



Östersundomin yleiskaavaehdotus

Kaupan palveluverkon vertailu
pohjoisen ja suoran metron vaihtoehdoissa

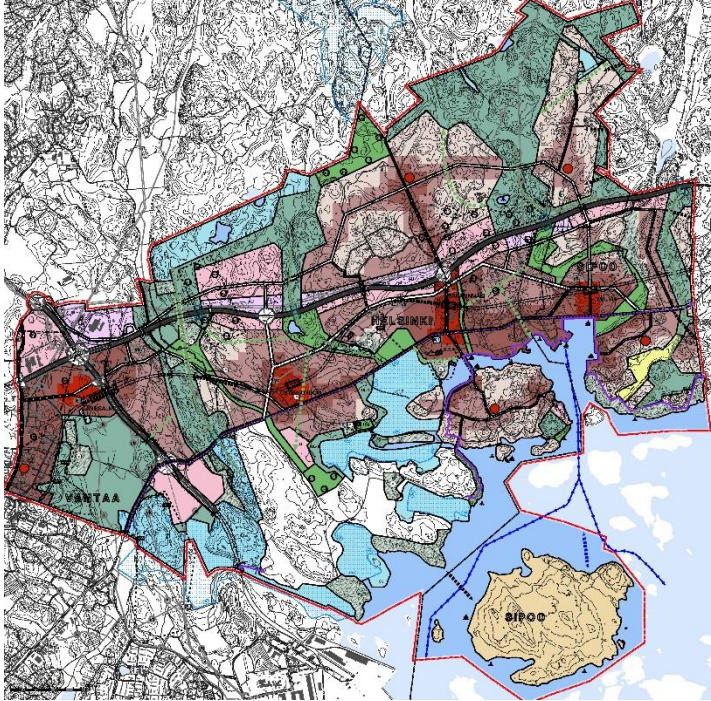
30.3.2017

Sisältö

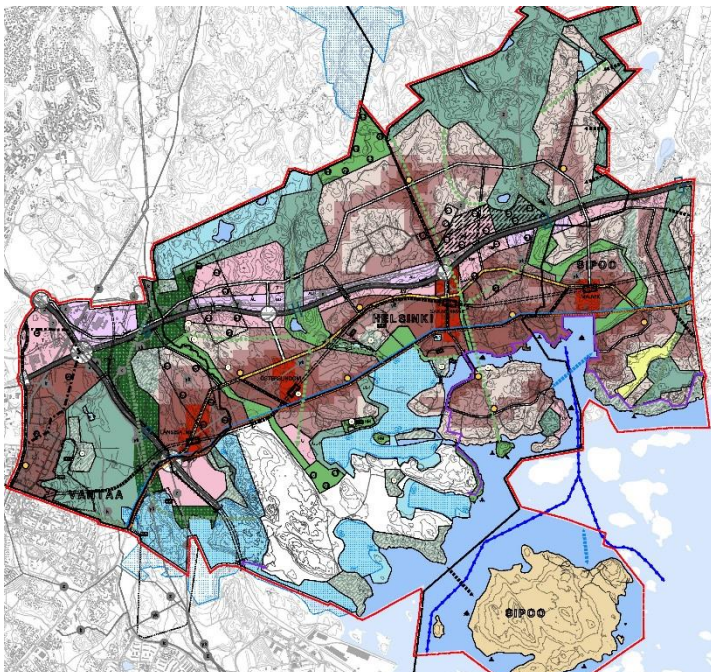
Sisältö	2
1. Vertailun tausta ja tavoitteet	3
2. Östersundomin yleiskaava ja kaupan palveluverkko pohjoisen ja suoran metron vaihtoehtoissa	4
3. Östersundomin kaupan palveluverkon mitoitus	7
3.1. Östersundomin pääkeskuksen ja metrokeskusten vaikutusalueet	7
3.2. Östersundomin keskusten kaupallisten palveluiden kysyntä	9
3.3. Kaupallisten palvelukeskusten mitoitus Östersundomin alueella	10
3.4. Kaupan palveluverkon saavutettavuus	12
4. Yhteenveto ja johtopäätökset	16

I. Vertailun tausta ja tavoitteet

Östersundomin alueelle laaditaan oikeusvaikutteista kuntien yhteistä yleiskaavaa. Östersundomin aluetta rakennetaan tiiviinä raideliikenteeseen tukeutuvana kaupunkimaisena alueena. Alueelle rakentuu useita palveluiltaan eritasoisia keskustoja. Tavoitteena on palveluiden tasapainoinen sijoittuminen alueelle ja palveluiden hyvä saavutettavuus.



Östersundomin työnaikainen yleiskaavaehdotus (12.10.2016) pohjoisen metron vaihtoehdossa



Östersundomin työnaikainen yleiskaavaehdotus (10.2.2017) suoran metron vaihtoehdossa

Yleiskaavasta on nyt laadittu vaihtoehtoisia ehdotuksia. Syksyllä 2016 laadittiin ns. pohjoisen metrolinjan vaihtoehto ja keväällä 2017 suoran metrolinjan vaihtoehto. Molemmista vaihtoehtoista on laadittu kaupallisen palveluverkon suunnitelma ja arvioitu kaupallisia vaikutuksia. Tässä raportissa vertaillaan molempien metrovaihtoehtojen maankäytön vaikutuksia kaupalliseen palveluverkkoon. Työ kuuluu osana Suoran metron vaihtoehdon kaupalliseen arviointityöhön, mutta tulokset esitetään omassa raportin osassaan.

Östersundomin yleiskaavaehdotuksen kaupan palveluverkon suunnittelu ja vaikutusten arviointi –työn on tilannut Helsingin kaupungin Kaupunkisuunnitteluvirasto. Työstä vastaa WSP Finland Oy. Työn projektiryhmää on vetänyt kaupan konsultti Tuomas Santasalo, kaupan asiantuntijana on toiminut Katja Koskela ja paikkatietoasiantuntijana Tuija Pakkanen. Työn ohjausryhmässä ovat toimineet Tuula Pipinen, Ilkka Laine, Saija Miettinen ja Anne Karlsson Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta sekä Aila Elo Uudenmaan liitosta ja Joni Heikkola Vantaan kaupungilta.

2. Östersundomin yleiskaava ja kaupan palveluverkko pohjoisen ja suoran metron vaihtoehtoissa

Kaupan palveluverkon vertailu pohjautuu suunniteltuun kaupan palveluverkkoon Östersundomin yleiskaavan työnaikaisissa ehdotuksissa (Pohjoinen vaihtoehto 12.10.2016 ja Suoran metron vaihtoehto 10.2.2017).

Molemmissa vaihtoehtoissa on osoitettu neljä keskustatoimintojen aluevarusta metrokeskusten ympäristöön. Lisäksi kaavaan on osoitettu paikalliskeskusten/lähipalvelujen kohdemerkintöjä julkisten ja/tai kaupallisten lähipalveluiden keskittymille.

