

Espoon kaupan palveluverkko- selvitys ja -suunnitelma 2030

Espoon kaupan palveluverkko selvitys ja -suunnitelma 2030



JULKAISUA VOI TILATA OSOITTEESTA

ESPOON KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS
PL 43
02070 ESPOON KAUPUNKI

Asiakaspalvelu puh. (09) 8162 5200

Espoon kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2030

Sisältö

Yhteenveto	4
1. Lähtökohdat ja tavoitteet.....	6
1.1. Lähtökohdat Espoon kaupan palveluverkon suunnittelulle	6
1.1.1. Uudenmaan maakuntakaava ja Espoon yleiskaavat sekä elinkeinovyöhykkeiden kehityskuva	6
1.1.2. Vähittäiskaupan sijainnin säättely maankäyttö- ja rakennuslaissa.....	8
1.2. Työn tavoitteet ja selvityksen rakenne	9
1.3. Vähittäiskaupan kehityksen suuntaviivoja	10
1.3.1. Verkkokauppa uutena jakelukanavana	10
1.3.2. Kysynnän muutostekijöitä	11
1.3.3. Tarjonnan muutostekijöitä	13
2. Väestö, työssäkäynti ja liikenne.....	15
2.1. Väestö ja väestönkasvu	15
2.2. Työpaikat ja työssäkäynti.....	19
2.3. Liikenne nykytilanteessa.....	22
2.3.1. Henkilöautoliikenne	22
2.3.2. Julkinen liikenne	24
3. Vähittäiskaupan ostovoima ja ostovoiman kasvun edellyttämä lisäpinta-alan tarve	25
3.1. Ostovoiman ja vähittäiskaupan tilantarpeen arvioiminen	25
3.1.1. Perusoletukset	25
3.1.2. Epävarmuustekijät	26
3.2. Vähittäiskaupan ostovoima ja sen kasvu	27
3.3. Ostovoiman siirtymät.....	28
3.3.1. Ostovoiman siirtymät Espoossa.....	28
3.3.2. Päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymät Espoon tilastoalueilla	29
3.4. Laskennallinen vähittäiskaupan lisätilantarve vuoteen 2030 mennessä	30
4. Kaupan rakenne Espoossa ja pääkaupunkiseudulla	33
4.1. Päivittäistavarakaupan verkosto	33
4.1.1. Myymäläverkon rakenne	33
4.1.2. Päivittäistavarakaupan palvelujen saavutettavuus.....	37
4.2. Erikoistavarakauppa	41
4.3. Kaupan hankkeet Espoossa	43
4.3.1. Hankkeiden sijainti ja kuvaus.....	43

4.3.2. Hankepinta–ala suhteessa nykyiseen pinta–alaan ja laskennalliseen tilantarpeeseen47

5. Vähittäiskaupan palveluverkon rakennemallit	50
5.1. Rakennemallien muodostamisen periaatteet	50
5.2. Rakennemallit.....	50
5.3. Erot kaupan keskushierarkiassa eri rakennemalleissa	53
5.4. Kaupan toimintojen sijoittelu	54
5.5. Rakennemallit Espoon suuralueilla	55
6. Rakennemallien vaikutusten arviointi.....	57
6.1. Kaupalliset vaikutukset	57
6.1.1. Kaupallisista vaikutuksista yleisesti.....	57
6.1.2. Rakennemallien vertailu kaupallisten vaikutusten suhteen	58
6.1.3. Kaupalliset vaikutukset suuralueittain	59
6.2. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	63
6.2.1. Vaikutuksista yhdyskuntarakenteeseen yleisesti.....	63
6.2.2. Seudullisten erikoistavarakaupan vyöhykkeiden vaikutukset.....	64
6.2.3. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen alueittain	64
6.3. Vaikutukset liikenteeseen	65
6.3.1. Vaikutuksista liikenteeseen yleisesti.....	65
6.3.2. Erikoiskaupan suuryksiköiden (EKSY) vaikutukset liikkumiseen.....	66
6.3.3. Vaikutukset liikenteeseen alueittain	66
6.4. Vaikutukset kuntatalouteen	69
6.4.1. Käytetyn arviointimallin kuvaus	69
6.4.2. Kunnallistalouteen vaikuttavat tulot ja erot mallien välillä	70
6.4.3. Kunnallistalouteen vaikuttavat menot ja erot mallien välillä.....	71
6.5. Rakennemallien yhteensopivuus julkisen palveluverkon tavoitetilan kanssa.....	72
6.6. Yhteenveto rakennemallien vaikutusten arvioinnista.....	74
7. Espoon kaupan palveluverkkosuunnitelma 2030	75
7.1. Espoon kaupan palveluverkkosuunnitelma 2030.....	75
7.2. Suunnitelman keskeiset vaikutukset	82
7.2.1. Kaupalliset vaikutukset.....	82
7.2.2. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen.....	83
7.2.3. Vaikutukset liikenteeseen	83
7.2.4. Vaikutukset kuntatalouteen	83
Lähteet.....	85
Kirjalliset lähteet	85
Tilastolähteet	86
Haastattelut.....	86

Yhteenveto

Espoon kaupan palveluverkkoselvitys on maankäytön suunnittelua tukeva perusselvitys, jossa muodostetaan näkemys tavoitteellisesta kaupan palveluverkosta vuonna 2030.

Selvityksen peruslähtökohtana on Espoon kaupungin väestömitoitus, jonka mukaan Espoon väkiluku olisi vuonna 2030 noin 357 000. Lisäystä nykyiseen on noin 83 000. Huomattava väestönkasvu edellyttää myös kaupan palvelujen lisäämistä. Väestön ja ostovoiman kasvuun perustuva laskennallinen vähittäiskaupan mitoitus edellyttäisi jopa noin 940 000 kerros-m²:ä lisäpinta-alaa.

Raportissa esitetään nykytila-analyysin ja tuleviin ennusteisiin perustuva kaupan palveluverkkosuunnitelma 2030. Suunnitelman keskusrakenne pohjautuu nykyiseen kaupan verkostoon, jota täydennetään paikallis- ja lähipalvelukeskuksilla kasvavilla asuinalueilla ja liikenteellisissä solmukohdissa. Kaupallinen verkosto sisältää neljänkokoisia keskuksia, joista suurimmat ovat kaupunkikeskukset Espoon keskus, Leppävaara, Tapiola, Matinkylä ja Espoonlahti. Kaupunkikeskusten lisäksi osoitetaan isoja ja pieniä paikalliskeskuksia sekä lähipalvelukeskuksia. Keskustyypeille on annettu suuntaa-antava mitoitust ja niiden sisältöä on kuvattu niihin sijoittuvien toimintojen ja esimerkkien kautta.

Kaupunkikeskukset ovat monipuolisia keskuksia, joissa on suuret ruokakaupat ja runsaasti erikoistavarakauppaa. Kaikissa viidessä kaupunkikeskuksessa on tiedossa olevia kaupan hankkeita, jotka vahvistavat niiden asemaa ja kaupallista tarjontaa.

Isot paikalliskeskukset ovat hyvän palvelutason keskuksia, joista löytyy ruokakaupan lisäksi myös tavallisimmin tarvittujen erikoistavaroiden tarjontaa ja kaupallisia palveluja. Kauklahti ja Kalajärvi kehittyvät isoina paikalliskeskuksina. Uudet isot paikalliskeskukset osoitetaan Finnoon metroaseman ja asuinalueen yhteyteen, Suurpeltoon, Histaan ja Keraan. Keran kehittäminen liittyy suurempaan maankäytön uudistamiseen nykyisellä työpaikka-alueella. Keran maankäytön muuttaminen edellyttää yleiskaavatason tarkastelua ja sijoittuu ajallisesti kauemmaksi kuin muiden uusien isojen paikalliskeskusten kehittäminen.

Pienissä paikalliskeskuksissa on yksi keskikokoinen tai kaksi pienempää ruokakauppaa ja jonkin verran kaupallisia palveluita ja pienimuotoista, paikallista erikoistavarakauppaa. Uusia pieniä paikalliskeskuksia ovat Urheilupuisto, Viiskorpi ja Saunalahti. Saunalahdessa väestöpohja on jo olemassa ja keskus voi toteutua hyvinkin nopeasti. Viiskorven kehittyminen liittyy Kehä III:n kaupan vyöhykkeen kehittämiseen sekä alueen lähituntumaan syntyvään uuteen asutukseen. Urheilupuiston merkintä perustuu metron läheisyyteen ja Urheilupuiston monipuolisiin toimintoihin, jotka voivat mahdollistaa erikoistuneen paikalliskeskuksen syntymisen. Nykyiset pienet paikalliskeskukset ovat pääosin lähiostoskeskuksia, jotka voivat ympäröivän rakenteen kehityksestä riippuen jonkin verran laajentua erityisesti tulevien metroasemien yhteydessä.

Lähipalvelukeskukset ovat pieniä, kaupalliset peruspalvelut tarjoavia keskittymiä, jotka kuitenkin ovat yksittäistä lähikauppaa suurempia. Niitä osoitetaan määrällisesti eniten, yhteensä 29 kappaletta. Näistä 18 on nykyisiä ja 11 uusia kohteita. Uusia kohteita sijoittuu paitsi uusille asuinalueille, myös Rantaradan asemille.

Keskusten lisäksi kaupan palveluverkkosuunnitelmassa osoitetaan myös *seudullisia erikoistavarakaupan vyöhykkeitä*. Näillä tarkoitetaan ns. paljon tilaa vievää erikoistavarakauppaa, mutta myös muita erikoistavarakaupan suuryksiköitä sisältäviä alueita. Suomenojan alue on jo nykyisin tällainen kaupan suuryksiköiden vyöhyke, jolla on myös selvä seudullinen rooli asiointipaikkana. Pääkaupunki-seudulla muita vastaavia alueita ovat Vantaan Petikko, Tammisto ja Porttipuisto sekä Helsingissä pienimuotoisemmin Roihuvuori ja Konala. Palveluverkkosuunnitelmassa esitetään Espooseen kolme seudullista erikoistavarakaupan vyöhykettä: Lommila-Mikkela, Suomenoja ja uutena Nihtisilta-Turvesolmu. Näillä vyöhykkeillä on jo erikoistavarakaupan suuryksiköitä ja niihin on vireillä myös uusia hankkeita. Ne sijoittuvat keskeisille paikoille kaupunkirakenteessa ja niihin on hyvät liikenneyhteydet. Näiden kolmen vyöhykkeen lisäksi osoitetaan seudullisten erikoistavarakaupan vyöhykkeiden laajentumisalueita Kivenlahteen, Kauklahteen ja Kehä III:n varrelle. Nämä alueet kehittyvät hitaammin kuin varsinaiset vyöhykkeet. Ne tarjoavat vaihtoehtoisia sijainteja sellaisille toimijoille, jotka eivät mahdu tai halua hakeutua Lommila-Mikkelaan, Suomenojalle tai Nihtisilta-Turvesolmuun.

Kaupan palveluverkkosuunnitelma mahdollistaa Espoon arvioitua väestönkasvua vastaavan kaupallisen rakentamisen ja Espoon kaupallisen omavaraisuuden säilyttämisen.

Raportin tekemistä on ohjannut Espoon kaupungin asettama ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet apulaisyleiskaavapäällikkö Vuokko Rouhiainen, tutkimuspäällikkö Ritva Helminen-Halkola, tutkija Jorma Alvesalo, tutkija Laura Malm-Grönroos, arkkitehti Seppo Suntio, arkkitehti Anu Ylitalo, apulaisasemakaavapäällikkö Marjut Huvinen, aluearkkitehti Merja Kiviluoto ja suunnittelupäällikkö Petri Suominen. Raportin yhdyskuntarakennetta, liikennettä ja kuntataloudellisia vaikutuksia käsittelevät osat ovat kirjoittaneet Jari Mäkyinen, Henrik Pekkala ja Jukka Räsänen Ramboll Oy:stä.

Espoossa 6.5.2011

Entrecon Oy
Mari Pitkäaho
Konsultti, KTM

Kyösti Pätynen
Konsultti, KTM, toimitusjohtaja

1. Lähtökohdat ja tavoitteet

1.1. Lähtökohdat Espoon kaupan palveluverkon suunnittelulle

1.1.1. Uudenmaan maakuntakaava ja Espoon yleiskaavat sekä elinkeinovyöhykkeiden kehityskuva

Nyt käsillä oleva Espoon kaupan palveluverkkoselvitys on laadittu samaan aikaan kuin Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa on valmisteltu. Maakuntakaavan luonnos, jossa otetaan kantaa muun muassa kaupan sijoittumiseen, tulee nähtäville toukokuussa 2011. Espoon kaupan palveluverkkoselvityksen on tarkoitus tukea Espoon kaupunkia maakuntakaavaluonnoksen kommentoinnissa, mutta palvella myös tulevaa yleis- ja asemakaavoitusta ja maankäytön suunnittelua.

Nykyisessä Uudenmaan maakuntakaavassa, joka on vahvistettu 8.11.2006, on Espooseen osoitettu seitsemän keskustatoimintojen aluetta (Espoon kaupunkikeskukset Espoon keskus, Leppävaara, Tapiola, Matinkylä ja Espoonlahti sekä Kauklahti ja Kalajärvi) ja yksi merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö (Lommila). Maakuntakaavassa on myös määriteltä seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan kokoraja, joka on pääkaupunkiseudulla 10 000 k-m² ja muulla Uudellamaalla 5 000 k-m². Keväällä 2011 nähtäville tullessa 2. vaihemaakuntakaavaluonnoksessa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alarajaksi esitetään 30 000 k-m².¹

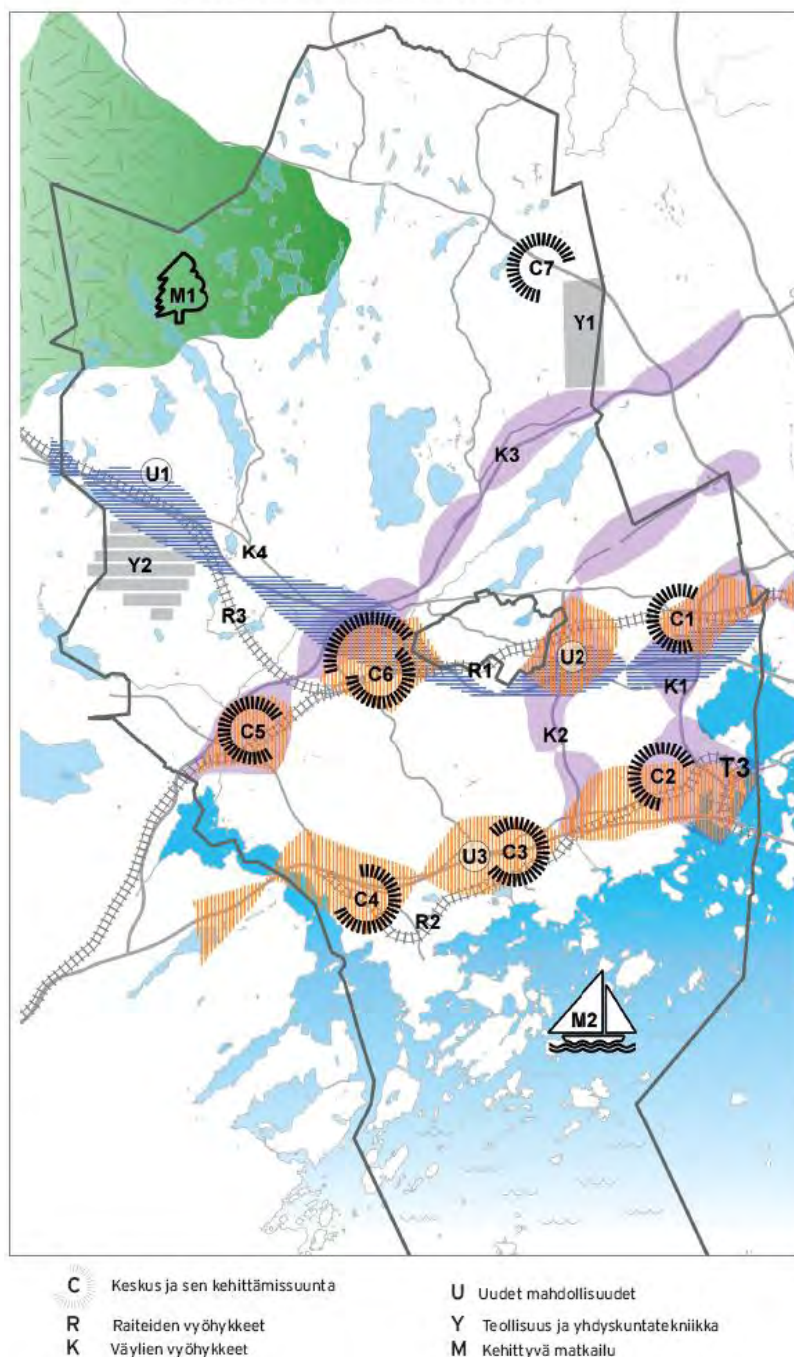
Espoon eteläosissa on voimassa yleiskaava, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 2008. Yleiskaavan laadintavaiheessa on vuonna 2002 laadittu Vähittäiskaupan palveluverkkoselvitys, jonka tavoitevuosi oli 2030 (Espoon kaupunkisuunnittelukeskus ja Entrecon Oy). Espoon eteläosien yleiskaavassa vähittäiskaupan suuryksiköt on ohjattu kaupunkikeskuksiin: Leppävaaraan, Tapiolaan, Matinkylään ja Espoonlahteen, jotka on osoitettu C-K-merkinällä. Muille C-alueille voi Espoon eteläosien yleiskaavan mukaan sijoittua myymäläkeskitymiä ja alle 2 000 k-m²:n kokoisia myymälöitä. Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa on lisäksi sallittu työpaikka-alueilla.

Espoon eteläosien yleiskaava ei kata Vanha-Espoon ja Pohjois-Espoon suuralueita. Näillä alueilla on voimassa Espoon pohjoisosien yleiskaavat I ja II, jotka ovat saaneet lainvoiman 1997 ja 2001. Lisäksi Hista-Siikajärvi-Nupurin alueelle on laadittu osayleiskaava, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 13.12.2010. Päätöksestä on valitettu Helsingin hallinto-oikeuteen

¹ Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava (maakuntakaavan uudistaminen) Kaavaluonnoksen selostus luku3. Mhs 19.4.2011

Yleiskaavojen kaupan alueet on tunnistettu tämän työn lähtökohtina, mutta työssä esitettävä kaupan palveluverkkosuunnitelma on laadittu itsenäisesti yleiskaavoista erillisenä.

Espoossa on vuonna 2010 laadittu elinkeinovyöhykkeiden kehityskuva (Kuva 1). Kehityskuvan elinkeinotoiminnan alueet ovat olleet yhtenä lähtökohtana kaupan palveluverkkoselvitykselle ja –suunnitelmalle.



Kuva 1 Espoon elinkeinovyöhykkeet 2035. Espoon elinkeinovyöhykkeiden kehityskuva. Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä B98:2010

1.1.2. Vähittäiskaupan sijainnin sääntely maankäyttö- ja rakennuslaissa

Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevan lainsäädäntö on ollut viime vuodet jatkuvasti keskustelussa. Keskustelun ytimessä ovat olleet erityisesti kaupan suuryksiköt, joiden sijoittamisen sääntely on nähty tärkeäksi varsinkin niiden yhdyskuntarakennetta hajauttavan vaikutuksen vuoksi. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen lisää asiointiliikennettä ja sitä kautta liikenteen päästöjä. Kaupan suuryksiköiden aiheuttaman liikennesuoritteiden vähentämistä on pidetty tärkeänä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi on katsottu suuryksiköiden uhkaavan lähipalveluja ja sitä kautta kaupan saavutettavuutta.

Maankäyttö- ja rakennuslaissa yli 2 000 kerrosneliömetrin kokoiset myymälät on määritelty suuryksiköiksi, joita ei saa sijoittaa maakunta- tai yleiskaavan keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle, ellei aluetta ole asemakaavassa erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen. Ennen vuotta 2011 lakiin sisältyi lievennys, jonka mukaan suuryksiköiden sijaintirajoite ei koskenut ns. paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa. Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan käsitettä ei kuitenkaan laissa määritelty, vaan käsite määriteltiin Ympäristöministeriön op-
paassa lain perusteluissa esitetyn määritelmän pohjalta². Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan vapauttaminen suuryksiköistä muuten koskevasta sääntelystä aiheutti hankaluuksia ja osin kaupan toimijoiden kannalta epätasa-arvoisia tulkintoja lain soveltamisessa³. Maankäyttö- ja rakennuslain uudistamisesta annettiin joulukuussa 2010 hallituksen esitys⁴, jossa paljon tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa koskeva poikkeus poistettiin. Lakiesitys hyväksyttiin eduskunnassa 8.3.2011 ja se tuli voimaan 1.4.2011. Laissa on neljän vuoden siirtymäaika, jonka aikana ennen lain voimaantuloa hyväksytyt kaavat ovat voimassa aikaisemman sääntelyn mukaisesti.

Lakiehdotus synnytti runsaasti keskustelua kaupan sääntelystä. Muutoksen perusteluissa korostui etenkin yhdyskuntarakenteen ohjaamisen merkitys ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta. Muutosesitystä ovat kritisoineet mm. Kaupan liitto⁵, maakuntahallitusten puheenjohtajat⁶ ja Kilpailuvirasto⁷, jotka ovat katsoneet suuryksiköiden sijainnin sääntelyn kiristämisen antavan kilpailuetua nykyisille myymälöille, vaikeuttavan kohtuuttomasti kaupan investointeja ja siirtävän kaavoitusvaltaa kunnista Ympäristöministeriöön.

Suuryksiköitä koskevan sääntelyn kiristyminen kasvattaa yleis- ja maakuntakaavojen merkitystä, koska kaikki suuryksiköt tulisi jatkossa merkitä jo maakuntakaavoihin. Tähän asti tilaa vaativan kaupan käsitettä on tulkittu melko vapaasti niin, että esimerkiksi Espoon Suomenojan tapaiset, paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan ja muiden suurten myymälöiden muodostamat kaupan alueet ovat voineet kehittyä ilman maakuntakaavan merkintöjä. Jatkossa tällaiset alueet – nykyiset ja tulevat – tulisi huomioida jo maakuntakaavatasolla. Yhtenä tämän työn keskeisenä tavoitteena onkin antaa Espoon kaupungin kaupunkisuunnittelulle perusteluja kaupan verkoston kehittämiseen ja maakuntakaavaluonnoksesta

² Suositus paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tulkinnasta, Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto 2000.

³ Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa. Tulkinnan ongelmia. Katja Koskela, Tuomas Santasalo. Ympäristöministeriön raportteja 16/ 2008

⁴ Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta. HE 309/ 2010 vp

⁵ Kaupan liiton lausunto maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta. 24.6.2010

⁶ Maakuntahallitusten puheenjohtajien kannanotto: Suurien kauppojen sijainnin ohjaus pidettävä kuntien ja maakuntien vastuulla

⁷ Kilpailukatsaus 2: Viisas sääntely – toimivat markkinat. Kilpailuviraston selvityksiä 1/ 2011

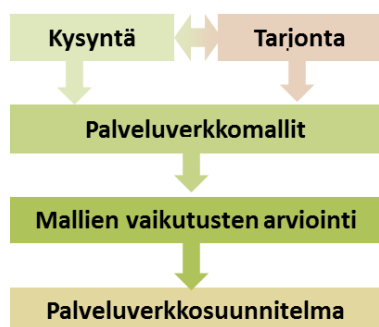
annettavan lausunnon valmistelussa. Paljon tilaa vievän erikoistavaran kaupan tuleminen sääntelyn piiriin edellyttää sitä, että nykyiset ja tulevat suuryksiköiden alueet pystytään tunnistamaan ja mahdollistamaan suurtenkin yksikköjen sijoittuminen Espooseen myös jatkossa.

1.2. Työn tavoitteet ja selvityksen rakenne

Työn tavoitteena on laatia Espoon kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2030. Työssä esitetään kaupallinen tulevaisuuden palvelurakenne ja mitoitus, joka huomioi valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maankäyttö- ja rakennuslain vaatimukset.

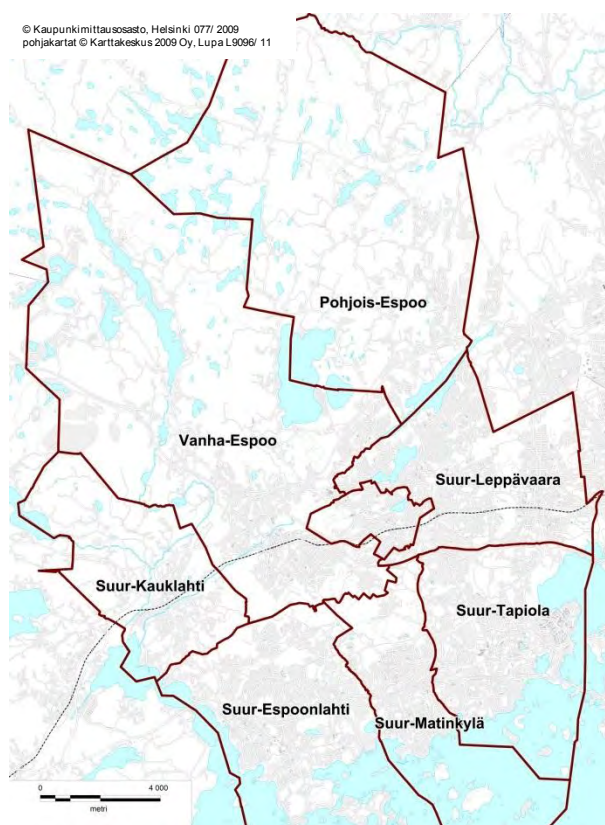
Espoon kaupan palveluverkkoselvityksen on tarkoitus tukea Espoon kaupunkia maakunta-kaavaluonnoksen kommentoinnissa, mutta myös palvella myös tulevaa yleis- ja asemakaavoitusta ja maankäytön suunnittelua.

Työ sisältää nykyisen kaupan palveluverkon kuvauksen, muutostekijöiden tunnistamisen ja vuoden 2030 palveluverkkosuunnitelman laatimisen. Työn etenemistä on kuvattu oheisessa kaaviossa (Kuva 2). Kysyntää ja tarjontaa analysoimalla syntyy kuva nykyisestä kaupan palveluverkosta ja sen muutostekijöistä. Syntyneen kuvan pohjalta on muodostettu kaksi vaihtoehtoista kaupan palveluverkkomallia, joiden vaikutuksia on arvioitu. Vaikutusten arvioinnin perusteella on muodostettu palveluverkkomalleihin pohjautuva palveluverkkosuunnitelma.



Kuva 2 Selvityksen eteneminen

Selvityksessä kysynnän ja tarjonnan nykytila-analyysi on tehty pääosin Espoon suuraluejako noudattaen. Tässä raportissa kartoilla on esitetty koko Espoon tiedot, mutta työskentelyprosessin aikana on laadittu myös tarkemmat, yksittäisiä suuralueita kuvaavat kartat, jotka ovat kaupungin käytössä. Suurin osa tilastotiedoista on esitetty suuraluetarkkuudella, mm. väestön nykyinen määrä ja tulevat väestömitoitukset. Myös vaikutusten arviointi on toteutettu suuralueittain edeten. Espoon suuraluejako on esitetty seuraavan sivun kartassa (Kuva 3).



Kuva 3 Espoon suuralueet

1.3. Vähittäiskaupan kehityksen suuntaviivoja

1.3.1. Verkkokauppa uutena jakelukanavana

Verkkokaupan merkitys on kasvanut selvästi viime vuosina. Erityisesti erikoistavarakaupassa verkkokaupan merkitys on joillakin toimialoilla jo varsin huomattava. Kaupan liiton teettämän verkkokauppatilaston⁸ luvuista voidaan laskea verkkokaupan osuudeksi erikoistavarakaupassa jopa 12 % ja erikoistavarakaupan joillakin toimialoilla tätäkin enemmän. Päivittäistavarakaupassa osuus on toistaiseksi hyvin pieni, Kaupan liiton verkkokauppatilaston mukaan alle 0,1 prosenttia koko myynnistä. Kuitenkin esimerkiksi Isossa-Britanniassa verkkokaupassa parhaiten menestyneen päivittäistavarakauppaketjun Tescon myynnistä jo 3-4 prosenttia kertyy verkkokaupasta. Tescon johto uskoo, että jo muutaman vuoden kuluessa jopa kymmenen prosenttia ruokaostoksista tehdään verkossa.⁹

On todennäköistä, että vähittäiskaupasta nykyistä suurempi osa siirtyy verkkokauppaan jo lähitulevaisuudessa. Tämä vaikuttaa myös muun vähittäiskaupan tulevaan kasvuun ja tilantarpeeseen. Osa suomalaisten ostovoimasta siirtyy verkkokauppoihin, mikä on pois perinteiseltä myymäläverkolta. Siirtymän merkitystä on kuitenkin hyvin vaikea arvioida. Kaupan liiton verkkokauppatilaston mukaan varsinainen tavarakauppa on verkko-ostoksissa pääkaupunkiseudulla huomattavasti pienemmässä roolissa kuin Pohjois-Suomessa. Pääkaupunkiseudun verkko-ostokset painottuvat lento- ja pääsylippuihin sekä majoitusvarauk-

⁸ Kansallisen verkkokauppatilaston julkistus. Verkkokauppa Suomessa tammi-kesäkuussa 2010. Seppo Roponen/ TNS Gallup. 30.9.2010.

⁹ Asiakastytyväisyys Tescon verkkokaupan onnistumisen takana. Kaupan liitto 6.10.2010.

siin. Vaikuttaisi siltä, että runsas myymälöiden tarjonta ohjaa kuluttajia asioimaan myymälöissä. Pääkaupunkiseudulla verkkokaupan merkitys myymäläverkoston kanssa kilpailevana jakelukanavana on siis pienempi kuin pienemmissä keskuksissa tai koko maassa keskimäärin.

Verkkokaupan merkityksen kasvussa oleellista on myös ulkomaisten verkkokauppojen kiinnostavuus. Kaupan liiton verkkokauppatilastossa ulkomaiset verkkokaupat korostuvat etenkin urheilu- ja harrastusvälineiden, kirjojen sekä tietokoneohjelmien, tietokonepelien ja musiikin kaupassa. Suomen eurooppalaisessa vertailussa korkea arvonlisäverokanta tukee osaltaan ulkomaisia verkkokauppoja, jotka hyötyvät kotimaidensa matalammista arvonlisäverokannoista.

Erikoistavarakaupassa tiukimmin verkkokaupan kanssa joutuvat kilpailemaan pienet erikoisliikkeet, joiden hintataso nousee huomattavasti verkkokauppoja korkeammaksi. Hyvä esimerkki ovat erilaiset erikoisemmat harrastusvälineet, joita on helppo tilata verkosta, usein suoraan valmistajalta tilaten. Asiakkaasta tulee maahantuojaa. Sen sijaan kauppakeskusten suuret erikoistavarakaupat ja hypermarketeissa tapahtuva erikoistavarakauppa todennäköisesti kärsivät vähemmän, koska ne pystyvät paremmin vastaamaan hintakilpailuun eikä hinnalla toisaalta ole edullisemmissä, usein hankittavissa tuotteissa yhtä suurta merkitystä kuin kalliissa erikoistuotteissa.

1.3.2. Kysynnän muutostekijöitä

Vuonna 2030 nykyiset teini-ikäiset ovat keski-ikäisiä. Heidän kulutustottumuksensa ovat epäilemättä erilaisia kuin nykyisten keski-ikäisten. Vuonna 2030 väestön ikärakenne on erilainen kuin nyt, suurista ikäluokista nuorimmatkin ovat vanhusikässä ja työikäisiä on vähemmän kuin nyt. Maahanmuutto on muuttanut asukasrakennetta erityisesti pääkaupunkiseudulla – tosin toisen ja kolmannen polven maahanmuuttajien kulutustottumukset eivät välttämättä eroa paljonkaan muusta väestöstä.

Vähittäiskaupan liikevaihto on jatkuvasti kasvanut viimeisten vuosikymmenten aikana, mikä kertoo myös kasvaneesta kulutuskysynnästä. Suurella todennäköisyydellä vähittäiskaupan kulutuskysyntä kasvaa edelleen tulevaisuudessa, jos vain yleinen talouskehitys säilyttää kuluttajien ostovoiman.

Kuluttamisen kohteet muuttuvat jatkuvasti. Kokonaisuuden tasolla kulutuksen kohteet voivat muuttua esimerkiksi tavaroista palveluihin tai liikenteestä asumiseen, mutta kohteet muuttuvat myös vähittäiskaupan sisällä. Todellinen kuluttamisen väheneminen on varsin marginaalinen ilmiö, sillä koko ajan syntyy uusia tarpeita. Esimerkiksi digikamera oli vuonna 1999 kyselytutkimuksessa välttämätön tai tarpeellinen alle 10 %:n mielestä, mutta vuonna 2009 näin ajatteli jo 65 % vastaajista. Samanlainen kehitys on havaittavissa monen muunkin hyödykkeen kohdalla, kuten matkapuhelimen, Internetin ja tietokoneen osalta. Toki samanaikaisesti joidenkin hyödykkeiden, kuten television, välttämättömyys on vastaajien mielestä vähentynyt.¹⁰ Tämä kertoo siitä, että kulutuskohteet muuttuvat jatkuvasti.

¹⁰ Terhi-Anna Wilska, Erikoiskaupan tutkimuspäivä 27.1.2011

Todennäköisesti kuluttajien vähittäiskaupan ostovoima ei tulevaisuudessa jakaudu eri toimialoille ja tuoteryhmiin samassa suhteessa kuin nykyisin. Poikkeuksena voidaan pitää päivittäistavarakauppaa – ruokaa ostetaan myös tulevaisuudessa, vaikka ”ruoka” itsessään voikin tarkoittaa monenlaista tuotetta edullisista eineksistä hintaviin erikoistuotteisiin.

Viime vuosina on puhuttu paljon myös palveluiden ja muiden immateriaalisten tuotteiden kysynnän kasvusta jopa siinä mielessä, että osa tuotteiden kulutuskysynnästä siirtyisi palveluihin. Todennäköisesti kuitenkin palveluiden ja muiden immateriaalisten tuotteiden kulutus ei ole pois vähittäiskaupalta vaan tulotason noustessa kuluttajilla on varaa kuluttaa tavaroitten lisäksi myös palveluihin.

Kaupan palveluverkkoa suunniteltaessa ei ole tarpeen lähteä esimerkiksi miettimään, paljonko varataan tilaa vaatekaupalle, paljonko elektroniikalle ja niin edelleen. Riittävä mitoitus kaupunkirakenteen kannalta tarkoituksenmukaisesti paikkoihin mahdollistaa kaupan tarjonnan kehittämisen ja kaupan toimijat itse pystyvät näissä rajoissa muokkaamaan tarjontaansa kysyntää vastaavaksi.

Kulutuskäyttäytymisen yhteydessä on jo pitkään puhuttu siitä, että kuluttajat ovat tulevaisuudessa entistä heterogeenisempiä ja segmentoituvat entistä pienempiin kuluttajaryhmiin. Tulorojen kasvu on yksi tekijä, joka osaltaan vaikuttaa kuluttajien segmentoitumiseen. Jo nyt on nähtävissä, kuinka eri hyödykkeet koetaan tarpeellisiksi tai välttämättömiksi eri lailla eri tuloluokissa. Ylimmissä tuloluokissa esimerkiksi lomamatkat, sanomalehdet, auto, kotitietokone ja Internet koetaan tärkeämmiksi kuin alimmissa tuloluokissa¹¹. Todennäköisesti kuluttajien segmentoituminen osaltaan vaikuttaa uusien kaupan konseptien syntymiseen. Tämä voi johtaa erityisesti entistä pienempien erikoisliikkeiden syntymiseen. Myymälän tilantarve on pieni, jos myymälän tarjonta on suunnattu vain hyvin pienelle kuluttajajoukolle. Todennäköisesti erikoisliikkeiden täytyy myös kehittää uusia konsepteja, jotka yhdistävät Internet-kaupan ja perinteisen kivijalkamyymälän toisiinsa uudella tavalla.

Eettisyys ja vastuullisuus ovat megatrendejä, jotka näkyvät kaupan alalla esimerkiksi kuluttajien kasvavana kiinnostuksena luomuruokaa kohtaan. Kaupan keskusliikkeet ovat uutisoineet viime aikoina luomutuotteiden kysynnän olevan kasvussa ja säännöllisesti luomutuotteita ostavia on yhä enemmän¹². Eettisyys ja vastuullisuus eivät siis välttämättä näy kulutuksen supistumisena vaan ne voivat paremminkin johtaa kalliimpien tuotteiden kysyntään (luomu) ja toisaalta synnyttää uusia liiketoimintamahdollisuuksia (vintage-liikkeet).

Elämyshakuisuus on myös keskeinen trendi, josta on kaupan parissa puhuttu jo kauan. Niin sanotun shoppailukulttuurin syntymistä pidettiin merkinä uudenlaisista, elämyshakuisista kuluttajista. Elämyshakuisuus on osaltaan varmasti vaikuttanut kauppakeskusten syntymi-

¹¹ Terhi-Anna Wilska, Erikoiskaupan tutkimuspäivä 27.1.2011.

¹² Vuonna 2008 noin 17 % kotitalouksista osti luomutuotteita säännöllisesti, mutta vuonna 2010 yli 25 % kotitalouksista sanoi ostavansa luomutuotteita säännöllisesti. Luomutuotteiden kysyntä kasvaa vahvasti, Kaupan liitto 23.3.2011. Ks. myös Luomuviljely on parempi vaihtoehto ympäristölle, Kesko Oyj 20.10.2010 (<http://www.kesko.fi/fi/Vastuullisuus/Ajankohtaista/Luomuviljely-on-parempi-vaihtoehto/>). http://www.kauppa.fi/ajankohtaista/uutiset/luomutuotteiden_kysyntae_kasvaa_vahvasti_20380?utm_source=uutiskirje&utm_medium=email&utm_campaign=Uutiskirje.

seen. On todennäköistä, että shoppailu itsessään ei riitä enää eläm्यkseen tulevaisuudessa, kun esimerkiksi kauppakeskuksista on jo tullut osa normaalia arkipäivää. Espoossa erityisesti kaupunkikeskusten tärkeä vetovoimatekijä on eri toimintojen sekoittuminen. Kaupan, kulttuurin, ravintoloiden, viihteen ja urheilun toiminnot sekoittuvat jo nyt suurimmissa kauppakeskuksissa, mutta tämä kehitys tulee jatkumaan edelleen.

