ajoaikaetäisyyden lisäksi malli huomioi keskuskohtaisen ns. houkuttelevuustekijän, joka tyypillisesti esitetään

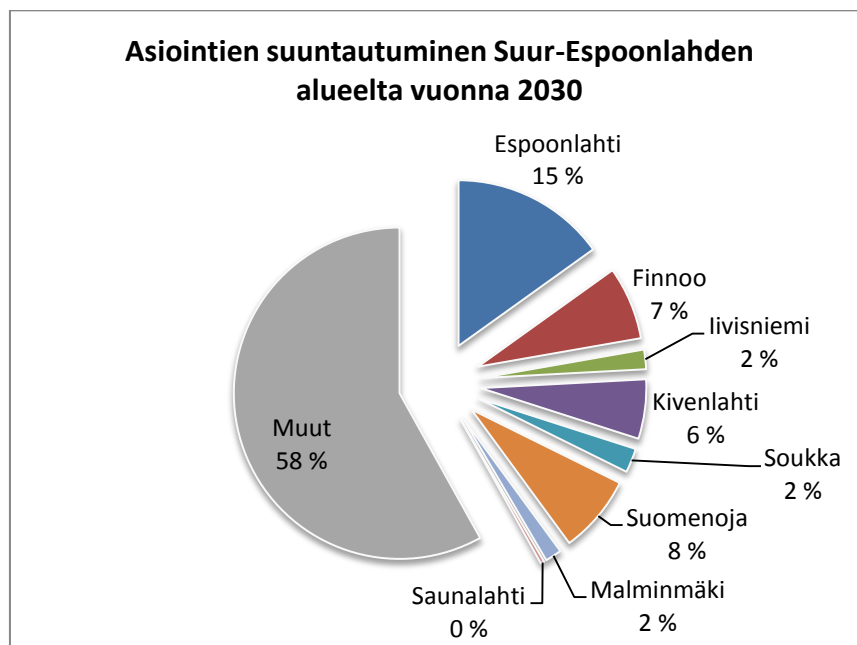


Kuva 27 Suur-Espoonlahden asukkaiden asiointien/ostovoiman suuntautuminen nykytilanteessa, Huffin mallin perusteella arvioitu tilanne.

Kuvassa 28 on Huffin mallin perusteella arvioitu, minkälaiseksi asiointitodennäköisyys muodostuu vuoden 2030 mitoituksella. Suur-Espoonlahden kaupallisiin keskuksiin osoitettu mitoitus vahvistaisi alueen asemaa asiointipaikkana; yli 20 %:n asiointitodennäköisyysvyöhyke levittäytyy koko suuralueelle sekä myös laajemmin alueen ulkopuolelle. Kartassa punaisella kuvattu 20 % vyöhyke tarkoittaa kuitenkin sitä, että ainoastaan joka viides asiointi kohdistuu Suur-Espoonlahden alueelle, minkä seurauksena muihin keskuksiin ei kohdistu merkittävää negatiivista vaikutusta laajenevasta vaikutusalueesta huolimatta. Mitoituksen keskeisin vaikutus on se, että Suur-Espoonlahden asukkaiden omalle alueelle suuntautuvien asiointien osuus kasvaisi vetovoimamallin perusteella noin 30 %:sta 42 %:iin. Markkinaosuustarkastelussa sekä kartalla on huomioitu väestönkasvu sekä ympärillä olevat keskeisimmät kaupalliset hankkeet (esim. Inkilänportti ja Lommila).



Kuva 28 Asiointiosuus pienalueilta kaupallisissa keskuksissa Huffin mallin mukaan



Kuva 29 Suur-Espoonlahden asukkaiden asiointien/ostovoiman suuntautuminen vuoden 2030 tilanteessa, Huffin mallin perusteella arvioitu tilanne.

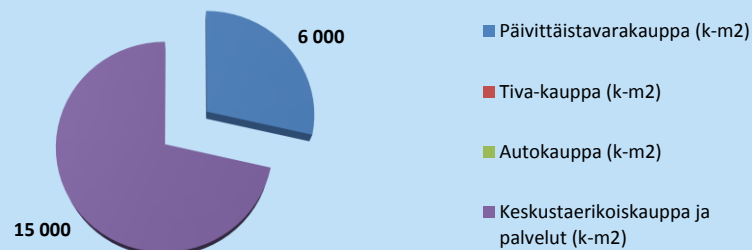
Huffin mallin avulla tehdyistä tarkasteluista voidaan havaita Suur-Espoonlahden alueen keskuksen merkityksen kasvu mitoitusratkaisun seurauksena. Mitoitusratkaisu on kuitenkin maltillinen, eikä se syö toimintaedellytyksiä lähellä sijaitsevilta kaupallisilta keskittymiltä kuten Kirkkonummen keskustalta tai Matinkylältä; tuleva väestön- ja ostovoiman kasvu turvaa koko eteläisen Espoon ja Kirkkonummen kaupallisen rakenteen kehittymisen työssä muodostetuilla mitoitusratkaisuilla.

