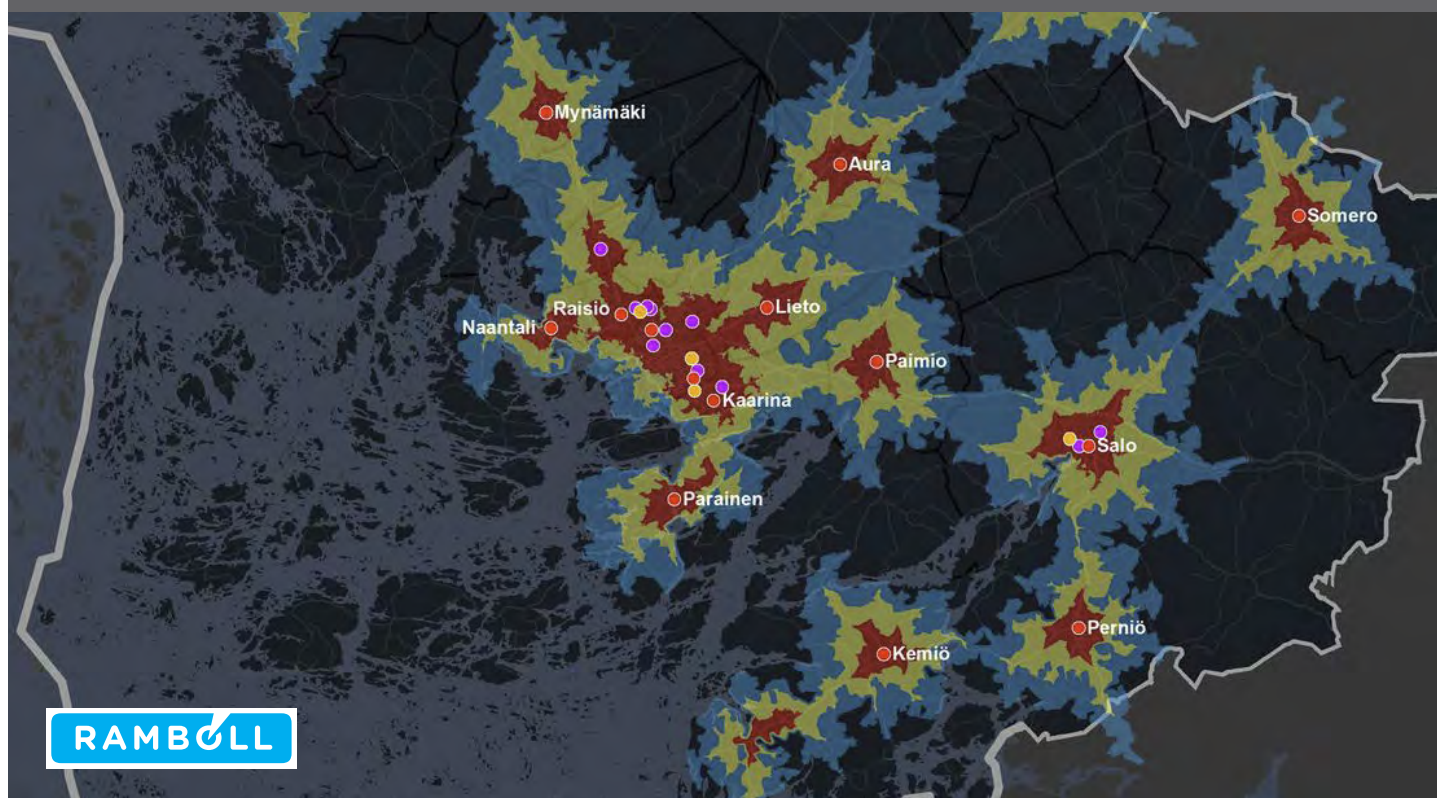




VARSINAIS-SUOMEN VAIHEMAAKUNTAKAAVA KAUPALLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

2015



RAMBOLL

Ramboll
PL 25
Säterinkatu 6
02601 ESPOO
P +358 20 755 611
F +358 20 755 6201
www.ramboll.fi

SISÄLTÖ

1.	JOHDANTO	1
1.1	Selvityksen lähtökohdat ja tavoitteet	1
1.2	Menetelmät ja aineistot	3
2.	KAUPAN KEHITYS JA TRENDIT VARSINAIS SUOMESSA	6
2.1	Kaupan toimintaympäristössä kaupan palveluverkkoselvityksen jälkeen tapahtuneet muutokset	6
2.2	Kaupan toimintaympäristön trendit	7
3.	VAIHEMAAKUNTAKAAVAN KAUPAN RATKAISU	9
3.1	Maakuntakaavan kaupan keskusverkko	9
3.2	Vaihemaakuntakaavan maankäyttöä ohjaavat merkinnät	10
3.2.1	Strategiset kehittämisperiaatemerkinnot sekä työpaikka-alueet	10
3.2.2	Kaupan sijoittumista ja mitoitusta ohjaavat maakuntakaavan merkinnät	10
4.	VAIHEMAAKUNTAKAAVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	12
4.1	Vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen	12
4.1.1	Kaupan palveluverkon kehittyminen keskustyypeittäin	12
4.1.2	Vaikutukset asiointien suuntautumiseen	18
4.2	Vaikutukset palveluiden saavutettavuuteen	29
4.2.1	Vaihemaakuntakaavan mitoituksen jakautuminen saavutettavuusvyöhykkeittäin	29
4.2.2	Vaihemaakuntakaavassa mitoitettujen keskusten saavutettavuus	31
4.3	Vaikutukset asiointimatkoihin	36
4.4	Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja vähittäiskaupan kilpailuun	38
4.4.1	Kaupan suuryksiköiden merkitys	38
4.4.2	Mitoitus verrattuna laskennalliseen pinta-alantarpeeseen	39
4.4.3	Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alaraja	41
5.	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	45

LIITTEET

Liite 1 Työpajan muistiinpanot

Liite 2 Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alaraja eri maakuntakaavoissa

1. JOHDANTO

1.1 Selvityksen lähtökohdat ja tavoitteet

Varsinais-Suomen maakuntavaltuusto päätti kesäkuussa 2013 käynnistää Varsinais-Suomen kokonaismaakuntakaavan tarkistuksen. Kaavan on toteutettu taajamien maankäytön, palveluiden sekä liikenteen vaihemaakuntakaavana, jossa käsittelyn painopisteet ovat:

- Keskusten ja taajamien maankäyttö, erityisesti Turun kaupunkiseudulla rakennemallityöhön tukeutuen
- Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus ja sijoittuminen tarkistetun maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti
- Liikenneverkon kehittämistarpeet maakunnan liikennejärjestelmätyn perusteella.

Vaihemaakuntakaavatyön tavoitteena on ollut kehittää maakuntakaavoitusta aikaisempaa strategisemmaksi työkaluksi korostaen alueidenkäytön ja liikenneverkon ratkaisujen vaikutuksia maakunnan vetovoimalle ja aluekehitykselle. Vaihemaakuntakaavan strateginen tavoite puolestaan on taajamien kasvun suuntaaminen nykyisille maakuntakaavan aktiivisen maankäytön alueille, sekä muille keskeisille ja kehitettävillä alueille. Tällä tavoin on mahdollista edistää yhdyskuntarakenteen eheytymistä, liikennejärjestelmän tavoitteellista kehittämistä sekä palveluiden parempaa saavutettavuutta.

Vähittäiskaupan palveluiden osalta vaihemaakuntakaavan tavoitteiksi on asetettu kaupan toimintaedellytysten turvaaminen sekä yhteisten pelisääntöjen sopiminen koskien seudullisesti ja maakunnallisesti merkittävän kaupan sijainninohjausta ja mitoitusta. Vähittäiskaupan osalta maakuntakaavassa ratkaistavia kysymyksiä ovat:

- Varsinais-Suomen kaupan palveluverkon kokonaiskuva ja sen kehittämisvaihtoehdot,
- maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet ja niiden laajentumisalueet perusteluineen,
- keskusta-alueiden vetovoiman kehittämisen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten keinot,
- keskustatoimintojen alueiden kaupan mitoitus tarvittavilta osin Turun keskustaa lukuun ottamatta,
- kaupan palveluiden saavutettavuuden turvaaminen kaikilla kulkumuodoilla,
- keskustojen ulkopuoliset vähittäiskaupan suuryksiköille osoitettavat alueet kaupan toimialoitain ja niiden mitoitus,
- voimassa olevan maakuntakaavan tilaa vaativan erikoistavarakaupan alueiden (TP) tarkistaminen sekä mitoitus,
- seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alarajan määrittely/tarkistaminen toimialoitain.

Vaihemaakuntakaavatyön taustaksi laadittiin vuonna 2013 Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitys, jossa tutkittiin Varsinais-Suomen vähittäiskaupan toimintaympäristöä, rakennetta ja sijoittumista, kehitystrendejä, asiointien suuntautumista sekä ostovoiman ja tilantarpeen kehittymisnäköymiä. Palveluverkkoselvitystä täydennettiin keväällä 2014 koko maakunnan kattavalla vähittäiskaupan suuryksikötarkastelulla. Palveluverkkoselvitys sekä myöhempi tarkennus ovat toimineet pohjana vaihemaakuntakaavan mitoitukselle.

Nykyinen vahvistettu Varsinais-Suomen kokonaismaakuntakaava koostuu Turun kaupunkiseudun (vahvistettu 23.8.2004), Salon seudun (vahvistettu 12.11.2008), Loimaan seudun, Turun seudun kehyskuntien, Turunmaan ja Vakka-Suomen (vahvistettu 20.3.2013) maakuntakaavoista sekä Salo-Lohja -oikoradan vaihemaakuntakaavasta (vahvistettu 4.12.2012). Näiden lisäksi vaikutusten arvioinnissa on käytetty tausta-aineistoina mm. seuraavia selvityksiä ja oppaita:

- Varsinais-Suomen maakuntakaavaluonnos 18.5.2015 tausta-aineistoinen
- Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvitys 2013
- Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035
- Ympäristöministeriö: Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus (OH 3/2013)

Tässä selvityksessä vähittäiskaupan ratkaisujen osalta arvioinnin kohteena oleva Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavaluonnos valmistui keväällä 2015. Selvityksen tavoitteena on luoda maankäyttö- ja rakennuslain mukainen arvio vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisun vaikutuksista alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, kauppaan ja palvelurakenteeseen, saavutettavuuteen ja asiointiliikenteeseen, elinympäristön laatuun sekä asukkaiden arjen sujuvuuteen. Vaikutusten arvioinnin perusteella varmistutaan siitä, että vaihemaakuntakaavassa tehtävät kaupan sijainti- ja mitoitusratkaisut täyttävät MRL:n vähittäiskauppaa koskevat erityiset sisältövaatimukset sekä ovat valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisia.

Maakuntakaavatasolla keskeistä on seudullisen keskus- ja palveluverkon muutosten arvioiminen yleispiirteisellä tasolla keskittyen erityisesti vaikutusten suunnan ja suuruusluokan hahmottamiseen. Tästä syystä vaikutusten arvioinnissa päähuomio keskitetään Turun kaupunkiseudulla tapahtuvien muutosten ja kaavan mahdollistaman kaupan kehityksen arvioimiseen. Muilla seutukunnilla tarkastellaan merkittävimpien muutosten vaikutuksia. Lisäksi huomioidaan erityisesti Turun kaupunkiseudulla tapahtuvan kaupallisen kehittymisen mahdolliset vaikutukset maakunnan muihin seutukeskuksiin.

Vaikutusten arvioinnin sisältö mukailee maankäyttö- ja rakennuslaissa määriteltyjä, maakunta- ja yleiskaavoja koskevia, erityisiä sisältövaatimuksia (MRL 71 b §). Näiden erityisvaatimusten mukaisesti vähittäiskaupan suuryksiköitä osoitettaessa on katsottava, että:

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

Maankäyttö- ja rakennuslain erityisvaatimusten lisäksi selvityksessä on tarkasteltu viime aikoina kaupan sijainnin sääntelyn yhteydessä esiin nostettua teemaa, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja vähittäiskaupan kilpailun toimivuuden edistämistä maakuntakaavoituksen keinoin. Vuoden 2015 keväällä tapahtuneessa maankäyttö- ja rakennuslain muutoksessa alueiden käytön suunnittelun tavoitteisiin kirjattiinkin maininta elinkeinoelämän ja vähittäiskaupan kilpailun edistämisestä (MRL 5 §). Kilpailun toimivuuden kannalta keskeistä on arvioida, mahdollistaako kaava uusien liikeideoiden kehittämiseen sekä tarjoaako se edellytyksiä uusien toimijoiden alalle tulolle. Seuraavassa on lyhyesti kuvattu maankäyttö- ja rakennuslain sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vähittäiskaupan sijoittumista koskevat peruseriaatteen.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue. Kuitenkin kaupan toimialan laadusta riippuen vähittäiskaupan suuryksikön sijaintipaikaksi voidaan perustellusta syystä osoittaa keskustan ulkopuolinen alue. Keskustan ulkopuolelle mahdollisesti osoitettavien kaupan alueiden tarjonta ei luonteestaan johtuen tyypillisesti kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa, minkä lisäksi niiden sijoittuminen keskusta-alueelle on vaikeaa johtuen toiminnan luonteesta sekä sen vaatimasta suuresta tonttitilasta. Lisäksi perusteltuihin syihin voidaan lisätä toimialalle tyypillinen harva asiointitiheys.

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 a §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan yli 2 000 kerrosneliömetrin myymälää. Lakia sovelletaan myös olemassa olevan vähittäiskaupan myymälän merkittävään laajennukseen tai muuttamiseen vähittäiskaupan suuryksiköksi sekä myymäläkeskittymiin, joiden yhteenlaskettu vaikutus on verrattavissa vähittäiskaupan suuryksiköön. Maankäyttö- ja rakennuslain 2011 voimaan tulleen tarkistuksen yhteydessä tarkennettiin kaupan palveluverkon ja erityisesti vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen ohjausta. Tarkistuksen myötä myös tilaa vaativa erikoistavarakauppa tuli vähittäiskaupan ohjauksen piiriin. Tilaa vaativaa kauppaa koskevien säännösten siirtymäaika päättyy vuonna 2017, minkä jälkeen lain soveltaminen alkaa tiva-kaupan osalta. Siirtymäkauden aikana kunta voi edelleen hyväksyä yleis-

tai asemakaavan, jossa osoitetaan seudullisesti merkittävä yli 2 000 k-m² kokoinen tilaa vaativa kauppa alueelle, jota ei ole maakuntakaavassa osoitettu vähittäiskaupan suuryksikölle. Vastaa- vasti kunta voi myös samoin ehdoin myöntää rakennusluvan tällaiselle tiva-myyrmälälle.

Maankäyttö- ja rakennuslain yleistavoitteita sekä kaavojen sisältövaatimuksia täsmentävissä valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa (VAT) puolestaan kaupan ja palveluiden sijoittumisen kannalta keskeisiksi tavoitteiksi ja lähtökohdiksi on määritelty:

- yhdyskuntarakennetta tulee kehittää niin, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa
- Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tulee edistää osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen
- Runsaasti henkilöautoliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot tulee suunnata olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle
- Uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irrallseen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta
- Vähittäiskaupan suuryksiköt tulee sijoittaa tukemaan yhdyskuntarakennetta

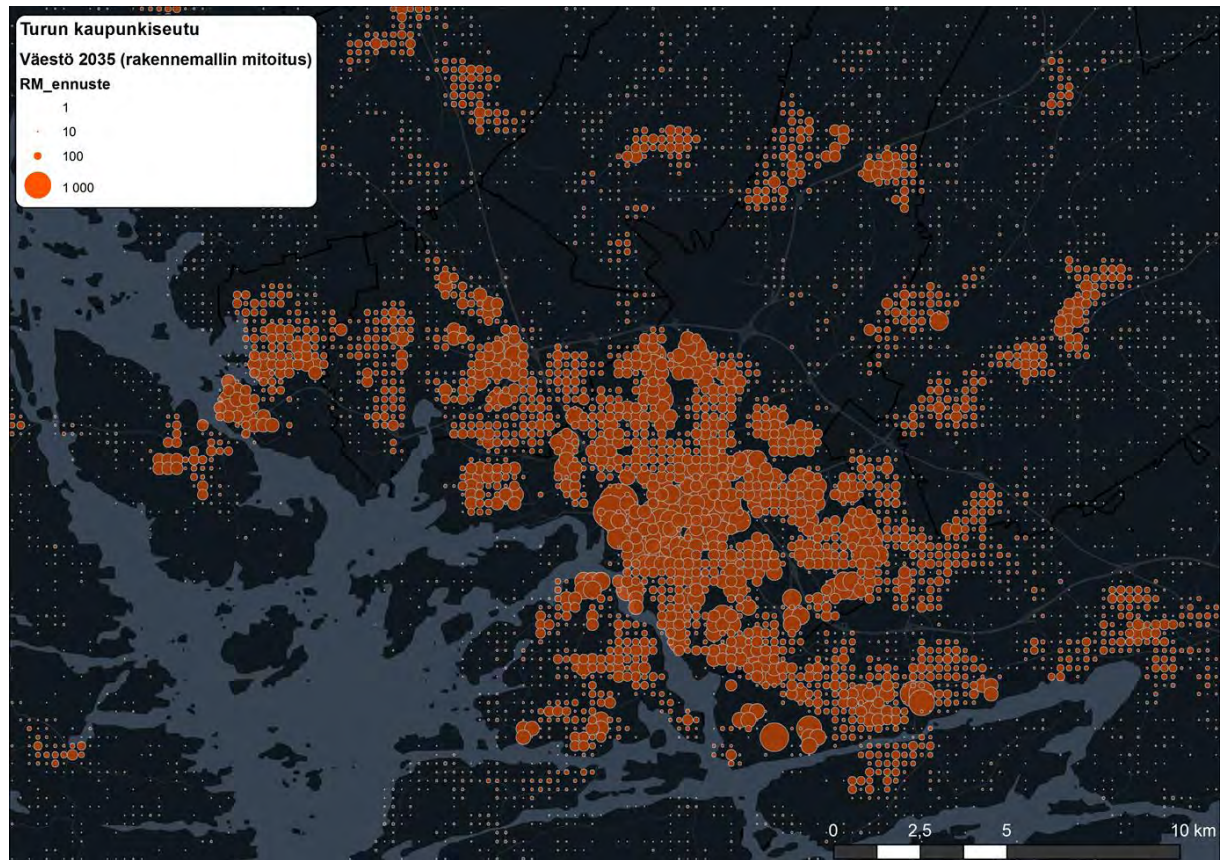
1.2 Menetelmät ja aineistot

Vaikutusten arvioinnissa tässä selvityksessä menetelmänä käytetään pääasiassa jo kaupan palveluverkkoselvityksessä sovellettua Huffin vetovoimamallia, paikkatieto- ja tilastoteorian analyysijä sekä asiantuntija-arvioita. Huffin vetovoimamallin avulla voidaan arvioida asiointikohteiden, esimerkiksi kaupan keskusten, vaikutusalueita sekä asiointien suuntautumista keskusverkon eri keskusten välillä. Mallissa arvioidaan tietyssä pisteessä tai tietyllä alueella asuvan henkilön todennäköisyyttä asioida tarkasteltavassa keskuksessa, kun hänellä on useita vaihtoehtoisia asiointikohteita valittavanaan. Vetovoimamalli ottaa huomioon ajoaikaetäisyyden tai fyysisen matkan tie- ja katuverkkoa pitkin henkilön kotoa tiettyyn asiointikohteeseen ja vastaavasti myös kaikkiin muihin kilpaileviin keskuksiin. Ajoaikaetäisyyden lisäksi malli huomioi keskuskohtaisen ns. houkuttelevuustekijän, joka tyypillisesti on keskuksen pinta-ala. Huffin vetovoimamalli tuottaa numeerisia tunnuslukuja mm. kaupan saavutettavuudesta, asiointimatkojen pituuksista ja asiakasmääristä asiantuntija-arvioiden rinnalle. Mallinnus tuottaa myös arvion siitä, miten eri keskuksiin suuntautuvat asiakasvirrat muuttuvat, kun eri keskusten mitoitus muuttuu. Asiakasvirtojen muutos puolestaan kertoo eri keskusten kehittymisedellytyksistä. Mallinnusta on täydennetty asiantuntija-arvioin.

Huffin vetovoimamallin lisäksi selvityksessä hyödynnetään laajasti erilaisia paikkatietotarkasteluja ja -menetelmiä esimerkiksi teemakarttojen muodossa. Vähittäiskaupan saavutettavuustarkasteluissa on hyödynnetty ArcGIS for Desktop -paikkatieto-ohjelman Network Analyst -lisäosaa. Paikkatietotarkastelujen lähtökohtana on väestö 250 x 250 m ruuduissa (YKR) vuonna 2014. Selvitystä varten on myös muodostettu rakennemallityön väestönkasvutavoitetta vastaava paikkatietoaineisto, jossa rakennemallin alueittainen ja taajamakohtainen väestötavoite on kohdistettu samoihin 250 x 250 YKR-ruutuihin. Koska vaikutusten arvioinnin päähuomio keskittyy Turun kaupunkiseudulla tapahtuvien muutosten vaikutusten arviointiin, ei seutukeskuksille ole tehty erillistä väestönkasvuarviota. Tämä on sikäli perusteltua, että Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan seutujen väkiluku ei juuri muuttuisi vuoteen 2035 mennessä. Tilastokeskuksen trendiennusteissa vain Salon väkiluvun on ennakoitu kasvavan, mutta viimeaikaisen kehityksen valossa aiemmin odotettu kasvu ei näytä toteutuvan. Rakennemallityön tarkastelualueen ulkopuolisen Varsinais-Suomen väestön on siis oletettu mallinnuksissa säilyvän muuttumattomana.

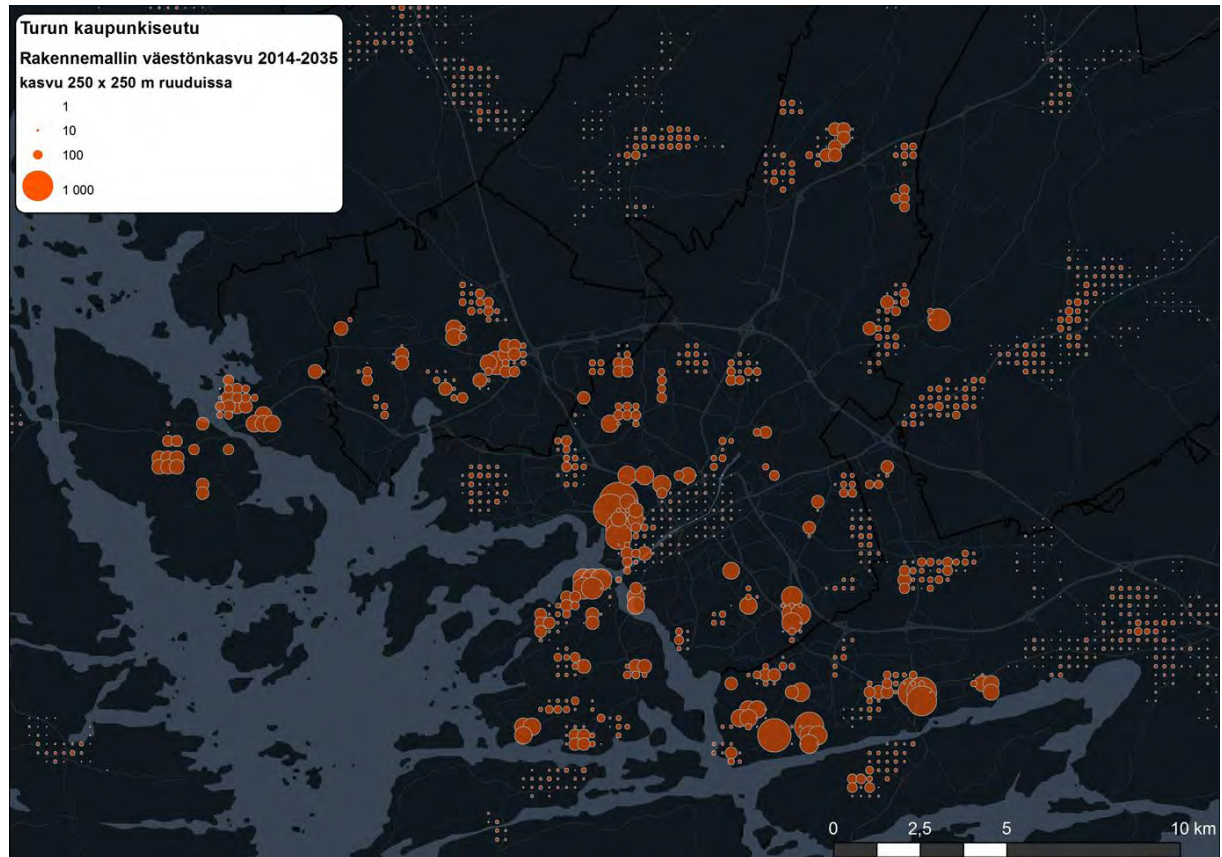
Oheisella kartalla (kuva 1) on havainnollistettu väestön sijoittumista 250 x 250 metrin ruuduissa Turun kaupunkiseudulla rakennemallin väestötavoitteen mukaisessa tilanteessa vuonna 2035. Rakennemallin yhteydessä keskeistä on tarkentaa, että kyseessä on tavoitteellinen tilanne, joka on väestön trendiennustetta jonkin verran optimistisempi. Alueen asutus jatkuu nauhamaisena

Naantalista itään kohti Kaarinaa ja Piikkiötä. Tiivein asutus sijaitsee Ohikulkutien eteläpuoleisella alueella. Lisäksi kartalta erottuvat ulkopuolella sijaitsevat satelliittimaiset väestötiheydet kuten Lieto, Rusko ja Masku.



Kuva 1 Rakennemallin mukainen vuoden 2035 väestö Turun kaupunkiseudulla 250 x 250 m ykr-ruuduissa

Alla olevassa kartassa (kuva 2) on vastaavasti havainnollistettu rakennemallin väestötavoitteen mukainen kasvu verrattuna nykytilaan 250 x 250 m ruuduissa. Kasvut on jyvitetty ruutuihin suuntaa-antavasti. Keskeisimpinä kasvualueina erottuvat Turun keskustan länsipuolella sijaitseva Linnakaupunginosa, Hirvensalon pohjoisosat, Skanssin alue, Kaarinan keskusta ja Lemunniemi, Raision keskusta sekä Naantalin keskusta.



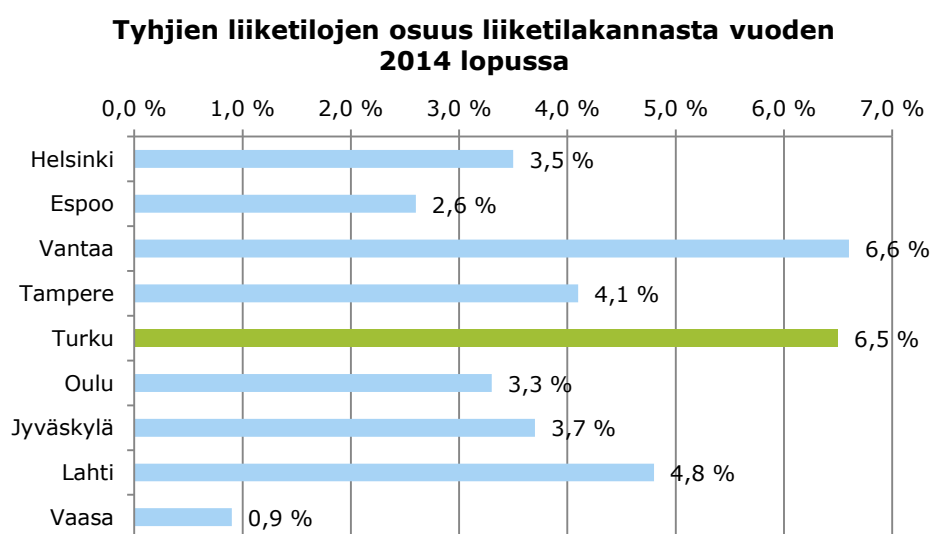
Kuva 2 Rakennemallin mukaiset väestön kasvualueet (2014-2035) 250 x 250 m ykr-ruuduissa

2. KAUPAN KEHITYS JA TRENDIT VARSINAIS SUOMESSA

2.1 Kaupan toimintaympäristössä kaupan palveluverkkoselvityksen jälkeen tapahtuneet muutokset

Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvityksen valmistumisen jälkeen Varsinais-Suomessa on tapahtunut joitain merkittäviä muutoksia kaupan rakenteessa. Skanssin laajennushanke on valmistunut ja sinne on sijoittunut urheilutarvikkeiden suurmyymälä XXL. Skanssin tuntumaan Biolaakson alueelle on sijoittunut suuria myymälöitä, mm. Gigantti, Stark, K-rauta, Plantagen sekä huonekaluliikkeitä. Kauppakeskus Myllyn noin 24 000 k-m²:n laajennus Raisiossa on aukeamassa syksyllä 2015. Loimaalle on selvityksen valmistumisen jälkeen avautunut hypermarket-kokoluokan Prisma ja Citymarket. Loimaalle on lisäksi syksyn 2015 kuluessa aukeamassa Lidl ja Tokmanni.