1.3.3. Tarjonnan muutostekijöitä

Tarjonnan muutostekijöistä ehkä suurin yksittäinen tekijä on verkkokauppa, jota käsiteltiin luvussa 1.3.1. Muut muutokset ovat pienempiä tai toisaalta jo käynnissä niin, ettei niitä ole helppo havaita.

Päivittäistavarakaupassa suurten yksiköiden asema on vahvistunut jatkuvasti ja uusimmat hypermarketit ovat jo yksinään pienen kauppakeskuksen kokoisia. Hypermarkettien pinta-alan kasvu tosin syntyy ennen kaikkea käyttötavaravalikoiman laajentumisella, ruokakaupan puolella pinta-alat eivät ole kasvaneet yhtä voimakkaasti. Kuitenkin ruokakaupan myynnistä yhä suurempi osa syntyy suurimmissa yksiköissä. 10 % myymälöistä myy puolet koko Suomen ruoasta. Hypermarkettien rooli on vahva, niissä myydään neljännes koko Suomen päivittäistavarasta¹³.

Päivittäistavarakaupan tarjonnassa nousevia trendejä ovat luomu ja lähiruoka sekä erilaisten pientuottajien tuotteet. Nämä trendit toteutuvat kuitenkin ennen kaikkea nykyisessä myymäläverkostossa ja niissäkin nimenomaan suurimpien yksiköiden sisällä. Hyvä esimerkki on Eat & Joy Maatilatori, joka vie tarjontansa Helsingin keskustan liikkeiden lisäksi uuteen Kannelmäen Prismaan. Luomutuotteita myydään yhä enemmän myös muissa hypermarketeissa ja esimerkiksi K-ryhmän Pirkka-tuotesarjan laaja luomuvälikoima on hyvä esimerkki luomutuotteiden arkipäiväistymisestä. Lähi- ja luomuruokatrendit eivät siis välttämättä tarkoita pienten korttelikauppojen paluuta, vaan toteutuvat nykyisen myymälärakenteen sisällä.

Erikoistavarakaupassa erilaisten toimintatapojen kirjo on suurempi kuin päivittäistavarakaupassa, ovathan tuotteetkin hyvin monenlaisia. Kauppakeskusten suosio ei näytä laantumisen merkkejä, päinvastoin vuonna 2010 kauppakeskusten myynti ja kävijämäärä olivat vahvassa kasvussa.¹⁴ Kauppakeskusten sisällä toteutuu erilaisia kaupan konsepteja, joista monet ovat entistä lyhytikäisempiä. Myymälä saattaa tulevaisuudessa olla pikemminkin tahtuma, niin sanottu ”pop-up” -myymälä, joka toimii vain hetken ja korvautuu pian jollakin uudella.

Suuret erikoistavarakaupat ja kauppakeskukset näkyvät kaupunkirakenteessa ja julkisessa keskustelussa. Suurimmat erikoistavaramyymälät ovatkin melkoisia jättiläisiä ja joissakin konsepteissa juuri koko on keskeisin erottautumiskeino. Suuria erikoiskaupan yksiköitä ovat mm. urheilukauppa Budget Sport, lelukauppa Toys ”R” Us, kodintavaraa myyvät Kodin Ykkönen ja Ikea sekä rautakaupat, kuten Bauhaus ja K-rauta. Vaikka suuret yksiköt tavoit-

¹³ A.C. Nielsen Finland Oy, Lehdistötiedote: Päivittäistavarakaupan myymälärekisteri 2010. 31.3.2011.

¹⁴ Suomen kauppakeskusyhdystys ry, lehdistötiedote: Kauppakeskusten kävijämäärät ja myynnit kiihtyivät 5,4 % kasvuun. 29.3.2011

televat vetovoimaa omalla koollaan ja laajoilla valikoimalla, pyrkivät ne silti sijoittumaan lähelle toisiaan. Muodostuu suuryksiköiden keskittymiä ja kaupallisia vyöhykkeitä, joissa on eri toimialojen tarjontaa.

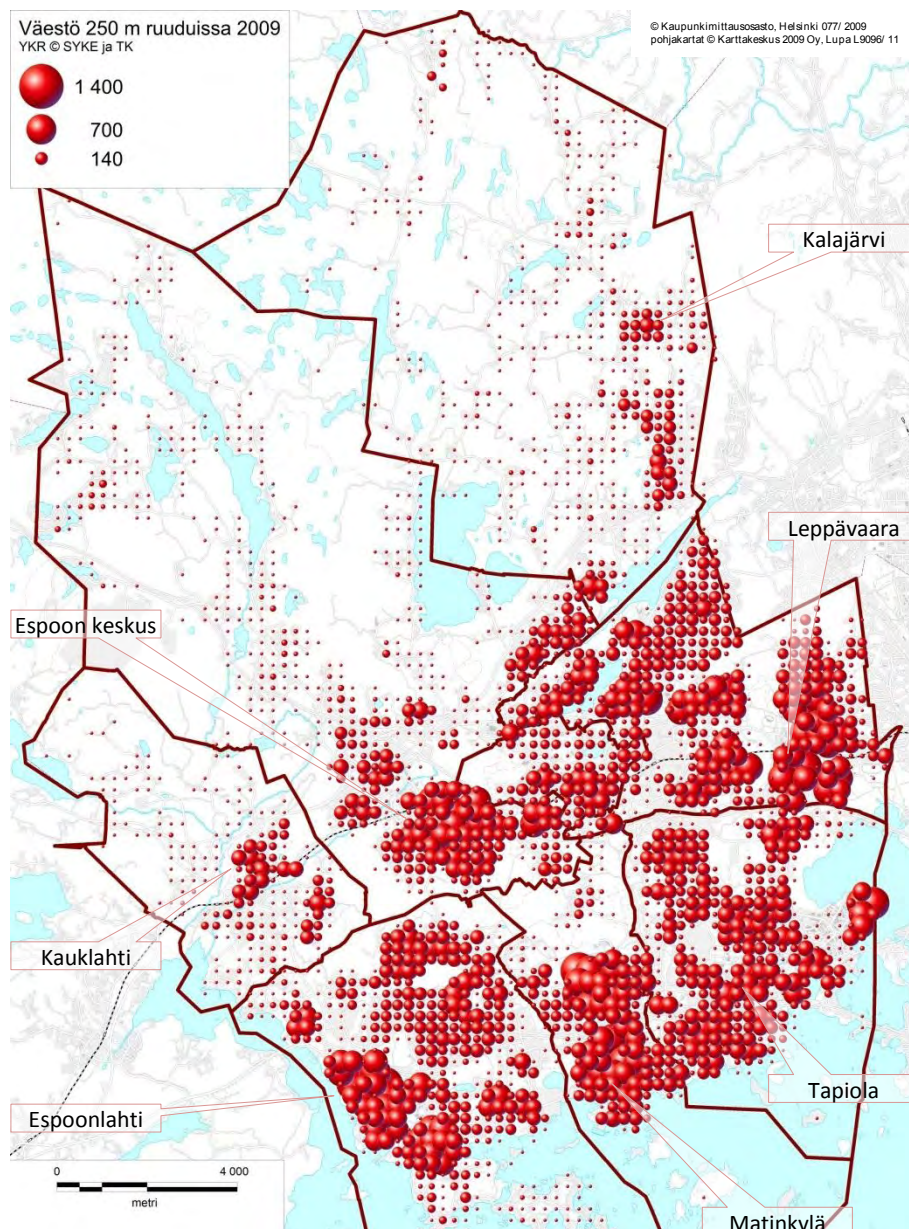
Suurten yksiköiden lisäksi erikoiskaupassa on myös hyvin pieniä ja erikoistuneita liikkeitä. Muun muassa erilaiset harrastukset ja elämäntyyli luovat mahdollisuuksia pienliikkeille. Suurimmissa kaupungeissa, kuten Espoossa, väestöpohja on niin suuri, että asiakkaita riittää myös tällaisille liikkeille. Nämä hakeutuvat vilkkaille liikepaikoille kuten kauppakeskuksiin, mutta myös pienempiin ja edullisempiin tiloihin esimerkiksi asuinalueiden ostoskeskuksiin. Monet erikoisalojen harrastajia palvelevat kaupat saavat asiakkaansa hyvin laajalta alueelta, jopa koko Uudeltamaalta. Erikoistuneille erikoiskaupoille verkkokauppa muodostaa erityisen haasteen: asiantuntevia asiakkaita olisi pystyttävä palvelemaan niin, ettei joudu suoraan hintakilpailuun pienillä kuluilla toimivien verkkokauppojen kanssa. Kaupan rakenteen ja kaavoituksen kannalta pienillä, erikoistuneilla erikoisliikkeillä ei kuitenkaan ole erityistä merkitystä, sillä ne voivat toimia hyvin monenlaisissa tiloissa ja erilaisilla alueilla ja niiden pinta-alan tarve on yleensä varsin pieni.

2. Väestö, työssäkäynti ja liikenne

2.1. Väestö ja väestönkasvu

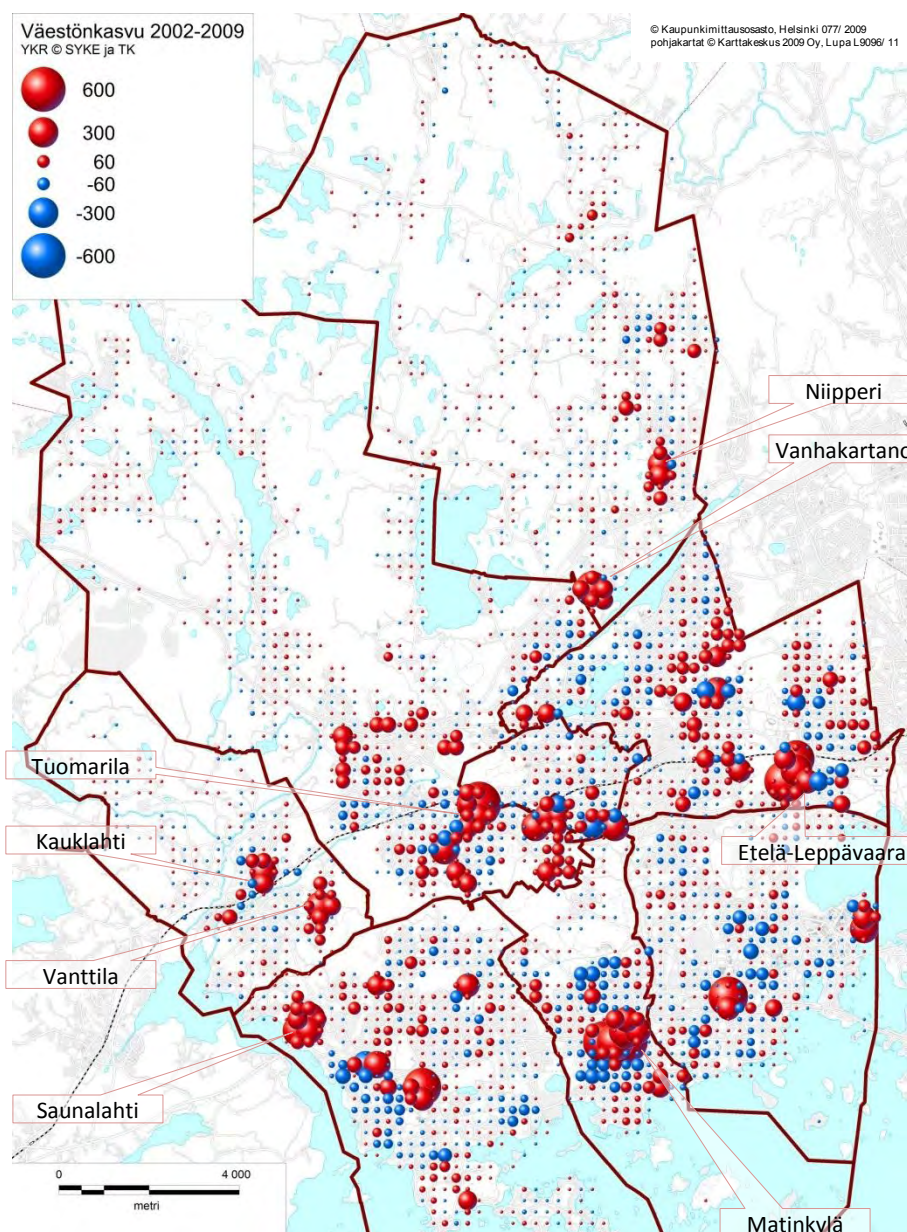
Espoo on väkimäärältään yksi Suomen nopeimmin kasvavista kaupungeista. Väestönkasvu on 1990 ja 2000-luvuilla ollut jatkuvasti noin 3 000-5 000 asukasta vuodessa. Vuonna 2010 Espoon väkiluku oli Tilastokeskuksen mukaan lähes 250 000. Kasvu jatkuu ennusteiden mukaan lähes yhtä voimakkaana. Tilastokeskuksen väestöennuste vuodelta 2009 ennustaa Espoon väkiluvuksi vuonna 2030 noin 303 000 asukasta. Kaupungin oma väestömitoitus ennakoii tätäkin suurempaa kasvua, sen mukaan vuoden 2030 väkiluku olisi noin 357 000. Tässä työssä väestöennusteena on käytetty kaupungin omaa mitoitusta, joka huomioi paremmin Espoon muuttovoiton.

Seuraavan sivun kartassa (Kuva 4) on havainnollistettu Espoon nykyistä väestörakennetta ja väestön sijoittumista. Kartassa on kuvattu väestön määrä 250 metrin tilastoruuduissa vuoden 2009 lopussa. Pallon koko kuvaa väestön määrää ruudussa – mitä suurempi pallo, sitä enemmän väkeä. Kartalle on lisäksi piirretty tummanpunaisella Espoon suuralueiden rajat. Espoon väestö sijoittuu pääosin Kehä III:n sisäpuolelle. Suurimmat väestökeskittymät erottuvat kaupunkikeskuksissa: varsinkin Espoon keskus, Espoonlahti, Matinkylä ja Leppävaara nousevat esiin. Viides kaupunkikeskus, Tapiola, sen sijaan ei ole yhtä tiiviisti rakennettu kuin muut kaupunkikeskukset. Kaupunkikeskusten lisäksi kartalle on nimetty Kalajärvi ja Kauklahti, jotka ovat omien suuralueidensa keskuksia.



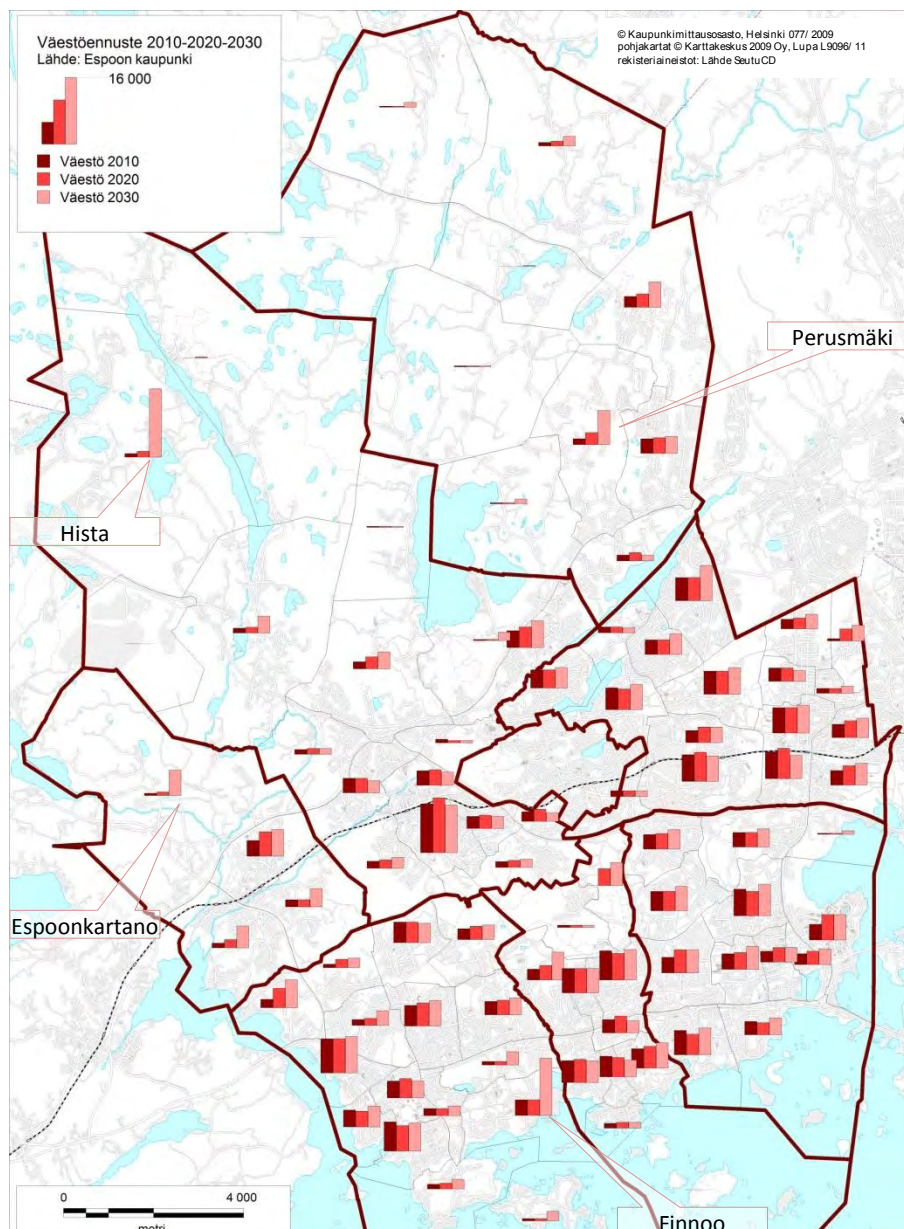
Kuva 4 Väestö 2009 250 m ruuduissa

Kun tarkastellaan viime vuosien väestönkasvua, erottuvat uudet suuret asuinrakentamisen kohteet. Seuraavan sivun kartassa (Kuva 5) on esitetty väestön määrän kasvu vuosien 2002 ja 2009 välillä 250 metrin tilastoruuduissa. Punaiset pallot kuvaavat väestönkasvua, siniset pallot väestön määrän vähenemistä ja pallon koko muutoksen suuruutta. Koko Espoon yleiskuva on kasvava: suurimmalla osalla alueista väestö on kasvanut. Kartalle on nimetty joitakin erityisen vahvasti kasvaneita keskuksia. Näistä suurimpia ovat Etelä-Leppävaara, Saunalahti ja Matinkylä, joiden rakentuminen ajoittuu juuri vuosien 2002 ja 2009 väliin.



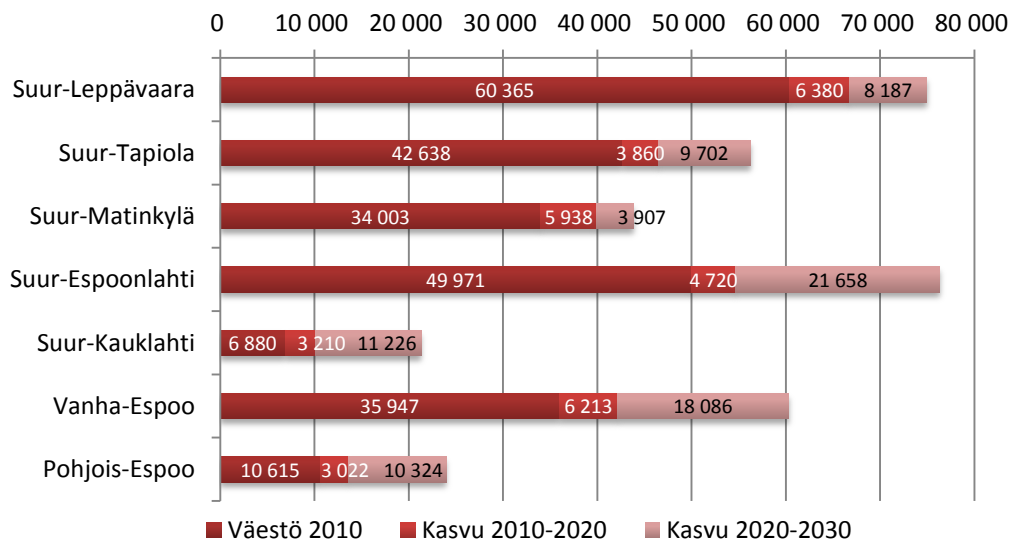
Kuva 5 Väestön määrän muutos 2002-2009 250 metrin ruuduissa

Tulevaa väestönkasvua on seuraavassa kartassa (Kuva 6) kuvattu pienalueittain. Tiedon lähteenä on Espoon kaupungin yleiskaavoituksen väestömitoitus, jonka mukaan väestönkasvu vuoteen 2020 mennessä on noin 33 000 ja vuoteen 2030 mennessä noin 83 000 asukasta. Yhteensä Espoon väestö kasvaa vuodesta 2010 vuoteen 2030 väestömitoituksen mukaan runsaalla 116 000 asukkaalla ja vuonna 2030 kaupungin väkiluku olisi 357 000. Kartassa on kuvattu sekä nykyinen, vuoden 2020 että vuoden 2030 väestömitoitus. Kartasta syntyvä yleiskuva on, että suurin osa väestöstä edelleen keskittyy Etelä-Espooseen. Kuitenkin Pohjois-Espoossa esimerkiksi Histan ja Perusmäen alueet kasvavat vahvasti, samoin Espoonkartanon alue Kauklahden kupeessa. Etelä-Espoossa uusi suuri avaus on Finnoon alue, kun se vapautuu käyttöön jätevedenpuhdistamon siirtyessä Blominmäkeen.



Kuva 6 Väestö ja väestömitoitus 2010-2020-2030

Seuraavassa kaaviossa (Kuva 7) on esitetty nykyinen ja mitoituksen mukainen väestön määrä Espoon suuralueilla. Nykytilanteessa väestömäärältään selvästi suurin suuralue on Leppävaara, jossa on yli 60 000 asukasta. Suur-Espoonlahti yltää lähes 50 000 asukkaaseen ja Suur-Tapiolassakin on yli 40 000 asukasta. Pienimmät suuralueet ovat Kauklahti ja Pohjois-Espoo. Väestö kasvaa kaikilla suuralueilla vuoteen 2030 mennessä, mutta suurinta kasvu on Espoonlahdessa ja Vanha-Espoossa, joiden väkimäärä kasvaa noin 25 000 asukkaalla. Suur-Espoonlahti ohittaa Leppävaaran ja nousee väkiluvultaan Espoon suurimmaksi alueeksi. Vanha-Espoo taas nousee Tapiolan ohi kolmanneksi suurimmaksi. Kauklahten ja Pohjois-Espoon suuralueiden kasvu on voimakasta, yli 10 000 uutta asukasta molempiin, mutta kokonaisväkimäärä jää molemmissa silti melko pieneksi muihin suuralueisiin verrattuna, vain noin 20 000 asukkaaseen, kun kolmanneksi pienimmälläkin alueella, Suur-Matinkylässä, on selvästi yli 40 000 asukasta vuonna 2030.



Kuva 7 Väestö ja väestömitoitus 2010-2020-2030 Espoon suuralueilla

2.2. Työpaikat ja työssäkäynti

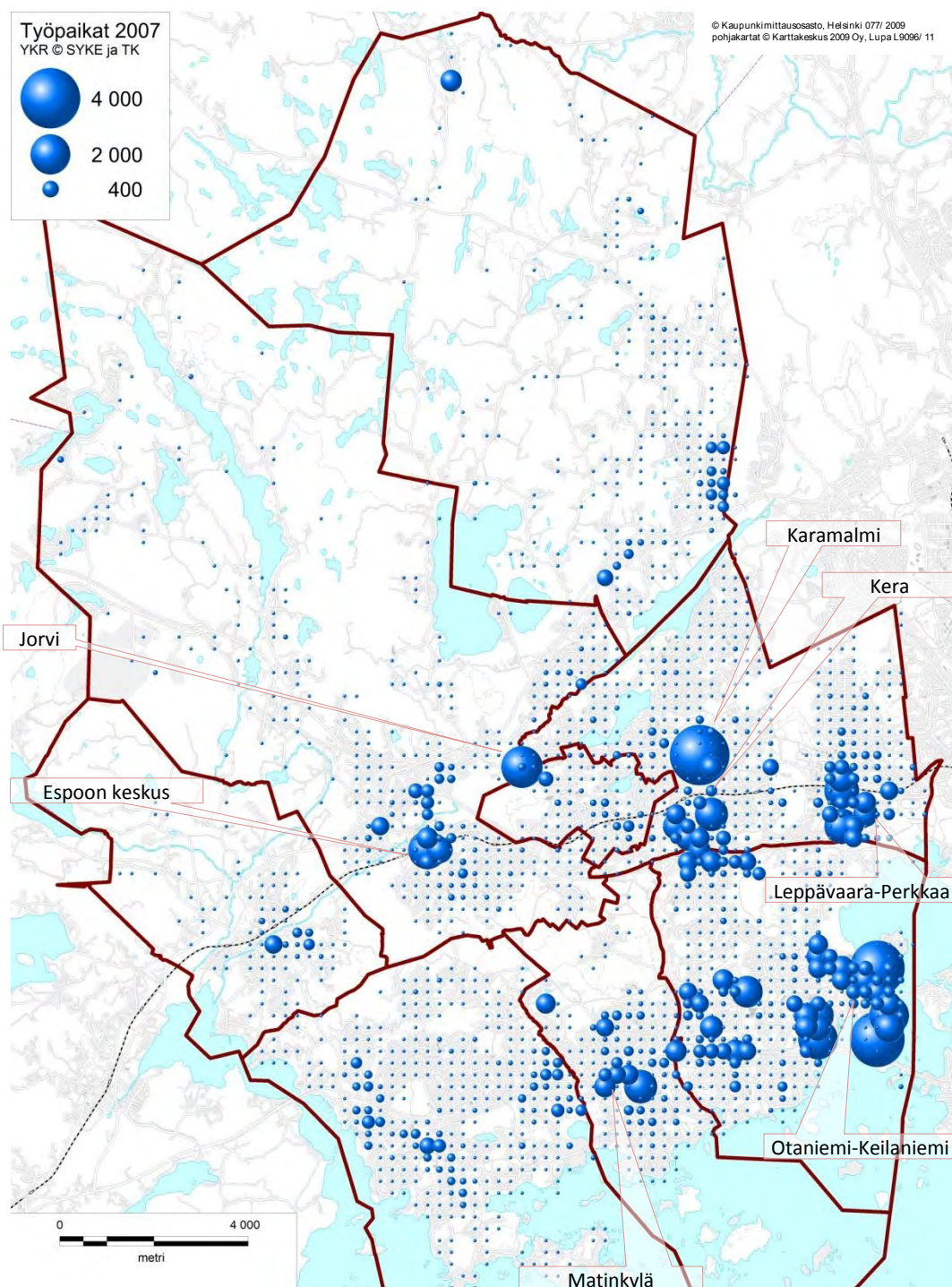
Työpaikat ja työssäkäynti ovat kaupan verkoston kannalta mielenkiintoisia, koska ne kuvastavat ihmisten liikkumista ja siten myös asiointipotentiaalia. Oheisessa taulukossa (Taulukko 1) on esitetty YKR-aineistoista lasketut työllisen työvoiman ja työpaikkojen määrät Espoon suuralueilla ja koko Espoossa 2007. Eniten työllistä työvoimaa on Leppävaaran ja Espoonlahden alueilla. Eniten työpaikkoja puolestaan on Tapiolan ja Leppävaaran suuralueilla. Taulukossa on esitetty myös laskennallinen ja todellinen työpaikkaomavaraisuus. Laskennallinen työpaikkaomavaraisuus tarkoittaa alueella sijaitsevien työpaikkojen ja alueen työssäkäyvän väestön suhdetta (työpaikat/ työssäkäyvät). Todellinen työpaikkaomavaraisuus tarkoittaa omalla alueella työssä käyvien osuutta kaikista alueen työssäkäyvistä.

Pääkaupunkiseutu kehyskuntineen on yhtenäinen työssäkäyntialue, jolla töissä käydään myös oman asuinalueen ulkopuolella. Kaikista Espoon työllisistä vain noin puolet käy töissä Espoossa (todellinen työpaikkaomavaraisuus), vaikka laskennallinen työpaikkaomavaraisuus on suhteellisen korkea. Espoon suuralueista Tapiolan laskennallinen työpaikkaomavaraisuus on suurin: Tapiolassa on yli kaksinkertainen määrä työpaikkoja työllisiin verrattuna. Kuitenkin Suur-Tapiolan alueen asukkaista vain joka kolmas on töissä omalla alueella. Espoonlahti erottuu suuralueista erityisen asumispainotteisena, siellä laskennallinenkin työpaikkaomavaraisuus on alle 40 %.

Taulukko 1 Työlliset, työpaikat ja työpaikkaomavaraisuus Espoon suuralueilla 2007. Lähde: YKR © SYKE ja TK

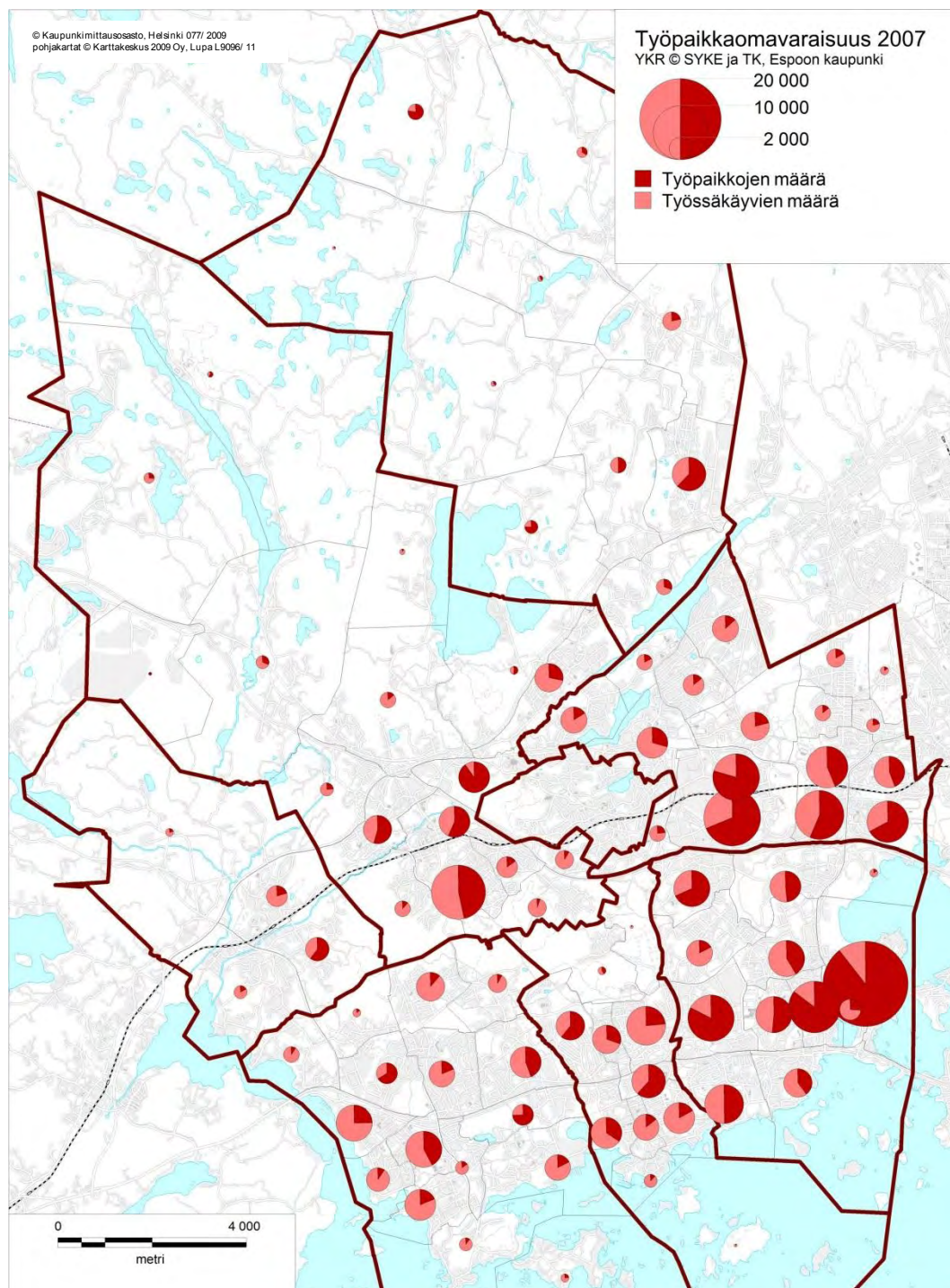
Suuralue	Alueen työlliset	Alueella sijaitsevat työpaikat	Työlliset, joiden työpaikka omalla alueella	Laskennallinen työpaikka-omavaraisuus	Todellinen työpaikka-omavaraisuus
Leppävaara	29 682	28 245	6 022	95 %	20 %
Tapiola	20 241	43 760	5 796	216 %	29 %
Matinkylä	16 719	8 844	2 169	53 %	13 %
Espoonlahti	23 982	9 386	3 628	39 %	15 %
Kauklahti	3 122	1 878	282	60 %	9 %
Vanha-Espoo	17 159	13 056	3 055	76 %	18 %
Pohjois-Espoo	4 840	4 990	818	103 %	17 %
Koko Espoo	115 745	110 159	54 465	95 %	47 %

Espoon työpaikkojen sijaintia on havainnollistettu oheisessa kartassa (Kuva 8), jossa on kuvattu työpaikkojen määrää 250 metrin tilastoruuduissa vuoden 2007 lopussa. Työpaikkojen keskittyminen Tapiolan ja Leppävaaran suuralueille näkyy hyvin kartasta. Isoina työpaikka-alueina näkyvät mm. Keran alue ja Leppävaaran keskusta, Otaniemi-Keilaniemi -vyöhyke Tapiolassa, Matinkylän keskusta ja Espoon keskus sekä Jorvin sairaala Vanha-Espoon suuralueella. Kauklahdessa, Pohjois-Espoossa ja Espoonlahdessa ei ole yhtä suuria työpaikka-keskittymiä.



Kuva 8 Työpaikat Espoossa vuoden 2007 lopussa 250 metrin ruuduissa

Työpaikkojen ja työvoiman suhde vaihtelee voimakkaasti Espoon pienalueilla. Seuraavassa kartassa (Kuva 9) on esitetty työpaikkojen ja työssäkäyvien määrä pienalueittain. Ympyrän koko kuvaa työpaikkojen ja työssäkäyvien yhteenlaskettua määrää, väritys työpaikkojen ja työssäkäyvien osuuksia. Leppävaaran ja Tapiolan isot työpaikkamäärät näkyvät kartalla.

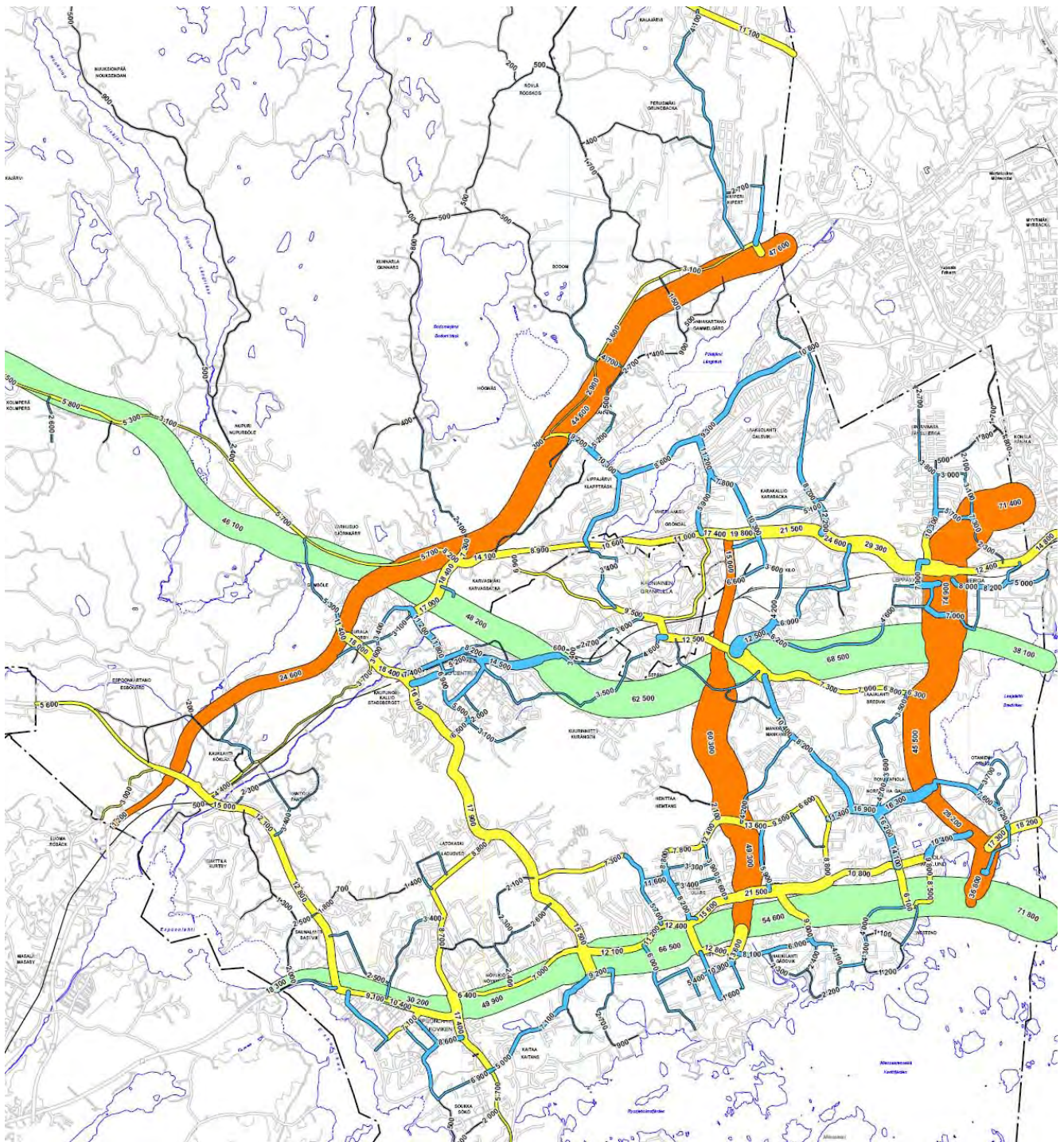


Kuva 9 Työpaikkojen ja työssäkävien määrä Espoon pienalueilla 2007.