6. METROKESKUSTEN JA KAUPAN ALUEIDEN KUVAUS

6.1 Metrokeskukset

6.1.1 Kivenlahti

- Tiivis lähiasutus ja kasvava väestömäärä mahdollistavat palvelujen kehittämisen, vaikka Espoonlahden läheisyys rajoittaa kaupan kehittämisen potentiaalia
- Kehittyvä lähipalvelukeskus, jossa arjen asiointi on sujuvaa



Metrokeskuksen tämän hetkisten suunnitelmien (SRV-VVO/arkkitehtitoimisto HKP ja Sito, kaupallinen selvitys Ramboll 2016) mukaan Kivenlahden rooli on paikallinen lähipalvelukeskus. Metrokeskukseen sisältyy liike- ja palvelutiloja sekä asuin- ja toimitilarakentamista. Lisäksi Kivenlahdentien varteen on tulossa linja-autoliikenteen pysäkit. Tällä hetkellä Kivenlahden päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan tarjonta on suhteellisen vaatimatonta. Lähes 8 000 asukkaan alueella on vain kolme pientä päivittäistavaramyymälää. Vaikka Kivenlahden päivittäistavarakaupat myyvät kokoonsa nähden melko paljon, niiden myynti on silti pientä kivenlahtelaisten ostovoimaan nähden. Valtaosa kivenlahtelaisten kulutuksesta suuntautuukin muualle, todennäköisesti pitkälti Espoonlahteen ja edelleen Länsiväylän varrelle itäsuuntaan.

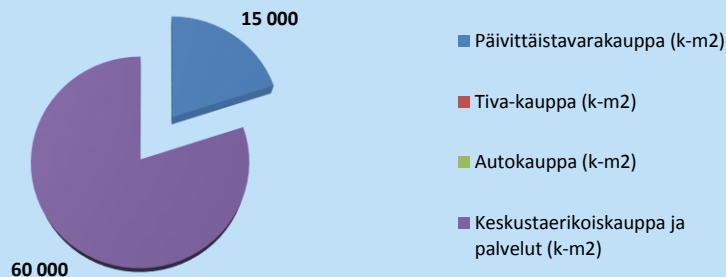
Päivittäistavarakauppojen lisäksi Kivenlahdessa on lähinnä kaupallisia palveluita, kuten kampaamoja, kahviloita ja ravintoloita sekä ompelimo ja terveys- ja hyvinvointipalveluita. Lisäksi Kivenlahdessa on muutamia erikoiskauppoja, joita voidaan kuvailla myös lähipalveluiksi, kuten apteekki, kukkakauppa ja muotiliike. Kaupat ja palvelut sijaitsevat pääosin asuintalojen kivijaloissa. Erikoiskaupan vähäisen tarjonnan vuoksi asukkaiden ostovoimaa siirtyy merkittävässä määrin Espoonlahteen ja muihin Länsiväylän varren erikoiskaupan keskittymiin sekä Helsinkiin.

Sijainti yhden metropysäkin päässä monipuolisesta ja palveluiltaan kehittyvästä Lippulaivasta vaikeuttaa kuitenkin kaupan palvelutarjonnan kehittämistä. Lähialueen väestöpohja on toisaalta suuri ja asutus tiivistä, mikä yhdessä kasvavan väestömäärän kanssa mahdollistaa kaupan palvelujen kehittämisen. Tähän perustuu myös alueen kaupan mitoitus, joka antaa mahdollisuuden kehittää etenkin päivittäistavarakauppaa, mutta myös erikoiskaupan lähipalveluja. Tätä tukee myös Kivenlahden metrokeskuksen hyvä saavutettavuus kaikilla kulkutavoilla.

Kivenlahden metrokeskuksen "vastinpari" Helsingissä on Myllypuro (ks. kohta 3.1.2), jossa on nykyisin huomattavasti Kivenlahtea monipuolisemmat kaupan palvelut. Vuonna 1965 valmistunut alkuperäinen Myllypuron ostari purettiin vuonna 2010 ja tilalle valmistui Kauppakeskus Myllypuron Ostari vuonna 2011. Kauppakeskuksen tarjonta painottuu arjen asiointiin ja paikallisiin palveluihin. Myllypuron Ostarilla toimii esimerkiksi päivittäistavarakauppa, apteekki, pesula, ravintoloihin ja kampaamo. Ankkurivuokralaisina ovat S-Market, K-Supermarket, Hesburger ja apteekki (www.citycon.fi). Kivenlahden metrokeskusta voisi lähteä kehittämään samaan suuntaan kuin Myllypuron ostaria.

