

Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040



ESIPUHE	3	4	KAUPAN TULEVAISUUSSKENAARIOT VANTAALLA	37
TIIVISTELMÄ	4	4.1	Skenaarioiden muodostaminen	37
1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	5	4.2	Skenaario 1 (tehokkaasti ja halvalla)	38
1.1 Vantaa - kaupan kaupunki	5	4.3	Skenaario 2 (monipuolinen rakenne)	39
1.2 Selvityksen tavoitteet	5	4.4	Skenaario 3 (kauppa osana urbaania ympäristöä)	40
1.3 Selvitysprosessi	6	4.5	Skenaario 4 (kaupan rakenteiden murros)	41
1.4 Kaupan sijainnin ohjaus	7	4.6	Skenaario 5 (suurimman ehdoilla)	42
1.5 Vantaan kaupan maankäytön suunnittelu- ja kaavoitustilanne	9	5	KAUPAN TAVOITELTAVA PALVELUVERKKO JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	43
1.5.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	9	5.1	Monipuolinen kaupan rakenne Vantaan tavoitteena	43
1.5.2 Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava	9	5.2	Vantaan kaupan ohjaamisen yleiset periaatteet	44
1.5.3 Yleiskaavat	11	5.3	Aluekohtaiset tarkastelut	45
1.5.4 Asemakaavat	12	5.3.1	Myyrmäki ja Martinlaakso	45
1.5.5 Muut Vantaan kaupan selvitykset ja suunnitelmat	14	5.3.2	Kivistö	47
1.6 Kaupungin liiketonttien luovutus- ja varausperiaatteet	15	5.3.3	Pakkala	48
1.7 Vantaan maankäytön, asumisen ja liikenteen nykytila sekä kehitysnäkömät	15	5.3.4	Tikkurila	50
2 KAUPAN PALVELUVERKON NYKYTILA	21	5.3.5	Koivukylä ja Korso	51
2.1 Ostovoiman siirtymät	21	5.3.6	Hakunila	52
2.2 Päivittäistavarakauppa	22	5.4	Palveluverkkosuunnitelman vaikutusten arviointi	54
2.3 Muu erikoiskauppa ja kaupalliset palvelut	28	6	KEHITYSSUOSITUKSET JA OHJAUSTARVE	58
2.4 Paljon tilaa vaativa kauppa	29	6.1	Selvityksen hyödyntäminen ja ohjausvaikutus	58
3 KAUPAN MARKKINOIDEN KEHITYS JA TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT	30	6.2	Yleiskaavojen ajantasaisuuden arviointi	58
3.1 Kaupan viimeaikainen kehitys Vantaalla	30	6.3	Vantaan kaupan kehittäminen	60
3.2 Tulevaisuuden kauppa	31	LÄHTEET		62
3.3 Ostovoiman kasvu ja liiketilan laskennallinen lisätarve	33	LIITTEET		63
3.3.1 Vantaan väestöennuste	33	Liite 1.	Selvityksessä haastatellut henkilöt	63
3.3.2 Työpaikat ja niiden kasvun vaikutus liiketilan lisätarpeeseen	33	Liite 2.	Haastatteluteemat	64
3.3.3 Ostovoiman kasvu ja liiketilan lisätarve vuosiin 2025 ja 2040	34	Liite 3.	Palveluverkkoselvityksen ja -suunnitelman työpaja 5.6.2015	64
3.3.4 Päivittäistavarakaupan liiketilan lisätarve Vantaan suuralueittain	36	Liite 4.	Kaupungin työpaikkatonttien luovutus- ja varausperiaatteet liiketilojen osalta	65
		Liite 5.	Kaupan keskeistä sanastoa	65



ESIPUHE

Kaupan liiketoimintatavat ja rakenteen uudistuvat tällä hetkellä nopeasti. Uudet innovaatiot haastavat kaupan vanhat toimintatavat ja kuluttajien rahapussista käydään kovaa kilpailua. Kaupan hankkeita suunnitellaan ja rakennetaan Helsingin seudulla merkittävästi ostovoiman kasvaessa tasaisesti. Vähittäiskaupan maankäyttöä ohjaavassa lainsäädännössä on tapahtunut muutoksia viimeisten vuosien aikana koskien muun muassa kaupan sijoittumista yhdyskuntarakenteessa ja kilpailun edistämistä. Vantaan viimeisin koko kaupunkia tarkasteleva kaupan palveluverkkonäkymys on lähes 10 vuotta vanha. Vantaan yleiskaavoihin kiteytetty näkemys ohjaa edelleen keskeisesti kaupan hankkeita. Viime vuosina useat hankkeet ovat tarvinneet kuitenkin erillisselvityksiä perusteltujen kaupan ratkaisujen tueksi.

Tämä selvitys ja suunnitelma päivittää Vantaan kaupan kehittämisen ja ohjaamisen periaatteet muuttuneessa toimintaympäristössä. Samalla arvioidaan Vantaan yleiskaavojen ajantasaisuutta kaupan ohjaamisen osalta. Koko kaupunkia käsittelevä selvitys antaa hyvät lähtökohdat seuraavan yleiskaavan tekemiseen ja kaupan asema-kaavatoihin samalla kun hankekohtaisten erillisselvitysten tarve vähenee.

Vantaa on vetovoimainen kaupan kaupunki ja alueen myynti on huomattavasti suurempaa kuin vantaalaisten ostovoima. Muutamat kauppapaikat ovat muodostuneet hyvin tunnetuiksi ja niihin ollaan valmiita matkustamaan pitkiä matkoja. Seudullisten kaupan sijaintien lisäksi Vantaan kaupan palveluverkko tarjoaa hyvät peruspalve-

lut lähellä asukasta. Tulevaisuudessa Vantaan palveluverkkoa on perusteltua kehittää molemmista lähtökohdista. Kesällä 2015 avattu kehärata on merkittävä Vantaan maankäytön muutostekijä. Uusi raideliikenneyhteys mahdollistaa uusia kaupunginosia ja hyviä kauppapaikkoja joukkoliikenteen ulottuvilla.

Kaupan maankäytöllinen kehittäminen ja hankkeiden läpivienti suunnittelupöydältä avajaispäivään vaatii hyvää yhteistyötä lukuisten eri toimijoiden välillä. Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksessä ja -suunnitelmassa yhteistyöhön on kiinnitetty erityistä huomiota. Selvitysprosessiin on osallistunut laaja joukko kaupungin ja kaupan edustajia sekä kiinteistökehittäjiä ja -omistajia. Hyvällä yhteistyöllä toimijoiden välillä on ollut mahdollista yhteen sovittaa erilaisia näkemyksiä ja löytää ratkaisuja, joissa kaikkien näkemykset on otettu huomioon.

Vantaalla 27.10.2015

VANTAA KAUPUNKI

Kaupunkisuunnittelu

Joni Heikkola

Yleiskaavasunnittelija

Mari Siivola

Yleiskaavapäällikkö



TIIVISTELMÄ

Kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040 päivittää Vantaan kaupan maankäytöllisen kehittämisen ja ohjaamisen periaatteet. Selvitysprosessissa on hyödynnetty laaja-alaisesti kaupan, maankäytön suunnittelun ja kiinteistökehityksen asiantuntemusta. Prosessissa haastateltiin lukuisia asiantuntijoita sekä järjestettiin näkemyksiä yhteen sovittava työpaja. Lopuksi toteutettiin raportin kommentointikierros.

Selvityksen lähtökohdissa kuvataan kaupan maankäytön suunnittelu- ja kaavoitus-tilanne sekä yhdyskunta- ja kaupunkirakenteelliset tekijät ja niiden kehitysnäkymät. Kaupan palveluverkon osalta tarkastellaan erikseen päivittäistavarakauppaa, muuta erikoiskauppaa ja kaupallisia palveluja sekä paljon tilaa vaativaa kauppaa. Kaupan eri laaduista on tuotettu liiketilan lisätarvelaskelmat vuosille 2025 ja 2040. Liiketilan lisätarvelaskelmat ja nykyiset ostovoiman siirtymät toimivat kaupan palveluverkkosuunnittelun keskeisinä lähtökohtina.

Selvityksessä esitetään Vantaan kaupan tavoiteltava palveluverkko, johon on päädytty työpajassa tarkasteltujen viiden eri kaupan tulevaisuusskenaarion avulla. Monipuolinen kaupan rakenne on Vantaan kaupan palveluverkon tavoitteena, jolle esitetään raportin suunnitelmaosiossa erilaisia ohjeistuksia. Suunnitelmaosio sisältää aluekohtaiset tarkastelut, jotka havainnollistetaan kuudella eri suunnitelmakartalla. Kaup-

paa ohjataan keskustoissa keskusta-alueen ja kaupallisen ytimen aluemerkinnoilla. Näiden ulkopuolella käytetään kaupan alue merkintää. Suunnitelmakartat sisältävät lisäksi lukuisia potentiaalisia päivittäistavarakaupan / lähipalvelujen sijainteja sekä muita kaupan sijainteja.

Raportin esittämät kaupan kehittämisen ja ohjaamisen suunnitelmat on arvioitu suhteessa maankäytön suunnittelujärjestelmään, tavoiteltavaan palveluverkkoon ja seudun suunnitteilla oleviin kaupan hankkeisiin. Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040 tulee toimimaan suunnittelun lähtökohtana tulevissa yleiskaavoissa. Asemakaavahankkeissa selvitystä hyödynnetään voimassa olevien yleiskaavojen tukena.



1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

1.1 Vantaa - kaupan kaupunki

Kauppa on ollut aina merkittävä osa Vantaata. Kaupungin hyvä yhdyskuntarakenneellinen sijainti Helsingin seudulla ja yrittäjämysteinen ilmapiiri ovat houkuttelleet Vantaalle merkittävästi kaupan toimijoita. Erinomaiset yhteydet ja saavutettavuus tarjoavat alueella hyvät yritystoiminnan mahdollisuudet. Alueen läpi kulkevat Kehä III ja valtatie kolme, neljä ja seitsemän sekä päärata ja kehärata, lisäksi Vantaalla sijaitsee Suomen merkittävin lentokenttä. Nämä tarjoavat kaupan toimijoille hyvät mahdollisuudet saavuttaa merkittävä asiakaspotentiaali niin Vantaalta ja Helsingin seudulta kuin kansallisesti ja kansainvälisestikin. Hyvä saavutettavuus ei tarkoita pelkästään kuluttajien vaivatonta pääsyä kauppoihin vaan myös kaupparyitysten logistiikkaketjun kustannustehokasta hallintaa. Tämä tarjoaa kaupparyityksille hyvät mahdollisuudet harjoittaa kannattavaa liiketoimintaa Vantaalla. Kauppa ja siihen liittyvä kuljetus ja varastointi ovat merkittävä osa Vantaan elinkeinoelämää. Vantaan yritysten työpaikoista 45 % kohdentuu kyseisille toimialoille (Vantaan kaupungin tilastollinen vuosikirja 2014).

Helsingin seutu kasvaa jatkuvasti. Alueen väestönkasvun ennakoitavan 2 miljoonan asukkaan rajapyykin vuoden 2050 jälkeen (Helsingin ja Helsingin seudun väestöennusteet 2013). Tämä tarkoittaa merkittävää ostovoiman lisääntymistä ja samalla uusien kauppajien rakentamista turvaamaan kuluttajille kaupan palvelut. Tällä hetkellä Vantaalla on useita hyvin vetovoimaisia kaupan sijainteja, keihäänkärkinä Jumbon/Flamingon kauppa- ja viihdekeskus sekä Tammiston kaupan alue. Nämä ovat usein uusien kansainvälisten kaupparyitysten ponnahdusalueita Suomen markkinoille.

Usein uudet hyvin merkittävät kaupalliset kehityshankkeet aiheuttavat lähialueen markkinatilanteessa äkillisiä muutoksia. Tilanne on vantaalaisille tuttu. Jumbon tullessa markkinoille, koki Tikkurilan keskusta asiakaskadon ja samalla myös kaupparyitysten poissiirtymisen. Tasapainoisen kaupan palveluverkon, mutta samalla vetovoimaisen kaupan keskittymien mahdollistaminen, luo haasteita kaupan kehittämiselle. Tästä syystä kaupan toimijoiden liikepaikkasuunnittelua ja kaupungin kaupunkisuunnittelua tulee tehdä jatkuvassa vuorovaikutuksessa.

Tulevaisuuden Vantaan kaupan kehittämiseen vaikuttavat merkittävästi uusi kehärata ja sen tarjoamat hyvät liikepaikat. Toisaalta myös vanhoja kauppapaikkoja kehitetään jatkuvasti, jotta ne pysyvät kilpailussa mukana. Tulevaisuudessa yksityisten palveluiden on ennakoitu siirtyvän entistä voimakkaammin julkisten palveluiden toimialalle, millä on todennäköisesti vaikutuksia myös julkisten palvelujen palveluverkkoon. Julkisia palveluja on nähty jo vuosia esim. kauppakeskusten yhteydessä. Kaupunkilaisten asiointi toimii sujuvasti, jos julkiset ja kaupalliset palvelut ovat saatavissa samantien alta, kunhan liikepaikka on sijoitettu järkevästi.

1.2 Selvityksen tavoitteet

Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen tavoitteena on esittää kokonaisnäkemys Vantaa kaupan maankäytöllisestä kehittämisestä ja ohjaamisesta. Selvitys kuvaa kaupungin, kaupan toimijoiden sekä kiinteistökehittäjien ja -omistajien yhteisen näkemyksen Vantaan kaupan tavoiteltavasta palveluverkosta. Se ottaa kantaa myös alu-

eellisiin kaupan suunnittelukysymyksiin. Raportti tulee toimimaan tausta-aineistona seuraavalle Vantaan yleiskaavalle ja uusille kaupan asemakaavoille. Tällöin hankekoh- taisten erillisselvitysten tarve vähenee. Selvityksessä käsitellään kaikkia vähittäiskaup- pan laatuja, mukaan lukien päivittäistavarakauppa, muu erikoiskauppa, paljon tilaa vaativa kauppa sekä kaupalliset palvelut. Tukkukauppaan ei oteta kantaa. Selvitykses- sä tehtävät liiketilan lisätarvelaskelmat on tuotettu vuosille 2025 ja 2040, joten nämä ovat myös selvityksen tavoitevuodet.

Selvitys ottaa huomioon kaupan maankäytöllisen ohjaamisen uuden lainsäädännön ja kaupan toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Selvityksen konkreettisia ta- voitteita ovat:

- Kaupan palveluverkon nykytilan kuvaaminen
- Liiketilan lisätarpeen arvioiminen vuosille 2025 ja 2040
- Keskustojen ulkopuolisten kaupan asemakaavojen kartoittaminen
- Kaupan ohjaamisen yleisten toimintaperiaatteiden esittäminen
- Keskustojen ja kaupan alueiden määrittelemine
- Uusien potentiaalisten kaupan sijaintien esittäminen
- Aluekohtaisten suunnittelukysymysten tarkastelu

Selvityksen tarkastelualue on koko Vantaa (kuva 1), mutta kauppaa tarkastellaan myös ylikunnallisesti, koska kuluttajat asioivat hyvin usein naapurikunnissa, varsinkin jos ostettavia tuotteita hankitaan harvoin tai ne ovat kalliita. Varsinaista seudullista tar- kastelua selvitys ei esitä vaan seudullisissa kysymyksissä hyödynnetään Uudenmaan liiton tuottamaa varsin ajantasaista selvitystä (Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi 2013).

Selvityksen yhtenä lähtökohtana on Vantaan valtuustokauden 2013-2017 strategia (2013), mikä ohjaa kaikkea kaupungin toimintaa. Strategian painopistealueista, var- sinkin kohdat ”kaupunkirakenne eheytyy” ja ”kaupungin elinvoima vahvistuu”, ovat kaupan palveluverkon kannalta keskeisiä. Muista strategioista muun muassa Vantaan elinvoimaohjelma sekä maapoliittiset linjaukset ohjeistavat kaupan palveluverkko- selvitystä. Elinvoimaohjelma (2013) korostaa muun muassa kaupungin erinomaista saavutettavuutta, eläviä keskuksia ja kehittyvää kauppaa Vantaan menestystekijöinä. Maapoliittisten linjausten (2014) tavoitteena on luoda kaupungille mahdollisuus ra- kentamisen ja tonttimarkkinoiden hallintaan. Kaupungin omistamia liiketontteja kil- pailuttamalla ja luovuttamalla on mahdollisuus turvata liikerakentaminen ja turvata yritysten menestyminen.

Kauppayritykset harkitsevat uusien kauppojen perustamista ja vanhan palveluver- kon uudistamista liiketaloudellisen perustein. Kaupunki vastaa kysyntään tarjoamalla riittävästi kehitysmahdollisuuksia alueellaan. Kaupunki kaavoittaa liikerakentamista mahdollistavia tontteja, mutta lopullisen päätöksen kaupan rakentamisesta tekee aina kaupan toimija. Toisaalta kauppa ei pysty avaamaan myymäläänsä haluamaansa paikkaan, ellei kaupunki ole valmis kaavoittamaan sinne liiketiloja. Näistä syistä johtu- en kaupan maankäytöllinen kehittäminen vaatii hyvää yhteistyötä yksityisen ja julki- sen sektorin välillä, johon tällä selvityksellä on haluttu keskittyä.

1.3 Selvitysprosessi

Palveluverkkoselvitysprosessi koostui monesta vaiheesta ja siinä on huomioitu laa- ja-alaisesti kaupan maankäytölliseen kehittämiseen vaikuttavat tahot. Selvityksen lähtötiedot kerättiin syksyllä 2014 ja niitä hyödynnettiin mittavalla haastattelukierrok- sella. Haastateltavat edustivat Vantaan kaupungin toimijoita, kaupan keskusliikkeitä, muita kaupan toimijoita sekä kiinteistökehittäjiä ja -omistajia (liite 1). Haastattelujen pohjalta tunnistettiin muun muassa Vantaan kaupan ominaispiirteitä, mahdollisuuksia ja haasteita. Haastattelut keskittyivät erityisesti kaupan markkina- ja kehitysnäky- miin sekä kaupan sijoittumiseen ja ohjaamiseen (liite 2).

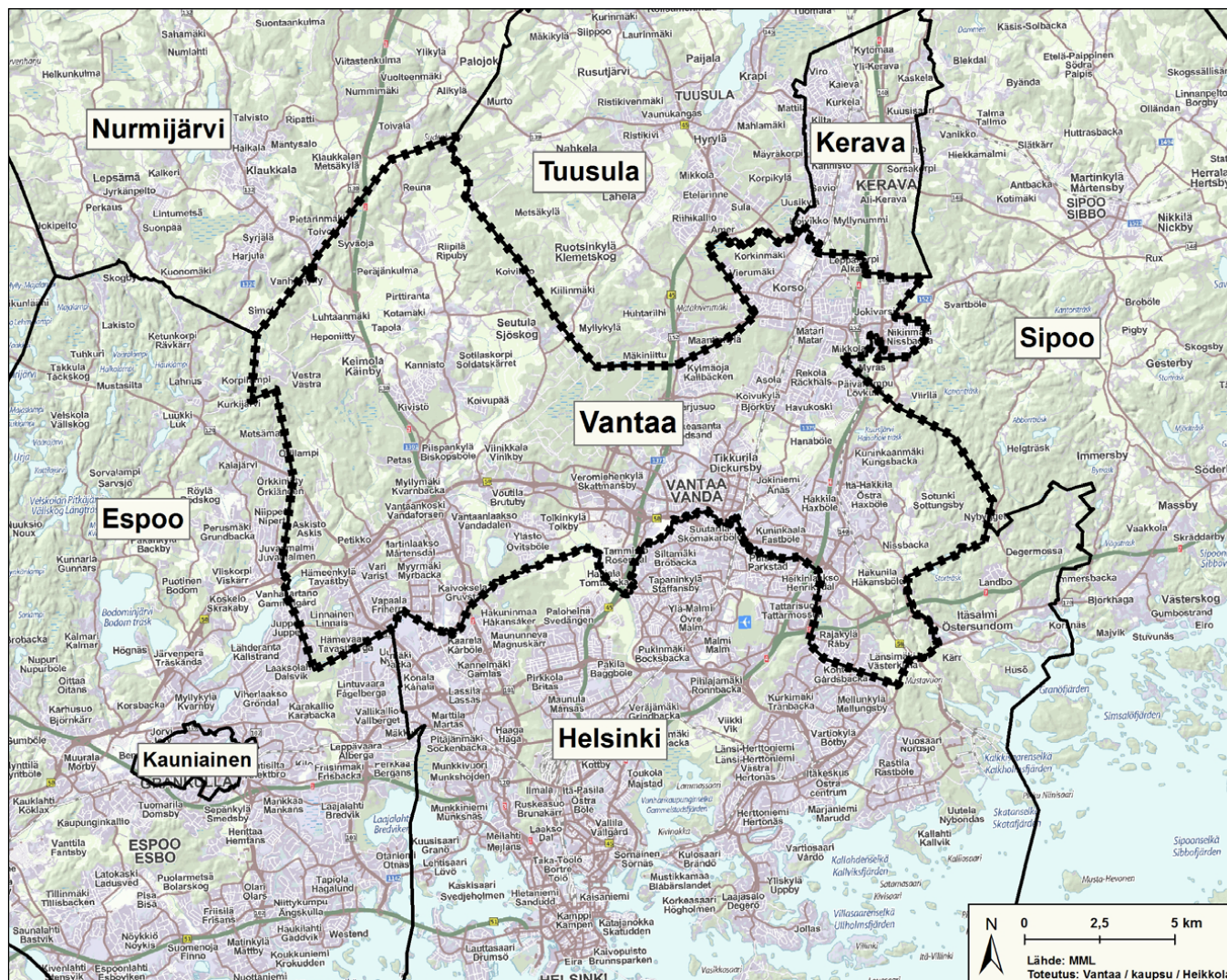
Keväällä 2015 tuotettiin viisi Vantaan kaupan tulevaisuusskenaariota hyödyntäen laajaa haastatteluaineistoa ja muita lähtötietoja. Skenaarioiden muodostamisessa sovellettiin tulevaisuustaulukkomenetelmää, jonka avulla on mahdollista jäsentää laa- jaa tietoaaineistoa erilaisiksi tulevaisuuden vaihtoehtoiksi. Kyseiset skenaariot tuotiin pääosin haastatelluista henkilöistä koostuvan työpajan arvioitavaksi (liite 3). Tulevai- suustaulukkomenetelmä ja skenaarioiden muodostaminen edesauttavat keskustelun herättämistä ja tulevaisuuden epävarmuuden levittämistä sekä mielipiteiden ravista- mista. Menetelmän hyötyinä ovat myös kommunikationaalinen ja oppimisprosessilli- nen arvo sekä sen mahdollisuus synnyttää uusia ideoita (Seppälä 1984; Mannermaa 2003). Skenaariopohjainen lähestymistapa edesauttoi työpajatyöskentelyä ja sen avulla voitiin keskustella onnistuneesti Vantaan kaupan maankäytön kehittämisestä.

Työpajassa keskusteltiin kaupan skenaarioiden lisäksi myös Vantaan teema- ja alue- kohtaisista kysymyksistä. Työpajassa hyödynnettiin anonyymiä äänestysjärjestel- mää, jossa jokainen osallistuja sai vaikuttaa yhteisen näkemyksen muodostamiseen äänestyskapulaa painamalla. Työpajan näkemyksien perusteella selvitys koostettiin raportiksi, jota kaikilla osallisilla oli mahdollisuus kommentoida.

Palveluverkkoselvityksen on tuottanut yleiskaavasuunnittelija Joni Heikkola. Työtä on ohjannut Vantaan kaupunkisuunnittelusta ja yrityspalveluista koostuva ohjausryhmä, johon kuului Mari Siivola (yleiskaavapäällikkö) Tarja Laine (kaupunkisuunnittelujohtaja), Leea Markkula-Heilamo (yrityspalvelujohtaja) ja Sakari Jäppinen (yleiskaavasuunnittelija).

1.4 Kaupan sijainnin ohjaus

Kaupan sijainnin ohjausjärjestelmässä on tapahtunut muutoksia viimeisen Vantaa kaupan palveluverkon kokonaistarkastelun jälkeen. Merkittävimmät muutokset tulivat voimaan 15.4.2011 maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksen myötä. Uudistuksessa koottiin vähittäiskauppaa koskevat säädökset omaan 9 a lukuun. Säännösten keskeisenä tavoitteena on edistää kaupan palvelujen sijoittumista keskusta-alueille sekä turvata eri kulkumuodoin saavutettavissa olevan vähittäiskaupan palveluverkon säilymisen ja kehittymisen edellytykset. Ohjaus kohdistetaan erityisesti vähittäiskaupan suuryksiköihin, joilla tarkoitetaan yli 2 000 kerrosneliömetrin suuruista vähittäiskaupan myymälää. Määritelmää sovelletaan myös myymäläkeskittymään, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön. Vähittäiskaupan suuryksikön määritelmä ei riipu lakiuudistuksen myötä enää kaupan laadusta. Tosin vähittäiskaupan suuryksikön määritelmää sovelletaan paljon tilaa vaativaan kauppaan vasta siirtymäajan lopputtua 15.4.2017 (Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus 2013; Maankäyttö- ja rakennuslaki 2015).



Kuva 1. Vantaa selvityksen tarkastelualueena ja Vantaan naapurikunnat

Ohjauksella pyritään edistämään toimivaa kilpailua osoittamalla riittävästi kilpailukykyisiä liikepaikkoja yhdyskuntarakenteen kannalta hyville paikoille. Toimivan kilpailun edistäminen lisättiin MRL:n 5 pykälän alueiden käytön suunnittelun tavoitteisiin 1.4.2015 (Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus 2013; Maankäyttö- ja rakennuslaki 2015).

Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen alueidenkäytön suunnittelujärjestelmä koostuu valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista sekä maakunta-, yleis- ja asemakaavoista. Kaavahierarkian mukaisesti yleispiirteinen kaava ohjaa yksityiskohtaisen kaavan laatimista tai muuttamista myös vähittäiskaupan osalta. Yleispiirteisempi kaava ei ole kuitenkaan voimassa alueilla, joilla on lainvoimainen yksityiskohtaisempi kaava (Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus 2013).

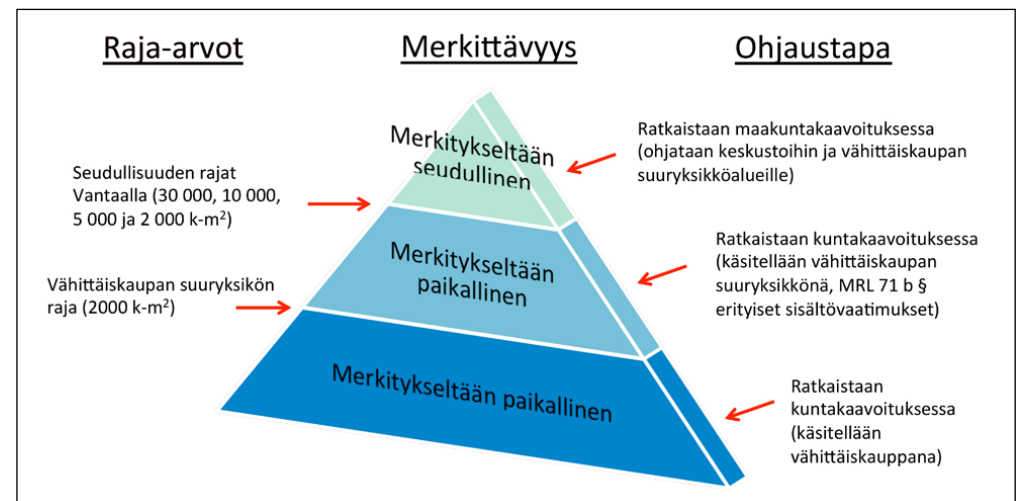
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet muodostuvat yleis- ja erityistavoitteista, joiden tarkoitus on tukea ja edistää maankäyttö- ja rakennuslain yleisten tavoitteiden saavuttamista. Keskeisimpien tavoitteiden tarkoitus on edistää kestävästä kehitystä ja hyvää elinympäristöä (Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 2008). Maakuntakaavan ohjaus perustuu seudullisten ja sitä laajempien suunnittelukysymysten ratkaisuun. Kaupan ohjaamisessa tämä tarkoittaa seudullisen keskusverkon sekä keskustojen ulkopuolisten seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainnin ja mitoituksen määrittelyä. Yleiskaavassa tarkennetaan maakuntakaavan kaupan ratkaisu kuntatasolle. Maakuntakaavan kohdemerkintöjen alueellinen ulottuvuus ja mitoitus esitetään yleiskaavassa, lisäksi yleiskaava ottaa kantaa paikallisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumiseen ja mitoitukseen. Yleiskaava on keskeinen kaavamuoto kaupan palveluverkon ohjaamisessa. Asemakaavalla ohjataan vähittäiskaupan yksityiskohtaista toteutusta tavalla, joka tukee yleiskaavan tavoitteita. Asemakaavalla ohjataan kaupan laatua ja myymälätilojen toteutusta sekä niiden sovittamista rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan (Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus 2013). Kuvassa 2 on yksinkertaistettu kaupan maankäytön ohjausjärjestelmä. Keskeistä ohjauksessa on vähittäiskaupan merkittävyys sekä sitä vastaava ohjaustapa. Vähittäiskaupan merkittävyyttä on arvioitu kerrosneliömetrimääräisinä raja-arvoina.

Kuva 2. Vähittäiskaupan maankäytön yksinkertaistettu ohjausjärjestelmä

Jokaista kaavamuotoa ohjaavat omat sisältövaatimukset, jotka tulee ottaa huomioon kaavoja laadittaessa. Näissä kaavakohtaisissa sisältövaatimuksissa edellytetään huomiomaan myös vähittäiskauppaan liittyviä ohjaustarpeita. Edellisen lisäksi maankäyttö- ja rakennuslain 71 b §:ään on koottu vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset maakunta- ja yleiskaavalle. Kyseisessä pykälässä edellytetään, että:

1. suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen
2. alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä; sekä
3. suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.

Maankäyttö ja rakennuslain 71 c § ohjaa vähittäiskaupan suuryksiköt ensisijaisesti keskusta-alueille, ellei muu sijainti ole kaupan laatu huomioon ottaen perusteltua. Tällä tarkoitetaan sellaisia kaupan toimialoja ja kaupan laatua, jotka eivät kilpaile keskusta-alueelle sijoittuvan kaupan kanssa. Tyypillisesti liiketoiminnan luonne ja ison tonttitilan tarve ohjaa keskustojen ulkopuolelle myös sellaisia toimijoita, joiden on vaikea sijoittua keskustoihin.



1.5 Vantaan kaupan maankäytön suunnittelu- ja kaavoitustilanne

1.5.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Vantaan kaupan palveluverkon näkökulmasta valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden keskeisimmät tavoitteet liittyvät kaupan sijoittumiseen ja saavutettavuuteen, yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja keskustojen kehittämiseen sekä liikkumiseen ja liikenteeseen. Merkittävimmät tavoitteet ovat (Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 2008):

- 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. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Kaupunkiseuduilla on myös varmistettava 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.
- Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Seudun keskuksia vahvistetaan asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina.

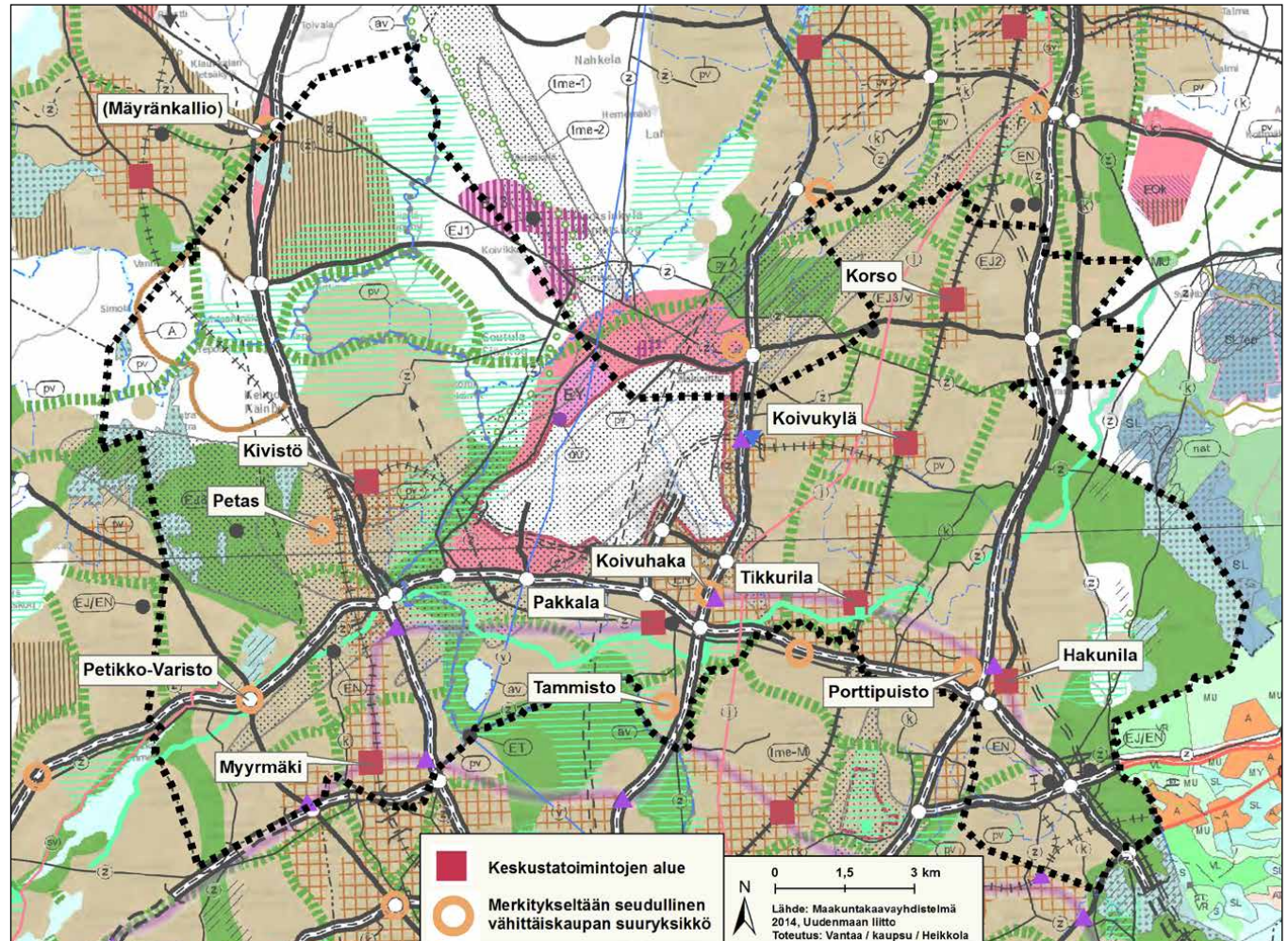
1.5.2 Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava

Vantaan yleispiirteistä maankäytön suunnittelua ohjaa maakuntakaava. Kaupan palveluverkon kannalta tärkein ohjaava kaava on Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, jonka ympäristöministeriö vahvisti kokonaisuudessaan Vantaan kaupungin osalta 30.10.2014. Kaavan tavoitevuosi on 2035 ja sen keskeisenä kaupan ohjaamisen periaatteena on kytkeä kaupan palveluverkko osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta. Kaavassa kauppa ohjataan ensisijaisesti keskusta-alueille ja sen tavoitteena on, että erityisesti päivittäiset kaupalliset palvelut olisivat saavutettavissa joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen, ja että asiointimatkat olisivat kohtuulliset. Keskustojen ulkopuolelle ohjataan sellaista seudullista kauppaa, joka ei kilpaile keskustakaupan kanssa, kuten paljon tilaa vievää kauppaa (Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, selostus 2013).

Maakuntakaavan kaupan ohjaus perustuu ensisijaisesti keskustatoimintojen alueiden ja keskustatoimintojen ulkopuolisten merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden määrittelyyn (kuva 3). Vantaalle on osoitettu 7 pääkaupunkiseudun aluekeskusta (Myyrmäki, Kivistö, Pakkala, Tikkurila, Koivukylä, Korso ja Hakunila) ja 5 seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä (Petikko-Varisto, Tammisto, Porttipuisto, Koivuhaka ja Petas). Edellisille alueille voidaan suunnitella seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa ja muille alueille paikallista vähittäiskauppaa.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan määrittelemät seudullisuuden rajat on esitetty Vantaan osalta [taulukossa 1](#). Seudullisuuden rajat riippuvat alueelle osoitusta maankäytöstä ja kaupan laadusta. Näistä luvuista voidaan kuitenkin poiketa selvitysten niin osoittaessa. Lisäksi seudullisille vähittäiskaupan suuryksiköille on annettu enimmäismitoitukset, mitkä on osoitettu [taulukossa 2](#). Enimmäismitoituksella tarkoitetaan sekä olemassa olevaa että uutta liiketilaa. Keskustatoimintojen alueita ei ole Vantaan osalta mitoitettu numeerisesti.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava ohjaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan laatua keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Keskusta-alueiden salliessa kaiken tyyppisen seudullisen kaupan, rajoittaa kaava keskustojen ulkopuolelle sijoittuvan seudullisen kaupan käytännössä paljon tilaa vaativaan kauppaan. Kaava käyttää tästä nimitystä ”merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle”. Maakuntakaava ei ota kantaa paikallisesti merkittävän kaupan ohjaamiseen, se on kuntakaavoituksen tehtävä.



Kuva 3. Vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmä (2014), kaavaan on nimetty Vantaan keskustatoimintojen alueet ja vähittäiskaupan suuryksiköt

	Päivittäistavarakauppa	Muu erikoiskauppa	Paljon tilaa vaativa kauppa
Taajamatoimintojen alue	5 000	10 000	30 000
Työpaikka-alue	2 000	2 000	30 000
Muut alueet	2 000	2 000	2 000

Taulukko 1. Seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alaraja kerrosneliömetreinä Vantaalla

Enimmäismitoitus (k-m ²)	50 000	100 000	125 000	150 000	175 000
Kohde	Mäyränkallio	Koivuhaka Petas	Porttipuisto	Tammisto	Petikko-Varisto

Taulukko 2. Seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus kerrosneliömetreinä. Mäyränkallion vähittäiskaupan suuryksikkö sijaitsee suurimmalta osalta Nurmijärven kunnan puolella.