2.3. Liikenne nykytilanteessa

2.3.1. Henkilöautoliikenne

Espoon alueella sijaitsee osa Suomen vilkkaimmista teistä ja kaduista. Kehä I, Länsiväylä, Turunväylä ja Kehä III palvelevat paitsi pitkämatkaista liikennettä niin myös Espoon synnyttämää henkilö- ja tavaraliikennettä. Muita palveluiden saavuttamisen kannalta tärkeitä väyliä ovat mm. Merituulentie, Turuntie, Vihtintie, Finnoontie ja Kauklahdenväylä sekä keskustusten sisääntulokadut. Nykyiset liikennemäärät on esitetty seuraavan sivun kartalla (Kuva 10).



Kuva 10 Liikennemääräkartta (Espoo 2009)

Tärkeimmät lähivuosien autoliikenteen hankkeet liittyvät Kehä I parantamiseen ja Länsi-väylän kaistajärjestelyjen muuttamiseen, mutta myös mm. Turunväylälle ja Espoonväylälle on suunniteltu toimenpiteitä, ja varsinkin liittymäjärjestelyjä tullaan tekemään eri puolilla kaupunkia. Kehä II jatke Hämeenlinnanväylälle on myös yksi pitkään suunnitelluista suurista hankkeista.

Hankkeilla pyritään vastaamaan ennustettuun liikennemäärien kasvuun, varsinkin Turunväylän liikenne kasvaa ennusteiden mukaan voimakkaasti, ja mm. Tapiolan ympäristön ka-

tuverkko vaatii toimenpiteitä, kun metron avaamisen yhteydessä alueen pysäköinti keskittään uuteen laitokseen, ja alueelle valmistuu lukuisia uusia toimisto-, kauppa- ja asuinkiinteistöjä.

2.3.2. Julkinen liikenne

Nykyinen seudullinen joukkoliikenne perustuu erityisesti Etelä-Espoossa (Kuva 11) ja poikittaisliikenteessä busseihin ja Rantaradan sektorissa junaan sekä syöttöliikenteeseen. Espoon sisäiset poikittaisyhteydet perustuvat samoin busseihin. Suurin tarkastelujaksolla valmistuva hanke on Länsimetron jatkaminen Matinkylään, joka muuttaa Helsinkiin suuntautuvan liikenteen osittain syöttölinjoihin perustuvaksi. Samalla monille metroasemille rakennetaan liityntäpysäköintipaikkoja.



Kuva 11 Etelä-Espoon nykyinen linjasto Helsingin suuntaan

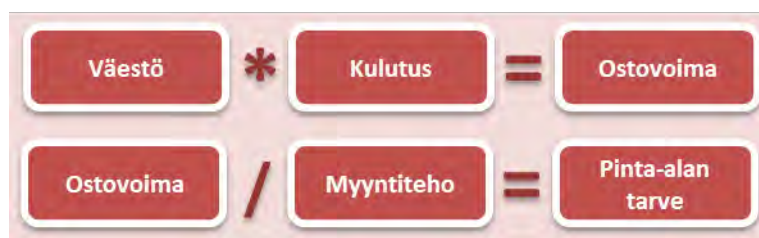
Poikittaisliikennettä kehitetään ja esimerkiksi Suurpellon joukkoliikennepalvelut paranevat. Metron jatkaminen Kivenlahteen sekä Bussi-Jokerin korvaaminen Raide-Jokerilla ovat hie- man pidemmän tähtäimen hankkeita, ja visioitu pikaraitiotieverkko tai Histan raideliiken- neyhteys eivät toteutune tämän selvityksen aikajänteellä

3. Vähittäiskaupan ostovoima ja ostovoiman kasvun edellyttämä lisäpinta-alan tarve

3.1. Ostovoiman ja vähittäiskaupan tilantarpeen arvioiminen

3.1.1. Perusoletukset

Vähittäiskaupan ostovoimaa arvioidaan keskimääräisen asukaskohtaisen kulutusluvun kautta. Kulutusluku tarkoittaa yhden henkilön vuodessa vähittäiskauppaan kuluttamaa 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. Oheisessa kuvassa (Kuva 12) on havainnollistettu pinta-alan tarpeen arvioimista.



Kuva 12 Vähittäiskaupan ostovoiman arvioiminen

Tässä selvityksessä on käytetty kulutuslukuina Tuomas Santasalon ja Katja Koskelan Vähittäiskauppa Suomessa 2008 -teoksen huhtikuussa 2010 päivitettyjä maakuntakohtaisia lukuja (erikoistavarakauppa) ja Tilastokeskuksen Kulutustutkimusta vuodelta 2006 (päivittäistavarakauppa). Kulutuslukujen lähteet ovat samat kuin ”Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa” -raportissa (FCG Oy, Uudenmaan liitto 2010), mutta erikoiskaupan luvut ovat tässä selvityksessä vuodelta 2009, kun Uudenmaan kaupan palveluverkkoselvityksen luvut olivat vuodelta 2007. Lisäksi päivittäistavarakaupan kulutusluku on tässä selvityksessä pääkaupunkiseudun keskiarvo, kun Uudenmaan kaupan palveluverkkoselvityksessä käytettiin Etelä-Suomen lukuja.

Kulutuksen kasvu on tässä selvityksessä arvioitu varsin varovasti: päivittäistavaran kulutuksen on arvioitu kasvavan 1 %/ vuosi ja erikoistavaran 2 %/ vuosi. Kasvuoletus on sama

kuin Uudenmaan liiton kaupan palveluverkkoselvityksessä ja pienempi kuin kaupan myynnin kasvun keskiarvo pitkällä aikavälillä.

Kulutustulvat, niiden kasvuarvio ja kasvuoletukset on esitetty alla olevassa taulukossa (Taulukko 2). **Päivittäistavara** tarkoittaa elintarvikkeita, päivittäin tarvittavia pesuaineita, kodin papereita ja vastaavia tuotteita. **Erikoistavarakauppa** jakautuu niin sanottuun **keskustaerikoistavaraan**, joka tarkoittaa muoti-, vaate-, kirja-, optiikka- ym. kauppaa, joka tyypillisesti sijoittuu kaupunkikeskustoihin ja kauppakeskuksiin. Toinen erikoistavarakaupan ryhmä on **paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa**, jossa tärkeimmät toimialat ovat huonekalu-, rauta- ja kodinkonekauppa. Paljon tilaa vaativan erikoistavaran käsite perustuu alun perin maankäyttö- ja rakennuslain tulkintoihin, joissa paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa vapautettiin suuryksikkösäännöksistä. Vaikka huhtikuun alusta 2011 voimaan tullut lainmuutos poisti laista tilaa vaativan erikoistavaran käsitteen, on se edelleen käyttökelpoinen kaupan rakennetta luonnehdittaessa, sillä huonekalu-, rauta- ja kodintekniikkakaupan sijaintilogiikka ja tilantarve eroaa selvästi muusta erikoiskaupasta. Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tilantarve on tässä työssä laskettu erikseen, koska myös pinta-alantarpeeseen vaikuttava neliömyyntiteho eroaa tilaa vaativassa kaupassa muusta erikoistavarakaupasta.

Taulukko 2 Vähittäiskaupan kulutusluvut ja niiden kasvuoletus

	Kulutus, euroa/henkilö/vuosi			Kasvuoletus, %/vuosi
	2009	2020	2030	
Päivittäistavarakauppa ml. alkoholi	3 087	3 444	3 805	1 %
Keskustaerikoistavara	3 040	3 780	4 608	2 %
Paljon tilaa vaativa erikoistavara	1 572	1 955	2 383	2 %
Erikoistavara yht.	4 612	5 735	6 991	2 %
Vähittäiskauppa yht.	7 699	9 179	10 796	1,6 %

Väestönkasvun perustana laskelmissa on Espoon kaupungin väestömitoitus vuodelle 2030, joka on esitetty luvussa 2.1.

Pinta-alalaskelmissa ei ole huomioitu erilaisia pinta-alan tarvetta lisääviä ja vähentäviä tekijöitä, kuten ostovoiman siirtymiä, mahdollista myyntitehon kasvua nykyisissä myymälöissä tai kulutustottumusten muutoksia. Perusoletuksena on pidetty, että kaikki uusi ostovoima suuntautuu uuteen pinta-alaan. Tarvetta lisäävien ja vähentävien tekijöiden huomioiminen olisi vaikea toteuttaa luotettavaksi ja perustuisi pitkälti pelkkiin oletuksiin. Lisäävien ja vähentävien muuttujien voidaan ajatella kumoavan toisensa. Vastaava oletus on tehty myös Uudenmaan kaupan palveluverkkotyössä.

3.1.2. 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.

Väestöennuste ja -mitoitus perustuvat Espoon kaupungin lukuihin ja niitä voidaan pitää varsin luotettavina, vaikka vuoden 2030 väestömitoitus on selvästi suurempi kuin Tilasto-

keskuksen kuntakohtainen ennuste Espoolle (kaupungin mitoitus vuonna 2030 357 166, Tilastokeskuksen ennuste 303 088). Espoo on kuitenkin pitkällä aikavälillä aina kasvanut nopeammin kuin Tilastokeskuksen ennusteissa. Vastaava ero on ollut nähtävissä myös muiden voimakkaasti kasvaneiden kuntien kohdalla.

Laskelmissa käytetty kulutusluku on yhdistelmä Tilastokeskuksen Kulutustutkimuksen ja Vähittäiskauppa Suomessa 2008 -kirjan luvuista. Se on linjassa Uudenmaan kaupan palveluverkkoselvityksen kanssa. Kulutuksen kasvun on arvioitu olevan noin 1-2 % vuodessa tuoteryhmästä riippuen. Tämä on vähemmän kuin vähittäiskaupan myynnin kehitys on ollut pitkällä aikavälillä. Kasvuarvio on siis melko maltillinen. Jos yleisessä taloustilanteessa tapahtuu suuria muutoksia, heijastuu se toki myös yksityiseen kulutukseen. Kuitenkin pitkällä aikavälillä talouden nousu- ja laskukauden tasoittavat toisiaan ja 1-2 % vuotuinen kasvu on täysin mahdollinen.

Kaupan rakenne ja kuluttajien käyttäytyminen muuttuu nopeasti. 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 verkkokaupasta. Vähittäiskaupan kysynnän ja tarjonnan muutostekijöitä on käsitelty luvussa 1.3.

Espoon ostovoiman kasvusta suuri osa syntyy väestönkasvusta. Kulutuksen arviointiin liittyvistä epävarmuustekijöistä huolimatta voidaan pitää varmana, että kasvava väestö edellyttää myös kaupallisten palvelujen tarjonnan lisäämistä.

3.2. Vähittäiskaupan ostovoima ja sen kasvu

Vähittäiskaupan ostovoima lasketaan kertomalla alueen väestön määrä yhden ihmisen vuotuista vähittäiskaupan kulutusta kuvaavalla kulutusluvulla. Oheisessa taulukossa (Taulukko 3) on esitetty ostovoiman kasvu toimialoittain ja suuralueittain vuodesta 2010 vuoteen 2020 ja 2030. Vähittäiskaupan ostovoima on suurinta niillä alueilla, joilla väestöpohja on suurin: Leppävaarassa, Espoonlahdessa ja vuoteen 2030 mennessä myös Vanha-Espoossa. Koko Espoon vähittäiskaupan ostovoima kaksinkertaistuu vuoteen 2030 mennessä. Kasvu syntyy väestön ja kulutuksen kasvusta. Erikoistavarakaupan kasvu on päivitettäistavarakauppaa suurempaa, koska kulutuksen kasvun arvioidaan suuntautuvan ennen kaikkea erikoistavarakauppaan.

Taulukko 3 Vähittäiskaupan ostovoima Espoossa vuosina 2010, 2020 ja 2030

PÄIVITTÄISTAVARAKAUPAN OSTOVOIMA (sis. Alko)	Ostovoima, milj. e		Kasvu milj. e		
	2010	2020	2030	2010-2020	2020-2030
Leppävaara	187	228	283	41	55
Tapiola	132	159	212	27	53
Matinkylä	105	136	167	31	30
Espoonlahti	155	187	288	32	101
Kauklahti	21	34	80	13	46
Vanha-Espoo	111	144	227	33	83
Pohjois-Espoo	33	47	90	14	44
Espoo yhteensä	744	935	1 347	191	412
TILAA VIEVÄN ERIKOISKAUPAN OSTOVOIMA	Ostovoima, milj. e		Kasvu milj. e		
	2010	2020	2030	2010-2020	2020-2030
Leppävaara	95	130	179	36	48
Tapiola	67	91	134	24	43
Matinkylä	53	78	105	25	27
Espoonlahti	79	107	182	28	75
Kauklahti	11	20	51	9	31
Vanha-Espoo	57	82	144	26	61
Pohjois-Espoo	17	27	57	10	30
Espoo yhteensä	378	535	851	157	316
MUUN ERIKOISKAUPAN OSTOVOIMA	Ostovoima, milj. e		Kasvu milj. e		
	2010	2020	2030	2010-2020	2020-2030
Leppävaara	184	252	345	69	93
Tapiola	130	176	259	46	83
Matinkylä	103	151	203	48	53
Espoonlahti	152	207	352	55	145
Kauklahti	21	38	98	17	60
Vanha-Espoo	109	159	278	50	118
Pohjois-Espoo	32	52	110	19	59
Espoo yhteensä	731	1 035	1 646	304	611
KOKO VÄHITTÄISKAUPAN OSTOVOIMA YHTEENSÄ	Ostovoima, milj. e		Kasvu milj. e		
	2010	2020	2030	2010-2020	2020-2030
Leppävaara	465	611	806	145	196
Tapiola	329	425	605	97	179
Matinkylä	262	365	475	103	110
Espoonlahti	385	500	822	115	321
Kauklahti	53	92	229	39	137
Vanha-Espoo	277	386	648	109	263
Pohjois-Espoo	82	125	258	43	133
Espoo yhteensä	1 853	2 504	3 843	652	1 339

3.3. Ostovoiman siirtymät

3.3.1. Ostovoiman siirtymät Espoossa

Ostovoiman siirtymällä tarkoitetaan alueella syntyvän myynnin ja alueen ostovoiman erotusta. Jos myynti on yhtä suuri kuin ostovoima, on siirtymä nolla, eli alue on kaupallisesti omavarainen. Siirtymät kertovat kunnan kaupallisesta omavaraisuudesta, ei siitä, minne ostovoima tarkalleen suuntautuu. Vaikka siirtymän arvo olisi nolla, voi ostovoimaa silti tulla kuntaan muualta, jos kuntalaisten omaa ostovoima samalla siirtyy muualle.

Oheisessa taulukossa (Taulukko 4) on esitetty Espoon ostovoiman siirtymät vuoden 2009 tilanteessa. Laskelma perustuu edellä esitettyyn ostovoimaan ja Tilastokeskuksen kunta-kohtaisiin liikevaihtotietoihin, jotka on muunnettu myynniksi liikevaihto huomioiden. Kokonaisuudessaan Espoo ei ole kaupallisesti aivan omavarainen, vaan laskelma osoittaa, että noin 10 % ostovoimasta siirtyy muualle. Espoon tilanteessa tämä tarkoittaa sitä, että espoo-

laiset käyvät ostoksilla etenkin Helsingissä ja Vantaalla, mutta luonnollisesti myös muualla Suomessa. Espoo epäilemättä saa ostovoimaa myös naapurikunnista, mutta kokonaisuudessaan muualta Espooseen tuleva ostovoima jää pienemmäksi kuin espooalaisten muualle suuntautuva ostovoima. Omavaraisin Espoo on päivittäistavarakaupassa, jossa siirtymä muualle on vain 2 %, eli käytännössä mitätön. Myös tilaa vievän erikoistavaran osalta Espoo pääsee lähelle omavaraisuutta. Keskustaerikoistavarassa Espoon on heikoin, noin viidennes espooalaisten ostovoimasta siirtyy muille alueille.

Taulukko 4 Vähittäiskaupan ostovoiman siirtymät päätoimialoittain Espoossa 2009

	Ostovoima 2009, milj. e	Myynti 2009, milj. e	Siirtymä, milj. e	Siirtymä, osuus ostovoimasta
Päivittäistavara, ml. alkoholi	744,0	729,1	-14,9	-2 %
Keskustaerikoistavara	730,9	583,9	-147,0	-20 %
Tilaa vievä erikoistavara	377,9	346,4	-31,5	-8 %
Erikoistavara yhteensä	1 108,8	932,3	-176,5	-16 %
Koko vähittäiskauppa yhteensä	1 852,8	1 661,4	-191,4	-10 %

Edellä esitetyt ostovoiman siirtymät poikkeavat ”Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa” -raportissa (FCG Oy, Uudenmaan liitto 2010) esitetyistä. Kyseisessä raportissa Espoon siirtymä päivittäistavarakaupassa oli +2 %, keskustaerikoistavara -9 % ja tilaa vievä erikoistavara +12 %. Nyt esitetty laskelma esittää siis Espoon kaupallisesti selvästi heikompana kuin Uudenmaan liiton raportti. Yksi selitys eroille on eri ajankohta: Uudenmaan liiton selvityksen tilastovuosi on 2007 ja tässä esitetään vuoden 2009 tilannetta. Toinen ero syntyy kulutusluvusta: tässä selvityksessä on selvästi suuremmat kulutusluvut kuin Uudenmaan liiton raportissa. Tämä selittyy osin sillä, että yksityinen kulutus on kahdessa vuodessa kasvanut jonkin verran ja osin sillä, että tässä selvityksessä on käytetty pääkaupunkiseudun lukuja eikä koko Uudenmaan keskiarvoa päivittäistavarakaupassa. Myös liikevaihdon jakaminen eri toimialoille on voitu tehdä näissä kahdessa selvityksessä eri tavoin.

Molemmissa selvityksissä on kuitenkin nähtävissä samansuuntainen viesti: päivittäistavara-kaupassa Espoo on lähes omavarainen, erikoistavara-kaupassa taas ostovoimaa siirtyy muualle. Tilaa vievän kaupan tarjonta on vahvempaa kuin keskustaerikoistavaran.

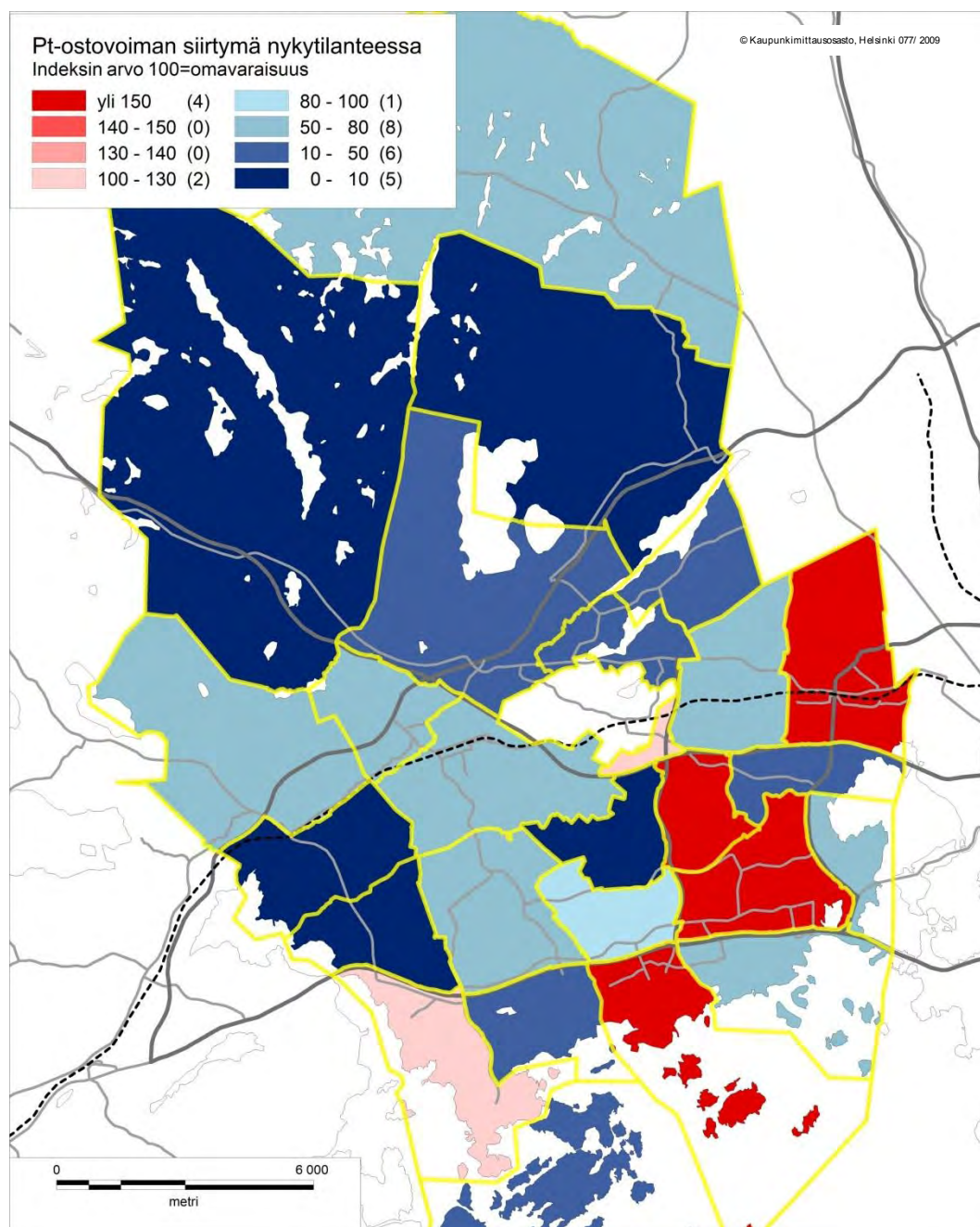
3.3.2. Päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymät Espoon tilastoalueilla

Seuraavassa kartassa (Kuva 13) on esitetty päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymät Espoon pienalueilla. Laskelma kertoo kunkin alueen kaupallisesta omavaraisuudesta, eli siitä, miten kaupallinen omavaraisuus toteutuu alueella. Laskennallisesti indeksin arvo 100 tarkoittaisi tilannetta, jossa alueella syntyisi päivittäistavarakaupan myyntiä yhtä paljon kuin alueen väestöllä on ostovoimaa.

Virtausten laskemisessa on käytetty lähteenä A.C. Nielsen Finland Oy:n päivittäistavara-kaupan myymälärekisteriä ja edellä esitettyjä kulutuslukuja. Päivittäistavara-kauppaan ei tässä sisälly alkoholikauppaa.

Kartassa alueet, joille ostovoimaa siirtyy muualta, on väritetty punaisella ja alueet, joiden ostovoima siirtyy muualle sinisellä. Värin voimakkuus kuvaa siirtymän suuruutta suhteessa

alueen ostovoimaan. Päivittäistavarakauppa keskittyy Espoossa vain muutamalle alueelle. Alueista erottuvat ne, joilla on kauppakeskus tai muuten paljon kaupan tarjontaa: Leppävaara, Tapiola, Matinkylä ja Espoonlahti. Näiden lisäksi merkittävä ostovoiman siirtymän kohde on Mankkaa, jossa on suuri K-supermarket, mutta melko vähän väestöä.



Kuva 13 Päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymät Espoon tilastoalueilla 2009

3.4. Laskennallinen vähittäiskaupan lisätilantarve vuoteen 2030 mennessä

Ostovoiman kasvusta voidaan johtaa laskennallinen vähittäiskaupan lisäpinta-alan tarve, jatkamalla ostovoiman kasvu neliömyyntiteholla. Tässä laskelmassa on käytetty seuraavia myyntitehoja:

- päivittäistavarakauppa 9 000 euroa/myyntineliömetri
- keskustaerikoiskauppa 3 500 euroa/myyntineliömetri

- tilaa vievä erikoiskauppa 3 000 euroa/myyntineliometri

Lisäksi on käytetty kertoimena myyntipinta-alasta kerrosalaksi kerrointa 1,25 ja kaavareservin huomioimiseen kerrointa 1,3, koska kaikki kaavoissa mahdollistettava pinta-ala ei toteudu.

Myyntiteho on päivittäistavarakaupassa korkea, mutta Espoossa toteutuneeseen tasoon nähden realistinen. Erikoistavarakaupan myyntitehot ovat matalammat, mutta linjassa toteutuneen tason kanssa. Jäljempänä esitettävät pinta-alan tarpeen arviot ovat laskennallinen maksimivaihtoehto: ne sisältävät kaavareserviä, koska kaikki kaavoissa mahdollistettavat hankkeet eivät todennäköisesti toteudu ja ne perustuvat maksimiväestönkasvuun. Lisäksi myyntitehon kasvu nykyisissä myymälöissä voi hoitaa osan pinta-alan tarpeen kasvusta. Mitoitus on erityisen väljä erikoistavarakaupan osalta, päivittäistavarakaupassa huomattava neliömyyntitehojen kasvu tässä laskelmissa käytettyihin lukuihin verrattuna on epätodennäköistä.

Osa lisäpinta-alan tarpeesta voi toteutua nykyisten myymälöiden neliömyyntitehon kasvuna tai vaikkapa Internet-kaupassa. Toisaalta tarvitaan myös nykyisiä myymälöitä korvaavaa rakentamista, jos kauppa uudistuu ja hakee uusia toimitiloja tai nykyiset toimitilat siirtyvät muuhun käyttöön. Myös ostovoiman virtaus alueelle tai alueelta pois voi vaikuttaa pinta-alan tarvetta lisäävästi tai vähentävästi.

Koska Espoon väestö kasvaa kaupungin mitoituksen mukaan yli 116 000 asukkaalla vuoteen 2030 mennessä, nousee myös pinta-alan tarve suureksi. Päivittäistavarakaupassa kulutuksen kasvu on arvioitu suhteellisen pieneksi ja toisaalta myyntitehot ovat korkeat, joten tilantarpeen kasvu on selvästi pienempi kuin erikoistavarakaupan puolella. Siitä huolimatta Espoon laskennallinen päivittäistavarakaupan pinta-alan tarve vuonna 2030 olisi yli 230 000 kerrosneliometriä, mikä on yli 70 000 k-m² suurempi kuin vuoden 2010 tilantarve.

Erikoistavarakaupassa pinta-alan tarpeen kasvu on päivittäistavarakauppaa suurempaa, koska kulutus kasvaa nopeammin. Lisäksi neliömyyntitehot ovat erikoistavarakaupassa pienempiä, mikä tarkoittaa sitä, että kulutuksen kasvu edellyttää enemmän pinta-alaa. Espoon laskennallinen erikoistavarakaupan pinta-alantarve olisi vuonna 2030 mennessä noin 1,23 miljoonaa kerrosneliometriä, missä on kasvua vuoteen 2010 nähden noin 410 000 k-m².

Vaikka taulukossa (Taulukko 5) on eritelty tilantarve suuralueittain, ei se tarkoita, että kaikki tilantarve toteutuisi juuri suuralueiden sisällä. Kuluttajat liikkuvat Espoon sisällä ja asioivat eri alueilla. Espoolaisten ostovoimaa suuntautuu myös naapurikaupunkeihin Helsinkiin ja Vantaalle sekä esimerkiksi kesämökkikuntiin. Espoon sisällä tärkeitä ostospaikkoja ovat kaikki kaupunkikeskukset; etenkin Leppävaara ja Matinkylä, joissa on suuret kauppakeskukset, mutta myös Tapiola, Espoonlahti ja Espoon keskus. Tilaa vievä erikoiskauppa taas on keskittynyt lähinnä Suomenojan alueelle ja Lommilaan. Laskelmien taustalla on oletus, että kaikki espoolaisten ostovoima jäisi Espooseen, ostovoiman siirtymiä ei siis tapahtuisi. Mitoituksen taustaoletuksena kaupallinen omavaraisuus on perusteltu: ostovoiman siirtymä Espooseen ja pois Espoosta kompensoivat laskelmassa toisensa.

Taulukko 5 Vähittäiskaupan laskennallinen tilantarve vuosina 2010, 2020 ja 2030, kerrosneliömetriä

PÄIVITTÄISTAVARAKAUPAN TILANTARVE (sis. Alko)	Tilantarve, k-m ²			Kasvu, k-m ²	
	2010	2020	2030	2010-2020	2020-2030
Leppävaara	24 700	39 300	48 800	14 600	9 500
Tapiola	17 500	27 400	36 600	9 900	9 200
Matinkylä	13 900	23 500	28 800	9 600	5 300
Espoonlahti	20 500	32 200	49 700	11 700	17 500
Kauklahti	2 800	5 900	13 900	3 100	8 000
Vanha-Espoo	14 700	24 900	39 200	10 200	14 300
Pohjois-Espoo	4 300	8 000	15 600	3 700	7 600
Espoo yhteensä	98 400	161 200	232 600	62 800	71 400

TILAA VIEVÄN ERIKOISKAUPAN TILANTARVE	Tilantarve, k-m ²			Kasvu, k-m ²	
	2010	2020	2030	2010-2020	2020-2030
Leppävaara	39 500	70 700	96 700	31 200	26 000
Tapiola	27 900	49 200	72 500	21 300	23 300
Matinkylä	22 300	42 300	57 000	20 000	14 700
Espoonlahti	32 700	57 900	98 500	25 200	40 600
Kauklahti	4 500	10 700	27 500	6 200	16 800
Vanha-Espoo	23 500	44 600	77 800	21 100	33 200
Pohjois-Espoo	7 000	14 400	30 900	7 400	16 500
Espoo yhteensä	157 400	289 800	460 900	132 400	171 100

MUUN ERIKOISKAUPAN TILANTARVE	Tilantarve, k-m ²			Kasvu, k-m ²	
	2010	2020	2030	2010-2020	2020-2030
Leppävaara	65 500	117 100	160 300	51 600	43 200
Tapiola	46 300	81 600	120 200	35 300	38 600
Matinkylä	36 900	70 100	94 500	33 200	24 400
Espoonlahti	54 300	96 000	163 300	41 700	67 300
Kauklahti	7 500	17 700	45 600	10 200	27 900
Vanha-Espoo	39 000	74 000	128 900	35 000	54 900
Pohjois-Espoo	11 500	23 900	51 300	12 400	27 400
Espoo yhteensä	261 000	480 400	764 100	219 400	283 700

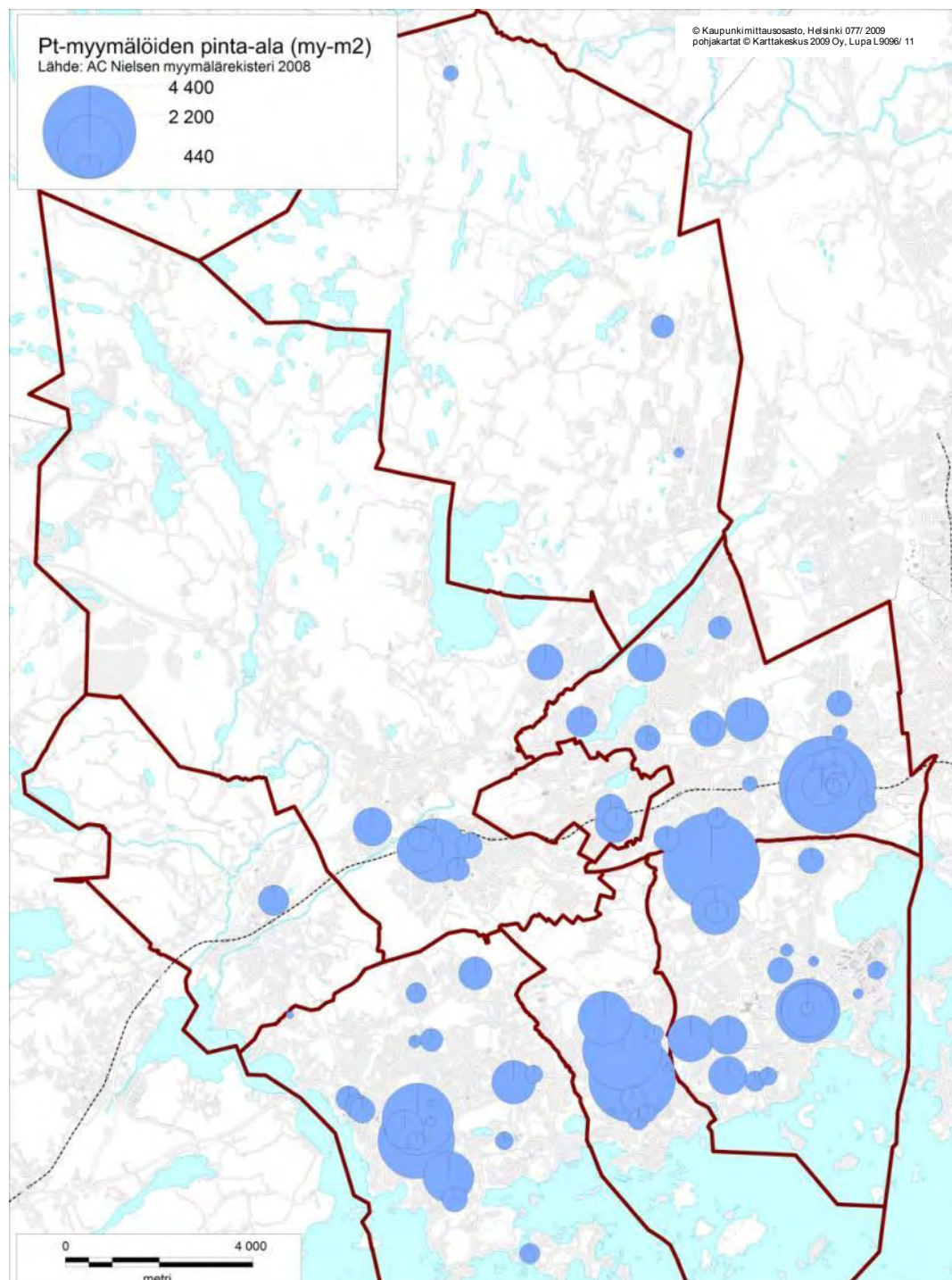
KOKO VÄHITTÄISKAUPAN TILANTARVE YHTEENSÄ	Tilantarve, k-m ²			Kasvu, k-m ²	
	2010	2020	2030	2010-2020	2020-2030
Leppävaara	129 700	227 100	305 800	97 400	78 700
Tapiola	91 700	158 200	229 300	66 500	71 100
Matinkylä	73 100	135 900	180 300	62 800	44 400
Espoonlahti	107 500	186 100	311 500	78 600	125 400
Kauklahti	14 800	34 300	87 000	19 500	52 700
Vanha-Espoo	77 200	143 500	245 900	66 300	102 400
Pohjois-Espoo	22 800	46 300	97 800	23 500	51 500
Espoo yhteensä	516 800	931 400	1 457 600	414 600	526 200

4. Kaupan rakenne Espoossa ja pääkaupunkiseudulla

4.1. Päivittäistavarakaupan verkosto

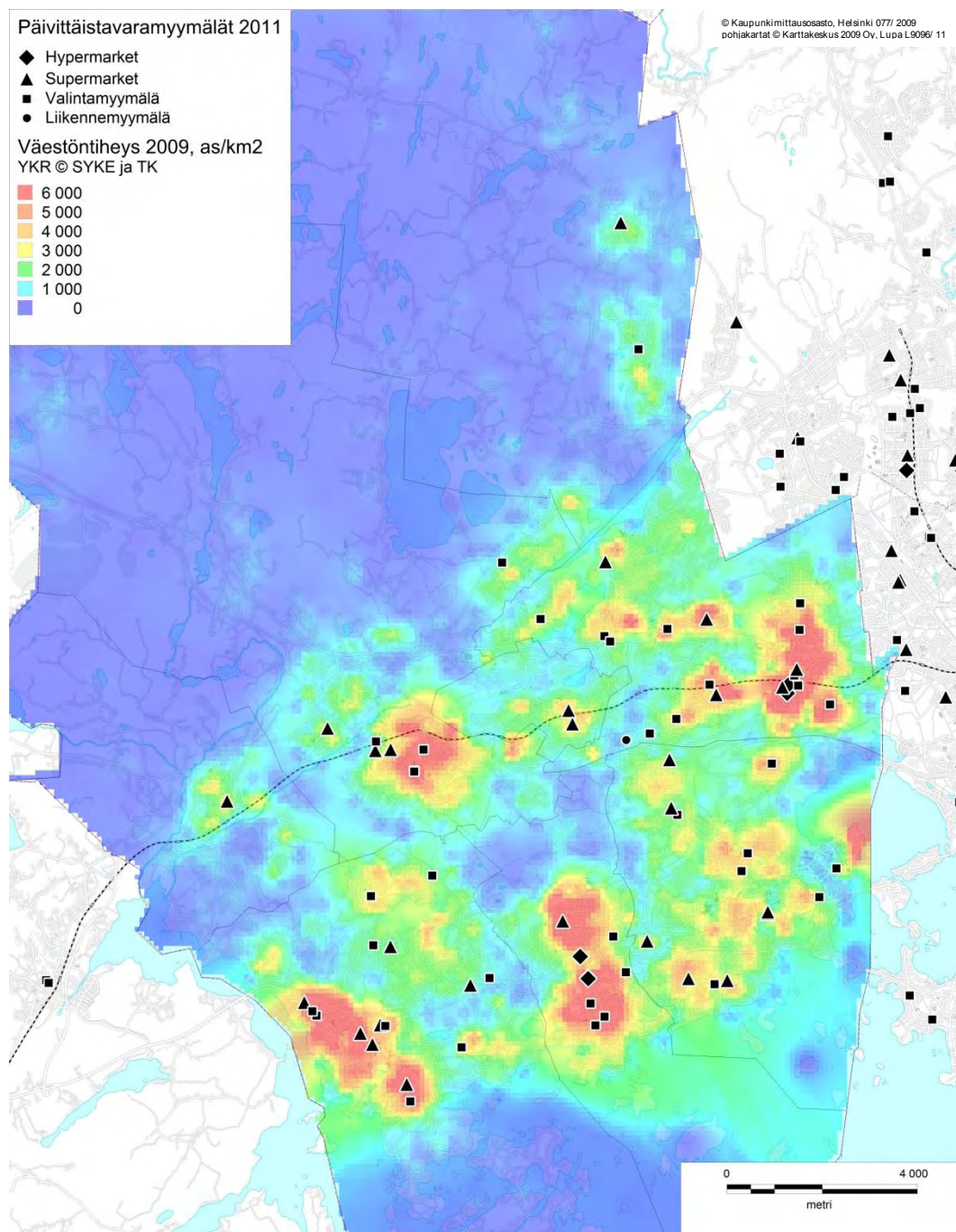
4.1.1. Myymäläverkon rakenne

Päivittäistavarakaupan myymäläverkko Espoossa on melko tiheä, mutta painottuu luonnollisesti Espoon eteläosiin, joissa väestöä on eniten. Seuraavan sivun kartassa (Kuva 14) on kuvattu päivittäistavaramyymälöiden sijainti ja myyntipinta-ala vuonna 2008 A.C. Nielsenin Myymälärekisterin tietojen mukaan. Suurimmat päivittäistavaramyymälät ovat hyper- ja supermarketteja, jotka sijaitsevat Mankkaan K-supermarkettia lukuun ottamatta Espoon kaupunkikeskuksissa. Pohjois-Espoon myymälät ovat pieniä ja ne ovat kaukana toisistaan. Myös Kauklahden suunnassa päivittäistavarakaupan tarjonta on niukkaa.