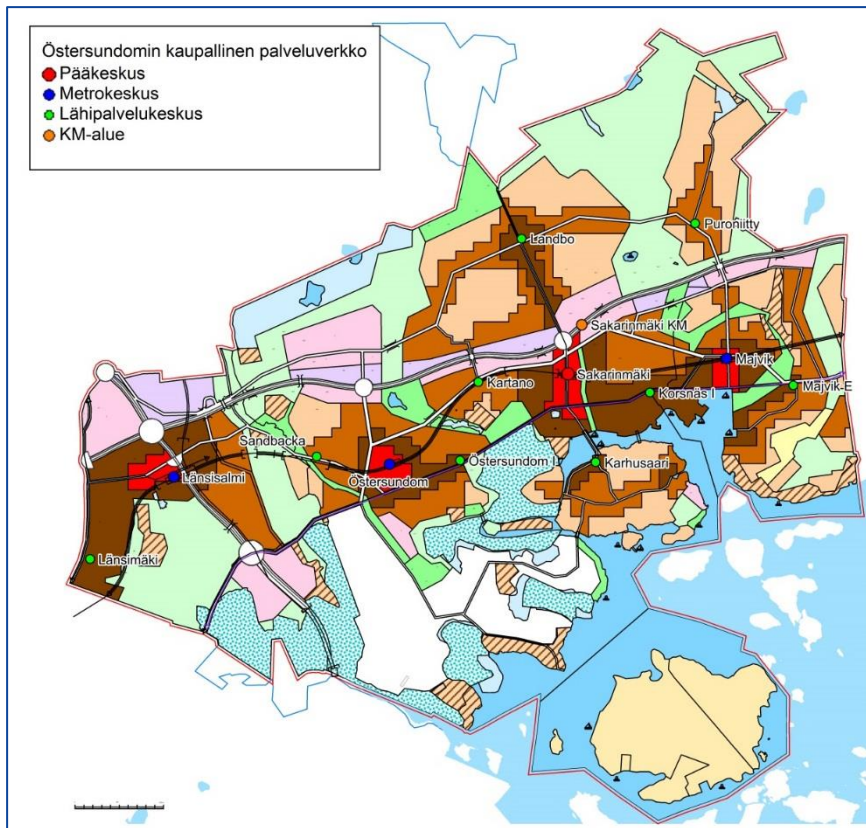
Vaihtoehtojen keskustatoimintojen alueet eroavat toisistaan Länsisalmen metrokeskuksen sijainnin suhteen. Pohjoisessa vaihtoehdossa Länsisalmen metrokeskus sijoittuu Kehä III:n länsipuolelle lähemmäksi Porvoonväylää. Tässä vaihtoehdossa Länsisalmi yhdistyy olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja Östersundomin ja Länsisalmen väliin jää Kehä III:n sekä ulkoilu- ja virkistysalueita. Suoran metron vaihtoehdossa Länsisalmen metrokeskus sijoittuu Kehä III:n itäpuolelle pohjoista vaihtoehtoa etelämmäksi, irralleen nykyisestä Länsimäen kaupunginosasta ja yhdistyy uuteen Östersundomin kaupunkirakenteeseen. Tässä vaihtoehdossa Länsimäen ja Länsisalmen väliin jää ulkoilualue sekä ekologisen yhteyden kehitettävä osa.

Metrokeskuksia täydentää lähipalveluiden verkko. Pohjoisen metrovaihtoehdon ehdotuksessa on osoitettu neljä paikalliskeskusta julkisten ja/tai kaupallisten lähipalvelujen keskittymille. Osa paikalliskeskuksista oli kuitenkin osoitettu alueelle julkisten palveluiden lähtökohdista, eivätkä paikat kaikilta osin ole kaupallisten palveluiden sijoittumisen kannalta sopivia. Näin ollen kaupallisessa selvityksessä muutamia kohteita siirrettiin kaupallisten palveluiden toimintaedellytysten kannalta sopivampiin sijaintipaikkoihin. Tämän lisäksi kaupallisessa selvityksessä suunniteltiin täydentäviä keskittymiä alueelle. Suoran metrolinjan vaihtoehdossa pohjoisen vaiheen kaupallisessa selvityksessä esitetyt lähipalvelukeskukset on osoitettu kaavakarttaan. Näiden lisäksi on kaupallisessa selvityksessä osoitettu uusi lähipalvelukeskus Länsimäen pohjoisosiin. Tämän vertailun lähtökohtana on kaupallisissa selvityksissä täydennetty lähipalvelukeskusten verkko, ei siis ainoastaan kaavaan osoitetut lähipalvelukeskukset.

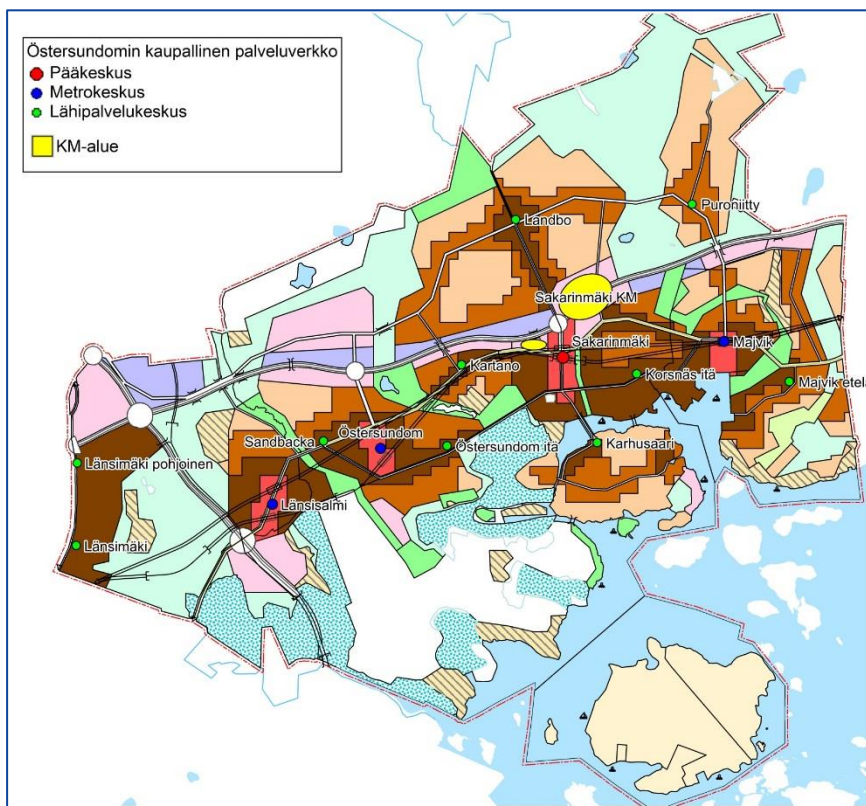
Kaavaan on osoitettu myös paljon tilaa vaativien toimintojen rakentamisalueita. Elinkeinotoiminnan/kaupan alueelle voidaan sijoittaa mm. sellaisia merkitykseltään seudullisia paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan suuryksiköitä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voidaan perustellusta syystä sijoittaa myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Yleiskaavassa KM-alueita on pohjoisen metron vaihtoehdossa osoitettu Sakarinmäen liittymään molemmille puolille moottoritietä kahteen itäiseen risteyslohkoon. Suoran metron vaihtoehdossa KM-alue on näiden lisäksi osoitettu myös risteuksen lounaislohkoon.

KM-alueiden vähittäiskaupan yhteenlaskettu kerrosala saa olla molemmissa vaihtoehtoissa enintään 100.000 k-m². Päivittäistavarakaupalle on määräyksessä erilaisia rajoituksia. Pohjoisen metron vaihtoehdossa alueella ei sallita päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Suoran metron vaihtoehdossa päivittäistavarakaupan yksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 2000 k-m².