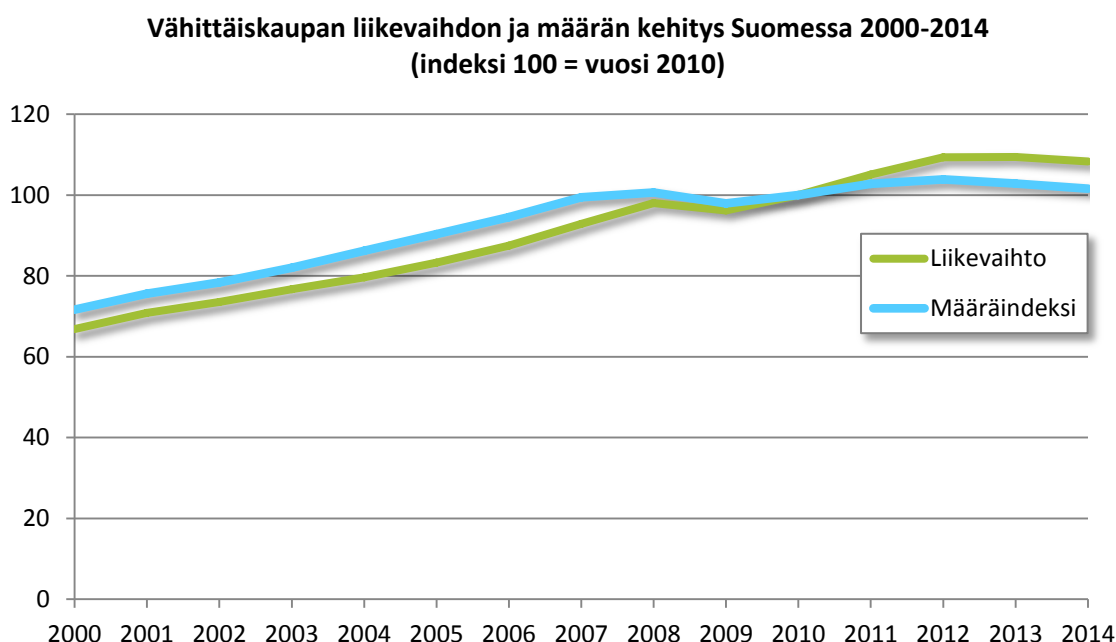
Turun keskustassa liiketilojen vajaakäyttöaste on viime vuosina kasvanut ja keskustan liiketiloista yli 5 prosenttia on tällä hetkellä tyhjillään, kun vielä vuonna 2008 vastaava luku oli 1,7 prosenttia. Yhteensä Turun liiketiloista jopa 6,6 prosenttia oli tyhjillään vuoden 2014 lopulla, mikä on selkeästi enemmän kuin pääkaupunkiseudulla keskimäärin (4,4 %) tai Tampereella (4,1 %).¹ Tyhjiä liiketiloja osuutta liiketilakannasta eri kaupungeissa on kuvattu seuraavassa kaaviossa (kuva 3). Turun keskustassa sijaitsevista tyhjiä liiketiloista merkittävimpänä voidaan mainita syksyllä 2014 lakkautettu Anttilan tavaratalo, jonka tilalle ei ole tullut uutta toimijaa. Myös TOK on joutunut sulkemaan Sokos Wiklund -tavaratalonsa ylimmän kerroksen. Forumin kauppakortteli on edelleen pääosin tyhjillään, minkä lisäksi Forumin korttelissa sijainnut TOK:n ravintolamaailma on lopettanut toimintansa. Forumia on kuitenkin kuluneen vuoden aikana pyritty elävöittämään esimerkiksi aloittaville yrittäjille osoitetuilla ilmaisilla pop up -liiketoimilla, minkä seurauksena tiloihin on sijoittunut myös joitakin vakinaisia toimijoita. Turun keskustan vahvasta viihtymisen roolista ja uudenlaisesta kaupunkikulttuurista puolestaan kertoo useiden suosittujen ja tasokkaiden ravintoloiden sekä kahviloiden syntyminen erityisesti Aurakadun varrelle, jokirantaan sekä Vähätorin ympäristöön. Palveluverkkoselvityksen valmistumisen jälkeen Varsinais-Suomessa on ollut nähtävissä myös esimerkkejä päivittäistavarakaupan verkkomyyntin kehittymisestä ns. Click&Collect- /keräily- ja noutopalveluiden muodossa.



Kuva 3 Tyhjiä liiketilojen osuus liiketilakannasta vuoden 2014 lopussa (Lähde: Catella, Markkinakatsaus - kevät 2015)

¹ Catella: Markkinakatsaus – kevät 2015

Suomen talous on viime vuodet ollut taantumassa, minkä seurauksena myös asukkaiden ostovoiman kehitys on jäänyt ennakoitua heikommaksi. Tällä on ollut suorat vaikutukset vähittäiskaupan kasvuedellytyksiin. Oheisessa kaaviossa (kuva 4) on havainnollistettu vähittäiskaupan kehitystä liikevaihto- ja määräindeksin avulla. Kaaviossa indeksiluku 100 kuvaa vuoden 2010 tilannetta. Vähittäiskaupan liikevaihto on vuodesta 2010 kasvanut jonkin verran (vuonna 2014 indeksi 108). Kun tarkastelusta poistetaan hintojen muutoksen vaikutus, on kaupan kasvu jäänyt määräindeksillä mitattuna lähes olemattomaksi (vuonna 2014 indeksi 101,6). Määräindeksistä havaitaan, että vähittäiskauppa ei ole käytännössä lainkaan kasvanut vuoden 2007 (indeksi 99,4) jälkeen, kun taas kasvu tätä edeltävällä ajanjaksolla on ollut hyvin nopeaa. Pitkittyneen nollakasvun ja epävarman tulevaisuuden kehityksen vuoksi palveluverkkoselvityksessä ostovoiman ja liiketilan tarpeelle arvioituja kasvulukuja voidaan pitää vain suuntaa-antavina, sillä tällä hetkellä karkeasti ainoa kaupan ostovoimaa lisäävä tekijä on väestönkasvu. Toisaalta on huomioitava myös toimialoitteiset erot kasvussa ja kasvupotentiaalissa; päivittäistavarakauppa on jatkanut tasaisesti kasvuaan taantumasta huolimatta lähinnä elintarvikkeiden hinnannousun takia, kun taas erikoistavarakauppaan taantuma sekä kaupan rakennemuutos ja uudet jakelukanavat ovat vaikuttaneet voimakkaammin pienentäen sekä liikevaihtoa että kasvunäkymiä.



Kuva 4 Vähittäiskaupan liikevaihdon ja määrän kehitys Suomessa 2000-2014

2.2 Kaupan toimintaympäristön trendit

Kaupan toimintaympäristön yleisiä trendejä ja Varsinais-Suomen kehityssuuntia käsiteltiin työpajassa, joka pidettiin selvityksen työkokouksen yhteydessä Turussa 28.8.2015. Työpajaan osallistuivat Varsinais-Suomen liitosta Heikki Saarento, Kaisa Äijö ja Lasse Nurmi, Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta Risto Rauhala, Turun kauppakamarista Paula Virri, Turun kauppakorkeakoulusta Heli Marjanen, Anna-Maija Kohijoki ja Meri Malmari sekä Rambollista Mari Pitkäaho ja Eero Salminen. Työpajassa käytiin läpi maakuntakaavan kaupan alueita (keskustat, kauppakeskukset, tiva-kaupan alueet ja paikalliset keskukset) pareissa ja ryhmittäin. Keskustelun tukena oli tau-lukko, jossa arvioitiin alueiden kehityssuuntia. Keskustelun havainnot ja muistiinpanot on esitetty tämän raportin liitteenä olevissa taulukoissa (Liite 1).

Yleisesti todettiin vähittäiskaupan muuttunut markkinatilanne. Heikkenevä kulutuskysyntä ja verkkokaupan kasvu vähentävät kaupan investointeja. Verkkokauppa näyttää nyt lähteneen vakavammin käyntiin, myös suuret ruokakaupat kokeilevat erilaisia tilaus- ja toimituspalveluita

(esim. Kauppakassi, Citymarket.fi). Toimialaliikumukset eivät rajaudu vain siihen, että tiva-kauppoihin ja tiva-alueille tulee myös muiden toimialojen kauppaa ja laajan valikoiman myymälöitä, vaan liikumukset toimivat myös toisin päin: tiva-kauppa kehittää keskustakonsepteja. Samoin esimerkiksi Suomeen tullessaan lähinnä suuria tiloja keskustojen ulkopuolelta hakenut XXL-urheilukauppa on tullut myös keskustoihin (esim. Helsingin Kluuvi). Tämä liittyy osittain myös nykyiseen vähittäiskaupan markkinatilanteeseen – keskustoissakin suuria tiloja on saatavilla edullisesti.

Keskustoissa viihtyminen ja palvelut korostuvat. Keskustojen kehitys ei etene kauppa edellä, vaan kauppa seuraa keskustojen muun vetovoiman kehittymistä. Turun keskustan asemasta maakunnan pääkaupunkina ei sinänsä oltu huolissaan, mutta keskustan nähtiin kyllä hiljentyneen kaupallisesti viime vuosina. Keskustoissa kaupan tilantarpeen ei uskottu merkittävästi kasvavan nykyisestä, vaan päinvastoin esimerkiksi tavarataloilta vapautuneita tiloja voisivat tulevaisuudessa siirtyä muuhun käyttöön, esimerkiksi co-work-toimitiloiksi. Keskustojen kilpailukeinoina nähtiin yleisesti viihtyisyys ja tapahtumatarjonta. Yksittäisenä tekijänä mainittiin myös tunnin juna Helsingin ja Turun välillä, millä olisi merkitystä varsinkin Salon ja Turun keskustojen yleiselle vetovoimalle. Keskustoissa sijaitsevat työpaikat nähtiin sekä uhkana että mahdollisuutena: uhkana silloin, jos keskustassa on vain työpaikkoja ja se johtaa iltaisin hiljenevään kaupunkiin; toisaalta mahdollisuutena keskustan liikkeille, palveluille ja ravintoloille. Työpaikat ovat tärkeitä varsinkin lounasruokaa tarjoaville ravintoloille. Turun keskustassa on havaittu työpaikkojen siirtymistä pois aivan ytimeistä mm. Logomoon ja Kupittaaalle, mikä on osaltaan hiljentänyt keskustaa.

Kauppakeskukset ja keskustan ulkopuoliset erikoistavarakaupan alueet kilpailevat ennen kaikkea keskenään. Yleisinä trendeinä havaittiin palveluiden tuominen kaupan keskittymiin. Tämä koskee erilaisten viihde- ja hyvinvointipalveluiden lisäksi myös julkisia palveluita. Varsinkin Piispanristin, Skanssin ja Itäharjun osalta mahdollisena kehityspolkuna nähtiin myös asumisen lisääminen ja erilaiset palveluasumisen konseptit. Uhkana keskustojen ulkopuolisille kaupan alueille nähtiin keskustan samankaltaisuus ja suuri koko, mikä voi johtaa kuluttajien kyllästymiseen.

Paljon tilaa vaativan kaupan alueista ainakin vahvimpien Turun seudun keskittymien nähtiin säilyvän tulevaisuudessakin. Uusia suurten yksiköiden avauksia lähivuosina tuskin kuitenkaan nähdään jo taloustilanteen takia. Keskittymiskehitys jatkuu vahvana – alueiden menestys riippuu yksittäisten toimijoiden sijoittumispäätöksistä. Ilman vahvaa veturiliikettä alueiden on vaikea menestyä. Yksittäisistä alueista Maskun Rivieran ja Krossin toteutumista seudullisena tiva-kaupan alueena pidettiin epätodennäköisenä. Kokonaan uusille keskuksille ei luultavasti synny kysyntää.

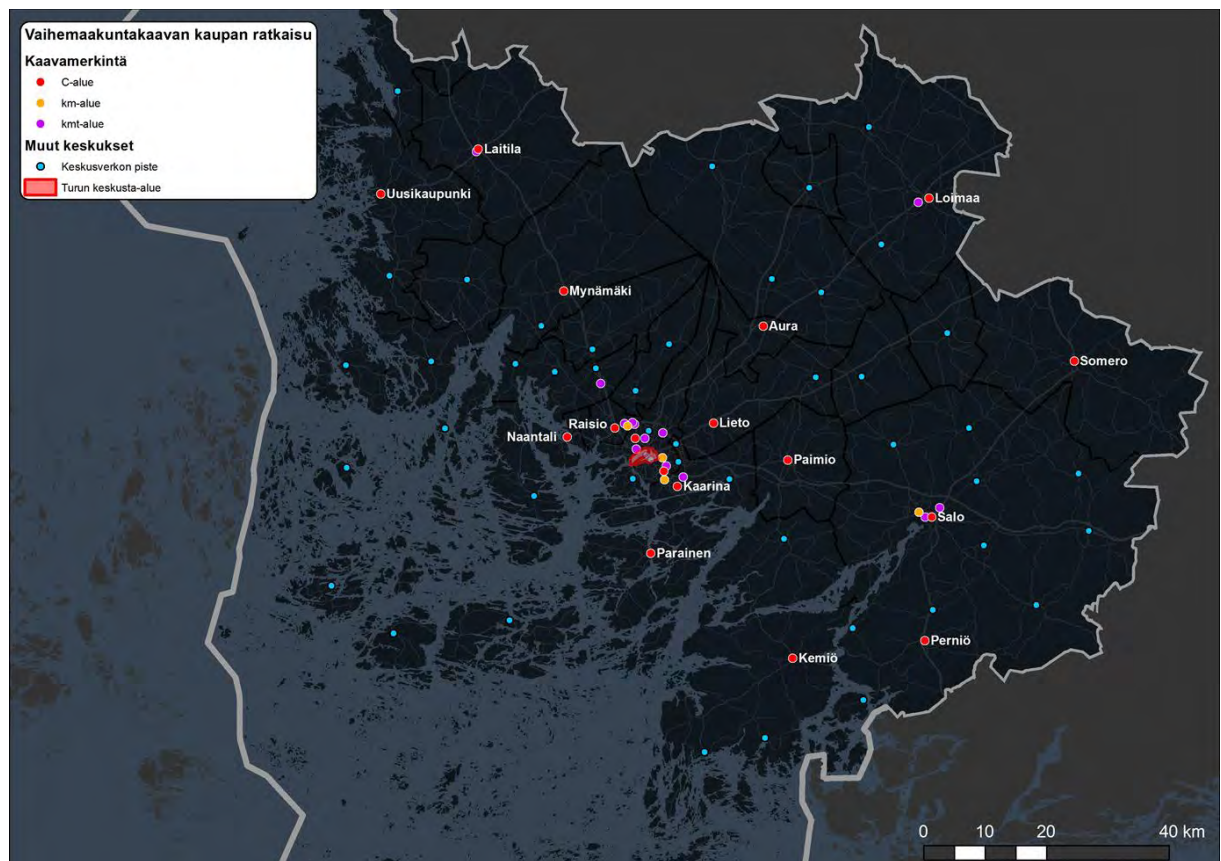
Paikallisten keskusten ja kaupan alueiden yhteydessä puhuttiin ennen kaikkea peruspalveluiden saavutettavuudesta. Tavoitteena ja toiveena on, että lähipalvelut säilyisivät vähintään nykyisellä tasolla sekä kuntakeskuksissa että kaupunkien lähiöissä. Erilaiset verkkokaupan kaupakassipalvelut nähtiin sekä uhkana että mahdollisuutena paikallisten keskusten ja kaupan alueiden kannalta: yhtäältä ne tuovat palveluja pienempiin keskuksiin ja voivat olla kannattava si-vuelinkeino nykyisille toimijoille, toisaalta ne voivat viedä markkinaosuuksia keskustojen nykyisiltä liikkeiltä. Keskustelussa muistutettiin myös siitä, että keskustoissa tulisi löytyä myös julkiset palvelut kaupallisten lisäksi, jotta ne voisivat pysyä elinvoimaisina. Tälle kiristynyt kuntatalous asettaa jatkossa yhä enemmän haasteita.

3. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN KAUPAN RATKAISU

3.1 Maakuntakaavan kaupan keskusverkko

Vaihemaakuntakaavassa on ratkaistu seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan sijoittuminen, seudullisen suuryksikön koon alaraja sekä suuryksikköjen enimmäismitoitus maakuntakaavan keskuksissa (pois lukien Turun keskusta, jota ei maakuntakeskuksena ole mitoitettu). Maakuntakaavassa on keskitytty vain ja ainoastaan seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan sijainnin ohjaukseen ja mitoitukseen. Ratkaisun yhtenä tavoitteena on ollut jättää kuntakaavoitukselle pelivaraa paikallisesti merkittävän kaupan kehittämiseksi MRL:n asettamissa puitteissa.

Vaihemaakuntakaavaluonnoksen kaupan merkinnät ja niiden sijoittuminen on kuvattu oheisessa kartassa (kuva 5). Kartalla on esitetty myös paikalliset keskuskeskukset, joita ei ole maakuntakaavan ratkaisussa mitoitettu.



Kuva 5 Vähittäiskauppaa koskevat kaavamerkinnät

3.2 Vaihemaakuntakaavan maankäyttöä ohjaavat merkinnät

Maakuntakaavan merkinnät koostuvat strategisemman tason kehittämisperiaatemarkinnöistä sekä aktiivisen maankäytön alueita/kohteita ohjaavista merkinnöistä. Alla on kuvattu maakuntakaavan merkinnöistä ja määräyksistä ne osat, joilla on merkitystä kaupan sijainnin ohjauksen kannalta.

3.2.1 Strategiset kehittämisperiaatemarkinnät sekä työpaikka-alueet



Kaupunkikehittämisen kohdealue -merkintä osoittaa ne ensisijaiset alueet, joilla yhdyskuntarakennetta tulee tiivistää ja rakentamistehokkuutta lisätä. Rakenteen kehittämisen tulee tukea kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennereittien parantamista sekä edistää palveluiden saavutettavuutta ja turvaamista. Palveluiden turvaamisen ja saavutettavuuden kannalta ensisijainen tavoite on kasvattaa taajamissa asuvien määrää ja asukastiheyttä. Lisäksi keskustojen taloudellisen elinvoimaisuuden ja kannattavuuden suhteen tulee varmistua siitä, että keskustoissa sijaitsevien työpaikkojen säilyminen turvataan. Lisäksi on tavoiteltavaa, että merkittävät työpaikkakeskittymät, ml. vähittäiskaupan seudulliset keskittymät ja tilaa vaativan kaupan alueet, sijaitsevat tulevaisuudessa joukkoliikennevyöhykkeellä.



Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -merkinnällä pyritään parantamaan alueen vetovoimaisuutta kehittämällä maankäyttöä ja edistämällä palveluiden saavutettavuutta ja turvaamista erityisesti kevyen liikenteen reittejä kehittämällä.

TP

Työpaikkatoimintojen alue -merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävien julkisten tai yksityisten palvelujen, työpaikkatoimintojen, toimitilakeskittymien ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuustoimintojen alueet. Merkintää on tarkennettu siten, että selite ei enää sisällä ajatusta tiva-kaupan / tilaa vievien toimitilakeskittymien sijoittamisesta alueelle.



Muuttuva työpaikkatoimintojen alue -merkinnällä osoitetaan maankäytön painotukseltaan muuttuvat työpaikkatoimintojen alueet. Suunnittelumääräyksen mukaan uusien seudullisesti merkittävien toimintojen kehittäminen alueelle edellyttää maankäytön, liikenteellisten ratkaisujen ja palvelujen kehittämistä kaupunki-/taajamakuva eheyttävällä ja alueen ominaispiirteet huomioivalla suunnittelulla.

3.2.2 Kaupan sijoittumista ja mitoitusta ohjaavat maakuntakaavan merkinnät

Keskustatoimintojen alueet

C

Keskustatoimintojen alue -merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät keskustahakuisten palvelu-, hallinto- ja muiden toimintojen alueet sekä niihin liittyvät liikennealueet ja puistot. Keskustatoimintojen alueelle saa sijoittaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön/-yksiköitä. Suuryksiköiden osuus enintään X k-m², joka tulee jakaa useamman yksikön kesken. Suunnittelumääräyksen mukaan alueiden maankäytön, liikenteellisten ratkaisujen ja palvelujen yhteensovittamisen tulee olla kaupunki-/taajamakuva eheyttävää ja alueen ominaispiirteet huomioivaa.

- Turun keskusta, Länsikeskus ja Skanssi, Raisio, Kaarina, Lieto, Naantali, Paimio, Mynämäki, Laitila, Uusikaupunki, Parainen, Kemiö, Loimaa, Salo, Perniö ja Somero
- Turun keskustaa lukuun ottamatta kaikkiin keskuksiin on osoitettu vähittäiskaupan suuryksikköjen yhteenlaskettu enimmäismäärä
- Aikaisemmissa maakuntakaavoissa olleet Suomensjärven ja Kiskon c-kohdemerkinnät on poistettu ja Halikon C-alue on muutettu työpaikkatoimintojen (TP) ja kaupan alueeksi (km)



Mahdollinen tuleva keskustatoimintojen alue -merkinnällä osoitetaan tulevaisuuden maankäytöltään mahdollisesti keskustatoimintojen alueeksi kehittyvät alueet. Merkintää koskevat samat määräykset kuin C-merkintää.

- merkintää on käytetty Auran keskustalle, jonka potentiaalia seudullisesti merkittävänä keskuksena on haluttu korostaa

Keskustojen ulkopuoliset vähittäiskaupan alueet



Vähittäiskaupan alue -merkinnän osoittamille alueille saa sijoittaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön/-yksiköitä. Suuryksiköiden osuus enintään X k-m², sisältää myös keskustahakuista päivittäis- ja erikoistavarakauppaa, enintään Y k-m². Alueelle osoitettu kaupan kerrosala tulee jakaa useamman yksikön kesken.

- Mylly, Itäharju, Piispanristi ja Halikko
- Olemassa olevat keskusta-alueiden ulkopuoliset, seudullisesti merkittävät, päivittäis- ja erikoistavarakaupan alueet on osoitettu km-osa-alueerajausmerkinnällä
- merkintä korvaa voimassa olevan maakuntakaavan Halikon C-aluemerkinnän ja km-kohdemerkinnät Raision Myllyn, Turun Itäharjun sekä Kaarinan Piispanristin osalta
- Muut km-kohdemerkinnät poistuvat, koska niiden alueilla sijaitseva ja mahdollisesti kehittyvä kauppa jää seudullisen merkittävyyden alarajan alle.



Vähittäiskaupan alue (tiva) -merkinnän alueille saa sijoittaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön/-yksiköitä tilaa vaativan erikoistavarakaupan (rauta-, kodinkone-, puutarha-, auto- ja venekauppa) tarpeisiin. Kokonaismitoitus X k-m², joka tulee jakaa useamman yksikön kesken.

- Turun Biolaakso, Krossi, Pitkämäki, Oriketo ja Rieskalähteentie, Raision Itäniitty, Hauninen ja Kuninkoja, Masku Riviera, Loimaanportti, Salon Paukkula ja Meriniitty, Laitila KM
- merkinnällä on osoitettu paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan alueet, joita ei ole aiemmissa maakuntakaavoissa ohjattu, koska ne eivät ole kuuluneet MRL:n suuryksiköiden erityisen sijainnin ohjauksen piiriin
- alueet sijoittuvat taajamarakenteeseen kehä- ja sisääntuloteiden varsille. Lisäksi alueilla kehittävän kaupan tulee olla asiointitiheydeltään vähäistä eikä se saa kilpailla keskusta-alueiden kaupan kanssa

4. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Vaihemaakuntakaavaluonnoksen vaikutusten arviointi rakentuu otsikkotasolla Maankäyttö- ja rakennuslain 71 b §:ssä osoitettujen kolmen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumiselle osoitetun erityisvaatimuksen ympärille. Näiden lisäksi on erikseen arvioitu kaavan vaikutuksia elinkeinoelämälle ja kaupan kilpailuympäristöön. Vaikutusten arvioinnissa on eri teemojen sisällä huomioitu myös kaavaluonnoksen muut keskeiset vaikutukset, jotka kohdistuvat esimerkiksi alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, ihmisten elinympäristöön ja arjen sujuvuuteen.

4.1 Vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen

Suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen (MRL 71 b §)

Vaihemaakuntakaavaluonnoksen vaikutuksia keskusta-alueiden palveluihin sekä niiden kehittämisedellytyksiin on arvioitu tarkastelemalla kaavamitoituksen jakautumista alueittain ja kaavamerkinnöittäin, mitoituksen sijoittumista suhteessa asutukseen ja asutuksen kasvuun sekä keskusten mitoituksessa tapahtuvien muutosten vaikutusta keskusten keskinäiseen painoarvoon sekä eri keskuksiin suuntautuvien asiointien määrään. Keskeisiä kysymyksiä ovat, miten ratkaisu vaikuttaa keskusta-alueisiin sekä keskustan ulkopuolisiin kaupan alueisiin, miten Turun kaupunkiseudulla tapahtuva vähittäiskaupan kasvu vaikuttaa seutukeskusten kaupalliseen asemaan sekä mikä vaikutus kaavaratkaisulla on lähipalveluiden toiminta- ja kehittämisedellytyksiin.

4.1.1 Kaupan palveluverkon kehittyminen keskustyypeittäin

Vaihemaakuntakaavaluonnoksen mitoitus kunnittain ja seuduittain sekä kaavamerkinnöittäin on esitetty oheisessa taulukossa 1. Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa koko maakunnan suuryksikkömitoitukseksi on osoitettu yhteensä noin 1,3 miljoonaa k-m². Kokonaismitoituksesta Turun seudulle on osoitettu 920 000 k-m² (69 %), Salon seudulle 250 000 k-m² (19 %), Loimaan seudulle 83 000 k-m² (6 %), Vakka-Suomen seudulle 48 000 k-m² (4 %) ja Turunmaan seudulle 36 000 k-m² (3 %). Kaavamerkinnöittäin tarkasteltuna kokonaismitoituksesta noin 43 % on osoitettu keskustatoimintojen alueelle (C), 20 % keskustan ulkopuolisille alueille (km) ja 37 % tilaa vievän kaupan alueille (kmt).

Taulukko 1 Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa osoitettu vähittäiskaupan suuryksikkömitoitus (*Turun keskusta-alueita ei ole mitoitettu)

Alue	Keskustatoimintojen alueet (C)		Vähittäiskaupan alueet (km)		Tiva-kaupan alueet (kmt)			Yhteensä
	C	C/m	TP-km	TP/m-km	TP-kmt	TP/m-kmt	KMT-res	
Turku*	200 000			50 000	100 000	30 000		380 000
Raisio	25 000		120 000		158 000			303 000
Kaarina	25 000			45 000	36 000			106 000
Naantali	20 000							20 000
Lieto	25 000							25 000
Masku					50 000			50 000
Mynämäki	16 000							16 000
Paimio	20 000							20 000
Turun seutu	331 000	0	120 000	95 000	344 000	30 000	0	920 000
Salo	108 000		50 000		70 000		10 000	238 000
Somero	12 000							12 000
Salon seutu	120 000	0	50 000	0	70 000	0	10 000	250 000
Loimaa	40 000				30 000			70 000
Aura		13 000						13 000
Loimaan seutu	40 000	13 000	0	0	30 000	0	0	83 000
Uusikaupunki	20 000							20 000
Laitila	20 000					8 000		28 000
Vakka-Suomen seutu	40 000	0	0	0	0	8 000	0	48 000
Parainen	20 000							20 000
Kemiönsaari	16 000							16 000
Turunmaan seutu	36 000	0	0	0	0	0	0	36 000
Varsinais-Suomi	567 000	13 000	170 000	95 000	444 000	38 000	10 000	1 337 000

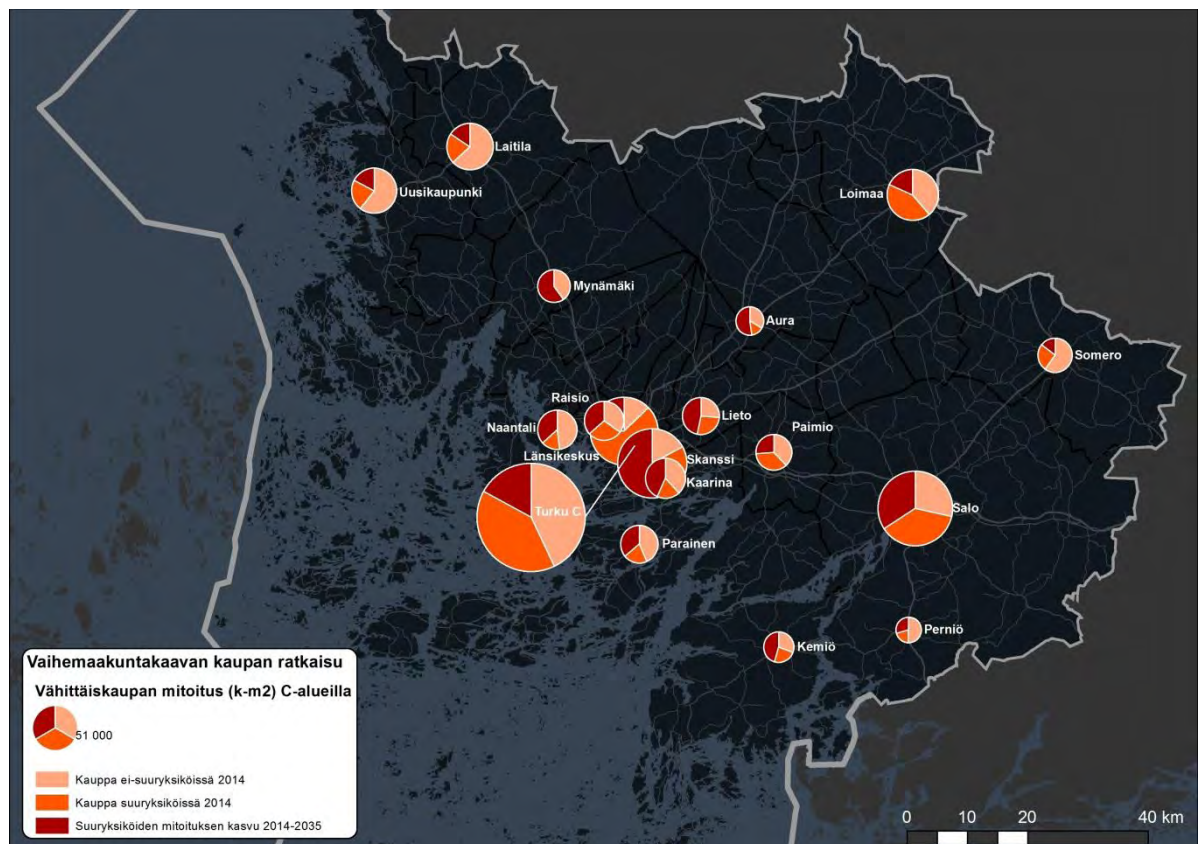
Vaihemaakuntakaavaluonnoksen osoittamaa vähittäiskaupan suuryksikkömitoituksen kasvua verrattuna nykytilaan on kuvattu taulukossa 2. Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa osoitettu vähittäiskaupan suuryksikkömitoitus mahdollistaisi yhteensä noin 540 000 k-m²:n (+67 %) kasvun. Tästä kasvusta noin 67 % on osoitettu Turun seudulle, mikä vastaa melko tarkasti nykyistä vähittäiskaupan suuryksikköpinta-alan jakaumaa maakunnassa. Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitettu kasvu on kokonaisuudessaan eri seutujen tasapainoista kehittymistä tukevaa, eikä seutujen keskinäisissä painoarvoissa tapahdu juurikaan muutoksia uuden mitoituksen myötä.