Kuva 14 Espoon päivittäistavaramyymälät 2009 päivittäistavaran myyntipinta-alan mukaan esitettynä

Myymäläverkoston sijoittumista suhteessa väestöön on kuvattu seuraavan sivun kartassa (Kuva 15). Kartalla on kuvattu väestötiheyttä niin, että suurimmat väestökeskittymät erottuvat punaisena ja sen päälle on kuvattu päivittäistavarakaupan myymälöiden sijoittuminen. Myymälöiden tiedot ovat ketjujen verkkosivuilta ja kuvaavat vuoden 2011 tilannetta. Mukana on myös vasta keväällä 2011 avautuvat Kilon K-supermarket ja Laaksolahden S-market. Kartasta näkyy selvästi, miten päivittäistavarakaupat ovat enimmäkseen sijoittuneet lähelle väestökeskittymiä. Samaa ilmiötä kuvaa seuraavassa luvussa esitetty saavutettavuuskartta (Kuva 16).



Kuva 15 Päivittäistavara-kaupan myymäläverkosto vuoden 2011 tilanteessa suhteessa väestön sijoittumiseen (väestötiheys asukasta/neliökilometri)

Yhteensä A.C. Nielsenin päivittäistavara-kaupan myymälärekisterissä oli vuonna 2008 Espoossa 83 myymälää. Myymälätyyppien lukumäärät, myyntipinta-alat ja myynti sekä myymälätyyppien luokitus on kuvattu seuraavan sivun taulukossa (Taulukko 6). Yleisin päivittäistavaramyymälän tyyppi Espoossa on suuri valintamyymälä, toiseksi yleisin suuri supermarket. Hypermarketteja oli vain viisi kappaletta, mutta ne vastasivat yli neljännestä kaikesta päivittäistavara-kaupan myyntipinta-alasta ja yli lähes kolmannesta myynnistä. Lukumääräisesti yleisimmän myymälätyypin, valintamyymälöiden osuus myynnistä jää vain 17 %:iin, vaikka niiden osuus kaikista myymälöistä on tasan puolet. Tämä vastaa tilannetta

koko maassa: yli 1 000 myynti-m²:n myymälöiden osuus koko myynnistä on kasvanut jatkuvasti ja oli vuonna 2010 jo 64,5 %¹⁵.

Taulukko 6 Päivittäistavarakaupan myymäläverkosto myymälätyypeittäin Espoossa vuonna 2008 (A.C. Nielsen, Myymälärekisteri)

	Myymälöitä	Myyntipinta-ala, m ²	Myynti, milj. e
Tavaratalo	5	5 859	52
Hypermarket	5	18 018	192
Suuri supermarket	17	27 640	220
Pieni supermarket	10	6 923	55
Suuri valintamyymälä	32	10 531	96
Pieni valintamyymälä	9	1 205	11
Pienmyymälä	5	352	4
Yhteensä	83	70 528	630

	Suhteellinen osuus, % Myymälöistä	Myyntipinta-alasta	Myynnistä
Tavaratalo	6 %	8 %	8 %
Hypermarket	6 %	26 %	30 %
Suuri supermarket	20 %	39 %	35 %
Pieni supermarket	12 %	10 %	9 %
Suuri valintamyymälä	39 %	15 %	15 %
Pieni valintamyymälä	11 %	2 %	2 %
Pienmyymälä	6 %	0 %	1 %
Yhteensä	100 %	100 %	100 %

Myymälätyyppi	Kokoluokka, myynti-m ²	Tyypillisiä ketjuja
Tavaratalo		Stockmann, Sokos, Anttila
Hypermarket	yli 2 500	Prisma, Citymarket
Suuri supermarket	1 000-2 500	S-market, K-supermarket, Lidl, osa Valintataloista
Pieni supermarket	400-1 000	
Suuri valintamyymälä	200-400	Alepa, K-market, K-extra, Siwa, osa Valintataloista
Pieni valintamyymälä	100-200	
Pienmyymälä	alle 100	Yleensä yksityisiä
Yhteensä		

Espoon päivittäistavarakaupan rakenne on muuttunut selvästi 2000-luvulla. Tässä työssä oli mahdollisuus tarkastella A.C. Nielsenin Päivittäistavarakaupan myymälärekistereitä vuosilta 2000 ja 2008. Tälle aikavälille mahtuu mm. Espoon suurten kauppakeskusten Sellon ja Ison Omenan valmistuminen hypermarketteineen. Hypermarkettien osuus päivittäistavarakaupan myynnistä onkin kasvanut vuoden 2000 14 %:sta vuoden 2008 30 %:iin. Hypermarkettien lukumäärä nousi tällä välillä kahdesta viiteen. Myynti on siis keskittynyt suurimpiin yksiköihin, mutta silti myymälämäärä on kasvanut 10 kappaleella vuosien 2000 ja 2008 välillä. Päivittäistavarakaupan kasvua Espoossa vuodesta 2000 vuoteen 2008 voidaan kuvata näin:

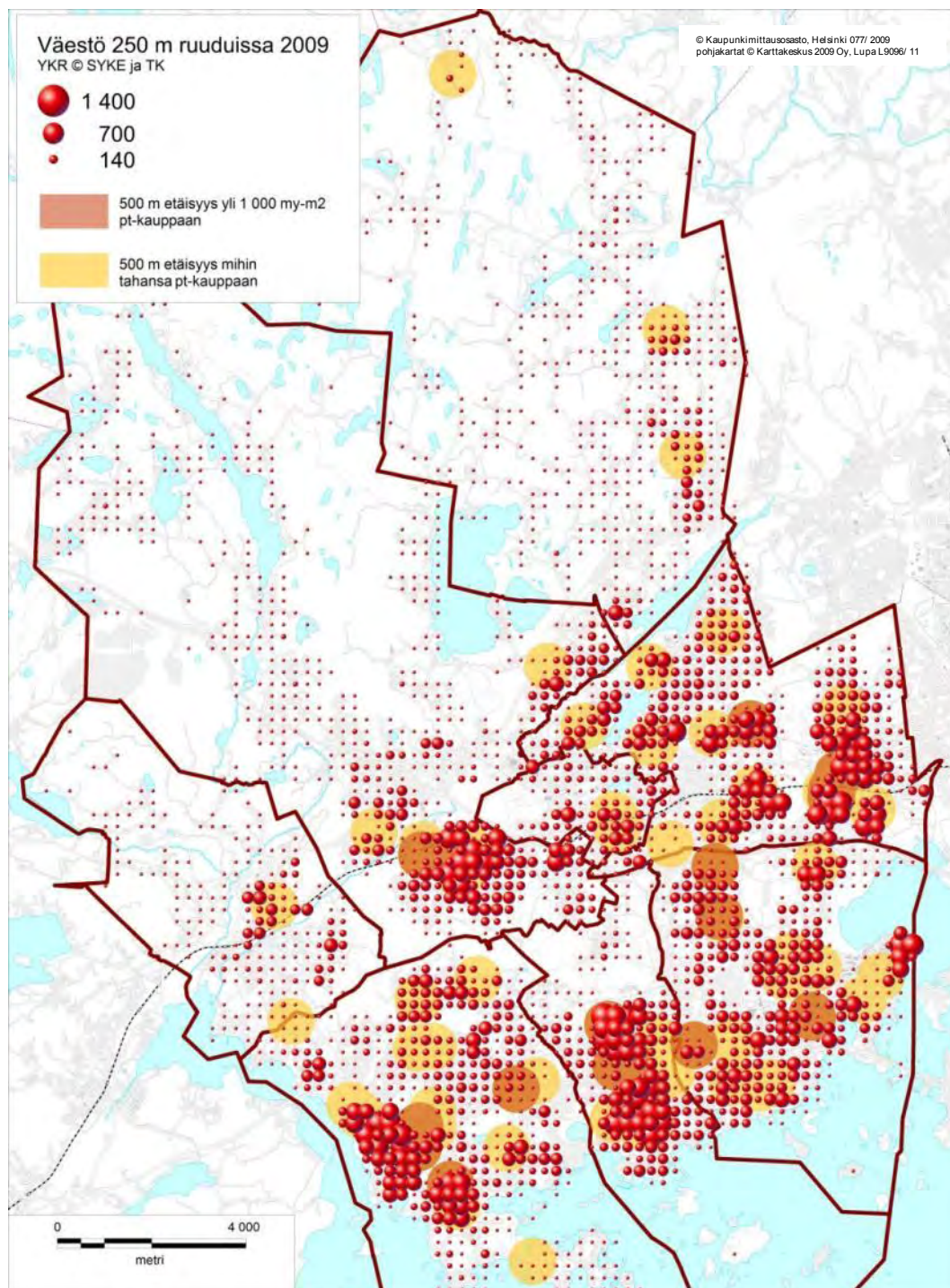
¹⁵ A.C. Nielsen Finland Oy, Lehdistö tiedote: Päivittäistavarakaupan myymälärekisteri 2010. 31.3.2011

- *Myymälämäärän kasvu 10 kpl, 14 %*
- *Myyntipinta-alan kasvu 18 300 my-m², 35 %*
- *Myynnin kasvu 238 milj. euroa, 61 %*
- *Väestönkasvu 28 300, 13 %*

Myyntipinta-alan ja myynnin suhteellinen kasvu on siis ollut selvästi suurempaa kuin väestönkasvu. Espoon päivittäistavarakaupan tarjonta on kasvanut lähemmäksi väestöpohjan edellyttämää tasoa. Edelleen myyntitehot Espoon päivittäistavarakaupoissa kuitenkin ovat, kuten muuallakin pääkaupunkiseudulla, varsin korkeita. Pienempi myymälämäärä ja myyntipinta-ala siis palvelee suurempaa väestömäärää kuin Suomessa keskimäärin.

4.1.2. Päivittäistavarakaupan palvelujen saavutettavuus

Päivittäistavarakaupan palvelujen saavutettavuus on oleellista kaupan palvelutason kannalta. Espoon päivittäistavarakaupat ovat pääsääntöisesti sijoittuneet tiheään asutuksen alueille, mutta myös tarjonta-aukkoja löytyy. Kaupan verkosto ei ole täysin pystynyt seuraamaan nopeaa väestönkasvua. Seuraavassa kartassa (Kuva 16) on esitetty päivittäistavarakauppojen ja väestön sijainti vuonna 2009. Kauppojen ympärille on piirretty 500 metrin kehä, jonka voidaan ajatella karkeasti kuvaavan jalankulkuetäisyyttä ruokakauppaan. Yli 1000 myynti-m²:n myymälöille on piirretty tummempi saavutettavuuskehä ja sitä pienemmille vaaleampi. Erottelun taustalla on ajatus, että yli 1 000 my-m²:n myymälät ovat jo sen kokoisia, että niissä voidaan ajatella hoidettavan kaikki asiointi, sen sijaan pienemmät myymälät ovat usein vain täydennysostopaikkoja ja niiden läheisyydestä lähdetään tekemään isot ostokset suurempiin kauppoihin.

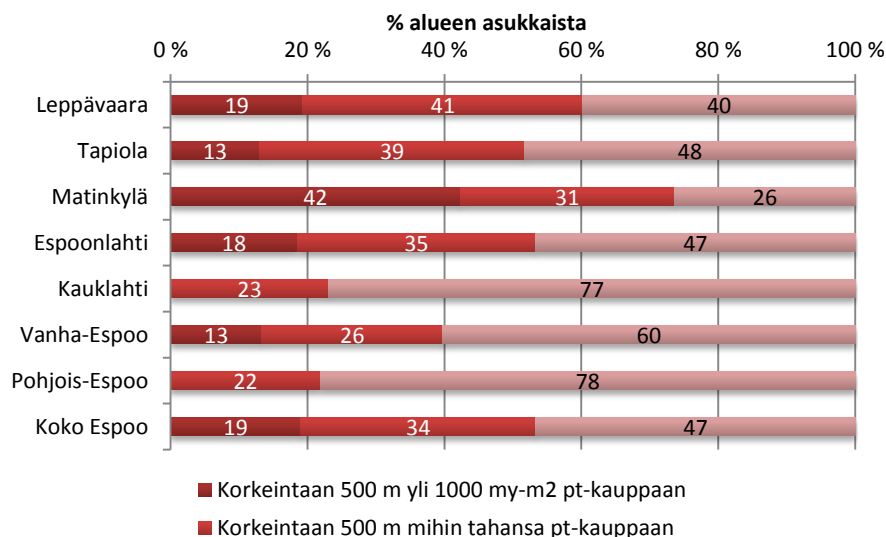


Kuva 16 Päivittäistavarakaupan saavutettavuus ja väestön sijoittuminen

Koko Espoossa hieman yli puolella väestöstä on jokin päivittäistavarakauppa korkeintaan 500 metrin etäisyydellä kotoa. Osuus on suhteellisen korkea verrattuna esimerkiksi Mikkelin, Lahden ja Turun seutuihin, joissa osuus vaihteli 30 ja 40 %:n välillä vuonna 2003¹⁶. Luvut eivät tosin ole suoraan vertailukelpoisia, sillä Mikkelin, Lahden ja Turun seuduilla etäisyyksiä laskettiin tieverkkoa pitkin ja toisaalta mukana oli vain taajamaväestö. Paras ruokakaupan saavutettavuus on Matinkylässä ja Leppävaarassa, joissa on tiheä asutus suurten kaupakeskusten tuntumassa: Matinkylän suuralueella kolme neljästä asukkaasta asuu korkein-

¹⁶ Katri Koistinen, Jenni Väliniemi: Onko Lähikauppa lähellä? – Päivittäistavarakaupan saavutettavuus Turun, Lahden ja Mikkelin kaupunkiseuduilla 1995–2003. Kuluttajatutkimuskeskus, julkaisuja 4/ 2007.

taan 500 metrin päässä jostakin ruokakaupasta ja Leppävaarassakin 60 %. Matinkylässä ja Leppävaarassa myös suuret ruokakaupat ovat parhaimmin saavutettavissa. Tapiolassa ja Espoonlahdessa saavutettavuus on Espoon keskitasoa. Heikon saavutettavuuden alueita ovat Pohjois-Espoo ja Kauklahti, joissa ei ole suurempia ruokakauppoja ollenkaan ja lähes 80 % väestöstä on yli 500 metrin matka ruokakauppaan. Yllättävän heikko ruokakaupan saavutettavuus on myös Vanha-Espoon alueella, jossa väestön painopiste on Espoon keskustassa ja Suvelassa. Vanha-Espoossa vain noin 40 % asukkaista asuu korkeintaan 500 metrin säteellä jostakin ruokakaupasta.



Kuva 17 Päivittäistavarakaupan saavutettavuus Espoon suuralueilla ja koko Espoossa 2009

Päivittäistavarakauppojen saavutettavuusanalyysistä esiin nousee joitakin erityishuomiota päivittäistavarakaupan verkostosta. Alla on kuvattu suuralueittain keskeiset huomiot:

▪ **Leppävaara:**

- **Perkkaalla, Kilossa ja Viherlaaksossa** on vain pienet pt-kaupat, vaikka asutus on varsin tiivistä. Kiloon on valmistumassa pieni K-supermarket jo vuoden 2011 aikana, mikä parantaa selvästi kaupan palvelutasoa alueella. Karamalmiin ja Nihtisiltaan on suunniteltu S-marketteja, jotka lisäävät tarjontaa Viherlaaksossa ja Kilossa. Perkkaan alueen väestöpohja edellyttäisi nykyistä parempia ruokakaupan palveluja, sillä Kehä I:n yli Selloon on varsin pitkä matka. Perkkaan väestöpohja, tuleva uudisrakentaminen ja vahva työpaikkatarjonta antavat hyvät mahdollisuudet ruokakaupan toiminnalle. Leppävaaran suuralueelta on syytä nostaa esiin myös **Mäkkylän** alue Rantaradan ja Kehä I:n välissä. Tälle alueelle on tullut melko paljon uutta, tiivistäkin asutusta eikä alueella ole mitään kaupallisia palveluja.

▪ **Tapiola:**

- **Oravannahkatorin** ympäristössä Tapiolan keskustan ja Niittykummun välissä on melko tiivis asutus ja etäisyys nykyisiin kauppoihin yli 500 metriä, mutta ei kauppaa. Vanhan pikkuostarin ruokakauppa on lopettanut jo kauan aikaa sitten, eli edellytyksiä ruokakaupan toiminnalle ei ilmeisesti ole. **Otaniemessä** tiivein asutus on Teekkarikylässä, joka taas on kaukana ruokakaupasta. Otaniemeläiset asuvat pääosin yli 500 metrin päässä lähimmästä ruokakaupasta.

▪ **Matinkylä:**

- *Matinkylässä kaupat ovat hyvin saavutettavissa ja suuretkin kaupat ovat lähellä. Vain aivan ranta-alueet ja suhteellisen harvaan asuttu **Henttaa** Olarin pohjoispuolella jäävät yli 500 m etäisyydelle pt-kaupoista. Henttaan tilanne paranee, kun Suurpeltoon saadaan palveluja.*

▪ **Espoonlahti:**

- *Espoonlahden suuralueella lähes puolet väestöstä asuu yli 500 metrin etäisyydellä ruokakaupasta. Ilmeinen ruokakaupan tarve olisi **Saunalahden** alueella, jossa väestöpohja on tiivis ja jonka Länsiväylä erottaa Espoonlahdesta. Kivenlahdessa on vain pieni ruokakauppa, vaikka väkeä on paljon. Espoonlahden keskuksen eteläpuolella sijaitseva **Laurinlahti** ei myöskään ole saanut omaa ruokakauppaa, vaikka asutus on tiheää. Länsiväylän pohjoispuolisilla pientalovaltaisilla alueilla on useita yksittäisiä pieniä ruokakauppoja, mutta alueen keskiosat **Eestinkallion** ympärillä ovat jääneet ilman ruokakaupan palveluja.*

▪ **Kauklahti:**

- *Kauklahdessa on vain yksi ruokakauppa, joka sijaitsee keskellä keskusta-aluetta. Silti vain vajaa neljännes koko suuralueen asukkaista mahtuu tämän kaupan vaikutuspiiriin. Rantaradan eteläpuolella oleva **Vanntila** on keskustan lisäksi suurin asuin-keskittymä Kauklahdessa, mutta väestöpohja ei todennäköisesti riitä pienellekään myymälälle. Kauklahteen suunniteltu uusi kaupan hanke Hyttimestarintiellä radan eteläpuolella sisältäisi myös päivittäistavarakauppaa ja tuo kaupan palvelut lähemmäksi radan eteläpuolisia, kasvavia Vanntilan ja **Kurttilan** alueita.*

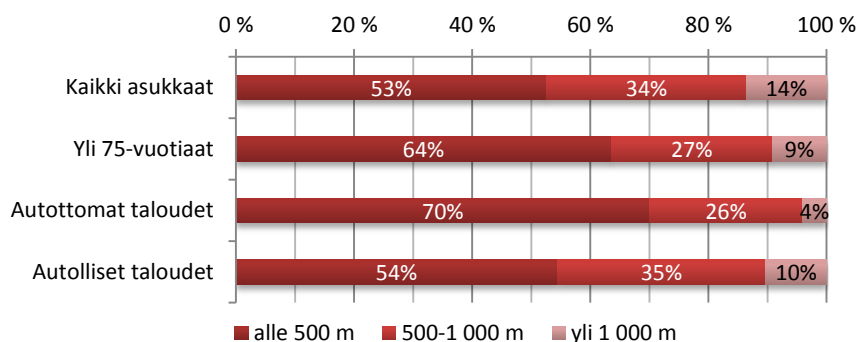
▪ **Vanha-Espoo**

- *Vanha-Espoon alue ulottuu pitkälle Nuuksioon ja Vihdin rajoille asti, mutta väestö on keskittynyt alueen eteläosiin. Ruokakaupan palveluja on **Espoon keskuksessa, Mikkilässä ja Suvelassa sekä Kehä III:n tuntumassa Järvenperässä**, mutta saavutettavuus jää silti Espoon keskiarvoa heikommaksi. Heikon saavutettavuuden alueina erottuvat **Suvelan reuna-alueet, Tuomarila–Kulovalkea, Gumböle ja Järvenperä–Kulloonmäki**. Näillä alueilla asutus on varsin tiheää, mutta ruokakaupan palveluja ei ole syntynyt.*

▪ **Pohjois-Espoo**

- *Pohjois-Espoossa ruokakaupan saavutettavuus on selvästi heikompi kuin Espoossa keskimäärin. Suhteellisen pieni väestöpohja ja harva asutus ovat hidastaneet kaupan palveluverkon kehittymistä. Tiheimmin asutut alueet, joilla ei vielä ole ruokakauppaa ovat **Niipperi ja Nepperi**. Niipperin tarjonta paranee huomattavasti, kun suunnitteilla olevat K- ja S-market -hankkeet valmistuvat.*

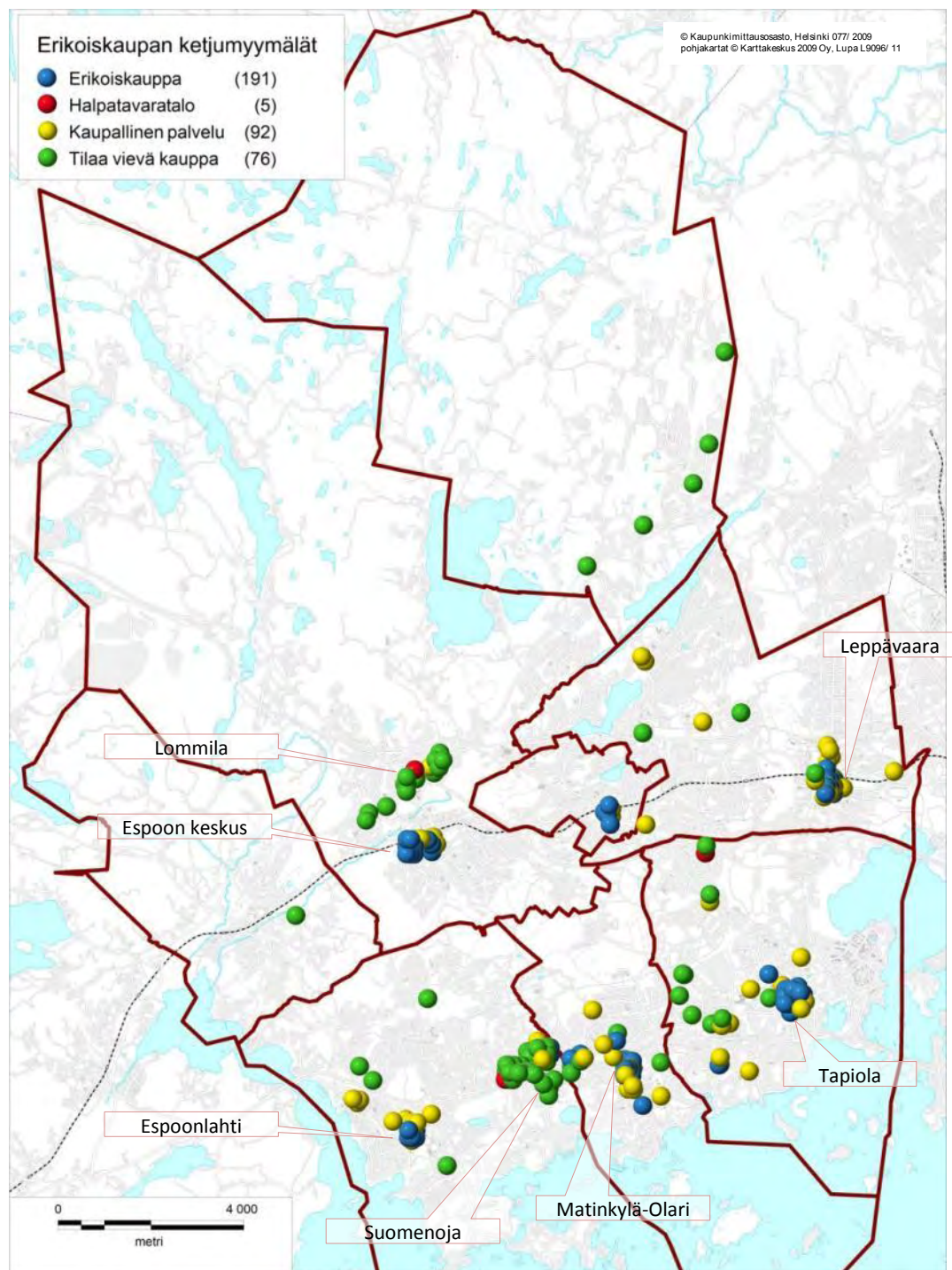
Päivittäistavarakaupan saavutettavuutta tarkasteltiin myös väestöryhmittäin niin, että huomioitiin erikseen vanhusväestö ja autottomat taloudet. Kuviossa (Kuva 18) on esitetty, miten suuri osa näiden ryhmien ihmisistä asuu korkeintaan 500 tai 1 000 metrin etäisyydellä jostakin päivittäistavarakaupasta. Yli 75-vuotiaista ja autottomista selvästi suurempi osa asuu lähellä ruokakauppaa kuin espoolaisista keskimäärin. Varsinkin autottomat taloudet ovat sijoittuneet lähelle kauppoja, vain 4 %:lla on yli kilometri matkaa ruokakauppaan ja 70 % kauppa on korkeintaan 500 metrin päässä.



Kuva 18 Päivittäistavarakaupan saavutettavuus eri väestöryhmissä

4.2. Erikoistavarakauppa

Erikoistavarakaupan sijoittumista on tarkasteltu valtakunnallisten ketjumuymälöiden sijainnin kautta. Käytössä on ollut tietokanta, jossa on paikannettuna valtaosa Suomen erikoiskaupan ketjuista sekä kattava otos kaupallisten palvelujen tarjoajia, kuten kuntosali- ja ravintolaketjuja sekä elokuvateatterit. Oheisessa kartassa (Kuva 19) on esitetty ketjutoimipaikkojen sijoittuminen Espoossa keväällä 2009. Toimipaikat on teemoitettu siten, että varsinaiset erikoistavarakaupat (muoti-, kirja-, optikko- ym.) on kuvattu sinisellä pallolla, halpatavaratalot (Tarjoustalo, Hong Kong, Biltema ym.) punaisella, kaupalliset palvelut (ravintolat, kuntosalit ym.) keltaisella ja ns. tilaa vievä kauppa (kodinkone-, rauta-, huonekalu-, puutarha-, varaosa- ym. kauppa) vihreällä pallolla. Symbolit menevät osin päällekkäin, joten karttaa ei voi lukea tarkkana sijaintiluettelona. Tärkeimmät kaupalliset keskittymät kuitenkin erottuvat selvästi.



Kuva 19 Erikoistavarakaupan ketjumyymälät keväällä 2009 Espoossa

Tärkeimmät huomiot ketjujen sijoittumisesta ja kaupan alueista Espoon suuralueilla on kuvattu alla:

- **Leppävaara:**
 - Erikoiskauppa ja palvelut ovat vahvasti keskittyneet Leppävaaran aseman tuntumaan, ennen kaikkea *Selloon*.
 - Tilaa vievän kaupan ketjut puuttuvat alueelta.
- **Tapiola:**
 - Erikoiskauppa on keskittynyt *Tapiolan keskusta*an, palveluja löytyy laajemmalla alueella.

- ***Olarinluoman** teollisuusalueella on joitakin tilaa vievän kaupan toimipaikkoja.*
- **Matinkylä:**
 - *Erikoiskaupan ketjuja on käytännössä vain **Isossa Omenassa**, palveluja sen sijaan hieman laajemmalla alueella.*
 - *Suomenojan tilaa vievän kaupan alueen vyöhyke jatkuu hieman myös Matinkylän puolelle. Kaupan vyöhykkeenä Suomenoja liittyy toiminnallisesti Ison Omenan tarjontaan.*
- **Espoonlahti:**
 - *Erikoiskauppa ja palvelut sijaitsevat pääosin Espoonlahden keskustassa kauppakeskus **Lippulaivassa**, palveluja myös Kivenlahden ostarilla.*
 - ***Suomenojan** alue on Espoon tärkein tilaa vievän erikoiskaupan keskittymä. Suomenojan vyöhyke kuitenkin kiinnittyy Matinkylän suuntaan ja Isoon Omena, se ei tue Espoonlahden palveluja.*
- **Kauklahti:**
 - *Kauklahdessa ei ole nykyisin kuin yksi erikoiskaupan ketju; varaosaliike. Keskustassa on jonkin verran palveluja, jotka eivät kuulu mihinkään ketjuihin.*
- **Vanha-Espoo**
 - *Espoon keskuksen erikoistavarakaupan tarjonta on parantunut merkittävästi kauppakeskus **Entressen** valmistuttua loppuvuonna 2008. Käytännössä kaikki keskustaerikoiskauppa ja palvelut keskittyvät Espoon keskukseen ja siellä pääosin Entressen ja **Espoontorin** kauppakeskuksiin.*
 - ***Lommila-Mikkeli** -vyöhyke on toinen Espoon tilaa vievän kaupan keskittymistä Suomenojan rinnalla. Alueen vetovoimaisin toimija on Ikea, joka on vetänyt alueelle runsaasti myös muita alan toimijoita.*
- **Pohjois-Espoo**
 - *Pohjois-Espoossa ei juuri ole erikoistavarakaupan tarjontaa. Alueella näkyvät muutamien ketjutoimipaikat ovat pääosin autovaraosa- ja rengasliikkeitä, poikkeuksena huonekaluliike Vepsäläinen, jonka pääkaupunkiseudun päämyymälä sijaitsee Koskelossa Kehä III:n tuntumassa. Koskelon alueella on myös asuntovaunu- ja ajoneuvokauppaa.*

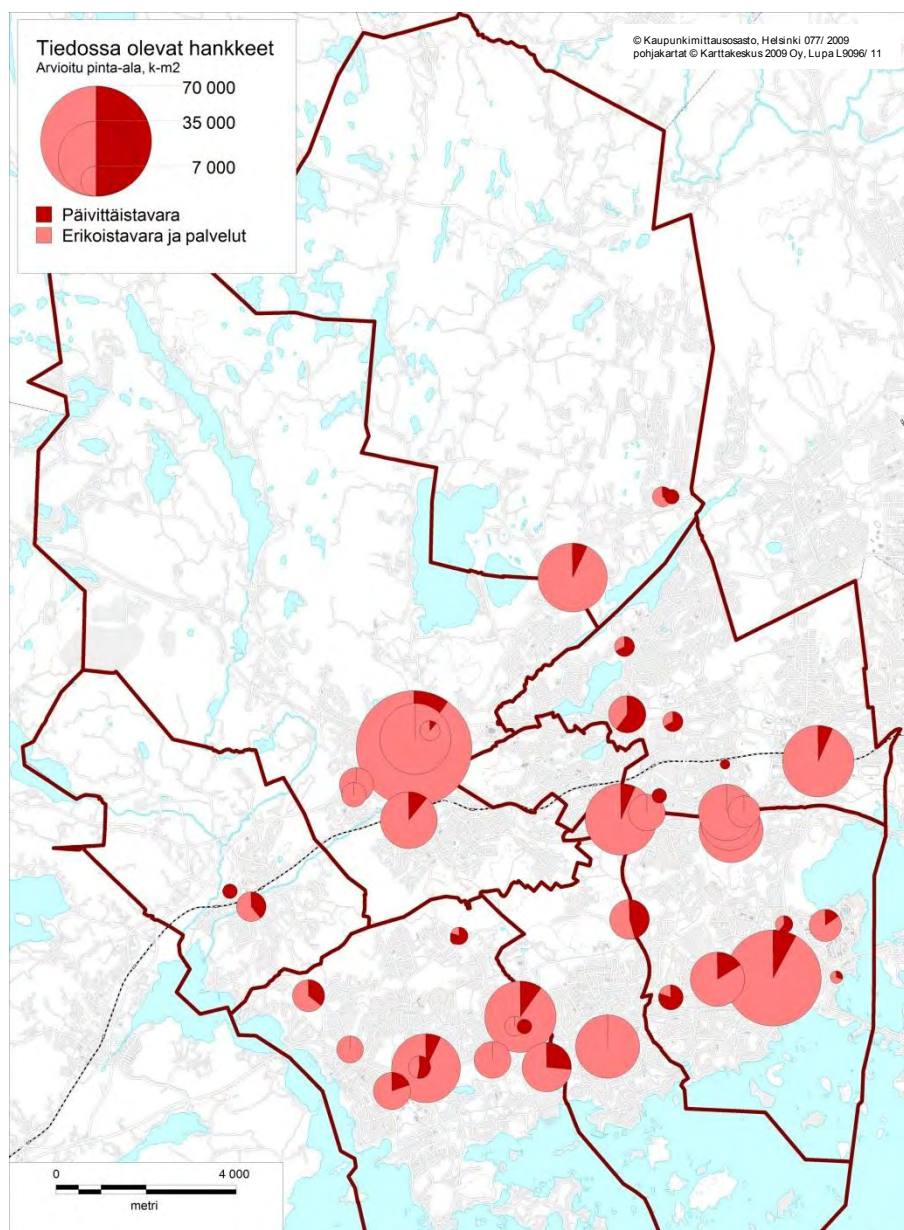
4.3. Kaupan hankkeet Espoossa

Kaupan hankkeita kartoitettiin laajalla haastattelukierroksella rakennusliikkeissä ja kaupan keskusliikkeissä. Lisäksi hanketietoja pyydettiin Espoon aluearkkitehteiltä, palveluverkkoselvityksen ohjausryhmän jäseniltä ja Espoon tonttiyksiköstä. Kaupan hankkeet elävät koko ajan, joten hankkeiden laajuus, toimialat ja toteutumisaikataulu voivat muuttua nopeasti. Tässä selvityksessä esitettävät hanketiedot kuvaavat vuoden 2010 lopun ja 2011 alun tilannetta ja silloin tiedossa olleita hankkeita.