1.5.3 Yleiskaavat

Vantaan yleispiirteistä kaupan maankäyttöä ohjaa Vantaan yleiskaava 2007 ja Marja-Vantaan osayleiskaava. Kaavat on tehty samalla tarkkuustasolla ja samaan aikaan, joten kaupan ohjaaminen on molemmissa kaavoissa hyvin samanlaista. Yleiskaavojen kaupan ohjaaminen perustuu keskustatoimintojen alueiden (C), kaupallisten palvelujen alueiden (KM), teollisuus- ja varastoalueiden, joille voidaan sallia paljon tilaa vaativan kauppaa (T/tk) sekä keskustatoimintojen alakeskusten (c) määrittelyyn (kuva 4). Lisäksi kaupallisten lähipalveluiden rakentaminen voidaan sallia asuin- ja työpaikka-alueilla. (Vantaan yleiskaava 2007; Marja-Vantaan osayleiskaava 2006).

Yleiskaavojen ohjaus tavoittelee keskustatoimintojen alueille laaja-alaisesti kauppaa, eikä kaupan laatua tai määrää rajoiteta kaavojen osalta. Kyseiset alueet sijaitsevat Myyrmäessä, Martinlaaksossa, Kivistössä, Pakkalassa, Tikkurilassa, Koivukylässä, Korsossa ja Hakunilassa. Yleiskaavojen suunnitteluperiaatteiden mukaan keskustoja kehitetään toiminnoiltaan monipuoliseksi yhdyskuntien ytimiksi. Keskustoihin pyritään ohjaamaan seudulliset päivittäistavarakaupan suuryksiköt ja erikoistavarakaupat.

Vantaan keskustat ovat hyvin erilaisia ja paikoin vasta rakentumassa keskustamaisiksi. Tikkurila ja Korso sisältävät eniten ajallisia kaupunkirakenteen kerrostumia ja monipuolisen rakenteen. Myyrmäki, Martinlaakso, Koivukylä ja Hakunila näyttävät tyypillisinä 70-luvun rautatieaseman tai ostoskeskuksen ympärille muodostuvina lähiömäisinä keskustoina. Pakkala on puolestaan kauppakeskuksen ympärille muodostunut uuden tyyppinen keskusta ja Kivistö vasta kehittymässä keskustaksi.

Keskustatoimintojen alakeskukset (c) ovat asuntoalueille sijoittuvia lähipalvelujen keskittyviä. Pääosin alakeskukset ovat olemassa olevia palvelukeskittyviä, joiden säilymistä ja kehittämisedellytyksiä merkinnällä halutaan tukea. Lisäksi yleiskaavoissa on osoitettu vielä rakentumattomia alakeskuksia. Alakeskuksiin pyritään ohjaamaan varsinkin päivittäistavarakauppaa, sallimalla niille päivittäistavarakaupan suuryksiköt (yli 2 000 k-m²), kuitenkin niin, että yhteensä jokaiseen alakeskukseen saa sijoittaa enintään 3 500 k-m² päivittäistavarakauppaa. Yleiskaavoissa on 23 alakeskusta, joista suurin osa sijoittuu asuinalueen keskelle. Tällä hetkellä 13:sta on päivittäistavarakauppa, lisäksi kahteen on rakentumassa sellainen.

Yleiskaavojen periaatteiden mukaan kaupallisten palvelujen alueita (KM) kehitetään suurten erikoiskauppojen ja paljon tilaa vaativan kaupan alueina, joihin sijoittuvat liikkeet eivät suuren kokonsa vuoksi sovellu keskustatoimintojen alueille. KM-alueille ei siksi ohjata kauppiaita, joissa asioidaan säännöllisesti, kuten merkittäviä päivittäistavarakauppoja tai pieniä erikoisliikkeitä, jotka soveltuvat keskustaympäristöön. KM-alueita koskeva yleiskaavamääräys kieltääkin päivittäistavarakaupan myymälätiloja sisältävät vähittäiskaupan suuryksiköt. Alueilla voidaan kuitenkin sallia päivittäistavarakaupan lähipalvelujen rakentaminen (alle 1000 k-m²). Yleiskaavan kaupallisten palveluiden alueet sijaitsevat Petikko-Varistossa, Petaksessa, Vantaanportissa, Tammistossa ja Porttipuistossa. Näistä varsinkin Tammisto on kehittynyt monipuoliseksi kaupan keskittymäksi, jossa myydään kaikkia kaupan laatuja. Petikko-Varisto ja Porttipuisto suuntautuvat erityisesti huonekalu-, sisustus- ja kodintarvikekauppaan. Petas on rakentumaton alue.

Kaupan ohjaamisen kannalta suurin ristiriita Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavojen välillä liittyy keskustatoimintojen ulkopuolisten merkityksellään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden ja yleiskaavojen kaupallisten palvelujen alueiden välisen ohjaamisen eroavaisuuteen. Maakuntakaava maksimimitoitaa alueet ja rajaa niiden kaupan laadun paljon tilaa vaativaan kauppaan, kun Vantaan yleiskaavamääräykset eivät osoita alueille mitoitusta, eivätkä ohjaa kaupan laatua muun kuin päivittäistavarakaupan suhteen.

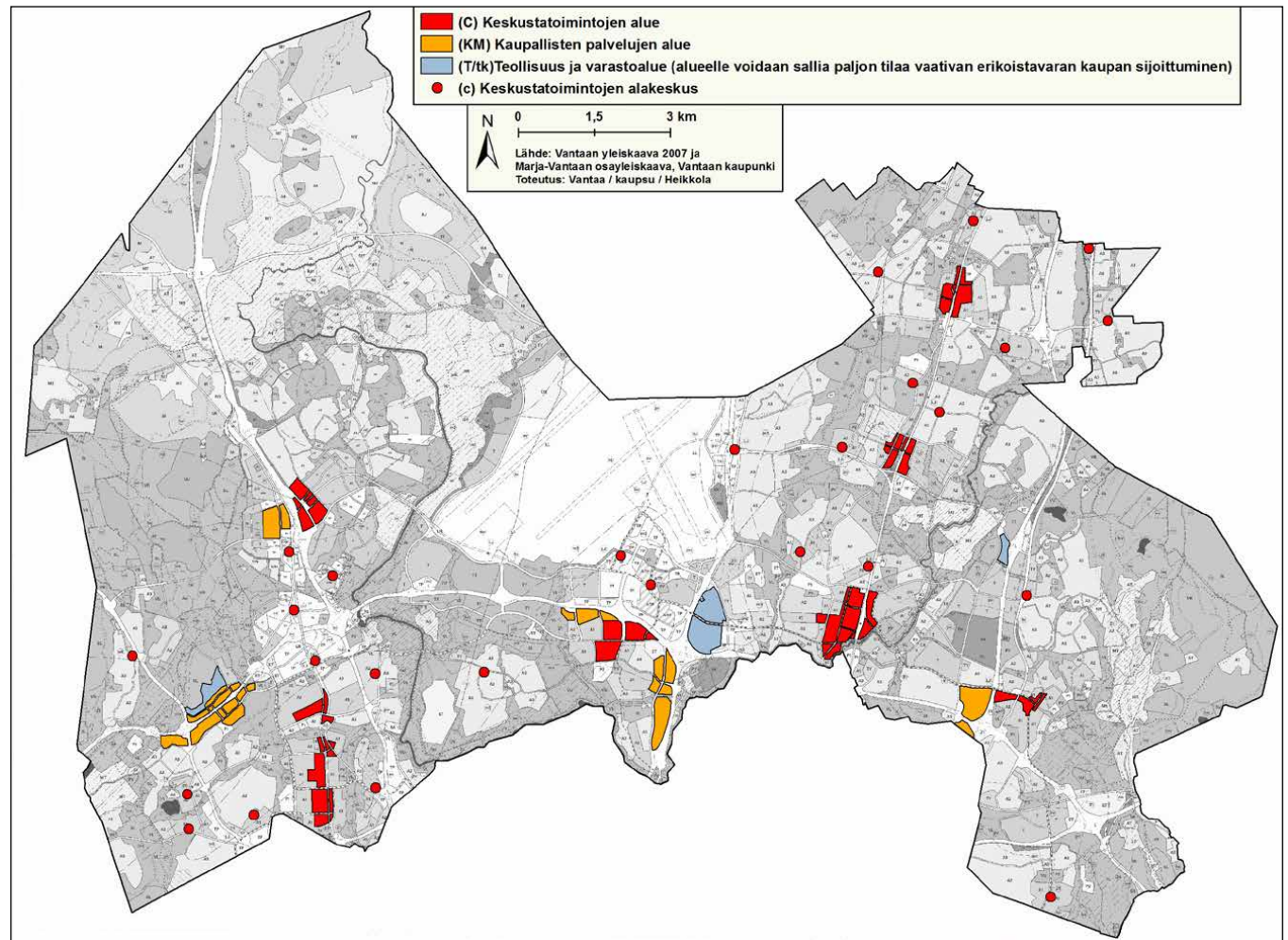
Vantaan yleiskaava sallii paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan sijoittumisen Petikon, Koivuhaan ja Hakkilan teollisuus- ja varastoalueille (T/tk). Kyseisille alueille sijoittuu sellaista kauppaa, joissa asioidaan harvemmin, kertaostokset ovat suuria ja usein kalliita. Tällaisia ovat esimerkiksi moottoriajoneuvojen kauppa, rautakauppa ja rakennustarvikekauppa. T/tk-alueista on suurin Koivuhaka, johon on keskittynyt merkittävästi autokauppaa.

1.5.4 Asemakaavat

Vantaan asemakaavoissa vähittäiskauppaa ohjataan lukuisilla erilaisilla liiketilaa sallivilla asemakaavamerkinnöillä. Kauppaa ohjataan yleisesti yhdessä muun liiketilan kanssa eli kaavalla ei haluta ottaa kantaa tuuleeko liiketilaan esimerkiksi lähikauppa vai parturi. Liiketilojen kaavamerkinnät sallivat yleisesti kumman tahansa toteuttamisen. Yleisimpiä asemakaavamerkintöjä, joilla Vantaalla ohjataan vähittäiskauppaa ovat:

- KL (liikerakennusten korttelialue)
- K (liike- ja toimistorakennusten korttelialue)
- KM (liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön)
- C (keskustatoimintojen korttelialue)

Edellisten lisäksi kaavamerkinnöillä, kuten AL, ALK, AK, KT, KTY, KY, KLT, KLTY, KTL, KTTY, T, TKL, TKT, TVK on Vantaalla sallittu vähittäiskaupan rakentaminen. Tällöin liiketilojen määrää kuitenkin miltei poikkeuksetta rajoitetaan haluttuun prosenttiosuuteen kokonaisrakennusoikeudesta tai haluttuun kerrosneliömetrimäärään. Merkintöinä on käytetty kl %, km %, ktl % tai m % tai nmt % -merkintöjä. Vaihtoehtoisesti liiketilaa myös pa-

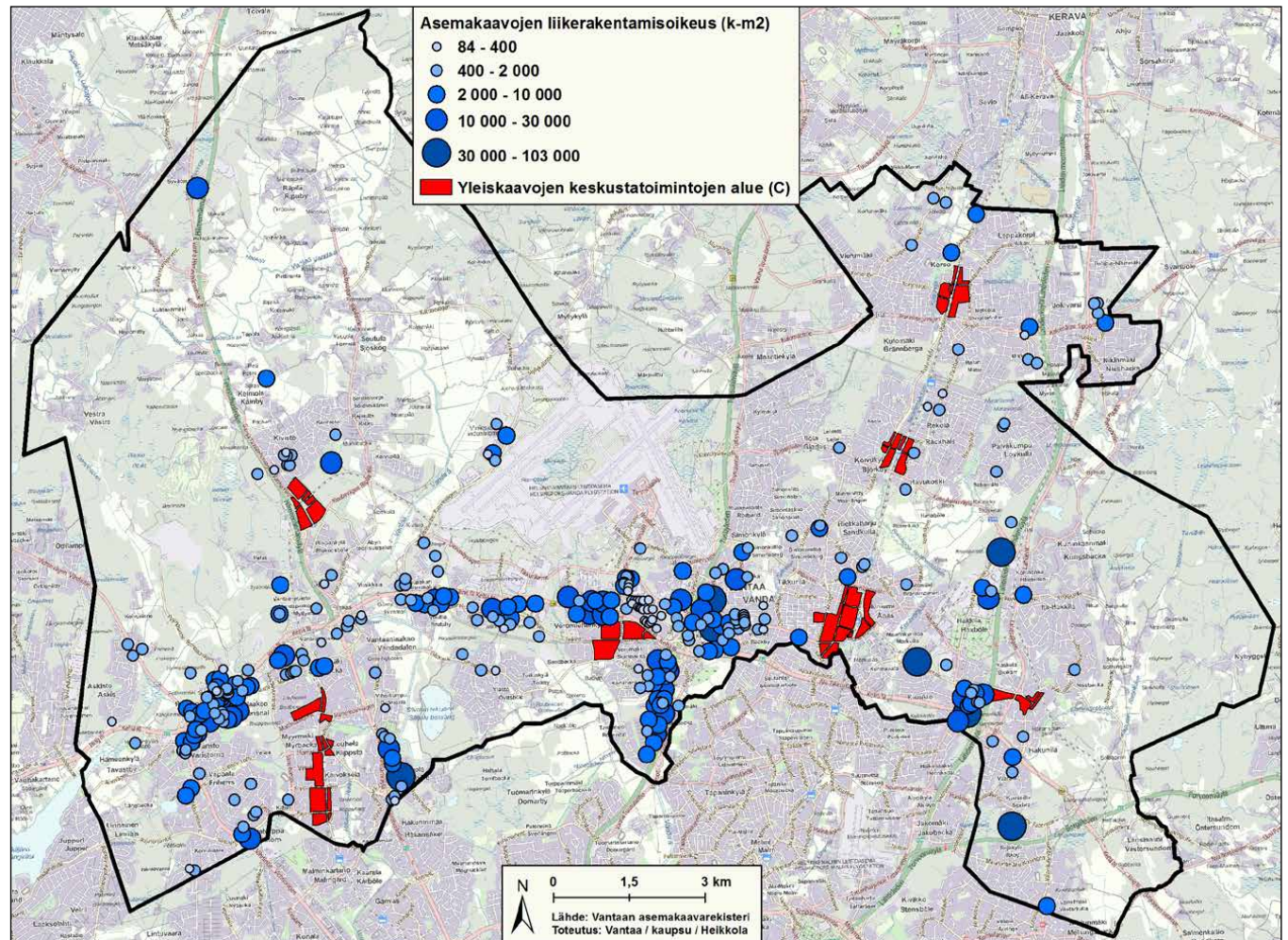


Kuva 4. Vantaan yleiskaavojen kaupan ohjaamisen pääperiaatteet

kotetaan rakennukseen esimerkiksi kl % -merkinnällä. Molemmissa tapauksissa liitetilat nähdään korttelialueen pääkäyttötarkoitusta tukevana toimintana, jolloin liiketilaprosentti rajataan usein 1-49 prosentin välille.

Vantaan asemakaavoitetut liiketiloja mahdollistavat korttelialueet sijoittuvat melko hyvin Vantaan yleiskaavojen mukaisille kaupan ohjaamisen alueille. Tästä poikkeuksena ovat kaupallisiksi lähipalveluiksi katsottavat liiketilakaavat, joita ei ole tarkoituksaan ohjata yleiskaavamerkinnöillä. Lisäksi Vantaalla on työpaikka-alueita, joiden asemakaavat sallivat paljon tilaa vaativan kaupan vähittäiskaupan suuryksiköitä, vaikka yleiskaava ei niitä alueille ohjaakaan. Näiden alueiden yleis- ja asemakaavamerkintöjä tulee ajantasaistaa vastaamaan muuttuneita säädöksiä, koska paljon tilaa vaativat kaupat katsotaan vähittäiskaupan suuryksiköiksi siirtymäjän jälkeen 15.4.2017.

Selvityksessä on kartoitettu yleiskaavojen keskustatoimintojen alueiden ulkopuoliset liiketilaa sallivat asemakaavat (kuva 5). Kartoitus osoittaa asemakaavoissa olevan hyvin merkittävä määrä liikerakentamisoikeutta, yhteensä noin 1 420 000 k-m². Luvun suuruutta kuvaa hyvin Vantaan kaupan alueiden tämän hetkinen kaupan käytössä oleva kaupan ala, joka on 458 000 k-m². Vantaan nykyinen kaupan ala voisi yli kolminkertaistua pelkästään nykyisillä asemakaavoilla. Kaupan alueilla sallittu liikerakentamisoikeus on hyödynnetty tehokkaasti, mutta kaupan alueiden ulkopuolella varsin tehottomamaisesti. Kaupan alueilla liikerakentamisoikeutta ohjataan liiketiloja sallivilla pääkäyttömerkinnöillä, kuten KL, K ja KM. Nämä merkinnät vastaavat 37 prosenttia kaikista keskustojen ulkopuolisista liiketilaa sallivista asemakaavayksiköistä ja niihin sijoittuu n. 850 000 k-m² kaupan rakennusoikeutta.



Kuva 5. Vantaan yleiskaavojen keskustatoimintojen ulkopuolisten alueiden asemakaavojen osoittama liikerakentamisoikeus

Käytännössä suurelle osalle liikerakentamista sallivista asemakaava-alueista on rakennettu jotakin muuta toimintaa kuin kauppaa, yleensä teollisuus- tai varastotoimintaa, joten kiinteistönomistaja ole halunnut hyödyntää asemakaavan sallimaa liikerakentamisoikeutta. Näillä alueilla liiketilaa ohjataan sitä sallivilla lisämerkinnöillä ja rajaamalla sitä usein prosentuaalisesti. Kyseisissä kaavoissa on hyvin suuri määrä liikerakentamisoikeutta, yhteensä n. 570 000 k-m². Tällaisilla alueilla kiinteistöt on rakennettu usein myös kaavan sallimaa tehottomammin, joten kaikkea rakennusoikeutta - varsinkaan liikerakentamisoikeutta - ei ole käytetty.

Tällä hetkellä suuri osa liikerakentamisoikeutta sallivista kaavoista ei vastaa enää kaupan tarpeita, joko liiketilan laadun tai koon rajauksesta johtuen tai väärän sijainnin perusteella. Kartoituksen perusteella havaittiin myös, ettei merkittävä osa kaavoista vastaa muuttunutta lainsäädäntöä enää paljon tilaa vaativan kaupan siirtymäajan jälkeen 15.4.2017.

Maankäyttö- ja rakennuslaki (60 §) velvoittaa kuntaa arvioimaan asemakaavojen ajanmukaisuuden. Osa liiketilaa sallivista asemakaavoista on kartoituksen mukaan hyvinkin vanhoja, jolloin niiden ajanmukaisuus tulee arvioida ennen rakennusluvan myöntämistä. Näin tulee lain mukaan menetellä, jos asemakaava on ollut voimassa yli 13 vuotta ja on merkittävältä osalta edelleen toteuttamatta, lisäksi uudella rakennuksella täytyy olla alueiden käytön tai ympäristökuvan kannalta olennaista merkitystä.

1.5.5 Muut Vantaan kaupan selvitykset ja suunnitelmat

Vantaan kaupan ohjaaminen perustuu pitkäjänteiseen yleispiirteiseen suunnitteluun. Koko kaupungin kaupan palveluverkkoa on ohjattu lukuisilla eri yleissuunnitelmilla. Suunnittelumääräyksissä kaupalliset toiminnot mainitaan ensimmäisen kerran omalla ohjattavana asiakokonaisuutena Helsingin maalauskunnan yleiskaavassa 1968. Tämän jälkeen kauppaa on ohjattu yleiskaavatasolla Vantaan yleiskaavallisessa suunnitelmassa 1976-1980 sekä Vantaan yleiskaavoissa 1983, 1992 ja 2007. Viimeisin koko kunnan kattava kaupan palveluverkkoselvitys valmistui 2001, jota hyödynnettiin yleiskaavatyössä 2007. Kyseisen yleiskaavan kaupan ratkaisut on arvioitu kaupan alueiden ja palveluverkon vaikutusten arviointiraportissa. Koko kaupunkia koskevien suunnitelmien ja selvityksien lisäksi Vantaalla on valmistunut alue- ja hankekohtaisia suunnitelmia ja tarkasteluja kaupasta, joita ovat muun muassa:

- Kivistön kaupunkikeskus, kaupallisten vaikutusten arviointi, lähtökohdat ja päivitys (2013)
- Marja-Vantaan kauppakeskus, kaupallisten vaikutusten arviointi (2011)
Autolla kauppaan, kävellen ostoksille – Valimotien kaupunkikuvaselvitys (2008)
- Tikkurilan keskusta-alueen liiketilojen inventointi (2007)
Marja-Vantaan osayleiskaava (2006)
- Hakunilan kauppakeskus, kaupalliset ympäristövaikutukset (2006)
- Kivistön kaupallinen keskus: sijaintivaihtoehdot ja mitoitus – alustavia arvioita (2004)
- Petaksen kaupan keskus, kaupalliset ympäristövaikutukset (2003)
Koivukylän kehittämisprojekti, kaupalliset kehittämismahdollisuudet (2003)
- Kauppakeskus Jumbon laajennus, ympäristövaikutusten arviointi (2000)
Tammisto – Pakkala, alueen kehittyminen ja sen vaikutukset kaupan palveluverkkoon (2000)
- Bauhaus – Tammisto, kaupalliset ja liikenteelliset vaikutukset (2000)

1.6 Kaupungin liiketonttien luovutus- ja varausperiaatteet

Vantaan kaupunginhallitus on hyväksynyt 17.6.2013 kaupungin maaomaisuuden luovutus- ja varausperiaatteet (2013). Kyseisten periaatteiden mukaan luovutetaan myös kaupungin omistuksessa olevat liiketontit. Periaatteet tukevat Vantaan maapoliittisia tavoitteita, joiden tarkoitus on:

1. luoda kaupungille mahdollisuus rakentamisen ja markkinoiden parempaan hallintaan,
2. yhdyskuntarakenteen eheyttäminen,
3. riittävän, monipuolisen ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteuttamisen varmistaminen, sekä
4. Työpaikkarakentamisen edellytysten turvaaminen.

Linjausten tavoitteena on osaltaan lisätä päätöksenteon läpinäkyvyyttä ja toiminnan avoimuutta. Tavoitetta edistää se, että kilpailua lisätään ja mahdollisista varauksista päättävät ensisijaisesti luottamushenkilöelimet. Kaupunki luovuutta yritystontit, joihin myös kaupan liiketontit lukeutuvat:

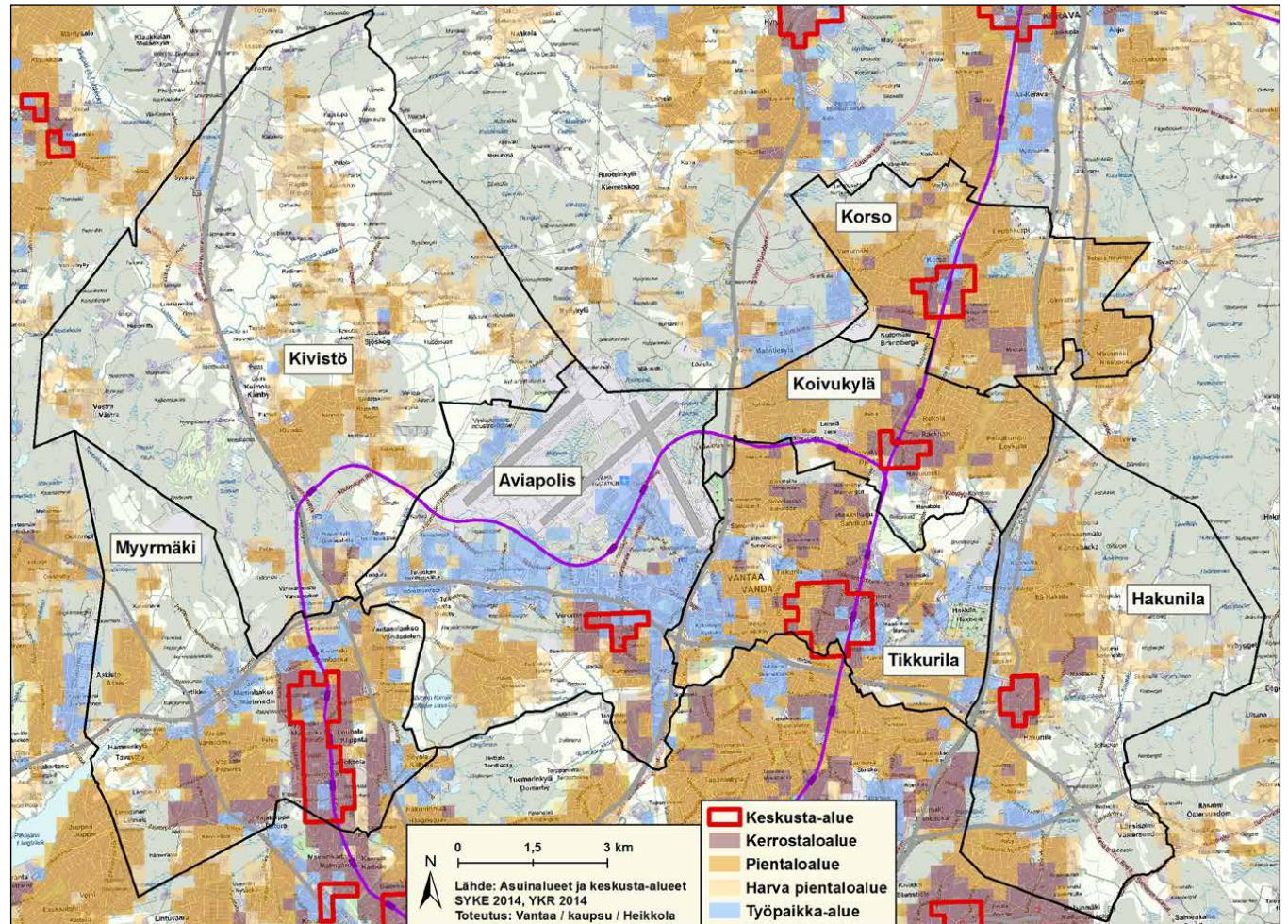
1. Kilpailuttamalla
2. Julkisella haulla
3. Varauksella tai luovutuksella

Tontin luovutukseen vaikuttaa ensisijaisesti rakennusoikeus ja päivittäistavarakaupan sijoittumisen mahdollisuus sekä tontin sijainti suhteessa keskuksiin ja asemanseutuihin (liite 4).

1.7 Vantaan maakäytön, asumisen ja liikenteen nykytila sekä kehitysnäkymät

Vantaan yhdyskuntarakenne on monikeskuksinen, missä jokaisella suuralueella on oma keskustansa. Keskukset yhdistyvät toisiinsa kattavan tie- ja katuverkoston, pääradan ja kehäradan sekä kevyen liikenteen reittien välityksellä. Vantaa on kehittynyt Helsinkiin tukeutuvasta lähiökaupungista vetovoimaiseksi verkostokaupungiksi, missä asuminen, työ ja palvelut kytkeytyvät hyvin toisiinsa. Vantaa on jo vuosia eheyttänyt kaupunkirakennettaan ja ohjannut kaupungin kasvun pääosin nykyisen rakenteen yhteyteen. Yleiskaavan 2007 päätavoite - yhdyskuntarakenteen eheyttäminen - toteutuu erityisesti Vantaan keskustoissa. Merkittävin Vantaan yhdyskuntarakenteellinen muutostekijä vuosiin oli kesällä 2015 avattu kehärata, joka mahdollistaa sujuvan poikittaisen joukkoliikenteen ja samalla tuo lentokentän raideliikenteen piiriin. Kehäradan myötä Vantaan kaupunkirakenne täydentyy ja kasvaa uusilla asunto- ja työpaikka- valtaisilla kaupunginosilla (kuva 6).

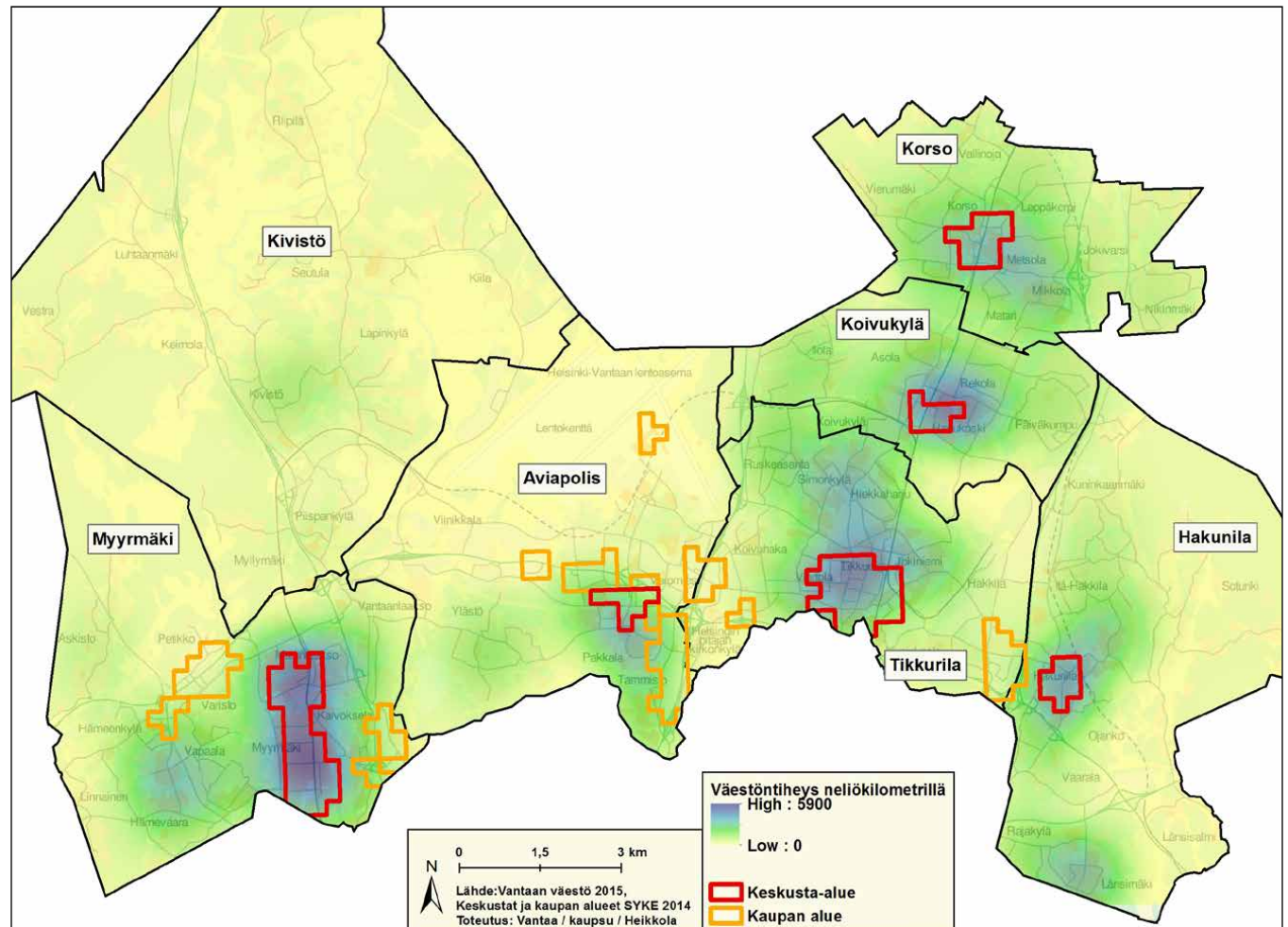
Vantaan väestö sijoittuu suurelta osin keskustojen läheisyyteen tai raideliikenteen varrelle (Kuva 7). Vantaan asukasluku oli vuoden 2015 alussa runsaat 210 000. Väestön sijoittumisen merkittävimpänä rajoitteena on lentoliikenteestä aiheutuva lentomelu, minkä johdosta laajat alueet – erityisesti Keski- ja Länsi-Vantaalta – on osoitettu työpaikkarakentamiselle. Vantaan väestö on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana keskimäärin 2 500 asukkaalla vuodessa, mikä tarkoittaa noin 1,3% vuotuista kasvua. Sama kehitys tulee Vantaan väestöennusteen mukaan jatkumaan myös tulevaisuudessa, joskin kasvun ennakoita hiukan hidastuvan. (Vantaan väestöennuste 2014). Vantaa on sitoutunut kantamaan osansa Helsingin seudun väestönkasvusta mahdollistamalla 2 000 uuden asunnon valmistumisen vuosittain (Valtion ja Helsingin seudun... 2012). Väestön ennakoita lisääntyvän hyvin merkittävästi myös muualla Helsingin seudulla, arviolta noin puolella miljoonalla asukkaalla seuraavan 35 vuoden aikana, jolloin Helsingin seudulla asuisi jo noin 1.9 miljoonaa asukasta (Helsingin ja Helsingin seudun väestöennusteet 2013).



Kuva 6. Vantaan yhdyskuntarakenne Suomen ympäristökeskuksen luokituksen mukaan. Kartassa ei näy Kivistön keskusta-alue, koska alue on vasta parhaillaan rakentumassa keskustaksi.

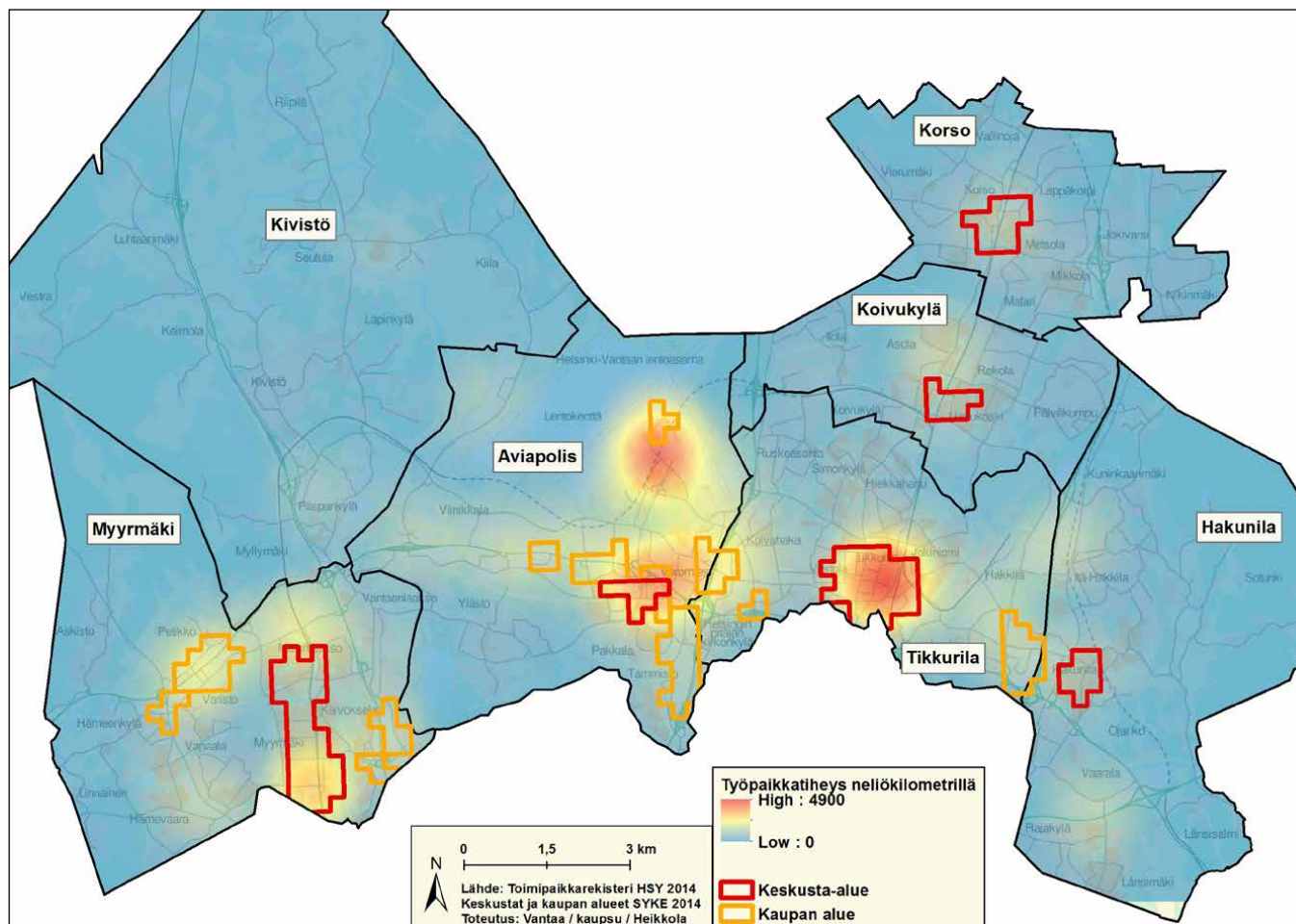
Vantaan julkiset palvelut tuotetaan kustannustehokkaasti ja ne sijoittuvat palvelun luonteesta riippuen joko asukkaan välittömään läheisyyteen tai keskitetysti palvelemaan laajempaa aluetta. Vantaan julkisten palvelujen sijoittuminen noudattelee väestön sijoittumista keskittyen suuralueiden keskuksiin ja niistä erityisesti Tikkurilaan ja Myyrmäkeen. Vantaalla on käytössä neljäportainen palvelumalli, jossa kaupungin palvelut jaotellaan seuraavasti (Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2014):

1. Kuntalaisen kotona tuotettavat palvelut (sähköiset ja henkilökohtaiset)
2. Usein käytettävät ja helposti saavutettavat palvelut (palveluja käytetään päivittäin ja yleisesti paljon, esim. päivähoito ja perusopetus)
3. Keskitetyt ja keskustahakuiset palvelut (palvelevat laajempaa asukaspohjaa, eikä käytetä päivittäin, esim. kulttuuripalvelut ja monipuoliset liikuntapalvelut)
4. Seudulliset ja valtakunnalliset palvelut (palvelevat omaa kuntaa laajempaa aluetta, esim. erikoissairaanhoito)



Kuva 7. Vantaan väestötiheys neliökilometrillä sekä Suomen ympäristökeskuksen luokittelun mukaiset keskusta-alueet ja kaupan alueet

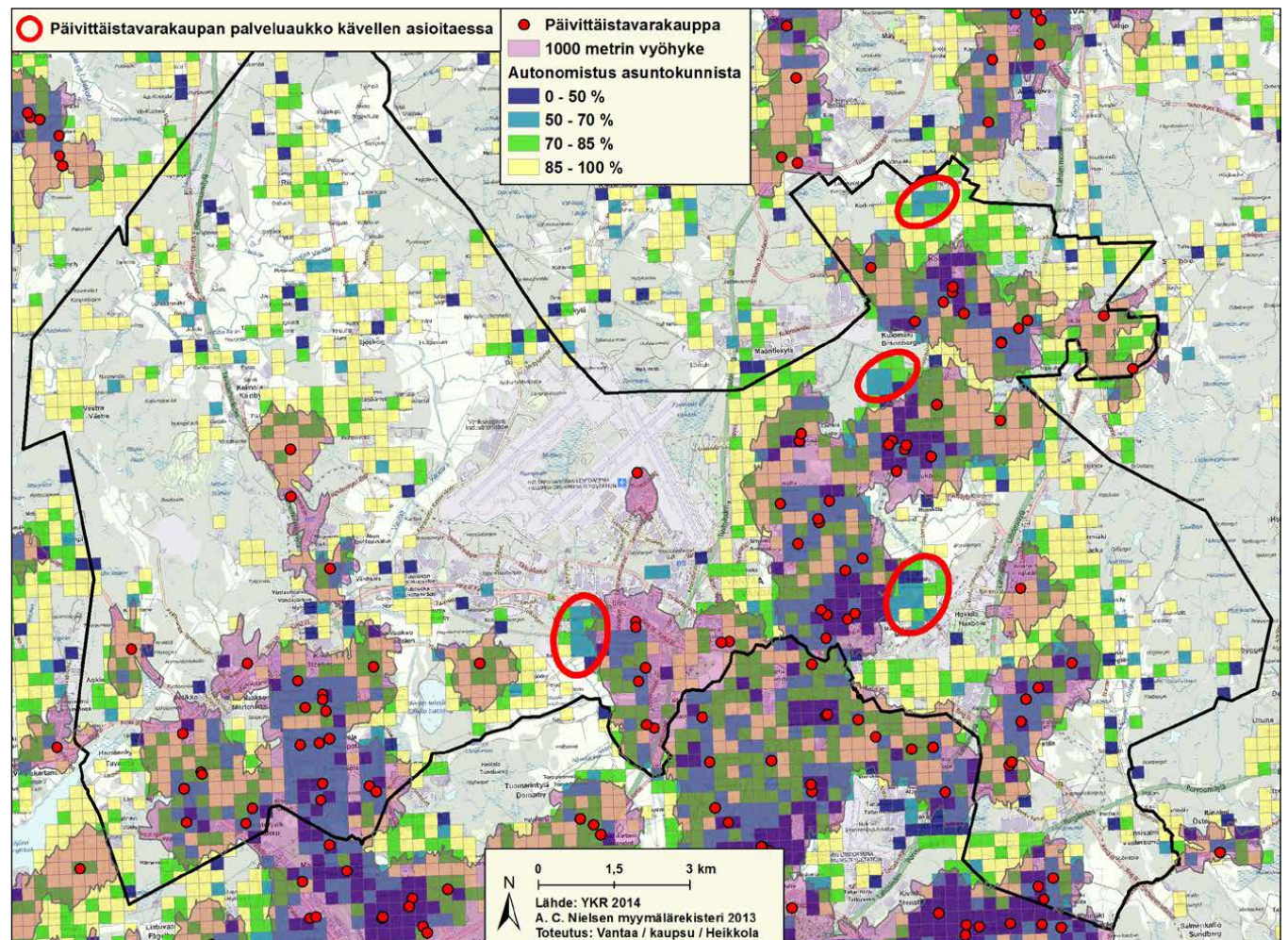
Vantaan työpaikat ovat suurelta osin klusteroituneet muutamiin keskeisiin sijainteihin (kuva 8). Tikkurilaan on sijoittunut merkittävästi julkisen sektorin työpaikkoja, mukaan lukien Vantaan kaupungin hallinto. Lentoaseman läheisyyteen on keskittynyt merkittävästi sekä välittömästi lentämiseen liittyvää että siihen tukeutuvaa liiketoimintaa. Toimistotyöpaikkoja ja vähittäiskaupan työpaikkoja on keskittynyt lentoaseman eteläpuolelle Kehä III:n varteen. Länsi-Vantaan työpaikkakeskittymistä suurimmat ovat Myyrmäki ja Vantaankoski, joihin on keskittynyt palvelujen sekä teollisuuden työpaikkoja. Korson, Koivukylän, Hakunilan ja Kivistön työpaikkojen määrä on kokonaisuudessaan vähäinen suhteessa muuhun Vantaaseen. Vantaa on työpaikkaomavaraisuudeltaan positiivinen (105 % vuonna 2012) eli kaupungissa on enemmän työpaikkoja kuin Vantaalla on työllisiä (Työpaikat Vantaalla... 2014).