Mitoitetusta kasvusta noin 300 000 k-m² (56 % kokonaiskasvusta) on osoitettu keskustatoimintojen (C) alueille. Keskustojen ulkopuolisille erikoiskaupan alueille puolestaan on osoitettu lisämitoitusta noin 77 000 k-m² (14 % kokonaiskasvusta) ja tiva-alueille noin 159 000 k-m² (30 % kokonaiskasvusta). Vaihemaakuntakaavan mitoituksen kasvu on näin ollen keskustatoimintojen alueita painottava ja luo näille erittäin hyvät kaupalliset kehittymisedellytykset.

Taulukko 2 Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa osoitettu vähittäiskaupan suuryksikkömitoituksen kasvu (k-m²) verrattuna nykytilaan (* Turun keskusta-alueita ei ole mitoitettu)

Alue	Keskustatoimintojen alueet (C)		Vähittäiskaupan alueet (km)		Tiva-kaupan alueet (kmt)			Yhteensä
	C	C/m	TP-km	TP/m-km	TP-kmt	TP/m-kmt	KMT-res	
Turku*	94 900			17 200	19 400	24 000		155 500
Raisio	14 000		35 100		33 900			83 000
Kaarina	17 500			11 700	16 800			46 000
Naantali	14 100							14 100
Lieto	15 900							15 900
Masku	0				22 100			22 100
Mynämäki	16 000							16 000
Paimio	8 500							8 500
Turun seutu	180 900	0	35 100	28 900	92 200	24 000	0	361 100
Salo	52 600		13 100		21 700		4 700	92 100
Somero	4 300							4 300
Salon seutu	56 900	0	13 100	0	21 700	0	4 700	96 400
Loimaa	12 000				10 800			22 800
Aura		10 200						10 200
Loimaan seutu	12 000	10 200	0	0	10 800	0	0	33 000
Uusikaupunki	8 750							8 750
Laitila	8 450					6 000		14 450
Vakka-Suomen seutu	17 200	0	0	0	0	6 000	0	23 200
Parainen	12 800							12 800
Kemiönsaari	10 500							10 500
Turunmaan seutu	23 300	0	0	0	0	0	0	23 300
Varsinais-Suomi	290 300	10 200	48 200	28 900	124 700	30 000	4 700	537 000

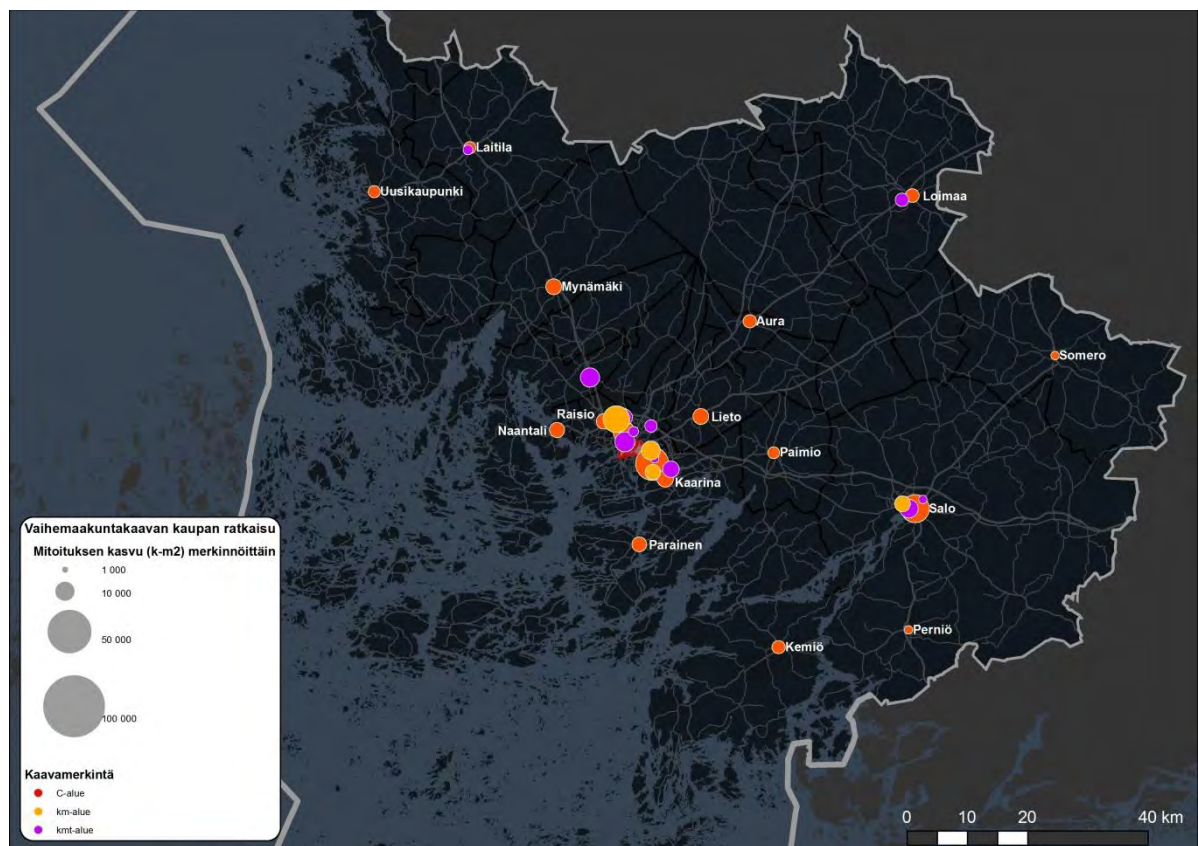
Vaihemaakuntakaavan suuryksikkömitoitusta on havainnollistettu keskustatoimintojen alueiden (C) osalta seuraavalla kartalla (kuva 6). Kartassa ympyrän koko osoittaa vaihemaakuntakaavaluonnoksen mukaisen vähittäiskaupan nykyisen pinta-alan eriteltynä suuryksiköihin ja paikallisiin (alle 2 000 k-m²) yksiköihin sekä suuryksikkömitoituksen kasvun keskuksittain. Haalein punainen sävy kuvaa vähittäiskaupan pinta-alaa alle 2 000 k-m² yksiköissä ja oranssi väri suuryksiköissä sijaitsevaa pinta-alaa (k-m²) nykytilanteessa. Punainen väri puolestaan kuvaa vaihemaakuntakaavaehdotuksen osoittamaa mitoituksen kasvua. Kartasta voidaan havaita Turun kaupunkiseudun painoarvo koko maakunnan tasolla; kartalla korostuvat Skanssin ja Länsikeskuksen nykyinen suuryksikkötarjonta ja mitoitettu kasvu. Myös Turun keskustan merkitys maakunnan kaupallisena keskuksena on selkeästi nähtävissä kartasta. Turun keskustatoimintojen aluetta ei ole maakuntakaavassa mitoitettu, mutta havainnollistuksen vuoksi kuvassa alueelle on osoitettu 27 %:n suuryksikköpinta-alan kasvu. Muualla maakunnassa kaupan suuryksiköt sijaitsevat pääosin seutukeskuksissa: Salossa, Loimaalla, Laitilassa ja Uudessakaupungissa sekä Paraisilla. Kokonaan tai melkein kokonaan uusia keskuksia ovat Mynämäki ja Aura. Turun keskusta-alueella ei ole maakuntakaavassa mitoitettu; maakunnan tasolla Turun keskusta on edelleen selkeästi tärkein kaupan keskittymä. Turun keskusta-alueella sijaitsee vähittäiskauppaa yhteensä noin 240 000 k-m², josta yli 117 000 k-m² suuryksiköissä. Turussa on siis selvästi enemmän kaupan suuryksikköpinta-alaa kuin esimerkiksi Länsikeskuksessa (71 700 k-m²), Skanssissa (33 400 k-m²), Myllyssä (84 900 k-m²) tai Salossa (52 200 k-m²). Turun keskusta-alueen nykyinen suuryksikköpinta-ala on hieman suurempi kuin Länsikeskuksen tai Skanssin maksimimitoituksen sallima suuryksikkömitoitus. Toisaalta on huomioitava, että Turun keskustassa on suuryksikköpinta-alaa myös huomattavasti tyhjillään, esimerkiksi Kivikukkaron liikekiinteistössä (entinen Anttila).



Kuva 6

Keskustatoimintojen alueiden (C) suuryksiköissä sijaitsevan vähittäiskaupan nykypinta-ala ja vaihemaakuntakaavaluonnoksen mahdollistama mitoituksen kasvu

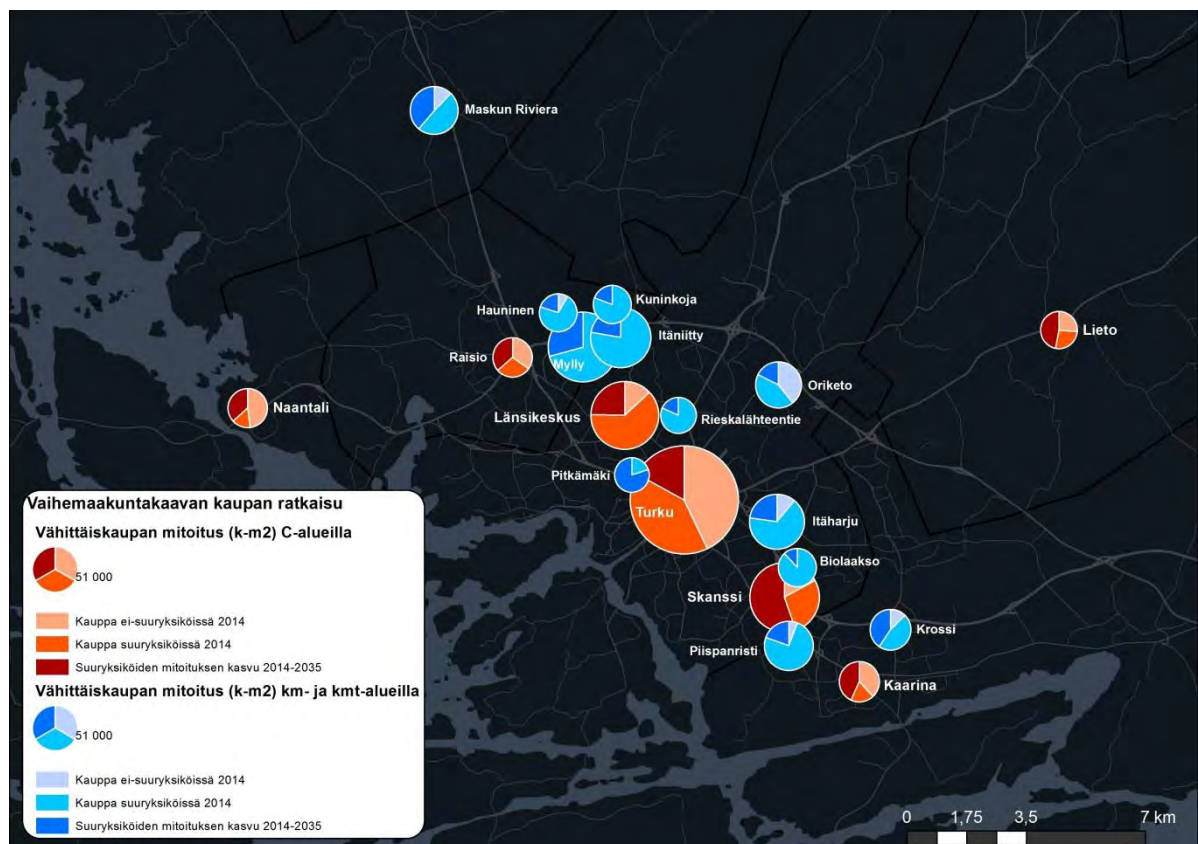
Suuryksikkömitoituksen kasvua verrattuna nykytilaan kaikkien kaavamerkintöjen osalta on kuvattu seuraavassa kartassa (kuva 7). Teemoituksessa ympyrän koko kuvaa vaihemaakuntakaavaluonnoksessa mahdollistettua suuryksikkömitoituksen kasvua ja väri puolestaan kuvaa kaavamerkintää. Kartalta voidaan havaita, että absoluuttisesti suurin kasvu on mahdollistettu Turussa Skanssissa ja Länsikeskuksessa sekä seutukeskuksista Salossa. Merkittävänä uuden mitoituksen kohteena näyttäytyy myös Myllyn km-alue huolimatta siitä, että alueella sijaitsee jo nykytilassa huomattava määrä suuryksiköissä olevaa vähittäiskauppaa. Salossa keskustatoimintojen alueelle mitoitettu kasvu on selkeästi suurempi verrattuna keskustan ulkopuolisiin kaupan alueisiin (Hallikko km, Meriniitty ja Paukkula kmt). Loimaalla ja Laitilassa keskustojen ulkopuolelle sijaitseville tiva-kaupan alueille (kmt) on osoitettu kasvua lähes yhtä paljon kuin kyseisten keskusten keskustatoimintojen (c) alueille. Näillä keskuksilla saattaa olla haitallisia vaikutuksia keskustojen elinvoimaisuuteen ja kaupallisiin kehittämisedellytyksiin, mikäli alueille sijoittuisi merkittävästi myös luonteeltaan keskusta-alueille soveltuvaa erikoiskauppaa.



Kuva 7

Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitettu kasvu kaavamerkinnöittäin

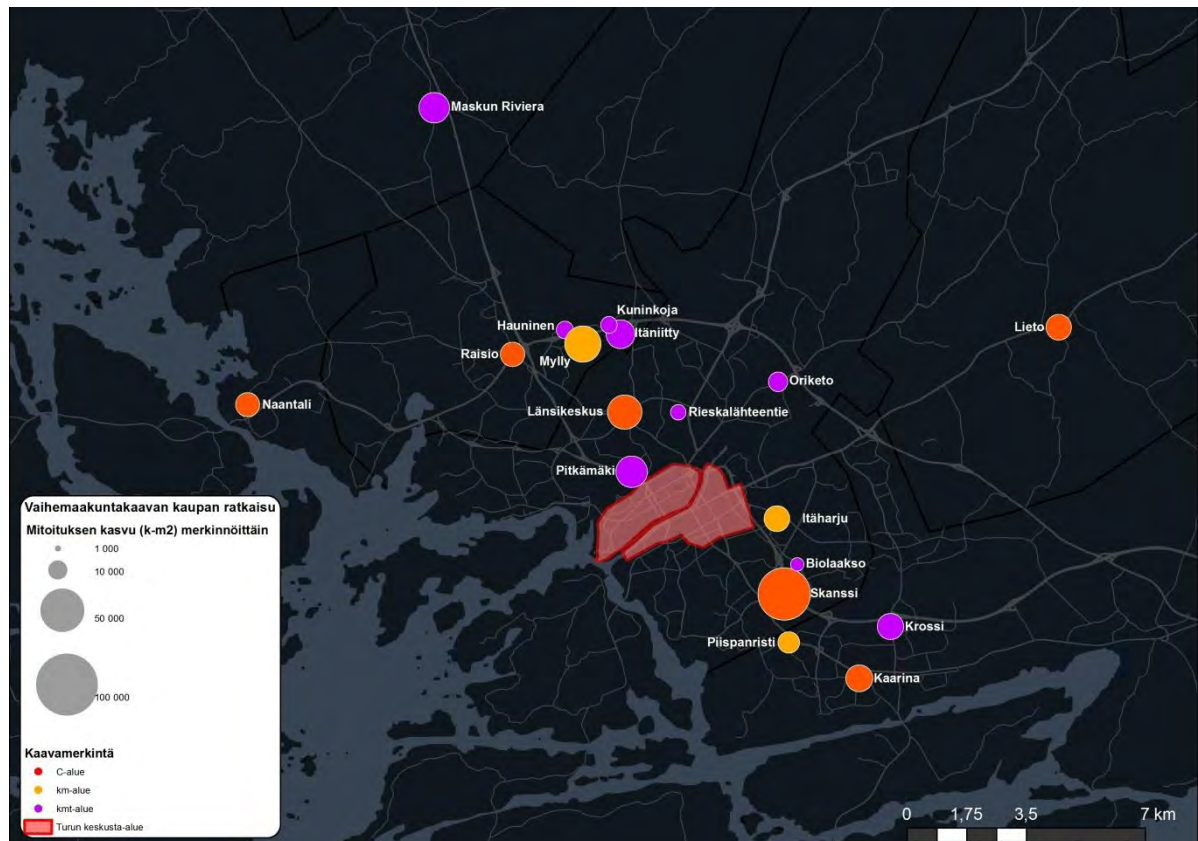
Seuraavassa kartassa (kuva 8) on havainnollistettu suuryksiköissä sijaitsevan vähittäiskaupan nykypinta-alaa sekä vaihemaakuntakaavaluonnoksen osoittamaa mitoituksen kasvua Turun kaupunkiseudulla. Punaisen sävyiset ympyrät kuvaavat kaavassa keskustatoimintojen alueiksi osoitettuja keskuksia ja sinisen sävyiset puolestaan keskustojen ulkopuolisia erikois- ja tiva-kaupan alueita. Kaupan kehittämisen muutosalueita kaavassa ovat Pitkämäki, Itäharju sekä Piispanristi. Nykytilanteessa vähittäiskaupan painopiste sijaitsee Turun keskustan länsi-/pohjoispuolella Länssikeskuksen ja Raision Myllyn alueen muodostamalla vyöhykkeellä, jossa sijaitsee monipuolisesti päivittäistavarakaupan, erikoistavarakaupan sekä tiva-kaupan suuryksiköitä. Vaihemaakuntakaavaluonnoksen kaupan ratkaisulla on pyritty tasapainottamaan kaupunkiseudun vähittäiskaupan tarjontaa erityisesti Skanssin keskustatoimintojen alueen väljällä mitoituksella, mutta myös luomalla hyvät kehittymisedellytykset muille kaupallisille keskittymille (Itäharju, Piispanristi, Krossi). Palveluverkkoselvityksen valmistumisen jälkeen Skanssin ja Biolaakson kaupan tarjonnan kehittyminen on jo osaltaan tasoittanut kaupan pinta-alan sijoittumista kaupunkiseudulla.



Kuva 8

Vähittäiskaupan suuryksiköissä sijaitseva vähittäiskaupan nykypinta-ala ja vaihemaakuntakaavan mahdollistama mitoituksen kasvu Turun kaupunkiseudulla

Seuraavalla kartalla (kuva 9) on havainnollistettu vaihemaakuntakaavaluonnoksessa osoitetun vähittäiskaupan suuryksikkömitoituksen mahdollistama kasvu kaavamerkinnöittäin Turun kaupunkiseudulla. Kaavan mitoitus mahdollistaa kasvua kaikille nykyisille kaupan keskittymille ja tukee tasapainoista kaupan kehittymistä kaupunkiseudulla. Kaavassa osoitetun lisämitoituksen ohella on huomioitava se, että nykyisestä vähittäiskaupan suuryksikköpinta-alasta merkittävä osa on tyhjiällä erityisesti Länsikeskuksen, Piispanristin ja Krossin alueilla. Näissä keskuksissa mahdollisuuksia kaupan kehittämis- ja uudistamistoimenpiteiden toteuttamiselle on maksimimitoituksen puitteissa uuden mitoituksen ja uusien myymälätilojen lisäksi joko nykyisiä rakennuksia hyödyntämällä tai rakentamalla vanhojen liikekiinteistöjen tilalle uusia kaupan yksiköitä.

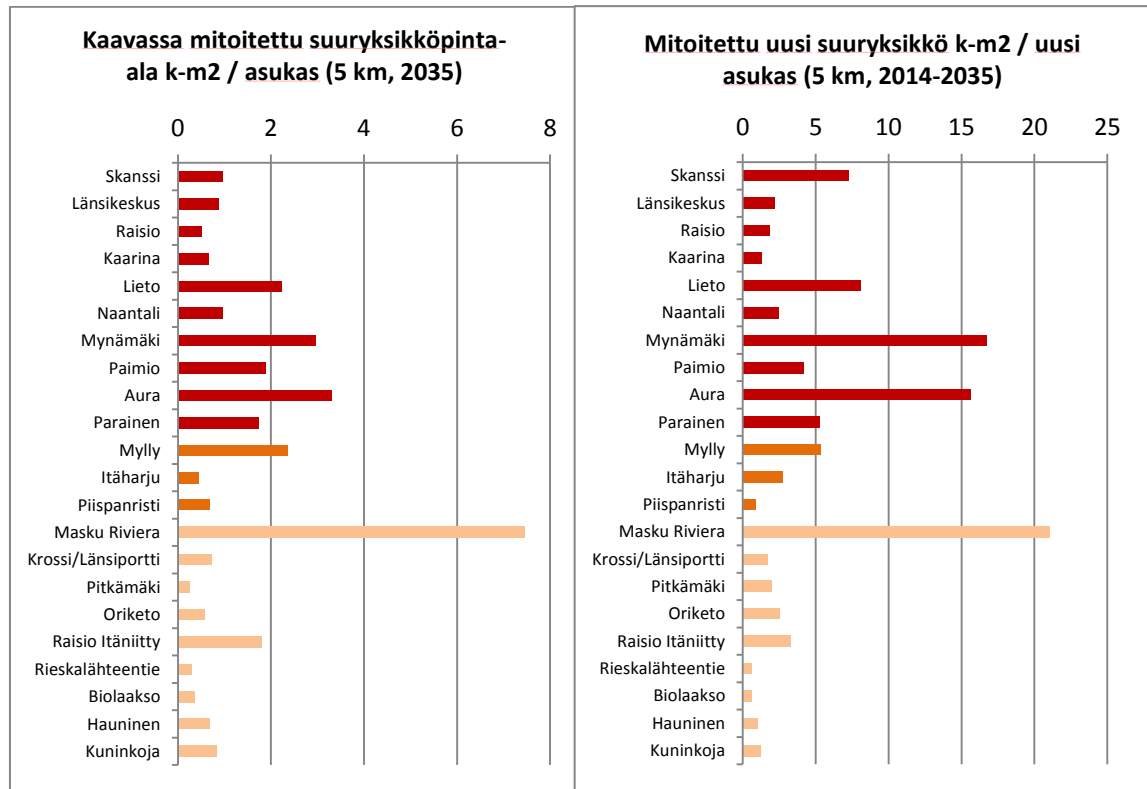


Kuva 9 Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitettu kasvu kaavamerkinnöittäin Turun kaupunkiseudulla

Seuraavissa kaaviossa (kuva 10) on havainnollistettu vaihemaakuntakaavaluonnoksessa osoitettua kaupan suuryksiköiden maksimimitoitusta suhteessa väestön määrään vuonna 2035 sekä mitoituksen kasvun ja väestönkasvun välistä suhdetta. Kaaviossa punainen väri kuvaa keskusta-toimintojen alueita (c), oranssi keskustan ulkopuolisia erikoiskaupan alueita (km) ja haalean oranssi tiva-kaupan alueita (kmt). Tarkastelu on rajattu Turun seudun rakennemallialueelle, josta on ollut saatavissa alueille osoitettu väestön kasvutavoite. Tarkastelussa väestö on laskettu viiden kilometrin etäisyydeltä keskustasta, mistä johtuen keskuksilla on osittain päällekkäiset lähi-vaikutusalueet. Tarkastelu antaa kuitenkin kuvan siitä, miten maakuntakaavassa mitoitettut Turun rakennemallialueen keskukset sijoittuvat suhteessa yhdyskuntarakenteeseen ja asutukseen.

Vasemmanpuoleisessa kaaviossa on kuvattu sitä, kuinka monta vähittäiskaupan mitoitettua suuryksikkökerrosneliömetriä on asukasta kohden kaavamerkinnöittäin vuonna 2035. Ylivoimaisesti eniten mitoitettuja kerrosneliöitä asukasta kohden on Maskussa (7,5 k-m2/asukas). Yli 2 k-m2/asukas ylittyisi pääosin Turun kaupunkiseudun ulkopuolisissa keskuksissa, mutta myös Myllyssä. Turun kaupunkiseudulla on tiheästä asutuksesta johtuen vain noin 1 k-m2/asukas mitoitettuna tilanteessa. Oikeanpuoleisessa kaaviossa on kuvattu rakennemallin väestön muutosta suhteessa mitoitettun pinta-alan kasvuun, eli karkeasti kuinka monta uutta vähittäiskaupan suuryksi-

köissä sijaitsevaan kerrosneliötä uusi asukas saa. Tarkastelussa erottuvat uusien mitoitettujen keskusten (Mynämäki ja Aura) lisäksi erityisesti Maskun Riviera, Liedon keskusta sekä Skanssi. Kaavioista voidaan johtopäätöksenä todetta, että kaupunkiseudun ulkopuolella harvemmassa rakenteessa sijaitsevat keskukset ovat ”seudullisempia” ja tarvitsevat toimiakseen laajemman vaikutusalueen kuin Turun kaupunkiseudulla, tiiviin asutuksen tuntumassa sijaitsevat keskukset. Toisaalta kaupunkiseudun keskukset yhteenlaskettuna, kaupunkiseudun vyöhykkeenä, ovat vahvasti seudullinen rakenne.



Kuva 10 Kaavan mitoitus suhteessa väestön määrään Turun rakennemallialueella 5 km:n säteellä kaupallisesta keskuksesta vuonna 2035

4.1.2 Vaikutukset asiointien suuntautumiseen

Asiointien suuntautumista on tarkasteltu Huffin vetovoimamallin avulla. Mallissa vaikuttavina tekijöinä ovat asukkaan etäisyys kaikkiin keskuksiin ja toisaalta keskusten houkuttelevuutta kuvaavana vetovoimatekijänä keskuksen mitoitettu koko. Huffin vetovoimamallin avulla voidaan tarkastella, miten asiointien suuntautuminen muuttuu, kun keskusten keskinäisiä voimasuhteita (eli mitoitettua pinta-alaa) muutetaan. Tarkastelussa väestönä on käytetty Turun seudun rakennemallin mukaista tavoitteellista tilannetta vuonna 2035.

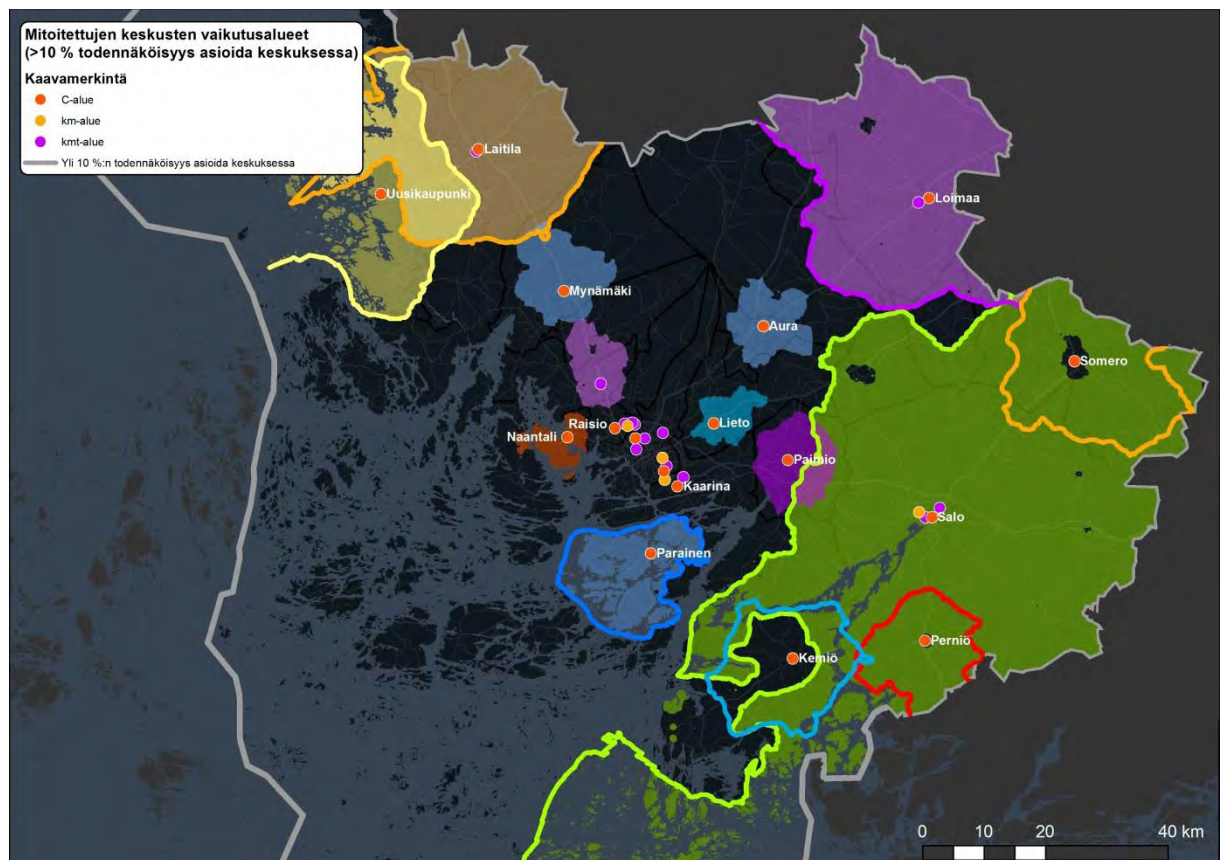
Huffin vetovoimamallin käyttö maankäyttö- ja rakennuslain mukaisten vaikutusten arvioinnissa on perusteltua kahdesta syystä: 1) mallin on todettu heijastavan hyvin empiirisesti tutkittua asiointikäyttäytymistä sekä vähittäiskaupan vaikutusalueita² ja 2) mallin avulla voidaan tutkia, mitä vaikutuksia kaavaratkaisulla on kaupan palveluverkon tasapainoon ja mallinnettuihin asiointeihin. Mallin peruseriaatteena on se, että mitä suurempi kaupallinen keskus on, sitä kauemmaksi sen vaikutusalue ulottuu. Vaikutusalueen laajuuteen ja muotoon vaikuttaa myös muiden keskusten sijainti ja koko. Mallin avulla voidaan myös perustella kaupan lisämitoituksen kohdentaminen erityisesti väestömäärältään ja -kasvuoletuksiltaan suurimmille alueille; mikäli kaupan kasvua mitoitettaisiin merkittävässä määrin yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle tai väestörakenteeseen

² k.s. esim. Malmari, Meri (2010) Kauppakeskusten ja ostosalueiden vaikutusalueiden määrittäminen : vaikutusalueiden empiirinen rajaaminen ja teoreettinen mallintaminen. Turun kauppakorkeakoulu.

nähdessä epätasapainoisesti, heijastuisi tämä herkästi kasvavina asiointimäärinä ja asiointimatkojen pituuksina.