6.1.2 Espoonlahden keskus

- Kaupunkikeskus, jossa monipuoliset kaupalliset, kulttuuriset ja julkiset palvelut
- Palvelee koko Espoonlahden suuraluetta, tulevaisuudessa voi saada asiointeja kauem-
paakin Lippulaivan uudistuessa

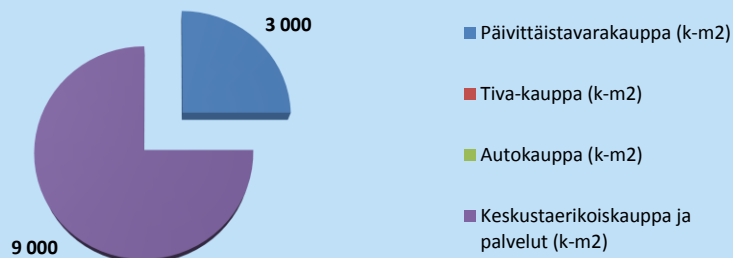


Kaupunkikeskuksena Espoonlahden keskus on koko Suur-Espoonlahden alueen tärkein keskus myös kaupallisesti. Alueella on monipuoliset ja hyvät kaupalliset palvelut kauppakeskus Lippulaivassa ja sen lähiympäristössä. Espoonlahden asukasmäärään, asiakaspotentiaaliin ja Espoonlahden kaupalliseen vaikutusalueeseen nähden kaupan nykyinen pinta-ala on kuitenkin alimitoitettu. Suunnitelmassa onkin purkaa nykyinen vuonna 1993 valmistunut kauppakeskus Lippulaiva ja rakentaa tilalle uusi, nykyiseen kauppakeskukseen nähden noin kaksinkertainen palvelukokonaisuus, jossa on tiloja myös kulttuurille.

Lippulaivaan päivittäistavarakaupalle suunniteltu liiketila mahdollistaa 2 - 3 hypermarket-kokoluokan päivittäistavarakaupan yksikköä, mikä parantaa merkittävästi kaupan tarjontaa ja kauppakeskuksen vetovoimaisuutta. Nykyinen kauppakeskus jatkaa toimintaansa kesään 2017 saakka, minkä jälkeen aluetta palvelee noin 8 000 kerrosneliömetrin kokoinen väliaikainen kauppakeskus. Uusi kauppakeskus avataan suunnitelmien mukaan keväällä 2020. Huomattava osa Suur-Espoonlahden asukkaiden ostovoimasta suuntautuu nykyisin Espoonlahden keskukseen. Uusi laajentunut kauppakeskus, metrokeskuksen rakentuminen, julkiset kulttuuripalvelut (uusi aluekirjasto ja kulttuuritilat) sekä muut kaupunkikehityshankkeet kasvattavat Espoonlahden keskuksen kaupallista profiilia ja vetovoimaa entisestään.

6.1.3 Soukka

- Tavoitteena on elinvoimainen paikalliskeskus
- Sijainti ja nykyisten toimijoiden aktivointi voisivat mahdollistaa profiloitumisen "pien-yrittäjäkeskukseksi"
- Päivittäistavarakaupan tarjonnan pitäisi tulevaisuudessa olla nykyistä runsaampaa



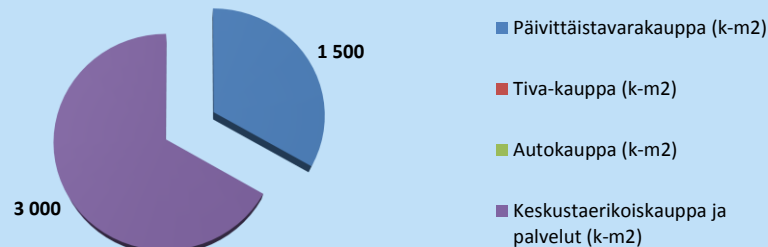
Soukan ostari on nykytilassa melko alavireinen, mutta esimerkiksi siellä toimiva lankakauppa on laajemminkin vetovoimainen. Lankakaupan ympärille on myös syntynyt uutta käsityöläistoimin-

taa. Tällä profiloitumisella voisi olla mahdollisuuksia kehittyä eteenpäin. Vastaava lankakauppa löytyy esimerkiksi Oulunkylästä, jonka ostarilla (Ogeli) on sen lisäksi kaupallisia palveluja (kamppaamo, autokoulu ym.), pankki, apteekki ja muutama erikoiskaupan pienliike (optikko ja kul-tasepäneliike). Soukan etuna Ogeliin verrattuna on se, että Ogelissa ei ole käsityöläistoimintaa eikä päivittäistavarakauppaa.

