

Kirkkonummen kunta ja Skanska Commercial Development Finland Oy

# **JORVAKSEN JA INKILÄN OSAYLEISKAAVA, KAUPALLINEN SELVITYS**

30.3.2012



## **ALKUSANAT JA SELVITYKSEN JOHTOPÄÄTÖS**

Tehtävänä oli laatia Kirkkonummen paikalliseen ostovoimaan perustuva kaupan liiketilaselvitys ja sen pohjalta Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaavan kaupallinen selvitys. Osayleiskaavahanke on yksi kunnan kärkihankkeista ja alueen maankäyttö suunnitellaan seudullisesti merkittäväksi kaupan ja työpaikkojen keskittymäksi. Selvityksessä arvioitiin tämän vuoksi myös seudulliset ja maakunnalliset lähtökohdat vähittäiskaupan sijoittamiseksi alueelle.

Selvityksen tärkeä lähtötieto on, että tällä hetkellä noin puolet Kirkkonummen asukkaiden erikoiskaupan ostovoimasta virtaa ulos kunnasta. Tilanteen muuttaminen ja kannattavan liiketoiminnan mahdollistaminen Kirkkonummella edellyttävät, että maankäytön suunnittelussa varataan kehittämiss mahdollisuuksia erikoiskaupan myymälöille.

Selvitys sisältää yhdyskuntarakenteen sekä kaupan nykytilanteen ja kehitysnäkymien analyysin, osayleiskaava-alueen kaupallisten ratkaisujen vaikutusten arvioinnin sekä johtopäätökset ja suositukset. Vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan osayleiskaava-alueen kaupan palvelujen vaikutuksia kauppaan ja palvelurakenteeseen, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä kaupan palvelujen saavutettavuuteen. Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen liikenteellisiä vaikutuksia arvioidaan erillisessä selvityksessä.

Työssä otettiin huomioon Uudenmaan maakuntakaavan uudistamistyössä laaditut kaupan palveluverkon tarkastelut eri rakennemalleissa (Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa -selvitys vuodelta 2010) sekä maankäyttö- ja rakennuslain muutos kaupan osalta.

Selvityksen johtopäätökseksi voidaan kiteyttää, että Kirkkonummen oma ostovoima ja sen kasvu sekä siihen perustuva laskennallinen liiketilan lisätarve riittävät jo yksinään kattamaan Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupallisten palvelujen liiketilan lisäyksen ja suuruusluokkatasolla myös muut Kirkkonummella suunnitteilla olevat kaupan hankkeet. Selvityksessä valotetaan Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaavahankkeen kaupallista kokonaisuutta myös seudullisen ja maakunnallisen merkityksen näkökulmasta.

Selvitys tehtiin Kirkkonummen kunnan ja Skanska Commercial Development Finland Oy:n toimeksiannosta. Kirkkonummen kunnan puolelta työtä valvoivat kunnanarkkitehti Tero Luomajärvi ja kaavoitusarkkitehti Simon Store. Selvityksestä on vastannut FM Kimmo Koski ensin FCG Finnish Consulting Group Oy:ssä ja myöhemmin Strafica Oy:ssä. Työhön osallistui myös FM Mikko Keskinen FCG Oy:stä.

## Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava, kaupallinen selvitys

<b>Alkusanat ja selvityksen johtopäätös .....</b>	<b>1</b>
<b>1 Väestön ja yhdyskuntarakenteen nykytila ja kehitys Kirkkonummella .....</b>	<b>3</b>
1.1 Kaavoitustilanne.....	3
1.1.1 Uudenmaan maakuntakaava .....	3
1.1.2 Kuntakaavoitus .....	5
1.2 Väestö .....	8
1.3 Liikenne ja liikkuminen.....	9
<b>2 Kaupan palveluverkon nykytila .....</b>	<b>16</b>
2.1 Päivittäistavarakauppa .....	16
2.2 Erikoiskauppa .....	17
2.3 Ostovoima ja ostovoiman siirtymä .....	19
2.4 Kaupan palvelujen saavutettavuus.....	20
<b>3 Vähittäiskaupan kehitysnäkymiä.....</b>	<b>21</b>
3.1 Kaupan kehitystrendejä.....	21
3.2 Kulutustottumukset .....	22
3.3 Kaupan sijainnin ohjaus .....	23
3.4 Kaupan hankkeet .....	25
3.4.1 Uudellamaalla vireillä olevia kaupan hankkeita .....	25
3.4.2 Kirkkonummella vireillä olevia kaupan hankkeita .....	27
3.5 Ostovoiman kehitys .....	28
3.6 Liiketilän laskennallinen lisätarve.....	29
<b>4 Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alue .....</b>	<b>31</b>
4.1 Osayleiskaava-alueen maankäyttöratkaisu.....	31
4.2 Alueen kaupalliset toiminnot .....	34
<b>5 Vaikutusten arviointi .....</b>	<b>38</b>
5.1 Vaikutusalue.....	38
5.2 Osayleiskaava-alue Uudenmaan rakennemallien kaupan palveluverkossa ..	39
5.3 Vaikutukset kauppaan ja palvelurakenteeseen .....	40
5.3.1 Kaupan toimintaedellytykset ja kilpailutilanne .....	40
5.3.2 Ostovoiman siirtymä .....	42
5.3.3 Alueellinen palvelutarjonta.....	43
5.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen.....	47
5.4.1 Keskusten väliset suhteet .....	47
5.4.2 Kaupan palvelujen ja asumisen sijoittuminen Kirkkonummella.	49
5.5 Kaupan palvelujen saavutettavuus.....	50
<b>6 Yhteenveto ja johtopäätökset .....</b>	<b>52</b>
6.1 Uusille kaupan palveluille on kysyntää.....	52
6.2 Kilpailutilanne muuttuu .....	52
6.3 Alue- ja yhdyskuntarakenne täydentyy .....	54
6.4 Osayleiskaava-alueen toimiala- ja mitoituspuitteet .....	55
6.4.1 Yleistä .....	55
6.4.2 Osayleiskaava-alueen kaupan konsepti.....	55
6.4.3 Kuntakeskuksen kehittäminen .....	59
6.4.4 Masalan ja Sundsbergin alueiden kehittäminen.....	60
<b>7 Lähdeluettelo .....</b>	<b>62</b>
<b>Liite 1. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, luonnos.....</b>	<b>63</b>
<b>Liite 2. Outlet-keskuksen vaihtoehtoinen sijainti .....</b>	<b>67</b>

# 1 VÄESTÖN JA YHDYSKUNTARAKENTEEN NYKYTILA JA KEHITYS KIRKKONUMMELLA

## 1.1 Kaavoitustilanne

### 1.1.1 Uudenmaan maakuntakaava

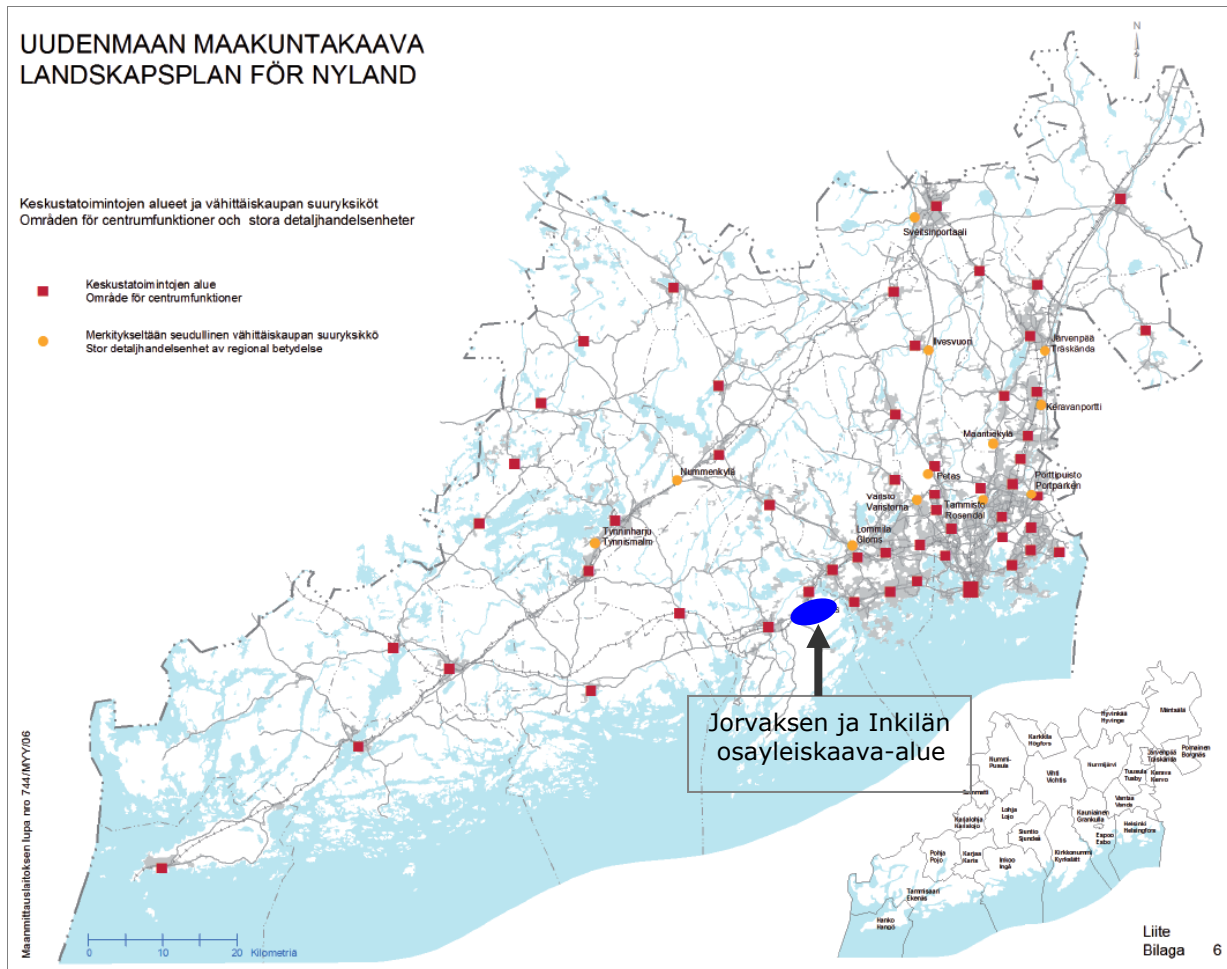
Vuonna 2006 vahvistetun Uudenmaan maakuntakaavan kaupan palveluverkon kokonaisratkaisu koostuu maakunnallisen keskusverkon, kaavakartalla erikseen osoitettujen merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden, taajamatoimintojen aluetta koskevien määräysten sekä kehäkauptungin kehittämisvyöhykkeen muodostamasta kokonaisuudesta. Merkitykseltään maakunnalliset ja seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueille.

Tavoitteena on ohjata merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista siten, että päivittäistavarakaupan suuryksiköt sekä pääosa erikoiskaupan suuryksiköistä sijoittuvat keskuksiin. Luonteeltaan lähellä tilaa vaativaa kauppaa olevat erikoiskaupan suuryksiköt ohjataan taajamatoimintojen alueille palveluverkkoa täydentävästi.

Merkitykseltään seudullinen erikoiskaupan suuryksikkö on pääkaupunkiseudulla kooltaan yli 10 000 k-m<sup>2</sup> ja Uudenmaan muissa kunnissa yli 5 000 k-m<sup>2</sup>. Päivittäistavarakaupan osalta suuryksikön merkityksen laajuus arvioidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vaikutustarkastelujen perusteella.

Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö -kohdemerkintä osoittaa yksikön sijainnin yleispiirteisesti ja alueelle voidaan maakuntakaavamääräysten rajaamissa puitteissa sijoittaa yksi tai useampi yksikkö. Merkinän osoittaman alueen yksityiskohtaisempi sijainti ja laajuus sekä alueelle sijoittuvien yksiköiden lukumäärä määritellään kunnan kaavoituksessa. Merkintöjä merkitykseltään seudullisille vähittäiskaupan suuryksiköille on maakuntakaavassa osoitettu seuraavasti (kuva 1):

- Esossa Lommilaan, jossa on jo olemassa oleva erikoiskaupan suuryksikkö
- Hyvinkäälle Sveitsinportaaliin, joka on uusi kohde
- Järvenpäässä moottoritien eteläisen liittymän yhteyteen, joka on uusi kohde
- Kirkkonummella kantatien 51 ja Kehä III:n risteysalueelle, joka on uusi kohde
- Keravalla moottoritien risteyksen tuntumaan Keravanporttiin, joka on uusi kohde
- Lohjalla Tynninharjuun, joka on olemassa oleva, merkitykseltään seudullisen päivittäistavarakaupan suuryksikön sisältävä kohde
- Vihdin ja Lohjan rajalle Nummenkylään, joka on uusi kohde
- Nurmijärvellä Ilvesvuori, joka on uusi kohde
- Vantaalla neljä kohdetta: 1) Varisto-Petikko-Hämeenkylä, 2) Tammisto-Pakkala, 3) Porttipuisto sekä 4) Petas, joista viimeksi mainittu on Marja-Vantaan uuden alueen rakentamiseen liittyvä kokonaan uusi kohde. Tammisto-Pakkalan alueeseen sisältyy olemassa oleva päivittäistavarakaupan suuryksikkö.
- Tuusulassa Maantiekylässä Kehä IV:n varrella, joka on uusi kohde



Kuva 1. Uudenmaan maakuntakaavan keskustatoimintojen alueet ja vähittäiskaupan suuryksiköt (Uudenmaan liitto 2007).

Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa saadaan osoittaa uusia merkitykseltään seudullisia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ainoastaan Espoon keskuksen pohjoispuolelle, Kehä III:n ja Turunväylän risteykseen. Olemassa olevalle merkitykseltään seudulliselle päivittäistavarakaupan suuryksikölle voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoittaa tilavaraus ja turvata palveluverkon tarpeiden perusteella sen kehittämisedellytykset.

Silloin, kun merkintä mahdollistaa vähittäiskaupan suuryksikön sijoittamiselle useamman kuin yhden vaihtoehdon suhteessa liikenneväylään tai liikenneväylien risteykseen, on vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainnin ratkaisemiseksi alueelle laadittava yksityiskohtaisempi kaava. Yksityiskohtaisemmassa kaavassa on käsiteltävä kokonaisuutena alueen maankäyttöratkaisu ja vähittäiskaupan yksiköiden sijoittuminen alueelle sekä selvitettävä ratkaisun vaikutukset riittävässä laajuudessa.

Uudenmaan maakuntakaavan uudistaminen (2. vaihemaakuntakaava) on käynnistynyt vuonna 2010. Kaavan uudistusperiaatteen mukaisesti metropolialueen kasvu ohjataan ensisijaisesti nykyisen yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Kasvua ohjataan sinne missä liikkumisen päästöt aiheuttavat mahdollisimman vähän haittaa. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntahallitukset ovat hyväksyneet Uudenmaan maakuntakaavan valmistelun pohjaksi perusrakenteen, jossa määritellään kaavan suunnitteluperiaatteet. Maakuntaliitot ovat yhdistyneet vuoden 2011 alussa Uudenmaan liitoksi. Seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen sekä hankkeiden mitoitus ja ajoitus kytetään entistä tehokkaammin tukemaan muun yhdyskuntara-

kenteen kehitystä. Uudenmaan maakuntakaavan luonnos asetettiin nähtäväksi kesällä 2011. Tavoitteena on, että maakuntavaltuusto hyväksyy maakuntakaavan joulukuussa 2012 ([www.uudenmaanliitto.fi](http://www.uudenmaanliitto.fi)). Maakuntakaava-luonnoksen vähittäiskauppaa koskevat ratkaisut esitetään liitteessä 1.

### 1.1.2 Kuntakaavoitus

Kunnan asemakaavojen asumisen kaavavaranto vuoden 2011 lopussa oli hyvä mahdollistaen 6 000 - 8 000 asukkaan sijoittumisen pääasiassa taajamiin. Lainvoimaisten osayleiskaavojen kaavavarannot mahdollistavat saman verran uusia asukkaita. Valtaosa osayleiskaavojen maankäytöstä edellyttää asemakaavoitusta. Merkittävimmät lainvoimaiset osayleiskaavat ovat Kuntakeskuksen 1. vaiheen, Heikkilän ja Kolsarin osayleiskaavat. Edellä mainittujen lukujen lisäksi Kirkkonummen yleiskaavan 2020 perusteella haja-asutusalueiden hajarakentaminen jatkuu edelleen kuitenkin vähentyen nykyisestä asumiseen sopivien rakennuspaikkojen ehtyessä.

Kirkkonummen kaavoitusohjelmassa 2012 - 2016 olevien asemakaavahankkeiden toteuttamisen myötä kunnan asukasluvun on arvioitu kasvavan noin 10 000 asukkaalla. Merkittävä osa niiden toteuttamisesta ajoittuu 2010-luvun puolivälin jälkeen ja 2020-luvulle.

#### Eteläinen Kirkkonummi

Kaavoitusohjelmassa on yhteensä kymmenkunta asemakaavahanketta, joiden mukaan arvio uusien asukkaiden lukumäärästä on lähes 2 000 keskittyen Kantvikin alueelle. Yli 500 uuden asukkaan kohteita ovat vaiheittain toteutettavat Meri-Kantvikin asemakaavat. Lähivuosina laadittavassa Kantvikin osayleiskaavassa varaudutaan alueen vetovoiman ja asukasluvun kasvattamiseen.

Valmiit asemakaavat (tilanne vuoden 2011 lopussa) mahdollistavat eteläisellä Kirkkonummella kodit noin 900 asukkaalle. Ne sijaitsevat Sepänkan-kaalla (alle 500 asukasta) ja Kantvikin keskustassa (noin 250 asukasta). Strömsbyn teollisuusalueen asemakaavassa on lisäksi useita yritystontteja vielä rakentamatta.

#### Keskinen Kirkkonummi

Kaavoitusohjelmassa on yhteensä noin 15 asemakaavahanketta, joihin arvioidaan sijoittuvan lähes 3 500 uutta asukasta. Valtaosa hankkeista sijoittuu kuntakeskukseen tai sen lähialueelle. Yli 500 asukkaan suunnittelukohteita ovat liikealueen täydennysrakentamishankkeet sekä liikealueen tuntumaan sijoittuva Vesitorninmäki sekä rantaradan varressa sijaitseva Tolsan asemanseutu. Kaupan suunnittelukohteita alueella ovat seuraavat:

- Keskustassa Munkinniitty (Prisman alueen maankäytön kehittäminen liiketoiminnalle)
- Keskustassa Asemanseudun 2. vaihe (Munkinmäen maankäytön kehittäminen liiketoiminnalle)
- Keskustassa Tallinmäki (kohteen kehittäminen pienehköksi kauppa-keskukseksi ja keskusta-asumiseen)
- Tolsassa asemanseutu (alueelle lähipalveluja)

Keskisellä Kirkkonummella ovat vireillä Gesterbyn ja Sepänkylän osayleiskaavoitus sekä Kuntakeskuksen 2. vaiheen osayleiskaava. Nämä hankkeet tuonevat 4 000 - 5 000 asukasta lisää kuntakeskukseen. Kuntakeskuksen 1. vaiheen osayleiskaava mahdollistaa alueelle kaavoitusohjelman asemakaa-

vahankkeiden lisäksi noin 5 000 asukkaan lisäyksen. Heikkilän osayleiskaavassa vastaava luku on yli 500.

Valmiit asemakaavat (tilanne vuoden 2011 lopussa) mahdollistavat lähes 2 000 asukkaan sijoittumisen keskiselle Kirkkonummelle, valtaosa sijoittuu kuntakeskuksen liikealueelle tai sen lähituntumaan. Merkittävimmät kaavavarannot ovat kuntakeskuksen liikealueella (yli 1000 asukasta) ja Kolsarissa (alle 500 asukasta). Liikealueella on ns. kivijalkakaupoille useita sijoittumismahdollisuuksia, mutta ne edellyttävät päätöksiä asuinkerrostalojen toteuttamisesta. Munkinmäen alueella on tontti vähittäiskaupan tarpeisiin, lisäksi alueella on muutamia vajaasti rakennettuja tontteja, joille on sallittua sijoittaa liiketoimintaa.

### Itäinen kirkkonummi

Asemakaavahankkeita on kaavoitusohjelmassa yhteensä noin 20 keskittyen Masalan ja Jorvaksen alueille. Arvio näiden hankkeiden uusien asukkaiden määrästä on yli 4 000 ja suurin osa siitä sijoittuu joko Masalan tai Jorvaksen asemanseduille. Yli 500 uuden asukkaan suunnittelukohteita Masalassa ovat Tinanpuisto, Asemanseutu sekä Suvimäki ja Majvik. Jorvaksen ja Inkilän alueella kehitetään kaupallisia hankkeita sekä muutetaan Jorvaksen asemansedun maankäyttö keskustatoimintojen alueeksi, jotta se mahdollistaisi merkittävän asukasmäärän kasvattamisen (lopputilanteen arvio noin 2 000 asukasta) ja kaupallisen potentiaalin hyödyntämisen joukkoliikenteen solmukohdassa. Kaupan suunnittelukohteita ovat:

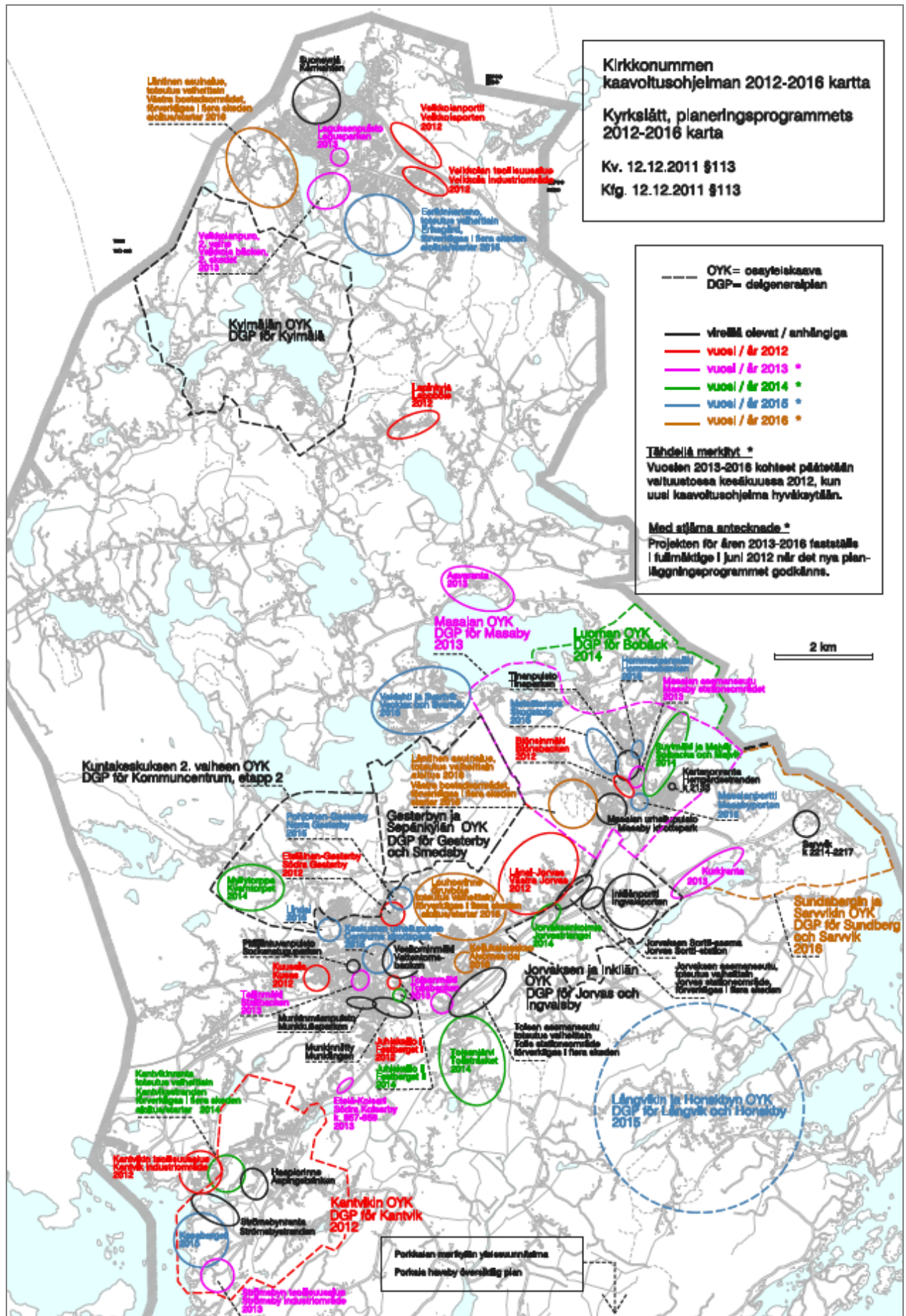
- Masalassa Tinanpuisto (lähinnä päivittäistavarakauppaa)
- Kartanonranta (päivittäistavarakauppa, lainvoimainen asemakaava kesällä 2011)
- Jorvasessa Jorvaksenkolmio (Jorvaksen asemansedun kehittäminen kaupalliseksi keskukseksi)
- Jorvaksessa Inkilänportti (seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä ja muuta kaupallista toimintaa sekä lisäksi työpaikkoja)
- Masalanportti (maankäytön muuttaminen joko asumiseen tai kaupallisiin tarkoituksiin sekä säilyttäminen työpaikka-alueena)

Itäisellä Kirkkonummella laaditaan useita osayleiskaavoja. Vireillä on Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava ja lähivuosina käynnistyvät Masalan, Luoman sekä Sundsbergin ja Sarvvikin osayleiskaavat. Itäisen Kirkkonummen asemakaavavaranto vuoden 2011 lopussa on hyvä mahdollistaen kodit noin 3000 asukkaalle. Merkittävimmät kaavavarantoalueet ovat Rataavalli (yli 500 asukasta), Kartanonranta (yli 1 000 asukasta) ja Sarvvik (liki 2 000 asukasta). Rantaradan ja Kehä III:n välisellä alueella on useita tontteja tarjolla työpaikkarakentamiseen ja moni tontti on vajaasti rakennettu. Liiketilöiden rakentamismahdollisuudet ovat Masalan keskustassa verraten vähäiset.

### Pohjoinen Kirkkonummi

Asemakaavahankkeet keskittyvät Veikkolan taajamaan. Niiden lukumäärä on kaavoitusohjelmassa noin kymmenen ja arvioitu uusien asukkaiden määrä vain noin 500. Veikkolassa asemakaavojen kaavavaranto (tilanne vuoden 2011 lopussa) kuitenkin mahdollistaa edelleen noin tuhannen asukkaan kasvun. Toisaalta alueen kehittämistä hidastavat ratkaisemattomat vesihuollon järjestämistoimenpiteet. Veikkolan keskustassa Turunväylän varrella on yksi kaupan suunnittelukohde, Veikkolanportti, jossa maankäyttöä kehitetään ensisijaisesti kaupan tarpeisiin. Veikkolan osayleiskaavan laatiminen on ohjelmoitu alkavaksi kaavoitusohjelman suunnittelukaudella.



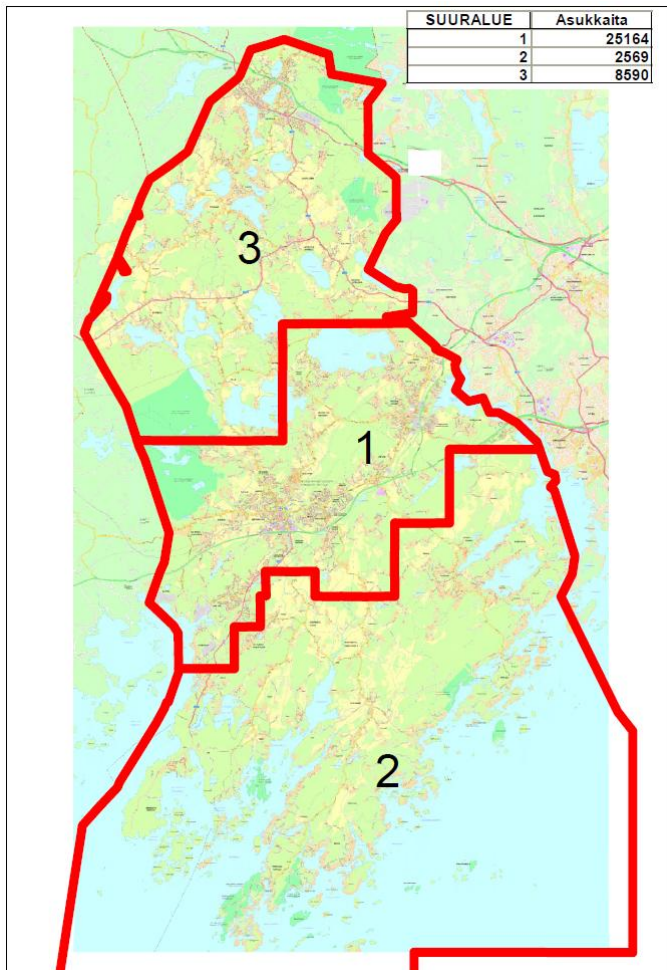


Kuva 2. Kirkkonummen kaavoitusohjelman 2012 - 2016 suunnittelukohteet.



## 1.2 Väestö

Vuoden 2010 lopussa Kirkkonummella asui noin 36 800 asukasta. Lähes 70 % väestöstä (noin 25 200 asukasta) asui suuralueella 1 eli Keskusta-Masala-alueella (ns. Kirkkonummen eteläinen kehittämisvyöhyke). Etelä-Kirkkonummella eli suuralueella 2 asui 7 % kunnan väestöstä (noin 2 600 asukasta). Pohjois-Kirkkonummen eli suuralueen 3 osuus väestöstä oli 24 % (noin 8 600 asukasta). Tilastokeskuksen uusimman väestöennusteen mukaan Kirkkonummella asuu noin 47 800 asukasta vuonna 2025 ja noin 51 700 asukasta vuonna 2035. Väestömäärän lisäys vuoteen 2025 on noin 11 500 asukasta (+32 %) ja vuoteen 2035 noin 15 400 asukasta (+42 %).

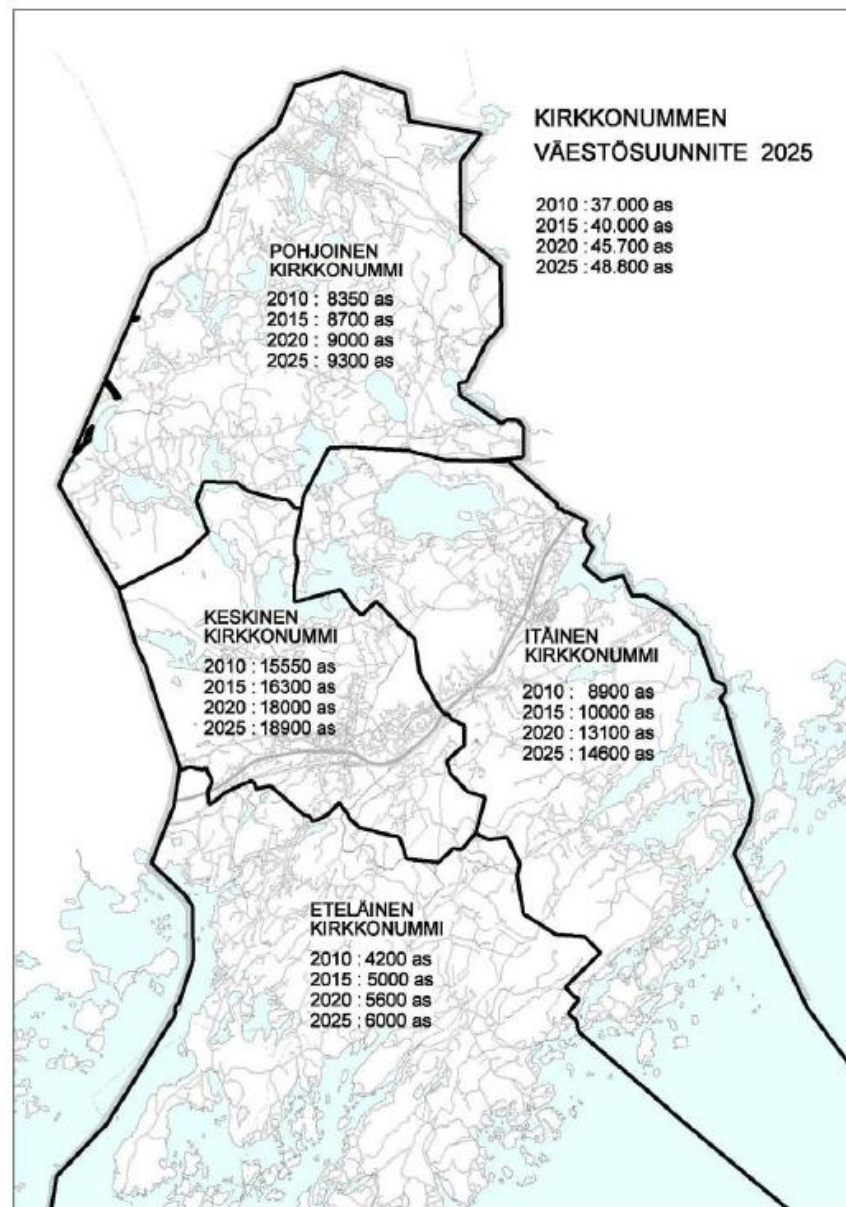


Kuva 3. Kirkkonummen väestön sijoittuminen suuralueille vuoden 2010 lopussa. Kuvan luvuista puuttuu noin 500 asukasta, joilla on turvakielto tai jotka asuvat laitoksessa eikä asuinpaikkaa saada kartalle (Kirkkonummen kunta).

Vuonna 2004 laaditun Kuntakeskuksen kehityskuvan tavoitteena on alueen asukasmäärän nostaminen nykyisestä noin 16 000 asukkaasta (tilanne vuoden 2011 lopussa) noin 20 000 asukkaaseen vuoteen 2020 mennessä. Tavoite ei toteudu ja Kirkkonummen palveluverkko 2025 -selvityksessä vuoden 2020 asukasluvuksi arvioitiin noin 18 000. Vuoteen 2030 mennessä asukasluvu nousee yli 20 000:n.

Masalassa asemakaavoituksen kautta alueen asukasluvu voitaneen nostaa nykyisestä noin 6 000 asukkaasta noin 15 000 asukkaaseen vuoteen 2030 mennessä. Kirkkonummen palveluverkko 2025 -selvityksessä Masalan keskuksen kasvu vuoteen 2020 mennessä on kuitenkin maltillista ja asukasluvu

kuarvio nousee nykyisestä parilla tuhannella, valtaosa alueen kasvusta tulee Kartanonrannan ja Sarvvikin alueille, yhteensä noin 2 000 asukasta. Jorvaksen asemanseudun ja sen lähialueen asukasluku nousee nykyisestä alle tuhannesta noin 4 000 asukkaaseen vuoteen 2030 mennessä (Kirkkonummen kunta). Kunta on käyttänyt Tilastokeskuksen väestöennustetta myös kesällä 2011 hyväksytyssä Kirkkonummen palveluverkko 2025 -selvityksessä.



Kuva 4. Kirkkonummen palveluverkkoselvityksen 2025 kartta, josta ilmenee arvio tulevien kunnanosien väestökehityksestä.