Oheisella kartalla (kuva 11) on havainnollistettu vaihemaakuntakaavaluonnoksen mahdollistaman maksimimitoituksen mukaisia vaikutusalueita. Kartalla on kuvattu keskuksittain alue, jonka sisältä yli 10 % kaikista vähittäiskaupan asioinneista suuntautuu tarkasteltavaan keskukseseen. Tarkastelua varten kaikki kaupan pinta-ala (nykyinen + mitoitettu) on summattu yhteen. Lisäksi vaikutusalueiden laskemisen yhteydessä on tiettyjen, toisiaan lähellä sijaitsevien keskusten kohdalla laskettu todennäköisyyksien summa. Tällaisia keskuksia ovat esimerkiksi Salo (Salon keskusta, Meriniitty, Halikko ja Somerontie), Loimaa (Loimaan keskusta ja Niittykulma) sekä Laitila (Laitilan keskusta ja ulkopuolinen tiva-kaupan alue). Turun kaupunkiseutua tarkasteltaessa todennäköisyyksissä on summattu yhteen kaikkiin ydinkaupunkiseudun (Turku, Raisio, Kaarina) keskuksiin kohdistuvat asiointit. **Turun kaupunkiseudun keskusten vaikutusalue kattaa koko maakunnan, minkä vuoksi sitä ei ole kartalla erikseen havainnollistettu.** Kartalla merkittyjen keskusten lisäksi tarkastelussa on ollut mukana sekä mitoittamattomat keskusverkon kaupan pisteet sekä maakunnan ulkopuolella sijaitsevat merkittävimmät keskuksat.

Kartalta voidaan havaita seutukeskusten laaja vaikutusalue; Salo vaikutusalue kattaa valtaosan maakunnan itäisestä puolesta ja sitä rajaavat Loimaan sekä Turun kaupunkiseudun kaupallisten keskittymien vaikutusalueet. Salo seutukeskuksen vaikutusalueen sisällä Somerolle, Perniölle ja Kemiölle muodostuu omat vaikutusalueensa. Loimaan vaikutusalue ulottuu Loimaan lisäksi Oripäähän sekä osin Pöytyälle. Laitilan ja uudenkaupungin yhteenlaskettu vaikutusalue kattaa valtaosan Vakka-Suomesta; huomioitavaa on se, että näiden keskusten vaikutusalueet menevät osin päällekkäin.



Kuva 11 Vaihemaakuntakaavassa mitoitettujen keskusten mallinnetut vaikutusalueet ($p > 10\%$)

Huffin vetovoimamallin avulla on tarkasteltu sitä, miten asioinnit muuttuvat keskusten mitoituksen muuttuessa. Lähtötilanteena (VE0) on käytetty keskuksissa sijaitsevaa vähittäiskaupan nykyistä pinta-alaa sekä vuoden 2035 väestöä. Tuleva väestö on ollut lähtökohtana siksi, että keskeistä on selvittää erityisesti kaupan mitoituksen aiheuttamat vaikutukset keskusten suhteellisessa asemassa. Jos lähtökohtana käytettäisiin nykyistä väestöä, hämärtyisivät mitoituksen aiheuttamat muutokset, sillä nykytilanteeseen nähden kasvava väestö lisää todellisuudessa kokonaisasiointien sekä eri keskuksiin ohjautuvan ostovoiman määrää. Tästä syystä on mahdollista, että vaikka tietyn keskuksen painoarvo kaupan keskusverkolla heikkenisi, voi se nykytilaan verrattuna saada lisää asiointeja väestönkasvun ansiosta. Vaihemaakuntakaavassa osoitetun mitoituksen ja erilaisten kaupan toteutumisvaihtoehtojen vaikutuksia suhteessa lähtötilanteeseen on havainnollistettu seuraavien skenaarioiden kautta:

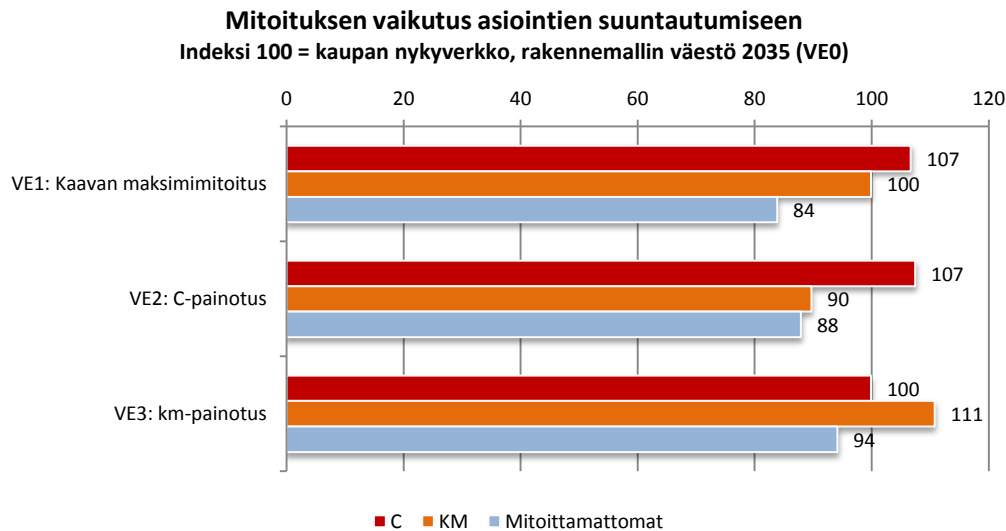
- VE0 = väestö kasvaa rakennemallityön arvion mukaisesti, kaupan keskusverkko nykytilanteessa
- VE1 = Vaihemaakuntakaavaluonnoksen maksimimitoitus toteutuu kaikissa keskuksissa ja kaupan alueilla
- VE2 = Keskustatoimintojen alueiden nopeampaa kehittymistä painottava vaihtoehto: c-alueille osoitetusta uudesta suuryksikkömitoituksesta toteutuu keskuskohtaisesti 80 % ja keskustan ulkopuolisille km- ja kmt-alueille osoitetusta mitoituksesta toteutuu keskuskohtaisesti 20 %
- VE3 = Keskustan ulkopuolella sijaitsevien vähittäiskaupan alueiden nopeampaa kehittymistä painottava vaihtoehto: km- ja kmt-alueille osoitetusta uudesta suuryksikkömitoituksesta toteutuu keskuskohtaisesti 80 % ja c-alueille osoitetusta mitoituksesta vastaavasti toteutuu keskuskohtaisesti 20 %.

Kaikissa vaihtoehtoissa oletuksena on, että alueilla sijaitseva vähittäiskaupan nykypinta-ala ei pienene. Lisäksi mallinnuksessa on vaihemaakuntakaavan suuryksikkömitoituksen lisäksi huomioitu alueilla nykyisin ei-suuryksiköissä sijaitsevan kaupan pinta-ala, mutta eri skenaarioissa sille ei ole arvioitu kasvua. Arvioinnin kohteena on ainoastaan eri keskuksille osoitetun suuryksikköpinta-alan mitoituksen kasvu ja sen vaikutukset keskusverkolla.

Mallinnuksen lähtökohtana on vertailla erityisesti keskustatoimintojen (c) ja keskustan ulkopuolisten erikoiskaupan alueiden (km) mitoituksessa tapahtuvien muutosten vaikutuksia keskusten keskinäiseen asemaan keskusverkolla. Lähtökohtaisesti kaavassa mitoitettut tiva-kaupan alueet (kmt) eivät toimialojensa ja tarjontansa puolesta kilpaile keskustojen tai keskustan ulkopuolisten erikoiskaupan keskittymien kanssa. Tosiasiassa tilaa vievän kaupan määrittelyn vaikeus sekä toimialaliukumat aiheuttavat sen, että osittain tiva-kaupan alueille sijoittuu myös keskustoihin tai km-alueille soveltuvia kaupan toimijoita. Lisäksi tiva-kaupan alueille voi sijoittua paikallisesti merkittäviä päivittäis- ja erikoistavarakaupan myymälöitä seudullisuuden alarajan puitteissa. Tiva-kaupan alueiden vaikutusta kuvataan erillisessä skenaariossa.

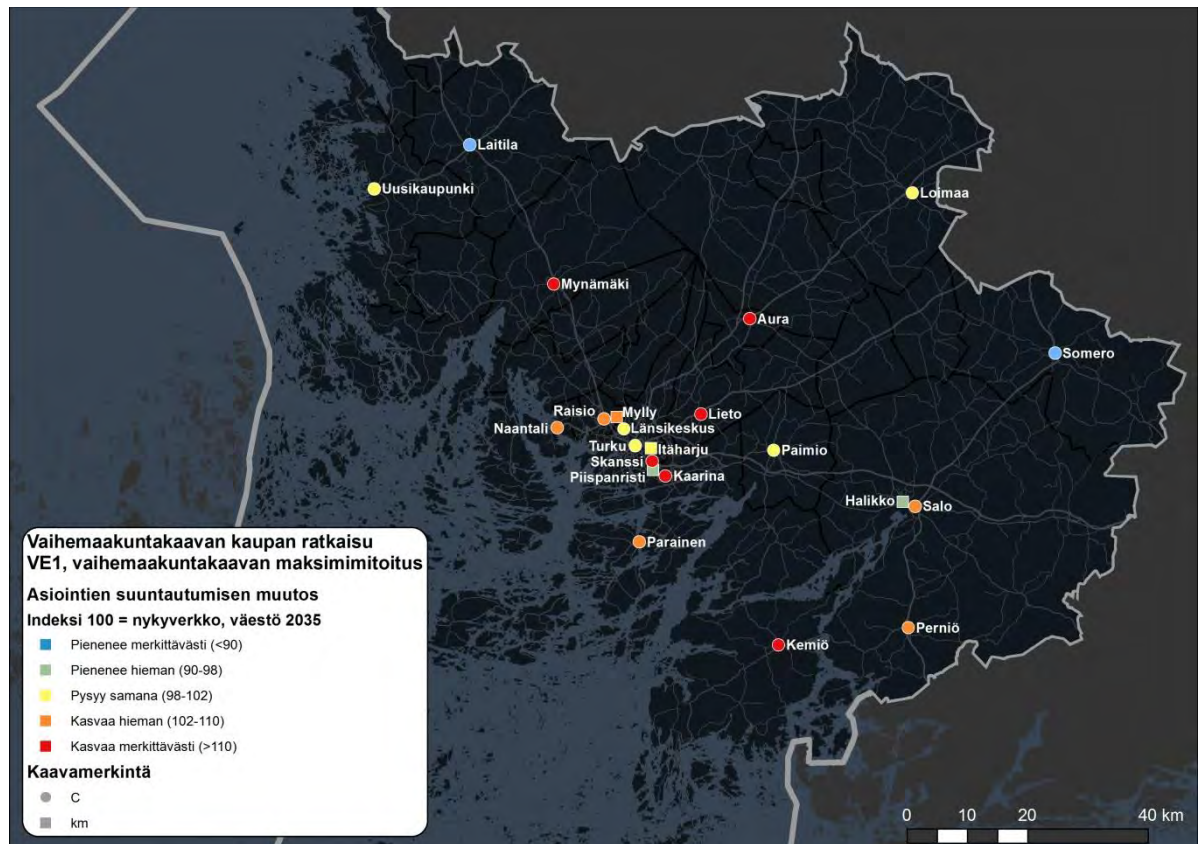
Alla olevassa kaaviossa (kuva 12) on kuvattu asiointien suuntautumisessa tapahtuvia muutoksia kaavamerkinnöittäin eri skenaarioissa. Tarkastelussa tilaa vievän kaupan alueille (kmt) ei ole osoitettu lainkaan kaupan pinta-alaa, vaan tarkastelussa huomio keskittyy ainoastaan päivittäis- ja erikoistavarakaupan asiointien jakautumiseen eri keskusten välillä. Vaihtoehto 1:ssä on tarkasteltu vaihemaakuntakaavaluonnoksessa keskuksille osoitetun suuryksikkömitoituksen maksimimäärän vaikutuksia suhteessa nykyiseen verkostoon. Mitoitetusta kokonaiskasvusta noin 56 % on osoitettu keskustatoimintojen (c) alueille, minkä seurauksena mitoitus kasvattaa selvästi keskusta-alueiden vetovoimaisuutta asiointien suhteen. Keskustojen ulkopuoliset erikoiskaupan alueet puolestaan säilyttävät suhteellisen asemansa maakunnan kaupan verkostossa. Keskusta-alueille ja keskustan ulkopuolisille erikoistavarakaupan alueille osoitettu suuryksikkömitoituksen kasvu vie tässä tarkastelukehyksessä asiointeja paikallisilta (mitoittamattomilta) keskuksilta sekä maakunnan ulkopuolella sijaitsevilta keskuksilta. Todellisuudessa vaikutukset eivät ole näin suuria; mitoittamattomissa keskuksissa kauppa voi kehittyä ja kasvaa siinä määrin kuin se ei ole seudullisesti merkittävää, jolloin nämä pystyvät kilpailemaan paremmin asukkaiden ostovoimasta. Lisäksi paikallis- ja lähipalvelut toimivat kilpailullisesti eri pelikentällä ja toimintalogiikalla kuin

suuryksiköt. Mitoituksen puitteissa tapahtuvia mahdollisia erilaisia vaihteistuksia ja kaupan toteutumista on kuvattu VE2 ja VE3 -skenaarioissa. Mikäli kaupan mitoitus toteutuisi keskustatoimintojen alueita painottaen, merkitsisi se selkeästi keskustojen ulkopuolisiin erikoiskaupan keskuksiin suuntautuvien asiointien suhteellista pienentymistä verrattuna nykyiseen kaupan verkostoon. Sitä vastoin jos kaupan mitoitus toteutuisikin km-alueita painottaen, pysyisi keskustatoimintojen alueiden suhteellinen merkitys suurin piirtein nykyisellä tasolla. VE2:ssa ja VE3:ssa vaihemaakuntakaavan mitoitus ei toteudu maksimimäärältään, minkä vuoksi mallinnuksen mukaiset asiointit mitoittamattomissa keskuksissa luonnollisesti kasvavat verrattuna VE1:n mukaiseen maksimitoitukseen.



Kuva 12 Mitoitusskenaarioiden vaikutus asiointien suuntautumiseen kaavamerkinnoittain

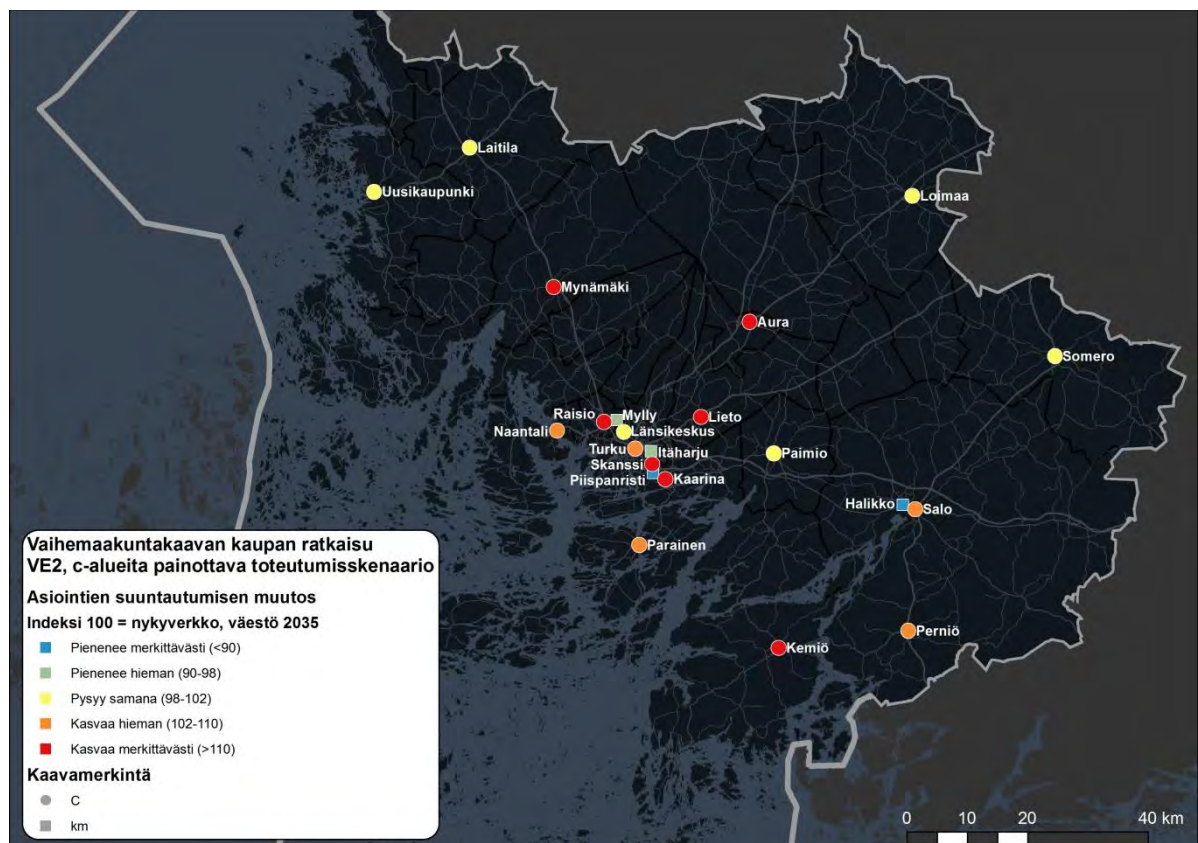
Vaihemaakuntakaavaluonnoksen maksimimitoituksen (VE1) vaikutuksia keskustasolla on kuvattu seuraavalla kartalla 13, joka havainnollistaa asiointien kautta mitoitettujen keskusten suhteellisessa asemassa tapahtuvia muutoksia, jos kaikki mitoitukset toteutuisi. Teemakartasta voidaan havaita, että suhteessa nykytilaan paljon uutta suuryksikkömitoitusta saavat alueet (Skanssi, Mynämäki, Aura, Kaarina, Lieto ja Kemiö) erottuvat myös suhteellisten asiointimäärien positiivisina muutosalueina. Sitä vastoin Someron ja Laitilan asema heikkenisi mallinnuksen perusteella, sillä niille osoitettu mitoitukset ei riitä kilpailussa muiden keskusten kanssa. Laitilassa selittää se, että osa kunnan mitoitustarpeesta haluttu ohjata Laitila KM-merkintään. Erikoiskaupan alueista Myllyyn suuntautuvien asiointien suhteellinen määrä kasvaa, Itäharjun tilanteesta ei tapahdu merkittävää muutosta ja Piispanristin sekä Halikon suhteellinen asema kaupan verkostossa heikkenee hieman verrattuna nykyisiin painotuksiin. Keskeisenä syynä kahden km-keskuksen suhteellisen aseman heikkenemiseen on lähellä sijaitsevien keskustatoimintojen alueiden merkittävä mitoituksen kasvu (Piispanristi: Skanssi ja Halikko: Salon keskusta). Mallinnuksen perusteella keskeisin havainto suuryksiköiden maksimimitoitusta koskien on se, että kaavan tavoite keskustatoimintojen alueita painottavasta mitoituksesta näyttäisi vaikuttavan myös niihin suuntautuvien asiointien ja ostovoiman positiivisena muutoksena. Koska mallinnuksessa väestön määrä on kaikissa vaihtoehdoissa vakio (rakennemalli 2035), luo väestön määrän ja ostovoiman kasvu nykytilanteeseen nähden menestymisen edellytykset myös keskuksille, joiden suhteellinen asema kaupan verkostossa tarkastelun mukaan heikkenee. Toisaalta mallinnusta ja mitoitusta arvioitaessa on tärkeää muistaa, että kaikki mitoitukset ei välttämättä toteudu ja toteutuminen on joka tapauksessa vaihtelevaa. Tietyille keskuksille annettu väljä vähittäiskaupan suuryksikkömitoitukset ei välttämättä tarkoita sitä, että kaupan toimijat näkisivät keskuksen markkina-alueen riittävän houkuttelevana toimintojen sijoittamiselle.



Kuva 13

Mallinnettujen asiointien muutos suhteessa nykyverkkoon, vaihemaakuntakaavan maksimimitoitukset (VE1)

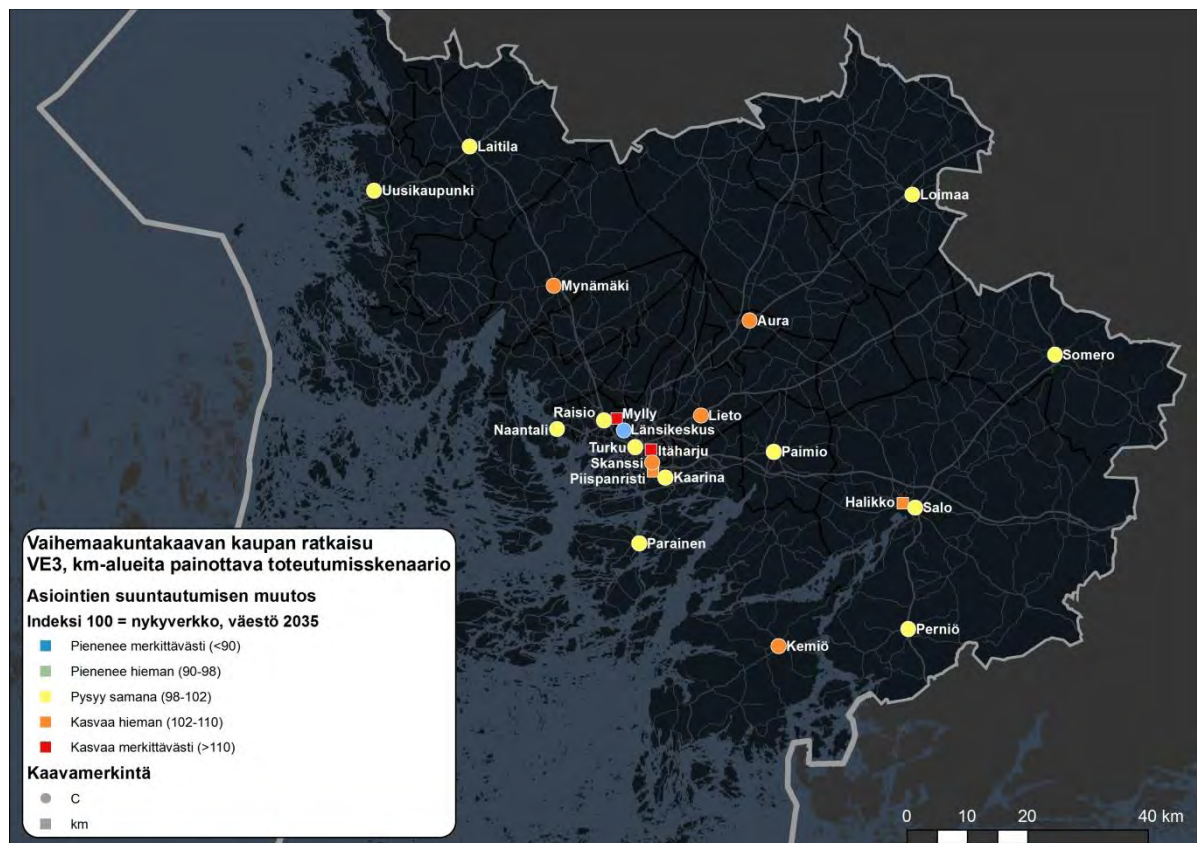
Seuraavassa kartassa (kuva 14) on kuvattu mitoitettujen keskusten suhteellisessa asemassa tapahtuvia muutoksia, jos keskuskohtaisesta mitoituksen kasvusta toteutuisi keskustatoimintojen alueilla 80 % ja keskustan ulkopuolisilla erikoiskaupan alueilla 20 %. Skenaario kuvaa tilannetta, jossa vaihemaakuntakaavan mitoituksen puitteissa markkinat painottavat kaupan rakentumista ensisijaisesti keskusta-alueille. Keskustatoimintojen alueilla ei tapahdu merkittäviä muutoksia suhteessa maksimimitoituksen mukaisiin asiointimääriin; tosin muiden keskusten suhteessa pienempi kasvu aiheuttaa sen, että tarkasteltavassa vaihtoehdossa Somerolla ja Laitilassa ei tapahtuisi nykytilanteeseen verrattuna heikentymistä suhteellisessa asemassa. Mikäli kaupan kehittyminen painottuisi selkeästi kaupunkikeskustojen alueille, tapahtuisi kaikilla keskustojen ulkopuolisilla erikoiskaupan alueilla aseman suhteellista heikkenemistä.



Kuva 14

Mallinnettujen asiointien muutos suhteessa nykyverkkoon, keskustatoimintojen kehittymistä painottava skenaario (VE2)

Keskustojen ulkopuolisten erikoiskaupan alueiden kehittymistä painottavan skenaarion vaikutuksia keskusten suhteelliseen asemaan on kuvattu seuraavalla kartalla (kuva 15). Kyseisessä skenaariossa mitoituksen kasvusta toteutuisi keskustojen ulkopuolisilla erikoiskaupan alueilla 80 % ja keskustatoimintojen alueilla 20 %. Mallinnuksen mukaan suurin osa keskustatoimintojen alueista säilyttäisi suhteellisen asemansa verrattuna nykyverkkoon; ainoa heikentyvä keskus olisi Länsikeskus, johon vaikuttaisi erityisesti lähellä sijaitsevan Myllyn alueen vetovoimaisuuden kasvu. Keskustatoimintojen alueisiin kohdistuvat vaikutukset jäävät suhteellisen pieniksi erityisesti siitä syystä, että vaihemaakuntakaavaluonnoksessa ei ole osoitettu uusia merkittäviä keskustan ulkopuolisia erikoiskaupan alueita; nykyisissä keskuksissa tapahtuva mitoituksen kasvu ei luo samanlaista shokkia ja asiointivirtojen muutosta kuin kokonaan uuden seudullisen kaupan keskuksen perustaminen loisi.

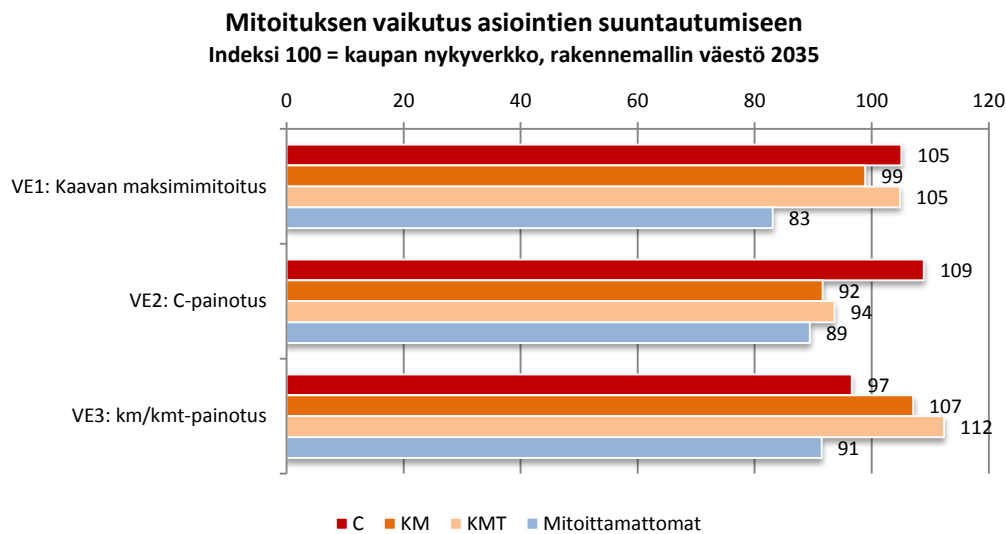


Kuva 15 Mallinnettujen asiointien muutos suhteessa nykyverkkoon, keskustan ulkopuolisten erikoiskaupan alueiden kehittymistä painottava skenaario (VE3)

Edellisissä tarkasteluissa oletuksena on ollut se, etteivät keskustojen ulkopuoliset tiva-kaupan alueet (kmt) kilpaile tarjonnaltaan keskustojen tai keskustan ulkopuolisten erikoiskaupan alueiden kanssa. Todellisuudessa tiva-kauppaankin painottuville alueille sijoittuu erikoiskaupan toimijoita joko toimialaliukumien (tiva-myymlöissä myytävät erikoiskaupan tuotteet) tai seudullisuuden alarajan alle jäävien päivittäis- ja erikoistavarakaupan myymälöiden vuoksi. Seuraavaksi onkin tarkasteltu, mikä vaikutus tilaa vievän kaupan keskuksilla olisi keskustatoimintojen alueiden sekä keskustojen ulkopuolisten erikoiskaupan keskusten kauppaan, jos niiden tarjonta kilpailisi näiden kanssa tasavertaisesti esimerkiksi toimialaliukumien seurauksena.