Soukan kehittämiseen pätevät samat lähtökohdat kuin Finnoossa: koolla ja perustarjonnalla on vaikea kilpailla, kun lähellä on vetovoimainen iso kauppakeskus. Soukan "vastinpari" Helsingissä on Kontulan ostari, joka markkinoi itseään kaiken kattavana kauppakeskuksena. Aivan tähän Soukassa ei tarvitse pyrkiä. Sen sijaan Soukan metrokeskuksen kehittämisessä tavoitteena voisi olla pienyrittäjäkeskus - metromatkan päässä Espoonlahden keskuksesta olisi keskittymä, jossa olisi pienyrittäjien erikoispalveluita ja -liikkeitä, kuten ompelija, suutari, floristi jne. Tällaisille pienliikkeille olisi kysyntää ja se olisi hyvä ottaa huomioon metrokeskusta kehitettäessä. Oleellista on myös päivittäistavarakaupan kehittämismahdollisuuksien tukeminen, sillä vetovoimainen päivittäistavarakaupan tarjonta auttaa pitämään lähialueen ostovoiman omalla ostarilla ja tukee lähipalveluja.

6.1.4 Kaitaan metrokeskus

- Väestömäärä ja metron käyttäjämääräennuste on länsimetron jatkealueen pienin, mikä pienentää kaupan kehittämispotentiaalia muihin metrokeskuksiin verrattuna
- Mahdollistetaan nykyistä parempi päivittäistavarakaupan tarjonta
- Tilaa myös lähipalveluille ja erikois kaupalle
- "Peruspalvelut kuntoon ja vähän ylikin"

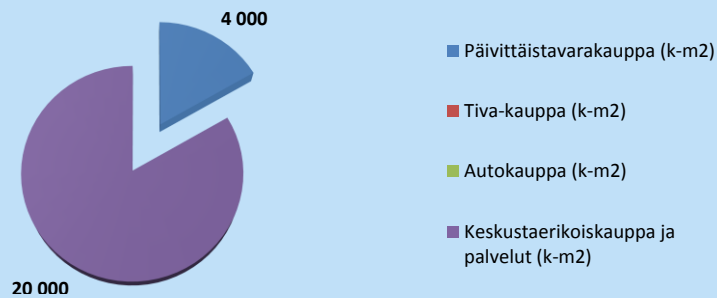


Kaitaan metrokeskus on luonteeltaan lähipalvelukeskus, jonka tarjonta perustuu oman lähialueen kysyntään eli lähinnä Iivisniemen pienalueen noin 9 500 asukkaaseen vuonna 2030. Nykytasoon verrattuna kaupan tarjonta voi lisääntyä, mutta saman väestön ostovoimasta kilpailevat palveluiltaan monipuolisempi Finnoon metrokeskus, Suomenojan palvelut ja Iso Omena. Helsingin metroasemavertailun perusteella näyttää lisäksi siltä, ettei pelkän metroaseman varaan synny kovin monipuolisia kaupan alueita, vaan peruspalvelukokonaisuuksia: "kauppa, kioski, kuppila ja kahvila".

Kaitaan "vastinpari" Helsingissä on Rastila, jossa kaupan palvelut ovat Vuosaaren läheisyyden vuoksi suhteellisen vaatimattomat. Kaitaalla kaupan kehittämisen lähtökohdaksi voisi ottaa "peruspalvelut kuntoon ja vähän ylikin". Palveluita ei kuitenkaan ole syytä mitoittaa liian suuriksi, sillä ne voivat jäädä toteutumatta. Perustasoinen tarjonta Kaitaalla tukee osaltaan Finnoon keskustan ja Soukan mahdollisuuksia kasvaa monipuolisemmiksi metrokeskuksiksi.

