

## HELSINGIN YLEISKAAVA

### Kaupallisten vaikutusten arviointi



31.10.2014

## Sisällysluettelo

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1     | ALKUSANAT .....  | 3  |
| 2     | JOHDANTO .....   | 4  |
| 2.1   | Selvityksen lähtökohdat ja tavoitteet .....                                      | 4  |
| 2.2   | Vaikutusten arvioinnin menetelmät.....   | 4  |
| 2.3   | Tarkastelualue .....   | 5  |
| 3     | KAUPAN MUUTOSTRENDEJÄ.....   | 6  |
| 4     | YLEISKAVALUONNOKSEN KAUPAN RATKAISUT .....                                       | 7  |
| 5     | KAAVARATKAISUN VAIKUTUKSET SUHTEESSA TAVOITTEISIIN.....                          | 11 |
| 5.1   | Yleiskaavan visio 2050 .....   | 11 |
| 5.2   | Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava .....  | 11 |
| 5.3   | Maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevat säännökset.....            | 13 |
| 5.4   | Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet .....                                  | 14 |
| 5.5   | Yhteenveto ja suositukset.....   | 15 |
| 6     | VAIKUTUKSET ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEeseen .....                                | 16 |
| 6.1   | Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat.....  | 16 |
| 6.2   | Yleiskaavaluonnoksen vaikutukset.....  | 21 |
| 6.2.1 | Kaupan palveluverkon kokonaisuus .....   | 21 |
| 6.2.2 | Keskusta-alueiden vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen .....              | 23 |
| 6.2.3 | Tilaa vaativan kaupan alueiden vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ..... | 24 |
| 6.2.4 | Arvioinnin epävarmuustekijät .....   | 25 |
| 6.3   | Yhteenveto: keskeiset vaikutukset ja suositukset .....                           | 25 |
| 7     | VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen JA LIIKKUMISEEN.....                                   | 26 |
| 7.1   | Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat.....  | 26 |
| 7.2   | Yleiskaavaluonnoksen vaikutukset .....   | 27 |
| 7.2.1 | Kaupan palvelujen saavutettavuus .....   | 27 |
| 7.2.2 | Arvioinnin epävarmuustekijät .....   | 33 |
| 7.3   | Yhteenveto: keskeiset vaikutukset ja suositukset .....                           | 34 |
| 8     | VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN .....                        | 36 |
| 8.1   | Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat.....  | 36 |
| 8.2   | Yleiskaavaluonnoksen vaikutukset.....  | 37 |
| 8.2.1 | Asiointien suuntautuminen .....  | 37 |
| 8.2.2 | Arvioinnin epävarmuustekijät .....   | 41 |
| 8.3   | Yhteenveto: keskeiset vaikutukset ja suositukset .....                           | 42 |
| 9     | VAIKUTUKSET ELINKEINOELÄMÄN TOIMINTAEDELLYTYKSIIN .....                          | 43 |
| 9.1   | Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat.....  | 43 |
| 9.2   | Yleiskaavaluonnoksen vaikutukset.....  | 49 |
| 9.2.1 | Kaupan palveluverkon kokonaisuus .....   | 49 |
| 9.2.2 | Keskustatoimintojen alueiden vaikutukset kaupan palvelurakenteeseen.....         | 50 |
| 9.2.3 | Tilaa vaativan kaupan alueiden vaikutukset kaupan palvelurakenteeseen.....       | 51 |
| 9.2.4 | Muut vaikutukset .....   | 51 |
| 9.2.5 | Arvioinnin epävarmuustekijät .....   | 52 |
| 9.3   | Yhteenveto: keskeiset vaikutukset ja suositukset .....                           | 52 |
| 10    | YHTEENVETO .....   | 53 |
| 11    | KIRJALLISUUS.....  | 56 |

31.10.2014

|    |  |    |
|----|--|----|
| 12 | LIITTEET .....   | 57 |
|    | Liite 1. Huffin painovoimamalli .....                      | 57 |
|    | Liite 2. Yleiskaavaluonnoksen katuverkko vuonna 2050 ..... | 60 |

31.10.2014

---

## Helsingin yleiskaavaluonnoksen kaupallisten vaikutusten arviointi

### 1 ALKUSANAT

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa on käynnissä Helsingin uuden yleiskaavan laatiminen. Työn suunnittelua ohjaava visio on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 3.12.2013. Kaupan näkökulmasta uusi yleiskaava jäsentää keskusverkkoa ja kaupan palveluverkkoa.

Tässä selvityksessä on arvioitu Helsingin yleiskaavaluonnoksen vaikutukset kaupan palveluverkon kehitykseen ja tavoiteltuun keskusverkkoon. Arvioinnissa on painotettu yleiskaavaluonnoksen kauppaa koskevien ratkaisujen (keskustatoimintojen alueet ja kaupan alueet) muodostamaa kokonaisuutta. Arvioinnissa on ollut mukana myös Östersundomin alue, mutta se ei sisälly Helsingin yleiskaavan alueeseen, vaan sen maankäytön ratkaisut tarkentuvat Östersundomin yhteisen yleiskaavan myötä. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa on painotettu maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavaa koskevien sisältövaatimusten (MRL 39 §) ja vähittäiskauppaa koskevien sisältövaatimusten (MRL 71b §) toteutumisen arviointia.

Vaikutusten arviointi on tehty asiantuntija-arviona olemassa oleviin selvityksiin, uusimpiin tilasto- ja rekisteriaineistoihin sekä paikkatietotarkasteluihin perustuen. Tavanomaisten tilasto- ja paikkatietoaineistojen lisäksi vaikutusten arvioinnissa on käytetty keskustojen vaikutusalueiden ja keskustoihin suuntautuvan asiointiliikenteen tarkasteluissa vetovoimamallinnusta sekä saavutettavuuden tarkasteluissa MetropAccess-hankkeessa tuotettuja saavutettavuusaineistoja.

Selvityksessä on arvioitu yleiskaavan kauppaa koskevien ratkaisujen vaikutukset

- suhteessa tavoitteisiin,
- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen,
- liikenteeseen,
- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön,
- elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.

Yleiskaavaluonnoksen kaupallisten vaikutusten arviointi on tehty Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston toimeksiannosta FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:ssä. Tilaajan yhteyshenkilöinä ovat toimineet Elina Luukkonen ja Jussi Mäkinen. Kaupallisten vaikutusten arviointia on ohjannut tilaajan asettama ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet Marja Piimies, Kari Piimies, Anri Linden, Tuomas Eskola, Janne Prokkola, Elina Luukkonen ja Jussi Mäkinen.

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:ssä vaikutusten arvioinnin ovat laatineet Taina Ollikainen, Mari Pohjola ja Jan Tvrdý. Liikenteeseen liittyvistä tarkasteluista ovat vastanneet Linea Konsultit Oy:stä Jaana Martikainen ja Reijo Helaakoski.

31.10.2014

---

## 2 JOHDANTO

### 2.1 Selvityksen lähtökohdat ja tavoitteet

Vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu, ovatko yleiskaavaluonnoksen kaupallista palveluverkkoa koskevat ratkaisut maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten mukaisia. Arvioinnissa on tuotu esille mahdolliset haitalliset vaikutukset ja mikäli haitalliset vaikutukset ovat merkittäviä, on esitetty myös suositukset kaavaratkaisujen tarkistamiselle.

Vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavan sisältövaatimukset ja vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset sekä ympäristöministeriön laatimat ohjeet kaupan kaavoituksesta ja vaikutusten arvioinnista. Kaupan sijaintia ja mitoitusta koskevien kaavaratkaisujen vaikutusten arviointi tarkentuu yleispiirteiseltä kaavatasolta yksityiskohtaisemmalle tasolle siirryttäessä. Yleiskaavatasolla tarkastellaan palveluverkon muutoksia koko kunnassa tai kunnanosittain. Vaikutusten arvioinnin kohteena on yleiskaavan sallima kaupan palveluverkko. Arviointi vastaa pitkälle maakuntakaavassa tehtävää arviointia, mutta on yleiskaavan luonteesta johtuen tarkempaa.

Vaikutusten arvioinnin keskeisenä lähtöaineistona on ollut "Helsingin palveluverkkoselvitys ja tavoiteverkko 2050", yleiskaavaluonnoksen aineisto, uusimmat kaupaa koskevat tilasto- ja rekisteriaineistot sekä yleinen kaupaa koskeva selvitys- ja tutkimusaineisto.

### 2.2 Vaikutusten arvioinnin menetelmät

Vaikutusten arviointi on tehty asiantuntija-arviona olemassa oleviin selvityksiin, uusimpiin tilasto- ja rekisteriaineistoihin sekä paikkatietotarkasteluihin perustuen. Tavanomaisten tilasto- ja paikkatietoaineistojen lisäksi vaikutusten arvioinnissa on käytetty keskustojen vaikutusalueiden ja keskustoihin suuntautuvan asiointiliikenteen tarkasteluissa vetovoimamallinnusta ja saavutettavuustarkasteluissa MetropAccess-hankkeessa tuotettuja saavutettavuusaineistoja autoilun ja joukkoliikenteen matka-ajoista.

#### Huffin painovoimamalli

Keskustojen vaikutusalueita sekä niiden välistä ja niihin suuntautuvaa asiointiliikennettä on mallinnettu ns. Huffin painovoimamallin avulla. Mallissa arvioidaan todennäköisyyttä, jolla tietyssä pisteessä asuva henkilö asioi tarkasteltavana olevissa keskuksissa, kun henkilöllä on useita vaihtoehtoisia ja erikokoisia keskuksia valittavanaan. Painovoimamalli ottaa huomioon ajoaikaetäisyyden (minuuttia) tai matkan (metriä) henkilön kotoa tiettyyn keskukseseen ja vastaavasti myös kaikkiin muihin keskuksiin. Ajoaikaetäisyyden lisäksi malli huomioi keskuskohtaisen ns. houkuttelevuustekijän, joka useimmiten esitetään keskuksen pinta-alana. Vertaamalla etäisyyttä ja keskuksen kokoa kaikkiin muihin keskuksiin saadaan arvio todennäköisyydestä, että henkilö asioi tietyssä keskuksessa.

Tässä selvityksessä käytetyssä painovoimamallinnuksessa vaikuttavina tekijöinä on huomioitu keskustien vähittäiskaupan pinta-ala sekä ajoaika (minuuttia) tieverkolla. Mallinnuksessa jokaiselle yleiskaavaluonnoksen 100 metrin ruudulle on laskettu etäisyys jokaiseen yleiskaavaluonnoksen mukaiseen C1 - keskusta-alueeseen. Tarkastelussa ovat mukana lisäksi Espoon ja Vantaan seututason keskuksat. Mallissa on käytetty vähittäiskaupan pinta-alan lisäksi kohteen houkuttelevuutta kuvaavana parametrinä ns. houkuttelevuuskerrointa. Houkuttelevuuskerrotimeen on otettu huomioon keskuksen palvelutarjonnan monipuolisuus kaupan palveluiden ja julkisten palveluiden osalta. Keskus on arvotettu sitä houkuttelevammaksi mitä kattavammin kaupan eri toimialat ja julkiset palvelut ovat edustettuina.

Huffin painovoimamalli ja siinä käytetyt lähtöaineistot on kuvattu liitteessä 1.

31.10.2014

---

### **Saavutettavuuden tarkastelu**

Saavutettavuuden analysoinnissa on hyödynnetty Helsingin yliopiston Geotieteiden ja maantieteen laitoksen MetropAccess-hankkeessa tuotettuja saavutettavuusaineistoja autoilun ja joukkoliikenteen matka-ajoista. Hankkeessa tieverkkoaineistona on käytetty Liikenneviraston kehittämän Digiroad-aineiston pohjalta muokattua MetropAccess-Digiroadia, jossa kunkin tiesegmentin läpikulkuajat on muutettu realistisemmiksi määrittämällä tieluokkakohtaisia risteyshidasteita.

Kaupallisten vaikutusten arvioinnin saavutettavuusanalyseissä on hyödynnetty muokattua Digiroad-tieverkkoa autoliikenteen saavutettavuuden arvioinnissa ja laskennan impedanssina on käytetty tieverkkoaineiston koko päivän keskiarvon mukaisia matka-aikatietoja. Vuoden 2050 matka-aikojen mallinnuksessa on muokattu kaupunkibulevardien matka-ajat moottoriteiden matka-ajoista matalammiksi siten, että matka-ajat vastaavat nykyisiä Mäkelänkadun ja Koskelantien matka-aikoja. Nämä yhteydet vastaavat tällä hetkellä parhaiten kaupunkibulevardimaisia katuyhteyksiä. Tieverkkoaineistoon on tehty myös kaupunkibulevardiaineistossa esitetyt linjausmuutokset. Vuoden 2050 oletettu katuverkko on esitetty liitteessä 2.

Joukkoliikenteen nykytilanteen saavutettavuuden arvioinnissa on hyödynnetty MetropAccess-hankkeen joukkoliikenteen matka-aikamatriisia. Joukkoliikennereititys matriisissa on tehty MetropAccess-Reititin työkalulla, joka huomioi kokonaismatkaketjut joukkoliikenteellä lähtöpisteestä kohteeseen: esim. 1) kävely pysäkille, 2) odottelu pysäkillä, 3) matka-aika seuraavalle pysäkille, 4) liikkumismuodon vaihtoon kuluva aika, 5) matka-aika seuraavalle pysäkille ja 6) kävely kohteeseen. Reitityskellonajaksi on valittu keskipäivä klo 12 ja päivämääräksi perjantai 8.4.2013. Tätä saavutettavuuspintaa on hyödynnetty joukkoliikenteen matka-ajan määrittämisessä nykytilanteessa. Vuoden 2050 joukkoliikenteen matka-aikoja ei ole mallinnettu tässä työssä, koska yleiskaavassa ei määritellä joukkoliikennelinjastoja eikä niiden aikatauluja, mitä saavutettavuuden tarkempi mallintaminen vaatisi.

## **2.3 Tarkastelualue**

Tarkastelualueena on ollut Helsingin kaupungin alue, mutta selvityksessä on tarkasteltu riittävällä tarkkuudella vaikutuksia toisaalta seudullisella tasolla ja toisaalta Helsingin kaupungin sisällä keskusta-alueiden ja vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta. Östersundomin alue on otettu huomioon arvioinnin kokonaisuudessa, mutta se ei sisälly Helsingin yleiskaavan alueeseen. Östersundomin maankäytön ratkaisut tarkentuvat Östersundomin yhteisen yleiskaavan myötä.

31.10.2014

### 3 KAUPAN MUUTOSTRENDEJÄ

#### ***Vähittäiskaupan liikevaihdon kehitys***

Vähittäiskaupan liikevaihto ja myynnit ovat kasvaneet usean prosentin vuosivauhdilla. Viime vuosina kasvu on kuitenkin hiipunut. Koko vähittäiskaupan vuosimuutos oli 4,2 % vuonna 2012 ja 0,1 % vuonna 2013. Vuoden 2014 ensimmäisellä neljänneksellä koko vähittäiskaupan vuosimuutos oli -0,7 %. Erot toimialojen välillä ovat suuria. Vuonna 2013 kasvoi vain päivittäistavaroiden, urheiluvälineiden, apteekkien, terveydenhoito-, kosmetiikka- ja hygieniatuotteiden, optisen alan ja muun vähittäiskaupan liikevaihto. Kaikilla tilaa vaativan erikoiskaupan toimialoilla vähittäiskaupan liikevaihto väheni vuonna 2013. Viime vuosien kehityssuunta jatkunee lähivuosina, mutta yleiskaavan tavoitevuoteen mennessä kehitykseen sisältyy todennäköisesti myös voimakkaamman kasvun jaksoja. Joka tapauksessa yleinen talouskehitys kuten myös esim. verkkokaupan kehitys vaikuttavat kaupan kehitykseen ja sitä kautta myös liiketilatarpeeseen.

#### ***Verkkokaupan kehitys***

Verkkokauppa on kasvanut nopeasti viime vuosina erityisesti palvelujen myynneissä ja erikoiskaupassa. Odotettavaa on, että verkkokauppa kasvaa edelleen. Elintarvikkeiden myynti internetissä on ollut vähäistä, mutta myös sen odotetaan lisääntyvän. Kaavoituksen kannalta oleellista on se, kuinka paljon verkkokauppa vähentää perinteisen myymälätilan tarvetta ja se, onko kaavoituksessa syytä varautua erilaisten verkkokaupan jakelu- ja varastotilojen lisääntymiseen. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on arvioitu, että verkkokauppa vähentää liiketilatarvetta kaikilla toimialoilla 10 % kaavan tavoitevuoteen (2035) mennessä. Verkkokaupan vaikutus liiketilatarpeeseen vaihtelee toimialoittain. Vaikutus on päivittäistavarakaupassa todennäköisesti pienempi kuin erikoiskaupassa.

#### ***Kysynnän muutostekijät***

Kysynnän arvioidaan kasvavan vain väestönkasvun myötä. Yksityisen kulutuksen kasvu hidastuu tai pysähtyy kokonaan. Helsingissä väestönkasvu lisää kysyntää myös tulevaisuudessa. Lisäksi Helsinkiin, erityisesti ydinkeskustaan ja Itäkeskukseen, kohdistuu huomattava määrä matkailijoiden kysyntää. Kysynnän kohteet kuitenkin muuttuvat. Viime vuosina palvelujen kysyntä on kasvanut tavaroiden kysynnän kustannuksella. Myös vastuullisuus ja kestävän kehityksen periaatteet heijastuvat kulutukseen.

#### ***Kaupan konseptien muutokset***

Kaupan haasteita tulevaisuudessa ovat kansainvälistyminen, kilpailun koveneminen ja muutokset kuluttajakunnassa sekä kulutustottumuksissa. Kauppa vastaa muutoksiin konsepteillaan ja myymäläverkon muutoksilla. Kansainvälistyminen tuonee Suomeen lisää ulkomaisia kauppakonsepteja ja ketjuja, jotka todennäköisesti rantautuvat ensimmäisenä pääkaupunkiseudulle. Toimialaliikumukset ovat esimerkki konseptien muutoksesta, joka jatkunee myös tulevaisuudessa. Myös kaupan ja palvelujen raja-aidat voivat madaltua yhä enemmän. Tulevaisuuden kauppakeskukset ovat hybridikeskuksia, joissa vähittäiskaupan lisäksi on kaupallisia palveluja, julkisia palveluja, asumista ym. Verkkokauppa ja monikanavaisuus ovat myös yksi kaupan konsepteihin vaikuttava muutostekijä. Perinteiset myymälät voivat joko kokonaan ja osittain muuttua verkkokaupan varastoiksi. Ne myymälät, jotka löytävät tasapainon fyysisen myymälän ja verkkokaupan välillä, menestyvät.

#### ***Keskustat kaupan sijaintipaikkana***

Keskustojen merkitys kaupan sijaintipaikkana vahvistuu. Helsingissä erityisesti ydinkeskustan ja aluekeskusten vetovoima säilyy ja vahvistuu. Suuria keskustojen ulkopuolisia kauppapaikkoja ei toteuteta.



31.10.2014

## 4 YLEISKAVALUONNOKSEN KAUPAN RATKAISUT

### *Yleiskaavan visio 2050*

Kaupan sijoittumisperiaatteet yleiskaavaluonnoksessa on määritelty Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston laatimassa yleiskaavan visiossa. Kauppaan, palveluihin ja keskustoihin liittyviä tavoitteita ovat:

- Palvelujen hyvä saavutettavuus ja urbaani kaupunkiympäristö (mm. sujuva arki ja hyvä kaupunkielämä, hyvät lähipalvelut ja palvelujen hyvä saavutettavuus, erikoiskaupan sijoittuminen seutu- ja paikallistason keskustoihin ja osin lähikeskuksiin, isot keskukset eivät heikennä asuinalueiden lähipalveluja, tilaa vaativan erikoistavaran kaupan sijoittuminen pääosin keskustoihin ja kestäväillä liikennemuodoilla saavutettaviin paikkoihin)
- Yli 2000 k-m<sup>2</sup>:n vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat keskustatoimintojen alueelle (seudulliset keskukset, paikalliskeskukset ja lähikeskukset) ja seudulliset yksiköt maakuntakaavan osoittamille alueille. Pelkästään autoliikenteeseen perustuvia sijainteja ei voida sallia keskusta-alueiden ulkopuolelle sijoittuville alle 2000 k-m<sup>2</sup>:n yksiköillekään. Palvelukeskittymien monipuolisuus (palvelutarjonta, asuminen ja työpaikat)
- Monikeskuksinen raideliikenteen verkostokaupunki (mm. kestävät liikkumismuodot ja toimivat yhteydet keskusten välillä, lähipalvelut kävely- ja pyöräilyetäisyydellä, esikaupunkikeskustoissa kivijalkakauppoja ja kävelykatuja, kantakaupungin veto-voiman vahvistaminen)

Yleiskaavan vision mukaisesti alueita kehitetään kantakaupunkimaisina, niin laajenevan ydinalueen kuin entisten esikaupunkikeskustenkin alueella. Tämä tarkoittaa tiivistä urbaania rakennetta, jossa on korkealaatuiset joukkoliikenneyhteydet kaikkialle kaupunkiin. Alueiden suunnittelussa pyritään rakennettujen alueiden suurempaan tiheyteen ja toimintojen sekoittamiseen eri mittakaavoissa.

Elävän kaupunki- ja kauppaympäristön muodostamiseksi erillään sijaitsevien ja huonosti muilla tavoin kuin henkilöautolla saavutettavien hypermarkettien ja kauppakeskusten sijaan kaupallisia palveluita ohjataan voimakkaammin keskusta-alueille, asutuksen ja työpaikkojen keskelle. Erillisten kaupan rakennuksien sijaan kauppa ohjataan vahvemmin kivijalkaan, jossa se myös elävöittää jalankulkijan ja pyöräilijän kannalta oleellista katutasoa. Isotkin kauppakeskukset integroidaan osaksi keskustoja ja asumista ja rakennetaan ihmisen mittakaavaan. Urbanissa ympäristössä tilaa on niukasti, minkä johdosta kestäviä liikkumismuotoja: kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tulee suosia suhteessa henkilöautoon. Mielenkiintoinen katutila kivijalkakauppoineen sekä toimivat kulkureitit myös lyhentävät koettua matkan pituutta.

Kaupan ratkaisut pyritään toteuttamaan siten, että vuonna 2050 Helsingissä lähipalvelut ovat hyvin saavutettavissa, jolloin päivittäispalvelut, kuten päivittäistavaramyymälä ja muut usein tarvittavat palvelut, ovat kävelyetäisyydellä. Lähes kaikilla kaupunkilaisilla on päivittäistavaramyymälä enintään 500 metrin jalankulkuetäisyydellä. Erikoiskauppa on sijoittunut keskusta-alueille: seutu- ja paikallistason keskustoihin sekä osin lähikeskuksiin.

### *Helsingin yleiskaavaluonnos 2050*

Helsingin yleiskaavaluonnoksen (alustava versio 8.9.2014) kaavamääräysten mukaisesti kaupan palveluita voidaan sijoittaa seuraaviin käyttötarkoituksiin osoitetuille alueille:

31.10.2014

---

### Liike- ja palvelukeskusta C1

Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta-alue, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja monipuolisempana. Muutoksia toimitiloista asumiseen ei pääsääntöisesti sallita. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi.

### Kantakaupunki C2

Keskusta-alue, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen erityisesti kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi.

### Lähikeskusta C3

Keskusta-alue, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja monipuolisempana. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on keskeisillä paikoilla osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi.

Kaikilla keskusta-alueilla on voimassa seuraavat määräykset:

Keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan, jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen toimivuuteen. Pysäköinnin tulee ensisijaisesti olla laitoksissa ja kadunvarressa. Kulttuurihistorialliset, rakennustaiteelliset ja maisemakulttuurin arvot tulee ottaa huomioon alueiden kehittämisessä.

Päivittäistavarakaupan suuryksiköt on integroitava muihin toimintoihin ja rakennusten tulee avautua katutilaan. Niiden tulee tukeutua joukkoliikenteeseen / sijaita kävelyetäisyydellä joukkoliikennepysäkeistä. Päivittäistavarakaupan suuryksikköjä ei voida rakentaa alueelle, ennen kuin alueella on (riittävä määrä asukkaita 600 metrin etäisyydellä sekä) joukkoliikenteen runkoyhteys tai raitiotie. Pysäköintipaikkojen määrää rajoitetaan.

Käyttötarkoituksen muutoksia toimitiloista asumiseen pohdittaessa tulee varmistaa lähialueen monipuolinen toiminnallinen rakenne.

### Asuntovaltainen alue A1

Aluetta kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen sekä virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Tontti-/korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8. Alueen keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerrokseen tulee varata liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta 60 % tai enemmän on korttelimaata.

### Toimitila-alue T

Aluetta kehitetään toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistykseen käyttöön. Alueella sallitaan tilaa vaativaa erikoiskauppaa Roihupelto-Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa, ei kuitenkaan päivittäistavarakaupan suuryksikköä. Alueella sallitaan liikenteen ja teknisen huollon tilaa. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan asemakaavoittamalla riittävästi toimitilatontteja.

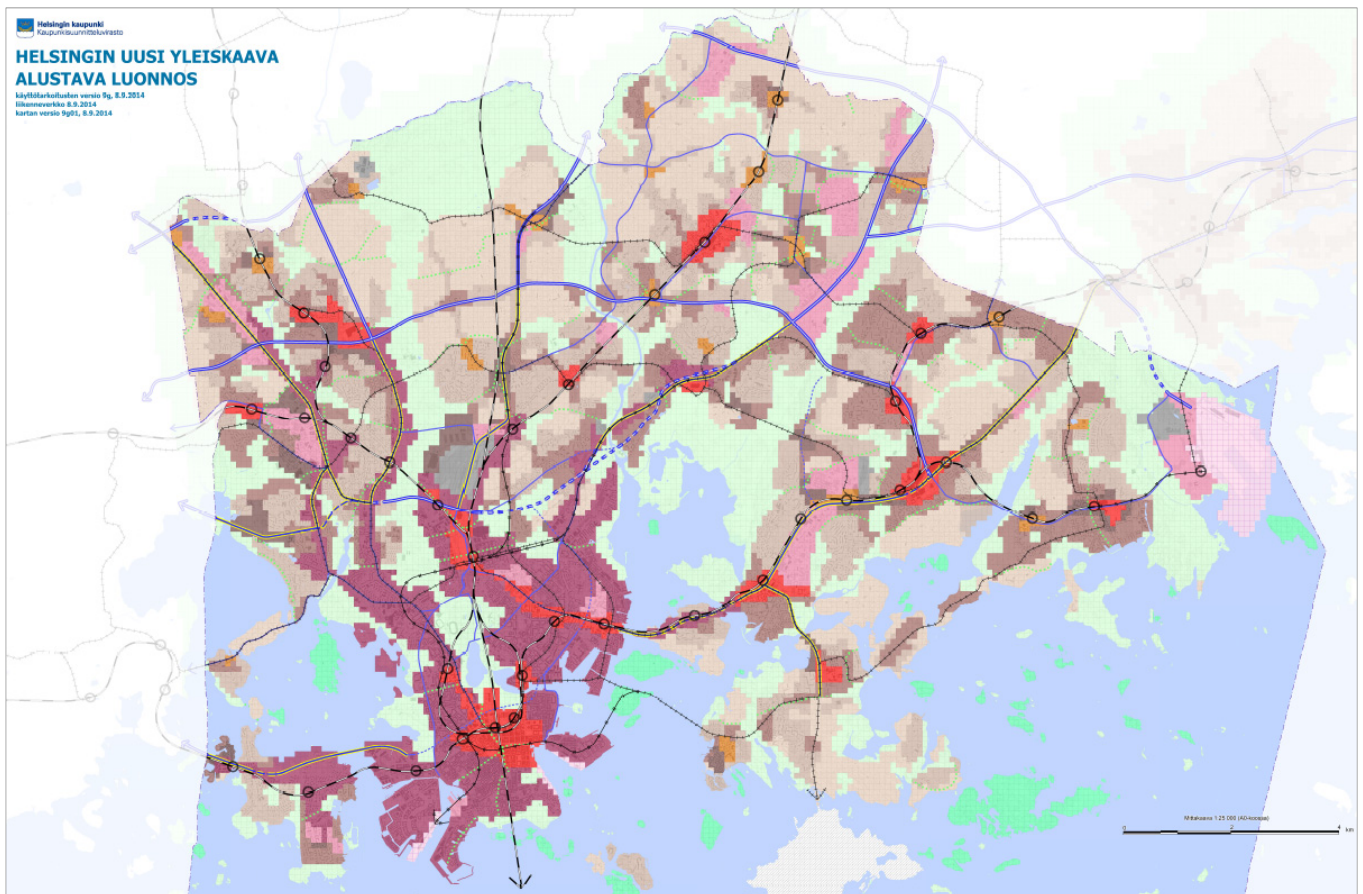
31.10.2014

Koko kaava-alueella voimassa olevat määräykset:

Ruutu kuvaa alueen pääsiallisen sisällön. Vierekkäisten ruutujen maankäyttö voidaan suunnitella myös ottamalla molempien pääkäyttötarkoitus huomioon.