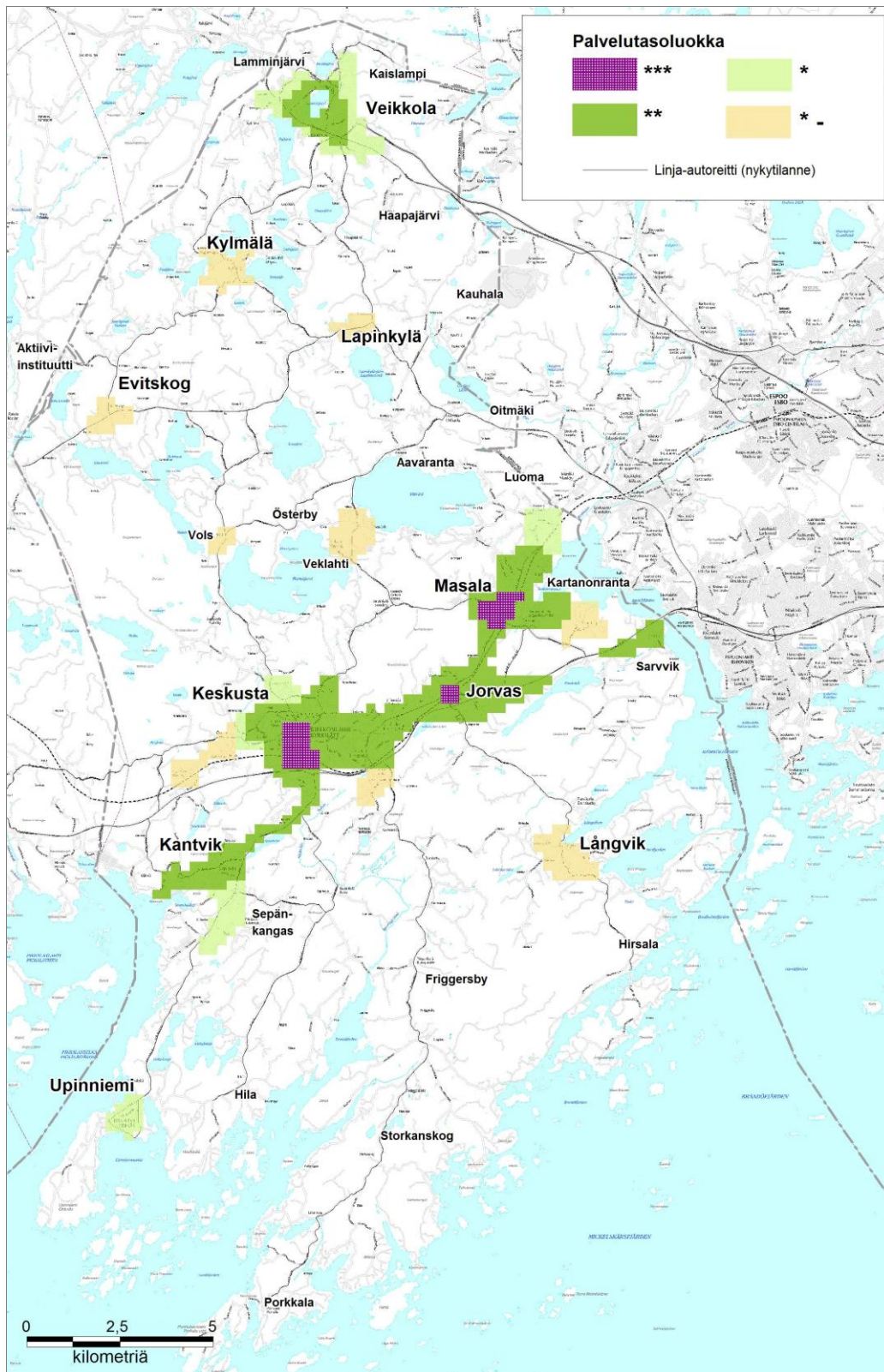
### 1.3 Liikenne ja liikkuminen

#### Osayleiskaava-alueen liikenneverkko ja alueen saavutettavuus

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen läpi länsi-itä -suunnassa kulkee kantatie 51, joka on tärkein tieyhteys Kirkkonummelta ja koko eteläiseltä rannikkoseudulta pääkaupunkiseudulle. Ruuhkainen kantatie rakennetaan nelikaistaiseksi moottoritieksi vuoteen 2014 mennessä. Samansuuntainen Vanha Rantatie, joka on myös kulttuurihistoriallisesti merkittävä kohde, si-



vuua kaava-alueen pohjoisreunaa. Vanhan Rantatien ja kantatien 51 välissä kulkee rantarata, jonka Jorvaksen asema sijaitsee kaava-alueella. Kaava-alueen itäosassa Kehä III liittyy kantatiehen 51. Kehä III:n leventämisestä nelikaistaiseksi on olemassa nk. tilavaraussuunnitelma.



Kuva 5. Ote HSL:n laatimasta Kirkkonummen linjastosuunnitelmasta, josta ilmenee Jorvaksen ja Inkilän alueiden joukkoliikenteen palvelutasoluokat. Jorvaksen asemaseutu on parhaassa palvelutasoluokassa.

Osa suunnittelualueen liikenneverkosta toteutetaan kantatien 51 moottoritiehankkeen yhteydessä, mutta liikenneverkkoa täydennetään myös muualla vaiheittain maankäytön kehityksen mukaan. Vuonna 2011 kunta laati yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen ja Liikenneviraston kanssa Jorvas-Inkilä -alueen pääväylien risteysalueen yleissuunnitelman, jossa otettiin huomioon uusi maankäyttö ja siihen liittyvän katuverkon toimivuus. Tiesuunnitelma muutetaan yleissuunnitelman mukaiseksi.

Kantatien 51 tiesuunnitelman mukainen ratkaisu täydennettynä Kehä III:n alittavalla tieyhteydellä mahdollistaa liittymäalueen kaikkien maankäyttölohkojen liittymisen päätiestöön ilman hankalia kiertoyhteyksiä. Osayleiskaavan pitkän aikatahtäyksen liikenteellinen tilavaraus tehostaa entisestään eri sektoreiden kytkentää päätiestöön ja luo samalla sujuvat yhteydet eri maankäyttölohkojen välille. Kantatien eteläpuolella esitetään paikallistieyhteyden rakentamista siten, että uusi tie linjataan nykyisen asumisen kiertäen ja yleiskaavan tievarausta etelämpänä. Alueelta järjestetään kevyenliikenteen yhteydet Jorvaksen rautatieasemalle ja linja-autopysäkeille sekä mahdollistetaan joukkoliikenteen liityntäliikenteen järjestäminen esimerkiksi rautatieaseman alueella (Kirkkonummen kunta 2009). Kevytliikenneyhteydet yhdistävät alueen kuntakeskukseen ja Masalaan sekä Espoonlahden alueille Kirkkonummella ja Espoossa.

Rantaradan ja sen lähijunaliikenteen kehittämiseen varaudutaan osoittamalla rata-alueella kahdelle lisäraiteelle niin, että kaupunkiradan ja sen edellyttämät raidejärjestelyt ovat mahdollisia Jorvaksen asemalla. Asema-alueen yleissuunnitelma ja asemakaavan muutos valmistuvat vuonna 2012 mahdollistaen ratasuunnitelman hyväksymisen. Osayleiskaava-alueen sisäinen kevyenliikenteen verkosto on kattava, viihtyisä ja turvallinen. Kevyenliikenteen verkon laatutaso tukee joukkoliikenteen käyttöä tehokkaasti. Kantatien 51, Kehä III:n ja rantaradan estevaikutus on tehokkaasti eliminoitu yli- ja alikulkujen avulla (Kirkkonummen kunta 2009).

Kirkkonummen liikenne tulee kasvamaan kaikkien kulkumuotojen osalta. Vaikka kunta tukee joukkoliikenteen käyttöä, lisääntyy ajoneuvoliikenne eniten tulevaisuudessa. Jo tällä hetkellä esimerkiksi kuntakeskuksen ja Masalan taajamien liikenteelliset haasteet on tunnistettu ja niihin on reagoitu joko laatimalla selvityksiä tai ohjelmoimalla niiden laatiminen maankäytön suunnitteluprosesseihin. Jorvaksen ja Inkilän seudullinen saavutettavuus on suunnitelman liikenneverkkoratkaisussa erittäin hyvä sekä joukko- että henkilöautoliikenteellä. Myös kevyen liikenteen seudullinen reitistö on eri yhteyssuuntiin kattava (Kirkkonummen kunta 2009).

Moottoritien rakentamishankkeen yhteydessä toteutetaan mm. Jorvaksen alueelta työpaikkaliikennettä palvelevat nopeat kevytliikenneyhteydet Espoon suuntaan. Lisäksi kunta kaavoittaa vaiheittain toteutettavat vastaavat nopeat kevytliikenneyhteydet Jorvakselta kuntakeskuksen suuntaan 2020-luvulle mennessä.

Kirkkonummen joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat nousseet huomattavasti viime vuosina. Siihen on vaikuttanut vaiheittain käyttöön otettu YTV:n matkakortti, joka nykyisin tunnetaan HSL -matkakorttina. Vuoden 2010 alusta Kirkkonummesta tuli Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän jäsen. Vuonna 2011 valmistui HSL:n laatima Kirkkonummen linjastosuunnitelma 2013 - 2017. Suunnitelmasta ilmenee Kirkkonummen eri alueille asetetut palvelutasotavoitteet. Korkein palvelutaso saavutetaan kuntakeskuksen ja Masalan lisäksi Jorvaksessa.

## **Liikennemäärien kehitys ja sukkulointi Helsingin seudulla**

Vuoteen 2035 mennessä Helsingin seudun matkojen on ennustettu kasvavan lähes 30 %. Henkilöautomatkojen on arvioitu kasvavan joukkoliikennematkoja nopeammin ilman merkittäviä käännteitä toimintaympäristön kehityksessä. Kävely- ja pyörämatkojen on ennustettu kasvavan hitaimmin mm. yhdyskuntarakenteen laajenemisen takia. Suhteellisesti voimakkaimmin liikkumisen on ennustettu kasvavan Helsingin ulkopuolisen pääkaupunkiseudun sisäisessä liikenteessä sekä muun seudun ja pääkaupunkiseudun välisessä liikkumisessa (HSL 2010).

Pääkaupunkiseudulle suuntautuva työssäkäynti eli sukkulointi on kasvanut voimakkaasti viime vuosikymmenien aikana. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue on laajentunut ja sen asukasmäärä on kasvanut, mikä on lisännyt sukkulointia. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue ulottuu yli sadan kilometrin säteelle seudun keskuksesta. Pääkaupunkiseudulla kävi vuoden 2007 lopussa töissä noin 120 000 pääkaupunkiseudun ulkopuolella asuvaa. Sukkuloivien määrän arvioidaan kasvavan vuoteen 2025 mennessä lähes 200 000 henkeen. Helsingin seudun kuntia, joista yli puolet työllisistä kävi pääkaupunkiseudulla töissä, olivat Kirkkonummi, Nurmijärvi, Kerava, Tuusula ja Sipoo. Lisäksi Järvenpään, Vihdin ja Pornaisten työllisistä yli 40 prosenttia kävi töissä pääkaupunkiseudulla (HSL 2010). Toisaalta sukkulointi ja asiointiliikenne myös pääkaupunkiseudulta Kirkkonummelle kasvaneen mm. kunnan HSL-matkakortin ansiosta.

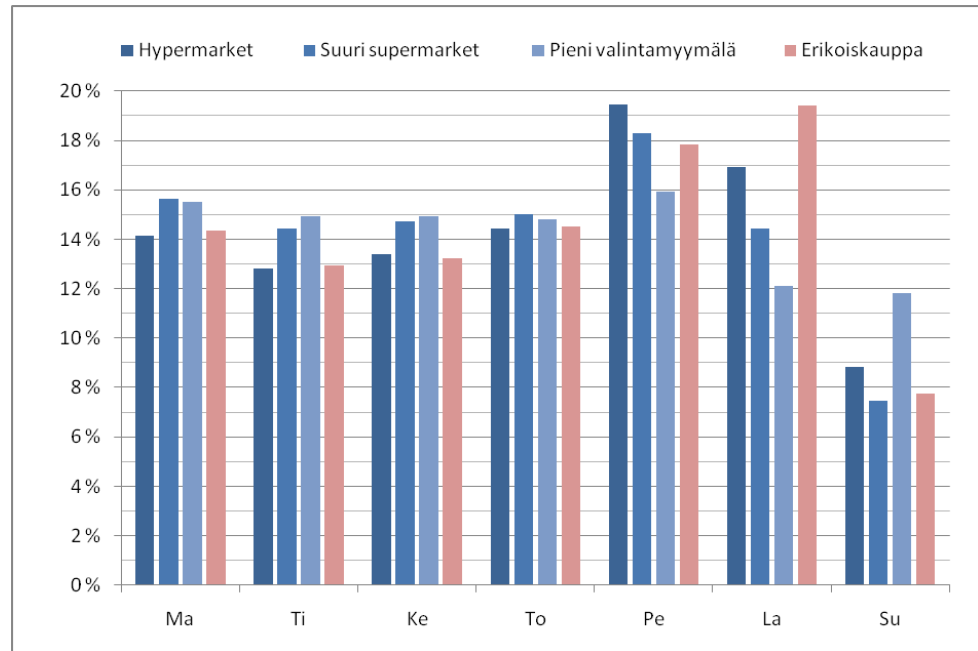
## **Asiointiliikenne Uudellamaalla**

Alla esitettävä tarkastelu perustuu Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa -selvitykseen (Uudenmaan liitto 2010). Ostosmatkoista noin 69 %:ssa matkan tarkoitus on päivittäistavaroiden ostos. Muita kuin päivittäistavaraostosmatkoja on noin 27 % ostosmatkoista. Ostosmatkoja, joiden tarkoitus on sekä päivittäistavara- että muut ostokset on noin 4 % ostosmatkoista.

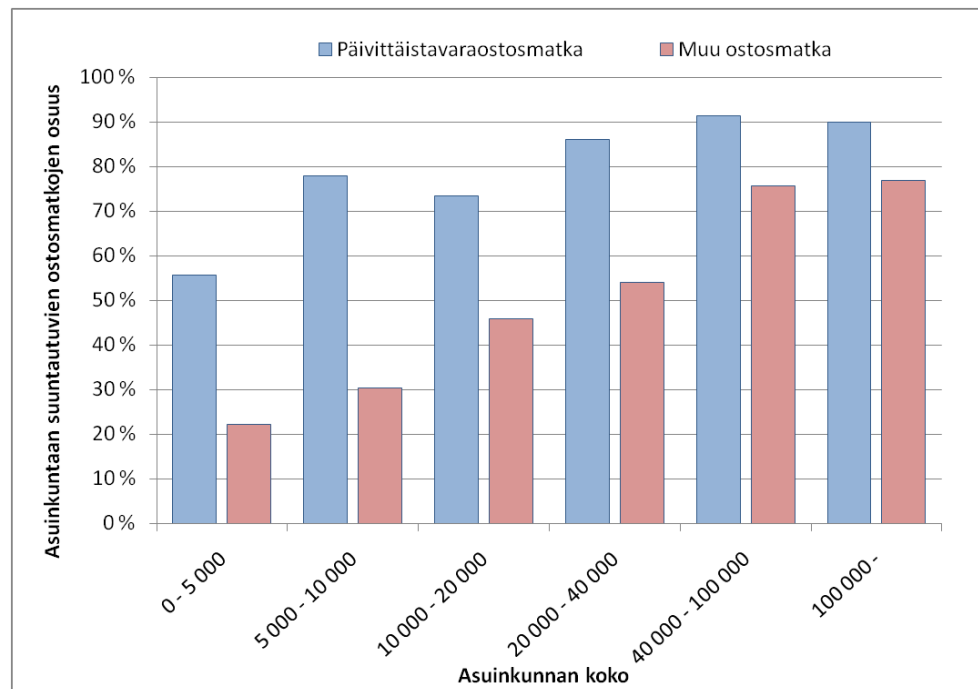
Kaupan liikenne on erilaista arkisin ja viikonloppuisin. Tyypillisesti viikonloppujen liikenteessä painottuvat arkea enemmän erikoiskaupan ostosmatkat ja päivittäistavarakaupassa ostosmatkat suurempiin yksiköihin (super- ja hypermarketteihin). Eriytyypisiin myymälöihin suuntautuvan asiointiliikenteen viikonpäivävaihtelu esitetään kuvassa 6. Maanantain ja torstain välillä tehdään noin 60 % supermarketteihin ja valintamyymälöihin ja noin 55 % hypermarketteihin ja erikois kauppaan tehtävistä ostosmatkoista. Voidaan olettaa, että viikonloppuisin tehtävät päivittäistavarakaupan ostosmatkat ovat keskimäärin arjen matkoja pidempiä.

Ostosmatkojen suuntautuminen riippuu palveluiden tarjonnasta ja saavutettavuudesta. Kuvassa 7 esitetään asuinkuntaan suuntautuvien ostosmatkojen osuudet kunnan asukasmäärän mukaisesti luokiteltuna. Päivittäistavarakaupan ostosmatkat suuntautuvat yleensä asuinkuntaan. Päivittäistavarakaupan palvelut kyetään tarjoamaan pienimmissäkin kunnissa siten että alle puolet ostosmatkoista suuntautuu oman kunnan ulkopuolelle.

Erikois kaupassa kuntakoon kasvaessa palvelutarjonta paranee ja asuinkuntaan jäävien ostosmatkojen osuus kasvaa selvästi. Pääkaupunkiseudulla asuinkuntaan tehtävien päivittäistavaraostosmatkojen osuus on noin 75 %. Ympäryskunnista muita kuin päivittäistavaraostosmatkoja tehdään varsinkin pääkaupunkiseudulle. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella erikoiskaupan ostosmatkoja tehdään varsinkin 30 000 - 50 000 asukkaan kaupunkimaisiin kuntiin kuten Porvooseen, Järvenpään, Hyvinkäälle ja Lohjalle.



Kuva 6. Erityyppisiin myymälöihin suuntautuvan liikenteen viikonpäivävaihtelu (ympäristöministeriö 2008).



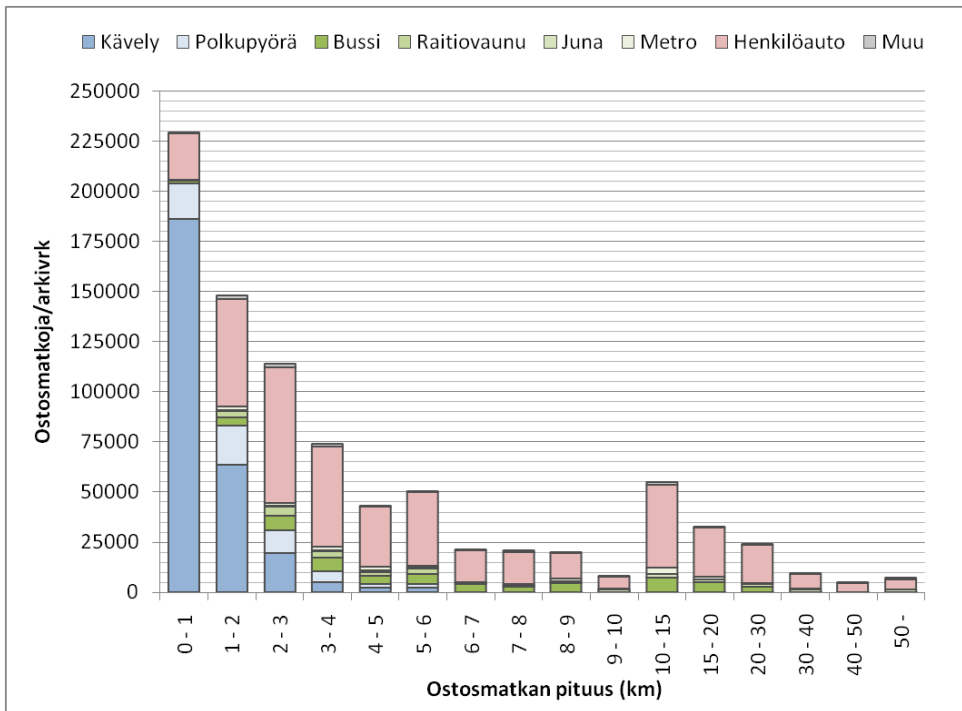
Kuva 7. Asuinkuntaan suuntautuvien ostosmatkojen osuus arjen ostosmatkoilla (LITU 2008).

Ostosmatkat tehdään yleisimmin kodin ja kaupan välillä. Kauppaan mentäessä lähtöpaikka on 61 %:ssa matkoista koti, 14 %:ssa työpaikka ja 13 %:ssa toinen kauppa. Kaupasta lähdettyä kotiin suuntautuu 86 % matkoista. Muualle kuin kotiin suuntautuvilla matkoilla matka suuntautuu yleisimmin erikoiskaupan kohteesta toiseen kauppaan.

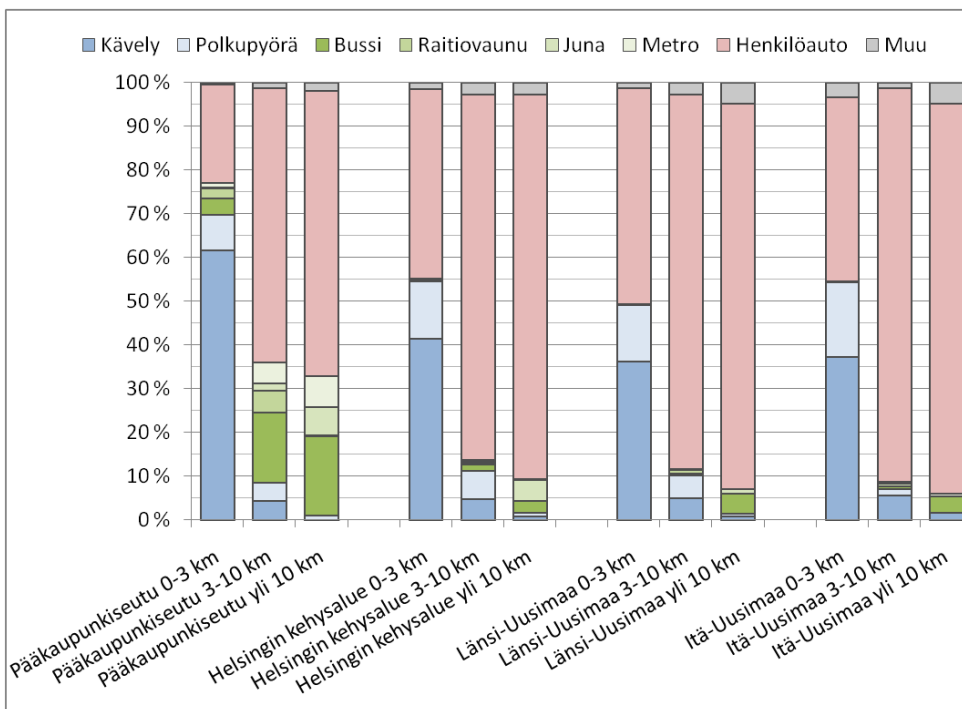
Ostosmatkojen pituusjakauma ja eri etäisyyksiltä käytetyt kulkutavat esitetään kuvissa 8 ja 9. Varsinkin päivittäistavaraostosmatkat ovat tyyppillisesti lyhyitä. Noin 50 % päivittäistavaraostosmatkoista on alle 1,5 kilo-



metrin ja yli 90 % alle 10 kilometrin pituisia. Erikoiskaupan ostosmatkoista 50 % on alle 4 kilometrin ja 90 % alle 20 kilometrin pituisia. Pääkaupunki-seudun asukkaiden ostosmatkat ovat selvästi muun Uudenmaan asukkaiden ostosmatkoja lyhyempiä.



Kuva 8. Ostosmatkojen pituudet ja kulkutavat arjen ostosmatkoilla (LITU 2008).



Kuva 9. Arjen ostosmatkojen kulkutavat alueittain matkan pituuden mukaan (LITU 2008).

Keveyen liikenteen käyttö ostosmatkoilla on yleistä ostosmatkan pituuden ollessa alle 3 kilometriä. Yli 5 kilometrin pituisista ostosmatkoista 70 - 80 %

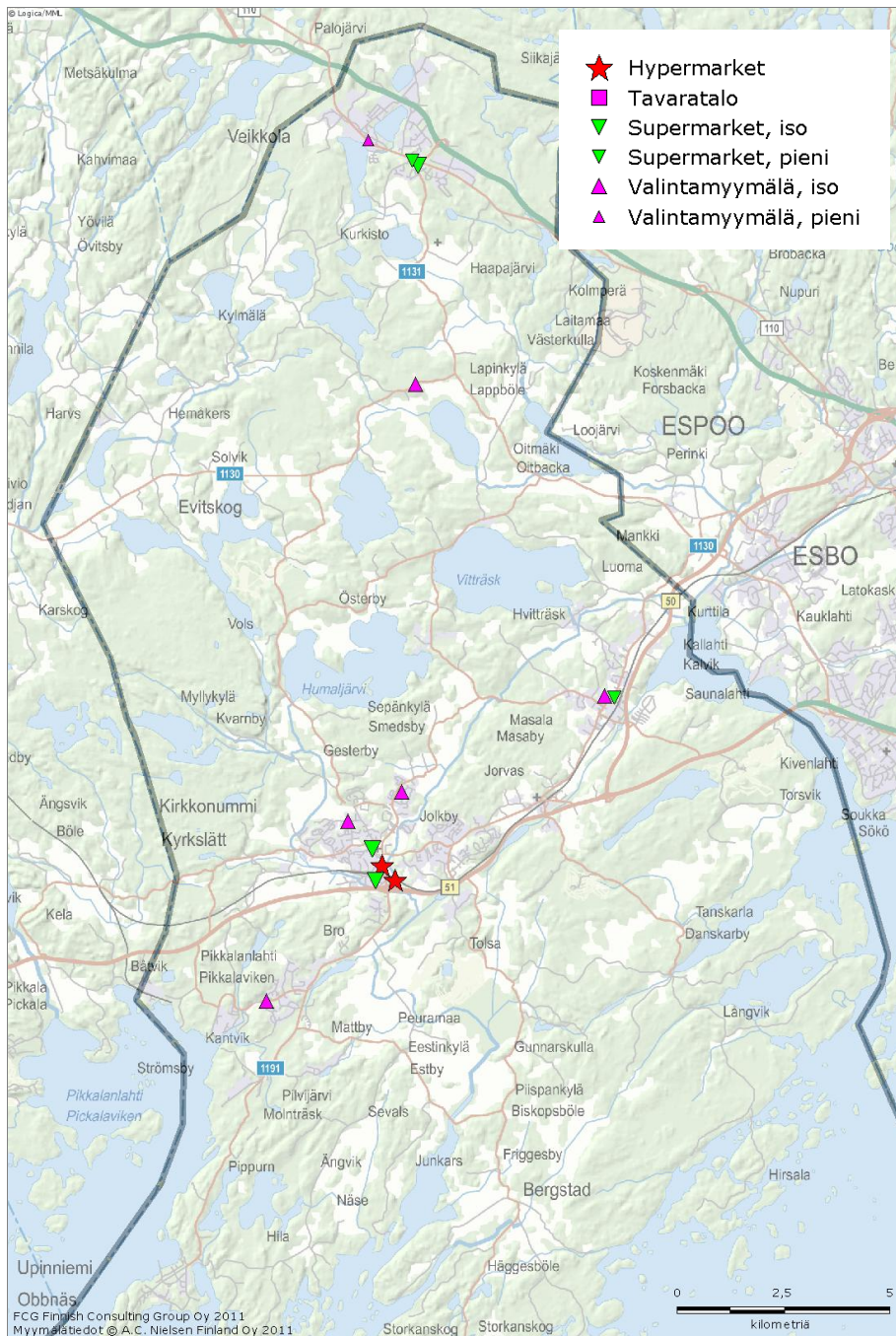
tehdään henkilöautolla. Henkilöauton kulkutapaosuus on koko seudulla tehdyistä päivittäistavarakaupan ostosmatkoista noin 47 % ja erikoiskaupan ostosmatkoista noin 51 %. Noin puolet pääkaupunkiseudun ja kolmannes muun Uudenmaan asukkaiden tekemistä päivittäistavarakaupan ostosmatkoista tehdään kevyellä liikenteellä. Erikoiskaupan ostosmatkoilla henkilöauton käyttö on vain hieman päivittäistavaraostosmatkoja yleisempää, mutta joukkoliikenteen käyttö kasvaa selvästi. Pääosa joukkoliikenteellä tehdyistä ostosmatkoista tehdään pääkaupunkiseudun sisällä Helsingin keskustaan.

## 2 KAUPAN PALVELUVERKON NYKYTILA

### 2.1 Päivittäistavarakauppa

Vuoden 2009 lopussa Kirkkonummella toimi yhteensä 13 päivittäistavaramyymälää (A.C. Nielsen Finland oy):

- 2 hypermarkettia
- 3 isoa supermarkettia (myyntipinta-ala 1 000 m<sup>2</sup> tai yli)
- 2 pientä supermarkettia (myyntipinta-ala 400 - 999 m<sup>2</sup>)
- 5 isoa valintamyymälää (myyntipinta-ala 200 - 399 m<sup>2</sup>)
- 1 pieni valintamyymälä (myyntipinta-ala 100 - 199 m<sup>2</sup>)



Kuva 10. Kirkkonummen päivittäistavaramyymälät vuoden 2009 lopussa (A.C.Nielsen Finland Oy).

Vuoden 2009 aikana toimintansa aloitti yksi hypermarket keskustassa ja yksi iso valintamyymälä Kantvikissa. Toimintansa puolestaan lopetti yksi iso supermarket keskustassa ja yksi iso valintamyymälä Kantvikissa. Vuoden 2009 lopussa toimineet myymälät sijoittuivat seuraavasti:

- keskusta: kaksi hypermarkettia, kaksi isoa supermarketia ja yksi iso valintamyymälä
- Gesterby: yksi iso valintamyymälä
- Kantvik: yksi iso valintamyymälä
- Masala: yksi pieni supermarket ja yksi iso valintamyymälä
- Lapinkylä: yksi iso valintamyymälä
- Veikkola: yksi iso supermarket, yksi pieni supermarket ja yksi pieni valintamyymälä

Päivittäistavaramyymälöiden päivittäistavaroiden myyntipinta-alasta 53 % oli hypermarketeissa, 23 % isoissa supermarketeissa ja 11 % pienissä supermarketeteissa. Valintamyymälöiden vastaava osuus myyntipinta-alasta oli 13 %. Myös päivittäistavaramyynti painottui kooltaan kahteen suurimpaan myymälätyyppiin, sillä niiden osuus Kirkkonummen päivittäistavaramyyntistä oli 74 %. Muissa myymälätyypeissä myytiin myymälätyypistä riippuen enintään 14 % kunnan päivittäistavaramyyntistä.

Asukaslukuun suhteutettuna Kirkkonummella oli noin 2 800 asukasta yhtä päivittäistavaramyymälää kohti. Asukasmäärä yhtä myymälää kohti oli selvästi suurempi kuin koko maassa keskimäärin vuonna 2009 (noin 1 600 asukasta/myymälä). Päivittäistavarakaupan myyntialaa asukasta kohti oli Kirkkonummella vuoden 2009 lopussa sen sijaan jonkin verran vähemmän kuin koko maassa keskimäärin (koko maan indeksi 100, Kirkkonummen 92).

Päivittäistavarakaupan myynti asukasta kohti oli vuonna 2009 Kirkkonummella hieman alhaisempi kuin koko maassa keskimäärin (koko maan indeksi 100, Kirkkonummen 95). Päivittäistavarakaupan myyntitehokkuus oli vuonna 2009 Kirkkonummella hieman korkeampi kuin koko maassa keskimäärin (koko maan indeksi 100, Kirkkonummen 103). Korkea myyntitehokkuus kertoo yleensä siitä, että päivittäistavarakaupan pinta-ala on alimitoitettu, ja että kilpailua ei ole. Alhainen myyntitehokkuus puolestaan on yleensä merkki päivittäistavarakaupan ylimitoituksesta ja kireästä kilpailutilanteesta.

Veikkolaan valmistui keväällä 2011 uusi iso supermarket ja samalla nykyinen pieni supermarket poistui käytöstä. Kartanonrantaan toteutettaneen lähitulevaisuudessa ensivaiheessa noin 800 k-m<sup>2</sup>:n kokoinen myymälä, joka voidaan myöhemmin laajentaa 1 500 k-m<sup>2</sup>:n kokoiseksi. Myös Tolsan asemansseudulle on suunnitteilla pieni, enintään 600 k-m<sup>2</sup>:n kokoinen myymälä.

## 2.2 Erikoiskauppa

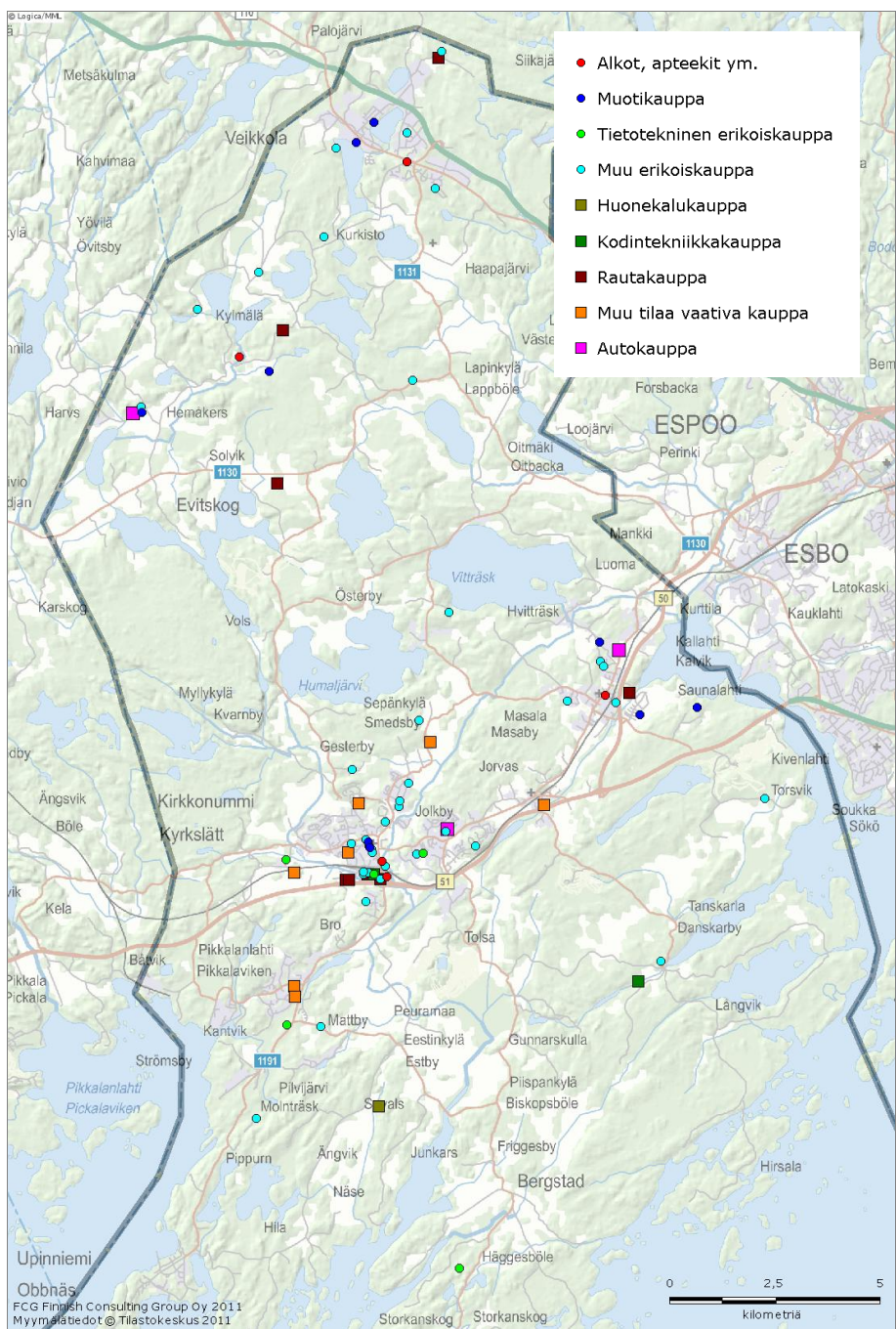
Tilastokeskuksen toimipaikkarekisterin mukaan Kirkkonummella toimi yhteensä 97 erikoiskaupan myymälää vuonna 2009. Toimialoilla, jotka sisältävät pääosin tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä (huonekalu-, kodintekniikka- ja rautakauppa sekä muu tilaa vaativa kauppa kuten puutarha-alan kauppa ja venekauppa) toimi yhteensä 22 myymälää. Kirkkonummella toimi lisäksi kolme henkilöautojen, matkailuvaunujen yms. kauppa. Muun erikoiskaupan alalla toimi 72 myymälää. Muuhun erikoiskauppaan kuuluvat Alkot, apteekit, kosmetiikkamyymälät ym., muotikaupat, tietotekniikan erikoiskaupat sekä ns. pienet erikoiskaupat kuten optikot, kelloliikkeet ja kukkakaupat.