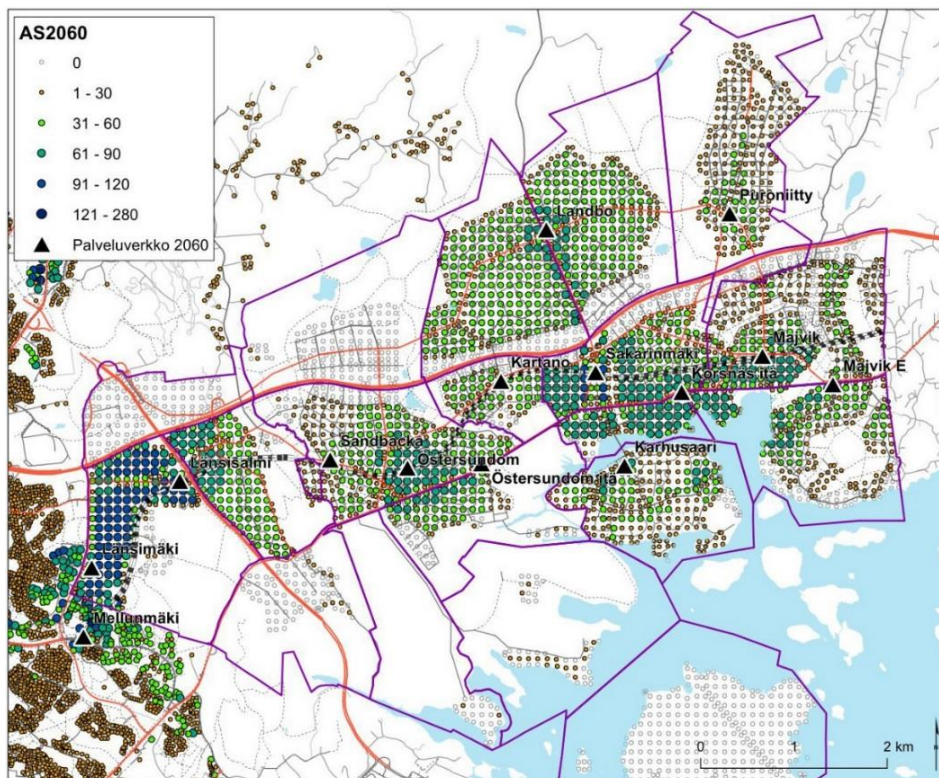
Asumisen maankäyttö on hyvin saman tyyppinen molemmissa vaihtoehtoissa, mutta suoran metron vaihtoehdossa asemien ympäristöön osoitetut kerrostalovalaiset alueet ovat hieman laajempia. Kerrostalovaltainen alue jatkuu suoran metron vaihtoehdossa Östersundomissa ja Sakarinmäessä pidemmälle länteen päin kuin pohjoisen metron vaihtoehdossa. Näin ollen asukastiheys lähipalvelukeskusten ja metrokeskusten lähiympäristössä kasvaa.



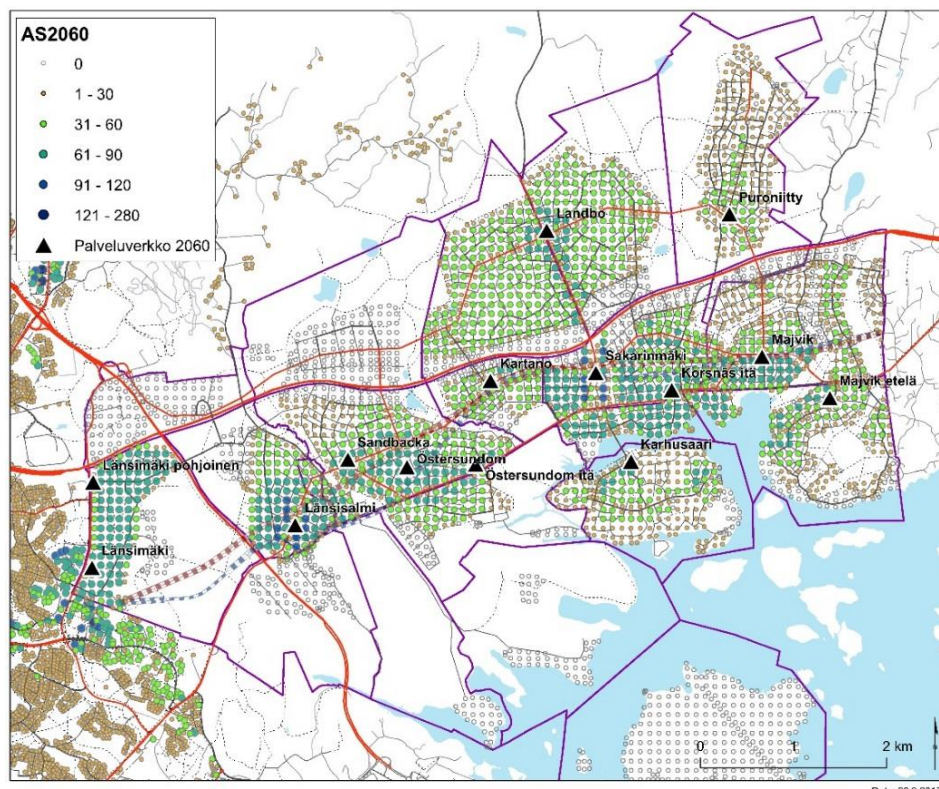
Östersundin suunnittelualueen kaupallinen palveluverkko 2060 pohjoisen metron vaihtoehdossa



Östersundin suunnittelualueen kaupallinen palveluverkko 2060 suoran metron vaihtoehdossa



Asukkaiden hajautuneisuus pohjoisen metron vaihtoehdossa ruututiedon keskipisteittäin vuonna 2060 kun alueella on noin 100.000 asukasta



Asukkaiden hajautuneisuus suoran metron vaihtoehdossa ruututiedon keskipisteittäin vuonna 2060 kun alueella on noin 80.000 asukasta

3. Östersundomin kaupan palveluverkon mitoitus

Molemmissa yleiskaavavaihtoehdoissa kaupan palveluverkon mitoitus on lähtenyt liikkeelle keskusten lähialueiden asukasmäärästä, ostovoimasta ja alueiden liiketilatarpeesta. Koska palveluverkon lähtökohdat ovat Sakarinmäen, Östersundomin ja Majvikin lähialueilla molemmissa vaihtoehdoissa yhteneväiset, eri suuria eroja palveluverkossa esiinny. Suurin ero palveluverkkoon löytyy Länsisalmen ja Länsimäen alueella, koska kaupunkirakenne on vaihtoehdoissa jonkin verran erilainen näillä alueilla.

Kokonaismitoitus on alueella molemmissa vaihtoehdoissa lähes saman suuruinen. Pienet erot johtuvat pienistä eroista tavoiteväestön määrässä ja siinä, että suoran metron vaihtoehdossa Länsimäen ei arvioida kuuluvan Östersundomin pääkeskuksen Sakarinmäen vaikutusalueeseen.

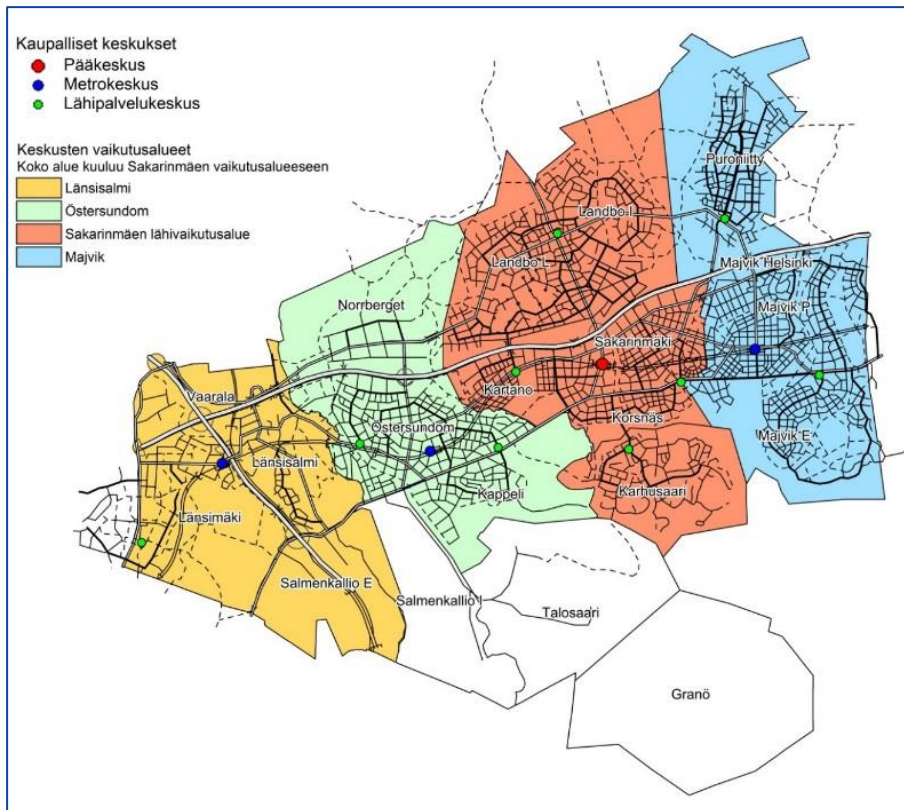
3.1. Östersundomin pääkeskuksen ja metrokeskusten vaikutusalueet

Molemmissa yleiskaavavaihtoehdoissa on tavoitteena, että Sakarinmäestä muodostuu alueen pääkeskus, jonka vaikutusalue ulottuu koko alueelle. Metrokeskuksen vaikutusalue on lähtökohtaisesti metrokeskuksen lähialue, josta keskusteen on lyhyin ja sujuvin matka.

