



Östersundom ja kauppa

24.2.2011



Östersundom ja kauppa

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2011

Teksti: Teemu Holopainen (luvut 1, 2.1, 2.2, 2.4, 2.5) , Anne Karlsson (luku 2.3)

Kuvat: Teemu Holopainen

Graafinen suunnittelu ja taitto: Sari Yli-Tolppa

Julkaisusarjan graafinen suunnittelu: Timo Kaasinen

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 012/2011

ISSN 0787-9024

Esipuhe	5
Johdanto	6
1. Östersundomin kaupalliset alueet.....	7
Nykyiset palvelut	7
Kaupalliset palvelut yleiskaavassa	8
Keskeiset alueet	8
2. Näkökulmat	12
2.1 Kaupan kehitystrendejä.....	12
2.2 Saavutettavuus.....	12
2.3 Mitoitus eli tilantarvearvio	14
2.4 Hankkeiden mitoitus	17
2.5 Seudullinen asema	18
Kuvailulehti.....	23

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto valmistelee yhteistyössä Vantaan ja Sipoon kaavoittajien kanssa yleiskaavaa Östersundomiin. Yleiskaavatyöhön sisältyy varsinaisen yleiskaavan ja selostuksen lisäksi lukuisia selvityksiä ja erityisalojen suunnitelmia. Työssä voidaan myös käyttää hyväksi joitakin jo olevia selvityksiä, joita eri tahot ovat muussa yhteydessä laatineet.

Osa selvityksistä on selkeitä olevan tilan inventointeja. Näitä ovat mm. monet luontoselvitykset ja kulttuurirakenteiden inventoinnit. Osa taas on selkeitä suunnitelmia Östersundomin alueelle, mm. kunnallistekniikasta ja liikenteestä. On myös joitakin selvityksiä, joissa tarkastellaan laajemmin suunnitelmien perusteita ja mahdollisuuksia. Yleisenä tavoitteena Östersundomin suunnittelussa on rakentaa siitä pientalokaupunkia, jonka joukkoliikennetarkaisu perustuu pääosin raideliikenteeseen sekä yleensäkin kestävä kehityksen periaatteita noudattelevaan rakentamistapaan. Tähän tavoitteeseen tähtäviä suunnittelun perusteita tarkastelevia selvityksiä on useita.

Kaupunkirakenteen ominaisuuksiin luonnon kannalta paneudutaan Östersundomin kaupunkiekologisessa ohjelmassa. Katuja ja liikennettä käsitellään Östersundomin katuliikennefilosofisessa ohjelmassa, osa 1. Pientalokaupungin rakentamismahdollisuuksia puntaroidaan raportissa Östersundom ja kaupun-

kipientalot. Kaupan kysymyksiä suhteessa Östersundomin kaupunkirakenteeseen käsitellään tässä raportissa Östersundom ja kauppa. Kestävän kehityksen sateenvarjokäsitteen alle mahtuvat selvitykset Aurinkosähkön mahdollisuudet Helsingin Östersundomin alueella sekä Östersundomin hiilijalanjäljen arviointi.

Tämä yleiskaavan liiteraportti "Östersundom ja kauppa" käsittelee kaupallisten palveluiden toteutumiseen vaikuttavia tekijöitä. Raportti sisältää myös alustavien väestöskenaarioiden (väestötavoitteiden) mukaisen liiketilatarpeen arviointi, joka antaa kuvaa minkälaisista volyymeistä on kaupan osalta kysymys. Raportin päätarkoitus on kuitenkin yleisempi. Se pohjustaa suunnittelua ja päätöksentekoa aluerakenteeseen ja kaupan verkkoon vaikuttavien tekijöiden osalta.

Johdanto

Kun kaavoitus puhuu kaupasta, se puhuu itse asiassa autoista ja teistä. Ei siis kaduista, koska katu ympäristössä kaupan kaavoitus ei ole koskaan ollut ongelma. Auto ja keskitetty liikenne yhdistettynä keskitetyn liiketoiminnan tuottoon muodostavat esikaupunkialueilla kaupankäynnin sokkelin. Mitä siis tehdä jos yhteiskunta ei ole tyytyväinen tällä sokkelilla toimivaan kauppaan?

Kaupan verkko = liikenteen ja asumisen kaavoitusratkaisut.

Siksi kaupan verkko on erilainen eri aikakautena tehdyissä kaupunkirakenteissa (=katuverkoissa). Maankäyttö- ja rakennuslaki pyrkii ohjaamaan kauppaa erillisenä asiana, mistä syystä tavoitteet eivät ole toteutuneet riittävästi. Yhtä hyvin lailla voitaisiin puuttua kaavoitettavaan liikenneympäristöön ja asukastiheyteen sillä tavalla että siitä syntyvä kaupunkirakenne johtaisi MRL tavoittelevaan palveluverkkoon.

Moottoriteiden¹ kautta syntyvä laaja markkina-alue, jossa pieniltä asuinalueilta asioidaan autolla liittymäalueiden kauppakeskuksissa tarkoittaa kaupalle suurempaa myyntiä kiinteistöneliöitä kohden. Asiakkaalle se tarkoittaa pidempiä kauppareissuja. Tätä ei koeta ongelmaksiksi, jos tiet ovat monikaistaisia eivätkä ruuhkaudu kuin vasta pysäköintihallissa. Kaupan kannalta tällainen kaupunkirakenne onkin tuottoisa.

Harvempi kaupan verkko = pienemmät kiinteistö- ja rahtikustannukset

Harvempi kaupan verkko = suuremmat ruuhkat (pysäköintihallissa)

Tästä voidaan johtaa seuraavasti...

pienet kiinteistö- ja rahtikustannukset + suuri ruuhka = suuri liikevoitto

Kaupunkiseuduilla tällaisella kauppa-asioinnin keskittämiseen perustuvalla liiketoiminnalla on havaittu haitallisia sivuvaikutuksia, joita ovat mm. hiilidioksiidipäästöt, ruuhkat, pienihiukkaset, melu. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) tarkistuksessa (valtioneuvosto 2008) nostettiin erityiskysymyksiä ilmastomuutoksen hillintä yhdyskuntarakenteen eheytyksen kautta ohjaamalla liikennettä ja kauppaa tavoitteen mukaisesti. Näitä tavoitteita toteuttava kaupan palveluverkko nostaa edellä mainittuja kuluja kauppaketjuille, koska kauppiaita tarvitaan useampia, jotta asiointimatkat lyhenevät. Kestävä kehitys maksaa kaupalle rahaa.

Östersundomin yleiskaava-alue ja väestötavoite (>80 000 as) ovat sen verran suuria että ne mahdollistavat valtioneuvoston kaupan palveluverkkotavoitteita toteuttavan yhdyskuntarakenteen kaavoittamisen niin että myös kaupan liiketoiminta on kannattavaa paikallisen väestökasvun kautta. Lähtötilanne on kuitenkin haastava, koska Östersundomista on hyvät tieyhteydet kehäalueiden suuriin vähittäiskaupan keskittymiin, joiden palvelutaso on korkea. Kaupallisin termien sanottuna ostovoiman siirtymä on negatiivinen silloin kun asioidaan toisaalla. VATia toteuttavan kaavoituksen tehtävä olisi siis vähentää paikallisen ostovoiman ulos-siirtymistä lisäämättä liiaksi ulkopuolelta tulevaa sisään-siirtymää; eli yksinkertaisesti aikaan saada lyhyempiä kauppamatkoja.



¹ "Moottoritie" -termillä tarkoitetaan tässä kaikkia suurinopeuksisia teitä, joiden ympäristössä ei ole jalakäytäviä eikä rakennusten ovia, eikä siten kauppajakaan.

1. Östersundomin kaupalliset alueet

Nykyiset palvelut

Östersundomin nykyiset kaupalliset palvelut ovat keskittyneet Uuden Porvoontien yhteyteen. Östersundomin nykyisessä keskuksessa (Itäsalmi / Östersundom) on yksi päivittäistavarakauppa ja paikallista liiketoimintaa. Lisäksi Karhusaaresa toimii kesäisin pieni veneilijöille suunnattu kauppa. Palvelujen osalta suunniteltu alue tukeutuukin vahvasti Vuosaaren, Itäkeskuksen ja Vantaan kehä III:n ostoskeskuksiin ja -keskittymiin. Uuden Porvoontien ja Knutersintien risteyksessä on alueen koulu, joka on toiminut tapaamispaikkana Östersundom-Västerskog -alueen koululaisille ja heidän tilaisuuksille.