4.3.1. Hankkeiden sijainti ja kuvaus

Vähittäiskaupan hankkeet sijoittuvat koko Espooseen. Suurimmat yksittäiset hankkeet ovat vireillä Lommilassa ja Tapiolan keskustassa. Suuria hankkeita on myös mm. Nihtisillassa Kehä II:n ja Turunväylän risteyksessä, Nihtisilta-Turvesolmun alueella Pohjois-Mankkaalla Turunväylän kupeessa, Suomenojan alueella ja Kivenlahden teollisuusalueella. Oheisessa

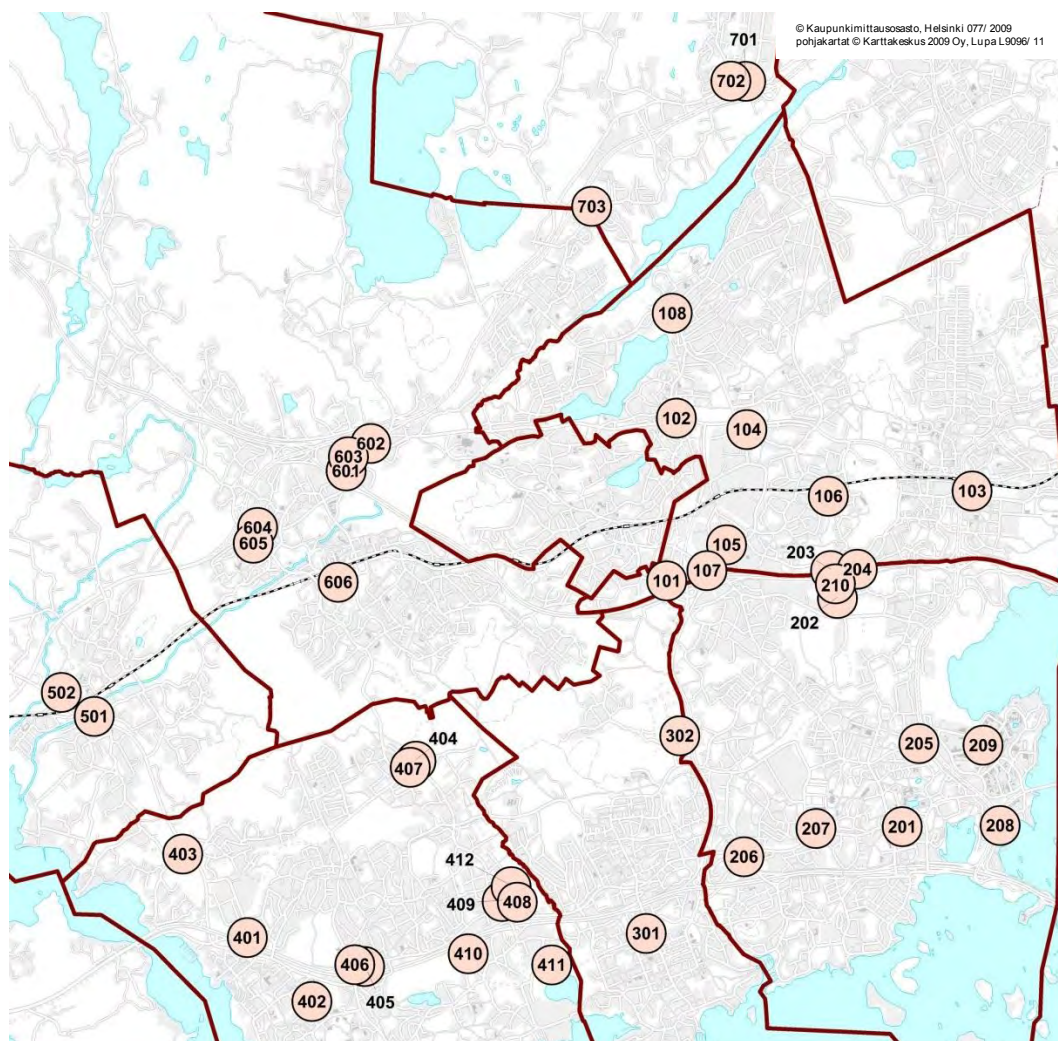
kartassa (Kuva 20) on kuvattu hankkeiden sijoittuminen ja niiden kokoluokka sekä pinta-alan jakautuminen päivittäis- ja erikoistavarakauppaan. Valtaosa hankepinta-aloista on erikoistavarakauppaa, jonka pinta-alan tarve on yleisesti suurempi kuin päivittäistavarakaupan.



Kuva 20 Vuoden 2010 lopussa tiedossa olleet kaupan hankkeet ja niiden kokoluokka

Hankkeiden tarkempi sijainti ja sisältö on kuvattu seuraavilla sivuilla (Kuva 21 ja Taulukko 7). Kartalla hankkeet on numeroitu siten, että 1-alkuiset numerot viittaavat Leppävaaran suuralueeseen, 2 Tapiolaan, 3 Matinkylään, 4 Espoonlahteen, 5 Kauklahteen, 6 Vanha-Espooseen ja 7 Pohjois-Espooseen. Kartan numerointi vastaa taulukon (Taulukko 7) numerointia. Taulukon luokittelut perustuvat haastatteluissa saatuihin tietoihin ja osin arvioihin. Ilmoitetut pinta-alat ja toteutumisvuodet ovat monen hankkeen kohdalla lähinnä tavoitteita, todellinen pinta-ala voi jäädä pienemmäksi ja toteutumisvuosi lykkääntyä. Hankkeissa on myös keskenään kilpailevia kohteita, kaikki eivät välttämättä toteudu.

Taulukon ”tilanne”-sarake kuvaa hankkeen etenemisvaihetta. Lähinnä toteutumista ovat kohteet, jotka on merkitty ”rakenteilla”: ne ovat valmistumassa jo vuoden 2011 aikana tai jopa jo käytössä, kuten Kivenlahden Biltema. ”Suunnittelu käynnissä” on myös pitkällä oleva hanke, näissä kohteissa asemakaava on jo pääsääntöisesti valmis tai ainakin valmis- teilla ja tarkempi suunnittelu käynnissä. ”Kaava kehitteillä” kuvaa hankkeita, joissa suunnittelu on jo aloitettu, mutta asemakaavaprosessi on vasta käynnistymässä. Aivan alkuvai- heessa ovat hankkeet, jotka on merkitty ”idea kehitteillä”. Näissä hankkeelle ei vielä ole toteuttajaa eikä valmista konsepti-ideaakaan.



Kuva 21 Hankkeiden sijainti

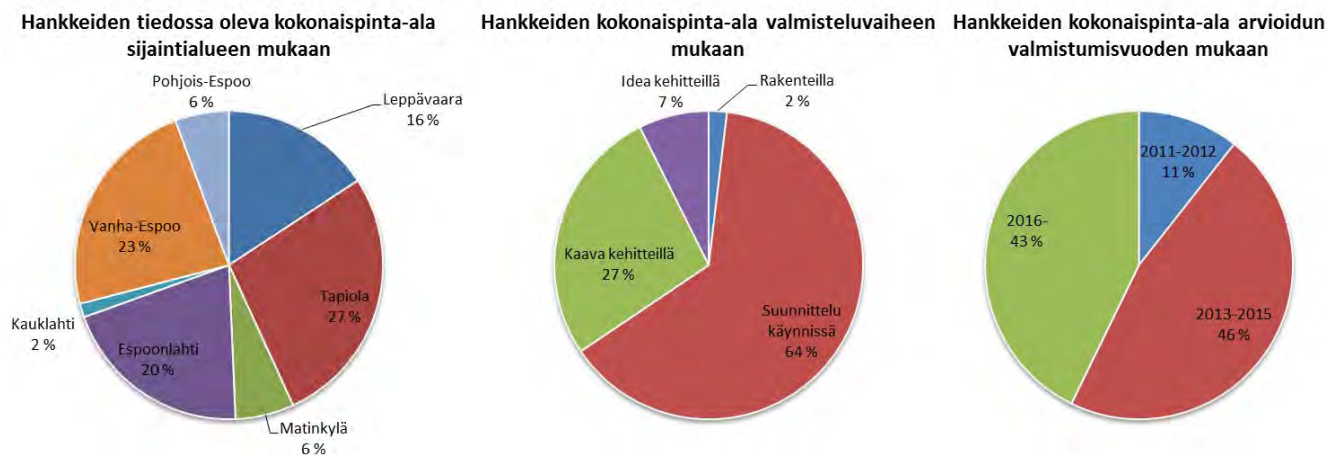
Suuralueittain tarkasteltuna eniten hankepinta-alaa on Tapiolassa, jossa on vireillä suuri keskustauudistus. Myös Turvesolmun hankkeet Pohjois-Mankkaalla osuvat juuri ja juuri Tapiolan suuralueelle ja siten kasvattavat Tapiolan hankemäärää. Turvesolmun hankekoko- naisuus kuitenkin palvelee myös Leppävaaran aluetta ja mielikuvatasollakin nivoutuu ehkä pikemminkin Sellon kaupalliseen kokonaisuuteen kuin Tapiolaan. Toiseksi eniten hanke- pinta-alaa on Vanha-Espoon alueella, jossa Lommilan kauppakeskus yksittäisenä hankkeena nostaa pinta-alan summaa. Pienimmät hankepinta-alat ovat Kauklahdessa ja Pohjois-Es- poossa, joissa myös väestömäärä on pieni. Mielenkiintoinen yksityiskohta on Matinkylän suuralueen pieni kokonaispinta-ala. Tiedossa olevia hankkeita ovat vain Suurpellon kes- kusta ja metroasemaan liittyvä kauppakeskuksen laajennus. Toisaalta Matinkylän alueen

asukkaita palvelevia hankkeita on vireillä Espoonlahden puolelle sijoittuvalla Suomenojan alueella.

Taulukko 7 Tiedossa olevat kaupan hankkeet Espoossa

Nro	Nimi	Tilanne	Uusi liikepinta- ala, k-m2	Uusi pt- pinta-ala, k-m2	Pääkäyttaja	Arvioitu tot.vuosi
101	Atrium	kaava kehitteillä	30 000	2 000	Erikoistavarakauppaa, retail park	2012
102	Viherlaakso	idea kehitteillä	10 000	6 000	Supermarketit, lähipalveluja	2017
103	Super Life Lab/Skanska	suunnittelu käynnissä	30 000	2 000	Kauppakeskus, vapaa-aika	2018
104	Karamalmi	suunnittelu käynnissä	3 000	2 000	S-market, lähipalveluja	2012
105	Nihtisilta	suunnittelu käynnissä	2 000	2 000	S-market	2012
106	Kilo	rakenteilla	1 000	1 000	K-supermarket	2011
107	Nihtisilta Terra	suunnittelu käynnissä	10 000	0	Kodin Terra	2014
108	Lähteranta eteläinen	idea kehitteillä	3 000	2 000	Pt-kauppa, lähipalveluja	2020
109	Lähteranta	rakenteilla	3 000	2 000	S-Market, Alko, lähipalveluja	2011
Leppävaara yhteensä			91 000	19 000		
201	Tapiolan Keskusprojekti	suunnittelu käynnissä	50 000	4 000	Stockmann, keskustaerikoistavara	2015
202	Turvesolmu/eteläinen 1.vaihe	suunnittelu käynnissä	25 500	0	Erikoistavarakauppaa, retail park	2013
203	Turvesolmu/läntinen	kaava kehitteillä	20 000	0	Erikoistavarakauppaa, retail park	2015
204	Turvesolmu/itäinen	kaava kehitteillä	7 000	0	Erikoistavarakauppaa, retail park	2016
205	Maarinsolmu	suunnittelu käynnissä	2 500	1 500	S-Market	2014
206	Niitykumpu	suunnittelu käynnissä	5 000	4 000	Pt-kauppa, lähipalveluja	2015
207	Jousenpuisto	kaava kehitteillä	18 500	3 000	Pt-kauppa, lähipalveluja	2015
208	Keilaniemi, metroasema	kaava kehitteillä	1 600	500	Pt-kauppa, lähipalveluja	2015
209	Otaniemi, metroasema	suunnittelu käynnissä	7 800	1 200	Pt-kauppa, lähipalveluja	2016
210	Turvesolmu/eteläinen 2.vaihe	kaava kehitteillä	22 000	0	Erikoistavarakauppaa	2013
Tapiola yhteensä			159 900	14 200		
301	Matinkylän Metrokeskus	suunnittelu käynnissä	25 000	0	Kauppakeskus	2015
302	Suurpelto	suunnittelu käynnissä	11 000	5 000	Supermarketit, lähipalveluja	2013
Matinkylä yhteensä			36 000	5 000		
401	Kivenlahti	rakenteilla	5 600	0	Biltema	2011
402	Lippulaiva	suunnittelu käynnissä	10 000	2 000	Kauppakeskus	2020
403	Saunalahti	kaava kehitteillä	7 000	2 500	Pt, lähipalvelut	2014
404	Latokaski – Malminmäki	rakenteilla	2 500	2 000	S-market	2011
405	Martinsilta Mpoint	suunnittelu käynnissä	28 000	2 000	Erikoistavarakauppaa, retail park	2013
406	Martinsilta Sillankorva	suunnittelu käynnissä	3 800	2 000	Autokauppa	2016
407	Latokaski – Malminmäki	suunnittelu käynnissä	1 000	1 000	K-marketin laajennus	2014
408	Suomenoja, Merituuli	suunnittelu käynnissä	2 000	2 000	K-supermarket	2012
409	Finnootien länsipuoli	kaava kehitteillä	3 000		Erikoistavarakauppaa	2017
410	Länsiväylä alikulku	idea kehitteillä	10 000		Autokauppa	2020
411	Finnoo	kaava kehitteillä	15 000	4 000	Pt-kauppa, kauppakeskus	2025
412	Finnootien itäpuoli	kaava kehitteillä	30 000	3 000	Erikoistavarakauppaa	2018
Espoonlahti yhteensä			117 900	20 500		
501	Kauklahti	suunnittelu käynnissä	6 400	2 500	K-supermarket, lähipalveluja	2012
502	Kauklahti Lidl	suunnittelu käynnissä	2 000	2 000	Lidl	2013
Kauklahti yhteensä			8 400	4 500		
601	Lommilan kauppakeskus	suunnittelu käynnissä	70 000	7 000	Prisma, Citymarket, kauppakeskus	2017
602	Lommilan kärki	kaava kehitteillä	3 500	400	Erikoistavarakauppaa	2012
603	Lommila TIVA	suunnittelu käynnissä	30 000	0	Erikoistavarakauppaa	2019
604	Takomo	suunnittelu käynnissä	8 000	0	Erikoistavarakauppaa	2015
605	Mikkela	suunnittelu käynnissä	5 000	0	Tokmanni/ Tarjoustalo	2013
606	Espoon keskus	idea kehitteillä	20 000	2 200	Pt-kauppa, kauppakeskus	2017
Vanha-Espoo yhteensä			136 500	9 600		
701	Juvankartano	suunnittelu käynnissä	2 000	2 000	S-market	2013
702	Juvinmalmi	suunnittelu käynnissä	3 000	1 000	K-supermarket, lähipalveluja	2012
703	Kulloonsilta	suunnittelu käynnissä	28 000	2 000	Bauhaus, Pt-kauppa, mahd. muuta	2014
Pohjois-Espoo yhteensä			33 000	5 000		
Koko Espoo yhteensä			44 hanketta	582 700	77 800	

Oheisessa kaaviossa (Kuva 22) on tarkasteltu hankkeiden jakautumista eri suuralueille, valmisteluvaiheen ja arvioitun valmistumisvuoden mukaan. Mikään tietoon saaduista hankkeista ei ole arvioitu valmistuvaksi vuoden 2020 jälkeen ja suurin osa pinta-alasta kuuluu hankkeisiin, joiden suunnittelu on käynnissä. Hankekartoituksella on saatu tietoon ennen kaikkea sellaisia hankkeita, joiden suunnittelu on jo pitkällä. Kiinteistökehittäjien ja kaupan toimijoiden aikajänne on pisimmilläänkin ehkä 10 vuoden mittainen, tätä kauemaksi ei yleensä investointisuunnittelua tehdä.



Kuva 22 Hankkeiden jakautuminen suuralueille, valmisteluvaiheen ja arvioitun valmistumisvuoden mukaan

4.3.2. Hankepinta-ala suhteessa nykyiseen pinta-alaan ja laskennalliseen tilantarpeeseen

Edellä on esitetty hankkeiden sijoittuminen, pinta-alat ja valmisteluvaihe. Hankkeiden määrää ja yhteenlaskettua pinta-alaa on mielenkiintoista tarkastella myös verrattuna nykyiseen ja laskennalliseen tilantarpeeseen. Seuraavissa kaavioissa (Kuva 23 ja Kuva 24) on esitetty koko Espoon nykyinen kaupan pinta-ala, tiedossa olevien hankkeiden pinta-ala ja vuoden 2030 laskennallinen pinta-alan tarve. Vuoden 2030 tarve on jaoteltu nykyiseen tarpeeseen (tummimman punainen väri), vuoteen 2020 mennessä kulutuksen ja väestön kasvusta syntyvään tarpeeseen (punainen) ja vuoteen 2030 mennessä syntyvään tarpeeseen (vaaleanpunainen). Tiedossa olevat hankkeet ovat kaikki saatujen tietojen mukaan ennen vuotta 2020 valmistuvia, eli nykyisen pinta-alan ja hankepinta-alan summaa voi verrata vuoden 2020 laskennalliseen tarpeeseen.

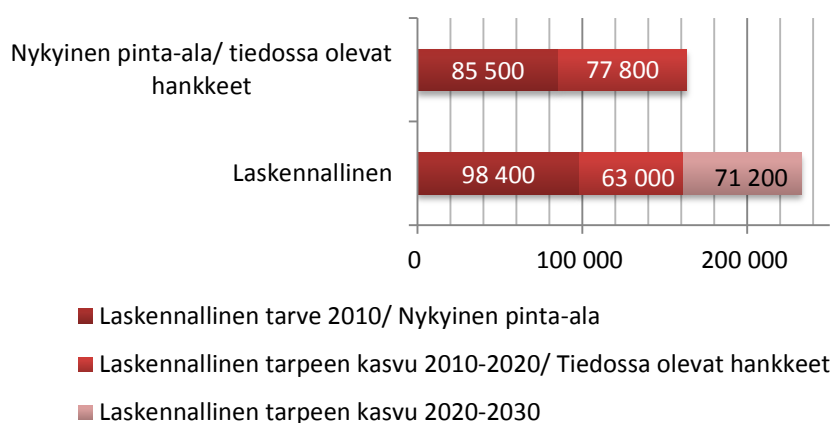
Nykyinen pinta-ala on päivittäistavarakaupan osalta laskettu A.C. Nielsenin myymälärekisterin tiedoista ja erikoistavarakaupan osalta SeutuCD:n rakennustiedoista. SeutuCD:n tiedoista on pyritty huomioimaan selvät poikkeukset rakennuksen pääkäyttötarkoituksesta, esimerkiksi sellaiset kohteet, joissa ei tällä hetkellä toimi vähittäiskauppaa tai joissa pinta-ala on merkittävästi suurempi kuin todellinen kaupan pinta-ala. Tietoihin on kuitenkin voinut jäädä epätarkkuuksia eikä kaikkia kohteita ole tarkistettu. Lukema antaa kuitenkin hyvän kuvan pinta-alan suuruusluokasta.

Päivittäistavarakaupan (Kuva 23) kuvio kertoo, että nykyinen pinta-ala on hieman pienempi kuin laskennallinen tarve. Tiedossa olevat hankkeet yhdessä nykyisen pinta-alan kanssa vastaavat kuitenkin varsin tarkasti vuoden 2020 laskennallista pinta-alan tarvetta. Jos siis

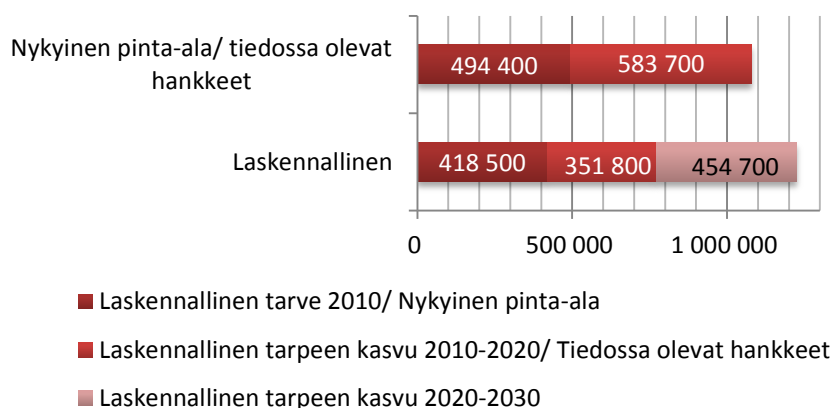
kaikki tiedossa olevat päivittäistavarakaupan hankkeet toteutuvat, vastaa Espoon pt-kaupan pinta-ala vuonna 2020 laskennallista tarvetta.

Erikoistavarakaupan osalta (Kuva 24) tilanne näyttää hieman erilaiselta. Jo nykyinen pinta-ala ylittää nykyisen tarpeen ja jos hankkeet toteutuvat suunnitellusti, ylittyy vuoden 2020 laskennallinen tarve selvästi. Laskelman mukaan Espoossa olisi jo vuonna 2020 vuoden 2030 tarvetta vastaava vähittäiskaupan pinta-ala. On kuitenkin syytä huomioida, että varsinkin erikoistavarakaupassa tiedossa oleva hankepinta-ala ei välttämättä vastaa lopullisesti toteutuvaa pinta-alaa. Osa hankkeista on keskenään vaihtoehtoisia, eli jos yksi toteutuu niin toinen jää toteutumatta. Lisäksi osa hankkeista korvaa nykyistä pinta-alaa: uusien tilojen valmistuessa nykyiset tilat siirtyvät muuhun käyttöön tai puretaan. Todellinen pinta-alan lisäys ei välttämättä ole yhtä suuri kuin hankkeiden yhteenlaskettu pinta-ala.

Toisaalta on myös muistettava, että vuoteen 2030 mennessä syntyy mitä todennäköisimmin sellaisia hankkeita, joista ei vielä ole tietoaakaan. Myös laskennallinen pinta-alantarve on maksimi-mitoitus, joka edellyttää väestön määrän merkittävää kasvua ja jatkuvaa, joskin maltillista, kulutuksen kasvua. Hankkeiden kokonaismäärä on merkittävä.



Kuva 23 Päivittäistavarakaupan nykyinen pinta-ala ja tiedossa olevat hankkeet verrattuna laskennalliseen pinta-alan tarpeeseen, k-m²



Kuva 24 Erikoistavarakaupan nykyinen pinta-ala ja tiedossa olevat hankkeet verrattuna laskennalliseen pinta-alan tarpeeseen, k-m²

Vähittäiskaupan nykyistä pinta-alaa, hankepinta-alaa ja laskennallista tarvetta on edelleen tarkasteltu seuraavassa taulukossa (Taulukko 8), jossa on vertailtu kaupan pinta-aloja suuralueittain ja suhteessa vuoden 2030 laskennalliseen pinta-alan tarpeeseen. Edelleen on muistutettava, että hankkeiden on arvioitu valmistuvan vuoteen 2020 mennessä. Nykyisen ja hankkeiden yhteenlasketun pinta-alan ei pitäisi vastata vuoden 2030 tarvetta, vaan varaa pitäisi jäädä myös vuoden 2020 jälkeen toteutuville hankkeille.

Koko Espoon tasolla nykyinen pinta-ala ja hankkeet yhteenlaskettuina vastaisivat päivittäistavarakaupassa 70 % vuoden 2030 tarpeesta ja erikoistavarakaupassa peräti 82 %:a. Tämä näkyi jo edellä esitetyistä kaavioista (Kuva 23 ja Kuva 24).

Taulukko 8 Nykyinen vähittäiskaupan pinta-ala, hankepinta-ala ja laskennallinen tilantarve 2030 suuralueittain

	Nykyinen pinta-ala	Tiedossa olevat hankkeet	Laskennallinen tarve 2030	Nykyinen pinta-ala ja hankkeet yhteensä, % laskennallisesta tarpeesta
Päivittäistavarakauppa				
Leppävaara	20 000	19 000	48 800	80 %
Tapiola	20 300	14 200	36 600	94 %
Matinkylä	20 600	5 000	28 800	89 %
Espoonlahti	15 000	20 500	49 700	71 %
Kauklahti	800	4 500	13 900	38 %
Vanha-Espoo	8 000	9 600	39 200	45 %
Pohjois-Espoo	800	5 000	15 600	37 %
Koko Espoo	85 500	77 800	232 600	70 %
Erikoistavarakauppa				
Leppävaara	98 800	73 000	257 000	67 %
Tapiola	83 100	145 700	192 800	119 %
Matinkylä	70 200	31 000	151 500	67 %
Espoonlahti	133 600	97 400	261 900	88 %
Kauklahti	3 500	3 900	73 100	10 %
Vanha-Espoo	97 200	126 900	206 600	108 %
Pohjois-Espoo	8 100	28 000	82 200	44 %
Koko Espoo	494 400	505 900	1 225 000	82 %

5. Vähittäiskaupan palveluverkon rakennemallit

5.1. Rakennemallien muodostamisen periaatteet

Vähittäiskaupan palveluverkon rakennemalleja lähdettiin muokkaamaan nykyisen rakenteen perusteella tiedossa olevat muutokset huomioiden. Rakennemalleissa pyrittiin huomioimaan kaikki nykytila-analyysin tiedot: väestön nykyinen sijoittuminen ja ennustettu kasvu, ostovoiman kehittyminen ja nykyinen kaupan rakenne sekä hankkeet ja liikenneverkko. Rakennemalleissa lähdettiin siitä, että kaupan rakentamisen kokonaismäärä molemmissa malleissa olisi sama, mutta se jakautuisi eri tavoin eri keskuksiin. Rakennemalleissa esitetään pääosin samat keskukset, mutta niiden sisältö on malleissa erilainen. Rakennemallien välille pyrittiin saamaan selkeitä eroja ja ne ovatkin kärjistettyjä näkemyksiä toimintojen sijoittelusta.

Mallit kuvaavat ennen kaikkea päivittäistavarakaupan ja ns. keskustaerikoiskaupan¹⁷ sijoittumista. Tilaa vievä kauppa (kodinkone-, huonekalu-, rauta- ja puutarhakauppa, auto-kauppa) sijoittuisi pääosin erikoistavarakaupan suuryksiköiden vyöhykkeille, jotka ovat molemmissa malleissa samat, sillä näille toiminnoille soveltuvia alueita ei ole niin paljoa, että mielekkäitä vaihtoehtotarkasteluja voitaisiin tehdä. Erikoistavarakaupan suuryksikkövyöhykkeet edellyttävät riittävän suuria kehitettäviä maa-aloja, hyvää liikennesijaintia ja ainakin kohtuullista näkyvyyttä – tällaisten paikkojen määrä on rajallinen. Vantaan Tammisto-Pakkalan alue kauppakeskus Jumbon ympärillä sekä Espoon Suomenoja ovat hyviä esimerkkejä nykyisistä seudullisista erikoistavarakaupan suuryksiköiden vyöhykkeistä pääkaupunkiseudulla. Molemmilla alueilla tärkeimmät toimijat ovat rauta-, huonekalu- ja kodinkoneliikkeitä, mutta alueelle mahtuu myös muita suuria yksiköitä, kuten lastentarvike-liikkeitä ja suuria urheilukauppoja. Malleissa esitettyjen keskusten ja vyöhykkeiden lisäksi erityisesti päivittäistavarakaupan verkosto voi täydentyä pienillä, yksittäisillä myymälöillä myös malleissa esitettyjen keskusten ulkopuolella.

5.2. Rakennemallit

Työssä esitetään kaksi vaihtoehtoista rakennemallia, Rata ja helminauha sekä Verkkorakenne. Malleissa on neljä erikokoista kaupallista keskustyyppiä: kaupunkikeskus, iso paikalliskeskus, pieni paikalliskeskus ja lähipalvelukeskus. Oheisessa taulukossa (Taulukko 9)

¹⁷ Erikoistavarakauppa, joka ei ole paljon tilaa vaativaa kauppaa, kuten muoti-, kirja-, optinen, ym. ja joka hakeutuu tyypillisesti kaupunkikeskustoihin ja kauppakeskuksiin

on kuvattu eri keskusten kokoluokka ja karkea sisältö sekä esimerkkien kautta haettu mielikuvaa eri keskusten palvelutasosta. Kokonaispinta-ala on suuntaa-antava ja mielikuvia tukeva, ei suoraan kaavoitusta ohjaava mitoitus. Pinta-alojen vaihteluväli on tarkoituksella jätetty suhteellisen suureksi, koska saman ryhmän sisälläkin eri keskuksat toteutuvat erikoisina.

Taulukko 9 Keskushierarkia rakennemalleissa

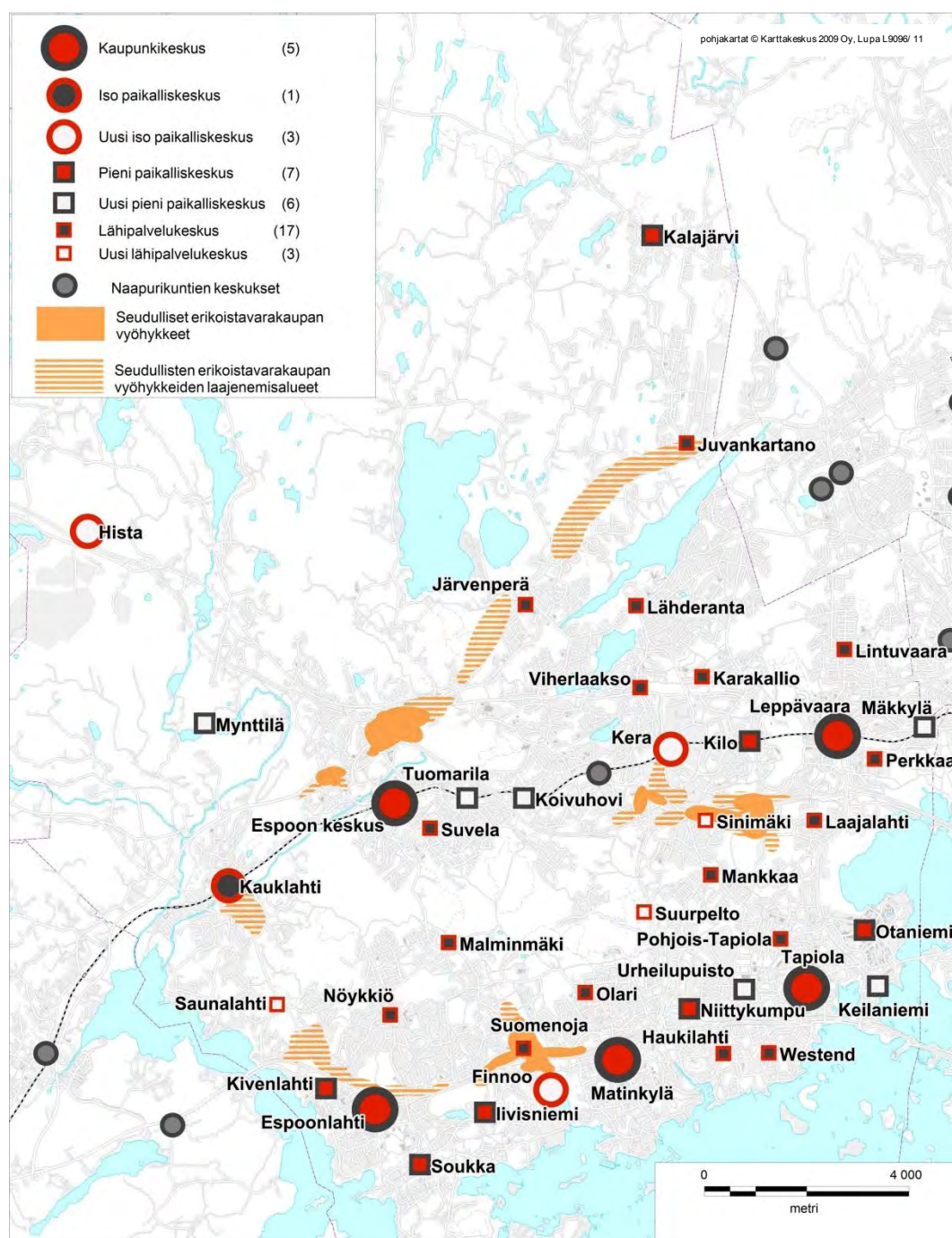
	Kokoluokka, k-m ²			Kuvaus
	Päivittäis-tavara-kaupan pinta-ala	Erikois-tavara-kaupan pinta-ala	Kokonais-pinta-ala	
Kaupunkikeskus	15 000-20 000	80 000-110 000	95 000-130 000	Kaupunkikeskuksissa on monipuoliset kaupan palvelut: kauppakeskus, erikoiskauppaa, muita kaupallisia ja julkisia palveluita. Kaksi hypermarkettia tai muuta suurta ruokakauppaa, näiden lisäksi myös muita päivittäistavarakauppoja. Julkisten palvelujen pinta-ala ei ole mukana kokoluokassa.
Iso paikalliskeskus	4 000-6 000	8 000-10 000	12 000-30 000	Kaksi supermarketia, erikoiskauppaa, kaupan palveluja. Vrt. kauppakeskukset Arabia ja Columbus tai Munkkiniemen ostoskeskus Helsingissä.
Pieni paikalliskeskus	2 500-3 000	3 000-5 000	5 500-8 000	Kaksi pientä tai yksi iso ruokakauppa, kaupallisia palveluja, pienimuotoisesti erikoiskauppaa: kukkia, kioskia, suutari, etninen kauppa tms. Vrt. Mankkaan ostari, Lakkitorin ympäristö Leppävaarassa.
Lähipalvelukeskus	1 500	1 000	2 500	Pieni ruokakauppa tai kaksi, palveluja. Vrt. Viherlaakson ostari, Pohjantori Pohjois-Tapiolassa. Espoon Pohjoisosien yleiskaavojen alueella lähipalvelukeskukset voivat kooltaan olla pienempiä kuin Eteläosien yleiskaava-alueella, kuitenkin kooltaan yli 500 k-m ² .
Seudulliset erikoistavarakaupan vyöhykkeet ja niiden laajentumisalueet			20 000-150 000	Erikoistavarakaupan suuryksikköjä, seudullisen kaupan vyöhyke. Ns. paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan toimintoja, mutta myös muita suuren pinta-alan yksiköitä. Vrt. Tammi-Pakkalan alue Vantaalla, Suomenojan nykyinen tarjonta. Rata ja helminauha –mallissa näille vyöhykkeille ei sijoiteta päivittäistavarakaupan suuryksikköjä. Verkkorakenne-mallissa näille alueille on oletettu hypermarket-tasoiset päivittäistavarakaupat

Espoon viisi kaupunkikeskusta ovat tärkeässä roolissa molemmissa malleissa. Suurimpana erona mallien välillä on lähijuna- ja metrolinjojen painotus kaupan sijaintipaikkana. Rata ja helminauha -mallissa korostetaan vahvasti ratojen merkitystä. Tässä mallissa kaikki asemanseudut ovat merkitykseltään vähintään pieniä paikalliskeskuksia. Verkkorakenne -mallissa korostuvat kaupunkikeskusten lisäksi liikenteellisesti vilkkaat paikat ja nykyiset kaupan keskittymät asuinalueilla. Tässä mallissa ratojen asemilla on pääosin vain lähipalvelu keskuksitasoiset palvelut. Eri keskustyyppien lukumäärät rakennemalleissa on esitetty oheisessa taulukossa (Taulukko 10).

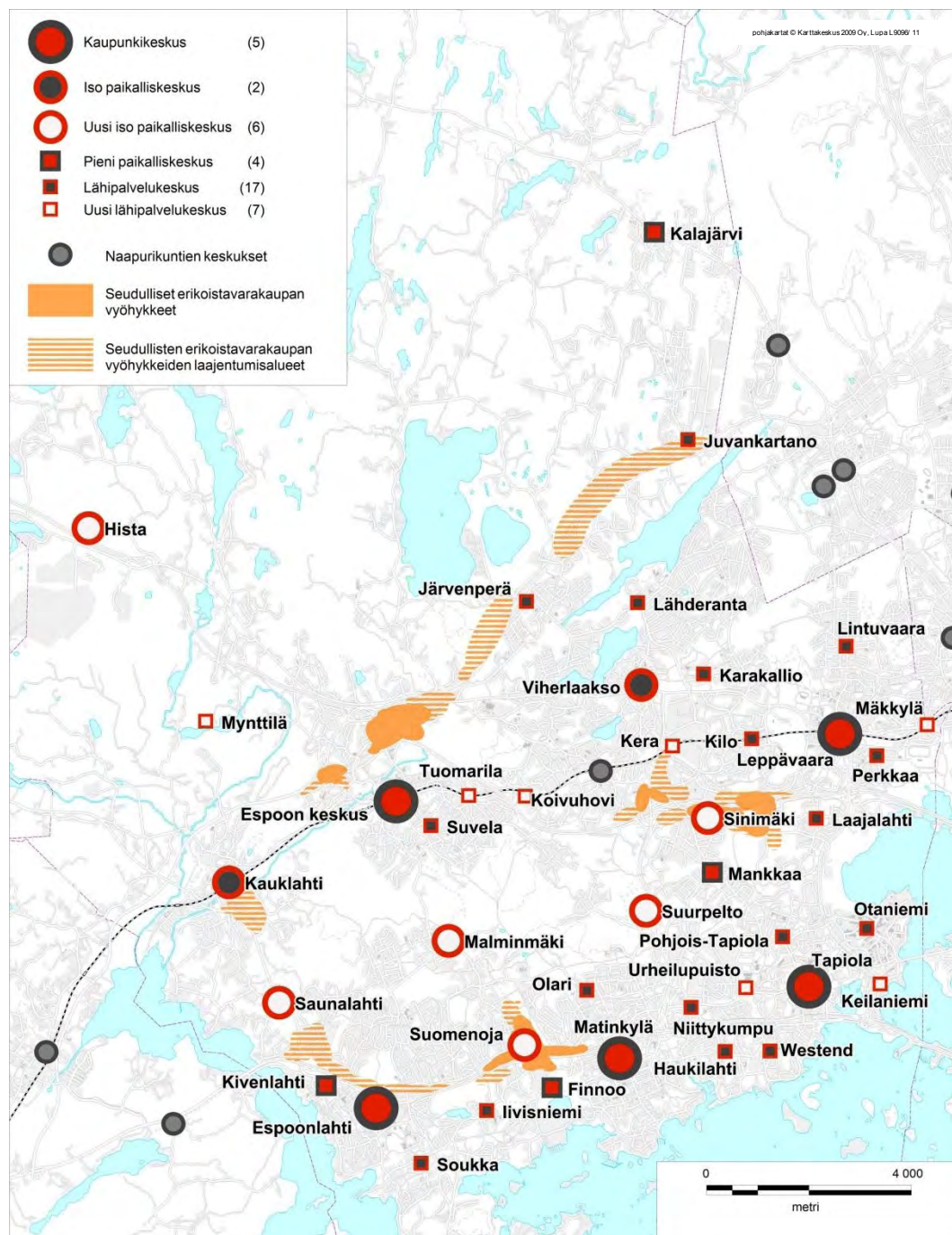
Taulukko 10 Keskustyyppien lukumäärät rakennemalleissa

	Rata ja helminauha	Verkkorakenne
Kaupunkikeskukset	5	5
Isot paikalliskeskukset	4	8
Pienet paikalliskeskukset	13	4
Lähipalvelut	20	24
Yhteensä	42	41

Rakennemallit on kuvattu seuraavissa kartoissa (Kuva 25 ja Kuva 26).