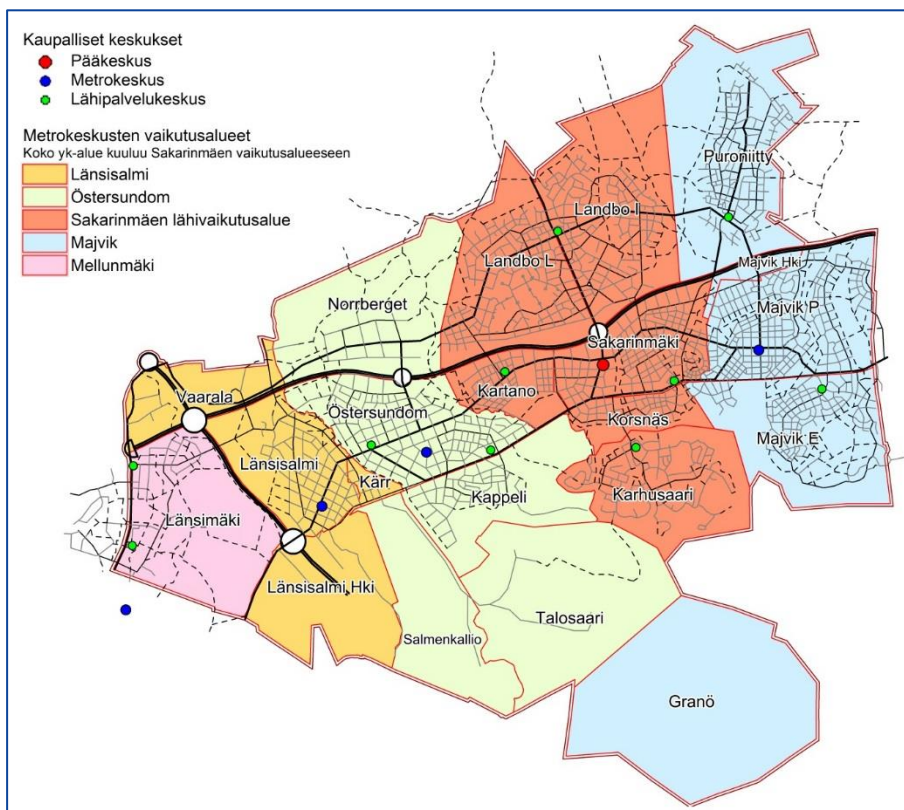
Kaupunkirakenne on kaavavaihtoehdoissa hieman erilainen Länsisalmen ympäristössä, mikä vaikuttaa metrokeskuksen vaikutusalueeseen. Pohjoisen metron vaihtoehdossa Länsimäen alue kytkeytyy tiiviisti Länsisalmen metrokeskuksen vaikutusalueeseen, vaikkakin asiointia suuntautuu myös nykyisiin olemassa oleviin palvelukeskuksiin. Suoran metronvaihtoehdossa Länsimäen alue jää irralleen suunnitellusta uudesta maankäytöstä ja alueelta odotetaan suuntautuvan asiointia pääosin olemassa olevan kaupunkirakenteen keskuksiin, joihin on Länsimäestä luontevampi asiointimatka. Länsimäen ei näin ollen lasketa kuuluvan lainkaan Länsisalmen eikä myöskään Sakarinmäen pääkeskuksen vaikutusalueeseen.

Länsisalmen vaikutusalueen laajuus vaikuttaa siihen, että pohjoisen metron vaihtoehdossa Länsisalmen markkina-alueella on selvästi enemmän asukkaita kuin suoran metron vaihtoehdossa, mikä vaikuttaa suoraan alueen ostovoiman määrään. Muutoin vaikutusalueet ovat väestömääriltään ja ostovoimaltaan molemmissa vaihtoehdoissa suurin piirtein yhteneväiset.

Lähipalvelukeskusten päävaikutusalueiden lasketaan ulottuvan noin 800 m:n päähän lähipalvelukeskuksesta. Suurempi vaikutusalue menisi useimmiten päällekkäin jo metrokeskuksen tai toisen lähipalvelukeskuksen vaikutusalueen kanssa. Todellisuudessa vaikutusalueet menevät ristiin, mikä näkyy myös jo 800 metrin vaikutusalueetarkastelussa. Suoran metron vaihtoehdossa kaupunkirakennetta on tiivistetty jonkin verran metrokeskusten ja lähipalvelukeskusten ympäristössä, kun kerrostalovaltaisia alueita on laajennettu. Näin ollen lähipalvelukeskusten lähiympäristössä on suoran metron vaihtoehdossa suurelta osin enemmän asukkaita kuin pohjoisen metron vaihtoehdossa.



Östersundomin pääkeskuksen ja metrokeskusten vaikutusalueet pohjoisen metron vaihtoehdossa



Östersundomin pääkeskuksen ja metrokeskusten vaikutusalueet suoran metron vaihtoehdossa

3.2. Östersundomin keskusten kaupallisten palveluiden kysyntä

Molemmissa vertailun kohteena olevissa yleiskaavavaihtoehdoissa on tavoitteena, että kaupalliset palvelut saadaan pääosin omalta alueelta.

Suurin osa päivittäistavarakaupan ja palveluiden kysynnästä kohdistuu omaan metrokeskukseen ja pieni osa alueen lähipalvelukeskuksiin. Jonkin verran päivittäistavarakaupan siirtymää on muun asiain yhteydessä Sakarinmäkeen sekä alueen länsiosissa myös suunnittelualueen ulkopuolelle. Erikoiskaupan kysynnästä suuren osan lasketaan suuntautuvan Sakarinmäkeen, mutta paikallista kysyntää suuntautuu myös omaan keskukseen. Erikoiskaupan kysyntää suuntautuu myös muualle monipuolisiin keskuksiin.

Omaan metrokeskukseen ja Sakarinmäen pääkeskukseen suuntautuva asiointisuus on molemmissa vaihtoehdoissa saman suuruinen lukuun ottamatta Länsisalmen ja Länsimäen aluetta. Pohjoisen metron vaihtoehdossa Länsisalmeen suuntautuu oman alueen päivittäistavarakaupan ostovoimasta vain 60 %. Vaikutusalueeseen kuuluu Länsimäki, josta suuntautuu asiointia myös Mellunmäkeen. Suoran metron vaihtoehdosta Länsimäki ei kuulu Länsisalmen vaikutusalueeseen. Näin ollen alueen päivittäistavarakaupasta 75 % lasketaan suuntautuvan omaan metrokeskukseen eli samoin kuin muidenkin metrokeskusten vaikutusalueella.

Länsimäen alueella on myös eroa kysynnän suuntautumisesta lähipalvelukeskuksiin. Koska suoran metron vaihtoehdossa alueella on kaksi lähipalvelukeskusta, Länsimäen asiointisuus on pienempi kuin pohjoisen metron vaihtoehdossa, jossa alueella on vain yksi lähipalvelukeskus. Molemmissa Länsimäen asiointisuus on kuitenkin suurempi kuin muiden lähipalvelukeskusten, koska alueella on jo nyt toimivia lähikauppoja, jotka saavuttavat hyvän osuuden lähialueen ostovoimasta.

Kysynnän suuntaaminen Östersundomin yleiskaava-alueella 2060 Länsisalmen ja Länsimäen alueella

Pohjoisen metron vaihtoehdossa

Länsisalmi	Lähipalvelu*	Metrokeskus Pääkeskus		
	Länsimäki	Länsisalmi	Sakarinmäki	KM-alue
Päivittäistavarakauppa ja Alko	40 %	60 %	10 %	
Erikoiskauppa		10 %	30 %	
Kaupalliset palvelut	10 %	30 %	30 %	5 %
Tiva ja autokauppa		2 %		80 %

Suoran metron vaihtoehdossa

Länsimäki	Lähipalvelukeskukset*	
	Länsimäki	Länsimäki pohjoinen
Päivittäistavarakauppa ja Alko	30 %	20 %
Erikoiskauppa		
Kaupalliset palvelut	10 %	5 %
Tiva ja autokauppa		

Länsisalmi	Metrokeskus Pääkeskus		
	Länsisalmi	Sakarinmäki	KM-alue
Päivittäistavarakauppa ja Alko	75 %	10 %	
Erikoiskauppa	10 %	30 %	
Kaupalliset palvelut	40 %	30 %	5 %
Tiva ja autokauppa	2 %		80 %

Kysynnän suuntaaminen Östersundomin yleiskaava-alueella 2060

Östersundomin, Sakarinmäen ja Majvikin vaikutusalueilla

Molemmissa vaihtoehdoissa

Östersundom	Lähipalvelukeskukset*		Metrokeskus Pääkeskus		
	Sandbacka	Östers itä	Östersundom	Sakarinmäki	KM-alue
Päivittäistavarakauppa ja Alko	20 %	20 %	75 %	10 %	
Erikoiskauppa			10 %	50 %	
Kaupalliset palvelut	5 %	5 %	40 %	40 %	5 %
Tiva ja autokauppa			2 %	5 %	80 %

Sakarinmäki	Lähipalvelukeskukset*		Pääkeskus			
	Landbo	Kartano	Karhusaari	Korsnäs itä	Sakarinmäki	KM-alue
Päivittäistavarakauppa ja Alko	20 %	20 %	20 %	20 %	75 %	
Erikoiskauppa					70 %	
Kaupalliset palvelut	5 %	5 %	5 %	5 %	70 %	5 %
Tiva ja autokauppa					5 %	80 %

Majvik	Lähipalvelukeskukset*		Metrokeskus Pääkeskus		
	Majvik etelä	Puroniitty	Majvik	Sakarinmäki	KM-alue
Päivittäistavarakauppa ja Alko	20 %	20 %	70 %	20 %	
Erikoiskauppa			10 %	60 %	
Kaupalliset palvelut	5 %	5 %	40 %	40 %	5 %
Tiva ja autokauppa			2 %	5 %	80 %

* Lähipalvelukeskuksiin suunnattu osuus lähipalvelukeskuksen vaikutusalueesta

Sakarinmäen KM-alueen osalta ei suuntautumisessa ole merkittäviä eroja eri metrovaihtoehdoissa. Länsimäestä ei arvioida suuntautuvan ostovoimaa Sakarinmäen KM-alueeseen vastaavalla tavalla kuin Sakarinmäen keskustaan, mutta tämän merkitys laskelmissa jää vähäiseksi.

3.3. Kaupallisten palvelukeskusten mitoitus Östersundomin alueella

Molemmissa vaihtoehdoissa Sakarinmäen keskustasta muodostuu monipuolinen ja vetovoimainen seudullinen keskus ja metrokeskuksista monipuolisia arjen palveluiden paikalliskeskuksia.

Sakarinmäen pääkeskuksen mitoitus on pohjoisen metron vaihtoehdossa hieman suurempi (noin 5 %) kuin suoran metron vaihtoehdossa, ero ei ole kuitenkaan merkittävä, kun lasketaan mitoitusta vuoteen 2060. Suurin ero vaihtoehdoissa on Länsisalmen metrokeskuksen mitoituksessa johtuen Länsisalmen sijainnista eri vaihtoehdoissa ja vaikutusalueiden laajuudesta. Muiden metrokeskusten mitoituksissa ei ole merkittäviä eroja.

Östersundomin keskusten alustava mitoitus 2060

Pohjoisen metron vaihtoehto					
Väestötavoite 80 000					
Ostovoiman perinteinen kasvu					
k-m ²	Pääkeskus	Metrokeskukset			KM-alue
	Sakarini- mäki	Länsi- salmi	Öster- sundom	Majvik	Sakarini- mäki
Päivittäistavarakauppa ja Alko	19 600	6 600	5 100	7 600	
Erikoiskauppa	71 000	2 800	1 700	2 800	
Kaupalliset palvelut	62 500	8 300	6 800	10 800	6 000
Tiva ja autokauppa	7 500	900	500	800	154 000
Kauppa ja palvelut yhteensä	160 600	18 600	14 100	22 000	160 000
Ostovoiman hidas kasvu					
k-m ²	Pääkeskus	Metrokeskukset			KM-alue
	Sakarini- mäki	Länsi- salmi	Öster- sundom	Majvik	KM-alue
Päivittäistavarakauppa ja Alko	15 500	5 200	4 100	6 000	
Erikoiskauppa	46 000	1 800	1 100	1 800	
Kaupalliset palvelut	54 000	7 200	5 800	9 400	5 000
Tiva ja autokauppa	5 100	600	400	600	105 000
Kauppa ja palvelut yhteensä	120 600	14 800	11 400	17 800	110 000

Pohjoisen metron vaihtoehto					
Väestötavoite 100 000					
Ostovoiman perinteinen kasvu					
k-m ²	Pääkeskus	Metrokeskukset			KM-alue
	Sakarini- mäki	Länsi- salmi	Öster- sundom	Majvik	Sakarini- mäki
Päivittäistavarakauppa ja Alko	24 400	7 700	6 800	10 100	
Erikoiskauppa	89 400	3 300	2 300	3 700	
Kaupalliset palvelut	78 500	9 700	9 000	14 500	8 000
Tiva ja autokauppa	9 600	1 000	700	1 100	193 000
Kauppa ja palvelut yhteensä	201 900	21 700	18 800	29 400	201 000
Ostovoiman hidas kasvu					
k-m ²	Pääkeskus	Metrokeskukset			KM-alue
	Sakarini- mäki	Länsi- salmi	Öster- sundom	Majvik	KM-alue
Päivittäistavarakauppa ja Alko	19 300	6 100	5 300	8 000	
Erikoiskauppa	58 100	2 100	1 500	2 400	
Kaupalliset palvelut	67 700	8 300	7 800	12 500	7 000
Tiva ja autokauppa	6 500	700	500	800	132 000
Kauppa ja palvelut yhteensä	151 600	17 200	15 100	23 700	139 000

Suoran metron vaihtoehto					
Ostovoiman perinteinen kasvu					
Pääkeskus	Metrokeskukset			KM-alue	
Sakarini- mäki	Länsi- salmi	Öster- sundom	Majvik	Sakarini- mäki	
19 200	3 500	5 200	7 600		
66 900	1 200	1 800	2 800		
58 800	4 800	7 000	11 000	6 000	
7 600	400	500	900	152 000	
152 500	9 900	14 500	22 300	158 000	
Ostovoiman hidas kasvu					
Pääkeskus	Metrokeskukset			KM-alue	
Sakarini- mäki	Länsi- salmi	Öster- sundom	Majvik	KM-alue	
15 200	2 900	4 100	6 000		
43 700	800	1 200	1 800		
50 600	4 100	6 000	9 400	5 000	
5 200	300	400	600	104 000	
114 700	8 100	11 700	17 800	109 000	

Suoran metron vaihtoehto					
Ostovoiman perinteinen kasvu					
Pääkeskus	Metrokeskukset			KM-alue	
Sakarini- mäki	Länsi- salmi	Öster- sundom	Majvik	Sakarini- mäki	
24 100	4 200	6 900	10 200		
85 200	1 400	2 400	3 700		
74 200	5 700	9 200	14 600	8 000	
9 700	400	700	1 100	192 000	
193 200	11 700	19 200	29 600	200 000	
Ostovoiman hidas kasvu					
Pääkeskus	Metrokeskukset			KM-alue	
Sakarini- mäki	Länsi- salmi	Öster- sundom	Majvik	KM-alue	
19 000	3 400	5 500	8 100		
55 400	900	1 500	2 400		
64 100	4 900	8 000	12 600	7 000	
6 600	300	500	800	131 000	
145 100	9 500	15 500	23 900	138 000	

Länsisalmen keskustan mitoitus jää suorassa vaihtoehdossa pieneksi verrattuna muihin keskuksiin ja pohjoisen metron vaihtoehtoon. Mitä pienemmäksi keskus jää, sitä vaikeampi sen on saavuttaa arvioitua osuutta lähialueen ostovoimasta. Tämä merkitsee sitä, että keskuksista toteutuvat laskelmien mukaisina todennäköisimmin Majvik sekä myös Östersundom, mutta Länsisalmi ei tämän kokoisena enää mahdollisesti onnistu saavuttamaan arvioitua asiantuntijaa suorassa metron vaihtoehdossa.

Molemmissa vaihtoehdoissa on kaikissa tutkituissa lähialuekeskuksissa riittävä kysynnän taso lähialueille. Suoran metron vaihtoehdossa on yksi lähialuekeskus enemmän Länsimäen pohjoisosissa, joka pohjoisen metron vaihtoehdossa kuuluu Länsisalmen metrokeskuksen vaikutusalueeseen. Suoran metron vaihtoehdossa on kaupunkirakennetta tiivistetty ja kerrostalovaltaisia alueita laajennettu. Näin ollen suoran metron vaihtoehdossa löytyy lähialueille enemmän toimintaedellytyksiä monessakin keskuksessa, mutta erityisesti Sandbackassa, jolloin on todennäköisempää, että lähialuekeskus tulee alueella toteutumaan. Erot ovat pieniä, mutta jossakin tapauksessa voivat olla merkittäviä.

Oheisessa taulukossa on esitetty lähialuekeskusten kysyntätarpeita molemmissa vaihtoehdoissa perinteisen ostovoiman mallissa, kun väestötavoite alueella on yhteensä 80.000. Jos ostovoima kasvaa tätä hitaammin tai jos asukkaita tulee alueelle enemmän (100.000), niin mitoitustarpeet kehittyvät molemmissa vaihtoehdoissa suhteessa saman verran.

Östersundomin lähipalvelukeskusten alustava mitoitus 2060

Väestötavoite 80 000

Pohjoisen metron vaihtoehto

Ostovoiman perinteinen kasvu

k-m ²	Lähipalvelukeskukset								
	Länsi- mäki	Sand- backa	Östers itä	Landbo	Kartano	Karhu- saari	Korsnäs itä	Majvik etelä	Puro- niitty
Päivittäistavarakauppa ja Alko	1 800	500	500	700	400	600	900	500	500
Erikoiskauppa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaupalliset palvelut	1 100	300	300	500	300	400	600	300	300
Tiva ja autokauppa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kauppa ja palvelut yhteensä	2 900	800	800	1 200	700	1 000	1 500	800	800

Suoran metron vaihtoehto

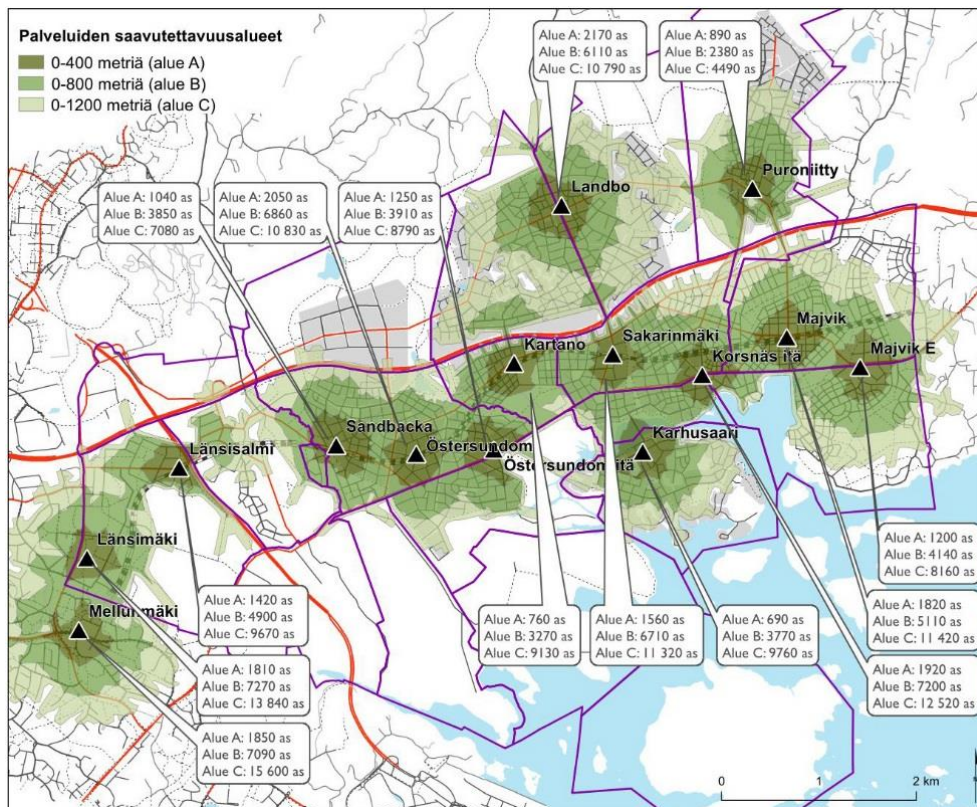
Ostovoiman perinteinen kasvu

k-m ²	Lähipalvelukeskukset									
	Länsi- mäki	Länsimäki pohjoinen	Sand- backa	Östers itä	Landbo	Kartano	Karhu- saari	Korsnäs itä	Majvik etelä	Puro- niitty
Päivittäistavarakauppa ja Alko	1 600	600	900	600	800	400	600	1 000	600	600
Erikoiskauppa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaupalliset palvelut	1 300	400	500	400	500	300	400	600	400	400
Tiva ja autokauppa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kauppa ja palvelut yhteensä	2 900	1 000	1 400	1 000	1 300	700	1 000	1 600	1 000	1 000