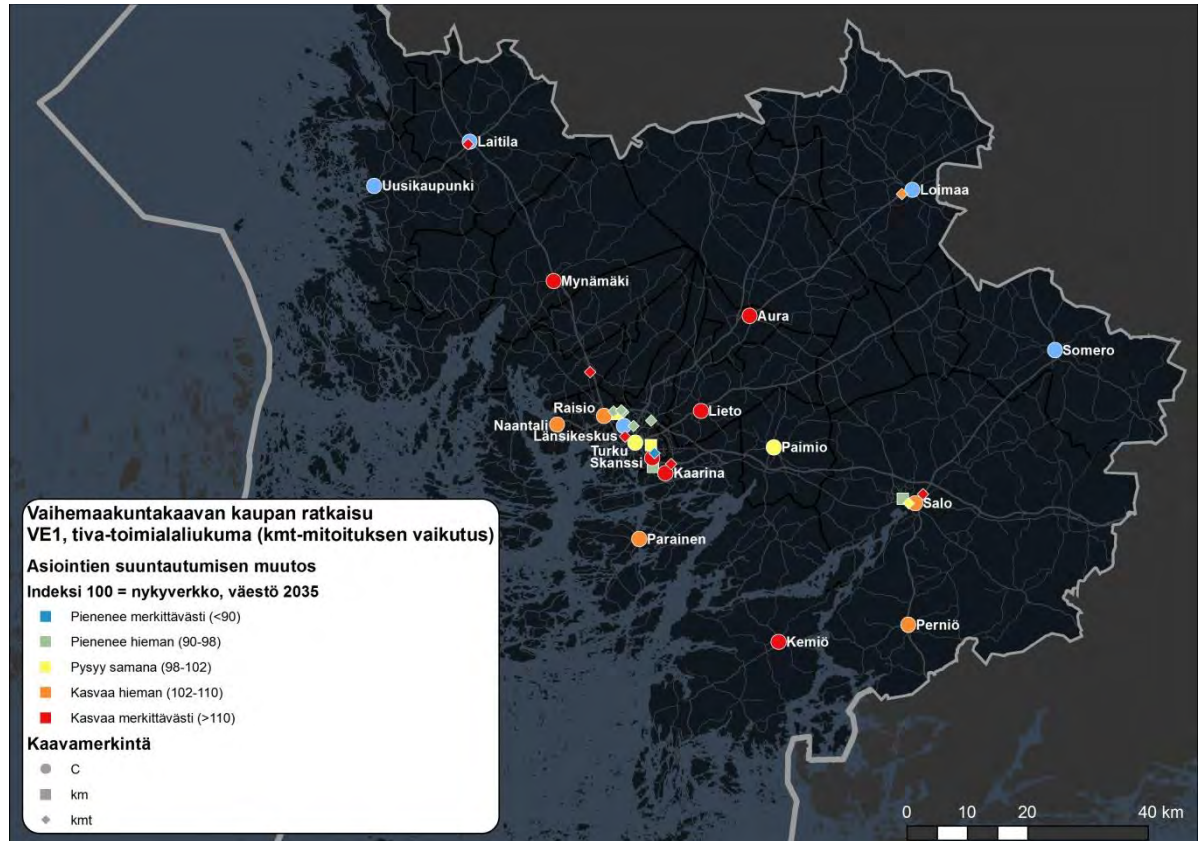
Seuraavassa kaaviossa (kuva 16) on esitetty kaavamerkinnoittain asiointien suuntautumisessa tapahtuvat muutokset verrattuna nykyverkkoon, kun tarkastelussa ovat mukana myös tiva-kaupan alueet. Kaavio on osittain verrannollinen aikaisempaan kaavioon (kuva 12), mutta tässä tilanteessa jakavia keskuksia on enemmän, joten lähtötilanne asiointien suhteen on myös erilainen. Kaavan maksimimitoitustilanteessa (VE1) tiva-alueille osoitettu suhteellisen suuri lisämitoitutus kasvattaa niihin suuntautuvia asiointivirtoja samoin kuin kasvavat keskustatoimintojen alueil-

le suuntautuvat asiointivirrat. Keskustatoimintojen alueita painottava mitoitusskenaario (VE2) kasvattaa merkittävästi keskustatoimintojen alueille suuntautuvia asiointivirtoja ja toisaalta pienentää merkittävästi keskustan ulkopuolisten erikois- ja tiva-kaupan alueille suuntautuvia asiointivirtoja. Keskustan ulkopuolisia kaupan alueita (km ja kmt) painottavassa skenaariossa (VE3) asiointivirrat keskustoihin pienentyvät suhteessa nykyverkostoon, kun aikaisemmassa tarkastelussa (kuva 12) keskustojen asema kaupan verkostossa pysyi entisellä tasollaan. Johtopäätöksenä voidaanakin todeta, että mikäli vaihemaakuntakaavaluonnoksen mitoitustoteutus toteutuu voimakkaammin keskustan ulkopuolisilla alueilla ja tiva-alueille sijoittuvat toimialat kilpailevat entistä enemmän keskustan tarjonnan kanssa, on sillä keskustojen kehittymistä heikentävä vaikutus.



Kuva 16 Mitoitusskenaarioiden vaikutus asiointien suuntautumiseen kaavamerkinnöittäin, tiva-keskusten toimialaliukumien vaikutus

Kuvan 17 kartassa on havainnollistettuna vaihemaakuntakaava-alueuonnoksessa osoitetun maksimimitoituksen vaikutukset asiointien suuntautumiseen keskuksittain, kun mukana tarkastelussa ovat myös tilaa vaativan kaupan keskuksia. Koko maakunnan tasolla merkittäviä vaikutuksia keskustatoimintojen alueille aiheuttavat erityisesti Loimaan ja Laitilan ulkopuolelle sijoittuvat tilaa vaativat kaupan alueet. Tilanteessa, jossa kyseisten alueiden kaupan tarjonta kilpailisikin keskustahakuisen erikoiskaupan tarjonnan kanssa, heikkenisi Loimaan ja Laitilan keskustojen kaupallinen vetovoima ja niihin kohdistuvat asiointit.



Kuva 17 Mallinnettujen asiointien muutos suhteessa nykyverkkoon Varsinais-Suomessa, vaihemaakuntakaavan maksimimitoitus (VE1), tiva-kaupan alueet mukana

Seuraavassa kartassa (kuva 18) on esitetty edellinen tarkastelu tarkennettuna Turun kaupunkiseudulle. Tiva-keskuksista lisää asiointeja saavat erityisesti Maskun Rivieran alue, Pitkämäki ja krossi sekä keskustatoimintojen alueista Skanssi, Kaarinan keskusta ja Liedon keskusta. Keskustatoimintojen alueista merkittävin vaikutus kehittämisedellytyksiin olisi Länsikeskukselle, sillä Myllyn alueen (Itäniitty, Kuninkoja, Hauninen) kehittyminen veisi merkittävästi painoarvoa Länsikeskukselta verrattuna nykyiseen kaupan verkostoon. Länsikeskuksen asema koko kaupan keskusverkolla onkin jatkossa epävarma. Länsikeskuksen suuresta mitoituksesta huolimatta lähellä sijaitsevat Myllyn alue sekä Turun keskusta vetävät puoleensa merkittävimmät asiointivirrat sekä kaupan investoinnit. Länsikeskus kaipaakin erityisesti rakentavaa pohdintaa siitä, minkä tyyppiseksi kaupan keskuksiksi aluetta halutaan kehittää ja mikä on sen rooli Turun kaupunkiseudun ja koko maakunnan vähittäiskaupan palveluverkossa; kehitetäänkö keskusta lähipalveluiden varaan vai erikoistutaanko tietyn toimialan monipuoliseksi palvelukeskittymäksi. Samanlaisen pohdinnan edessä ovat myös muut pienemmät keskustan ulkopuoliset kaupan alueet erityisesti Itäharju-Piispanristi -vyöhyke sekä Kaarinan Krossi.



Kuva 18 Mallinnettujen asiointien muutos suhteessa nykyverkkoon Turun kaupunkiseudulla, vaihemaakuntakaavan maksimitoitus (VE1), tiva-kaupan alueet mukana

Vaihemaakuntakaava luonnoksen kaupan ratkaisu sijainnin ja mitoituksen osalta tukee erityisesti keskustatoimintojen alueiden kehittymistä. Luonnoksessa ei ole esitetty uusia merkittäviä keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita, jotka voisivat asiointeja keskusta-alueilta tai nykyisiltä keskustan ulkopuolisilta vähittäiskaupan alueilta. Keskustojen kehittymisen kannalta keskeistä on keskusta-alueiden monipuolinen kehittäminen kasvattamalla lähiasutuksen määrää, turvaamalla työpaikkojen säilyminen keskusta-alueilla sekä luomalla viihtyisää, turvallista ja sujuvaa vapaa-ajan ympäristöä.

Keskustojen osalta kaupan kehittäminen on kaavan osoittamasta mitoituksen kasvusta huolimatta haastavaa; keskustaan sijoittumisen esteeksi muodostuu rajallinen tila erityisesti suurempien yksiköiden kohdalla. Keskusta-alueiden kaupallisen kehittämisen osalta korostuukin tarve uudella tavalla kiinteistökehittämiselle ja -rakentamiselle sekä toimijoiden väliselle yhteistyölle. Lisäksi

keskusta-alueiden yleis- ja asemakaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että vähittäiskaupan yksiköille varataan riittävästi houkuttelevia liikepaikkoja tulevaisuutta silmälläpitäen. Keskustatoimintojen alueiden kehittymisen kannalta on keskeistä myös se, ettei päivittäistavarakauppaa tai keskustahakuista erikoistavarakauppaa kehity merkittävässä määrin esimerkiksi toimialaliukumien seurauksena tai seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alarajan puitteissa ensisijaisesti tilaa vaativalle kaupalle osoitetuille kmt-alueille. Tätä varten kmt-alueiden kaavamääräyksissä on mahdollistettavalle vähittäiskaupalle asetettu toimiala- ja kokorajoitukset.

Lähipalveluiden sijoittumis- ja kehittämisedellytyksiin suuryksikköalueilla on merkitystä erityisesti silloin, kun vähittäiskaupan suuryksikkö sijoittuu keskustan ulkopuolelle, hyvälle liikennesijainnille ja kauas olemassa olevista palveluista ja yhdyskuntarakenteesta. Tällöin on vaarana, että suuryksiköt vetävät puoleensa keskustojen ja lähipalvelukeskusten kaupan toimijoita sekä merkittävän osan alueen ostovoimasta kuihduttaen näin lähipalvelut alueelta. Kyseinen kehityskulku synnyttäisi taantuvia keskuksia, heikentäisi kaupan saavutettavuutta ja pidentäisi asiointimatkoja, millä olisi vaikutuksia elinympäristöön ja asukkaiden arjen sujuvuuteen. Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavaluonnoksessa ei kuitenkaan ole osoitettu tällaisia suuryksikköalueita, jotka sijoittuisivat selkeästi nykyisen kaupan verkoston tai yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle. Lisäksi paikalliskeskuksilla on suuryksikköalueista eroavia kilpailutekijöitä, jotka tukevat näiden kehittämisedellytyksiä. Tällaisia ovat esimerkiksi asiointin nopeus ja helppous, asiointiympäristön laatu sekä toiminnan paikallisuus. Lähipalveluiden kannalta muualla tapahtuvaa suuryksikkökehitystä keskeisempää onkin se, miten lähipalveluita tukevat julkiset palvelut sekä lähiasutus tulevaisuudessa kehittyvät.

Yhteenveto vaikutuksista keskusta-alueidenkaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen

- Vaihemaakuntakaavan strateginen lähestymistapa ja siinä asetettu tavoite tiiviimmästä ja tehokkaammasta yhdyskuntarakenteesta tukee kaupan ja yhdyskuntarakenteen suotuisaa kehitystä sekä kaupan sijainnin ohjaukselle asetettujen tavoitteiden toteutumista
- Kaavaratkaisu on alueellisesti tasapainoinen edistäen kaupan rakenteen ja palveluverkon kestäväää kehittymistä sekä Turun kaupunkiseudun että koko maakunnan tasolla
- Kaavaratkaisun lisämitoitus painottuu keskustatoimintojen alueille mahdollistaen niiden kaupallisen kehittymisen. Keskustatoimintojen alueiden kaupallinen kehittäminen on niille osoitetusta mitoituksesta huolimatta erittäin haastavaa; suurimmat pullonkaulat ovat hyvien liikepaikkojen riittävyys, kaupan toiminnolle osoitettava riittävä tila kaupunkirakenteessa sekä toimitilakehittämisen ja -rakentamisen liiketoimintalogiikan yksipuolisuus → kaupunkikeskustat tarvitsevat kaupan kehittämiseen uudenlaisen näkökulman, jossa korostuvat rohkeat ratkaisut, monipuolinen kiinteistökehitys ja tiivis yhteistyö
- Kaavaluonnoksessa ei ole osoitettu uusia keskustan ulkopuolisia vähittäiskaupan alueita, jotka kilpailisivat keskustojen tai nykyisten kaupan alueiden kanssa. Tämä on keskeisin syy sille, ettei tarkasteltava kaavaratkaisu aiheuta merkittäviä vaikutuksia keskustojen ja nykyisten kaupan alueiden kehittämisedellytyksille, vaikka mitoitus toteutuisi painottuen keskustan ulkopuolisille km-alueille
- Mikäli tilaa vaativan kaupan alueille (kmt) sijoittuu merkittävässä määrin keskustahakuisia päivittäis- ja erikoistavarakaupan toimijoita, on mahdollista että keskustojen asema kaupan verkostossa heikkenee → kmt-alueiden kaupan määräyksessä oltava tarkasti määriteltynä alueelle soveltuvat toimialat
- Yhä tiukemmassa taloudellisessa tilanteessa kaupan sijoittumispäätöksiä tehdään entistä kriittisemmin, minkä seurauksena kaupan toimijat keskittyvät entistä voimakkaammin ainoastaan keskeisimmille kaupan alueille; heikentäviä vaikutuksia Turun kaupunkiseudun pienempien kaupan alueiden (esim. Masku, Piispanristi, Krossi) toiminta- ja kehittämisedellytyksiin
- Keskustatoimintojen alueiden sekä lähipalvelukeskusten kehittämisedellytysten kannalta keskeistä on lähiasutuksen kasvun sekä keskustoissa sijaitsevien työpaikkojen turvaaminen

4.2 Vaikutukset palveluiden saavutettavuuteen

Alueelle sijoittuvat palvelut ovat saavutettavissa mahdollisuuksien mukaan joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä (MRL 71 b §)

Vaihemaakuntakaavassa osoitetun taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen ratkaisuiden taustalla on Varsinais-Suomen maakuntastrategiassa aluerakennetta kohtaan osoitettu tavoite, joka korostaa maakunnan saavutettavuutta kansainvälisesti, kansallisesti ja paikallisesti. Maakunnan hyvää saavutettavuutta tavoitellaan kaikkien liikennemuotojen suorilla yhteyksillä, nopeilla moottori- ja rautatieyhteyksillä sekä paikallisemmilla liikenteen ratkaisulla liittyen mm. joukkoliikenteen järjestämiseen erityisesti Turun kaupunkiseudulla. Fyysisen saavutettavuuden lisäksi strategiassa korostetaan alueen vetovoiman ja helpon lähestyttävyyden merkitystä saavutettavuuden kannalta.

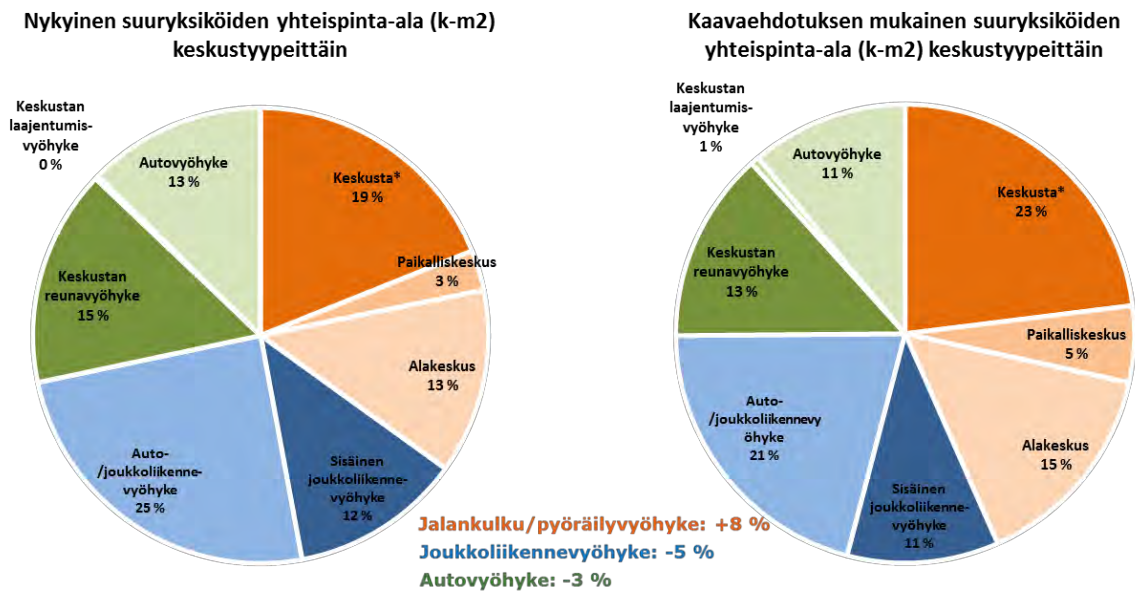
Vähittäiskaupan kannalta hyvä saavutettavuus tarkoittaa ennen kaikkea riittäviä ja monipuolisia palveluita lähellä asutusta, jolloin voidaan turvata lähipalveluiden saatavuus sekä edistetään kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä tehtäviä asiointimatkoja. Kaupan palveluiden kannalta hyvä saavutettavuus laajemmin tarkoittaa sitä, että maakunnasta löytyvät kaikki tarvittavat kaupan palvelut, ne ovat vetovoimaisia eikä näin ollen asiointeja suuntaudu merkittävässä määrin esimerkiksi muihin maakuntiin.

Vaihemaakuntaluonnoksen kaupallisten vaikutusten arvioinnin yhteydessä saavutettavuutta on tarkasteltu sekä mitoituksen jakautumisen että palveluiden fyysisen saavutettavuuden kautta. Mitoituksen jakautumista tarkastellaan yhdyskuntarakenteen vyöhykkeiden avulla. Tällöin tarkoituksena on arvioida, sijoittuuko kauppa niin, että se tukee kävellen ja pyörällä sekä joukkoliikenteellä tehtäviä asiointeja. Lisäksi tarkastelunäkökulmana on kaupan palveluiden fyysinen saavutettavuus; kuinka lähellä asukkaita vaihemaakuntaluonnoksessa mitoitettut keskukset sijaitsevat ja turvataanko kaupan saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla. Selvityksessä on myös tarkasteltu kaupan koettua saavutettavuutta, joka muodostuu kaupan tarjonnan ja etäisyyden välisestä suhteesta.

4.2.1 Vaihemaakuntakaavan mitoituksen jakautuminen saavutettavuusvyöhykkeittäin

Vaihemaakuntakaavaratkaisun vaikutuksia palveluiden saavutettavuuteen eri kulkumuodoilla on tarkasteltu sen perusteella, millaisille saavutettavuusvyöhykkeille kaupan pinta-ala osoitetaan. Luokittelu mukaillee yhdyskuntarakenteen Urban Zone -vyöhyketyyppejä ja niiden tarkoituksena on havainnollistaa sitä, millä kulkumuodolla keskukset ovat saavutettavissa. Oheisessa kaaviossa (kuva 19) on vasemmanpuoleisessa piirakkadiagrammissa havainnollistettu vähittäiskaupan suuryksikköpinta-alan jakautumista eri vyöhykkeille nykytilanteessa sekä oikean puoleisessa vastaavasti vaihemaakuntakaavan maksimimitoituksen mukaisessa tilanteessa. Diagrammissa punaisen sävyiset sektorit kuvaavat vyöhykkeitä, joilla palvelut ovat saavutettavissa kävellen ja pyörällä, siniset sektorit joukkoliikennevyöhykkeitä ja vihreät autovyöhykkeitä. Vyöhykkeet ovat osin päällekkäisiä ja erityisesti jalankulku ja pyöräilyvyöhykkeellä sekä joukkoliikennevyöhykkeellä asiointeja tehdään kaikilla kulkutavoilla.

Mitoitus tukee kaupan sijoittumista keskusta-alueille sekä kävelyä ja pyöräilyä painottaville alueille. Nykytilanteessa jalankulku- ja pyöräilypainotteiselle vyöhykkeelle sijoittuu noin 35 % kaikesta suuryksikköpinta-alasta ja mitoitettussa tilanteessa vastaavasti 43 %. Uudesta mitoituksesta noin 56 % sijoittuu jalankulkua ja pyöräilyä tukeville alueille. Nykytilanteessa autoilla tehtäviin asiointeihin tukeutuvilla keskustan reuna- ja laajentumisvyöhykkeellä sekä autovyöhykkeellä sijaitsevan suuryksikkömitoituksen suhteellinen osuus vastaavasti pienenee.



Kuva 19 Vähittäiskaupan suuryksikköpinta-alan jakautuminen keskustyypeittäin nykytilanteessa ja vaihemaakuntakaavan maksimimitoituksen tilanteessa (*Turun keskusta-aluetta ei ole mitoitettu)

Oheisessa taulukossa 3 on tarkemmin kuvattu vähittäiskaupan suuryksiköissä nykyään sijaitsevan sekä vaihemaakuntakaavaluonnoksessa osoitetun kerrosalan jakautumista keskustyypeittäin. Kasvusta ainoastaan noin 10 % on osoitettu keskuksiin, jotka sijaitsevat pääosin autoliikenteeseen perustuvilla yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä. Kaupunkien keskustatoimintojen vyöhykkeille, jalankulku- ja pyöräilypainotteisille alueille ohjautuu mitoituksen kasvusta peräti noin 56 %, mikä vahvistaa keskustojen asemaa sekä luo hyvät edellytykset kevyen liikenteen sekä joukkoliikenteen edistämiseen vähittäiskaupan asiointien kulutapamuotona. Taulukossa on myös huomioitava se, että Turun keskustalle ei ole maakuntakaavassa osoitettu vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitusta, minkä vuoksi keskustoihin ohjautuva kasvu on todellisuudessa tätäkin suurempi.

Taulukko 3 Vähittäiskaupan suuryksiköissä sijaitsevan pinta-alan sekä vaihemaakuntakaavaluonnoksen mukaisen maksimimitoituksen jakautuminen keskustyypeittäin (*Turun keskusta-aluetta ei ole mitoitettu)

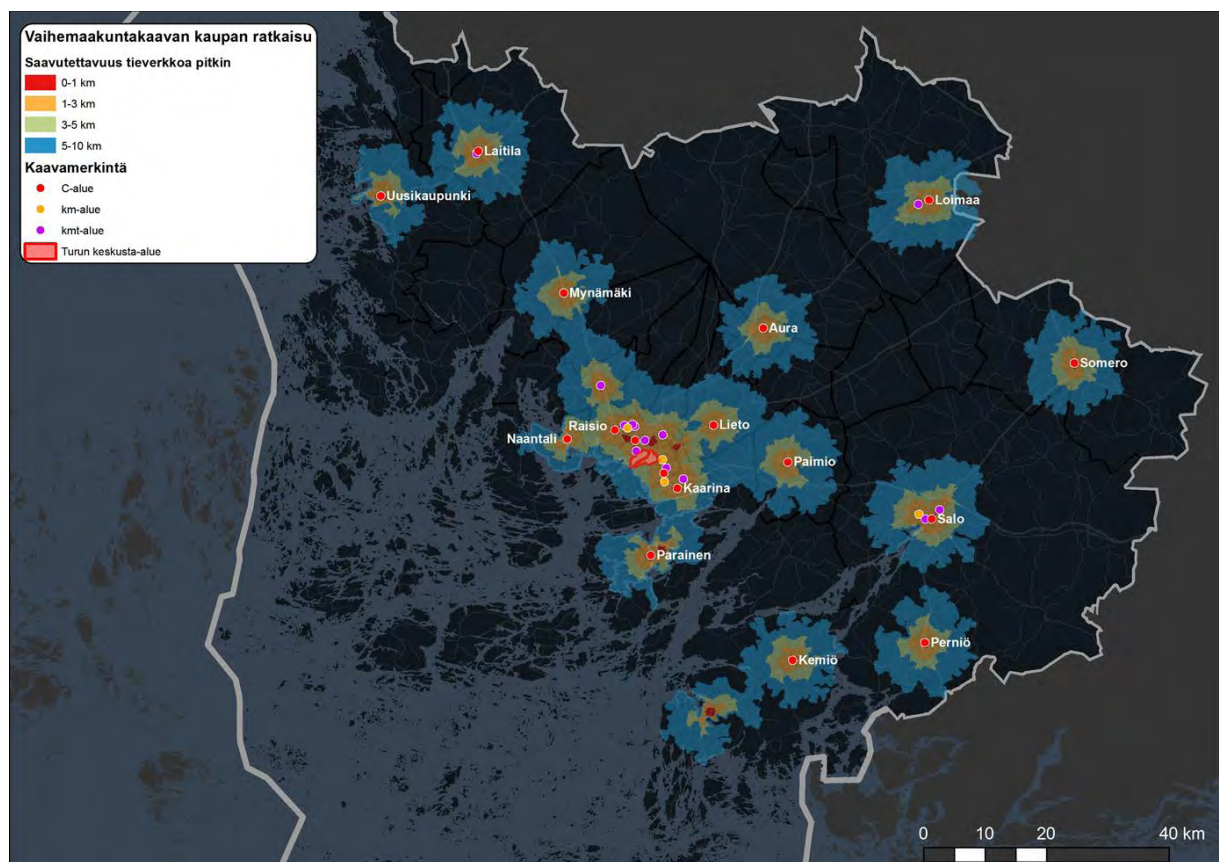
Keskustyyppi	Suuryksiköissä nykyään	Suuryksikkö-mitoitus 2035	Kasvu (k-m ²)	Kasvu %	Osuus kasvusta	Keskuks
Keskusta*	151 500	308 000	156 500	103 %	29 %	Loimaa, Aura, Salo, Perniö, Somero, Lieto, Raisio, Kaarina, Parainen, Uusikaupunki, Laitila
Paikalliskeskus	22 900	72 000	49 100	214 %	9 %	Naantali, Mynämäki, Paimio, Kemiö
Alakeskus	105 100	200 000	94 900	90 %	18 %	Turku: Länsikeskus, Skanssi
Sisäinen joukkoliikennevyöhyke	97 200	143 000	45 800	47 %	9 %	Turku: Biolaakso, Manhattan, Rieskalähteentie; Kaarina: Piispanristi
Auto-/joukkoliikennevyöhyke	196 800	278 000	81 200	41 %	15 %	Turku: Oriketo; Raisio: Mylly, Itäniitty; Kaarina: Krossi
Keskustan reunavyöhyke	123 300	180 000	56 700	46 %	11 %	Salon: Halikko, Meriniitty, Somerontie; Turku: Itäharju
Keskustan laajentumisvyöhyke	2 000	8 000	6 000	300 %	1 %	Laitila TP
Autovyöhyke	101 200	148 000	46 800	46 %	9 %	Raisio: Hauninen, Kuninkoja; Masku: Riviera
Kaikki yhteensä	800 000	1 337 000	537 000	67 %	100 %	

Kaupan mitoituksen ja sijainnin ohjauksen lisäksi joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulutapaosuutta on mahdollista kasvattaa muilla yhdyskuntasuunnittelun toimenpiteillä. Lähialueiden turvaamisen kannalta keskeistä on lähiasutuksen määrän ja rakenteen suotuisa kehitys, mikä tukee palveluiden saatavuutta sekä saavutettavuutta erityisesti kävelen ja pyörällä. Lähi-asutuksen lisäksi tulee kiinnittää huomiota myös keskustoihin sijaitsevien työpaikkojen turvaamiseen sekä sellaisen kaupunkiympäristön luomiseen, joka viihtyisyydellään, monipuolisella tarjonnallaan sekä helppokulkuisuudellaan houkuttelee kävelemään ja pyöräilemään. Turun kaupunki-

seudulle kaavaillut joukkoliikennehankkeet (runkobussi/raitiotie) tukevat omalta osaltaan joukko- liikenteen käyttöä erityisesti keskustatoimintojen alueille suuntautuvilla asiointimatkoilla. Suunnittelussa tulisi kuitenkin entistä enemmän huomioida myös muut, keskustojen ulkopuoliset kaupan keskittymät ihmisten arkiliikkumisen solmukohtina, joihin tulisi tarjota houkuttelevat joukko- liikenteen yhteydet ja palvelut.

4.2.2 Vaihemaakuntakaavassa mitoitettujen keskusten saavutettavuus

Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa mitoitettujen keskusten saavutettavuutta tieverkkoa pitkin 0-10 km etäisyysvyöhykkeillä on havainnollistettu seuraavassa kartassa (kuva 20). Turun kaupunkiseudulla keskukset sijaitsevat tiiviisti lähellä toisiaan, minkä ansiosta lähimpään kaavassa mitoitettuun kaupan keskittymään ei kerry matkaa yli viittä kilometriä. Kymmenen kilometrin etäisyysvyöhykkeiden sisällä asuu 84 % Varsinais-Suomen asukkaista, joten koko maakunnan tasolla kaupan tarjonta on hyvin saavutettavissa.



Kuva 20 Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa mitoitettujen keskusten saavutettavuus tieverkkoa pitkin mitattuna etäisyytenä

Seuraavassa taulukossa 4 on esitetty kaavamerkinnoittain väestön määrä eri etäisyysvyöhykkeillä mitoitetuista keskuksista. Taulukossa on kuvattu sekä nykytilannetta että rakennemallin mukaista väestöä vuonna 2035. Kaavassa mitoitettut keskukset ovat hyvin saavutettavissa kevyellä liikenteellä; noin 60 % Varsinais-Suomen asukkaista asuu alle 3 km:n päässä lähimmästä keskuksista ml. Turun keskusta (kauppatori). Parhaiten kävellen ja pyöräillen ovat saavutettavissa keskustatoimintojen alueet (c), mutta jopa 34 % Varsinais-Suomen asukkaista asuu kävely- tai pyöräilyetäisyydellä lähimmästä mitoitetusta tiva-kaupan alueesta (kmt). Taulukon tietojen perusteella voidaan myös todeta, että vaihemaakuntakaavan mukainen kaupan mitoitus sijoittuu pääasiassa sinne, missä väestö on tällä hetkellä ja missä pääosa rakennemallin mukaisesta väestönkasvusta tapahtuu. Kaupan mitoituksen painottuminen keskustatoimintojen alueille tukee kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä tehtävien asiointimatkojen osuuden kasvamista tulevaisuudessa.