Kuva 25 Rakennemalli Rata ja helminauha



Kuva 26 Rakennemalli Verkko-rakenne

5.3. Erot kaupan keskushierarkiassa eri rakennemalleissa

Rata ja helminauha -mallissa palveluverkko on tiheämpi ja keskukset ovat pienempiä. Verkko-rakenne -mallissa palveluverkko polarisoituu isoihin paikalliskeskuksiin ja pieniin lähipalvelukeskuksiin ja on kokonaisuudessaan hieman harvempi. Rata ja helminauha -mallissa on enemmän paikalliskeskuksia ja vähemmän lähipalvelukeskuksia kuin Verkko-rakenne -mallissa. Mallien välisiä eroja keskushierarkiassa ja niihin sijoittuvissa toiminnoissa on kuvattu seuraavan sivun taulukossa (Taulukko 11).

Taulukko 11

Keskustyyppien rooli rakennemalleissa

Keskushierarkia	Rata ja helminauha	Verkkorakenne
Kaupunkikeskukset	Kaupunkikeskusten rooli suurempi kuin keskusmallissa, koska hypermarketit ovat vain kaupunkikeskuksissa ja isoja paikalliskeskuksia on vähemmän. Erikoiskauppa keskittyy vahvasti kaupunkikeskuksiin. Merkittävät hankkeet Tapiolassa, Matinkylässä ja Espoon keskuksessa. Espoonlahti lähtee kehittämään myöhemmin. Pienempien asemien kehittäminen vähentää kaupunkikeskusten merkitystä kaupan verkostossa. Helpottaa asiointiruuhkia kaupunkikeskuksissa. Kaupunkikeskukset kasvavat suuremiksi kuin Verkkorakenne-mallissa, toteutuvat lähempänä maksimivaihtoehtoa.	Kaupunkikeskusten rooli ostopaikkana jää pienemmäksi, koska isoja paikalliskeskuksia on enemmän ja mm. hypermarketteja myös kaupunkikeskusten ulkopuolella. Kaupunkikeskukset entistä tärkeämpiä julkisilla liikkuvilla asukkailla, autoileville enemmän vaihtoehtoisia asiointipaikkoja
Isot paikalliskeskukset	Radan varrella sijaitsevat Kauklahti, Hista, Finnoo ja Kera kasvavat isoiksi paikalliskeskuksiksi.	Kaukalahden ja Histan lisäksi Viherlaakso, Saunalahti, Malminmäki, Suurpelto ja Suomenoja kasvavat isoiksi paikalliskeskuksiksi. Keran ja Finnoon asemat jäävät lähipalvelutasoisiksi.
Pienet paikalliskeskukset	Kaikki kaupunkiradan ja metron asemat kehittyvät paikalliskeskuksiksi, joissa kohtuulliset päivittäistavarakaupan palvelut ja jonkin verran lähierikoiskauppaa ja palveluja.	Pieniä paikalliskeskuksia syntyy selvästi vähemmän kuin Helminauha-mallissa. Metron asemista Finnoo ja Kivenlahti tarjoaisivat pienen paikalliskeskuksen palvelut, muilla asemilla vain lähipalvelut.
Lähipalvelukeskukset	Tiheä verkosto asuinalueilla.	Harvempi verkosto asemilla.

5.4. Kaupan toimintojen sijoittelu

Kaupan rakennemalleissa eri kaupan toiminnot sijoittuvat eri tavoin. Oheisessa taulukossa on lyhyesti kuvattu, miten kauppakeskukset, erikoiskaupan suuryksiköt ja erikokoiset päivittäistavarakaupan yksiköt sijoittuvat eri malleissa. Suurimpien yksiköiden; kauppakeskusten ja erikoiskaupan suuryksiköiden osalta malleissa ei ole eroja. Kauppakeskukset sijoitetaan kaupunkikeskuksiin ja Lommilaan, suuryksiköt erikseen osoitettaville kaupan vyöhykkeille.

Taulukko 12

Kaupan toimintojen sijoittuminen rakennemalleissa

Kaupan toimintojen sijoittelu	Rata ja helminauha	Verkkorakenne
Seudullisesti merkittävät kauppakeskukset	Kaupunkikeskuksissa ja Lommilassa	Kaupunkikeskuksissa ja Lommilassa
Hypermarketit	Kaupunkikeskuksissa.	Kaupunkikeskuksissa sekä Lommilassa, Suomenojalla ja Turvesolmussa (Sinimäki)
Supermarketit (yli 1 000 my-m²)	Asemilla	Asutuksen keskellä kokoojakatujen risteyksissä
Pienet pt- lähimymälät (alle 1 000 my-m²)	Suhteellisen tiheä verkosto asuinalueilla	Suhteellisen harva verkosto, asemilla ja tärkeimmissä paikalliskeskuksissa
Erikoiskaupan suuryksiköt	Ohjataan nykyisille ja kehittyville kaupan vyöhykkeille (Lommila, Suomenoja, Nihtisilta-Turvesolmu)	Ohjataan nykyisille ja kehittyville kaupan vyöhykkeille (Lommila, Suomenoja, Nihtisilta-Turvesolmu)

5.5. Rakennemallit Espoon suuralueilla

Seuraavassa taulukossa (Taulukko 13) on lueteltu mallien välillä olevat erot keskusten luokittelussa. Eniten eroja syntyy Tapiolan ja Espoonlahden suuralueilla, joihin sijoittuvat metroasemat on eri malleissa luokiteltu eri tavalla. Rata ja helminauha -mallissa metroasemat ovat suurempia keskuksia kuin Verkkorakenne-mallissa.

Taulukko 13

Keskusten luokittelussa oleva erot mallien välillä suuralueittain

	Rata ja helminauha	Verkkorakenne
Leppävaara		
Kera	Iso paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Kilo	Pieni paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Mäkkylä	Pieni paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Viherlaakso	Lähipalvelukeskus	Iso paikalliskeskus
Tapiola		
Keilaniemi	Pieni paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Mankkaa	Lähipalvelukeskus	Pieni paikalliskeskus
Niittykumpu	Pieni paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Otaniemi	Pieni paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Sinimäki	Lähipalvelukeskus	Iso paikalliskeskus
Urheilupuisto	Pieni paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Matinkylä		
Suurpelto	Lähipalvelukeskus	Iso paikalliskeskus
Espoonlahti		
Finnoo	Iso paikalliskeskus	Pieni paikalliskeskus
Iivisniemi	Pieni paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Malminmäki	Lähipalvelukeskus	Iso paikalliskeskus
Nöykkiö	Lähipalvelukeskus	ei merkintää
Saunalahti	Lähipalvelukeskus	Iso paikalliskeskus
Soukka	Pieni paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Suomenoja	Lähipalvelukeskus	Iso paikalliskeskus
Kauklahti		
	ei eroja mallien välillä	
Vanha-Espoo		
Koivuhovi	Pieni paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Mynttilä	Pieni paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Tuomarila	Pieni paikalliskeskus	Lähipalvelukeskus
Pohjois-Espoo		
	Ei eroja mallien välillä	

Leppävaaran suuralueella molemmat mallit osoittavat Leppävaaran keskuksen lisäksi yhden suuremman kaupallisen keskuksen. Rata ja helminauha -mallissa se on Kera, Verkkorakenne-mallissa Viherlaakso. Muuten kaupalliset palvelut hoituvat lähipalvelutasoisilla keskuksilla. Leppävaaran keskustan johtava asema kauppapaikkana on selvä.

Tapiolan suuralueella Verkkorakenne-malli sijoittaa kaupan palveluita Tapiolan keskustan lisäksi myös Sinimäkeen nykyisen Mankkaan K-supermarketin tuntumaan. Rata ja helminauha -mallissa metroasemien painottaminen tuo Tapiolan keskustan läheisyyteen melko runsaasti kilpailevaa tarjontaa. Molemmissa malleissa tärkein kaupan alue on Tapiolan keskusta.

Matinkylän pinta-alaltaan pienellä suuralueella ainoa ero mallien välillä on Suurpellon roolissa. Verkkorakenne-mallissa Suurpelto nostetaan suuremmaksi keskuksiksi. Suurpelto jää

kuitenkin irralleen Matinkylän keskustasta ja kilpailee pikemminkin Tapiolan tarjonnan kanssa. Matinkylän keskusta on alueen vahvin kaupan paikka.

Espoonlahdessa mallien välillä on huomattavat erot, vaikka molemmissa malleissa Espoonlahden keskus on hierarkiatasoltaan korkein. Rata ja helminauha -mallissa kaupan tarjonta painottuu Länsiväylän eteläpuolelle metroasemien tuntumaan, mutta toisaalta alueelle ei sijoiteta Finnoon lisäksi muita suuria paikalliskeskuksia, mikä vahvistaa Espoonlahden keskuksen asemaa alueen tärkeimpänä kaupan paikkana. Verkkorakenne-mallissa ehdotetaan isoja paikalliskeskuksia Länsiväylän pohjoispuolelle. Kaupan tarjonta hajaantuisi useampaan keskukseen.

Kauklahdessa mallien välillä ei ole eroja. Molemmissa malleissa vain Kauklahden keskusta tunnustetaan kaupallisena keskuksena.

Vanha-Espoossa mallien ero on asemien kokoluokassa. Molemmissa malleissa asemat ovat kuitenkin Histaa lukuun ottamatta korkeintaan pienen paikalliskeskuksen kokoisia. Espoon keskus on tärkein kaupan paikka alueella, tosin Lommilan seudullinen erikoistavarakaupan vyöhyke on lähes yhtä merkittävä alue.

Pohjois-Espoossa mallien välillä ei ole eroja. Kalajärvi ja Juvankartano ovat molemmissa malleissa ainoat kaupalliset keskukset.

6. Rakennemallien vaikutusten arviointi

6.1. Kaupalliset vaikutukset

6.1.1. Kaupallisista vaikutuksista yleisesti

Molemmat rakennemallivaihtoehdot mahdollistavat Espoon kaupallisten palvelujen kehittämisen ja lisäämisen, jota kasvava väestömäärä edellyttää. Rata ja helminauha -malli vahvistaa Espoon viiden kaupunkikeskuksen roolia kaupallisina keskuksina, koska mallissa ei mahdollisteta yhtä paljon niiden kanssa kilpailevia isoja paikalliskeskuksia kuin Verkkorakenne-mallissa. Verkkorakenne-mallissa isojen paikalliskeskusten kehittäminen vie resursseja kaupunkikeskusten kasvattamiselta.

Verkkorakenne-mallissa suurimmat kaupalliset keskukset ovat lähempänä toisiaan kuin Rata ja helminauha -mallissa, jossa suuremmat kokoluokan keskuksia on selvästi vähemmän. Verkkorakenne-mallissa myös erikoistavarakaupan tarjontaa sisältäviä keskuksia syntyy enemmän, mutta koska niitä on paljon, tarjonta jakaantuu useaan kohteeseen. Kun tarjontaa hajautetaan moneen keskukseen, jää yksittäisten keskusten vetovoima pienemmäksi. Keskukset jäävät pienemmäksi, niiden tarjonta suppeammaksi ja ne muistuttavat enemmän toisiaan kuin jos kaupan tarjontaa keskitettäisiin vain muutamaan kohteeseen.

Rata ja helminauha -mallissa Rantaradan ja Länsimetron asemien voimakas painotus aiheuttaa sen, että kaupan keskusverkosto on paikoin varsin tiheä. Näin tiheän verkoston luominen esimerkiksi Tapiolan ja Matinkylän keskusten välille ei välttämättä ole mahdollista. Malli on osin epärealistinen olettaessaan, että jokaiselle asemalle voisi sijoittua myös erikoistavarakaupan palveluja. Tosiasiassa raideliikenne mahdollistaa asiakkaiden helpon liikumisen suurimpiin keskuksiin, jotka vetovoimallaan vetävät myös autoilevia asiakkaita ja siten saavuttavat suurimmat asiakasvolyymit. Kaupan toimijat taas hakeutuvat vilkkaimmille kauppapaikoille eli suurimpiin keskuksiin. Rata ja helminauha -mallin suppea isojen paikalliskeskusten verkosto kuitenkin mahdollistaa kaupunkikeskusten kehittämisen kaupapaikkoina.

Tiivistetysti voidaan todeta, että Rata ja helminauha -mallissa päivittäistavarakaupan lähikauppaverkosto on tiheä, mutta suurten pt-kauppojen ja erikoistavarakaupan verkosto harvempi. Verkkorakenne-mallissa taas lähikauppojen verkosto on harvempi, mutta erikoistavarakaupan ja suurten pt-kauppojen verkosto tiheämpi.

6.1.2. Rakennemallien vertailu kaupallisten vaikutusten suhteen

Rakennemallien kaupallisten vaikutusten vertailu on tiivistetty seuraavaan taulukkoon (Taulukko 14).

Taulukko 14

Rakennemallien kaupalliset vaikutukset

Vaikutukset	Rata ja helminauha	Verkkorakenne
Palvelujen saavutettavuuteen	Pienten kauppojen perusvalikoima – minimipalvelut – lähellä. Suuremmat ruokakaupat ovat julkisen liikenteen solmukohdissa asemilla. Erikoistavarakaupan palveluita löytyy lähinnä kaupunkikeskuksista, suppeasti joistakin pienemmistä keskuksista. <i>”Arkiasiointi sujuu lähellä, viikonloppuna täytyy lähteä kauemmaksi.”</i>	Suurten ruokakauppojen hyvät valikoimat ovat suhteellisen hyvin saavutettavissa. Lähipalvelukeskuksia on vain ratojen varsissa, muualla lähipalveluiden verkko on harvempi kuin Rata ja helminauha-mallissa. Isoja paikalliskeskuksia on tässä mallissa enemmän kuin Rata ja Helminauha -mallissa, mistä seuraa, että erikoiskaupan verkosto tiheämpi ja erikoistavaroiden ostomatkat lyhyempiä. <i>”Pikkukauppoja on harvemmassa, keskikokoiset kaupat melko lähellä, erikoiskauppaa lähellä.”</i>
Autottomat taloudet	Paremmat palvelut radan varsissa tuovat paremmat palvelut autottomille talouksille, jotka tyypillisesti asuvat radan varsissa. Asemanseudut ovat hyvin saavutettavissa myös kauempana asuville autottomille, koska asemat ovat julkisen liikenteen solmu-kohtia.	Radan varsiin muotoutuu lähinnä vain lähipalvelukeskuksia, isommat kaupat autottomien saavutettavissa lähinnä kaupunkikeskuksissa.
Autoilevat taloudet	Asemille keskittyvät palvelut hyödyntävät liityntä-pysäköintilaitoksia. Palvelut ovat hyvin saavutettavissa.	Palvelut ovat hyvin saavutettavissa, vaihtoehtoisia ostopaikkoja runsaasti.
Asiointien suuntautumiseen	Suurempi osa asioinneista suuntautuu kaupunkikeskuksiin kuin Verkkorakenne -mallissa.	Kaupunkikeskusten lisäksi myös isot paikalliskeskukset muodostuvat tärkeiksi asiointipaikkoja. Asioinnit hajautuvat useampiin kohteisiin.
Ostovoiman siirtymiin	Kaupunkikeskukset kasvavat suuremmiksi, mikä nostaa niiden seudullista vetovoimaa ja kasvattaa ostovoiman siirtymiä naapurikunnista Espooseen. Kilpailukykyiset ja monipuoliset kaupunkikeskukset pitävät espoolaisten ostovoiman entistä paremmin Espoossa. Ostovoiman siirtymät Helsinkiin vähenevät tai eivät ainakaan kasva.	Espooseen syntyy useita kaupallisia keskuksia. Espoolaisten ostovoima jakautuu useaan keskukseseen, jolloin kaupunkikeskustenkin rooli jää pienemmäksi. Espoon kaupallinen vetovoima jää pienemmäksi kuin Rata ja helminauha -mallissa samoin kuin ostovoiman siirtymät naapurikunnista. Vähittäiskaupan peruspalvelut mukaan lukien erikoistavarakauppa ovat saatavissa monessa keskuksessa, mutta ne jäävät tarjonnaltaan vaatimattomammaksi, joten espoolaisten ostovoimaa siirtyy Helsinkiin ja osin myös Vantaalle.
Espoon kaupalliseen kehityskuvaan ja rooliin pääkaupunki-seudun kaupan verkostossa	Kaupunkikeskusten kasvupotentiaali vahvistuu, koska ei rakenneta niiden kanssa kilpailevia isoja paikalliskeskuksia. Kaupunkikeskukset vahvistuvat kaupallisesti lähemmäksi Helsingin keskustan tarjontatasoa. Kaupunkikeskusten vahvistuminen edellyttää kaupan palvelujen keskittämistä niihin, mikä tarkoittaa vaatimattomampia lähipalveluja.	Kaupan tarjonnan hajauttaminen isoihin paikalliskeskuksiin vie kasvun mahdollisuuksia kaupunkikeskuksilta. Kaupunkikeskukset eivät pysty kilpailemaan Helsingin keskustan tarjonnan kanssa. Espoon kaupan verkosto jää luonteeltaan lähipalvelutyypiksi myös erikoistavarakaupan osalta. Usean melko vahvan keskuksen hajautettu malli jättää keskuksille paikallisemmän roolin.
Nykyiseen päivittäistavara-kaupan verkostoon	Mallissa ei esitetä uusia hypermarketteja, mikä vahvistaa nykyisten hypermarkettien toimintaedellytyksiä. Pienempien myymälöiden verkostoon ei vaikutusta.	Mallissa esitetään uudet hypermarketit Lommilaan, Turvesolmuun ja Suomenojalle, mikä lisää kilpailua hypermarket-luokassa. Pienempien myymälöiden verkostoon ei vaikutusta.
Nykyiseen erikoistavara-kaupan verkostoon	Keskustatyyppinen erikoistavarakauppa keskittyy kaupunkikeskuksiin. Kaupunkikeskuksissa jo toimivat erikoistavarakaupat hyötyvät kaupunkikeskusten roolin vahvistumisesta.	Keskustatyyppinen erikoistavarakauppa hajautuu useampiin keskuksiin kuin nykyään. Klusterihyödyt jäävät pienemmäksi kuin Rata ja helminauha -mallissa.

Päivittäistavara- kaupan kilpailuun	Nykyiset hypermarketit hyötyvät kilpailun rajoittamisesta, kun hypermarketit sijoitetaan vain kaupunkikeskuksiin. Kilpailua ei tule lisää ellei Suomeen tule uutta hypermarket-ketjua. Supermarket-kokoluokassa avautuu runsaasti uusia kauppapaikkoja asemille, mikä mahdollistaa vapaan kilpailun.	Hyper- ja supermarket-kokoluokissa uusia kaupapaikkoja avautuu useita ja kilpailu lisääntyy.
Erikoistavara- kaupan kilpailuun	Erikoistavarakaupassa kilpailu on ennen kaikkea kaupunkikeskusten suurten kauppakeskusten välistä. Riittävä uudisrakentaminen kaupunkikeskuksissa mahdollistaa uusien toimijoiden tulon markkinoille.	Erikoistavarakaupassa isot paikalliskeskukset mahdollistavat toimijoiden tulon markkinoille. Kaupunkikeskuksissa erikoistavarakaupan toimitilarakentaminen voi jäädä vähäisemmäksi, koska investoinnit jakautuvat alue- ja paikalliskeskusten välillä. Tämän vuoksi uusia kauppapaikkoja kaupunkikeskuksissa avautuu vähemmän ja uusien toimijoiden tulo markkinoille vaikeutuu. Kilpailu toteutuu huomattavasti hitaammin kuin Helminauha-mallissa.
Naapurikuntien päivittäistavara- kaupan verkostoon	Ei eroja mallien välillä. Päivittäistavarakauppa rakentuu lähiväestön ostovoiman varaan. Mikäli naapurikunnissa löytyy riittävä väestöpohja alueilla, syntyy myös päivittäistavarakaupan tarjontaa ajan myötä.	Ei eroja mallien välillä. Päivittäistavarakauppa rakentuu lähiväestön ostovoiman varaan. Mikäli naapurikunnissa löytyy riittävä väestöpohja alueilla, syntyy myös päivittäistavarakaupan tarjontaa ajan myötä.
Naapurikuntien erikoistavara- kaupan verkostoon	Erikoistavarakaupan tarjonta kaupunkikeskuksissa vahvistuu selvästi, mikä lisää Espoon kaupallista vetovoimaa naapurikunnissa. Vaikutus on suurempi läntisen Uudenmaan kehyskunnissa, joissa erikoistavarakaupan tarjontaa on vähemmän. Näillä alueilla Espoon vahvistuminen voi hidastaa oman kaupan tarjonnan rakentumista.	Espoon seudullinen asema jää nykyiselleen. Tarjonnan jakautuminen useaan keskukseen vähentää Espoon kaupallista vetovoimaa, minkä vuoksi myös kehyskunnissa avautuu tarjonnan lisäämiselle.

6.1.3. Kaupalliset vaikutukset suuralueittain

Rakennemallien kaupallisia eroja suuralueittain on seuraavassa tarkasteltu ennen kaikkea kaupan keskushierarkian ja keskusten välisen kilpailun näkökulmasta. Lisäksi on arvioitu päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymiä tilastoalueittain eri rakennemallien toteututtua.

Leppävaaran alueella molemmissa malleissa syntyy yksi iso paikalliskeskus: Rata ja helminauha -mallissa Keraan, Verkkorakenne-mallissa Viherlaaksoon. Kaupan tarjontaa jakautuu siis Leppävaaran keskuksen lisäksi myös toiseen suurempaan keskittymään. Verkkorakenne-mallissa myös Suur-Tapiolan puolelle sijoittuva Sinimäki tulee varsin lähelle Leppävaaraa ja ottaa osansa myös Leppävaaran alueen ostovoimasta rajaten Leppävaaran keskuksen vaikutusalueita.

Suur-Tapiolan alueella mallien erot voidaan tiivistetysti todeta niin, että Rata ja helminauha -mallissa Tapiolan keskustan kanssa kilpailevia isompia keskuksia sijoittuu Suur-Tapiolan eteläosiin ja Verkkorakenne-mallissa pohjoisosiin. Rata ja helminauha-mallin tiheä paikalliskeskusten verkosto metroradan asemilla sijoittuu hyvin lähelle Tapiolan keskustaa ja voisi toteutua kaupan palveluja hajauttavasti, jolloin Tapiolan keskustan kaupallinen painoarvo jäisi heikommaksi. Verkkorakenne-mallissa Tapiolan suuralueen pohjoisosiin syntyisi vahvaa kaupan tarjontaa ja näiden alueiden asukkaiden asioinnit Tapiolassa jäisivät tässä mallissa todennäköisesti vähäisemmiksi. Verkkorakenne-mallissa myös Suurpeltoon tulisi ison paikalliskeskuksen tasoinen tarjonta, mikä tarkoittaisi varsin tiheää kaupan keskusten verkkoa (Suurpelto-Sinimäki-Mankkaa) alueella, josta iso osa on pientalovaltaista eikä kovin

tiheään asuttua. Kaikkien kolmen keskuksen toteutuminen mallin mukaisesti on epärealistinen oletus.

Suur-Matinkylän alueella Matinkylän keskusta on tärkein kaupan kohde. Sen kanssa kilpailee Rata ja helminauha –mallissa Finnoon iso paikalliskeskus ja Verkkorakenne-mallissa Suurpelto ja Suomenoja. Matinkylän keskustalla on kuitenkin niin vahva lähiasutus ja erinomainen liikennesijainti, että se säilyisi molemmissa vaihtoehtoissa huomattavimpana kaupan alueena. Suurpellon keskus joutuisi verkkorakenne-mallissa kilpailutilanteeseen Sinimäen ja Mankkaan keskusten kanssa, jotka sijoittuisivat melko lähelle Suurpeltoa.

Suur-Espoonlahden alueella Rata ja helminauha –malli korostaa tiheästi asuttujen eteläosien metrokeskuksia, Verkkorakenne-mallissa taas isompia keskuksia toteutetaan Länsiväylän pohjoispuolelle pientalovaltaisemmalle alueelle hyviin liikennesijainteihin. Verkkorakenne-mallin pienet keskukset metroasemilla aiheuttavat voimakkaan kehittäispaineen Espoonlahden keskukseen, jonne suuntautuisi pääosa Suur-Espoonlahden asioinneista. Toisaalta osa alueen asioinneista siirtyisi myös Matinkylän puolelle ja Suomenojalle, joka Verkkorakenne-mallissa kasvatettaisiin isoksi paikalliskeskukseksi. Suomenojan tarjonnan laajentaminen sisältämään myös hypermarketin palvelut aiheuttaisi todennäköisesti liikenteellisiä haasteita alueen tieverkolle.

Suur-Kauklahden alueella kaupan toiminnot keskitetään Kauklahden keskustaan. Verkkorakenne-mallin iso paikalliskeskus Saunalahdessa supistaisi Kauklahden kehittämismahdollisuuksia.

Vanha-Espoon alueella Rata ja helminauha -mallissa Tuomarilan ja Koivuhovin asemille sijoittuisi pienet paikalliskeskukset, Verkkorakenne-mallissa vain lähipalvelut. Histaan tulisi molemmissa malleissa iso paikalliskeskus. Suur-Espoonlahden alueelle sijoittuva Malminmäen iso paikalliskeskus Verkkorakenne -mallissa rajaisi Espoon keskuksen vaikutusalueetta etelässä. Espoon keskuksen rooli korostuu Rata ja helminauha -mallissa ennen kaikkea sen vuoksi, että siinä ei oleteta hypermarketteja Lommilaan. Espoon keskuksella on oma vahva, luonnollinen vaikutusalueensa molemmissa malleissa eivätkä mallien erot muualla Espoossa vaikuta Espoon keskukseen juurikaan.

Pohjois-Espoon alueella malleissa ei ole eroa. Kalajärven ja Juvankartanon keskukset perustuvat ennen kaikkea paikallisen väestön varaan.

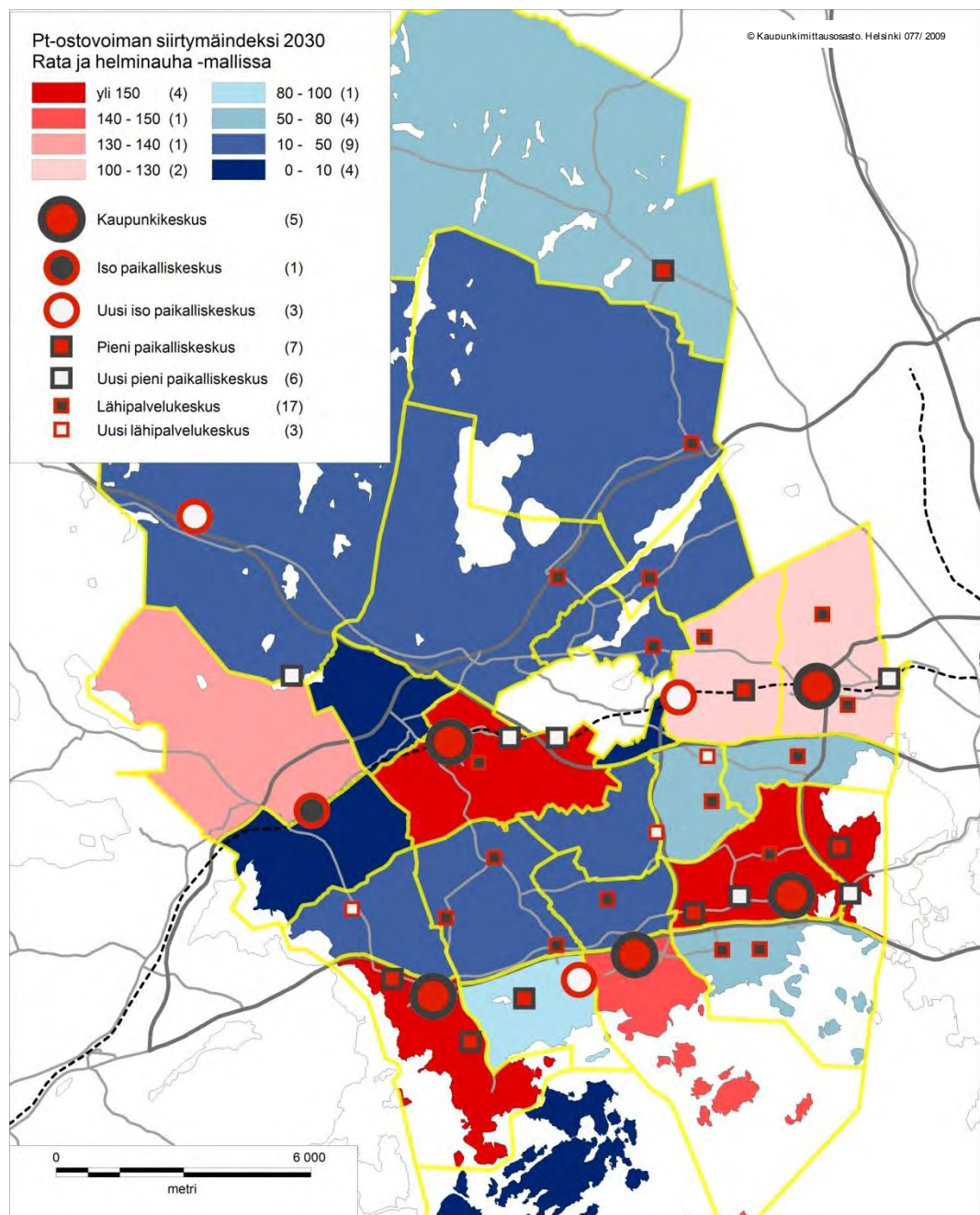
Rakennemalleissa toteutuvat erilaiset kaupan verkostot, joissa varsinkin päivittäistavarakaupan toiminnot sijoittuvat eri tavoin. Päivittäistavarakaupan alueellista jakautumista eri rakennemalleissa on tarkasteltu ostovoiman siirtymien avulla. Teemakartat (Kuva 27 ja Kuva 28) kuvaavat päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymiä Espoon tilastoalueiden välillä vuonna 2030 eri rakennemalleissa. Kuvia voi verrata luvussa 3.3.2 esitettyyn kuvaan (Kuva 13), jossa on havainnollistettu päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymät nykytilanteessa.

Kuvien (Kuva 27 ja Kuva 28) laskelmat on tehty niin, että jokaiselle keskustyypille on oletettu päivittäistavarakaupan myynti, jota on verrattu vuoden 2030 väestömäärästä ja kulu-

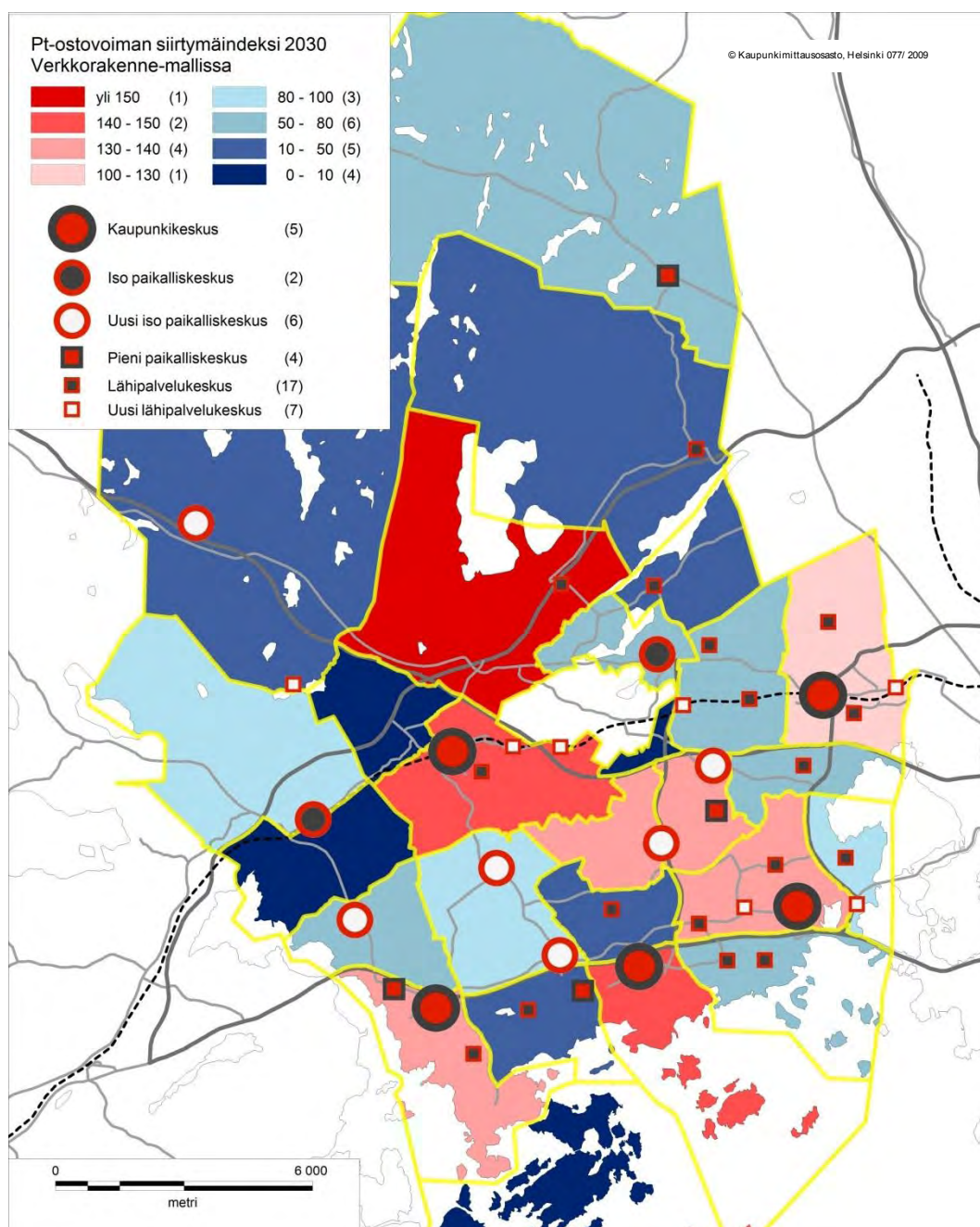
tuksesta syntyvään ostovoimaan alueella. Kartoissa on esitetty siirtymä indeksinä siten, että indeksi arvo 100 kuvaaisi tilannetta, jossa alueen ostovoima ja myynti olisivat yhtä suuret eli alue olisi päivittäistavarakaupan suhteen omavarainen. Siirtymät alueiden välillä ovat luonnollisia, koska palvelut aina keskittyvät johonkin pisteeseen.

Mallien välille syntyy selvä ero Lommilan vaikutuksesta: Rata ja helminauha-mallissa Lommilassa ei ole hypermarketteja. Lommilan hypermarketteja vastaava pt-myynti on jaettu kaikkien alue- ja paikalliskeskusten välille. Tämän vuoksi Rata ja Helminauha-mallissa Kauklahden alueen indeksi nousee yli 100, vaikka keskusluokituksessa ei ole eroja. Lommilan sijoittuminen eri tilastoalueelle kuin Espoon keskus aiheuttaa voimakkaan eron karttaan, koska tilastoalue, jolle Lommila sijoittuu, ulottuu aina Bodom-järvelle asti.

Yleiskuvana voidaan todeta, että Rata ja helminauha-mallissa päivittäistavarakauppa keskittyy voimakkaammin kuin Verkkorakenne-mallissa, jossa useammalla tilastoalueella siirtymäindeksi nousee yli 100:n. Tämä selittyy sillä, että Rata ja helminauha-mallin suhteellisen tiheä päivittäistavarakaupan verkosto koostuu pääosin pienistä myymälöistä, jolloin iso osa myynnistä suuntautuu suurimpiin keskuksiin. Verkkorakenne-mallissa Suurpellon, Keran ja Sinimäen (Turvesolmun) isot paikalliskeskukset nostavat sijaintialueensa siirtymien saajaksi.



Kuva 27 Päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymät Espoon tilastoalueilla vuonna 2030, jos Rata ja helminauha –malli toteutuisi



Kuva 28 Päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymät Espoon tilastoalueilla vuonna 2030, jos Verkkorakenne-malli toteutuisi

6.2. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

6.2.1. Vaikutuksista yhdyskuntarakenteeseen yleisesti

Vaihtoehtoisista malleista Rata ja helminauha toteuttaa vahvasti valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden Helsingin seudulle asetetut tavoitteet joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvasta ja eheytyvästä yhdyskuntarakenteesta. Malli toteuttaa myös tavoitteen seudun keskuksien vahvistamisesta asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina. Erityisesti päivittäistavaran suurmyymälöiden ja supermarkettien ohjaaminen asemanseuduille tukee niiden kehittymistä, lisää raideliikenteeseen perustuvien matkaketjujen houkuttelevuutta ja eheyttää yhdyskuntarakennetta. Myös hypermarkettien sijoittuminen vain kaupunkikeskuksiin, joihin on raideliikennenyhteys, eheyttää yhdyskuntarakennetta.

Myös Verkkorakenne-malli toteuttaa jossain määrin edellä mainittuja tavoitteita. Keskeisenä erona on se, että joukkoliikenteeseen tukeutuva yhdyskuntarakenne painottuu toista mallia enemmän linjaliikenteeseen kuin raideliikenteeseen. Hypermarkettien sijoittaminen myös Lommilan, Suomenojan ja Nihtisilta-Turvesolmun alueille heikentää tämän mallin yhdyskuntarakennetta eheyttävää vaikutusta Rata ja helminauha -malliin verrattuna. Uudet supermarket-vetoiset lähikeskukset lyhentävät jonkin verran nykytilanteeseen verrattuna erityisesti päivittäisiä ostosmatkoja ja vahvistavat lähikeskusten alueiden identiteettiä.

6.2.2. Seudullisten erikoistavarakaupan vyöhykkeiden vaikutukset

Kaikki keskeisimmät erikoiskaupan suuryksiköiden paikat (Nihtisilta-Turvesolmu, Suomenoja ja Lommila) sijoittuvat hyvin asutuksen painopisteisiin nähden eri puolille Espoota. Hypermarkettien sijoittaminen Suomenojalle ja Nihtisilta-Turvesolmuun ei tue valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden Helsingin seudulle asetettua tavoitetta joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvasta ja eheytyvästä yhdyskuntarakenteesta.