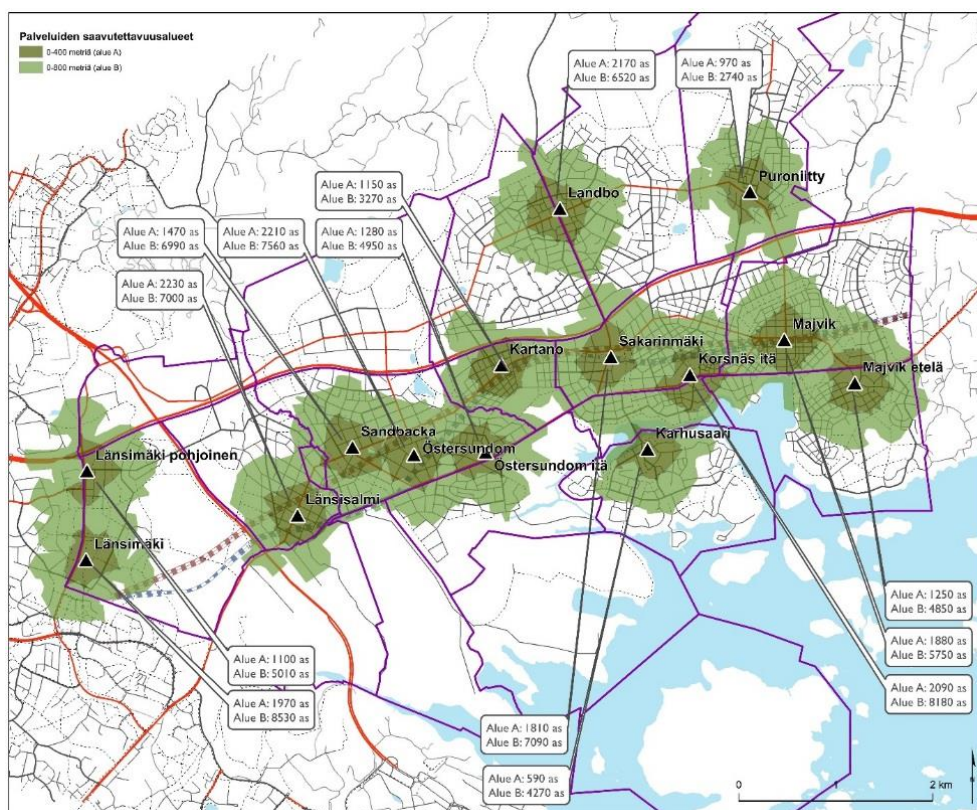
3.4. Kaupan palveluverkon saavutettavuus

Östersundomin kaava-alue on laaja, mutta molemmissa kaavavaihtoehdoissa suunnitelmat mahdollistavat sen, että palveluverkossa on paljon palvelukeskittyä. Väestö sijoittuu tiheästi metrokeskusten ympäristöön. Pohjoisen metron vaihtoehdossa on usean lähipalvelukeskuksen läheisyydessä jonkin verran vähemmän asukkaita kuin suoran metron vaihtoehdossa.

Saavutettavuustarkastelussa eron vaihtoehtoihin tuo Länsisalmen sijainti ja se, linkittykö metrokeskus olemassa olevaan palvelurakenteeseen eli Länsimäkeen ja Mellunmäkeen (pohjoinen vaihtoehto) vai uuteen suunniteltuun palvelupisteiden jonoon (suora vaihtoehto). Lisäksi suoran metron vaihtoehdossa on yksi lähipalvelukeskus enemmän. Suoran metron vaihtoehdossa olemassa oleva palveluverkko jää enemmän irrallisen uudesta palveluverkosta, ja saavutettavuusalueiden väliin jää suurempi alue kuin pohjoisen metron vaihtoehdossa.



Vuoden 2060 ja 80 000 asukkaan skenaarion saavutettavuusalueet ja niiden saavutettu väkimäärä pohjoisen metron vaihtoehdossa



Vuoden 2060 ja 80 000 asukkaan skenaarion saavutettavuusalueet ja niiden saavutettu väkimäärä suoran metron vaihtoehdossa

Koska kaupunkirakenne on suoran metron vaihtoehdossa tiiviimpi ja palvelupisteitä on enemmän, on palveluverkon kokonaissaavutettavuus myös parempi. Kävelyetäisyydellä palveluista (alle 800 m) asuu suoran metron vaihtoehdossa 77 % ja pohjoisen metron vaihtoehdossa 73 % alueen asukkaista.

Saavutettujen asukkaiden määrät ja osuudet kaikista asukkaista

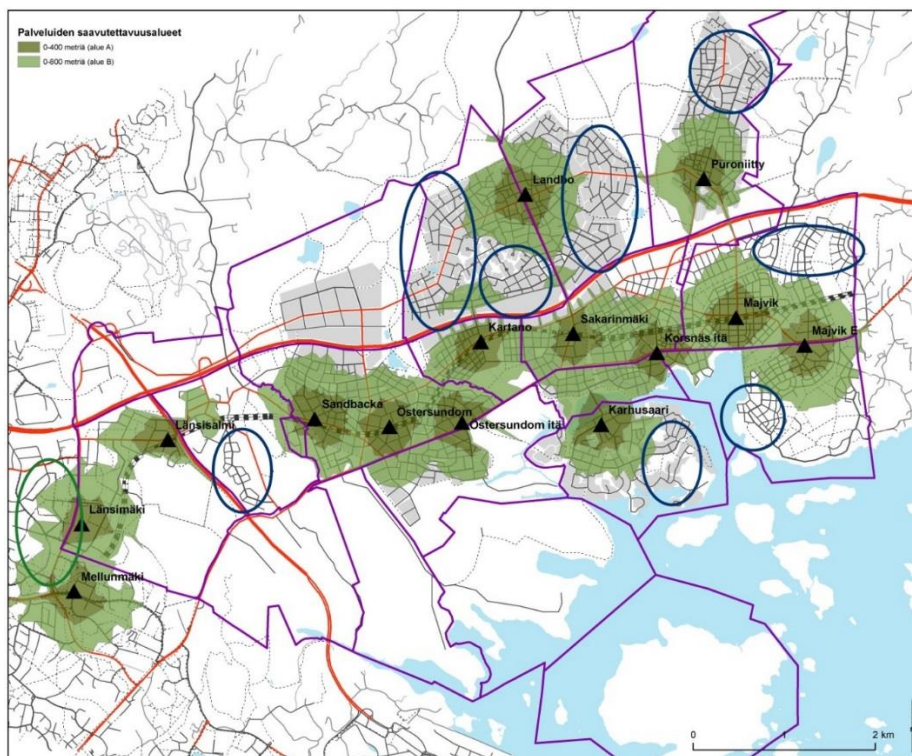
Pohjoisen metron vaihtoehto (13 palvelupistettä)

SAAVUTETTAVUUSALUE	ASUKASTA	
	lkm	%
0-400 metriä	18 300	23
0-800 metriä	57 700	73

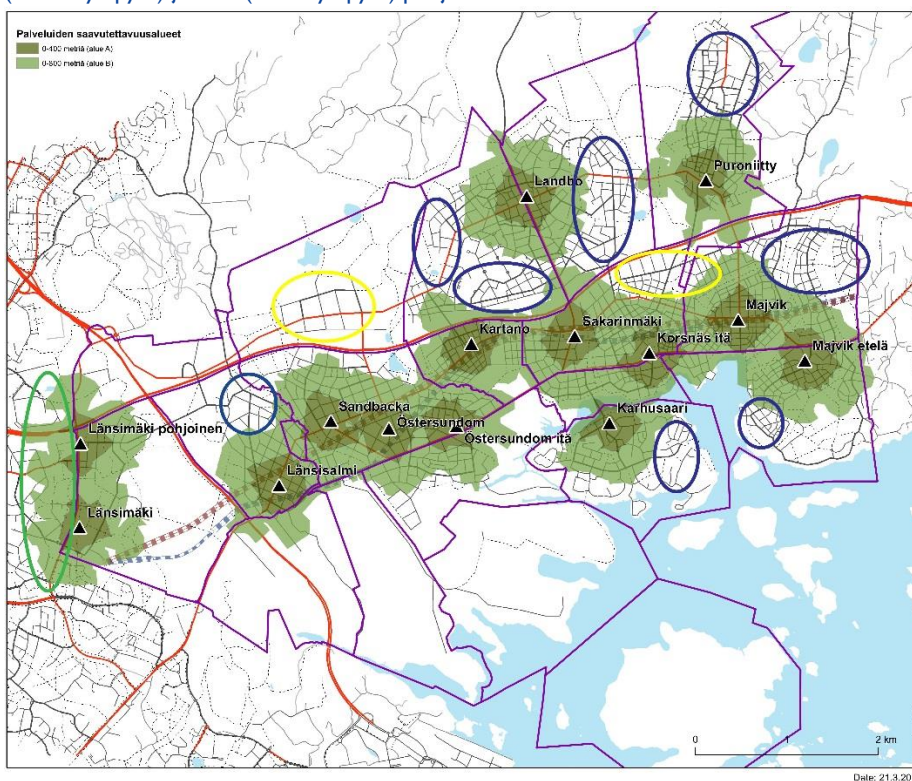
Suoran metron vaihtoehto (14 palvelupistettä)