Kaupunkiympäristö suunnitellaan kaikkialla toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys sekä terveellisyys ja turvallisuus, asumisen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen käyttäen hyväksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja ottaen huomioon kulttuuriympäristöt. Virkistyspalveluja ja ekosysteemipalveluja kehitetään. Suunnittelussa otetaan huomioon Natura 2000 -verkoston alueet sekä muut luonnonsuojelun kannalta tärkeät alueet.

Kävely- ja pyöräilyolosuhteita sekä joukkoliikennesaavutettavuutta parannetaan koko kaupungin alueella. Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei saa rakentaa keskustojen ulkopuolelle.



Kuva 1. Helsingin yleiskaava-alueen yleiskaava-alueen alustava luonnos (alustava versio 8.9.2014)

Helsingin yleiskaava-alueen yleiskaava-alueen alustava luonnoksessa (8.9.2014) kantakaupungin alue (C2) on osoitettu laajana Helsingin ydinkeskustan ja siihen integroituneiden keskeisten keskustatoimintojen, keskusta-asumisen, keskustatyöpaikkojen ja virkistysalueena. Kantakaupungin alue on yhtenäinen ydinkeskustan ympärillä Lauttasaari-Meilähti-Pasila-Arabianranta -linjan sisäpuolella jatkuen pohjoiseen vyöhykemäisesti kehitettävien kaupunkibulevardien ympärille. Nykyisiä moottoritiemäisiä pääkulkuväyliä on tarkoitus kehittää kaupunkibulevardeina osaksi tiivistä kantakaupunkia Kehä I:n sisäpuolella.

31.10.2014

---

Liike- ja palvelukeskustojen alueiksi (C1) on kantakaupungin alueella osoitettu Helsingin ydinkeskusta, seutukeskustasoinen Pasila ulottuen Ilmalaan ja yhdistyen Kalasatamaan. Ydinkeskustan alue ulottuu Hakaniemeen ja Töölöön. Liike- ja palvelukeskustojen alueita ovat kantakaupungin ulkopuolella seutukeskustat Itäkeskus ja Malmi sekä kaupunginosakeskustat Herttoniemi, Laajasalo, Vuosaari, Myllypuro, Kontula, Oulunkylä, Viikki, Kannelmäki ja Pitäjänmäki. Lähikeskustojen alueita (C3) ovat Puistola, Tapanila, Pukinmäki, Pihlajamäki, Maunula, Torpparinmäki, Malminkartano, Kuninkaan-  
tammi, Konala, Kruunuvuorenranta, Rastila, Roihupelto, Mellunmäki, Jakomäki, Vuosaari pohjoinen, Malmin kenttä, Siltämäki ja Lehtisaari. Liike- ja palvelukeskustojen ja lähikeskustojen alueet sijaitsevat kehitettävien raideyhteyksien varrella.

31.10.2014

## 5 KAAVARATKAISUN VAIKUTUKSET SUHTEESSA TAVOITTEISIIN

### 5.1 Yleiskaavan visio 2050

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston laatimassa yleiskaavan visiossa esitetyt kauppaan, palveluihin ja keskustoihin liittyvät tavoitteet ovat:

- Palvelujen hyvä saavutettavuus ja urbaani kaupunkiympäristö (mm. sujuva arki ja hyvä kaupunkielämä, hyvät lähipalvelut ja palvelujen hyvä saavutettavuus, erikoiskaupan sijoittuminen seutu- ja paikallistason keskustoihin ja osin lähikeskustoihin, isot keskustat eivät heikennä asuinalueiden lähipalveluja, tilaa vaativan erikoistavaran kaupan sijoittuminen pääosin keskustoihin ja kestävien liikennemuotojen saavutettaviin)
- Yli 2000 k-m<sup>2</sup>:n vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat keskustatoimintojen alueelle (seudulliset keskustat, kaupunginosakeskustat ja lähikeskustat), seudulliset yksiköt sijoittuvat maakuntakaavan osoittamille alueille, pelkästään autoliikenteeseen perustuvia sijainteja ei sallita keskusta-alueiden ulkopuolelle sijoittuville alle 2000 k-m<sup>2</sup>:n yksiköillekään, palvelukeskittymien monipuolisuus (palvelutarjonta, asuminen ja työpaikat)
- Monikeskuksinen raideliikenteen verkostokaupunki (mm. kestävät liikkumismuodot ja toimivat yhteydet keskustan välillä, lähipalvelut kävely- ja pyöräilyetäisyydellä, esikaupunkikeskustoissa kivijalkakauppoja ja kävelykatuja, kantakaupungin veto-voiman vahvistaminen)

Arviotaessa yleiskaavaluonnoksen kaavaratkaisuja suhteessa yleiskaavan visioon keskeinen kysymyksiä ovat, miten yleiskaavaluonnos toteuttaa yleiskaavan visiossa esitetyt keskustoihin, kauppaan ja palveluihin liittyviä tavoitteita sekä tukevatko uusien asuin- ja työpaikka-alueiden mitoitus palvelujen säilymistä ja kehittymistä ja kestävä kaupan palveluverkon kehitystä? Arvioinnin lähtökohtana ovat asukas- ja työpaikkaarviot 2050 ja niiden mahdollistama keskus- ja palveluverkko sekä laskennalliset tilatarvearviot (k-m<sup>2</sup>) kaupan potentiaaleista keskuksittain.

Yleiskaavan visio on ollut lähtökohtana yleiskaavaluonnoksen laadinnassa. Yleiskaavaluonnos ohjaa kauppaa keskusta-alueille ja luo sitä kautta edellytykset palvelujen hyvän saavutettavuuden turvaamiselle ja parantamiselle. Palvelujen saavutettavuus pyritään turvaamaan keskustoja tiivistämällä ja kiinnittämällä suunnittelussa erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen toimivuuteen. Kestävien liikennemuotojen kehittäminen yleiskaavaluonnoksen mukaisesti koko kaupungin alueella parantaa kaupan palvelujen saavutettavuutta eri kulkumuodoilla ja eri väestöryhmien näkökulmasta.

Yleiskaavaluonnos vahvistaa keskustojen asemaa kaupan sijaintipaikkana ja luo edellytykset monikeskuksisen verkostokaupungin kehitykselle vision tavoitteiden mukaisesti. Valtaosassa keskustoista lähialueen väestömäärä kasvaa, mikä turvaa keskustojen kaupan toiminta- ja kehitysedellytykset. Myös vaikutusten arvioinnin yhteydessä tehdyn vetovoimamalli-tarkastelun mukaan yleiskaavaluonnos luo edellytykset alueellisesti nykyistä kattavammalle keskustojen verkostolle ja kaupan palveluverkon kestäväälle kehitykselle.

### 5.2 Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on ratkaistu merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan sijoittuminen ja mitoitus. Kaavassa on määritelty maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja. Helsingin kaupungin alueella alarajat ovat seuraavat:

31.10.2014

| Alue                                  | Taajamatoimintojen alueet sekä työpaikka-alueet<br>Vähittäiskauppa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustelluista syistä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle | Taajamatoimintojen alueet<br>Muu erikoistavaran kauppa | Taajamatoimintojen alueet<br>Päivittäistavara-kauppa | Muut alueet<br>Kaikki vähittäiskauppa |
|---------------------------------------|---|--|--|---------------------------------------|
| Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen | 30 000 k-m <sup>2</sup>   | 10 000 k-m <sup>2</sup>                                | 5 000 k-m <sup>2</sup>                               | 2 000 k-m <sup>2</sup>                |

Maakuntavaltuuston hyväksymässä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on osoitettu Helsingin kaupungin alueella keskustatoimintojen alueina valtakunnan keskus Helsingin ydinkeskusta sekä pääkaupunkiseudun aluekeskukset Kannelmäki, Malmi, Itäkeskus ja Herttoniemi sekä kolme keskustojen ulkopuolista merkitykseltään seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä: Suutarila, Roihupelto ja Konala.

Keskustatoimintojen alueille voidaan maakuntakaavan mukaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Helsingin kaupungin alueella oleville keskustatoimintojen alueille ei ole määritelty vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitusta kerrosalana, mutta niille on annettu suunnittelumääräyksiä. Suunnittelumääräysten mukaan vähittäiskaupan suuryksiköt on mitoitettava ja niiden toteutus ajoitettava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja että niillä huolehditaan kaupan palveluverkon tasapainoisesta kehittämisestä. Suuryksiköiden toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen toteutukseen. Lisäksi on huolehdittava siitä, että palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen. Suunnittelumääräysten mukaan tulee edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja että liikenteestä aiheutuvat haitat ovat mahdollisimman vähäiset.

Maakuntavaltuuston hyväksymässä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on Helsingin kaupungin alueelle osoitettu kolme merkitykseltään seudullista keskustojen ulkopuolista vähittäiskaupan suuryksikköä ja määritelty niiden enimmäismitoitukset:

- Konala, enimmäismitoitus 200 000 k-m<sup>2</sup>, nykyinen pinta-ala 85 000 k-m<sup>2</sup>
- Roihupelto, enimmäismitoitus 200 000 k-m<sup>2</sup>, nykyinen pinta-ala 133 000 k-m<sup>2</sup>
- Suutarila, enimmäismitoitus 100 000 k-m<sup>2</sup>, nykyinen pinta-ala 67 000 k-m<sup>2</sup>

Maakuntavaltuuston hyväksymättä jättämällä Östersundomin alueella on maakuntakaavaehdotuksessa osoitettu Östersundom pääkaupunkiseudun aluekeskuksena sekä Östersundomin tilaa vaativan kaupan alue (enimmäismitoitus 100 000 k-m<sup>2</sup>). Suunnittelumääräysten mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden tarkempi sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisessa kaavoituksessa siten, että muodostuu riittävän laaja toiminnallinen kokonaisuus.

Arvioitaessa Helsingin yleiskaavaluonnoksen kaavaratkaisuja suhteessa Uudenmaan 2. maakuntakaavaan keskeinen kysymys on, miten yleiskaavaluonnos tarkoittaa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan vähittäiskauppaa koskevia sijainti- ja mitoitusratkaisuja (keskustatoimintojen alueet ja vähittäiskaupan suuryksiköt)?

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Helsingin kaupungin alueella oleville keskustatoimintojen alueille ei ole määritelty vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitusta kerrosalana. Suunnittelumääräysten mukaan vähittäiskaupan suuryksiköt on mitoitettava ja niiden toteutus ajoitettava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja että niillä huolehditaan kaupan palveluverkon tasapainoisesta kehittämisestä.

31.10.2014

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole määritelty keskusta-alueiden eikä tilaa vaativan kaupan alueiden vähittäiskaupan mitoitusta, joten tältä osin yleiskaavaluonnos ei tarkenna maakuntakaavan ratkaisuja. Vähittäiskaupan suuryksikköjen toteutuksen ajoitusta on tarkennettu yleiskaavaluonnoksessa kaavamääräyksellä, jonka mukaan päivittäistavarakaupan suuryksikköjä ei voida rakentaa alueelle, ennen kuin alueella on (riittävä määrä asukkaita 600 metrin etäisyydellä sekä) joukkoliikenteen runkoyhteys tai raitiotie. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulisi harkita, ovatko kaavamääräykset riittävä keino ohjata keskusverkon tasapainoista kehitystä ja turvata kestävä ja alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitys vai onko yleiskaavassa tarpeen määritellä keskusta-alueiden ja vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus.

### 5.3 Maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevat säännökset

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaavassa kaupan palveluverkon suunnittelun ja vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainnin ohjauksen kannalta keskeisiä sisältövaatimuksia ovat yhdyskuntarakenteen toimivuuden, taloudellisuuden ja ekologisen kestävyuden, olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämisen, palvelujen saatavuuden, eri väestöryhmien kannalta tasapainoisen elinympäristön sekä kunnan elinkeinöelämän toimintaedellytysten huomioon ottaminen.

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

- suunnitellulla maankäytöllä ei saa olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Arvioitaessa suunnitteluratkaisun vaikutuksia keskustan kaupallisiin palveluihin otetaan huomioon muun muassa kaupan laatu.
- kaavassa osoitettavien kaupan alueiden on mahdollisuuksien mukaan oltava saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Tavoitteena on, että paljon liikennettä aiheuttavat vähittäiskaupan toiminnot (päivittäistavarakaupat ja kauppa-keskukset) sijoittuisivat niin, että niihin on mahdollista päästä henkilöauton ohella myös joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
- suunnitellun maankäytön on edistettävä sellaisen kaupan palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa korostuvat palvelujen etäisyys asutuksesta, mahdollisuus käyttää eri liikenumuotoja ja muut seikat, jotka vaikuttavat liikenteen määrään (mm. kaupan laatu ja siitä aiheutuva asiointitiheys).

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 c §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. Keskusta-alueen ulkopuolelle soveltuvia ovat esim. toimialat, jotka eivät kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa ja joiden sijoittaminen keskustaan on toiminnan luonteen ja ison tilatarpeen vuoksi vaikeaa. Myös toimialan tyyppillinen asiointitiheys ja sitä kautta liikenteen määrä vaikuttaa arvioon.

Arvioitaessa yleiskaavaluonnoksen kauppaa koskevia kaavaratkaisuja suhteessa maankäyttö- ja rakennuslakiin keskeinen kysymys on, miten maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavaa koskevat yleiset sisältövaatimukset sekä vähittäiskauppaa koskevat erityiset sisältövaatimukset toteutuvat yleiskaavaluonnoksessa?

Yleiskaavaluonnos ohjaa vähittäiskauppaa keskusta-alueille ja vahvistaa keskusta-alueiden asemaa vähittäiskaupan sijaintipaikkana maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaisesti. Valtaosassa keskustoista lähialueen väestömäärä kasvaa, mikä turvaa keskustojen kaupan toiminta- ja kehitysedellytykset myös tulevaisuudessa. Keskusta-alueille sijoittuva kauppa on yleensä saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. Yleiskaavaluonnoksessa korostuu erityisesti kestävien kulkumuotojen kehittäminen, joten yleiskaavaluonnoksen toteutuessa kaupan palvelut ovat tulevaisuudessa nykyistä paremmin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.

31.10.2014

Yleiskaavaluonnos antaa hyvän lähtökohdan alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle. Yleiskaavaluonnoksen mukaan vähittäiskaupan suuret yksiköt (yli 2000 k-m<sup>2</sup>) sijoittuvat keskusta-alueille (liike- ja palvelukeskustat C1, kantakaupungin alue C2 ja lähikeskustat C3) ja merkitykseltään seudulliset tilaa vaativan kaupan suuryksiköt maakuntakaavan osoittamille alueille Herttoniemeen, Konalaan ja Suutarilaan sekä Östersundomiin. Pieniä päivittäistavarakaupan, erikoiskaupan ja kaupallisten palvelujen yksiköitä voi sijoittua myös asuntoalueille ja tilaa vaativan kaupan yksiköitä muille toimitila-alueille. Yleiskaavaluonnoksen mukaisen alueellisesti kattavan keskustojen ja kaupan alueiden verkoston ja kestävien kulkumuotojen kehittämisen myötä asoimintamatkat ovat kohtuulliset koko kaupungin alueella ja liikenteen päästöt mahdollisimman vähäiset.

#### 5.4 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat yhdyskuntarakenteen ja kaupan palveluverkon suunnittelua kaavoituksessa. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa (VN 13.11.2008) painottuu erityisesti ilmastonmuutoksen hillintä ja sen myötä yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, liikennettä ja kaupan sijoittumista koskevat tavoitteet. Yhdyskuntarakennetta ja kauppaa koskevat erityisesti seuraavat tavoitteet:

- yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen.
- kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.
- maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Kaupunkiseuduilla on varmistettava joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä ja palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvitettävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.
- uusia asuin-, työpaikka- tai palvelualueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve- ja vaikutusselvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävä kehityksen mukainen.
- alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöautoliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot ohjataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muuten hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa painottuu erityisesti ilmastonmuutoksen hillintä ja sen myötä yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, liikennettä ja kaupan sijoittumista koskevat tavoitteet. Yleiskaavaluonnos toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Yleiskaavaluonnoksessa ei osoiteta uusia vähittäiskaupan suuryksiköitä keskusta-alueiden ulkopuolelle. Kauppa ohjataan keskusta-alueille, jotka ovat myös väestön ja työpaikkojen keskittymiä, joten kauppaa koskevat ratkaisut edistävät yhdyskuntarakenteen tiivistymistä. Yleiskaavaluonnoksen keskeisenä tavoitteena on kävely- ja pyöräilyolosuhteiden sekä joukkoliikennesaavutettavuuden parantaminen koko kaupungin alueella, jolloin henkilöautoliikenteen tarve ja siitä aiheutuvat päästöt ovat mahdollisimman vähäiset.



31.10.2014

---

## 5.5 Yhteenveto ja suositukset

Seuraavaan on koottu keskeiset arviot Helsingin yleiskaavaluonnoksen vaikutuksista suhteessa yleiskaavan vision tavoitteisiin, Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan tavoitteisiin, maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukseen sekä valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin.

- **Yleiskaavan visio 2050 on ollut lähtökohtana yleiskaavaluonnoksen laadinnassa**
- **Yleiskaavaluonnos vahvistaa keskustojen asemaa kaupan sijaintipaikkana ja luo edellytykset monikeskuksisen verkostokaupungin kehitykselle**
- **Yleiskaavaluonnoksen keskeinen tavoite on kävely- ja pyöräilyolosuhteiden sekä joukkoliikennesaavutettavuuden parantaminen koko kaupungin alueella**
- **Yleiskaavaluonnoksessa ei ole määritelty keskusta-alueiden eikä tilaa vaativan kaupan alueiden vähittäiskaupan mitoitusta, joten tältä osin yleiskaavaluonnos ei tarkenna maakuntakaavan ratkaisuja. Vähittäiskaupan suuryksikköjen toteutuksen ajoitusta on tarkennettu yleiskaavaluonnoksessa kaavamääräyksellä, jonka mukaan päivittäistavarakaupan suuryksikköjä ei voida rakentaa alueelle, ennen kuin alueella on (riittävä määrä asukkaita 600 metrin etäisyydellä sekä) joukkoliikenteen runkoyhteys tai raitiotie. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulisi harkita, pystytäänkö kaavamääräyksillä turvaamaan kestävän ja alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitys vai onko enimmäismitoitusten määrittäminen tarpeen.**
- **Yleiskaavaluonnos luo edellytykset alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle. Alueellisesti tasapainoisessa palveluverkossa asiointimatkat ovat kohtuulliset ja liikenteen päästöt mahdollisimman vähäiset.**

31.10.2014

## 6 VAIKUTUKSET ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEeseen

### 6.1 Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat

#### ***Yleiset lähtökohdat***

Arvioitaessa yleiskaavaluonnoksen vaikutuksia alue- ja yhdyskuntarakenteeseen korostuvat yleiskaavan sisältövaatimukset yhdyskuntarakenteen toimivuudesta, taloudellisuudesta ja ekologisesta kestävydestä, olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämisestä, palvelujen saavutettavuudesta ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksistä sekä valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan yhdyskuntarakennetta tulee kehittää niin, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa. Alueidenkäytöllä tulee edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöautoliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot tulee suunnata olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikennedyhteyksien äärelle. Edelleen valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa todetaan, ettei uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt tulee sijoittaa tukemaan yhdyskuntarakennetta.

Arvioinnissa korostuvat myös maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset maakunta- ja yleiskaavoille (MRL 71 b §), joissa korostuvat keskusta-alueen kaupan kehitys, kaupallisten palvelujen saavutettavuus sekä kestävä palveluverkon kehitys ja sitä kautta asiointimatkojen pituus.

#### ***Yleiskaavaluonnoksen alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevat ratkaisut***

Alue- ja yhdyskuntarakenteellisia vaikutuksia arvioitaessa keskeisiä asioita ovat yleiskaavaluonnoksessa osoitettu keskusverkko, asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittuminen sekä liikenneverkko. Liikenneverkkoa koskevia kaavaratkaisuja on tarkasteltu kohdassa 7.1 ja kaupan palveluja koskevia kaavaratkaisuja kohdassa 9.2.

#### Keskusverkko

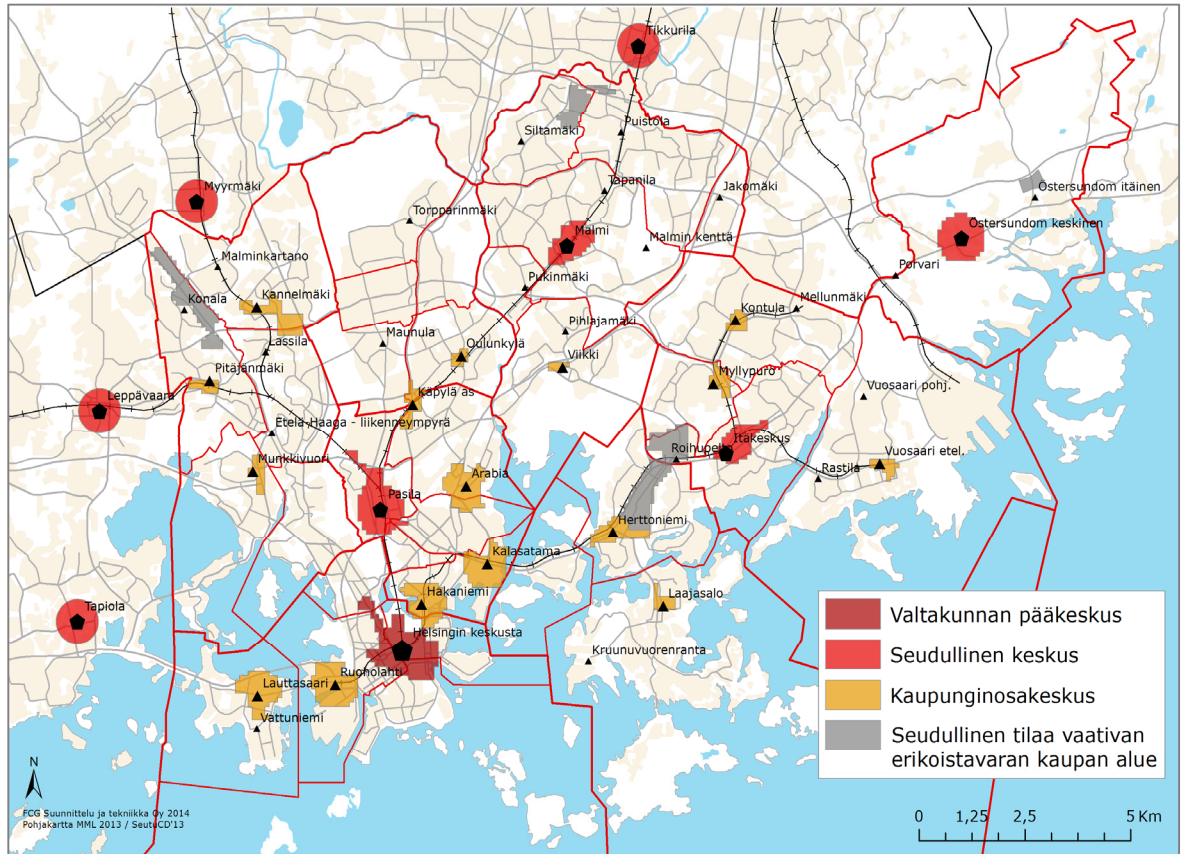
Yleiskaavan vision mukainen keskusverkko muodostuu seuraavista keskustoista:

- pääkeskus ja laajeneva kantakaupunki (Helsingin CBD sekä Pasila, Hakaniemi, Kalasatama, Jätkäsaari, Ruoholahti)
- seudulliset keskustat (Itäkeskus, Malmi, Pasila ja Östersundom)
- kaupunginosakeskustat (Arabianranta, Hakaniemi, Herttoniemi, Kalasatama, Kannelmäki, Kontula, Käpylä, Laajasalo, Lauttasaari, Munkkivuori, Myllypuro, Oulunkylä, Pitäjänmäki, Ruoholahti, Viikki, Vuosaari, yhteensä 16 kpl)
- lähikeskustat (22 kpl)

Yleiskaavaluonnoksessa keskusta-alueet on osoitettu liike- ja palvelukeskustan (C1), kantakaupungin (C2) sekä lähikeskustan (C3) merkinnöillä. Yleiskaavaluonnoksen keskusverkon tärkein osa on Helsingin kantakaupunki, joka laajenee kehä I:lle. Kantakaupungin alueelle sijoittuu Helsingin CBD, joka on valtakunnan pääkeskus ja liike-elämän, työpaikkojen, kaupan, erikoistuneiden palveluiden, matkailun, kulttuurin sekä urbaanin metropolin ydin. Vision mukaisista kaupunginosakeskustoista Arabianranta, Kalasatama, Käpylä, Lauttasaari, Munkkivuori ja Ruoholahti ovat kantakaupungin aluetta (C2). Yleiskaavan vision mukaiset seudulliset keskustat ja muut kaupunginosakeskustat on osoitettu yleiskaavaluonnoksessa liike- ja palvelukeskustan (C1) merkinnällä.

31.10.2014

Seuraavassa kuvassa on esitetty yhdistelmä yleiskaavan vision ja yleiskaavaluonnoksen keskusverkosta. Kuvassa esitetyt keskukset ovat lähtökohtana myös painovoimamallissa, jonka avulla on mallinnettu keskustojen vaikutusalueita sekä niiden välistä ostos- ja asiointiliikennettä.

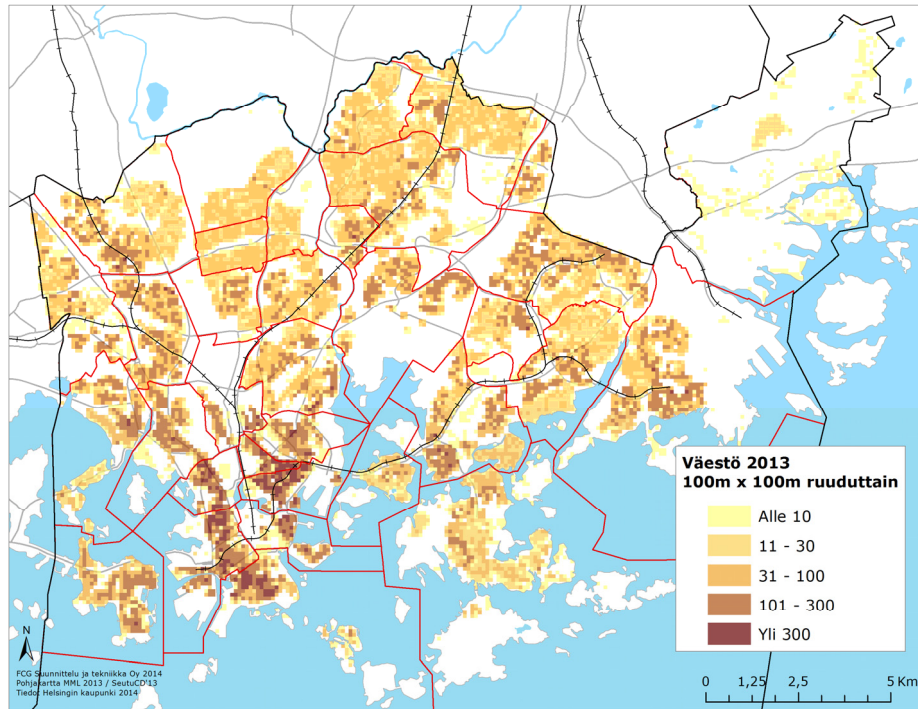


Kuva 2. Yleiskaavan vision ja yleiskaavaluonnoksen keskusverkko.