Rautakaupan alan myymälöiden määrä tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöiden kokonaismäärässä korostuu, sillä Tilastokeskuksen luokituksen mu-



kaan rautakaupan toimialaan kuuluu myös maali- ja keittiökalustekauppoja sekä pieniä myymälöitä kuten lukkoseppä- ja avainliikkeitä. Kaikki rautakaupat eivät siten ole varsinaisia tilaa vaativan erikoiskaupan liikkeitä. Kirkkonummella varsinaisia rautakauppoja on yksi.

Myymälät sijoittuvat pääosin kuntakeskukseen ja sen tuntumaan, mutta jonkin verran erikoiskauppoja on keskittynyt myös Masalaan ja Veikkolaan. Asukaslukuun suhteutettuna Kirkkonummella oli noin 380 asukasta yhtä erikoiskaupan myymälää kohti, mikä on selvästi enemmän kuin koko maassa keskimäärin (239 asukasta/erikoiskaupan myymälä). Kirkkonummella toteutuneesta erikoiskaupan myynnistä noin 30 % oli tilaa vaativan erikoiskaupan myyntiä ja noin 70 % muun erikoiskaupan myyntiä.



Kuva 11. Kirkkonummen erikoiskaupan myymälät vuonna 2009 (Tilastokeskus).

*Taulukko 1. Kirkkonummen erikoiskaupan myymälät vuonna 2009 (Tilastokeskus).*

<b>Tilaa vaativa erikoiskauppa</b>	<b>25</b>
Huonekalukauppa	1
Kodintekniikkakauppa	2
Rautakauppa	11
Muu tilaa vaativa kauppa	8
Autokauppa	3
<b>Muu erikoiskauppa</b>	<b>72</b>
Alkot, apteekit ym.	7
Muotikauppa	9
Tietotekninen kauppa	5
Muu erikoiskauppa	51
<b>Erikoiskauppa yhteensä</b>	<b>97</b>

### 2.3 Ostovoima ja ostovoiman siirtymä

Vähittäiskauppaan kohdistuva ostovoima arvioitiin vuoden 2009 väestömäärän ja asukaskohtaisten kulutuslukujen (€/asukas) perusteella. Kulutuslukuina käytettiin päivittäistavarakaupassa Tilastokeskuksen kulutustutkimuksen ja erikoiskaupassa Vähittäiskauppa Suomessa 2003 selvityksessä (Santalo ja Koskela 2003) esitettyjä Uudenmaan keskimääräisiä lukuja. Kulutusluvut muutettiin indeksoimalla vuoden 2009 hintatasoon.

Kirkkonummen vähittäiskauppaan kohdistuva ostovoima edellä esitetyillä laskentaperusteilla arvioituna oli vuonna 2009 yhteensä noin 238 miljoonaa euroa, josta noin 92 miljoonaa euroa kohdistui päivittäistavarakauppaan ja noin 146 miljoonaa euroa erikoiskauppaan. Tilaa vaativan erikoiskaupan osuus koko erikoiskaupan ostovoimasta oli 52 miljoonaa euroa ja muun erikoiskaupan osuus 94 miljoonaa euroa.

*Taulukko 2. Vähittäiskaupan kulutusluvut ja arvio kehityksestä, €/asukas/vuosi (vuoden 2009 rahassa).*

	€/asukas/vuosi		
	2009	2025	2035
Päivittäistavarakauppa	2 525	2 960	3 270
Erikoiskauppa yhteensä	4 004	5 497	6 701
- tilaa vaativa erikoiskauppa	1 431	1 965	2 395
- muu erikoiskauppa	2 573	3 533	4 306
Vähittäiskauppa yhteensä	6 529	8 458	9 971

Ostovoimatarkasteluissa on pidettävä mielessä, että ostovoima kuvaa kuluttajien ostopotentiaalia tietyllä alueella. Se ei kerro suoraan, missä tämä potentiaali toteutuu myyntinä. Ostovoiman siirtymä on kunkin alueen vähittäiskaupan myynnin ja ostovoiman erotus. Kuluttajat eivät tee kaikkia ostoksia omalta paikkakunnalta, vaan osa ostoksista hankitaan oman asuinalueen ja oman kunnan ulkopuolelta. Vastaavasti muualla asuvat tuovat asianomaiselle paikkakunnalle ulkopuolista ostovoimaa. Kun ostovoiman siirtymä on positiivinen eli myynti on suurempi kuin ostovoima, kaupan palvelut ovat vetovoimaisia ja saavat ostovoimaa muualta. Kun ostovoiman siirtymä on negatiivinen eli myynti on pienempi kuin ostovoima, ostovoimaa siirtyy muualle.



Päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä Kirkkonummella vuonna 2009 oli positiivinen: siirtymän osuus kunnan asukkaiden ostovoimasta oli 2 %. Käytännössä tämä kertoo sen, että asukkaat käyttivät pääsääntöisesti oman kuntansa päivittäistavaramyymälöitä, mutta asioivat myös muualla. Nykyään positiivisen siirtymän voidaan olettaa olevan suurempi, sillä Kirkkonummen Citymarket ehti vaikuttaa kunnassa vuonna 2009 toteutuneeseen myyntiin vain muutaman kuukauden ajan. Alueittain tarkasteltuna päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä oli positiivinen kuntakeskus-Masala-alueella (21 %), mutta negatiivinen Pohjois-Kirkkonumella (-23 %) ja Etelä-Kirkkonumella (-100 %).

Erikoiskaupassa ostovoiman siirtymä oli negatiivinen, sillä 51 % ostovoimasta siirtyi kunnan ulkopuolelle. Euromääräisesti Kirkkonummen erikoiskaupan ostovoiman vuoto oli noin 75 miljoonaa euroa. Koko erikoiskauppaa koskeva siirtymä on seurausta sekä tilaa vaativasta erikoiskaupasta että muusta erikoiskaupasta eli ns. keskustahakuisesta erikoiskaupasta. Tilaa vaativassa erikoiskaupassa 67 % kirkkonummelaisten ostovoimasta siirtyi muihin kuntiin. Muussa erikoiskaupassa ostovoiman siirtymä oli -42 %. Vuonna 2007 koko erikoiskaupan ostovoiman siirtymä oli negatiivinen kaikissa Uudenmaan kunnissa Vantaata (+53 %), Helsinkiä (+21 %), Porvoota (+2 %), Karkkilaa (+2 %) ja Keravaa (+0 %) lukuun ottamatta (Uudenmaan liitto 2010a). Erikoiskaupan ostovoiman siirtymä oli esimerkiksi Nurmijärvellä -65 %, Tuusulassa -32 % ja Järvenpäässä -11 %.

## **2.4 Kaupan palvelujen saavutettavuus**

Ihmisten arjen sujuvuudessa yksi merkittävimmistä asioista on kaupan ja erityisesti päivittäistavarakaupan palvelujen saavutettavuus. Kaupan palvelujen saavutettavuutta voidaan tarkastella koettuna saavutettavuutena (eli vaivana, jonka kotitalous kokee tavaroita hankkiessaan) ja fyysisenä saavutettavuutena eli etäisyytenä myymälään. Molempiin vaikuttavat mm. myymälöiden sijaintitekijät, palvelun laatu ja väestön ominaisuudet.

Kirkkonummen kaupan palvelut sijoittuvat tällä hetkellä pääosin kuntakeskukseen, mutta myös Masalassa ja Veikkolassa on päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan myymälöitä. Koska myös huomattava osa kunnan väestöstä asuu näillä alueilla, 87 % väestöstä asuu enintään kolmen kilometrin etäisyydellä päivittäistavarakaupasta. Alle kilometrin etäisyydellä lähimmästä päivittäistavarakaupasta asuu 55 % kunnan väestöstä. Edellä mainittujen alueiden lisäksi sekä Kantvikissa että Lapinkylässä sijaitsee yksi päivittäistavarakauppa. Koko Uuteenmaahan verrattuna lähin kauppa on keskimääräistä kauempana, sillä alle kilometrin etäisyydellä lähimmästä päivittäistavarakaupasta asuu 83 % ja alle kolmen kilometrin etäisyydellä 95 % koko maakunnan asukkaista. Tiedot perustuvat Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksen valmistelun yhteydessä keväällä 2011 tehtyihin tarkasteluihin.

### **3 VÄHITTÄISKAUPAN KEHITYSNÄKYMÄ**

#### **3.1 Kaupan kehitystrendejä**

Pääkaupunkiseutu muodostaa selkeän Uudenmaan maakunnan kaupan pääkeskuksen, joka tarjoaa nyt ja tulevaisuudessa monipuolisesti vähittäiskaupan palveluja myös kirkkonummelaisille. Kirkkonummen kannalta katsottuna erityisesti Espoossa ja Kehä III:n varrella tapahtuvalla kaupan palvelujen kehityksellä on merkitystä ja vaikutusta kunnan vähittäiskaupan kehittymiseen. Muut kaupungit ja kunnat alakeskuksineen muodostavat palveluverkon, jossa kullakin keskuksella on oma alueellinen ja osin seudullinen roolinsa ja merkityksensä.

Erikoiskauppaan kohdistuva ostovoima on kasvamassa ja erikoiskauppaa lisäämällä etenkin kuntien keskuksset ja alakeskuksset voivat lisätä kaupallista painoarvoaan ja vetovoimaansa. Keskusten mahdollisuudet perustuvat etenkin erikoistumiseen tiettyihin kaupan toimintoihin, koska kaupan voimakas keskittyminen pääkaupunkiseudulle vaikuttaa erikoiskaupan kehitysedellytyksiin muualla. Voimakkaimmin kasvavia aloja ovat todennäköisesti erikoiskaupan keskuksset, tilaa vaativa erikoiskauppa ja laajan tavaravaliokoiden myymälät (ns. halpahintamyymälät).

Päivittäistavarakaupassa hypermarketit ja isot supermarketit ovat olleet vahvoja tekijöitä ja ne säilyttävät asemansa myös lähitulevaisuudessa. Hypermarkettien koko ei kuitenkaan enää kasva oleellisesti ja markkinoille tulee myös aiempaa pienempiä hypermarketteja. Päivittäistavarakaupassa viime vuosien kehityspiirteisiin on kuulunut myös se, että on alettu perustaa uusia pienmyymälöitä, etenkin suurimmilla kaupunkiseuduilla. Laadukkaiden pienmyymälöiden merkitys on ollut kasvussa ja kasvaa edelleen tulevaisuudessa. Suurten ja pienten myymälöiden merkityksen kasvaessa keskikokoisten päivittäistavaramyymälöiden asema heikkenee. Kehityksessä on kuitenkin alueellisia eroja.

Kuluttajarakenteen muutosten (ikäntyminen, pienet kotitaloudet, auton käyttö jne.) myötä asuinalueiden lähikauppojen tarve lisääntyy. Myös myymälöiden erikoistumisen ja profiloitumisen merkitys kasvaa ja liikenneasemamyymälöiden, Deli-tyyppisten myymälöiden ja 24/7-kaupparakettujen kysyntä kasvaa. Viime aikoina myös lähellä tuotetun ruoan kysyntä on ollut kasvussa ja kasvun voidaan olettaa jatkuvan edelleen. Myös etnisten myymälöiden merkitys kasvaa maahanmuuton lisääntyessä, etenkin Uudellamaalla.

Nettikaupan merkitys tulee pitkällä ajanjaksolla kasvattamaan merkitystään myös päivittäistavarakaupassa. Edellytyksenä kuitenkin on, että kuljetuspalvelut saadaan logistisesti ja taloudellisesti kannattavaksi ja että myös tavaroiden vastaanottopää kehittyy. Tämä tarkoittaa sitä, että taloissa on riittävät ja tarkoitukseen soveltuvat tavaroiden vastaanottotilat. Esimerkiksi Espoon Suurpeltoon rakentuvalla uudella asuinalueella osa kerrostaloista varustetaan tuotteiden vastaanottotiloilla, ns. palveluteisillä.

Erikoiskaupassa nettikauppa vahvistuu nopeammin ja selkeämmin kuin päivittäistavarakaupassa, vaikka eri toimialojen välillä onkin eroja. Etenkin kansainvälinen nettikauppa kasvaa. Suomeen saattaa myös tulla nettikaupan näytemyymälöitä (esim. "tavarataloja", joissa on vain vaatteiden sovituskappaleet ja tuotteet tilataan netin välityksellä). Tällaisia näytemyymälöitä on jo esimerkiksi Saksassa. Myös ns. monikanavakaupat lisääntyvät. Monikanavakaupassa verkkokaupan sähköisiä palveluja yhdistetään tavantavomaiseen myymälässä tapahtuvaan ostamiseen.

Erikoiskaupassa myymälöiden valikoimat monipuolistuvat ja kasvavat. Tämä merkitsee mm. sitä, että myymäläkoko kasvaa ja kauppakeskukset vahvistuvat. Samalla erikoistuminen, niin yksittäisten myymälöiden kuin pienten kauppakeskustenkin, lisääntyy. Myös hybridikaupat ("polkupyöriä kodinkoneliikkeessä") lisääntyvät ja "avaimet käteen -periaate" yleistyy (esimerkiksi kirjahyllyn kuljetus ja kokoaminen asiakkaan kotona). Nähtävissä on myös, että Suomeen tulee muutama suuri outlet -keskus ja että hyvinvointi- ja vapaa-ajan palveluihin sekä elämyksellisyyteen liittyvä kauppa lisääntyy.

Uudellamaalla kaupan yleisenä kehitystrendinä on muun maan tapaan ollut kaupan keskittyminen ja palveluyksiköiden koon kasvu. Lisäksi pääteiden varsiin on syntynyt ja syntymässä uutta palvelutarjontaa sekä tilaa vaativaa erikoiskauppaa. Kaupallisten keskittymien merkitys koko maassa on kasvanut ja kasvaa edelleen samalla kun irrallaan olevien myymälöiden asema heikkenee. Etenkin kaupunkirakenteeseen liittyvät kauppakeskukset ja kaupan keskittymät menestyvät. Päivittäistavarakauppojen ja vetovoimaisten erikoiskaupan ketjujen sijoittuminen keskusten yhteyteen parantaa niiden toimintaedellytyksiä.

Tilaa vaativa erikoiskauppa ml. laajan tavaravalikoiman myymälät (halpahintamyymälät) on tällä hetkellä ja tulevaisuudessakin voimakkaasti kasvava erikoiskaupan toimiala. Tilaa vaativan kaupan alalle tulee jatkuvasti uutta tarjontaa ja uusia toimialakeskittymiä rakennetaan. Myös Uudellamaalla tilaa vaativaan erikoiskauppaan kohdistuva ostovoima on voimakkaassa kasvussa.

Kaupan palvelujen liikenteellinen saavutettavuus on yksi menestyvän kaupapaikan avaintekijöistä. Viime aikoina on alettu yhä enemmän kiinnittää huomiota henkilöautolla saavutettavuuden lisäksi myös hyvään saavutettavuuteen joukkoliikenteellä sekä kävellen/pyöräillen. Tämä tukee kaupunkirakenteeseen liittyvien kauppapaikkojen menestymismahdollisuuksia. Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kävellen/pyöräillen on tulevaisuudessa entistä tärkeämpää pyrittäessä hillitsemään ilmastonmuutosta ja vähentämään liikennettä.

Ostovoiman kasvun vuoksi kaupan ja erityisesti erikoiskaupan liiketilan tarve kasvaa. Tilantarpeen lisäys voidaan ratkaista sekä nykyisiä tiloja laajentamalla että uusia yksiköitä ja kaupan keskittymiä rakentamalla. Kaupan uusiutumissykli on muuta rakentamisen sykliä nopeampaa, noin 15 vuotta. Tämän vuoksi yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevan suurmyymälän ympärille syntyvä muu rakentaminen saattaa jäädä "isännättömäksi" (uusiokäyttö hankalaa), kun suuryksikön elinkaari päättyy. Nykyiseen rakenteeseen liittyvät suurinvestoinnit ovat tässä mielessä "turvallisempia".

### **3.2 Kulutustottumukset**

Väestön ikääntyminen, asuntokuntien koon pienentyminen ja liikkuvuuden lisääntyminen ovat keskeisiä kuluttajien ostoskäyttäytymiseen ja palvelujen kysyntään vaikuttavia tekijöitä.

Kaupan palvelujen saavutettavuuden kannalta kriittinen ryhmä ovat yli 70-vuotiaat. Heidän osuutensa Suomen väestöstä arvioidaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2040 mennessä. Tällöin on edessä tilanne, jossa merkittävä osa väestöstä tarvitsee apua asumisessa ja kaupassakäynnissä. Hyvät lähipalvelut vähentävät ja siirtävät myöhemmäksi tarvetta järjestää kunnallisia kauppassakäyntiä korvaavia palveluja.

Pienten asuntokuntien osuus on jatkuvasti kasvanut ja kasvun ennustetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Vuoden 2008 lopussa 70 % kaikista asuntokunnista käsitti yksi tai kaksi henkilöä. Yhden hengen asuntokuntien osuus oli yli 40 %. Kotitalouksien koko ja elämäntyyli vaikuttavat ostoskäyttäytymiseen. Pienet kotitaloudet ruokailevat usein kodin ulkopuolella ja käyttävät keskimääräistä enemmän rahaa erikoistavaroihin, palveluihin ja matkailuun.

Liikkuvuus lisääntyy samalla, kun väestö eriytyy liikkuvuuden suhteen. Autoistumisaste on kasvanut viime vuosina jyrkästi. Autottomien asuntokuntien määrä on kuitenkin pysynyt ennallaan 2000-luvulla, yli viidennes asuntokunnista on autottomia. Kirkkonummella vastaava luku on alhaisempi, mutta sen arvioidaan nousevan vähitellen mm. ikääntymisen ja joukkoliikenteen palvelutason noustessa sekä kaupunkimaisen elämänmuodon yleistessä. Niiden kuluttajien joukko, joiden liikkuminen on joukkoliikenteen tai kävely- ja pyöräilymahdollisuuksien varassa, näyttää pysyvän vakiona yleisestä vaurastumisesta ja autoistumisesta huolimatta.

Suomalaisten kulutus on viime vuosina erilaistunut. Kulutus on muuttunut yksiköllisemmäksi sekä väestöryhmien välillä että perheiden sisällä. Tulot, sosioekonominen asema ja kotitaloustyyppi ovat pysyneet kulutuksen määrän ja laadun tärkeimpinä selittäjinä. Kuluttamiseen vaikuttavat myös asuminen ja elämänvaihe. Tulojen ja kulutusmahdollisuuksien kasvaessa kulutus on "arkipäiväistynyt". Pelkämästä ostamisesta saatava nautinto on vähentynyt ja kuluttamiselta odotetaan yhä kokonaisvaltaisempaa elämyksellisyyttä. Näihin odotuksiin vastaavat mm. suuret kauppakeskukset sekä viihde- ja vapaa-ajan keskukset.

Ihmisten tietoisuus ilmastonmuutoksesta on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Tärkeimmäksi tekijäksi ilmastonmuutokseen vaikuttamisessa ihmiset kokevat autoilun ja muun liikkumisen. Asenteet eivät kuitenkaan suoraan välity toimintaan. Siihen vaikuttavat muutkin tekijät kuten se, mitä ratkaisuja on tarjolla. Asenteet tarjoavat kuitenkin mahdollisuuden muutokseen.

Kulutuksen uusia muotoja on vaikea ennakoita. On mahdollista, että tavaroista siirrytään aineettomaan kulutukseen, verkkokauppa ja virtuaalikulutus kasvavat ja luovat uusia kulutusmuotoja, kierrätys ja vuokraus yleistyvät, eettisyys suuntaa kulutusta uudella tavalla jne. Kaupalliset toiminnot myös lomittuvat erilaisiin toimintoihin ja kulutuksen kauppa-keskusmainen tila laajenee muille aloille (terminaalit, toimitilat, hotellit, museot). On todennäköistä, että kulutuksen tilat kuten kauppakeskukset sekä viihde- ja vapaa-ajan keskukset tulevat säilyttämään vetovoimansa ja kasvamaan.

### **3.3 Kaupan sijainnin ohjaus**

Eduskunta hyväksyi 15.3.2011 esityksen maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevien säännösten muuttamisesta (HE 309/2010). Lakimuutos tuli voimaan 15.4.2011 aikana. Lakimuutoksen keskeisenä tavoitteena on selkeyttää vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainnin ohjauksen tavoitteita ja periaatteita, vahvistaa seudullista näkökulmaa ja kokonaisvaltaista otetta kaupan palveluverkon kehittämisessä ja muutosten hallinnassa sekä yhdenmukaistaa kaupan ohjausta koskevat säännökset koskemaan kaikkia kaupan toimialoja.

Vähittäiskaupan sijainnin ohjausta koskevien säännösten keskeisenä tavoitteena on kaupallisten palvelujen saatavuuden ja saavutettavuuden turvaaminen. Maankäytön suunnittelulla tulee luoda edellytykset asuinalueiden kaupallisten palvelujen tarjonnalle ja pyrkiä vaikuttamaan olemassa olevien palvelu-

jen säilymiseen. Kaupallisten palvelujen tulee olla mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Tavoitteena on asiointiliikenteestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten vähentäminen.

Toinen vähittäiskaupan sijainnin ohjauksen keskeinen tavoite on keskusta-alueiden aseman tukeminen kaupan sijaintipaikkana. Keskusta-alueilla on tyypillisesti monipuolinen palvelutarjonta, asutusta ja hyvät liikenneyhteydet ympäröiviltä asuinalueilta eri liikennemuodoilla. Maankäytön suunnittelulla tulee luoda edellytykset kaupallisten palvelujen tarjonnalle keskusta-alueilla ja toisaalta edistää keskusta-alueiden olemassa olevan palvelutarjonnan säilyttämistä ja kehitysmahdollisuuksia.

Maankäyttö- ja rakennuslain 71a §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan yli 2 000 kerrosneliömetrin suuruista vähittäiskaupan myymälää. Säännöksiä sovelletaan myös olemassa olevan vähittäiskaupan myymälän merkittävään laajennukseen tai muuttamiseen vähittäiskaupan suuryksiköksi, vähittäiskaupan suuryksikön laajentamiseen sekä sellaisiin vähittäiskaupan myymäläkeskittymiin, jotka ovat vaikutuksiltaan verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön. Vähittäiskauppaa koskevat säännökset koskevat kaikkia kaupan toimialoja. Lakia sovelletaan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaan (esim. auto-, rauta-, kodinkone- ja huonekaluliikkeet) kuitenkin vasta neljän vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

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

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

Lisäksi lain 71b §:n mukaan maakuntakaavassa on määriteltävä merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alaraja sekä osoitettava vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus riittävällä tarkkuudella.

Seudullista merkitystä omaavan suuryksikön alaraja voi olla erilainen riippuen kyseessä olevasta alueesta ja olosuhteista sekä kaupan laadusta. Alaraja voi vaihdella maan eri osissa ja myös yksittäisen maakunnan alueella. Maakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksikön mahdollistavan kohde- tai aluemerkinen enimmäismitoituksen osoittamisen yhteydessä voi olla tarpeen antaa myös muita kaupan laatua koskevia määräyksiä. Mitoituksen osoittamisen tavoitteena on varmistaa keskusverkon ja kaupan palvelurakenteen tasapainoinen kehitys. Velvoite enimmäismitoituksen osoittamisesta koskee vähittäiskaupan suuryksikön kohde- tai aluemerkinen ohella soveltuvin osin myös keskusta-toimintojen alueita.

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

Maankäyttö ja rakennuslain 71d §:n mukaan merkitykseltään seudullisen suuryksikön sijoittaminen maakuntakaavan keskustatoiminnoille tarkoitettun alueen ulkopuolelle edellyttää, että vähittäiskaupan suuryksikön sijoituspaikaksi tarkoitettu alue on maakuntakaavassa erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen. Jos asemakaavassa halutaan osoittaa merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle, edellyttää se sitä, että maakuntakaavassa on sijoittamisen mahdollistava merkintä. Muiden vähittäiskaupan suuryksiköiden kohdalla tulee ottaa huomioon yleiskaavan ohjausvaikutus.

### **3.4 Kaupan hankkeet**

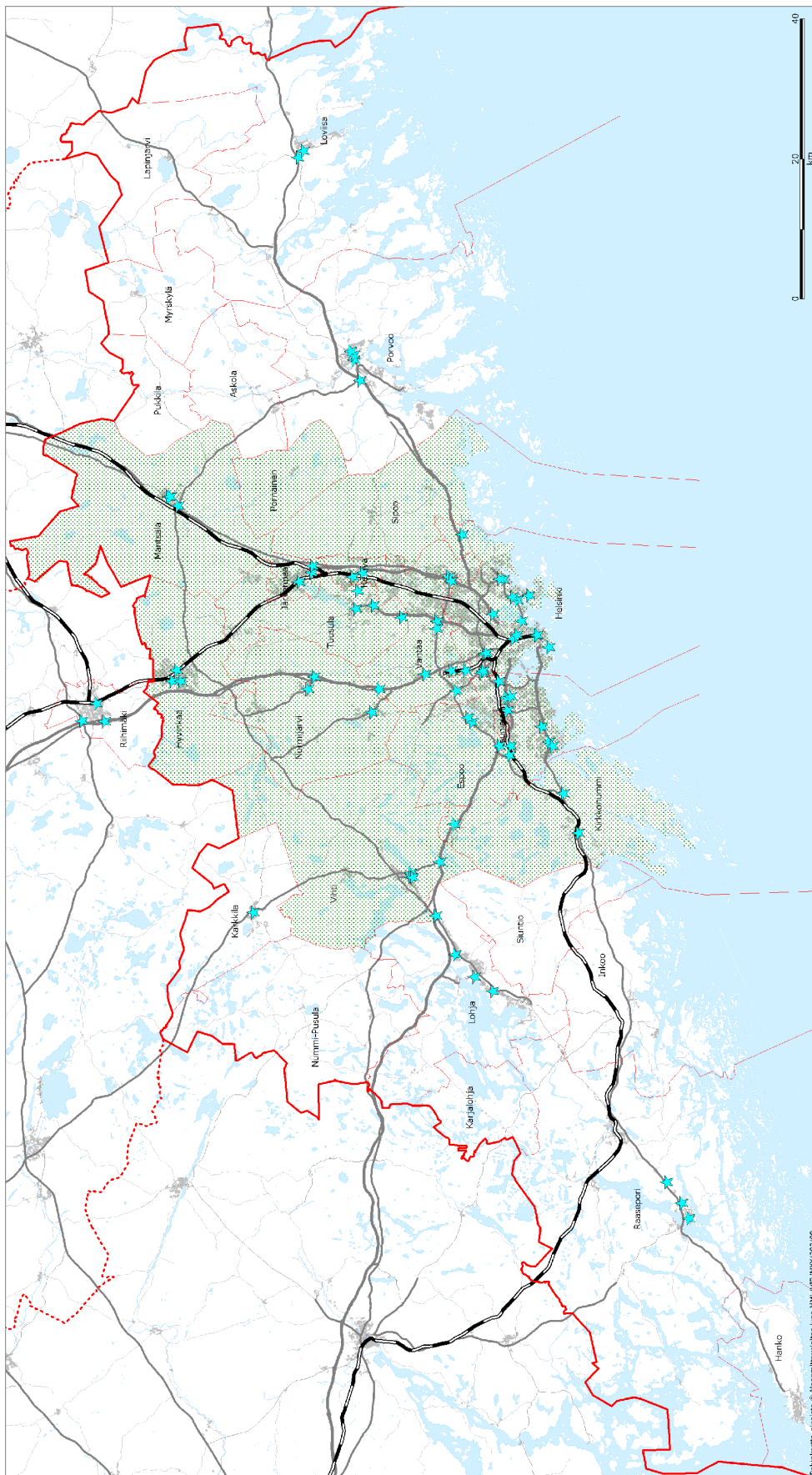
#### **3.4.1 Uudellamaalla vireillä olevia kaupan hankkeita**

Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla oli syksyllä 2009 vireillä tai suunnitteilla noin 80 kooltaan yli 2 000 k-m<sup>2</sup> kaupan hanketta (Uudenmaan liitto 2010). Hankkeiden koko vaihteli suuresti - mukana oli lukuisia alle 10 000 k-m<sup>2</sup> hankkeita, mutta myös viisi yli 100 000 k-m<sup>2</sup> hanketta. Hankkeiden yhteenlaskettu kerrosala oli noin 2 miljoonaa kerrosneliometriä. Kyseessä on kuitenkin karkea suuruusluokka, koska kaikista hankkeista ei saatu kerrosalätietoa ja joidenkin hankkeiden suunniteltu kerrosala ei todennäköisesti toteudu kokonaisuudessaan. Hankkeita oli vireillä 16 kunnassa, eniten pääkaupunkiseudulla (kuva 12).

Kaiken kaikkiaan hankkeita oli vireillä edellä esitettyä enemmän, koska tarkastelussa ei ole mukana alle 2 000 k-m<sup>2</sup> kaupan hankkeita. Esimerkiksi Keski-Uudenmaan kunnissa oli keväällä 2009 vireillä noin kymmenen kooltaan alle 2 000 k-m<sup>2</sup> hanketta.

Hankkeita tarkasteltaessa on pidettävä mielessä myös, että kaikki hankkeet eivät toteudu (joko ollenkaan tai suunnitellussa mitoituksessa) ja että uusia hankkeita tulee vireille koko ajan. Maakuntakaavaluonnoksen laadintaan liittyneessä, alkuvuonna 2011 tehdyssä päivityksessä "hankelista" muuttui oleellisesti vuodesta 2009. Täsmällisiä hanketietoja oleellisempaa onkin tiedostaa se, että erilaisia hankkeita on aina vireillä ja että kysyntään pitää pystyä vastaamaan yhdyskuntarakenteen, palvelujen saavutettavuuden, kaupan toimintaedellytysten ja kilpailun kannalta parhaalla mahdollisella tavalla.





Kuva 12. Vireillä ja suunnitteilla olevia kaupan hankkeita (Uudenmaan liitto 2010). Kuuma-kunnat ja pääkaupunkiseutu on esitetty tummennetulla.

### 3.4.2 Kirkkonummella vireillä olevia kaupan hankkeita

Kirkkonummella on vireillä useita kaupan hankkeita alle 1 000 kerrosneliömetrin päivittäistavarakaupoista Jorvaksen-Inkilän alueen mittaviin erikoiskaupan hankkeisiin. Uuden suunnitteilla olevan liikerakentamisen alustava suuruusluokka alueittain on seuraava:

- Kuntakeskus 10 000 - 15 000 k-m<sup>2</sup>
- Jorvas-Inkilä 100 000 - 130 000 k-m<sup>2</sup>
- Masala 5 000 k-m<sup>2</sup>

Veikkolaan on valmistunut vuonna 2011 uusi päivittäistavarakauppa, jonka rakennusoikeus on 1 500 k-m<sup>2</sup>. Samankokoinen myymälä on suunnitteilla Kartanonrantaan. Tolsan asemanseudulle on suunnitteilla noin 600 k-m<sup>2</sup>:n kokoinen lähikauppa. Mikäli kunnan kaavoitusohjelmassa olevaan Veikkolanporttiin sijoitettaisiin vähittäiskaupan suuryksikkö, maakuntakaavaa olisi muutettava. Tämän vuoksi alueelle tultaneen sijoittamaan liike- ja toimitilarakentamista.

Sundsbergin tulevaan aluekeskukseen, joka on Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, tultaneen sijoittamaan kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä, mikäli alueen asukasmäärä on 10 000 - 15 000 asukasta. Suuryksiköt palvelisivat myös lähialueen, Masalan ja Sarvikin taajamia, joille on mahdollista sijoittaa vuoteen 2030 mennessä lähes 20 000 asukasta.

Kuntakeskuksen liikealueen täydennysrakentaminen jatkuu: lähitulevaisuudessa sinne nousee uusia kerrostaloja kivijalkakauppoineen. Suuryksiköt istuisivat huonosti tavoiteltuun pienkaupunkiympäristöön. Kirkkotorille toteutetaan pieni kauppakeskus, jonka rakennusoikeus on noin 5 000 k-m<sup>2</sup>. Suunnitellun kauppakeskuskorttelin tieltä on kuitenkin purettava nykyistä liiketilaa liki saman verran. Kortteliin tulee myös asuntoja. Kuntakeskuksen liikealueen eteläosan maankäytössä on varauduttu kahden, pinta-alaltaan alle 10 000 k-m<sup>2</sup>:n vähittäiskaupan suuryksikön sijoittamiseen perinteisen liikealueen tuntumaan, rautatien eteläpuoleiselle Munkinmäen alueelle. Alue sijaitsee kantatien 51 melualueella ja matkakeskuksen vaikutusalueella ja on saavutettavissa myös ilman henkilöautoa.

Kuntakeskuksen liikenneselvitykset eivät anna perusteita suuryksiköiden sijoittamiselle vaarantamatta vakavasti liikealueen liikenteen toimivuutta. Kuntakeskuksen 1. vaiheen osayleiskaavassa on osoitettu keskustan pohjoispuolelle uusi tieyhteys, joka ohjaa ajoneuvoliikennettä pääkaupunkiseudulle Jorvaksen ja Inkilän eritasoliittymien kautta. Näin pyritään etenkin Kirkkonummentien liikennemäärien hallintaan tulevina vuosikymmeninä.

Kantvikin ja Tolsan asemanseudun asukasluvut nousevat, kun asemakaavat toteutetaan. Alueiden keskeisille paikoille sijoitetaan lähipalveluja, ja niinpä ne tukeutuvat suurelta osin kuntakeskuksen palveluihin.

Mahdollisuudet Masalan keskustan asukasluvun ja työpaikkamäärän kasvattamiselle ovat hyvät, sillä rautatieaseman lähiympäristö sekä rantaradan ja Kehä III:n välinen alue on pitkälti rakentamatta. Täydennysrakentaminen tähtää etenkin asemanseudun maankäytön tehostamiseen. Masalaa kehitetään pienkaupunkimaisena alueena tarvittavine lähipalveluineen. Laadittujen liikenneselvitysten perusteella keskustaan ei ole järkevää sijoittaa kaupan suuryksiköitä.

Helsingin seudun kehittämisvyöhykkeistä kaksi sijaitsee Kirkkonummella: pohjoisessa Turunväylän ja Länsiradan vyöhyke sekä etelässä rantaradan ja

Länsiväylän (kantatien 51) vyöhyke. Eteläinen vyöhyke käsittää taajamaketjun Espoosta kuntakeskuksen kautta Kantvikiin. Koska nykyisiin taajamiin ei ole tarkoituksenmukaista sijoittaa kaupan suuryksiköitä, on niiden luonteva sijoituspaikka Jorvaksen ja Inkilän alueella, jonne on sujuvat yhteydet. Alueen saavutettavuus on hyvä myös Espoon länsiosista ja läntisen Uudenmaan rannikkoseudulta. Vuonna 2010 vyöhykkeellä asui liki 30 000 asukasta. Luvun arvioidaan nousevan vuonna 2020 noin 35 000:een ja vuonna 2030 yli 40 000:een. Mikäli asukasluvuissa otettaisiin huomioon kaupan suuryksiköiden potentiaaliset käyttäjät naapurikunnissa, luvut nousisivat oleellisesti.

Kirkkonummen eteläisen kehittämisvyöhykkeen yhdyskuntarakenne muodostuu useasta taajamasta, joita ovat kuntakeskuksen lisäksi Kantvik, Tolsa ja Masala sekä Sundsbergin ja Sarvvikin alueet. Jorvaksen ja Inkilän alue sijaitsee em. taajamiin nähden keskeisesti. Etäisyys kuntakeskuksesta ja Masalasta suunnittelualueelle on noin viisi kilometriä. Likimain saman verran matkaa kertyy Sundsbergin ja Sarvvikin alueilta. Kantvik sijaitsee noin kymmenen kilometrin etäisyydellä suunnittelualueesta.

Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 Jorvaksen ja Inkilän alue on osoitettu yritystoiminnan keskittymäksi, jonka kehittämisen kunta on nostanut maankäytön ykköshankkeeksi. Osayleiskaava-alue sijaitsee rantaradan, kantatien 51 ja Kehä III:n liikenteellisessä solmukohtassa. Alueen teknologia-alan yritysclusteri, Jorvaksen HighTech-keskus, tarjoaa työpaikat lähes tuhannelle asiantuntijalle. Lisäksi alueella on muuta yritystoimintaa ja valmiissa asemakaavoissa on rakentamattomilla yritystonteilla rakennusoikeutta noin 57 000 k-m<sup>2</sup>, josta noin puolet tultaneen muuttamaan asuntotuotantoon Jorvaksen asemanseudulla. Lisäksi Jorvaksen HighTech-keskuksen (mm. L.M.Ericsson Oy:n toimitilat) alueelle on asemakaava, jonka rakennusoikeus on lähes käytetty. Kunnan tavoitteena on olemassa olevan työpaikkakeskittymän toiminnan laajentaminen sekä palvelujen monipuolistaminen ja vetovoimaisen asuntotuotannon käynnistäminen Jorvaksen asemanseudulla.

Mikäli Jorvaksen asemanseudulle (Jorvaksenkolmion alueelle) toteutettaisiin vähittäiskaupan suuryksikkö, se toteuttaisi valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja palvelisi etenkin kuntakeskuksen ulkopuolisen, kuten voimakkaasti kasvavan itäisen Kirkkonummen väestön kaupallisia tarpeita. Kaupan sijoittamista puoltavat myös Kantatien 51 moottoritien liittymäjärjestelyt, jotka ovat toimivuudeltaan riittävät suuryksikön ajoneuvoliikenteen järjestämiseen. Jorvaksen suunnitteilla olevan kaupallisen keskittymän saavutettavuus on erinomainen kaikilla liikennevälineillä. Kunnan tavoitteena on paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöiden sijoittaminen kantatien 51 ja Kehä III:n risteysalueen ympärille. Sujuvat liikenneyhteydet liittävät ne Jorvaksenkolmioon suunniteltavaan erikoiskaupan keskittymään, mahdolliseen outlet-keskukseen.

### 3.5 Ostovoiman kehitys

Ostovoiman kehitys arvioitiin Kirkkonummen väestökehityksen ja yksityisen kulutuksen kasvuarvioiden mukaan. Yksityisen kulutuksen kasvuarviona käytettiin päivittäistavarakaupassa 1 %/vuosi ja erikoiskaupassa keskimäärin 2 %/vuosi. Ostovoiman kehitysarviossa käytetyt keskimääräiset kuluksluvut on esitetty edellä taulukossa 2.

Vuonna 2025 vähittäiskaupan ostovoima Kirkkonummella on edellä esitettyjen laskentaperusteiden mukaan arvioituna noin 404 miljoonaa euroa ja vuonna 2035 noin 516 miljoonaa euroa. Vuoteen 2009 verrattuna kasvua kertyy vuoteen 2025 mennessä noin 166 miljoonaa euroa ja vuoteen 2035

mennessä 278 miljoonaa euroa. Päivittäistavarakaupassa ostovoiman kasvu vuoteen 2025 mennessä on noin 49 miljoonaa euroa ja vuoteen 2035 mennessä noin 77 miljoonaa euroa. Erikoiskaupan ostovoiman kasvu vuoteen 2025 mennessä on noin 117 miljoonaa euroa, josta tilaa vaativan erikoiskaupan ostovoiman kasvu on noin 42 miljoonaa euroa ja muun erikoiskaupan ostovoiman kasvu noin 75 miljoonaa euroa. Vuoteen 2035 mennessä erikoiskaupan ostovoima kasvaa noin 201 miljoonaa euroa (tilaa vaativa erikoiskauppa noin 72 miljoonaa euroa ja muu erikoiskauppa noin 129 miljoonaa euroa).

*Taulukko 3. Arvio Kirkkonummen vähittäiskaupan ostovoimasta vuosina 2009, 2025 ja 2035.*

Ostovoima, milj. €	Vähittäiskauppa yhteensä	Päivittäistavara-kauppa	Erikoiskauppa yhteensä	Tilaa vaativa kauppa	Muu erikoiskauppa
2009	238	92	146	52	94
2025	404	141	263	94	169
2035	516	169	347	124	223

### 3.6 Liiketilän laskennallinen lisätarve

Ostovoiman kasvu mahdollistaa kaupan paremmat toimintamahdollisuudet. Nykyiset yritykset voivat kasvattaa myyntiään ja uusille yrityksille voi syntyä riittävät toimintaedellytykset. Kaupan liiketilän lisätarve arvioitiin ostovoiman kasvun perusteella. Tilantarve kuvaa liiketilän lisätarpeen suuruusluokkaa tilanteessa, jossa kaikki ostovoiman kasvu kohdistuu uusperustaan eli uusiin myymälöihin.

Käytännössä osa ostovoiman kasvusta kohdistuu nykyisten yritysten myynnin kasvuun ja vain osa vaatii uutta liiketilaa. Toisaalta ostovoiman vuodon vähentäminen, myymäläkannan poistuma ja alueen ulkopuolelta tuleva ostovoima lisäävät liiketilän tarvetta. Keskeinen tilatarpeeseen vaikuttava tekijä on myös myyntitehokkuus. Myyntitehokkuus vaihtelee myymälätyypeittäin ja on yleensä korkein suurissa yksiköissä. Näin ollen myös uusperustannan rakenne vaikuttaa lopulliseen tilantarpeeseen.

Ostovoiman avulla voidaan arvioida vähittäiskaupan pinta-alan tarvetta. Ostovoima jaetaan tavoitteellisella neliömyyntiteholla ja saadaan laskennallinen pinta-alan tarve. Pinta-alaruokinta on suuntaa-antava, sillä myyntiteho voi vaihdella paljonkin erilaisissa kaupan yksiköissä. Luonnollisesti myös ostovoiman kasvun ennustamiseen pitkällä aikavälillä liittyy epävarmuustekijöitä. Sekä kulutus että väestö voivat kasvaa eri tavalla kuin ennusteissa on oletettu, esimerkiksi taloussuhdanteiden muutosten vuoksi. Seuraavissa laskelmissa käytetyt myyntitehot ovat suhteellisen korkeita ja mahdollistavat menestyksekkään toiminnan uusissakin tiloissa. Pienemmällä markkinoilla ja vanhemmissa tiloissa kaupan yritykset tyytyvät usein heikompaankin neliömyyntitehoon. Samoin paljon tilaa vaativassa erikoiskaupassa ja ns. halpahalleissa tavoiteltava neliömyyntiteho voi olla selvästi matalampi kuin tässä esitetty ja siten ostovoima mahdollistaa tässä esitettyä suuremman pinta-alan.

Pinta-alan tarvetta lisäävät myös vanhojen tilojen korvautuminen uusilla, ohikulkuliikenteen ja yritysten ostovoima sekä pienempiin neliömyyntitehoihin tyytyvät myymälät. Auto-, kone- ja varaosakaupan sekä kaupallisten palveluiden ja ravintoloiden edellyttämät pinta-alat eivät ole mukana laskelmissa.

Taulukossa 4 esitetään vähittäiskaupan laskennallinen pinta-alan lisätarve tilanteessa, jossa kaikki ostovoiman kasvu jäisi kunnan alueelle. Tätä voi pitää perusmitoituksena, joka pohjautuu väestökehitykseen. Tällainen pinta-ala vastaisi suunnilleen, yllä mainitut neliömyyntitehoon liittyvät tekijät huomioiden, kunnan asukkaiden ostovoiman kasvua. Kuluttajien asiointi ei kuitenkaan noudata kuntarajoja, vaan ostovoimaa liikkuu kuntien rajojen yli. Näin ollen jonkin kunnan laskennallinen pinta-alan lisätarve voi toteutua myös jossain toisessa kunnassa. Tyypillisesti suuremmissa keskuksissa on enemmän kauppaa kuin pienissä kunnissa.

Kirkkonummen vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve perustuu seuraaviin tunnuslukuihin:

- myyntialan muunto kerrosalaksi kertoimella 1,25
- myyntitehokkuus päivittäistavarakaupassa 7 000 €/my-m<sup>2</sup>
- myyntitehokkuus erikoiskaupassa 3 000 €/my-m<sup>2</sup>
- liiketilan poistuma 0 k-m<sup>2</sup>
- kokonaan uusperustantaa
- kaavallinen ylimitoitus kertoimella 1,3

Kirkkonummen vähittäiskaupan laskennallinen liiketilan lisätarve vuosina 2009 - 2025 on ostovoiman kasvun ja edellä esitettyjen tunnuslukujen mukaan arvioituna suuruusluokaltaan 75 000 k-m<sup>2</sup>. Päivittäistavarakaupassa lisätarpeen suuruusluokka on 11 000 k-m<sup>2</sup> ja erikoiskaupassa 64 000 k-m<sup>2</sup>. Erikoiskaupan liiketilan lisätarpeesta kohdistuu tilaa vaativaan erikoiskauppaan 23 000 k-m<sup>2</sup> ja muuhun erikoiskauppaan 41 000 k-m<sup>2</sup>. Vuoteen 2035 mennessä liiketilan lisätarpeen suuruusluokka on koko vähittäiskaupassa 127 000 k-m<sup>2</sup>, päivittäistavarakaupassa 18 000 k-m<sup>2</sup> ja erikoiskaupassa 109 000 k-m<sup>2</sup>. Tilaa vaativan erikoiskaupan osuus lisätilantarpeesta on 39 000 k-m<sup>2</sup> ja muun erikoiskaupan osuus 70 000 k-m<sup>2</sup>.

*Taulukko 4. Vähittäiskaupan laskennallinen liiketilan lisätarve vuosiin 2025 ja 2035 mennessä.*

Laskennallinen liiketilan lisätarve (k-m <sup>2</sup> )	Vähittäiskauppa yhteensä	Päivittäistavara-kauppa	Erikoiskauppa yhteensä	Tilaa vaativa kauppa	Muu erikoiskauppa
2025	75 000	11 000	64 000	23 000	41 000
2035	127 000	18 000	109 000	39 000	70 000

On syytä muistaa, että tässä esitetty liiketilatarve on laskennallinen ja perustuu Kirkkonummen oman väestön ostovoiman kasvuun. Siinä ei ole otettu huomioon kunnan ulkopuolelta tulevia ostovoiman siirtymiä (kunnassa muualta työssäkäyvät, ohikulkuliikenteen ostovoima, matkailijat) eikä Kirkkonummelta muualle siirtyvää ostovoimaa, joka erityisesti erikoiskaupassa on merkittävä. Kirkkonummen tavoitteena on nousta läntisen Uudenmaan rannikkoseudun seutukeskukseksi. Pitkällä aikavälillä laskennalliseen arvioon liittyy ymmärrettävästi epävarmuustekijöitä. Ostovoiman kasvu, väestönkasvu ja kaupan toimintatavat voivat muuttua huomattavasti nykyisestä. On myös muistettava vähittäiskaupan uudistumisen tarve. Liiketoimintaa kehitetään uudistamalla toimitiloja ja usein tämä tarkoittaa uusien tilojen rakentamista.

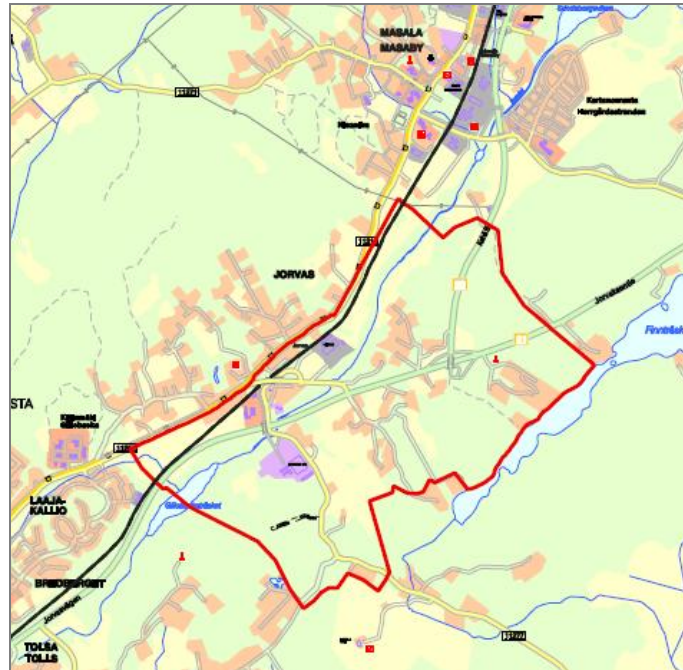
Vuonna 2009 noin puolet Kirkkonummen erikoiskaupan ostovoimasta siirtyi kunnan ulkopuolelle. Ostovoiman vuodon vähentäminen edellyttäisi erikoiskaupan tarjonnan lisäämistä ja sitä kautta uuden liiketilan rakentamista. Mikäli tavoitteeksi otettaisiin kysynnän ja tarjonnan tasapaino (ei ostovoiman siirtymää), se edellyttäisi erikoiskaupan liiketilan lisäämistä noin 40 000 kerrosneliömetrillä vuoden 2009 tilanteessa.



## 4 JORVAKSEN JA INKILÄN OSAYLEISKAAVA-ALUE

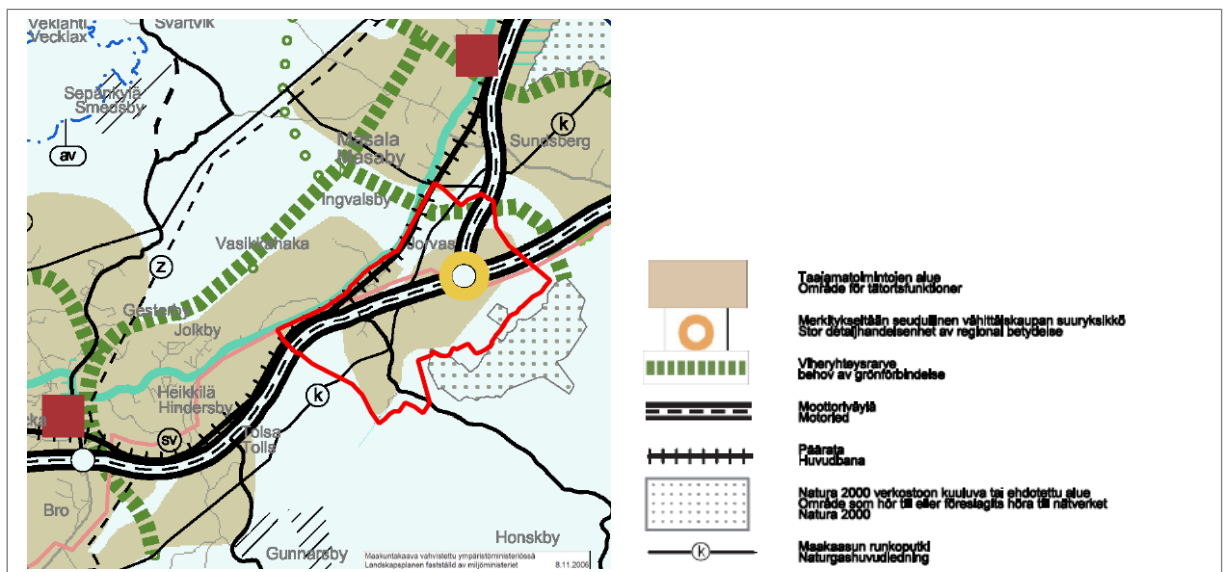
### 4.1 Osayleiskaava-alueen maankäyttöratkaisu

Osayleiskaava-alue käsittää kantatien 51 ja Kehä III:n risteysalueen ja sen länsipuolisen yritystoiminnan alueet. Alue rajautuu lännessä Laajakallion asuntoalueeseen, luoteessa Jorvaksen asuinalueisiin ja Masalantiehen, pohjoisessa alue Masalan taajama-alueeseen. Lännessä alue rajautuu Finnräs-kin rantaviivaan ja etelässä Hirsalan golfkenttään (kuva 13).



Kuva 13. Osayleiskaava-alueen sijainti.

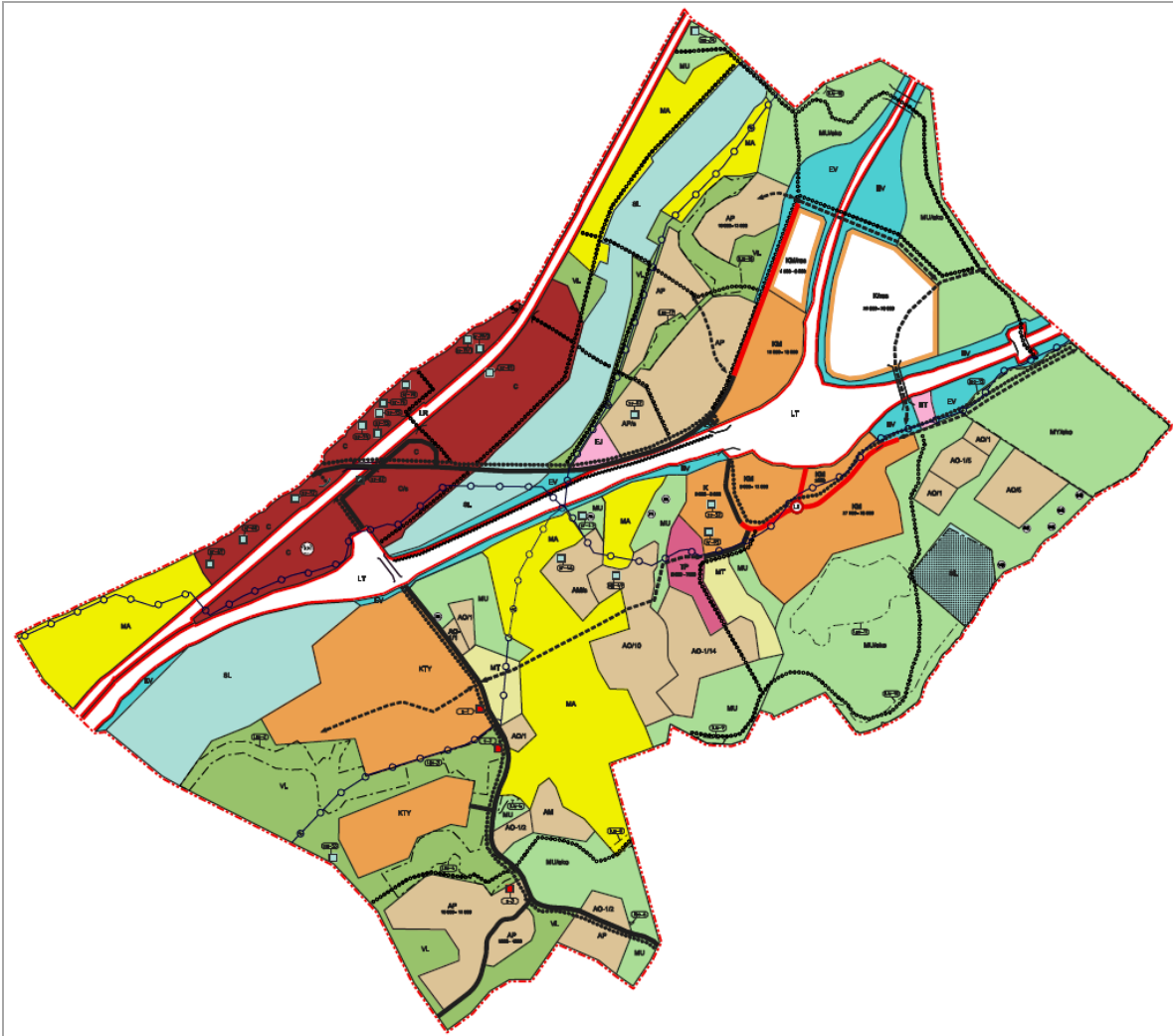
Uudenmaan maakuntakaavassa alue on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi. Lisäksi kantatien 51 ja risteysalueen tuntumaan saa sijoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön eli yhden tai useamman merkitykseltään seudullisen erikoiskaupan suuryksikön. Merkitykseltään seudullista päivittäistavarakaupan suuryksikköä ei alueelle saa sijoittaa.



Kuva 14. Ote Uudenmaan maakuntakaavasta ja osayleiskaava-alue.



Laadittavan osayleiskaavan tarkoituksena on Kirkkonummen merkittävimmän työpaikka- ja kauppa-alueen rakentaminen sekä asumisen tehostaminen ottaen huomioon ympäristöarvot. Työpaikkoja, paljon tilaa vaativaa erikoiskauppaa, palveluja ja toimitilarakentamista arvioitiin vuonna 2008 valmistuneessa kaavaluonnoksessa olevan yhteensä 267 000 - 296 500 k-m<sup>2</sup>, josta valtaosa toteuttamaton. Suunnittelun edistyessä rakennusoikeuden määrä on täsmentynyt ja vuonna 2012 valmistuneessa kaavaehdotuksessa (19.4.2012) em. toiminnoille on osoitettu noin 240 000 - 260 000 k-m<sup>2</sup>.



Kuva 15. Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava, ehdotus (19.4.2012) ilman pohjakarttaa.

Kaavan arvioitu asukasmäärä on noin 2 900 - 3 200 mikä tarkoittaa asukasmäärän yli kymmenkertaistamista nykyisestä (tilanne vuoden 2011 lopussa). Asemansseudulle on määrä toteuttaa asuntotuotannoltaan monipuolinen asuntoalue 1 500 - 2 000 asukkaalle. Työpaikkojen määrä voi vaihdella runsaasti toiminnan laadusta riippuen. Kaavan arvioidaan mahdollistavan noin 2 400 - 2 600 työpaikkaa. Tällöin työpaikkojen määrä olisi nykyiseen verrattuna noin kolminkertainen (tilanne vuoden 2011 lopussa).

Seuraavissa kappaleissa maankäyttöä ja rakennusoikeuksia koskevat tiedot pohjautuvat Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaavaehdotukseen (19.4.2012), jonka ratkaisuihin on ennakoitu Uudenmaan liiton uudistettavaan maakuntakaavaan (ehdotusvaiheen) tulevan vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnän sisältöä koskien sekä kaupan laatua että mitoitus kantatien 51 ja Kehä III:n risteysalueella. Uudenmaan liitto on esittänyt maakuntakaavaehdotuk-

sen valmisteluvaiheen vuorovaikutustilaisuuksissa mm. suunnittelualueen kaupan myymälätilan rajoittamista 80 000 k-m<sup>2</sup>:iin sekä paljon tilaa vaativan erikoiskaupan rakennusoikeuden osuuden merkittävää kasvattamista em. rakennusoikeudesta. Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaavaehdotuksessa (19.4.2012) Uudenmaan liiton em. alustavat näkemykset on pyritty ottamaan huomioon.

Kaupan toimintoja voi sijoittua osayleiskaavaehdotuksen (19.4.2012) keskustatoimintojen (C), liike- ja toimistorakennusten (K, K/res) sekä vähittäiskauppojen ja myymäläkeskittymien (KM, KM/res) alueille. Keskustatoimintojen alueella (C) pääasiallisia toimintoja ovat palvelu ja hallinto, keskustaan soveltuva asuminen, keskustaan soveltuvat ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomat työpaikkatoiminnot ja näihin liittyvät liikenne-, virkistys- ja yhdyskuntateknisen huollon alueet.

Kaupallisten palvelujen alueelle (KM, KM/res) saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymälätilojen lisäksi muun erikoiskaupan tiloja enintään 20 % toteutuneesta rakennusoikeudesta. KM-alueille (sis. KM/res -alueen) suunniteltu kokonaiskerrosala on 58 000 - 76 000 k-m<sup>2</sup>. Todellista myymälätilaa syntyy 50 000 - 68 000 k-m<sup>2</sup>, josta muun erikoiskaupan käyttöön voidaan osoittaa todellista myymälätilaa 10 000 - 13 500 k-m<sup>2</sup>.

Liike- ja toimistorakennusten alueelle (K, K/res) on sallittua sijoittaa myymälätilaa rajoitetusti. K-alueen kokonaisrakennusoikeus on 6 000 - 8 000 k-m<sup>2</sup>, josta vähittäiskaupan tilaa voi suurimmillaan olla 10 %. Todelliseksi myymälätilaksi muodostuu enimmillään noin 700 k-m<sup>2</sup>. Vastaavasti K/res -alueen kokonaisrakennusoikeus on 25 000 - 30 000 k-m<sup>2</sup>. Kaavamääräyksen mukaan enintään 35 % rakennusoikeudesta on sallittua osoittaa tilaa vievän erikoiskaupan käyttöön (10 500 k-m<sup>2</sup>) ja enintään 5 % muulle erikoistavarakaupalle (1 500 k-m<sup>2</sup>). Todellista myymälätilaa alueelle muodostuu noin 10 000 k-m<sup>2</sup>.

Yhteenvedona voidaan todeta, että maakuntakaavan sallimaan vähittäiskaupan suuryksikköjen keskittymään muodostuu osayleiskaavaehdotuksen kaavamääräysten sallimaa todellista myymälätilaa 62 000 - 80 000 k-m<sup>2</sup>. Alue on siis kaupan laadun ja myymälätilan osalta suunniteltu Uudenmaan liiton alustavien linjausten mukaisesti. Tilaa vaativalle erikoiskaupalle, joka laatusa puolesta ei sovellu keskustatoimintojen alueelle, syntyy todellista myyntitilaa 48 000 - 66 000 k-m<sup>2</sup>. Vastaavasti muun erikoiskaupan todellinen myyntitila on enimmillään alle 15 000 k-m<sup>2</sup>.

Jorvaksenkolmioon on suunniteltu keskustahakuista muuta erikoiskauppaa. Hankkeen kokonaisrakennusoikeus on osayleiskaavaehdotuksessa (19.4.2012) enintään 26 000 k-m<sup>2</sup>, josta päivittäistavarakaupan ja huoltoaseman käyttöön tulee 2 500 - 3 000 k-m<sup>2</sup>. Näin ollen todellista erikoistavarakaupan myymälätilaa syntyy hieman yli 20 000 k-m<sup>2</sup>. Jorvaksenkolmion sekä kantatien 51 ja Kehä III:n risteysalueen muun erikoiskaupan yhteen laskettu todellinen myymälätila on noin 35 000 k-m<sup>2</sup>.

Kirkkonummen koko erikoiskaupan laskennallinen liiketilatarve vuonna 2025 on arviolta 64 000 k-m<sup>2</sup>, josta 41 000 k-m<sup>2</sup> on muuta erikoiskauppaa. Vuoteen 2035 mennessä em. liiketilojen lisätarve kasvaa entisestään merkittävästi. Erikoiskauppa on tarkoitus ohjata olemassa oleviin taajamiin ja ennen muuta kuntakeskukseen. Sen sijaan muu erikoiskauppa voidaan ohjata esimerkiksi Jorvaksenkolmion alueelle. Lähiajan liiketilatarpeet on otettu huomioon Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaavaehdotuksen (19.4.2012) liiketilojen mitoituksessa. Niinpä voidaan todeta, että tämän selvityksen johtopäätökset alueen maankäytössä on otettu huomioon eikä ylimitoitusta ole tehty.

## 4.2 Alueen kaupalliset toiminnot

### Jorvaksenkolmio

Kirkkonummen kunta järjesti vuonna 2010 Jorvaksenkolmion aluetta koskeneen idea- ja tontinluovutuskilpailun, jonka avulla pyrittiin sekä selkeyttämään että edistämään alueen kehittämismahdollisuuksia. Voittaneen ehdotuksen kaupan konsepti perustui kansainvälisten merkkituotteiden outlet-keskukseen. Vastaavaa hanketta ei Suomessa vielä ole. Hankkeen maankäyttö on voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan vastainen, mutta kunta pyrkii luomaan edellytykset hankkeen toteuttamiselle maakuntakaavaa uudistettaessa.

Uutta liiketilaa Jorvaksenkolmioon on suunnitteilla enintään 26 000 kerrosneliömetriä, josta enintään 2 000 k-m<sup>2</sup> on päivittäistavarakaupan pinta-alaa. Jorvaksenkolmioon sijoittuva erikoiskaupan keskittymä käsittää myös liikenneaseman päivittäistavarapalveluineen. Liikenneasema suunnitellaan henkilöautoliikenteen käyttöön. Jatkokehittämisen pohjaksi otettu suunnitelma ottaa huomioon kaupunkiradan uuden raideparin, jolle on osoitettu tilavaraus rautatien eteläpuolelta. Tavoitteena on nykyisen Jorvaksen asemansseudun uudistaminen siten, että se mahdollistaa outlet-keskuksen toteuttamisen aseman välittömään yhteyteen. Hankkeen asemakaava käynnistyy aikaisintaan vuonna 2013. Matka Helsingin keskustasta outlet-keskukseen kestää noin puoli tuntia.

Kunta on pannut vireille 2000-luvulla rantaradan asemanseutujen kehittämis- ja kaavoitushankkeita yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi. Kuntakeskuksen täydennysrakentaminen on vireillä, lisäksi Masalan ja Tolsan asemanseutujen maankäyttö tehostuu. Jorvaksen asemansseudun kehittämisen tavoitteena on tehdä alueesta keskustatoimintojen alue mahdollista mm. merkittävän asuntotuotannon. Alueen lähipalvelujen käyttäjäpotentiaalin muodostavat eteläisellä Kirkkonummella Jorvaksen, Masalan ja rakenteilla olevan Sarvvikin asukkaiden lisäksi esimerkiksi Långvikin ja Hirsalan asukkaat. Myös Tolsan ja Laajakallion asukkaat voidaan laskea kuluviiksi Jorvaksenkolmion lähipalvelujen käyttäjiksi. Mikäli alueelle saadaan vetovoimainen vähittäiskaupan suuryksikkö, tullaan se toteuttamaan siten, että se palvelee Kirkkonummen ja läntisen Uudenmaan asukkaiden lisäksi koko Helsingin seutua. Uudenlaisen kaupan konseptin myötä asiakkaita voidaan odottaa myös Helsingin seudun ulkopuolelta. Kunnalle hanke on myös elinkeinopoliittisesti haastava.

Maankäytöllisesti kaavailtu suuryksikkö sijaitsee liikenteellisesti hyvin saatavalla paikalla moottoritieksi rakennettavan kantatien 51 melualueella välittömästi rautatieaseman läheisyydessä. Alueen kautta johdetaan lähes kaikki eteläisen Kirkkonummen HSL:n linja-autovuorot. Lisäksi tämän liikenteen solmukohdan kautta kulkevat myös läntisen Uudenmaan seudulliset linja-autovuorot. Lähiliikennejunat pysähtyvät luonnollisesti Jorvaksessa. Vuonna 2011 nähtävillä olleessa Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksessa Jorvas oli osoitettu seudulliseksi joukkoliikenteen vaihtopaikaksi, mikä tukee kunnan näkemyksen mukaan kaupallisten palvelujen sijoittamista alueelle. Uudenmaan liiton tulkinnan mukaan Jorvaksenkolmioon ei kuitenkaan voida sijoittaa suuryksikköä.

Kunnan tahtotilan mukaisesti Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaavahankkeessa osoitetaan outlet-keskukselle paikka Jorvaksenkolmioon. Alueen asemakaavoitus ohjelmoidaan tarkemmin, kun uudistettava Uudenmaan maakuntakaava on edennyt riittävän pitkälle ja kun alueen maankäyttömahdollisuudet ovat tiedossa. Kirkkonummen eteläisellä kehittämisvyöhykkeellä keskeisesti

sijaitsevalle Jorvaksen asemansseudulle etäisyydet olemassa olevilta taaja-alueilta ovat kohtuullisen lyhyet.

Kunnan tavoitteena on mahdollistaa asumisen, kaupan palvelujen ja työpaikkojen sijoittuminen yhdyskuntarakenteeseen kestäväällä tavalla. Tämän vuoksi outlet-keskuksen sijoittumista tarkastellaan myös tilanteissa, joissa se sijoittuisi Jorvaksen sijasta Kirkkonummen kuntakeskustaan rautatieaseman läheisyyteen, Tolsan asemalle tai Masalan asemalle. Tarkastelu on liitteenä 2.



Kuva 16. Havainnekuva Jorvaksenkolmion outlet-keskuksesta.

Jorvaksenkolmion outlet-keskukseen on suunniteltu sijoittuvaksi kuluttajia kiinnostavia merkkituotemyymälöitä, joissa tarjotaan tunnettuja ja arvostettuja laatumerkkejä normaalia alemmalla hintatasolla. Tuotteet ovat uusia, eivät II-laatua tai edellisen kauden ylijäämävarastoa, mutta keskus on silti hintamielikuvaltaan edullinen. Merkkituotemyymälöiden ohella palvelutarjontaa täydentävät kahvilat, ravintolat ja lasten leikkipaikat.

Jorvaksenkolmioon suunnitteilla oleva outlet-keskus poikkeaa "perinteisestä" (Factory) Outlet Centeristä eli merkkituotemyymälöiden keskuksesta, jonka ominaispiirteitä Suomen Kauppakeskusyhdistyksen määritelmän mukaan ovat ([www.rakli.fi/kky](http://www.rakli.fi/kky)):

- keskus muodostuu useasta liikerakennuksesta
- keskuksessa toimii tyypillisesti yksittäisten tuotemerkkien myyntiin keskittyneitä erikoistavaramyymälöitä
- keskuksen edullinen hintataso perustuu siihen, että tuotevalikoimaan ei kuulu uusimpia mallistoja

Jorvaksenkolmion outlet-keskuksen tarjontaa ei rajoiteta tietyn tuotekategorian ympärille ja kauppojen koot vaihtelevat tarpeen mukaan. Tuotetarjonnan kokonaisuus tulee muodostumaan monipuolisesta merkkitarjoomasta lastenvaateista aikuisten ja etenkin naisten muotiin, urheiluvälineisiin, sisustamiseen jne. Myymäläkokonaisuudeltaan keskus tulee koostumaan ulko- ja kotimaisista vaate- ja vapaa-ajan brändeistä sekä yksityisistä yrittäjistä ja ketjuihin kuuluvista liikkeistä. Outlet-keskukseen ja/tai sen tuntumaan saattaa tulla myös tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä keskuksen kehittymisestä riippuen.

Outlet-keskus sijoittuu toimintaedellytystensä mukaisesti keskustan ulkopuolelle liikenteellisesti hyvin saavutettavissa olevaan paikkaan. Keskuksella on yhtenäinen ilme ja yhteinen pysäköinti. Alueelle tullaan pidemmäksi ajaksi myös kuluttamaan aikaa ja viihtymään. Toiminta on luonteeltaan lähellä ja tukee matkailua.

Suomessa ei toistaiseksi ole toteutettu yhtään varsinaista merkkituoteoutlet-keskusta, mutta suunnitelmia on olemassa. Onkin todennäköistä, että maahamme rakennetaan muita outlet -keskuksia tulevien vuosien aikana. Lähin esimerkki on Tukholman Barkarbyssä sijaitseva Stockholm Quality Outlet, jossa toimii yli 50 myymälää (mm. Hugo Boss, Nike, Mexx, Ecco ja Björn Borg) ja josta löytyy yli 500 brändiä. Tuotteiden hinnat ovat selvästi (30 - 70 %) normaalihintaa alempia. Outlet-keskukseen on junayhteys, matka esimerkiksi Tukholman keskustasta kestää noin 20 minuuttia ([www.qualityoutlet.com](http://www.qualityoutlet.com)).



Kuva 17. Stockholm Quality Outlet ([www.qualityoutlet.com](http://www.qualityoutlet.com)).