6.1.5 Finnoon metrokeskus

- Metrokeskus lähiasukkaille, kattavat peruspalvelut ja Finnoon omaleimaisuutta tukevia palveluja
- Finnoonsatamassa varaus pienemmälle ruokakaupalle ja venesataman palveluille
- Ravintoloita ja palveluita asukkaiden lisäksi myös alueella vieraileville
- Pohjoisosaa kehittyä osana Suomenojan suuryksikköaluetta



Finnoon tuleva väestömäärä mahdollistaa kaupallisten palveluiden monipuolisen kehittämisen. Alueelle voidaan toteuttaa mittakaavaltaan sekä suurta että pientä kauppaa. Merkittävä kilpaileva tarjonta Matinkylässä on kuitenkin lähellä. Finnoossa voisivatkin nousta esiin omaleimaiset lähipalvelut, joissa korostuvat pienet yksiköt kuten kauppahalli. Finnoon keskustan palveluiden tulisi perustua pääosin paikalliseen kysyntään. Perinteisellä kauppakeskusmaisella tarjonnalla ja pelkällä suuruudella kilpaileminen Ison Omenan vieressä ei todennäköisesti toimi. Finnooseen olisi pyrittävä luomaan yhdistelmä kaupan peruspalveluja, joita joka tapauksessa tarvitaan ja jotain erityisempää, joka erottuu Ison Omenan tarjonnasta. Yhtenä vaihtoehtona mahdollisuuksia antavat venesatama ja lintukosteikko, jotka tuovat alueelle ihmisiä kauempaakin.

Etelään Finnoonsatamaan voi muodostua oma alakeskuksensa. Pieni päivittäistavarakauppa palvelee asukkaiden lisäksi myös veneilijöitä ja vierasvenesataman toimintaa. Lisäksi alueelle voidaan varata tilaa palveluille ja ravintoloille. Finnoon satama voi profiloitua Espoon "rakennetuksi rannaksi" - sunnuntaikävelysten ja perheretkien kohteeksi kaikille espoolaisille. Liiketoimintaa ei kuitenkaan voi rakentaa pelkästään sunnuntaikävelijöiden varaan, vaan perustarjonnan määrän määrittelee paikallinen kysyntä.

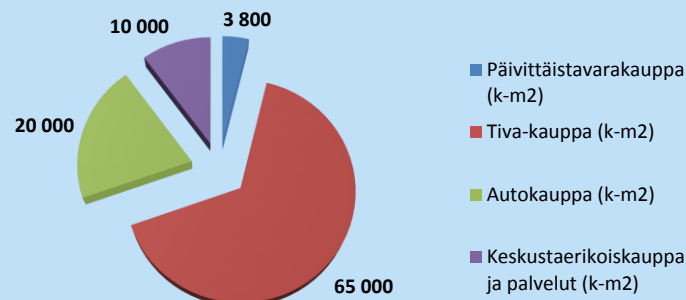
Veneklusteri Finnoon alueella on nykyään vahva, mutta tarjonta suuntautuu lähinnä veneenomistajille, jotka pitävät venettään Finnoon satamassa. Tulevaisuudessa vierasvenesatama tuo paikalle myös satunnaisia veneilijöitä. Venealallakin klusteroitumisesta on hyötyä, mutta varsinainen vene- ja venetarvikekauppa sijaitsevat yleensä halvemmilla paikoilla kuin ranta-alueiden asuintalojen kivijaloissa. Myös Finnoon rantaan sopii paremmin vierasvenesatamille tyypillinen pienemmän mittakaavan venetarvikekauppa, jossa on lähinnä vaatteita ja asusteita, sisustustavaraa, matkamuiistoja ja muuta pientä merellistä tarjontaa. Varsinaista venekauppaa voi jatkossakin sijoittaa alueen pohjoisosiin lähemmäksi kaupan suuryksiköitä nykyiselle teollisuusalueelle.

Finnoon pohjoisosat Länsiväylän tuntumassa vahvistuvat kaupan alueina osana Suomenojan suuryksikköaluetta. Bauhaus ja Plantagen liittyvät pohjoisosat jo nyt mielikuvissa Suomenojaan ja Hannuksenpeltoon suunnitellut uudet hankkeet sekä tieyhteys pohjoiseen Martinsillantielle vahvistavat Pohjois-Finnoota tilaa vievän kaupan alueena entisestään. Finnoossa on myös mahdollista toteuttaa uutta rakentamista toisin kuin Suomenojalla Länsiväylän pohjoispuolella.