Kuva 8. Vantaan työpaikkatiheys neliökilometrillä sekä Suomen ympäristökeskuksen luokittelun mukaiset keskusta-alueet ja kaupan alueet

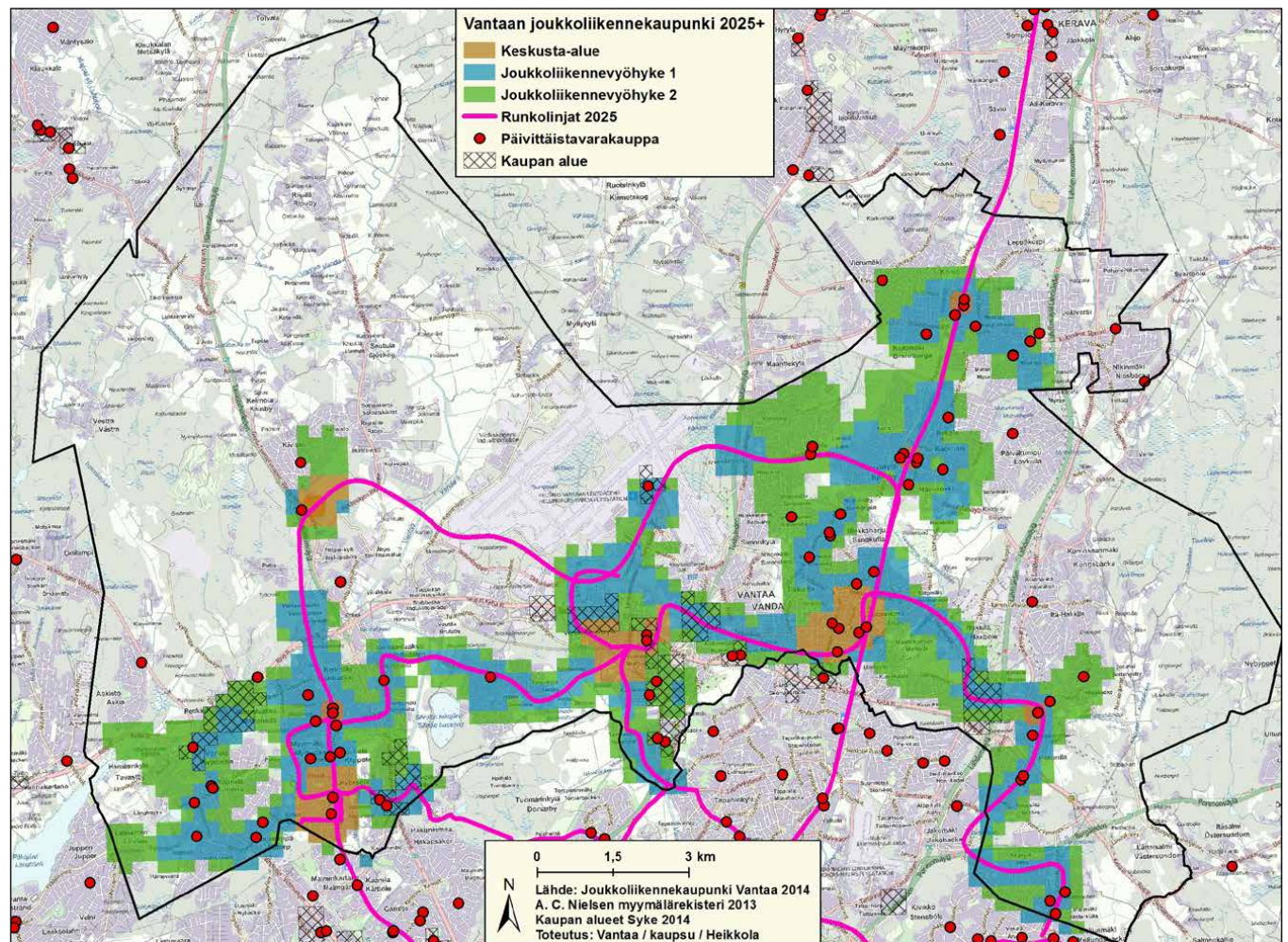
Auton omistaminen on Vantaalla yleistä. Vantaan reilusta 92 000 asutokunnasta liki 61 000 tuhannella on käytössään yksi tai useampi auto eli 66 % vantaalaisista asutokunnista omistaa auton. Kaupungin sisällä autonomistus jakautuu kuitenkin voimakkaasti. Rautatieasemien läheisyydessä auton omistus laskee yleisesti alle 50 prosentin ja kerrostalovaltaisilla alueilla alle 70 prosentin. Sen sijaan pientaloalueilla auton omistaminen on hyvin yleistä. Yleisesti näiden alueiden asutokunnista vähintään 85 % omistaa yhden tai useamman auton. [Kuvasta 9](#) on nähtävissä Vantaan asutokuntien autonomistus. Karttaan on merkitty myös 1 000 metrin saavutettavuusvyöhykkeet päivittäistavarakauppojen ympärille. Tällöin on havaittavissa helposti sellaiset alueet, jotka eivät sijaitse kassinkantaman päässä päivittäistavarakaupasta ja joiden asutokuntien asutonomistus on keskimääräistä vähäisempää.

Vantaan keskeinen sijainti Helsingin seudulla sekä hyvä tie- ja katuverkosto ovat tehneet autoilusta alueen yleisimmän tavan liikkua. Autoilun suosio on kasvanut suhteessa joukkoliikenteeseen 1960-luvulta alkaen, aivan viimeisiä vuosia lukuun ottamatta. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on kääntynyt nousuun ja autoistumiskehitys on saavuttanut Helsingin seudulla suhteellisen huippunsa (Helsingin seudun liikennetutkimus 2012). Vantaa tukee joukkoliikenteen mahdollisuuksia varten otettavana liikkumismuotona suunnittelemalla sellaista kaupunkirakennetta, joka tukee joukkoliikenteen käyttöä, kehittämistä ja rakentamista. Tämä vaatii maankäytön, asumisen ja liikenteen saumatonta yhteensovittamista.



Kuva 9. Vantaalaisten asutokuntien autonomistusprosentti 250 m. * 250 m. ruuduissa sekä päivittäistavarakaupan 1 000 metrin vaikutusalue

Joukkoliikennekaupunki Vantaan -työssä on tunnistettu joukkoliikennekaupungin rakenne ja vyöhykkeet, joissa liikkuminen voi tukeutua kestäviin kulkumuotoihin. Näitä vyöhykkeitä kehittämällä niin täydennysrakentamalla kuin yksityisiä ja julkisia palveluja kehittämällä, on mahdollista tukea ja mahdollistaa joukkoliikenteeseen tukeutuvaa liikkumista. Kuvasta 10 on nähtävissä Vantaan tavoitteellisen joukkoliikennekaupungin rakenne vuonna 2025+, jossa keskustat ovat intensiivisiä ja monipuolisia maankäytön keskittymiä. Joukkoliikennevyöhyke yksi tarjoaa erinomaisen palvelutason, erittäin runsaan tarjonnan sekä hyvin tiheän vuorovälin. Joukkoliikennevyöhyke kaksi tarjoaa hyvän palvelutason, runsaan tarjonnan sekä tiheän vuorovälin. Runkolinja kuvaan keskeisiä joukkoliikennelinjoja, joilla matkustaminen nopeaa ja luotettavaa (Joukkoliikennekaupunki Vantaa 2014).



Kuva 10. Vantaan tavoitteellisia joukkoliikennevyöhykkeitä kuvaava rakenne vuonna 2025+ sekä päivittäistavara-kauppojen ja keskustan ulkopuolisten kaupan alueiden sijoittuminen niille



2 KAUPAN PALVELUVERKON NYKYTILA

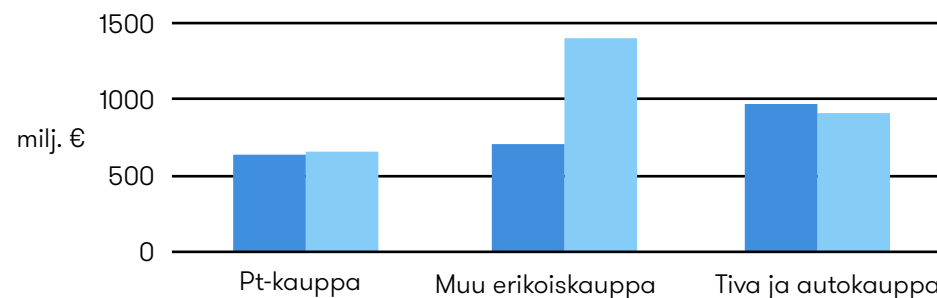
2.1 Ostovoiman siirtymät

Vantaalla tapahtuva vähittäiskaupan myynti on suurempaa kuin vantaalaisten ostovoima. Näin ollen Vantaalle siirtyy jatkuvasti ostovoimaa muilta alueilta. Vantaan vähittäiskaupan laskennallinen ostovoima oli vuonna 2013 2,3 miljardia euroa, kun myynti Vantaalla oli 3,0 miljardia euroa (Yritys- ja toimipaikkatilastot 2013). Edellisten erotusta – 700 miljoonan rahavirtaa – kutsutaan ostovoiman siirtymäksi, joka oli vuonna 2013 koko Vantaan osalta 23 % positiivinen.

Kuvassa 11 on tarkasteltu koko Vantaan laskennallista ostovoimaa ja toteutunutta myyntiä kaupan laadun mukaan jaoteltuna. Kuvasta on nähtävissä kuinka päivittäistavarakauppa sekä paljon tilaa vaativa kauppa ja autokauppa ovat laskennallisen ostovoiman ja toteutuneen myynnin suhteen melko tasapainossa. Näillä kaupan aloilla ostovoima ei siirry kokonaisuudessaan juuri Vantaan rajojen ulkopuolelle tai toisin päin. Yksittäiset kuluttajat asioivat luonnollisesti merkittävästikin yli kuntarajojen, mutta kokonaisuus on tasapainossa. Sen sijaan muussa erikois kaupassa vantaalaisten laskennallinen ostovoima on vain noin puolet siitä euromäärästä mitä Vantaalla myydään. Tämä tarkoittaa, että Vantaan muun erikoiskaupan liikkeet ovat hyvin veto-voimaisia, jolloin Vantaalle siirtyy merkittävästi ostovoimaa muilta alueilta, yhteensä noin 700 miljoonaa euroa. Tästä rahasummasta suuri osa virtaa todennäköisesti kauppakeskus Jumboon.

Vantaan suosituimmat muun erikoiskaupan ostospaikat ovat Jumbon ja Myyrmannin kauppakeskukset sekä Tammiston ja Porttipuiston kaupan alueet. Jumbon muun erikoiskaupan myynti oli vuonna 2014 noin 300 miljoonaa euroa ja Myyrmannin noin 100 miljoonaa euroa (Myymlärekisteri 2013; Kauppakeskukset 2015).

Vantaalaisten ostovoima ja myynti vuonna 2013



Lähteet: myymälärekisteri 2013 (A. C. Nielsen), kuntakohtaiset toimipaikkatilastot 2013 (Tilastokeskus), ostovoima 2012 (Sansatalo Ky)

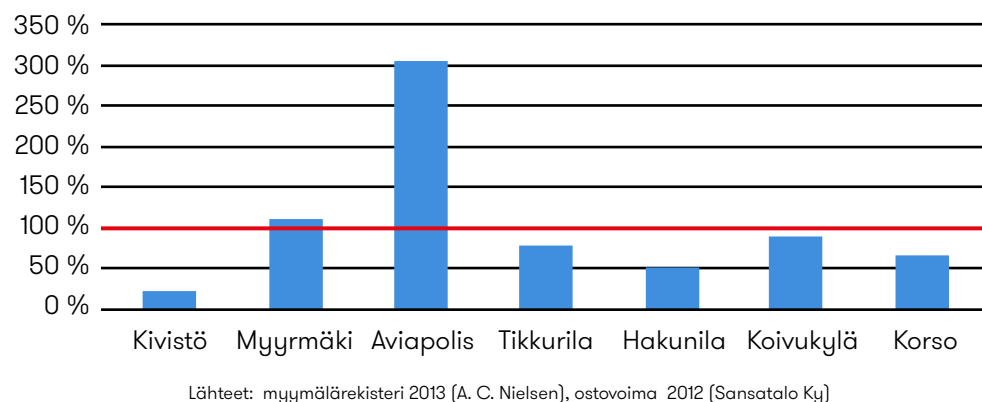
■ Laskennallinen ostovoima, yht 2,3 miljardia €
 ■ Toteutunut myynti, yht 3,0 miljardia €

Kuva 11. Vantaan ostovoimasiirtymät kaupan laadun mukaan jaoteltuna

Edellä todettiin, että Vantaan päivittäistavarakaupan ostovoimasiirtymä on koko kaupungin osalta tasapainossa. Vantaan suuralueiden välillä on kuitenkin merkittäviä ostovoiman siirtymiä. Tämä tarkoittaa sitä, että päivittäistavarakaupan ostokset tehdään usein jossain muualla kuin omalla suuralueella. Kuvasta 12 on nähtävissä kuinka kolmella Vantaan suuralueella (Kivistö, Hakunila ja Korso) maksimissaan 65 % alueen ostovoimasta toteutuu omalla suuralueella. Näiden alueiden ostovoimasiirtymät ovat voimakkaasti negatiivisia. Varsinkin Hakunilasta (- 43 milj. €) ja Korsosta (- 32 milj. €) virtaa niiden suuren asukasluvun johdosta kymmeniä miljoonia päivittäistavarakaupan euroja muille suuralueille tai naapurikuntiin. Kivistössä euromäärä (- 21 milj. €) ei ole niin suuri pienemmästä asukasluvusta johtuen, mutta prosentuaalisesti ostovoimasiirtymä muualle on voimakkain.

Myyrmäen, Tikkurilan ja Koivukylän suuralueilla ostovoiman siirtymät ovat melko tasapainossa. Myyrmäkeen siirtyy ostovoimaa muualta 14 miljoonaa euroa, Koivukylä menettää muualle 10 miljoonaa euroa, samoin kuin Tikkurila 28 miljoonaa euroa. Vantaan päivittäistavarakaupassa Aviapoliksen suuralue on selkeä voittaja. Sen päivittäistavarakaupan myynti ylittää alueen ostovoiman kolminkertaisesti, mikä tarkoittaa euromääräisesti 117 miljoonan siirtymää muualta.

Pt-kaupan ostovoiman toteutuminen omalla suuralueella



Kuva 12. Vantaan suuraluekohtaiset päivittäistavarakaupan ostovoimasiirtymät. Punainen viiva (100%) kuvaa tasapainoa suuralueen ostovoiman ja myynnin välillä.

2.2 Päivittäistavarakauppa

Vantaalla sijaitsee 79 koko päivittäistavaroiden valikoimaa myyvää päivittäistavarakauppaa. Myymälämäärä on lisääntynyt viime vuosikymmenien aikana tasaisesti samalla kun Vantaan asukasluku ja ostovoima ovat kasvaneet. Taulukosta 3 on nähtävissä kuinka myymälärakenne on kehittynyt eri kokoluokissa. Viimeisen viidentoista vuoden aikana Vantaalle on tullut 17 uutta päivittäistavarakauppaa, joista valtaosa alle 400 neliöisten kokoluokkaan. Yli 1000 neliöisten määrä on pysynyt jokseenkin ennallaan, mutta 400 – 1000 neliöisten kokoluokassa on tapahtunut pientä vähenemistä.

Päivittäistavarakaupan pinta-ala (my-m ²)	1999	2005	2009	2015
> 2000	7	9	7	8
1000 - 2000	11	9	10	12
400 - 1000	13	8	9	10
100 - 400	30	38	37	39
< 100	2	6	13	10
yhteensä	63	70	76	79

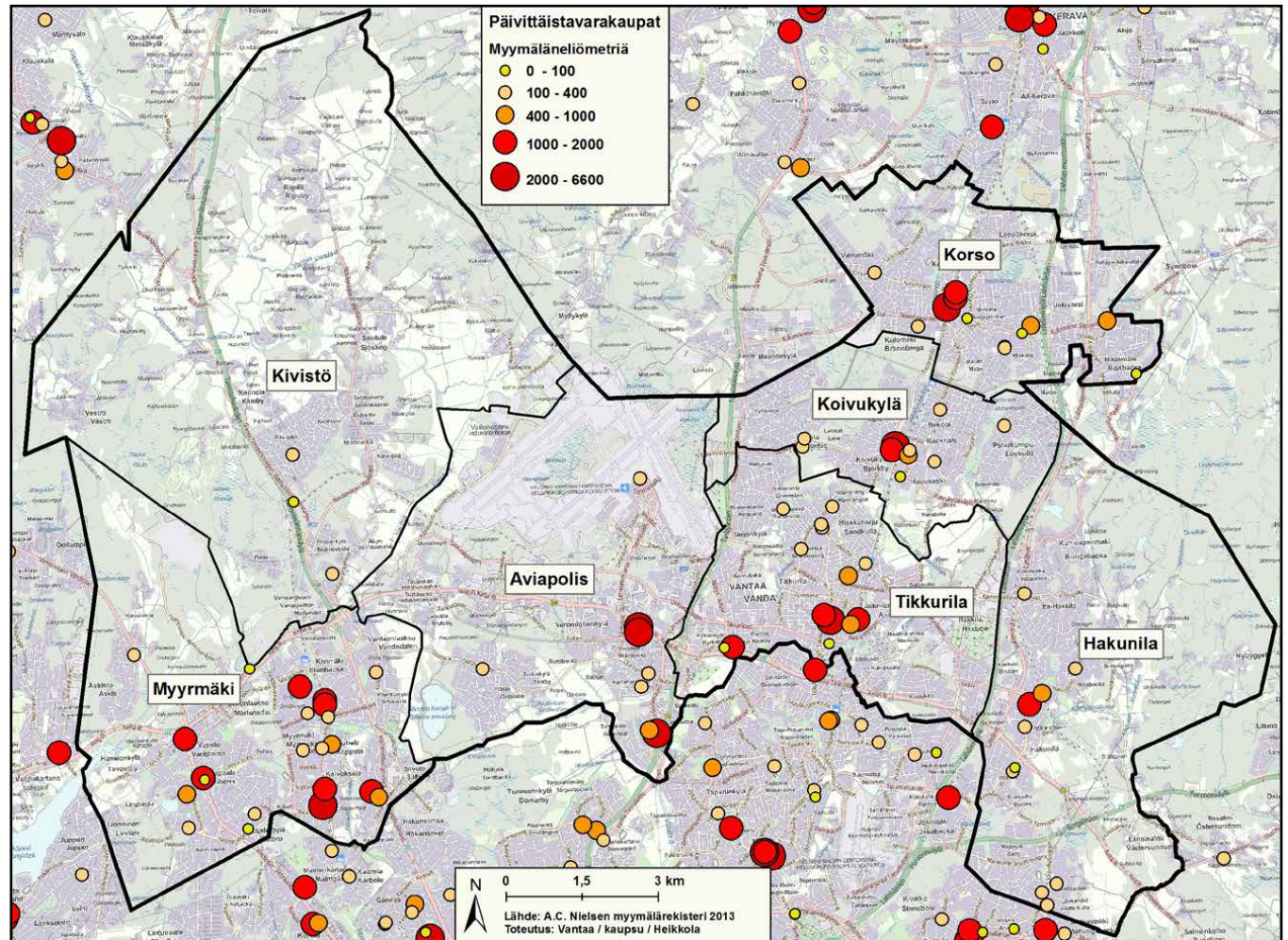
Taulukko 3. Vantaan päivittäistavarakaupan myymälöiden kehitys kokoluokittain (A. C. Nielsen myymälärekisterit 1999, 2005, 2009, 2013)

Vaikka Vantaan päivittäistavarakaupan myymälöistä suurin osa (62,5%) on alle 400 neliön suuruisia, tulee suurin osa myynnistä (67,7%) kuitenkin yli 1000 neliön kokoluokan myymälöistä (taulukko 4).

Päivittäistavarakaupan pinta-ala (my-m ²)	Osuus myymälöistä	Osuus mynnistä
> 2000	10,0 %	47,5 %
1000 - 2000	15,0 %	20,2 %
400 - 1000	12,5 %	12,8 %
100 - 400	50,0 %	17,7 %
< 100	12,5 %	1,8 %
yhteensä	100 %	100 %

Taulukko 4. Vantaan prosentuaalinen päivittäistavarakauppojen lukumäärä ja myynti kokoluokan mukaan jaoteltuna vuonna 2013 (A. C. Nielsen myymälärekisteri 2013)

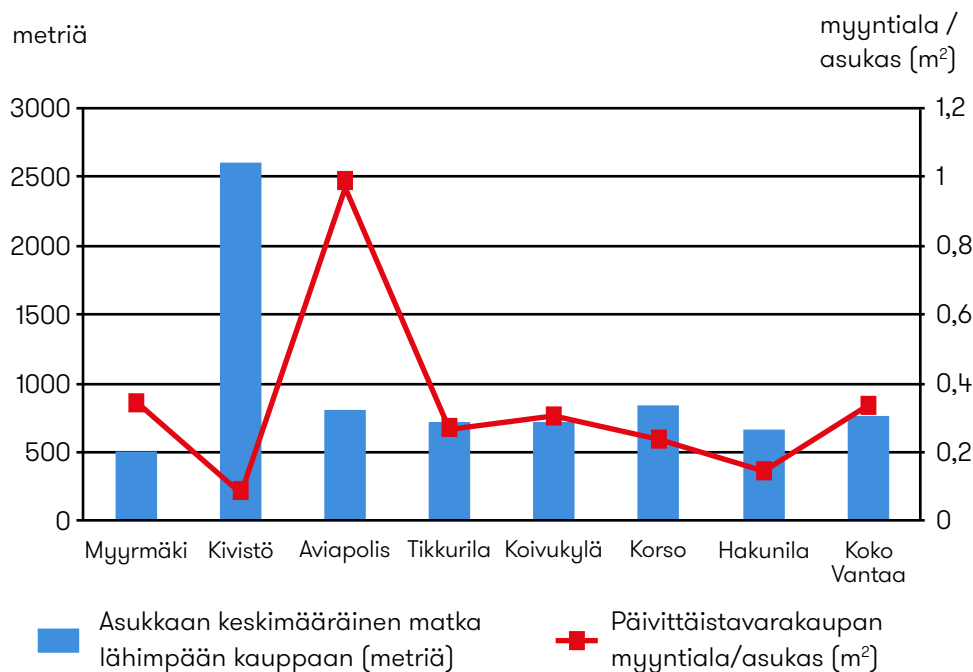
Vantaan päivittäistavarakaupan myymäläverkko on kattava ja koostuu usean eri kokoluokan myymälöistä (kuva 13). Vantaan päivittäistavarakaupan suuryksiköt sijaitsevat keskustoissa Tammiston K-citymarkettia lukuun ottamatta. Keskustojen hypermarketit sijoittuvat Myyrmäkeen, Pakkalaan, Tikkurilaan ja Koivukylään. Päivittäistavarakaupat jakautuvat neljän kaupan keskusliikkeen kesken, joiden liiketilat sijoittuvat ketjujen liikepaikkastrategioiden mukaisille sijainneille. Eri toimijoiden yksiköt jakautuvat koko Vantaan mittakaavassa tasaisesti Vantaan alueelle, jolloin asiakkaalla on usein mahdollisuus valita minkä keskusliikkeen kaupassa asioi.



Kuva 13. Päivittäistavarakaupat luokiteltuna kaupan koon mukaan. Karttaan on merkitty Vantaan suuralueet

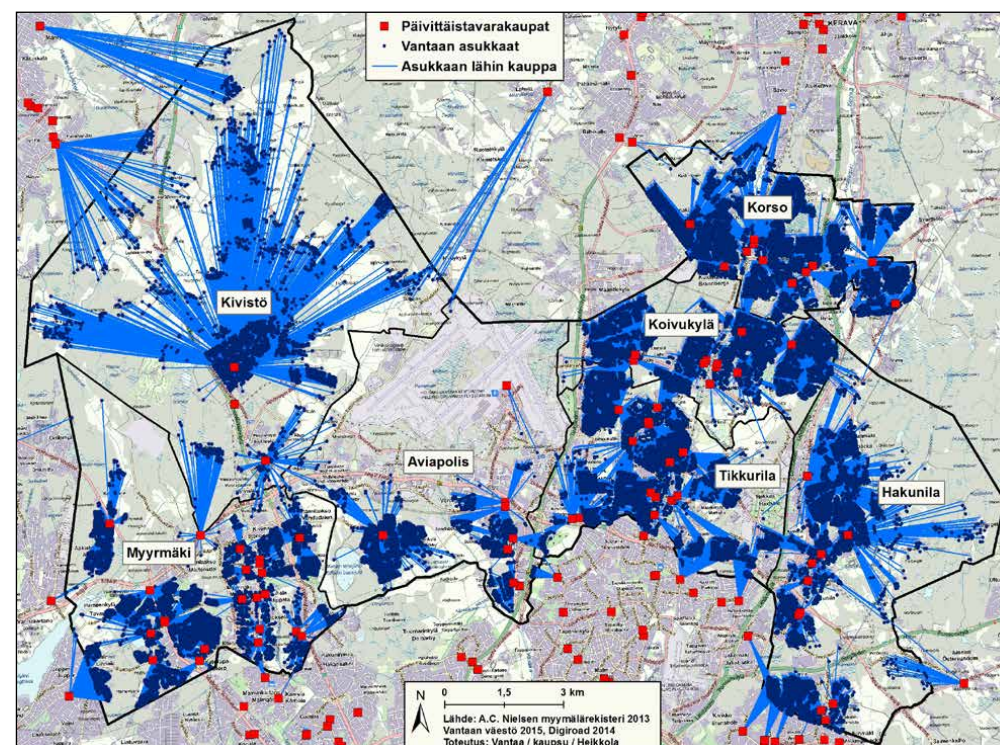
Kaupan sijainti vaikuttaa merkittävämmiin päivittäistavarakaupan ostospaikan valintaan (Raijas & Järvelä 2015). Tästä johtuen päivittäistavarakaupan sijainti suhteessa väestöön on keskeinen tekijä kaupan sijoittumista arvioitaessa. Vantaan päivittäistavarakaupan saavutettavuus ja saatavuus vaihtelevat hyvin paljon alueesta riippuen.

Kerrostalovaltaisilla ja tiheästi asutuilla suuralueilla matkaa lähimpään päivittäistavarakauppaan kertyy keskimäärin alle 700 metriä. Pientalovaltaisilla alueilla matkaa kertyy 800 metristä ylöspäin, aina Kivistön suuralueen 2,5 kilometriin (kuva 14).



Kuva 14. Päivittäistavarakauppojen saavutettavuus ja saatavuus Vantaan suuralueilla [A. C. Nielsen myymälärekisteri 2013, Vantaan väestö 2015, Digiroad 2014]

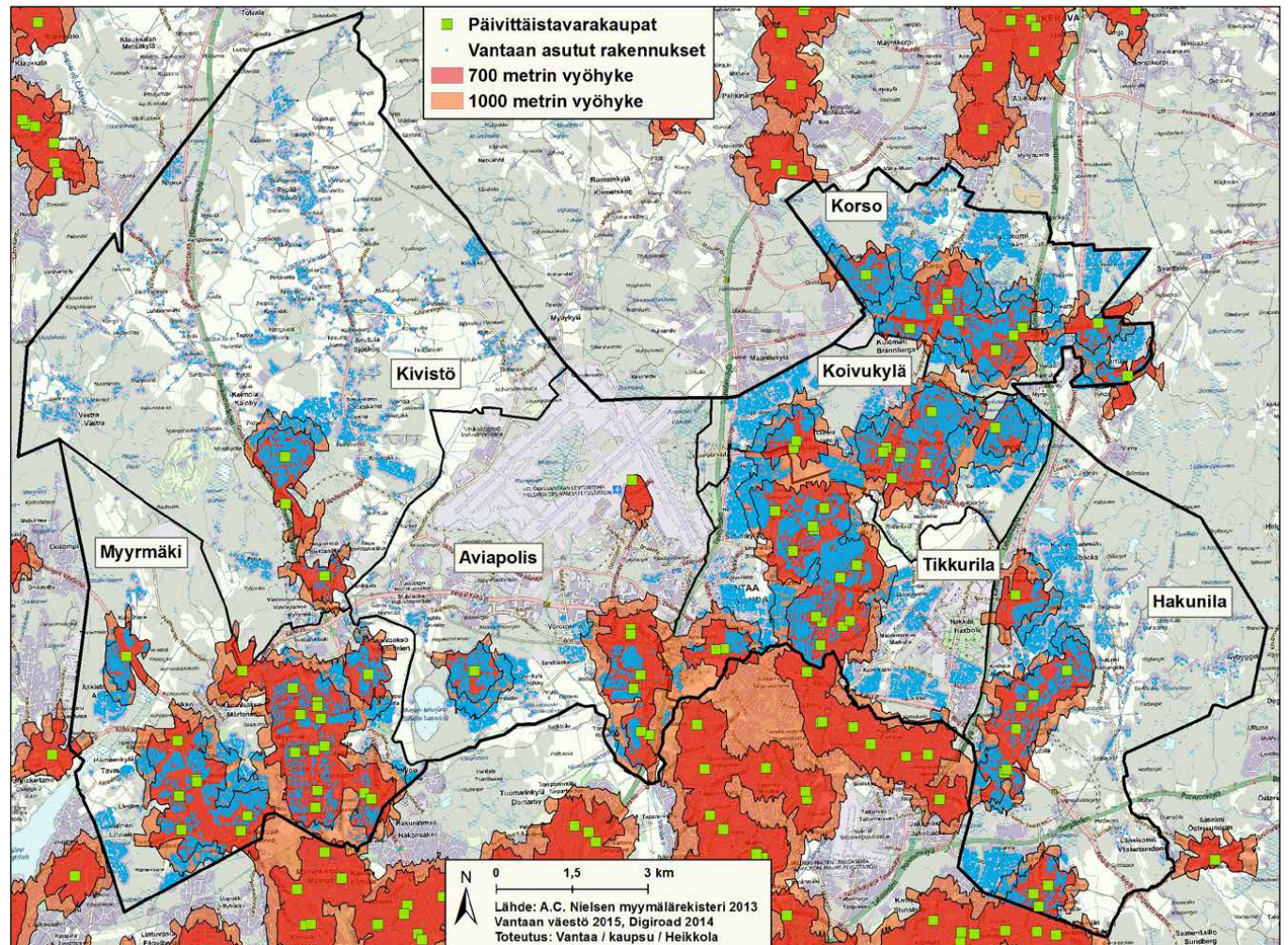
Kuvasta 15 on nähtävissä vantaalaisten lähimmät kaupat todellisia kulkureittejä pitkin mallinnettuna. Matka lähimpään kauppaan ei yksin kerro alueen kaupallisesta palvelusta vaan palvelutasoa arvioitaessa on tarkasteltava myös kauppojen myymäläalaa suhteessa alueen asukasmäärään. Keskimäärin Vantaalla on 0,33 myymäläalaa asukasta kohden. Eniten päivittäistavarakaupan alaa henkeä kohden on Aviapoliksen suuralueella (0,97 my-m²), jonne sijoittuu myös seudullisia hypermarketteja. Vastavasti vähiten kaupan alaa on Kivistön suuralueella, jossa jokaista asukasta kohden on vain 0,08 my-m² (kuva 14).



Kuva 15. Vantaan asukkaat ja heidän lähimmät päivittäistavarakaupat tieverkkoa pitkin mallinnettuna

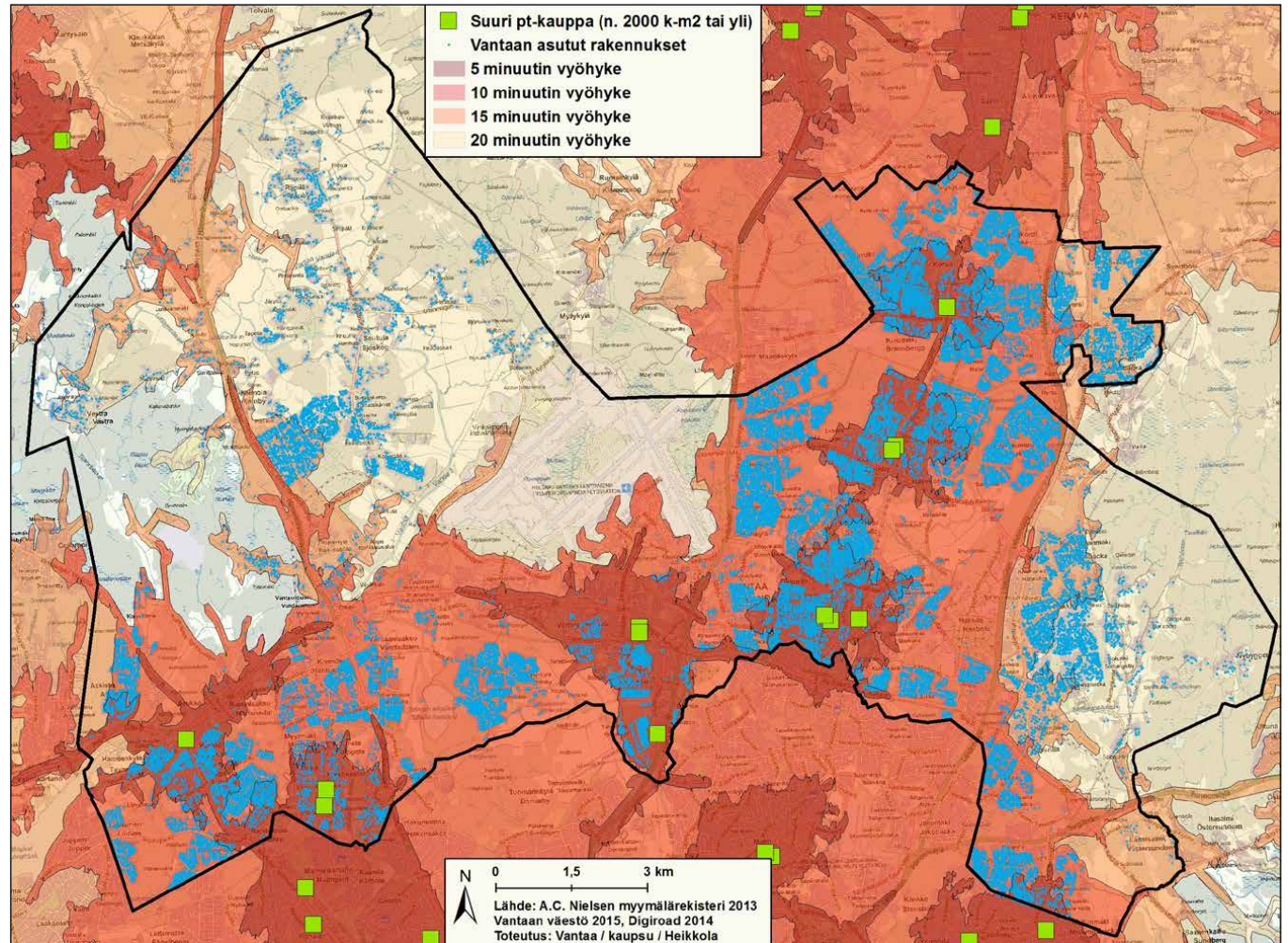
Päivittäistavarakaupan ostosmatkat jakautuvat yleisesti pääasiallisiin ja täydentäviin matkoihin. Pääasiallisia ostoksia tehtäessä suositaan usein suuria ja kattavan tuotevalikoiman tarjoamia päivittäistavarakauppoja. Täydentävät ostokset tehdään puolestaan usein pienemmistä lähikaupoista (Raijas & Järvelä 2015). Kun ostoksia on paljon ja varsinkin kun ne ovat painavia, suositaan autoa liikkumisessa. Täydentävät ostokset on helppo tehdä puolestaan muilla kulkumuodoilla. Kuvas-
ta 16 nähdään päivittäistavarakaupat ja niiden 700 ja 1000 metrin saavutettavuusvyöhykkeet sekä asutuksen sijoittuminen. Kävellen ostoksia ei yleisesti lähdetä nou-
tamaan edellisiä metrimääriä kauempaa, jos kuluttajal-
la on muita vaihtoehtoja.