Stockholm Quality Outlet on osaa laajempaa kaupallista keskittymää, Barkarby Handelsplatsia. Tämä keskittymä on ruotsin toiseksi suurin ja siellä toimii mm. Ikea, Bauhaus ja Plantagen, pienempiä erikoiskaupan liikkeitä kuten KappAhl, Lindex ja Jysk sekä kahviloita ja ravintoloita. Barkarbyn, kuten useiden muualla Euroopassa sijaitsevien vastaavankaltaisten keskittymien toiminta perustuu osaltaan matkailuun ja vapaa-aikaan. Osa kuluttajista mieltää monipuolisessa kaupallisessa keskittymässä asioimisen vapaa-ajan harrastukseksi.





Kuva 18. Barkarbyn kaupallinen keskittymä ja Stockholm Quality Outlet ([www.barkarby.nu](http://www.barkarby.nu)).

### Inkilänportti

Inkilänportin alue on Uudenmaan maakuntakaavassa osoitettu vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumispaikaksi. Kunnan käynnistämä, vaiheittain toteutettava Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaavahanke tähtää alueen kehittämiseen siten, että se palvelisi Kirkkonummen lisäksi läntisen Uudenmaan rannikkokuntien asukkaita sekä läntisen Espoon asukkaita. Inkilänportin asemakaavoitus on pantu vireille vuonna 2011.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtana on se, että Inkilänporttiin sijoittuu pääasiassa paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä ja uutta liiketilaa alueelle tulee enintään 80 000 k-m<sup>2</sup>. Inkilänporttiin voisi sijoittua esimerkiksi Retail Park-tyyppinen myymäläkokonaisuus. Alustavien suunnitelmien mukaan kokonaiskerrosalasta noin 70 % olisi tilaa vaativaa erikoiskauppaa ja noin 30 % muuta erikoiskauppaa. Liikenneaseman yhteyteen voidaan sijoittaa pieni, alle 400 k-m<sup>2</sup> päivittäistavarakauppa.

## 5 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

### 5.1 Vaikutusalue

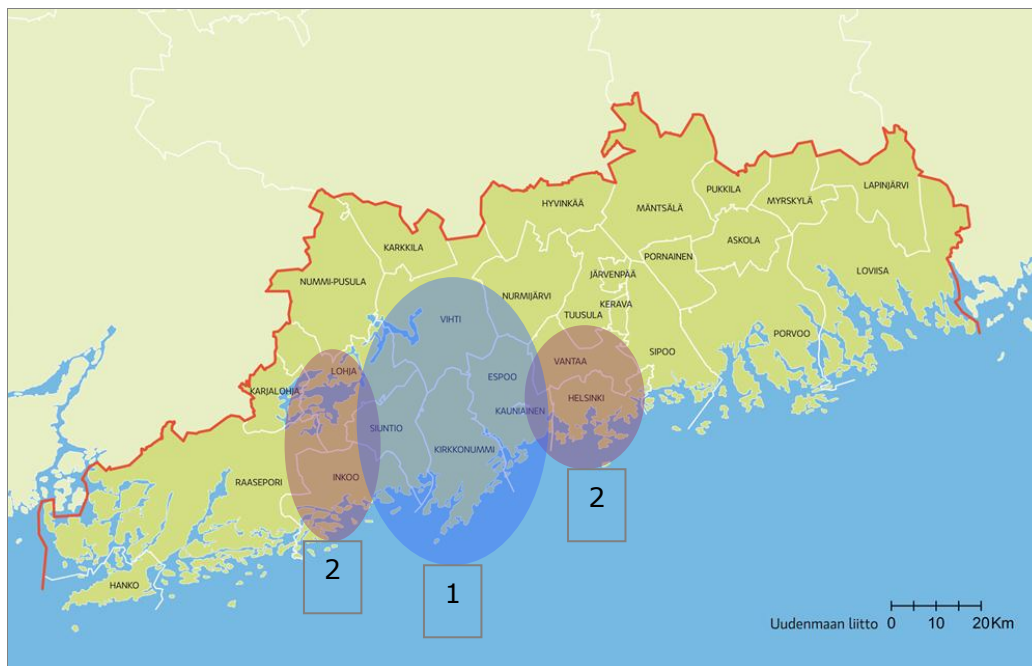
Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen vaikutuksia tarkastellaan koko osayleiskaava-alueen tasolla, ei erikseen Jorvaksenkolmiota ja Inkilänporttia koskien. Vaikutustenarvioinnissa on siten mukana merkittävä ja monipuolinen kaupallinen kokonaisuus, jonka vaikutukset ulottuvat seudullisesti laajalle alueelle. Osayleiskaava-alueen kaupallisen vaikutusalueen laajuus määrittyy useiden eri tekijöiden perusteella. Tärkeitä tekijöitä ovat mm.:

- vähittäiskaupan nykyinen palveluverkko
- etäisyys kilpaileviin keskittyimiin ja niiden palvelutarjonta
- kaupan palvelujen saavutettavuus ja ostovoiman siirtymät
- vireillä ja suunnitteilla olevat kaupan hankkeet
- kaupan kehitystrendit
- liikenneverkon kehittämishankkeet

Osayleiskaava-alueen kaupallisten palvelujen vaikutus on suurimmillaan Kirkkonummella ja sen naapurikunnissa, mutta ulottuu myös laajemmalle alueelle. Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen vaikutusalue voidaan jakaa kahteen vyöhykkeeseen seuraavasti:

- vaikutusalue 1: Kirkkonummi, Espoo, Kauniainen, Vihti ja Siuntio
- vaikutusalue 2: Helsinki, Vantaa, Lohja ja Inkoo

Muu osayleiskaava-alueen kaupallisten palvelujen potentiaalinen asiakaskunta muodostuu kantatien 51 ja Kehä III:n työmatkalaisista, matkailijoista ja muusta ohikulkuliikenteestä. Vaikutusalueen kaupallinen tilanne elää koko ajan, sillä kilpailevat keskuksset etenkin pääkaupunkiseudulla vahvistavat koko ajan kaupallista tarjontaansa. Lisäksi vaikutusalueella on vireillä lukuisia kaupan hankkeita, joista Jorvas-Inkilän kannalta katsottuna merkittävimmät sijoittuvat Espoon Lommilaan ja Suomenojalle, Lohjan Lempolaan ja Vihdin Huhmariin.

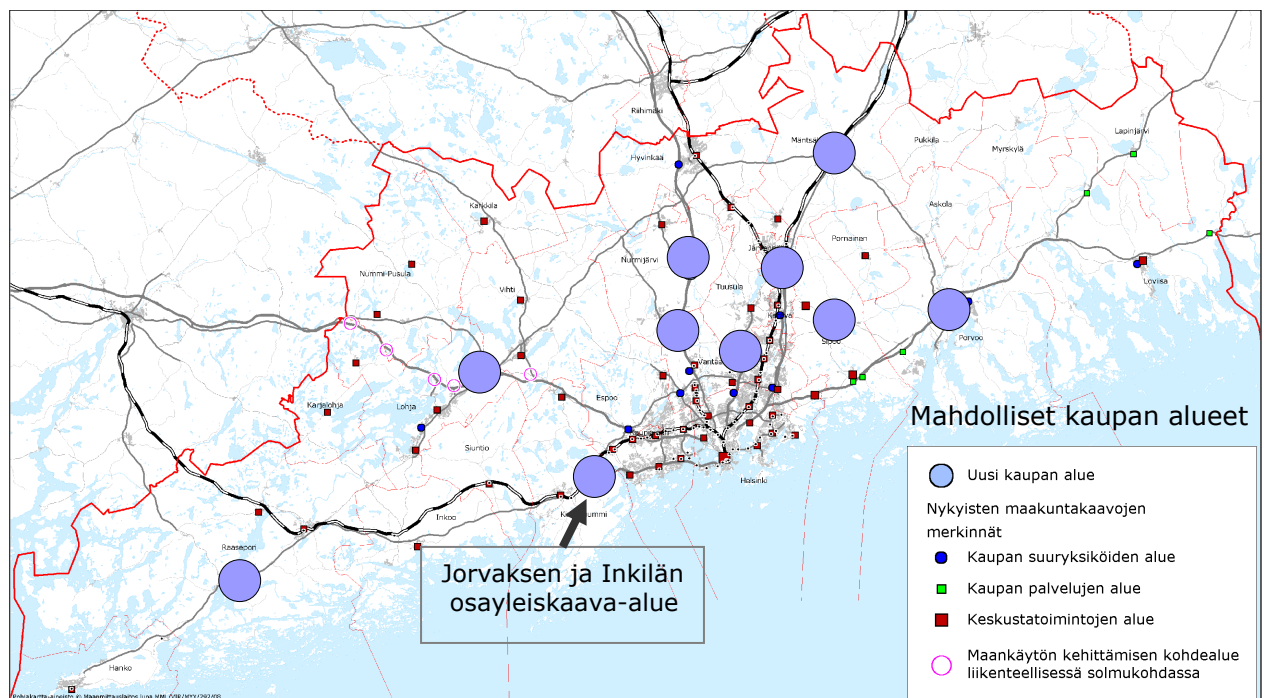


Kuva 19. Osayleiskaava-alueen kaupalliset vaikutusalueet 1 ja 2 (pohjakartta: [www.uudenmaanliitto.fi](http://www.uudenmaanliitto.fi)).

## 5.2 Osayleiskaava-alue Uudenmaan rakennemallien kaupan palveluverkossa

Uudenmaan maakuntakaavan uudistamistyöhön liittyen Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liitot laativat vuosina 2009 - 2010 vaihtoehtoisia aluerakenteen rakennemalleja. Osana rakennemallityötä tarkasteltiin myös kaupan palveluverkkoa. Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa -selvityksessä (Uudenmaan liitto 2010) rakennemalleja tarkasteltiin kaupan sijainnin ohjauksen näkökulmasta: millaista kaupan rakennetta rakennemallit tuottavat, mitkä ovat rakennemallien vaikutukset ja millaisia vaikutuseroja rakennemallien välillä on?

Kaikille seitsemälle rakennemallille määriteltiin maakuntatason palveluverkko, joka koostui maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueista ja kaupalle erikseen osoitetuista alueista (km-merkinnät) sekä työn yhteydessä määritellyistä mahdollisista uusista merkittävistä kaupan alueista. Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alue oli Inkilänportin osalta mukana kaikissa rakennemalleissa maakuntakaavan kaupan suuryksikkö-alueena (km-merkintä) ja yhdessä rakennemallissa (monikeskusmallissa) myös laajempaan kokonaisuutena mahdollisena uutena merkittävänä kaupan alueena. Monikeskusmallissa Inkilän mahdollisen uuden kaupan alueen kaupan toimintojen mitoitusta vastasi Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen mitoitusta.



Kuva 20. Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa -selvityksen monikeskusmalli (Uudenmaan liitto 2010).

Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa -selvityksessä rakennemallien tuottamia erilaisia kaupan palveluverkkoja verrattiin keskenään ja vaikutuksia tarkasteltiin maakuntatasolla. Selvityksen mukaisen Inkilän alueen "korvaaminen" Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupan palveluilla ei muuttaisi monikeskusmallin vaikutuksia suhteessa toisiin rakennemalleihin. Se ei myöskään rakennemalli- ja maakuntatasolla lisäisi tai vähentäisi oleellisesti monikeskusmallin vaikutuksia kauppaan ja palvelurakenteeseen, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, kaupan palvelujen saavutettavuuteen, kuntatalouteen ja liikenteeseen.



Monikeskusmallin mahdollisten uusien kaupan alueiden toimintojen sisältöä ei määritelty eikä niiden keskinäisiä suhteita tarkasteltu tarkemmin Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa-selvityksessä. Tämän vuoksi Jorvaksenkolmioon suunnitteilla olevan outlet-keskuksen mahdollisesti aiheuttamista muutoksista vaikutuksiin ei voida tehdä arvioita. Kaupan kerrosalaan suhteutettuna mahdollisten muutosten voidaan kuitenkin olettaa jäävän suhteellisen vähäisiksi: Jorvaksenkolmioon on suunnitteilla enintään noin 26 000 kerrosneliometriä vähittäiskaupan ja liikenneaseman pinta-alaa, kun Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa-selvityksen monikeskusmallissa uusien kaupan alueiden kerrosalamäärä oli yhteensä yli 500 000 k-m<sup>2</sup>. Tämäkin vastaa vain hieman yli kymmentä prosenttia Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vähittäiskaupan liiketilan laskennallisesta lisätarpeesta vuoteen 2035.

## 5.3 Vaikutukset kauppaan ja palvelurakenteeseen

### 5.3.1 Kaupan toimintaedellytykset ja kilpailutilanne

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alue synnyttää toteutuessaan vahvan erikoiskaupan keskittymän, joka tarjoaa kilpailukykyisen ja vetovoimaisen sijaintipaikan sinne sijoittuville yrityksille. Osayleiskaava-alueen kaupallisten toimintojen myötä kaupan pinta-ala Kirkkonummella kasvaa merkittävästi, mikä nopeuttaa kaupan uudistumiskehitystä ja mahdollisuuksia vastata kulluttajien muuttuvaan kysyntään.

Ostovoiman kasvua ja sen pohjalta arvioitua liiketilan laskennallista lisätarvetta tarkastelemalla voidaan hahmottaa, kuinka suuri on se markkinoiden kasvu, jonka jakajaksi osayleiskaava-alueen uusi liikerakentaminen tulee. Kirkkonummen ostovoiman kasvuun perustuva vähittäiskaupan laskennallinen liiketilan lisätarve vuoteen 2025 on 75 000 k-m<sup>2</sup>, josta erikoiskaupan osuutta on 64 000 k-m<sup>2</sup> ja päivittäistavarakaupan osuutta 11 000 k-m<sup>2</sup>. Vuoteen 2035 laskennallinen lisätarve on 127 000 k-m<sup>2</sup> (erikoiskauppa 109 000 k-m<sup>2</sup> ja päivittäistavarakauppa 18 000 k-m<sup>2</sup>). Kirkkonummen nykyinen päivittäistavarakauppojen kokonaispinta-ala on noin 23 000 kerrosneliometriä.

Liiketilaravelaskelmassa ei ole otettu huomioon myymäläpoistumaa, joten todellinen liiketilan tarve on esitettyä suurempi. Kirkkonummen oma ostovoiman kasvu ja siihen perustuva laskennallinen liiketilan lisätarve riittävät kuitenkin jo yksinään kattamaan Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupallisten palvelujen liiketilan lisäyksen ja suuruusluokkatasolla myös muut Kirkkonummella suunnitteilla olevat kaupan hankkeet (Jorvaksenkolmio 26 000 k-m<sup>2</sup>, Inkilänportti 80 000 k-m<sup>2</sup>, kuntakeskus 10 000 - 15 000 k-m<sup>2</sup> ja Masala 5 000 k-m<sup>2</sup>).

Laajemman alueellisen näkökulman saamiseksi Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen liiketilalisäystä voidaan tarkastella myös suhteessa Kirkkonummea laajemman alueen ostovoimaan. Mikäli 5 % vaikutusalueen 1 (Espoo, Kauniainen, Vihti ja Siuntio) ostovoiman kasvusta suuntautuu Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueelle, laskennallinen liiketilan lisätarve yhdessä Kirkkonummen ostovoiman kasvun kanssa on suuruusluokaltaan 200 000 k-m<sup>2</sup>. Tämä kattaa reilusti Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen liiketilalisäyksen ja muut Kirkkonummella suunnitteilla olevat kaupan hankkeet.

Vaikutusalueella 1 "jää jäljelle" 95 % laskennallisesta liiketilan lisätarpeesta eli noin 900 000 k-m<sup>2</sup>. Tämä kattaa vaikutusalueen 1 merkittävimpien kau-

pan hankkeiden liiketilalisäyksen, joka on noin 700 000 k-m<sup>2</sup>. On kuitenkin syytä muistaa, että kaikki Kirkkonummen ja vaikutusalueen 1 hankkeet ja/tai niiden suunniteltu kerrosala eivät ole tiedossa. Toisaalta kaikki suunnitellut hankkeet eivät myöskään toteudu. Edellä esitetyt vaikutusalueen 1 ostovoimaa, laskennallista liiketilan lisätarvetta ja kaupan hankkeita koskevat tiedot perustuvat Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksen valmistelun yhteydessä keväällä 2011 tehtyihin tarkasteluihin.

Mikäli Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupan toimintojen mitoituksena on arvioinnin lähtökohtana ollut enintään noin 105 000 k-m<sup>2</sup>, sillä ei kokonaisuutena katsoen ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia kaupan toimintaedellytyksiin Kirkkonummella eikä lähikunnissa, koska Kirkkonummen ja vaikutusalueen 1 markkinoiden kasvu ja liiketilan lisätarve riittävät kattamaan Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen liiketilalisäyksen ja mahdollistavat alueen toteutuksen. Tätä tukee myös se, että osa myös laajemman vaikutusalueen 2 (Helsinki, Vantaa, Lohja ja Inkoo) ostovoimasta suuntautuu Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueelle etenkin Jorvaksenkolmion outlet-keskuksen vuoksi. Tämä ei kuitenkaan ole Jorvakseen ja Inkilään sijoittuvien kaupan palvelujen "perusostovoimaa", eikä sitä ole huomioitu yllä olevissa laskelmissa.

Vaikka ostovoiman kasvu mahdollistaa liiketilan lisäyksen, vaikuttaa uusi liikerakentaminen aina kaupan kilpailutilanteeseen erityisesti lyhyellä tähtämellä. Kirkkonummella kilpailu muodostuu pääasiassa Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen ja kuntakeskuksen väliseksi. Kilpailuasetelmaan vaikuttaa ensinnäkin sekä uuden liiketilarakentamisen kokonaismäärä että paljon tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilamäärä. Lisäksi rakennetun ympäristön laatu, viihtyisyys ja turvallisuus sekä hyvä saavutettavuus ja toimivat liikennejärjestelyt vaikuttavat liikekeskittymän vetovoimaisuuteen. Kuntakeskuksen kannalta oleellisempaa on kuitenkin se, kuinka paljon ja millaista keskustahakuista erikoiskauppaa osayleiskaava-alueelle sijoittuu.

Avainasemassa on etenkin Jorvaksenkolmion kaupallinen keskittymä, johon on kaavailtu outlet-keskusta. Keskuksen liikeideana on kuitenkin luoda Suomeen uusi kaupan konsepti ja tuoda Kirkkonummelle sellaista kaupan tarjontaa, jota kuntakeskukseen ei todennäköisesti tulisi. Kuntakeskus ei sijaintinsa ja toiminnallisen luonteensa vuoksi tarjoa riittävästi edellytyksiä ja mahdollisuuksia outlet-keskuksen toteuttamiselle. Tilannetta voidaan verrata esimerkiksi Stockholm Quality Outlet-keskukseen, joka on sijoittunut hyvien liikenneyhteyksien varteen Tukholman ulkopuolelle (ks. kohta 4.2).

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupan palvelujen ja naapurikuntien kaupan tarjonnan väliseen kilpailuun vaikuttaa puolestaan osayleiskaava-alueen liiketilarakentamisen kokonaismäärän ohella etenkin tilaa vaativan erikoiskaupan määrä ja myymälätarjonnan monipuolisuus: kuinka paljon alueelle tulee vetovoimaisia myymälöitä? Myös Jorvaksenkolmion outlet-keskuksella on oma vaikutuksensa, mutta uudenlaisena kaupan konseptina sillä ei ole niin suurta vaikutusta tähän kilpailuasetelmaan. Lisäksi on muistettava, että jo Kirkkonummen omien asukkaiden ostovoiman kasvuun perustuva liiketilan laskennallinen lisätarve riittää kattamaan uuden liiketilarakentamisen. Jorvaksenkolmion kaupallista keskittymää voidaan siten pitää luonteeltaan paikallisesti merkittävänä, vaikka sinne tulee asiakkaita myös kunnan ulkopuolelta.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupan palvelujen toteuttamisella saattaa olla vaikutuksia myös muiden uusien kaupan hankkeiden toteutukseen. Osayleiskaava-alueen kaupan palvelut eivät todennäköisesti ole es-

teenä muiden hankkeiden toteutukselle, mutta voivat vaikuttaa niiden toimialarakenteeseen ja ajoittumiseen sekä Kirkkonummella että lähikunnissa.

Kaupan kilpailutilanteen muuttuminen ei kuitenkaan aina ja automaattisesti tarkoita kielteisiä vaikutuksia olemassa olevien myymälöiden toimintaedellytyksiin. Kirkkonummen ja sen lähikuntien kaupan palveluverkko uudistuu joka tapauksessa. Vanhoissa liiketiloissa toimivat myymälät uudistavat toimintakonseptejaan ja hakevat uusia sijaintipaikkoja. Päivittäistavarakaupassa etsitään uusia ja nykyistä tehokkaampia toimintakonsepteja ja uusia sijaintipaikkoja. Erikoiskaupassa erityisesti tilaa vaativa kauppa hakee uusia ja saavutettavuudeltaan hyviä sijaintipaikkoja. Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alue nopeuttaa uudistumiskehitystä ja tarjoaa uusia toimitiloja ja korvaavia sijaintipaikkoja yrityksille. Kaupan toimintaedellytysten kannalta onkin tärkeää, että kaavoituksella mahdollistetaan riittävä ja joustava liiketilarakentaminen ja laajentamismahdollisuudet myös pitkällä tähtäimellä.

Ostovoiman kasvuun vastaamisen ohella uuden liiketilan rakentamisella vastataan myös kuluttajien muuttuvaan kysyntään. Kuluttajien tarpeet ovat eriytyneet ja eriytyvät jatkossa yhä enemmän. Tämä merkitsee sitä, että myös ostospaikoilta vaaditaan yhä enemmän. Jos myymälät eivät syystä tai toisesta miellytä, ostospaikkaa vaihdetaan, mikäli se vain on mahdollista. Asiointi suuntautuu sinne, missä kuluttajien odotukset täyttyvät parhaiten.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen vaikutukset kaupan toimintaedellytyksiin kohdistuvat voimakkaimmin Kirkkonummelle ja Espoon länsiosaan. Kilpailutilanteen kiristymisen mahdolliset kielteiset vaikutukset kohdistuvat voimakkaimmin kannattavuusrajalla ja erityisesti sen alapuolella toimiviin yrityksiin. Mahdollisia haitallisia vaikutuksia voidaan ehkäistä toteuttamalla osayleiskaava-alue vaiheittain ja suunnittelemalla alueen toimialarakenne sellaiseksi, että se kilpailee mahdollisimman vähän nykyisten kaupan keskittymien ja Kirkkonummen keskustan kanssa. Pidempi toteutusaika antaa nykyisille myymälöille paremmat mahdollisuudet kehittää omaa toimintaansa vastaamaan markkina-alueen kysyntään ja uuteen kilpailutilanteeseen.

### 5.3.2 Ostovoiman siirtymä

Ostovoiman siirtymällä tarkoitetaan jonkin alueen vähittäiskaupan myynnin ja ostovoiman erotusta - se siis kuvaa alueen kaupallista vetovoimaa. Mikäli alueen myynti on suurempi kuin ostovoima, tapahtuu ostovoiman sisäänvirtausta eli ostovoimaa tulee alueelle sen ulkopuolelta. Mikäli myynti on ostovoimaa pienempi, tapahtuu ostovoiman ulosvirtausta eli alueen asukkaat asioivat oman alueen ohella myös jossakin muualla.

Kirkkonummen päivittäistavarakaupan tarjonta on ostovoiman siirtymien valossa suhteellisen hyvä. Nykyiset myymälät pystyvät tarjoamaan palvelutason, joka pitää valtaosan asukkaiden ostoseuroista omassa kunnassa ja houkuttelee ostovoimaa muualta. Erikoiskaupan palvelutarjonnassa sen sijaan olisi parantamisen varaa, sillä vuonna 2009 noin puolet kunnan asukkaiden erikoiskaupan ostovoimasta siirtyi Kirkkonummen ulkopuolelle.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen myötä erikoiskaupan palvelutarjonta Kirkkonummella täydentyy ja monipuolistuu. Kirkkonummelle syntyy kunnasta tällä hetkellä puuttuva paljon tilaa vaativan erikoiskaupan keskittymä ja Jorvaksenkolmion outlet-keskus tarjoaa uudenlaisia erikoiskaupan palveluja. Päivittäistavarakaupan sijoittuminen alueelle parantaa erikoiskaupan myymälöiden toimintaedellytyksiä. Osayleiskaava-alueen kaupan palve-

lujen kehittyminen tulee vähentämään kuntalaisten erikoiskaupan ostovoiman ulosvirtausta, vaikkakaan ei tyrehty sitä kokonaan. Vaikutus on joka tapauksessa merkittävä, sillä esimerkiksi ostovoiman ulosvirtauksen puolittamisen rahallinen arvo vuodessa on yli 30 miljoonaa euroa. Vaikutus heijastuu myös kuntatalouteen verotulojen lisääntymisen kautta.

Osayleiskaava-alueen myötä myös Kirkkonummen kaupallinen vetovoima vahvistuu ja kaupallinen vaikutusalue laajenee. Potentiaalisimmat asiakkaat tulevat todennäköisesti Siuntiossa, Inkoosta ja Vihdistä, joissa erikoiskaupan ostovoiman ulosvirtaukset olivat lähikunnista suurimmat vuonna 2007 (taulukko 5). Erikoiskaupan ostovoiman ulosvirtauksen rahallinen arvo näistä kunnista oli noin 60 miljoonaa euroa. Huomattava osa tästä summasta kulki Kirkkonummen ohi pääkaupunkiseudulle.

*Taulukko 5. Erikoiskaupan ostovoiman siirtymät Kirkkonummen lähikunnissa vuonna 2007 (Uudenmaan liitto 2010).*

	Erikoiskauppa yhteensä	Tilaa vaativa erikoiskauppa	Muu erikoiskauppa
Siuntio	-77 %	-73 %	-79 %
Inkoo	-66 %	-61 %	-68 %
Vihti	-25 %	-56 %	-9 %
Espoo	-1 %	12 %	-9 %
Helsinki	21 %	1 %	32 %
Vantaa	53 %	112 %	21 %

### 5.3.3 Alueellinen palvelutarjonta

#### Osayleiskaava-alue osana seudun palvelutarjontaa

Uudellamaalla toimi yhteensä 747 päivittäistavaramyymälää ja 4 923 erikoiskaupan myymälää vuonna 2007 (Uudenmaan liitto 2010). Kirkkonummella ja muissa vaikutusalueen 1 kunnissa (Espoossa, Kauniaisissa, Vihdissä ja Siuntiossa) päivittäistavaramyymälöitä oli yhteensä 124 (17 %) ja erikoiskaupan myymälöitä 816 (17 %). Kirkkonummen osuus sekä päivittäistavaramyymälöiden että erikoiskaupan myymälöiden Uudenmaan kokonaismäärästä oli 2 %.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen toteuttaminen täydentää ja monipuolistaa Kirkkonummen palvelutarjontaa erikoiskaupassa ja erityisesti tilaa vaativassa erikoiskaupassa. Osayleiskaava-alueen vaikutus seudulliseen kaupan palvelurakenteeseen merkitsee lähinnä pääkaupunkiseudun länsipuolisen alueen vahvistumista. Pääkaupunkiseudulla on jo monipuolinen kaupan palvelujen tarjonta ja siellä toimii lukuisia merkittäviä kauppakeskuksia (kuva 21).

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueella lähimmät merkittävät kaupan keskittymät sijoittuvat Espooseen:

- kauppakeskus Lippulaiva Espoonlahdessa (noin 21 000 k-m<sup>2</sup>)
- erikoiskaupan myymälät Suomenojalla (mm. Gigantti, Bauhaus ja Plantagen)
- kauppakeskus Iso Omena Matinkylässä (noin 61 000 k-m<sup>2</sup>)
- kauppakeskus Sello Leppävaarassa (noin 122 000 k-m<sup>2</sup>)
- kauppakeskukset Espontori (noin 12 000 k-m<sup>2</sup>) ja Entresse (noin 24 000 k-m<sup>2</sup>) Espoon keskuksessa
- kauppakeskus Heikintori Tapiolassa (noin 9 000 k-m<sup>2</sup>)

Vantaalla on paljon kaupan palvelutarjontaa Kehä III:n varrella, merkittävimpänä keskittymänä on Tammiston alue, jossa toimii mm. Gigantti, Bauhaus ja Plantagen. Alueen päivittäistavara- ja erikoiskaupan myymälöiden yhteenlaskettu kerrosala on noin 170 000 k-m<sup>2</sup> (ympäristöministeriö 2010). Kaupan keskittymien lisäksi Vantaalla toimii neljä kauppakeskusta:

- kauppakeskukset Isomyyri (noin 11 000 k-m<sup>2</sup>) ja Myyrmanni (noin 40 000 k-m<sup>2</sup>) Myyrmäessä
- kauppakeskus Jumbo Pakkalassa (noin 106 000 k-m<sup>2</sup>)
- kauppakeskus Tikkuri Tikkurilassa (noin 10 000 k-m<sup>2</sup>)

Edellä esitetyt kauppakeskusten kerrosalat likimääräisiä ja perustuvat Kauppakeskukset Suomessa -julkaisussa (Suomen Kauppakeskusyhdistys 2010) esitettyihin tietoihin vuokrattavasta myyntialasta (m<sup>2</sup>). Myyntiala on muutettu kerrosalaksi kertoimella 1,25.

Jorvaksen ja Inkilän alueelle suunniteltua kaupan kerrosalaa voidaan pitää merkittävänä lisänä läntisen Uudenmaan kaupan tarjontaan. Osayleiskaava-alueen kerrosala on huomattava myös edellä esitettyihin kaupan keskittymiin ja kauppakeskuksiin verrattuna. Osayleiskaavatyön edetessä olisikin vielä hyvä pohtia alueen kokonaismitoitusta ja/tai vaiheittaista toteuttamista. On kuitenkin muistettava, että kaupan toimintaa on myös keskittymien ulkopuolella. Esimerkiksi Helsingissä kauppakeskuksiin sijoittuu kerrosalaa yhteensä noin 370 000 k-m<sup>2</sup>, kun kaikkien kaupungissa toimivien päivittäistavara- ja erikoiskaupan myymälöiden yhteenlaskettu kerrosala noin 1,5 miljoonaa kerrosneliometriä (Helsingin kaupunki 2009).

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen toteuttamisen myötä tapahtuva kaupan vetovoiman vahvistuminen laajentaa Kirkkonummen kaupallista vaikutusalueetta. Seututasolla tarkastellen osayleiskaava-alueen kaupan palvelut houkuttelevat erikoiskaupan ostovoimaa erityisesti lähivaikutusalueelta. Tämä ei kuitenkaan heikennä kaupan alueellista palvelutasoa.

Siuntiossa ja Inkoossa palvelutason voidaan sen sijaan katsoa jopa paranevan siinä mielessä, että kuntien nykyinen erikoiskaupan palvelutarjonta on suhteellisen vaatimatonta ja Jorvaksen ja Inkilän alueen myötä erikoiskaupan palvelut ovat aiempaa lähempänä. Tämä parantaa palvelujen saavutettavuutta ja lyhentää asiointimatkoja. Tilanne ei muutu huonompaan suuntaan myöskään pääkaupunkiseudulla, jossa jo nykyisen vahvan kaupan palvelujen tarjonnan lisäksi on suunnitteilla useita uusia kaupan hankkeita.

1. Itäkeskus, Helsinki
2. Sello, Espoo
3. Jumbo, Vantaa
4. Iso Omena, Espoo
5. Kamppi, Helsinki
6. Myyrmanni, Vantaa
7. City Forum, Helsinki
8. Ruoholahti, Helsinki
9. Malmin Nova, Helsinki
10. Entresse, Espoo
11. Columbus, Helsinki
12. Malmintori, Helsinki
13. Lippulaiva, Espoo
14. Ristikko, Helsinki
15. Arabia, Helsinki
16. Kämp Galleria, Helsinki
17. Isomyyri, Vantaa
18. Espoontori, Espoo
19. Tikkuri, Vantaa
20. Heikintori, Espoo



Kuva 21. Pääkaupunkiseudun 20 suurinta kauppakeskusta vuonna 2010 (Suomen Kauppakeskusyhdistyksen 2010).

#### Osayleiskaava-alue osana Kirkkonummen palvelutarjontaa

Vuonna 2009 Kirkkonummella toimi 13 päivittäistavarakauppaa ja 97 erikoiskaupan myymälää. Erikoiskaupan palvelutarjontaa voidaan toimialatasolla tarkastellen pitää kattavana. Toimialoja, joiden tuotteita Kirkkonummella ei ole ollut tarjolla omissa erikoismyymälöissään olivat esimerkiksi viihde-elektroniikan tuotteet, tapetit ja lattianpäällysteet, kumi- ja muovitarvikkeet, pelit ja leikkikalut sekä laukut. Kyseisiä tuotteita oli kuitenkin myynnissä mm. Säästöporssissa, Tiimarissa, Prismassa ja Citymarketissa.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupan toimintojen myötä Kirkkonummen erikoiskaupan palvelutarjonta täydentyy ja monipuolistuu, mutta toimialatasolla osayleiskaava-alueen kaupan palvelut eivät tuo mukanaan paljoakaan uutta: erilaisia tuotteita on jo tarjolla ainakin yhdessä myymälässä, vaikka tuotevalikoimat saattavatkin osin olla rajalliset. Kyse onkin vastaamisesta kuluttajien kysyntään (paljon tilaa vaativat erikoiskaupat), uudesta kaupan konseptista (outlet-keskus) sekä myymälämäärän ja tuotevalikoimien lisääntymisestä ja monipuolistumisesta.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaavan ensimmäinen kaupan asemakaavahanke on Inkilänportti, joka sijaitsee kantatien 51 ja Kehä III:n risteysalueen ympärillä. Alueelle kaavoitetaan liiketilaa paljon tilaa vaativalle erikoiskaupalle. Tavoitteena on saada alueelle esimerkiksi rautakauppaa sekä kodin sisustamiseen ja puutarhanhoitoon erikoistuneita kauppiaita. Kirkkonummen asukasluvun tasainen, mutta verrattain nopea kasvu puoltavat em. liikkeiden



sijoittumista alueelle. Elintarvikemyymälöitä ei ole tulossa lukuun ottamatta liikenneaseman päivittäistavarapalveluja sekä kahvila- ja kioskityyppistä myyntiä.

Osayleiskaavan seuraavassa asemakaavassa Jorvaksenkolmion toteutumaton toimitilarakentaminen muutetaan outlet-keskukseksi, jonka yhteyteen on suunniteltu alle 2 000 k-m<sup>2</sup>:n elintarvikemyymälä ja liikenneasema. Alue sijaitsee kantatiellä 51 Hirsalantien eritasoliittymän tuntumassa, rautatien ja kantatien välisellä alueella. Tällä hetkellä alueen välittömässä läheisyydessä on noin tuhat työpaikkaa ja kunnan tavoitteena on asemanseudun asuntorakentamisen käynnistäminen. Molemmat alueet sijaitsevat uuden moottoritien melualueella lähellä kuntakeskusta ja Masalaa sekä Sundsbergiä, jonka rakentaminen käynnistyy mitä todennäköisimmin 2020-luvulla. Sarvvin asuinaluetta rakennetaan parhaillaan ja sinne tulee vuoteen 2020 mennessä lähes 2 000 uutta asukasta.

Osayleiskaava-alueen toteuttaminen pääosin tilaa vaativan erikoiskaupan alueena ja outlet-keskuksena voi tukea ja täydentää kuntakeskuksen kaupan palvelujen tarjontaa. Toisaalta osayleiskaava-alueen kaupan palvelut voivat tuoda mukanaan myös haasteita. Kuntakeskuksen kehityksen kannalta keskeinen kysymys on osayleiskaava-alueen kaupan kokonaismitoituksella ja sillä, miten liikerakentaminen jakautuu tilaa vaativan ja keskustahakuiseen erikoiskaupan kesken. Keskustahakuiseen erikoiskaupan ja kaupallisten palvelujen (kahviloiden, kampaamojen, videovuokraamojen jne.) laajamittainen sijoittuminen osayleiskaava-alueelle siirtäisi kaupan painopistettä pois Kuntakeskuksesta ja voisi siten olla uhka sen kehitykselle. Painopisteen siirtyminen osayleiskaava-alueelle voisi myös saada aikaan yritysten ja keskustatoimintojen laajamittaisen siirtymisen pois kuntakeskuksesta, mikä heikentäisi sen kaupallista vetovoimaa entisestään.