SAAVUTETTAVUUSALUE	ASUKASTA	
	lkm	%
0-400 metriä	22 200	27
0-800 metriä	65 900	77

Molemmissa vaihtoehdoissa löytyy kaava-alueelta palvelutyhjiöitä, joissa lähin palvelupiste on yli 800 metrin päässä. Palvelutyhjiöiden sijaintikin on yhtäläinen lukuun ottamatta Länsisalmen lähiympäristöä. Molemmissa vaihtoehdoissa Länsisalmen läheisyyteen jää palvelutyhjiö. Pohjoisen metron vaihtoehdossa alueella on kuitenkin parempia mahdollisuuksia tyhjiön täyttämiseen, koska alue on kaupunkipientalovaltaista, tosin tässäkin tapauksessa haastavaa. Suoran metron vaihtoehdossa tyhjiön täyttämiseen ei löydy edellytyksiä vähäisen lähiasutuksen määrän takia.



Vuoden 2060 skenaarion mukaisen palveluverkon saavutettavuusalueet 400 ja 800 metrin etäisyyksillä ja niiden puutekohdat (sininen ympyrä) ja edut (vihreä ympyrä) pohjoisen metron vaihtoehdossa



Vuoden 2060 skenaarion mukaisen palveluverkon saavutettavuusalueet 400 ja 800 metrin etäisyyksillä ja niiden asukkaisiin vaikuttavat puutekohdat (sininen ympyrä) ja edut (vihreä ympyrä) suoran metron vaihtoehdossa. Keltaiset ympyrät korostavat saavutettavuusalueiden lähietäisyyden puutetta muilla kuin asukasvaltaisilla alueilla.

4. Yhteenveto ja johtopäätökset

Pohjoisen ja suoran metron vaihtoehtoisissa kaupan palveluverkon kannalta suurimmat erot johtuvat Länsisalmen sijainnista sekä asumiselle suunnattujen alueiden pienistä eroista, lähinnä kerrostalovaltaisten alueiden laajuuksista.

Merkittävin ero vaihtoehtojen välillä löytyy Länsisalmen metrokeskuksesta. Pohjoisen metron vaihtoehdossa keskus linkittyy nykyiseen kaupunkirakenteeseen, jolloin se tavoittaa myös Länsimäen asukkaat, vaikkakin Länsimäestä suuntautuu asiointia myös Mellunmäkeen. Suoran metron vaihtoehdossa Länsisalmi yhdistyy tulevaan uuteen kaupunkirakenteeseen ja sijaitsee kauempana nykyisestä Länsimäen asutuksesta. Länsimäen ja Länsisalmen väliin jää Kehä III ja laaja ulkoilualue, jolloin Länsimäki ei kuulu Länsisalmen vaikutusalueeseen vaan asiointia suuntautuu pääosin nykyisiin palvelukeskuksiin.

Suoran metron vaihtoehdossa Länsisalmen vaikutusalue jää asukasluvultaan ja lähiostovoimaltaan selvästi suppeammaksi kuin pohjoisessa vaihtoehdossa, jolloin sen mitoitus jää pienemmäksi ja palvelutarjonta suppeammaksi. Tästä syystä Länsisalmen lähialueelta suuntautunee todennäköisesti enemmän asiointia lähialueen ulkopuolelle kuin pohjoisessa vaihtoehdossa. Länsisalmen lähiympäristössä on kuitenkin potentiaalia arjen palvelukeskuksen rakentumiselle myös suoran metron vaihtoehdossa, vaikkakin kaupan toimintaedellytykset jäävät heikommiksi kuin pohjoisessa vaihtoehdossa.

Sakarimäen pääkeskuksen laskennallinen mitoitus on pohjoisen metron vaihtoehdossa hieman suurempi kuin suoran metron vaihtoehdossa, koska Länsimäen lasketaan pohjoisessa vaihtoehdossa kuuluvan vielä Sakarimäen vaikutusalueeseen, vaikkakin asiointia suuntautuu myös nykyisiin monipuolisiin kaupan keskuksiin. Erot eivät ole merkittäviä, kun puhutaan mitoituksesta vuoteen 2060.

Lähipalvelukeskuksiin kohdistuva kysyntä on suoran metron vaihtoehdossa hieman suurempaa useimmissa lähipalvelukeskuksissa, koska kerrostalovaltaisia alueita on laajennettu pohjoisesta vaihtoehdosta ja lähiasutusta on enemmän. Merkittävä ero on Sandbackan lähipalvelukeskuksessa, muissa lähipalvelukeskuksissa erot ovat pienempiä. Näin ollen kaupan toimintaedellytykset ovat parempia ja lähipalvelukeskuksen rakentuminen todennäköisempää suoran metron vaihtoehdossa. Molemmissa vaihtoehdoissa löytyy kuitenkin kysyntää tarkastelluille lähipalvelukeskuksille.

Sakarimäen KM-alue on suoran metron vaihtoehdossa laajempi ulottuen liittymässä kolmeen lohkoon, jolloin kaupan toimintamahdollisuudet ovat alueella laajemmat. Saavutettavuuden kannalta moottoritien eteläpuoliset alueet ovat paremmin yhdistettävissä Sakarimäen keskustatoimintojen alueisiin, mikä puoltaa myös lounaiskulman osoittamista KM-merkinnällä.

Sakarimäen KM-alueelle voi pohjoisen metron vaihtoehdossa sijoittaa tulevan uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaan alle 4000 kerronneliömetrin suuruisia vähittäiskaupan myymälöitä. Suoran metron vaihtoehdossa päivittäistavarakaupan yhteenlaskettu pinta-ala on 2000 k-m². Suoran metron vaihtoehto ohjaa siten paremmin suurten päivittäistavara kauppojen sijoittumista keskusta-alueille.

Suoran metron vaihtoehto on laadittu pohjoisen metron vaihtoehdon jälkeen, joten siinä on jo otettu huomioon pohjoiseen vaihtoehtoon esitettyjä parannuksia mm. asutuksen lisäämistä lähipalvelukeskusten lähiympäristöön ja muutoksia KM-alueen laajuuteen ja määräksiin. Jos pohjoinen vaihtoehto valitaan jatkotarkasteluun, voidaan vastaavat täydennykset tehdä myös tähän vaihtoehtoon. Näin ollen merkittävin ero pohjoisen ja suoran metron vaihtoehtoisissa on Länsisalmen sijainti, linkittykö se nykyiseen vai tulevaan aluerakenteeseen. Molemmissa tapauksissa alueella on potentiaalia arjen palveluiden paikalliskeskukselle. Suorassa vaihtoehdossa keskus jää pienemmäksi, koska lähialueen asutuskin on vähäisempää. Kokonaispalveluverkkoon ei tällä ole merkittävää vaikutusta. Vaihtoehdon kehittämiseksi voidaan kuitenkin vielä tutkia lähiasutuksen lisäämistä Länsisalmen metrokeskuksen vaikutusalueella.