6.2 Muut kaupan alueet

6.2.1 Suomenoja

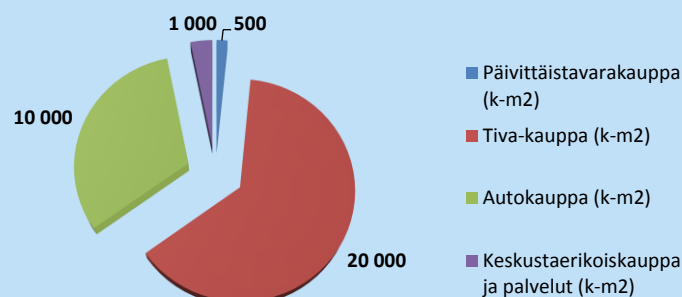
- Liikepinta-alaltaan suurin kaupan keskittymä Suur-Espoonlahdessa
- Keskeiset osat alueesta alkavat olla täynnä, joten uutta rakentamista ohjautuu naapurialueille
- Maakuntakaavan suuryksikköalue-merkintä nostaa Suomenojan merkitystä



Suomenojan alue tarkoittaa tässä Eestinmalmin tilastoaluetta, jolle sijoittuu huomattava osa Suur-Espoonlahden alueen nykyisestä kaupan tarjonnasta. Toiminnallisesti Suomenojan kaupan alue on kuitenkin laajempi ja jatkuu Länsiväylän eteläpuolelle Hannukseen sekä itäsuuntaan Friisilään. Yhdessä ne muodostavat Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaisen vähittäiskaupan suuryksikköalueen, jossa on jo nykyisin rakennettua kaupan pinta-alaa noin 125 000 k-m². Tämä vastaa noin Sellon kauppakeskuksen pinta-alaa, joskin Sellossa painottuvat päivittäistavarakauppa, keskustahakuinen erikoiskauppa ja kaupalliset palvelut ja Suomenojalla paljon tilaa vaativa erikoiskauppa. Tässä roolissa Suomenoja vahvistuu edelleen kaupallisena keskittymänä. Länsiväylän eteläpuolinen osa voisi jatkossa hyödyntää Finnoon sataman aluetta ja kehittyä venealan klusterina. Kasvun mahdollisuuksia Eestimallin alueella on lähinnä Suomenojan liikenneympyrän pohjoispuolella, muuten alue alkaa olla jo melko täynnä.

6.2.2 Martinsilta

- Länsiväylän liittymä kiinnostaa kauppaa ja on hyvin saavutettavissa oleva alue
- Tiva- ja autokaupan mitoitus perustuu toteutusta odottaviin hankkeisiin
- Kehittyy kaupallisessa mielessä hitaammin kuin Suomenojan ja Finnoon alueet, toteutuminen on kauempana tulevaisuudessa



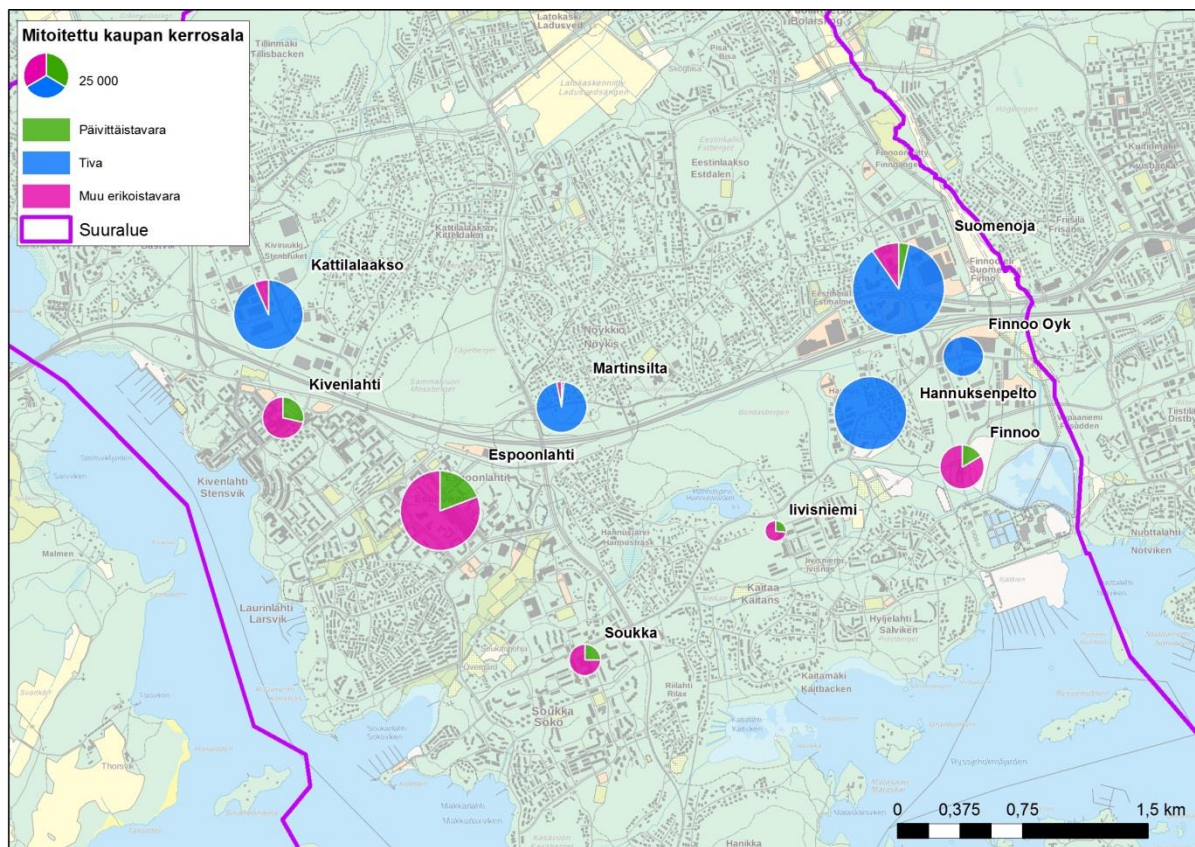
Martinsilta sijoittuu Nöykkiönlaakson tilastoalueelle ja yllä oleva mitoituskaavio kuvaa koko aluetta, jolla on myös pieni lähipalvelukeskus Nöykkiön keskellä. Tilaa vievän kaupan paikkana kehittyvä sijainti on kuitenkin alueen eteläosassa Länsiväylän liittymässä Martinsillan kupeessa. Tois- taiseksi sijainti on ollut liian kaukana lännessä - hankkeet ovat olleet vuosia vireillä, mutta eivät