Kirkkonummen kunta on määrätietoisesti kehittänyt kuntakeskuksen perinteistä liikealuetta kaupan ja keskustamaisen asumisen näkökulmasta, johon vähittäiskaupan suuryksiköt eivät sovi toiminnallisesti. Munkinmäen alueella on varaukset muutamalle pienelle suuryksikölle. Kilpailutilanteen synnyttäminen Jorvaksenkolmion outlet-keskuksen ja perinteisen liikealueelle sijoituvien keskustahakuisten palvelujen kesken ei ole kunnan tavoiteasettelun mukaista. Tämän takia Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaavan kaavamääräykset on laadittava erityisellä tarkkuudella siten, että ne rajoittavat riittävästi keskustahakuisten liiketoiminnan sijoittumista alueelle turvaten kuntakeskuksen kehittämistavoitteet.

Kirkkonummen kehittämistä onkin ajateltava kokonaisuutena, jossa kuntakeskuksessa ja Jorvaksen ja Inkilän alueella toimivat kaupan palvelut täydentävät toisiaan. Näin Kirkkonummen vetovoima kasvaa paitsi asiakkaiden, myös uusien kaupan toimijoiden kannalta katsottuna. Kunnan näkökulmasta on tärkeää kokonaisuuden hallinta niin, että luodaan edellytykset kaupan kehittymiselle niin kuntakeskuksessa, Veikkolassa kuin Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueellakin. Masalaa kehitetään lähipalvelukeskuksena. Erityisen tärkeää on kaupan keskittymien työnjaon ja profiilien määrittäminen niin, että keskittymät täydentävät toistensa palvelutarjontaa ja kilpailevat mahdollisimman vähän keskenään.

Jorvaksen ja Inkilän alueen kaupan asemakaavat edellyttävät maankäyttö- tai muita sopimuksia, joissa kaupan laatua on mahdollista määrittää asemakaavoitusta yksityiskohtaisemmin. Maankäyttösopimuksiin liitetään myös alueen rakentamista ohjaavat laatuasiakirjat, jotka varmistavat alueen toteuttamisen korkeatasoisena.

Kuntakeskusta tulisi kehittää keskustahakuisen erikoiskaupan sekä kaupallisten, kulttuuristen ja julkisten palvelujen pääsijaintipaikkana, jolla on myös seudullista merkitystä. Sen sijaan Masalan, Veikkolan ja tulevan Sundsbergin keskusta-alueet ovat luonteeltaan erilaisia: niiden palvelut mitoitetaan ensisijaisesti alueiden palvelu- ja asukasnäkökulmasta. Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alue puolestaan tulisi toteuttaa pääosin tilaa vaativan erikoiskaupan alueena, jossa toimisi myös merkkituotteiden outlet-keskus. Oleellista on pyrkiä saamaan alueelle sellaista kaupan toimintaa, joka ei kilpaile kuntakeskuksen kanssa ja jollaista kuntaan ei todennäköisesti muuten tulisi.

Alustavien suunnitelmien ja vaikutusten arvioinnin lähtökohtana on se, että Inkilänporttiin sijoittuu enintään 80 000 k-m<sup>2</sup> erikoiskaupan kerrosalaa, josta 30 % on keskustahakuista erikoiskauppaa. Erikoiskaupan keskimääräisellä myyntitehokkuudella (3 000 €/my-m<sup>2</sup>) ja myyntipinta-alaksi muutetulla kerrosalalla laskettuna tämä merkitsisi noin 58 miljoonan euron vuosimyyn-tiä. Kirkkonummen asukkaiden keskustahakuisen erikoiskaupan ostovoima vuonna 2035 on noin 223 miljoonaa euroa. Mikäli keskustahakuisen erikoiskaupan osuus Inkilänportin kokonaiskerrosalasta olisi 30 %, sen myynti kattaisi noin 26 % keskustahakuisen erikoiskaupan ostovoimasta. Vastaava prosentti olisi noin yhdeksän, jos Inkilänportin kerrosalasta 10 % olisi keskustahakuista erikoiskauppaa.

Jos Inkilänportti olisi valmis vuonna 2025, sen myynnin osuus keskustahakuisen erikoiskaupan silloisesta ostovoimasta olisi noin 34 %, jos kokonaiskerrosalasta 30 % olisi keskustahakuista erikoiskauppaa. Kymmenen prosentin erikoiskaupan kerrosalaosuudella Inkilänportin myynnin osuus keskustahakuisen erikoiskaupan ostovoimasta olisi noin 11 %.

Edellä oleva tarkastelu perustuu vain Kirkkonummen asukkaiden tulevaan ostovoimaan. Siinä ei ole otettu huomioon Inkilänporttiin kunnan ulkopuolelta tulevaa asiakasvirtaa. Siuntiesta, Inkoosta ja Vihdistä ulosvirtaavan keskustahakuisen erikoiskaupan ostovoima oli noin 60 miljoonaa euroa vuonna 2007 (Uudenmaan liitto 2010). Inkilänportin kaupan palvelujen kehittämisen myötä osa myös tulevien vuosien ostovoiman ulosvirtauksesta jäisi Kirkkonummelle. Tästä huolimatta voidaan sanoa, että kuntakeskuksen kaupan palvelujen turvaamiseksi keskustahakuisen erikoiskaupan osuus Inkilänportin kerrosalasta olisi hyvä olla pienempi kuin 30 %. Jatkosuunnittelussa olisi lisäksi hyvä kiinnittää huomiota Inkilänportin kaupan toimintojen kokonaisu-mitointukseen sekä toteuttamisen mahdolliseen vaiheistamiseen ja ajoittamiseen, jotta nykyisille myymälöille jää aikaa vastata muuttuvaan markkinatilanteeseen.

Kuntakeskuksen kaupan palvelujen elinvoiman turvaaminen jatkuvilla kehittämistoimilla on joka tapauksessa tärkeää riippumatta osayleiskaava-alueen kaupan palvelujen toteuttamisesta. Keskustan kaupan kehitykseen voidaan vaikuttaa monin eri keinoin, joista merkittävimpiä ovat liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen toimivuus, ympäristön viihtyisyys sekä liikkeiden veto-voima ja aukioloajat.

## **5.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen**

### **5.4.1 Keskusten väliset suhteet**

Aluerakenteella tarkoitetaan laajan alueellisen kokonaisuuden kuten maakunnan yhdyskuntia, niiden sijoittumista ja keskinäisiä suhteita sekä yhdyskuntia toisiinsa liittäviä liikenne-, tuotanto- ja palveluverkostoja. Kaupan palvelujen kehittäminen Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueella tukee

osaltaan Kirkkonummen asemaa maakunnan ja seudun keskusverkossa. Kuntakeskusten välisiin suhteisiin osayleiskaava-alueella ei kuitenkaan ole oleellista vaikutusta, koska se ei muuta Kirkkonummen asemaa keskusverkossa.

Aluerakennetasolla Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alue tasapainottaa nykyistä palvelurakennetta, jossa monipuolisimmat kaupan ja etenkin tilaa vaativan erikoiskaupan palvelut sijaitsevat Espoossa, Vantaalla ja Helsingissä. Kirkkonummen ja sen läntisten naapurikuntien asukkaiden kannalta katsottuna tasapainottuminen näkyy siinä, että Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alue kokoa yhteen ja tuo lähemmäs erikoiskaupan palveluja. Myönteisen aluerakenteellisen vaikutuksen ohella osayleiskaava-alueen kaupan palvelujen toteuttaminen vähentää siis myös asiointiliikennettä, koska etenkin Länsi-Uudenmaan rannikkoseudun asukkaiden asiointimatkat suuntautuvat entistä useammin Kirkkonummelle pääkaupunkiseudun myymälöiden sijaan. Asiointimatkojen lyhentymisen myötä myös liikenne ja sen aiheuttamat ympäristöhaitat vähenevät.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupan palvelujen toteuttaminen tukee Kirkkonummen kunnan yhdyskuntarakenteellisia kehittämistavoitteita. Paikallisesti yhdyskuntarakenteessa tapahtuva muutos, uusi kaupan keskittymä liittymä- ja pysäköintijärjestelyineen, on kuitenkin merkittävä vaikka alue sijaitseekin kantatieympäristössä. Valtaosalle lähialueen ja koko kunnan asukkaista muutos merkitsee kuitenkin kaupan palvelutarjonnan parantumista, koska yhä useammat hankinnat voidaan tehdä omassa kunnassa. Yhdyskuntarakenteen kannalta myönteistä on myös se, että alue sijaitsee merkittävän työmatkaliikenteen väylän varressa ja sinne on hyvät yhteydet kevyen liikenteen väyliä myöten.

Alue- ja yhdyskuntarakenteen kannalta myönteistä on myös se, että Jorvas-Inkilän alueen sijainti mahdollistaa asiointiin myös linja-autolla ja junalla. Vetovoimaisen uuden kaupan keskittymän myötä linja-autoyhteyksien kehittymiseen on myös hyvät edellytykset. Toisaalta on kuitenkin muistettava, että tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöissä asioidaan pääsääntöisesti autolla tuotteiden suuren koon vuoksi.

Etenkin raideliikenteen käyttömahdollisuutta asiointimatkoilla voidaan pitää alue- ja yhdyskuntarakenteen kannalta erittäin myönteisenä asiana mm. päästöjen vähentämisen ja asemanseutujen kehittämisen kannalta katsottuna. Nämä ovat myös eräitä Uudenmaan maakuntakaavan uudistamisen pääperiaatteita, sillä alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen tähtäävissä kaavaratkaisuissa ([www.uudenmaanliitto.fi](http://www.uudenmaanliitto.fi))

- hyödynnetään ensisijaisesti nykyistä yhdyskuntarakennetta siten, että kehittämisen painopiste on liikkumisen päästöjen kannalta parhailta liikkumisvyöhykkeillä ja
- määritellään eheyttämisen periaatteet olemassa oleville keskuksille siten, että olemassa olevien ratojen asemanseutuja ja linja-autoliikenteen laatuikäntäviin tukeutuvia taajamia vahvistetaan.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupan palvelujen toteuttaminen siirtää Kirkkonummen kaupan painopistettä kuntakeskuksesta kantatien 51 varteen. Oma vaikutuksensa keskustaan on myös sillä, että osayleiskaava-alueen kaupallisen vetovoiman vahvistuminen houkuttelee alueelle todennäköisesti lisää kaupan toimijoita, joista osa voi olla kuntakeskuksen nykyisiä liikkeitä ja palveluyrityksiä. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaupan palvelujen tulisi sijoittua pääsääntöisesti keskustoihin. Laissa tuodaan kuitenkin esiin myös se, että on olemassa laadultaan sellaisia kaupan toimialoja, jotka voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulko-

puolelle. Nämä toimialat eivät tyypillisesti kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa ja niiden sijoittaminen keskustaan on toiminnan luonteen ja ison tonttitilan tarpeen vuoksi vaikeaa.

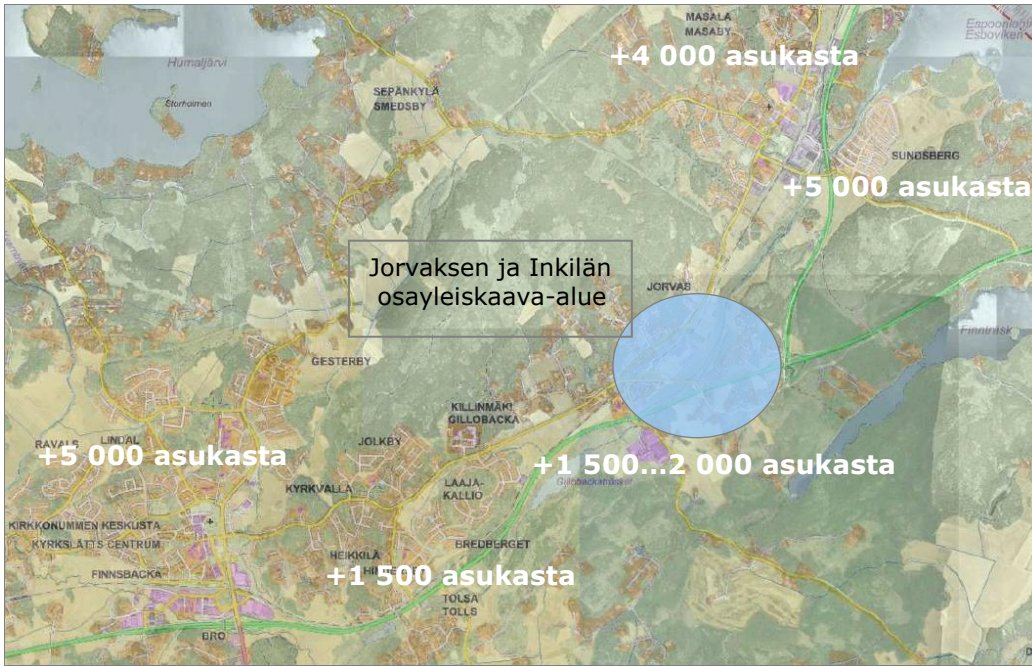
Kuntakeskus on Kirkkonummen kaupallinen pääkeskus, jossa on monipuolinen kaupan palvelutarjonta. Etenkin erikoiskaupassa keskustan asema on vahva koko Kirkkonummea ajatellen. Kuntakeskuksen tulisivin säilyä ensisijaisena keskustahakuisen erikoiskaupan sijaintipaikkana myös tulevaisuudessa. Tähän pyrittäessä on muistettava, että keskustojen kehitykseen vaikuttavat hyvin monet tekijät. Keskustan kaupallinen vetovoima ja elävyyden ovat riippuvaisia kaupan palvelutarjonnan lisäksi myös mm. kulttuuri-, viihde- ja ravintolapalvelujen ja julkisten palvelujen tarjonnan monipuolisuudesta sekä liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen toimivuudesta, fyysisestä ympäristöstä jne. Kuntakeskuksen nykyinen asema ja sen kehittämispotentiaali on myös tässä mielessä vahva Kirkkonummen muihin taajamiin verrattuna.

Kirkkonummen kunnan maankäytön kehittämistavoitteiden sekä nykyisen ja tulevan asutuksen sijoittumisen, Uudenmaan maakuntakaavan Jorvasta ja Inkilää koskevien kaupan ratkaisujen, kunnan ulkopuolelle nykyisin suunniteltavan erikoiskaupan asiointiliikenteen ja työmatkaliikenteen sekä Jorvas-Inkilän alueen tilaa vaativaan erikoiskauppaan keskittyvän luonteen vuoksi osayleiskaava-alueen kaupan toiminnoilla ei voida katsoa olevan oleellista alue- ja yhdyskuntarakennetta hajauttavaa vaikutusta.

#### 5.4.2 Kaupan palvelujen ja asumisen sijoittuminen Kirkkonummella

Valtaosa eli noin 70 % Kirkkonummen väestöstä asuu nykyisin Keskusta-Masala -alueella, johon Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-aluekin sijoittuu. Alue tunnetaan seudullisesti Kirkkonummen eteläisenä kehittämisvyöhykkeenä. Asutuksen painotus on nykyisin kuntakeskuksessa ja Masalassa ja näillä alueilla väestömäärän myös ennustetaan kasvavan eniten. Kuntakeskuksessa asukasluku nousee vuoteen 2030 mennessä nykyisestä noin 15 000 asukkaasta yli 20 000 asukkaaseen ja Masalassa noin 6 000 asukkaasta noin 15 000 asukkaaseen (sisältää Kartanonrannan alueen). Etäisyys kuntakeskuksesta Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueelle on keskimäärin noin 4 - 7 kilometriä ja Masalasta noin 3 - 4 kilometriä.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupan kehittämistä ja päivittäistavarakaupan tarvetta tukee osaltaan se, että Jorvaksen asemanseudun ja sen lähialueen asukasluku nousee nykyisestä alle tuhannesta noin 4 000 asukkaaseen vuoteen 2030 mennessä. Kirkkonummen kaavoitusohjelmassa olevan Sundsbergin ja Sarvvikin osayleiskaavan muutoksen myötä alueesta on tarkoitus kehittää aluekeskus ja lisätä asutuksen määrää mahdollisesti jopa 10 000 uudella asukkaalla (väestömitoitusta ei ole vielä tehty). Etäisyys Sundsbergistä osayleiskaava-alueelle on keskimäärin noin 2 - 3 kilometriä.



Kuva 22. Myönteisen kehityksen väestölisäys vuoteen 2030 on kuntakeskuksessa 5 000, Tolsan asemanseudulla 1 500, Jorvaksen asemanseudulla 1 500 - 2 000, Masalassa 4 000 sekä Sundbergissä ja Sarvvikissa yhteensä 5 000 asukasta (pohjakartta: [www.kirkkonummi.fi](http://www.kirkkonummi.fi)).

## 5.5 Kaupan palvelujen saavutettavuus

Kaupan ja etenkin päivittäistavarakaupan palvelujen saavutettavuus on yksi merkittävimmistä asioista ihmisten arjen sujuvuudessa. Saavutettavuuden käsite voidaan ymmärtää ja sitä voidaan mitata eri tavoin. Esimerkiksi etäisyys myymälään on helposti mitattavissa ja ymmärrettävissä, mutta se ei yksinään kerro koko totuutta. Lyhytkin kävely lähimpään myymälään voidaan kokea vaivalloisemmaksi kuin useamman kilometrin ajomatka johonkin toiseen myymälään. Tämä kuvaa osuvasti autoilevien ja suhteellisen helposti liikkumaan kykenevien kuluttajien kokemaa saavutettavuutta.

Muut kuin helposti liikkumaan kykenevät väestöryhmät voivat kokea saavutettavuuden hyvinkin eri tavalla. Tähän ryhmään kuuluvat esimerkiksi heikkokuntoiset vanhuksat, liikuntarajoitteiset henkilöt ja autottomat kotitaloudet. Tälle ryhmälle kulkutavan valinnan ohella ja jopa sijasta saavutettavuudessa voi olla kysymys myös asiointimahdollisuuksista. Tähän taas vaikuttavat mm. asiointimatkan pituus, palvelujen laatu, kulkuyhteydet ja kulkumahdollisuudet, käytettävissä olevat tulot ja myymälöiden hintataso.

Kaupan palveluiden saavutettavuutta voidaan siis tarkastella sekä fyysisenä ilmiönä (etäisyytenä myymälään) että koettuna saavutettavuutena, joka kuvaa asiaa pelkkää etäisyyttä moniulotteisemmin. Koettu saavutettavuus voidaan määritellä vaivaksi, jonka kotitalous kokee tavaroita hankkiessaan. Jos tavaroiden hankkiminen aiheuttaa paljon vaivaa, on saavutettavuus huono ja mikäli se aiheuttaa vähän vaivaa, on saavutettavuus hyvä. Kuluttajille tärkeitä asioita ovat lisäksi tiedon saanti tuotteesta, valikoimat ja vertailumahdollisuudet. Viimeksi mainittujen tekijöiden merkitys painottuu erikoiskaupassa selvästi päivittäistavarakauppaa enemmän (Spåre ja Pulkinen 1997 sekä Pulkinen ja Spåre 1999).

Nykyään Kirkkonummen väestöstä noin 87 % asuu enintään kolmen kilometrin etäisyydellä ja noin puolet enintään kilometrin etäisyydellä lähimmästä päivittäistavarakaupasta. Päivittäistavarakaupan ostokset tehdäänkin pääosin omassa kunnassa. Erikoiskaupan palveluita sen sijaan haetaan merkittävästi pääkaupunkiseudulta. Tämä näkyy myös erikoiskaupan ostovoiman siirtymissä, joiden valossa Kirkkonummen asukkaat ovat tyytymättömiä etenkin tilaa vaativan erikoiskaupan palvelutarjontaan.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupan palvelujen toteuttamisen myötä erikoiskaupan ja etenkin tilaa vaativan erikoiskaupan palvelutarjonta Kirkkonummella lisääntyy ja monipuolistuu. Tämä merkitsee koetun saavutettavuuden parantumista sekä uusien palvelujen lähiympäristössä asuvien että kauempaa asioivien näkökulmasta katsottuna. Erikoiskaupassa myös fyysinen saavutettavuus paranee Kirkkonummen ja läntisen Uudenmaan asukkaille, kun esimerkiksi Espoossa ja Vantaalla sijaitsevien liikkeiden sijasta osa asioinnista voidaan tehdä Kirkkonummella. Osayleiskaava-alueelle perustettava päivittäistavaramyymälä toimii lähikauppana lähialueen nykyisille ja tuleville uusille asukkaille.

Osayleiskaava-alueen sijainti mahdollistaa hyvän savutettavuuden kaikilla kulkutavoilla - autoilun ohella asiointi onnistuu myös kävellen tai pyöräillen ja kauempaa tulevien osalta myös linja-autolla ja junalla. Edellytyksenä kuitenkin on, että liikenne- ja pysäköintijärjestelyt toimivat ja että joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet ovat kunnossa. Linja-autolla ja junalla asioitaessa saavutettavuuden taso tulee määräytymään joukkoliikenteen tulevista ratkaisuista: vuorovälit ja linja-autoliikenteen osalta myös reitit ja pysäkit tulisi suunnitella palvelemaan myös osayleiskaava-alueella asiointia. Asemalta ja pysäkeiltä olisi myös oltava sujuvat ja turvalliset yhteydet kauppoihin. Kaikkiin asiointiin sujuvuuteen ja turvallisuuteen liittyviin asioihin on syytä kiinnittää erityistä huomiota osayleiskaava-alueen kaupan palveluita toteutettaessa.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen liikenteellisiä vaikutuksia arvioidaan erillisessä selvityksessä.



## **6 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET**

### **6.1 Uusille kaupan palveluille on kysyntää**

Kirkkonummen vähittäiskaupan ostovoiman ennustetaan kasvavan noin 278 miljoonalla eurolla vuoteen 2035 mennessä. Ostovoiman kasvu mahdollistaa kaupan toimintamahdollisuuksien kehittymisen, mikä merkitsee myös liiketilatarpeen lisääntymistä. Kirkkonummen vähittäiskaupan liiketilan laskennallinen lisätarve vuoteen 2035 on noin 127 000 kerrosneliometriä. Tilantarpeen lisäys voidaan ratkaista sekä nykyisiä myymälätiloja laajentamalla että uusia kaupan yksiköitä ja keskittymiä rakentamalla.

Ostovoiman kasvuun vastaamisen ohella uuden liiketilan rakentamisella vastataan myös kuluttajien muuttuvaan kysyntään. Kuluttajien tarpeet ovat eriytyneet ja eriytyvät jatkossa yhä enemmän. Tämä merkitsee sitä, että myös ostospaikoilta vaaditaan yhä enemmän. Jos myymälät eivät syystä tai toisesta miellytä, ostospaikkaa vaihdetaan, mikäli se vain on mahdollista. Asiointi suuntautuu sinne, missä kuluttajien odotukset täyttyvät parhaiten.

Ostovoiman siirtymien valossa Kirkkonummen asukkaat ovat valtaosaltaan tyytyväisiä kuntansa päivittäistavarakaupan palvelujen nykytilanteeseen, mutta erikoiskaupan ja etenkin paljon tilaa vaativan erikoiskaupan palveluissa olisi parantamisen varaa. Vuonna 2009 noin puolet Kirkkonummen asukkaiden erikoiskaupan ostovoimasta (noin 75 miljoonaa euroa) virtasi ulos kunnasta, pääasiassa pääkaupunkiseudulle. Tämän tilanteen muuttamiseksi ja kannattavan liiketoiminnan mahdollistamiseksi maankäytön suunnittelussa erikoiskaupan myymälöille on varattava kehittämismahdollisuuksia.

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupan palvelujen toteuttaminen vastaa ostovoiman kasvun ja kulutustottumusten luomaan kysyntään, sillä niiden myötä Kirkkonummen erikoiskaupan palvelutarjontaa lisääntyy ja monipuolistuu: kuntaan saadaan lisää paljon tilaa vaativat erikoiskaupan myymälöitä ja Suomen ensimmäinen merkkituotteiden outlet-keskus. Uudet myymälät eivät toiminnallisesti ja toimintansa luonteen (myymälöiden koon, liikenteellisten vaikutusten ja outlet-konseptin) vuoksi voisi sijoittua kuntakeskukseen. Osayleiskaava-alueen myötä myös myymälämäärä ja tuotevalikoima kokonaisuudessaan lisääntyvät ja monipuolistuvat. Samalla kunnan kaupallinen vetovoima kasvaa ja kiinnostavuus kaupan sijoittumispaikkana lisääntyy.

Yrityksille osayleiskaava-alue tarjoaa toimivan ja kilpailukykyisen liikepaikan. Tilaa vaativan erikoiskaupan voimistuvana kehityssuuntana on myymälöiden alueellinen keskittyminen liikenteellisesti hyvin saavutettavissa oleville ja näkyville paikoille sekä yhteisten toimintojen kuten parkkipaikkojen hyödyntäminen. Jorvas-Inkilän alueelle sijoittuvien yritysten toimintaedellytysten kannalta on tärkeää, että kaavoituksella mahdollistetaan riittävä ja joustava liiketilarakentaminen sekä myös laajennusmahdollisuudet pitkällä tähtäimellä. Kaupan alueiden käytännön toteutukseen ja vaiheistukseen tulee vaikuttamaan erityisesti se, mitkä toimialat/yritykset ovat kiinnostuneita alueesta ja millainen on niiden toimintakonsepti ja tilantarve.

### **6.2 Kilpailutilanne muuttuu**

Kirkkonummen kunnan ja sen kaupallisen vaikutusalueen ostovoiman kasvu ja liiketilan laskennallinen lisätarve riittävät kattamaan Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen uuden liiketilarakentamisen. Kaupan palvelujen toteuttamisesta ei siten ole odotettavissa merkittäviä haitallisia vaikutuksia mui-

den myymälöiden toimintaedellytyksiin, vaikka kilpailutilanne muuttuukin. Kilpailutilanteen muutos vaikuttaa todennäköisesti eniten sellaisiin erikoiskaupan myymälöihin, joiden on vaikea vastata Jorvas-Inkilä -alueen tuomaan "määrä- ja hintakilpailuun". Avainsanoja yritystoiminnan kehittämässä voivat tällöin olla esimerkiksi toimintakonseptin muuttaminen, laatu ja palvelu.

Keskeiset tekijät kilpailuasetelman kannalta ovat keskustahakuisen erikoiskaupan kehitys kuntakeskuksessa ja osayleiskaava-alueelle sijoittuvien erikoiskaupan myymälöiden toimiala ja mitoitus. Keskustassa toimivien erikoiskaupan yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi Jorvas-Inkilän alueelle tulisi sijoittaa keskustahakuista erikoiskauppaa ja kaupallisia palveluja harkiten. Alueelle sijoittuvien toimintojen tulisi olla keskustan palvelutarjontaa täydentäviä, jolloin ne yhdessä muodostavat vetovoimaisen kokonaisuuden. Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupallisen konseptin kehittämistä olisi tämän vuoksi tärkeää pyrkiä tekemään rinnan kuntakeskuksen kaupan ja muun toiminnallisen kehittämisen kanssa.

Lisäksi on hyvä muistaa, että keskustan kehitykseen vaikuttavat kaupallisten palvelujen ohella myös monet muut tekijät kuten liikenne- ja pysäköintijärjestelyt, fyysinen ympäristö, liiketilojen tarjonta, palvelutarjonnan monipuolisuus sekä liikkeiden ja palveluiden vetovoima ja aukioloajat. Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kaupan palvelujen toteutuksesta tai toteuttamatta jättämisestä huolimatta kunnan, yrittäjien, kiinteistönomistajien ja muiden toimijoiden on joka tapauksessa pyrittävä huolehtimaan keskustan jatkuvasta kehittämisestä.

Kilpailuvaikutusten ennakointi on haasteellista, koska monet vaikutuksista riippuvat kuluttajien käyttäytymisen mahdollisista muutoksista ja kilpailun aiheuttamista dynaamisista vaikutuksista yritysten toimintaan. Tärkeintä kilpailun toimivuuden kannalta olisi varmistaa, että kaavoituksella luodaan edellytykset sille, että niin uusien toimijoiden alalle tulo kuin uusien liikeideoiden kehittäminenkin olisivat mahdollisia. Pitämällä alalle tulon esteet mahdollisimman alhaisina varmistetaan se, että luodaan edellytykset toimivalle kilpailulle ja sen myötä positiivisille kilpailuvaikutuksille.

Kilpailutilanteen muutos ei välttämättä tarkoita kielteisiä vaikutuksia olemassa olevien myymälöiden toimintaedellytyksiin. Kirkkonummen vähittäiskaupan palveluverkko uudistuu joka tapauksessa. Erikoiskaupassa erityisesti tilaa vaativa kauppa hakee uusia ja saavutettavuudeltaan hyviä sijaintipaikkoja. Osayleiskaava-alueen myötä kasvava kaupallinen vetovoima nopeuttaa uudistumiskehitystä ja alue tarjoaa sijaintipaikkoja uusille ja nykyisille yrityksille.

Kilpailutilanteen kannalta olisi kuitenkin hyvä, että osayleiskaava-alueen liikerakentaminen toteutettaisiin vaiheittain. Tämä antaisi nykyisille kaupan toimijoille "kertatoteuttamista" paremmat mahdollisuudet sopeutua muuttuvaan kilpailutilanteeseen. Toisaalta kuntakeskuksen merkittävimpien kaupan alueiden asemakaavat on joko vastikään uudistettu tai kaavahankkeet ovat loppusuoralla antaen etulyöntiaseman niiden toteuttamiselle verrattuna Jorvaksen ja Inkilän alueeseen, jonka toteuttaminen edellyttää merkittäviä liikenneinfrahankeita. Osayleiskaavatyön edetessä olisi myös hyvä pohtia vielä alueen kokonaismitoituksen pienentämistä, vaikka ostovoiman kasvuun perustuva liiketilan laskennallinen lisätarve riittääkin kattamaan Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen liiketilarakentamisen.

### 6.3 Alue- ja yhdyskuntarakenne täydentyy

Kirkkonummen maankäytön kehittämistavoitteiden, nykyisen ja etenkin tulevan asutuksen sijoittumisen, Uudenmaan maakuntakaavan Jorvasta ja Inkilää koskevien kaupan ratkaisujen, pääkaupunkiseudulle suuntautuvan erikoiskaupan asiointiliikenteen ja työmatkaliikenteen sekä Jorvas-Inkilän alueelle suunnitellun kaupan rakenteen vuoksi osayleiskaava-alueen kaupan toiminnoilla ei voida katsoa olevan nykyistä alue- ja yhdyskuntarakennetta merkittävästi hajauttavaa vaikutusta. Aluerakennetasolla Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alue tasapainottaa nykyistä palvelurakennetta, sillä se kokoaa yhteen ja tuo lähemmäs erikoiskaupan ja etenkin tilaa vaativan erikoiskaupan palveluja. Tämä vähentää asiointiliikennettä, koska Kirkkonummen ja muiden läntisen Uudenmaan rannikkokuntien asukkaiden asiointimatkat suuntautuvat entistä useammin Kirkkonummelle pääkaupunkiseudun myymälöiden sijaan. Asiointimatkojen lyhentymisen myötä myös liikenne ja sen aiheuttamat ympäristöhaitat vähenevät.

Alue- ja yhdyskuntarakenteen kannalta myönteistä on myös se, että osayleiskaava-alueelle toteutetaan hyvät julkisen ja kevyen liikenteen yhteydet. Etenkin raideliikenteen käyttömahdollisuutta asiointimatkoilla voidaan pitää alue- ja yhdyskuntarakenteen kannalta erittäin myönteisenä asiana mm. päästöjen vähentämisen ja asemanseutujen kehittämisen kannalta katsottuna.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaupan palvelujen tulisi sijoittua pääsääntöisesti keskustoihin. Laissa tuodaan kuitenkin esiin myös se, että on olemassa laadultaan sellaisia kaupan toimialoja, jotka voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Nämä toimialat eivät tyypillisesti kilpaile keskustaan sijoittuvien sijoittuvan kaupan kanssa ja niiden sijoittaminen keskustaan on toiminnan luonteen ja ison tonttitilan tarpeen vuoksi vaikeaa. Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueelle suunnitellut kaupan palvelut täyttävät em. ehdot, mikäli Inkilänportin keskustahakuisen erikoiskaupan osuus kokonaiskerroslasta on alun perin suunniteltua 30 %:a pienempi ja Jorvaksenkolmion outlet-keskus toteutuu pääasiassa korkealaatuisia merkkituotteita myyvistä myymälöistä.

Alue- ja yhdyskuntarakenteen toimivuuteen liittyy oleellisesti myös kaupan palvelujen saavutettavuus. Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen uuden liikerakentamisen toteutuessa Kirkkonummen vähittäiskaupan palvelutarjonta paranee. Tämä merkitsee myös kaupan palvelujen koetun saavutettavuuden parantumista. Tilaa vaativassa erikoiskaupassa myös fyysinen saavutettavuus (etäisyys myymälään) paranee siltä osin kuin ostokset voidaan tehdä Kirkkonummella pääkaupunkiseudun myymälöiden sijaan. Osayleiskaava-alueen ja sen lähiseudun nykyisille ja tuleville uusille asukkaille Jorvaksenkolmioon suunniteltu päivittäistavaramyymälä toimii lähikauppana.

Osayleiskaava-alueen sijainti mahdollistaa kaupan palvelujen hyvän saavutettavuuden kaikilla kulkutavoilla. Edellytyksenä kuitenkin on, että liikenne- ja pysäköintijärjestelyt toimivat ja että joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet ovat kunnossa (kattava väyläverkosto sekä asiointia palvelevat joukkoliikenteen reitit, pysäkit ja vuorovälit). Asiointiin ja etenkin joukkoliikenteen käytön sujuvuuteen on syytä kiinnittää erityistä huomiota osayleiskaava-alueen kaupan palveluita toteutettaessa.

## 6.4 Osayleiskaava-alueen toimiala- ja mitoituspuitteet

### 6.4.1 Yleistä

Kaavoituksessa tehdään kaupan kokoa, tyyppiä, sijaintia ja mahdollisesti toteutumisen ajoittumista koskevia ratkaisuja, jotka vaikuttavat vähittäiskaupan ostovoiman siirtymiin, myymälärakenteeseen ja kaupan alueelliseen palvelutarjontaan. Kaupan kannalta katsottuna asian voi tiivistää siten, että kyse on vaikutuksista kaupan kilpailuasetelmaan. Kaavoituksessa tehtävillä ratkaisuilla voidaan rajoittaa tai mahdollistaa kilpailun toimivuutta.

Tärkeää olisi pyrkiä siihen, että rajoitetaan vain sitä, mikä on välttämätöntä yhdyskuntarakenteen toimivuuden turvaamisen ja maankäytöllisten kehittämisenäkökohtien kannalta katsottuna. Yhdyskuntarakenteen kehittämistavoitteet eivät aina ole kaikilta osin samansuuntaisia kilpailun toimivuuden turvaamisen tavoitteiden kanssa. Kun tämä asia tiedostetaan, kaavaratkaisuja voidaan lähteä hakemaan avoimesti molemmat näkökulmat huomioon ottaen.

### 6.4.2 Osayleiskaava-alueen kaupan konsepti

#### Osayleiskaava-alueen vahvuudet ja soveltuvuus kaupan alueeksi

Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen vahvuuksia kaupan toimintojen kehittämisen näkökulmasta ovat ennen kaikkea hyvä liikenteellinen sijainti ja saavutettavuus henkilöautolla, linja-autolla, junalla ja kevyellä liikenteellä. Kaupan toimintojen sijoittumista Jorvas-Inkilään puoltaa myös alueen hyvä näkyvyys sekä väljyys, joka mahdollistaa paljon tilaa vaativan erikoiskaupan sijoittumisen. Kirkkonummen keskustaan ei käytännössä voida sijoittaa toimivalla tavalla Jorvas-Inkilään suunniteltua liikeyrityksien rakentamista. Myös toimintansa luonteen puolesta suunnitellut uudet kaupan toiminnot soveltuvat paremmin Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueelle kuin kuntakeskukseen.