Lähimmät Östersundomin ulkopuoliset kaupalliset keskittymät (2010):

- Västerskog 5 km (pieni pt-kauppa)
- Mellunmäki 5 km (suuri pt-kauppa + pubeja)
- Itäkeskus 7 km (kaikki palvelut)
- Vuosaari 7 km (suuri pt-kauppa, kaupakeskus ja pubeja)
- Vantaan Porttipuisto 7 km (erikoistavarakauppa)
- Söderkullan keskus 9 km (2 pt-kauppa + muita palveluja)
- Tammisto 13 km (kaikki palvelut)

Östersundom centrumin palvelut ja työpaikat syksyllä 2010

Siwa	päivittäistavarakauppa
Bamach Oy	elintarv.teoll.koneita, laitt, ja tarvikk.
Finnvacuum Oy	leipomokoneet
Baltrade Consulting'n	agentuuriliike
Posti	asiamiesposti
Akkukellari Oy	akkujen erikoisliike
PM Digi	punnitus-, pakkaus- ja merkitäilaitteita maahantuova ja markkinointi yritys
SF Soap factory	tehdas ja tehtaanmyymälä
Blå Vargen Hantverk	taidekäsityömyymälä
Second hand Shop	kirpputori
Oy Chroma-Lab Ab	kaasu- ja nestekromatografiatarvikk. ja -laitteiden maahantuonti ja myynti
Kukkakauppa	Kukkakauppa



Kaupalliset palvelut yleiskaavassa

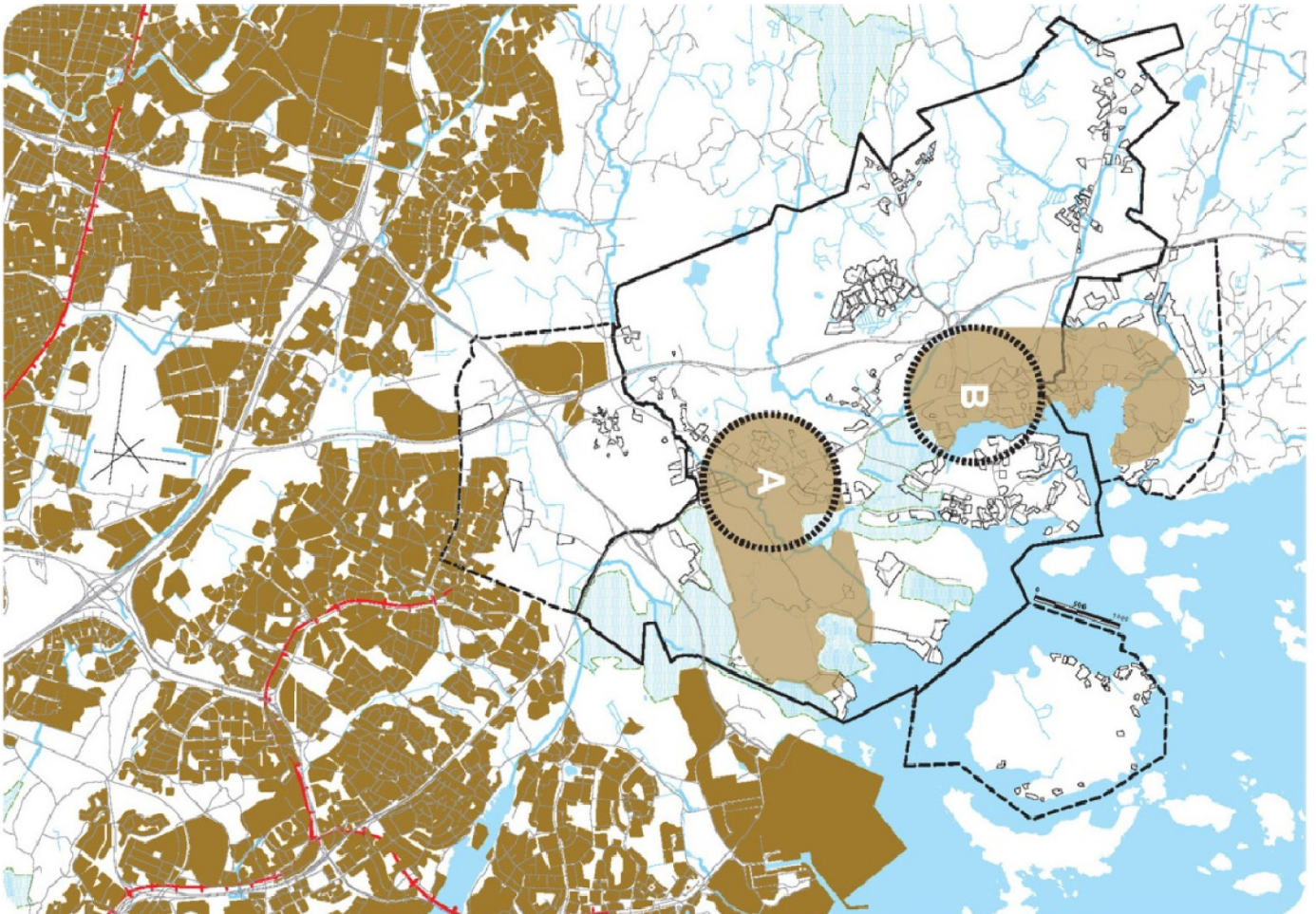
Yleiskaavan rakentamisalue on hyvin laaja ja siihen sisältyy useita kaupunginosia, joiden laajuus on riittävä paikallisen päivittäistavarakaupan edellyttämälle asukasmäärälle. Tällaisten ruokakauppojen muodostama lähipalveluverkko ei ole yleiskaavaluonnosvaiheen suunnittelukysymys. Yleiskaavan tehtävä on varmistaa riittävä maankäytön tiheys kaikille rakentamisen piiriin otetuille osa-alueille, jotta lähipalveluille muodostuu liiketoimintaedellytykset. Tässä liiteraportissa on keskitytty alueen kaupallisen tulevaisuuskuvan rakentamiseen määrittelemällä kaupallisia mahdollisuuksia ja niiden edellytyksiä.

Tavoitteena on yleiskaava, jossa liikenteen- ja asumisen kaavaratkaisut mahdollistavat sellaisen kaupan palveluverkon, joka toteuttaa ajankohtaisia tavoitteita kestävän kehityksen näkökulmasta.

Keskeiset alueet

Rakennemallivaiheessa määriteltiin Östersundomin ns. keskeiset alueet yhdyskuntarakenteen kannalta (alueet A ja B, tässä raportissa alueet "keskellä" ja "takana"). Nämä sijainnit ovat keskeisiä myös kaupallisesti, mutta niiden lisäksi tarkasteluun on otettu kehä III ja Uuden Porvoontien liittymä, jonka suhde yleiskaava-alueeseen ei ole keskeinen, mutta joka on liikenteellinen "portti" sekä Helsingin ja että Vantaan suuntaan. Kehä III:n myötä se on myös seudullisen saavutettavuuden suhteen kaupallisesti houkutteleva. Tätä aluetta kutsutaan nimellä "edessä", koska se on lähimpänä Helsingin ja Vantaan nykyistä yhdyskuntarakennetta.

Nämä kolme aluetta ovat yleiskaava-alueen "keskukset", joiden piirteitä on vertailtu seuraavassa taulukossa.



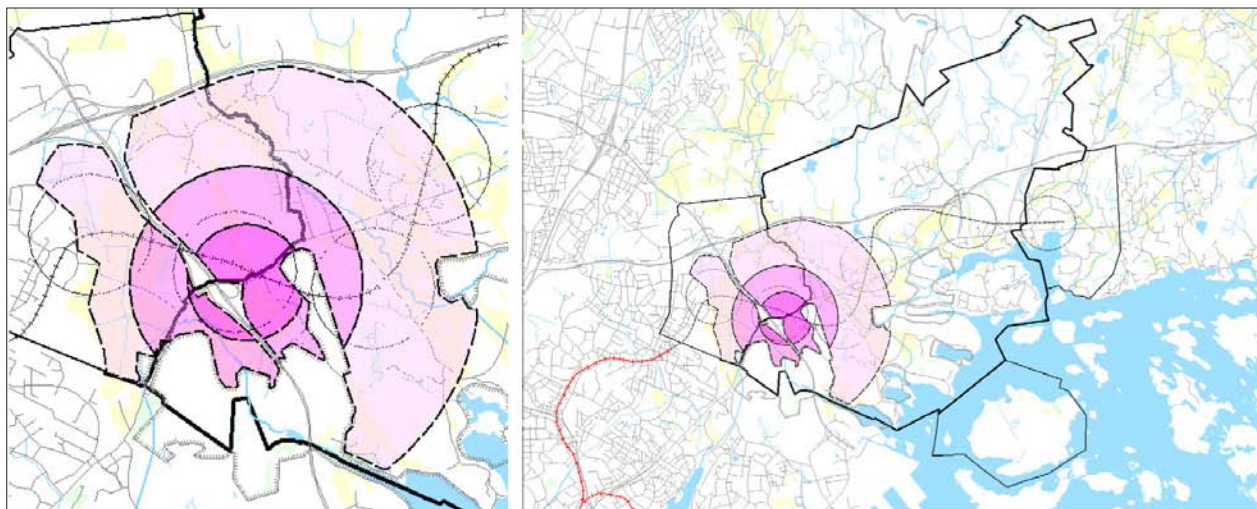
"KESKUSTEN" VERTAILU			
	EDESSÄ	KESKELLÄ	TAKANA
sijainti	kehä III liittymä	Sotungintien risteys	Knuterssintien risteys
nykyinen maankäyttötatus	ei mitään	liikekeskus (Österdum centrum)	koulu
historiallinen status	vanha lahden ranta	kirkko/kappeli	peltoviljelyä
liikenteen pääsuunnat (ulospäin)	kehä III suunta (lentokenttä) ja Itäkeskus	Sotungintietä Tikkurilaan (+lentokenttälle) ja Itäkeskus	Porvoon suunta ja kehätiet (I ja III)
as.kunnan läheisyys *			
0–500	3000	4000	2000
500–1000	8000	12500	8000
1000–2000	23000	22700	19000
2000 ->	49000	43800	51500
huomioita	"Itäkeskus 2.0", analoginen sijainti: kehätien ja itäväylän liittymä. Kaupallisena keskittymänä keventäisi Itäkeskukseen suuntautuvaa ruuhkaa (itoksen kilpailija). Lähimaasto hankala: korkeuseroja, savikkoa, liikenneinfraa ei meriyhteyttä	Mahdollisuus kehittää katuurbanismiin perustuvaa keskusta-aluetta, koska kävelyetäisyydelle mahtuu suuri asukasmäärä, eikä pirstoavaa liikenneinfraa ole. + Kaksi metroasemaa ja läpikulkuliikenne lähekkäin meren "sisälahdet" lähellä.	Aikaisempia kauppakeskushankkeita (YM tyrmännyt). Kaupallisesti "yhteinen" keskus Sipoon kanssa, koska sijaitisi Helsingin ulkoreunalla. Seudullinen suhde vahva (kts. Helsinki - Porvoo kehysuunnitelma) lähimaasto hankala: korkeuseroja, savikkoa, liikenneinfraa Heliratavaraus? meri lähellä

* Asiakaskunnan läheisyys -luvut tarkoittavat yleiskaavaluonnoksen pohjana olevia asukasmäärätavoitteita etäisyyksillä:

1. alle 500m 2. 500–1000m 3. 1–2km 4. yli 2km

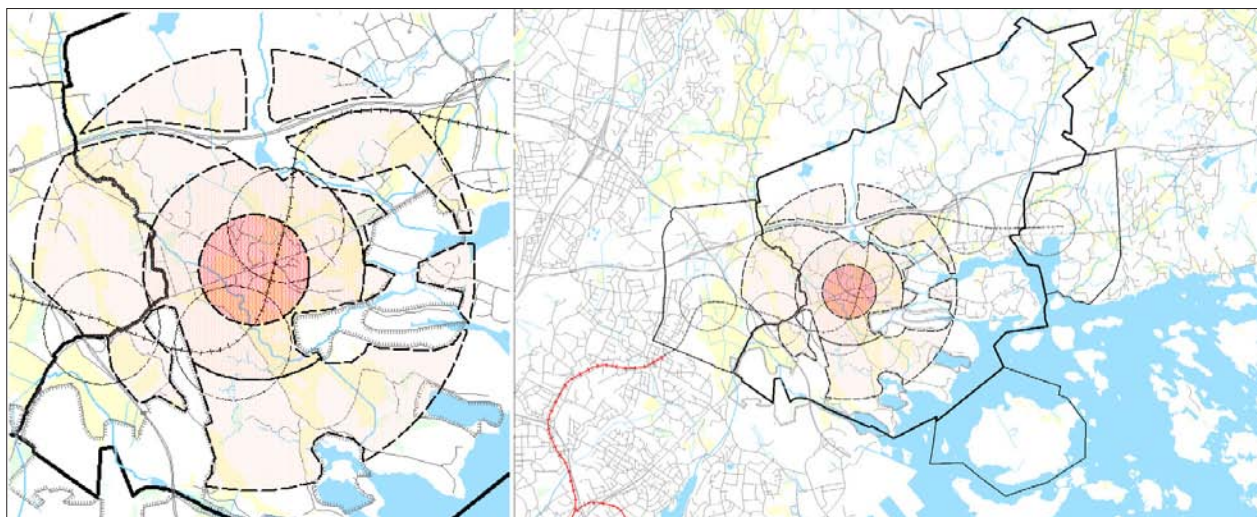
Jako on tehty soveltaen HKI-KSV:n kaupan hankkeiden arviointimenetelmää (Kaupan Kaavoitus Helsingissä 2, 2009:9), vyöhykkeiset as.luvut on johdettu konsulttitoimien pohjaksi annetuista alueellisista väestötavoitteista.

"EDESSÄ"



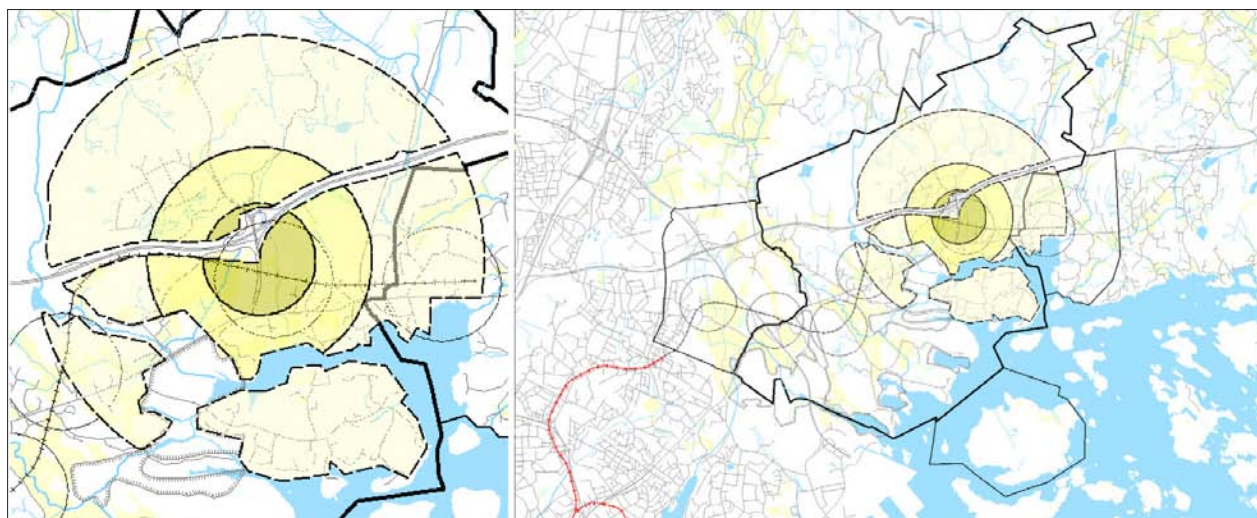
~11 000 asukasta alle 1 km päässä , 23 000 as 1–2 km päässä

"KESKELLÄ"

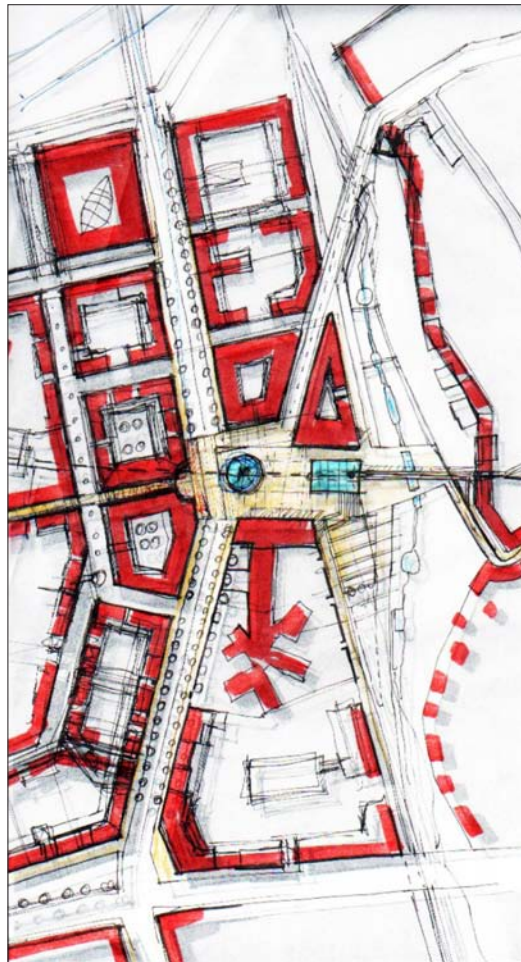
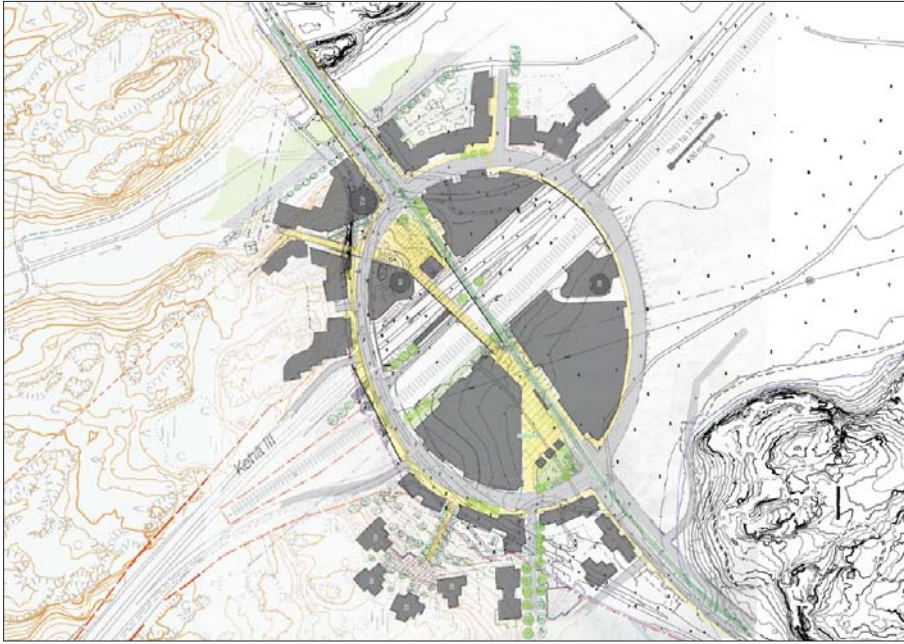


~16 500 asukasta alle 1 km päässä , 22 700 as 1–2 km päässä

"TAKANA"



~10 000 asukasta alle 1 km päässä? , 19 000 as 1–2 km päässä(ilman karhusiltaa 16 000)



Maankäytön tutkielmia "keskusalueista"

Ylhäällä: Kehä III ja Uuden Porvoontien liittymä

Oikealla: Östersundom centrumin ympäristö yli Uuden Porvoontien

alhaalla: Korsnäsän alue ja metroasema Sakarimäen koulun ympäristössä

2. Näkökulmat

Seuraavassa on käyty läpi näkökulmittain kaupan palveluverkkoon vaikuttavia tekijöitä. Näkökulmien kautta voidaan määrittellä tarkoituksenmukaiset kaupalliset tavoitteet kullekin keskeiselle alueelle. Yleiskaavatyön edetessä tavoitteet puetaan ”profiileiksi” kullekin alueelle. Tämän jälkeen erilaisia kaupan hankkeita voidaan mielekkäästi suunnitella ja ohjata kaavatyön edetessä kohti hankkeita toteuttavia asemakaavoja.