### Asumisen sijoittuminen

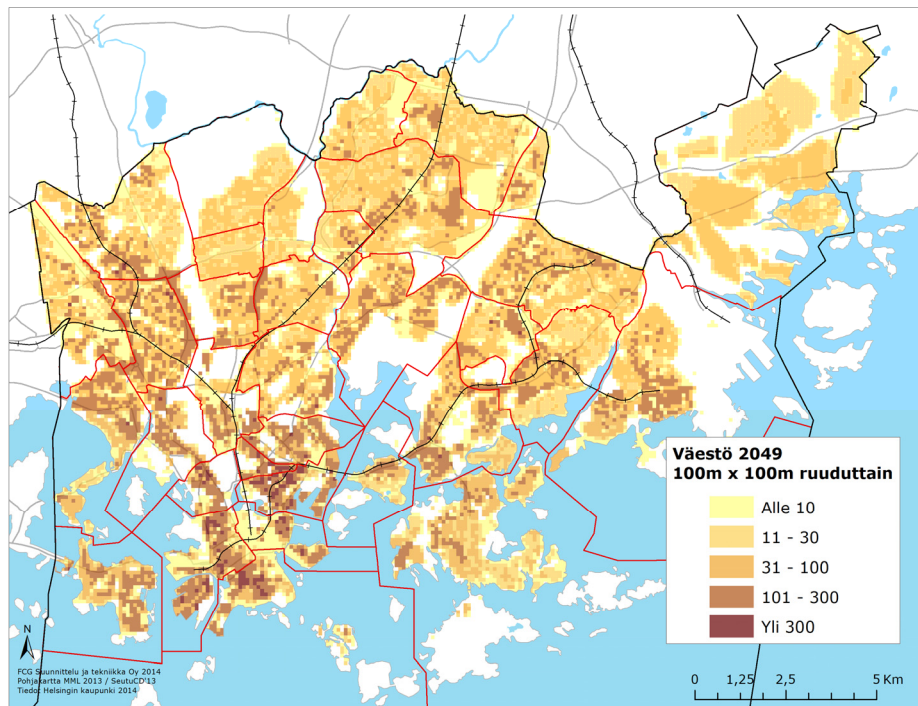
Helsingissä asui vuoden 2013 lopussa noin 614 000 asukasta. Asutus on tiheintä ydinkeskustaa ympäröivillä alueilla: Töölössä, Kalliossa, Punavuorella ja Ullanlinnassa. Väkiluvultaan suuria asuinalueita keskustan ulkopuolella ovat Vuosaari, Mellunkylä, Lauttasaari, Hertsioniemi, Itäkeskus ja Kannelmäki. Asutus on tiheää metron ja lähijunan asemaseuduilla, hyvien kulkuyhteyksien varrella. Asutuksen sijoittuminen vuonna 2013 on esitetty seuraavassa kuvassa. Tummat värit kuvastavat tiheimmin asuttuja alueita ja vaaleat vähemmän asuttuja alueita.

31.10.2014



Kuva 3. Helsingin väestö vuonna 2013

Yleiskaavaratkaisun yhtenä lähtökohtana on vuoden 2050 ruutukohtainen väestö- ja työpaikka-arvio. Väestö- ja työpaikka-arvio on laadittu Helsingin nopean väestönkasvun ennusteen mukaisesti. Helsingin väestömäärän ennustetaan kasvavan vuosina 2013–2050 noin 249 000 henkilöä. Vuoden 2050 väkiluvuksi ennustetaan noin 863 000 asukasta. Asutuksen sijoittuminen vuonna 2050 on esitetty seuraavassa kuvassa. Tummat värit kuvastavat tiheimmin asuttuja alueita ja vaaleat väljimmän asuttuja alueita.



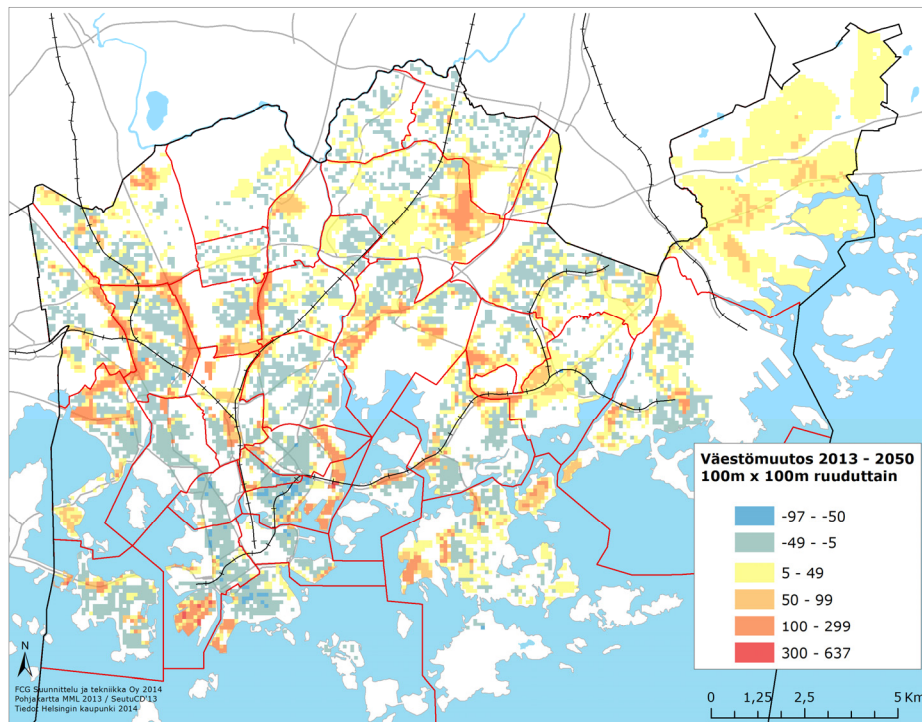
Kuva 4. Helsingin väestö vuonna 2050

31.10.2014

Laajin väestönkasvun alue on Östersundom, jonka väestömäärän ennustetaan kasvavan noin 54 000 henkilöä vuoteen 2050 mennessä. Kruunuvuorenrannan, Kalasataman, Jätkäsaaren ja Hernesaaren rakentumisen myötä myös niiden asukasmäärät kasvavat merkittävästi. Väestönkasvua kohdistuu lisäksi Helsingin moottoritiemäisten sisääntuloväylien varrelle väylien muuttuessa kaupunkibulevardeiksi. Merkittävä uusi asuinalue on myös Malmin lentokentän alue.

Väestöltään väheneviä alueita ovat nykyiset tiheimmin asutut alueet ydinkeskustassa ja sitä ympäröivillä alueilla sekä useilla esikaupunkialueilla. Väestön vähenemistä selittää mahdollinen asumisväljyyden kasvu ja ikääntyminen. Pitkällä aikavälillä asumisväljyyden ennustetaan edelleen kasvavan. Mikäli alueelle ei ole mahdollista lisätä uutta kerrosalaa, väestömäärä todennäköisesti vähenee asumisväljyyden kasvaessa.

Seuraavassa kuvassa on esitetty 100 metrin ruuduittain Helsingin väestömuutos vuosina 2013–2050. Punasävyiset alueet kuvaavat väestönkasvun alueita ja sinisävyiset väestön vähenemisen alueita.

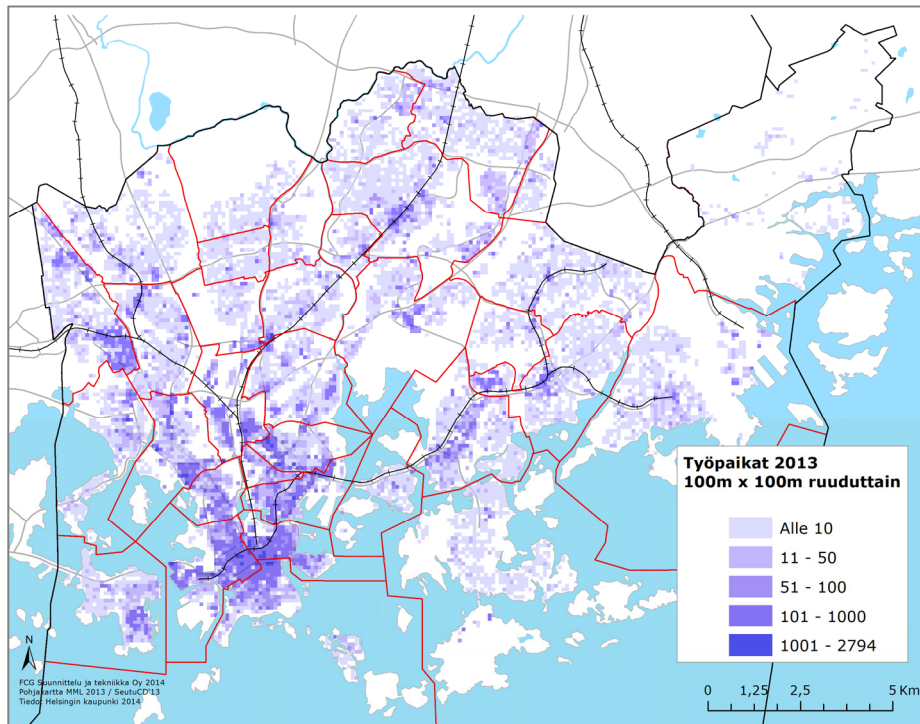


Kuva 5. Helsingin väestömuutos vuosina 2013 – 2050

### Työpaikkojen sijoittuminen

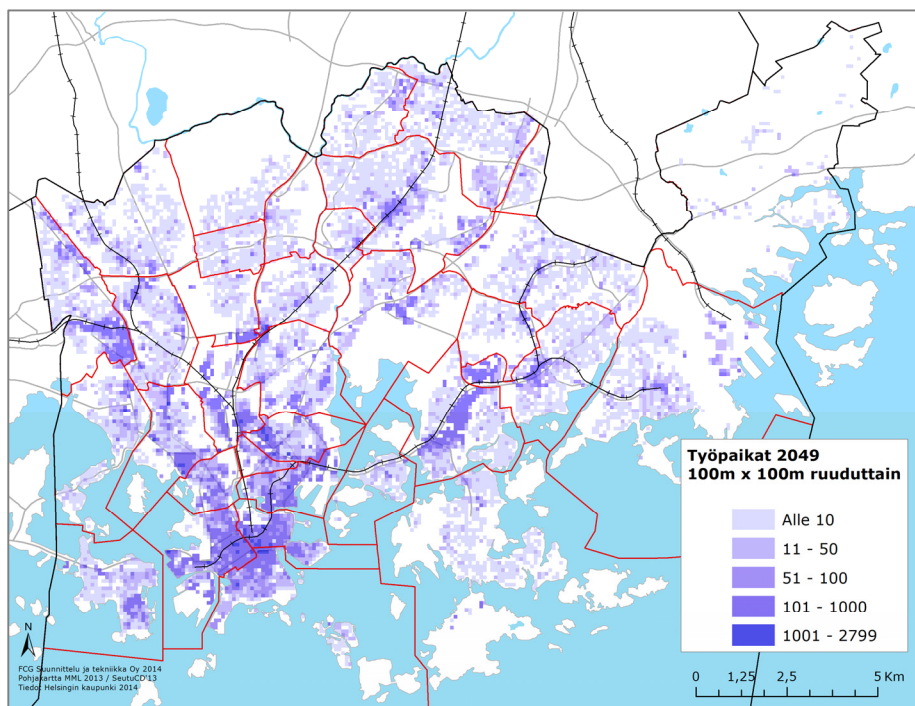
Helsingin kaupungin alueella oli vuoden 2013 lopussa noin 390 000 työpaikkaa. Työpaikat ovat keskittyneet ydinkeskustaan: Kruununhakaan, Kluuviin, Kamppiin, Kaartinkaupunkiin, Etu-Töölöön ja Ruoholahteen sekä keskeisten kulkuyhteyksien varrelle metro- ja lähijunan asemaseuduilla. Merkittäviä työpaikkakeskittymiä ovat mm. Pitäjänmäki, Pasila ja Malmi. Työpaikkojen sijoittuminen vuonna 2013 on esitetty seuraavassa kuvassa. Tummat värit kuvastavat alueita, joissa työpaikkoja on tiheimmin ja vaaleat värit alueita, joissa työpaikkoja on väljemmin.

31.10.2014



Kuva 6. Helsingin työpaikat vuonna 2013

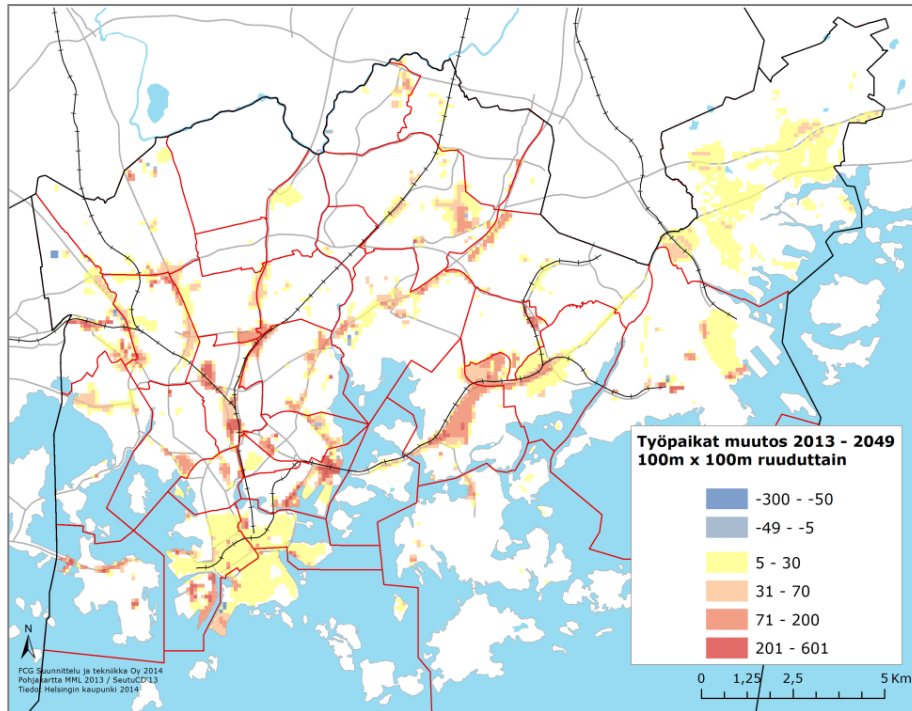
Yleiskaavaratkaisun yhtenä lähtökohtana on vuoden 2050 ruutukohtainen väestö- ja työpaikka-arvio. Helsingin työpaikkojen määrän ennustetaan kasvavan vuosina 2013–2050 noin 148 500 työpaikkaa. Vuoden 2050 työpaikkamääräksi arvioidaan hieman alle 561 000 työpaikkaa. Työpaikkojen sijoittuminen vuonna 2050 on esitetty seuraavassa kuvassa. Tummat värit kuvastavat alueita, joissa työpaikkoja on tiheimmin ja vaaleat värit alueita, joissa työpaikkoja on väljemmin.



Kuva 7. Helsingin työpaikat vuonna 2050

31.10.2014

Merkittävimmät työpaikkojen kasvualueet ovat Kalasatama, Käpylän aseman ympäristö, Herttoniemi, Pasila-Ilmala sekä Jätkäsaari, Hernesaari ja länsimetron radanvarsi Lauttasaassa. Seuraavassa kuvassa on esitetty Helsingin työpaikkamäärän muutos 2013–2050. Punasävyiset alueet kuvaavat alueita, joilla työpaikkamäärä kasvaa eniten. Myös keltaisilla alueilla työpaikkamäärä kasvaa jonkin verran.



Kuva 8. Helsingin työpaikkamäärän muutos vuosina 2013 - 2050

## 6.2 Yleiskaavaluonnoksen vaikutukset

Yleiskaavaluonnoksen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa on arvioitu yleiskaavaluonnoksen vaikutukset

- kaupan palveluverkon kehitykseen (kehittykö alueellisesti tasapainoisesti?)
- alue- ja yhdyskuntarakenteen kehitykseen (hajautuuko / tiivistyykö rakenne?)
- keskusten väliin suhteisiin (tukeeko kaava keskusverkon kehitystä?)
- keskustojen kehitykseen (vahvistuuko keskusten asema kaupan sijaintipaikkoina?)
- uusien liikenneyhteyksien tarpeeseen ja liikenneverkon muutoksiin

Lisäksi on arvioitu erikseen keskusta-alueiden ja keskustojen ulkopuolisten kaupan alueiden vaikutuksia (sijainti yhdyskuntarakenteessa, rooli kaupan palveluverkon kokonaisuudessa, kaupalliset palvelut ja niiden kehitys sekä muutosmahdollisuudet ja vaikutusalueet).

### 6.2.1 Kaupan palveluverkon kokonaisuus

#### Kaupan palveluverkon alueellinen kehitys

Yleiskaavaluonnoksen vähittäiskaupan sijaintiratkaisut antavat hyvän lähtökohdan alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle. Yleiskaavaluonnoksen mukaan vähittäiskaupan suuret yksiköt (yli 2000 k-m<sup>2</sup>) sijoittuvat keskusta-alueille (liike- ja palvelukeskustat C1, kantakaupungin alue C2 ja lähikeskustat C3) ja merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt maakuntakaavan osoittamille alueille. Merkitykseltään seudullisille tilaa vaativan kaupan yksiköille on yleiskaavaluonnoksessa osoitet-

31.10.2014

---

tu alueet Herttoniemessä, Konalassa, Suutarilassa ja Östersundomissa. Pieniä päivittäistavarakaupan, erikoiskaupan ja kaupallisten palvelujen yksiköitä voi sijoittua myös asuntoalueille ja tilaa vaativan kaupan yksiköitä muille toimitila-alueille. Yleiskaava- luonnoksen mahdollistama kaupan palveluverkko tukeutuu olemassa olevaan tai suunniteltuun yhdyskuntarakenteeseen ja keskusverkkoon. Kaavaluonnos vahvistaa keskus- verkon ja alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitystä ottaen huomioon muun yhdyskuntarakenteen kehityksen.

Yleiskaavaluonnos luo edellytykset Helsingin ydinkeskustan, seudullisten keskustojen ja lähikeskustojen kaupallisen vetovoiman vahvistumiselle ja kaupan palvelutarjonnan lisäämiselle ja monipuolistamiselle. Keskusta-alueiden ulkopuolella merkitykseltään seudulliselle tilaa vaativalle kaupalle on osoitetut alueet sijoittuvat olemassa olevaan tai suunniteltuun yhdyskuntarakenteeseen ja täydentävät keskusta-alueiden muodostamaa palveluverkkoa.

#### Yhdyskuntarakenteen kehitys

Yleiskaavaluonnoksen mukaisesti vähittäiskaupan suuret yksiköt sijoittuvat keskusta- alueille ja erikseen osoitetuille tilaa vaativan kaupan alueille. Uusille vähittäiskaupan suuryksiköille ja alle 2000 k-m<sup>2</sup>:n yksiköille ei ole osoitettu yksinomaan autoliikenteeseen perustuvia sijaintipaikkoja. Lisäksi lähtökohtana on, että vähittäiskaupan mitoituksen tulee perustua vaikutusalueen ostovoimaan.

Keskusta-alueet ovat väestö- ja työpaikkakeskittymiä, joten keskustoihin sijoittuvat palvelut sijoittuvat keskeisesti suhteessa väestön ja työpaikkojen sijaintiin. Keskusta- alueet ovat myös hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. Myös yleiskaava- luonnoksen mukaiset tilaa vaativan kaupan alueet sijoittuvat olemassa olevaan tai suunniteltuun yhdyskuntarakenteeseen ja ovat saavutettavissa henkilöauton lisäksi myös kestäväillä liikennemuodoilla.

Yleiskaavan mahdollistama vähittäiskaupan palveluverkko tukee yhdyskuntarakenteen kestävä kehitystä eikä sillä ole yhdyskuntarakennetta hajauttavaa vaikutusta.

#### Keskusverkon ja keskusta-alueiden kehitys

Yleiskaavaluonnos ohjaa vähittäiskauppaa keskusta-alueille ja vahvistaa keskusta- alueiden asemaa vähittäiskaupan sijaintipaikkana maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaisesti. Keskusta-alueiden ulkopuolelle osoitetut kaupan alueet ovat olemassa olevia kaupan alueita. Yleiskaavaluonnoksen mukaan keskusta-alueiden ulkopuolella olevien kaupan alueiden uusi liikerakentaminen on tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa tai muuten keskustaan soveltumatonta kauppaa, joka ei kilpaile keskusta- alueiden kaupan kanssa. Näin ollen keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle sijoituvilla vähittäiskaupan suuryksiköillä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta- alueiden kehitykseen eikä keskusta-alueiden kaupan toiminta- ja kehitysedellytyksiin.

#### Uusien liikenneyhteyksien tarve

Liikenteeseen ja liikkumiseen kohdistuvien vaikutusten arvioinnin perusteella kokonaan uusia yhteystarpeita on vähän. Nykyisin heikkoja yhteyksiä voidaan kehittää nykyisten yhteyksien laatutasoa parantamalla. Uutena yhteystarpeena nousi esiin raideliikenteen yhteys Malmi-Itäkeskus. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa on tarpeen arvioida Helsingin keskustaan johtavien yhteyksien lisäksi myös poikittaisten raideliikenneyhteyksien kehittämistarvetta. Muiden seutukeskustojen välillä on sujuva raideliikenneyhteys, mutta Malmin ja Itäkeskuksen väliltä vastaava yhteys puuttuu. Lisäksi tulisi kehittää uusien alueiden yhteyksiä eri kulkutavoilla sekä alueen sisällä että muihin keskuksiin ja palveluihin sekä joukkoliikenteen solmupisteisiin.



31.10.2014

---

## 6.2.2 Keskusta-alueiden vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Yleiskaavaluonnoksen mukaiset liike- ja palvelukeskustojen (C1), kantakaupungin (C2) ja lähikeskusten (C3) alueet ovat toiminnallisesti sekoittuneita kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueita, jotka muodostavat vaikutusalueensa toiminnallisen keskuksen. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan keskusta-alueet ovat vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijaisia sijaintipaikkoja, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu.

Helsingin keskusverkko muodostuu yleiskaavan vision mukaan Helsingin ydinkeskustasta ja laajenevasta kantakaupungista, seudullisista keskustoista, kaupunginosakeskustoista ja lähikeskustoista. Yleiskaavaluonnoksen keskusta-alueita koskevat merkinnät muodostavat yhdyskuntarakenteellisesti tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden ja tukevat monikeskuksisen verkostokaupungin kehitystä. Keskusta-alueet sijaitsevat keskeisesti muuhun yhdyskuntarakenteeseen nähden ja ne ovat hyvin saavutettavissa kestäville liikennemuodoilla ympäröiviltä asuinalueilta.

Keskusta-alueiden suhteet ja niiden hierarkia kaupallisessa palveluverkossa on osoitettu kaavamerkinnöin. Helsingin ydinkeskusta korostuu maakunnallisena ja valtakunnallisena pääkeskuksena, jonka kaupallinen palvelutarjonta on ylivoimainen muihin keskuksiin nähden. Helsingin ydinkeskusta ja sen ympärille levittäytyvä kantakaupungin alue on liike-elämän, kaupan, erikoistuneiden palvelujen ja työpaikkojen, matkailun, kulttuurin ja urbaanin metropolin vahvin ja vetovoimaisin ydin, valtakunnan pääkeskus. Yleiskaavaluonnos luo edellytykset ydinkeskustan ja kantakaupungin kaupallisen vetoisuuden vahvistamiselle.

Yleiskaavan vision mukaiset seudulliset keskustat (Itäkeskus, Malmi, Pasila ja Östersundom) on yleiskaavaluonnoksessa osoitettu liike- ja palvelukeskustoina (C1). Keskusten välisiä suhteita ja vaikutusalueiden muutoksia on mallinnettu vetovoimamallin avulla. Seututason tarkastelussa oli seudullisten keskustojen lisäksi mukana myös Helsingin ydinkeskusta. Vuoden 2050 tilanteessa ydinkeskusta ja Itäkeskus ovat vuoden 2013 tapaan vetovoimaisimpia keskuksia ja niiden vaikutusalueet ovat laajimmat. Malmin rooli aluekeskuksena vahvistuu ja se vetää asiointeja vuoden 2103 tilannetta enemmän ja laajemmalla alueella. Malmin aseman vahvistumiseen vaikuttaa erityisesti lähialueen väestömäärän merkittävä kasvu Malmin lentokentän rakentuessa asuntoalueeksi. Uutena seudullisena keskuksena kehittyy Östersundomin keskusta-alue, joka vuoden 2013 tilanteessa kuului Itäkeskuksen vaikutusalueeseen, mutta jolle vuoden 2050 tilanteessa muodostuu oma vaikutusalueensa kaupungin itäosaan. Pasilan asiointien määrä kasvaa vuoteen 2050 mennessä, mutta Helsingin ydinkeskustan läheisyydessä sen vaikutusalue jää kuitenkin varsin pieneksi.

Yleiskaavan vision mukaisista kaupunginosakeskustoista Arabianranta, Kalasatama, Kämpylä, Lauttasaari, Munkkivuori ja Ruoholahti on yleiskaavaluonnoksessa osoitettu kantakaupungin alueena (C2). Muut yleiskaavan vision mukaiset kaupunginosakeskustat on osoitettu yleiskaavaluonnoksessa liike- ja palvelukeskustan (C1) alueena. Kaupunginosakeskustojen välisiä suhteita ja vaikutusalueiden muutoksia on mallinnettu vetovoimamallin avulla. Kaupunginosakeskustojen mallinnuksessa olivat mukana myös seudulliset keskustat ja Helsingin ydinkeskusta, jotka korostuvat vetovoimaisina ja vaikutusalueiltaan muita keskuksia laajempina alueina. Kaupunginosakeskustojen kaupallisen tarjonnan ja vetoisuuden vahvistuessa ydinkeskustan ja seutukeskustojen vetoisuus vähenee, mutta niihin suuntautuvien asiointien määrä on edelleen suurin muihin keskuksiin verrattuna. Mallinnus osoittaa, että kehittyvät kaupunginosakeskustat muodostavat yhdessä seudullisten keskustojen kanssa nykyistä kattavamman palveluverkoston vuonna 2050 ja tavoite monikeskuksisesta verkostokaupungista toteutuu.

31.10.2014

---

Lähikeskustojen väestöpohja on pienempi ja palvelutarjonta vähäisempi kuin seudullisissa ja kaupunginosakeskustoissa, mutta ne ovat arkiasioinnin kannalta tärkeitä kaupan keskittymiä. Lähikeskustoihin ja asuinalueille sijoittuvat kaupalliset palvelut täydentävät Helsingin ydinkeskustan, seudullisten keskustojen ja kaupunginosakeskustojen kaupallisten keskittymien muodostamaa kaupan palveluverkkoa tarjoamalla nimensä mukaisesti lähipalveluja lähialueidensa asukkaille.

Yleiskaavaluonnoksessa osoitetut keskusta-alueet mahdollistavat vähittäiskaupan sijoittamisen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen. Päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan yksiköiden sijoittaminen keskustoihin tukee kaupungin nykyistä palveluverkkoa sekä parantaa keskustojen elinvoimaisuutta ja kehittämismahdollisuuksia. Keskustoissa palvelut ovat myös hyvin saavutettavissa ympäröiviltä asuinalueilta sekä myös laajemmalla alueella kaikilla kulkumuodoilla. Keskustojen aseman vahvistaminen kaupan sijaintipaikkoina tukee yhdyskuntarakenteen eheytymistä.

### 6.2.3 Tilaa vaativan kaupan alueiden vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan vähittäiskaupan suuryksiköt voivat sijoittua keskusta-alueiden ulkopuolelle, mikäli sijainti on kaupan laatu huomioon ottaen perustulua. Osa erikoiskaupan toimialoista muun muassa tilaa vaativa kauppa hakeutuu keskusta-alueiden reunoille ja ulkopuolelle. Uusia suuryksiköitä ei kuitenkaan tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.

Helsingin yleiskaavaluonnoksessa ei ole osoitettu uusia päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan suurten yksikköjen alueita keskusta-alueiden ulkopuolelle. Tilaa vaativan kaupan suurille yksiköille on osoitettu alueet Herttoniemessä, Konalassa, Suutarilassa ja Östersundomissa. Herttoniemen, Konalan ja Suutarilan alueet ovat olemassa olevia kaupan alueita ja sijoittuvat olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Östersundomin uusi tilaa vaativan kaupan alue sijoittuu suunniteltuun yhdyskuntarakenteeseen

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan myös keskustojen ulkopuolelle sijoittuvien kaupan alueiden tulisi henkilöauton lisäksi olla saavutettavissa myös joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Kevyen liikenteen saavutettavuutta voidaan tarkastella lähialueen väestömäärän perusteella. Tilaa vaativan kaupan alueiden lähialueiden väestömäärä vaihtelee siten, että alle 500 metrin säteellä on vuoden 2050 tilanteessa eniten asukkaita Herttoniemen lähialueella, noin 5 400 asukasta. Alle 500 metrin etäisyydellä Konalan alueesta asuu noin 4 300 asukasta, Östersundomin alueesta noin 3 400 asukasta ja Suutarilan alueesta noin 1 400 asukasta vuonna 2050. Alle kahden kilometrin etäisyydellä asuu kaikkien kaupan alueiden lähialueella yli 20 000 asukasta vuonna 2050, eniten Konalan lähialueella (noin 61 000 asukasta) ja Herttoniemen lähialueella (noin 50 000 asukasta). Lähialueiden suuri väestömäärä luo edellytykset myös kevyellä liikenteellä tapahtuvalle asioinnille. Käytännössä suurin osa asioinneista tehtäen kuitenkin henkilöautolla. Asukasmäärät on esitetty taulukossa 1.