Vantaalaisista 61% asuu alle 700 metrin ja 77% alle 1000 metrin päässä päivittäistavarakaupasta. Tällöin 23% (noin 46 000 vantaalaista) ei asu kävelyetäisyy-
den päässä kaupasta. Näitä asukkaita on syytä tarkas-
tella suhteessa kotitalouksien autonomistukseen, mikä
on tehty [kuvassa 9](#).

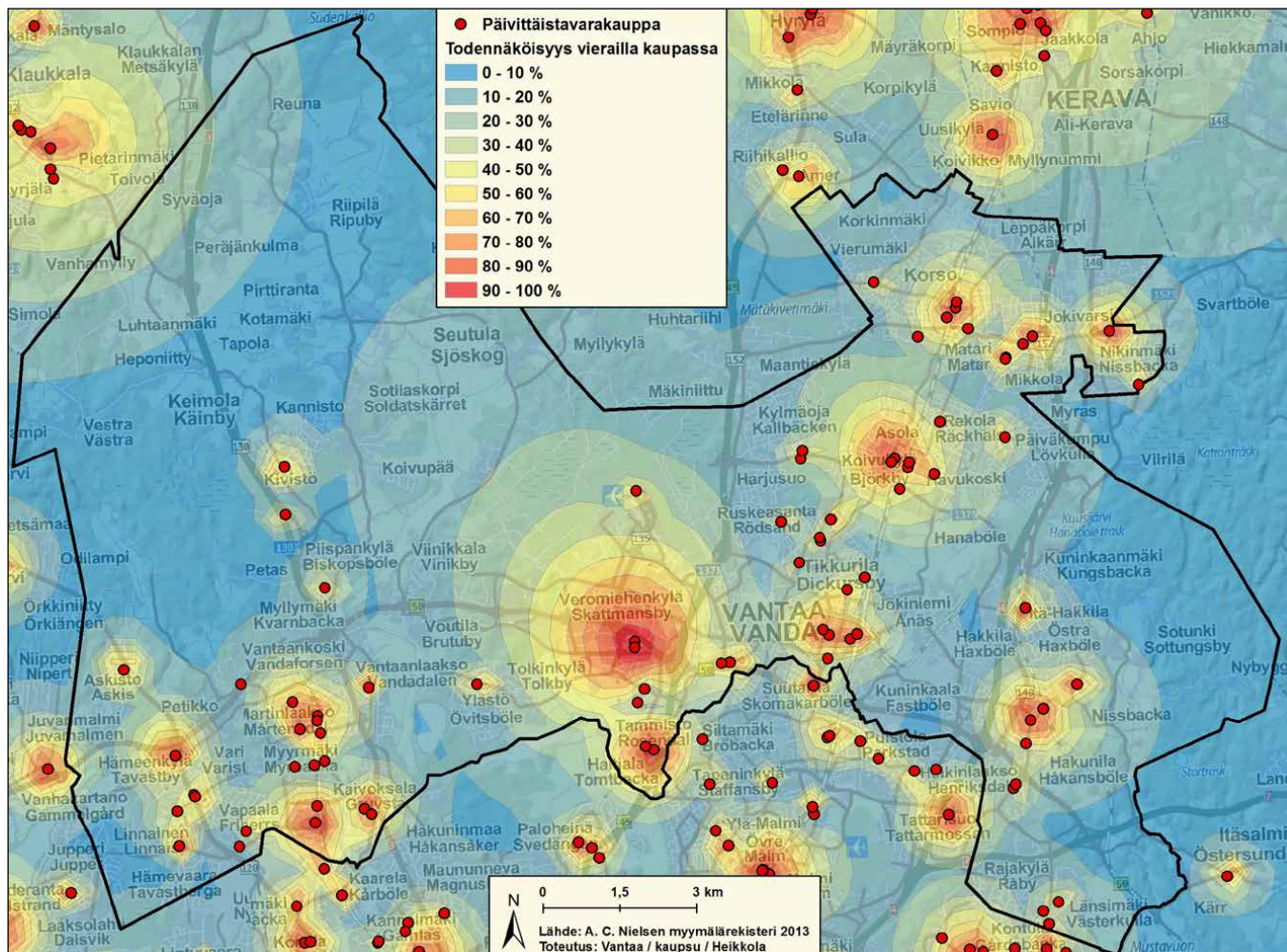


Kuva 16. Päivittäistavarakauppojen 700 ja 1000 merin vyöhykkeet sekä asuttujen rakennusten sijoittuminen niille

Autolla tehtäviin pääasiallisiin ostosmatkoihin vaikuttaa keskeisesti kaupan saavutettavuus minuutteina. Vantaan suuret päivittäistavarakaupat sijaitsevat kaikilla muilla suuralueilla paitsi Hakunilassa ja Kivistössä. Tällöin myös näiltä alueilta on pisin ajoaika kauppaan. Muilla suuralueilla suuri päivittäistavarakauppa on yleisesti saavutettavissa viidessä tai kymmenessä minuutissa (kuva 17).



Kuva 17. Suurten päivittäistavarakauppojen matka-aikavyöhykkeet autolla sekä asuttujen rakennusten sijoittuminen niille



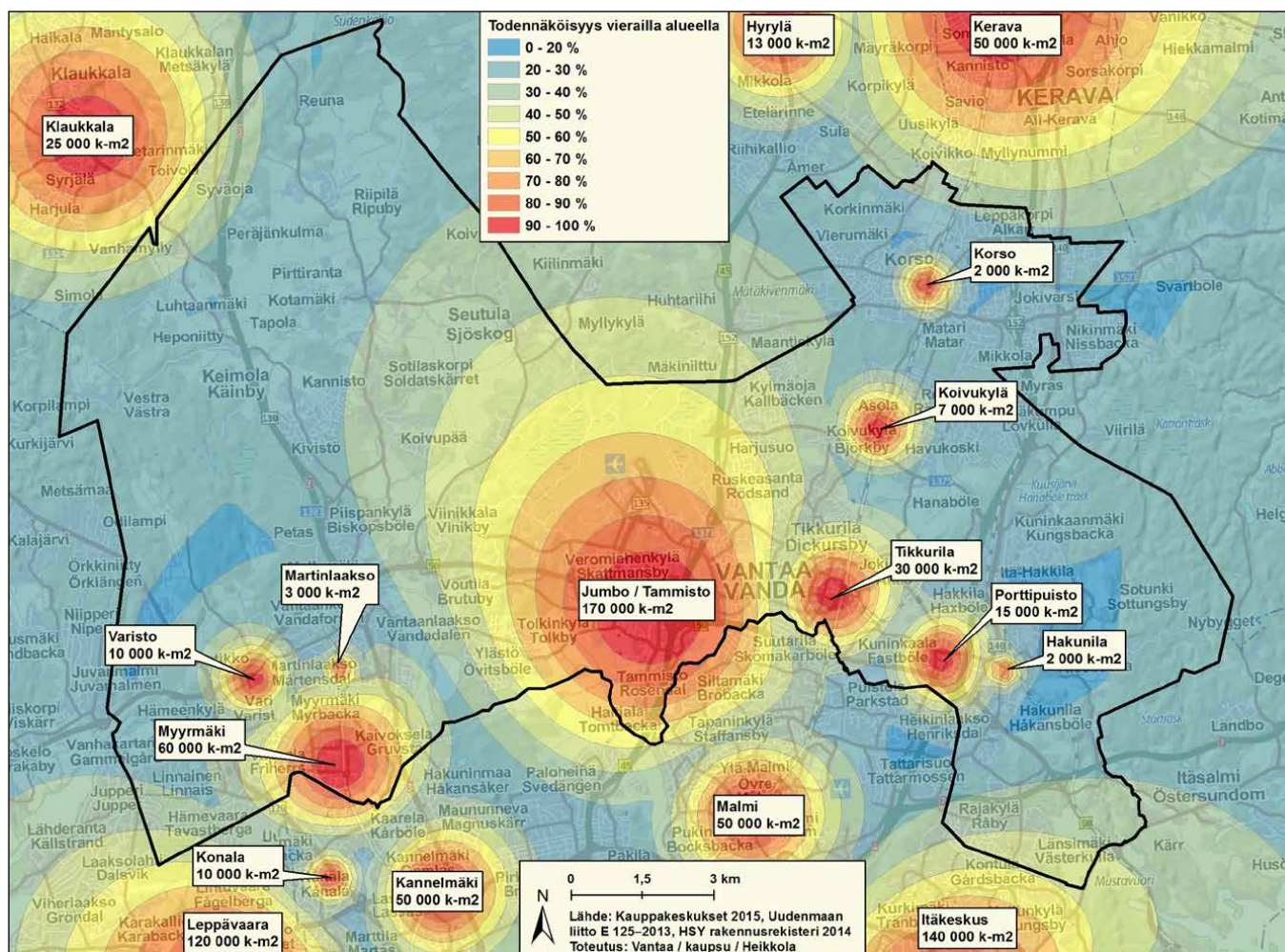
Kuva 18. Päivittäistavarakaupat sekä kuluttajan mallinnettu todennäköisyys asioida kauppoissa

Kuluttajan asioimista kaupassa voidaan mallintaa. Hufin mallin avulla on laskettu kuluttajan keskimääräinen todennäköisyys vierailla kussakin kaupan sijainnissa ([kuva 18](#)). Todennäköisyys lasketaan kaupan vetovoiman ja sinne kertyvän matkan suhteesta. Vetovoimatekijänä on seuraavissa tarkasteluissa käytetty kauppohen pintaloja. Tarkastelusta nähdään kuinka suurissa päivittäistavarakaupoissa asioidaan todennäköisemmin myös laajimmalta alueelta, varsinkin jos lähetyville ei ole merkittävästi muita kauppohen. Vantaan houkuttelevimmat päivittäistavarakaupat sijoittuvat näin ollen erityisesti Keski-Vantaalle ja keskuksiin.

2.3 Muu erikoiskauppa ja kaupalliset palvelut

Vantaalla sijaitsee 442 muun erikoiskaupan toimipaikkaa (YKR 2014 / yritys- ja toimipaikkarekisteri 2012). Merkittävä osa näistä on liikevaihdoltaan pieniä ja niiden merkitys asiakasvirroista on pieni. Muu erikoiskauppa on keskittynyt varsinkin Jumbon ja Myyrmäen kauppakeskuksiin sekä Tammiston kaupan alueelle. Myös muihin keskuksiin sekä Porttipuiston ja Petikko-Variston kaupan alueille sijoittuu muuta erikoiskauppaa (kuva 19). Jumbo ja Tammiston kaupan alue on Vantaan vetovoimaisin muun erikoiskaupan ostospaikka, joka houkuttelee asiakkaita laajalta alueelta Helsingin seudulta, varsinkin Vantaalta ja Vantaan pohjoispuolelta. Helsingistä ja Espoosta ostosmatkat suuntautuvat yleisemmin Helsingin keskustaan tai pääkaupunkiseudun muihin seudullisiin kauppakeskuksiin.

Merkittävimmat kaupalliset palvelut sijoittuvat Keski-Vantaalle viihdekeskus Flamingoon sekä Tikkurilan ja Myyrmäen keskustoihin. Kaupallisia palveluita sijoittuu pienimpiinkin keskuksiin, tosin yleensä vähäisessä määrässä.

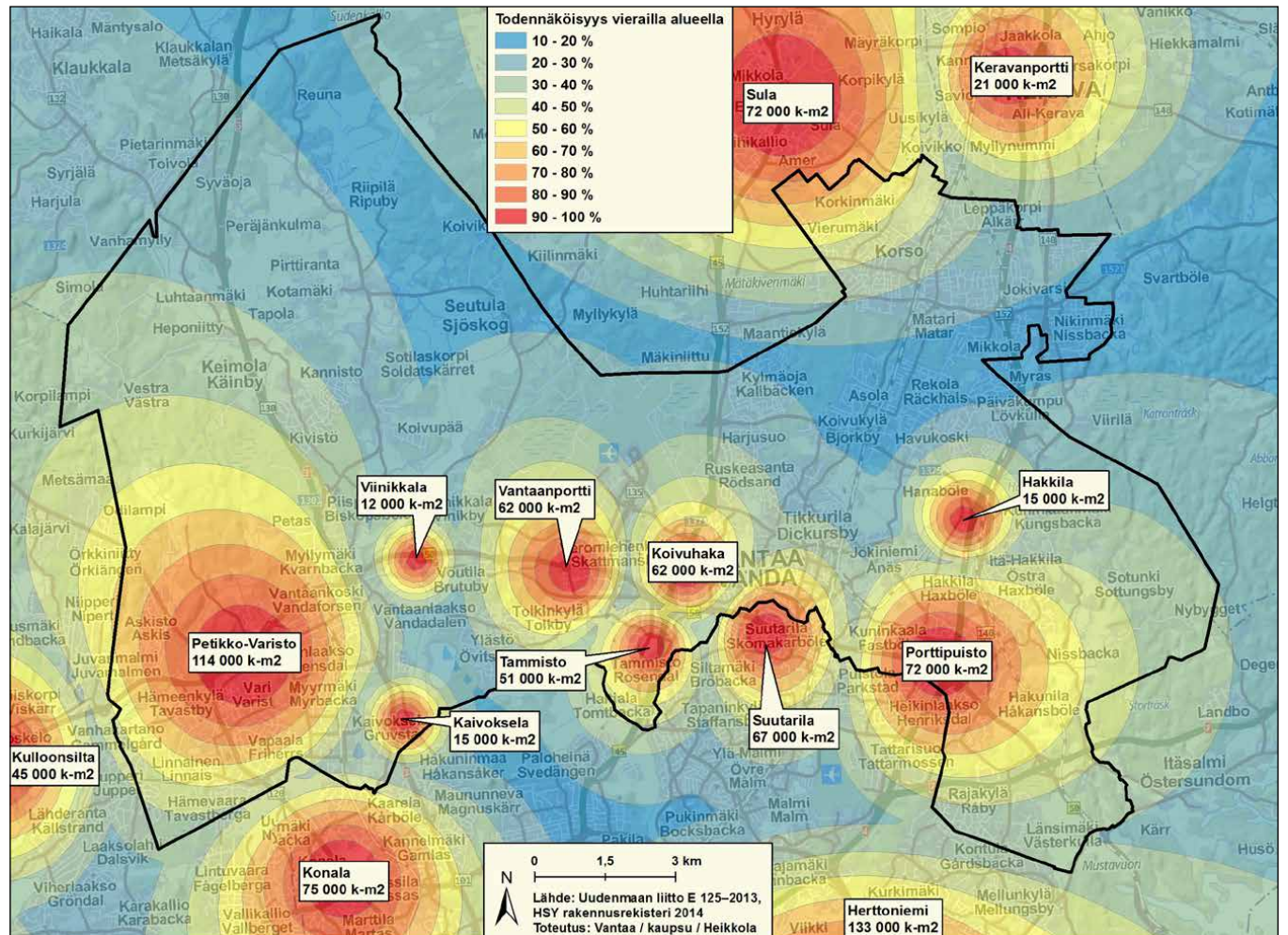


Kuva 19. Muu erikoiskaupan ja kaupallisen palveluiden keskittymät sekä asiakkaan keskimääräinen todennäköisyys asioida kyseisillä alueilla

2.4 Paljon tilaa vaativa kauppa

Vantaalla sijaitsee 453 paljon tilaa vaativan kaupan toimipaikkaa (YKR 2014 / yritys- ja toimipaikkarekisteri 2012). Merkittävä osa myös näistä on liikevaihdonaltaan pieniä ja niiden merkitys asiakasvirroista on pieni. Merkittävät paljon tilaa vaativan kaupan toimijat ovat sijoittuneet Petikko-Varistoon, Porttipuistoon sekä Keski-Vantaalle (kuva 20).

Kuluttajat ovat valmiina hankkimaan paljon tilaa vaativan kaupan tuotteita kaukaakin, jos tuotteet ja kaupat ovat vain riittävän vetovoimaisia. Tästä johtuen ne voivat pärjätä myös yksittäisissä sijainneissa, ilman toisista liikkeistä saatavaa kasautumisetua. Tällaisia liikkeitä on Vantaalla esimerkiksi Hakkilan K-rauta 75 ja Keski-Vantaan Motonet. Toisaalta osa paljon tilaa vaativan kaupan liikkeistä on hyvinkin tietoisia saman toimialan kasautumisen hyödyistä. Tällaisia ovat muun muassa Petikko-Variston huonekalukaupat ja Koivuhaan auto-kaupat. Yhteistä kaikille paljon tilaa vaativille kaupoille on niiden sijoittuminen autoliikenteen kannalta mahdollisimman hyvin. Paljon tilaa vaativan kaupan tuotteet ovat nimensä mukaisesti isoja ja yleensä painavia. Tästä syystä näissä kaupoissa asioidaan usein autolla.



Kuva 20. Paljon tilaa vaativan kaupan keskittymät sekä asiakkaan mallinnettu todennäköisyys asioida kyseisillä alueilla



3 KAUPAN MARKKINOIDEN KEHITYS JA TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT

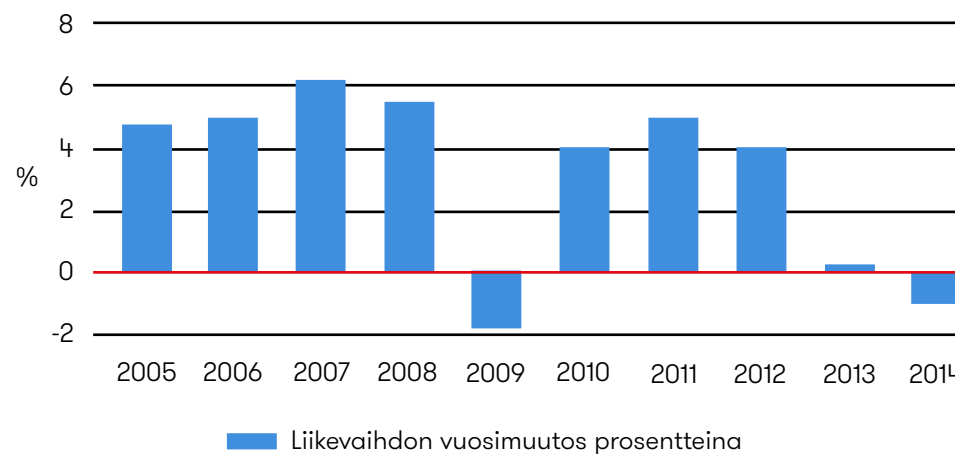
3.1 Kaupan viimeaikainen kehitys Vantaalla

Vähittäiskauppa on kasvanut Suomessa melko tasaisesti viimeisen 10-vuoden aikana, muutamaa taantumavuotta lukuun ottamatta (kuva 21). Keskimäärin liikevaihdon kasvu on ollut 3,16% vuodessa. Vantaalla vastaava kasvu on ollut keskimäärin hiukan suurempaa. Vuonna 2013 vähittäiskaupan toimialalla työskenteli Vantaalla noin 8 000 työntekijää (Yritys- ja toimipaikatilastot 2013).

Kaupan kehitys on sekä toimialasidonnaista että suhdannesidonnaista. Tämä näkyy muun muassa siinä, että taantuman aikana kulutustavoissa tapahtuu muutoksia. Esimerkiksi päivittäistavarakaupassa on tapahtunut markkinaosuuksien vaihtelua viimeisten vuosien aikana kilpailun kiristyessä. Kauppayritykset analysoivat markkina-tilannetta jatkuvasti ja tekevät sen perusteella muutoksia palveluverkossaan. Viimeisen vuosikymmenen aikana varsinkin Pakkalan, Tammiston sekä Porttipuiston alueet ovat laajentuneet ja onnistuneet houkuttelemaan merkittävästi uusia asiakkaita, myös seudullisesti. Näillä alueilla kauppa on sijoittunut suuryksiköihin, joita kuluttajat ovat viime vuosina suosineet.

Paikallisesti merkittäviä kaupan kokonaisuuksia on rakennettu muun muassa Tikkurilaan, Koivukylään ja Martinlaaksoon. Osalla alueista kehitys on ollut vähäisempää. Esimerkiksi Petikko-Variston kaupan alue ei ole juuri kasvanut vaan pyrkinyt lähinnä säilyttämään suosionsa erityisesti huonekalukaupan keskuksena. Tämä on ollut haasteellista muiden alueiden kehittyessä jatkuvasti.

Vähittäiskaupan kehitys Suomessa



Lähteet: Kaupan liikevaihtokuvaaja, Tilastokeskus 2015

Kuva 21. Vähittäiskaupan liikevaihdon prosentuaalinen vuosimuutos Suomessa

3.2 Tulevaisuuden kauppa

Vähittäiskaupan toimialalla on tällä hetkellä paljon haasteita, mutta myös lukuisia mahdollisuuksia. Suomi on ajautunut taloudelliseen taantumaan, millä on väistämättä vaikutuksia kuluttajien ostovoimaan ja samalla kaupan kasvunäkymiin. Suomi jakautuu entistä vahvemmin kahteen osaan, siihen joka kasvaa väestöllisesti, taloudellisesti ja kaupallisesti sekä siihen josta muutetaan edelliseen. Vantaa kuuluu ehdottomasti ensimmäiseen, mutta kasvu tuo mukanaan myös haasteita muun muassa kohonneiden asumiskustannusten, lisääntyvien ruuhkien ja kehitettävien liikepaikkojen vähäisyyden tai ongelmallisuuden muodossa. Lisääntynyt työttömyys vähentää ostovoimaa, mutta ennen kaikkea ajaa kuluttajia eriarvoiseen asemaan ostovoiman perusteella.

Verkkokaupan läpimurrosta on puhuttu jo pitkään ja muutamilla kaupan tuoteryhmillä verkkokaupan osuus onkin jo hyvin huomattava, kuten kirjoissa, elektroniikassa, musiikissa ja vaatteissa. Uusimpien näkemysten mukaan verkkokaupan ei katsota niinkään kilpailevan fyysisen kaupan kanssa vaan ennemmin tukevan tätä tarjoamalla digitaalisen vaihtoehdon fyysisen rinnalle. Tällöin puhutaan niin sanotusta monikanavaisesta kaupasta. Päivittäistavarakaupassa verkkokaupan läpimurto on Suomessa vielä tulematta, sen markkinaosuuden ollessa noin prosentin koko päivittäistavarakaupan myynnistä. Toimijat kuitenkin kehittävät liiketoimintastrategiaansa myös ruuan verkkokaupan näkökulmasta, sillä verkkokaupan kasvu on nopeaa.

Verkkokaupan kehittymiseen ja kehittämiseen liittyy keskeisesti tuotteiden ostosovelukset, yrityksen logistiikkaketjun hallinta (varastoinnit ja kuljetukset) sekä asiakkaalle toimitus tai toimituksen nouto sovitusta paikasta. Kaikkien osa-alueiden on oltava kunnossa, jotta toiminta olisi kannattavaa. Tähän mennessä verkkokaupan saaminen kannattavaksi on ollut haastavaa suurista toimituskustannuksista johtuen. Varsinkin viimeisten kilometrien kuljetuskustannukset asiakkaalle ”last mile distribution challenge” ovat osoittautuneet hankaliksi yrityksille. Toimijat uskovatkin niin sanottuun ”click and collect” toimintamalliin, jossa kuluttaja noutaa verkosta ostamansa tuotteen joko suoraan kaupasta tai noutopisteestä läheltä kotiaan.



Kuva 22. Tulevaisuuden kauppa

Ulkomaalaiset kauppaketjut ovat tulleet Suomeen jäädäkseen jo useita vuosikymmeniä sitten, eikä kaupan ketjuuntumiselle ole näköpiirissä suuria muutoksia. Kilpailun lisäämiseksi kuluttajat toivoivat tietenkin lisää toimijoita Suomen markkinoille. Verkkokauppa helpottaa uusien brändien ostamista suoraan kansainvälisiltä markkinoilta, eivätkä uudet ulkomaalaiset ketjut uskalla rantautua Suomen pienelle markkina-alueelle merkittävässä määrin. Ulkomaalaisten ketjujen tullessa ja tuodessa liiketoimintalogiikkansa Suomeen, kannustaa se Suomessa jo toimivia yrityksiä tehostamaan toimintaansa. Tämä on nähty muun muassa päivittäistavarakaupassa, jossa asiakkaista kilpaillaan tällä hetkellä suurelta osin hinnalla.

Suomen sosiodemografisessa rakenteessa on tapahtumassa merkittäviä muutoksia. Ikääntyvien osuus kasvaa huomattavasti, mikä korostaa lähipalveluiden merkitystä tulevaisuudessa. Samalla myös perhekoot ovat pienentyneet: niin ikäihmiset kuin nuoret elävät usein sinkku- ja dinkkuasukunnissa. Pienet asutuskunnat eivät halua välttämättä vierailla isoissa päivittäistavarakaupan suuryksiköissä vaan heille riittää pienempikin myymälä, koska ostettavaa on vähemmän. Sama koskee tuotteiden pakkauskokoa eli markkinoilla nähdään tulevaisuudessa entistä enemmän myös pieniä pakkauksia.

Suomen sosiodemografiseen rakenteeseen vaikuttaa myös maahanmuuton lisääntyminen. Uusien kulttuurien ja kulutustapojen lisääntyessä Suomessa kaupan alalle tulee uusia tiettyjä asiakasryhmiä palvelevia toimijoita.

Kauppa joutuu kilpailemaan jatkuvasti kuluttajien ajasta muiden aktiviteettien kanssa. Uusien kauppa- ja viihdekeskuksien myötä perinteisemmät ja hieman kehityksestä pudonneet yksiköt eivät vetoa enää riittävästi asiakkaisiin. Tämä on johtanut jatkuvaan kauppapaikkojen kehittämiseen, laajentamiseen ja kilpavarusteluun. Pääkaupunkiseudulle rakennetaan tällä hetkellä kahdeksaa uutta suurta liiketilakokonaisuutta ja kun lukuihin otetaan piakkoin aloitettava Triplan kauppakeskus, nousee rakentuva kokonaiskerrosala 275 000 neliömetriin. Samaan aikaan alueella on 159 000 k-m² liiketilaa vailla käyttäjää (Catella markkinakatsaus... 2015). Tämä jakaa todennäköisesti tulevaisuuden kauppapaikat entistä enemmän vetovoimaisiin ja hiipuviin kokonaisuuksiin.

Kuluttajat odottavat liikepaikoilta tulevaisuudessa entistä enemmän elämyksellisyyttä, digitaalisuutta ja yllätyksellisyyttä, paikkoja joissa vietetään sosiaalista elämää. Tällaiset keskittymät rakennetaan pääkaupunkiseudulla tulevaisuudessa todennäköisesti raideliikenteen varrelle. Kiinteistösijoittajat pitävät julkisella liikenteellä saavutettavia sijainteja turvallisina sijoituskohteina. Keskeiset sijainnit edistävät julkisten ja yksityisten toimijoiden sijoittumista samoihin kiinteistöihin, mikä tulee tulevaisuudessa todennäköisesti lisääntymään.

Pitkän aikaa vähittäiskaupan suuryksiköt ovat menestyneet kohtuullisen hyvin ja asiakkaat ovat suosineet esimerkiksi hypermarketteja, joista tarvittavan on saanut saman katon alta. Viime vuosina hypermarkettien käyttötavarapuolet ovat olleet kuitenkin vaikeuksissa, aivan kuten suuret tavaratalotkin. Asiakkaiden muuttuneiden kulutustottumusten – muun muassa siirtymisen verkkokauppaan – on nähty osaltaan aiheuttaneen tämän. Toisena tekijänä voi olla kuluttamisen siirtyminen rajatumman tuotesegmentin mukaisiin liikkeisiin. Tällaisista myymälöistä halutaan entistä erikoistuneempia tuotteita ja asiantuntevampaa palvelua, joita laajalla tuotesegmentillä kilpailevan kauppayrityksen on vaikea tarjota. Tulevaisuudessa erikoistuminen voi menä vieläkin pidemmälle, esimerkiksi tietyt harrastajaryhmät tai alakulttuurit saavat yleisesti omat kauppansa. Pitkään jatkunut vähittäiskaupan suuryksiköitymiskehitys näyttää näin ollen ainakin osittain taittuvan.

Kaupan viranomaisohjaus on ollut perinteisesti Suomessa tiukkaa. Vähittäiskauppaa ohjataan maankäytöllisesti sekä aukiolon ja tuotevalikoiman suhteen melko tiukasti verrattuna esimerkiksi muihin Euroopan maihin. Nykyisen Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaan näitä tiukkoja vähittäiskaupan ohjausjärjestelmiä tullaan osittain purkamaan.

Aukioloaikoja vapauttamalla nyt päivittäistavarakauppamarkkinoille muodostunut keinotekoisena pidetty 400 k-m² kokoraja tulee todennäköisesti poistumaan. Tällä hetkellä vapain aukiolo on vain alle 400 k-m² myymälöillä. Nykyisin sellaiset päivittäistavarakaupat, jotka sijoittuvat Alkon kanssa samaan kiinteistöön saavat Alkosta kilpailuetuna noin 10 prosentin myynninlisäyksen. Vapauttamalla alkoholin monopoli-myyntiä pienenisi etu näiltä yksiköiltä.

3.3 Ostovoiman kasvu ja liiketilan laskennallinen lisätarve

Vantaalaisten ostovoima kasvaa voimakkaasti selvityksen tarkasteluajanjaksolla. Ostovoiman kasvu muodostuu väestönkasvusta sekä nykyisten asukkaiden ostovoiman lisäyksestä. Liiketilan lisätarvelaskelmat perustuvat kyseisiin kasvulukuihin. Liiketilan lisätarve on laskettu vuosille 2025 ja 2040 seuraavia tietolähteitä hyödyntäen:

- Vantaan nykyinen väestö ja Vantaan väestöennuste vuosille 2015-2040
- Keskimääräiset kulutusluvut Uudellamaalla vuonna 2012 ja arvio niiden kehityksestä
- Vähittäiskaupan myyntitehokkuudet ja arvio niiden kehityksestä
- Arvio nettikaupan vaikutuksista kaupan liiketilarapeeseen
- Arvio liiketilan kaavallisen ylittämisen tarpeesta
- Arvio ostovoiman siirtymistä muilta alueilta Vantaalle

Selvitysten yksinkertaistamiseksi laskelmissa on keskitytty alueen kokonaiskulutuksen ja kokonaisliiketilarapeen määrittelyn sijaan kokonaiskulutuksen kasvuun ja liiketilan lisätarpeen arvioimiseen. Tällöin oletuksena on, että markkinat toimivat, jolloin kuluttajien muodostama kysyntä ja sitä vastaava liiketilamäärä ovat tällä hetkellä laajemmalla alueella tasapainossa. Ostovoiman kasvu on suunnattu näin ollen uusiin liiketiloihin. Todellisuudessa ostovoiman kasvu konkretisoituu myynteiksi osittain myös vanhoissa liiketiloissa, mikä vähentää liiketilan lisätarvetta. Tämä on huomioitu laskelmissa liiketilojen myyntitehokkuuksia kasvattamalla ja jättämällä laskelmista pois luonnollinen myymäläpoistuma mikä lisää liiketilan lisätarvetta.

3.3.1 Vantaan väestöennuste

Liiketilan lisätarvelaskelmissa on hyödynnetty Vantaan väestöennustetta (2014), mikä arvioi Vantaan väkiluvun kasvavan seuraavan 10 vuoden aikana noin 25 000 tuhannella ja seuraavan 25 vuoden aikana lähes 50 000 asukkaalla (taulukko 5). Vantaan väestö kasvaa tarkastelujakson aikana keskimäärin 2 000 asukkaalla vuodessa, jaksos alussa nopeammin kuin lopussa. Väestönkasvu ei tule olemaan tasaista kaikissa kaupunginosissa, vaikka Vantaa kehittääkin kaupunkia laaja-alaisesti. Kuvasta 23 on nähtävissä väestön arvioitu jakautuminen vuonna 2040 sekä väestönkasvu vuosille 2025 ja 2040.

	2015	2025	2040
Väestönkasvu	nykytila	25 429	48 969
Väestö yhteensä	210 538	234 078	259 507

Taulukko 5. Vantaan väestön nykytila ja väestöennuste vuosille 2025 ja 2040

3.3.2 Työpaikat ja niiden kasvun vaikutus liiketilan lisätarpeeseen

Perinteisesti kaupan palveluverkkoselvityksessä liiketilan lisätarvelaskelmat tuotetaan väestötietojen ja väestöennusteen perusteella. Näin menetellään myös tässä selvityksessä. Vantaan kaupan palveluverkon näkökulmasta työpaikoilla ja niiden sijoittumisella on kuitenkin tärkeä merkitys, koska suuri osa kaupungin alueesta sijoittuu lentomelualueelle, joilla asuinrakentamista rajoitetaan merkittävästi. Näille keskeisille sijainneille on keskittynyt merkittävä määrä työpaikkoja, jotka tarvitsevat kaupallisia palveluita, kuten lounasravintoloita ja työpaikka-alueita palvelevia kauppiaita.

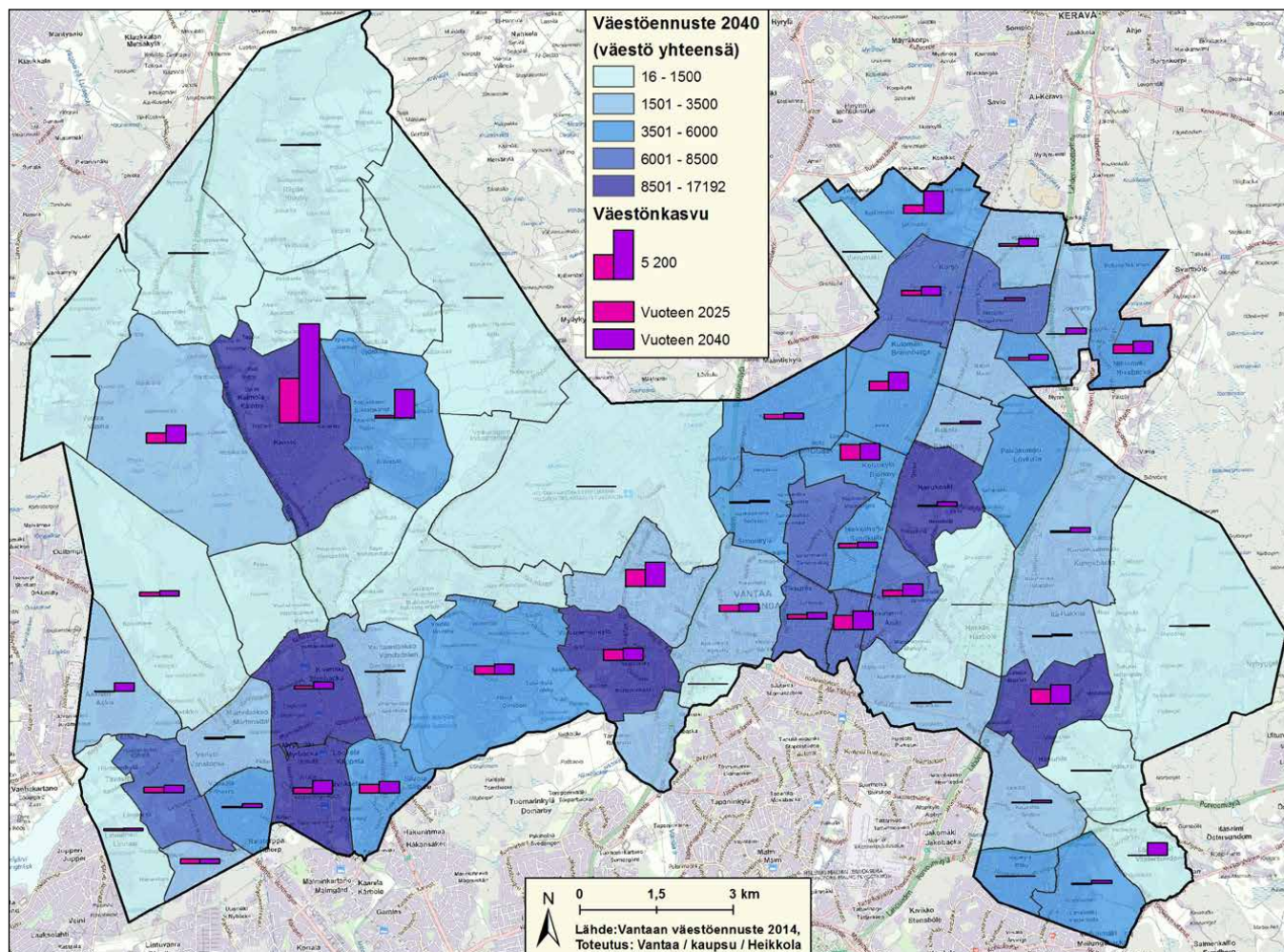
Työpaikkamäärän kehitystä on huomattavasti vaikeampi ennustaa kuin väestön, joten Vantaalla ei ole tehty virallista työpaikkaennustetta. Vantaan työpaikkaomavaraisuus on tällä hetkellä reilusti positiivinen, jollaisena se tulee todennäköisesti myös säilymään eli työpaikkojen määrä tulee kasvamaan yhdessä väestönkasvun kanssa. Tulevaisuudessa yritykset tulevat sijoittumaan suurelta osin samoille alueille, joihin ne ovat tälläkin hetkellä sijoittuneet. Viime vuosina kiinnostavin alue yritysten näkökulmasta on ollut Aviapolis, jonne uskotaan sijoittuvan tulevaisuudessa merkittävä määrä uusia työpaikkoja. Kehäradan myötä uusien työpaikka-alueiden saavutettavuus on parantunut. Tällainen alue on muun muassa Vehkala, jonka uskotaan houkuttelevan runsaasti uusia yrityksiä.