2.1 Kaupan kehitystrendejä

Kaupan kehitystrendejä on tarkasteltu pääkaupunkiseudulla usein ja niissä kaikissa toistuvat tietyt pääkohdat. Se mikä on näiden ”trendien” vaikutus maankäyttöön jää kuitenkin usein miettimättä. Tämä voi johtua myös siitä että useat ”trendeistä” ovat nimenomaan kaupan itsensä aikaan saamia liiketoimintarakenteiden muutoksia, joita kaavoituspäätösten oletetaan myötäilevän reaktiivisesti.

Seuraavassa on listattu useimmin esitetyt kaupan kehitystrendejä. (läh. mm. erikoiskaupanliitto, kauppa 2010, uudenmaan- ja itä-uudenmaan palveluverkkoselvitys 2010)

Ruokakauppa (päivittäistavarakauppa)

- suurten(>3000m²) ja pienten(<500m²) merkitys kasvaa (tulee lisää)
- keskikokoisten(~1000m²) merkitys vähenee (ei tule lisää/poistuu)
- netin ruokakauppa hieman kehittyy, mutta ei kilpaile markettien kanssa
- ikääntyvän väen kasvu nostaa lähikauppojen(pienten) kysyntää
- liikennemyymälät yleistyvät ja kilpailevat markettien kanssa
- 24h auki olevat kaupat lisääntyvät, erityisesti pienet kaupat ja liikennemyymälät

Tavarakauppa (erikoiskauppa)

- tavara lisääntyy (artikkelilukumäärä kasvaa)
- keskittyminen kasvaa (lisää suuria erikoiskaupan keskittymiä)
- myymäläkoko kasvaa ja kauppakeskukset suurenevät (edellisten johdosta)
- nettikauppa vahvistuu ja kansainvälistyy
- Retail-parkkeihin myös päivittäistavarakauppaa (kaupan tahto)
- logistiikan merkitys suurenee (keskitetyt kuljetukset ja kansainvälinen varastointi)

2.2 Saavutettavuus

Östersundom on nykyisin Itäkeskuksen, Vuosaaren Kolumbuksen ja Vantaan Porttipuiston lähipalvelualue(autolla). Tämä palvelut ovat saavutettavissa hyvin 10 minuutin sisällä nykyisellä tieverkollla ja liikennemäärillä. Östersundomin lähipalvelut tavallaan ”kaikkoavat” kun liikennemäärät ja ajoaika kasvavat. Uusien lähipalveluiden tarve on ilmeinen, ja niiden tulisi sijaita keskeisesti suhteessa tulevaan väestöön ja tiestöön sekä joukko-liikenteeseen.

Maitopurkkiparadoksi:

kauppakeskus voi olla autoilijalle helposti saavutettava mutta asukkaiden lopullinen määränpää, maitohylly, kaukana. Kuluttajan kannattaa saapua autolla, jolloin saa peräkontin täyteen ja edessä ei ole enää lisää kävelyä kotiin. Maitopurkki on suhteellisesti sitä kauempana autolta mitä lähempää saapuu (useimmin käyttävät) mutta vielä kauempana se on kävelijälle.

• *”automarketin konsepti on sellanen että kilometrikaupalla semmost inhottavaa, mul oli rasitusvammoja urheilun takia jaloissa, mä kaipasin potkulautaa et mä saisin sen maitolitrin tuolta perältä. (...) Jos mä kuljeskelen ni sit mä käyn lenkillä, et-tä muuten mä en ikinä kuljeskele enkä käy ikkunaostoksilla. Jos se ois raittiissa il-massa ni se vois olla eri asia. (Tarja)*

• *mitä sulla menee yleensä aikaa tommoseen peruskauppareissuun?*

• *Alle tunti. Ja siihen tuntiin sisältyy kävelyä, kävelyä, kävelyä. Mulla on kampaaja-aika nyt, mun kampaamo on tuola nurkassa, ni mun on pakko lähteä (...) 15 minuuttia ennen sitä kampaamo-aikaa (...) kävelyyn menee niin kauan, pysäköimiseen, parkkipaikan etsimiseen ja sinne kävelemiseen menee täällä kauppakeskuk-sen sisällä menee niin paljon aikaa. Ja tosiaan ne tavarat on tahallaan sijoitettu sil-lä tavalla et kaikkein keskeisimmät päivittäistavarat on mahdollisimman kaukana lii-keen perällä et näkis kaiken sen ihanan houkuttelevan tarjonnan”(Tarja)*

--...ja siksi esimerkiksi Tarja ajaa välillä kauemmas pienempään kauppaan.

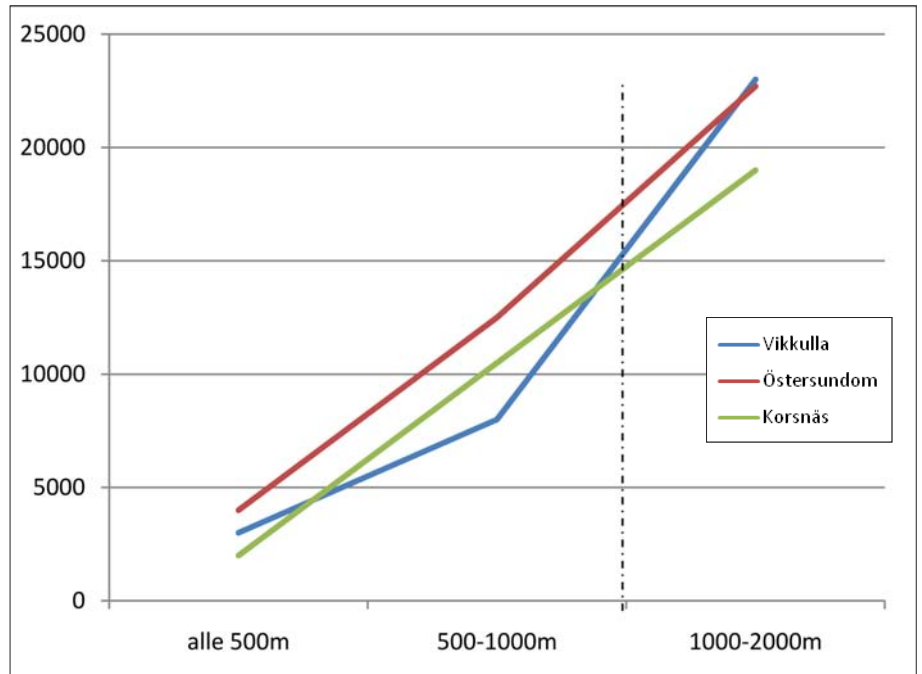
[Haastattelututkimuksen ote ”Kauppakeskukset osana kestävästä kehitystä ja kaupunkirakennetta” eli KOKKKA -hankkeesta Tekesin tutkimushanke kauppakeskuksista 2010 / Jenni Kuoppa YTK]

Uusien keskusten lähisaavutettavuutta voidaan tarkastella asiakaskunnan läheisyyttä kuvaamalla. Kyse on maalaisjärjestä; asukkaiden lähisaavutettavuus on hyvä, jos heillä on lyhyt matka kauppaan. Keskuksen lähellä tulisi siis voida asua mahdollisimman suuri osa asukkaista. Vastakohtaesimerkit voisivat olla vaikka Helsingin Stockmann ja Lempäälän Ideapark. Ensimmäinen on saavutettavissa 10 minuutin sisään monille, jopa kävellen, kun taas jälkimmäiseen vain harva pääsee asioimaan samassa ajassa edes autolla.

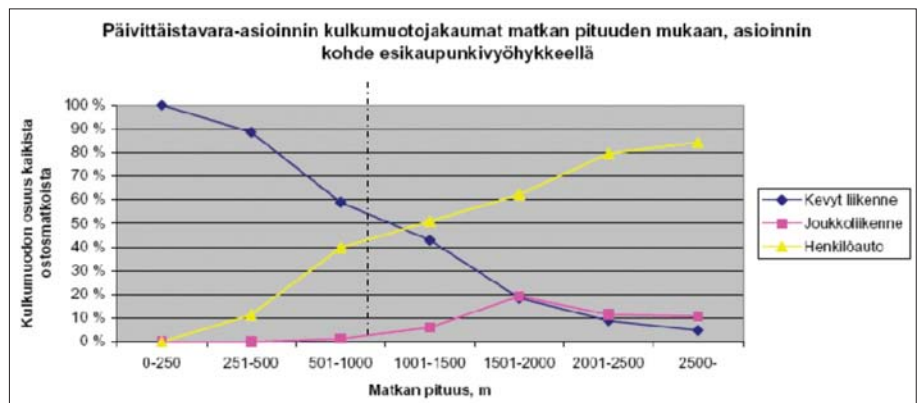
Maankäytöllä voidaan tukea joko lähisaavutettavuutta tai etäsaavutettavuutta, mutta harvoin molempia. Liikennejärjestelyt vievät tilaa ja ikään kuin ajavat lähiasutuksen kauas, jolloin hekin joutuvat lähestymään palveluja autolla, koska kotiinkantomatka muodostuu liian suureksi.

Erityisesti niin sanotuilla keskusalueilla suureen liikenteen kasvuennusteseen "varautuminen" suurilla tieinfran mitoituksilla voi ajastaan toteuttaa itseään seuraavasti:

Suuri liikenne-ennuste -> suuret liikenteen mitoitukset -> vähän tilaa lähiasutukselle + heikko jalankulkuympäristö -> enemmän autoasiointia -> suuret liikennemäärät -> paljon pysäköintitarvetta -> lisääntyvät ruuhkat -> jne...



Asiakasläheisyys kolmessa eri palvelukeskittymän sijainnissa. Kävelyetäisyydelle mahtuu eniten asiakkaita Östersundom centrumin ympäristössä.



Ihmiset alkavat siirtymään autolla asiointiin kun kauppamatkan pituus lähestyy 1 km (KSV 2008:5 ja YTV:n suuri liikennetutkimus 2005).

2.3 Mitoitus eli tilantarvearvio

2.3.1

Vähittäiskaupan tilantarvearviota lähesyttiin kahta kautta. Karkea mitoitusarvio tehtiin seuraavilla mitoitusohjeilla Kauppa 2010 julkaisun mukaisesti:

- Vähittäiskaupan mitoitusohje on paikakunnan suuruudesta ja keskusluokasta riippuen 1,5-1,8 k-m² asukasta kohti.
- Muille kaupallisille palveluille, kuten ravintolatoiminnalle, lukkoliikkeille, parturi-kampaamoille, matkatoimistoille, postille, pankille ja apteekille tulee mitoittaa vähittäiskaupan lisäksi 0,3-0,6 k-m² asukasta kohti.
- Yleensä muiden kaupallisten palvelujen pinta-alatarve on kolmasosa vähittäiskaupan tarvitsemasta pinta-alasta.
- Nämä mitoitusluvut koskevat kuntia, jotka eivät menetä pysyvän väestönsä ostovoimaa muualle.
- Mikäli kunta saa esimerkiksi maakunnallisena keskuksena ostovoimaa muualta, on se otettava huomioon mitoituksessa suurempana mitoitusnormina.

- Kilpailun toimivuus on asemakaavoituksessa otettava huomioon siten, että aikaansaadaan hieman reservipinta-alaa vähittäiskaupalle ja muille kaupallisille palveluille. Kohtuullisena ylimitoituksena on pidettävä 1,3-kertaista kaavallista mitoitusta. Se turvaa liiketilojen käytön joustavuuden ja parantaa liiketilojen saatavuutta.

Tässä arviossa käytettiin mitoituksena 1,5 k-m²/asukas, koska lähtökohtaisesti Östersundomin palvelut mitoitetaan oman alueen ostovoiman varaan. Muille palveluille mitoitettiin karkeasti 0,3 k-m²/asukas vähittäiskaupan lisäksi. Ylimitoitusta ei otettu tähän arvioon lainkaan mukaan, koska pitkän aikavälin trendi toimitilojen osalta yleisesti on tilatarpeen väheneminen, tehostaminen ja mm. nettikaupan ja -palvelujen lisääntyminen. Keskeisillä alueilla voidaan lisätä tilatarpeeseen tarpeelliseksi arvio-

Tämän karkean mitoituksen perusteella alueen vähittäiskaupan ja kaupallisten palvelujen tilantarve olisi seuraava:

Kokonaismitoitus	sken 1	sken 2	sken 3
asukkaita yht.	50 000	65 000	82 000
kaupan ala (1,5 + 0,3) k-m ²	90 000	117 000	147 600

itu ylimitoitus, jolloin se kuitenkin saattaa vähentää lähialueiden lähipalvelujen mahdollisuuksia toteutua. Toisaalta kaupallisten palvelujen huomioiminen mukaan tilatarpeeseen antaa kuitenkin joustovaraa sekä samalla "ylimitoitusta", koska palvelujen tilatarve on yleisesti ottaen vähenevä (pankit, postit, matkatoimistot) internet-palvelujen lisääntyessä. Näihin tiloihin voi sijoittua myös mm. pienet toimistot.

Alueittain laskelma tuottaisi seuraavat luvut (taulukko alla), mutta tässä mitoituslaskelmassa ei ole huomioitu ostovoiman siirtymä. On myös huomattava, että päivittäistavarakauppa tarvitsee pääsääntöisesti n. 3000 asukasta, ennen kuin myymälä tulee alueelle. Tästä syystä alle 3000 asukkaan alueet eivät todennäköisesti voi saada omia lähipalveluja. Tämä riippuu kuitenkin myös palvelu- ja kaupunkirakenteesta kokonaisuutena.

Karkea kokonaismitoitus eri väestöskenaarioissa

alueittain	sken 1 väestö	tilatarve1 kauppa ja palvelut	sken2 väestö	tilatarve2 kauppa ja palvelut	sken3 väestö	tilatarve3 kauppa ja palvelut
granö	100	180	1000	1800	2000	3600
gumböle	7000	12600	8000	14400	10000	18000
karhusaari	1000	1800	2500	4500	3000	5400
kartano	2000	3600	3000	5400	4000	7200
korsnäs	7000	12600	8000	14400	10000	18000
landbo	2000	3600	4000	7200	6000	10800
lassmalmas	3000	5400	3000	5400	3000	5400
länsimäki	7000	12600	8000	14400	10000	18000
länsisalmi	2000	3600	3000	5400	4000	7200
majvik	5000	9000	7000	12600	8000	14400
norrberget	400	720	1000	1800	1000	1800
porvarinla	3000	5400	3500	6300	4000	7200
puroniitty	500	900	1000	1800	2000	3600
ribbingö	1000	1800	1500	2700	2000	3600
salmenkall	7000	12600	8000	14400	10000	18000
talosaari	1000	1800	1500	2700	2000	3600
vikkulla	1000	1800	1000	1800	1000	1800
yht.	50000	90000	65000	117000	82000	147600

2.3.2

Toinen lähestymistapa kaupan mitoitukseen on alueen ostovoimaan ja sen kasvuun sekä myyntitehokkuuksiin pohjautuva tilantarvearvio.

Oletuksena tässä tilantarvearviossa on tavoite, että Östersundomin alueen ostovoimasta jää päivittäistavarakaupan osalta suurin osa omalle alueelle sekä erikoiskaupan ja palvelujen osalta noin kolmannes. Päivittäistavarakaupan osalta arvioitiin, että noin 80 % ostovoimasta jäisi alueelle. Esimerkiksi työpaikkojen ja muiden palvelujen sijainnista johtuen alueelta voi valua ostovoimaa myös muualle. Osa päivittäistavaran kulutuksesta kohdistuu myös ravintolapalveluihin ja tulevaisuudessa enenevissä määrin myös internet-kauppaan, jolloin myymälöihin jäävä ostovoiman osuus on pienempi.

Erikoiskaupan osalta tässä laskelmasa arvioitiin, että enintään noin 30 % erikoiskauppaan ja kaupallisiin palveluihin kohdistuvasta ostovoimasta jäisi omalle alueelle. Erikoiskaupan kulutus on erittäin hajautunutta ja mm. Helsingin keskustan ja Itäkeskuksen kaupan tarjonta vetänee ostovoimaa tulevaisuudessa myös Östersundomin alueelta jossain määrin, vaikka alueella olisikin hyvät erikoiskaupan ja muiden palvelujen tarjonta. Osa erikoiskaupan kulutuksesta kohdistuu myös mm. internet-kauppaan, ulkomaille, muualle Suomeen jne.

Mikäli alueelle suunniteltaisiin kaupallista tarjontaa, joka tavoittelisi asiakkaita runsaasti Porvoosta ja Helsingistä, tulisi arviota korottaa. Samoin arviota tulisi vähentää, jos paikallinen erikoiskaupan tarjonta hajautuu moneen eri keskukseseen ja muodostuu siten suhteellisen pienistä kokonaisuuksista, jotka eivät ole riittävän monipuolisia eivätkä kykene "tydyttämään" ostovoimaa.

Lähtökohtana ostovoiman arvioinnissa on käytetty kulutuslukuja asukasta kohden Uudellamaalla v. 2010 (www.tuomassantasalo.fi). Kasvuarvioksi oletettiin päivittäistavarakaupan osalta 0,5 % ja erikoiskaupan osalta 1 % kasvua vuosittain.

Päivittäistavarakaupan myyntitehokkuutena käytettiin 7000€/m² (keskimääräinen myyntitehokkuus). Hypermarket -kokoluokan myymälöissä myyntitehokkuus on yleensä suurempi, pienemmissä kaupan yksiköissä vastaavasti pienempi. Myyntitehokkuudet vaihtelevat kuitenkin riippuen mm. kaupan sijainnista, kilpailutilanteesta, kokonaispalveluverkosta, liikenneyhteyksistä sekä myymälän tarjonnasta. Erikoiskaupan osalta käytettiin myyntitehokkuutena 3000 €/m² (keskimääräinen myyntitehokkuus). Nämä muutettiin kerrosalaksi kertoimella 1,25.

Näillä tunnusluvuilla päädyttiin lähes samoihin tilatarpeisiin kuin edellä käytyssä kokonaistilantarvearviossa. Alueittain tehtyä laskelmaa koskee samat huomautukset kuin edellä, eli tilantarvearvio kertoo alueella olevan ostovoimapotentialin perusteella olevan tilatarpeen, ei sitä missä ostot ja tilatarve todellisuudessa toteutuisi.

Skenaarion 3 tilantarve kokonaisuutena.

ostovoimaan pohjautuva kokonaismitoitus	pt-kauppa €/as/vuosi	erikoiskauppa €/as/vuosi
Uusimaa 2010	3188	5009
kasvuennuste/v	0,5 %	1 %
€/asukas 2050 (vuoden 2010 rahassa)	3892	7458

Skenaarion 3 laskennallinen tilantarve alueittain ja kaupan aloittain.

	my-m ²	k-m ²
pt-kaupan tilantarve	36473	45591
erikoiskaupan tilantarve	61153	76442
vähittäiskauppa yht. k-m ²		122032
muut kaupalliset palvelut		24600
yht. vähittäiskauppa ja palvelut skenario 3		146632

alueittain	skenaario 3 väestö	pt-kauppa k-m ²	erikoiskauppa k-m ²	palvelut k-m ²	kauppa ja kaupalliset palvelut yht.
granö	2000	1112	1864	600	3576
gumböle	10000	5560	9322	3000	17882
karhusaari	3000	1668	2797	900	5365
kartano	4000	2224	3729	1200	7153
korsnäs	10000	5560	9322	3000	17882
landbo	6000	3336	5593	1800	10729
lassmalmas	3000	1668	2797	900	5365
länsimäki	10000	5560	9322	3000	17882
länsisalmi	4000	2224	3729	1200	7153
majvik	8000	4448	7458	2400	14306
norrberget	1000	556	932	300	1788
porvarinla	4000	2224	3729	1200	7153
puroniitty	2000	1112	1864	600	3576
ribbingö	2000	1112	1864	600	3576
salmenkall	10000	5560	9322	3000	17882
talosaari	2000	1112	1864	600	3576
vikkulla	1000	556	932	300	1788
yht.	82000	45591	76442	24600	146632

Suurimmat kaupan tilatarpeet löytyvät väestöskenaarion perusteella Gumbölestä, Korsnäsistä, Länsimäestä sekä Salmenkalliosta. Omille kaupallisille lähipalveluille on kysyntää myös Majvikissä ja pienemmässä mittakaavassa Landbossa. Näillä kahdella alueella ei kuitenkaan ole väestömäärän perusteella juurikaan mahdollisuuksia laajemmalle erikoiskaupalle muutoin kuin lähipalveluille. Näiden ja muiden pienempien alueiden erikoiskaupan tilatarve kannattaakin pääasiallisesti keskittää arviolta kolmeen mahdolliseen suurempaan keskittymään (riippuen etäisyydestä ja kaupunkirakenteesta kokonaisuutena). Myös päivittäistavarakaupan osalta näillä väestöltään pienemmillä alueilla myymälän kokoluokka ja tilantarve riippuu hyvin pitkälti myös kaupunkirakenteesta sekä isompien keskittymien läheisyydestä ja niiden kokoluokasta. Yleisesti alle 3000 asukkaan alueelle on vaikeuksia saada päivittäistavarakaupan palveluja.

Jos oletetaan, että Östersundomin alueella kolme kaupallista keskittymää tällä väestömäärällä (82 000) olisi mahdollista, olisi näiden alueiden kaupan kokonaismitoitus arviolta seuraavaa kokoluokkaa (sis. päivittäistavarakauppa, eri-

koiskauppa sekä kaupalliset palvelut):

- Länsimäki n. 20 000 k-m² (-26 000) (riippuen kuinka paljon on tarvetta lähipalveluille päivittäistavarakaupan osalta; tähän sijaistiin ja kokoluokkaan vaikuttaa myös Mellunmäen palvelujen tarjonta)
- Gumböle-Salmenkallion-Lassmalmasin seutu n. 40 000 k-m² (-52 000) (riippuen myös lähikaupan tarpeista)
- Korsnäs-Majvik-osittain Puroniitty ja Landbo n. 35 000 k-m² (-45 500) (riippuen myös lähikaupan tarpeista sekä siitä, missä määrin mm. Landbon alueelle tulee omat lähipalvelut)

Arviot on tehty tässä vaiheessa vain suurimman mahdollisen alueittaisen väestöskenaarion pohjalta (skenaario 3/2010). **Näitä kokoluokka-arvioita ei tule käyttää kaupan hankkeiden mitoittamiseen** sellaisenaan (kts. seuraava luku). Väestön kasvu toteutuu vaiheittain ja tästä syystä myös kaupan tilatarve on riippuvainen alueen asuntojen rakentumisesta ja väestön muuttamisesta alueelle.

Alueittain tulisi myös arvioida, kuinka paljon palveluja halutaan keskittää ostoskeskus- tai kauppakeskustyyppis-

esti ja kuinka paljon myymälärakenteen toivotaan muodostuvan kadunvarsiliiketoista, lähikaupoista sekä muista pienemmistä kaupan yksiköistä.

Tämä edellyttää että kaupan liiketoiminnalle soveltuvia tiloja toteutuu myös muualle kuin kauppakeskuksiin, mitä nykyinen rakennuskulttuuri ei tue. Asia vaatisi ”porkkanaohjausta” sekä kaupan tilojen rakentamisen että liiketoiminnan harjoittamisen helpottamiseksi. Kaavakartta voi tarjota vain tilat.

2.4 Hankkeiden mitoitus

Kaupan hankkeiden mitoituksen logiikkaa ja sudenkuoppia on selvitetty raportissa Kaupan kaavoitus Helsingissä OSA II (2009:9).

Kaikki ostovoiman kasvu ei kuitenkaan heijastu kerrosalamäärän kasvupaineena. Santasalons erikoiskaupan tilantarvelaskelmissa luvussa kaksi on todettu, että noin yksi kolmasosa erikoiskaupan ostovoiman kasvusta toteutuu uusien myymälöiden muodossa. Muu ostovoiman kasvu menee olemassa oleviin myymälätiloihin. Kuitenkin useimmissa viimevuosien aikana tehdyissä kaupan hanke-ehdotusten perusteluissa ostovoiman kasvun on oletettu heijastuvan kaikki suoraan kaupan lisätilantarpeena. Oletuksena näyttää olevan, että väestön suurempi ostovoima – ilman varsinaista väestön kasvua – tarvitsee ostotarpeiden tyydyttämiseen aina vain suurempia kaupan tiloja ja uusia kauppakeskuksia. Uusien kaupan hankkeiden taustalla tulisikin olla pikemminkin väestön kasvuun pohjautuva ostovoiman lisäys eikä vain ansiotason tai kulutuksen nousuodotus. Samoin tulee arvioida olemassa oleva kaupan tila alueella sekä tilan poistuma. Myös laskelmissa käytetyt myyntitehokkuusarviot vaikuttavat tilantarpeen määrittelyyn. On huomioitava, että pääkaupunkiseudulla asukasta kohden kulutetaan enemmän, joten myyntitehokkuudet ovat suurempia kuin muualla Suomessa. Erilaisista arviointiperusteista johtuen tilantarvearviot voivat olla keskenään poikkeavia. Näennäistä tilantarvetta syntyy myös kilpailun kautta. Suuri koko ajatellaan vetovoimatekijänä. Tämä tuo mitoitukseen oman lisänsä, johon myös selvityshenkilö Matti Purasjoki raportissaan ympäristöministeriölle viittasi.

”Kaupan pinta-alojen kasvupaine ei ole terve piirre. On tulossa aika, jolloin mitakaavaetu ei ole tärkein etsitty kilpailuparametri. Kaavoituksen lempeillä keinoilla voitaisiin ohjata kauppaa uudelleen löytämään ’keskisuuret kaupunkihallit’, tavaratalot. Ne voisivat olla keskiaikaisen keskustorin ja nykyaikaisen jättiläiskauppakeskuksen välimuoto, toimintakeskus, joka sisältää päivittäis- ja erikoistavarakauppoja, hyvinvointipalveluita, ravintoloita, jumppasaleja jne.” (Purasjoki 2.2.2009 Kaavoitus, kauppa ja kilpailu.)

Purasjoki tarkoittaa ”lempeillä keinoilla” urban designia. Samaa tavoitetta ajaa takaa Östersundomin katuliikennefilosofinen ohjelma (ÖLF-1), koska juuri liikenneinfran rakenteet vievät kauppamatkasta lempeyden².

Hankkeiden osalta Östersundomin kaavoituksessa tulisi välttää ylimitoitus, joka on nykyisin tapana tehdä uuden alueen alkuvaiheessa, kun kaupan mitoitus perustuu kaavan väestömitoitukseen eikä reaaliaikaiseen väestön kasvuun. Tilatarve-arvioiden muuntaminen suoraan kaupan tilojen mitoitukseen toimii vain suurten kauppakeskushankkeiden yhteydessä -tai niiden perusteluna.

Väestönkasvuun perustuvalle mitoitukselle voidaan kaavassa osoittaa erilaisia sääntöjä ja raja-arvoja kulloistakin sijaintia ajatellen. Väestön kasvuun perustuva mitoitus edellyttää että fyysisten puitteiden suunnittelussa huomioidaan kaupan laajentumistarpeet. Tilatarvearviot antavat tähän apua.

² Tekijän johtopäätös ”Kauppakeskukset osana kestävää kehitystä ja kaupunkirakennetta” eli KOKKKA-hankkeen tuloksista. (KOKKKA: Tekes-tutkimushanke kauppakeskuksista 2010)

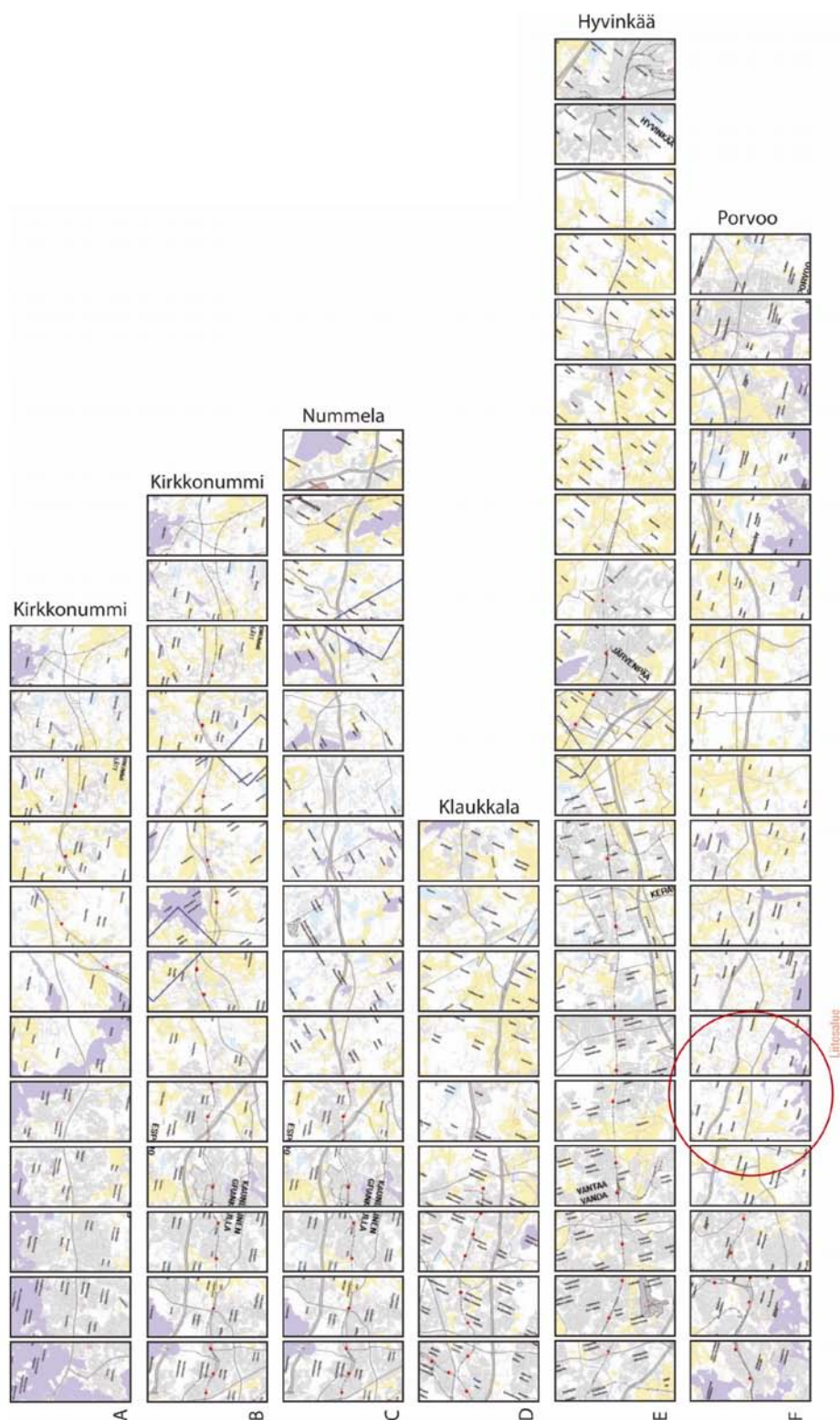
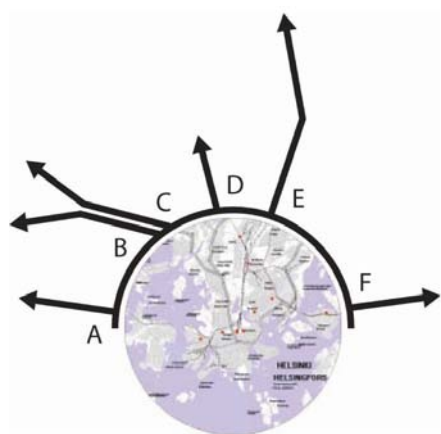
2.5 Seudullinen asema

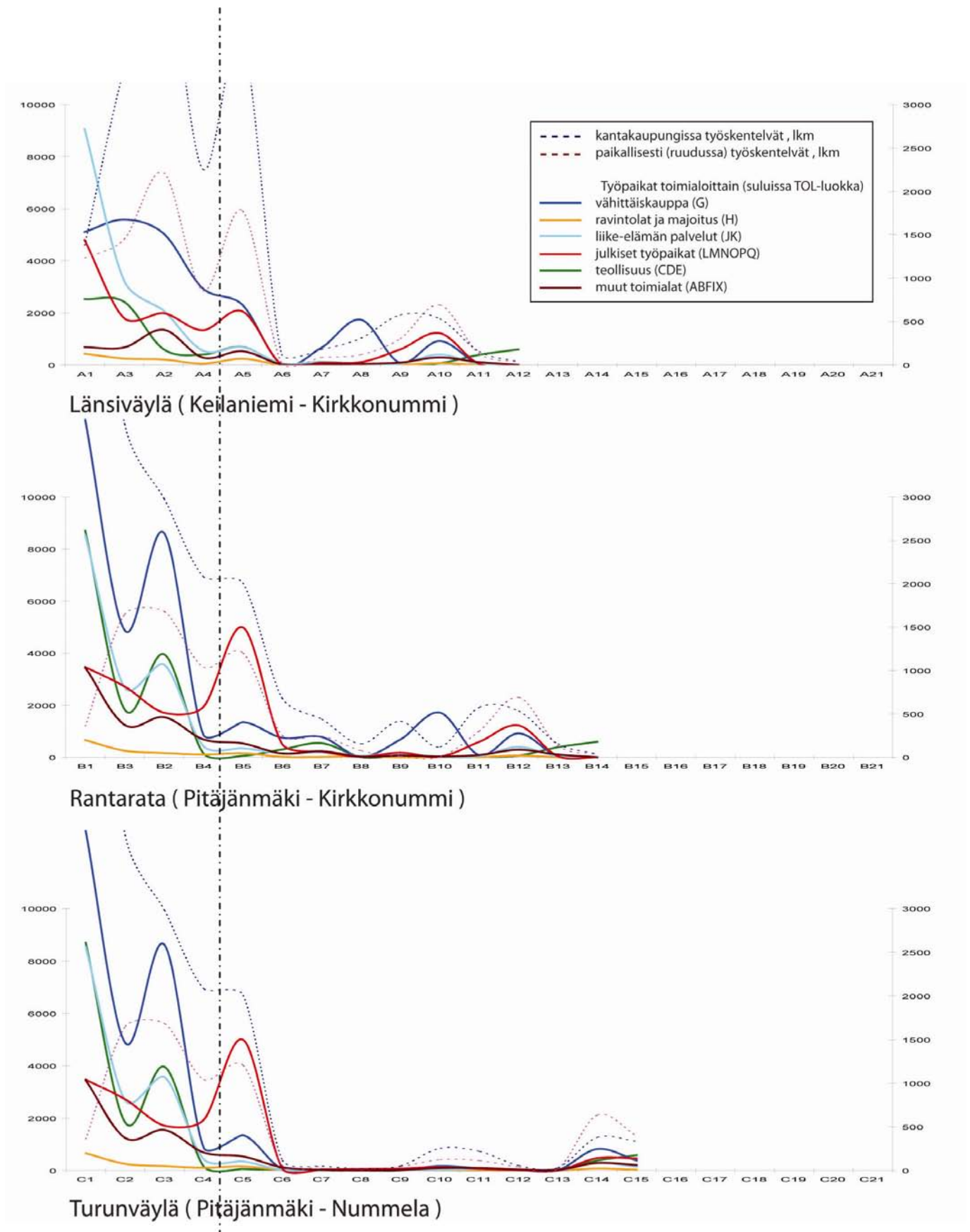
Östersundomin kaavoittaminen kaupunginosaksi raideliikenteen piiriin tarkoittaa yhdyskuntarakenteen laajentumista itään. Itä on keveimmin kehittynyt pääkaupunkiseudun kasvusuunta. Yhdessä Klaukkalan suunnan kanssa se muodostaa kaupunkiseudun viimeiset kasvusormet. Klaukkalan kasvusuunnan ensiaskel syntyy kehäradan ja Marja-Vantaan alueiden rakentuessa. Sen toteutuminen on siten idän suuntaa askeleen edellä.

Kaupunkiseudun sormien kehitystä voidaan havainnollisesti kuvata kasvusuuntien työpaikkamääriä vertailemalla.

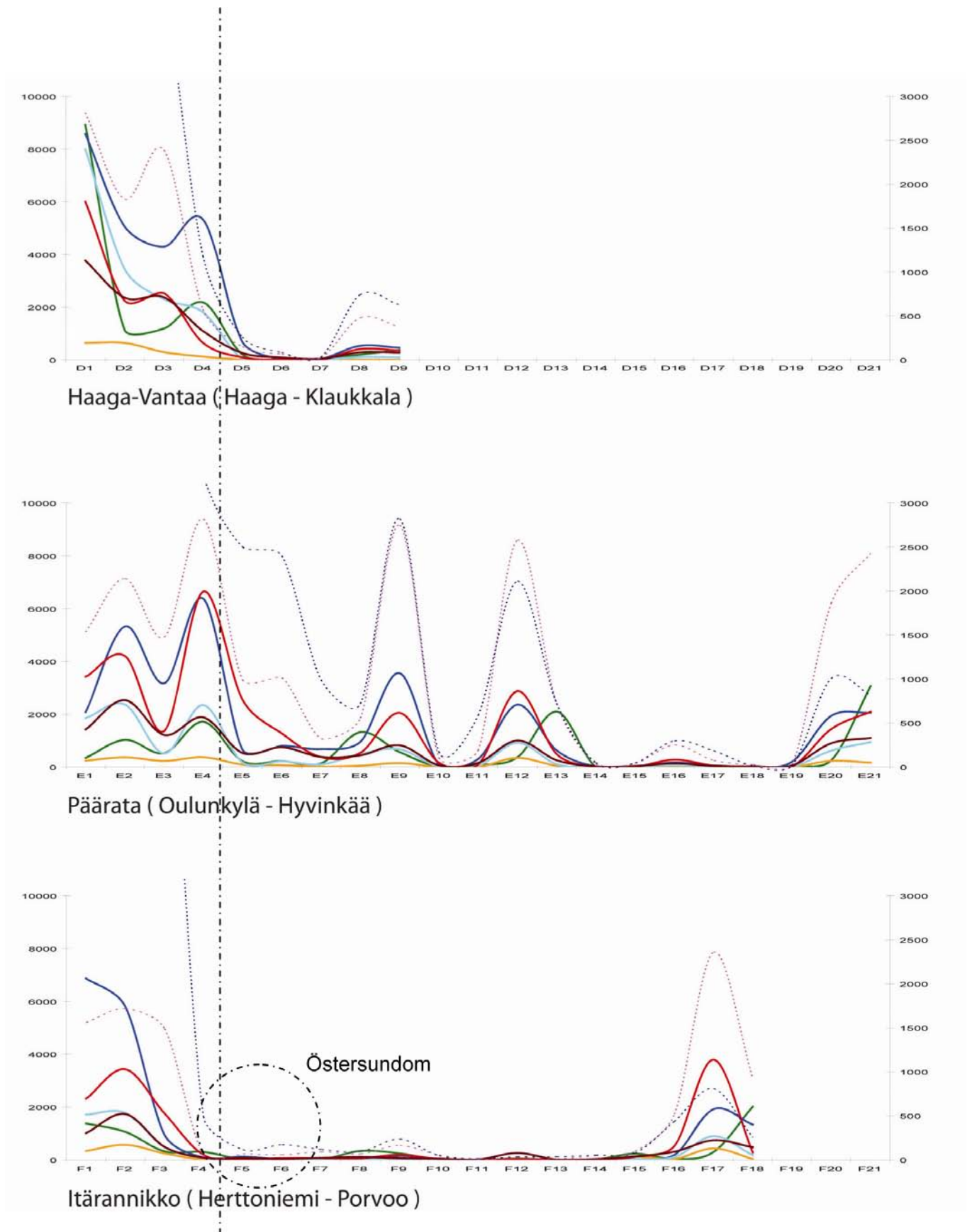
Ohessa pääkaupunkiseudun kasvusuunnat on esitetty 2,5x5,0 km ruuduilla "nauhoina" lähtien kantakaupungin reunoilta.

Ruutujen työpaikkamäärät on esitetty graafeina seuraavalla sivulla.
(aineisto vuodelta 2007)





Vasen asteikko on katkoviivoille
(paikallisesti työskentelevät ja kantakaupunkiin pendelöivät)
Oikea asteikko on työpaikkamäärille (ruudussa).

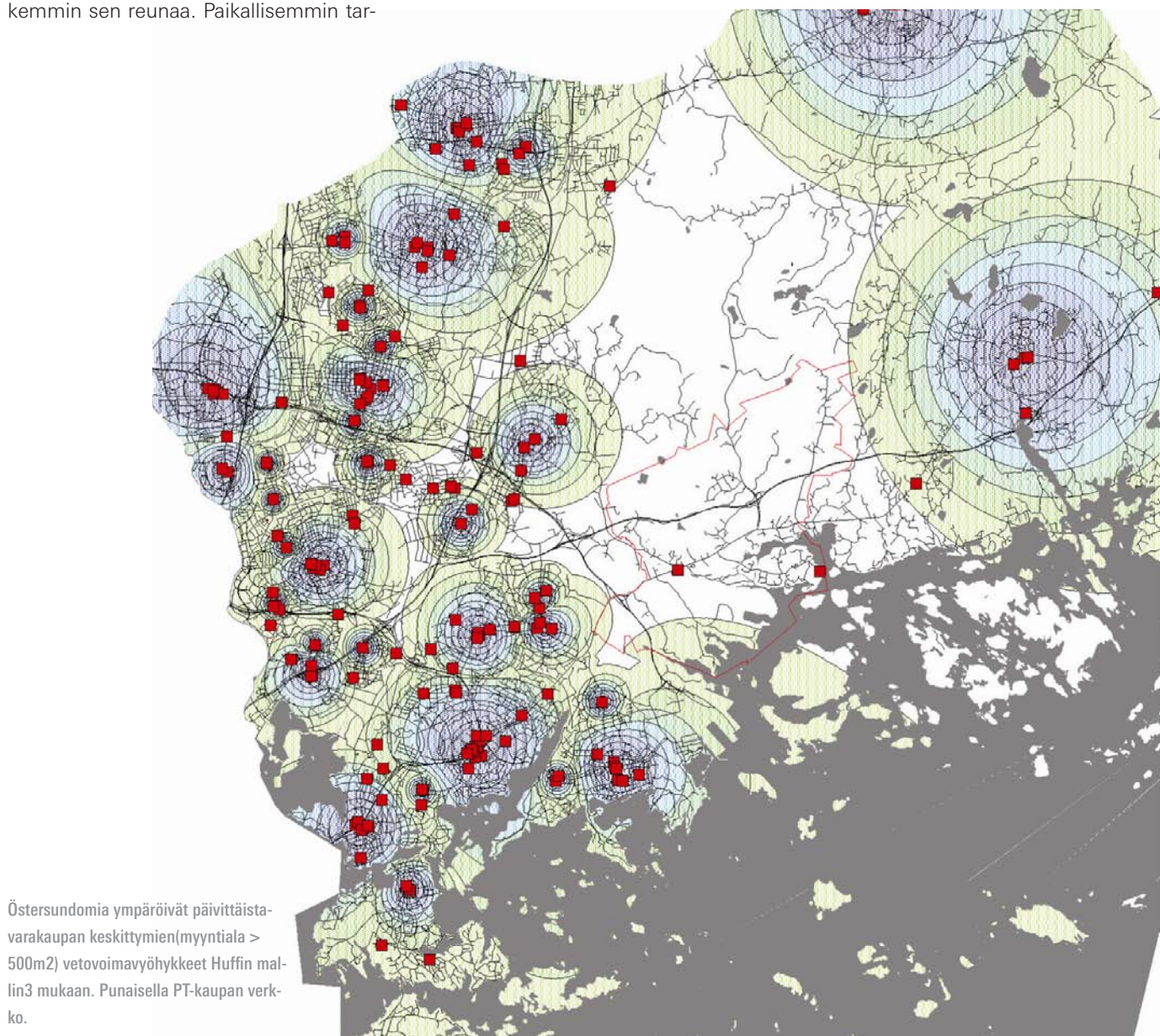


Vasen asteikko on katkoviivoille
 (paikallisesti työskentelevät ja kantakaupunkiin pendelöivät)
 Oikea asteikko on työpaikkamäärille (ruudussa).

Seudullisesti tarkasteltuna vähittäiskaupan työpaikkamäärät "notkahtavat" noin 20 km etäisyydellä (4 ruudun mita) kantakaupungista asukasmääriä voimakkaammin. Tämä indikoi että ollaan tekemisissä monipuolisen yhdyskuntarakenteen reunalla, reunakaupungilla, edge cityllä.

Östersundomin sijainti monipuolisen yhdyskuntarakenteen reunalla on haasteellinen kun tavoitteena on tukea paikallisen palveluiden kehitystä. Seudullisesti tarkasteltuna Östersundomia ei tulekaan mieltää satelliittikaupungiksi vaan osaksi toiminnallista pääkaupunkiseutua, tarkemmin sen reunaa. Paikallisemmin tar-

kasteltuna se kuitenkin rajoittuu omaksi kokonaisuudeksi muita kaupunkiseudun reuna-alueita selkeämmin. Tähän ovat syynä laajat luonto- ja liikenneinfra-alueet, jotka erottavat Östersundomin nykyisestä kaupunkirakenteesta. Näin ollen, ja muita kasvusuuntia suuremman mitoituksen johdosta palvelutyöpaikkojen toteutuma voi alueella olla aikaisempia kasvusuuntia suurempi.



³ Huffin vetovoimamalli on tapa kuvata kaupan vaikutusalueita esittämällä asioinnin todennäköisyyttä kuvaavan pinnan. Kaupan vetovoimaisuus perustuu etäisyyden lisäksi kaupan myyntipinta-alaan; mitä suurempi kauppa sitä monipuolisempi valikoima ja siten suuri vetovoima. Malli ei kuitenkaan huomioi topografiaa eikä tieyhteyksiä tai niiden ruuhkautumisia ja näistä syntyviä käyttäytymismuutoksia asiakkaissa. Kokonaisuutena se antaa kuitenkin kuvaa itäisen pääkaupunkiseudun kaupan verkon tilasta (Huffin malli pk-seudusta Jussi Mäkinen /KSV).

Tekijät

Teemu Holopainen ja Anne Karlsson

Nimike

ÖSTERSUNDOM JA KAUPPA

Sarjan nimike

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2011:3

Sarjanumero	2011:3	Julkaisuaika	24.2.2011
Sivuja	24	Liitteitä	0
ISBN		ISSN	0787-9024
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN

Tiivistelmä

Tämä liiteraportti käsittelee kaupallisten palveluiden kehitykseen vaikuttavia lähtötietoja ja asioita yleiskaavaluonnoksen mittakaavassa. Raportti sisältää yleiskaava-alueen nykyisen palveluverkon ja seudullisen aseman kuvaukset sekä alueen vertailun pääkaupunkiseudun muihin kasvusuuntiin väestön ja työpaikkarakenteen perusteella.

Yleiskaavaluonnoksen taustalla olleiden väestöskenaarioiden perusteella on myös laskettu liiketilatarpeista arviot, jotta saadaan kuvaa minkälaisista volyymeistä olisi yleiskaavassa kaupan kaavoituksen osalta kysymys. Skenaarioiden perusteella Östersundomin tulevaisuuden ostovoimapotentiaali tarvitsee kaupallista tilatarjontaa yhteensä 120 000–150 000 kem². Mitoitusarviot on tehty myös pienalueittain mutta ostovoiman siirtymäarvioita niiden välillä ei ole vielä laskettu. Näiden tietojen pohjalta on myös hahmoteltu kaupallisesti keskeiset alueet. Keskeisten alueiden kaupallisia lähtöpiirteitä on kuvattu mutta niiden tarkempi kaupallinen profilointi tehdään yleiskaavatyön myöhemmässä vaiheessa. Tämän raportin tarkoitus on pohjustaa suunnittelua ja siihen liittyvää päätöksen tekoa aluerakenteeseen ja kaupan palveluverkkoon vaikuttavien tekijöiden osalta.

Asiasanat

HELSINKI, ÖSTERSUNDOM, YLEISKAAVA, VÄHITTÄISKAUPPA

Sarjassa aikaisemmin julkaistu:

- 2011:1 Vetovoimainen esikaupunkiasuminen
– Kohderyhmäselvitys
- 2011:2 Östersundomin yhteinen yleiskaava –
Rakennemallit

ISSN 1458-9664