Tilaa vaativa erikoiskauppa hakee asiakkaansa laajalta alueelta ja asiakkaalle tärkeää on hyvä sijainti ja saavutettavuus sekä ennen kaikkea monipuolinen tarjonta ja valintamahdollisuudet. Riittävän monipuolinen ja houkutteleva tarjonta on mahdollinen vain riittävän kokoisissa myymälöissä ja myymäläkeskitymissä.

Jorvaksenkolmioon suunniteltu merkkituotteiden outlet-keskus on uusi kaupallinen konsepti Suomessa. Outlet-keskuksen toimintaedellytysten ehtona on myymälöiden sijoittuminen saman katon alle eli vastaavien myymälöiden sijoittaminen kuntakeskukseen "kadun varrelle" ei tarjoaisi mahdollisuutta myymälöiden toimintaan. Outlet-keskuksen muodostavan liikerakennuksen "sijoittaminen" kuntakeskukseen olisi puolestaan toiminnallisesti ja liikenteellisesti hyvin vaikeaa, ellei käytännössä jopa mahdotonta. Yritysten liiketoiminnan kannalta katsottuna Kirkkonummen keskusta ei myöskään ole liikenteellisesti yhtä houkutteleva sijoittumispaikka kuin Jorvas-Inkilän alue.

#### Osayleiskaava-alueen ja kuntakeskuksen työnjako

Kuntakeskukselle ja osayleiskaava-alueelle on muodostettava kaupallisesti erilaiset, toisiaan mahdollisimman hyvin täydentävät roolit. Keskustassa painottuvat keskustahakuisen erikoiskaupan myymälät sekä kaupalliset ja julkiset palvelut. Laadukkaan ympäristörakentamisen kautta kunta pyrkii

nostamaan kuntakeskuksen liikealueen vetovoimaa. Tavoitteena on myös luoda puitteet erilaisten kulttuuritapahtumien järjestämiselle. Keskustan urheilupuiston ja Kirkkotorin kehittäminen, kirjaston laajentaminen uusine palveluineen sekä tulevaisuudessa toteutettava kulttuuritalo tuovat aikanaan kuntakeskukseen uutta ilmettä.

Osayleiskaava-alueen toimialakokoonpanossa on otettava huomioon Kirkkonummen kuntakeskuksen palvelutarjonta sekä Kirkkonummen erikoiskaupan kysyntä-tarjonta -tilanne. Liikenteellisen sijaintinsa ansiosta osayleiskaava-alue soveltuu hyvin erityisesti suurten myymäläyksiköiden ja tilaa vaativan erikoiskaupan sijaintipaikaksi. Keskustahakuista erikoiskauppaa ja kaupallisia palveluja tulisi sijoittaa osayleiskaava-alueelle harkiten. Kun osayleiskaava-aluetta ja kuntakeskustaa kehitetään yhdessä ja yhtä aikaa, ne tukevat toisiaan ja muodostavat vetovoimaisen ja yrittäjien kannalta toimivan kokonaisuuden.

#### Osayleiskaava-alueelle soveltuvat toimialat ja mitoitus

Vuonna 2009 Kirkkonummella toimi 13 päivittäistavarakauppaa ja 97 erikoiskaupan myymälää, joista 22 oli tilaa vaativan erikoiskaupan toimialojen myymälää. Erikoiskaupan palvelutarjontaa oli seuraavien toimialojen myymälöissä

- henkilöautot ja kevyet moottoriajoneuvot
- matkailuvaunut ja muut moottoriajoneuvot
- moottoriajoneuvojen osat ja varusteet sekä renkaat
- moottoripyörät ja niiden osat
- alkoholijuomat ja tupakkatuotteet
- eläinten ruoka sekä lemmikkieläinten tarvikkeet
- tietokoneet ja ohjelmistot sekä televiestintälaitteet
- kankaat, langat ja käsityötarvikkeet
- rauta- ja rakennustarvikkeet sekä maalit
- keittiö- ja saniteettitilojen kalusteet
- matot ja verhot
- sähköiset kodinkoneet sekä sähkötarvikkeet ja valaisimet
- huonekalut
- taloustavarat
- lukot ja avaimet
- kirjat, paperi- ja toimistotarvikkeet sekä aikakausjulkaisut ja lehdet
- urheiluvälineet ja polkupyörät
- veneet ja veneilytarvikkeet
- naisten- ja lastenvaatteet
- vaatteet ja jalkineet
- apteekkituotteet sekä terveydenhoitotarvikkeet
- kosmetiikka- ja hygieniatuotteet
- kukat sekä puutarha-alan tuotteet
- kultasepänteokset ja kellot
- valokuvausalan ja optisen alan tuotteet
- lastenvaunut ja -tarvikkeet
- lahjatavarat ja askartelutarvikkeet

Erikoiskaupan palvelutarjontaa voidaan toimialojen lukumäärän mukaan pitää kattavana, mutta myymälöiden tuotevalikoimissa voidaan kokea olevan puutteita. Tuotteita, joita Kirkkonummella ei ole ollut tarjolla omissa erikoismyymälöissään olivat esimerkiksi viihde-elektroniikan tuotteet, tapetit ja lattianpäällysteet, kumi- ja muovitavarat, pelit ja leikkikalut sekä laukut. Kyseisiä tuotteita oli kuitenkin myynnissä muissa myymälöissä.

Erikoiskaupassa osayleiskaava-alueelle tulisi, outlet-keskuksen merkki- tuotemyymälät pois lukien, sijoittaa pääasiassa tilaa vaativaa erikoiskaup- paa tukevia muun erikoiskaupan myymälöitä. Tällaisia ovat mm. tietotek- niikkaa ja viihde-elektroniikkaa, sähkötarvikkeita, kodin- ja sisustustekstiile- jä, remonttitarvikkeita, keittiö- ja kylpyhuonekalusteita sekä kumi- ja muo- vitavaroita myyvät myymälät. Alueelle soveltuvia myymälöitä voisivat olla lisäksi esimerkiksi urheilukaupat, retkeily-, metsästys- ja kalastuskaupat, hevosurheilukaupat ja golfkaupat.

Tilaa vaativan erikoiskaupan osalta osayleiskaava-alueelle soveltuvia toimin- toja voisivat olla esimerkiksi:

- rautakaupat
- puutarhakaupat
- huonekalukaupat
- sisustarvikekaupat
- kodintekniikkakaupat
- rakennustarvikekaupat
- kone- ja varaosakaupat
- autokaupat sekä autojen varaosien ja tarvikkeiden kaupat
- veneiden sekä moottoripyörien ja -kelkkojen kaupat
- matkailuvaunujen kaupat

Osayleiskaava-alueelle voisi sijoittua myös esimerkiksi rakennusliikkeiden vapaa-ajan asuntojen myyntinäyttelyitä, tehtaanmyymälöitä, energianhuol- totarvikekauppaa sekä jätehuoltoon liittyvää väline- ja tarvikemyyntiä, jotka kaikki kiinnostavat ja palvelevat paikallisten asukkaiden lisäksi myös ohi ajavia vapaa-ajan asukkaita. Myös laajan tavaravalikoiman myymälät (ns. halpahalit) houkuttelevat matkailijoita ja ohikulkijoita.

Arvioinnin lähtökohtana osayleiskaava-alueen kaupan toimintojen mitoituk- sena ollutta enintään noin 105 000 kerrosneliometriä voidaan pitää huomattavana lisänä läntisen Uudenmaan vähittäiskaupan tarjontaan. Kerrosala- lisäys on huomattava myös pääkaupunkiseudulla jo olemassa oleviin kaupan keskittymiin ja kauppakeskuksiin nähden. Osayleiskaavatyön edetessä olisi- kin vielä hyvä pohtia alueen kokonaismitoitusta. Tämä koskee lähinnä Inki- länporttia, jossa 80 000 kerrosneliömetrin sijasta realistisempi mitoitus voisi olla 50 000 - 70 000 kerrosneliometriä. Tämä rinnalla olisi hyvä miettiä myös alueen vaiheittaista toteuttamista, sillä se antaisi nykyisille kaupan toimijoille paremmat mahdollisuudet sopeutua muuttuvaan markkinatilan- teeseen.

Myös Inkilänportin alustavaa suunnitelmaa kerrosalan jakautumisesta tilaa vaativan erikoiskaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan kesken suhteessa 70/30 olisi hyvä pohtia jatkosuunnittelussa. Inkilänportin keskustahakuisen erikoiskaupan myyntiosuudesta tehtyjen laskelmien perusteella (ks. kohta 5.3.3) keskustahakuisen erikoiskaupan osuus alueen kokonaiskerrosalasta olisi hyvä olla pienempi kuin 30 %. Kuntakeskuksen kaupan palvelujen tur- vaamiseksi keskustahakuisen erikoiskaupan osuus Inkilänportin kerrosalasta voisi olla suuruusluokkaa 10 - 20 %.

Osayleiskaava-alueen keskeiset kaupan alueet eivät välttämättä ole ras- kaamman tilaa vaativan erikoiskaupan sijaintipaikka. Esimerkiksi maatalo- uskauppa, rakennustarvikekauppa, rengaskauppa ja raskaiden koneiden kuten maansiirtokoneiden kauppa soveltuisivat toimintansa luonteen vuoksi (suuret piha-alueet, raskaalle kalustolle sopivat ajoyhteydet, ei hyötyä kes- kustasijainnista) paremmin kaava-alueen itäosaan. Ratkaisua puoltaisi myös se, että ko. alueet ovat liikenteellisesti vaikeita alueita "normaalin erikois- kaupan" aiheuttaman vilkkaamman asiointiliikenteen järjestämistä ajatellen.



### Muu kehittäminen

Matkailevien lapsiperheiden pysähdyspaikan valinnassa lapsilla on keskeinen rooli. Tämän vuoksi lasten huomioon ottaminen palvelutarjonnan suunnittelussa on tärkeää. Lapsille on oltava monipuolista toimintaa ja viihdykkeitä, mm. leikkipaikka/puuhapuisto, pelihalli ja/tai leikkihalli. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla on viime aikoina perustettu useita sisäleikkihalleja, joissa lapset ja vanhemmat voivat viettää aikaa yhdessä. Sisäleikkihallien määrän ja suosion arvioidaan lisääntyvän lähivuosina voimakkaasti.

Ohikulkuliikenteen ja matkailijoiden ostovoiman laajamittaiseksi hyödyntämiseksi osayleiskaava-alueelle olisi hyvä sijoittaa "kauppa- ja palveluinfoja", joissa on tietoa Jorvaksen ja Inkilän alueen, mutta myös kuntakeskuksen palvelutarjonnasta. Toteuttamistavasta riippumatta tärkeää on se, että markkinoidaan ja jaetaan tietoa keskustan palveluista ja tapahtumista ja houkutellaan sitä kautta asiakkaita myös keskustan liikkeisiin.

### Toteutuksen ohjaus

Osayleiskaava-alueen kaupan palvelujen toteutusta voidaan tarvittaessa ohjata määrittelemällä kaavamääräyksissä esimerkiksi liikerakentamisen määrät toimialoittain ja toteuttamisajankohdat. Liikerakentamisen määrää ohjattaessa kaavamääräyksissä tuodaan yleensä esiin kerrosalan enimmäismäärä, jota uusi maankäyttö- ja rakennuslakikin edellyttää kaupan suuryksikköalueiden ja soveltuvien osien myös keskustatoimintojen alueiden kaupan pinta-alan osalta. Kaavamääräyksillä voidaan kuitenkin ohjata myös myymälöiden kerrosalan alimmaismäärää. Jos pienten keskustahakuisten erikoiskaupan myymälöiden sijoittumista osayleiskaava-alueelle halutaan rajoittaa, kaavamääräyksissä voidaan todeta esimerkiksi, että "Inkilänporttiin sijoittuvien myymälöiden tulee olla kooltaan vähintään 500 k-m<sup>2</sup>".

Kaavamääräyksiä käytettäessä pitäisi kuitenkin pyrkiä rajoittamaan vain sitä, mikä on välttämätöntä yhdyskuntarakenteen toimivuuden turvaamisen ja maankäyttöisten kehittämisenäkökohtien kannalta katsottuna. Kannattava liiketoiminta on edellytys vetovoimaiselle osayleiskaava-alueelle ja sitä kautta Kirkkonummen kaupallisen aseman vahvistumiselle. Liiketoimintaa ei välttämättä synny, ellei kaavoituksella mahdollisteta riittävää ja joustavaa liikerakentamista ja laajennusmahdollisuuksia myös pitkällä tähtäimellä.

Kaavamääräyksiä käytettäessä pitää ottaa huomioon myös vaikutukset kilpailuun (kilpailulainsäädäntö). Esimerkiksi jos tietyn erikoiskaupan toimialan enimmäispinta-alaksi rajoitetaan enintään 2 000 k-m<sup>2</sup>, se voi täyttyä jo yhden toimijan myymälällä. Tällöin alueelle ei voi enää myöhemmin sijoittua toista erikoiskaupan toimijaa, mikä käytännössä estää kilpailun muodostumisen.

Toteutuksen ohjausta suunniteltaessa pitää vielä muistaa, että Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaava-alueen kauppaa koskevat asemakaavat tulevat edellyttämään maankäyttösopimuksia, joissa kaupan laatu voidaan määrittää asemakaavoitusta yksityiskohtaisemmin. Maankäyttösopimukseen liitetään myös alueen rakentamista ohjaavat laatuasiakirjat, jotka varmistavat alueen toteuttamisen korkeatasoisena.

### 6.4.3 Kuntakeskuksen kehittäminen

Kuntakeskuksen liikealueen kaupalliseen vetovoimaan ja elävyyteen vaikuttavat oleellisesti alueen asukasluvun kasvattamisen lisäksi päivittäistavara- ja erikoiskaupan sekä kaupallisten ja kulttuuristen palvelujen tarjonnan monipuolisuus. On kuitenkin syytä muistaa, että kehitykseen vaikuttavat myös hyvin monet muut tekijät kuten liikenne- ja pysäköintijärjestelyt, fyysinen ympäristö, liiketilojen tarjonta, palvelutarjonnan monipuolisuus sekä liikkeiden ja palveluiden vetovoima ja aukioloajat.

Keskustan kilpailukyvyyn ja kaupallisen vetovoiman vahvistamisen kannalta keskeisiä kehittämistoimenpiteitä ovat:

- väestöpohjan vahvistaminen kaavoituksella ja kysyntää vastaavalla lisärakentamisella
- uusien toimitilatonttien kaavoittaminen ja/tai olemassa olevien tonttien käyttötarkoituksen muuttaminen kysynnän mukaan
- nykyisten liiketilojen uudistamistarpeen selvittäminen ja uudistamisen mahdollistaminen kaavamuutoksilla
- liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen toiminnan turvaaminen ja kehittäminen myymälöiden toimintaa tukevaksi (liikenteen sujuvuus ja pysäköintipaikkojen riittävyys)
- kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen
- opastuksen parantaminen, mainostaulut valtatievarressa
- ympäristön viihtyisyyden parantaminen ja keskustan kehittäminen kokonaisuutena (kävely- ja autopainotteiset alueet, puistot, istutukset, katuvalaistus, liikkeiden mainoskyltit ja -valot, yleisten alueiden kunnossapito jne.)
- uusien liiketilojen sijoittaminen liikenteellisesti hyvin toimiviin paikkoihin, ei ”pussin perälle”
- jatkuvan vuoropuhelun ylläpitäminen kauppiaiden, yrittäjien sekä kiinteistönomistajien ja -sijoittajien kanssa
- tapahtumien järjestäminen ja kehittäminen asiointien lisäämiseksi
- kaupallisten ja julkisten palvelujen sijoittaminen toistensa läheisyyteen

Kirkkonummen kunta on viimeksi kuluneiden vuosien aikana investoinut kuntakeskuksen liikealueen kunnallistekniikan rakentamiseen ja tämä tulee jatkumaan vähintään seuraavat kymmenen vuotta. Kirkkonummentien ja sen keskeiset liittymäjärjestelyt on toteutettu tai tullaan toteuttamaan lähitulevaisuudessa. Joukkoliikenteen edellytyksiä on parannettu mm. tarjoamalla kuntalaisille HSL-matkalipun käyttömahdollisuus, rakentamalla kuntakeskukseen matkakeskus ja liittytäpysäköinnin tarpeisiin pysäköintilaitos. Suunnitelmissa on toteuttaa ns. liikealueen kehäyhteys, joka toimii myös joukkoliikennekatuna. Kirkkonummentien ali on toteutettu turvalliset kevyenliikenteen alikulkuyhteydet, joista ns. galleriakäytävän rakenteita tullaan tulevaisuudessa hyödyntämään uutta rautatiesiltaa rakennettaessa. Katu- ja julkisten alueiden rakentaminen on toteutettu kunnan laatimien laatuohjelmien mukaan. Myös Tolsassa ja Jorvaksessa joukkoliikenteen liittytäpysäköintijärjestelyt paranevat, kun asemien uudistamishankkeet toteutetaan. Liittytäpysäköintialueita toteutetaan myös uuden moottoritien liikenteen solmukohdissa esimerkiksi Tolsassa ja Sarvvikissa.

Liikealueen asemakaavavaranto mahdollistaa noin tuhannen uuden asukkaan sijoittumisen alueelle tai sen tuntumaan. Vireillä olevissa tai tulevissa asemakaavoissa on niin ikään mahdollista sijoittaa alueelle parisen tuhatta asukasta. Tämän lisäksi Kuntakeskuksen 1. vaiheen osayleiskaavan toteuttamisen myötä uusia asukkaita tulisi vielä noin 5 000. Kuntakeskuksen kehi-

tyskuvan tavoitteen mukaisesti vuonna 2020 alueen asukasluvun tulisi olla 20 000. Tavoitteeseen ei päästä ja keskeisen Kirkkonummen eli kuntakeskuksen vaikutusalueen asukasluvun on arvioitu olevan tuolloin 18 000.

Liikealue halutaan toteuttaa pienkaupunkimaisena. Tämän mukaisesti liikealueelle on kaavoitettu runsaasti asumista ja asuinkerrostaloihin kivijalkaliikkeitä. Alueella on kaksi hypermarkettia. Toinen niistä sijaitsee kauppakeskuksessa, joka on istutettu kaupunkirakenteeseen ja aukion äärelle. Nykyisen torin (Kirkkotori) äärelle on tarkoitus suunnitella pieni kauppakeskus, mutta sen toteuttaminen edellyttää Kuntakeskuksen 1. vaiheen osayleiskaavassa osoitetun ns. liikealueen kehäyhteyden toteuttamista. Toriympäristöön pyritään keskittämään myös asumista ja kulttuuripalvelut.

Liikealueen ajoneuvoliikenteen toimivuuden varmistamiseksi alueelle ei ole syytä enää sijoittaa muita suuria liikekeskittymiä yhä useammin tarvittavine pysäköintilaitoksineen. Rajoitetussa määrin vähittäiskauppaa on kuitenkin mahdollista sijoittaa Munkinmäkeen, rantaradan ja kantatien 51 väliselle alueelle. Alue on kuitenkin pitkälti rakennettu ja liikenteelliset selvitykset asettavat rakentamisen määrälle rajoituksensa. Kuntakeskuksen lähialueelle voidaan siten kaavoittaa uutta toimitilaa vain vähäisessä määrin ja sen tulisi olla lähinnä tuotannollista tilaa tai palvelutilaa.

Etäisyys kuntakeskuksesta Jorvas-Inkilän alueelle on noin viisi kilometriä. Kirkkonummen linjastosuunnitelman mukaisesti vuonna 2015 käynnistyy syöttöliikenne liikealueen matkakeskuksesta Matinkylän metroasemalle. Linja-autovuoroista lähes kaikki kulkevat Jorvaksenkolmion kautta. Merkittävä osa kulkee myös Inkilänportin kautta. Lähijunayhteys matkakeskuksesta Jorvaksen kestää noin viisi minuuttia.

#### 6.4.4 Masalan ja Sundsbergin alueiden kehittäminen

Kuntakeskuksen kehittämisen jälkeen kaavoituksen painopiste on siirtynyt Masalan alueen kehittämiseen ja asuin ympäristön laadun nostamiseen. Rantaradan länsipuolella Masalan keskustassa työpaikka-alueiden asemakaavoja uusitaan siten, että alueet muuttuvat keskustamaisiksi asuinkortteleiksi. Masalaa suunnitellaan ensisijaisesti laadukkaana pienkaupunkimaisena asumisen alueena tarvittavine lähipalveluineen. Näin varmistetaan kuntakeskuksen säilyminen Kirkkonummen tärkeimpänä liikealueena. Kuntakeskuksen tavoin myös Masalan katujen ja muiden julkisten alueiden rakentamista ohjaavat alueelle räätälöidyt laatuohjelmat.

Masalan asemakaavavarananto (tilanne vuoden 2011 lopussa) mahdollistaa liki tuhannen asukkaan sijoittamisen alueelle (sisältää Ratavallin asemakaavan). Lähiaikoina käynnistyvät asemakaavahankkeet mahdollistavat asukasluvun kasvattamisen noin 2 000 asukkaalla nostaen asukasluvun noin 8 000:aan. Läheinen Kartanonrannan asuntoalue kasvaa nopeasti ja sen kaavavarananto mahdollistaa noin 1 500 uuden asukkaan sijoittumisen alueelle. Masalan keskustassa asukasmäärän kasvua rajoittaa kuitenkin ajoneuvoliikenteen toimivuus. Tämä käy ilmi mm. Masalantien kehittämisselvityksestä, joka valmistui vuonna 2010. Masalan ja Luoman osayleiskaavoissa tullaan käsittelemään mm. alueiden tavoitteellista asukasmäärää sekä liikennejärjestelmän kehittämistä. Osayleiskaavoituksen alussa laaditaan kehityskuva, joka koskee Masalan ja Luoman alueita.

Masalassa Kehä III:n ja rantaradan väliselle alueelle on kaavoitettu etupäässä toimitilaa yrityksille ja merkittävä osa siitä on rakentamatta tai vaasta rakennettua. Liikennemelun vuoksi alue soveltuu huonosti asumiseen.

Osayleiskaavoituksen aikana ratkaistaan myös näiden alueiden maankäyttö. Lähtökohtaisesti alueet tulisi säilyttää yritysten toimitilarakentamiselle. Alueelta varataan mahdollisesti vähän liiketilaa myös tilaa vaativalle erikoiskaupalle.

Liikenteen toimivuutta parannetaan myös itäisellä Kirkkonummella. Masalan keskustassa ja Sarvvikissa toteutetaan ajoneuvo- ja joukkoliikennejärjestelyt keskeisten asemakaavojen mukaisesti. Masalan asemalla on jo tällä hetkellä hyvät liityntäpysäköintijärjestelyt. Lähivuosina Kartanonrantaan ja Sarvviikkiin rakennetaan linja-autoreittien varrelle liityntäpysäköintipaikkoja.

Etäisyys Masalasta Jorvas-Inkilän alueelle on noin kolme kilometriä. Kirkkonummen linjastosuunnitelman mukaisesti vuonna 2015 käynnistyy syöttöliikenne liikealueen matkakeskuksen ja Matinkylän metroaseman välillä. Linja- ja autovuoroista noin puolet kulkee Masalan kautta. Lähijunayhteys Masalasta Jorvukseen kestää noin viisi minuuttia.

Vuonna 2020 itäisen Kirkkonummen asukasluvun on arvioitu kipuavan noin 13 000:een. Sundsbergin alueen rakentaminen ei vielä tuolloin ole käynnistynyt. Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 Sundsbergin alueelle on osoitettu merkittävää rakentamista ja sen keskeisin alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Alueeseen kytkeytyy oleellisesti nyt rakenteilla oleva Sarvviikin alue, jonka asukasluku lopputilanteessa on noin 2 000. Sundsbergin ja Sarvviikin osayleiskaavan laatiminen käynnistyy vuoden 2015 jälkeen. Alueen väestötavoitetta ei ole määritelty, mutta se tehdään osayleiskaavoituksen alkuvaiheessa kehityskuvaa laadittaessa. Alustava asukasluvarvio on noin 10 000. Myös Uudenmaan maakuntakaavassa Sundsberg on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi, tosin ilman aluekeskusmerkintää. Kunnan tavoitteena on saada uudistettavaan maakuntakaavaan Sundsbergiin aluekeskusmerkintä. Edullisen sijaintinsa takia alueen toteuttaminen käynnistyy 2020-luvulla.

Vuoden 2011 lopulla valmistui keskeisten maanomistajien toimesta Tekesin rahoittama tutkimuskanke Sundsberg-Sarvvik -alueella (Model 2020). Tutkimuksen tulokset toimivat myös laadittavan osayleiskaavan lähtöaineistona.

Mikäli alueelle tulee lopputilanteessa (esimerkiksi vuonna 2040) riittävästi asukkaita, sinne varauduttaneen sijoittamaan jopa kaksi päivittäistavara-kaupan suuryksikköä myönteisen kilpailutilanteen varmistamiseksi. Sundsbergin asukkaiden lisäksi ne palvelisivat mm. Masalan ja Jorvaksen asukkaita eli suuryksikköjen vaikutusalueella olisi yhteensä noin 20 000 asukasta. Vastaavasti kuntakeskuksen kahden hypermarketin vaikutuspiirissä olisi tuolloin 25 000 - 30 000 asukasta. Alustavasti kunnan tavoitteena ei ole varata Sundsbergin keskustatoimintojen alueelta liiketilaa tilaa vaativalle erikoiskaupalle.

Sundsbergistä ja Sarvvikista on etäisyyttä Jorvas-Inkilän alueelle noin kolme kilometriä. Bussiyhteydet toimivat jo laaditun Kirkkonummen linjastosuunnitelman mukaisesti. Tulevaisuuden suunnitteluhaasteisiin kuuluu selvittää joukkoliikennejärjestelyt Sundsbergiin pääkaupunkiseudun suunnasta. Esillä on ollut metron tai muun raideliikenneyhteyden jatkaminen Espoosta Sundsbergiin ja mahdollisesti siitä eteenpäin joko Masalaan tai kuntakeskukseen.

## 7 LÄHDELUETTELO

A.C. Nielsen Finland Oy (2011). Myymälärekisteri 2009.

Porvoon kaupunki (2011). Kuninkaanportin ja Eestinmäen alueen kaupallisten ratkaisujen vaikutusten arvioinnin päivitys ja lisäselvitys. Porvoon kaupunki ja FCG Finnish Consulting Group Oy.

Helsingin kaupunki (2009). Kaupan kaavoitus Helsingissä, osa II erikoiskauppa. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2009:9.

HSL Helsingin seudun liikenne (2010). Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011) 29.3.2011.

HSL Helsingin seudun liikenne (2011). Kirkkonummen linjastosuunnitelma 2013-2017.

Kirkkonummen kunta (2006). Kirkkonummen kunta- ja palvelustrategia.

Kirkkonummen kunta (2009). Jorvaksen ja Inkilän osayleiskaavaluonnos, Selostus 1.4.2009. Kirkkonummen kunta ja WSP Finland Oy.

Kirkkonummen kunta (2010). Kaavoitusohjelma vuosille 2011 - 2015.

Kirkkonummen kunta (2011). Kirkkonummen palveluverkko 2025.

Litu 2008. Helsingin seudun työssäkäyntialueen laaja liikennetutkimus.

Pulkinen, Matti ja Harri Spåre (1999). Erikoistavaroiden kauppapalvelujen koettu saavutettavuus. LTT-Tutkimus Oy. Sarja B151. Helsinki.

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

Suomen Kauppakeskusyhdistys (2010). Kauppakeskukset 2010.

Tilastokeskus (2010). Toimipaikkarekisteri.

Uudenmaan liitto (2007). Uudenmaan maakuntakaava, selostus. Uudenmaan liiton julkaisu A17 - 2007.

Uudenmaan liitto (2010a). Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Uudenmaan liiton julkaisu E111-2010. Uudenmaan liitto, Itä-Uudenmaan liitto ja FCG Finnish Consulting Group Oy.

Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto (2010b). Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035. Uudenmaan liiton julkaisu E 104 - 2010.

Ympäristöministeriö 2008. Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Suomen ympäristö 27/2008.

Ympäristöministeriö (2010). Selvitys paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupasta. Ympäristöministeriö ja FCG Finnish Consulting Group Oy.

## **Liite 1. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava (maakunta- kaavan uudistaminen)**

**Kaavaselostuksen luonnos, nähtävillä 16.5. - 17.6.2011**

### **Perusrakenne**

Maakuntakaavaluonnos on laadittu noudattaen Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntahallitusten vuoden 2010 joulukuussa päättämiä kaavan perusrakenteen periaatteita. Perusrakenne muodostuu neljästä pääperiaatteesta, jotka muodostavat maakuntakaavaluonnoksen keskeisen sisällön:

- alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen
- metropolimaakunnan kilpailukyvyyn vahvistaminen
- kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta
- kylien ja muun hajakentämisen ohjaaminen

Uudenmaan keskusverkkoa on ollut tarpeen tarkistaa muun muassa lukuisien kuntaliitosten ja kaupan palveluverkon takia. Keskustatoimintojen alueet jakautuvat kolmeen luokkaan: valtakunnan keskus, seutukeskus ja alakeskus. Helsingin keskusta on valtakunnan keskus. Seutukeskuksia ovat Raaseporin Karjaa, Lohja, Hyvinkää ja Porvoo, joiden voidaan katsoa kehittyvän selkeästi omina pääkaupunkiseudun ulkopuolisina palvelualueina.

Alakeskusverkko on muodostettu nykyisten kaavojen keskusverkon pohjalta, jota on tarkistettu muun muassa kuntaliitoksista johtuen. Itä-Uudellamaalla aiemmin aluevarauksina esitetyt keskustatoimintojen alueet on muutettu kohdemerkinnöiksi ja itsenäisten kuntien keskustaaajamiin on osoitettu alakeskus -kohdemerkintä. Keskusverkkoluokitus vaikuttaa erityisesti maakunnan kaupan palveluverkon rakenteeseen.

### **Kaupan palveluverkko**

Maakuntakaavaluonnoksessa esitettävän kaupan ratkaisun lähtökohtina ovat nykyisen Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen kaupan ratkaisu sekä Uudenmaan maakuntakaavan periaatteet. Tätä ratkaisua täydennetään ottaen huomioon 15.3.2011 eduskunnassa hyväksytty maankäyttö- ja rakennuslain muutos.

Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa merkitykseltään maakunnalliset ja seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitettiin ensisijaisesti keskustatoimintojen alueille. Lisäksi maakuntakaavassa osoitettiin palveluverkkoa perustellusti täydentävät merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintikohteet taajamatoimintojen alueille. Kaavamääräyksellä supistettiin oikeutta sijoittaa uusia merkitykseltään seudullisia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä keskusta-alueiden ulkopuolelle.

Lain muutoksen mukaan vähittäiskaupan suuryksikön määritelmään kuuluu myös paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa. Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan sellaista myymäläkeskittymää, joka vaikutuksiltaan on verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön. Lain mukaan maakuntakaavoissa on esitettävä kaupan enimmäismitoitus ja merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja.

Seudullisen vähittäiskaupan sijoittumista, mitoitus ja ajoitus ohjataan sitomalla ne muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen. Taajama-alueiden ja



keskustatoimintojen määräyksiä on täydennetty kauppaa koskevien määräysten osalta. Lisäksi on osoitettu mahdollisia uusia sijaintipaikkoja keskustatoimintojen ulkopuolella sijaitseville vähittäiskaupan suuryksiköille, jotka eivät laatunsa puolesta sovellu keskustoihin.

#### Keskustatoimintojen alueet ja kauppa

Kaupan palveluverkko sidotaan osaksi yhdyskuntarakennetta ja kaupan ohjaustarpeet ovat erilaisia keskuksen ja alueen koosta ja sijainnista riippuen. Valtakunnan keskuksiksi on osoitettu Helsingin keskusta. Seutukeskuksiksi on osoitettu Hyvinkään, Lohjan ja Porvoon keskustat ja Raaseporin Karjaa. Näitä kaupunkikeskustoja on tarkoitus kehittää laajempina kuin vain oman kuntansa pääkeskuksina. Valtakunnan keskuksen eikä seutukeskusten suunnittelumääräyksissä osoiteta enimmäismitoitusta. Alakeskusten suunnittelumääräykseen on alustavasti kirjattu ajatus enimmäismitoituksesta. Enimmäismitoituksen osoittamisen tarve ja määrä keskusluokittain arvioidaan kaavaehdotusvaiheessa.

#### Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö

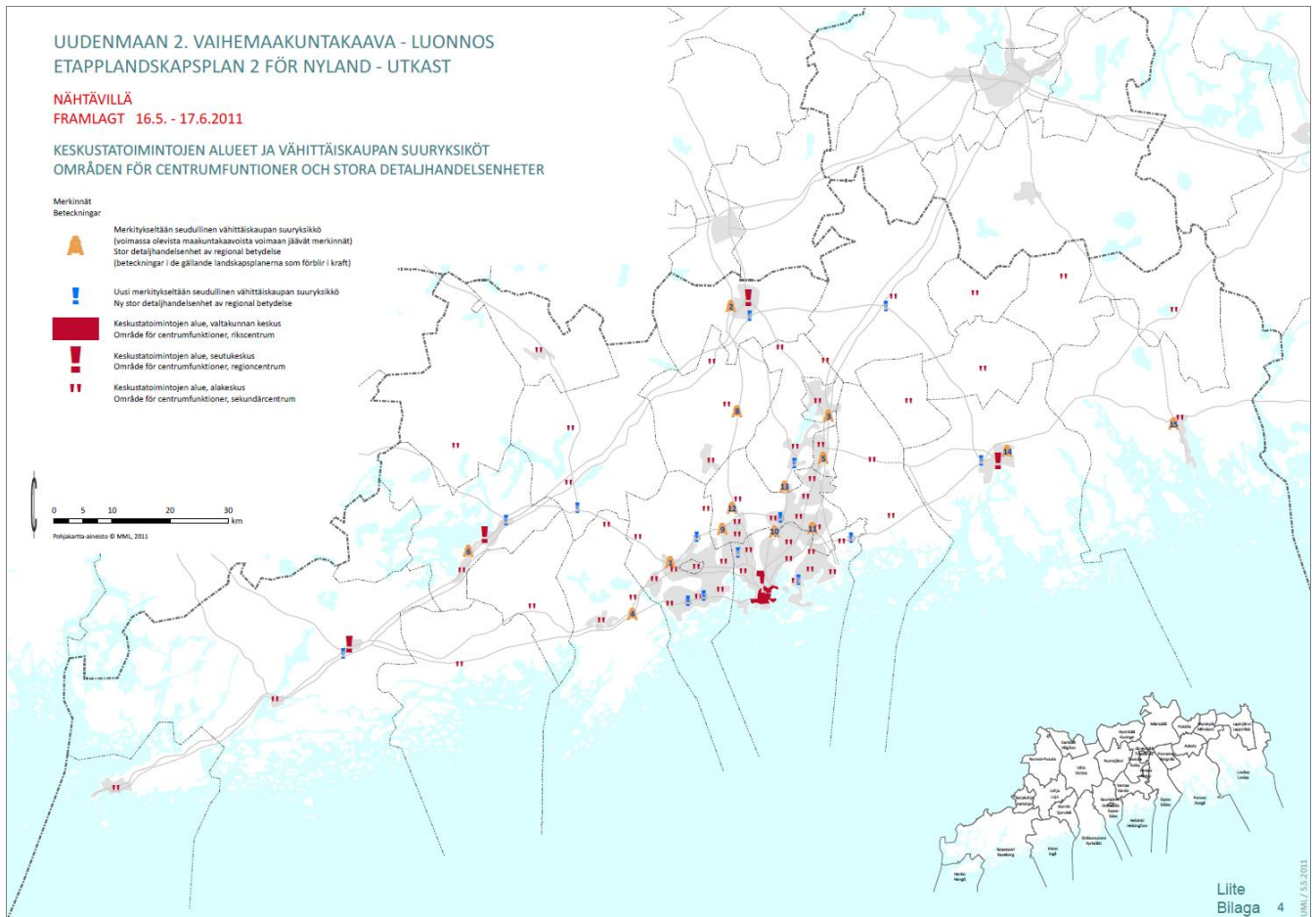
Nykyiset Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen ”merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö” -merkintöjen kohteet jäävät voimaan Lohjan ja Vihdin rajalle Nummenkylään merkittyä suuryksikkömerkintää lukuun ottamatta. Tätä suuryksikköverkkoa täydennetään maakuntakaavaluonnoksessa esittämällä suuryksikkömerkintä sellaisille vähittäiskaupan suuryksiköille, jotka eivät laatunsa puolesta voi sijaita keskusta-alueilla.