3.3.3 Ostovoiman kasvu ja liiketilan lisätarve vuosiin 2025 ja 2040

Liiketilan lisätarvelaskelmissa on hyödynnetty Uudenmaan alueen keskimääräisiä asukaskohtaisia kulutuslukutietoja (Ostovoima 2012). Kyseisille luvuille on arvioitu vuosikohittaiset kasvuoletukset, jotka ovat erikoiskaupassa suuremmat kuin päivittäistavarakaupassa (taulukko 6). Kyseisiä kasvuoletuksia on perinteisesti käytetty lukuisissa kaupan palveluverkkoselvityksissä ja niiden arvioidaan toteutuvan pitkällä aikavälillä, vaikka viime vuosina vähittäiskaupalla onkin ollut haasteita kuluttajien harkitessaan ostoksia entistä tarkemmin. Ostovoiman kasvu on kuvattu realisena kasvuna eli siinä ei ole mukana inflaatiovaikutusta.

Kuluttajien ostovoima muunnetaan liiketilaksi jakamalla ostovoima keskimääräisellä myyntitehokkuudella. Myyntitehokkuudet vaihtelevat huomattavasti kaupan laadusta riippuen. Laskelmissa on hyödynnetty Uudenmaan alueen nykyisiä myyntitehokkuuksia, joita on kasvatettu 15 prosentilla (taulukko 7).

Vantaan laskennalliset ostovoiman lisäykset ja niitä vastaavat liiketilan lisätarpeet on esitetty taulukossa 8. Laskelmassa on huomioitu verkkokaupan lisääntymisen mahdollisesti aiheuttama liiketilan lisätarpeen väheneminen sekä liiketilojen myyntitehokkuuden ennakoitu kasvaminen. Nämä molemmat tekijät vähentävät liiketilan lisätarvetta. Laskelmia on ylimitoitettu kaavallisesti, jotta lisätarveluvut mahdollistaisivat vaihtoehtoisia liikepaikkoja kaavoituksessa. Todellisuudessa kaikki kaavoitettavat liikepaikat eivät tule rakentumaan, niin kuin ne eivät ole tähänkään mennessä rakentuneet. Markkinat lopulta päättävät, mitkä liikepaikoista ovat liiketaloudellisesti kannattavia. Kaupallisten palvelujen lisätarve on laskettu 20 prosentiksi vähittäiskaupan liiketilar tarpeesta. Luku perustuu vähittäiskaupan ja kaupallisten palvelujen nykyiseen jakaumaan.



Kuva 23. Vantaan kaupunginosakohtainen väestöennuste vuoteen 2040 sekä väestönlisäys vuosille 2025 ja 2040

	2012, euroa	2025, euroa	2040, euroa	Kasvuoletus, %/vuosi
Pt-kauppa ja alko	3440	3920	4550	1 %
Muu erikoiskauppa	3420	4430	5960	2 %
Paljon tilaa vaativa kauppa	1790	2310	3110	2 %
Autokauppa ja huoltamot ⁽²⁰¹⁰⁾	2700	3630	4890	2 %
Vähittäiskauppa yhteensä	11 350	14 290	18 510	

Taulukko 6. Asukaskohtaiset vähittäiskaupan kulutusluvut vuonna 2012 ja niiden oletettu kasvu vuosiin 2025 ja 2040

	Nykytila Uudellamaalla		15% tehokkuuden kasvu	
	€/k-m ²	€/my-m ²	€/k-m ²	€/my-m ²
Pt-kauppa ja alko	7 000	8 750	8 050	10 060
Muu erikoiskauppa	3 400	4 250	3 910	4 890
Paljon tilaa vaativa kauppa	2 300	4 250	2 650	3 310
Autokauppa ja huoltamot	7 800	9 750	8 970	11 210

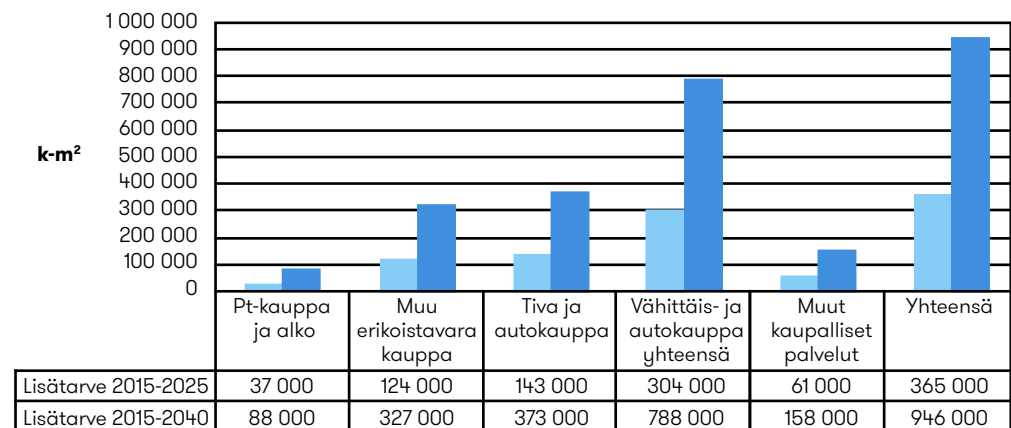
Taulukko 7. Nykyinen myyntitehokkuus Uudellamaalla ja laskelmissa käytetyt kasvattetut myyntitehokkuusluvut ($k\text{-m}^2 = 1,25 \cdot \text{my-ala}$)

	Ostovoiman lisäys 2015-2025 (milj. eur.)	Lisätarve 2015-2025 ilman ostovoiman siirtymiä (k-m ²)	Ostovoiman lisäys 2015-2040 (milj. eur.)	Lisätarve 2015-2040 ilman ostovoiman siirtymiä (k-m ²)
Pt-kauppa ja Alko	191	27 900	455	67 400
Muu erikoiskauppa	316	94 500	826	249 600
Tiva ja autokauppa	447	109 300	1 131	284 600
Vähittäis- ja autokauppa yhteensä	954	231 700	2 412	601 600
Muut kaupalliset palvelut		46 300		120 300
Yhteensä	1 145	278 000	2 894	721 900

Taulukko 8. Laskennalliset vantaalaisten ostovoimalisäykset vuosille 2015-2025 ja 2015-2040 sekä niistä johdetut vähittäiskaupan liiketilan lisätarpeet 15% myyntitehokkuuden kasvulla, 10% verkkokauppavähennyksellä ja 30% kaavallisella ylimitoituksella

Liiketilan laskennallinen lisätarve perustuu yksinomaan vantaalaisten ostovoimaan ja sen kehitykseen. Todellisuudessa Vantaalle siirtyy kuitenkin jatkuvasti ostovoimaa naapurikunnista ja muilta alueilta, kuten luvussa 2.1 (Ostovoiman siirtymät) on todettu. Vantaan myynti on 23 % suurempi kuin alueen ostovoima. Tästä syystä myös liiketilan lisätarvetta on lisätty, olettaen että Vantaan vetovoima houkuttelevana kaupan kaupunkina tulee säilymään myös tulevaisuudessa. [Kuvassa 24](#) esitetään liiketilan lisätarvelaskelmat sisältäen ostovoiman siirtymät muista kunnista ja ulkomailta. Luvut vastaavat Uudenmaan liiton seudullisen selvityksen (Uudenmaan 2. vaihemaakunta-kaava, kaupan... 2013) mukaisia Vantaalle osoitettuja liiketilan lisätarvelukuja.

Liiketilan lisätarvelaskelmiin liittyy aina epävarmuustekijöitä. Laskemiin vaikuttavat merkittävimmin väestöennuste sekä kulutusluku- ja myyntitehokkuustiedot, joissa kaikissa voi tapahtua muutoksia. Luonnollisesti ajanjaksoon 2015-2040 liittyy enemmän epävarmuutta, kun lähimmän kymmenen vuoden lisätarvetarkasteluun. Liiketilan lisätarpeet on ilmoitettu tarkasti, mutta niitä pitää soveltaa suuntaa-antavasti.



Kuva 24. Vantaan laskennallinen liiketilan lisätarve vuosille 2015-2025 ja 2015-2040 sisältäen ostovoiman siirtymät muista kunnista ja ulkomailta.

3.3.4 Päivittäistavarakaupan liiketilan lisätarve Vantaan suuralueittain

Edellä kuvattuja liiketilan lisätarpeita ei osoiteta muun erikoiskaupan, paljon tilaa vaativan- ja autokaupan sekä kaupallisten palveluiden osalta koko kaupunkia tarkemmalle tasolle. Kuluttajat asioivat kyseisillä kaupan aloilla harvemmin ja ne sijoittuvat kauemmaksi toisistaan kuin päivittäistavarakaupat, jolloin erikoiskaupan toimijat keskittyvät usein samoihin houkutteleviin kokonaisuuksiin, esim. keskustat, kauppakeskukset ja kaupan alueet. Yritykset saavat kyseisistä sijainneista ja toistensa läheisyydestä synergia- ja klusteroitumisetua, kun kuluttajien on helppo saavuttaa useat eri liikkeet samalla kertaa. Vantaan kaikille suuralueille ei ole siten välttämättä edellytyksiä toteuttaa vetovoimaista erikoiskaupan kauppapaikkaa. Tästä johtuen palveluverkkoselvityksessä ei ole tarpeen osoittaa erikoiskaupan liiketilan lisätarvetta kuntatasoa tarkemmin.

Päivittäistavarakaupoissa asioidaan usein ja niiden tuotteet ovat välttämättömiä jokaiselle. Päivittäistavarakauppa haluaakin sijoittua juuri sinne missä ihmiset ovat ja asukkaat ovat tottuneet hakemaan varsinkin täydennysostoksensa läheltä. Vantaan päivittäistavarakaupan liiketilan lisätarve on jaettu suuralueittain [taulukossa 9](#). Taulukosta havaitaan, että kaikilla suuralueilla on usean tuhannen päivittäistavarakaupan kerrosneliömetrin lisätarve seuraavan kymmenen vuoden aikana, Myyrmäessä sekä Tikkurilassa on jopa yli 10 000 kerrosneliön lisätarve vuoteen 2040 mennessä. Pienin tarve alkuvuosina on Kivistössä, mutta ajanjaksolla 2025-2040 Kivistön tarve kasvaa huomattavasti alueen voimakkaan väestönkasvun johdosta.

[Taulukon 9](#) luvut kuvaavat ainoastaan liiketilan lisätarvetta, joten sitä on hyvä tarkastella varsinkin Kivistön, Hakunilan ja Korson suuralueen suhteen yhdessä [kuvan 12](#) (päivittäistavarakaupan ostovoimasiirtymät) kanssa. Luvun 2.1 kuvan tarkastelusta havaitaan, että Hakunilassa on jo tällä hetkellä reilun 6 000 k-m², Korsossa 4 500 k-m² ja Kivistössä 3 000 k-m² vajaus päivittäistavarakaupassa.

	Päivittäistavarakaupan liiketilan lisätarve (k-m ²) 2015-2025	Päivittäistavarakaupan liiketilan lisätarve (k-m ²) 2015- 2040
Myyrmäki	6 800	15 700
Kivistö	1 800	6 300
Aviapolis	2 700	6 200
Tikkurila	5 200	12 000
Koivukylä	3 700	8 500
Korso	4 000	9 700
Hakunila	3 700	9 000
Yhteensä	27 900	67 400

Taulukko 9. Päivittäistavarakaupan liiketilan lisätarve suuralueittain vuosille 2025 ja 2040 ilman ostovoiman siirtymää



4 KAUPAN TULEVAISUUSKENAARIOT VANTAALLA

4.1 Skenaarioiden muodostaminen

Tulevaisuusskenaarioiden avulla voidaan kuvata vaihtoehtoisia ja määräämättömiä tulevaisuuksia. Selvityksessä tuotettiin viisi erilaista tulevaisuusskenaariota kuvaamaan Vantaan kaupan maankäytöllisen kehittämisen mahdollisuuksia ja haasteita kaupan toimintaympäristössä. Skenaariot tuottivat tärkeää tietoa määrittelemällä vaihtoehtoisia tulevaisuuksia, mutta ei niiden toteutumisen todennäköisyyksiä. Tämä jätettiin työpajan asiantuntijoiden arvioitavaksi. Skenaarioiden tarkoituksena oli edistää työpajatyöskentelyä, ravistaa mielipiteet esiin ja aiheuttaa keskustelua. Tästä syystä skenaarioista muodostettiin hyvinkin erilaisia. Vantaan kaupan tulevaisuusskenaariot ovat:

- **Skenaario 1** (tehokkaasti ja halvalla)
- **Skenaario 2** (monipuolinen rakenne)
- **Skenaario 3** (kauppa osana urbaania ympäristöä)
- **Skenaario 4** (kaupan rakenteiden murros)
- **Skenaario 5** (suurimman ehdoilla)

Skenaariot tuotettiin tarkastelemalla 12 osa-aluetta, jotka vaikuttavat keskeisesti vähittäiskauppaan ja vähittäiskaupan palveluverkkoon. Tarkasteltavat osa-alueet olivat:

1. Myymäläkonseptit
2. Kuluttajan aluekäyttäytyminen
3. Fyysiset myyntikanavat
4. Verkkokauppa
5. Liiketilojen sijoittuminen yhdyskuntarakenteessa
6. Liiketilojen suhde lähiympäristöön
7. Ostovoima ja liiketilatarve
8. Yksikkökoko
9. Kilpailu ja gittäminen
10. Liiketilojen kiinteistökehittäminen
11. Kaupan maankäytön viranomaisohjaus
12. Kaupungistuminen

Skenaariot kuvaavat keskimääräisiä tulevaisuuden kaupan kehityssuuntia, jolloin kaupan painopiste muuttuisi skenaarion mukaiseen suuntaan. Skenaariotarkastelussa ei oleteta, että Vantaan kaupan kehitys muuttuisi kokonaisuudessaan jonkin skenaarion mukaiseksi. Työpajassa keskusteltiin skenaarioista yhdessä sekä pienryhmissä pohtien niiden hyviä ja huonoja puolia. Lopuksi skenaariot priorisoitiin

äänestämällä niiden tavoiteltavuudesta sekä todennäköisyydestä ja pelosta toteutua. Työpajan asiantuntijat pitivät skenaarioihin perustuvaa lähestymistapaa onnistuneena, mikä tuki yhteisen kehityssuunnan määrittelyä ja edisti palveluverkkoselvityksen toteuttamista.

Seuraavaksi esitellään kaikki viisi kaupan tulevaisuusskenaariota, joita työpajassa käsiteltiin. Luvussa 5 käsitellään tarkemmin työpajassa valittua tavoiteltavaa tulevaisuusskenaariota, jonka pohjalta Vantaa kaupan palveluverkon kehittämistä jatketaan.

4.2 Skenaario 1 (tehokkaasti ja halvalla)

Tehokkaasti ja halvalla -skenaariossa Suomen taloudellinen tilanne on haasteellinen ja samalla kuluttajien ostovoiman kasvu heikkoa, mikä näkyy kuluttajien valikoivassa ostoskäyttäytymisessä. Kaupparyitykset eivät uskalla investoida merkittävästi liike-tiloihinsa. Myymäläkonseptit ja liiketilat toteutetaan palvelemaan halpoja tuotteita arvostavia kuluttajia, jotka näkevät ostamisen pakollisena suorituksena. Tämä näkyy myymäläkonseptien kustannustehokkaassa toimintatavassa, jossa kaikki ylimääräinen on karsittu pois. Kuluttajat arvostavat hyvää autoliikenteellistä sijaintia, eivätkä ole valmiita matkustamaan ostosten perässä kovinkaan kauas. Kauppa sijoittuu autoliikenteellisesti hyville paikoille kustannustehokkaasti toteutettuihin erillisiin liikerakennuksiin, mikä yksipuolistaa liiketiloja.

Verkkokauppa ei ole onnistunut saavuttamaan kuluttajien luottamusta kalliista toimitusmaksuista johtuen. Hinnalla kilpailevat ja tehokkaat kaupan toimijat asettavat muun tyyppisille toimijoille haasteita, jotka joutuvat osittain vetäytymään markkinoilta. Tämä aiheuttaa kaupan alueiden välille kovaa kilpailua, mikä johtaa joidenkin kaupallisten sijaintien kuihtumiseen. Kiinteistökehittäjien kilpailu asiakkaista on kovaa vähäisestä liikerakentamisesta johtuen. Kiinteistökehittäjät rakentavat uusia liikekiinteistöjä uusille kauppapaikoille ja pyrkivät turvaamaan yritystensä tulevaisuuden toteuttamalla liikerakennuksia nopeasti niitä tarvitseville.

Viranomaiset eivät pysty koordinoimaan kaupunkiseutujen kaupallisen rakenteen kehittymistä onnistuneesti. Kuntien välillä käydään kovaa kilpailua kuluttajien arvostamien liikepaikkojen rakentamisesta. Tämä johtaa kaupan sijoittumiseen suurelta osin kaupparyitysten ehdoilla. Kuluttajat arvostavat omaa pientaloyhteisöään ja rauhallista elämää, jossa ylimääräistä ostamista ei nähdä tarpeellisena.

Maankäytöllisesti skenaarion päivittäistavarakaupan uudet yksiköt ja kaupan kasvu kohdistuvat keskisuuriin yksiköihin autoliikenteen solmukohtiin. Suurimpien keskuksien vetovoima vähenee, mutta myös sellaisten, joiden läheisyyteen tulee uusi keskisuuri yksikkö. Tämä johtaa usean lähikaupan lopettamiseen. Muun erikoiskaupan ja paljon tilaa vaativan kaupan suhteen keskitys on myös samantyyppistä kuin päivittäistavarakaupassa. Kasvu ohjautuu autoliikenteen solmukohtiin keskisuuriin yksiköihin keskustojen ja suurimpien kokonaisuuksien menettäessä vetovoimaansa.



Kuva 25. Skenaario 1 (tehokkaasti ja halvalla)

4.3 Skenaario 2 (monipuolinen rakenne)

Skenaarion kuluttajat asioivat monen tyyppisissä liiketiloissa tilanteen mukaan. Kaupan toimijat tarjoavat nopeaan palveluun erikoistuneita myymäläkonsepteja, joissa voi tehdä ostoksensa kiireisenä aikana, mutta toisaalta toimijat panostavat myös kauppapaikkoihin, joissa asiakas viihtyy pitkään, varsinkin vapaa-aikanaan. Yhdyskuntarakenne tukee sekä kuluttajia lähellä sijaitsevia kauppiaita että suuria ja monipuolisen kaupan keskittymiä. Asiointi tapahtuu edelleen merkittävässä määrin omalla autolla, varsinkin jos ostokset ovat painavia. Liikerakentamisessa tämä varmistetaan riittävällä määrällä parkkipaikkoja.

Kiinteistökehittäjät ovat kiinnostuneita hyvin erilaisista hankkeista, joita myös rakennetaan merkittävästi ostovoiman kasvaessa tasaisesti. Uudet paikalliset, lähiasutusta palvelevat kaupat ja seudulliset kaupan keskittymät varmistavat kilpailun toimivuuden markkinoilla, joskin vanhoilla toimijoilla on etulyöntiasema hyvillä liikepaikoilla. Uusi rakentaminen tuo alalle uudenlaisia fyysisiä myyntikanavia, mikä monipuolistaa kaupan yksikkökokoja.

Kuluttajat ovat ottaneet verkkokaupan osaksi viikoittaista asiointiaan, johon kaupan toimijat ovat vastanneet päivittämällä liiketoimintatapaansa. Verkkokauppa on yhdistetty osaksi fyysisiä myyntikanavia. Kaupan viranomaisohjaus toimii entiseen tapaan, kauppaa ohjataan ensisijaisesti keskusta-alueille. Kaupungistuminen jatkuu kaupunkirakenteen tiivistyessä ja uusia alueita rakennettaessa. Rakenne tarjoaa monipuolisia asumis- ja liikkumismuotoja.

Maankäytöllisesti skenaarion päivittäistavarakaupat sijoittuvat hyvin monen tyyppiin sijainteihin, suurimmat kaupat keskustoihin. Pieni osa lähikaupoista saattaa joutua kilpailun kiristyessä lopettamaan tai vaihtamaan sijaintia uuden suuremman yksikön rakentuessa lähelle. Muu erikoiskauppa suosii monen kokoisia uusia liiketiloja ja kokonaisuuksia, keskuksia painottaen. Heikkojen keskuksien vetovoima vähenee, samoin niiden, joiden lähelle rakennetaan uusi vetovoimainen keskittymä. Paljon tilaa vaativat kaupat sijoittuvat kaupan alueille suurimpia kokonaisuuksia painottaen. Heikkojen, syrjäisten ja pienien kaupan alueiden vetovoima vähenee.



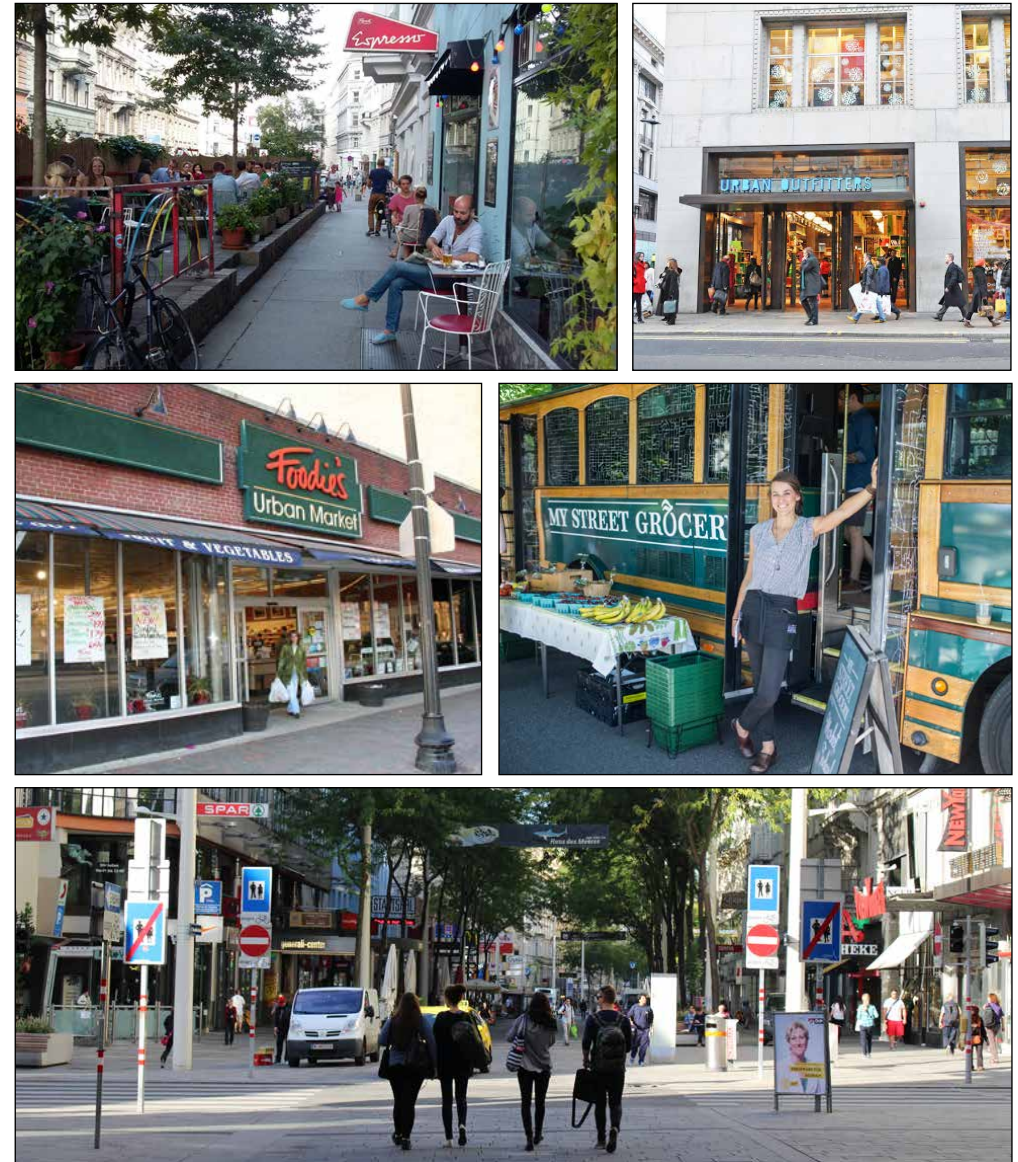
Kuva 26. Skenaario 2 (monipuolinen rakenne)

4.4 Skenaario 3 (kauppa osana urbaania ympäristöä)

Kaupungistuminen etenee kiihtyvää vauhtia. Asukkaat haluavat muuttaa työpaikkojen ja palveluiden lähelle urbaaniin ympäristöön. Kuluttajat suosivat lähipalveluita, jossa ostokset voi tehdä nopeasti ja helposti. Kauppaan mennään tavallisesti kävelen, pyörällä tai julkista liikennettä käyttäen. Kaupan toimijat vastaavat kuluttajien kysyntään rakentamalla kivijalkaliiketoja ja urbaaneja liikerakennuksia, jotka sijoituvat lähelle asukkaita ja liikenteellisiin solmukohtiin. Liiketoilat rakentuvat osaksi monipuolista kaupunkiympäristöä. Kuluttajien aluekäyttämisen lisäksi lähipalveluiden elinvoimaisuutta edistää johdonmukainen viranomaisohjaus, jossa kauppa ohjataan osaksi asuntorakennetta.

Kuluttajat eivät halua viettää kaupassa montaa tuntia, mikä pienentää kauppojen yksikkökokoja, jotta nopeampi asiointi olisi mahdollista. Myymälät panostavat yksilöllisiin, erikoistuneisiin ja paikallisiin ratkaisuihin. Tämä ylläpitää kilpailua toimijoiden välillä yrittäjien etsiessä uusia ratkaisuja palvellakseen kuluttajaa. Kaikkea ei ole mahdollista ostaa lähikaupasta, jolloin kuluttajat asioivat verkkokaupassa. Verkkokaupan tuotteet noudetaan lähikaupasta, pakettiautomaatista tai ne toimitetaan suoraan kuluttajalle. Kuluttajien ostovoima kasvaa tasaisesti, mutta iso osa siitä suuntautuu muuhun kulutukseen kuin kauppaan. Kuluttajat arvostavat muun muassa erilaisia palveluita ja matkailua. Tästä syystä kaupan liiketoja rakennetaan maltillisesti, mutta erilaisten palvelujen liiketojen kysyntä kasvaa.

Maankäytöllisesti skenaarion päivittäistavarakaupat sijoittuvat keskuksiin tai tukeutuen asuntoalueisiin ja joukkoliikenteeseen. Uudet yksiköt muodostuvat pääsääntöisesti pienistä, mutta myös keskisuurista yksiköistä. Uusia maltillisen kokoisia muun erikoiskaupan kokonaisuuksia rakennetaan keskustoihin. Paljon tilaa vaativat kaupat rakentuvat jo olemassa oleville vetovoimaisille kaupan alueille, mutta myös keskuksiin. Ostovoiman suuntautuessa asukkaiden lähiympäristöön ja keskusta-alueille muusta yhdyskuntarakenteesta irralliset, pelkästään autoliikenteen varaan rakennetut kaupan keskittymät ovat vaikeuksissa. Kiinteistökehittäjät eivät ylimitoita kaupallisia hankkeitaan vaan sopeuttavat ne onnistuneesti paikalliseen markkinaan. Suuremmat kokonaisuudet toteutetaan joukkoliikenteen solmukohtiin.



Kuva 27. Skenaario 3 (kauppa osana urbaania ympäristöä)

4.5 Skenaario 4 (kaupan rakenteiden murros)

Verkkokauppa on mullistanut kaupan rakenteita. Kuluttajat ovat huomanneet kuinka laajan tuotevalikoiman verkkokauppa tarjoaa fyysiseen kauppaan verrattuna. Kaupan toimijat ovat onnistuneet pienentämään verkkokaupan logistiikkakustannuksia, jolloin siitä on tullut liiketaloudellisesti kannattavaa. Tehokas logistiikkaketju tarjoaa tuotteet kuluttajille myös kilpailukykyiseen hintaan. Myynti on siirtynyt suurimmalta osalta verkkoon. Kaupan toimijat ylläpitävät edelleen fyysisiä myyntikanavia, osittain verkkokaupasta ostettujen tuotteiden noutopaikkana ja osittain kuluttajien äkillisten ostotarpeiden mahdollistajana. Näin ollen kaikkia fyysisiä myyntikanavia tarvitaan edelleen, kuitenkin pienemmässä mittakaavassa kuin ennen. Varsinkin suurimmat yksiköt ovat vaikeuksissa vähentyneen fyysisen myynnin johdosta.

Osa myymäläkonsepteista pärjää edelleen panostamalla muun muassa erinomaiseen palveluun ja viihtyvyyteen, jota verkkokaupan on vaikea tarjota. Myymäläkonseptien mahdollisuudet pärjätä verkkokaupan kanssa ovat kuitenkin hyvin ennalta arvaamattomia. Kaupan keskittymien välillä käydään kovaa kilpailua. Ostovoima ei enää riitä varsinkaan syrjäisemmille ja houkuttelevuudeltaan heikoimmille kaupan kokonaisuuksille. Osa liikerakennuskokonaisuuksista muutetaan muuhun toimintaan. Kaupan sijainnista on tullut entistä merkittävämpi tekijä asioitaessa fyysisissä myymälöissä, koska niiden rakentaminen on vähentynyt. Verkkokaupan mahdollistaessa ostosten noutamisen läheltä tai kohtuuhintaisen kotiinkuljetuksen pienenee auton käyttötarve. Tämä tukee tiivistyvää kaupunkirakennetta. Fyysisissä kaupoissa asioidaankin usein kestäväillä kulkumuodoilla ja monipuolisissa kaupunkirakenteissa.

Kenen tahansa on helppoa perustaa verkkokauppa kohtuullisin kiintein kustannuksin, jolloin alalle riittää pyrkijöitä, mikä puolestaan kiristää kilpailua. Kilpailun ollessa kovaa alalle tulee ja sieltä poistuu paljon toimijoita. Kiinteistökehittäjien kiinnostus liiketilarakentamiseen vähenee liiketilan lisätarpeen vähenemisen myötä. Kunnat haluavat jatkossakin fyysisiä myymälöitä alueilleen taatakseen asukkaalleen myös muuta tarjontaa kuin verkkokauppaa. Tämä johtaa viranomaisten ohjaustapojen hajaantumiseen kilpailtaessa liiketilarakentamisesta.

Maankäytöllisesti skenaarion päivittäistavarakaupat rakennetaan ennalta-arvaamattomasti, suosien kuitenkin keskustoja ja asuinalueita. Suurimpien kokonaisuuksien vetovoima vähenee kuluttajien hankkiessa tuotteita helpommin verkkokaupasta. Muun erikoistavaran ja paljon tilaa vaativan kaupan suurimmat kokonaisuuudet eivät vetoa

kuluttajiin enää entiseen tapaan. Uusien kokonaisuuksien rakentaminen on maltillisempaa ja ne sijoittuvat muun erikoiskaupan osalta keskustoihin ja paljon tilaa vaativan kaupan osalta kaupan alueille.



Kuva 28. Skenaario 4 (kaupan rakenteiden murros)

4.6 Skenaario 5 (suurimman ehdoilla)

Kaupan toimijoiden rakentamat suuret ja laajat myymäläkonseptit houkuttelevat runsaasti asiakkaita. Kuluttajat arvostavat sitä, että saavat tarvitsemansa tuotteet samalla ostokerralla ja saman katon alta. Fyysiset myyntikanavat ovat painottuneet seudullisiin kauppakeskuksiin ja hypermarketkeskuksiin. Kaupan yksikkökoot ovat kasvaneet entisestään, niin yksittäisten myymälöiden kuin kaupan keskittymienkin. Kuluttajia ei haittaa, vaikka he joutuvat asioimaan kaupassa kaukana kotoaan, sillä he kulkevat kauppapaikkoihin omalla autollaan. Liiketilojen lähiympäristö on rakennettu autoliikenteen ehdoilla, jolloin parkkipaikka on helppo löytää, eikä merkittäviä ruuhkia pääse muodostumaan.

Kaupan toimijat ovat toteuttaneet seudullisiin kauppapaikkoihin verkkokaupan noutopisteitä, joista kuluttajat noutavat erikoisemmat tuotteet, joita edes suuret ja laajan tuotevalikoiman myymälät eivät pysty tarjoamaan. Kuluttajien ostovoima kasvaa taasisesti ja uusia liikekokonaisuuksia rakennetaan ja vetovoimaisia yksiköitä laajennetaan. Kiinteistökehittäjät ovat kiinnostuneita vain suurhankkeista, joista on saatavissa suurimmat voitot ja joita kuluttajat arvostavat.

Kaupan viranomaisohjausta puretaan yhteiskunnan halusta. Ohjaus on sopeutunut suurien kaupan keskittymien toteuttamiseen niin keskusta-alueille kuin keskustojen ulkopuolellekin. Myymälöiden suuri koko ja suuret kaupan keskittymät ovat johtaneet tilanteeseen, jossa vain suuret ja hyvän liikepaikan saaneet pärjäävät. Muutamien suurien toimijoiden hallitessa markkinoita kilpailutilanne on uusille toimijoille haastava. Tämä johtaa kilpailun heikkenemiseen. Kaupungistuminen hidastuu asukkaiden usein valitessa asuinpaikakseen rauhallisen omakotitaloalueen.

Maankäytöllisesti skenaarion päivittäistavarakaupat sijoittuvat autoliikenteen kannalta hyvillä paikoille muodostaen uusia suuria kokonaisuuksia. Ostovoiman suuntautuessa seudullisiin keskittymiin asuinalueiden ja pienempien keskittymien toimijat ovat suurissa vaikeuksissa, jolloin lähipalveluverkko supistuu. Tämä yksipuolistaa kaupan tarjontaa. Muussa erikoiskaupassa ja paljon tilaa vaativassa kaupassa maankäytöllinen kehitys on samanlaista. Isot ja vetovoimaiset keskittymät hyvillä autoliikenteellisillä sijainneilla menestyvät ja kasvavat, samalla kun pienet keskustat ja kaupan alueet ovat vaikeuksissa.



Kuva 29. Skenaario 5 (suurimman ehdoilla)



5 KAUPAN TAVOITELTAVA PALVELUVERKKO JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

5.1 Monipuolinen kaupan rakenne Vantaan tavoitteena

Kaupan keskusliikkeiden, muiden kaupan toimijoiden, kiinteistökehittäjien ja -omistajien sekä Vantaan kaupungin edustajien muodostama työpaja (liite 3) valitsi anonyymisti äänestämällä skenaarion 2 (monipuolinen rakenne) Vantaan tavoiteltavaksi kaupan palveluverkkoskenaarioksi. Valinta oli lähes yksimielinen, sillä yhtä lukuun ottamatta kaikki pitivät monipuolista rakennetta parhaana skenaariona. Kyseistä skenaariota pidettiin myös selvästi todennäköisimpänä, melkein 70 % äänesti sen todennäköisyyden puolesta. Ennen äänestystä ja äänestysten jälkeen esitetyt kommentit ja keskustelu tuki hyvin äänestystulosta.

Työpajassa kysyttiin myös mikä olisi pelätyin kaupan skenaario Vantaalla. Tältä osin mielipiteet vaihtelivat enemmän. Suurimpana uhkana pidettiin skenaariota 5 (suurimman ehdoilla) joka sai noin puolet äänistä. Seuraavaksi pelätyimpiä olivat skenaario 3 (kauppa osana urbaania ympäristöä) ja skenaario 4 (kaupan rakenteiden murros), jotka kumpikin saivat noin 20 % äänistä.

Työpajassa päätettiin valita monipuolista kaupan rakennetta edustava kaupan skenaario yksimielisesti lähtökohdaksi, jonka perusteella Vantaan kaupan palveluverkkoa lähdetään kehittämään. Kyseistä skenaariota pidettiin eräänlaisena perusskenaariona, johon on hyvä yhdistää muiden skenaarioiden hyviä puolia. Samalla se myös sallii

erilaisia ajatuksia kehittää kauppaa ja kaupan palveluverkkoa, eikä asetu esteeksi uusille innovaatioille. Työpajan osallistujien mielestä skenaarioon on koottu useita hyviä tekijöitä. Skenaarion hyvinä puolina pidettiin edellisten lisäksi, että se:

- Huomioi monipuolisuudellaan erilaiset alueet
- Huomioi eri kuluttajasegmentit ja niiden monipuolisen ostoskäyttäytymisen
- Mahdollistaa joustavat konseptit
- On realistinen, neutraali ja lähellä nykytilannetta
- Tarjoaa tasapainoisen kehityksen
- Tuottaa monipuolista kaupunkikuvaa
- Tukee joukkoliikennettä

Valitulle skenaariolle esitettiin myös kritiikkiä:

- Skenaarion liiallinen yleispiirteisyys, kyseenalaistettiin kaiken tyyppisen kaupan samanaikainen elinvoimaisuus
- Vaatii kaupan toimijoilta paljon suunnittelua, kompromisseja, kustannuksia ja riskiensietokykyä
- Aiheuttaa lisäkustannuksia toimitusketjuun, koska tarvitaan hyvin erityyppisiä toimitustapoja, pakkauskokoja jne.
- Kaupan säätelyä pidetään joksenaan ennallaan

Monipuolinen rakenne -skenaariolle esitettiin parannustapoja, joita olivat muun muassa skenaarion 3 (kauppa osana urbaania ympäristöä) tarjoama erinomainen palvelukulttuuri, mahdolliset shop in shop ratkaisut, keskustojen elävyys ja hyvä kaupan saavutettavuus. Kauppa osana urbaania ympäristöä -skenaariota pidettiin hyvänä ratkaisuna pariin Vantaan suurimpaan keskustaan, jolloin skenario 3 voisi toimia valitun skenaarion jatkokehityksenä näillä alueilla.

Skenaariosta 1 (tehokkaasti ja halvalla) ja skenaarista 5 (suurimman ehdoilla) haluttiin ottaa valittuun skenaarioon mukaan ajatukset kaupan ja kiinteistökehittäjien kustannustehokkaasta ja taloudellisesti tuottavasta toimintatavasta. Lisäksi nähtiin, että suuri osa kuluttajista preferoi tässä taloudellisessa tilanteessa edullisia hintoja tehdessään ostopäätöksiä. Myynnit todistavat myös kuluttajien arvostavan suuria kaupan yksiköitä, vaikka he eivät sitä aina haluakaan myöntää. Skenaarioiden yksi ja neljä tyyppisellä kehityksellä myönnettiin kuitenkin olevan negatiivisia vaikutuksia keskustojen elinvoimaisuuteen, lähipalveluihin ja kaupunkikuvaan. Skenaariosta 4 haluttiin valittuun skenaarioon tuoda uudentyyppinen bisnesajattelu, mikä tulee viemään kaupan alaa eteenpäin.