ole lähteneet liikkeelle. Pitkällä aikavälillä Martinsiltakin voi kuitenkin toteutua tilaa vievän kaupan alueena, kun maankäyttö tehostuu pidemmällä idässä Matinkylän ja Tapiolan lähialueilla.

Martinsillan toteuttamiseen ja mitoittamiseen liittyy epävarmuuksia mm. liito-orava-alueiden vuoksi. Koska Martinsillan alueella on kuitenkin potentiaalia ja tarvetta kaupan kehittämiseksi, maankäytön suunnittelussa olisi hyvä varautua myös vaihtoehtoisiiin ratkaisuihin. Tällaisia ovat Martinsiltan osoitetun mitoituksen toteuttaminen mahdollisuuksien mukaan Suomenojalla (liittymän pohjoispuolella) tai Martinsillan alueen laajentuminen Länsiväylän eteläpuolelle ja liittymäalueen länsipuolelle.

7. YHTEENVETO

Vuoden 2030 kaupan alueiden sijoittuminen (kuva 30) ja kaupan mitoitus (taulukko 12) ja vahvistavat Suur-Espoonlahden asemaa alueen asukkaiden asiointipaikkana: nykyinen asiointitodennäköisyysvyöhyke levittäytyy koko Espoonlahden suuralueelle ja erityisesti Länsiväylän myötäisesti itään kohti Matinkylää ja Lanteen kohti Kirkkonummea. Arviolta noin 42 % Suur-Espoonlahden asukkaiden ostovoimasta jää mitoitettussa tilanteessa omalle alueelle. Myös alueen ulkopuolelle suuntautuvien asiointien suhteellinen osuus pienenee. Tämä merkitsee sitä, että Suur-Espoonlahden alueen kaupallinen merkitys kasvaa mitoitusratkaisun seurauksena, vaikka myös ympäröivät keskukset kasvattavat kaupallista tarjontaansa. Tämä tukee koko Etelä-Espoon kehittymistä monipuolisena asumisen, työpaikkojen ja kaupan alueena. Esitetty mitoitusratkaisu ei kuitenkaan merkittävästi syö toimintaedellytyksiä lähellä sijaitsevilta kaupallisilta keskittymiltä kuten Matinkylältä ja Kirkkonummen keskustalta.



Kuva 30 Keskeisten kaupan alueiden mitoitus 2030. Tilaa vaativassa kaupassa on mukana myös autokauppa ja muussa erikoiskaupassa kaupalliset palvelut.

Mitoitukseltaan suurin alue kokonaiskerrosalassa sekä tilaa vaativassa erikoiskaupassa ja auto-kaupassa on Eestinmalmin pienalue (Suomenoja). Päivittäistavarakaupassa sekä keskustaerikoiskaupassa ja kaupan palveluissa eniten kerrosalaa on Espoonlahden keskustassa. Iivisniemen alue on jaettu Finnöö ja Kaitaan metrokeskuksiin. Pienalueilla, joilla on metrokeskus, kaupan kokonaismitoitus on seuraava:

- Kivenlahti	21 000 k-m ²
- Espoonlahden keskus	75 000 k-m ²
- Soukanmäki	12 000 k-m ²
- Iivisniemi	28 500 k-m ²
o Kaitaa	4 500 k-m ²
o Finnöö	24 000 k-m ²

Taulukko 12 Keskeisten kaupan alueiden mitoitus vuonna 2030. Pienalueet, joissa on metrokeskus on merkitty kirjaimella M.