6.2.3. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen alueittain

Suur-Leppävaaran alueella merkittävä ero on Kerassa jota Rata ja helminauha mallissa kehitettäisiin aseman yhteyteen kehitettävänä paikalliskeskuksena, johon sijoittuisi suuri päivittäistavaramyymälä. Malli tukisi voimakkaasti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Vastaavaa tavoitetta ei saavutettaisi Verkkorakenne -mallissa, jossa asemalla olisi vain lähipalvelut. Keran kehittäminen paikalliskeskuksena (Rata ja helminauha -malli) tarkoittaisi nykyisen logistiikka-alueen kehittämistä kaupan ja tehokkaan asuntorakentamisen alueena. Ratkaisu tukisi raideliikenteeseen tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta. Vaihtoehtona Keran kehittämiselle on Viherlaakson keskuksen kehittäminen paikalliskeskuksena (Verkkorakenne -malli), jolla on nykyisin merkittävä väestöpohja. Rataan tukeutuvana ja lisärakentamisen mahdollisuuksia tarjoavana alueena näistä paremmat perusteet ensisijaiseksi kehittämisalueeksi on kuitenkin Keralla.

Suur-Tapiolan alueella merkittävin ero on metron asema-alueiden (Keilaniemi, Otaniemi, Urheilupuisto, Niittykumpu) kehittäminen Rata ja helminauha -mallissa paikalliskeskuksina, joihin sijoittuisi suuret päivittäistavaramyymälät. Keilaniemen ja Otaniemen kaupalliset palvelut tukeutuisivat vahvasti alueiden työpaikkoihin väestöpohjan jäädessä suhteellisen vaatimattomaksi. Verkkorakenne -mallissa asemilla on vain lähipalvelut ja merkittävät kaupan palvelukeskukset olisivat Otaniemestä, Urheilupuistosta ja Niittykummusta vain yhden metropysäkin päässä Tapiolassa tai Matinkylässä. Molemmat mallit tukisivat raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Turvesolmun suurten päivittäistavaramyymälöiden paikalliskeskus Verkkorakenne -mallissa edellyttäisi alueelle myös merkittävän määrän asuntorakentamista, jotta se eheyttäisi yhdyskuntarakennetta.

Suur-Matinkylän alueella vaihtoehtojen ainoa ero on Suurpellossa. Verkkorakenne -mallissa Suurpeltoa kehitetään palveluiltaan monipuolisena paikalliskeskuksena, kun taas Rata ja helminauha -mallissa on vain lähipalvelut. Malli, jossa Suurpeltoa kehitetään paikalliskeskuksena, tukee huomattavasti tavoitetta raideliikenteeseen tukeutuvasta ja eheytyvästä yh-

dyskuntarakenteesta ja seudun keskuksien vahvistamisesta työpaikka- ja palvelukeskuksina. Espoon raideliikennevisiossa Suurpelto on pikaraitiotieverkon piirissä ja siihen on myös kaavoituksessa varauduttu. Suurpellon keskus kuitenkin toteutuu selvästi ennen pikaraitiotietä.

Suur-Espoonlahden alueella vaihtoehtojen erot ovat merkittävät. Rata ja helminauha -mallissa uudet paikalliskeskukset tukevat voimakkaasti tavoitetta raideliikenteeseen tukeutuvasta ja eheytyvästä yhdyskuntarakenteesta. ”Kaupunkikeskustojen kehittäminen” -mallin paikalliskeskus Suomenojalla Länsiväylän pohjoispuolella on hyvin perusteltu erityisesti tilaa vievän kaupan paikkana keskeisen sijaintinsa vuoksi, mutta hypermarkettien sijoittaminen sinne heikentäisi metron asemapaikkojen, Finnöö ja Iivisniemi, kehittämistä. Malmimäen paikalliskeskus tukee huomattavasti tavoitetta raideliikenteeseen tukeutuvasta ja eheytyvästä yhdyskuntarakenteesta. Paikalliskeskuksen kehittäminen Saunalahteen on perusteltua, jos metroa jatketaan Kivenlahdesta Kauklahteen. Lähipalvelut Latokasken ja Nöykkiön alueiden välissä (Rata ja helminauha -malli) sijoittuvat hyvin asutukseen nähden.

Suur-Kauklahden alueella molemmat vaihtoehdot korostavat Kauklahden asemaa merkittävänä paikalliskeskuksena. Mynttilän kehittäminen pienimuotoisena paikalliskeskuksena on perusteltua lähijunaliikenteen käynnistyttyä ESA-radalla.

Vanha-Espoon alueella Rata ja helminauha -malli toteuttaa vahvasti valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden Helsingin seudulle asetetut tavoitteet joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvasta ja eheytyvästä yhdyskuntarakenteesta ohjaamalla suuret päivittäistavaramyymälät Tuomarilan ja Koivuhovin asemien yhteyteen. Malli toteuttaa myös tavoitteen Espoon keskuksen vahvistamisesta asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksena. Verkkorakenne -mallissa Lommila sijoittuu liikenteellisesti edullisesti erityisesti tilaa vievän kaupan paikkana, mutta kaupallisena kaupunkikeskuksen kauppakeskuksineen ja suurine päivittäistavaramyymälöineen se heikentää Espoon keskuksen kehittämistä työpaikka- ja palvelukeskuksena. Histan kehittäminen paikalliskeskuksena on perusteltua lähijunaliikenteen käynnistyttyä ESA-radalla.

Pohjois-Espoon alueella malleissa ei ole eroa. Palvelut keskittyvät Kalajärvelle ja Kehä III:n tuntumaan, väestön sijoittumisen ja liikkumisen kannalta perustelluille paikoille.

6.3. Vaikutukset liikenteeseen

6.3.1. Vaikutuksista liikenteeseen yleisesti

Vaihtoehtoisista malleista Rata ja helminauha on sekä valtakunnallisten että seudun liikennepoliittisten tavoitteiden mukainen. Keskittämällä asumista, työpaikkoja ja palveluita vahvojen joukkoliikennekorridorien ja varsinkin raideliikenteen varteen pyritään vähentämään kokonaisliikkumistarvetta ja vaikuttamaan kulkutapajakaumaan. Tiivis kaupunkimainen rakenne edistää kävelyä ja pyöräilyä, monipuolinen maankäyttö vähentää pitkien matkojen tarvetta ja joukkoliikenteen korkea palvelutaso vähentää henkilöautoilun tarvetta.

Mallissa Verkkorakenne henkilöauton ja bussiliikenteen rooli on suurempi, mutta merkittävämpi ero Rata ja helminauha -vaihtoehtoon voi kuitenkin käytännössä olla se, että harvempi pienten ruokakauppojen verkko voi vähentää kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia kulkutapoina päivittäisten palvelujen hoitamisessa. Toisaalta monipuolisempien palveluiden sijoittaminen myös raideliikennekäytävien väliin jäävälle vyöhykkeelle (Saunalahti - Latokaski - Suurpelto -alue) lyhentänee jonkin verran erityisesti viikonlopun ostosmatkoja, joista tämän tyyppisellä alueella joka tapauksessa merkittävä osa tehdään autolla.

Liikenneinfrastruktuurin vaatimien toimenpiteiden kustannuksia on arvioitu vain suurimpien kehittyvien paikalliskeskusten osalta. Tällöin on pyritty ottamaan huomioon se, miten keskusten muu kehittäminen kykenee kattamaan osan myös kauppaa palvelevista infrastruktuurikustannuksista. Arvioiden tarkkuustason vuoksi kohteet on jaettu vain kahteen luokkaan, edullisesti toteutettavissa erilliskustannukset vaihtelevat muutamasta kymmenestä tuhannesta muutamaan sataan tuhanteen (esimerkiksi liikennevalot, kevyen liikenteen väylästäön täydentäminen), enemmän investointeja vaativissa kohteissa kustannukset nousevat vähintään useisiin satoihin tuhansiin (eritasoliittymät, uudet kadut kunnallistekniikoihin, kevyen liikenteen eritasoristeykset). Vesi-, viemäri- ja kaukolämpöverkkojen osalta hankkeita ei kyetty erottelamaan, sillä kasvavalla alueella nämä verkostot on jo joko toteutettu tai ne toteutettaisiin asuin- ja työpaikka-alueiden kasvaessa muutenkin. Joukkoliikenteen palvelujen järjestämisessä ei myöskään ole nähtävissä kovin suuria eroja vaihtoehtojen välillä, sillä kaupungin ja HSL:n palvelutasovaatimukset asettavat rajat mm. kävelyetisyyksille ja vuorotiheydelle. Esimerkiksi Keski-Espoossa poikittaisliikenne ja liityntäliikenne on järjestettävä joka tapauksessa, eri rakennemalleissa erot ovat lähinnä siinä miten palvelua keskitetään, ei niinkään kokonaissuoritteissa. ESA-radan ja Länsimetron jatkoon vaikutuksiin ei otettu kantaa.

6.3.2. Erikoiskaupan suuryksiköiden (EKSY) vaikutukset liikkumiseen

Keskeisimmät erikoiskaupan suuryksiköiden paikat (Nihtisilta-Turvesolmu, Suomenoja ja Lommila) sijoittuvat hyvin asutuksen painopisteisiin nähden eri puolille Espoota, eikä Kehä III varsikaan ole liikenteellisesti erityisen ongelmallinen. Tilaa vievän kaupan synnyttämä liikenne on kuljettamistarpeen vuoksi joka tapauksessa autopainotteista.

6.3.3. Vaikutukset liikenteeseen alueittain

Suur-Leppävaaran alueella vaihtoehtojen avulla on luonnollisesti eroja Rantaradan varressa, kun Rata ja helminauha -mallissa kehitetään Keran/ Karamalmin, Kilon ja Mäkkylän asemaseutuja. Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta Mäkkylä ja Kilo voivat olla haasteellisia, sillä maankäytön kasvattaminen vaatii myös liikennejärjestelyjen kehittämistä. Jo pitkälle rakentuneessa ympäristössä tämä ei ole niin helppoa kuin Kerassa, jossa muualle siirtyvät logistiikkatoiminnot vapauttavat maata, ja alueen katu- ja kevyen liikenteen verkko rakennetaan joka tapauksessa osittain uudestaan. Viherlaakson kehittämistä voivat haitata alueen katu- ja tieverkon ruuhkat, joihin myöhemmin voi tulla helpotusta, mikäli Kehä II jatke rakennetaan.

Mallien liikenneinfrastruktuurin kustannuksiin liittyvät erot koskevat Viherlaaksoa ja Karamalmia. Karamalmi/ Kera-alueella kaupallisten palveluiden kehittämisen tarvitsemat liikennejärjestelyt saadaan toteutettua laajemman verkollisen kehittämistyön yhteydessä, jolloin kaupallisille palveluille osoitettava osuus kustannuksista jää vähäiseksi. Viherlaakson keskustan kehittäminen johtaa todennäköisesti kevyen liikenteen eritasoristeysten tarpeeseen ja myös autoliikenteen järjestelyjen täydentämiseen, jolloin kustannuksista osa on suoraan kohdistettavissa palveluille.

Suur-Tapiolan alueella merkittävin ero on metron asema-alueiden (Keilaniemi, Otaniemi, Urheilupuisto, Niittykumpu) kehittäminen Rata ja helminauha -mallissa paikalliskeskuksina, joihin sijoittuisi suuret päivittäistavaramyymälät. Keilaniemen ja Otaniemen osalta ongelmaksi muodostuu oman väestöpohjan kapeus ja pysäköintipaikkojen niukkuus, joten liikenteellisesti Urheilupuisto ja Niittykumpu ovat helpommin kehitettävissä. Otaniemessä kevyen liikenteen potentiaali asiointiliikenteen kulkutapana on kuitenkin merkittävä. Keilaniemen autoliikenteelle on nykyverkossa kaksi yhteyttä, ja tulevaisuudessakin vain kolme, joiden kapasiteetti täyttyy ruuhka-aikoina alueelle jo aiemmin suunnitellun maankäytön matkatuotoksesta. Verkkorakenne-mallissa Turvesolmun ympäristö on autoliikenteen saavutettavuuden kannalta hyvä kehityskohde, mutta kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen suhteen sen saavutettavuus on heikko. Toisena kehityskohteena esitetyn Mankkaan katuverkko ei kestä suurta liikenteen kasvua, vaikka se esimerkiksi kevyen liikenteen kannalta onkin hyvin saavutettavissa ympäröiviltä asuinalueilta. Autoliikenteen kapasiteetin kasvattaminen Mankkaantiellä ja Kokinkyläntiellä olisi kallista, eikä se olisi tavoitteiden mukaista, sillä läpiajon vähentäminen Mankkaan seudulla oli yksi tärkeimpiä perusteita kun Kehä II toteutettiin. Itse Tapiolan suhteen merkittävin liikenteellinen ongelma on yhteys pohjoiseen, sillä Kalevalantie - Pohjantie -alue on jo nyt ruuhkainen, ja tilanne vain pahenee lähivuosina. Kalevalantien kehittäminen tulee nousemaan esille viimeistään sitten kun keskuspysäköintilaitoksen pohjoinen ajoramppi halutaan toteuttaa.

Niittykummun ja Urheilupuiston kehittämiseen liittyy paljon asunto- ja toimistorakentamista, ja liikenteelliset kysymykset ratkaistaan näiden yhteydessä. Kaupallisten palveluiden vaatimukset liittyvät joihinkin liittymiin ja pysäköinnin vaatimiin katujärjestelyihin. Suurpellon kaupallisten palvelujen voimakas kehittäminen voi johtaa siihen, että Kokinkylänsolmun liikennejärjestelyt eivät riitä, ja Kehä II liikennemäärät ovat jo nyt arki-iltapäivisin korkeita. Turvesolmun ympäristön liikennejärjestelyjen suhteen kaupallisten palveluiden kehittämisen kallein hanke olisivat länsisuunnan rampit.

Suur-Matinkylän alueella Verkkorakenne-mallissa Suurpeltoa kehitetään palveluiltaan monipuolisena paikalliskeskuksena, mutta joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tavoitettavuuden kannalta se on hieman irrallaan muista asuinalueista, ja liikenteellisesti Kehä II ruuhkat heikentävät saavutettavuutta myös henkilöautolla. Autoliikenteen verkon suhteen erot ovat vähäisiä, Länsiväylä tarvitsee rinnakkaisyhteyksien kehittämistä joka tapauksessa sekä Kuitinmäentien että Suomenlahdentien kohdalla.

Suur-Espoonlahden alueella Suomenojaa kehitetään Verkkorakenne-vaihtoehdossa Länsiväylän pohjoispuolella kun taas Rata ja helminauha -mallissa painotetaan eteläpuolta ja metroaseman ympäristöä. Kummassakin vaihtoehdossa kevyen liikenteen saavutettavuus on hyvä, mutta joukkoliikenteen kannalta Rata ja helminauha tarjoaa paremman palvelutason. Malminmäen paikalliskeskus vaatii Espoonväylän parantamisen kyetäkseen kasvamaan paikalliskeskukseksi, ja joukkoliikenteen saavutettavuuden suhteen se jää joka tapauksessa melko heikoksi.

Finnoon uusi asuinalue vaatii koko alueen liikennejärjestelyjen täydellisen uudistamisen, ja kaupallisten palvelujen määrä ei merkittävästi vaikuta kustannuksiin. Latokaski–Puolametsä -alueella Espoonväylän uusi linjaus parantaa autoliikenteen saavutettavuutta, mutta kaupallisten palvelujen voimakas lisääminen voi silti vaatia suuria paikallisia liittymä- ja kevytliikennejärjestelyjä. Saunalahden alueen voimakas kehittäminen on riippuvainen Länsimetron linjauksesta, ja kaupallisten palvelujen aiheuttama liikennetarve ei aiheuta merkittäviä infrastruktuurin kehittämistarpeita.

Suur-Kauklahden alueella molemmissa vaihtoehdoissa esitetyt uudet kaupat edellyttävät paikallisen liikenneverkon vähäistä kehittämistä. Muun maankäytön suuri kasvu tällä alueella johtaa Hansatie–Iso maantie -reitin kehittämistarpeeseen. Jos liikennekysyntä kasvaa, niin nykyinen katu ja kevyen liikenteen väylä eivät tarjoa riittävän turvallista ja sujuvaa paikallisen liikenteen yhteyttä Espoon keskuksen suuntaan.

Vanha-Espoon alueella Rata ja helminauha -malli toteuttaa Helsingin seudulle asetettuja liikennepoliittisia tavoitteita raideliikenteeseen tukeutuvasta ja eheytyvästä yhdyskuntarakenteesta. Espoon keskus - Tuomarila -akseli muodostaa myös kevyen liikenteen saavutettavuuden kannalta yhtenäisen kokonaisuuden. Sen sijaan Koivuhovi jää näistä hieman irralleen, mikä voi tukea sen kehittämistä paikalliskeskukseksi kuten Rata ja helminauha -mallissa esitetään. Lommila sijoittuu liikenteellisesti edullisesti autoliikenteen kannalta tilaa vievän kaupan paikkana, mutta joukkoliikenteen ja erityisesti kevyen liikenteen saavutettavuuden kannalta sijainti on heikko. Hista on joukkoliikenteen raideyhteyksien suhteen irrallaan muusta Espoosta kunnes ratayhteys toteutetaan. ESA-rata liittäisi sen joukkoliikenneverkkoon, samoin kuin Nupurintien linjausta noudatteleva raitiotielinjakin. Jälkimmäinen vaihtoehto palvelisi myös Lommilaa, mutta raitiotien sovittaminen liikennekäytävään on teknisesti ja taloudellisesti haasteellista, eikä ESA-radankaan toteutuminen (joko lähijunayhteytenä Lohjalle tai kaukojunayhteytenä Saloon) ole todennäköistä tämän työn tarkastelujaksolla.

Lommilan alueen liikennejärjestelyjen kehittämisessä suurin tarve syntyy kaupallisten palvelujen lisääntymisestä, mutta maankäyttömallien suhteen eroja ei ole. Koivuhovin alueen kevyen liikenteen verkko ja myös katuverkko tarvitsevat todennäköisesti uudelleenjärjestelyjä jos kaupallisten palvelujen määrä alueella kasvaa. Mynttilän alueen merkitys on sidottu ESA-radankäytön toteutumiseen, eikä sen liikenteellisiä vaikutuksia kannata arvioida vielä tässä hankkeessa.

Pohjois-Espoossa rakennemallit eivät aiheuta eroja liikennejärjestelyjen kehittämistarpeessa. Pientalopainotteinen, osittain haja-asutuksen pohjalta kehittyvä alue säilyy

tulevaisuudessakin liikenteellisesti henkilöautoiluun tukeutuvana, vaikka väestöpohjan kasvu mahdollistaa myös joukkoliikenteen palvelutason parantamisen.

Taulukko 15 Yhteenveto merkittävimmistä liikennejärjestelmän kehittämisen ja liikenteen hoidon kustannuseroista.

Kohde / rakennemalli	Liikennejärjestelmään liittyvät kustannukset	
	Rata ja helminauha	Verkkorakenne
Mäkkylä	*	
Kilo	*	
Kera/Karamalmi	(*)	
Viherlaakso		*
Niittykumpu/Urheilupuisto		
Turvesolmu	*	**
Mankkaa		*
Suurpelto		*
Finnoo	(**)	(*)
Ylä-Suomenoja		*
Malminmäki		**
Saunalahti	(*)	
Kauklahti	*	*
Lommila	**	**
Koivuhovi	*	
Hista	(*)	(*)
	* = vähäiset kustannukset	
	* * = merkittävät kustannukset	
	() = kustannukset liittyvät laajempaan kokonaisuuteen	

6.4. Vaikutukset kuntatalouteen

6.4.1. Käytetyn arviointimallin kuvaus

Tässä kuntatalouden vaikutusten arvioinnissa on käytetty lähtökohtana Ympäristöministeriön Kaupan suuryksiköiden vaikutusten selvittäminen ja arviointi -oppaassa laadittua vaikutuskehikkoa, jossa on eri tapaustutkimusten kautta hahmoteltu keskeisiä kaupan yksiköiden tulo- ja menovaikutuksia kunnallistalouteen. Arviointi keskittyy tässä suhteessa merkittävimpien tulo- ja menoerojen vaikutusten tarkasteluun. Tarkastelun päämääränä on tuottaa tietoa siitä, mitkä ovat selvityksen tekijöiden näkemyksen mukaan keskeisiä kunnallistalouteen kohdistuvia vaikutuskomponentteja sekä tarkastella sitä, mitkä ovat esitettyjen kaupan palveluverkkomallien väliset keskeiset eroavaisuudet näiden suhteen. Tarkastelussa on pyritty ottamaan huomioon pelkästään ne vaikutusalueet, jotka syntyvät suoranaisesti kaupan palveluverkon kehittämisestä. Ne vaikutusalueet, jotka syntyvät muun yhteiskuntarakenteen kehittämisestä jäävät tämän tarkastelun ulkopuolelle, sillä niiden kustannusvaikutuksia ei voida suoraan kohdistaa kaupan palveluverkon kehittämiseksi. Toimeksiannon rajauksista ja selvityksen kohteen aikajänteen, investointipäätösten ja muiden vaikuttavien tekijöiden epävarmuudesta johtuen, tässä yhteydessä on tarkasteltu mallien välisiä eroavai-

suuksia yleisellä vaikutustasolla. Tästä johtuen vaikutuseroja on käsitelty sanallisesti ottamatta kantaa niiden euromääräisiin vaikutuksiin.

6.4.2. Kunnallistalouteen vaikuttavat tulot ja erot mallien välillä

Ympäristöministeriön arviointimallin mukaan merkittävimpiä, potentiaalisia tulonmuodostuskohteita kunnalle syntyy kaupan palveluverkon kehittämistä seuraavilla osa-alueilla:

- Maan myyntitulot
- Tonttien tai kiinteistöjen vuokratulot
- Korvaukset kunnallistekniikan rakentamisesta
- Kiinteistö- ja yhteisöverot
- Kunnallisvero rakentamisvaiheessa ja toimintavaiheessa

Maan myyntitulojen osalta erot esitettyjen palvelurakennemallien osalta ovat vähäisiä. Maan myyntitulot syntyvät tapauskohtaisesti, mutta mallien välillä ei ole sellaisia merkittäviä eroja, jotka maan myyntitulojen osalta poikkeaisivat toisistaan suuresti. Merkittäviä myyntituloja saattaa syntyä mm. Matinkylän, Finnoon ja Histan alueilla, joissa Espoon kaupungilla on maanomistusta. Tonttien tai kiinteistöjen vuokratulojen vaikutuksiin pätevät jo edellä käsitellyt havainnot. Vuokratulojen muodostuminen syntyy tapauskohtaisesti ja on luonnollisesti vaihtoehto suorille myyntituloille.

Kunnallistekniikan rakentamisesta saatavat korvaukset rajoittuvat molemmissa palvelurakennemalleissa pitkälti Histan kehittyvään paikalliskeskukseen. Kyseinen kohde on ainoa molemmissa malleissa esiintyvä kohde, johon ei toistaiseksi ole rakennettu kunnallistekniikkaa. Kohde on täysin uusi ja sen kokoluokka tulee pitkälti riippumaan suunnitteilla olevan raideyhteyden toteutumisesta. Muut palvelurakennemalleissa esiintyvät kohteet ja vaihtoehdot ovat olemassa olevan kunnallistekniikan piirissä.

Kiinteistö- ja yhteisöveron osalta saatavat korvaukset mallien välillä eivät merkittävästi eroa toisistaan. Molemmissa malleissa esitetty rakennettavan kaupan pinta-ala on lähestulkoon sama, jolloin kiinteistö- ja yhteisöveroa kertyy käytännössä saman verran. Yhteisöveron osalta mallien eroavuuksien tarkempi määrittely on hankalaa, koska tässä vaiheessa ei voida ottaa kantaa yksittäisten kaupan keskusten muodostamaan verotettavaan tuloon.

Kunnallisverot kaupan keskusten rakentamisvaiheessa ja toimintavaiheessa syntyvät rakennusalan sekä kaupan tuottamista välittömistä ja välillisistä työllisyysvaikutuksista ja sitä kautta generoituvista verotuloista. Rakentamisvaiheen välittömät ja välilliset työllisyysvaikutukset ovat molemmissa malleissa merkittäviä johtuen kaupan pinta-alatavoitteista. Rakentamisvaiheen osalta on kuitenkin mahdotonta arvioida pääkaupunkiseudulla verotulojen vaikutuksia yksittäisen kunnan talouteen työvoiman liikkuvuudesta johtuen. Kaupan rakentamishankkeet ovat kuitenkin niin merkittäviä, että ne kokoavat työvoimaa laajalta alueelta - myös kansallisten rajojen ulkopuolelta.

Kaupan tuottamien välittömien ja välillisten työllisyysvaikutusten ja sitä kautta generoituvien verotulojen osalta on käytetty laskennallista arviointitapaa. Alla olevissa taulukoissa on koottu yhteen kaupan palveluverkkomallien muodostamat välittömät ja välilliset työpaikat sekä palkkaverokertymät. Laskennallisena pohjana on käytetty molemmissa rakennemuutoksissa syntyvää vuoden 2030 laskennallista liikevaihtoa. Kuten alla olevista taulukoista käy ilmi, kaupan työllisyysvaikutukset ovat erittäin suuret. Laskelman perusteella voidaan todeta, että suunniteltu kaupan myyntipinta-ala työllistää noin 18.000 henkilöä ja tuottaa noin 79 miljoonan euron palkkaverotulot. Vaikka laskennassa referenssitietona on käytetty Espoon kunnallisveroastetta, ei tämä kuitenkaan tarkoita sitä, että kaikki kaupan työllistämät henkilöt maksavat verotulonsa Espoon kunnalle.

Taulukko 16

Kaupan välittömät ja välilliset työllisyysvaikutukset

Kaupan välittömät työllisyysvaikutukset		Kaupan välilliset työllisyysvaikutukset	
Liikevaihto (laskennallinen ostovoima vuonna 2030)	3,23 miljardia euroa	Liikevaihto (laskennallinen ostovoima vuonna 2030)	3,23 miljardia euroa
Syntyvät työpaikat (270.000 euron liikevaihto = 1 välitön työpaikka) (lähde: Entrecon Oy)	11 962 työpaikkaa	Syntyvät työpaikat (540.000 euron liikevaihto = 1 välillinen työpaikka) (lähde: Entrecon Oy)	5981 työpaikkaa
Kaupan alan keskipalkka (lähde: PAM)	19.800 € / vuosi	Suomalaisten keskiansiot vuodessa (lähde: Tilastokeskus, 2008)	34.512 € / vuosi
Kunnallisveroaste (Espoo, 2010)	17,75 %	Kunnallisveroaste (Espoo, 2010)	17,75 %
Kaupan välitön palkkaverokertymä	42 miljoonaa euroa	Kaupan välitön palkkaverokertymä	37 miljoonaa euroa

Johtopäätöksenä merkittävimpien tulojen osalta voidaan todeta, että ehdotettujen mallien välillä ei ole merkittäviä eroja kuntatalouden osalta keskeisten potentiaalisten tulonlähteiden osalta. Kaupan palveluverkon työllisyysvaikutukset ja vaikutukset lähialueiden kuntien verotuloihin ovat huomattavia.

6.4.3. Kunnallistalouteen vaikuttavat menot ja erot mallien välillä

Ympäristöministeriön arviointimallin mukaan merkittävimpiä, potentiaalisia menoeriä kunnallistalouteen heijastuu seuraavista osa-alueista:

- Liikennealueiden rakentaminen ja kunnossapito
- Maan hankintamenot
- Energia- ja vesiverkon rakentaminen ja kunnossapito
- Rakennusvalvonta-, suunnittelu- ja kaavoitusmenot

Liikennealueiden rakentaminen ja kunnossapito aiheuttaa arvioinnin perusteella merkittävimmät erot kunnallistalouden osalta mallien välillä. Keskusmallissa useiden kehittyvien paikalliskeskusten sijoittuminen raideyhteyksien ulkopuolelle (rantaradan ja länsimetron välinen alue) merkitsee sitä, että näiden tueksi joudutaan tekemään investointeja liikennealueiden rakentamisen osalta. Helminauhamallissa merkittävimmät liikenteen infrastruktuurit ovat pitkälti olemassa tai sen kehittämistarpeet perustuvat muun yhteiskuntarakenteen kehittymiseen. Suurimmat yksittäiset liikennealueiden rakentamiseen liittyvät menoterät kohdistuvat arvion perusteella Lommilaan, jonka kehittäminen edellyttää merkittäviä investointeja. Lommilan osalta kustannusvaikutukset ovat molempien mallien osalta kuitenkin samat.

Tulevaisuudessa länsimetron mahdollinen laajentuminen länteen vaikuttaa alueen sisäisen julkisen liikenteen järjestämiseen. Kaupan palveluverkon ja esitettyjen mallien valossa tarkasteltuna helminauhamalli olisi tässä suhteessa kunnallistaloudellisesti tehokkaampi, koska sen muodostaman palvelukokonaisuuden osalta tarpeet julkisen liikenteen uudelleenjärjestämiseksi ovat vähäisemmät. Tämä johtuu siitä, että keskusmallin sisältämät uudet kehittyvät paikalliskeskukset edellyttävät laajempia julkisen liikenteen kehittämiskäytäntöjä.

Maan hankintamenoja aiheutuu kunnallistaloudelle siinä tapauksessa, jos kunta joutuu ostamaan maa-alueen, jonne kaavoituksen perusteella on tarkoitus rakentaa uusia kaupan yksiköitä tai kaupan alueita. Arvion mukaan tästä ei kuitenkaan muodostu Espoon kunnalle merkittävää menoerää, sillä kehittyvällä kaupunkialueella kaupan alan markkinatoimijat vastaavat maanhankintakuluista. Tältä pohjalta esitettyjen rakennemallien osalta ei esiinny merkittäviä eroja.

Energia- ja vesiverkon rakentamisesta johtuvat kustannukset rajoittuvat molemmissa palvelurakennemalleissa pitkälti Histan kehittyvään paikalliskeskukseen. Kyseinen kohde on ainoa molemmissa malleissa esiintyvä kohde, johon ei toistaiseksi ole rakennettu kunnallistekniikkaa. Kohde on täysin uusi ja sen kokoluokka tulee pitkälti riippumaan suunnitteilla olevan raideyhteyden toteutumisesta. Muut palvelurakennemalleissa esiintyvät kohteet ja vaihtoehdot ovat pitkälti olemassa olevan energia- ja vesiverkon ulottuvilla.

Rakennusvalvonnan, suunnittelun ja kaavoituksen menojen osalta kunnallistaloudelliset vaikutukset ovat molemmissa malleissa varsin pieniä. Kaupungin rooli tässä suhteessa on enemmänkin ohjaava.

Johtopäätöksenä voidaan todeta, että merkittävimmät kuntalouteen kohdistuvat menot muodostuvat uusista liikennejärjestelyistä. Keskeinen ero mallien välillä on se, että keskusmalli ja sen sisältämät kehittyvät paikalliskeskukset edellyttävät enemmän investointeja liikennejärjestelyihin. Tämä heijastuu arvioin perusteella myös julkisen liikenteen organisointiin, joka on kuitenkin pitkälti riippuvainen länsimetron laajentumisesta.

6.5. Rakennemallien yhteensopivuus julkisen palveluverkon tavoitetilan kanssa

Espoossa valmistui joulukuussa 2010 julkisten palvelujen tulevalle järjestämiselle suuntavivat antava selvitys (Palvelujen järjestämisen ja palveluverkon tavoitetila 2020). Uudistustyötä määrittävät väestö, kaupunkirakenne ja käytettävissä olevat resurssit. Seuraavassa kirjoitettu kuvaus julkisten palvelujen suhteesta kaupan palveluverkon rakennemalleihin perustuu Palvelujen järjestämisen ja palveluverkon tavoitetila 2020 –raporttiin ja Espoon kaupungin edustajien kanssa käytyihin keskusteluihin (Riikka Nikulainen, sosiaali- ja terveyshenkilöt, Harri Rinne, sivistyshenkilöt).

Palveluverkkoa suunniteltaessa lähtökohtana pidetään kaupungin tarkastelua kokonaisuutena sekä palveluverkon jakautumista lähipalveluihin, alueellisiin palveluihin, kaupunkitasoisiiin ja seudullisiin palveluihin. Epätarkoituksenmukaisista yksiköistä luovutaan ja toimintoja yhdistetään suuremmiksi kokonaisuuksiksi. Palveluverkon jakautumisessa on näh-

tävä vahva analogia yksityisten palvelujen rakenteeseen: lähipalveluista seudullisiin yksiköihin.

Sijainnin lähtökohdat ovat selkeät: palveluverkko rakentuu junaradan, tulevan metron ja muiden keskeisten joukkoliikenneyhteyksien varteen suurten asiakasvirtojen läheisyyteen. Palveluja tuotetaan yli kuntarajojen. Tilasuunnittelussa parannetaan toiminnan ja tilojen käytön taloudellisuutta, muunneltavuutta ja energiatehokkuutta sekä yhteiskäyttömahdollisuuksia. Tässä suhteessa erilaiset kumppanuusohjelmat ja hankkeet julkisen ja yksityisen sektorin välillä ovat mahdollisia.

Espoon sosiaali- ja terveystalvveluja tuotetaan nykyisin noin 200 toimipisteessä, joissa pienimmissä on pari työntekijää. Palvelujen saatavuutta ei nykyisellään voida turvata. Lomat, sairaslomat ja työntekijöiden vaihtuvuus pakottavat sulkemaan toimipisteitä useiksi viikoiksi. Pirstaleinen palveluverkko on rakentunut vuosikymmenten saatossa vaihtelevista lähtökohdista. Pienissä toimipisteissä on lähes mahdoton laajentaa palveluaikoja ja tarjota laaja-alaisempaa osaamista.

Tulevaisuudessa Espoon palveluverkko nojautuu entistä enemmän suuriin palvelukeskitymiin, sähköiseen asiointiin ja kuntalaisten itsepalveluun. Jokaiseen aluekeskukseen luodaan palvelutori, jossa toimivat ainakin iso terveysasema monipuolisine neuvolapalveluineen, kirjasto, yhteispaivelupiste sekä seniorien elä ja asu -keskus. Palvelut keskitetään liikenteen solmukohtiin, aukioloajat pidentyvät, kioskit ja liikkuvat palvelupisteet tuodaan asiakkaiden lähelle ja sähköinen asiointi on tarjolla ympäri vuorokauden. Julkisten palvelujen palveluverkon kehittämisen keskeiset linjaukset ovat:

- *Lähipalvelujen kokoaminen saman katon alle*
- *Tilojen monikäyttöisyys*
- *Uudet palvelukonseptit*
- *Palveluiden sijoittuminen hyvien liikenneyhteyksien varrelle*
- *Pienistä epätarkoituksenmukaisista tiloista luopuminen ja yksikkökoon kasvattaminen*
- *Kumppanuus ja yhteistyö muiden palveluntuottajien kanssa*
- *Sähköisten palvelujen kehittäminen*

Julkisen sektorin toiminnot pyritään tuomaan asukkaiden lähelle, hyvin saavutettaviin paikkoihin. Sama pyrkimys on myös kaupan toiminnoilla. Rakennemallien keskushierarkia on verrattavissa julkisen palveluverkon hierarkiaan. Tärkeimpinä sijaintikohteina nousevat esiin kaupunkikeskukset, joihin sijoittuu myös monipuolisimmin julkisia palveluja. Kaupunkikeskusten lisäksi julkisten palvelujen palvelukeskittymänä nousevat esiin myös Kauklahti ja Kalajärvi. Näidenkään välillä ei ole eroa kaupan rakennemalleissa, vaan niillä on sama hierarkiatao molemmissa malleissa.

Julkiset palvelut tukevat kaupallisten palvelujen sijoittumista tuomalla alueelle asiakasvirtoja ja päinvastoin. Esimerkiksi kauppakeskuksiin sijoittuneet kirjastot ovat olleet Espoossa menestystarina. Kaupallisten ja julkisten palvelujen sijoittuminen lähekkäin tuottaa hyötyjä molemmille, mutta viime kädessä julkisen palveluverkon suunnittelu etenee omista lähtökohdistaan ja palveluverkon tavoitetila 2020 on toteutettavissa molemmissa kaupan rakennemalleissa.

6.6. Yhteenveto rakennemallien vaikutusten arvioinnista

Oheisessa taulukossa (Taulukko 17) on esitetty tiivis vertailu eri rakennemallien vaikutuksista. Plus- merkit merkitsevät positiivista vaikutusta miinus-merkit negatiivista vaikutusta. Kaksi merkkiä kuvaa vahvaa vaikutusta, yksi kohtalaista. Plus-miinus-merkintä kertoo siitä, että vaikutus on vähäinen tai sitä ei ole. Vertailussa paremmaksi malliksi nousee radanvar-sien keskusten kehitystä voimakkaasti edistävä Rata ja helminauha –malli.

Taulukko 17

Yhteenveto rakennemallien vaikutuksista

	Rata ja helminauha	Verkkorakenne
Vaikutukset palvelujen saavutettavuuteen	+	+
Autottomat taloudet	++	+
Autoilevat taloudet	+	++
Espoon kaupalliseen kehityskuvaan ja rooliin pääkaupunkiseudun kaupan verkostossa	++	-
Vaikutukset Espoon viiden kaupunkikeskuksen kaupalliseen kehityskuvaan	++	+/-
Vaikutukset nykyiseen päivittäistavarakaupan verkostoon	+/-	+
Vaikutukset nykyiseen erikoistavarakaupan verkostoon	+	+/-
Vaikutukset päivittäistavarakaupan kilpailuun	+/-	++
Vaikutukset erikoistavarakaupan kilpailuun	++	+
Vaikutukset naapurikuntien päivittäistavarakaupan verkostoon	+/-	+/-
Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen (VAT:ien toteutuminen)	++	+
Liikenteelliset vaikutukset	++	+
Saavutettavuus kevyellä liikenteellä tai kevyen liikenteen asiointimatkojen osuus	++	+
Saavutettavuus julkisella liikenteellä tai julkisen liikenteen asiointimatkojen osuus	++	+
Vaikutukset kuntatalouteen	++	+

7. Espoon kaupan palveluverkkosuunnitelma 2030

7.1. Espoon kaupan palveluverkkosuunnitelma 2030

Espoon kaupan palveluverkkosuunnitelma 2030 muodostettiin nykytila-analyysin ja edellä esitettyjen kaupan rakennemallivaihtoehtojen pohjalta. Mallissa yhdistyy Rata ja helminauha ja Verkkorakenne -mallien piirteitä. Keskukset ovat pääosin samat kuin rakennemalleissa, tosin pienimpien lähipalvelukeskusten määrää on lisätty rakennemalleissa esitettyyn verrattuna. Lähipalvelukeskusten lisääminen nähtiin tarpeelliseksi etenkin Espoon pohjoisosien yleiskaavojen alueilla, joilla voimassa olevissa yleiskaavoissa kielletään yli 500 kerrosneliömetrin kaupan yksiköt. Lähipalvelukeskus-merkinnöillä on haluttu varmistaa kaupallisten lähipalveluiden saatavuus kasvavilla alueilla.