Herttoniemen tilaa vaativan kaupan alue sijoittuu Itäväylän varteen Herttoniemen ja Itäkeskuksen liike- ja palvelukeskustojen väliin. Alue sijoittuu Itäväylän eteläpuolelle ja jatkuu Itäväylän pohjoispuolella Roihupellon alueelle. Konalan alue sijoittuu Vihdintien molemmin puolin pääosin Kehä I:n pohjoispuolelle. Tilaa vaativan kaupan alueen viereen sijoittuu Konalan lähikeskusta. Suutarilan alue sijoittuu Suutarilantien itäpuolelle pääosin Kehä III:n eteläpuolelle. Alueen ympärille on osoitettu toimitila-alueita. Lähimmät lähikeskustat ovat noin kahden kilometrin etäisyydellä olevat Suutarila alueen länsipuolella ja Puistola alueen itäpuolella.

31.10.2014

Kaupan alueet mahdollistavat merkitykseltään seudullisten tilaa vaativan kaupan palveluiden sijoittumisen tarkoituksenmukaisesti olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen sekä keskus- ja palveluverkkoon tukeutuen, joten niillä ei ole yhdyskuntarakennetta hajauttavaa vaikutusta.

#### 6.2.4 Arvioinnin epävarmuustekijät

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole määritelty keskusta-alueiden eikä tilaa vaativan kaupan alueiden vähittäiskaupan mitoitusta. Mitoituksen määrittämisellä voitaisiin osaltaan turvata keskusverkon ja kaupan palveluverkon tasapainoisen kehityksen edellytykset. Mitoituksen osoittaminen mahdollistaisi myös sen, että keskusta-alueille ja kaupan alueille sijoittuvien kaupallisten palvelujen vaikutukset voitaisiin arvioida tarkemmin. Lähtökohtana mitoituksen määrittämisessä tulisi olla vaikutusalueen ostovoima ja sen kehitys. Toisaalta yleiskaavan kaavamääräykset ohjaavat kaupan palveluverkon kehitystä ja vastaavat enimmäismitoitusten määrittämisen tarpeeseen.

### 6.3 Yhteenveto: keskeiset vaikutukset ja suositukset

Helsingin yleiskaavaluonnoksen merkittävimmät alue- ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset ovat seuraavat:

- **Kaavaluonnos luo edellytykset alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle, jossa asiointimatkat ovat kohtuulliset ja palvelut saavutettavissa myös kestäväillä kulkumuodoilla.**
- **Yleiskaavaluonnoksen mukaan vähittäiskaupan suuret yksiköt (yli 2000 k-m<sup>2</sup>) sijoittuvat keskusta-alueille (liike- ja palvelukeskustat C1, kantakaupungin alue C2 ja lähikeskustat C3). Merkitykseltään seudullisille tilaa vaativan kaupan yksiköille on alueet Herttoniemessä, Konalassa, Suutarilassa ja Östersundomissa.**
- **Yleiskaavaluonnos luo edellytykset Helsingin ydinkeskustan, seudullisten keskustojen ja lähikeskustojen kaupallisen vetovoiman vahvistumiselle ja kaupan palvelutarjonnan lisäämiselle ja monipuolistamiselle.**
- **Yleiskaavan mahdollistama vähittäiskaupan palveluverkko tukee yhdyskuntarakenteen kestävää kehitystä eikä sillä ole yhdyskuntarakennetta hajauttavaa vaikutusta**
- **Liikenteeseen ja liikkumiseen kohdistuvien vaikutusten arvioinnin perusteella kokonaan uusia yhteystarpeita on vähän. Nykyisin heikkoja yhteyksiä voidaan kehittää nykyisten yhteyksien laatutasoa parantamalla.**
- **Yleiskaavaluonnoksessa osoitetut keskusta-alueet mahdollistavat vähittäiskaupan sijoittamisen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen.**
- **Yleiskaavaluonnoksessa ei ole määritelty keskusta-alueiden eikä tilaa vaativan kaupan alueiden vähittäiskaupan mitoitusta. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa on tarkoituksenmukaista arvioida enimmäismitoituksen määrittämisen tarpeellisuutta. Mitoituksen määrittämisellä voitaisiin osaltaan turvata keskusverkon ja kaupan palveluverkon tasapainoisen kehityksen edellytykset. Mitoituksen määrittäminen helpottaisi myös yleiskaavaehdotuksen vaikutusten arviointia.**

31.10.2014

## 7 VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen JA LIIKKUMISEEN

### 7.1 Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat

#### ***Yleiset lähtökohdat***

Arvioitaessa yleiskaavaluonnoksen vaikutuksia kaupan palvelujen saavutettavuuteen ja liikkumiseen lähtökohdana ovat yleiskaavan sisältövaatimukset yhdyskuntarakenteen toimivuudesta, taloudellisuudesta ja ekologisesta kestävydestä, olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämisestä ja palvelujen saavutettavuudesta, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan yhdyskuntarakennetta tulee kehittää siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen.

Vaikutusten arvioinnissa korostuvat myös maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset maakunta- ja yleiskaavoille (MRL 71 b §), joiden mukaan osoitettaessa maakunta- tai yleiskaavassa vähittäiskaupan suuryksiköitä on katsottava, että alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä sekä suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitat mahdollisimman vähäiset. Sisältövaatimuksien tavoitteena on, että paljon liikennettä aiheuttavat toiminnot, kuten suuret päivittäistavarakaupat ja kauppakeskukset sijoittuisivat siten, että niihin on mahdollisuus päästä henkilöauton ohella joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.

#### ***Yleiskaavaluonnoksen liikenneverkkoa koskevat kaavaratkaisut***

Yleiskaavan vision mukaan vuoden 2050 Helsinki on verkostokaupunki, jonka useita keskuksia yhdistää raideliikenne - metro, junat ja poikittaiset pikaraitiotiet. Kantakaupunki on laajentunut kaupunkibulevardeiksi muutettujen moottoriteiden varsille pääosin Kehä I:n sisäpuolella. Joiltain osin nämä väylät on voitu kattaa tai tunneloida.

Uusi rakentaminen on sijoittunut erityisesti esikaupunkeihin raideliikenteen asemien ympärille. Esikaupunkikeskuksista on muodostunut urbaaneja asumisen, palvelujen ja työpaikkojen keskittymiä. Päivittäiset palvelut ovat lähellä asukkaita, ja laajempien palveluiden luokse pääsee nopeasti joukkoliikenteellä. Joukkoliikenteen lisäksi kävely ja pyöräily ovat houkuttelevia liikkumistapoja kaikkialla kaupungissa. Käveltävää kaupunkia on syntynyt lisää, ja uudet baanat muodostavat sujuvan pyöräilyverkoston pitemmillä matkoilla.

Koko yleiskaavaa koskevissa kaavamääräyksissä on huomioitu kestävän liikkumisen näkökohdat ja määräyksissä esitetään, että kävely- ja pyöräilyolosuhteita sekä joukkoliikennesaavutettavuutta parannetaan koko kaupungin alueella. Lisäksi kaikkia keskusta-alueita koskevissa määräyksissä tuodaan esiin tarve kiinnittää erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku- ja pyöräilyliikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Myös julkisen liikenteen toimivat järjestelyt on nostettu esille keskusta-alueiden kaavamääräyksissä. Kaavamääräysten valossa kestävien kulkutapojen näkökohdat on tuotu kattavasti esille ja yleiskaava luo hyvät edellytykset kestävien kulkutapojen käytön edistämiseksi. Kaavamääräyksissä painottuvat kestävät kulkutavat ja autoliikenteen järjestämiseen liittyviä määräyksiä on vähän. Kaupunkibulevardien myötä moottoritieympäristöt vähenevät ja ne palvelevat jatkossa autoilijoiden lisäksi myös joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä.

31.10.2014

### **Arviointimenetelmät ja arvioinnin lähtötiedot**

Yleiskaavaluonnoksen vaikutusten arvioinnissa arvioidaan sekä paikkatietoanalyysien avulla että asiantuntija-arviona, millaiset edellytykset yleiskaavaluonnoksen kaavaratkaisu tarjoaa kauppamatkoille ensisijaisesti kestäväillä kulkutavoilla. Paikkatietoanalyysissä on hyödynnetty ArcGIS-ohjelmistoa sekä sen NetworkAnalyst-laajennusta.

Kävely-yhteyksien arvioinnissa on hyödynnetty Helsingin kaupungin kävelyverkkoaineistoa ja saman verkon avulla on arvioitu kävelyn lisäksi pyöräily-yhteyksiä. Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin on lisätty yleiskaavaluonnoksen kokonaan uudet yhteydet Länsiväylän vartta pitkin keskustasta Lauttasaareen, Kaisaniemen ja Töölönlahden puiston välille sekä Sompasaaresta Korkeasaaren kautta Laajasaloon ja edelleen Vuosaareen. Muilta osin arvioinnissa hyödynnettävä verkko perustuu nykyisiin yhteyksiin, joiden laadun voidaan parantaa ja linjauksia oikoa, ja näin ollen parantaa kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä. Täysin uusien alueiden osalta kävelyn verkko on nykytilanteen mukainen ja paikoin harva (esim. Malmin kenttä). Tätä kävelyverkkoa on hyödynnetty myös pyöräily-yhteyksien arvioinnissa, koska yleiskaavatasolla kävelyn verkkoa hyödyntämällä saadaan riittävä käsitys myös pyöräilyn yhteyksistä.

Nykytilanteeseen verrattuna joukkoliikenne on parantunut metron laajentuessa Ruoholahdesta länteen ja Pissararadan valmistuttua Pasilan ja Helsingin ydinkeskustan välille. Muu yleiskaavassa esitetty joukkoliikenneverkko perustuu merkittävästi laajenevaan pikaraitiotielinjastoon, jonka reitit on yleiskaavassa esitetty ohjeellisina. Nykyinen raitiotieverkko ulottuu pohjoisessa Munkkiniemen, Käpylän ja Arabian rajaamalle alueelle, kun yleiskaavassa esitetyt pikaraitiotiet ulottuvat pitkälle niin itään, pohjoiseen kuin länteenkin. Tosin ainakin alkuvaiheessa tihenevä joukkoliikenne ja runkoreitit voivat perustua linja-autoliikenteeseen. Metron on suunniteltu jatkuvan Mellunmäestä itään Östersundomiin sekä nykyiseltä Vuosaaren pääteasemalta Vuosaaren satamaan. Yleiskaavan joukkoliikenneverkko on esitetty seuraavan luvun 7.2 kuvassa 9.

Yleiskaavan liikenteen vaikutusten osalta on oletettu kaupunkibulevardien toteutuneen kaupungin sisääntuloväylillä Länsiväylällä, Turunväylällä sekä Vihdintiellä koko Helsingissä sijaitsevalla osuudella, Hämeenlinnanväylällä ja Tuusulanväylällä etelästä Kehä I:lle saakka, Lahdenväylällä Viikkiin saakka sekä Itäväylällä Kehä III:lle saakka. Tuusulanväylän linjaus on lisäksi ohjattu Käpylän asemalta Pasilaan. Vaikutusten arvioinnissa käytetyt kaupunkibulevardiosuudet on esitetty liitteessä 2.

## **7.2 Yleiskaavaluonnoksen vaikutukset**

### **7.2.1 Kaupan palvelujen saavutettavuus**

#### Liike- ja palvelukeskustat

Yleiskaavaluonnoksessa liike- ja palvelukeskustan alueita on muun muassa valtakunnan pääkeskuksen sekä seudullisten keskustojen alueilla. Näillä alueilla kävely-yhteydet ovat kattavat ja myös pyöräillen pääsee liikkumaan sekä keskusta-alueen sisällä että muihin keskustoihin. Pyöräily-yhteyksien laadun nostamisella voidaan parantaa edellytyksiä kestävien kulkutapojen käytölle. Kävelypainotteisuus sekä kävelyn ja pyöräilyn lähtökohdat on tunnistettu hyvin kaavamääräyksissä.

Seudulliset keskustat sijaitsevat raideliikenneyhteyksien varrella ja niillä on kohtuullisen hyvät joukkoliikenneyhteydet myös toisiinsa. Heikoin keskusten välinen yhteys on Malmin ja Itäkeskuksen välillä, jossa ei ole suoraa raideliikenteen yhteyttä.

Moottoritieosuuksien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi pidentää autoilun matka-aikoja, ja osaltaan tasoittaa joukkoliikenteen ja autoilun matka-aikojen eroja sekä parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Etäisyydet Helsingin sisällä ovat kuitenkin suhteellisen lyhyitä ja tarvittavat kaupalliset palvelut löytyvät kohtuullisen läheltä.

31.10.2014

### Seudulliset kaupan alueet

Lainsäädännön tavoitteena on, että suurimpiin kauppapaikkoihin päästäisiin asioimaan myös joukkoliikenteellä ja kevyen liikenteen keinoin. Yleiskaavassa osoitetut tilaa vaativan kaupan keskukset on sijoitettu erilaisten raideliikenneyhteyksien varsille. Suutarilan tilaa vaativan kaupan alue sijaitsee kauimpana pikaraitiotiestä, mutta kuitenkin kävelyetäisyydellä pikaraitiotielinjasta. Sen vaikutusalue ulottuu selkeimmin myös Helsingin ulkopuolelle Vantaalle, mikä näkyy sen ympäristön väestömäärässä, jossa on mukana vain Helsingissä asuva väestö. Maakuntakaavassa osoitettu Östersundomin tilaa vaativan kaupan varaus edellyttää muun yhdyskuntarakenteen kehittämistä ja kasvamista varauksen ympärillä. Tarkemmassa suunnittelussa kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin keskusten ympäristössä tulee kiinnittää tarkasti huomiota.

Seudullisiin tilaa vaativan kaupan varauksiin pätee kaupunkibulevardien osalta sama kuin seudullisiin keskuksiin: matka-ajat autolla todennäköisesti pitenevät. Matka-aikojen merkitys autolla on tilaa vaativassa kaupassa suurempi, koska tällaisia asiointimatkoja tehdään tyypillisesti enemmän autolla kuin päivittäistavarakaupan ostosmatkoja.

*Taulukko 1. Väestö seudullisten keskustojen ja tilaa vaativan kaupan alueiden etäisyydellä (lennuntie) vuosina 2013 ja 2050*

| Keskus / tiva-alue          | 500 m    |         | 1 km    |         | 2 km    |         |
|-----------------------------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                             | v. 2013  | v. 2050 | v. 2013 | v. 2050 | v. 2013 | v. 2050 |
| Helsingin keskusta          | 2 100    | 2 300   | 31 700  | 29 200  | 100 500 | 102 600 |
| Itäkeskus                   | 5 400    | 9 300   | 13 000  | 20 900  | 38 400  | 55 400  |
| Malmi                       | 5 900    | 7 900   | 14 700  | 18 300  | 45 500  | 62 600  |
| Pasila                      | 5 500    | 8 200   | 13 900  | 18 400  | 79 600  | 81 700  |
| Herttoniemi-Roihupelto tiva | 2 000    | 5 400   | 9 100   | 17 000  | 32 700  | 49 900  |
| Konala tiva                 | 1 800    | 4 300   | 13 500  | 17 800  | 45 700  | 60 900  |
| Suutarila tiva              | 1 500    | 1 400   | 7 100   | 7 100   | 21 500  | 21 800  |
| Östersundom tiva            | alle 100 | 3 400   | 400     | 11 100  | 1 500   | 26 700  |

### Kantakaupunki

Yleiskaavaluonnoksessa kantakaupungin rakenne laajenee kaupunginosakeskustoihin. Yleiskaavaluonnoksen kaupunginosakeskustoissa väestön määrä mahdollistaa päivittäiset palvelut, jolloin myös yhteydet keskustojen palveluihin tulee turvata tarkemmassa suunnittelussa. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ovat kattavat keskustojen sisällä ja keskustojen välillä, ja yhteyksien laatutasoa parantamalla houkuttelee lisää kävelijöitä ja pyöräilijöitä sekä huolehditaan turvallisesta liikkumisesta.

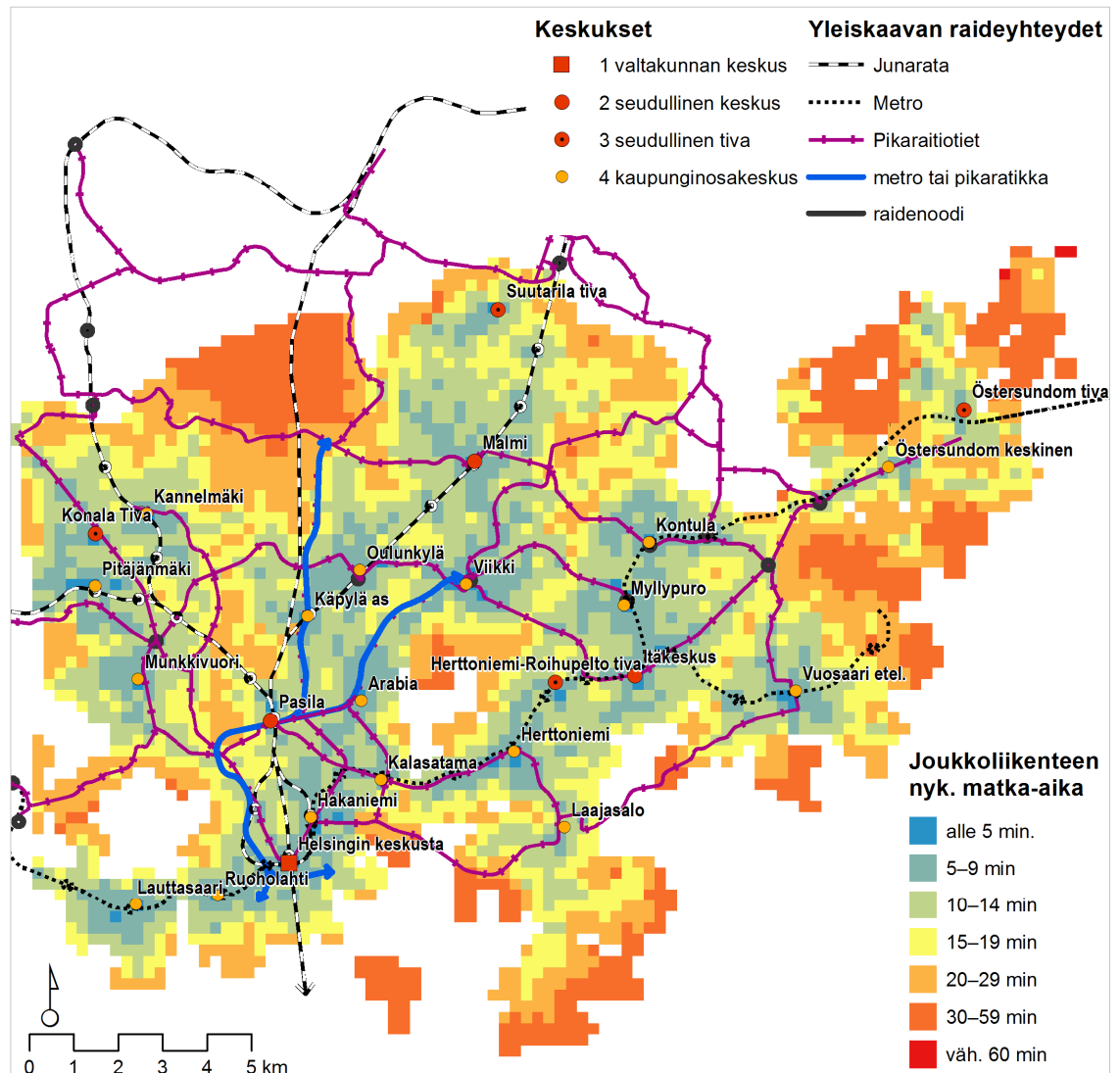
Kaupunginosakeskustat kytkeytyvät lisäksi kohtuullisen hyvin toisiinsa joukkoliikenteen yhteyksillä, erityisesti poikittaisiin yhteyksiin tulee pikaraitioteiden myötä parannuksia. Uusi yhteys Sompasaaresta Kruunuvuorenselän ylitse Laajasaloon ja edelleen Vuosaareen lyhentää matkaa erityisesti Laajasalosta keskustaan sekä tarjoaa vaihtoehdoisen yhteyden Vuosaaren ja keskustan välille. Joukkoliikenneyhteyksien osalta on hyvä huomioida tarkemmassa suunnittelussa myös liityntäliikenteen tarpeet niin pyöräilyn kuin autoilun osalta.

31.10.2014

*Taulukko 2. Väestö kaupunginosakeskustojen etäisyysvyöhykkeillä (linnuntie) vuosina 2013 ja 2050*

| Keskus               | 500 m   |         | 1 km    |         | 2 km    |         |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                      | v. 2013 | v. 2050 | v. 2013 | v. 2050 | v. 2013 | v. 2050 |
| Arabia               | 5 800   | 6 000   | 18 100  | 19 500  | 63 300  | 71 100  |
| Hakaniemi            | 10 700  | 10 500  | 34 700  | 34 700  | 106 400 | 109 800 |
| Herttoniemi          | 7 000   | 9 100   | 14 300  | 17 100  | 33 900  | 43 200  |
| Kalasadama           | 1 600   | 6 600   | 13 300  | 24 900  | 66 700  | 80 400  |
| Kannelmäki           | 9 600   | 10 900  | 18 300  | 25 300  | 46 400  | 69 700  |
| Kontula              | 7 600   | 7 900   | 20 400  | 21 300  | 46 100  | 49 900  |
| Käpylä as.           | 2 000   | 5 600   | 10 900  | 18 800  | 37 900  | 62 000  |
| Laajasalo            | 3 700   | 5 500   | 8 100   | 11 300  | 28 200  | 37 900  |
| Lauttasaari          | 7 900   | 7 700   | 15 200  | 17 300  | 27 600  | 42 300  |
| Munkkivuori          | 5 000   | 6 700   | 19 300  | 31 800  | 49 900  | 72 600  |
| Myllypuro            | 5 700   | 6 400   | 14 000  | 16 900  | 51 500  | 67 600  |
| Oulunkylä            | 4 500   | 4 900   | 13 500  | 15 100  | 43 100  | 63 100  |
| Pitäjänmäki          | 2 800   | 3 500   | 11 100  | 16 100  | 37 500  | 61 900  |
| Ruoholahti           | 6 800   | 8 500   | 16 800  | 26 200  | 67 800  | 80 700  |
| Viikki               | 1 400   | 3 900   | 11 200  | 17 300  | 30 300  | 43 200  |
| Vuosaari eteläinen   | 9 900   | 11 900  | 22 200  | 24 300  | 38 300  | 43 400  |
| Östersundom keskinen | 100     | 4 900   | 200     | 10 400  | 1 000   | 27 600  |

31.10.2014



Kuva 9. Joukkoliikenteen nykyiset matka-ajat lähimpään keskukseseen ja yleiskaavan joukkoliikenteen raideyhteydet

### Lähikeskustat

Yleiskaavaluonnoksen lähikeskustoissa painottuu palvelujen sijainti kävelytäisyydellä asukkaista. Nykyisissä lähikeskustoissa on pääosin hyvät kävely-yhteydet vähintään yhden kilometrin etäisyydellä keskukselta ja siten edellytykset kestävien kulkutapojen hyödyntämiseen on turvattu. Tiheä keskustojen verkko luo mahdollisuuksia lyhyille ostosmatkoille ja kävelypainotteisuuden tuominen esiin kaavamääräyksissä vahvistaa kestävien kulkutapojen roolia. Koska myös tehokkuudeltaan korkeimmille asuntovaltaisille alueille voi sijoittua kaupallisia palveluja, voi olla hyvä huomioida kestävät kulkutavat ja kävelypainotteisuus myös näiden alueiden kaavamääräyksissä.

Tarkemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota uusien asuinalueiden, kuten Östersundomin liitosalueen, Malmin kentän sekä Kruunuvuorenrannan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin, jotta ne kytkeytyvät olemassa oleviin väyliin ja palvelevat alueen asukkaiden matkoja. Tällöin luodaan edellytykset kävelten tehtäville asiointimatkoille myös uusilla alueilla.

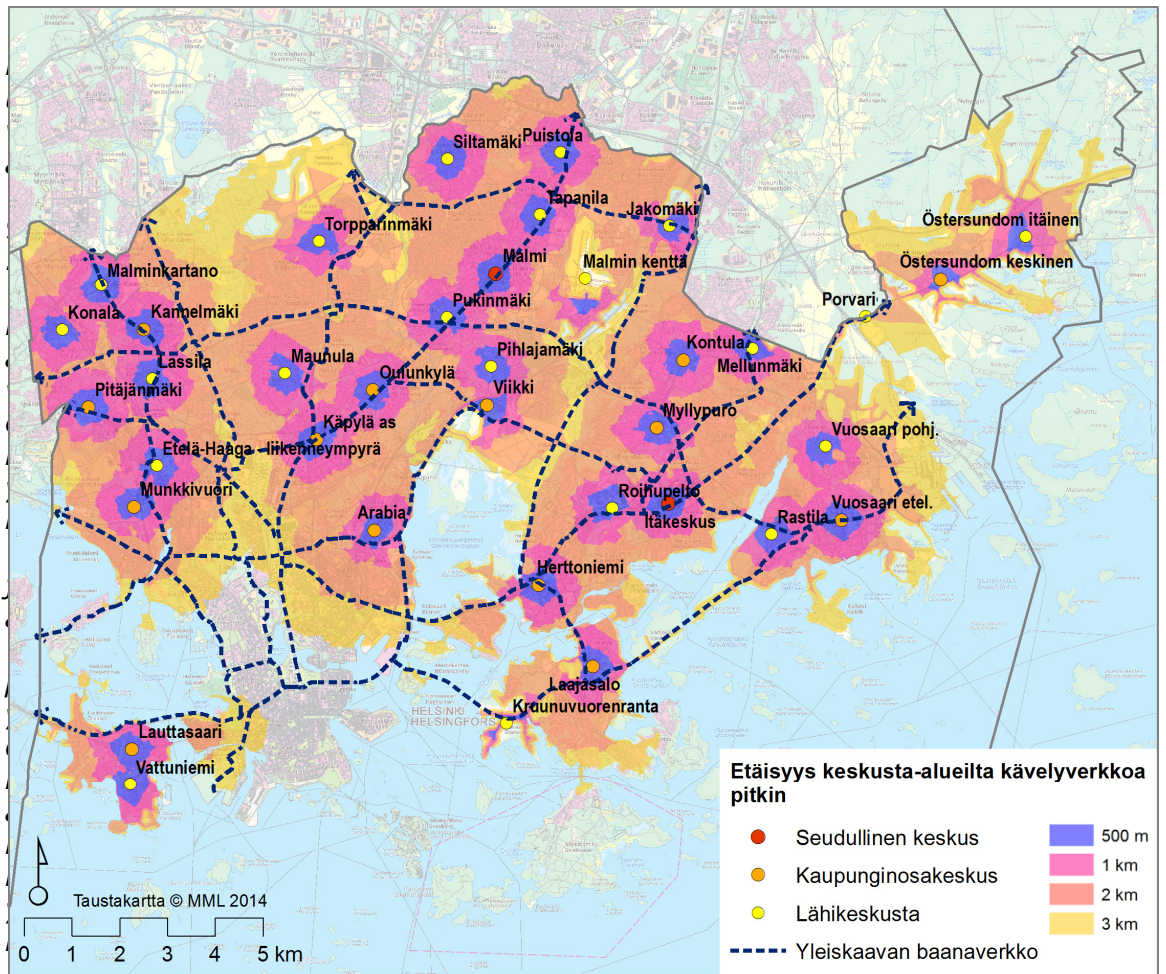


31.10.2014

*Taulukko 3. Väestö lähikeskustojen etäisyysvyöhykkeillä (linnuntie) vuosina 2013 ja 2050*

| Keskus                     | 500 m    |         | 1 km    |         | 2 km    |         |
|----------------------------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                            | v. 2013  | v. 2050 | v. 2013 | v. 2050 | v. 2013 | v. 2050 |
| Etelä-Haaga (liikenneymp.) | 4 400    | 10 300  | 17 600  | 29 000  | 56 800  | 92 600  |
| Jakomäki                   | 3 800    | 4 900   | 8 500   | 10 600  | 17 700  | 27 200  |
| Konala                     | 3 100    | 3 400   | 9 400   | 11 300  | 33 600  | 43 300  |
| Kruunuvuorenranta          | alle 100 | 5 600   | 1 400   | 10 000  | 10 400  | 20 700  |
| Lassila                    | 6 200    | 7 500   | 16 500  | 29 800  | 51 000  | 87 200  |
| Malmin kenttä              | alle 100 | 8 100   | 1 100   | 16 100  | 29 400  | 53 100  |
| Malminkartano              | 5 600    | 7 100   | 13 100  | 15 100  | 33 700  | 45 300  |
| Maunula                    | 5 300    | 6 100   | 13 300  | 20 800  | 36 000  | 66 100  |
| Mellunmäki                 | 6 000    | 6 300   | 12 900  | 13 500  | 32 500  | 36 900  |
| Pihlajamäki                | 6 500    | 6 500   | 13 700  | 16 400  | 41 500  | 56 000  |
| Porvari                    | alle 100 | 1 300   | 100     | 4 100   | 3 600   | 19 700  |
| Puistola                   | 5 400    | 6 100   | 11 800  | 12 400  | 30 000  | 35 100  |
| Pukinmäki                  | 6 200    | 5 900   | 14 600  | 15 400  | 45 600  | 53 900  |
| Rastila                    | 5 200    | 6 900   | 11 300  | 14 100  | 44 200  | 52 100  |
| Roihupelto                 | 1 200    | 5 200   | 10 100  | 18 800  | 38 300  | 55 900  |
| Siltamäki                  | 4 300    | 4 200   | 9 900   | 10 100  | 26 000  | 25 900  |
| Tapanila                   | 4 600    | 4 900   | 10 900  | 14 700  | 38 800  | 58 500  |
| Torpparinmäki              | 2 800    | 3 500   | 6 900   | 10 200  | 17 100  | 21 200  |
| Vattuniemi                 | 7 300    | 7 800   | 17 700  | 17 400  | 25 400  | 38 800  |
| Vuosaari pohjoinen         | 4 800    | 6 000   | 10 800  | 13 600  | 36 200  | 44 400  |
| Östersundom itäinen        | alle 100 | 4 500   | 200     | 10 400  | 1 500   | 25 700  |