Pienalue	Päivittäis-tavara-kauppa	Keskusta-erikoiskauppa ja palvelut	Tilaa vaativa erikoiskauppa ja autokauppa	Yhteensä
Kivenlahti (M)	6 000	15 000	0	21 000
Espoonlahden keskus (M)	15 000	60 000	0	75 000
Soukanmäki (M)	3 000	9 000	0	12 000
Iivisniemi	5 500	23 000	0	28 500
- Kaitaa (M)	1 500	3 000	0	4 500
- Finnoo (M)	4 000	20 000	0	24 000
Hannus	0	0	90 000	90 000
Eestinmalmi (Suomenoja)	3 800	10 000	85 000	98 800
Nöykkiönlaakso (Martinsilta)	500	1 000	30 000	31 500
Kattilalaakso (Kiviruukki)	0	4 000	55 000	59 000

Valtaosa kaupan kerrosalasta sijoittuu metrokeskuksiin, Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksikköalueelle ja erikseen osoitetuille paljon tilaa vaativan erikoiskaupan alueille. Metrokeskusten sisältävien pienalueiden osuus koko Espoonlahden päivittäistavarakaupan sekä keskustahakuisen erikoiskaupan ja kaupallisten palvelujen mitoituksesta on noin 80 %. Päivittäistavarakaupassa on jätetty mitoittamatta noin 1 500 k-m². Tämä mahdollistaa pienmyymälöiden toteuttamisen alueille, joilla on kysyntää uusille kaupan palveluille.

Päivittäistavarakaupassa sekä keskustahakuisessa erikoiskaupassa ja kaupan palveluissa kaupan liiketila on mitoitettu suhteessa Suur-Espoonlahden asukkaiden ostovoiman aikaansaamaan liiketilatarpeeseen: liiketilatarve kattaa kaupan mitoituksen eli asukkaiden oma ostovoima riittää kaupan kehittämiseen. Tämä turvaa nykyisten myymälöiden toimintaedellytysten säilymisen uusien myymälöiden perustamisesta huolimatta. Näin asukkaiden arki on sujuvampaa ja palvelut paremmin saavutettavissa. Koska asiointimatkat voivat suuntautua entistä useammin omalle asuinalueelle, asiointimatkat lyhenevät ja samalla liikenteen päästöt vähenevät.

Paljon tilaa vaativassa erikoiskaupassa ja autokaupassa Espoonlahti on vetovoimainen koko pääkaupunkiseudun mittakaavassa. Länsimetron jatkealue muodostaa kaupallisen alueen, jonka toiminta perustuu seudulliseen asiointiin, eikä mitoitusta voida perustaa vain espoonlahtelaisten ostovoimaan. Espoonlahden paljon tilaa vaativan erikoiskaupan ja autokaupan kehittämisellä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta naapurikuntien nykyisten palvelujen kehittämisedellytyksiin. Helsingissä erikoiskaupan ja autokaupan palvelut ovat Espoonlahteen verrattuna jo nykyisin mitattavat ja uusia palveluja on suunnitteilla. Kirkkonummella puolestaan tilaa vaativan erikoiskaupan ja autokaupan palveluja ei ole Espoonlahteen verrattuna merkittävästi ja asiointi suuntautuu jo nykyisin Espoon puolelle.

8. LÄHDELUETTELO

Aluesarjat: <http://www.aluesarjat.fi/>

Espoon kaupunki (2016). Kaitaa-Iivisniemi osayleiskaava, selostus.

Espoon kaupunki (2016). Espoonlahden keskus, asemakaavan muutos.

Espoon kaupunki (2016). Hannuksenpelto II, asemakaavan muutos. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

Espoon kaupunki (2015). Kaitaan metrokeskus. osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

Espoon kaupunki (2015). Liikenne Espoossa 2015.

Espoon kaupunki (2015). Finnoon osayleiskaava, selostus. Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen julkaisu 1/2015.

Espoon kaupunki (2012). Länsimetron jatke, hankesuunnitelma Matinkylä-Kivenlahti.

Kaupan liitto (2014). Verkkokauppatilasto 2014.

Trafix Oy (2012) Kivenlahden metron liityntälinjastosuunnitelman päivitys.