Kaupan palveluverkkosuunnitelma on esitetty seuraavan sivun kartassa (Kuva 29). Suunnitelmakartassa on eritelty uudet ja nykyiset keskukset. Keskusten sijainti nykyisissä kohteissa on vakiintunut, mutta uusien keskusten sijainti on ohjeellinen ja määritellään myöhemmin kaavoituksella. Keskusten ja kaupan vyöhykkeiden kuvaukset keskustyypeittäin on esitetty kartan jälkeen taulukoissa (Taulukko 18– Taulukko 22).

Taulukko 18

Palveluverkkosuunnitelman keskusten kuvaus, kaupunkikeskukset

Kaupunkikeskukset, 5 kpl	
<i>kokoluokka, k-m2</i>	<i>Päivittäistavarakauppa 15 000–20 000, erikoistavarakauppa 80 000–100 000. Kokonaispinta-ala 95 000–130 000.</i>
<i>kuvaus</i>	<i>Kaupunkikeskuksissa on monipuoliset kaupan palvelut: kauppakeskus, erikoiskauppaa, muita kaupallisia ja julkisia palveluita. Keskuksissa on kaksi hypermarkettia tai muuta suurta ruokakauppaa, näiden lisäksi voi olla myös muita päivittäistavarakauppoja. Julkisten palvelujen pinta-ala ei ole mukana kokoluokassa.</i>
Leppävaara	Leppävaaran väestöpohja on yksi Espoon suurimmista ja kaupallinen tarjonta jo nyt runsasta. Leppävaaralla on kaupallista vetovoimaa, keskeinen sijainti ja hyvä saavutettavuus kaikilla liikennemuodoilla tukevat kehittymistä. Keskusta kasvaa niin paljon kuin alueelle mahtuu. Muodostuu Helsingin Itäkeskuksen tyyppiseksi kaupan jättiläiseksi.
Tapiola	Mittava keskustauudistus kasvattaa Tapiolan kaupallista painoarvoa. Metron tulo parantaa Tapiolan saavutettavuutta. Tapiola ottaa vahvan roolin Espoon keskusverkostossa myös vähittäiskaupassa, kun nykytilanteessa sen vahvuus on lähinnä kulttuuritarjonnassa.
Matinkylä	Rakentamismahdollisuuksia rajaa tonttimaan saatavuus, metron tulo nostaa painoarvoa edelleen. Ison Omenan laajennuksen valmistuttua laajentumismahdollisuuksia on enää kovin vähän. Finnoon ja Suurpellon tuleva tarjonta rajoittaa Matinkylän keskuksen kaupallista vaikutusalueita.
Espoonlahti	Nykyisistä kaupunkikeskuksista kaupallisesti pienin, vaikka väestöltä suurimpien joukossa. Väestö kasvaa edelleen, Espoonlahdella on paljon kasvupotentiaalia. Kehittyvä alue, jonka kasvua metro tukee. Kasvumahdollisuuksia voi rajoittaa sopivien sijaintien löytäminen sekä ympäröivien asuinalueiden palvelujen parantuminen.
Espoon keskus	Väestö ympärillä kasvaa, mutta Lommila täyttää osan asukkaiden palvelutarpeesta. Ei kasva kaupallisesti yhtä suureksi kuin esim. Leppävaara. Espoon keskuksen pitää löytää kaupallisesti oma roolinsa, joka hyödyntää sijainnin julkisen liikenteen solmukohdassa ja alueen työpaikat.

Taulukko 19

Palveluverkkosuunnitelman keskusten kuvaus, isot paikalliskeskukset

Isot paikalliskeskukset, 6 kpl	
<i>kokoluokka, k-m2</i>	<i>Päivittäistavarakauppa 4 000–6 000, erikoistavarakauppa 8 000–10 000. Kokonaispinta-ala 12 000–30 000.</i>
<i>kuvaus</i>	<i>Kaksi supermarketia, erikoiskauppaa, kaupan palveluja. Vrt. kauppakeskukset Arabia ja Columbus tai Munkkiniemen ostoskeskus Helsingissä.</i>
Uudet, 4 kpl	
Kera	Kasvu kaupan keskuksiksi edellyttää koko alueen maankäytön muuttumista työpaikka-alueesta asuin- ja työpaikkakäyttöön. Jos alueelle sijoittuu uutta asumista, mahdollistaa sijainti radan varressa, Kehä II:n tuntumassa ja mahdollisen pikaraitiotien päätepisteessä ison paikalliskeskuksen palvelut. Toteutuminen tämän selvityksen tarkasteluajanjaksolla epävarmaa, vaatii yleiskaavatason selvityksiä.
Suurpelto	Iso paikalliskeskus tarjoaa kaupalliset peruspalvelut alueen asukkaille, liikennesijainti mahdollistaa myös nopean asiainnin ohikulkijoille. Matinkylän, Tapiolan ja Keran läheisyys rajoittaa Suurpellon kaupallisia kasvumahdollisuuksia.
Finnoo	Väestömitoitus edellyttää ison paikalliskeskuksen palveluja, mutta rooli on ehdottomasti paikallinen. Alueelle ei mahdu eikä ole liikenteellisesti järkevää tuoda laajempaa aluetta palvelevaa kaupan tarjontaa. Myös viereinen Matinkylän keskus rajoittaa kaupallisen tarjonnan lisäämistä Finnoossa.
Hista	Kehittyvä isona paikalliskeskuksena, kun alueelle suunniteltu väestö alkaa toteutua. Keskusasema perustuu ennen kaikkea alueen omaan väestöpohjaan.
Nykyiset, 2 kpl	
Kauklahti	Paljon kehityspotentiaalia, kun väestö ympäröivillä alueilla kasvaa. Etäisyys muihin keskuksiin tukee Kauklahden kehittymistä, Kauklahdella on luonnollinen oma vaikutusalue. Keskustalla on laajentumistilaa radan eteläpuolella.
Kalajärvi	Kalajärvi on Pohjois-Espoon keskus, jossa on kaupallisten peruspalvelujen lisäksi myös julkisia palveluja. Väestönkasvu tukee Kalajärven roolia isona paikalliskeskuksena, kuitenkin Kalajärvi on muihin isoihin paikalliskeskuksiin verrattuna pienempi.

Taulukko 20

Palveluverkkosuunnitelman keskusten kuvaus, pienet paikalliskeskukset

Pienet paikalliskeskukset, 13 kpl	
<i>kokoluokka, k-m2</i>	<i>Päivittäistavarakauppa 2 500–3 000, erikoistavarakauppa 3 000–5 000. Kokonaispinta-ala 5 500–8 000.</i>
<i>kuvaus</i>	<i>Kaksi pientä tai yksi iso ruokakauppa, kaupallisia palveluja, pienimuotoisesti erikoiskauppaa: kukkia, kioski, suutari, etninen kauppa tms. Vrt. Mankkaan ostari, Läkkitorin ympäristö Leppävaarassa.</i>
Uudet, 3 kpl	
Urheilupuisto	Kaupan palveluiden osalta pienen paikalliskeskuksen roolissa, Urheilupuiston läheisyys voi houkuttaa metroaseman tuntumaan etenkin palveluita esim. terveys- ja hyvinvointisectorilta.
Saunalahti	Ympäröivällä alueella väestönkasvu on jo toteutunut, mutta kaupan palveluita ei ole vielä tullut. Tarve palveluille on ilmeinen, mutta väestön määrä ja lähellä sijaitsevat Espoonlahti, Kauklahti ja Matinkylä rajoittavat toteutumisen laajuutta.
Viiskorpi	Asuinalueiden tuntumaan, seudulliselle erikoistavarakaupan laajentumis- vyöhykkeelle Kehä III:n yhteyteen sijoittuva kohde, joka palvelee lähiasukkaiden lisäksi myös alueella asioivia.
Nykyiset, 9 kpl	
Viherlaakso	Keskeisen liikennesijainnin vuoksi Viherlaakson keskustalla on kehityspotentiaalia Viherlaakso-Karakallio-Lähderranta -alueiden keskuksena. Väestönkasvu ja uudistuminen mahdollistaisivat nykyisen ostarin alueen kehittämisen. Keran alueen mahdollinen tuleva kehittyminen isona paikalliskeskuksena rajoittaa Viherlaakson kaupallista kehittymistä.
Haukilahti	Säilyy pienenä paikalliskeskuksena, ei merkittäviä muutospaineita.
Mankkaa	Säilyy pienenä paikalliskeskuksena, ei merkittäviä muutospaineita.
Niittykumpu	Metron myötä koko alue kehittyy myös asuin- ja työpaikkakohteena. Paikalliskeskuksen toteuttaminen metroaseman tuntumaan tarkoittaa todennäköisesti nykyisen ostarin purkamista ja sen toimintojen siirtymistä uuteen keskukseseen. Tapiolan keskustan merkittävä kasvu ja Matinkylän vahva tarjonta rajoittavat kasvua, samoin Suurpellon kaupallinen tarjonta.
Otaniemi	Kaupan paikkana metroasema voi tarjota lähipalvelut asukkaille, opiskelijoille ja työssäkäyville. Otaniemen nykyinen palvelutarjonta varsin suppea alueella liikkuvien määrään nähden, voi jonkin verran kasvaa metron myötä. Tapiolan merkittävä kasvu vieressä jarruttaa Otaniemen kehityspotentiaalia.
Olari	Säilyy pienenä paikalliskeskuksena, ei merkittäviä muutospaineita.
Iivisniemi	Metron tulo ja siitä seuraava asukkaiden määrän kasvu voi mahdollistaa nykyistä laajemmat palvelut.
Kivenlahti	Väestöpohja mahdollistaa kaupan tarjonnan kehittymisen. Erikoistavarakaupan tarjonnan lisäämistä rajoittaa vieressä kehittyvä Espoonlahden keskus. Paikallisille palveluille on kuitenkin kysyntää. Metro tukee kehittymistä.
Soukka	Väestöpohja mahdollistaa kaupan tarjonnan kehittymisen. Erikoistavarakaupan tarjonnan lisäämistä rajoittaa vieressä kehittyvä Espoonlahden keskus. Paikallisille palveluille on kuitenkin kysyntää. Metro tukee kehittymistä.

Taulukko 21

Palveluverkkosuunnitelman keskusten kuvaus, lähipalvelukeskukset

Lähipalvelukeskukset, 29 kpl	
<i>kokoluokka, k-m2</i>	<i>Päivittäistavarakauppa 500–1 500, erikoistavarakauppa 0–1 000. Kokonaispinta-ala 500–2 500.</i>
<i>kuvaus</i>	<i>Pieni ruokakauppa tai kaksi, palveluja. Vrt. Viherlaakson ostari, Pohjantori Pohjois-Tapiolassa. Espoon Pohjoisosien yleiskaavojen alueella lähipalvelukeskukset voivat kooltaan olla pienempiä kuin Eteläosien yleiskaava-alueella, kuitenkin kooltaan yli 500 k-m2.</i>
Uudet, 11 kpl	
Mäkkylä	Nykytilanteessa asemalla ei mitään kaupallisia palveluita. Mahdollisuus lähipalveluiden sijoittumiseen, jos sopiva tontti löytyy. Etenkin radan pohjoispuolella on uutta asutusta, jolla ei ole mitään kaupallisia palveluja.
Uusmäki	Tuleva väestöpohja mahdollistaa lähipalvelut.
Keilaniemi	Lähialueen työpaikat ja tulevat asukkaat mahdollistavat lähipalvelut metroasemalla. Otanien ja Tapiolan kaupallinen tarjonta rajoittaa kasvumahdollisuuksia.
Espoonkartano	Tuleva väestöpohja mahdollistaa lähipalvelut.
Koivuhovi	Alueella ei tilaa suuremman keskuksen toteuttamiseen ja Kauniaisten palvelut lähellä, joten toteutuu lähipalvelukeskuksena, vaikka lähialueen väestömäärä ja paikallisuus-asema voisivat mahdollistaa enemmänkin palveluja.
Mynttilä	Jos ESA-radan linjaus ja Mynttilän asema toteutuu, voi sinne syntyä lähialueen asukkaille kaupalliset peruspalvelut.
Nupuri	Tuleva väestöpohja ja sijainti suhteellisen kaukana muista keskuksista mahdollistavat lähipalvelut.
Tuomarila	Radan varren sijainti ja läheinen tiivis asutus mahdollistaisivat suuremman toteutuksen, mutta alueella ei ole tilaa suuremman keskuksen toteuttamiseen, joten toteutuu lähipalvelukeskuksena.
Juvankartano	Muodostuu kahden päivittäistavarakaupan lähipalvelukeskukseksi jo tiedossa olevien hankkeiden perusteella.
Perusmäki	Tuleva väestöpohja ja sijainti suhteellisen kaukana muista keskuksista mahdollistavat lähipalvelut.
Takkula-Lakisto	Mahdollistaa lähipalvelut Pohjois-Espoon asukkaille, joilla asiointimatkat muihin keskuksiin muuten melko pitkät. Sijainti yhden Nuksion kansallispuiston sisääntulon ja Rinnekodin tun- tumassa tukee palvelujen kehittymistä.
Nykyiset, 18	
Karakallio	Ei merkittäviä muutospaineita nykytilanteeseen nähden.
Kilo	Aseman ja tulevan supermarketin yhteyteen voi tulla myös paikallisia palveluita ja pieniä erikoisliikkeitä.
Laaksolahti	Ei merkittäviä muutospaineita nykytilanteeseen nähden.
Rastaspuiisto	Päivittäistavarakaupan yhteyteen voi tulla myös paikallisia palveluita ja pieniä erikoisliikkeitä.
Lintuvaara	Ei merkittäviä muutospaineita nykytilanteeseen nähden.
Lippajärvi	Ei merkittäviä muutospaineita nykytilanteeseen nähden.
Lähteranta	Ei merkittäviä muutospaineita nykytilanteeseen nähden.
Mikkela	Alueella on kohtuullinen väestöpohja ja jo nykyistä kaupan tarjontaa (Lidl). Lähipalvelut pystyvät hyödyntämään myös läheisen seudullisten erikoiskaupan suuryksiköiden alueen asiakaski- kenteen. Espoon keskuksen ja Lommilan kehittyminen rajoittavat kasvumahdollisuuksia.
Perkkaa	Perkkaan väestöpohja mahdollistaisi oman lähikeskuksen. Kehä I erottaa alueen Leppävaarasta siinä määrin, että oma keskus olisi tarpeen näennäisen lähellä sijaitsevasta Sellosta huolimatta.
Laajalahti	Ei merkittäviä muutospaineita nykytilanteeseen nähden.
Pohjois-Tapiola	Uusi S-Market Kalevantien ja Kehä I:n risteyksessä lisää päivittäistavarakaupan kilpailua alu- eella, voi johtaa Pohjantorian pt-kaupan laajentumishaluihin.
Westend	Ei merkittäviä muutospaineita nykytilanteeseen nähden.
Latokaski	Ei merkittäviä muutospaineita nykytilanteeseen nähden.
Malminmäki	Muodostuu kahden päivittäistavarakaupan lähipalvelukeskukseksi jo nyt tiedossa olevien hankkeiden perusteella, pienimuotoiset palvelut pt-kauppojen yhteydessä mahdollisia.
Nöykkiö	Ei merkittäviä muutospaineita nykytilanteeseen nähden.
Järvenperä	Ei merkittäviä muutospaineita nykytilanteeseen nähden.
Suvela	Suvelan tiivis asutus mahdollistaisi nykyistä paremmat palvelut, pääpaino kuitenkin päivittäis- tavarakaupassa. Espoon keskuksen ja Lommilan kehittyminen rajoittavat kasvumahdollisuuksia. Näkyvämpi sijainti voisi mahdollistaa pienimuotoisen tarjonnan lisäämisen.
Niipperi	Ei merkittäviä muutospaineita nykytilanteeseen nähden.

Taulukko 22

Palveluverkkosuunnitelman keskusten kuvaus, seudulliset
erikoistavarakaupan vyöhykkeet ja niiden laajentumisalueet

Seudulliset erikoistavarakaupan vyöhykkeet		
kuvaus	Erikoistavarakaupan suuryksikköjä, seudullinen kaupan vyöhyke. Ns. paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan toimintoja, mutta myös muita suuren pinta-alan yksiköitä. Vrt. Tammisto-Pakkalan alue Vantaalla, Suomenojan nykyinen tarjonta. Yli 2 000 k-m2:n päivittäistavarakaupan yksikön sijoittaminen erikoistavarakaupan vyöhykkeelle ei ole sallittu. Poikkeuksina Lommila-Mikkela, jossa yli 2 000 k-m2:n päivittäistavarakaupan yksikön sijoittaminen on maakuntakaavan mukaan sallittu Lommilan kauppakeskukseen sekä Nihtisilta-Turvesolmun nykyinen korttelialue, jossa on olemassa oleva yli 2 000 k-m2:n päivittäistavarakaupan yksikkö.	
Seudulliset erikoistavarakaupan vyöhykkeet		Kokoluokka, kerros-m2 (ml. nykyinen pinta-ala, kaikki toimialat)
Lommila-Mikkela	Yksi Espoon tärkeimmistä seudullisista kaupan alueista. Suunnitteilla kauppakeskus, johon sijoittuu myös hypermarketteja, erikoiskauppaa ja kaupallisia palveluja paljon tilaa vievän erikoistavaran kauppajien lisäksi. Turunväylä ja Kehä III liittymiseen rajaavat laajentumismahdollisuuksia.	150 000- 200 000
Suomenoja	Nykytilanteessa Espoon tärkein erikoiskaupan suuryksikköjen alue. Kasvua rajoittaa rakentamattomien alueiden vähyys sekä liikennejärjestelyjen kapasiteetti. Laajeneminen mahdollista, jos nykyistä rakennuskantaa uudistetaan rajusti tai puretaan uudisrakennusten tieltä. Länsiväylän eteläpuolisilla alueilla Finnoon rakentamistavoitteiden toteuttaminen edellyttää jopa nykyisten kaupan alueiden supistumista.	150 000
Nihtisilta-Turvesolmu	Kokonaan uusi seudullisesti merkittävän erikoistavarakaupan vyöhyke. Voi toteutua varsin nopeasti, sillä lähiympäristössä hyvä väestöpohja ja useita hankkeita on vireillä. Myös rakentamatonta maata löytyy vielä. Toteutuminen edellyttää kuitenkin uuden Turunväylän liittymän (Turvesolmu) valmistumista. Voi tulevaisuudessa laajentua sekä sisäisesti rakennusten käyttötarkoitusten muutoksilla että jonkin verran myös uusille alueille, kuten Turunväylän eteläpuolen varikkoalueelle.	150 000
Seudullisten erikoistavarakaupan vyöhykkeiden laajentumisalueet		
Kivenlahden teollisuusalue	Alkanut vähitellen kehittyä kauppaa kiinnostavaksi alueeksi. Ongelmana ovat liittymät Länsiväylältä. Martinsillan liittymässä suuret hankkeet, teollisuusalueella Biltoma jo toteutunut. Kivenlahden teollisuusalue on todennäköisin suunta, johon Suomenojalta mahdollisesti siirtymään joutuvat tai sellaiset toimijat, jotka eivät mahdu Suomenojalle, hakeutuvat.	60 000
Kauklahden teollisuusalue	Maankäytön näkökulmasta hyvin potentiaalinen erikoistavarakaupan suuryksikköiden alue, mutta ei ole toistaiseksi kiinnostanut kauppaa. Kaupan kannalta ongelmana on etäisyys suurimmista väylistä, ensisijaisia ovat sellaiset sijainnit, jotka näkyvät joko kehäteille tai pääväylille. Voi alkaa toteutua kaupan alueena tarkastelukauden loppuvaiheessa, kun kaupan kannalta kiinnostavimmat alueet täyttyvät.	20 000
Kehä III Bemböle-Kulloo	Lommilan alueen luontevin kehityssuunta, joka voi alkaa kehittyä siinä vaiheessa kun Lommila täyttyy. Saattaa kiinnostaa jotakin suurta yksittäistä toimijaa, jonka vetovoima mahdollistaa asettumisen erilleen kaikkein vilkkaimmista kauppapaikoista. Maksimi-kokoluokka voi toteutua, jos jokin suuri toimija hakeutuu alueelle.	20 000-50 000
Kehä III Koskelo-Juvanmalmi	Vyöhykkeellä on jo nykyisin melko paljon mm. auto- ja konekauppaa, mutta siellä on myös jonkin verran laajentumismahdollisuuksia seudulliselle erikoiskaupalle. Jää erilleen sekä Lommilan alueesta että Vantaan Petikko-Varisto alueesta eikä siten ole kaupan näkökulmasta kaikkein kiinnostavin alue. Saattaa kiinnostaa jotakin suurta yksittäistä toimijaa, jonka vetovoima mahdollistaa asettumisen erilleen kaikkein vilkkaimmista kauppapaikoista. Maksimikokoluokka voi toteutua, jos jokin suuri toimija hakeutuu alueelle.	20 000-50 000

7.2. Suunnitelman keskeiset vaikutukset

7.2.1. Kaupalliset vaikutukset

Kaupan palveluverkkosuunnitelma vahvistaa kaupunkikeskuksia ja mahdollistaa kattavan lähipalveluiden verkoston. Suunnitelmassa painottuu nykyisten keskusten vahvistaminen. Suurempia uusia keskuksia ovat suunnitelman mukaan vain Suurpelto, Finnoo, Hista ja Kera, jotka kaikki perustuvat hyvien liikenneyhteyksien ja vahvasti kasvavan lähiväestön varaan. Keran toteutuminen on selvästi kauempana tulevaisuudessa kuin muiden uusien isojen paikalliskeskusten, sillä sen kehittyminen kaupan paikkana edellyttää koko alueen maankäytön muuttumista ja yleiskaavatason selvityksiä. Espoon viiden kaupunkikeskuksen rooli säilyy vahvana ja pääosa kaupan kasvupaineista pyritään ohjaamaan niihin. Kaikissa keskuksissa on myös hankekartoituksen mukaan jo vireillä mittavia kaupan hankkeita. Kaupunkikeskusten lisäksi Kauklahti ja Kalajärvi kehittyvät isoina paikalliskeskuksina alueidensa tärkeimpinä kauppapaikkoina.

Lähipalvelujen verkosto perustuu pieniin paikalliskeskuksiin ja lähipalvelukeskuksiin. Näiden sijoittelu perustuu pääosin nykyiseen verkostoon. Uusia merkintöjä on osoitettu kasvaville alueille ja ratojen asemille. Suunnitelmassa esitetty lähipalveluverkosto on kattava ja takaa kaupan palveluiden hyvän saavutettavuuden. Päätoimijana lähipalvelukeskuksissa on päivittäistavarakauppa, mutta myös kaupallisten palvelujen ja pienten erikoisliikkeiden sijoittuminen keskuksiin mahdollistetaan.

Seudulliset erikoistavarakaupan vyöhykkeet mahdollistavat myös suurta pinta-alaa edellyttävien kaupan palveluiden sijoittumisen Espooseen. Suomenojan ja Lommilan alueet ovat jo nyt vahvoja erikoiskaupan suuryksiköiden vyöhykkeitä. Näiden lisäksi suunnitelmassa osoitetaan Nihtisilta-Turvesolmun vyöhyke, jonka rakentuminen tasapainottaa Espoon kaupan rakennetta tuomalla erikoiskaupan suuryksiköt lähelle Leppävaaran vahvaa väestökittymää hyvien liikenneyhteyksien päähän. Seudullisten erikoistavarakaupan vyöhykkeiden laajenemisalueet Kivenlahdessa, Kauklahdessa ja Kehä III:n tuntumassa tarjoavat sijoittumismahdollisuuksia kaupan kehittyville konsepteille ja myös raskaammalle kaupalle, kuten auto- ja varaosakaupalle.

Kaupan palveluverkkosuunnitelma tarjoaa riittävästi kauppapaikkoja kilpailun toteutumiseksi. Tämä koskee etenkin seudullisia erikoiskaupan vyöhykkeitä, joissa on vielä rakentamaton tai käyttötarkoituksen muutoksiin soveltuvaa maata. Kaupunkikeskuksissa lisärakentamisen fyysiset edellytykset ovat rajoitetummat. Uusia suurempia kauppapaikkoja aukeaa uusissa isoissa paikalliskeskuksissa Finnoossa, Suurpellossa ja Histassa sekä mahdollisesti myöhemmin Kerassa.

Suunnitelma mahdollistaa Espoon ennustettua väestönkasvua vastaavan kaupallisen lisärakentamisen ja siten Espoon kaupallisen omavaraisuuden säilyttämisen ja nostamisen nykyiseltä tasolta. Espoon kaupunkikeskukset ja seudulliset erikoistavarakaupan vyöhykkeet palvelevat myös naapurikuntien asukkaita, etenkin Länsi-Uudenmaan suunnassa, mutta myös Länsi-Helsingissä. Espoon seudullinen kaupan asema säilyy nykyisellään tai vahvistuu hienaan.

7.2.2. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Suunnitelma toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden Helsingin seudulle asetettavat tavoitteet joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvasta ja eheytyvästä yhdyskuntarakenteesta. Suunnitelma toteuttaa myös tavoitteen seudun keskuksien vahvistamisesta asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina. Erityisesti päivittäistavaran suurmyymälöiden ja supermarkettien ohjaaminen asemanseuduille tukee niiden kehittymistä, lisää raideliikenteeseen perustuvien matkaketjujen houkuttelevuutta ja eheyttää yhdyskuntarakennetta. Myös hypermarkettien sijoittuminen vain kaupunkikeskuksiin, joihin on raideliikenneyhteys, eheyttää yhdyskuntarakennetta.

Uudet pienet paikalliskeskukset ja lähipalvelukeskukset lyhentävät jonkin verran nykytilanteeseen verrattuna erityisesti päivittäisiä ostosmatkoja ja vahvistavat lähikeskusten alueiden identiteettiä. Uudet isot paikalliskeskukset lyhentävät jonkin verran myös viikonlopun ostosmatkoja.

Kaikki keskeisimmät erikoiskaupan suuryksiköiden paikat (Nihtisilta-Turvesolmu, Suomenoja ja Lommila) sijoittuvat hyvin asutuksen painopisteisiin nähden eri puolille Espoota.

7.2.3. Vaikutukset liikenteeseen

Suunnitelman vaikutukset liikenteeseen ovat enimmäkseen paikallisia. Tarvittavat suuret liikenneinvestoinnit eivät yleensä johdu vain kaupan tarpeista vaan liittyvät laajempiin kehittämishankkeisiin. Kaupallisten palveluiden tarpeet ovat tyypillisesti liittymä-, kevyen liikenteen ja pysäköintijärjestelyjä.

Erityisesti suurten paikalliskeskusten kehittämisessä on mahdollista tukeutua myös asiointiliikenteessä joukkoliikenteeseen, ja sekä pienten että suurten keskusten kehittäminen parantaa usein myös lähiseudun asukkaiden mahdollisuuksia hoitaa entistä useammat matkat kävellen ja pyöräillen. Erikoistavarakaupan luonteeseen kuuluvat kuljettamistarpeet vaativat joka tapauksessa autoa, joten palvelujen liikenteelliset vaikutukset riippuvat erityisesti niiden sijoittumisesta riittävän keskeisesti muuhun maankäyttöön nähden. Tässä mielessä niille nyt osoitetut kohteet ovat vähintään tyydyttäviä.

7.2.4. Vaikutukset kuntatalouteen

Espoon kaupan palveluverkkosuunnitelma 2030 on hybridimalli tässä raportissa esitetyistä rakennemallivaihtoehdoista. Kuten rakennemallivaihtoehtojen vertailuluvussa todettiin, eivät kuntatalouteen kohdistuvat keskeiset tuloerät juurikaan eroa mallien välillä.

Espoon kaupan palveluverkkosuunnitelman 2030 osalta kunnan omistamien maiden myynti- ja/ tai vuokratulot jäävät melko rajallisiksi. Merkittävimmät potentiaaliset myynti- ja/ tai vuokratulot generoituvat Matinkylän, Finnoon ja Histan alueilta, joissa Espoon kunnalla on merkittäviä maaomistuksia. Kuten luvussa 7.1 olevissa yksityiskohtaisissa taulukoissa (taulukot 19 ja 20) todetaan, Matinkylän ja Finnoon kaupan laajentumismahdollisuudet ovat tonttimaan puutteen vuoksi kuitenkin melko vähäisiä. Näiden kohteiden maanhinnan arvoa kuitenkin nostaa niiden logistisesti keskeinen sijainti, mikä mahdollistaa kunnalle

suhteellisesti korkeampia tuloeria. Histan alueelle suunniteltu kaupan kokoluokka ei sen sijaan kovinkaan merkittäviä myynti- tai vuokratuloja kunnallistalouden näkökulmasta tuota.

Kunnallistekniikan rakentamisesta saatavat korvaukset rajoittuvat suunnitelmassa pitkälti Histan paikalliskeskukseen. Kunnallistalouden näkökulmasta kaupan palveluverkon tuottamat tuloterät jäävät tältä osin vähäisiksi.

Kunnalle kohdistuvien verojen osalta palveluverkkosuunnitelman tulovaikutukset ovat kunnallistaloudelle merkittäviä johtuen pelkästään suunnitelman sisältämistä kaupan pinta-alatavoitteista. Keskeisimmät verotulot syntyvät luonnollisesti kiinteistö- ja yhteisöveroista sekä kaupan keskusten rakentamisvaiheen ja toimintavaiheen synnyttämistä välittömistä ja välillisistä työllisyysvaikutuksista ja sitä kautta generoituvista palkkaverotuloista. Euromääräisiä arvioita on tämän selvityksen puitteissa erittäin vaikea arvioida, sillä potentiaaliset verotulot jakautuvat ajallisesti erittäin pitkälle aikajänteelle. Verotulojen merkittävydestä kuntataloudelle kertovat kuitenkin rakennemallivaihtoehtojen vertailussa toteutettu laskelma, jossa pelkästään kaupan palveluverkon arvioidun kokonaistoteuman mukaisen pinta-alan pohjalta tehty arvio kunnallistalouden palkkaverokertymästä on noin 79 miljoonaa euroa. Työvoiman liikkuvuuden johdosta palkkaverokertymä jakaantuu luonnollisesti usean kunnan alueelle, mutta toteutuessaan palveluverkkosuunnitelman tuottamat verotulot lähialueen kunnille ovat huomattavat.

Kunnallistalouteen kohdistuvat menoerät jäävät Espoon kaupan palveluverkkosuunnitelmassa melko vähäisiksi. Keskeisimmät menoerät muodostuvat uusista liikennejärjestelyistä (julkinen liikenne) sekä yksittäisten liikennealueiden rakentamiseen liittyvistä investoinneista. Suurimmat yksittäiset liikennealueiden rakentamiseen liittyvät menoerät kohdistuvat arvion perusteella Lommilaan, jonka kehittäminen edellyttää merkittäviä investointeja.

Espoon kaupan palveluverkkosuunnitelma 2030 tarjoaa kuntataloudelle välillisesti myös merkittäviä säästämisen- ja tehostamismahdollisuuksia, jotka liittyvät kunnallisen palvelutarjonnan tuottamisen uudistamiseen. Kaupan palveluverkko keskittyy pitkälti hyvien julkisten liikenneyhteyksien varaan, mikä mahdollistaa myös kunnallisten palvelujen sijoittumisen suuriin palvelukeskittymiin. Palvelutorimalliset ratkaisut kunnallisten palvelujen toteuttamisessa tehostavat palveluverkon tehokkuutta, saavutettavuutta sekä tuovat säästöjä tilakustannusten vähentymisen muodossa.

Lähteet

Kirjalliset lähteet

Asiakastyytyväisyys Tescon verkkokaupan onnistumisen takana. Kaupan liitto 6.10.2010.

http://www.kauppa.fi/ajankohtaista/uutiset/asiakastyytyvaisyys_tescon_verkkokaupan_onnistumisen_takana_13499

Espoon elinkeinovyöhykkeiden kehityskuva. Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä B98:2010

Espoon eteläosien yleiskaava

Espoon pohjoisosien yleiskaavat I ja II

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta. HE 309/ 2010 vp

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ2011). Helsingin Seudun Liikenne. Liikennejärjestelmäluonnos 26.10.2010.

Kansallisen verkkokauppatilaston julkistus. Verkkokauppa Suomessa tammi-kesäkuussa 2010. Seppo Roponen/ tns Gallup. 30.9.2010.

<http://www.kauppa.fi/content/download/29944/401561/file/Verkkokauppa%20Suomessa%20H12010.pdf>

Kaupan liiton lausunto maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta. 24.6.2010

http://www.kauppa.fi/ajankohtaista/lausunnot/lausunto_maankaeyttee_ja_rakennuslain_muuttamisesta_16075

Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Uudenmaan liiton julkaisuja E 111 – 2010.

Kauppakeskusten kävijämäärät ja myynnit kiihtyivät 5,4 % kasvuun. Suomen kauppakeskusyhdistys ry, lehdistötiedote 29.3.2011

Kilpailukatsaus 2: Viisas sääntely – toimivat markkinat. Kilpailuviraston selvityksiä 1/ 2011.

<http://www.kilpailuvirasto.fi/tiedostot/Kilpailukatsaus-2.pdf>

Koistinen, Katri ja Väliniemi, Jenni: Onko lähikauppa lähellä? – Päivittäistavarakaupan saavutettavuus Turun, Lahden ja Mikkelin kaupunkiseuduilla 1995–2003. Kuluttajatutkimuskeskus, julkaisuja 4/ 2007.

Luomutuotteiden kysyntä kasvaa vahvasti, Kaupan liiton uutiskirje 23.3.2011.

http://www.kauppa.fi/ajankohtaista/uutiset/luomutuotteiden_kysyntae_kasvaa_vahvasti_20380?utm_source=uutiskirje&utm_medium=email&utm_campaign=Uutiskirje

Luomuviljely on parempi vaihtoehto ympäristölle, Kesko Oyj:n verkkouutinen 20.10.2010

<http://www.kesko.fi/fi/Vastuullisuus/Ajankohtaista/Luomuviljely-on-parempi-vaihtoehto/>

Maakuntahallitusten puheenjohtajien kannanotto: Suurien kauppojen sijainnin ohjaus pidettävä kuntien ja maakuntien vastuulla. 21.1.2011.

http://www.kuntaportaali.fi/k_perussivu.asp?path=1;29;60;498;167717;167718;167875

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava (maakuntakaavan uudistaminen) Kaavaluonnoksen selostus luku3. Mhs 19.4.2011

Uudenmaan maakuntakaava. Keskustatoimintojen alueet ja vähittäiskaupan suuryksiköt. Liitekartta 6. Vahvistettu 8.11.2006

Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa. Tulkinnan ongelmia. Katja Koskela, Tuomas Santasalo. Ympäristöministeriön raportteja 16/ 2008

Palvelujen järjestämisen ja palveluverkon tavoitetilä 2020. Espoon kaupunki 2010.

Päivittäistavarakaupan myymälärekisteri 2010. A.C. Nielsen Finland Oy, lehdistötiedote 31.3.2011

Päivittäistavarakauppa 2009-2010. Päivittäistavarakauppa ry, 2009.

Päivittäistavarakauppa 2010-2011. Päivittäistavarakauppa ry, 2010.

Suositus paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tulkinnasta. Katja Kontio, Tuomas Santasalo. Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto 2000.

Vähittäiskaupan palveluverkko 2030. Vähittäiskaupan palveluverkon kehittyminen Espoon eteläosien yleiskaavan rakennemallien ja vaihtoehtoisten joukkoliikennejärjestelmien pohjalta. Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä B 54:2002.

Terhi-Anna Wilska: Luento, erikoiskaupan tutkimuspäivä 27.1.2011

Tilastolähteet

SeutuCD 2009

Tilastokeskus, toimipaikkarekisteri

Tilastokeskus, Kulutustutkimus

YKR-aineistot

AC Nielsen myymälärekisteri

Haastattelut

NCC Property Development Oy/ Petri Anttalainen, Jukka Manninen, Katariina Makkonen. 11.11.2010

Skanska Commercial Development Oy/ Kari Hovi 23.11.2010

Peab Oy/ Heikki Levo 24.11.2010

LemminkäinenTalo Oy/ Rasmus Holmberg 24.11.2010

HOK Elanto/ Jari Leivo, Tuomas Anttila 3.12.2010

Hartela Oy/ Kimmo Aspholm 7.12.2010

Vihdin kunta/ Tiina Hartman, Suvi Siivola 9.12.2010

Suomen Lähikauppa Oy/ Mika Vesterinen, Pekka Leskinen 9.12.2010

Espoon kaupunki/ Vesa Gummerus 14.12.2010

Kirkkonummen kunta/ Vesa Luomajärvi 22.12.2010

Nurmijärven kunta/ Kimmo Behm, Aarno Kononen 3.1.2011

Vantaan kaupunki, kaavoitus/ Anne Olkkonen, Matti Pallasmaa, Tomi Henriksson 27.1.2011

YIT Oyj/ Hannu Lokka 5.1.2011

Espoon kaupunki, sosiaali- ja terveystoimi/ Riikka Nikulainen 14.3.2011

Espoon kaupunki, sivistystoimi/ Harri Rinne 18.3.2011