Taulukko 4 Väestön määrä etäisyysvyöhykkeittäin mitoitetuista keskuksista tieverkkoa pitkin lasketuna nykytilanteessa ja rakennemallin tavoitevuotena 2035

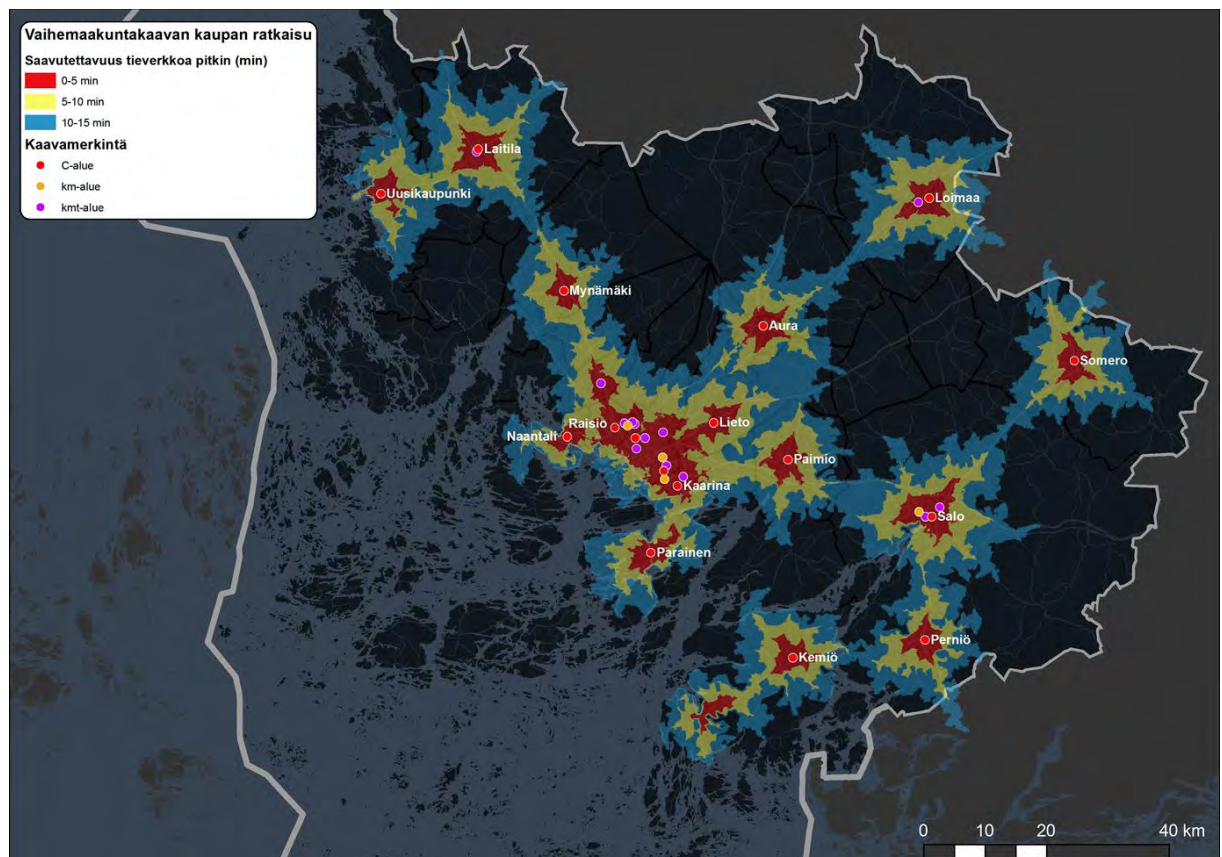
Väestö 2014 (YKR 250 x 250 m ruudut)

	Turun keskusta		C		km		kmt		Yhteensä mitoitettut keskukset ja Turun keskusta	
	hlö	%	hlö	%	hlö	%	hlö	%	hlö	%
0-1 km	14 200	3 %	35 500	8 %	5 400	1 %	10 400	2 %	64 700	14 %
1-3 km	58 900	13 %	138 700	30 %	72 300	15 %	148 200	32 %	210 400	45 %
3-5 km	49 000	10 %	133 000	28 %	116 200	25 %	90 500	19 %	56 700	12 %
5-10 km	92 900	20 %	70 300	15 %	74 800	16 %	66 600	14 %	59 900	13 %
Yht 0-10 km	215 000	46 %	377 500	81 %	268 700	57 %	315 600	68 %	391 700	84 %
Yht V-S	467 500	100 %	467 500	100 %	467 500	100 %	467 500	100 %	467 500	100 %

Väestö 2035 (YKR 250 x 250 m ruudut / Rakennemallin väestönkasvualueet)

	Turun keskusta		C		km		kmt		Yhteensä mitoitettut keskukset ja Turun keskusta	
	hlö	%	hlö	%	hlö	%	hlö	%	hlö	%
0-1 km	14 300	3 %	43 700	8 %	5 800	1 %	11 800	2 %	74 900	14 %
1-3 km	63 800	12 %	157 300	29 %	78 600	15 %	168 700	32 %	238 100	45 %
3-5 km	58 000	11 %	151 600	28 %	132 000	25 %	99 100	19 %	69 100	13 %
5-10 km	120 100	22 %	84 900	16 %	97 300	18 %	87 400	16 %	74 600	14 %
yht 0-10 km	256 200	48 %	437 600	82 %	313 800	59 %	367 000	69 %	456 600	85 %
yht V-S	534 800	100 %	534 800	100 %	534 800	100 %	534 800	100 %	534 800	100 %

Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen lisäksi tulee turvata kaupan saavutettavuus myös henkilöautolla. Mitoitettujen keskusten saavutettavuutta henkilöautolla on kuvattu ajoaikavyöhykkeiden avulla kuvassa 21. Varsinais-Suomen merkittävimmät kaupalliset keskittymät ovat hyvin saavutettavissa autolla; maakunnan asukkaista 77 % asuu alle 5 minuutin ja 98 % alle 15 minuutin ajoajan päässä lähimmästä mitoitetusta kaupan keskuksesta.



Kuva 21 Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa mitoitettujen vähittäiskaupan keskusten saavutettavuus tieverkkoa pitkin mitattuna ajoaikana

Oheisessa taulukossa 5 on laskettuna väestön määrä ajoaikavyöhykkeittäin ja kaavamerkinnöittäin. Alle 5 minuutin ajoajan päässä lähimmästä keskustatoimintojen alueesta (c) asuu yli 50 % maakunnan asukkaista. Lähimpään maakuntakaavassa mitoitettuun kaupan keskukseen sitä vastoin on alle 5 minuutin ajomatka noin 77 % maakunnan asukkaista. Kaupan sijoittuminen nykytilanteessa, erityisesti keskustatoimintojen alueille osoitettu mitoituksen kasvu sekä rakennemallin mukainen tiivistyvä väestö tukevat asiointimatkojen pituuden pysymistä kohtuullisena.

Taulukko 5 Väestön määrä ajoaikavyöhykkeittäin mitoitetuista keskuksista nykytilanteessa ja rakennemallin tavoitevuotena 2035

Väestö 2014 (YKR 250 x 250 m ruudut)

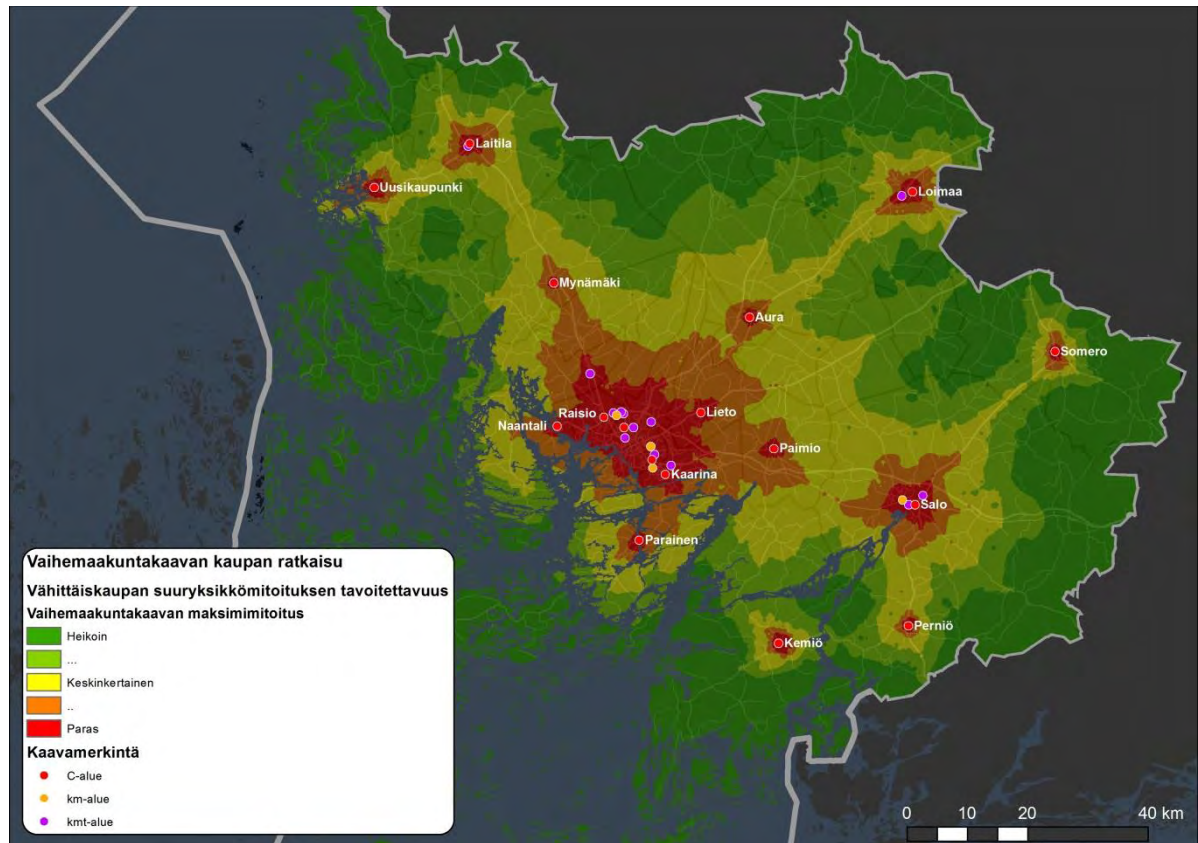
	Turun keskusta		C		km		kmt		Yhteensä mitoitettut keskuksia ja Turun keskusta	
	hlö	%	hlö	%	hlö	%	hlö	%	hlö	%
0-5 min	93 800	20 %	244 200	52 %	131 100	28 %	217 900	47 %	360 800	77 %
5-10 min	110 000	24 %	113 100	24 %	126 400	27 %	86 400	18 %	73 600	16 %
10-15 min	44 500	10 %	50 400	11 %	51 200	11 %	40 200	9 %	23 000	5 %
Yht 0-15 min	248 300	53 %	407 700	87 %	308 700	66 %	344 600	74 %	457 500	98 %
Yht V-S	467 500	100 %	467 500	100 %	467 500	100 %	467 500	100 %	467 500	100 %

Väestö 2035 (YKR 250 x 250 m ruudut / Rakennemallin väestönkasvualueet)

	Turun keskusta		C		km		kmt		Yhteensä mitoitettut keskuksia ja Turun keskusta	
	hlö	%	hlö	%	hlö	%	hlö	%	hlö	%
0-5 min	104 900	20 %	276 200	52 %	145 800	27 %	245 200	46 %	416 100	78 %
5-10 min	130 300	24 %	133 700	25 %	150 000	28 %	106 200	20 %	84 200	16 %
10-15 min	64 000	12 %	62 900	12 %	70 500	13 %	52 900	10 %	24 500	5 %
Yht 0-15 min	299 100	56 %	472 800	88 %	366 300	69 %	404 400	76 %	524 700	98 %
Yht V-S	534 800	100 %	534 800	100 %	534 800	100 %	534 800	100 %	534 800	100 %

Vähittäiskaupan saavutettavuutta voidaan fyysisen saavutettavuuden lisäksi tarkastella sen kautta, miten laaja ja monipuolinen tarjonta asukkailla on tavoitettavissa. Tällöin voidaan puhua suhteellisesta saavutettavuudesta tai vähittäiskaupan tavoitettavuudesta, jolloin tarkastelu kohdistuu tarjonnan määrän ja sen saavuttamisesta aiheutuvien kustannusten (esim. aikaetäisyys tieverkkoa pitkin) väliseen suhteeseen. Vähittäiskaupan nykytilanteen suhteellista saavutettavuutta päivittäis- ja erikoistavarakaupan osalta on kuvattu Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvityksen sivuilla 40–41. Vaihemaakuntakaavaluonnoksen vaikutusten arvioinnin yhteydessä tarkastelu on rajattu kaavassa mitoitettuun pinta-alaan ja mitoituksen kasvun aiheuttamiin suhteellisen saavutettavuuden muutoksiin eri alueilla.

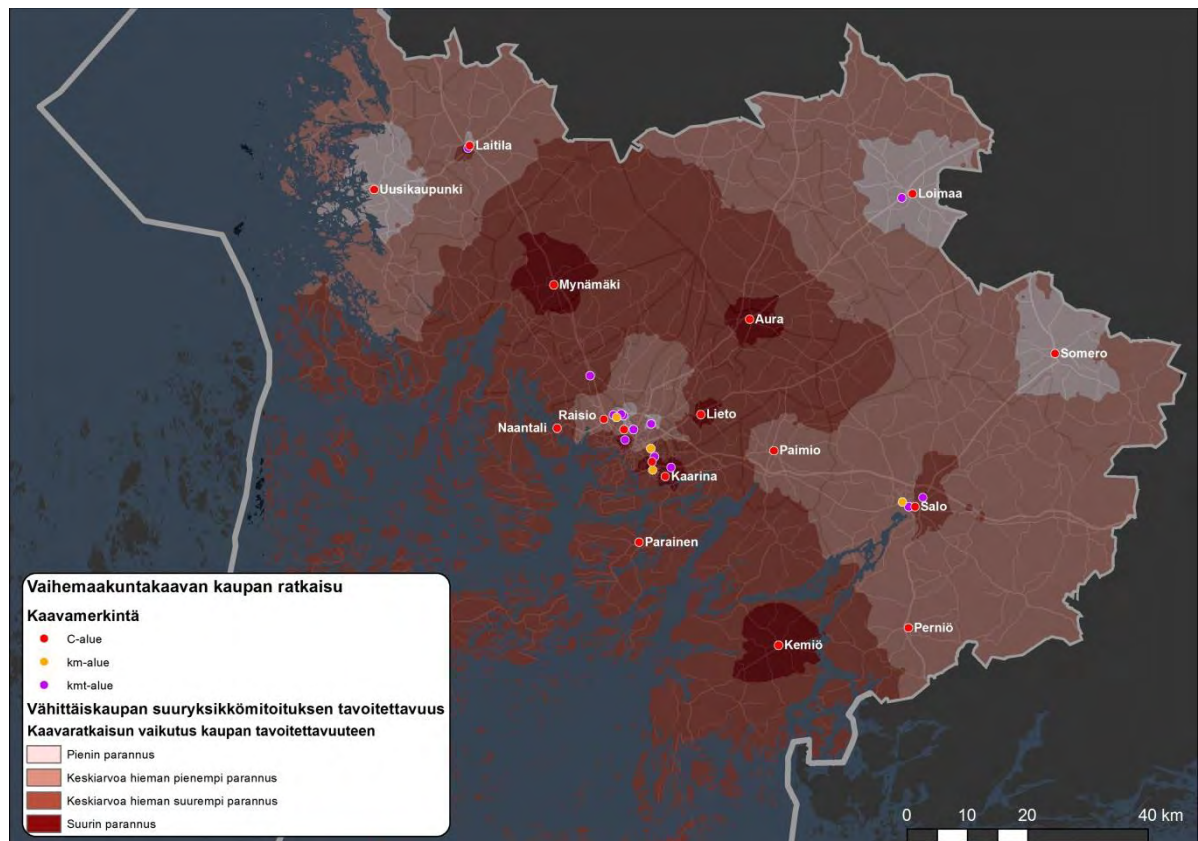
Seuraavassa kartassa (kuva 22) on havainnollistettu vaihemaakuntakaavassa mitoitettujen kaupan alueiden (ml. Turun keskusta) tavoitettavuutta kaavan salliman maksimimitoituksen tilanteessa. Kartalta korostuu Turun kaupunkiseudun käsittävä parhaimman tavoitettavuuden vyöhyke, joka ulottuu lähes Paimioon, Auraan ja Mynämäelle saakka. Näillä alueilla asuvilla on kohtuullisen laaja kaupan tarjonta suhteellisen helposti saavutettavissa. Myös muiden mitoitettujen keskusten ympärille muodostuu hyvän suhteellisen saavutettavuuden vyöhykkeitä, mutta ne jäävät selkeästi pienempään kokoluokkaan verrattuna Turun kaupunkiseutuun, jonka suuret ja tiheästi sijaitsevat kaupan keskukset luovat erittäin monipuolisen kaupan tarjonnan ympäröiville asukkailla. Kartalta voidaan havaita myös liikenneväylien merkitys saavutettavuutta parantavana tekijänä. Heikoimmaksi suhteellinen saavutettavuus jää maakunnan reuna-alueilla sekä keskustan välisillä alueilla, joissa asuvat eivät todennäköisesti käytä kaupan palveluita yhtä useasti kuin alueilla, joissa monipuolinen tarjonta on helposti saavutettavissa.



Kuva 22 Vaihemaakuntakaavavaluonnoksen vähittäiskaupan maksimimitoituksen mukainen kaupan kokonaistavoitettavuus

Vaihemaakuntakaavan mitoituksen vaikutuksia suhteelliseen tavoitettavuuteen on havainnollistettu kuvan 23 kartalla. Vaihemaakuntakaavavaluonnoksen mukainen lisämitoitus parantaa tämän tarkastelun puitteissa kaupan suhteellista tavoitettavuutta kaikkialla, sillä mitoituksen toteutuksessa alueen asukkailla olisi tavoitettavissaan nykytilannetta laajempi kaupan tarjonta. Tarkastelussa keskeistä on kuitenkin se, mihin kaavassa osoitettu lisämitoitus erityisesti vaikuttaa parantuneen suhteellisen tavoitettavuuden muodossa. Tulokinnassa tulee ottaa myös huomioon se, että mikäli kauppa keskittyisi voimakkaasti maakuntakaavassa mitoitettuihin keskuksiin vähentäen tarjontaa paikalliskeskuksilta ja mitoittamattomilta kaupan alueilta, heikentyisi tällöin kaupan suhteellinen tavoitettavuus paikalliskeskuksissa ja niiden ympärillä asuvien näkökulmasta.

Turun kaupunkiseudulla kaavan mukainen lisämitoitus parantaa suhteellista saavutettavuutta erityisesti etelä- ja itäpuolella (Skanssi-Kaarina -akselilla). Kaupunkiseudun pohjoispuolella suhteellinen saavutettavuus ei kaavan maksimimitoituksen myötä juurikaan parane, sillä kaupan tarjonta on jo nykytilanteessa todella laaja ja alueen asukkaiden kannalta hyvin saavutettavissa. Muualla maakunnassa korostuu erityisesti Mynämäen, Auran ja Kemiön mitoituksen kasvun tuoma parannus suhteelliseen saavutettavuuteen sekä sen heijastuminen ympäröivälle maaseudulle. Seutukeskuksissa Saloa lukuun ottamatta mitoituksen tuoma parannus suhteelliseen saavutettavuuteen jää tarkastelussa pienimmäksi.



Kuva 23 Väihemaakuntakaavaluonnoksen vähittäiskaupan maksimimitoituksen mukaisen kaupan kokonaistavoitettavuudessa tapahtuva muutos suhteessa nykytilaan

Yhteenveto vaikutuksista palveluiden saavutettavuuteen

- Vaihemaakuntakaavassa mitoitettujen keskustatoimintojen alueet sekä keskustan ulkopuoliset kaupan alueet ovat maakunnan tasolla hyvin saavutettavissa kävellen ja pyörällä (noin 60 % asukkaista alle 3 km:n etäisyydellä lähimmästä keskuksesta) sekä henkilöautolla (77 % asukkaista alle 5 minuutin ajoajan etäisyydellä lähimmästä keskuksesta)
- Vaihemaakuntakaavassa osoitettu mitoituksen kasvu ohjattu hyvin kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä saavutettaville yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille
- Maakuntakaavan ja rakennemallin tavoite tiivistävästä yhdyskuntarakenteesta parantaa lähipalveluiden toimintaedellytyksiä, saavutettavuutta ja asukkaiden arjen sujuvuutta
- Kaavaratkaisu tukee kaupan tasapainoista kehittymistä Turun kaupunkiseudulla, mikä parantaa kaupan suhteellista saavutettavuutta erityisesti kaupunkiseudun itä/eteläpuolelta katsottuna
- Kaavaratkaisu ei tuota kokonaan uusia kaupan keskuksia, joten vaikutus suoraan saavutettavuuteen on vähäinen. Suhteellinen saavutettavuus (tavoitettavuus) paranee tarjonnan monipuolistumisen myötä

4.3 Vaikutukset asiointimatkoihin

Suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset (MRL 71 b §)

Henkilöliikennetutkimuksen³ mukaan ostos- ja asiointimatkojen osuus kaikista matkoista on noin 35 % ja matkasuoritteesta 18 %. Tutkimuksen mukaan ostos- ja asiointimatkojen määrä on kasvanut kaikista matkaryhmistä eniten, mutta matkojen keskipituus on pysynyt ennallaan. Suurin osa ostos- ja asiointimatkoista on päivittäistavaroiden ostoksiin liittyviä (17 % kaikista matkoista). Muita ostosmatkoja kaikista matkoista on noin 7 %. Esimerkiksi kauppakeskusten osuus kaikista matkoista on vain noin 4 %. Ostos- ja asiointimatkojen keskipituus on noin 7,3 km/matka. Maakuntakaavan kaupan ratkaisu ei ohjaa päivittäistavarakaupan lähipalveluiden sijoittumista, koska ne ovat paikallisia myymälöitä. Maakuntakaavan vaikutus päivittäistavara-kaupan ostosmatkojen muodostumiseen on tämän vuoksi suhteellisen vähäinen.

Vähittäiskauppaan kohdistuu suhteellisen paljon matkoja ja matkatuotosta ja kaupan sijoittumisella on suuri merkitys asiointimatkoihin. Kaupan sijainnin ohjauksen keskeisenä tavoitteena on ohjata kauppa tukemaan nykyistä yhdyskuntarakennetta. Kaupan palveluverkossa tapahtuvat muutokset ovat kuitenkin vain yksi maankäytön osa-alue, jolla on vaikutuksia asiointimatkojen pituuksiin ja suoritteisiin. Kaupan sijoittumistakin suurempi merkitys on yhdyskuntarakenteen kehittämisellä ja sillä, mihin tuleva asutus ja työpaikat sijoittuvat. Mikäli yhdyskuntarakenteen hajautuminen jatkuu, on todennäköistä, että myös kauppa sijoittuu hajautuneesti pyrkiessään ottamaan maantieteellisesti yhä laajempia markkina-alueita haltuunsa. Toisaalta mitä tiiviimpää yhdyskuntarakennetta luodaan, sitä pienempi maantieteellinen alue riittää elättämään kauppiaita; tämä puolestaan mahdollistaa lähipalveluiden tiheän sijoittumisen lähelle asutusta ja lyhentää näin asiointimatkojen pituuksia.

Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavaluonnoksen yhtenä keskeisenä tavoitteena on tiivistää nykyistä yhdyskuntarakennetta ja taajamien maankäyttöä kasvamalla sisäänpäin nykyisten taajamarajojen puitteissa. Tavoitteen saavuttamista edistää strateginen rakennemalli, jossa on määriteltä väestön kasvutavoitteet ja kohdistettu tuleva väestönkasvu tukemaan nykyistä keskusherkeä sekä yhdyskuntarakennetta. Tiiviimmän yhdyskuntarakenteen myötä lähipalvelujen, erityisesti päivittäistavarakauppojen, sijoittumiselle ja kehittämiselle luodaan paremmat edellytykset. Tämä koskee myös suurempien päivittäistavarakaupan palveluiden kuten supermarkettien sijoittumista. Koska päivittäistavarakauppojen osuus matkojen määrästä ja matkatuotoksesta on ostos- ja asiointimatkojen ryhmässä selkeästi suurin, on yhdyskuntarakenteen tiivistämisellä selkeästi asiointimatkojen lyhenemistä aiheuttava vaikutus.

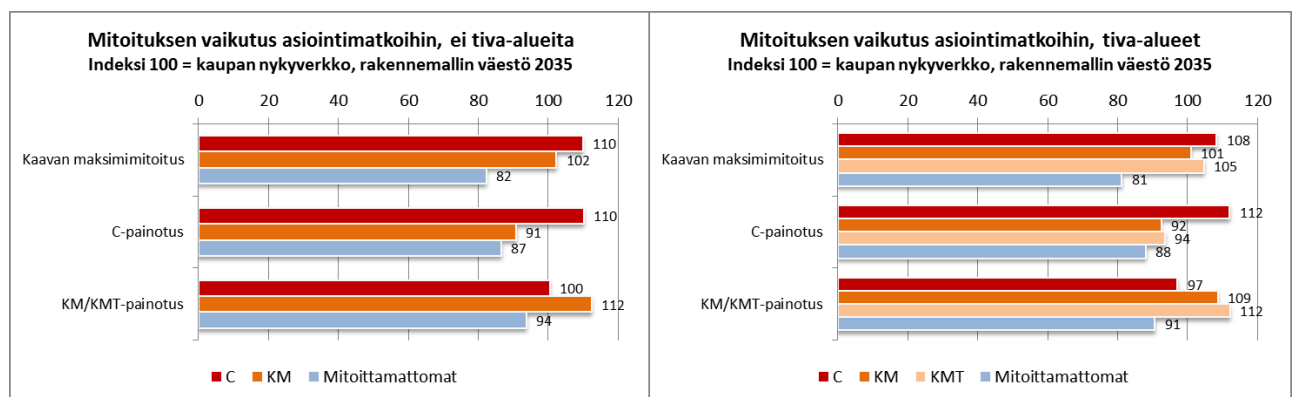
Keskeinen asiointimatkojen kulkutapaan ja pituuteen vaikuttava seikka on myös kevyen liikenteen sekä joukkoliikenteen infraan ja palveluihin tehtävät kehitystoimenpiteet. Kun kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen tarjonta, palvelutaso ja käyttöympäristö tehdään riittävän houkuttelevaksi, mataloituu myös niiden käyttökynnys. Asiointimatkoilla henkilöauto tulee kuitenkin jatkossakin olemaan pääasiallinen kulkumuoto erityisesti Turun kaupunkiseudun ulkopuolella, jossa joukkoliikenteen tarjonta on vähäisempää ja välimatkat pidempiä. Koko maakunnan tasolla tarkasteltuna Turun seudulla tehtävillä ratkaisuilla on kuitenkin suurin merkitys; nykyisestä maakunnan väestöstä yli 67 % asuu Turun seudulla ja nykytrendin jatkuessa osuus tulee tästä edelleen kasvamaan. Tarjoamalla tälle väestölle hyvät joukkoliikenteen palvelut ja kevyen liikenteen verkosto sekä tiivistämällä yhdyskuntarakennetta koko maakunnan tasolla on mahdollista saavuttaa tavoite keskimäärin lyhemmistä asiointimatkoista ja pienemmästä henkilöauton käyttöasteesta.

³ Liikennevirasto (2012) Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Suomalaisten liikkuminen.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_henkilöliikennetutkimus_web.pdf

Vaihemaakuntakaavan kaupan sekä taajamien maankäytön ratkaisut tukevat maankäyttö- ja rakennuslain tavoitetta kohtuullisista asiointimatkoista. Kaupan mitoitus on painottunut tukemaan keskustatoimintojen alueiden kehittymistä. Lisäksi kaavassa ei ole osoitettu uusia, yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle sijoittuvia kaupan paikkoja. Turun kaupunkiseudun tasolla kaavaratkaisu on kaupan rakennetta tasapainottava. Skanssin alueen kaupallinen vahvistuminen ja tarjonnan monipuolistuminen mahdollistaa lyhyempien asiointimatkojen muodostumisen erityisesti Turun kaupunkiseudun itäpuolen asukkaille, mutta myös laajemmin koko maakunnan tasolla. Samalla kaupan tasapainoisempi kehittyminen luo paremmat edellytykset liikenneverkon ja -järjestelyjen toimivuuden turvaamiselle; Myllyn-Itäniityn alueella on jo ollut havaittavissa ongelmia liikenteen sujuvuuden kannalta ja kaupan edelleen jatkuva keskittyminen alueelle pahentaisi potentiaalisesti tilannetta, mikä heijastuisi myös ympäröiville asuinalueille.

Oheisessa kaaviossa (kuva 24) on havainnollistettu asiointimatkoihin kohdistuvaa muutosta verrattuna nykyiseen kaupan verkostoon. Skenaariot ovat samat kuin asiointien suuntautumisen muutosta kuvaavissa tarkasteluissa (luku 4.1.2). Tarkastelujen tulkinnessa on huomioitava se, että kun keskuksen asema verkostossa vahvistuu, lisääntyvät sinne tulevat asiointit ja tämän myötä myös asiointimatkoista aiheutuva matkatuotos. Keskeistä kuitenkin on se, minkä tyyppisissä keskuksissa kasvu tapahtuu, minkä tyyppistä kauppaa alueelle kehittyy ja millä kulkumuodolla tehtäviä asiointeja kaupan ratkaisu tukee. Keskustatoimintojen alueilla tapahtuva kaupan tarjonnan kasvu edesauttaa erityisesti kevyellä liikenteellä sekä joukkoliikenteellä tehtävien asiointimatkojen osuuden kasvua, kun sitä vastoin keskustan ulkopuolisilla kaupan alueilla liikutaan tyypillisesti henkilöautolla. Toisaalta keskustojen ulkopuolelle sijoittuu pääsääntöisesti erikoistavaran sekä tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa, joissa asioidaan asutusta lähelle sijoittuvaa päivittäistavarakauppaa harvemmin.

Kaavioista vasemmanpuoleisessa on havainnollistettu tilannetta, jossa tarkasteluun ei ole otettu mukaan keskustan ulkopuolisia tiva-alueita. Oikeanpuoleisessa kaaviossa sitä vastoin tiva-alueet on otettu mukaan keskustatoimintojen alueiden sekä keskustan ulkopuolisten erikoiskaupan alueiden tasavertaisina kilpailijoina. Tulokset ovat hyvin samansuuntaisia kuin asiointien suuntautumista kuvaavissa tarkasteluissa; suhteessa eniten kasvaviin keskuksiin kohdistuu aikaisempaa enemmän asiointeja. Kaupan mitoituksen keskustapainotteisuudesta johtuen erityisesti keskusta-alueille kohdistuu suurempi matkatuotos kuin aikaisemmin, mutta keskusta-alueilla on mahdollista ohjata kasvava matkatuotos paremmin kevyen liikenteen ja julkisen liikenteen kulkutavoille. Koko maakunnan tasolla mitoitettu palveluverkko lyhentää hieman matkatuotosta verrattuna siihen, jos nykyisenkaltainen verkko säilyisi. Tälle on kuitenkin osasyynä se, ettei maakunnan ulkopuolella sijaitseville keskuksille ole osoitettu kasvua ja asiointit suuntautuvat suhteessa enemmän Varsinais-Suomen sisälle. Tästä voidaan kuitenkin vetää yleiseksi johtopäätökseksi myös se, että asiointimatkojen pituuksiin vaikuttaa suuresti kaupan tarjonta lähellä; mitä parempi lähitarjonta, sitä pienempi todennäköisyys asioida kaukana sijaitsevilla keskuksissa, mikä pätee myös kilpailussa muiden maakuntakeskusten kanssa.



Kuva 24

Mitoitusskenaarioiden vaikutus asiointimatkoihin kaavamerkinnöittäin

Yhteenveto vaikutuksista asiointimatkoihin

- Vaihemaakuntakaavaluonnoksen keskustoja tukeva mitoitusperiaate luo hyvät edellytykset sekä kävellen että pyörällä hoidettavien lähiasiointien osuuden kasvulle sekä toisaalta joukkoliikenteen kasvavalle käytölle asiointimatkoilla
- Erityisesti päivittäistavarakaupan (lähi)palveluiden sijoittumisella on suuri merkitys kaupan matkatuotoksen kannalta johtuen päivittäistavarakauppa-asiointien suuremmasta käyntitiheydestä verrattuna erikoistavarakaupan toimialoihin
- Kaavassa riittävä mitoitus luo edellytyksiä kaupan kehittymiselle maakunnan rajojen sisällä ja vähentää tarvetta asiointeille maakunnan ulkopuolisissa keskuksissa
- Mitoituksen kasvun painottaminen Turun kaupunkiseudun itä/eteläosiin toisaalta lyhentää keskimääräisiä erikoistavarakaupan asiointimatkoja lähempänä sijaitsevan kaupan tarjonnan muodossa, mutta helpottaa myös Myllyn alueelle syntyvää liikenteen kasvupainetta

4.4 Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja vähittäiskaupan kilpailuun

Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tulee edistää osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen (Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet)

Alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää:

9) elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä (MRL 5 §)

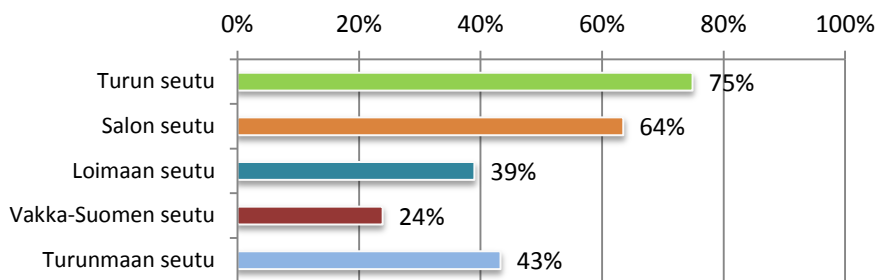
Elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja toimivan kilpailun kehittymisen edistäminen on lisätty maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteisiin keväällä 2015. Kaupan kilpailu ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen on viime aikoina noussut keskusteluihin liittyen kaavojen vaikutusten arviointiin. Keskeisimpänä arviointikohteena elinkeinoelämän ja kilpailun kannalta on se, onko vähittäiskaupalle tarjottu riittävästi sijoittumismahdollisuuksia, luoko kaavaratkaisu kehittymisedellytyksiä kaupan toimijoille sekä mahdollistaako uusien toimijoiden sijoittumisen alueelle. Kaavoituksessa tulee kiinnittää erityishuomio siihen, että ratkaisut ovat joustavia ja jättävät vaihtoehtoja toteutukseen. Selvityksessä aihetta arvioidaan kahdesta näkökulmasta:

- Mikä on vaihemaakuntakaavaluonnoksessa osoitettu mitoitus suhteessa laskennalliseen pinta-alantarpeeseen
- Miten mahdollistava vaihemaakuntakaavaluonnoksessa esitetty seudullisuuden raja on alueittain?

4.4.1 Kaupan suuryksiköiden merkitys

Vaihemaakuntakaavassa on maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti käsitelty ainoastaan vähittäiskaupan seudullisten suuryksiköiden sijoittumista ja mitoitusta koskevia asioita. Vähittäiskaupan suuryksiköt ja suuryksiköiden sijoittuminen onkin keskeisin tarkastelun kohde, kun kaupan sijainnin ohjauksella halutaan saavuttaa toivottuja tuloksia liittyen esimerkiksi keskustojen elinvoimaisuuteen, palveluverkon tasapainoiseen kehittymiseen, kaupan saavutettavuuteen, asiointiliikenteeseen sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Suuryksiköt ovat merkittäviä toimijoita kaupan toimialalla niin pinta-alan kuin henkilöstön määrän ja liikevaihdon suhteenkin mitattuna. Alla olevassa kaaviossa (kuva 25) on havainnollistettu suuryksikköjen osuutta vähittäiskaupan koko nykyisestä pinta-alasta seuduittain. Turun seudulla vähittäiskaupan pinta-alasta jopa 75 % toteutuu suuryksiköissä; jos Turun keskustatoimintojen aluetta ei huomioida, niin luku kasvaa peräti 83 %:iin. Koko maakunnan tasolla vähittäiskaupan pinta-alasta suuryksiköissä sijaitsee noin 66 % (ilman Turun keskustaa 69 %).

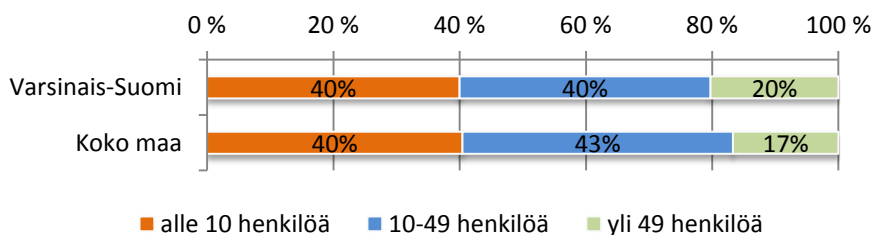
Suuryksiköissä sijaitsevan kaupan pinta-alan osuus vähittäiskaupan kokonaispinta-alasta seuduittain



Kuva 25 Suuryksiköissä sijaitsevan kaupan pinta-alan osuus vähittäiskaupan kokonaispinta-alasta seuduittain

Seuraavassa kaaviossa (kuva 26) on havainnollistettu vähittäiskaupan liikevaihdon jakautumista henkilöstön kokoluokan mukaan. Henkilöstön kokoluokka ei ole suoraan verrannollinen vähittäiskaupan pinta-alaan, mutta on kuitenkin suuntaa-antava. Vuonna 2013 Varsinais-Suomessa lukumääräisesti 1 % kaikista vähittäiskaupan toimipaikoista oli yli 49 henkilöä työllistäviä, mutta liikevaihdolla mitattuna ne tuottivat noin 20 % koko maakunnan vähittäiskaupan liikevaihdosta ja työllistivät 19 % kaupan alan henkilöstöstä. Vastaavasti 8 % vähittäiskaupan yrityksistä oli 10–49 henkilöä työllistäviä, mutta kyseiset yritykset tuottivat vähittäiskaupan liikevaihdosta peräti 40 % ja työllistivät 34 % henkilöstöstä. Suuret yksiköt ovat siis hyvin merkittävässä roolissa sekä vähittäiskaupan kokonaispinta-alaan verrattuna, että liikevaihdon ja henkilöstömäärän mukaan mitattuna.

Vähittäiskaupan (TOL47) liikevaihdon jakautuminen henkilöstön kokoluokan mukaan 2013



Kuva 26 Vähittäiskaupan (TOL47) liikevaihdon jakautuminen henkilöstön kokoluokan mukaan 2013

4.4.2 Mitoitus verrattuna laskennalliseen pinta-alantarpeeseen

Varsinais-Suomen kaupan palveluverkkoselvityksessä 2013 on arvioitu väestön- ja kulutuskasvun perusteella vähittäiskaupan ostovoimassa ja tilantarpeessa tapahtuvia muutoksia. Laskelmat on tehty erikseen kasvun minimi- ja maksimioletuksilla. Väestön kasvu on minimivaihtoehdossa arvioitu Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaiseksi ja maksimivaihtoehdossa on huomioitu rakennemallityössä asetetut kasvutavoitteet. Kulutuksen kasvuksi on selvityksessä arvioitu:

- Päivittäistavarakaupassa minimivaihtoehdossa 0,5 %/vuosi ja maksimivaihtoehdossa 1 %/vuosi
- Muussa kaupassa minimivaihtoehdossa 1%/vuosi ja maksimivaihtoehdossa 2%/vuosi

Oheisessa taulukossa 6 on verrattu vuonna 2013 toteutetussa palveluverkkoselvityksessä arvioitua laskennallista vähittäiskaupan liikepinta-alan minimi- ja maksimikasvua vaihemaakuntakaa-

vassa osoitettuun suuryksikkömitoituksen kasvuun. Väestön ja kulutuksen kasvuun perustuen pinta-alantarpeen minimikasvuksi on arvioitu noin 560 000 k-m² (+34 %) ja maksimikasvuksi noin 1 300 000 k-m² (+79 %). Pinta-alantarve kasvaa molemmissa vaihtoehdoissa erityisesti Turun seudulla, jossa valtaosan maakunnan väestönkasvusta on ennusteiden ja tavoitteiden mukaan arvioitu toteutuvan. Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa on koko maakuntaan osoitettu noin 540 000 k-m² (+67 %) suuryksikkömitoituksen kasvua. Huomioitavaa on, että tilantarpeen kasvun osalta kyse on ollut koko vähittäiskaupasta ml. paikalliset yksiköt, kun vaihemaakuntakaavassa on mitoitettu ainoastaan vähittäiskaupan suuryksiköissä tapahtuvaa kauppaa, jolla on seudullista merkitystä. Lisäksi vaihemaakuntakaavaluonnoksessa ei ole mitoitettu Turun keskusta-alueetta. Kaavaratkaisu on kuitenkin suuryksikkömitoituksen suhteellisen kasvun osalta lähempänä palveluverkkoselvityksessä arvioitua koko vähittäiskaupan maksimipinta-alantarpeen suhteellista kasvua. Absoluuttisesti suuryksiköille osoitettu mitoituksen kasvu on hyvin lähellä koko vähittäiskaupalle arvioitua pinta-alan minimikasvua. Suuryksikkömitoituksen väljyys voisi tällöin teoreettisesti johtaa tulokseen, jossa koko vähittäiskaupan tilantarve toteutuisi ainoastaan vaihemaakuntakaavassa mitoitetuilla alueilla sijaitsevista suuryksiköissä, eikä maakunnassa tapahtuva ostovoiman kasvu riittäisi tukemaan paikallisten vähittäiskaupan yksiköiden syntymistä.

Todellisuudessa tilanne ei kuitenkaan ole tämä; vaihemaakuntakaavassa mitoitettu kasvu ei toteudu täysimääräisenä kaikkialla, vaan jää markkinoiden tehtäväksi määritellä, mihin kauppaa todellisuudessa rakennetaan. Osa mitoitetuista keskuksista jää todennäköisesti huomattavasti mitoitettua kokoaan pienemmiksi, minkä seurauksena kasvun ja kehittymisen varaa jää myös mitoittamattomille paikalliskeskuksille. Lisäksi kaikki suuryksiköille ja seudullisesti merkittävälle alueille mitoitettu pinta-ala ei toteudu suuryksiköissä, vaan varsinkin keskustatoimintojen alueilla osa kaupasta toteutuu pienemmissä, paikallisesti merkittävissä yksiköissä. Nämä muodostavat kuitenkin yhdessä seudullista merkitystä omaavan kaupan keskittymän.

Taulukko 6 Palveluverkkoselvityksessä osoitettu vähittäiskaupan lisäpinta-alantarve 2011–2035 minimi ja maksimivaihtoehdossa verrattuna vaihemaakuntakaavan suuryksikkömitoituksen kasvuun

	Pinta-alantarpeen minimikasvu 2011–		Pinta-alantarpeen maksimikasvu		Suuryksikkömitoituksen kasvu	
	k-m ²	%	k-m ²	%	k-m ²	%
Turun seutu	414 542	38 %	895 359	83 %	361 100	65 %
Salon seutu	65 888	29 %	159 558	69 %	96 400	63 %
Loimaan seutu	32 607	25 %	92 757	72 %	33 000	66 %
Vakka-Suomen seutu	21 070	18 %	82 562	69 %	23 200	94 %
Turunmaan seutu	24 077	27 %	71 051	79 %	23 300	183 %
Varsinais-Suomi yhteensä	558 183	34 %	1 301 287	79 %	537 000	67 %

Talouden tilanteen ennakoitua heikommasta elpymisestä ja tämän seurauksena hitaammasta ostovoiman kasvusta johtuen (kts. luku 2.1) voidaan kysyä, onko palveluverkkoselvityksessä esitetty kulutuksen kasvuoletus oikean suuntainen, vai onko jopa minimikasvu arvioitu todellista kehitystä suuremmaksi. Toisaalta pitkän aikajänteen kasvuksi arvioidut lukemat ovat minimivaihtoehdossa erittäin maltillisia. Mikäli vähittäiskauppaan kohdistuva kulutus ei kasvaisi lainkaan ja vähittäiskaupan lisäpinta-alantarvetta aiheuttaisi ainoastaan alueen väestönkasvu, olisi palveluverkkoselvityksen oletuksilla lisäpinta-alantarve minimissään (Tilastokeskuksen väestöennuste) noin 140 000 k-m² ja maksimissaan (rakennemallin väestötavoite) noin 280 000 k-m². Koska vaihemaakuntakaavassa on tarkoitus haarukoida pitkän aikavälin kehitystä, on vähittäiskaupan kulutuksen kasvun totaalinen pysähtyminen kuitenkin melko epätodennäköinen skenaario, jolla olisi toteutuessaan merkittäviä yhteiskuntataloudellisiakin vaikutuksia.

Alueellisesti vaihemaakuntakaavaluonnoksessa osoitettu mitoitettu kasvu jakautuu tasapainoisesti tukien kaikkien nykyisten keskustatoimintojen alueiden sekä olemassa olevien kaupan alueiden kehittymistä. Vaihemaakuntakaavassa mitoitettujen kaupan keskukset sijoittuvat tukemaan olemassa

olevaa yhdyskuntarakennetta ja mitoituksen kasvussa on huomioitu väestönkasvun painottuminen Turun kaupunkiseudulle. Turun kaupunkiseudulla mitoituksen kasvun painottuminen tukemaan erityisesti Turun itäosien kaupallista kehittymistä tasapainottaa kaupan rakennetta verrattuna nykytilaan. Mitoitus luo myös muulle elinkeinoelämälle houkuttelevan toimintaympäristön sekä keskustatoimintojen alueilla että keskustan ulkopuolisten kaupan alueiden tuntumassa. Tulevaisuuden kannalta keskeinen haaste on se, miten keskustoissa sijaitsevat työpaikat voidaan turvata; erityisesti Turun keskusta-alueelta on ollut nähtävissä työpaikkojen siirtymistä ruutukaava-alueen reunalla sijaitseviin uusiin toimitilakeskittymiin. Kauppa ja muut elinkeinot tukevatkin voimakkaasti sijoittumisellaan toistensa toimintaedellytyksiä alueella sekä laajemmin synnyttävät monipuolista ja vilkasta elinkeinoelämää.

Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa ei Turun kaupunkiseudulle ole osoitettu uusia vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista mahdollistavia kohteita. Tällä saattaa olla heikentäviä vaikutuksia uusien toimijoiden sijoittumismahdollisuuksien ja kilpailun kannalta. Toisaalta kaupan toimialalla on nähtävissä entistä suurempi keskittyminen jo vakiintuneille kaupan alueille, eikä Turun kaupunkiseudulla ole nähtävissä uusista merkittävistä infra- tai asuinrakentamishankkeista syntyviä potentiaalisia kaupan suuryksikkösjajanteja. Kaupan mitoituksen painopisteen ollessa keskustatoimintojen alueilla sekä nykyisillä kaupan alueilla, tulee myös huolehtia siitä, että näillä alueilla on jatkossakin riittävästi sijoittumisedellytyksiä uusille toimijoille. Muussa tapauksessa nykyisille toimijoiden asema vahvistuu ja kaupan kilpailutilanne heikkenee.

4.4.3 Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alaraja

Ympäristöministeriön kaupan oppaan⁴ mukaan vähittäiskaupan suuryksikön voidaan katsoa olevan merkitykseltään seudullinen, jos:

- Vähittäiskaupan suuryksikkö vaikuttaa merkittävästi alueen muissa kunnissa ja/tai saman kunnan muissa keskuksissa sijaitsevien vähittäiskaupan myymälöiden myyntiin.
- Vähittäiskaupan suuryksikkö saa asiakkaita merkittävästi oman sijaintikuntansa ulkopuolelta tai saman kunnan muista keskuksista.

Vaihemaakuntakaavassa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alarajaa on selvityksen ja toteutuneen tilanteen perusteella korotettu maakunnan keskustaajaman ydinalueella Turussa, Raisiossa ja Kaarinassa lukuun ottamatta erillisiä päivittäis- ja keskustahakuksen erikoistavarakaupan yksiköitä. Käsitteestä toiminnallinen Turun kaupunkiseutu on luovuttu ja alaraja on kytkeyty laajemmin strategiaan kehittämisperiaatemerkintöihin – kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueet – ja niitä koskeviin maankäytön, kaupan palveluiden ja liikennejärjestelmän kehittämistavoitteisiin. Alarajaa pienemmät, merkitykseltään paikalliset suuryksiköt on määräyksellä ohjattu kuntien keskustaajamien kaupunki- ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueille.

Taulukko 7 Kaupan suuryksiköiden seudullisen merkittävyyden alaraja

Alue	Päivittäistavarakauppa	Erikoistavarakauppa tai päivittäis- ja erikoistavarakaupan yhdistelmä	Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa
Turku, Kaarina ja Raisio	6 000 kerros-m ²	10 000 kerros-m ²	15 000 kerros-m ²
Naantali, Lieto, Rusko, Masku, Parainen, Loimaa, Salo, Uusi-kaupunki ja Laitila	6 000 kerros-m ²	6 000 kerros-m ²	6 000 kerros-m ²
Muut kunnat	3 000 kerros-m ²	3 000 kerros-m ²	3 000 kerros-m ²

Edellä olevassa taulukossa osoitetut seudullisuuden alarajat ovat voimassa ellei selvityksin muuta osoiteta. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta

⁴ Ympäristöministeriö (2003)

myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitustas ja toteutus on suunniteltava siten, etteivät ne aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia kaupan palveluverkon tasapainoiselle kehittämiselle.

Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavaluonnoksen seudullisuuden rajat ovat linjassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa sekä Pirkanmaan vahvistamattoman 2040 maakuntakaavan rajojen kanssa. Seudullisuuden rajoja muissa maakunnissa on esitetty tarkemmin liitteen 2 taulukossa.

- **Päivittäistavarakaupassa** Uudellamaalla pääkaupunkiseudun kunnissa raja on 5 000 k-m² ja maakunnan muissa taajamissa 2 000 k-m²; Pirkanmaalla puolestaan Tampereella ja kehyskunnissa raja on 5 000 k-m² ja muissa taajamissa 3 000 k-m²
- **Erikoistavarakaupassa** Uudellamaalla raja on pääkaupunkiseudun kunnissa 10 000 k-m², suurimmissa kuntakeskuksissa 5 000 k-m² ja muualla 2 000 k-m²; Pirkanmaalla Tampereella ja kehyskunnissa 10 000 k-m², suurimmissa kuntakeskuksissa 5 000 k-m² ja muissa taajamissa 3 000 k-m²
- **Tilaa vaativassa erikoistavarakaupassa** Uudellamaalla raja on pääkaupunkiseudun kunnissa 30 000 k-m², suurimmissa kuntakeskuksissa 10 000 k-m², 5 000-10 000 asukkaan kuntakeskuksissa 5 000 k-m² ja muualla 2 000 k-m²; Pirkanmaalla Tampereella ja kehyskunnissa 15 000 k-m², suurimmissa kuntakeskuksissa 7 500 k-m² ja muissa taajamissa 3 000 k-m².

Verrattuna muihin maakuntiin päivittäistavarakaupassa Turun kaupunkiseudulle sekä seutukeskuksiin osoitettu 6 000 k-m²:n raja on korkeahko, sillä Uudellamaalla ja Pirkanmaalla raja jää 5 000 k-m²:een. Lisäksi suurempi mitoitustas on molemmissa maakunnissa rajattu vain maakuntakeskukseen sekä ympäröivään kaupunkiseutuun. Erikoistavarakaupan ja tilaa vaativan erikoistavarakaupan osalta rajat ovat pääsääntöisesti vastaavalla tasolla kuin vertailumaakunnissa.

Seuraavassa taulukossa 8 on laskettu seudullisuuden rajoihin, 10 kilometrin säteellä asuvan väestön ostovoimaan sekä keskimääräiseen myyntitehoon (€/k-m²) perustuen teoreettinen arvio siitä, kuinka monta suuryksikkörajan kokoista yksikköä väestöpohja elättäisi. Tarkastelu ei ota kantaa suuryksiköiden toimialoittaiseen markkinaosuuteen. Lisäksi taulukossa ei ole huomioitu kesäasutuksen määrää, joka tuo varsinkin pienimpiin saaristonkuntiin merkittävän määrän lisäostovoimaa. Taulukossa luku 1 tarkoittaa sitä, että 10 kilometrin säteellä oleva ostovoima elättäisi teoriassa yhden suuryksikkömitoituksen kokoisen yksikön. Luvun jäädessä alle 1:n (punainen fontti) asiointeja pitäisi tulla yli 10 kilometrin etäisyydeltä, jotta suuryksikkömitoituksen mukainen yksikkö olisi kannattava. Huomioitaessa kilpailuvaikutukset voidaan kuitenkin todeta, että tunnusluvun tulisi mielellään olla vähintään 2 (alle jäävät korostettu sinisellä fontilla), jolloin alueen väestöpohja mahdollistaisi useamman suuryksikön sekä paikallisten toimijoiden kannattavuuden.

Taulukko 8 Kuntakohtainen asukasmäärän ostovoimapotentiali 10 km:n säteellä kaupallisesta keskuksesta suhteessa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alarajaan

	ASUKKAAT 10 km säteellä		PÄIVITTÄISTAVARAKAUPPA			ERIKOISTAVARAKAUPPA			TIVA-KAUPPA		
	2014	2035	Seud. Raja k-m2	Potentialiset yksiköt		Seud. Raja k-m2	Potentialiset yksiköt		Seud. Raja k-m2	Potentialiset yksiköt	
				min	max		min	max		min	max
Turku	215 000	256 200	6 000	26,9	30,3	10 000	25,8	32,6	15 000	13,6	17,2
Raisio	165 100	187 900	6 000	19,7	22,2	10 000	18,9	23,9	15 000	10,0	12,6
Kaarina	149 100	171 300	6 000	18,0	20,3	10 000	17,2	21,8	15 000	9,1	11,5
Naantali	41 400	52 500	6 000	5,5	6,2	6 000	8,8	11,1	6 000	7,0	8,8
Lieto	27 800	33 500	6 000	3,5	4,0	6 000	5,6	7,1	6 000	4,4	5,6
Rusko	57 300	66 400	6 000	7,0	7,9	6 000	11,1	14,1	6 000	8,8	11,2
Masku	16 800	19 900	6 000	2,1	2,4	6 000	3,3	4,2	6 000	2,6	3,3
Parainen	11 100	13 600	6 000	1,4	1,6	6 000	2,3	2,9	6 000	1,8	2,3
Loimaa	10 700	10 700	6 000	1,1	1,3	6 000	1,8	2,3	6 000	1,4	1,8
Salo	33 900	33 900	6 000	3,6	4,0	6 000	5,7	7,2	6 000	4,5	5,7
Uusikaupunki	12 800	12 800	6 000	1,3	1,5	6 000	2,1	2,7	6 000	1,7	2,2
Laitila	7 500	7 500	6 000	0,8	0,9	6 000	1,3	1,6	6 000	1,0	1,3
Aura	6 400	7 100	3 000	1,5	1,7	3 000	2,4	3,0	3 000	1,9	2,4
Kemiönsaari	2 900	2 900	3 000	0,6	0,7	3 000	1,0	1,2	3 000	0,8	1,0
Koski Tl	2 500	2 500	3 000	0,5	0,6	3 000	0,8	1,1	3 000	0,7	0,8
Kustavi	800	800	3 000	0,2	0,2	3 000	0,3	0,3	3 000	0,2	0,3
Marttila	2 700	2 800	3 000	0,6	0,7	3 000	0,9	1,2	3 000	0,7	0,9
Mynämäki	6 600	7 700	3 000	1,6	1,8	3 000	2,6	3,3	3 000	2,0	2,6
Nousiainen	12 500	14 500	3 000	3,0	3,4	3 000	4,9	6,2	3 000	3,9	4,9
Oripää	2 200	2 200	3 000	0,5	0,5	3 000	0,7	0,9	3 000	0,6	0,7
Paimio	11 000	13 100	3 000	2,8	3,1	3 000	4,4	5,6	3 000	3,5	4,4
Pyhärinta	1 100	1 100	3 000	0,2	0,3	3 000	0,4	0,5	3 000	0,3	0,4
Pöytyä	4 900	5 300	3 000	1,1	1,3	3 000	1,8	2,3	3 000	1,4	1,8
Sauvo	2 700	3 000	3 000	0,6	0,7	3 000	1,0	1,3	3 000	0,8	1,0
Somero	6 800	6 800	3 000	1,4	1,6	3 000	2,3	2,9	3 000	1,8	2,3
Taivassalo	1 600	1 600	3 000	0,3	0,4	3 000	0,5	0,7	3 000	0,4	0,5
Vehmaa	2 300	2 300	3 000	0,5	0,5	3 000	0,8	1,0	3 000	0,6	0,8

Taulukosta voidaan havaita, että päivittäistavarakaupassa 6 000 k-m²:n seudullisuuden rajan saaneista keskuksista erityisesti Laitilassa ympäröivän väestön ostovoima ei riittäisi suuryksikön kannattavaan toimintaan. Kilpailullisesti merkittäviä vaikutuksia 6 000 k-m²:n yksiköistä koituisi tarkastelun mukaan myös Uudessakaupungissa ja Loimaalla. Kyseisten seutukeskusten kohdalla kuitenkin ympäröivä laaja maaseutu ja siitä johtuvat pidemmät välimatkat sekä keskusten rooli laajemman työssäkäyntialueen keskuskaupunkina tukevat kuitenkin lähiasutusta suuremman seudullisuuden rajan muodostumista. Toisaalta seutukeskusten ja sitä pienempien kuntakeskusten kohdalla tulee myös huomioida Turun kaupunkiseutua pienemmät neliömyyntitehotavoitteet johtuen halvemmista vuokrista, tonteista ja rakentamiskustannuksista. Pienemmissä kuntakeskuksissa 3 000 k-m²:n seudullisuuden rajan kokoisille yksiköille ympäröivä väestöpohja ja sen muodostama ostovoima ei ole riittävä kannattavaan toimintaan. Toisaalta myös näissä keskuksissa tulee huomioida kaupan pienemmät neliömyyntitehotavoitteet sekä kesäasukkaiden tuoma väestönlisäys saaristokuntiin. Erityisesti päivittäistavarakauppa tukeutuu vahvasti lähiasutukseen, jolloin jää markkinoiden tehtäväksi määritellä omien neliömyyntitehotavoitteidensa kautta, kannattaako tietyn kokoinen kauppa tietyllä alueella.

Erikoistavara- ja tiva-kaupassa rajat ovat pääsääntöisesti kooltaan sellaisia, että ympäröivä lähi-asutus (10 km:n säteeltä) riittää elättämään suuryksikkörajan kokoisia kaupan yksiköitä. Myös erikoistavarakaupassa raja on Laitilassa, Uudessakaupungissa ja Loimaalla sellainen, että kunta-kaavoituksen yhteydessä tulee erityisesti huomioida kilpailuedellytysten turvaaminen kooltaan suuryksikkörajaa lähentelevien yksiköiden sijaintia ratkaistaessa.

Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan kohdalla on suuria toimialan sisäisiä vaihteluita sen suhteen, onko yksittäisellä yksiköllä tai pienemmistä yksiköistä koostuvalla kokonaisuudella todellisuudessa seudullista merkitystä. Keskeisiä tekijöitä ovat tarjonnan ja toimintalogiikan ainutlaatuisuus sekä kilpailutilanne seudulla tai maakunnan tasolla. Yhtenä esimerkkinä voidaan mainita juuri Turun seudulle rantautunut urheilutavaratalo XXL, jonka pinta-ala on ainoastaan noin 4 000 k-m², mutta kauppa houkuttelee jo yksinään monipuolisen valikoiman sekä halpojen hintojen vuoksi asiointeja yli kunta- ja seutukuntarajojen. Toisaalta XXL:n kaltaiset, laajaa markkina-aluetta tavoittelevat, kaupan toimijat hakeutuvat vain kaupallisesti tärkeimmille ja keskeisimmille alueille, jotka maakuntakaavassa on kyseisenlaisen kaupan sijaintipaikkoina tunnustettu. Toisessa ääripäässä ovat esimerkiksi halpatavaratalot (Tokmanni, Hong Kong yms.), joiden vaikutusalue jää suhteellisen paikalliseksi jo siksi, että niillä on alueella useita myymälöitä, joiden tarjonta on identtinen. Tällaisten toimijoiden sijoittumista ei puolestaan ole mielekäästä ohjata maakuntakaavatasolla asetetuilla liian tiukoilla seudullisuuden rajoilla, vaan sijoittuminen tulee

ratkaista, maankäyttö- ja rakennuslakia noudattaen sekä selvityksiin perustuen, kuntatason yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

Yhteenveto vaikutuksista elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja vähittäiskaupan kilpailuun

- Vähittäiskaupan suuryksiköt ovat kaupan rakenteessa merkittäviä toimijoita niin pinta-alalla kuin henkilöstön määrällä ja liikevaihdolla mitattuna
- Vaihemaakuntakaavaluonnoksen kaupan ratkaisu mitoitusta koskien on erittäin joustava ja mahdollistava; suhteessa ostovoiman ja tilantarpeen ennakoituun kehitykseen nähden suuryksikköalueiden mitoituksen kasvu jopa 537 000 k-m²:lla (67 %) on suhteessa hyvin suuri
- Kaavaluonnoksessa ei ole esitetty uusia keskustan ulkopuolisia vähittäiskaupan alueita, mikä edellyttää kilpailun ja kaupan kehittymisen kannalta sitä, että nykyisillä kaupan alueilla on huolehdittava uusien yksikköjen sijoittumisedellytyksistä sekä kehitettävä uusia ja innovatiivisia ratkaisuja kaupan sijoittumiseen erityisesti keskusta-alueilla
- Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alaraja on päivittäistavarakauppaa lukuun ottamatta linjassa vertailumaakuntien kanssa; erityisesti päivittäistavarakaupassa tiettyjen keskusten ympärillä sijaitseva ostovoimapotentiaali ei suoraan mahdollista paikallisiin asiointeihin perustuvien, seudullisuuden suuryksikkörajan mahdollistavien yksiköiden syntymistä, vaan niihin kohdistuisi todennäköisesti seudullisia asiointeja
- Seudullisuuden rajaan on kiinnitettävä erityistä huomiota keskustan ulkopuolisten kmt-alueiden kohdalla; mahdollistavatko rajat päivittäis- ja keskustahakuisen erikoistavara-kaupan syntymisen tiva-alueille → kaavaluonnoksessa kiinnitetty erityishuomio kmt-alueiden kaavamääräykseen ja sinne soveltuviin toimialoihin

5. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavaluonnos on laadittu tilanteessa, jossa yleinen talouskehitys on ollut jo vuosia heikko, mikä heijastuu kaupan toimintaympäristöön. Lisäksi kauppaa ravistelee toimialan sisäinen rakennemuutos, joka on seurausta kulutustottumusten muuttumisesta sekä verkkokaupan voimakkaasta kasvusta. Heikon taloustilanteen ja alan sisäisen rakennemuutoksen johdosta kaupan tulevaisuudennäkymät ovat juuri nyt varsin epävarmat.

Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa on laadittu kaupan kehittymiselle, sijainnille ja mitoitukselle suuntaviivoja, jotka tukevat sekä maankäyttö- ja rakennuslain että valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden asettamien tavoitteiden toteutumista. Kaavan strateginen luonne mahdollistaa sekä yhdyskuntarakenteen että kaupan toimintojen sijoittumisen tavoitteiden mukaisella tavalla, mutta kaava antaa tilaa myös markkinatoimijoiden ja kuntakaavoituksen joustaville ratkaisuille. Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on ollut tukea taajamien maankäytön tiivistämistä ja tehostamista, minkä saavuttamista edistävät sekä rakennemallityössä osoitetut väestön kasvu- ja sijoittumistavoitteet että kaupan osalta vahva keskustatoimintojen alueiden tukeminen mitoituksen kasvun muodossa. Turun kaupunkiseudun tasolla vaihemaakuntakaavaluonnoksen kaupan ratkaisu tukee kaupan rakenteen tasapainoista kehittymistä mahdollistamalla kasvua erityisesti Itäharju-Skanssi-Piispanristi -vyöhykkeellä. Koko maakunnan tasolla kaavaratkaisu tukee kaupan palveluverkon kestäväää kehittymistä; vähittäiskaupan mitoituksen kasvua on osoitettu erityisesti alueille, joissa on nykyisen ja tulevan väestön määrän suhteen parhaat edellytykset kaupan kasvulle.

Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa ei ole osoitettu uusia keskustojen ulkopuolisia vähittäiskaupan alueita, vaan ratkaisun tavoitteena on ollut tukea olemassa olevia kaupan keskittymiä. Tämä on keskeinen syy sille, ettei arvioitavan kaavaluonnoksen kaupan ratkaisu aiheuta merkittäviä vaikutuksia keskustatoimintojen alueille tai nykyisille kaupan keskittymille. Selvityksen yhtenä arviointikohteena ovat olleet myös erilaisten toteutumisskenaarioiden vaikutukset. Huffin mallilla saatujen tulosten perusteella kaavaratkaisulla ei ole merkittäviä vaikutuksia keskustatoimintojen alueiden kaupalliselle kehittymiselle, vaikka suurin osa kaavan osoittamasta lisämitoituksesta toteutuisi keskustan ulkopuolisissa kaupan keskittymissä. Keskustojen ja nykyisten keskustan ulkopuolisten vähittäiskaupan alueiden kehittymisedellytysten turvaamiseksi on vaihemaakuntakaavassa kuitenkin kiinnitettävä erityistä huomiota keskustan ulkopuolisten tilaa vievän kaupan (kmt) alueiden toimialarakenteen rajaamiseen sillä laajuudella, ettei ole vaarana esimerkiksi toimialaliukumien synnyttämä kilpailuasetelma erityisesti keskustatoimintojen alueiden kanssa. Näille ns. tilaa vievän kaupan alueille voivat maakuntakaavan määräysten mukaan sijoittua rauta-, kodinkone-, puutarha-, auto- ja venekauppa. Kmt-alueille voi sijoittua seudullisuuden rajojen puitteissa paikallisia suuryksiköitä myös muilta toimialoilta, mikä saattaa synnyttää keskustojen kanssa kilpailevaa tarjontaa, jos kuntakaavoituksen ratkaisuja ei arvioida huolellisesti. Vaikutusten arvioinnissa toimialaliukumien vaikutusta on arvioitu ns. katastrofiskenaariona, jossa valtaosa kaupasta toteutuisi keskustatoimintojen ulkopuolella ml. kmt-alueet. Skenaarion perusteella kmt-alueilla toteutuva keskustahakuinen erikoiskauppa heikentäisi merkittävästi keskustojen kehittymisedellytyksiä johtuen alueiden suuresta lukumäärästä ja kaupallisten toimintojen laajuudesta.

Uusien keskustan ulkopuolisten kaupan alueiden osoittamiselle ei ole nähtävissä välitöntä tarvetta; alueella ei ole merkittäviä liikenneinfraan tai yhdyskuntarakenteen asuin- ja työpaikavyöhykkeisiin liittyviä hankkeita, jotka synnyttäisivät uusia seudullisesti merkittävän kaupan paikkoja. Keskeisimpinä liikennehankkeina voidaan mainita valtatie 8:n muuttuminen moottoritieksi Raision ja Nousiaisten välillä sekä Turun kaupunkiseudun raitiotie- ja runkobussinhankeet. Asutuksen ja työpaikkojen kannalta keskeisimpiä kehittyviä alueita ovat Turun ruutukaava-alueessa kiinni oleva Linnakaupunki sekä Skanssin alue. Näiden alueiden palvelut kehittyvät osana nykyistä Skanssin alakeskusta ja Turun kantakaupunkia. Liikenteellisesti sekä väestö- ja työpaikkatoiminnoiltaan kehittyvät alueet eivät nykyisessä kaupan toimintaympäristössä automaattisesti luo potentiaalisia sijaintipaikkoja seudullisesti merkittävälle vähittäiskaupalle. Pikemminkin

on nähtävissä kehityskulku, että kauppa keskittyy yhä enenevässä määrin nykyisille, hyväksi todetuille kaupan alueille, jossa ne saavuttavat toisten toimijoiden läheisyyden ansiosta keskittymis- ja kasautumisetuja. Sijoittumispäätöksissä ei oteta riskejä, jolloin vakiintuneet kaupan alueet ovat kiinnostavimpia. Yhä tiukemmassa taloudellisessa tilanteessa kaupan sijoittumispäätöksiä tehdään entistä kriittisemmin, millä saattaa olla vaikutuksia Turun kaupunkiseudun pienempien kaupan alueiden (esim. Masku, Piispanristi, Krossi) toiminta- ja kehittymisedellytyksiin. Pienempien kaupallisten keskusten kohdalla tuleekin ensisijaisesti miettiä niiden roolia maakunnan kaupan palveluverkossa ja uudistaa alueita niiden vahvuuksiin nojaten. Näiden alueiden kehittämisen kohdalla ei kuitenkaan tule keskittyä ainoastaan uusien lisäneliöiden rakentamiseen, vaan uudistaa alueiden palvelutarjontaa myös joko olemassa olevien liikekiinteistöjä hyödyntämällä tai vanhoja tiloja korvaavia ratkaisuja etsimällä.

Tiivistyvällä asutuksella ja uusilla työpaikoilla on sen sijaan suuri merkitys paikallisten lähipalvelujen turvaamisessa ja kehittymisellä. Lähipalvelut toimivat eri logiikalla kuin pääasiassa keskenään asioinneista kilpailevat suuryksikköalueet ja -keskukset. Lähipalvelujen turvaaminen on keskeistä niin haja-asutusalueilla kuin esimerkiksi Turun kaupunkiseudun kehittyvissä lähiöissä. Lähiasutuksella ja -työpaikoilla on kuitenkin keskeinen rooli myös suurempien seutukeskusten ja Turun keskustan kaupan ja palveluiden kehittymisen kannalta. Vaikka vaihemaakuntakaavaluonnos tukee keskustaa painottavalla mitoituksen kasvulla erityisesti keskustatoimintojen alueiden kehittymistä, ei se kuitenkaan yksinään riitä; keskustojen kaupallisessa kehittämisessä fokukseen tuleekin ottaa entistä vahvemmin se, minkälaisilla muilla yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelun keinoilla voidaan paremmin tukea elinvoimaisten, viihtyisien ja toimivien keskustojen syntymistä. Pienempien keskusten ja lähiöiden lähipalveluita maakuntakaava ei ohjaa kuin välillisesti osoittamalla seudullisuuden alarajat, joita pienempien yksiköiden sijoittuminen voidaan ratkaista kuntakaavoituksella. Lähipalveluiden säilymistä ja kehittymistä voidaan tukea asumisella ja julkisilla palveluilla pienemmissä keskustoissa.

Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa tehdyt kaupan ratkaisut tukevat kaupan hyvää saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla. Vaihemaakuntakaavassa mitoitettut keskustatoimintojen alueet sekä keskustan ulkopuoliset kaupan alueet ovat maakunnan tasolla hyvin saavutettavissa kävelen ja pyörällä (noin 60 % asukkaista sijaitsee alle 3 km:n etäisyydellä lähimmästä keskukselta) sekä henkilöautolla (77 % asukkaista alle 5 minuutin ajoajan etäisyydellä lähimmästä keskukselta). Lisäksi vaihemaakuntakaavassa osoitettu mitoituksen kasvu on ohjattu painottaen kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä saavutettavia yhdyskuntarakenteen vyöhykkeitä. Vaihemaakuntakaavaluonnoksen keskustoja tukeva mitoitusperiaate luo hyvät edellytykset sekä kävelen että pyörällä hoidettavien lähiasiointien osuuden kasvulle sekä toisaalta joukkoliikenteen kasvavalle käytölle asiointimatkoilla.

Kaupan alueellisesti tasapainoinen mitoitus edesauttaa kaupan tasapainoista kehittymistä sekä maakunnan eri osien välillä että Turun kaupunkiseudulla. Tämä parantaa kauppapalveluiden suhteellista saavutettavuutta sekä mahdollistaa aikaisempaa lyhyemmät asiointimatkat, kun riittävät kaupan palvelut löytyvät lähempää. Keskeinen rooli asiointimatkojen ja saavutettavuuden kannalta on erityisesti päivittäistavarakaupan (lähi)palveluiden sijoittumisella, johtuen päivittäistavarakauppa-asiointien suuremmasta käyntitiheydestä verrattuna erikoistavarakaupan toimialoihin. Lähikaupan sijoittumISRatkaisut tehdään kuitenkin pääsääntöisesti tarkemman tason kuntakaavoituksessa, jonka toteuttamiseen vaihemaakuntakaavaluonnos antaa hyvät edellytykset.

Vaihemaakuntakaavaluonnoksen kaupan ratkaisu suuryksikköalueiden mitoitusta koskien on erittäin joustava ja mahdollistava; suhteessa ostovoiman ja tilantarpeen ennakoituun kehitykseen nähden suuryksikköalueiden mitoituksen kasvu jopa 537 000 k-m²:lla (67 %) on hyvin suuri suhteessa koko vähittäiskaupalle arvioituun lisäpinta-alantarpeeseen sekä kaupan kehitysnäkymiin. Maakuntakaavan mitoituksessa kuitenkin päädytään väistämättä ylimitoitukseen, jos myös pienemmille keskuksille ja seutukeskuksille halutaan mahdollistaa kasvua ja samalla antaa kehittymisedellytyksiä myös olemassa oleville suurille keskuksille. Kaupan investoinnit keskittyvät

alueellisesti voimakkaasti ja painottuvat suurimpiin keskuksiin. Elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja toimivan kilpailun edistämiseksi ei ole perusteltua lukita näiden alueiden kehittymistä maakuntakaavan mitoituksella, vaan niillekin on osoitettava kasvumahdollisuuksia. Jos samanlaisesti halutaan maakuntakaavoituksen keinoin tukea myös pienempien keskusten kehitystä, on niillekin osoitettava kasvua, mikä johtaa tiettyyn ylimitoitukseen kokonaisratkaisussa

Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan alaraja on päivittäistavarakauppaa lukuun ottamatta linjassa vertailumaakuntien kanssa. Päivittäistavarakaupassa seudullisuuden alaraja on osassa kuntia melko suuri keskusten lähiasutuksen määrään nähden. Korkeahko seudullisuuden raja voi mahdollistaa sellaisia suuryksiköistä, joilla todellisuudessa on seudullinen merkitys myös maakuntakaavan suuryksikkömerkintöjen ulkopuolelle. Seudullisuuden raja on kiinnitettävä erityistä huomiota keskustan ulkopuolisten kmt-alueiden kohdalla: jos niihin sijoittuu useita paikallisia suuryksiköitä, voi kokonaisuus muodostua keskustojen kanssa kilpailevaksi. Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa olevien toimialarajausten ja kuntakaavoitusta ohjaavien maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden perusteella tälle ei kuitenkaan pitäisi olla edellytyksiä.

Merkittävimpana tulevaisuuden ongelmana voidaan pitää maakunnassa sijaitsevien keskustatoimintojen alueiden kehittämistä koskevat haasteet. Maakuntakaavoituksen osoittama mitoitus luo keskustojen kehittymiselle kaavoituksellisesti mahdollisuuksia, mutta tiiviissä kaupunkimaisessa ympäristössä kaupan monipuolinen kehittäminen on hankalaa, kallista sekä hidasta. Syynä tälle ovat tilanpuute sekä hyvien kauppapaikkojen vähäisyys, mutta myös toimitilakehittämisen ja -rakentamisen liiketoimintalogiikkaa koskeva yksipuolisuus ja jäykkyys. Keskustojen kehittäminen vaatii uusia, innovatiivisia ratkaisuja sekä uudenlaisen näkökulman, jossa korostuvat rohkeus, näkemyksellisyys, monipuoliset kiinteistökehittämisen ratkaisut, toimintojen yhdistäminen sekä eri toimijoiden välinen tiivis yhteistyö.

LIITE 1 TYÖPAJAN MUISTIINPANOT

	Kaupunkikeskustat (C ja C/k) (Turku, Raisio, Kaarina, Lieto, Naantali, Mynämäki, Paimio, Salo, Perniö, Somero, Loimaa, Aura, Uusikaupunki, Laitila, Parainen, Kemiö)	Kauppakeskukset / keskustan ulkopuoliset erikoistavarakaupan alueet (km) (Mylly, Itäharju, Piispanristi, Halikko)
Minkälaisia toimijoita ja liiketiloja alueella on vuonna 2035?	Viihtyminen ja palvelut korostuvat. Tiloissa on nykyistä enemmän vaihtuvia toimijoita ja yleisesti vaihtuvuus lisääntyy. Liikkeet erikoistuvat entistä vahvemmin. Myymläkö voi pienentyä, kun tavaraa ei varastoida myymälöissä. Kaupan tilantarve keskustoissa ei kasva. Uusi tilankäyttäjä voisivat olla erilaiset toimisto- ja työskentelytilat yhteisölliselle työnteolle. (Myymlä)tilat muuttuvat vuorokauden mukaan, kuten ravintolat nykyään. Kauppa tapahtumatilana. Vapaat aukioloajat voisivat tukea keskustoja ja tapahtumia. Tavaratalot laskussa jatkossakin.	Sosiaali- ja hyvinvointipalvelut, viihtyminen (varsinkin Mylly); poimintapalvelut. Palveluasuminen (varsinkin Skanssi) - vaikea tuoda jälkikäteen, pitäisi huomioida jo alkuvaiheessa.
Merkittävimmät muutokset 2015-2035	Normien purkutalkoot; aukioloajat, toimialarajat. Omnichannel ja asioinnin ja muun tekemisen sekoittuminen; myös asuminen, viihde ja ostaminen sekaisin ja samassa paikassa. Uraanin asumisen haluttavuuden kasvu .	Sosiaali- ja hyvinvointipalvelut tulevat kauppakeskuksiin. Viihtyminen; muu kuin kauppa. Verkkokauppa ja poimintapalvelut. Ikääntyminen (Itäharju; TYKS-palvelut lähellä) asuntotuotanto erityisesti ikääntyville? Palvelut asiakkaille ja työntekijöille.
Kaupan kehitykseen vaikuttavat keskeisimmät muutostekijät 2015-2035?	Keskustat eivät kehity kauppa edellä, vaan muita asioita kehittämällä. Kauppa tulee ja elää siinä ohella.	Aukioloaikojen muutos; Mylly viihdekeskukseksi. Viihdetoiminnat mahdollistavat rinnalleen kauppia.
Alueen positiivista kehitystä tukevat tekijät?	Tapahtumien merkitys, viihtyisä ympäristö, joukkoliikennedytydet. Tunnin juna(Turun keskusta ja Salo). Aurajoki (Turun keskusta) - toisaalta elämä keskittyy ehkä liikaakin jokirantaan. Liityntäbussit Turun keskustaan. Keskusta-asumisen arvostuksen ja haluttavuuden kasvu.	Asuntorakentaminen ja julkinen liikenne (erit. Skanssi, myös Piispanristi). Kaupunkikuvan kohentaminen, kuntarajojen vaikutuksen lieventäminen, julkisen liikenteen liityntäpaikka (erit. Piispanristi).
Alueen kehityksen kannalta kriittisimmät uhat?	Keskustassa pelkkiä työpaikkoja --> illalla tyhjä. Toisaalta työpaikkojen siirtyminen keskustan ulkopuolelle on myös uhka.	Kyllästyminen nykykuotoisiin kauppakeskuksiin, suuri koko kääntyy haitaksi. Arvojen muutos vähemmän tavaroiden kulutuskeskeiseksi. Kauppakeskusten tarjonnan samankaltaisuus - erikoistuvat kuluttajat. Liikenteen haitat ja pysäköinnin järjestäminen - halutaanko aina autolla kauppaan?
Mitkä alueet kehittyvät ja millä tavalla Varsinais-Suomessa?	Ei käsitelty työpajassa	Kupittaa ja TYKS kehitysalue myös palvelukeskukseksi. Itäharju muutosalue varsinkin kaupunginpuoleisessa päässä - ei välttämättä kaupan paikkana..

	Tiva-alueet (kmt) (Biolaakso, Raisio Itäniitty, Hauninen, Kunninkoja, Krossi, Pitkämäki, Oriketo, Rieskälähteentie, Masku Riviera, Loimaanportti, Salo Paukkula, Salo Meriniitty, Laitila KM)	Paikalliset keskukset ja kaupan alueet (ei kaavoitetut alueet)
Minkälaisia toimijoita ja liiketiloja alueilla on vuonna 2035?	Nykyisenkaltaisia toimijoita ja liiketiloja säilyy. Nettikaupasta ja muista muutoksista riippumatta osa kaupasta pärjää tulevaisuudessaakin nykyisenkaltaisilla myymälöillä. Vahvimmat konseptit (vrt. Ikea) säilyvät. Toimialaliukumat voivat tulevaisuudessa yleistyä – tapa sopeutua markkinoiden muutoksiin.	Tavoitteena on, että lähipalvelut säilyvät. Toivottavasti vähintään nykyinen tarjonta, joka perustuu paikalliseen kysyntään. Kunnan perustehtävä palvella omia kuntalaisia ja työssäkäyviä, ei tavoitella seudullista asemaa. Asuinalueet, lähiöt ja niiden palvelut samassa ryhmässä kuin paikalliset keskukset, tässä käsitellyt asiat koskevat myös niitä.
Merkittävimmät muutokset 2015-2035	Megasuuria uusia yksiköitä (esim. XXL) tulee harvemmin jo taloustilanteen takia.	Kehittyvät palvelut (ruokakassipalvelut yms.)
Kaupan kehitykseen vaikuttavat keskeisimmät muutostekijät 2015-2035?	Nettikaupan merkitys vahvistuu, mutta se ei ole kaikkien käytettävissä - vaatii esim. luottotiedot. Tiva-kaupassa käydään harvoin, mutta silti nettikauppa houkuttaa	MK-kaavaratkaisun pitäisi tukea lähikauppaa (ohjaamalla muuta kauppaa). Nettimyynnin jakelupisteet ja lähipalveluiden rooli niiden hyödyntäjinä.
Alueiden positivistista kehitystä tukevat tekijät?	Kaupat aikuisten leikkipuistoina (esim. Ikeassa piilosilla) – elämykset ja ajanvietto kaupoissa uudella tavalla.	Ruokakassipalvelut, asukas- ja työpaikkakehityksen tukeminen, myös muita kuin kaupan palveluita: Lähikoulut ja muut julkiset palvelut. Liityntäpysäköinti (esim. Mynämäki). Maantiesijainnit ja ohikulkuliikenteen hyödyntäminen niissä keskuksissa, joissa liikenne lähellä (sekä omien kuntalaisten että ohikulkijoiden palveleminen!).
Alueiden kehityksen kannalta kriittisimmät uhat?	Uudet isot yksiköt syövät nykyisiä toimijoita. Muutokset tapahtuvat toimialan sisällä – esim. yhden kodinkonekaupan menestys syö toisen saman toimialan liikkeen myyntiä. Keskittyminen edelleen vahvaa. Alueiden kehitys riippuu yksittäisten vahvojen toimijoiden sijoittumispäätöksistä (esim. Krossi voi kehittyä vain jos sinne tulee vahva veturi) Krossi noutopalvelusijaintina? Se kasvaa, joka kiinnittää ensimmäisenä vahvan ankkurin. Vahvimmat keskukset säilyvät, heikommat muuttuvat kokonaan toiseen käyttöön. "Lähi-tivan" rooli riippuu sijainnista. Kokonaan uuden tiva-keskuksen syntyminen epätodennäköistä. Maskulla on hyvä liikennesijainti, mutta kovin lähellä Raision keskuksia - mahdollisuuksia pt-kauppaan (vetovoimainen lähipalvelukeskus, ei tavoitteena seudullinen asema), huonekalukauppana tuntuu epätodennäköiseltä. Riviera viihtymis- ja elämyspalveluiden kohteena.	Ruokakassipalvelut. Väestö- ja työpaikkakehityksen hiipuminen/negatiivinen kehitys ja em. kehityksen leviäminen liian laajalle alueelle, jolloin ei tue pieniä keskuksia. "ABC-kehitys" - paikallisen mittakaavan laatikkokehitys vaikuttaa enemmän kuin kaupunkiseudun suurhankkeet - suhteellisen pieni saavutettavuuden muutos voi olla tietyille ryhmille ratkaiseva. Kuntauudistuksen viivästyminen hidastaa keskustan kehittämistä, mahdollisesti myös kuntaliitokset toteutuessaan.
Mitkä alueet kehittyvät ja millä tavalla Varsinais-Suomessa?		Vetovoimaisimmat kehittyvät, ne, joilla on kehitysedellytyksiä ja jotka huomioivat keskustan kehittämisen suunnittelussa. Jotkut keskukset voivat kasvaa niin suureksi, että 2035 mennessä olisivat jo maakunnallisia keskuksia (Esim. Aura, myös liikenteen solmukohta, ml. junaliikenne).

LIITE 2 SEUDULLISESTI MERKITTÄVÄN VÄHITTÄISKAUPAN ALARAJA ERI MAAKUNTAKAAVOISSA

Maakuntakaava ja YM:n vahvistamispäivä (Varsinais-Suomen vaihemaaakuntakaava (kuntien keskustaajamien kaupunki ja taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueilla))	Päivittäistavara	Erikoistavara	Tiiva-kauppa	Kaavamääräys
	Turussa, Kaarinassa ja Raisiossa, Naantalissa, Liedossa, Ruskolla, Maskussa, Paraisilla, Lomalla, Laitilassa 6 000 k-m ² Muissa kunnissa 3 000 k-m ²	Turussa, Kaarinassa ja Raisiossa 10 000 k-m ² Naantalissa, Liedossa, Ruskolla, Maskussa, Paraisilla, Lomalla, Salossa, Uudessakaupungissa ja Laitilassa 6000 k-m ² Muissa kunnissa 3 000 k-m ²	Turussa, Kaarinassa ja Raisiossa 15 000 k-m ² Naantalissa, Liedossa, Ruskolla, Maskussa, Paraisilla, Lomalla, Salossa, Uudessakaupungissa ja Laitilassa 6 000 k-m ² Muissa kunnissa 3 000 k-m ²	Edellä mainitut alarajat ovat voimassa ellei selvityksin muuta osoiteta. Merkityksellään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vähittäiskaupan seudulliseen vaikutusalueeseen merkityksellään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitotus ja toteutus on suunniteltava sitä, etteivät ne aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia kaupan palveluverkon tasapainoiselle kehittämislle.
Uudenmaan 2. vaihemaaakuntakaava 30.10.2014	Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kaunialassa 5000 k-m ² ja muualla Uudellamaalla 2000 k-m ² , ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta.	Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kaunialan 10 000 k-m ² , Askola, Ahlro, Hyvinkää, Inko, Järvenpää, Karkkila, Kerava, Kirkkonummi, Lohja, Loviisa, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Porvoo, Raasepori, Sipoo, siuntio, Tuusula ja Vhti 5000 k-m ² , Lapinjärvi, Myrskylä ja Pukila 2000 k-m ² , ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta.	Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kaunialan 30 000 k-m ² , Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Lohja, Mäntsälä, Nurmijärvi, Porvoo, Raasepori, Sipoo, Tuusula ja Vhti 10 000 k-m ² , Askola, Hinko, Inko, Karkkila, Loviisa, Pornainen ja siuntio 5000 k-m ² , Lapinjärvi, Myrskylä ja Pukila 2000 k-m ² , ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta.	
Pirkanmaan maakuntakaava 2040 (ei vahvistettu)	Taajama-alueilla: Tampere, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala, Ylöjärvi ja Valkaoski 5000 k-m ² , Toijala, Hämeenkyrö, Ikaalinen, Mänttä-Vilppula, Orivesi, Parkano, Sastamala, Virrat 3000, muut taajamat 3000 k-m ²	Taajama-alueilla: Tampere, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala, Ylöjärvi ja Valkaoski 10000 k-m ² , Toijala, Hämeenkyrö, Ikaalinen, Mänttä- Vilppula, Orivesi, Parkano, Sastamala, Virrat 5000, muut taajamat 3000 k- m ²		Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajan määrittäminen maakuntakaavassa ei tarkoita sitä, että alarajaa pienempiä vä- hittäiskaupan suuryksiköitä voitaisiin sijoittaa vapaasti. Maankäyttö- ja rakennuslain 71 b §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset koskevat myös yleiskaavaa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alarajaa pienempien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamista ja mitotusta ohjataan kuntakaavoilla.
Kymenlaakson maakuntakaava, kauppa ja merialue 26.11.2014	Kotka, Kouvola, Hamina, Inkeroinen ja Mylykoski 3000 k-m ² , muu Kymenlaakso 2000 k-m ²	Kotka ja Kouvola 7000 k-m ² , muut 5000 k-m ² Jyväskylän yhtenäisellä keskustaajama-alueella 10 000 k-m ² , Jämsän, Karstulan, Keruun, Laukaan, Muuramen, Saarijärven, Viitasaaren ja Äänekosken kuntakeskustaajamien yhtenäisellä asemakaava-alueella 5000 k- m ² ja muualla 3000 k-m ²	Kotka ja Kouvola 5000 k-m ² , Hamina, Inkeroinen ja Mylykoski 3000 k-m ² , muualla 2000 k-m ²	Edellä mainitut rajat ylittävät kaupan suuryksiköt osoitetaan maakuntakaavassa erikseen kerrosalimitoituksineen. Edellä mainittuja pienempiä, paikallisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä on mahdollista toteuttaa kunnan omaan suunnitteluun ja vaikutusten arviointiin perustuen.
Kanta-Hämeen 1. vaihemaaakuntakaava 2.4.2014 (kaupallinen perusratkaisu) Länsi-Lapin maakuntakaava 19.2.2014		Seudullisen suuryksikön alarajoja ei ole määritelty, keskuksat mitoitettu Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alaraja on 2 000 k-m ²		
Pohjanmaan vaihemaaakuntakaava 1 4.10.2013	Koko maakunnassa 2000 k-m ²	Vaasan-Mustasaaren keskustan kehitysvyöhykkeellä 8000 k-m ² , Pietarsaareissa 5000 k-m ² ja muualla maakunnassa joko 2000 k-m ² tai 3000 k-m ²	Joko 2000 tai 3000 k-m ²	