31.10.2014

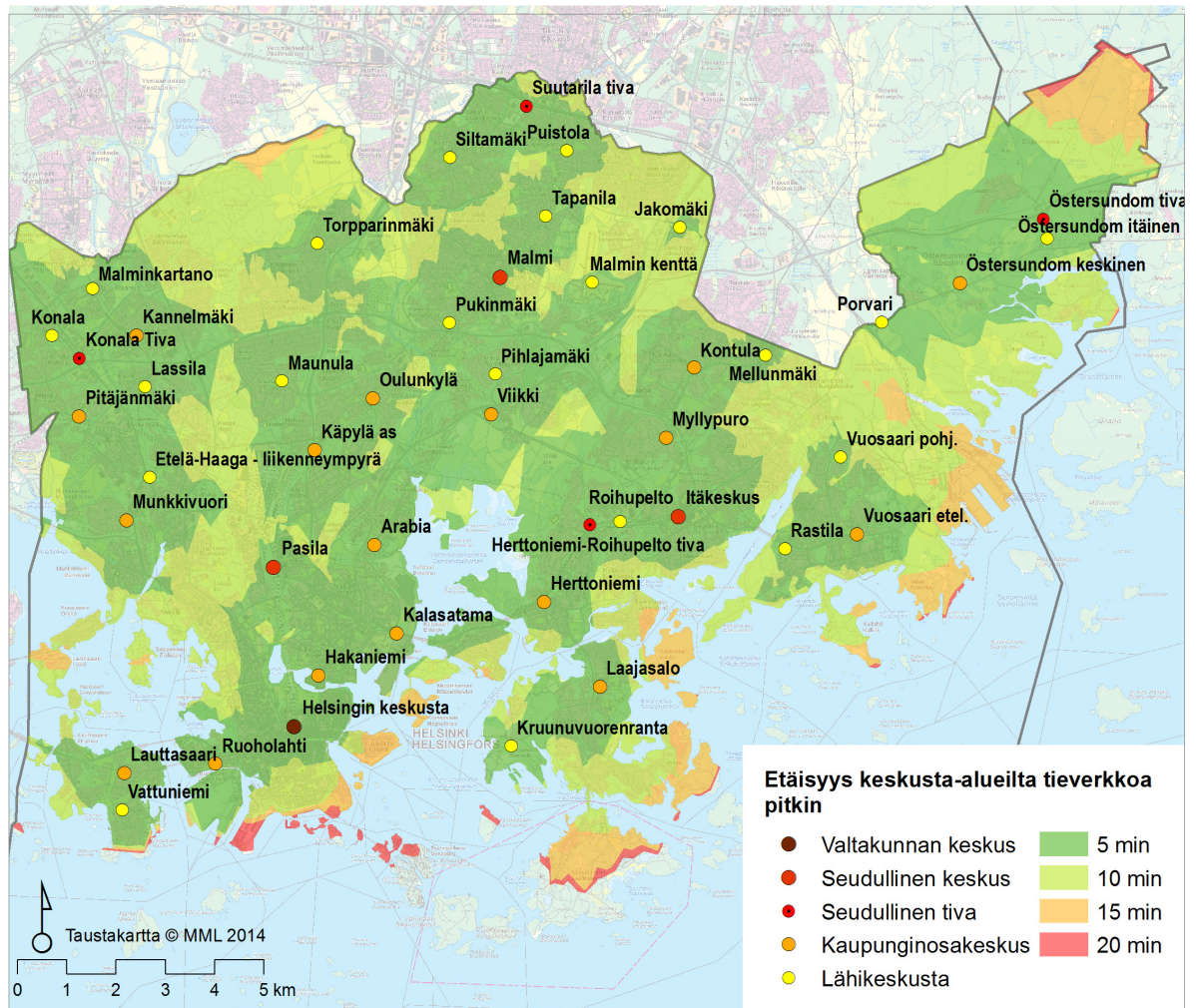


Kuva10. Kevyen liikenteen etäisyysvyöhykkeet ja yhteydet keskusta-alueilta vuoden 2050 oletetulla kävelyverkolla

### Saavutettavuus henkilöautolla

Yleiskaavassa osoitetut keskusta-alueet ja merkitykseltään seudulliset tilaa vaativan kaupan alueet ovat henkilöautolla hyvin saavutettavissa. Moottoritieosuuksien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi pidentää jonkin verran autoilun matka-aikoja, mutta etäisyydet Helsingin sisällä ovat kuitenkin suhteellisen lyhyitä.

31.10.2014



Kuva 11. Autoilun matka-ajat lähimpään keskukseen vuoden 2050 oletetulla tieverkolla

## 7.2.2 Arvioinnin epävarmuustekijät

Yleiskaava osoittaa tavoitellun kehityksen suunnan, mutta kaavan toteutumiseen liittyy erilaisia epävarmuustekijöitä. Tulevaisuuden joukkoliikenneyhteyksiä on varsin vaikea arvioida ja yleiskaavan tehtävänäkään ei ole määrittää joukkoliikennelinjastoja ja aikatauluja. Työn lähtökohdaksi on otettu nykyinen joukkoliikenneverkko ja se ajatus, että millään alueella joukkoliikenneyhteydet eivät huonone. Visiossa esitetty raideliikenteen verkostokaupunki perustunee alkuvaiheessa raideliikenteen sijaan linja-autoliikenteeseen ja raideliikenteen toteutuminen etenee todennäköisesti vähitellen. Talous asettaa suuren haasteen tulevaisuudessa: mihin on varaa vastaisuudessa, millainen on vuoden 2050 toteutunut liikennejärjestelmä?

Oman haasteensa asettavat mahdolliset politiikan painotuksissa tapahtuvat muutokset. Nykyinen politiikka pyrkii tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ja kestävien kulkutapojen suosimiseen. Kaavan toteutumiseen liittyvä kysymys onkin, millaisia ovat poliittiset päätökset tulevaisuudessa? Liikenteeseen liittyviä poliittisia päätöksiä ovat esimerkiksi kaupunkibulevardeja ja raideliikenteen yhteyksiä koskevat päätökset. Tämän työn rinnalla etenee selvitys kaupunkibulevardeista ja se osaltaan antaa eväitä päättää tulevaisuuden liikennejärjestelmästä.

31.10.2014

Haasteena on myös yleiskaavan toteutumisen aikataulu. Vaikka yleiskaavoituksessa on annettu suuntaviivoja aluevarausten toteuttamiseksi, suunnitellun alue- ja yhdyskuntarakenteen toteutumisen aikataulu ja toteuttamisjärjestys jää lopulta arvoitukseksi. Eri-tyisesti uusia alueita rakennettaessa tulee huolehtia liikenneyhteyksien ja alueen muun rakentamisen tarkoituksenmukaisesta toteuttamisjärjestyksestä.

### 7.3 Yhteenvedo: keskeiset vaikutukset ja suositukset

Yleiskaavan keskeinen keino edistää kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä on suunnitella näille kulkutavoille sopiva alue- ja yhdyskuntarakenne. Tämä tarkoittaa palveluverkon sijoittamista lähelle asutusta ja turvallisten yhteyksien päähän. Lyhyet kulkuetäisyydet ja tiivis maankäyttö edistävät kävellen ja pyörällä tehtäviä matkoja. Joukkoliikennelinjaston suunnittelu yhdessä maankäytön suunnittelun kanssa edistää myös joukkoliikenteen oloja.

Ostosmatkojen näkökulmasta yleiskaavassa on olennaista luoda sellainen rakenne, jossa päivittäistavarakauppa sijoittuu asutuksen lähelle ja ostosmatkat voidaan tehdä kävellen tai pyörällä. Yleiskaavassa osoitettujen keskusta-alueiden 500 metrin, 1 km ja 2 km kävelyverkon etäisyysvyöhykkeillä asuvien lukumäärä kasvaa merkittävästi vuoteen 2050 mennessä. Etäisyysvyöhykkeillä asuvien suhteellinen määrä vuonna 2050 on jonkin verran nykyistä alhaisempi, mikä johtunee osittain siitä, että väestömäärä lisääntyy myös kauempana keskustoista. Lisäksi Malmin lentokentän alueen kävelyverkko ei kuvaa tulevaa tilannetta eikä alueen väestömäärä ole mukana vuoden 2050 etäisyysvyöhykkeiden väestömäärissä.

*Taulukko 4. Väestö keskustojen ja tilaa vaativan kaupan alueiden etäisyysvyöhykkeillä 2013 kyseisen vuoden kävelyverkolla ja 2050 kyseisen vuoden oletetulla kävelyverkolla*

| Etäisyys | Väestö 2013 |             | Väestö 2050 |             |
|----------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|          | Lkm         | % väestöstä | Lkm         | % väestöstä |
| 500 m    | 97 000      | 16 %        | 128 000     | 15 %        |
| 1 km     | 328 000     | 53 %        | 415 000     | 48 %        |
| 2 km     | 588 000     | 96 %        | 753 000     | 87 %        |

Erikoiskaupan ja seudullisen kaupan osalta sijoittuminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle on tärkeää. Vuonna 2013 seudullisten ja kaupunginosakeskustojen sekä tilaa vaativan kaupan alueiden 10 minuutin joukkoliikenteen saavutettavuusvyöhykkeellä asui lähes puolet Helsingin väestöstä, 15 minuutin saavutettavuusvyöhykkeellä noin 86 % ja 20 minuutin saavutettavuusvyöhykkeellä lähes kaikki helsinkiläiset.

*Taulukko 5. Väestö keskustojen (pl. lähikeskustat) ja tilaa vaativan kaupan alueiden etäisyysvyöhykkeillä nykyisillä joukkoliikenteen matka-ajoilla*

| Aika   | Väestö 2013 |             |
|--------|-------------|-------------|
|        | Lkm         | % väestöstä |
| 10 min | 289 000     | 47 %        |
| 15 min | 529 000     | 86 %        |
| 20 min | 592 000     | 97 %        |
| 25 min | 605 000     | 99 %        |

Yleiskaavassa osoitetut keskusta-alueet ovat henkilöautolla hyvin saavutettavissa. Yleiskaavan mukaisten keskusta-alueiden 10 minuutin autoliikenteen etäisyysvyöhykkeellä asui vuonna 2013 lähes kaikki (noin 98 %) Helsingin asukkaista. Moottoritie-osuuksien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi pidentää autoilun matka-aikoja, ja osaltaan tasoittaa joukkoliikenteen ja autoilun matka-aikojen eroja sekä parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

31.10.2014

Taulukko 6. Väestö keskustojen ja tilaa vaativan kaupan alueiden etäisyysvyöhykkeillä 2013 kyseisen vuoden tieverkolla ja 2050 kyseisen vuoden oletetulla tieverkolla

| Aika   | Väestö 2013 |             | Väestö 2050 |             |
|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|        | Lkm         | % väestöstä | Lkm         | % väestöstä |
| 5 min  | 395 000     | 64 %        | 643 000     | 75 %        |
| 10 min | 601 000     | 98 %        | 837 000     | 97 %        |
| 15 min | 609 000     | 99 %        | 855 000     | 99 %        |
| 20 min | 612 000     | 100 %       | 860 000     | 100 %       |

Helsingin yleiskaavaluonnoksessa esitetään aluevarauksia, joille kauppaa voi sijoittua ja tarkemmassa suunnittelussa osoitetaan yksittäisen kaupan tarkempi sijoittuminen ja kytkeytyminen ympäristöönsä. Yleiskaavaluonnos on esitystavaltaan varsin yleispiirteinen ja kaavamääräyksillä ohjataan erityisesti keskusta-alueiden kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olojen kehittämistä. Myös koko kaupungin määräyksissä korostetaan asiaa. Keskusta-alueiden kehittäminen yleiskaavaluonnoksen mukaisesti luo hyvät edellytykset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiselle.

Jo nykyisellään kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ovat keskusta-alueilla sekä niiden välillä kohtuullisen hyvät ja yleiskaavan myötä uusia yhteyksiä on suunniteltu uusille asuin-alueille. Myös baanaverkon laajentaminen koko kaupungin alueelle vie viestiä pyöräilymyönteisestä kaupungista ja luo suhteellisen suoraa ja selkeitä yhteyksiä keskustan välille. Uusien väylien lisäksi olemassa olevien yhteyksien laatutason parantamisella voidaan parantaa kävelen ja pyörällä tehtävien ostosmatkojen houkuttelevuutta. Siten on mahdollista kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn kulutapaosuutta.

Joukkoliikenteen käytön edistämiseen liittyy paljon keinoja kaavoituksen ulkopuolella, kuten pysäkkien suunnittelu käyttäjien näkökulmasta, toimivat aikataulut ja liityntäyhteydet sekä laadukkaat opasteet. Maankäytön suunnitteluun liittyen joukkoliikenteen linjastosuunnittelussa ja tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava reittien ja pysäkkien sijoittelu asukkaita ja palveluja palvelevaksi. Helsingin yleiskaavaluonnoksessa olennaista on panostus raideliikenteen kehittämiseen koko kaupunkia palvelevaksi kulutavaksi. Vaikka toteutukseen liittyvät omat epävarmuutensa, on kehittämisen suunta kuitenkin asetettu yleiskaavan osalta.

Yleiskaavaluonnos antaa hyvät yleispiirteiset edellytykset kestävien kulutusapojen edistämiseen, sillä kaupalliset palvelut sijoittuvat hyvin asutuksen lähelle. Varsin paljon riippuu kuitenkin tarkemman tason suunnittelun ratkaisusta, miten yleiskaavan ratkaisut toteutuvat.

Yhteenveto liikenteeseen ja liikkumiseen kohdistuvista vaikutuksista:

- **Yleiskaavan keskeinen keino edistää kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä on suunnitella näille kulutavoille sopiva alue- ja yhdyskuntarakenne. Tämä tarkoittaa palveluverkon sijoittamista lähelle asutusta ja turvallisten yhteyksien päähän. Lyhyet kulkuetäisyydet ja tiivis maankäyttö edistävät kävelen ja pyörällä tehtäviä matkoja. Joukkoliikennelinjaston suunnittelu yhdessä maankäytön suunnittelun kanssa edistää myös joukkoliikenteen oloja.**
- **Ostosmatkojen näkökulmasta yleiskaavassa on olennaista luoda sellainen rakenne, jossa päivittäistavarakauppa sijoittuu asutuksen lähelle ja ostosmatkat voidaan tehdä kävelen tai pyörällä. Erikoiskaupan ja seudullisen kaupan osalta sijoittuminen hyvien joukkoliikennedyhteyksien äärelle on tärkeää. Keskusta-alueiden kehittäminen yleiskaavaluonnoksen mukaisesti luo hyvät edellytykset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiselle.**
- **Yleiskaavaluonnos antaa hyvät yleispiirteiset edellytykset kestävien kulutusapojen edistämiseen, sillä kaupalliset palvelut sijoittuvat hyvin asutuksen lähelle. Varsin paljon riippuu kuitenkin tarkemman tason suunnittelun ratkaisusta, miten yleiskaavan ratkaisut toteutuvat.**

31.10.2014

---

## **8 VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN**

### **8.1 Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat**

#### ***Yleiset lähtökohdat***

Ihmisten arjen sujuvuudessa yksi merkittävimmistä asioista on kaupan ja erityisesti päivittäistavara-kaupan palvelujen saavutettavuus. Muuta kuin henkilöautoa asiointiin saan käyttäville asukkaille lähellä sijaitsevien myymälöiden merkitys on suuri.

Saavutettavuuden käsite voidaan ymmärtää ja sitä voidaan mitata monin eri tavoin. Fyysistä saavutettavuutta on tarkasteltu liikenteellisten vaikutusten arvioinnin yhteydessä (kohta 7.2.). Fyysisen saavutettavuuden (etäisyys myymälään) lisäksi kaupan palvelujen saavutettavuutta voidaan tarkastella myös koettuna saavutettavuutena. Koettu saavutettavuus voidaan määritellä vaivaksi, jonka kuluttaja kokee tavaroita hankkiessaan. Jos tavaroiden hankkiminen aiheuttaa paljon vaivaa, on saavutettavuus huono, jos se aiheuttaa vähän vaivaa, on saavutettavuus hyvä. Koettuun saavutettavuuteen vaikuttavat hyvin monet tekijät, kuten esimerkiksi tarjonnan monipuolisuus, valintamahdollisuudet, myymälöiden tuotevalikoima, laatu ja hintataso, asiointiin helppous sekä koko asiointimatkan sujuvuus.

#### ***Yleiskaavaluonnoksen kaavaratkaisut***

Kaavaratkaisun lähtökohtana on, että kaupalliset palvelut sijoittuvat keskusta-alueille lähelle asutusta.

Elävän kaupunki- ja kauppaympäristön muodostamiseksi erillään sijaitsevien ja huonosti muilla tavoin kuin henkilöautolla saavutettavien hypermarkettien ja kauppakeskusten sijaan kaupallisia palveluita ohjataan voimakkaammin keskusta-alueille, asutuksen ja työpaikkojen keskelle. Erillisten kaupan rakennuksien sijaan kauppaa ohjataan vahvemmin kivijalkaan, jossa se myös elävöittää jalankulkijan ja pyöräilijän kannalta oleellista katutasoa. Isotkin kauppakeskukset integroidaan osaksi keskustoja ja asumista ja rakennetaan ihmisen mittakaavaan. Urbanissa ympäristössä tilaa on niukasti, minkä johdosta kestäviä liikkumismuotoja: kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tulee suosia suhteessa henkilöautoon. Mielenkiintoinen katutila kivijalkakauppoineen sekä toimivat kulkureitit myös lyhentävät koettua matkan pituutta.

Kaupan ratkaisut pyritään toteuttamaan siten, että vuonna 2050 Helsingissä lähipalvelut ovat hyvin saavutettavissa, jolloin päivittäispalvelut, kuten päivittäistavaramyymälä ja muut usein tarvittavat palvelut, ovat kävelyetäisyydellä. Lähes kaikilla kaupunkilaisilla on päivittäistavaramyymälä enintään 500 metrin jalankulkuetäisyydellä. Erikoiskauppa on sijoittunut keskusta-alueille: seutu- ja paikallistason keskustoihin sekä osin lähi-keskuksiin.

#### ***Arviointimenetelmät ja arvioinnin lähtötiedot***

Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa keskeistä on saavutettavuuden tarkastelu. Selvityksessä on arvioitu muutokset saavutettavuudessa vuoteen 2050 mennessä. Tarkastelu painottuu lähipalvelujen saavutettavuuden tarkasteluun. Arvioinnissa hyödynnetään muissa vaikutusten arviointiosioissa tehtyjä tarkasteluja ja arvioinnin tuloksia, muun muassa kaupan sijainti suhteessa väestön, työpaikkojen ja julkisten palvelujen sijoittumiseen, liikenteellinen saavutettavuus sekä lähipalvelujen toiminta- ja kehitysedellytykset.

31.10.2014

Vähittäiskaupan vaikutus- ja asiointialueita on mallinnettu ns. Huffin painovoimamallin avulla. Mallissa vaikuttavina tekijöinä ovat vähittäiskaupan pinta-ala keskuksessa, kaupan ja julkisten palveluiden monipuolisuus sekä ajoaika tieverkolla. Mallinnuksessa jokaiselle 100 metrin ruudulle on laskettu etäisyys jokaiseen yleiskaavaluonnoksen mukaiseen C1- keskusta-alueeseen. Tarkasteluun on lisäksi huomioitu Helsingin ulkopuolelta seudullisesti merkittäviä keskuksia. Etäisyyden mittana on käytetty ajoaikaa tieverkolla yhteenlaskettuna julkisen liikenteen, henkilöauton ja kävelyn etäisyytenä. Keskus on sitä houkuttelevampi mitä kattavammin kaupan eri toimialat ja julkiset palvelut ovat edustettuina.

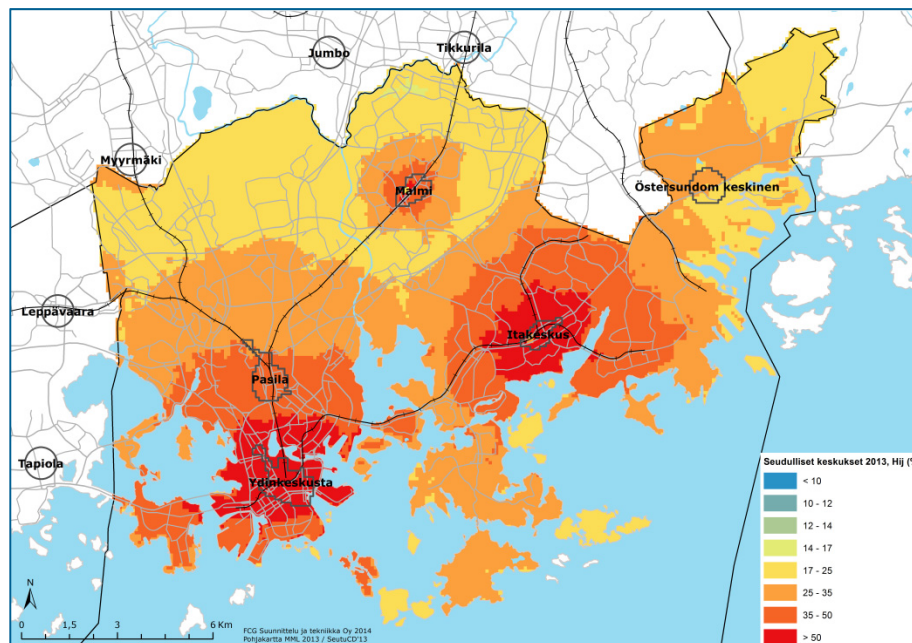
Painovoimamallinnuksessa jokaiselle ruudulle on laskettu arvo, millä todennäköisyydellä ( $0 < p < 1$ ) kyseisestä ruudusta asioidaan kussakin keskuksessa. Nolla kuvaa tilannetta, jossa ruudusta ei asioida tietyssä keskuksessa ja vastaavasti todennäköisyysarvon yksi saavista ruuduista asioidaan ainoastaan tietyssä keskuksessa. Painovoimamallissa on tarkasteltu erikseen seudullisia keskuksia ja kaikkia keskuksia.

## 8.2 Yleiskaavaluonnoksen vaikutukset

### 8.2.1 Asiointien suuntautuminen

#### Seudulliset keskustat

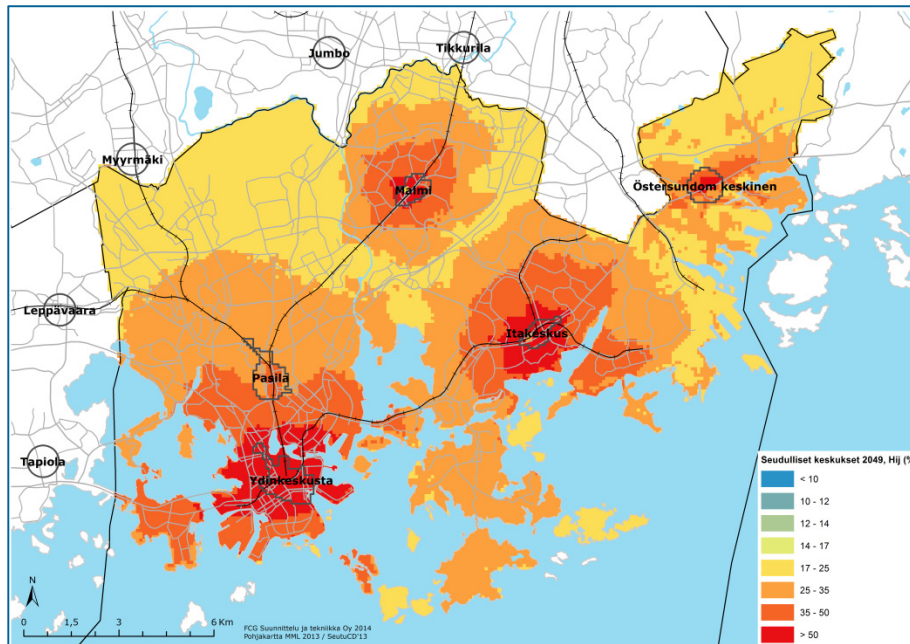
Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu mallinnettuja vähittäiskaupan asiointialueita seututasolla 2013. Mallinnuksessa ovat olleet mukana yleiskaavan vision seututaso keskustat. Helsingin ydinkeskusta ja Itäkeskus ovat vetovoimaisia ja niihin suuntautuu asiointeja laajalta alueelta. Malmin vetovoima ja asiointialue on selvästi pienempi. Pasilalla ja Östersundomilla ei ole omia asiointialueita vuoden 2013 tilanteessa.



Kuva 12. Seudullisten keskusten asiointialueet vuonna 2013

31.10.2014

Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu mallinnettuja vähittäiskaupan asiointialueita seututasolla 2050. Mallinnuksessa ovat olleet mukana yleiskaavan vision seututaso keskustat. Helsingin ydinkeskusta ja Itäkeskus ovat edelleen vetovoimaisia ja niihin suuntautuu asiointeja laajalta alueelta. Malmi vetää asiointeja vuoden 2013 tilannetta enemmän ja laajemmalla alueelta. Asiointien määrän lisääntymiseen vaikuttaa muun muassa Malmin lentokentän rakentuminen asuinalueeksi. Östersundom on uusi asiointikeskus, jonka vaikutusalueen väestömäärä kasvaa merkittävästi. Pasilan vetovoima on varsin heikko Helsingin ydinkeskustan läheisyydessä.

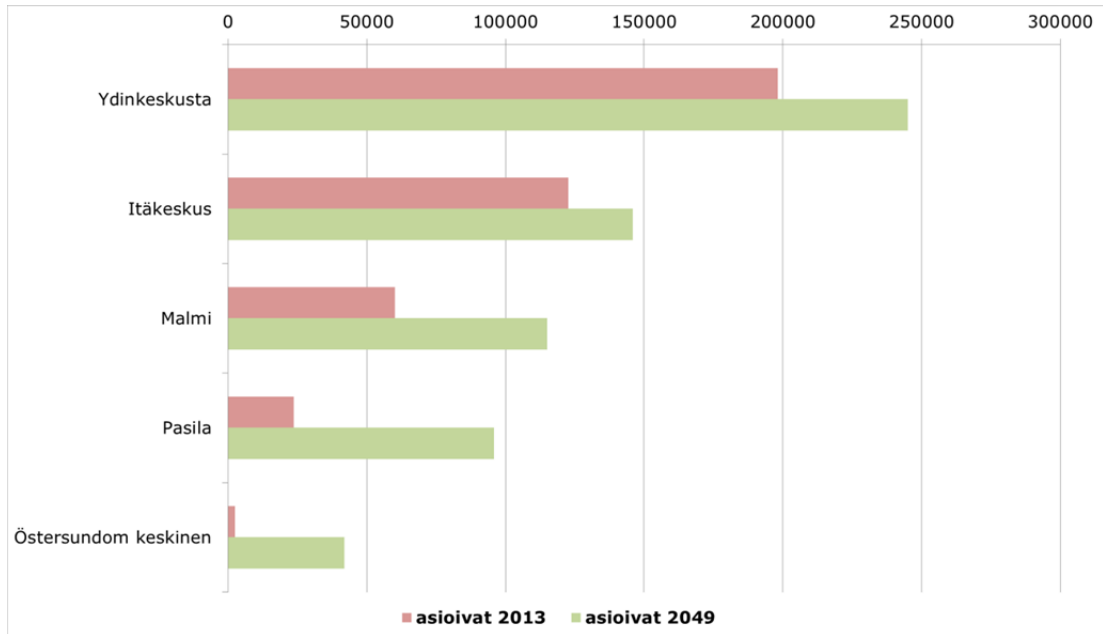


Kuva 13. Seudullisten keskustojen vaikutusalueet vuonna 2050

Seuraavassa taulukossa on esitetty seudullisissa keskustoissa asioivien määrä vuonna 2013 ja 2050. Lukumääräisesti asiointit kasvavat kaikkiin keskuksiin, kun väestömäärä myös kasvaa. Helsingin ydinkeskusta ja Itäkeskus ovat edelleen vetovoimaisimmat keskustat asiointimäärillä mitattuna. Vaikutusalueet kasvavat suhteellisesti eniten kuitenkin Malmilla ja Östersundomissa, joissa asioivien määrä kasvaa merkittävästi. Malmin vetovoiman kasvuun vaikuttaa lähialueen väestömäärän merkittävä lisääntyminen uusien asuinalueiden rakentuessa (mm. Malmin lentokentän alue), keskeinen sijainti sekä hyvät liikenneyhteydet kaikkiin suuntiin. Pasilan asiointien määrä kasvaa, mutta se vetää asiakkaita varsin pieneltä alueelta. Vetovoimamallissa Pasilan vetovoimaan vaikuttaa ydinkeskustan läheisyys, jossa kaupan pinta-ala on huomattavasti suurempi ja saavutettavuus parempi. Pasila on todellisuudessa kuitenkin todennäköisesti vetovoimaisempi, koska Pasilalla on vahva rooli esimerkiksi työmatkaliikenteen solmukohdaksi ja siten mahdollisuus toimia päivittäisten asiointien kohteena. Pasilan vuoden 2050 kerrosalassa ei myöskään ole huomioitu mahdollisen Ikean mitoitus. Östersundomin vetovoima kasvaa suhteellisesti eniten, koska nykytilanteessa alueella ei ole juurikaan palveluita.



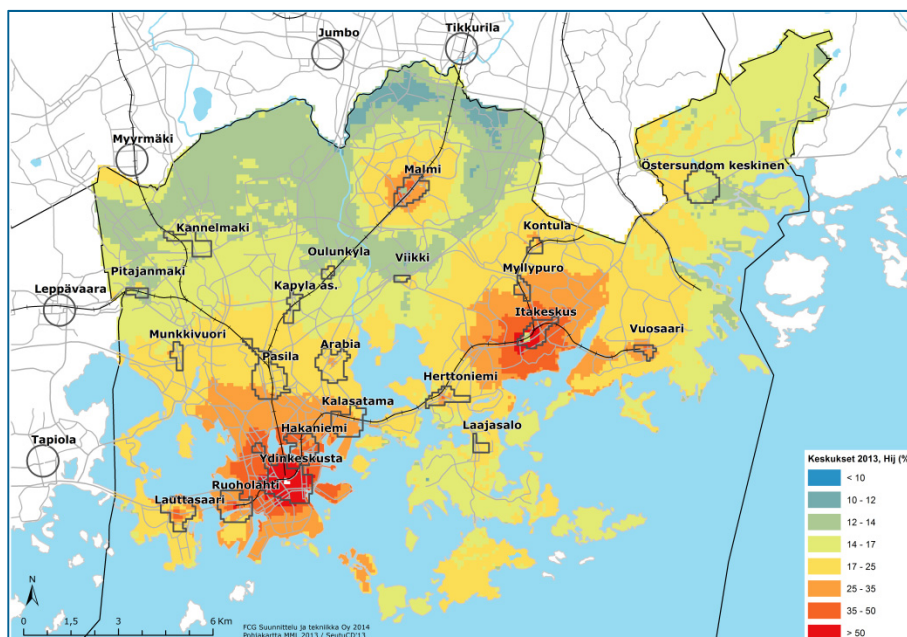
31.10.2014



Kuva 14. Seudullisissa keskustoissa asiovien määrä 2013 ja 2050 vetovoimamallinnuksen vaikutusalueiden mukaisesti

### Kaupunginosakeskustat

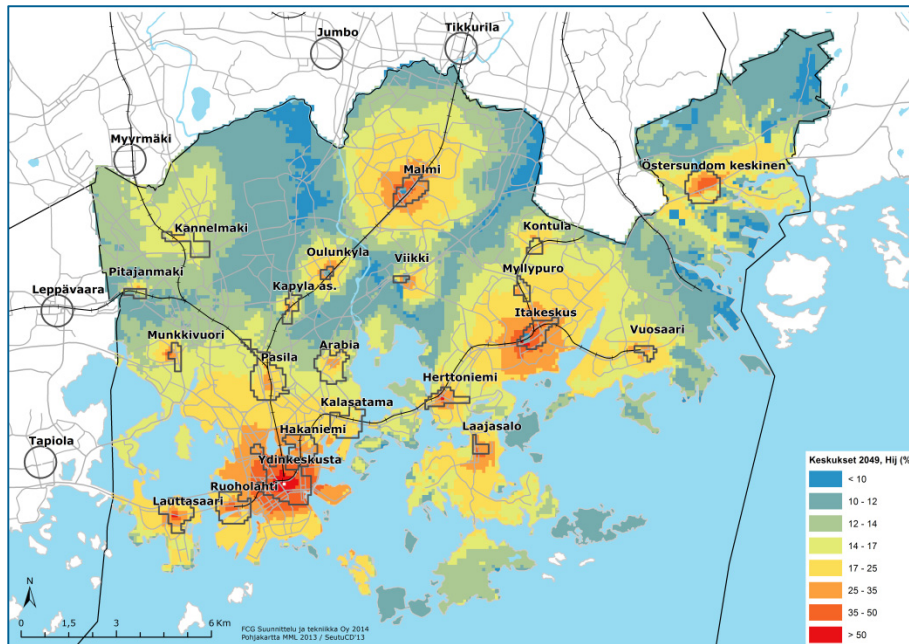
Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu mallinnettuja vähittäiskaupan asiointialueita kaupunginosakeskustasolla 2013. Mallinnuksessa ovat olleet mukana yleiskaavan vision seudulliset keskustat ja kaupunginosakeskustat. Helsingin ydinkeskusta, Itäkeskus ja Malmi ovat vetovoimaisia ja houkuttelevat asiakaskuntaa lähes koko Helsingin alueelta. Muiden kaupunginosakeskusten vetovoima on varsin heikko suhteessa Helsingin ydinkeskustaan sekä Itäkeskuksen ja Malmin keskuksiin. Mallinnus osoittaa, että kaupan palveluverkosto on varsin keskittynyt. Suurella osaa kaupunginosakeskustoista ei ole omaa vaikutusalueetta.



Kuva 15. Seudullisten ja kaupunginosakeskustojen vaikutusalueet vuonna 2013

31.10.2014

Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu mallinnettuja vähittäiskaupan asiointialueita kaupunginosakeskustasolla 2050. Mallinnuksessa ovat olleet mukana yleiskaavan vision seudulliset keskustat ja kaupunginosakeskustat. Helsingin ydinkeskusta, Itäkeskus ja Malmi ovat edelleen vetovoimaisia. Östersundom on uusi asiointikeskus. Myös Pasila nousee esille asiointikeskuksena. Mallinnus osoittaa, että kaupunginosakeskukset muodostavat vuoden 2013 tilannetta merkittävästi kattavamman palveluverkoston. Kaupunginosakeskustason keskuksille muodostuu vahvemmin omia vaikutusalueita.

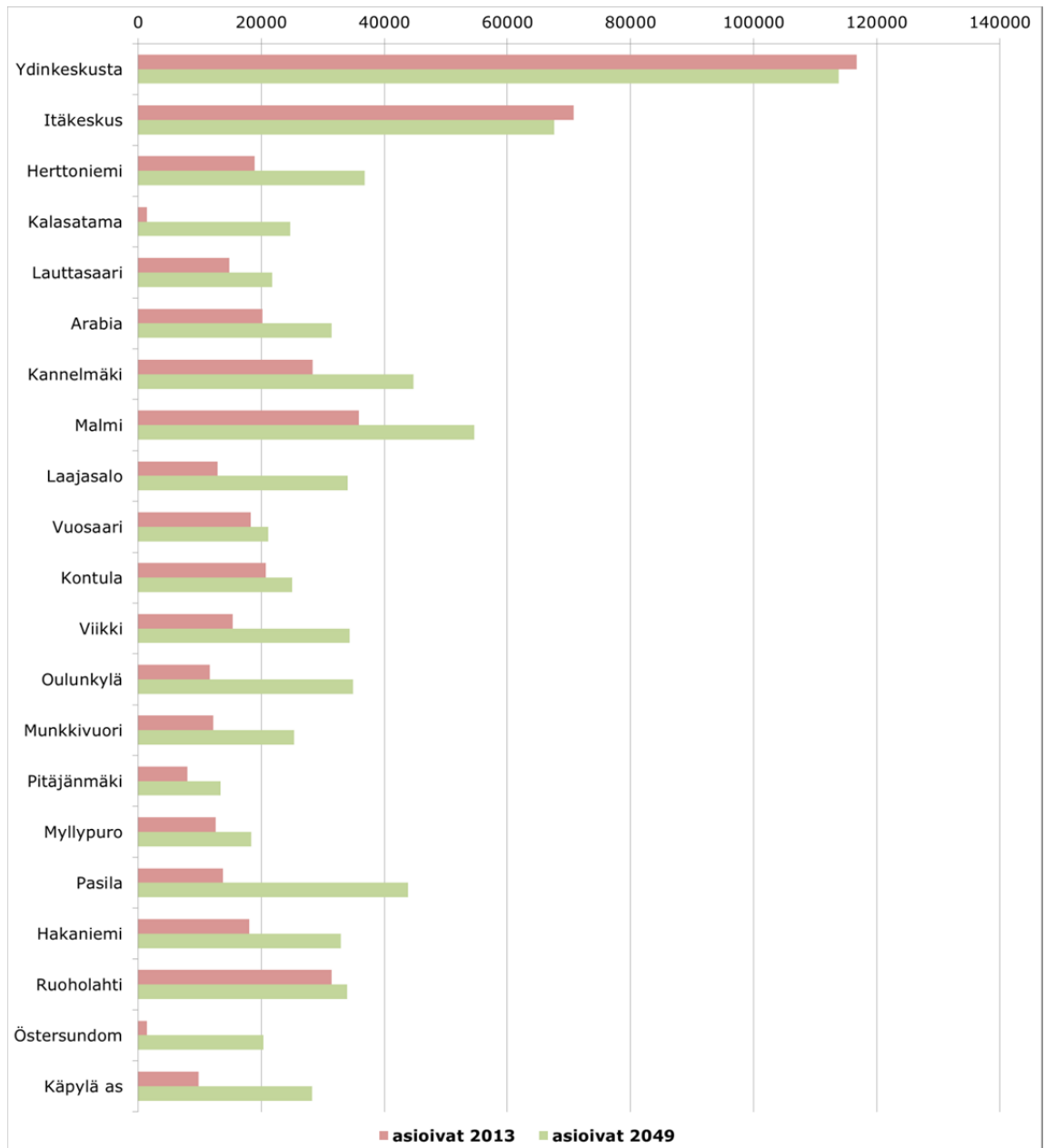


Kuva 16. Seudullisten ja kaupunginosakeskustojen vaikutusalueet vuonna 2050

Seuraavassa taulukossa on esitetty seudullisissa ja kaupunginosakeskustoissa asiointien määrä vuosina 2013 ja 2050. Asiointit Helsingin ydinkeskustaan ja Itäkeskukseen lukumääräisesti hieman vähenevät, mutta ne ovat edelleen selvästi vetovoimaisimmat keskuksat asiointien kokonaismäärällä mitattuna. Ydinkeskustan ja Itäkeskuksen ympäristössä on useita keskuksia, joille asiointit jakautuvat ja näin ollen ydinkeskusta ja Itäkeskus eivät mallissa korostu alueellaan ylivertaisina. Ydinkeskustan ja Itäkeskuksen vetovoimaa ylläpitää tulevaisuudessa niiden rooli matkailijoiden ja Helsingin ulko-  
puolisen ostovoiman tärkeimpinä keskuksina.

Malmin ja Östersundomin vetovoima ja asiointit kasvavat. Malmin ja Östersundomin ympäristössä ei ole muita kilpailevia keskuksia, joten niiden merkitys näkyy laajalla alueella. Asiointien määrä kasvaa myös pienemmissä kaupunginosatason keskuksissa. Asiointit erityisesti Herttoniemen, Kannelmäen, Käpylän, Laajasalon, Munkkivuoren, Oulunkylän ja Viikin keskuksiin lisääntyvät. Muutos 2013–2050 on suhteellisesti suurin Kalasatamassa ja Östersundomissa.

31.10.2014



Kuva 17. Seudullisissa ja kaupunginosakeskustoissa asioivien määrä 2013 ja 2050 vetovoimamallinnuksen vaikutusalueiden mukaisesti

### 8.2.2 Arvioinnin epävarmuustekijät

Vetovoimamalli kuvaa mallinnettua todellisuutta. Asiointien suuntautumiseen vaikuttavat keskusten tarjontaa kuvaavan pinta-alan, etäisyyden ja keskuksen monipuolisuutta kuvaavan houkuttelevuuskertoimen lisäksi muutkin tekijät. Ihmisten subjektiiviset preferenssit, työ- tai harrastuspaikan sijainti yms. vaikuttavat asiointikohteeseen.

Epävarmuustekijöitä aiheuttaa myös käytetty aineisto. Vähittäiskaupan nykyinen pinta-ala on arvioitu yhdistämällä eri rekistereitä ja sisältää epävarmuustekijöitä erityisesti erikoistavarakaupan osalta, koska pinta-alaa ei rekisteröidä kattavasti yhden toimijan toimesta.

31.10.2014

---

Vetovoimamallissa tarkastellut keskusta-alueiden asiointimäärät kuvaavat Helsingissä asuvien asiointeja. Keskusta-alueiden asiointimääriin vaikuttaa lisäksi Helsingin ulkopuolelta tulevat asiointit ja matkailu. Helsingin suurimmilla keskusta-alueilla on merkittävä rooli matkailijoiden ostovoiman kohteena. Asiointimääriin vaikuttaa samalla tavoin myös ostovoiman ulosvirtaus eli helsinkiläisten asiointit muualla. Vetovoimamallinnuksessa huomioitut Helsingin ulkopuoliset keskuksat ovat huomioituna nykytilanteen tiedoilla.

### **8.3 Yhteenveto: keskeiset vaikutukset ja suositukset**

Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuvat keskeiset vaikutukset:

- **Seutukeskustasolla Helsingin ydinkeskusta ja Itäkeskus ovat vuonna 2050 edelleen vetovoimaisimmat keskuksat asiointimäärillä mitattuna.**
- **Vaikutusalueet kasvavat suhteellisesti eniten kuitenkin Malmilla ja Östersundomilla, joissa asiointien määrä kasvaa merkittävästi.**
- **Kaupunginosakeskustat muodostavat vuonna 2050 merkittävästi kattavamman palveluverkoston vuoden 2013 tilanteeseen verrattuna.**
- **Asiointien määrä kasvaa kaupunginosakeskustason keskuksatoissa. Asiointit erityisesti Herttoniemen, Kannelmäen, Käpylän, Laajasalon, Munkkivuoren, Oulunkylän ja Viikin keskuksatoihin lisääntyvät.**
- **Palveluverkoston kehittyessä koettu saavutettavuus paranee.**
- **Palvelut sijoittuvat keskuksatoihin, joka antaa edellytykset tarjonnan monipuolisuudelle ja valintamahdollisuuksille.**

31.10.2014

## 9 VAIKUTUKSET ELINKEINOELÄMÄN TOIMINTAEDELITYKSIIN

### 9.1 Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat

#### ***Yleiset lähtökohdat***

Yleiskaavan sisältövaatimukset ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat lähtökohtana arvioitaessa yleiskaavaluonnoksen vaikutuksia kauppaan ja kaupan palvelurakenteeseen. Yleiskaavan sisältövaatimukseen sisältyy elinkeinoelämän toimintaedellytyksistä huolehtiminen. Yleiskaavassa on oleellista osoittaa vähittäiskaupalle sellaisia alueita, joilla turvataan kaupan liiketoiminnan, toimivan kilpailun, palvelujen saavutettavuuden ja kestävän yhdyskuntakehityksen edistämisen tavoitteiden toteutuminen. Kilpailun näkökulmassa keskeistä on sijaintipaikkojen riittävyys ja kaavaratkaisujen joustavuus.

Lisäksi arvioinnissa korostuvat maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset maakunta- ja yleiskaavoille (MRL 71 b §). Sisältövaatimukseen sisältyvät tavoitteet keskusta-alueiden kaupan toimintaedellytysten turvaamisesta, kaupallisten palvelujen saavutettavuuden turvaamisesta sekä kestävän palveluverkon kehityksestä ja sitä kautta kohtuullisista asiointimatkoista.

#### ***Yleiskaavaluonnoksen kauppaa koskevat ratkaisut***

Yleiskaavaluonnos toteuttaa yleiskaavan visiossa määritellyt kaupan sijoittumisperiaatteita. Vision mukaan kerrosalaltaan yli 2000 k-m<sup>2</sup>:n vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat keskustatoimintojen alueille (seudulliset keskustat, kaupunginosakeskustat ja lähikeskustat) ja merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt Uudenmaan maakuntakaavan osoittamille alueille (valtakunnan keskus Helsingin ydinkeskusta, pääkaupunkiseudun aluekeskukset Kannelmäki, Malmi, Itäkeskus ja Herttoniemi sekä tilaa vaativan kaupan alueet Herttoniemi / Roihupelto, Konala, Suutarila ja Östersundom).

Yleiskaavaluonnoksen kaupan palveluverkko muodostuu palvelutarjonnaltaan monipuolisista keskustoista, kattavista lähipalveluista ja tilaa vaativalle kaupalle osoitetuista alueista. Päivittäistavarakaupan suuret yksiköt sijoittuvat liike- ja palvelukeskustoihin sekä lähikeskustoihin. Asuntoalueille sijoittuvat lähipalvelut täydentävät keskustoihin sijoittuvaa päivittäistavarakaupan verkostoa. Erikoiskauppa sijoittuu liike- ja palvelukeskustoihin ja osin lähikeskustoihin. Myös tilaa vaativan erikoistavaran kauppa sijoittuu pääosin keskustoihin. Merkitykseltään seudulliset tilaa vaativan kaupan yksiköt sijoittuvat yleiskaavaluonnoksessa osoitetuille kaupan alueille Herttoniemeen, Konalaan, Suutarilaan ja Östersundomiin.

Elävän kaupunki- ja kauppaympäristön muodostamiseksi erillään sijaitsevien ja huonosti muilla tavoin kuin henkilöautolla saavutettavien hypermarkettien ja kauppakeskusten sijaan kaupallisia palveluita ohjataan voimakkaammin keskusta-alueille, asutuksen ja työpaikkojen keskelle. Yleiskaavaluonnoksessa ei osoiteta keskusta-alueiden ulkopuolelle sellaisia kaupan sijaintipaikkoja, joissa asiointi perustuu yksinomaan autoliikenteeseen.

Helsingin yleiskaavaluonnoksessa (8.9.2014) merkittävät kaupan palvelut sijoittuvat

- liike- ja palvelukeskustojen alueille (C1)
- kantakaupungin alueelle (C2)
- lähikeskustojen alueille (C3)
- asuntovaltaisille alueille (A1)
- toimitila-alueille (T).

Päivittäistavarakaupan lähipalveluita sijoittuu myös muille asuntovaltaisille alueille ja pienempiä tilaa vaativan kaupan ja muun erikoiskaupan yksiköitä muille toimitila-alueille.

31.10.2014

**Nykyinen kaupan palveluverkko**Päivittäistavarakauppa

Pääkaupunkiseudulla (Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa) toimi vuoden 2013 lopussa yhteensä 613 päivittäistavaramyymälää, joista 417 oli koko päivittäistavaravalikoimaa myyviä myymälöitä ja 196 päivittäistavarakaupan erikoismyymälöitä. Koko päivittäistavaravalikoimaa myyvistä myymälöistä oli myymälätyypeittäin tarkasteltuna vuonna 2013 eniten isoja valintamyymälöitä (155 myymälää). Seuraavaksi eniten oli isoja supermarketteja (83 myymälää), pienmyymälöitä (60 myymälää) ja pieniä valintamyymälöitä (44 myymälää).

*Taulukko 7. Päivittäistavarakaupan myymälät pääkaupunkiseudulla vuonna 2013 (A.C. Nielsen Finland Oy)*

| Myymälätyyppi                                | Espoo      | Helsinki   | Kauniainen | Vantaa     | Pk-seutu   | %            |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Hypermarket >2500 m <sup>2</sup>             | 5          | 8          |            | 6          | 19         | 3 %          |
| Tavaratalo >1000 m <sup>2</sup>              | 3          | 7          |            | 3          | 13         | 2 %          |
| Supermarket, iso >1000 m <sup>2</sup>        | 22         | 42         | 1          | 18         | 83         | 14 %         |
| Supermarket, pieni 400-999 m <sup>2</sup>    | 6          | 30         | 1          | 6          | 43         | 7 %          |
| Valintamyymälä, iso 200-399 m <sup>2</sup>   | 32         | 91         |            | 32         | 155        | 25 %         |
| Valintamyymälä, pieni 100-199 m <sup>2</sup> | 7          | 30         |            | 7          | 44         | 7 %          |
| Pienmyymälä                                  | 7          | 44         |            | 9          | 60         | 10 %         |
| <b>PT-myymälät yhteensä</b>                  | <b>82</b>  | <b>252</b> | <b>2</b>   | <b>81</b>  | <b>417</b> | <b>68 %</b>  |
| Kauppahallimyymälä                           |            | 2          |            |            | 2          | 0 %          |
| Erikoismyymälä                               | 31         | 138        | 2          | 23         | 194        | 32 %         |
| <b>Kaikki yhteensä</b>                       | <b>113</b> | <b>392</b> | <b>4</b>   | <b>104</b> | <b>613</b> | <b>100 %</b> |

Pääkaupunkiseudun päivittäistavarakaupan myyntialasta 41 % oli isoissa supermarketteissa vuonna 2013. Myös päivittäistavaran myynnistä suurin osuus (38 %) toteutui isoissa supermarketteissa. Myyntipinta-alaltaan ja myynniltään toiseksi merkittävin myymälätyyppi oli hypermarketit, joiden osuus pääkaupunkiseudun päivittäistavarakaupan pinta-alasta oli 24 % ja myynnistä 25 %. Alle 400 m<sup>2</sup>:n myymälöiden osuus pinta-alasta oli 21 % ja myynnistä 23 %.

*Taulukko 8. Päivittäistavaramyymälöiden myyntialojen ja myyntien osuudet (%) myymälätyypeittäin vuonna 2013 pääkaupunkiseudulla (A.C. Nielsen Finland Oy).*

| Myymälätyyppi                                | Pt-kaupan myyntiala % | Pt-kaupan myynti % |
|--|-----------------------|--------------------|
| Hypermarket >2500 m <sup>2</sup>             | 24 %                  | 25 %               |
| Tavaratalo >1000 m <sup>2</sup>              | 3 %                   | 5 %                |
| Supermarket, iso >1000 m <sup>2</sup>        | 41 %                  | 38 %               |
| Supermarket, pieni 400-999 m <sup>2</sup>    | 10 %                  | 8 %                |
| Valintamyymälä, iso 200-399 m <sup>2</sup>   | 17 %                  | 18 %               |
| Valintamyymälä, pieni 100-199 m <sup>2</sup> | 2 %                   | 3 %                |
| Pienmyymälä                                  | 2 %                   | 2 %                |
| <b>PT-myymälät yhteensä</b>                  | <b>100 %</b>          | <b>100 %</b>       |

Vuosien 2011–2013 välisenä aikana koko päivittäistavaravalikoimaa myyvien myymälöiden määrä lisääntyi pääkaupunkiseudulla kuudella myymälällä. Isojen supermarkettien (+5 kpl), isojen valintamyymälöiden (+5 kpl), pienmyymälöiden (+3 kpl) ja tavaratalojen (+1 kpl) määrä lisääntyi. Pienten valintamyymälöiden (-7 kpl) ja pienten supermarkettien (-1 kpl) määrä väheni.

31.10.2014

*Taulukko 9. Päivittäistavarakaupan myymälöiden määrän nettomuutos pääkaupunki-seudulla vuosina 2011–2013 myymälätyypeittäin (A.C. Nielsen Finland Oy)*

| Myymälätyyppi                                | Espoo    | Helsinki | Kauniainen | Vantaa   | Pk-seutu  |
|--|----------|----------|------------|----------|-----------|
| Hypermarket >2500 m <sup>2</sup>             | 0        | 0        |            | 0        | <b>0</b>  |
| Tavaratalo >1000 m <sup>2</sup>              | 0        | 1        |            | 0        | <b>1</b>  |
| Supermarket, iso >1000 m <sup>2</sup>        | 2        | 2        | 0          | 1        | <b>5</b>  |
| Supermarket, pieni 400-999 m <sup>2</sup>    | 0        | -3       | 0          | 2        | <b>-1</b> |
| Valintamyymälä, iso 200-399 m <sup>2</sup>   | 0        | 2        |            | 3        | <b>5</b>  |
| Valintamyymälä, pieni 100-199 m <sup>2</sup> | 0        | -6       |            | -1       | <b>-7</b> |
| Pienmyymälä                                  | -1       | 6        |            | -2       | <b>3</b>  |
| <b>PT-myymälät yhteensä</b>                  | <b>1</b> | <b>2</b> | <b>0</b>   | <b>3</b> | <b>6</b>  |

Helsingissä toimi vuoden 2013 lopussa yhteensä 392 päivittäistavaramyymälää, joka on noin 64 % pääkaupunkiseudun päivittäistavaramyymälöistä. Helsingin myymälöistä 252 myymälää oli koko päivittäistavaravalikoimaa myyviä myymälöitä ja 140 päivittäistavarakaupan erikoismyymälöitä. Helsingissä korostuu päivittäistavarakaupan erikoiskaupan keskimääräistä suurempi määrä. Koko päivittäistavaravalikoimaa myyvistä myymälöistä oli myymälätyypeittäin tarkasteltuna vuonna 2013 eniten isoja valintamyymälöitä (91 myymälää). Seuraavaksi eniten oli pienmyymälöitä (44 myymälää), isoja supermarketteja (42 myymälää), pieniä supermarketteja (30 myymälää) ja pieniä valintamyymälöitä (30 myymälää). Alle 200 m<sup>2</sup>:n myymälöiden osuus (19 %) oli Helsingissä suurempi kuin pääkaupunkiseudulla keskimäärin (17 %).

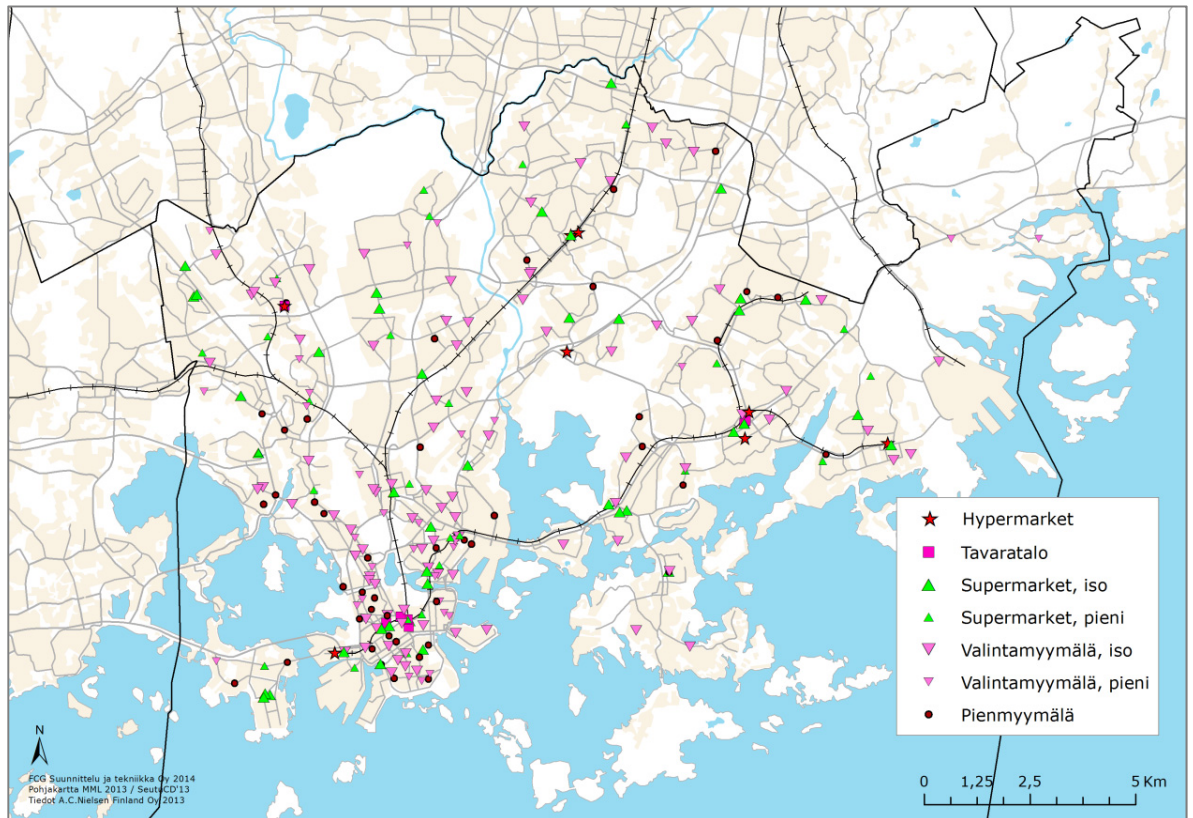
*Taulukko 10. Päivittäistavarakaupan myymälät Helsingissä vuonna 2013 (A.C. Nielsen Finland Oy 2014).*

| Myymälätyyppi                                | Lkm        | %            |
|--|------------|--------------|
| Hypermarket >2500 m <sup>2</sup>             | 8          | 2 %          |
| Tavaratalo >1000 m <sup>2</sup>              | 7          | 2 %          |
| Supermarket, iso >1000 m <sup>2</sup>        | 42         | 11 %         |
| Supermarket, pieni 400-999 m <sup>2</sup>    | 30         | 8 %          |
| Valintamyymälä, iso 200-399 m <sup>2</sup>   | 91         | 23 %         |
| Valintamyymälä, pieni 100-199 m <sup>2</sup> | 30         | 8 %          |
| Pienmyymälä                                  | 44         | 11 %         |
| <b>PT-myymälät yhteensä</b>                  | <b>252</b> | <b>64 %</b>  |
| Kauppahallimyymälä                           | 2          | 1 %          |
| Erikoismyymälä                               | 138        | 35 %         |
| <b>Kaikki yhteensä</b>                       | <b>392</b> | <b>100 %</b> |

Vuosien 2011–2013 välisenä aikana koko päivittäistavaravalikoimaa myyvien myymälöiden lukumäärä lisääntyi Helsingissä kahdella myymälällä. Pienmyymälöiden (+6 kpl), isojen supermarkettien (+2 kpl), isojen valintamyymälöiden (+2 kpl) ja tavaratalojen (+1 kpl) määrä lisääntyi. Pienten valintamyymälöiden (-6 kpl) ja pienten supermarkettien (-3 kpl) määrä väheni. Alueellisesti tarkasteltuna ainoan koko päivittäistavaravalikoimaa myyvän myymälänsä menetti Pikku-Huopalahden pohjoisosa. Tavaratalo lopetti toimintansa Hakaniemestä. Päivittäistavarakaupan myymäläverkko täydentyi Pohjois-Haagan länsiosassa ja uusia tavarataloja avattiin Kannelmäkeen sekä Helsingin keskustaan.

Seuraavassa kuvassa on esitetty päivittäistavaramyymälöiden sijainti Helsingissä 2013.

31.10.2014



Kuva 18. Päivittäistavaramyymälöiden sijainti Helsingissä 2013 (A.C.Nielsen Finland Oy)

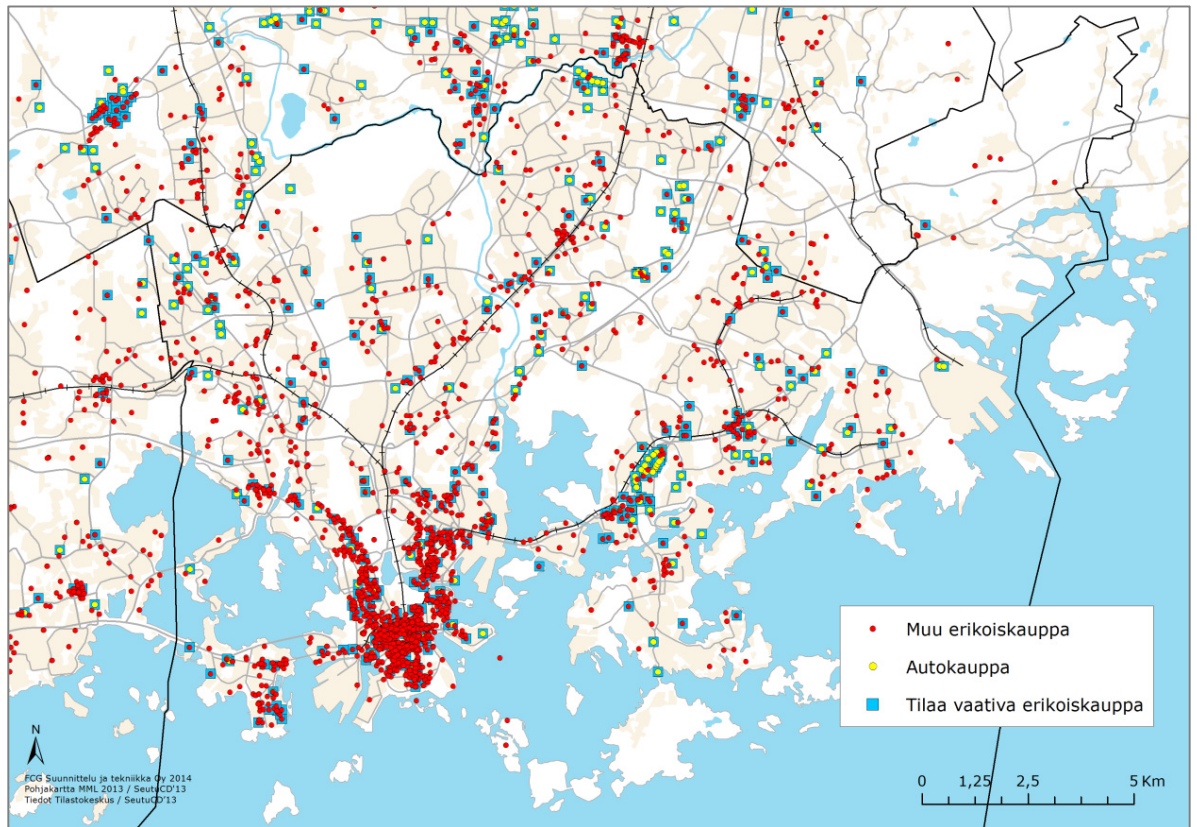
### Erikoiskauppa

Erikoiskauppa on pääkaupunkiseudulla keskittynyt pää- ja seutukeskuksiin. Pääkaupunkiseudun suurin kaupallinen keskittymä on Helsingin kantakaupungin alue. Kantakaupungin ulkopuolella merkittävimmät kaupalliset keskittymät ovat suurten kauppakeskusten ympärillä, kuten esimerkiksi Itäkeskuksen Itis, Leppävaaran Sello ja Pakkalan Jumbo. Pienempiä kaupallisia erikoiskaupan keskittymiä on Herttoniemessä, Lauttasaarella, Malmilla ja Vuosaarella. Helsingissä on 18 kauppakeskusta, joista uusin on Kannelmäen Kaari. Kalasataman ja Pasilan kauppakeskukset ovat suunnitteilla. Lisäksi Helsingissä on 26 ostoskeskusta. Suurimmat tilaa vaativan erikoiskaupan keskittymät sijaitsevat Helsingin ydinkeskustan ohella Herttoniemessä/Roihupellossa, Konalassa ja Suutarilassa. Pienempiä keskittymiä on Vattuniemessä ja Tattarisuolla. Suurin autokaupan keskittymä on Herttoniemessä.

Seuraavassa kuvassa on esitetty erikoiskaupan sijainti pääkaupunkiseudulla 2013.



31.10.2014



Kuva 19. Erikoiskaupan sijoittuminen pääkaupunkiseudulla 2013 (Tilastokeskus, Seutu-CD '13)

### Arvio liiketilan laskennallisesta lisätarpeesta

”Helsingin palveluverkkoselvitys sekä tavoiteverkko 2050” selvityksessä on esitetty arvio ostovoiman kehityksestä Helsingissä. Ostovoima kasvaa Helsingissä, koska kaupungin väkiluvun ja myös ostovoiman asukasta kohti arvioidaan kasvavan. Ostovoiman kehitys on arvioitu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan julkaisussa ”Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi” esitetyillä laskentaperusteilla.

Palveluverkkoselvityksessä on arvioitu väestön ja ostovoiman kasvun perusteella vähittäiskaupan liiketilan lisätarve Helsingissä vuoteen 2050. Lisäksi on arvioitu kaupallisten palvelujen tilatarve, joka on noin 25 % vähittäiskaupan tilatarpeesta. Verkkokaupan on arvioitu vähentävän liiketilan lisätarvetta 10 % vuoteen 2035 mennessä ja 20 % vuosina 2035-2050. Vähittäiskaupan ja kaupallisten palvelujen liiketilan laskennallinen lisätarve Helsingissä vuoteen 2050 mennessä on **noin 1 700 000 k-m<sup>2</sup>**. Liiketilan lisätarpeesta kohdistuu päivittäistavarakauppaan noin 152 000 k-m<sup>2</sup>, tilaa vaativaan kauppaan noin 362 000 k-m<sup>2</sup>, muuhun erikoiskauppaan noin 679 000 k-m<sup>2</sup>, autokauppaan ja huoltamotoimintaan noin 178 000 k-m<sup>2</sup> sekä kaupallisiin palveluihin noin 343 000 k-m<sup>2</sup>.

Laskelma kuvaa Helsingin oman väestön ostovoiman kasvun edellyttämää liiketilan lisätarvetta. Helsinkiin suuntautuu kuitenkin huomattava määrä ostovoimaa myös kaupungin ulkopuolelta, mikä lisää liiketilan lisätarvetta erityisesti Helsingin ydinkeskustassa ja suurimmissa seututaso keskustoissa.

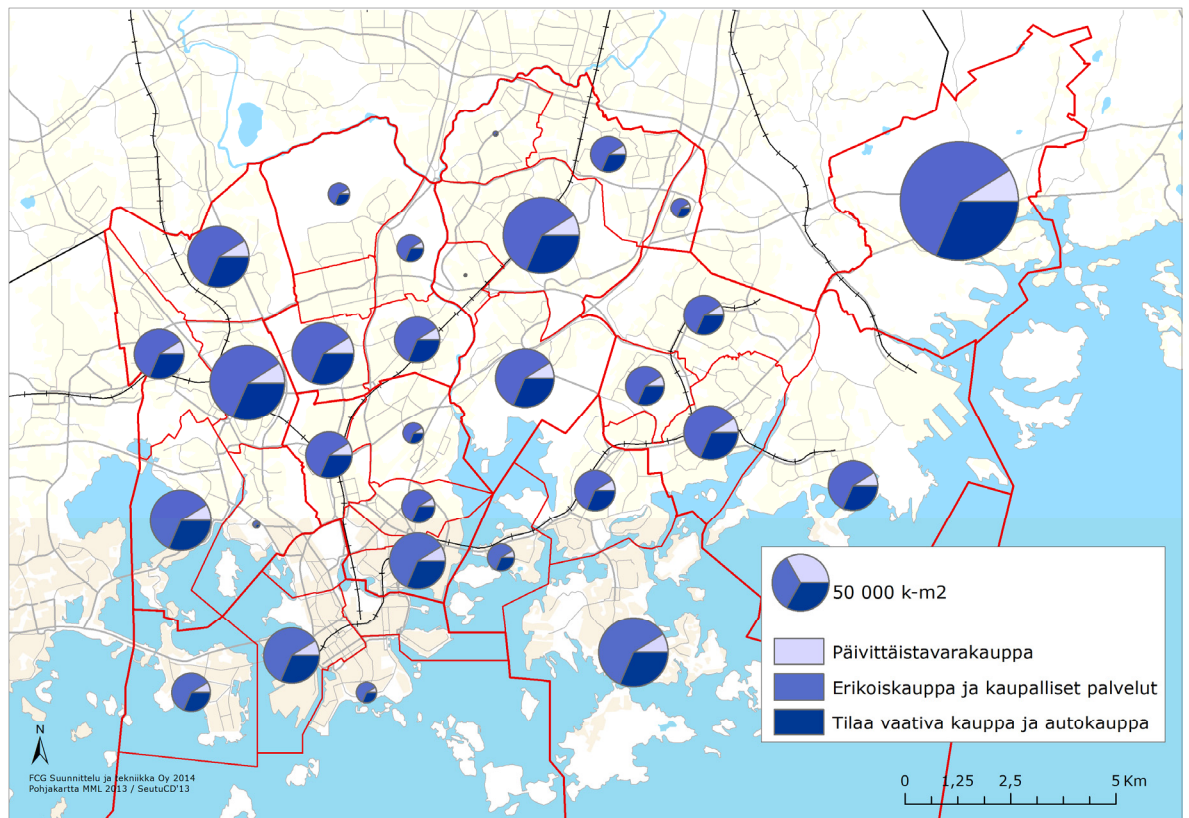
31.10.2014

Taulukko 11. Helsingin väestönkasvun mahdollistama liiketilan lisätarve Helsingissä (Helsingin palveluverkkoselvitys sekä tavoiteverkko 2050)

| Väestönkasvun tuoma liiketilan lisätarve (k-m <sup>2</sup> ) Helsingissä - (nopea väestönkasvu) | 2012-2035      | 2012-2050        |
|---|----------------|------------------|
| Päivittäistavarakauppa ja Alko  | 91 000         | 152 000          |
| Tilaa vaativa kauppa  | 188 000        | 362 000          |
| Muu erikoiskauppa   | 232 000        | 679 000          |
| Autokauppa ja huoltamot   | 92 000         | 178 000          |
| <b>Vähittäiskauppa yhteensä</b>   | <b>603 000</b> | <b>1 371 000</b> |
| Muut kaupalliset palvelut   | 151 000        | 343 000          |
| <b>Kauppa ja kaupalliset palvelut yhteensä</b>  | <b>754 000</b> | <b>1 714 000</b> |

Seuraavassa kuvassa on esitetty arvio siitä, miten liiketilan laskennallinen lisätarve jakautuu peruspiireittäin ja toimialaryhmittäin. Liiketilan lisätarpeen jakautuminen peruspiireittäin on arvioitu kunkin peruspiirin vuoden 2013 väestömäärän ja vuoden 2050 väestöarvion sekä yksityisen kulutuksen kehitysarvion pohjalta. Jakautuminen toimialaryhmiin on arvioitu koko Helsingin keskimääräisillä osuuksilla (taulukko 11). Peruspiirin oman väestön kysynnän kasvun perusteella arvioituna suurin kysyntäpotentiaali ja liiketilan lisätarve on Östersundomin peruspiirissä.

Peruspiireittäin tehdyissä tarkasteluissa on kuitenkin tärkeää huomata, että peruspiirin ostovoiman kasvu kertoo tietyn peruspiirin kysyntäpotentiaalın kasvun, mutta ei sitä, missä kysynnän kasvu toteutuu myyntinä ja liiketilan lisätarpeena. Käytännössä kysyntä ei aina kohdistu omalle alueelle ja erityisesti erikoiskaupassa kysyntä ja liiketilan lisätarve kohdistuu suurimpiin keskustoihin. Liiketilan lisätarpeen toteutuminen edellyttää lisäksi muun maankäytön ja liikenneyhteyksien toteutumista.



Kuva 20. Liiketilan lisätarpeen jakautuminen peruspiireittäin ja toimialaryhmittäin

31.10.2014

## 9.2 Yleiskaavaluonnoksen vaikutukset

Yleiskaavaluonnoksen elinkeinoelämään kohdistuvina vaikutuksina on arvioitu kaavaluonnoksen mahdollistaman kaupan palveluverkon kokonaisuuden vaikutukset. Lisäksi on arvioitu keskustatoimintojen alueiden ja keskustojen ulkopuolisten kaupan alueiden vaikutukset. Lähtöaineistona on käytetty vetovoimamallin tuloksia sekä palveluverkkoselvityksessä esitettyjä laskelmia vähittäiskaupan ostovoiman ja liiketilatarpeen kehityksestä. Yleisellä tasolla on lisäksi arvioitu matkailun merkitystä kaavassa osoitettujen kaupan alueiden kehitykseen. Lähtöaineistona on ollut Uudenmaan matkailun tulo- ja työllisyys selvitys. Työllisyysvaikutuksia on arvioitu Tilastokeskuksen panos-tuotos taulukoiden avulla.

### 9.2.1 Kaupan palveluverkon kokonaisuus

Keskeisiä kysymyksiä arvioitaessa yleiskaavaluonnoksen vaikutuksia kaupan palvelurakenteen kehitykseen ovat seuraavat:

- luovatko yleiskaavaluonnoksen kauppaa koskevat ratkaisut edellytykset kaupan palveluverkon alueellisesti tasapainoiselle kehitykselle?
- vahvistuuko keskusta-alueiden asema kaupan sijaintipaikkana?
- turvaako yleiskaavaluonnos kaupan toiminta- ja kehitysedellytykset yleisesti koko Helsingissä sekä erikseen keskusta-alueilla ja kaupan alueilla?
- toteutuvatko toimivan kilpailun edellytykset ja alalle tulon mahdollisuudet? Onko kaupalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia ja kilpailukykyisiä liikepaikkoja?
- turvaako yleiskaavaluonnos lähipalveluiden toiminta- ja kehitysedellytykset?

#### Kaupan palveluverkon alueellinen kehitys

Yleiskaavaluonnoksen vähittäiskaupan sijaintiratkaisut antavat hyvän lähtökohdan alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle. Yleiskaavaluonnoksen mukaan kauppa sijoittuu keskusta-alueille ja kaupan palveluverkko tukeutuu olemassa olevaan tai suunniteltuun yhdyskuntarakenteeseen ja keskusverkkoon.

Keskusten välisiä suhteita ja vaikutusalueiden muutoksia on mallinnettu vetovoimamallin avulla. Seututaso tarkastelussa ydinkeskusta ja Itäkeskus ovat vuonna 2050 edelleen vetovoimaisimmat keskuksat ja niiden vaikutusalueet ovat laajimmat. Malmin vahvistuva rooli aluekeskuksena ja Östersundomin uusi seudullinen keskusta tasapainottavat kaupan palvelutarjontaa ja vahvistavat kaupan palveluverkon alueellisesti tasapainoista kehitystä seututasolla. Helsingin ydinkeskusta ja seudulliset keskustat näkyvät vetovoimaisina myös kaupunginosakeskustason tarkastelussa. Mallinnus kuitenkin osoittaa, että kehittyvät kaupunginosakeskustat muodostavat yhdessä seudullisten keskustojen kanssa nykyistä kattavamman palveluverkoston vuonna 2050, mikä tukee arviota kaupan palveluverkon alueellisesti tasapainoisen kehityksen toteutumisesta.

#### Keskusta-alueiden kaupan kehitys

Yleiskaavaluonnos ohjaa vähittäiskauppaa keskusta-alueille ja vahvistaa keskusta-alueiden asemaa vähittäiskaupan sijaintipaikkana maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaisesti. Yleiskaavaluonnos luo edellytykset Helsingin ydinkeskustan, seudullisten keskustojen ja lähikeskustojen kaupallisen vetovoiman vahvistumiselle ja kaupan palvelutarjonnan lisäämiselle ja monipuolistamiselle.

Keskusta-alueiden ulkopuolelle osoitetut kaupan alueet ovat olemassa olevia kaupan alueita. Yleiskaavaluonnoksen suunnittelumääräysten mukaan uusi liikerakentaminen on tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa tai muuten keskustaan soveltumatonta kauppaa, joka ei kilpaile keskusta-alueiden kaupan kanssa. Näin ollen kaupan alueilla ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupan toiminta- ja kehitysedellytyksiin.

31.10.2014

Yleiskaavaluonnoksen kauppaa koskevat ratkaisut vahvistavat Helsingin ydinkeskustan ja sitä kautta koko Helsingin valtakunnallista asemaa, mutta luovat edellytykset myös seudullisten keskustojen kaupallisen aseman vahvistumiselle kaupungin sisällä ohjaamalla vähittäiskauppaa keskusta-alueille.

#### Kaupan toiminta- ja kehitysedellytykset

Väestön määrän ja ostovoiman kasvu mahdollistavat kaupan kehittymisen. Väestökehityksen seurauksena merkittävin vähittäiskaupan kehityspotentiaali on Haagan, Kallion, Kampinmalmin, Laajasalon, Latokartanon, Malmin, Maunulan ja Östersundomin peruspiireissä, joilla ostovoiman kasvu mahdollistaa sekä olemassa olevien palveluiden kehittämisen että uuden liiketilan rakentamisen. Muilla alueilla vähittäiskaupan ostovoiman kasvu ja liiketilan lisätarve on vähäisempää, mutta yleiskaavaluonnos mahdollistaa kaupan kehityksen myös muilla alueilla. Yleiskaavaluonnoksessa osoitettujen keskusta-alueiden vaikutusalueilla on riittävän suuri väestöpohja monipuolisen tarjonnan ylläpitämiseen ja kehittämiseen.

Yleiskaavaluonnoksessa ei osoiteta keskusta-alueiden ulkopuolelle uusia vähittäiskaupan suuryksiköiden alueita keskustahakuiselle erikoiskaupalle eikä päivittäistavarakaupalle. Kaavaratkaisu ohjaa uudet suuret keskustahakuisen erikoiskaupan ja päivittäistavarakauppan yksiköt keskusta-alueille, mikä osaltaan parantaa ja luo edellytyksiä lähipalveluiden toiminta- ja kehitysedellytyksille muilla alueilla. Keskusta-alueiden ulkopuolelle osoitetut kaupan alueet tarjoavat sijaintimahdollisuuksia tilaa vaativalle kaupalle.

#### Toimivan kilpailun edellytykset

Toimivan kilpailun edistämiseksi keskeistä on alalle tulon mahdollisuuksien turvaaminen. Uusilla toimijoilla tulee olla riittävät edellytykset sijoittua kilpailukykyisille liikepaikoille. Yleiskaavan ratkaisulla voidaan joko rajoittaa tai mahdollistaa kilpailun toimivuutta. Sijoittumispaikkojen runsaus luo edellytyksiä toimivalle kilpailulle. Helsingin yleiskaavaluonnoksen ratkaisut tarjoavat erityisesti keskusta-alueilla kaupalle runsaasti uusia vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja.

Yleiskaavaluonnos ohjaa uudet päivittäistavarakauppan ja keskustahakuisen erikoiskaupan suuret yksiköt keskusta-alueille. Yleiskaavan toteutumisen myötä keskusta-alueiden kaupallinen painoarvo ja vetovoima vahvistuvat, mikä turvaa olemassa olevan kaupan kehityksen, mutta voi luoda edellytyksiä myös uusien liikepaikkojen kehittämiseksi keskusta-alueilla. Keskusta-alueiden lisäksi yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu kaupan alueita merkitykseltään seudulliselle tilaa vaativalle kaupalle. Alueet ovat olemassa olevia kaupan alueita.

Yleiskaavassa ei ole osoitettu uusia vähittäiskaupan suuryksiköiden alueita keskusta-alueiden ulkopuolelle. Tämä voi heikentää uusien toimijoiden sijoittumista ja sitä kautta toimivan kilpailun edellytyksiä kaikilla vähittäiskaupan toimialoilla, mikäli ei samaan aikaan huolehdita siitä, että keskusta-alueilla on riittävästi vapaita sijaintipaikkoja uusille toimijoille. Mikäli sijaintipaikkoja ei ole riittävästi, olemassa olevien toimijoiden asema vahvistuu suhteessa uusiin toimijoihin.

### 9.2.2 Keskustatoimintojen alueiden vaikutukset kaupan palvelurakenteeseen

Yleiskaavaluonnoksen kauppaa koskevat ratkaisut vahvistavat liike- ja palvelukeskustojen asemaa vähittäiskaupan sijaintipaikkana. Keskustojen vaikutusalueiden väestömäärän ja ostovoiman kasvu mahdollistavat kaupan toiminta- ja kehitysedellytykset myös tulevaisuudessa. Vetovoimamallinnuksen mukaan Helsingin ydinkeskusta ja Itäkeskus säilyttävät asemansa suurimpina kaupan keskittyminä. Seututasolla Malmin asema vahvistuu ja Östersundom muodostuu uudeksi kaupan keskittymäksi. Kaupunginosa-keskustojen verkosto täydentää seudullisten keskustojen verkostoa. Yleiskaavaluonnos luo edellytykset alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle.

31.10.2014

---

Yleiskaavaluonnoksessa uusi päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan liikerakentaminen ohjataan liike- ja palvelukeskustojen, kantakaupungin ja lähikeskustojen alueille. Yleiskaavaluonnos vahvistaa Helsingin ydinkeskustan kaupallista veto-voimaa, mutta luo edellytykset myös seudullisten keskustojen ja lähikeskustojen kaupallisen aseman vahvistumiselle. Yleiskaavaluonnos turvaa Helsingin ydinkeskustan kehittymisen maakunnallisena ja valtakunnallisena kaupan pääkeskuksena. Yleiskaavaluonnoksessa ei ole määritelty liike- ja palvelukeskustojen mitoitusta. Erityisesti seudullisten keskustojen mitoituksen määrittäminen turvaisi osaltaan sen, että Helsingin ydinkeskustan asema maakunnan ja valtakunnan kaupallisena pääkeskuksena vahvistuisi myös tulevaisuudessa.

### 9.2.3 Tilaa vaativan kaupan alueiden vaikutukset kaupan palvelurakenteeseen

Yleiskaavaluonnoksessa on mahdollistettu tilaa vaativan kaupan sijoittuminen keskusta-alueiden ulkopuolelle toimitila-alueilla Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa. Kaikki alueet ovat olemassa olevia seudullisesti merkittäviä kaupan alueita. Östersundomista muodostuu uusi merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan alue.

Yleiskaavaluonnoksen tilaa vaativan kaupan alueet yhdessä liike- ja palvelukeskustojen ja lähikeskustojen kanssa luovat edellytykset alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle. Herttoniemen ja Konalan alueet sijoittuvat keskusta-alueiden välittömään läheisyyteen. Suutarilassa keskusta-alueet sijoittuvat noin 2 kilometrin etäisyydelle alueen molemmilla puolilla. Keskusta-alueita lähellä olevat kaupan alueet tukevat parhaiten keskustojen kaupan toiminta- ja kehitysedellytyksiä. Yleiskaavamääräysten mukaan kaupan alueille sijoittuva uusi liikerakentaminen on tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa tai muuten keskustaan soveltumatonta kauppaa, joka ei kilpaile keskusta-alueiden kaupan kanssa, joten ne eivät merkittävästi haittaa keskustojen kaupan toiminta- ja kehitysedellytyksiä.

### 9.2.4 Muut vaikutukset

Taulukossa 11 on esitetty liiketilan lisätarve, joka on arvioitu Helsingin oman väestön kasvun pohjalta. Helsinkiin suuntautuu kuitenkin huomattava määrä asiointeja ja ostovoimaa myös kaupungin ulkopuolelta. Kaupungin ulkopuolelta tuleva kysyntä lisää liiketilan tarvetta. Vähittäiskaupan liikevaihdon ja Helsingin oman väestön kysynnän pohjalta arvioituna ostovoiman nettosiirtymä Helsinkiin oli vuonna 2012 suuruusluokaltaan 640 miljoonaa euroa (+12 %), joka on vähittäiskaupan keskimääräisellä myyntitehokkuudella kerrosalaksi muutettuna noin 170 000 k-m<sup>2</sup>. Mikäli ostovoiman siirtymä säilyy vuoden 2012 tasolla, on kaupungin ulkopuolelta tulevan kysynnän aikaansaama liiketilan lisätarve vuoteen 2050 mennessä suuruusluokkaa 200 000 k-m<sup>2</sup>. Voidaan olettaa, että suuri osa matkailijoiden ja kaupungin ulkopuolelta tulevasta kysynnästä kohdistuu Helsingissä ydinkeskustaan ja Itäkeskukseen. Erityisesti ydinkeskustan ja Itäkeskukseen, mutta myös muiden seudullisten keskustojen kaupan sijoittumista ja mitoitusta koskevissa kaavaratkaisuissa tulisi ottaa huomioon kaupungin ulkopuolelta tulevan kysynnän vaikutus liiketilatarpeeseen.

Yleiskaavan yleispiirteisyydestä johtuen kaavaluonnoksen työllisyysvaikutuksia ei voida tarkasti arvioida. Työllisyysvaikutusten suuruusluokkaa voidaan karkealla tasolla arvioida esimerkiksi liiketilan lisätarpeen perusteella. Helsingin oman väestön kasvun aikaansaama liiketilan lisätarve on vuosina 2013–2050 noin 1 700 000 k-m<sup>2</sup>. Tilastokeskuksen panos-tuotokertoimien perusteella liiketilan lisätarpeen rakentamisen aikaansaama välittömän työllisyysvaikutus rakentamisen alalla on suuruusluokaltaan 15 000 henkilötyövuotta. Kaupan keskimääräisten tunnuslukujen mukaan liiketilan lisätarpeen perusteella arvioidun myynnin kasvun aikaansaama työllisyysvaikutus vähittäiskaupan toimialalla on suuruusluokaltaan 20 000 henkilötyövuotta. Välittömän työllisyysvaikutuksen lisäksi syntyy huomattava määrä välillisiä työllisyysvaikutuksia muilla toimialoilla.

31.10.2014

### 9.2.5 Arvioinnin epävarmuustekijät

Yleiskaavaluonnos ohjaa vähittäiskauppaa keskusta-alueille maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaisesti. Tämä ei kuitenkaan vielä takaa kaupan yksiköiden sijoittumista keskusta-alueille, vaan yksityiskohtaisessa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että keskusta-alueet myös käytännössä ovat kilpailukykyisiä kaupan sijaintipaikkoja ja tarjoavat kaupalle hyvät toimintaedellytykset, joista liikepaikkojen tarjonta sekä liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen toimivuus ovat tärkeimpiä.

Yleiskaavaluonnos saattaa tällä hetkellä näyttäytyä siten, että kaavaratkaisut eivät tue alalle pääsyä ja kilpailuedellytysten syntymistä, koska nykyisen kaltaisia erillisiä kaupan sijaintipaikkoja ei ole enää tulevaisuudessa tarjolla. Yleiskaavan tavoitteena on ohjata kauppa keskustoihin, jossa se integroituu muihin toimintoihin. Tältä pohjalta arvioituna yleiskaavaluonnos luo edellytykset toimivalle kilpailulle, mikäli samaan aikaan kaupan sijoittuminen keskustoihin mahdollistetaan myös käytännössä.

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole määritelty keskusta-alueiden eikä tilaa vaativan kaupan alueiden mitoituksia. Vähittäiskaupan enimmäimitoituksen määrittäminen kerrosalana, yksittäisen suuryksikön enimmäiskokona tai muulla tavoin keskustojen vaikutusalueen ostovoiman kehitykseen perustuen vahvistaisi edellytyksiä kestävä ja alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle sekä turvaisi kaupan toiminta- ja kehitysedellytykset eritasoisissa keskustoissa.

## 9.3 Yhteenveto: keskeiset vaikutukset ja suositukset

Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin kohdistuvat keskeiset vaikutukset:

- **Yleiskaavaluonnoksen vähittäiskaupan sijaintiratkaisut edistävät alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitystä.**
- **Seututasolla ydinkeskusta ja Itäkeskus säilyttävät vetovoimansa ja niiden vaikutusalueet ovat laajimmat. Malmin vahvistuva rooli aluekeskuksena ja Östersundomin uusi seudullinen keskusta tasapainottavat kaupan palvelutarjontaa ja vahvistavat kaupan palveluverkon alueellisesti tasapainoista kehitystä.**
- **kehittyvät kaupunginosakeskustat muodostavat yhdessä seudullisten keskustojen kanssa nykyistä kattavamman palveluverkoston vuonna 2050.**
- **Yleiskaavaluonnoksen kauppaa koskevat ratkaisut vahvistavat Helsingin ydinkeskustan ja sitä kautta koko Helsingin valtakunnallista asemaa, mutta luovat edellytykset myös seudullisten keskustojen ja kaupunginosakeskustojen kaupallisen aseman vahvistumiselle kaupungin sisällä ohjaamalla vähittäiskauppaa keskusta-alueille.**
- **Kaavaratkaisu ohjaa uudet suuret keskustahakuisen erikoiskaupan ja päivittäistavarakaupan yksiköt keskusta-alueille. Yleiskaavaluonnoksessa osoitettujen keskusta-alueiden vaikutusalueilla on riittävän suuri väestöpohja monipuolisen tarjonnan ylläpitämiseen ja kehittämiseen.**
- **Yleiskaavassa ei ole osoitettu uusia vähittäiskaupan suuryksiköiden alueita keskusta-alueiden ulkopuolelle. Tämä voi heikentää uusien toimijoiden sijoittumista ja sitä kautta toimivan kilpailun edellytyksiä kaikilla vähittäiskaupan toimialoilla, mikäli ei samaan aikaan huolehdita siitä, että keskusta-alueilla myös käytännössä on riittävästi vapaita sijaintipaikkoja uusille toimijoille.**
- **Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus kerrosalana, yksittäisen suuryksikön enimmäiskokona tai muulla tavoin keskustojen vaikutusalueen ostovoiman kehitykseen perustuen vahvistaisi edellytyksiä kestävä ja alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle.**

31.10.2014

## 10 YHTEENVETO

### ***Tausta ja tavoitteet***

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa on käynnissä Helsingin uuden yleiskaavan laatiminen. Yleiskaavaluonnoksen kaupallisten vaikutusten arviointi on tehty asiantuntija-arviona olemassa oleviin selvityksiin, uusimpiin tilasto- ja rekisteriaineistoihin sekä paikkatietotarkasteluihin perustuen. Vaikutusten arvioinnin keskeisenä lähtöaineistona on ollut "Helsingin palveluverkkoselvitys ja tavoiteverkko 2050", yleiskaavaluonnoksen aineisto sekä yleinen kauppa koskeva selvitys- ja tutkimusaineisto.

Vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavan sisältövaatimukset ja vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset sekä ympäristöministeriön laatimat ohjeet kaupan kaavoituksesta ja vaikutusten arvioinnista. Selvityksessä on arvioitu yleiskaavaluonnoksen kauppaa koskevien ratkaisujen vaikutukset

- suhteessa tavoitteisiin,
- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen,
- liikenteeseen,
- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön,
- elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.

### ***Kaavaratkaisun vaikutukset suhteessa tavoitteisiin***

Yleiskaavan visio 2050 on ollut lähtökohtana yleiskaavaluonnoksen laadinnassa. Yleiskaavaluonnos vahvistaa keskustojen asemaa kaupan sijaintipaikkana ja luo edellytykset alueellisesti tasapainoisen ja kestäväen kaupan palveluverkon kehitykselle. Yleiskaavaluonnoksen keskeinen tavoite on kävely- ja pyöräilyolosuhteiden sekä joukkoliikennesaavutettavuuden parantaminen koko kaupungin alueella. Tavoite vastaa sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden että maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia.

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole määritelty keskusta-alueiden eikä tilaa vaativan kaupan alueiden vähittäiskaupan mitoitus, joten siltä osin yleiskaavaluonnos ei tarkenna maakuntakaavan ratkaisuja. Maakuntakaavassa esitettyä vähittäiskaupan suuryksiköiden toteutuksen ajoitusta on tarkennettu yleiskaavaluonnoksessa kaavamääräyksellä, jonka mukaan päivittäistavarakaupan suuryksiköjä ei voida rakentaa alueelle, ennen kuin alueella on (riittävä määrä asukkaita 600 metrin etäisyydellä sekä) joukkoliikenteen runkoyhteys tai raitiotie.

### ***Vaikutukset alue ja yhdyskuntarakenteeseen***

Kaavaluonnos luo edellytykset alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle, jossa asiointimatkat ovat kohtuulliset ja palvelut saavutettavissa myös kestäväillä kulkumuodoilla. Yleiskaavaluonnoksen mukaan vähittäiskaupan suuret yksiköt (yli 2000 k-m<sup>2</sup>) sijoittuvat keskusta-alueille (liike- ja palvelukeskustat C1, kantakaupungin alue C2 ja lähikeskustat C3). Merkitykseltään seudullisille tilaa vaativan kaupan yksiköille on alueet Herttoniemessä, Konalassa, Suutarilassa ja Östersundomissa.

Yleiskaavaluonnos luo edellytykset Helsingin ydinkeskustan, seudullisten keskustojen ja lähikeskustojen kaupallisen vetovoiman vahvistumiselle ja kaupan palvelutarjonnan lisäämiselle ja monipuolistamiselle. Yleiskaavan mahdollistama vähittäiskaupan palveluverkko tukee yhdyskuntarakenteen kestävää kehitystä ja mahdollistaa vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen, joten sillä ole yhdyskuntarakennetta hajauttavaa vaikutusta.

31.10.2014

---

***Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen***

Yleiskaavan keskeinen keino edistää kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä on suunnitella näille kulkutavoille sopiva alue- ja yhdyskuntarakenne. Tämä tarkoittaa palveluverkon sijoittamista lähelle asutusta ja turvallisten yhteyksien päähän. Lyhyet kulkuetäisyydet ja tiivis maankäyttö edistävät kävellen ja pyörällä tehtäviä matkoja. Joukkoliikennelinjaston suunnittelu yhdessä maankäytön suunnittelun kanssa edistää myös joukkoliikenteen oloja.

Ostosmatkojen näkökulmasta yleiskaavassa on olennaista luoda sellainen rakenne, jossa päivittäistavarakauppa sijoittuu asutuksen lähelle ja ostosmatkat voidaan tehdä kävellen tai pyörällä. Erikoiskaupan ja seudullisen kaupan osalta sijoittuminen hyvien joukkoliikennedyhteyksien äärelle on tärkeää. Keskusta-alueiden kehittäminen yleiskaavaluonnoksen mukaisesti luo hyvät edellytykset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiselle.

Yleiskaavaluonnos antaa hyvät yleispiirteiset edellytykset kestävien kulkutapojen edistämiseen, sillä kaupalliset palvelut sijoittuvat hyvin asutuksen lähelle. Varsin paljon riippuu kuitenkin tarkemman tason suunnittelun ratkaisusta, miten yleiskaavan ratkaisut toteutuvat.

***Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön***

Seutukeskustasolla Helsingin ydinkeskusta ja Itäkeskus ovat vuonna 2050 edelleen vetovoimaisimmat keskustat asiointimäärillä mitattuna. Vaikutusalueet kasvavat suhteellisesti eniten kuitenkin Malmilla ja Östersundomissa, joissa asiointien määrä kasvaa merkittävästi. Kaupunginosakeskustat muodostavat vuonna 2050 merkittävästi kattavamman palveluverkoston vuoden 2013 tilanteeseen verrattuna. Asiointien määrä kasvaa erityisesti Herttoniemen, Kannelmäen, Käpylän, Laajasalon, Munkkivuoren, Oulunkylän ja Viikin kaupunginosakeskustoissa. Kaiken kaikkiaan yleiskaavaluonnos luo edellytykset kaupan palvelujen saavutettavuuden paranemiselle erityisesti kestävillä kulkumuodoilla vuoteen 2050 mennessä.

***Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin***

Yleiskaavaluonnoksen vähittäiskaupan sijaintiratkaisut edistävät alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitystä. Seututasolla ydinkeskusta ja Itäkeskus säilyttävät vetovoimansa. Malmin vahvistuva rooli aluekeskuksena ja Östersundomin uusi seudullinen keskusta tasapainottavat kaupan palvelutarjontaa ja vahvistavat kaupan palveluverkon alueellisesti tasapainoista kehitystä.

Kehittyvät kaupunginosakeskustat muodostavat yhdessä seudullisten keskustojen kanssa nykyistä kattavamman palveluverkoston vuonna 2050. Yleiskaavaluonnoksen kauppaa koskevat ratkaisut vahvistavat Helsingin ydinkeskustan ja sitä kautta koko Helsingin valtakunnallista asemaa, mutta luovat edellytykset myös seudullisten keskustojen ja kaupunginosakeskustojen kaupallisen aseman vahvistumiselle kaupungin sisällä ohjaamalla vähittäiskauppaa keskusta-alueille.

Kaavaratkaisu ohjaa uudet suuret keskustahakuisen erikoiskaupan ja päivittäistavarakaupan yksiköt keskusta-alueille. Yleiskaavaluonnoksessa osoitettujen keskusta-alueiden vaikutusalueilla on riittävän suuri väestöpohja monipuolisen tarjonnan ylläpitämiseen ja kehittämiseen.

Yleiskaavassa ei ole osoitettu uusia vähittäiskaupan suuryksiköiden alueita keskusta-alueiden ulkopuolelle. Tämä voi heikentää uusien toimijoiden sijoittumista ja sitä kautta toimivan kilpailun edellytyksiä kaikilla vähittäiskaupan toimialoilla, mikäli ei samaan aikaan huolehdita siitä, että keskusta-alueilla myös käytännössä on riittävästi vapaita sijaintipaikkoja uusille toimijoille.



31.10.2014

***Yleiskaavan jatkosuunnittelussa huomioon otettavaa***

Kaupan sijoittumista voidaan ohjata yleiskaavan aluevarauksilla ja kaavamääräyksillä. Yleiskaavan tehtävä on ohjata kaupan palveluverkon kokonaisuutta ja luoda kaupalle mahdollisimman hyvät toiminta- ja kehitysedellytykset osana toimivaa ja kestävästä yhdyskuntarakennetta. Helsingin yleiskaavaluonnoksessa tavoitteeksi on asetettu kaupan toimintojen sijoittaminen pääosin keskustoihin maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden mukaisesti. Tavoite tukee yhdyskuntarakenteen myönteistä kehitystä. Jotta tavoite voisi myös käytännössä toteutua, on kuitenkin huolehdittava siitä, että keskustaluonnoilla on riittävästi kilpailukykyisiä liikepaikkoja ja että ne vastaavat myös kaupan toimijoiden asettamiin toiminnallisiin edellytyksiin.

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole määritelty keskusta-alueiden eikä tilaa vaativan kaupan alueiden vähittäiskaupan enimmäismitoitusta. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulisi arvioida, ovatko kaavamääräykset riittävä keino ohjata keskusverkon tasapainoista kehitystä ja turvata kestävä ja alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitys. Tärkeää on arvioida antavatko kaavamääräykset yksityiskohtaiselle suunnittelulle riittävästi välineitä ohjata vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista ja mitoitusta vai onko yleiskaavassa tarpeen määrittellä keskusta-alueiden ja kaupan alueiden suuryksiköiden enimmäismitoitus esimerkiksi kerrosalana tai yksittäisen suuryksikön enimmäiskokona. Käytännössä enimmäismitoituksen määrittäminen edellyttäisi olemassa olevien vähittäiskaupan suuryksiköiden kerrosalan selvittämistä, mikä puolestaan vaatisi huomattavan suuren työpanoksen nykyisten tilasto- ja rekisteriaineistojen rajoitteet huomioon ottaen. Näin ollen on syytä arvioida myös sitä, onko enimmäismitoituksen määrittämisestä saatava hyöty sen vaatimaan työpanokseen verrattuna järkevä. Yleiskaavan yleispiirteisyydestä johtuen vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitusta voidaan todennäköisesti ohjata riittävällä tasolla myös kaavamääräyksillä. Tällöin kaupan liikerakentamisen mitoitusta tulee määriteltäväksi ja vaikutukset arvioitavaksi asemakaavoituksen yhteydessä.

Yleiskaavan keskeinen keino edistää kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä on suunnitella näille kulkutavoille sopiva alue- ja yhdyskuntarakenne. Tämä tarkoittaa kaupan palvelujen sijoittamista lähelle asutusta ja turvallisten yhteyksien päähän. Lyhyet kulkuetäisyydet ja tiivis maankäyttö edistävät kävelen ja pyörällä tehtäviä matkoja. Jo nykyisellään kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ovat keskusta-alueilla sekä niiden välillä kohtuullisen hyvät ja yleiskaavan myötä uusia yhteyksiä on suunniteltu uusille asuinalueille. Myös baanaverkon laajentaminen koko kaupungin alueelle vie viestiä pyöräilymyönteisestä kaupungista ja luo suhteellisen suoraa ja selkeitä yhteyksiä keskustojen välille. Uusien väylien lisäksi olemassa olevien yhteyksien laatutason parantamisella voidaan parantaa kävelen ja pyörällä tehtävien ostosmatkojen houkuttelevuutta ja kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta.

Joukkoliikenteen käytön edistämiseen liittyy paljon keinoja kaavoituksen ulkopuolella, kuten pysäkkien suunnittelu käyttäjien näkökulmasta, toimivat aikataulut ja liityntäyhteydet sekä laadukkaat opasteet. Maankäytön suunnitteluun liittyen joukkoliikenteen linjastosuunnittelussa ja tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava reittien ja pysäkkien sijoittelu asukkaita ja ostosmatkoja palvelevaksi. Helsingin yleiskaavaluonnoksessa olennaista on panostus raideliikenteen kehittämiseen koko kaupunkia palvelevaksi kulkutavaksi. Vaikka toteutukseen liittyvät omat epävarmuutensa, on kehittämisen suunta kuitenkin asetettu yleiskaavan osalta.

Kaupan rakentamisen ohjaaminen ei ole pelkästään yleiskaavan tehtävä, vaan kaupaa ohjataan myös sen jälkeisillä muilla rakentamisen edellytyksinä olevilla päätöksillä. Näiden päätösten tulee olla yhdensuuntaisia yleiskaavan yhteydessä tehtävien linjausten kanssa, jotta kaupan kehitykselle asetetut strategiset tavoitteet voidaan saavuttaa.

31.10.2014

---

## 11 KIRJALLISUUS

Hallituksen esitys Eduskunnalle maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevien säännösten muuttamisesta 3.12.2010 (HE 309/2010).

Helsingin kaupunki (2014). Helsingin yleiskaavaluonnos, alustava versio 8.9.2014.

Helsingin kaupunki (2013). Helsingin palveluverkkoselvitys sekä tavoiteverkko 2050. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:10.

Maankäyttö- ja rakennuslaki.

MetropAccess (2014). Multimodaalista saavutettavuuslaskentaa pääkaupunkiseudulla: MetropAccess-matka-aikamatriisi. Helsingin yliopisto, Geotieteiden ja maantieteen laitos. <http://blogs.helsinki.fi/saavutettavuus/data/>

Pulkkinen Matti ja Spåre Harri (1999). Erikoistavaroiden kauppapalvelujen koettu saavutettavuus. LTT-tutkimus Oy. Sarja B 151. Helsinki 1999.

Purasjoki, Matti (2009). Kaavoitus, kauppa ja kilpailu. Selvityshenkilö Matti Purasjoen raportti ympäristöministeriölle 2.2.2009.

Santasalo, Tuomas ja Katja Koskela (2008). Vähittäiskauppa Suomessa 2008. Tuomas Santasalo Ky. Helsinki.

Santasalo, Tuomas ja Heli Heusala (2002). Erikoiskauppa kaavoituksessa. Tuomas Santasalo Ky. Hakapaino Oy. Helsinki.

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

Suomen ympäristökeskus (2012). Yhdyskuntarakenteen toiminnalliset alueet Suomessa. SYKE rakennetun ympäristön yksikkö. Helsinki 2012.

Uudenmaan liitto. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Valtionneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta 13.11.2008.

Ympäristöministeriö (2013). Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus. Ympäristöhallinnon ohjeita 3/2013.

Ympäristöministeriö (2010). Tilaa vaativan erikoiskaupan selvitys. Ympäristöministeriö ja FCG Finnish Consulting Group Oy 2010.

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

Ympäristöministeriö (2008). Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa, tulkinnan ongelmia. Ympäristöministeriön raportteja 16 / 2008.

Ympäristöministeriö (2007). Kaupan ja kilpailun työryhmän raportti. Ympäristöministeriön raportteja 26 / 2007.

Tilastot ja paikkatietoaineistot

31.10.2014

## 12 LIITTEET

### Liite 1. Huffin painovoimamalli

Keskusten vaikutusalueita ja niiden välistä ostos- ja asiointiliikennettä voidaan mallintaa ns. Huffin painovoimamallin avulla. Tällöin arvioidaan tietyssä pisteessä asuvan henkilön todennäköisyyttä asioida tietyssä keskuksessa, kun hänellä on useita vaihtoehtoisia ja erikokoisia keskuksia valittavanaan. Painovoimamalli ottaa huomioon ajoaikaetäisyyden (minuuttia) tai matkan (metriä) henkilön kotoa tiettyyn keskukseseen ja vastaavasti myös kaikkiin muihin keskuksiin. Ajoaikaetäisyyden lisäksi malli huomioi keskuskohtaisen ns. houkuttelevuustekijän, joka useimmiten esitetään keskuksen pinta-alana. Vertaamalla etäisyyttä ja keskuksen kokoa kaikkiin muihin keskuksiin saadaan arvio todennäköisyydestä ( $p < 1$ ), että henkilö asioi tietyssä keskuksessa. Huffin mallin laskentakaava on seuraavanlainen:

$$P_{ij} = \frac{A_j^\alpha D_{ij}^{-\beta}}{\sum_{j=1}^n A_j^\alpha D_{ij}^{-\beta}}$$

|   |
|---|
| <p><math>P_{ij}</math> = Todennäköisyys, että henkilö pisteessä <math>i</math> asioi keskuksessa <math>j</math><br/><math>A_{ij}</math> = Keskuksen vetovoiman mitta (kaupan pinta-ala)<br/><math>D_{ij}</math> = Ajoaika pisteiden <math>i</math> (henkilön asuinpaikka) ja <math>j</math> (keskus) välillä<br/><math>\alpha</math> = Houkuttelevuuskerroin (keskuksen monipuolisuus)<br/><math>\beta</math> = Etäisyysparametri</p> |
|---|

Mallin antamien tulosten avulla voidaan arvioida tietyssä keskuksessa asioivien määrää. Keskuksessa asioivien määrä on laskettavissa kertomalla pisteiden tai alueiden asiointitodennäköisyys kyseisellä alueella asuvien määrällä. Mallin antamien tulosten avulla voidaan arvioida myös keskimääräisiä asiointimatkoja ja keskusten oletettua myyntiä.

Huffin mallin etu on se, että mallissa huomioidaan asiakkaiden mahdollisuus valita eri keskusten välillä. Etäisyyteen (min tai km) perustuvissa vaikutusalueetarkasteluissa valinnan mahdollisuus ei huomioidu ja oletetaan että asiointi kohdistuu lähimpään keskustaan. Lähimpänä sijaitseva keskusta ei välttämättä ole asiakkaan mielestä kaikista houkuttelevin, jos esimerkiksi tarjolla olevat kaupan palvelut ovat vain yhdeltä toimialalta.

Lähtötietoina analyysissä on käytetty Helsingin kaupungin yleiskaavaluonnoksen pohjana olevaa 100m x 100m ruutuaineistoa väestö- ja työpaikkatiedoista, keskusten sijaintia ja kokoa sekä tieaineistoa (MetropAccess-hankkeessa muokattu Digiroad). Analyysin toteuttamisessa käytetään hyväksi ArcGIS-paikkatieto-ohjelman Network Analyst -lisäosaa. Keskusten saavutettavuus on yhteenlaskettu tieto jalankulun, julkisen liikenteen ja henkilöautolla tehtävien matkojen saavutettavuudesta.

31.10.2014

---

### Keskusta-alueiden määrittäminen, Yleiskaavaluonnos 2050

Vetovoimamallissa tarkasteltavat keskusta-alueet on rajattu yleiskaavaluonnoksen 2050 mukaisin keskusta-alueiden (C1) aluerajoin. Tarkastelussa on mukana ainoastaan C1- merkinnällä osoitettavat alla luetellut keskusta-alueet.

- Valtakunnan pääkeskus  
*Helsingin keskusta*
- Seutukeskus  
*Itäkeskus, Malmi, Pasila, Östersundom*
- Kaupunginosakeskus  
*Arabia, Hakaniemi, Herttoniemi, Kalasatama, Kannelmäki, Kontula, Käpylä as., Laajasalo, Lauttasaari, Munkkivuori, Myllypuro, Oulunkylä, Pitäjänmäki, Ruoholahti, Viikki, Vuosaari*

Yleiskaavassa kantakaupunki on osoitettu kokonaisuudessaan C2 – alueena. Kantakaupungin alueella olevat keskuksat on rajattu ulottuvaksi 500 m säteelle keskuksen keskuksipisteestä. Esimerkiksi Hakaniemi kuuluu kantakaupungin C2 – alueeseen ja sen keskusta-alue on rajattu 500 m etäisyydelle Hakaniemen keskuksipisteestä. Keskuksipisteiden lähtöaineisto on Helsingin kaupungin luovuttama paikkatietoaineisto.

Yleiskaavan uusilla keskusta-alueilla tarkasteltava keskusta-alue on rajattu ulottuvaksi 500 m etäisyydelle keskuksipisteestä seutu- ja kaupunginosatason keskuksissa. Uusi keskusta-alue on Östersundom. Helsingin ulkopuoliset seutukeskuksat: Tikkurila, Lepävaara ja Tapiola on rajattu ulottuvaksi 500 m etäisyydelle keskuksipisteestä. Helsingin ulkopuoliset merkittävät kaupan alueet: Jumbo ja Myyrmäki on rajattu 500 m etäisyyden mukaan. Pasilan aluerajaus on ulotettu Iimalan C1 – alueeseen saakka, joka ulottuu 500m vyöhykkeen ulkopuolelle.

### Keskuksen houkuttelevuuden mitta = vähittäiskaupan myyntiala

Keskuksen houkuttelevuuden mittana käytetään kaupan volyyymiä, joka on vähittäiskaupan yhteenlaskettu pinta-ala (k-m<sup>2</sup>). Pinta-ala sisältää päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan pinta-alan.

Tässä työssä nykytilanteen vetovoimamallinnuksen lähteaineisto päivittäistavarakaupan pinta-alalle on A.C.Nielsen Finland Oy:n rekisteri vuodelta 2013 ja erikoiskaupan pinta-alalle yhdistelmä seuraavista rekistereistä: Suomen kauppakeskusyhdistyksen kauppakeskusrekisteri 2012, Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston kokooma tilasto alueellisista ostoskeskuksista 2011 (pääosin vuodelta 2011, osa vanhempia) ja SeutuCD:n rakennustietokanta luokka "Myymlärakennukset". Kerrosalatietoja on verrattu Suomen Ympäristökeskuksen ylläpitämään kaupan tietopankin tietoihin keskusta- ja kaupan alueiden vähittäiskaupan pinta-aloista. Vuoden 2050 vetovoimamallinnuksessa houkuttelevuuden mittana on käytetty laskennallista liiketilatarvetta.

Erikoiskaupan pinta-ala on arvio ja yhdistelmä olemassa olevista tilastoaineistoista. Erikoiskaupan pinta-alan määrittäminen sisältää epävarmuustekijöitä, sillä tarkkaa pinta-alaa ei tilastoida yhden toimijan toimesta. Erityisesti keskuksien kivijalkakaupan pinta-alan määrittäminen on vaikeaa, koska rakennukset rekisteröidään niiden pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaan, ja keskuksissa kivijalkakaupat sijaitsevat asuinkerrostalojen alimmissa kerroksissa.

31.10.2014

---

### Alfa Houkuttelevuusparametri = keskuksen palvelujen monipuolisuus

Pinta-alan lisäksi keskuksen vetovoimaisuuteen vaikuttaa kaupan palvelujen monipuolisuus. Monipuolisuutta kuvataan tässä selvityksessä eri toimialojen kirjona. Mikäli keskuksessa sijaitsee useiden eri toimialojen palveluita ja lisäksi kattavasti julkisia palveluita, se on palveluiltaan monipuolinen. Mikäli keskuksessa on vain esim. yhden kaupan toimialan palveluita ja vähän julkisia palveluita, keskus on palveluiltaan yksipuolinen.

Keskusta-alueiden monipuolisuutta on tässä selvityksessä tutkittu luokittelemalla keskuksat viiteen luokkaan niiden kaupan eri toimialojen toimipaikkojen ja julkisten palveluiden lukumäärän mukaisesti. Kaupan toimialoista on huomioitu päivittäistavarakauppa, tilaa vaativa erikoiskauppa, muu erikoiskauppa ja autokauppa. Julkiset palvelut sisältävät terveyspalvelut, koulut ja päivähoidotopalvelut. Keskuksat on pisteytetty neljään luokkaan toimialakohtaisesti, siten että ne keskuksat, joissa on eniten palveluita saavat arvon 4 ja ne, joissa vähiten saavat arvon 1. Mikäli keskuksessa ei ole lainkaan jonkin kaupan toimialan edustusta tai julkisia palveluita, se saa arvon 0. Arvot 1-4 määräytyvät palveluiden lukumäärästä lasketun kvartaalijaottelun mukaan. Arvon 4 saavat ne keskuksat, jotka kuuluvat ylimpään neljännekseen ja arvon 1 ne, jotka alimpaan neljännekseen. Keskuksien yhteenlasketut tulokset on lopuksi laskettu yhteen ja yhteenlasketut tulokset jaettu neljään luokkaan. Näin kaikki keskuksat ovat saaneet arvon 1-4.

Esimerkiksi Helsingin keskusta kuuluu ylimpään neljännekseen julkisten palveluiden, päivittäistavarakaupan, muun erikoiskaupan ja tilaa vaativan erikoiskaupan osalta saaden näistä kustakin arvon 4. Autokaupan osalta Helsingin keskustan saa arvon 3 ja eri toimialojen edustavuudesta arvon 4 eli yhteensä 23. Tuloksella 23 Helsinki sijoittuu kokonaisvertailussa ylimpään neljännekseen saaden lopulliseksi arvon 4.

Erikoiskaupan toimipaikkojen sijainnit on saatu Tilastokeskuksen yritysrekisteristä 2012 (SeutuCD) ja päivittäistavarakaupan sijainnit A.C.Nielsen Finland Oy:n 2013 rekisteristä. Julkisten palvelujen sijaintien lähde on SeutuCD:n aineisto julkisista palveluista.

31.10.2014

## Liite 2. Yleiskaava-alueen katuverkko vuonna 2050