Keskeisenä ajatuksena työpaja painotti Vantaan muodostuvan monentyyppisistä keskustoista, kaupan alueista sekä asunto- ja työpaikka-alueista, jolloin alueilla tulee hyödyntää eri skenaarioiden hyviä puolia tarpeen mukaan. Tämän tyyppinen alueiden profilointi kaupan toimialaa hyödyntämällä nähtiin kannatettavaksi. Esimerkiksi Keski-Vantaan Pakkalan keskustan ja sen läheisten kaupan alueiden jo muodostaessa seudun ja koko Suomen mittakaavassa hyvin merkittävän kokonaisuuden, tulee alueen kehittämiseen jatkossakin panostaa merkittävästi, jotta alueen vetovoima säilyy ja kasvaa yhtenä Vantaan kaupan keihäänkärkenä. Kun taas Martinlaakson keskusta-alue on puolestaan keskittynyt palvelemaan paikallisesti sen lähialueita ja rakentuu tiiviisti aseman ympärille, jolloin alueen kaupallinen kehittäminen on hyvin erityyppistä kuin Pakkalan alueella.

5.2 Vantaan kaupan ohjaamisen yleiset periaatteet

Työpajassa valittu Vantaan kaupan palveluverkkonäkemys tarvitsee kehittyäkseen ohjeistuksia. Seuraavaksi esitettävät ohjeistukset ja luvun 5.3 suunnitelmakartat ovat selvityksen suunnitelmaisuus. Luvussa 5.3 kuvataan tarkemmin Vantaan kaupan kehittämistä jokaisella keskustatoimintojen ja kaupan alueella sekä esitetään uusia potentiaalisia kauppapaikkoja. Suunnitelmakarttojen osoittamat päivittäistavara-kauppojen ja lähipalvelujen potentiaaliset sijainnit osoittavat hyviksi katsottuja kauppapaikkoja, mutta niitä voi tulevaisuudessa olla muitakin. Kaikki potentiaaliset sijainnit eivät tule toteutumaan, joten vierekkäiset sijainnit ovat usein vaihtoehtoisia toisilleen. Sijainnit eivät osoita kaupan tarkkaa paikkaa vaan ne tulee käsittää väljemmin. Seuraavat ohjeistukset tulee lukea yhdessä luvun 5.3 suunnitelmakarttojen kanssa.

Yleisohjeistus

- Vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan keskusta-alueille ja kaupan alueille.
- Päivittäistavara-kaupat ja muut erikoiskaupat tulee sijoittaa keskusta-alueille tai niiden tulee tukeutua asuntorakenteeseen tai raideliikenteeseen.
- Keskusta-alueiden ulkopuolisilla asuntovaltaisilla alueilla tulee edistää kaupallisten lähipalvelujen muodostumista.
- Työpaikka-alueille (muu kuin kaupan alue) saa sijoittaa alueen pääkäyttötarkoitusta tukevia liiketiloja tapauskohtaisesti. Liiketiloja ei saa rakentaa ilman tontin varsinaisen liiketoiminnan rakentamista. Tästä poikkeuksena ovat kehäradan asemanseudut, joille saa rakentaa kaikkia kaupan laatuja.
- Kaupungin tulee edistää riittävää kaupan tonttitarjontaa.

Nykyiset keskusta-alueet ja keskusta-alueiden laajennukset

- Tavoitellaan laaja-alaisesti kauppaa, erityisesti muuta erikoiskauppaa ja päivittäistavarakauppaa.
- Myymälätilojen suunnittelussa on otettava huomioon keskustojen erityispiirteet tiiviinä kaupunkirakenteen ytiminä. Keinoina ovat muun muassa liikekilojen integroiminen muihin toimintoihin ja myymälätilojen avautuminen katutilaan.
- Keskustojen liikekilat on suunniteltava tavalla, joka kannustaa asioimiseen kevyellä ja julkisella liikenteellä.
- Rakennusten maantasokerrosten kadulle aukeavat tilat on osoitettava keskeisillä paikoilla liikekiloiksi.
- Liikekilojen pysäköinti tulee toteuttaa pääsääntöisesti rakenteellisena ja osin kadunvarsipysäköintinä.
- Julkisten ja yksityisten palvelujen yhteisasioinnin helppoutta tulee edistää.

Keskusta-alueiden kaupallinen ydin

- Rakennusten maantasokerrosten kadulle aukeavat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liikekiloiksi
- Liikekilojen pysäköintiratkaisut tulee toteuttaa rakenteellisena ja osin kadunvarsipysäköintinä

Nykyiset kaupan alueet ja kaupan alueiden laajennukset

- Tavoitellaan kauppaa, joka ei suuren kokonsa vuoksi sovellu keskustatoimintojen alueille ja joissa myytävät tuotteet vievät paljon tilaa.
- Tammistoa, Porttipuistoa, Petikko-Varistoa ja Vantaanporttia kehitetään monipuolisina kaupan alueina. Kaupan toimiala ja laatu ei kuitenkaan saa olla selkeä, joka häiritsee merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Alueita tulee kehittää tavalla, joka edistää asioimista kevyellä ja julkisella liikenteellä.
- Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätiloja sisältäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä.
- Alueelle voidaan sallia päivittäistavarakauppoja, jotka palvelevat lähiasutusta (alle 1000 k-m²) ja tukeutuvat asuntorakenteeseen.
- Koivuhakaa, Viinikkalaa ja Hakkilaa kehitetään paljon tilaa vaativaan kaupan alueina, jonne ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppoja tai muuta erikoiskauppaa.

Päivittäistavarakaupan ja lähipalveluiden potentiaalinen sijainti

- Osoittaa keskusta-alueilla mahdollisen paikallisen tai seudullisen päivittäistavarakaupan sijainnin.
- Osoittaa keskusta-alueiden ulkopuolella mahdollisen paikallisen päivittäistavarakaupan tai lähipalveluiden sijainnin.

5.3 Aluekohtaiset tarkastelut

5.3.1 Myyrmäki ja Martinlaakso

Keskusta-alueet

Myyrmäen keskusta tulee täydentymään uusien keskustakortteleiden valmistuttua. Keskustassa on helppo asioida jalan, mitä tukevat uusien kortteleiden kivijalkaliiketilat ja alueen ulkosyötteinen autoliikenneverkko. Myyrmäen länsipuolella, entisen terveysaseman paikalla on mahdollinen kauppakeskuksen laajentumisalue. Alueen kaupallinen ydin muodostuu pohjois-etelä -suuntaisesta akselistä Rajatorpantieltä Myyrmäen läpi Vaskivuorentielle sekä itä-länsi -suuntaisesta yhteydestä Myyrmäenraitilta asemalle.

Pidemmällä aikavälillä Myyrmäen keskustan ensisijainen laajenemissuunta on Rajatorpantietä pitkin Myyrmäen urheilupuiston suuntaan. Kehitystä tukee katuyhteydelle suunniteltu joukkoliikenteen runkolinja ja Helsingin puolelle rakentuva Honkasuon asuinalue. Toinen keskustan laajenemissuunta on Louhelan asemalta Uomatietä länteen. Alueen painoarvo tulee kasvamaan, kun Luhtitie ja Uomatie yhdistetään tulevaisuudessa. Suunnittelussa pitää ottaa huomioon myös Kehä II:n mahdollinen rakentaminen keskustan eteläpuolelle ja sen yhdistäminen saumattomasti Myyrmäen keskustaan.

Martinlaakson keskusta tulee laajenemaan Martinlaaksontien eteläpuolelle ja aseman itäpuolelle. Keskustan kaupallinen ydin sijoittuu Martinlaakson ostarin ja purettavan vanhan ostoskeskuksen välille.

Potentiaaliset uudet kaupan sijainnit

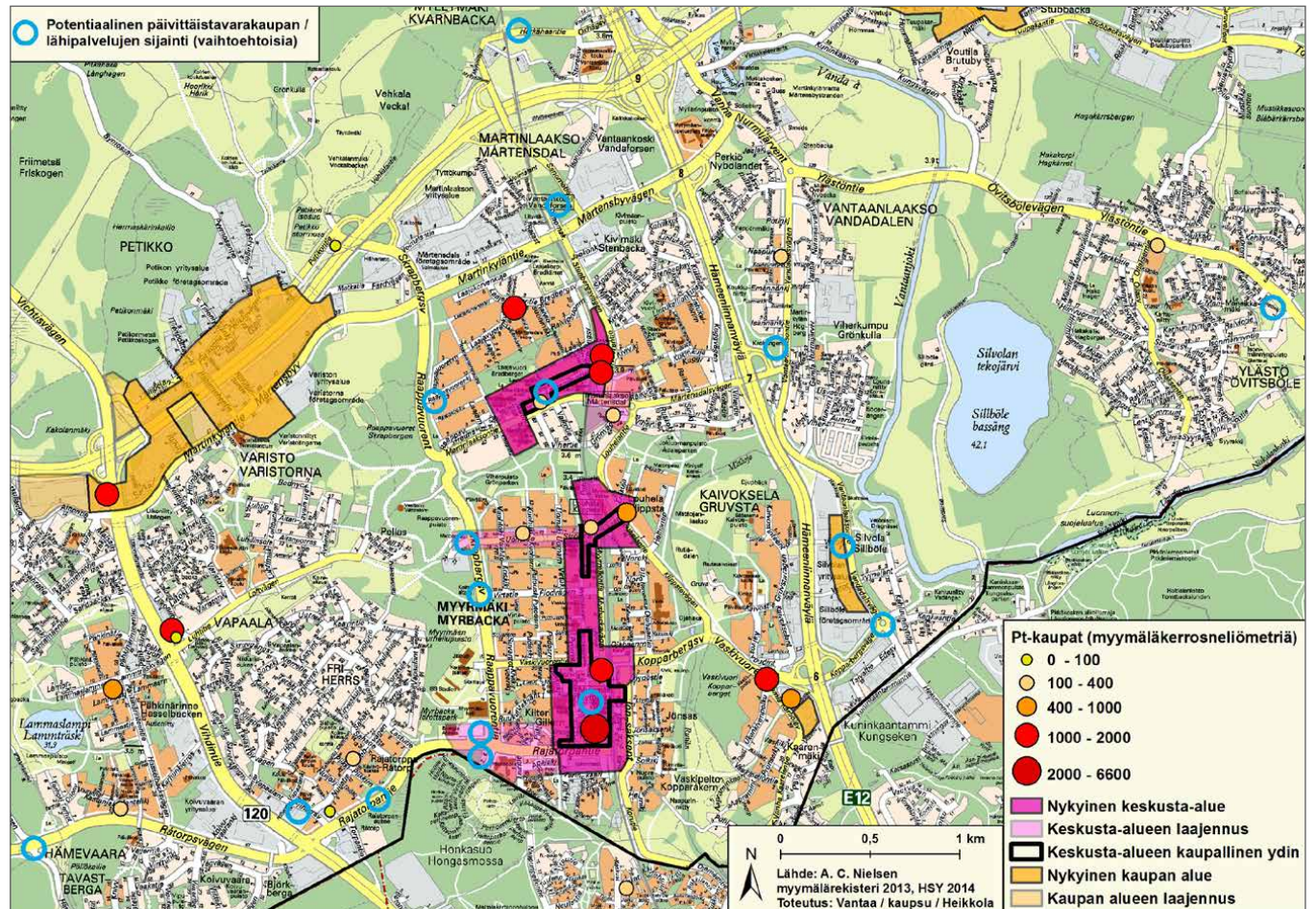
Myyrmäen ja Martinlaakson keskusta-alueet nähdään ensisijaisina kaupan sijainteina, Myyrmäkeen tulee sijoittumaan myös merkittävästi erikoiskauppaa. Uusia mahdollisia päivittäistavarakaupan ja lähipalvelujen sijainteja ovat Rajatorpantien ja Raappavuorentien varsi sekä Vantaankosken ja Vehkalan asemanseudut. Kyseisten asemanseutujen kaupalliseen potentiaaliin vaikuttavat keskeisesti niille rakentuvat työpaikkarakennukset ja työpaikkatiheys, koska alueelle ei voida osoittaa asumista lentomelusta johtuen. Vihdintien varteen toteutettavissa päivittäistavarakaupoissa tulee kiinnittää erityistä huomiota asiointimahdollisuuksiin myös kevyellä ja joukkoliikenteellä.

Hämeenlinnanväylän itäpuolisen Kaivoksela tullee muuttumaan työpaikka-alueesta asuntovaltaiseksi alueeksi. Tämä mahdollistaa lähipalveluiden rakentamisen esimerkiksi Vantaanlaaksontien tai Vaskivuorentien varteen. Alueen välittömään läheisyyteen rakentuu Kuninkaantammen asuinalue, mikä lisää alueen ostovoimaa merkittävästi. Lisäksi alueen läpi kulkee joukkoliikenteen runkolinja.

Linnaisten päivittäistavarakaupan tarjontaa tulee parantamaan Espoon puolelle rakennettava päivittäistavarakauppa.

Kaupan alueet

Petikko-Variston alueella on vielä paljon mahdollisuuksia. Alueen vetovoima on vähentynyt viime vuosina asiakkaiden valitessa usein muun seudullisen huonekalu-, sisustus- tai kodintarvikekaupan alueen asiointipaikkaan. Kaupan tiloja on mahdollista toteuttaa alueelle käyttötarkoituksen muutoksilla sekä rakentamalla vielä tyhjiä tontteja. Alueen haasteena on, ettei se muodosta yhtä kaupallista kokonaisuutta vaan useita toisiinsa heikosti kytkeytyneitä osia. Erityisesti Kehä III jakaa



Kuva 30. Myyrmäki - Martinlaakso alueen suunnitelmakartta

alueen toiminnallisesti kahteen osaan. Aluetta kehitettäessä tulee keskittyä muun muassa tonttien välisten yhteyksien ja jalankulun parantamiseen sekä mahdollisiin yhteispysäköintiratkaisuihin. Alueen kaupallinen painopiste sijoittuu Variston puolelle. Petikon puolella kauppa voi muuttua pidemmällä aikavälillä esimerkiksi tuotantoon tai varastointiin, mitä se tälläkin hetkellä suurimmalta osalta on.

Kaivoksen kehittyessä asuntovaltaiseksi siirtyvät alueen autokaupat Hämeenlinnan-väylän itäpuolelta vähitellen muualle.

5.3.2 Kivistö

Keskusta-alue

Kivistön keskusta-alue on vasta rakentumassa. Keskusta-alue muodostuu aseman ympärille jatkuen Ruusukvartsinkatua koilliseen. Alueen kaupallinen ydin tulee sisältämään kauppakeskuksen ja keskustakortteleita, joista muodostuu merkittävä seudullinen päivittäistavarakaupan ja muun erikoiskaupan kokonaisuus. Ydinalue rakentuu tehokkaaksi ja urbaaniksi jalankulkua suosivaksi ympäristöksi sisältäen paljon kivijalkaliiketilaa.

Kivistön tuleva kauppakeskus on alueen tulevaisuuden kannalta hyvin tärkeä. Alueelta virtaa Vantaan suuralueista prosentuaalisesti eniten ostovoimaa muille alueille. Kauppakeskuksesta ja sen ympärille rakentuvasta keskusta-alueesta on mahdollista muodostua vetovoimainen, kaikilla liikennemuodoilla helposti saavutettava kaupallinen kokonaisuus, joka palvelee sekä paikallisia että seudullisia asiakkaita.

Kaupan alueet

Petaksessa sijaitsee yleiskaavavaraus seudullisesti merkittävälle kaupan alueelle. Alue sijoittuu sekä autoliikenteen että joukkoliikenteen kannalta hyvälle paikalle ja sen viereen sijoittuu kehäradan asemavaraus. Alue on laaja ja siitä on ainutlaatuinen mahdollisuus kehittää uudentyyppinen kaupan alue, jollaista Suomessa ei vielä ole. Tästä syystä alueen kehittämisen aloittamisen täytyy olla harkittu ja tietoinen päätös, jotta epävarmat ja vaihtoehtoiset ratkaisut eivät estä alueen kehittämistä. Toistaiseksi Petaksen avaamiselle ole katsottu olevan tarvetta, sillä kaupan toimijat mahtuvat hyvin vielä nykyisille kaupan alueille. Alueen kehittäminen ja rakentaminen tulee ajankohtaiseksi Kivistön keskustan kehittämisen jälkeen.

Viinikkalaan Kehä III:n ja Tuupakantien risteykseen on keskittynyt vähäisessä määrin paljon tilaa vaativaa kauppaa. Aluetta olisi mahdollista laajentaa myös kehätien pohjoispuolelle Turvalaaksontien varteen paikallisessa mittakaavassa. Alueen etuina ovat hyvä näkyvyys kehätielle ja liittymän välitön läheisyys. Aluetta ei ole tällä hetkellä osoitettu yleiskaavassa kaupallisille toiminnoille, joten kauppaa voi toteuttaa alueelle vain pääkäyttötarkoitusta tukevana toimintana. Kaavassa osoitetaan tällöin prosentiosuudella liiketilojen ala kokonaisrakennusoikeudesta.

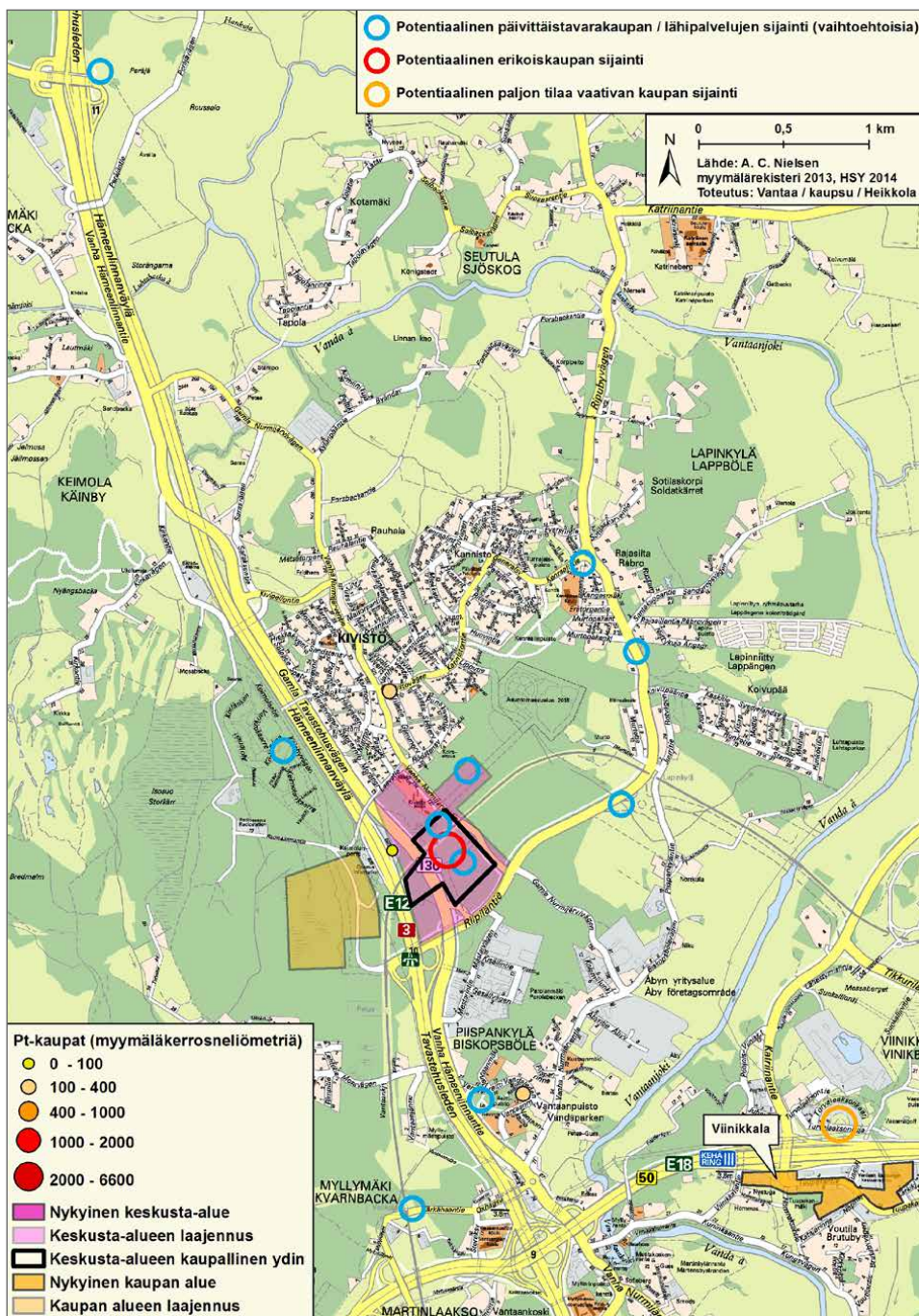
Alueella voidaan sallia vain paljon tilaa vaativan kaupan myymälätiloja, jota kyseinen sijainti tukee hyvin. Tilanne on samantyyppinen myös Vehkalassa. Viinikkalan ja Vehkalan kehittäminen ensisijaisina kaupan alueina vaikuttaisi negatiivisesti Petikko-Variston, Petaksen ja Kivistön elinvoimaisuuteen ja kehittämismahdollisuuksiin. Tästä syystä alueilla voidaan sallia vain pääkäyttötarkoitusta tukevia myymälätiloja lukuun ottamatta Vehkalan asemanseutua, jonne saa rakentaa kaikkia kaupan laatuja.

Potentiaaliset uudet kaupan sijainnit

Kivistön suuralueen kaupallinen kehittäminen perustuu huomattavalta osin Kivistön keskustan kehittämiseen. Alue on hyvin potentiaalinen päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan sijainti, varsinkin pitkällä aikavälillä kun alueen ostovoima kasvaa väestönkasvun myötä. Kivistö on Vantaa suuralueista tällä hetkellä vielä ainoa, jolla ei ole keskustalle ominaisia kaupallisia palveluita. Tästä syystä alueelta virtaakin ostovoimaa jatkuvasti muualle. Keskustan lisäksi Riipiläntien varsi ja Keimolanmäen asuinalue näyttäytyvät potentiaalisina päivittäistavarakaupan sijainteina. Nämä sijainnit rakentuvat kuitenkin vasta riittävän kysynnän muodostuttua alueelle.

Kivistön keskustan kauppakeskuksen ja muiden kaupallisten toimintojen rakentuminen kestää useita vuosia. Tätä ennen alueelle tulisi houkutella pop-up-kauppoja, jotka voisivat toimia väliaikaisesti rakennettavissa tiloissa. Kyseiset toimijat palvelisivat alueen jatkuvasti kasvavaa kysyntää samalla kun asukkaat pystyisivät asioimaan lähellä kotia. Väliaikaiset toimijat eivät kuitenkaan saa aiheuttaa varsinaisen kaupan hankkeen viivästymistä, joten ne tulisi sijoittaa siten, että hanketta pystytään rakentamaan samalla kun väliaikainen pop-up-keskus on toiminnassa.

Vantaanpuiston asuinalueen ostoskeskuksesta on juuri lopettanut päivittäistavarakauppa. Tämän selvityksen karttatarkasteluissa kyseinen kauppa on kuitenkin vielä mukana. Vantaanpuisto on päivittäistavarakaupan kannalta haasteellinen sijainti, koska lentomelun johdosta alueen väestö ja samalla ostovoima ei voi juurikaan kasvaa. Alueen noin tuhannelle asukkaalle paikallinen lähikauppa on kuitenkin tärkeä,



joten suunnitelma osoittaa liiketaloudellisesti todennäköisesti kannattavamman kaupapaikan Vanhan Hämeenlinnantien ja Vantaanreitin risteysalueelta.

Hämeenlinnanväylän ja Klaukkalantien liittymäalue soveltuu hyvin huoltoasemalle. Jos kyseiseen sijaintiin yhdistetään liikennemyymälä, parantuu Luoteis-Vantaan päivittäistavarakaupan saavutettavuus merkittävästi. Hämeenlinnanväylän ja tulevaisuuden Klaukkalan ohikulkutien liittymäalue näyttäytyy potentiaalisena paljon tilaa vaativan kaupan sijaintina. Alueella on tällä hetkellä autojen kuljetusliiketoimintaan erikoistunut yritys, jonka yhteyteen sopisi esimerkiksi autokaupan toimintoja.

5.3.3 Pakkala

Keskusta-alue

Pakkalan keskusta-alue muodostuu hyvin suurelta osin Jumbon kauppakeskuksesta ja Flamingon viihdekeskuksesta, jotka ovat myös keskuksen kaupallisia ytimiä. Keskustan haasteena on houkuttelevan jalankulun mahdollistaminen. Kauppapaikkakonaisuus on rakennettu palvelemaan ensisijaisesti autoilevaa kuluttajaa, mikä näkyy muun muassa leveissä katutiloissa ja suurissa pysäköintijärjestelmissä. Myöhemmin asuminen on sijoittunut kauppakeskuksen välittömään läheisyyteen. Alue on Vantaan huomattavin päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan keskittymä, jollaisena sitä on tarkoitus kehittää jatkossakin.

Pitkällä aikavälillä keskusta-alueella on mahdollisuuksia laajentua merkittävästi Lenttoasemantien länsipuolelle, jos alueen teollisuus ja varastotoiminnot siirtyvät muualle. Toinen laajenemissuunta on Kehä III:n pohjoispuolelle Rälssitien suuntaisesti. Keskustan kaupallisen ytimen laajentuminen voisi tapahtua katetulla kauppakujalla kehätien yli, jolloin kauppakeskukseen saataisiin nopea yhteys Veromiehen työpaikka- ja asuntoalueilta. Toinen kaupallisen ytimen laajenemismahdollisuus on Väinö Tannerin tietä länteen. Tämä laajenemissuunta edellyttää rakenteen muuttumista keskusta-toiminnoille ja itä-länsi suuntaisen voimalinjakokonaisuuden sijoittamista maan alle. Pakkalan keskustan kehittämisessä on panostettava ensisijaisesti viihtyisän kaupunkiympäristön luomiseen, jossa jalankulkijat ja julkisen liikenteen käyttäjät on otettu paremmin huomioon.

Kuva 31. Kivistön alueen suunnitelmakartta

Aviapoliksen asemanseudulle on osoitettu keskusta-alueen laajentumismerkintä. Alueen erinomainen saavutettavuus ja suunnitelmat monipuolisesta kaupunkiympäristöstä tukevat paikan kehittymistä keskustaksi.

Kaupan alueet

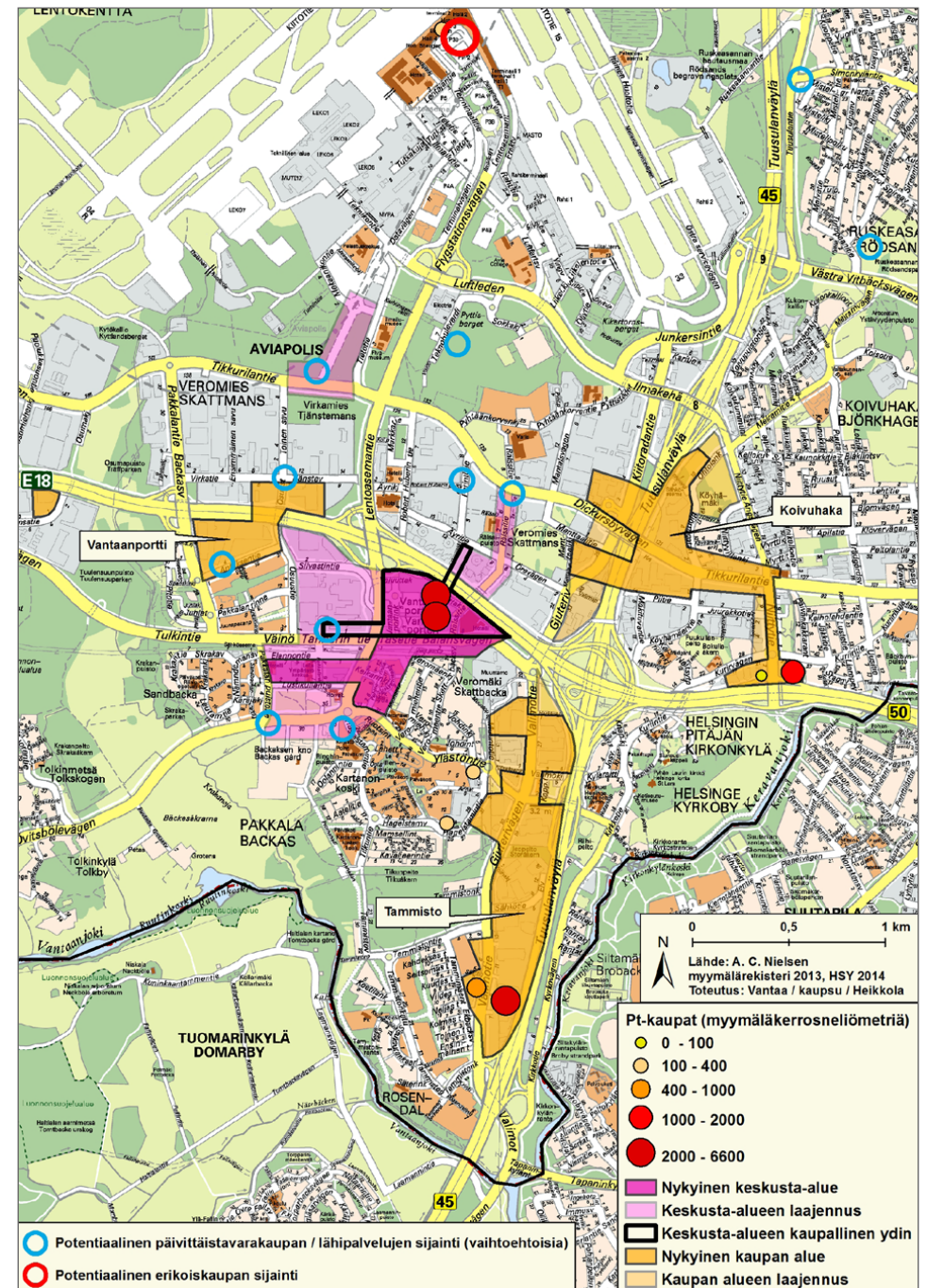
Pakkalan ja sen lähialueiden kaupan alueet muodostuvat kolmesta kokonaisuudesta, jotka kytkeytyvät läheisesti toisiinsa sekä Pakkalan keskusta-alueeseen. Tammiston kaupan alue on laajasti rakentunut, mutta alueella on vielä tyhjiä kaupalle kehitettäviä tontteja sekä kortteleiden käyttötarkoituksen muutoksilla mahdollistettavia kaupan paikkoja. Tammisto on hyvin vetovoimainen kaupan alue Helsingin seudulla, jollaisena sen kehittämistä on tarkoitus jatkaa, muun muassa täydentämällä ja tiivistämällä aluetta. Tällöin alueella on panostettava erityisesti sisäisten yhteyksien parantamiseen. Alueen pääkatuyhteys – Valimotie – on suosituimpina ostos aikoina ruuhkautunut lukuisien vetovoimaisen kauppaliikkeiden autoasointivirroista. Alueen sisäisiä, tonttien välisiä yhteyksiä tulee parantaa, jolloin kuluttajan ei tarvitse kiertää Valimotien kautta vaihtaessaan liikettä. Tämä vähentää ruuhkien muodostumista. Tonttien välisistä yhteyksistä tulee tehdä jalankulkijalle miellyttäviä, jolloin alueella on houkuttelevampaa asioida myös jalan. Ensijainen alueen tonttien välinen yhteys (kaupakuja) voisi kulkea pohjois-etelä-suuntaisesti Bauhausin eteläreunalta kortteleiden välistä aina Citymarketin läheisyyteen.

Vantaanportin kaupan alue muodostuu muutamasta kaupan korttelista Pakkalan keskustan länsipuolella. Aluetta ei ole tarkoitus laajentaa olennaisesti kaupan toiminnoille.

Koivuhaan kaupan alue keskittyy Tikkurilantien varteen. Alue on profiloitunut auto-kaupan alueeksi, jollaisena sen kehittämistä on kannattava jatkaa. Alueella on useita laajenemisaikaväylän itä- ja länsipuolen tiemelualuilla, jotka sopivat hyvin liikerakentamiseen. Uudet kaupan liiketilat tulee suunnitella niin, että ne suojaavat Veromiehen tulevia asuinkortteleita.

Potentiaaliset uudet kaupan sijainnit

Alueen päivittäistavarakaupan kehitys tulee suuntautumaan pieniin ja keskisuuriin yksiköihin, koska alueella jo sijaitsee huomattavia seudullisia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Veromiehen suunnittelu perustuu tiiviiseen ja tehokkaaseen kaupunkirakenteeseen, mikä tukee lähipalveluiden muodostumista alueelle. Potentiaalisia päi-



Kuva 32. Pakkalan alueen suunnitelmakartta

vittäistavarakaupan sijainteja ovat keskustan laajenemisalueet ja Tikkurilantien varsi. Veromiehen voimakas väestön kasvu mahdollistaa usean päivittäistavarakaupan toteuttamisen alueelle pitkällä aikavälillä. Ruskeasannassa on myös tarve lähikaupalle. Lentokentän terminaalialuetta on mahdollista kehittää erikoiskaupan alueena. Viime vuosina kansainvälisistä lentokentistä on muodostunut vetovoimaisia ostos- ja palvelukokonaisuuksia. Tätä ajatusta on kannattavaa hyödyntää myös Suomessa. Alue palvelisi pääasiassa lentomatkustajia.

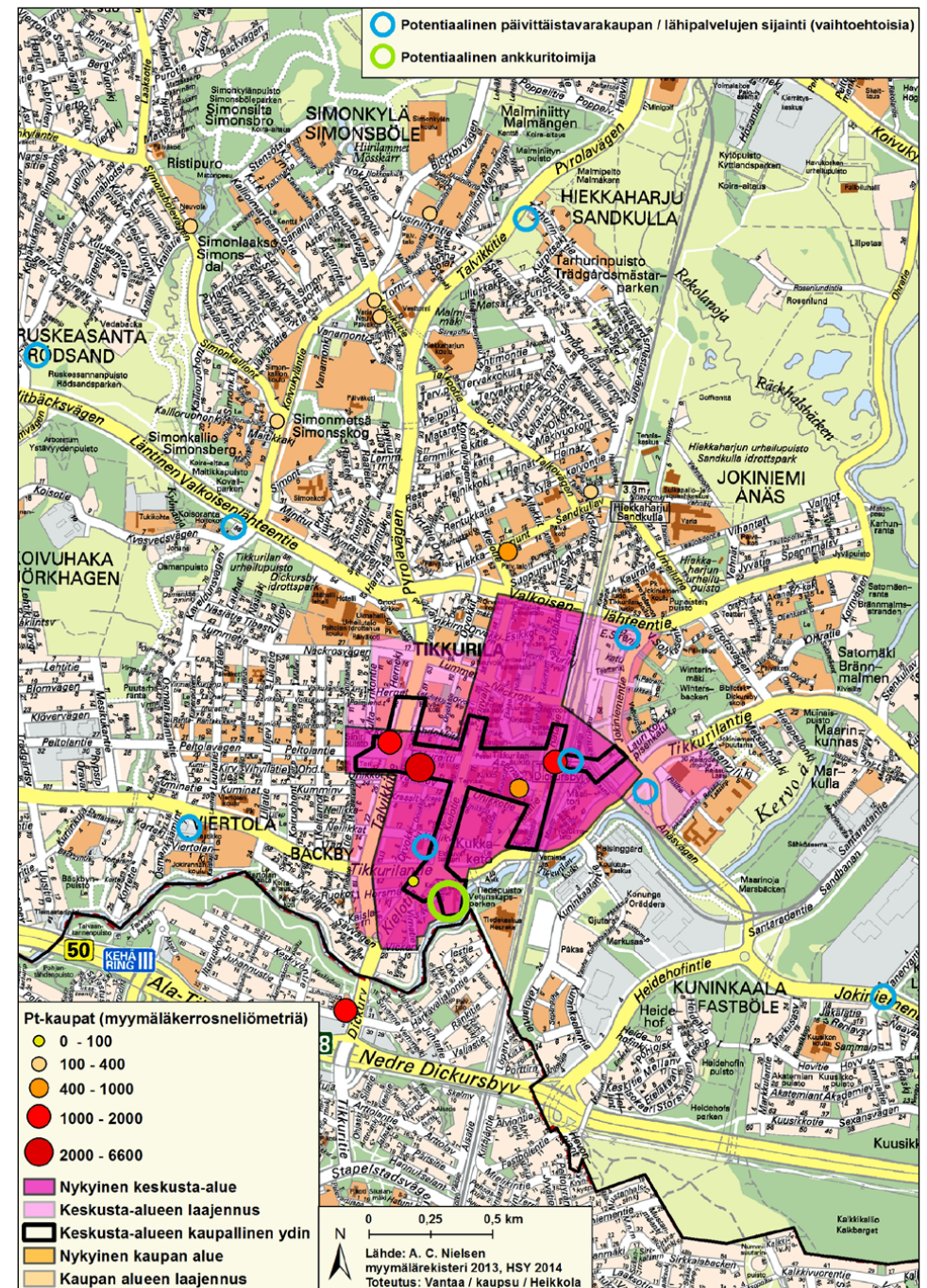
5.3.4 Tikkurila

Keskusta-alue

Tikkurilan keskusta-alue kehittyi nopeasti. Alue on varsin laaja ja siellä on helppo asioida kaikilla kulkumuodoilla. Keskustan keskeisin laajenemissuunta on radan itäpuolella Jokiniemessä, jossa on lukuisia tyhjiä tontteja. Junaraiteet ylittävä asemasilta ja useat alikulut yhdistävät Jokiniemen radan länsipuoleen. Muut keskustan laajenemissuunnat ovat Tikkurilan urheilupuiston suunnassa sekä Talvikkitien varrella. Tikkurilan keskusta-aluetta kehitetään erikoiskaupan, päivittäistavarakaupan ja kaupallisen palvelujen keskuksena. Alueella on suuri potentiaali varsinkin kaupallisten palveluiden sijoittumispaikkana sen kaupunkirakenteen ja kasvavan väestön johdosta.

Keskustan kaupallinen ydin muodostuu keskeisten katujen kivijalkaliiketiloiista sekä muutamasta kauppa- tai liikekeskuksesta. Kaupallinen ydin rajautuu lännessä Ylivedon liikerakennukseen, idässä asemakeskus Dixiin ja tulevaisuudessa Jokiniementien. Tikkuraitti ja Asematie muodostavat näin keskustan keskeisimmän kaupan akselin. Kaupallinen ydin laajenee edelliseltä akselilta varsinkin etelään. Radan vieressä ydin ulottuu Sokos hotelli Vantaan alueelle. Kielotien kohdalla kaupallinen ydin jatkuu tulevaisuudessa Tikkurilantielle ja Vantaanjoen rantaan. Tämä vaatii Kielotielle kuitenkin runsaasti uutta kivijalkaliiketilaa ja uuden yksityisen tai julkisen ankkuritoimijan Kielotien eteläpään, esimerkiksi Silkkiin.

Kuva 32. Tikkurilan alueen suunnitelmakartta



Potentiaaliset uudet kaupan sijainnit

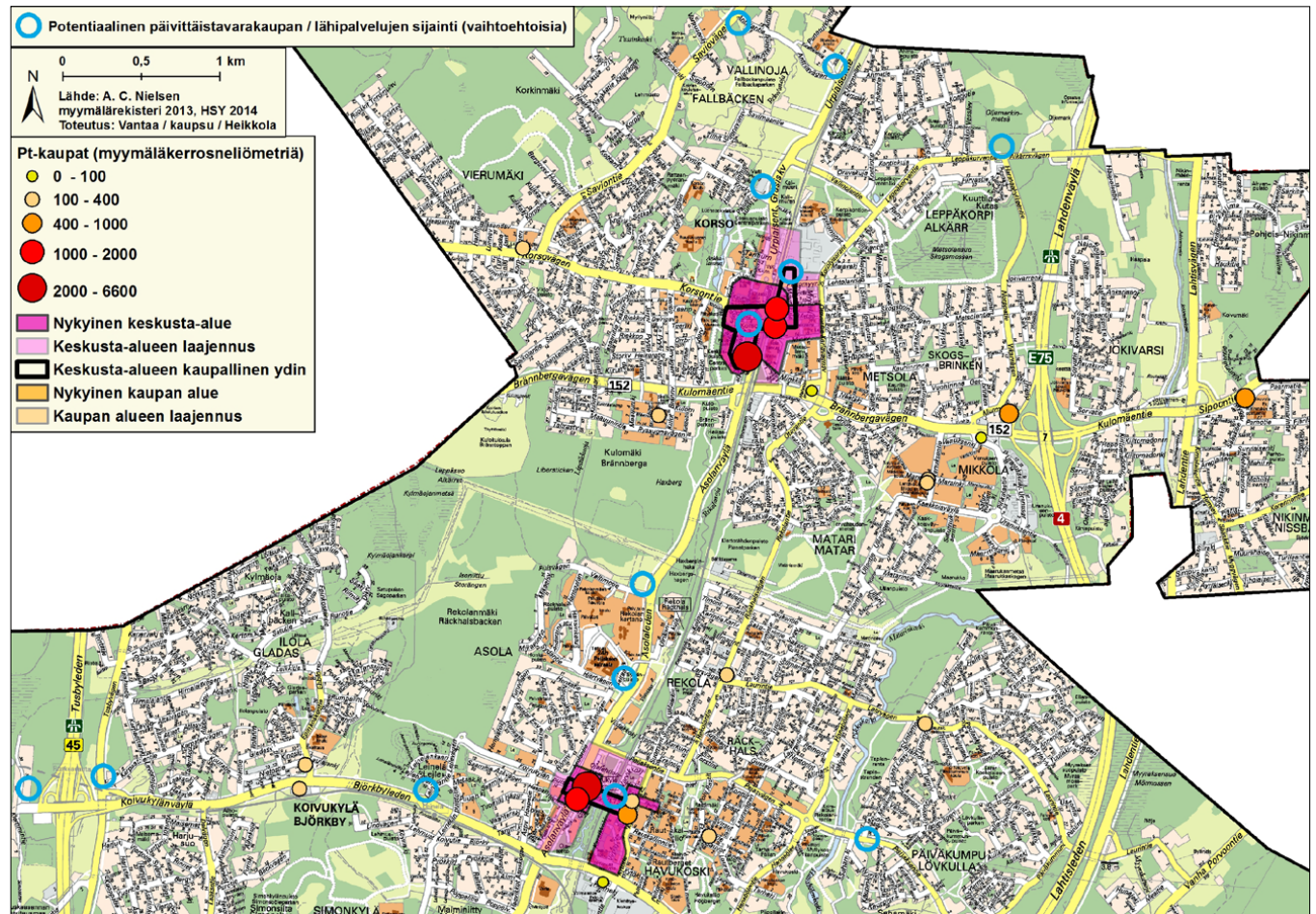
Tikkurilan alueella on lukuisia potentiaalisia päivittäistavarakaupan sijainteja. Keskustan tiivistyessä ja ostotoiman kasvaessa alueelle tarvitaan lukuisia uusia kauppia, varsinkin junaradan itäpuolelle. Simonkylän ja Hiekkaharjun kaupunginosissa on lukuisia pieniä päivittäistavarakauppoja, joten lähikauppojen saavutettavuus on erinomainen. Kaupunginosista ja lähialueilta puuttuvat kuitenkin laajemman valikoiman päivittäistavarakaupat, jotka voisivat sijoittua Läntisen Valkoisen-lähteentien ja Talvikkien varsille.

5.3.5 Koivukylä ja Korso

Keskusta-alueet

Koivukylän keskusta-alue on melko pieni kokonaisuus. Alue jakautuu kahteen osaan, junaradan ja sen viereisen Rekolanojan jakaessa keskustaa. Keskustan kaupallinen ydin sijoittuu Koivukylän puistotien varteen Asolanväylän ja Kytötien väliin. Ytimen kaupallisen kehittämisen kannalta on tärkeää sitoa länsipuolen hypermarkettikeskus radan itäpuolen ostoskeskukseen. Tämä voisi tapahtua esimerkiksi uusilla liikerakennuksilla ja laadukkaalla kaupunkitilalla. Koivukylän keskustassa ja sen laajenemisalueilla on lukuisia tyhjiä tontteja, jonka lisäksi Koivutorin ja Rautkallion ostoskeskusten kortteleita on mahdollista kehittää.

Korson keskusta-alue muodostuu pienimittakaavaisista keskustakortteleista, joihin sijoittuu useita liikerakennuksia. Ostoskeskusten kortteleita ollaan kehittämässä pääsääntöisesti asumiseen, jolloin on tärkeä taata alueen kaupallinen potentiaali määräämällä rakennusten kivijalkoihin liiketilaa. Keskusta-alue rajautuu lännessä Rekolanojan viheralueeseen ja idässä Otavantiehen. Keskustan merkittävin laajenemissuunta on pohjoisen Toyotan alue ja Urpiaistentien alue.



Kuva 34. Korso - Koivukylä alueen suunnitelmakartta

Korson keskusta-alueen kaupallinen ydin on melko laaja kaupallisten ankkureiden sijoittuessa sen reunoille ja kuluttajien liikkuaessa niiden välillä. Kaupallista ydintä tukee Korson pienimittakaavainen ja jalankulkuystävällinen rakenne. Ytimen mahdollinen laajenemissuunta on Mäyräkujaa pitkin Toyotan alueelle, jossa on mahdollista kehittää laajempi liiketilakokoisuus, mikä ei muuten sovi vanhan Korson rakenteeseen. Tämä edellyttää kuitenkin nykyisen Korson kaupallisen ytimen kehittämistä, jotta alueen kaupat eivät siirry suurelta osin Toyotan alueelle.

Potentiaaliset uudet kaupan sijainnit

Koivukylän keskusta-alueella on tällä hetkellä sen kokoon nähden melko hyvä päivittäistavarakaupan tarjonta. Päivittäistavarakaupan ja lähipalvelujen kehittäminen kohdentuukin keskustan lisäksi merkittävästi asuntoalueille. Leinelän asemanseutu tulee saamaan lähiaikoina päivittäistavarakaupan. Ruskeasannan asemanseutu on myös potentiaalinen päivittäistavarakaupan sijainti aseman tulevaisuudessa rakentua sinne. Leinelän pohjoisosien rakentuaessa myös Asolanvylän varren sijainnit ovat kaupallisesti potentiaalisia.

Korson suuralueelta karkaa jatkuvasti merkittävästi ostovoimaa muualle. Alueella on merkittäviä kehittämismahdollisuuksia etenkin päivittäistavarakaupassa. Korson keskustan korttelit tarjoavat useita kehityskohteita samoin kuin Leppäkorven ja Vallinojan kaupunginosat. Korson suuralueen kaupat muodostuvat pienistä ja keskisuurista yksiköistä. Yksi mahdollisuus pitää korsolaisten ostovoima omalla alueella, on kehittää alueelle laajemman tuotevalikoiman tarjoama kaupallinen kokonaisuus.

Leppäkorventien varrella on potentiaalisia lähipalvelujen sijainteja samoin kuin Urpiasentien varrella. Leppäkorvessa ostovoima on jo riittävä lähipalveluille, mutta Vallinoja tarvitsee vielä lisää asukkaita.

5.3.6 Hakunila

Keskusta-alue

Hakunilan keskusta-alue on pieni ja tiivis ostoskeskuksen ja S-marketin liikerakennuksen välille muodostuva kokonaisuus. Ostoskeskukseen on sijoittunut hyvin suuri osa alueen kaupoista ja yksityisistä palveluista. Tulevaisuudessa Hakunilan keskeisin laajenemissuunta on Kyytitietä länteen linja-autovarikolle. Rakenteen tiivistymistä tulee tapahtumaan myös Hakunilantien varrella ostoskeskukselta etelään. Hakunilan keskus-

taa on pyritty kehittämään jo vuosikymmeniä erilaisilla kaupan hankkeilla. Keskeisenä haasteena on ollut alueen kaupallisen keskittymän koon ja sijainnin määrittäminen.

Alueen kaksi keskeistä kehitysajatusta ovat olleet:

- Linja-autovarikon paikalle kehitettävä seudullinen kauppakeskus sisältäen ainakin yhden hypermarketin, merkittävästi erikoiskauppaa ja asuntorakentamista. Tällöin Hakunilan nykyistä keskustaa kehitettäisiin lähinnä asuntorakentamisella ja kivijalkaliiketoilla.
- Nykyisen Hakunilan ostoskeskuksen purkaminen ja sen paikalle rakennettava keskisuuri Hakunilan suuraluetta palveleva liikekeskus sisältäen asuntorakentamista. Tällöin linja-autovarikon sijaintia kehitettäisiin lähinnä asuntorakentamisella ja kivijalkaliiketoilla.

Hakunilan keskusta-aluetta on perusteltua kehittää jälkimmäisen kehitysajatuksen perusteella. Linja-autovarikon tontti on osoittautunut monella tavalla haasteelliseksi seudullisen kauppakeskuksen rakentamiseen useista yrityksistä huolimatta. Lisäksi vanha ostoskeskus ei enää vastaa riittävästi kuluttajien tarpeisiin, joten sitä ei ole kannattavaa korjata kalliisti.

Todennäköisin tapa kehittää Hakunilan keskusta-aluetta on ostoskeskuksen purkaminen ja sen tontille rakennettava paikallisesti vetovoimainen keskisuuri liikekeskus, joka sisältää suuren päivittäistavarakaupan tai -kauppoja, erikoiskauppaa sekä julkisia palveluita, ja jonka yhteyteen tulisi myös asumista. Linja-autovarikon aluetta kehitettäisiin asumiselle, mutta rakennusten kivijalkaan ohjattaisiin myös liiketoja. Tällöin Hakunilan keskustan kaupallisesta ytimestä tulisi itä-länsi-suuntainen, kuitenkin niin, että nykyisen ostoskeskuksen paikalla olisi alueen merkittävin kaupallinen keskittymä. Kaupallisen ytimen haasteena on saada se jatkumaan Kyytitietä länteen yli Lahdentien maastopainanteen. Todennäköisesti kaupallinen ydin muodostuu vielä pitkään kahdesta osasta, ennen kuin Lahdentien estevaikutus saadaan ratkaistuksi.

Länsisalmen ja Länsimäen alueelle suunnitellaan metrooma tukeutuvaa kaupunginosaa osana laajempaa Östersundomin kokonaisuutta. Suunnittelun keskeneräisyydestä johtuen uuden keskusta-alueen sijaintia ei ole vielä määritelty. Tehokkaaseen raide-liikennejärjestelmään tukeutuva kaupunginosa tarvitsee kuitenkin selkeän keskustan, jonne tulee osoittaa riittävät varaukset päivittäistavarakaupalle ja erikoiskaupalle.

Kaupan alueet

Porttipuiston kaupan alue on yksi Vantaan vetovoimaisimmista kaupan alueista. Kaupapaikka houkuttelee asiakkaita laajalta alueelta muun muassa Ikean tavaratalon ansiosta. Kaupan alue rajautuu selkeästi Vanhaan Porvoontiehen, Jokiniementiehen ja Lahdenväylään. Alueen ainoa laajenemissuunta on Kehä III:n yli etelään.

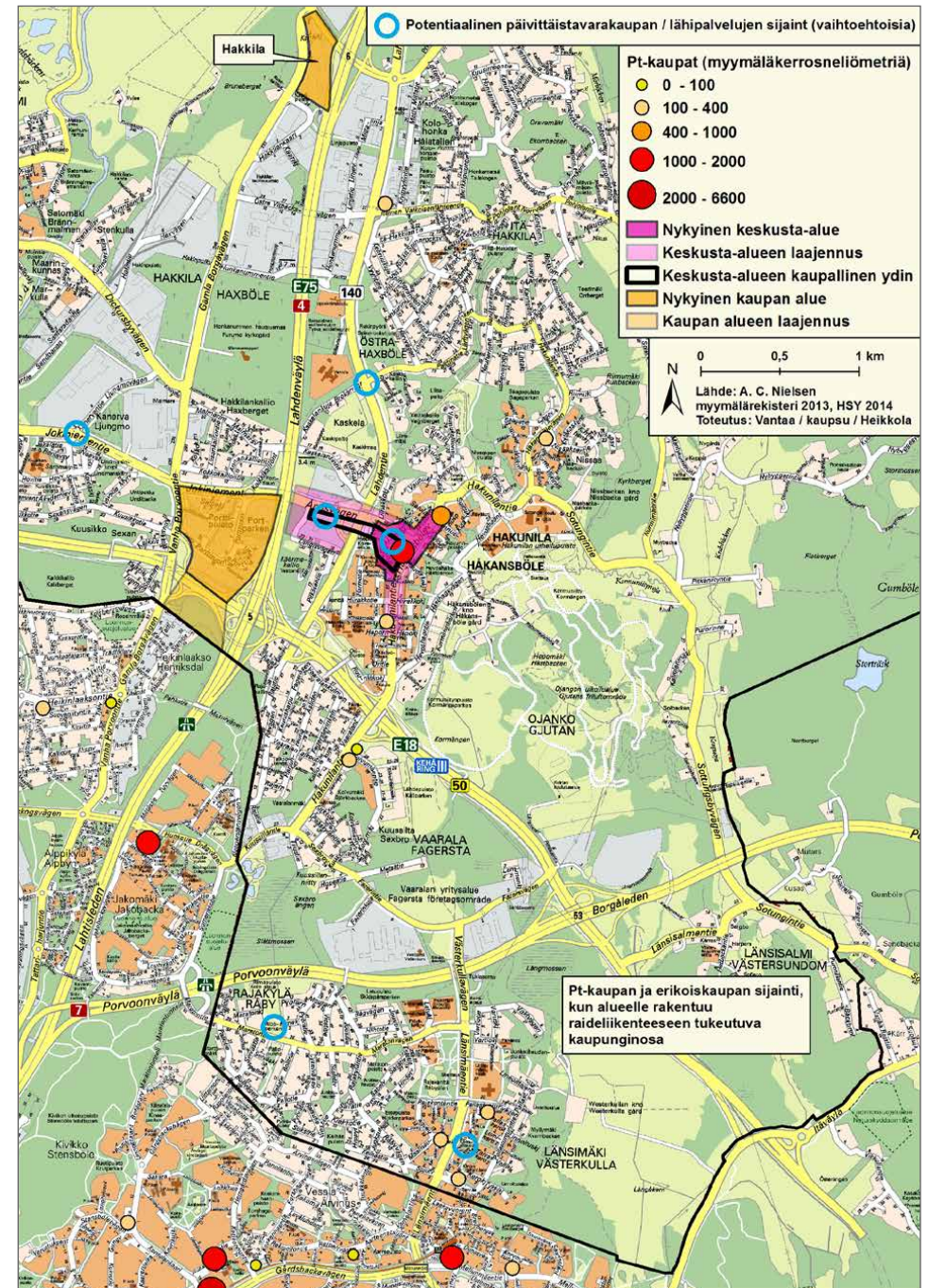
Alueella sijaitsee useita käyttötarkoituksen muutoksella kaupalle kehitettäviä tontteja. Alueen haasteena ovat tonttien väliset yhteydet ja puutteellinen kävely-ympäristön huomioiminen. Alueen sijaitessa Hakunilan keskusta-alueen laajennuksen välittömässä läheisyydessä tulee keskustan ja kaupan alueen välisiä yhteyksiä kehittää toiminnallisesti sekä kaupunkirakenteellisesti. Tällöin keskusta-alueelle ja kaupan alueelle on mahdollista syntyä synergiaetuja.

Hakkilaan Vanhan Porvoontien ja Koivukylänväylän kulmukseen on muodostunut pieni rauta- ja konekauppaan keskittynyt kaupan alue. Aluetta ei ole tarkoitus laajentaa merkittävästi.

Potentiaaliset uudet kaupan sijainnit

Hakunilan suuralueella on euromääräisesti Vantaan suurin päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä alueen ulkopuolelle (-43 milj. €). Tämä vastaa noin kolmen supermarketin tai yhden suuren hypermarketin myyntiä. Tällä hetkellä varsinkin Hakunilan suuralueen eteläosa menettää ostovoimaansa Helsingin puolen vetovoimaisille kauppoille Itäkeskuksen sijaitessa selkeästi lähempänä kuin Pakkalan kaupan kokonaisuus ja hieman lähempänä kuin Tikkurila. Hakunilan suuralue tulee tarvitsemaan oman, paikallista ostovoimaa vastaavan kaupan kokonaisuuden. Potentiaalinen sijainti tälle on Hakunilan keskusta-alue. Muita potentiaalisia päivittäistavarakaupan ja lähipalvelujen sijainteja ovat muun muassa Länsimäentien ja Maratontien varret sekä Lahdentien ja Kaskelankujan kulmaus.

Kuninkaalan kaupunginosassa on tällä hetkellä selkeä päivittäistavarakaupan palveluaukko. Kaupunginosan liki 3 000 asukkaalla ei ole omaa päivittäistavarakauppaa. Yksi vaihtoehto alueen päivittäistavarakaupan tarjonnan parantamiseksi olisi toteuttaa lähikauppa Kyytitien ja Sammaltien / Kanervantien kulmukseen.



Kuva 35. Hakunilan alueen suunnitelmakartta

5.4 Palveluverkkosuunnitelman vaikutusten arviointi

Suhde maankäyttö- ja rakennuslakiin (vähittäiskauppaa koskevat erityiset säädökset)

Vantaan kaupan palveluverkkosuunnitelma ohjaa vähittäiskaupan suuryksiköt keskusta-alueille ja sallii sellaisia suuryksiköitä kaupan alueilla, jotka eivät haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Suunnitelma edistää näin MRL:n (71 b §, 1) mukaista suuryksikköjen sijoittumista ensisijaisesti keskusta-alueille ja estää keskustoille aiheutuvia merkittäviä kaupallisen kehittämisen haitallisia vaikutuksia.

Palveluverkkosuunnitelma ohjaa päivittäistavarakaupat ja muut erikoiskaupat keskusta-alueille tai niiden tulee tukeutua asuntorakenteeseen tai raideliikenteeseen. Lisäksi kaupan alueita tulee kehittää tavalla, joka edistää asioimista kevyellä ja julkisella liikenteellä. Suunnitelma edistää näin MRL:n (71 b §, 2) mukaista mahdollisuutta saavuttaa palvelut joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.

Palveluverkkosuunnitelma osoittaa keskusta-alueita, kaupan alueita ja paikallisia kaupan sijainteja kattavasti ympäri Vantaata. Suunnitelma edistää näin MRL:n (71 b §, 3) sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset. Palveluverkkosuunnitelmaa varten ei ole tehty erillistä liikennevaikutusten arviointi. Suunnitelma perustuu seudullisen kaupan osalta kuitenkin maakuntakaavan mukaiseen ratkaisuun, jossa liikennevaikutukset on arvioitu perusteellisesti (Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi 2013). Selvityksessä on tarkasteltu potentiaalisten päivittäistavarakauppojen / lähipalvelujen liityntämahdollisuuksia suhteessa olemassa olevaan tie- ja katuverkkoon.

Suhde Uudenmaan toiseen vaihemaakuntakaavaan

Maakuntakaava ohjeistaa kuntakaavoitusta määrittelemään maakuntakaavassa kohdemerkinnöillä esitettyjen keskustatoimintojen alueiden ja vähittäiskaupan suuryksikköjen sijainnit ja laajuudet. Suunnitelmakartoissa on esitetty kyseisten alueiden sijainnit ja laajuudet.

Maakuntakaava osoittaa seudullisesti merkittävät keskustatoimintojen alueet. Nämä vastaavat palveluverkkosuunnitelman nykyisiä keskusta-alueita, lukuun ottamatta Martinlaakson keskusta-aluetta, jonka maakuntakaava on määritellyt paikalliseksi. Seudullisille keskustatoimintojen alueille on mahdollista kehittää seudullisesti mer-

kittäviä vähittäiskaupan suuryksikköjä, joilla voidaan arvioida olevan yhtä kuntaa laajempia, seudullisia vaikutuksia. Palveluverkkosuunnitelma ei mitoitte numeerisesti Vantaan seudullisesti merkittäviä keskustoja. Selvityksen osoittamat liiketilan lisätarvelaskelmat tuottavat kuitenkin hyvän lähtökohdan seudullisesti merkittävien keskustatoimintojen alueiden liiketilatarpeen arvioimiseen. Päivittäistavarakaupan liiketilan lisätarpeet on selvityksessä osoitettu suuraluekohtaisesti.

Martinlaakson keskusta-alue toimii pääasiallisena ja lähimpänä keskustana - varsinkin päivittäistavarakaupan ostospaikkana - noin 12 000 asukkaalle. Alueen päivittäistavarakaupan ostovoima on alueella tällä hetkellä noin 41 miljoonaa ja myynti noin 44 miljoonaa euroa. Alueen kysyntä ja tarjonta ovat näin ollen tasapainossa. Martinlaaksoa voi kehittää jatkossakin kaupallisesti väestön ja ostovoiman kasvaessa, niin ettei alueesta muodostu seudullista keskustaa vaan alueen päivittäistavarakaupat palvelevat paikallista väestöä. Alueella on tällä hetkellä erikoiskauppaa huomattavasti vähemmän kuin alueen ostovoima osoittaa. Alueelle olisi mahdollista kehittää näin huomattavastikin erikoiskaupan myymälöitä. Alueen asukkaat asioivat erikoiskaupan tuotteita osalta muun muassa Myyrmannissa, Jumbossa sekä läheisillä kaupan alueilla.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava mitoittaa vähittäiskaupan suuryksiköt ja ohjaa niiden kaupan laatua. Palveluverkkosuunnitelma ohjaa kaupan laadun Koivuhaassa, Viinikkalassa ja Hakkilassa paljon tilaa vaativaan kauppaan. Tammistossa, Porttipuistossa, Petikko-Varistossa ja Vantaanportissa kaupan toimiala ja laatu eivät saa olla sellaista, joka haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Kaupan laadun ohjaus on näin ollen maakuntakaavan mukainen.

Palveluverkkosuunnitelma ei mitoitte kaupan alueita. Taulukosta 10 on nähtävissä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan osoittama kaupan alueiden mitoitus sekä alueilla jo olemassa oleva kaupan kerrosala. Jokaiselle Vantaan seudulliselle kaupan alueelle on vielä mahdollisuuksia rakentaa uusia liiketiloja maakuntakaavan ohjauksen mukaisesti, vaikka Vantaan vetovoimaisimmalla kaupan alueella Tammistossa maakuntakaavan mukaista rakentamisoikeutta ei olekaan merkittävästi jäljellä. Paikallisista kaupan alueista Vantaanportti on ylittänyt maakuntakaavan mukaisen seudullisuuden rajan.

Kaupan alue	Alueen kaupat (k-m ²)	Maakuntakaavan-mitoitus (k-m ²)	Merkittävyys
Petikko-Varisto	124 000	175 000	seudullinen
Tammisto	113 000	150 000	seudullinen
Porttipuisto	85 000	125 000	seudullinen
Koivuhaka	62 000	100 000	seudullinen
Petas	0	100 000	seudullinen
Mäyränkallio	0	50 000	seudullinen
Vantaanportti	32 000	30 000	paikallinen
Hakkila	15 000	30 000	paikallinen
Kaivoksela	15 000	30 000	paikallinen
Viinikkala	12 000	30 000	paikallinen

Taulukko 10. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan kaupan alueiden mitoitus ja alueiden olemassa oleva kaupan kerrosala

Suhde tavoiteltavaan palveluverkkoon

Palveluverkkosuunnitelmassa esitetään keskusta-alueiden ja kaupan alueiden laajenuksia, mikä edistää uusilla sijainneilla monipuolisen kaupan rakenteen muodostumista. Suunnitelmassa osoitetaan merkittävästi uusia potentiaalisia kaupan sijainteja keskusta-alueille, kaupan alueille ja niiden ulkopuolelle, mikä tukee monipuolista rakennetta vaihtoehtoisilla sijaintiratkaisuilla.

Kaupan alueita profiloidaan kaupan laadun perusteella, mikä edistää erityyppisten alueiden muodostumista niiden omia vahvuuksia hyödyntäen. Kaupan alueilla jätetään kaupan fyysiselle rakenteelle ja pysäköintiratkaisuille enemmän vapauksia, kuin keskusta-alueilla, missä niitä ohjataan tarkemmin. Tämä mahdollistaa erilaisten kaupan konseptien syntymistä. Kaupan alueilla tämä tukee kustannustehokkaita ratkaisuja ja keskusta-alueilla elävää keskustaympäristöä.

Keskusta-alueita ja kaupan alueita ei mitoiteta, mikä mahdollistaa niille hyvin erikoisia kaupan yksiköitä. Liiketilän lisätarvelaskelmat osoittavat kuitenkin tarpeellisen liiketilän lisätarpeen, joka jakautuu ympäri Vantaata. Lisäksi keskusta-alueiden ja kaupan alueiden fyysiset rajat ja olemassa oleva kaupunkirakenne tuottavat ylisuurille

hankkeille rajoituksia. Vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan keskustoihin ja kaupan alueille, mikä tukee pienempien yksiköiden pärjäämistä asuntoalueilla. Tämä ylläpitää kaupan monipuolista yksikkökokoja.

Suunnitelma ohjaa päivittäistavarakaupat ja muut erikoiskaupat kaupat keskusta-alueille tai tukeutumaan asuntorakenteeseen tai raideliikenteeseen. Tämä ylläpitää monipuolista kaupan saavutettavuutta. Suunnitelma ohjaa kaupan alueilla edistämään asioimista kevyellä ja joukkoliikenteellä. Tämä tukee kaupan alueiden monipuolista saavutettavuutta.

Suunnitelma mahdollistaa työpaikka-alueille pääkäyttötarkoitusta tukevia liiketiloja tapauskohtaisesti, mikä mahdollistaa monipuolisia liiketoimintakonsepteja, joissa kauppa on vain yhtenä osana. Suunnitelma ohjeistaa kaupunkia edistämään riittävää kaupan tonttitarjontaa, mikä lisää kaupan kilpailua vaihtoehtoisilla kaupan tonteilla.

Suhde suunniteltuihin kaupan hankkeisiin

Vantaalla on kaavoitusprosessissa, odottamassa investointipäätöstä tai rakennusvaiheessa tällä hetkellä monta kaupan hanketta (kuva 36). Vantaan hankkeet sijoittuvat laaja-alaisesti ympäri kaupunkia niin keskusta-alueille kuin keskusta-alueiden ulkopuolelle. Vantaan suurinta kaupan hanketta ryhdytään piakkoin rakentamaan Kivistössä, kun investointipäätös kauppakeskuksesta on tehty. Eniten kaupan hankkeita on Tikkurilan keskustan alueella. Vantaan kaupan hankkeet edustavat selvityksen suunnitelmaosion mukaista rakennetta.

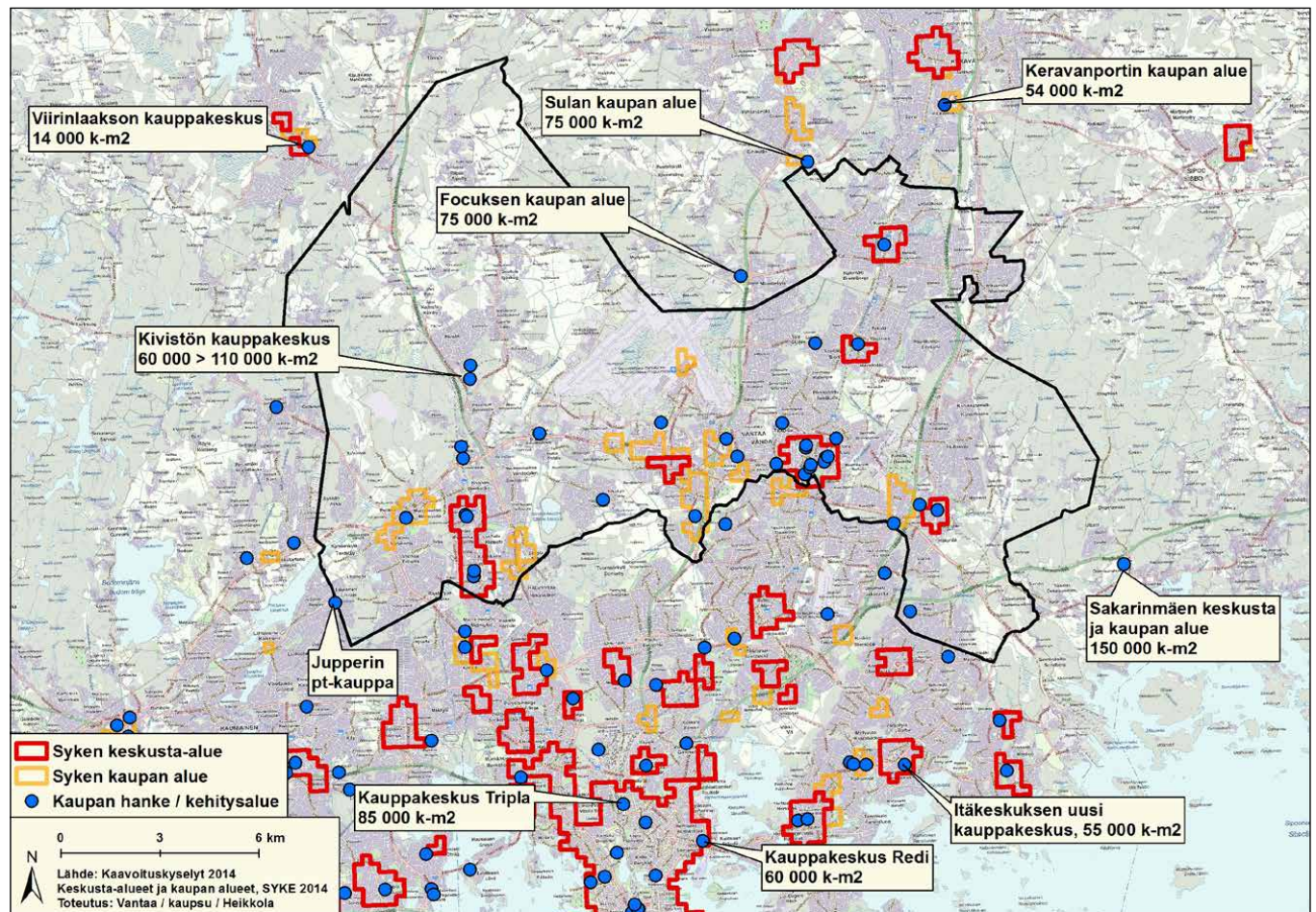
Vantaan naapurikunnissa on myös merkittävä määrä kaupan hankkeita tai laajempia kehitysalueita kaavoitusprosessissa, odottamassa investointipäätöstä tai rakennusvaiheessa. Merkittävimmin Vantaan kaupan palveluverkkoon vaikuttavat Vantaan pohjoisten naapurikuntien hankkeet. Keski-Vantaan kaupan alueilla asioidaan merkittävästi pohjoisen suunnalta. Jos Tuusulan kunnan Focuksen ja Sulan kaupan alueet kehittyvät koko laajuuteensa, vähenee Keski-Vantaan kaupan alueiden vetovoima pohjoisten kuluttajien näkökulmasta. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava sallii Focukseen 75 000 k-m² kauppaa, joka on kaikki uutta liiketilaa ja Sulaan 100 000 k-m² kauppaa, josta osa on uutta liiketilaa. Focuksen kaupan alueelle sallitaan alueen asemakaavaluonnoksen mukaan kaksi kappaletta enintään 2 000 k-m² päivittäistavarakaupan yksikköä. Toteutuessaan Focuksen päivittäistavarakaupat parantavat muun

muassa lolan päivittäistavarakaupan saatavuutta ja saavutettavuutta, mutta niillä saattaa olla myös negatiivisia vaikutuksia esimerkiksi Ruskeasannan tulevalle rautatieasemalle kehitettävään kauppaan.

Keravanportin alueelle on maakuntakaavassa osoitettu 75 000 k-m² kaupan alue, johon Kerava tekee tällä hetkellä laajoja kaupan alueita sallivaa yleiskaavaa. Toteutuessaan täysimittaisena Keravanportilla ei ole kuitenkaan merkittäviä vaikutuksia Vantaan kaupan alueille, koska Lahdenväylää pitkin Porttipuiston ja Hakikilan kaupan alueet sijaitsevat riittävän kaukana Keravanportista.

Nurmijärven Klaukkalan taajaman Viirinlaaksoon on valmistunut asemakaava kauppakeskusta varten, joka mahdollistaa uuden hypermarketin ja erikoiskauppaa. Toteutuessaan uusi kaupallinen kokonaisuus parantaa Luoteis-Vantaan kaupan saatavuutta. Kaupan toimijat näkevät Klaukkalan kaupan merkittävän kehittämisen ja Kivistön kauppakeskuksen toteuttamisen todennäköisesti vaihtoehtoisina toisilleen, molempien asiakaskunnan tullessa melko samoilta alueilta. Klaukkalassa sijaitsee tällä hetkellä jo hypermarket ja kohtuullisesti muuta kauppaa, joten Luoteis-Vantaan kaupan saatavuuden ja saavutettavuuden näkökulmasta kauppakeskuksen sijoittuminen Kivistöön olisi parempi ratkaisu. Lisäksi Kivistöön on tulossa merkittävä määrä uusia asukkaita, jotka kasvattavat alueen ostovoimaan huomattavasti.

Vantaan rajalle Espoon Jupperiin on tulossa päivittäistavarakauppa, joka vahvistaa Vantaa Linnaisten kaupunginosan päivittäistavarakaupan saatavuutta ja saavutettavuutta.



Kuva 36. Vantaan ja lähialueiden kaupan hankkeita sekä kehitysalueita. Kartassa on mainittu erikseen muutama suurimpi tai Vantaan palveluverkon kannalta merkityksellinen hanke.

Hakunilan kaupalliseen kehittämiseen vaikuttavat merkittävimmin Helsingin Itäkeskukseen rakennettava uusi kauppakeskus sekä mahdolliset laajat kaupalliset kehittämis-kohteet Östersundomin tulevassa seudullisessa keskustassa Sakarimäessä. Kaupan toimijoiden ja kiinteistökehittäjien suunnatessa suuret investoinnit kyseisiin kohteisiin, on Hakunilasta hyvin haasteellista kehittää seudullisesti vetovoimainen kaupan keskus. Tämän selvityksen suunnitelmaosiossa ehdotetaan Hakunilan kehittämisen perustuvan paikallisesti vetovoimaiseen liikekeskukseen.

Helsingin kantakaupungin alueelle kehitetään suuria Redin ja Triplan kauppakeskuk-sia. Vantaan kaupoissa asioivat helsinkiläiset kuluttajat asuvat pääsääntöisesti Kehä I:n ulkopuolella. Redi ja Tripla tulevat keräämään asiakkaansa puolestaan valtaosin Kehä I:n sisäpuolelta, joten Redillä ja Triplalla ei tule olemaan merkittäviä vaikutuksia Vantaan kaupan palveluverkkoon tai sen kehittämiseen.



6 KEHITYSSUOSITUKSET JA OHJAUSTARVE

6.1 Selvityksen hyödyntäminen ja ohjausvaikutus

Perinteisesti kaupan palveluverkkoselvitysten tarkoitus on tuottaa informaatiota maankäytön suunnitteluun ja kaupan alalla toimiville. Vantaan palveluverkkoselvitykseen on yhdistetty suunnitelmaosio, joka ottaa kantaa Vantaan tulevaisuuden palveluverkkoon. Informaation tuottamisen lisäksi tämä selvitys ohjeistaa Vantaan tulevaa kaupan palveluverkkorakennetta. Palveluverkkoselvityksen ja -suunnitelman ollessa lähtökohta maankäytön suunnitteluun, ei sillä ole virallista maankäyttö- ja rakennuslain mukaista ohjausvaikutusta. Varsinainen ohjausvaikutus tuotetaan liiketilaa sallivissa asemakaavoissa ja Vantaan seuraavassa yleiskaavassa.

Vantaan palveluverkkoselvitys on tuotettu laajassa vuorovaikutusprosessissa kaupan keskusliikkeiden, muiden kaupan toimijoiden sekä kiinteistökehittäjien ja -omistajien kanssa. Lisäksi se viedään hyväksyttäväksi jatkosuunnittelun pohjaksi Vantaan kaupunkisuunnittelulautakuntaan ja tiedoksi kaupunginhallitukseen.

Vaikka selvityksellä ja suunnitelmalla ei ole virallista asemaa maankäytön ohjausjärjestelmässä, on siitä selkeästi nähtävissä Vantaan ja prosessissa mukana olleiden yhteen sovitettu näkemys Vantaan kaupan palveluverkon kehittämisestä. Selvitys tulee toimimaan tausta-aineistona seuraavalle Vantaan yleiskaavalle ja uusille kaupan asemakaavoille. Niiden yhteydessä toteutetaan myös kaavaprosessin mukainen kaikkien osallisten kuuleminen.

6.2 Yleiskaavojen ajantasaisuuden arviointi

Vantaan viimeisen kaupan palveluverkon kokonaisnäkömyksen ollessa jo kahdeksan vuotta vanha, on sen laatimisen jälkeen ehtinyt tapahtua paljon nopeasyklisellä kaupan toimialalla. Vähittäiskauppaa ohjaava lainsäädäntö on myös tällä välin muuttunut ja sen ohjausvaikutukset ovat tulleet voimaan maakuntakaavatasolla. Vantaan seuraava yleiskaava joutuu ottamaan kantaa muuttuneeseen tilanteeseen. Merkittävimmät tarkistustarpeet Vantaan yleiskaavoissa tulevat liittymään ennemminkin kaupan määräyksiin kuin kaupan aluerajauksiin. Tämän selvityksen suunnitelmaosuus toimii yhtenä yleiskaavan kaupan ohjaamisen lähtökohtana.

Yleiskaavojen keskustatoimintojen alueet (C) ovat suurelta osin riittävän laajoja mahdollistaen keskusta-alueiden laajentumisia ja uusia merkittäviä kaupan hankkeita. Alueiden laajuudesta johtuen, eivät yleiskaavat ohjaa kuitenkaan riittävästi keskustojen kaupallista ydintä. Näillä alueilla tulee panostaa erityisesti liikeilojen sijoittamiseen rakenteessa, jalankulkuympäristöön, pysäköintiratkaisuihin sekä kaupunkikuvaan. Seuraavassa yleiskaavassa voisikin olla perusteltua jakaa C-merkintä kahteen osaan, ydinalueeseen ja muuhun keskustatoimintojen alueeseen, joilla olisi erilaiset kaavamääräykset. Yleiskaava voisi osoittaa selkeämmin myös keskusta-alueiden strategiset laajenemissuunnat.

Yleiskaavan kaupallisten palvelujen alueilla (KM) on vielä riittävästi laajenemis- ja tiivistymispotentiaalia. Kaikilla alueilla on vielä tyhjiä tontteja ja Petaksen kaupan alue on kokonaan avaamatta. Tammisto ja Porttipuisto ovat Vantaan seudullisista kaupan alueista lähimpänä maksimilaajuuttaan, mutta näilläkin alueilla on potentiaalia kortteleiden käyttötarkoituksen muutoksilla toteutettaville kaupan hankkeille. Yleiskaavassa ja kaupan alueiden kehittämisessä tulisi keskittyä myös kaupan alueiden liikeneratkaisuihin ja yhteyksiin, jotta kuluttajien on helppo asioida myös suosituimmilla kaupan alueilla, ilman suuria ruuhkia.

Yleiskaavan teollisuus- ja varastoaluemerkintä, joille voidaan sallia paljon tilaa vaativaa kauppaa (T/tk) tulee poistumaan merkintänä seuraavassa yleiskaavassa, koska nykyisen lainsäädännön puitteissa paljon tilaa vaativaa kauppaa ei katsota enää erityistapaukseksi vaan sitä ohjataan samalla tavalla kuin muutakin vähittäiskauppaa. Nykyiset T/tk-merkinnät tulee muuttaa KM-merkinnöiksi, jos aluetta halutaan kehittää jatkossa kaupan toiminnoille. Jos alueen katsotaan soveltuvan paremmin muuhun käyttöön, tulee merkintä osoittaa sen mukaan. Tällöin kortteleiden pääkäyttötarkoitus ei voi kuitenkaan olla enää kauppa, eikä alueelle saa rakentaa vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Yleiskaavojen KM-merkintä ohjaa tällä hetkellä jokaista KM-aluetta samalla tavalla. Seuraavassa yleiskaavassa osoitetaan todennäköisesti lisää KM-alueita, koska T/tk-merkintä poistuu käytöstä. Silloin on perusteltua profiloida Vantaan kaupan alueita niiden vahvuuksien mukaan. Tämä voisi tapahtua esimerkiksi samaan tapaan kuin tämän selvityksen suunnitelmaosuudessa on esitetty. Tammistoa, Porttipuistoa, Petikko-Varistoa ja Vantaanporttia kehitetään monipuolisina kaupan alueina. Koivuhakaa, Viinikkalaa ja Hakkilaa kehitetään puolestaan paljon tilaa vaativaan kaupan alueina. KM-alueiden nykyisen ohjaustavan mukainen määräys, jossa ohjataan vain päivittäistavarakauppaa, ei lainmuutoksen takia tule olemaan enää voimassa olevan Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukainen. Määräys tulee näin ollen ajantasaistaa ottamalla yleiskaavassa tarkemmin kantaa kaupan laatuun.

Viime vuosina kaupallisten palvelujen alueet (KM) ovat herättäneet kiinnostusta päivittäistavarakaupan toimijoiden keskuudessa. Vantaan yleiskaava 2007 ei salli KM-alueille päivittäistavarakaupan myymälätiloja sisältäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä, mutta niille voidaan sallia erilaisia kaupallisia lähipalveluita. Yleiskaavaselvityksen mukaan kaupallisilla lähipalveluilla tarkoitetaan muun muassa lähikauppoja, kioskeja ja ravintoloita. Yleiskaava määrittelee lähikaupaksi n. 400 k-m² päivittäistavarakaupat, jotka palvelevat lähiasutusta tai -työpaikkoja, ja jotka ovat myös jalan saavutetta-

vissa. Pääsääntöisesti kuitenkin yli 1000 k-m² päivittäistavarakaupoilla on lähialuetta laajempi vaikutusalue. Kyseinen ohjeistus on edelleen tarpeellinen keskusta-alueiden elinvoimaisuuden ja asuntoalueiden lähikauppojen näkökulmasta.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava mitoittaa keskustan ulkopuoliset kaupan alueet. Tämä ohjaus tulee sisällyttää seuraavaan yleiskaavaan. Tässä selvityksessä mitoitus ei ole tehty, mutta maakuntakaavan mitoituksen mahdollistamaa rakentamispotentiaalia on tarkasteltu taulukossa 10. Vantaanportin paikallinen kaupan alue on Vantaan ainoa kaupan alue, joka on ylittänyt mitoituksen rajan, joten maakuntakaavan ohjauksen mukaan aluetta ei voisi enää laajentaa tai tiivistää. Jos aluetta halutaan kehittää ja laajentaa merkittävästi uusille kaupan toiminnoille, on ennen uutta yleiskaavaa alueelle osoitettava maakuntakaavoituksessa seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön merkintä.

Seuraavan yleiskaavan tulee myös määrittää maakuntakaavassa kohdamerkinnällä osoitettujen vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainti ja laajuus. Tähän hyvän lähtökohdan tarjoaa tämän selvityksen suunnitelmaosio.

Yleiskaavan keskustatoimintojen alakeskusten (c) rooli on jäänyt ohjausvaikutuksiltaan lähinnä tavoitetilamuotoiseksi merkinnäksi vähittäiskaupan suuryksiköiden ohjaamisen kannalta. Merkintä osoittaa selkeästi asemakaavoitukselle, minne olisi perustelua sijoittaa asuntoalueen ydin. Merkinnällä ohjataan alueille kattavat päivittäistavarakaupan palvelut sallimalla sijainneille vähittäiskaupan suuryksiköt. Tätä ajatusta merkintä ei ole saavuttanut. Yhteenkään alakeskukseen ei ole muodostunut päivittäistavarakaupan suuryksikköä ohjauksen aikana, eikä aikana ennen kyseistä merkintää. Tämä johtuu todennäköisesti siitä, että yleiskaavojen alakeskukset sijoituvat asuinalueiden keskelle, jonne päivittäistavarakaupan toimijoiden mielestä ei ole kannattavaa toteuttaa yli 2 000 k-m² yksikköä vaan noin 400 – 1 800 k-m² yksikkö on tilanteesta riippuen riittävä.

Seuraavassa yleiskaavassa olisi perusteltua tarkistaa keskustatoimintojen alakeskusten ohjaustarkoituksen tavoitteita. Jos niillä halutaan houkuttaa asuinalueille kattavampia päivittäistavarakaupan myymälöitä, tulisi ne sijoittaa kokoojakadun varteen, jolloin myös kaupan toimijat olisivat valmiita rakentamaan niille suuryksikön. Yhtenä esimerkkinä tällaisesta on Kaivokselan alakeskus, joka on sijoittunut kahden asuntoalueen väliin vilkkaan tieyhteyden äärelle, josta kulkee myös kattava joukkoliikenteen tarjonta. Tällä alueella onkin Vantaan alakeskuksista paras päivittäistavarakaupan tarjonta.

Verkostoituneessa kaupunkirakenteessa myös alakeskusten kohdemerkintää tulisi tarkastella uudella tavalla. Yhtenä vaihtoehtona voisi olla alakeskuksen osoittaminen merkittävän kadun varrelle keskusvyöhykkeenä ennemmin kuin yhtenä sijaintina. Tällöin - varsinkin uusilla alueilla - kohdemerkintä ei lukitsisi jatkosuunnittelua vaan alakeskus voisi muodostua hyväksi katsotulle vyöhykkeelle.

6.3 Vantaan kaupan kehittäminen

Vetovoimaisen kauppaliikkeen tai liikekokonaisuuden onnistunut suunnittelu vaatii lukuisten eri suunnittelutasojen yhteensovittamista. Ei riitä, että sijainti on oikea, jos kyseiseen sijaintiin toteutetun kaupan liiketoimintakonsepti on väärä tai liikkeen lähiympäristön toiminnalliset ja rakenteelliset ratkaisut eivät tue liiketoimintakonseptia. Vantaa on tunnettu useista vetovoimaisista kaupan sijainneista, joissa kauppojen liiketoimintakonseptit sekä alueen sijainti ja rakenne tukevat onnistuneesti toisiaan. Kaupan ja kaupungin kehittyessä useat tällaiset sijainnit ovat kuitenkin muuttuneet niin, että alueella on mahdollista pärjätä myös uudenaikaisilla konsepteilla. Tämän on mahdollistanut muun muassa tiiviin kaupunkirakenteen ja asumisen laajeneminen kaupan toimintaan erikoistuneille alueille sekä kaupan digitalisoituminen.

Tulevissa kaupan kaavoitushankkeissa tulisi huomioida keskusta-alueiden ja kaupan alueiden tarjoamat uudet mahdollisuudet kaupan liiketoimintakonseptien kehittämisessä. Ennen kaikkea tulisi olla tekemättä sellaisia ratkaisuja, jotka estävät kaupan uusien innovaatioiden toteuttamista kaupunkirakenteessa, koska emme voi olla varmoja, mitä uudet innovaatiot tulevat olemaan. Keskusta-alueilla nämä voisivat tarkoittaa esimerkiksi digitaalisten ostosmaailmojen luomista tietyille kauppakaduille tai uudentyyppejä ostosten kotiinkuljetusmahdollisuuksia. Ehkäpä paljon tilaa vaativa kauppa voi pärjätä keskustojen pienemmissä liiketiloissa hyödyntämällä show room -ratkaisuja tai tarjoamalla asiakkaalle tuotekokemus 3D-lasien välityksellä esimerkiksi uudesta keittiöstä. Kaupan alueilla kauppaliikkeet voisivat hyödyntää enemmän myös lähiympäristön ostovoimaa tarjoamalla hyvät yhteydet lähialueelta liiketiloihin. Kyseisillä alueilla on myös enemmän tilaa, joten sinne voidaan toteuttaa esimerkiksi erilaisia tuotteiden testausalueita.

Kaikilla sijainneilla tulee suunnittelussa ottaa huomioon verkkokaupan asettamat tulevaisuuden mahdollisuudet ja vaatimukset. Liikerakennuksissa tämä tarkoittaa muun muassa hyvin sijoitettavia noutopisteitä. Rautatieasemille tai muihin liikenteen solmu-kohtiin on perusteltua sijoittaa myös erityyppisiä tuotteiden noutomahdollisuuksia. Rakennussuunnittelussa verkkokauppa voidaan huomioida muun muassa rappukäytäviin sijoitettavina lukittavina säilytystiloina, joissa on kylmäsäilytysmahdollisuus elintarvikkeita varten.

Vantaalle on kehittynyt muutamia seudullisesti vetovoimaisia kaupan kokonaisuuksia. Aluksi nämä keskittymät palvelivat miltei yksinomaan kauempaa saapuvia kuluttajia. Keskusten lähialueiden rakennuttua ja ostovoiman kasvettua, myös paikallisesta kulutuksesta on muodostunut merkittävä osa keskusten myyntiä. Tästä johtuen seudullisiksi keskittymiksi suunniteltavat kauppakeskukset ja kaupan alueet tulee suunnitella niin, että ne palvelevat onnistuneesti myös paikallista naapurustoa. Tämä voidaan toteuttaa hyvällä lähiympäristön toiminnallisella ja kaupunkikuvallisella suunnittelulla. Kaupan maankäytön ohjaamisessa yleiskaavatasoinen keskusta-alueiden ja kaupan alueiden sijoittumisen, yhteyksien sekä kokoluokkien suunnittelu ja asemakaavatasoinen kaupan lähiympäristön ja kaupunkikuvan ohjaaminen ovat yhtä tärkeitä.

Vantaalla on tällä hetkellä keskustan ulkopuolella hyvin paljon käyttämätöntä tai vajaasti käytettyä paljon tilaa vaativan kaupan asemakaavapotentiaalia, joka sallii myös vähittäiskaupan suuryksiköjä. Kyseiset kaavat vanhentuvat 17.4.2017 paljon tilaavaa vaativan kaupan siirtymäajan päätyttyä. Näitä kaavoja on uusittu viime vuosina ja niiden tarkistamista tulee jatkaa, jotta kaavat täyttävät lain mukaiset vaatimukset jatkossakin.

Vantaalla on paljon hyvinkin vanhoja liiketilaa sallivia asemakaavoja, joiden ajanmukaisuus tulee arvioida ennen rakennusluvan myöntämistä. Ajanmukaisuuden arviointi tehdään, jos asemakaava on ollut voimassa yli 13 vuotta ja on merkittävältä osalta edelleen toteuttamatta, lisäksi uudella rakennuksella täytyy olla alueiden käytön tai ympäristökuvan kannalta olennaisia merkityksiä.

Kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma esittää lukuisia ohjaus- ja kehitysajatuksia. Kauppaa on tarkastelu koko Vantaan tasolla keskittyen keskustojen, kaupan alueiden ja muiden alueiden välisiin suhteisiin ja rooliin Vantaan palveluverkossa. Tarkasteluja on tehty myös aluekohtaisesti määritellen yksittäisten kohteiden kaupan kehittämisen mahdollisuuksia ja haasteita. Selvityksen yleispiirteisyydestä johtuen kauppaa tulee tarkastella seuraavassa suunnitteluvaiheessa tietyillä alueilla tarkemmallalla tasolla.

Vantaan keskustoista Martinlaaksoon on hyväksytty vuonna 2015 alueen suunnittelua linjaava kehityskuva, joko tarkastelee kauppaa onnistuneesti. Tikkurilan kaavarunko (2015) ottaa myös esimerkillisesti kantaa alueen kaupan sijoittumiseen ja rakentamiseen. Kivistön keskusta-alueen suunnittelussa yhtenä keskeisenä lähtökohtana ovat olleet kaupan toiminnot. Näillä alueilla voidaan kaupan asemakaavasunnittelussa tukeutua hyvin alueiden kehitystarkasteluihin ja tähän kaupan selvitykseen.

Sen sijaan ainakin Hakunilaan ja Myyrmäkeen on tarpeen tehdä keskusta-alueiden tarkastelut, joissa kaupan kehittämiseen otetaan kantaa korttelikohtaisesti. Tämä selvitys toimii hyvänä lähtökohtana alueiden selvityksille. Korson keskeisimmistä keskustakortteleista järjestettiin suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailu vuonna 2014. Voittajasuunnitelma ottaa kantaa Korson keskustan ydinalueeseen, mutta Korson keskustaa olisi perusteltua tarkastella myös hiukan laajemmin. Koivukylässä seuraavan suunnitteluvaiheen tulisi tarkastella radan itä- ja länsipuolen kehittämistä yhtenäisemmäksi alueeksi. Pakkalassa tulisi tutkia kauppa- ja viihdekeskuskokonaisuuden parempaa toiminnallista ja kaupunkikuvallista sitomista muuhun kaupunkirakenteeseen.

Kaupan alueista ainakin Tammistolle ja Petikko-Varistolle on tarpeen tehdä kehittämistarkastelut. Tammistossa keskeisenä tarkastelun kohteena on Valimotien liikenne ja sen ruuhkien hillitseminen sekä alueen jalankulkuympäristön parantaminen. Petikko-Varistossa kehittämisessä tulisi pohtia tapoja, miten alueen vetovoimaa saadaan kasvatettua.

Maankäytön suunnittelu, jonka keskeisenä osana on kaupan palveluverkon suunnittelu, on erilaisten näkemysten yhteensovittamista. Vantaan kaupan kehittäminen on perustunut hyvään yhteistyöhön kaupungin sekä kaupan toimijoiden ja kiinteistökehittäjien välillä. Tämän yhteistyön pohjalta on mahdollista löytää ratkaisuja, joissa kaikkien osapuolten näkemykset on otettu huomioon. Tämä kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma jatkaa osaltaan tätä yhteistyötä.

Asuinalueet -paikkatietokanta (2010) Suomen ympäristökeskus. <http://www.d3.ymparisto.fi/d3/aineistolataus.htm>, haettu 24.10.2014.

Helsingin ja Helsingin seudun väestöennusteet 2014-2050 (2013) Helsingin kaupungin tietokeskus. http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/13_09_18_Tilastoja_29_Vuori.pdf, haettu 13.10.2015.

Helsingin seudun liikennetutkimus 2012 (2013) HSL. https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/helsingin_seudun_liikkumistutkimus2012_hlj2015_tiivistelma.pdf, haettu 13.10.2015.

Joukkoliikennekaupunki Vantaa (2014) Vantaan kaupunki. http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/108268_Joukkoliikennekaupunki_Vantaa.pdf, haettu 13.10.2015

Kauppakeskukset (2015) Suomen Kauppakeskusyhdystys ry. <http://www.kauppakeskusyhdystys.fi/attachments/2015-03-2015-06-1748.pdf>, haettu 13.10.2015.

Kaupungin maomaisuuden luovutus ja varausperiaatteiden hyväksyminen (2013) Vantaan kaupunginhallitus, pöytäkirjaote 17.6.2013.

Keskustat ja kaupan alueet -paikkatietokannat (2010 ja 2012) Suomen ympäristökeskus. <http://www.d3.ymparisto.fi/d3/aineistolataus.htm>, haettu 24.10.2014.

Maapolittiset linjaukset kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta koskien (2014) Vantaan kaupunki. http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/113623_Mapo_2015_web.pdf, haettu 13.10.2015.

Maankäyttö- ja rakennuslaki (2015) Finlex. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>, haettu 13.10.2015.

Mannermaa, Mika (2003) Tulevaisuudentutkimus tieteellisenä tutkimusalanä. Teoksessa: Miten tutkimme tulevaisuutta, toim. Vapaa-vuori Matti – Santtu von Bruun, Acta Fennica Futura no 5. Tulevaisuudentutkimuksen seura ry, Tampere.

Catella markkinakatsaus, syksy 2015 Suomi (2015) Catella Property Oy.

Marja-Vantaan osayleiskaavan selostus (2006) Vantaan kaupunkisuunnittelun julkaisuja 5/2005.

Myymälärekisteri (2013) A. C. Nielsen Finland Oy.

Ostovoima (2012) Tuomas Santasalo Ky. <http://www.tuomassantasalo.fi/pages/ostovoima.php>, haettu 24.6.2015.

Raijas Anu & Katja Järvelä (2015) Päivittäistavaroiden ostaminen ja kuluttajien näkemykset kaupan kanta-asiakasjärjestelmistä. Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksiä 1/2015. <http://www.kkv.fi/globalassets/kkv-suomi/julkaisut/selvitykset/2015/kkv-selvityksia-1-2015-kanta-asiakasjarjestelmat.pdf>, haettu 13.10.2015.

SeutuCD-14 (2015) Helsingin seudun ympäristöpalvelut.

Seppälä, Yrjö (1984) 84 tuhatta tulevaisuutta. Gaudeamus, Helsinki.

Työpaikat Vantaalla vuonna 2012 (2014) Vantaan kaupunki. http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/107524_Tilastokatsaus_11_2014_Tyopaikat_Vantaalla_vuonna_2012.pdf, haettu 13.10.2015.

Yritys- ja toimipaikkatilastot (2013) Tilastokeskus. <http://www2.toimialaonline.fi>, haettu 24.4.2015.

YKR-ruututietoaineisto (2014) Suomen ympäristökeskus.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi (2013) Uudenmaan liiton julkaisuja E 125-2013.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, selostus, maakuntavaltuuston hyväksymä 20.3.2013 (2013) Uudenmaan liitto.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus 2012-2015, liiteaineisto (2012) <http://www2.kauniainen.fi/dynasty/fin/kokous/2012926-12-7778.PDF>, haettu 13.10.2015.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (2008) Ympäristöministeriö. <http://www.ymparisto.fi/download/no-name/%7BA2516D1A-DF52-4E0B-A00C-E2DDC51EF440%7D/59386>, haettu 13.10.2015.

Valtuustokauden 2013-2017 strategia, KV 17.6.2013 (2013) Vantaan kaupunki. http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/117515_Strategia_2013-2017_valiarviointi-suomi.pdf, haettu 13.10.2015.

Vantaan elinvoimaohjelma 2014-2016 (2013) Vantaan kaupunki. http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/106602_Elinvoimaohjelma.pdf, haettu 13.10.2015.

Vantaan kaupungin tilastollinen vuosikirja (2013) Vantaan kaupunki. http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/106632_Tilastollinen_vuosikirja_2013.pdf, haettu 13.10.2015.

Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2014-2023 (2014) Taloussuunnittelu, Vantaan kaupunki.

Vantaan yleiskaava, yleiskaavan selostus (2007) Vantaan kaupunkisuunnittelun julkaisuja 15/2007.

Vantaan väestöennuste 2014, koko kaupungin ennuste 2015-2040, osa-alue-ennuste 2015-2024 (2014) Tietopalvelu A4:2014. Vantaan kaupunki.

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

Liite 1. Selvityksessä haastatellut henkilöt

Vähittäiskaupan keskusliikkeet

Kesko Oyj, 18.2.2015

- Antti Palomäki (pääkaupunkiseudun aluejohtaja)
- Päivi Lindholm (Ruokakeskon kauppapaikkapäällikkö)

Suomen lähikauppa Oy, 20.2.2015

- Mika Vesterinen (kauppapaikkajohtaja)
- Hanna Santasalo (suunnittelupäällikkö)

Lidl Suomi Ky, 20.2.2015

- Antti-Ville Haapanen (liikepaikkapäällikkö)
- Atso Laxell (liikepaikkapäällikkö)

HOK-Elanto, 23.2.2015

- Jyrki Karjalainen (kiinteistöjohtaja)

Muut kaupan toimijat

Erikoiskaupan liitto ry, 16.2.2015

- Tuomas Santasalo (tutkija)

Helsingin seudun kauppakamari, 19.2.2015

- Ari Tulensalo (johtaja)
- Tiina Pasuri (maankäyttö- ja liikenneasioiden päällikkö)

Kauppakeskusyhdistys ry, 4.3.2015

- Johanna Aho (toiminnanjohtaja)
- Mikko Östring (johtaja)

Matti Himberg Oy, 23.3.2015

- Matti Himberg (kauppias)

Kiinteistökehittäjät ja -omistajat

YIT Rakennus Oy, 19.3.2015

- Juha Rinne (hankekehityspäällikkö)

Skanska Oy, 27.3.2015

- Antti Tuomainen (johtaja)

SRV Rakennus Oy, 31.3.2015

- Jouko Pöyhönen (johtaja, hankekehitys)

Citycon Oyj, 1.4.2015

- Elena Stenholm (kaupallinen johtaja)

NCC Property Development Oy ja NCC Rakennus Oy, 22.5.2015

- Markus Salmela (projektijohtaja)
- Pekka Harstila (hankekehitysjohtaja)
- Mauri Sahi (hankekehityspäällikkö)

Vantaan kaupungin edustajat

Kaupunkisuunnittelu

- Tarja Laine (kaupunkisuunnittelujohtaja) 26.1.2015
- Mari Siivola (yleiskaavapäällikkö) 26.1.2015
- Timo Kallaluoto (aluearkkitehti) 27.1.2015
- Asta Tirkkonen (aluearkkitehti) 28.1.2015
- Vesa Karisalo (aluearkkitehti) 2.2.2015
- Lea Varpanen (kaavoituspäällikkö) 4.2.2015

Yrityspalvelut

- Leea Markkula-Heilamo (yrityspalvelujohtaja) 2.2.2015

Elinkeinopalvelut

- Jose Valanta (elinkeinojohtaja) 2.2.2015

Liite 2. Haastatteluteemat

Haastatteluissa käsiteltiin päivittäistavarakauppaa, paljon tilaa vaativaan kauppaan, muuta erikoiskauppaa ja kaupallisia palveluita haastateltavan edustamasta organisaatioista riippuen.

Kaupan markkina- ja kehitysnäkymät

Yksikkökoko (yksittäiset liikkeet ja liikekokonaisuudet)

Myyntitehokkuus

Ostovoiman kehitys ja liiketilan lisätarve

Fyysiset myyntikanavat

- Lähikaupat ja kivijalkakaupat
- Kauppa- ja hypermarketkeskukset
- Yksittäiset liikerakennukset ja erikoiskauppojen keskukset
- Ostoskeskukset
- Muut fyysiset myyntikanavat

Verkkokauppa

Kaupan ketjut ja konseptit

Kaupan megatrendit ja heikot signaalit

Kuluttajakäyttäytyminen

Kilpailu, kilpailun edistäminen ja kilpailuttaminen

Kaupan ja julkisten palveluiden yhdistäminen

Kaupan sijoittuminen ja ohjaaminen

Keskusta-alueet (aluekeskukset ja paikalliskeskukset)

Keskustojen ulkopuoliset kaupan alueet (seudulliset ja paikalliset)

Kaupan saavutettavuus ja saatavuus

Keskustojen ja kaupan alueiden laajuus

Kaupan suhde lähiympäristöön

Uudet kaupan paikat ja kauppapaikkojen laajentuminen

Kauppapaikkojen agglomeraatio

Vantaan kiinnostus kaupan sijaintina

Alueiden profilointi

Kaupan ohjaaminen (sijainti, laatu ja koko)

Liite 3. Palveluverkkoselvityksen ja -suunnitelman työpaja 5.6.2015

Asialista

1. Palveluverkkoselvityksen tavoitteet, prosessi ja aikataulu
2. Näkemyksiä haastattelukierrokselta
3. Skenaarioiden esittely
4. Skenaarioista keskustelu pienryhmissä (kahvin parissa)
5. Keskustelujen purku
6. Skenaarioiden priorisointi
7. Tavoiteltavan skenaarion valinta
8. Aluekohtaiset kysymykset
9. Loppukeskustelu

Osallistujat

- Päivi Lindholm (Kesko Oyj)
- Jyrki Karjalainen (HOK-Elanto)
- Tommi Seppänen (HOK-Elanto)
- Jari Pynnönen (Suomen lähikauppa Oy)
- Antti-Ville Haapanen (Lidl Suomi Ky)
- Tuomas Santasalo (Erikoiskaupan liitto ry)
- Ari Tulensalo (Helsingin seudun kauppakamari)
- Tiina Pasuri (Helsingin seudun kauppakamari)
- Markus Salmela (NCC Property Development Oy)
- Jouko Pöyhönen (SRV Rakennus Oy)
- Juha Rinne (YIT Rakennus Oy)
- Heikki Hannukkala (YIT Rakennus Oy)
- Tarja Laine (Vantaan kaupunki)
- Mari Siivola (Vantaan kaupunki)
- Anitta Penttimikko (Vantaan kaupunki)
- Asta Tirkkonen (Vantaan kaupunki)
- Vesa Karisalo (Vantaan kaupunki)
- Leea Markkula-Heilamo (Vantaan kaupunki)
- Jose Valanta (Vantaan kaupunki)

Järjestäjät (eivät äänestäneet)

- Joni Heikkola (Vantaan kaupunki)
- Pia Tasanko (Vantaan kaupunki)
- Satu Onnela (Vantaan kaupunki)

Liite 4. Kaupungin työpaikkatonttien luovutus- ja varausperiaatteet liiketilojen osalta

Kilpailut/julkinen haku

Kaupunki kilpailuttaa työpaikkatontit aina silloin, kun kysymyksessä on:

- yli 10 000 k-m² liiketontit, joihin saa rakentaa päivittäistavaramyymälän,
- keskustoissa ja asemien läheisyydessä sijaitsevat yli 2000 k-m² suuruiset liiketontit, joihin saa rakentaa päivittäistavaramyymälän

Kaupunki **voi kilpailuttaa** työpaikkatontit KALA:n päätöksellä silloin, kun kysymyksessä on:

- yli 10 000 k-m² suuruiset liiketontit (ilman pt-kauppaa)
- keskustoissa ja asemien läheisyydessä sijaitsevat alle 2000 k-m² suuruiset liiketontit, joihin saa rakentaa päivittäistavaramyymälän
- keskustoissa ja asemien läheisyydessä sijaitsevat toimistokeskittymät (ns. business parkit)
- teollisuus-, tuotanto- ja varastotontit (ns. trade park).

Kaupunki **laittaa julkiseen hakuun** työpaikkatontit KALA:n päätöksellä silloin, kun kysymyksessä on:

- alle 10 000 k-m² kokoiset liiketontit, joihin saa rakentaa päivittäistavaramyymälän keskustojen ulkopuolella,
- polttonesteiden jakeluasemat
- osa uusien pienteollisuusalueiden tonteista (esim. Mikkola, Vehkala)
- palvelu-, hotelli- ja monitoimikohteet.

Edellä oleva jako kilpailun, julkisen haun ja suoraan loppukäyttäjälle luovuttamisen välillä on tehty ottaen huomioon hankkeen suuruus sekä se, onko alalla todellista kilpailua. Loppukäyttäjien toimitilojen luovutuksessa on lisäksi otettava huomioon liikesalaisuuden/pörssisalaisuuden tai muun vastaavan julkisuutta rajoittavan seikan vaatimukset.

Kilpailun järjestämisestä päättää aina se elin, joka päättää johtosääntöjen mukaisesti tonttien luovutuksesta (KH tai KALA).

Varaukset ja luovutukset

Niiden työpaikkatonttien varaukset, joita ei kilpailuteta tai laiteta julkiseen hakuun, antaa pääsääntöisesti se luottamusmieselin, joka päättää johtosääntöjen mukaisesti tonttien luovutuksesta (KH tai KALA).

Mikäli liike- tai pörssisalaisuus tai muun vastaavan julkisuutta rajoittavan seikan vaatimukset estävät asian käsittelyn luottamusmieselimissä, niin työpaikkatontin varauksen loppukäyttäjälle tai loppukäyttäjän yhteistyötaholle antaa kaupunginjohtaja tai apulaiskaupunginjohtaja.

Liite 5. Kaupan keskeistä sanastoa

Erikoiskauppa

Erikoiskaupat ovat erikoistavaroita tarjoavia vähittäiskauppoja. Erikoiskaupat edustavat erilaisia toimialoja, joilla on kuitenkin paljon yhteisiä piirteitä sekä rakenteellisesti että toiminnallisesti. Erikoiskauppojen toiminnan ytimenä ovat henkilökohtainen palvelu, korkea asiantuntemus ja erikoistunut tuotevalikoima. Vähittäiskaupan kaikista yrityksistä valtaosa on erikoiskauppoja. Erikoiskaupan yritysten koko vaihtelee pienistä yksityisyrittäjistä kansainvälisiin ketjuihin (Kaupan liitto, www.kauppa.fi).

Erikoistavaroiden kauppa

Kaupankäynnin muoto, jossa yritys myy erilaisia tavaroita. Erikoistavaroiden kauppaa harjoittavat myymälät myyvät tietyn alan tuotteita, joko kapeampaa tai laajempaa valikoimaa. Päivittäistavara kaupassa voidaan myös harjoittaa erikoistavaroiden kauppaa. Tavaratalot harjoittavat osastoillaan erikoistavaroiden kauppaa. (Santasalo & Heusala 2002).

Hypermarket

Hypermarket on monen alan tavaroita myyvä, pääosin itsepalveluperiaatteella toimiva myymälä, jossa myynnin painopiste on päivittäistavaroissa. Hypermarketin myyntipinta-ala on yli 2 500 neliömetriä. Elintarvikkeiden osuus on alle puolet (< 50 %) myyntipinta-alasta. Mikäli elintarvikkeiden osuus myyntipinta-alasta on yli puolet (>50 %), kyseessä on suuri supermarket (Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus 2013).

Kaupan laatu

Kaupan laadulla tarkoitetaan kaupan toimialaa. Arvioitaessa suunnitteluratkaisun vaikutuksia keskustan kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen otetaan huomioon muun muassa kaupan laatu. Keskusta-alueille sijoittuu tyypillisesti päivittäistavarakauppaa ja tiettyjä erikoistavarakaupan toimialoja, kuten muoti- ja urheilukauppaa, kun taas toiset erikoistavarakaupan toimialat hakeutuvat usein niiden reunoille ja ulkopuolelle, eivätkä kilpaile keskustakaupan kanssa (Vähittäiskaupan suuryksikköjen kaavoitus 2013). Tässä selvityksessä kauppa jaetaan laadun perusteella kolmeen ryhmään, joita ovat:

- Päivittäistavarakauppa
- Muu erikoiskauppa
- Paljon tilaa vaativa kauppa

Kauppakeskus

Kauppakeskus muodostuu liikerakennuksesta, jossa myymälät ja palvelut avautuvat sisäänpäin käytäville tai keskusaukiolle. Vuokrattavan liiketilan määrä on yleensä vähintään 5000 h-m². Kauppakeskuksessa on vähintään 10 myymälää. Kauppakeskuksessa on yksi tai useampi ankuri tai veturiyritys ja joukko avainyrittäjiä sekä muita myymälöitä ja palveluja. Palvelut voivat olla joko kaupallisia tai julkisia. Yksittäisen yrityksen osuus liiketilan kokonaismäärästä ei ylitä 50 %. Kauppakeskuksella on yhteinen johto ja markkinointi (Kauppakeskukset 2015).

Muu erikoiskauppa

Tässä selvityksessä muulla erikoiskaupalla tarkoitetaan vähittäiskauppaa, jota ei määritellä päivittäistavarakaupaksi, eikä paljon tilaa vaativaksi erikoistavaran kaupaksi. Tällaisia kauppajia ovat muun muassa vaate- ja kenkäkaupat, kirjakaupat, kulta- ja kellokaupat, terveystuotekaupat, optikkoliikkeet, lukkoseppä- ja avainliikkeet sekä apteekit.

Myyntitehokkuus

Myyntitehokkuutta on tässä selvityksessä tarkasteltu suhteessa myyntipinta-alaan (euromääräinen myynti / myyntipinta-ala / vuosi).

Ostokeskus

Ostokeskus muodostuu yhdestä tai useammasta liikerakennuksesta, joissa myymälät yleensä avautuvat ulkotilaan (Kauppakeskukset 2015).

Ostovoima

Alueen ostovoima lasketaan väestö- ja kulutustietojen avulla seuraavasti: kulutus euroa/henkilö/vuosi x väestömäärä. Ostovoiman kehitys muodostuu siten kulutuksen kasvun ja väestökehityksen yhteisvaikutuksena. Ostovoimatarkasteluissa on pidettävä mielessä, että ostovoima kuvaa kuluttajien ostopotentiaalia tietyllä alueella. Se ei kerro suoraan, missä tämä potentiaali toteutuu myyntinä. Lähinnä kulutuksessa olevien erojen vuoksi ostovoimaa ja sen kehitystä tarkastellaan yleensä erikseen päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan osalta (Kauppa kaavoituksessa 2004).

Ostovoiman siirtymä

Ostovoiman siirtymä on kunkin alueen ostovoiman ja vähittäiskaupan myynnin erotus. Kuluttajat eivät tee kaikkia ostoksia omalta paikkakunnalta, vaan osa ostoksista hankitaan kunnan ulkopuolelta. Vastaavasti muualla asuvat tuovat asianomaiselle paikkakunnalle ulkopuolista ostovoimaa. Ostovoiman siirtymää tapahtuu myös kunnan sisällä, esimerkiksi asuntoalueilta kuntakeskukseen tai muihin keskuksiin (Kauppa 2005).

Paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa

Ympäristöministeriön suosituksen mukaan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaan (tiiva-kauppa) kuuluu moottoriajoneuvojen kauppa, moottoriajoneuvojen varaosien ja tarvikkeiden kauppa, rengaskauppa, venekauppa, veneilytarvikkeiden kauppa, matkailuvaunujen kauppa, huonekalukauppa, sisustustarvikkeiden kauppa (rakenteellinen sisustus), rautakauppa, rakennustarvikkeiden kauppa, maatalouskauppa, puutarha-alan kauppa ja kodintekniikkakauppa (Ympäristöministeriö 2000: Suositus paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tulkinna).

Päivittäistavarakauppa

Päivittäistavarakaupalla (pt-kauppa) tarkoitetaan päivittäistavaroiden koko valikoimaa myyvää (ruoka, juomat, teknokemian tuotteet, kodin paperit, tupakkatuotteet, lehdet ja päivittäiskosmetiikka) pääasiassa itsepalveluperiaatteella toimivaa marketmyymälää. Ruoan osuus päivittäistavaramyymälöiden kokonaismyynnistä on noin 80 % (Kaupan liitto, www.kauppa.fi).

Saatavuus ja saavutettavuus

Saatavuudella tarkoitetaan kaupan ja palvelujen saatavilla oloa, tai saantia eli tarjolla oloa. Kaupan ja palvelujen saavutettavuudella tarkoitetaan sitä, miten tarjolla olevia palveluja pääsee käyttämään. Saavutettavuuden käsitteen voidaan siten katsoa sisältävän saatavuuden (Kohijoki 2013; Vähittäiskaupan suuryksikköjen kaavoitus 2013).

Seudullinen ja paikallinen merkittävyys

Seudullisesti merkittävällä vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan sellaista kaupan yksikköä, jolla voidaan arvioida olevan yhtä kuntaa laajempia, seudullisia vaikutuksia. Seudullista merkitystä omaavan suuryksikön alaraja voi olla erilainen riippuen kyseessä olevasta alueesta ja olosuhteista sekä kaupan laadusta. Paikallisesti merkittävä yksikkö on sellainen, jota ei luokitella seudullisesti merkittäväksi (Vähittäiskaupan suuryksikköjen kaavoitus 2013).

Vähittäiskaupan suuryksikkö

Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan kooltaan yli 2000 kerrosneliömetrin suuruista vähittäiskaupan myymälää. Kerrosalaltaan 2000 neliömetrin suuruinen myymälä vastaa myyntipinta-alaltaan 1 300 – 1 500 neliömetrin myymälää (Vähittäiskaupan suuryksikköjen kaavoitus 2013).