Maankäyttö- ja rakennuslain 71b §:n mukaan maakuntakaavassa tulee esittää merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alaraja. Maakuntakaavaan merkitään vain seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt. Sellaisen erikoiskaupan, joka ei laatunsa puolesta sovellu keskustatoimintojen alueelle, seudullisuuden alaraja on määritelty myymälöiden tarvitseman alueellisen väestöpohjan perusteella.

Pääkaupunkiseudulla merkitykseltään seudullisen erikoiskaupan, joka ei laatunsa puolesta sovellu keskustoihin, alarajaksi esitetään 30 000 k-m<sup>2</sup>. Seutukeskuksissa ja keskisuurissa kunnissa Järvenpäässä, Keravalla, Kirkkonummella, Mäntsälässä, Nurmijärvellä, Sipoossa, Tuusulassa ja Vihdissä merkitykseltään seudullisen suuryksikön koon alaraja on 10 000 k-m<sup>2</sup> ja muissa Uudenmaan kunnissa 5 000 k-m<sup>2</sup>.

Uudet vähittäiskaupan suuryksiköt täydentävät nykyisiin maakuntakaavoihin merkittyjä suuryksikköjen ja keskusverkon muodostamaa kokonaisuutta. Nykyisestä Uudenmaan maakuntakaavasta kumotaan Lohjan ja Vihdin rajalle Nummenkylään merkitty suuryksikkömerkintä. Uusia kaupan suuryksiköitä osoitetaan maakuntakaavassa pääsääntöisesti osoittamaan seudullisesti merkittävää kauppaa, joka ei laatunsa puolesta sovellu keskustoihin.

Vähittäiskaupan suuryksiköt on merkitty kohdemerkinnöillä, joiden sijainti ja laajuus tarkentuvat kuntakaavoituksessa siten, että ne muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden. Östersundomissa vähittäiskaupan suuryksikön toteuttaminen on sidottu ympäröivän maankäytön toteuttamiseen. Vihdin Huhmarissa vähittäiskaupan suuryksikön suunnittelu on sidottu ympäröivän työpaikka-alueen suunnitteluun.



Kuva 1. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, keskustatoimintojen alueet ja vähittäiskaupan suuryksiköt.

## Merkinnät ja määräykset, jotka liittyvät kaupan palveluverkkoon

### Taajamatoimintojen alue

Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa voidaan taajamatoimintojen alueille palveluverkon tarpeiden perusteella osoittaa uusia vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä turvata kehittämisedellytykset olemassa oleville vähittäiskaupan suuryksiköille silloin, kun kyseiset suuryksiköt ovat merkitykseltään paikallisia.

Jollei selvitysten perusteella erityisesti muuta osoiteta, merkitykseltään paikallisen sellaisen vähittäiskaupan, joka laatunsa puolesta ei sovellu keskustatoimintojen alueelle, suuryksikkö on Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa kooltaan alle 30 000 k-m<sup>2</sup>, Hyvinkäällä, Järvenpäässä, Keravalalla, Kirkkonummella, Lohjalla, Mäntsälässä, Nurmijärvellä, Porvoossa, Raaseporissa, Sipoossa, Tuusulassa ja Vihdissä kooltaan alle 10 000 k-m<sup>2</sup> ja Uudenmaan muissa kunnissa alle 5 000 k-m<sup>2</sup>.

Päivittäistavarakaupan osalta suuryksikön merkityksen laajuus arvioidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vaikutustarkastelujen perusteella.

### Keskustatoimintojen alue, valtakunnan keskus ja seutukeskus

Valtakunnan keskuksessa ja seutukeskuksessa on varauduttava monipuoliseen palvelutarjontaan. Niihin voidaan sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Yksiköiden koko on mitoitettava sellaiseksi, että ne soveltuvat ympäristöönsä.

### Keskustatoimintojen alue, alakeskus

Aluetta suunniteltaessa on varauduttava riittävään palvelutilatarjontaan. Keskustatoimintojen alueelle voidaan sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäistavarakaupan suuryksiköitä. Yksiköiden koko on mitoitettava sellaiseksi että ne soveltuvat ympäristöönsä. Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Vantaan alakeskusten keskustatoimintojen vähittäiskaupan enimmäismitoitus on xxx 000 k-m<sup>2</sup>, Järvenpään, Keravan, Mäntsälän, Nurmijärven, Siipoon, Raaseporissa Tammisaaren, Tuusulan ja Vihdin keskustatoimintojen vähittäiskaupan enimmäismitoitus on yyy 000 k-m<sup>2</sup>. Muiden kuntien keskustatoimintojen vähittäiskaupan enimmäismitoitus on zz 000 k-m<sup>2</sup>.

### Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö

Merkinnällä osoitetaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumiskohteet keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös sellaista myymäläkeskittymää, joka vaikutuksiltaan on verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön.

Kohdemerkinnällä osoitettujen vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisessa kaavoituksessa siten, että se muodostaa toiminnallisen kokonaisuuden. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoittaa yksi tai useampi merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö.

Alueelle voidaan sijoittaa sellaista uutta vähittäistavaran kauppaa, joka ei kaupan laatu huomioiden sovellu keskustatoimintojen alueille. Espoon, Helsingin ja Vantaan vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on zzz 000 k-m<sup>2</sup>, Hyvinkään, Lohjan, Porvoon ja Raaseporin vv 000 k-m<sup>2</sup> sekä Mäntsälän, Tuusulan ja Vihdin uu 000 k-m<sup>2</sup>. Uutta seudullista päivittäistavarakauppaa ei alueelle voi sijoittaa. Olemassa olevalle merkitykseltään seudulliselle päivittäistavarakaupan suuryksikölle voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoittaa tilavaraus ja turvata palveluverkon tarpeiden perusteella sen kehittämisedellytykset.

Helsingin Östersundomissa seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön suunnittelu tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen alueiden suunnitteluun. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa suuryksikön toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen alueiden toteuttamiseen.

Vihdin Huhmarissa seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön ja työpaikka-alueiden reservialueen suunnittelu tulee kytkeä ajallisesti toisiinsa.

## **Liite 2. Outlet-keskuksen vaihtoehtoinen sijainti**

### **1. Sijoittumisvaihtoehdot ja tarkasteluasetelma**

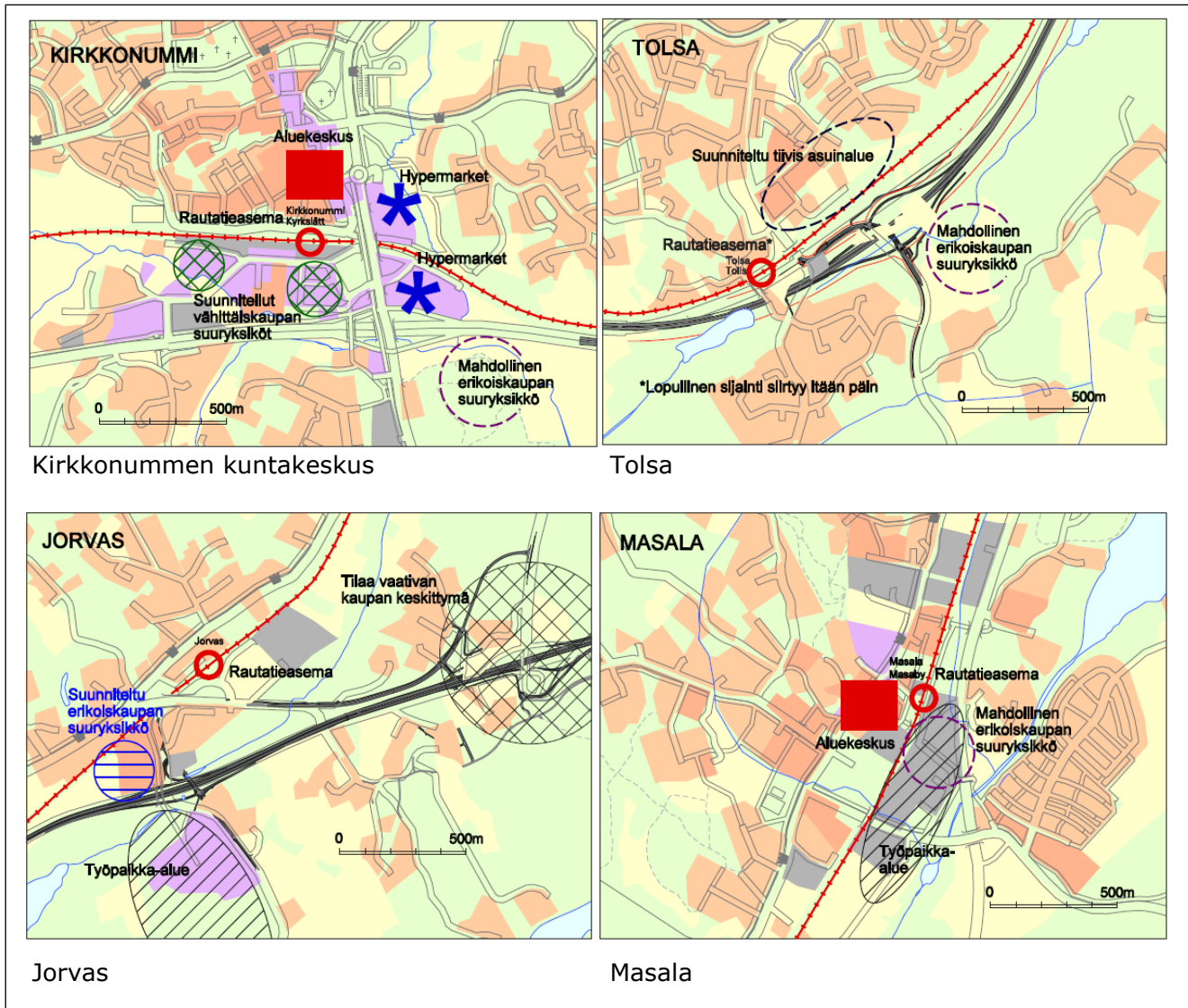
Kirkkonummen kunnan tavoitteena on valtakunnallisten alueidenkäyttöta-voitteiden mukaisesti edistää joukkoliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Kirkkonummi kuuluu usean merkittävän liikenneväylän vaikutuspiiriin: valtatie 1 (Turunväylä), kantatie 51 (Hangontie), kantatie 50 (Kehä III) ja rantarata. Kirkkonummen liikenteellisesti hyvän lähtötilanteen vuoksi yksi keskeinen tavoite onkin kehittää ja hyödyntää nykyisiä rautatieliikenteen asemanseutuja entistä tehokkaammin.

Kirkkonummen kunta järjesti vuonna 2010 Jorvaksen nk. Jorvaksenkolmion alueen tontinluovutuskilpailun. Jatkosuunnittelua varten valittiin ehdotus, joka perustuu erikoiskaupan suuryksikön konseptiin (outlet-keskus). Alueella on voimassa asemakaava, jonka rakennusoikeus liike- ja toimistorakennuksille on noin 23 000 k-m<sup>2</sup>. Kunnan tavoitteena on kaavamuutoksella nostaa rakennusoikeus enintään 26 000 kerrosneliömetriin sisältäen päivittäistavarakaupan ja liikenneaseman. Outlet-keskuksen kaupallinen konsepti on kuvattu edellä kohdassa 4.2.

Kunnan tavoitteena on mahdollistaa asumisen, kaupan palvelujen ja työpaikkojen sijoittuminen yhdyskuntarakenteeseen kestäväällä tavalla. Tämän vuoksi outlet-keskuksen sijoittumista tarkastellaan myös tilanteissa, joissa se sijoittuisi Jorvaksen sijasta Kirkkonummen kuntakeskustaan rautatieaseman läheisyyteen, Tolsan asemalle tai Masalan asemalle. Sijoittumisvaihtoehdot esitetään kuvassa 1.

Muita mahdollisia tarkastelualueita voisivat olla Veikkola, tuleva Sundsbergin aluekeskuksen alue ja Inkilänportti. Veikkolan joukkoliikenne tukeutuu tällä hetkellä bussiliikenteeseen, eikä alueen arvioida olevan riittävän houkutteleva outlet-hankkeelle. Sundsbergin alue voisi olla sopiva sijaintinsa puolesta, kantatien 51 varressa lähellä Espoon rajaa, mutta alueelta puuttuu raideyhteys muulle pääkaupunkiseudulle. Tulevaisuudessa Sundsbergin aluekeskukseen tullaan todennäköisesti sijoittamaan vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka palvelevat pääosin päivittäistavarakauppaa.

Inkilänportti ei ole sijoittumisvaihtoehtoalueena, koska alue kaavoitetaan pääasiassa tilaa vaativan erikoiskaupan tarpeisiin. Myöskään Luoman seisakkeen aluetta ei otettu mukaan tarkasteluun - alueella ei ole näköpiirissä sellaista maankäytön kehittymistä ja asukasmäärän lisäystä, joka tukisi merkittävää kaupan hanketta.



Kuva 1. Outlet-keskuksen sijoittumisvaihtoehdot.

## 2. Vaikutusten arviointi

### 2.1 Alue- ja yhdyskuntarakenne

Outlet-keskuksen myötä toteutuva erikoiskaupan palvelujen kehittyminen tukee Kirkkonummen asemaa maakunnan ja seudun keskusverkossa sijoittumisvaihtoehdosta riippumatta. Seudun kuntakeskusten välisten suhteiden kannalta katsottuna outlet-keskuksen sijoittumisella Jorvukseen, Masalaan tai Tolsaan ei ole oleellista vaikutusta, koska nämä sijoittumisvaihtoehdot eivät muuta Kirkkonummen kuntakeskustan asemaa keskusverkossa.

Auerakennetasolla kaikki sijoittumisvaihtoehdot tasapainottavat myös nykyistä kaupan palvelurakennetta, jossa monipuolisimmat palvelut sijaitsevat Espoossa, Vantaalla ja Helsingissä. Kukin sijoittumisvaihtoehto kokoaa yhteen ja tuo lähemmäs erikoiskaupan palveluja. Samalla asiointiliikenne vähenee, koska asiointimatkat suuntautuvat entistä useammin Kirkkonummelle pääkaupunkiseudun myymälöiden sijaan. Asiointimatkojen lyhentymisen myötä myös liikenne ja sen aiheuttamat ympäristöhaitat vähenevät.

Keskisen Kirkkonummen yhdyskuntarakenne muodostuu nauhamaisesta joukkoliikenteen vyöhykkeestä Kirkkonummen keskustasta Tolsan ja Jorvaksen kautta Masalaan. Rantaradan asemanseduille on tavoitteena sijoittaa keskustatoimintoja kuten tiivistä asumista, palveluja ja hyvien yhteyksien varrella olevia eri alojen työpaikkoja. Jorvaksenkolmion alueelle sijoittuva outlet-keskus kytkeytyy tähän yhdyskuntarakenteeseen. Outlet-keskuksen sijoittumista Jorvaksen puoltaa myös asemansedun välittömän lähialueen rakentamisen tehottomuus nykyisin sekä se, että rantaradan ja kantatien 51 välialue on melualue. Outlet-keskuksen toteuttaminen ei heikennä maisema-arvoja, koska alueella on jo entuudestaan suuria työpaikkakiinteistöjä kuten Ericsson -yhtymän toimitilat.

Kuntakeskuksessa outlet-keskuksen sijoittumismahdollisuuksia rajoittaa olemassa oleva, keskustamaisen tiiviiksi rakennettu yhdyskuntarakenne, jossa keskeiset alueet on jo varattu päivittäistavarakaupan suuryksiköille. Rajoittavaksi tekijäksi voidaan katsoa myös se, että kantatien 51 eteläpuoleinen rakentamaton alue on suurimmaksi osaksi tulvariski-alueita tai virkistysaluetta. Outlet-keskuksen sijoittaminen liikealueen ja rautatieaseman vaikutusalueen ulkopuolelle ei ole perusteltua.

Tolsassa outlet-keskuksen sijoittumiselle on yhdyskuntarakenteellisia rajoitteita, sillä asemaa lähellä olevat vapaat alueet kaavoitetaan asumiselle. Toimintaa varten soveltuva rakentamaton alue on kantatien eritasoristeyksen itäpuolella, mutta alueen maankäytön kehittämistä vaikeuttaa mm. Sundetin uoma ja sen mahdollinen tulviminen kytkeytyen Tolsanjärven tulvaltaaseen. Asemansedun maankäyttö ei mahdollista outlet-keskuksen sijoittamista rautatieaseman välittömään läheisyyteen. Mikäli keskus toteutettaisiin Tolsan eritasoliittymän eteläpuolelle, sen saavutettavuus heikkenisi oleellisesti. Myös alueen luonnonmaisema ja kulttuurimaisema asettavat reunaehdot outlet-keskuksen toteuttamiselle.

Masalassa tilanne on samankaltainen kuin Tolsassa eli asemaa lähellä olevat vapaat alueet kaavoitetaan asumiselle ja työpaikoille. Muutoinkin kunta kehittää Masalan keskustaa pienkaupunkimaisesti ja sinne sijoitetaan asukkaiden tarvitsemat lähipalvelut. Outlet-keskuksen sijoittuminen maisemaan ei sen sijaan aiheuta merkittäviä ongelmia.

Outlet-keskus sijoittuu kaikissa vaihtoehdoissa väestömäärältään kasvavalle alueelle: myönteisen väestökehityksen mukaan väestölisäys vuoteen 2030 on kuntakeskuksessa 5 000, Tolsassa 1 500, Jorvaksessa 1 500 - 2 000 ja Masalassa 4 000 asukasta. Sijoittumisvaihtoehtoalueiden nykyisissä väestömäärissä ja tulevassa väestökehityksessä on alueellisia eroja, mutta sillä ei ole oleellista merkitystä outlet-keskuksen toimintaedellytyksille - keskuksen markkina-alue maakunnallinen.

## 2.2 Liikenneverkko ja saavutettavuus

Kirkkonummen yhdyskuntarakennetta kehitetään tulevaisuudessa pääosin tukeutumalla olemassa olevaan raideliikenteeseen sekä kehittämällä ja tiivistämällä nykyisiä asemansetuja. HSL on laatinut Kirkkonummen alueelle bussiliikenteen linjastosuunnitelman, joka tulee nostamaan myös asemansetujen joukkoliikenteen palvelutasoa entisestään. Kirkkonummen linjasto palvelee samalla Matinkylän metron syöttöliikennettä. Kaikki outlet-keskuksen sijoittumisvaihtoehdot ovat asemansetuja ja tukevat siten raideliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittämistavoitetta.

Liikenneverkon toimivuudella on suuri merkitys outlet-keskuksen sijoittumiselle ja toimintaedellytyksille. Koska toiminta perustuu suuriin asiakasmääriin, keskuksen tulemisen ja autolla liikuttaessa myös pysäköinnin on oltava sujuvaa. Huomattava osa asiakkaista tulee outlet-keskukseen ostosmatkoilla yleiseen tapaan autolla (ks. kohta 1.3), vaikka asiointi joukkoliikenteellä on mahdollista. Asiainnoinnin vaivattomuus on tärkeää asiakkaille ja samalla edellytys outlet-keskuksen toiminnalle.

Jorvukseen on hyvät joukkoliikenneyhteydet (HSL:n ”kolmen tähden” palvelutasoa) ja bussipysäkit ovat lähellä Masalantiellä ja kantatien 51 rampilla (metron liityntä). Alueen katuverkko on pääosin jo olemassa ja sinne on sujuvat yhteydet maantieverkolta (hyvä saavutettavuus ja toimiva liittyminen). Jorvaksen aseman parantamissuunnitelmassa (2010 - 2012) asemalaiturit ulotetaan outlet-keskuksen tontille asti.

Myös kuntakeskuksessa joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja HSL:n luokituksessa samaa palvelutasoa kuin Jorvaksessa. Autolla liikkuvien asiakkaiden ja samalla outlet-keskuksen sijoittumis- ja toimintaedellytysten kannalta ongelmana on keskustan katuverkko, joka on jo kapasiteettinsa ylärajoilla. Laadittujen liikenneselvitysten mukaan asemanseudulle ei ole mahdollista sijoittaa outlet-keskuksen edellyttämiä liiketiloja. Sujuvaa asiointia heikentää myös Kirkkonummentien ja kantatien 51 eritasoliittymän heikko toimivuus liikennemäärien lisääntyessä. Outlet-keskuksen sijoittuminen kuntakeskustaan merkitsisi huomattavia investointeja liikenneverkon toimivuuden parantamiseen.

Tolsassa on hieman Jorvasta ja kuntakeskustaa heikommat joukkoliikenneyhteydet, mutta kuitenkin HSL:n ”kahden tähden” palvelutasoa. Rautatieasema ja bussipysäkit (metron liityntä) tulisivat sijoittumaan kuitenkin melko etäälle, mikäli outlet-keskus sijoitettaisiin eritasoliittymän itäpuolelle. Asemaseudulla sijaitsevan outlet-keskuksen liikennejärjestelyt olisivat jo sinänsä erittäin haasteelliset toteuttaa. Tolsan aseman parantamissuunnitelmassa eikä siihen liittyvissä liikennejärjestelyissä ole huomioitu kaupan suuryksikön sijoittumista. Outlet-keskuksen saavutettavuus maantieverkosta on kohtalainen, samoin kantatien liittymän toimivuus.

Masalassa joukkoliikenneyhteydet ovat samaa hyvää tasoa kuin Jorvaksessa ja kuntakeskustassa. Bussipysäkit (metron liityntä) ovat lähellä outlet-keskusta. Laadittujen liikenneselvitysten mukaan Masalan keskustan katuverkko on jo kapasiteettinsa ylärajoilla ja outlet-keskuksen saavutettavuus maantieverkosta on heikko ilman Kehä III:n eritasoliittymiä. Jotta kasvavan Masalan liikenneolosuhteet olisivat toimivat, tulisi Sundsbergin eritasoliittymän parantamisen lisäksi toteuttaa eritasoliittymä Majvikin kohdalle. Liikenneverkkoinvestointeja tarvittaisiin siis kuntakeskustan ja Tolsan tapaan myös Masalassa. Masalan rautatieasemaa on viime vuosina parannettu, mutta aseman kehittämisessä ei ole huomioitu kaupan suuryksikön erityistarpeita.

Outlet-keskuksen sijoittuminen Jorvukseen ei aiheuta erityisiä ongelmia liikenneverkolle. Muissa sijoittumisvaihtoehdoissa keskuksen aiheuttama lisäliikenne ruuhkauttaa jo nykyisin vilkkaita katuja ja liittymiä ja/tai aiheuttaa merkittäviä investointitarpeita liikenneverkon toimivuuden turvaamiseksi. Kuntakeskus on ja tulee olemaan keskusta-aluetta, jossa liikkumisen pääpaino tulee olla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimivuudella. Runsaasti henkilöautoliikennettä synnyttävät toiminnot ovat uhka keskustan alueen viihtyvyydelle, turvallisuudelle ja kevyen liikenteen olosuhteille.

Outlet Villagen matkatuotoksen arviointi on vaikeaa, koska käytettävissä ei ole tietoa tämän tyyppisten keskustien kävijämääristä Suomessa. Porvoon



Kuninkaanporttiin sijoittuvaksi suunnitellusta outlet-keskuksesta (12 000 k-m<sup>2</sup>) tehdyn selvityksen (Porvoon kaupunki 2011) mukaan keskuksen aiheuttama liikennetuotos voi olla jopa noin 2 200 ajoneuvokäyntiä päivässä. Viikkaimman tunnin aikana tämä tarkoittaa noin 220 ajoneuvoa tunnissa. Keskuksessa asioivien viipymä on todennäköisesti pidempi kuin normaalien kauppojen, joten pysäköintipaikkojen tarve voi olla huipputuntiliikenteen suuruinen eli yli 200 autopaikkaa.

Outlet-keskuksen sijoittumisvaihtoehtoja vertailtaessa pysäköintijärjestelyillä onkin merkittävä rooli, koska asioimaan tullaan usein pitkältä ja pidemmäksi aikaa kerrallaan. Pysäköinnin järjestäminen on helppointa ja edullisinta Jorvaksessa, Masalassa ja Tolsassa, joissa se voidaan toteuttaa suhteellisen helposti maantasoratkaisuna. Kuntakeskustassa pysäköinnin järjestäminen on haastavampaa ja samalla kalliimpaa, eikä välttämättä outlet-keskuksen toteuttamisen kannalta taloudellisesti realistista.

Yhteenvedona voidaan todeta, että Outlet-keskus synnyttäneen niin suuria ajoneuvovirtoja, että niiden sijoittumista Masalan ja Tolsan ja etenkin kuntakeskustan katuverkkoon - missä liikkumisen pääpaino on jalankululla ja pyöräilyllä - ei voida pitää tavoiteltavana ja toimivana ratkaisuna. Outlet-keskuksen tarkoituksena on houkutella merkittävä määrä asiakkaita myös kauempaa, joten näiden poikkeavan suurten liikennemäärien ja tarvittavien pysäköintipaikkojen sijoittaminen kuntakeskustan valmiiseen rakenteeseen ei ole luonteva ratkaisu, ja se on ristiriidassa keskustan viihtyisyyteen liittyvien tavoitteiden kanssa.

### 2.3 Kaupan toimintaedellytykset

Outlet-keskuksen toteuttaminen synnyttää vahvan erikoiskaupan keskittymän, joka tarjoaa kilpailukykyisen ja vetovoimaisen sijaintipaikan sinne sijoittuville yrityksille. Outlet-keskus myös nopeuttaa Kirkkonummen kaupan uudistumiskehitystä ja mahdollisuuksia vastata kuluttajien muuttuvaan kysyntään. Outlet-keskus tulee lisäämään kunnan vetovoimaa, monipuolistamaan kaupan palvelutarjontaa sekä vaikuttamaan positiivisesti myös matkailuun. Outlet-keskuksen toteuttamisella on kuitenkin sijoittumispaikkaan liittyviä reunaehtoja, jotta toiminta olisi liiketaloudellisesti kannattavaa. Liiketoimintaa ei välttämättä synny, ellei kaavoituksella mahdollisteta outlet-keskuksen toiminnan luonteen mukaista sekä riittävää ja joustavaa liikera kentamista ja laajennusmahdollisuuksia myös pitkällä tähtäimellä.

Outlet-keskuksen markkina-alue on maakunnallinen ja toimintaan liittyy myös matkailullinen rooli. Hyvä liikenteellinen saavutettavuus ja näkyvyys ovat siten ratkaisevan tärkeitä toimintaedellytyksiä sekä löydettävyyden että markkinoinnin kannalta. Tärkeitä ja konseptin edellyttämiä asioita ovat myös mm. outletin yhtenäinen ilme ja erottuvuus (rakennuksen ulkoasu) sekä yhteinen ja riittävä pysäköintijärjestely. Outlet-keskus ei ole "perinteinen" keskustasijaintiin toimintansa perustuva kauppakeskus.

Näistä lähtökohdista katsoen outlet-keskuksen paras sijoittumispaikka olisi Jorvas. Jorvaksenkolmion sijainti on outlet-keskukselle luonteenomainen paitsi osana Kirkkonummea, myös osana Helsingin metropolialuetta sekä keskellä kehittyvää maantie- ja rautatieliikenteen solmukohtaa. Sijainti pääkaupunkiseudulla hyvien liikenneyhteyksien päässä tarkoittaa, että asiakasvirrat tulevat koko Helsingin metropolin alueelta. Esimerkiksi Helsingin keskustasta junamatka outlet-keskukseen kestää vain noin 30 minuuttia.

Etäisyys on siis toisaalta lyhyt, mutta toisaalta outlet-toiminnan kannalta riittävän pitkä: Outlet-keskushanke edellyttää toteutuakseen riittävästi etäisyyttä alueille, joissa vastaavia tuotteita myydään täydellä hinnalla kuten esimerkiksi Helsingin keskustassa. Etäisyystekijän merkitys koskee kaikkia sijoittumisvaihtoehtoja. Jorvas on kuitenkin päämarkkina-alueelta eli pääkaupunkiseudulta katsottuna lähin ja helpoimmin saavutettavissa oleva sijoittumisvaihtoehto. Lännestä päin katsottuna lähin sijoittumisvaihtoehto on kuntakeskusta.

Kuntakeskus on Kirkkonummen kaupallinen pääkeskus, ja sen tulisi myös säilyä ensisijaisena kaupan ja etenkin keskustahakuisen erikoiskaupan sijaintipaikkana myös tulevaisuudessa. Kuntakeskustaan sijoittuva outlet-keskus on paikallisesti keskeisellä, näkyvällä ja joukko- ja kevytliikenteellä hyvin saavutettavissa olevalla paikalla. Keskustasijainti ei kuitenkaan tarjoa riittäviä edellytyksiä outlet-keskuksen toiminnalle. Ongelmiksi nousevat etenkin saavutettavuus henkilöautolla, outlet-konseptin mukainen toteuttamismahdollisuus sekä liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen haastavuus ja kaluus. Tolsassa ja Masalassa outlet-keskuksen toteuttamisen kannalta ongelmia aiheuttavat etenkin Jorvasta heikompi liikenteellinen saavutettavuus, näkyvyys ja liikenteen toimivuuden varmistamiseksi tarvittavat mittavat toimenpiteet.

Paikallisen ostovoiman kannalta katsottuna tilanne on paras kuntakeskustassa ja heikoin Jorvaksessa ja Tolsassa. Tällä ei kuitenkaan ole ratkaisevaa merkitystä: outlet-keskuksen markkina-alue on maakunnallinen, kuten jo edellä todettiin. Myöskään ostovoiman siirtymien kannalta vaihtoehtojen välillä ei ole ratkaisevaa eroa, koska kaikki vaihtoehdot vähentävät ostoseurojen virtaamista Kirkkonummen ulkopuolelle.

Yhteenvetona voidaan todeta, että outlet-keskuksen liikeideana on luoda Suomeen uusi kaupan konsepti ja samalla tuoda Kirkkonummelle sellaista erikoiskaupan tarjontaa, jota kuntaan ei välttämättä muuten tulisi. Outlet-keskuksen toiminnan luonteen edellyttämät sijaintipaikkavaatimukset täytyvät parhaiten Jorvaksessa ja sen jälkeen Masalassa ja Tolsassa. Kuntakeskusta ei sijaintinsa ja toiminnallisen luonteensa vuoksi tarjoa riittävästi edellytyksiä ja mahdollisuuksia outlet-keskuksen toteuttamiselle. Tilannetta voidaan verrata esimerkiksi Stockholm Quality Outlet-keskukseen, joka on sijoittunut hyvien liikenneyhteyksien varteen Tukholman ulkopuolelle (ks. kohta 4.2).

## 2.4 Vaikutukset Kirkkonummen keskustaan

Outlet-keskuksen sijoittuminen muualle kuin Kirkkonummen keskustaan saattaa vaikuttaa kuntakeskustan erikoiskauppojen toimintaedellytyksiin. Liikeideansa mukaisesti Outlet-keskuksen muun erikoiskaupan palvelut kuitenkin täydentävät kuntakeskustan kaupan tarjontaa eivätkä aiheuta uhkaa keskustan kehitykselle, mikäli liiketilän mitoitus ei ole liian suuri ja/tai keskukseen ei sijoitu liikaa sellaisia toimialoja ja toimintoja, jotka kilpailevat kuntakeskustan kanssa.

Outlet-keskukseen on suunniteltu sijoittuvaksi noin 20 000 - 22 000 kerrosneliometriä muun erikoiskaupan myymälätilaa. Erikoiskaupan keskimääräisellä myyntitehokkuudella laskettuna tämä merkitsee noin 48 - 53 miljoonan euron vuosimyyntiä. Kirkkonummen asukkaiden muun erikoiskaupan ostovoima vuonna 2035 on noin 223 miljoonaa euroa, jolloin edellä mainittu myynti kattaisi 22 - 24 % kunnan muun erikoiskaupan ostovoimasta. Osuutta voidaan pitää suhteellisen suurena. Sillä ei kuitenkaan voida katsoa olevan erityisen kielteisiä vaikutuksia kuntakeskustan kehitykselle, koska ver-

tailukohtana on vain Kirkkonummen omien asukkaiden tuleva ostovoima. Tarkastelussa ei ole otettu huomioon Kirkkonummen kunnan ulkopuolelta tulevaa asiakasvirtaa, joka outlet-keskuksen tyyppisessä kaupan keskittymässä on huomattava. Valtaosa outlet-keskuksen vuosimyynnistä tulee siis kertymään kunnan ulkopuolelta tulevien asiakkaiden ostoksista.

Oma vaikutuksensa keskustaan on myös sillä, että outlet-keskus saattaa houkutella tiloihinsa myös kuntakeskustan nykyisiä liikkeitä ja palveluyrityksiä. Tätä voidaan ehkäistä kehittämällä kuntakeskustaa muun erikoiskaupan sijoittumisen mahdollistamiseksi ja myymälöiden toimintaedellytysten parantamiseksi. Kuntakeskustan kaupallinen vetovoima ja elävyys ovat riippuvaisia erikoiskaupan sekä kaupallisten ja kulttuuristen palvelujen tarjonnan monipuolisuudesta. Kuntakeskustan kehitykseen vaikuttavat kuitenkin myös hyvin monet muut tekijät, kuten liikenne- ja pysäköintijärjestelyt, fyysinen ympäristö sekä liikkeiden vetovoima ja aukioloajat. Lisäksi on muistettava, että uuden liikerakentamisen mitoituksesta ja sijoittumisesta riippumatta on kaupungin, yrittäjien, kiinteistönomistajien ja muiden toimijoiden joka tapauksessa huolehdittava keskustan jatkuvasta kehittämisestä.

Kuntakeskustan uudistaminen onkin vireillä, keskeisiä asemakaavoja toteutetaan ja myönteisen kehityksen myötä alueen palvelut monipuolistuvat. Erityispaino on pantu elinkeinoelämän tarpeiden huomioon ottamiseen, mutta myös liikealueen ympäristön viihtyisyyden ja elämyksellisyyden kehittämiseen. Nämä tekijät houkuttelevat keskustaan sinne sopivaa liiketoimintaa. Outlet-keskuksen mahdollisia haitallisia vaikutuksia lieventää myös se, että keskus vahvistaa Kirkkonummen kaupallista vetovoimaa ja houkuttelee kuntaan lisää asiakkaita. Osa asiakkaista asioi outlet-keskuksen lisäksi myös kuntakeskustan liikkeissä, jolloin myös niiden asiakasmäärät lisääntyvät.

## 2.5 Yhteenveto

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa edellytetään, että alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. Keskusta-alueen ulkopuolelle soveltuvia ovat esimerkiksi toimialat, jotka eivät kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa ja joiden sijoittaminen keskustaan on toiminnan luonteen ja suuren tilatarpeen vuoksi vaikeaa. Myös toimialan tyyppillinen asiointitiheys ja sitä kautta liikenteen määrä vaikuttaa keskusta-sijoittumisen mahdollisuuteen.

Jorvaksen sijoittuvan outlet-keskuksen voidaan katsoa täyttävän edellä mainitut ehdot sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa kaupan suuryksiköille asetetut sisältövaatimukset. Outlet-keskuksella ei kaupan laatu huomioon ottaen ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia Kirkkonummen keskustan kaupallisiin palveluihin eikä niiden kehittämiseen. Outlet-keskuksen paljon liikennettä aiheuttavat vähittäiskaupan toiminnot sijoittuvat niin, että niihin on mahdollista päästä henkilöauton ohella myös joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Outlet-keskuksen mukainen maankäyttö edistää sellaisen kaupan palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä.