

29.10.2021

Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys



29.10.2021

Sisältö

Tiivistelmä	3
Sammanfattning	4
1. Johdanto	5
2. Kaupan nykytila Sipoossa	6
2.1. Nykyinen kaupan palveluverkko	6
2.2. Nykyinen päivittäistavara-kaupan verkko	7
2.3. Kaupan rakenne Sipoon taajamissa	9
2.4. Kaupan kehitys taajamissa	12
3. Kaupan markkinoiden kehitys	15
3.1. Taajamien markkina-alueet	16
3.2. Väestön kehitys	17
3.3. Ostovoiman kehitys	17
3.4. Liiketilatarve Sipoossa	19
4. Kaupan kehittämisen lähtökohdat	22
4.1. Kaupan ja palveluiden trendit	22
4.2. Toimijoiden näkemykset	25
4.3. Uusimaa-kaava 2050	26
4.4. Liikenne ja kehitysnäkymät	28
5. Kaupan palveluverkko Sipoossa 2030 ja 2040	32
5.1. Tulevaisuuden palveluverkko	32
5.2. Kaupan mitoitus taajamissa	33
5.3. Kaupan sijoittuminen taajamissa	36
5.4. Palveluiden saavutettavuus	41
6. Vaikutusten arviointi	47
6.1. Vaikutukset keskustoihin ja muuhun palveluverkkoon	47
6.2. Vaikutukset palveluiden alueelliseen saavutettavuuteen	47

29.10.2021

Tiivistelmä

Sipoon kaupan palveluverkko muodostuu tulevaisuudessa nykyisen tapaan kahdesta päätaajamasta Nikkilästä ja Söderkullasta sekä näitä täydentävästä muusta palveluverkosta. Suurin osa päivittäistavarakaupan, erikoiskaupan ja kaupallisten palveluiden tarjonnasta keskittyy näihin päätaajamiin. Taajamia voidaan luonnehtia arjen palveluiden keskustoiksi, jossa myös erikoiskaupalla on nykyistä parempia toimintaedellytyksiä kasvavan väestön myötä.

Molemmilla keskuksilla on oma selkeä markkina-alueensa, eikä keskusten välillä ole merkittäviä kaupan asiointivirtoja. Näin ollen kaupan kehitykseen vaikuttaa molempien taajamien oma väestönkehitys. Asiointivirtoja suuntautuu merkittävästi myös Sipoon ulkopuolelle, koska pääkaupunkiseutu sekä Keravan ja Porvoon monipuolinen kaupan tarjonta on helposti saavutettavissa. Sipoon kaupan tarjonta on kuitenkin erityisen vahvaa päivittäistavarakaupassa, joten asiointi kunnan ulkopuolella kohdistuu pääosin erikoiskauppaan.

Sekä Nikkilän että Söderkullan keskustassa on tunnistettavissa oleva muutaman korttelin suuruinen kaupan ydinalue. Se on tiivis kivijalkaliiketilojen vyöhyke, jossa rakennusten alakerta kannattaa varata kaupallisille palveluille. Nikkilässä ytimen rinnalle on muodostunut marketkeskittymä, jossa myös päivittäistavarakaupan yhteyteen on kehittynyt erikoiskauppaa ja palveluita. Asukasmäärän kasvun myötä Nikkilässä on kysyntää kolmannelle supermarketille. Myös nykyisellä keskustan marketilla on uudistuspainetta. Päivittäistavarakaupalle löytyy taajamarakenteesta useita vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja. Uuden marketin edellytyksenä on hyvä autosaaeutettavuus, helppo pysäköinti sekä riittävän kokoinen tontti sekä sijainti lähellä asukkaita.

Söderkullassa supermarketit ovat sijoittuneet kaupalliseen ytimeen, Uuden Porvoontien eteläpuolelle. Tulevaisuudessa Uuden Porvoontien tulisi näyttäytyä nykyistä katumaisempana, mikä tarkoittaa rakennusten ja liiketilojen sijoittumista kadun varteen, nykyistä tiiviimpää rakennetta kadun molemmin puolin sekä hitaampaa liikennettä ja enemmän suojateitä. Tällöin uusia palveluita voi sijoittua pääkadun varrelle myös ydinalueen laajennusalueelle kivijalkapalveluiden keskittymänä sekä uusina yksittäisinä liikerakennuksina. Uuden lähikaupan sijaintia on mietitty Pähkinälehtoon.

Molempien taajamien kylkeen on rakentumassa uudet tiivit asuinalueet Nikkilässä kartanon alueelle ja Söderkullassa Uuden Porvoontien eteläpuolelle. Nämä alueet tukeutuvat taajaman nykyisiin palveluihin, mutta alueille tulee sijoittumaan myös omia kaupan palveluita. Lisäksi sekä Nikkilään että Söderkullaan on suunniteltu tilaa vaativan kaupan alue, joka palvelee suurelta osin oman taajaman asukkaita. Ne täydentävät keskustan palvelurakennetta ja mahdollistavat tilaa vaativan kaupan kehittämisen kunnassa.

Talma rakentuu pääkeskuskusten rinnalla omana paikalliskeskuksenaan. Sipoon väestösuunnitteen mukainen väestönkehitys mahdollistaa lähi- ja paikallispalveluiden rakentumisen, mutta asukaskasvu ei ole vielä lähivuosina riittävä päivittäistavarakauppojen rakentumiselle. Keravan kaupan tarjonta on niin lähellä, että se palvelee pitkään alueen asukkaita, kun Talmassa asukkaita ei ole riittävästi omiin lähipalveluihin.

Taajamien rinnalla Sipoossa on pieniä palvelukeskittymiä, jotka palvelevat lähinnä vapaa-aikaa ja matkailua, joka suurelta osin on paikallismatkailua lähialueelta. Nämä täydentävät kaupan palveluverkkoa erityisesti erikoiskaupan ja palveluiden osalta, koska näihin keskittymiin sijoittuu sellaista erikoiskauppaa, joka ei tyypillisesti hakeudu ns. arjen palveluiden keskuksiin. Lisäksi palvelukeskittymiin sijoittuu ravintoloita ja kahviloita, jotka monipuolistuttavat ravintolapalveluiden tarjontaa kunnassa.

29.10.2021

Sammanfattning

Det kommersiella servicenätet i Sibbo består i framtiden liksom i nuläget av de två huvudtätorterna Nickby och Söderkulla samt av övrigt servicenät som kompletterar dessa. Största delen av utbudet i dagligvaruhandel, specialhandel och kommersiell service är koncentrerat till dessa huvudtätorter. Tätorterna kan karakteriseras som centrum för vardagstjänster, i vilka också specialhandeln till följd av den ökande befolkningen har bättre förutsättningar än i nuläget.

Båda centrumen har sitt eget tydliga marknadsområde, och det förekommer inte betydande besöksflöde beträffande handel mellan centrumen. Således inverkar båda tätorternas egen befolkningsutveckling på handelns utveckling. Besöksflödena riktar sig i betydande utsträckning också utanför Sibbo, eftersom huvudstadsregionen och det mångsidiga kommersiella utbudet i Kervo och Borgå är lättillgängligt. Sibbos kommersiella utbud är emellertid särskilt starkt inom dagligvaruhandeln, vilket medför att besök utanför kommunen huvudsakligen riktar sig till specialhandeln.

I både Nickby och Söderkulla centrum kan ett några kvarter stort kärnområde för handel identifieras. Det är ett område med tätt belägna kvartersbutiker, i vilket det är skäl att reservera byggnadernas bottenvåningar för kommersiell service. I Nickby har i anslutning till kärnan uppkommit en marketkoncentration, där det också i anslutning till dagligvaruhandel har utvecklats specialhandel och tjänster. På grund av ökat invånarantal finns i Nickby efterfrågan på en tredje supermarket. Beträffande den nuvarande marketen i centrum finns efterfrågan på förnyelse. I tätortsstrukturen finns flera alternativa placeringar för dagligvaruhandel. Villkoren för en ny market är god tillgänglighet med bil, enkel parkering samt tillräckligt stor tomt och placering nära invånarna.

I Söderkulla är supermarketerna placerade i den kommersiella kärnan, söder om Nya Borgåvägen. I framtiden borde Nya Borgåvägen ge ett mer gatuliknande intryck, vilket betyder placering av byggnader och affärslokaler längs gatan, tätare struktur på båda sidor av gatan samt långsammare trafik och fler övergångsställen. Då kan nya tjänster placeras längs huvudgatan också i kärnområdets utvidgningsområde i form av koncentrationer av närservice och nya separata affärsbyggnader. Den nya närbutikerna har övervägts placeras i Hassellunden.

I anslutning till båda tätorterna uppförs nya täta boendeområden, i Nickby i området vid Nickby gård och i Söderkulla söder om Nya Borgåvägen. De här områdena stöder sig på tätortens nuvarande service, men i områdena ska också placeras egen kommersiell service. Dessutom har i både Nickby och Söderkulla planerats område för utrymmeskrävande handel, som till stor del betjänar den egna tätortens invånare. De kompletterar servicestrukturen i centrum och möjliggör utrymme för utveckling av utrymmeskrävande handel i kommunen.

Tallmo utgör vid sidan av huvudcentrumen ett eget lokalt centrum. En befolkningsutveckling enligt befolkningsprognosen för Sibbo möjliggör byggande av när- och lokalservice, men befolkningsökningen är under de närmaste åren ännu inte tillräcklig för byggande av dagligvarubutiker. Kervos kommersiella utbud är så nära beläget att det under lång tid betjänar områdets invånare, eftersom invånarantalet i Tallmo inte är tillräckligt stort för egen närservice.

I anslutning till tätorterna finns i Sibbo små servicekoncentrationer som närmast betjänar inom fritid och turism, vilket till stor del utgörs av lokalturism från närområdet. Dessa kompletterar det kommersiella servicenätet i synnerhet beträffande specialhandel och service, eftersom det i dessa koncentrationer finns sådan specialhandel som inte i vanliga fall söker sig till centrum för sk. vardagstjänster. I servicekoncentrationerna finns dessutom restauranger och kafeterior, vilka gör utbudet av restaurangtjänster mångsidigare i kommunen.

29.10.2021

1. Johdanto

Sipoo kehitty vauhdilla ja alueella on useita maankäytön hankkeita, johon liittyy olennaisena osana palvelut. Vuonna 2016 Sipoon kunnassa tehtiin "Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys, päivitys 2016" (WSP Finland Oy), jonka lähtökohdat mm. väestön kasvun sekä alueellisten tavoitteiden osalta ovat vanhentuneet. Näin ollen on ilmennyt tarve päivittää kaupallinen selvitys palvelemaan kunnan päivittyneitä tavoitteita ja uusia maankäyttöhankkeita.

Palveluverkkoselvityksen tavoitteena on muodostaa näkemys kaupan palveluverkosta Sipooossa vuoteen 2030 ja 2040. Selvityksen tarkoitus on toimia kaupallisena selvityksenä Sipoon uuden yleiskaavan laadinnassa sekä yksittäisissä asemakaavahankkeissa Nikkilän, Söderkullan ja Talman alueella.

Palveluverkkoselvityksessä tarkastellaan Sipoon taajamien kaupan ja kaupallisten palveluiden nykytilannetta, markkinoiden kehitystä ja kaupan kehittämispotentiaalia. Lähtökohtien pohjalta arvioidaan kaupan kehittämispotentiaalia nykyisissä taajamissa ja kehittyvässä Talman taajamassa sekä tehdään suositukset kaupan palveluverkon kehityksestä, taajamien tulevaisuuden kaupan profileista ja mitoituksesta.

Sipoon kaupan palveluverkkoselvityksen on tilannut Sipoon kunta. Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet kaavoituspäällikkö Jarkko Lyytinen, yleissuunnittelupäällikkö Suvi Kaski, kaavoittaja Pieta Kupiainen, kaavoitusarkkitehti Dennis Söderholm ja elinkeinopäällikkö Elina Duréault.

Kaupallisen selvityksen ovat laatineet projektipäällikkö KTM Katja Koskela ja kaupan asiantuntija KTM Tuomas Santasalo WSP Finland Oy:stä.

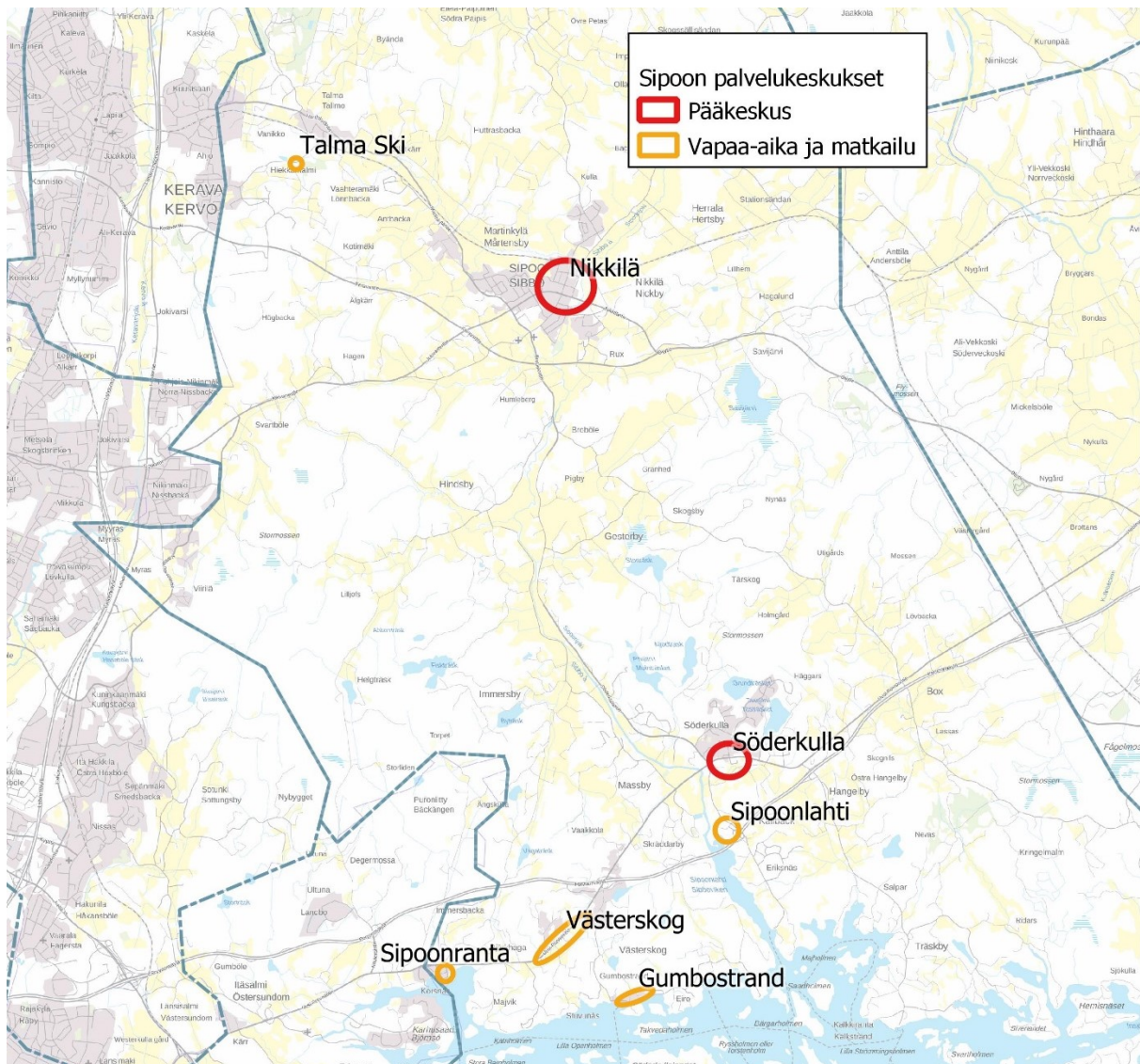
29.10.2021

2. Kaupan nykytila Sipoossa

Sipoon kaupan ja palveluiden nykytilaa analysoidaan tilastojen sekä kartoituksen pohjalta. Tarkastelualueena on koko Sipoon kunta, mutta tarkemmassa tarkastelussa keskitytään nykyisiin taajamiin ja niiden kaupan tarjontaan. Kaupan sijoittumista taajamissa on tutkittu kartoittamalla nykyiset kaupat sekä kaupalliset palvelut keskuksissa ja niiden lähialueilla. Kartoitus on tehty kesällä 2021 ja sitä on täydennetty syksyllä 2021.

2.1. Nykyinen kaupan palveluverkko

Sipoon kaupan palveluverkko nojaa nykyisellään kahteen vahvaan keskittymään Nikkilään ja Söderkullaan. Niihin on sijoittunut suurin osa Sipoon kaupan palveluista. Muualla kunnassa on vain pieniä muutamien toimijoiden muodostamia keskittymiä, jotka tarjoavat erikoispalveluita.



Sipoon kaupan palveluverkko 2021
Pohjakartta: Maanmittauslaitos

29.10.2021

Sipoon lounaisosassa on vanhoja kauppapaikkoja Västerskogin alueella ja Gumbostrandin kylässä, ja niiden tarjonta on muuttunut nykypäivän tarpeita vastaaviksi, pääosin myymälät palvelevat vapaa-aikaa ja matkailua. Sipoonrannassa on muutamia liikepaikkoja, jotka palvelevat lähinnä vapaa-ajan viettäjiä ja matkailijoita, mutta vähittäiskaupan peruspalveluita ei ole sinne saatu liian pienen väestöpohjan takia.



Gumbostrandissa on suosittu Konst & Form galleria, myymälä ja ravintola

Pohjois-Sipoossa on Talman alueella tällä hetkellä vapaa-ajan palveluita. Alueen väestöpohja on niin pieni, että laajempaa kaupan palvelutarjontaa ei alueella vielä ole.

Sipoon kaupan palveluverkko on vahvasti sidoksissa asumisen keskittymiin, eli siellä missä on asukkaita, sinne hakeutuu myös kauppaa ja palveluita. Sipoon tavoite uusien asuinalueiden syntymiselle vahvistaa myös kaupan palveluverkkoa uusilla keskittymillä pidemmällä aikavälillä.

Kartoituksen pohjalta on laskettu kaupallisten palveluiden pinta-ala. Liikkeen pinta-ala on laskettu rakennuksen pohjapinta-alan mukaan ja se pitää sisällään myymälätilan lisäksi mm. tavaratilat, varastot, porraskäytävät sekä seinät. Pinta-alat eivät ole yhteneviä rakennusluvan kerrosalan kanssa, mutta liikkeiden pinta-alat ovat kuitenkin alueittain keskenään verrannolliset.

2.2. Nykyinen päivittäistavarakaupan verkko

Sipoossa päivittäistavarakaupan tarjonta on keskittynyt kahteen pääkeskukseen, Nikkilään ja Söderkullaan. Molemmista toimii kaupan ryhmittymien suuret supermarketit. Söderkullassa kolmen toimijan ja Nikkilässä kahden. Päivittäistavarakaupan tarjonta nojaa täysin supermarketteihin, sillä kunnassa ei ole enää lainkaan pienten lähikauppojen tarjontaa. Supermarkettien lisäksi löytyy kioskeja tai yhden tuoteryhmän erikoiskauppoja. Lähikauppaverkon syntymisen edellytyksenä olisi pienten asutuskeskittymien kasvu tai Nikkilän ja Söderkullan asutuksen laajeneminen laajemmalle alueelle.

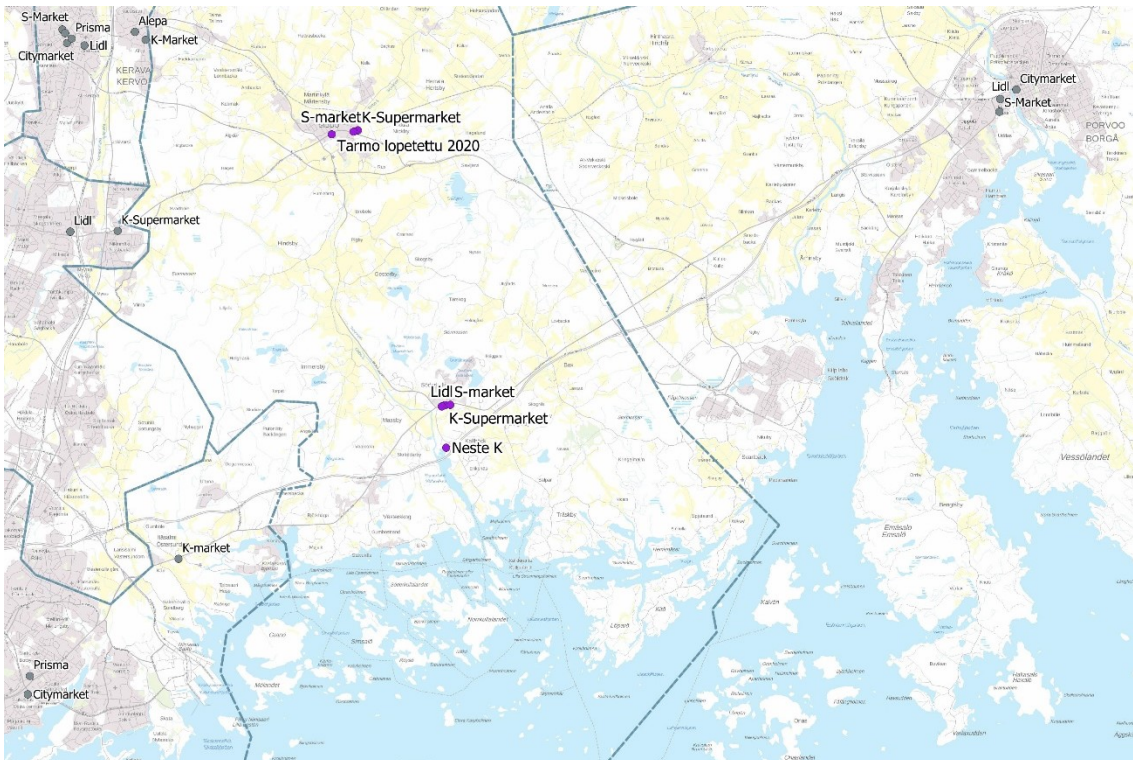
Sipoon päivittäistavarakaupan tarjontaan vaikuttaa oleellisesti lähialueen kaupan tarjonta. Eriyisesti Nikkilän ja Talman keskusten päivittäistavarakaupan laajennuksia ja uusperustantaa hidastaa Keravan ja Korson vahva päivittäistavarakaupan tarjonta. Keravan ja Korson keskuksesta on kaikkien ryhmittymien myymälät ja suora tieyhteys niihin. Asiointietäisyys Nikkilästä

29.10.2021

on noin 15 minuuttia. Lisäksi Ahjossa ovat lähikaupat palvelevat talmalaisia, näihin on matkaa Talman tulevasta keskukselta vain pari kilometriä.



Nikkilän keskustassa on S-Market ja K-Supermarket vierekkäin



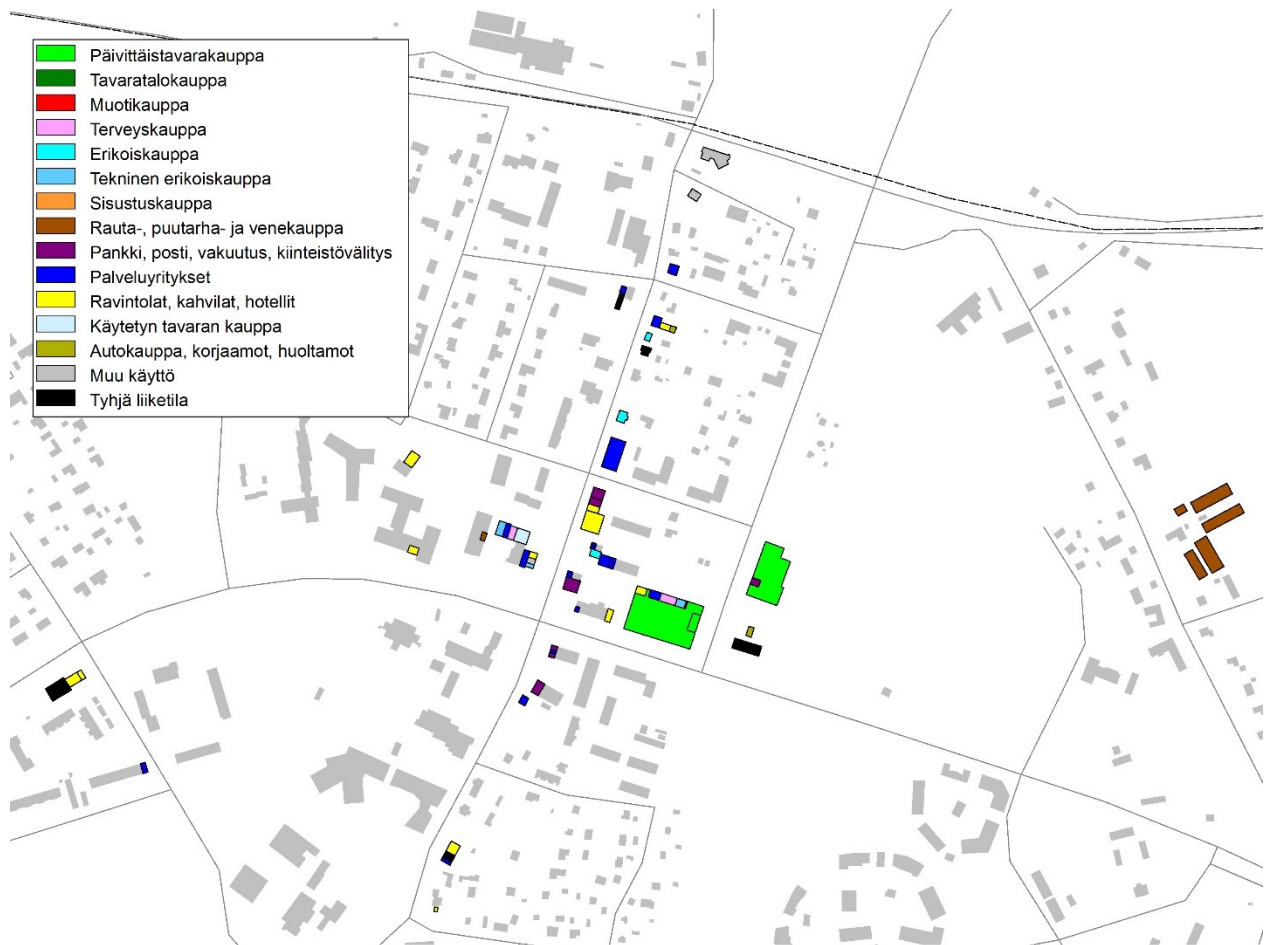
Päivittäistavarakaupan verkko Sipoossa sekä lähimmät päivittäistavarakaupat ja lähimmät suuret marketit naapurikunnissa
Lähde: AC Nielsen ja WSP kartoitus

29.10.2021

2.3. Kaupan rakenne Sipoon taajamissa

Sipoon taajamien kaupan palvelurakenne painottuu arjen palveluihin. Kummassakin keskustassa on vahva kaupan perustarjonta päivittäistavarakaupan suurmyymälöitä. Ne vetävät päivittäisasiain keskuksiin ja samalla tarjoutuu hyvät toimintaedellytykset myös muille palveluntarjoajille. Muun kaupan rakenne painottuu palveluihin, ja erikoiskauppaa on molemmissa keskuksissa varsin vähäisesti.

Nikkilä



Nikkilän kaupallinen rakenne 2021

Lähde: WSP kartoitus

Pohjakartta: Maanmittauslaitos 05/2021

Nikkilään vanhana kuntakeskuksena on rakentunut liiketilakanta, mikä mahdollistaa kohtalaisen monipuolisen kaupan ja palveluiden tarjonnan. Keskustassa kaupat ovat keskittyneet Nikkiläntien, Pornaistentien ja Iso Kylätien varsille. Iso Kylätie muodostaa perinteisen kauppakadun Nikkiläntien pohjoispuolella, mutta palvelurakenne ei kaikilta osiltaan ole tiivis ja erityisesti kadun pohjoisimmista osista liiketilakanta harvenee.

Nikkiläntien eteläpuolella palvelut ovat painottuneet julkisiin palveluihin ja kauppakatumaisuus häviää. Uusia palveluita on rakentunut Nikkiläntien ja Ison Kyläntien risteysalueen molemmin puolin ja ydin muodostaa pikkukaupunkimaisen näkymän, vaikkakin uudet liiketilat ovat täyttyneet lähinnä palveluista. Myös S-marketin yhteyteen on sijoittunut jonkin verran erikoiskauppaa ja palveluita. Keskeisimmillä alueilla ei ole lainkaan tyhjää liiketilaa.

29.10.2021

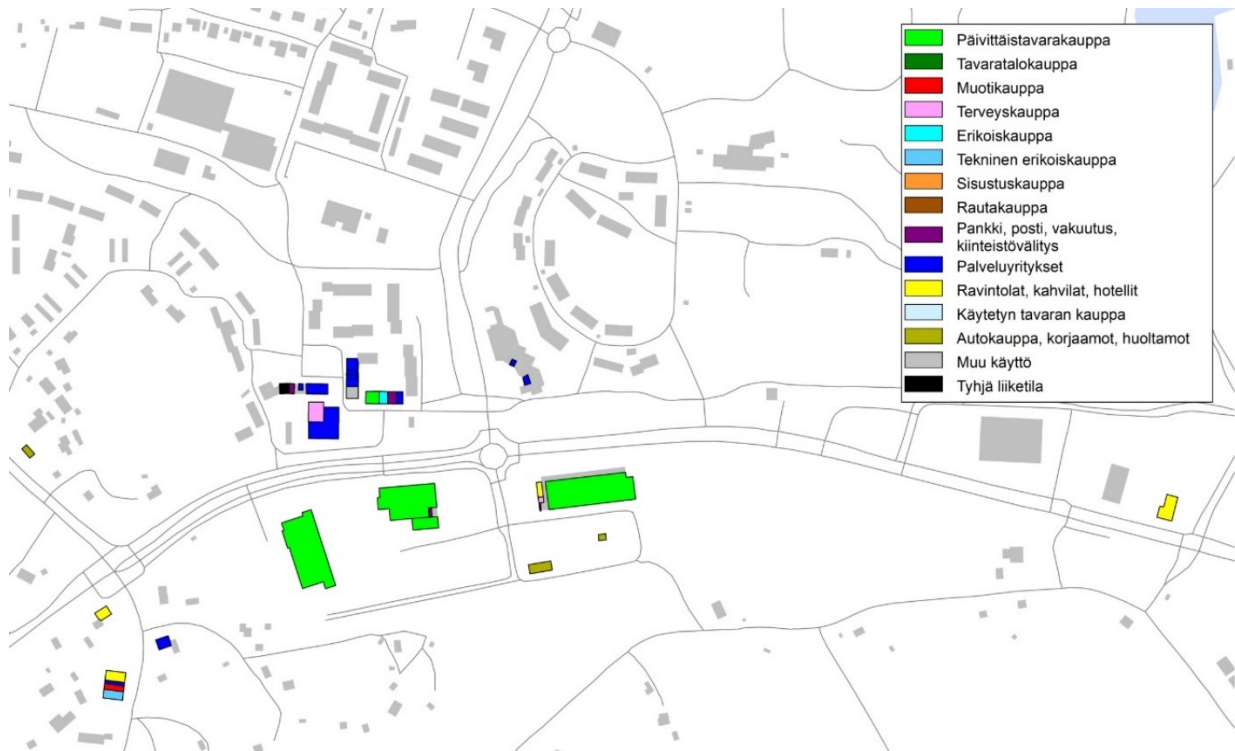
Nikkilässä on keskustan muutamia lähipalveluita myös Suursuonkujalla noin puoli kilometriä keskustasta länteen. Alue kuuluu vielä Nikkilän taajamaan, mutta palvelupisteen merkitys on pienentynyt lähikaupan lopetettua alueella.

Nikkilän suurin palveluiden tarjoaja ovat päivittäistavarakaupat. Erikoiskauppaa on melko vähän, mutta ravintola- ja kahvilapalveluita sekä erilaisia hyvinvointipalveluita on paljon tarjolla. Pankkipalveluiden tarjonta on keskuksessa edelleen vahvaa.

Söderkulla

Söderkullan keskusta on rakennuskannaltaan nuorempi kuin Nikkilä, ja se näkyy myös kaupan ja palveluiden rakenteessa. Erillisinä myymälöinä rakentuneet päivittäistavarakaupat hallitsevat tarjontaa, ja ne ovat sijoittuneet nauhamaisesti ja kaikki Uuden Porvoontien eteläpuolelle. Muut kaupalliset palvelut ovat keskittyneet päivittäistavarakauppojen läheisyyteen, mutta suurin osa Uuden Porvoontien pohjoispuolelle. Lisäksi Eriksnäsintien varressa on pieni palvelukeskittymä.

Erikoiskauppoja Söderkullassa on määrällisesti suurin piirtein saman verran kuin Nikkilässä, mutta ravintola- ja kahvilapalveluita on vain puolet siitä, mitä Nikkilä tarjoaa. Hyvinvointipalveluiden määrä on samaa tasoa kuin Nikkilässä. Muita liiketiloja ja tyhjiä tiloja Söderkullassa on vähän, mikä hidastaa uusien toimintojen mahdollisuutta vahvistaa palvelutarjontaa keskustassa.



Söderkullan kaupallinen rakenne 2021

Lähde: WSP kartoitus

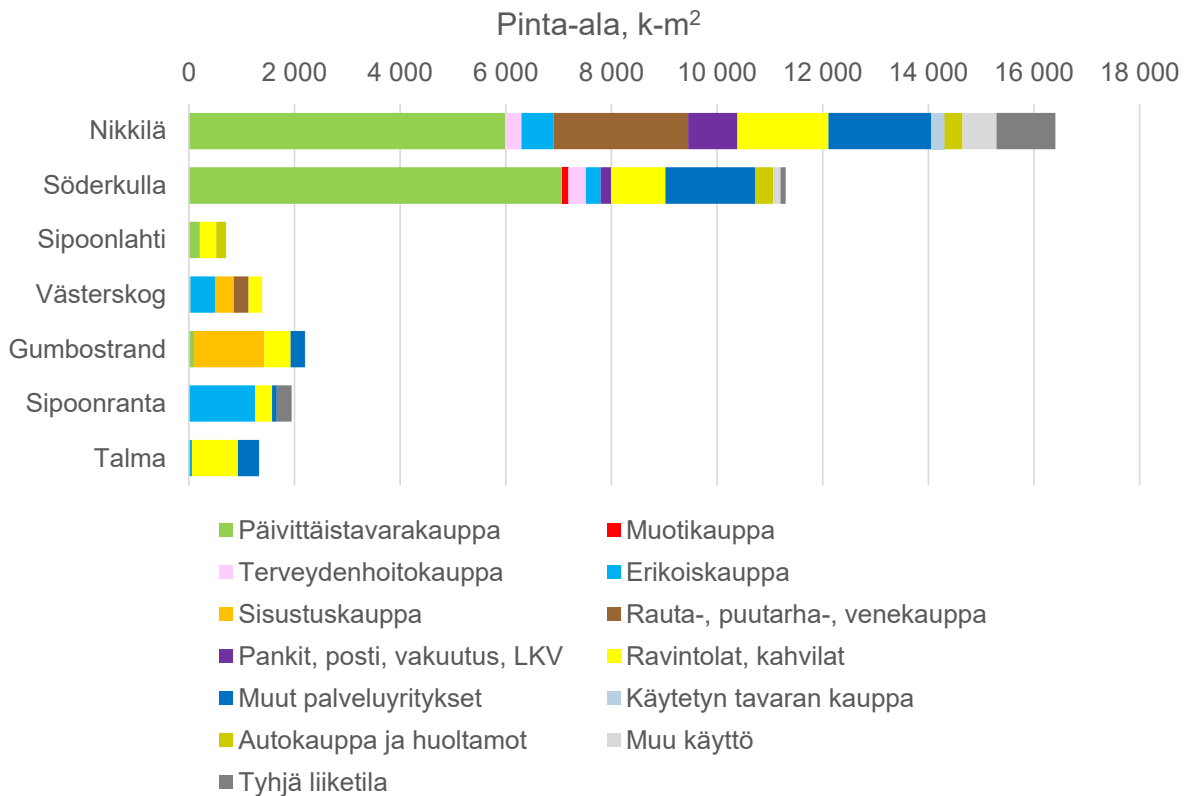
Pohjakartta: Maanmittauslaitos 05/2021

29.10.2021

Kaupallisten palveluiden liikepinta-alaa on Nikkilässä enemmän kuin Söderkullassa, kun Söderblomin puutarha lasketaan mukaan taajaman liikelokantaan. Nikkilässä on enemmän ravintola- ja kahvilapalveluita sekä pankkipalveluita ja jonkin verran enemmän erikoiskauppaa. Lisäksi Nikkilässä on enemmän tyhjiä liiketiloja ja liiketiloja tms. muussa kuin kaupallisten palveluiden käytössä, mm. toimistona ja nuorisotilana. Söderkullassa on sen sijaan päivittäistavarakaupan pinta-ala suurempi.

Sipoon muiden palvelukeskusten palvelutarjonta jää vähäiseksi ja painottuu mm. sisustuskauppaan, vene- ja melontakauppaan sekä ravintola- ja kahvilapalveluihin. Ne palvelevat laajasti vapaa-aikaa ja matkailua. Lisäksi erikoispalvelut vetävät asiakkaita myös pääkaupunkiseudulta.

Yleisesti Sipoon keskusten palvelurakenteessa näkyy se, että kummankin keskuksen läheisyydessä on suuria kaupallisia keskuksia, joiden tarjonta on monipuolinen. Sekä pääkaupunkiseudun suuret kaupalliset keskittymät että myös Keravan palvelut ovat hyvin saavutettavissa, mikä heikentää edellytyksiä kehittää Sipoon keskusten kaupan rakennetta nykyistä monipuolisemmaksi.



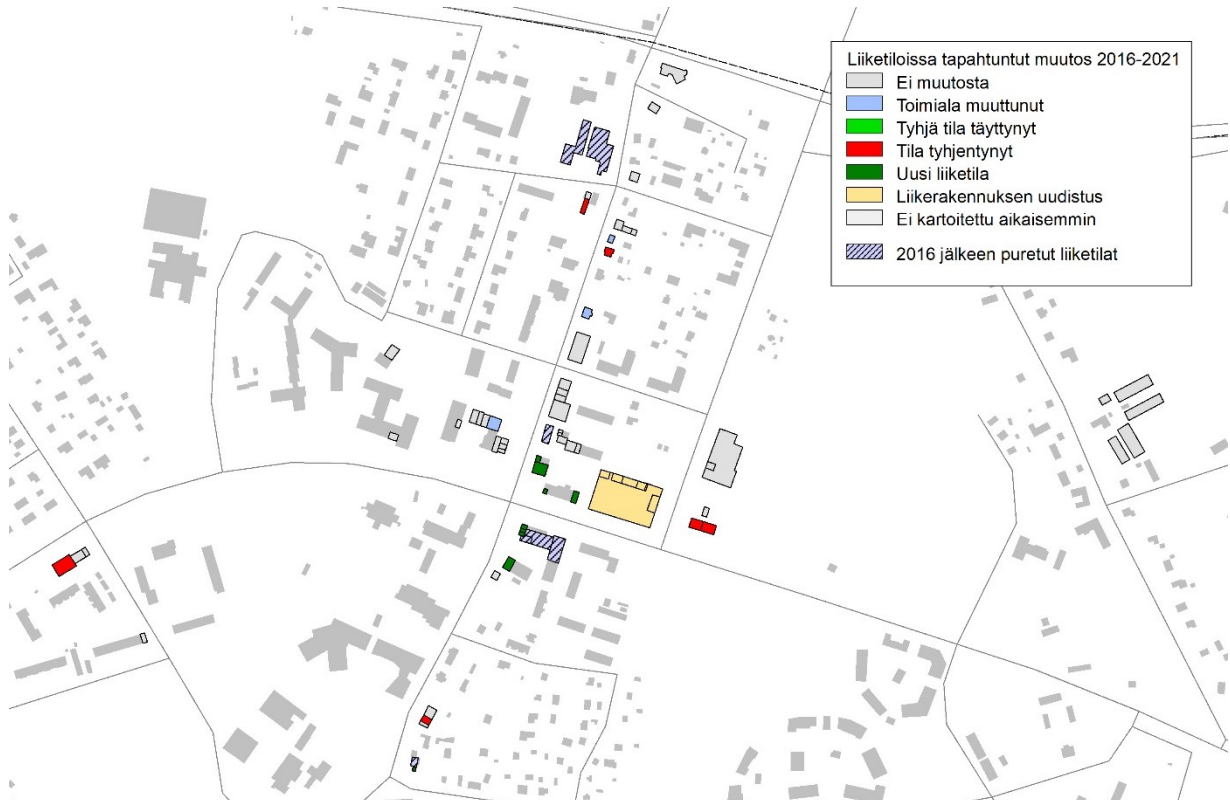
29.10.2021

2.4. Kaupan kehitys taajamissa

Kaupan ja palveluiden rakenne elää jatkuvasti ja rakenteessa tapahtuu koko ajan pieniä muutoksia, kun liikkeet vaihtavat paikkaa, yksittäisiä liikkeitä lopettaa ja tilalle tulee uusia. Vaikka kaupan rakenne elää, kokonaisuus pysyy yleensä pitkän aikaa vakaana. Nykyistä Nikkilän ja Söderkullan keskustan kaupallista rakennetta on verrattu viiden vuoden takaiseen eli vuoden 2016 tilanteeseen.

Nikkilän keskustassa on viiden vuoden aikana tapahtunut jonkin verran muutoksia liikeytiloissa. Yksi suurista muutoksista on S-marketin uudistuminen ja sen yhteyteen uusien pienliikeytilojen rakentuminen. Kyseessä on ollut liikeytilan vähäinen laajentaminen ja kehittäminen entistä paremmin palvelevaksi. Toinen suurista muutoksista on keskustan ainoan rautakaupan purkamisen asumisen tieltä.

Muuten muutokset ovat olleet pieniä. Uutta liikeytilaa Nikkilään on tullut suurin piirtein sama määrä kuin sieltä on tyhjentynt liikeytilaa. Toimialamuutoksia on varsin vähän ja noin puolessa nykyisistä liikeytiloista ei ole tapahtunut muutosta.

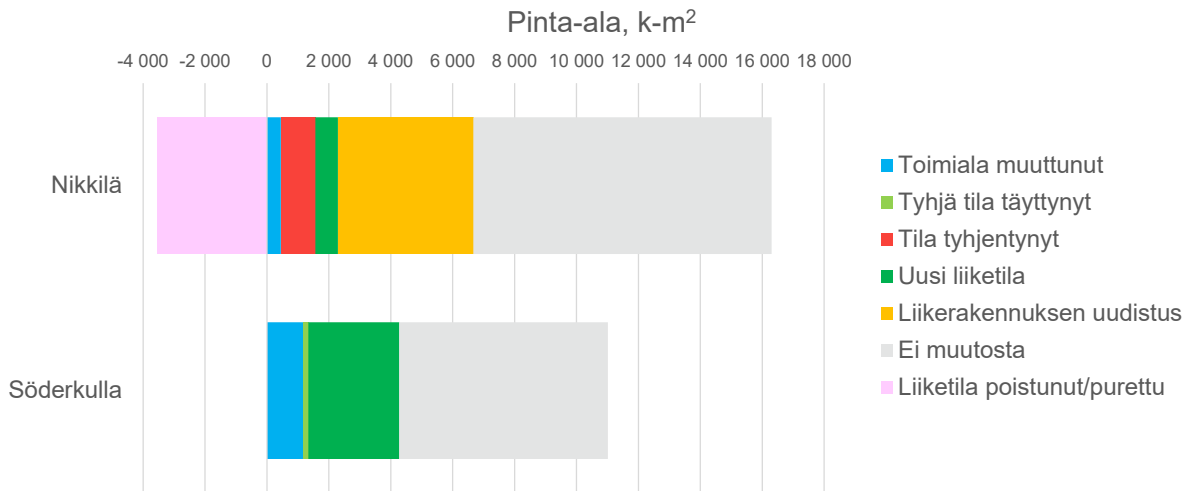


Nikkilän liikeytiloissa tapahtuneet muutokset 2016–2021

Lähde: WSP kartoitus

Pohjakartta: Maanmittauslaitos 05/2021

29.10.2021



Söderkullassa merkittävin muutos liiketilakannassa on ollut Lidlin uuden myymälän rakentaminen. Uutta liiketoimintaa on keskustaan tullut sitä kautta, kun osassa tiloista liiketoiminta on muuttunut ja tyhjiä tiloja on saatu täytettyä. Se, että Söderkullassa ei liiketiloja ole jäänyt tyhjilleen, kertoo osaltaan siitä, että uusilla toimijoilla olisi tarvetta toimivista uusista liiketiloista.

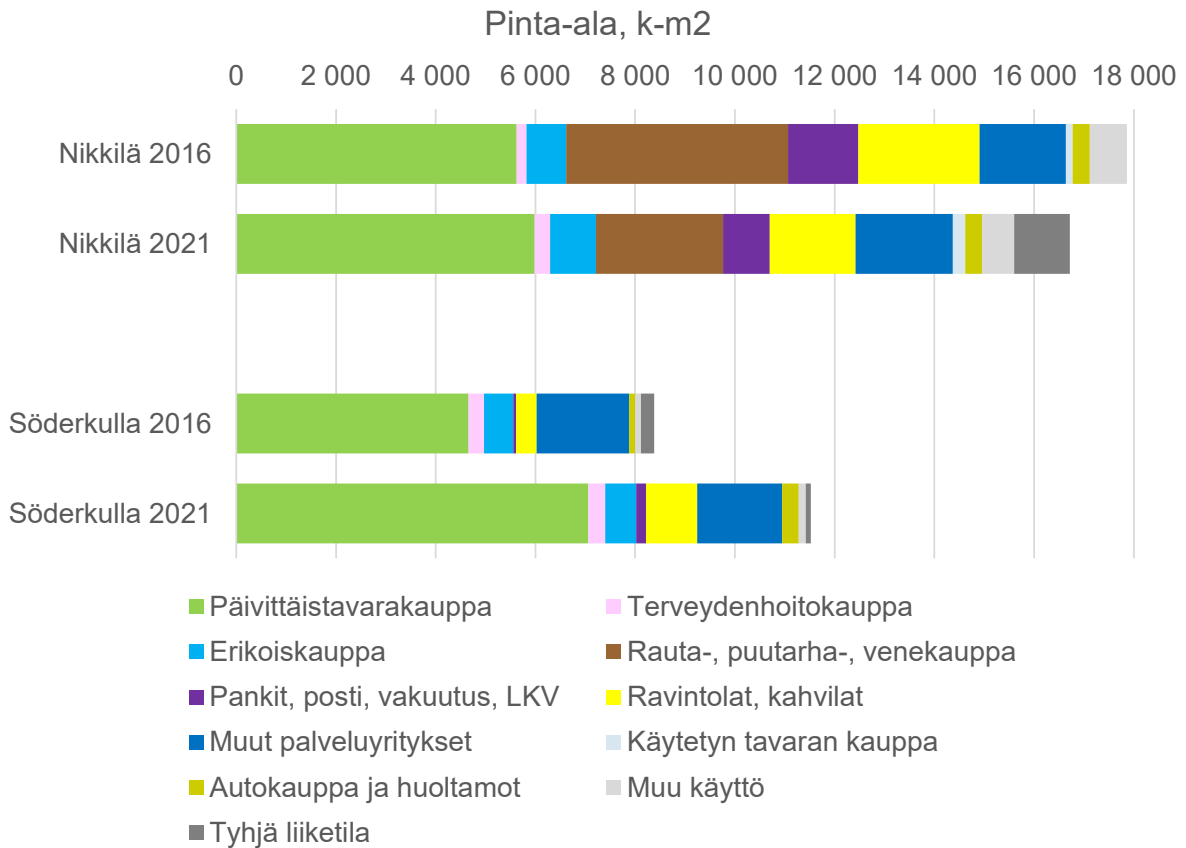


Söderkullan liiketiloissa tapahtuneet muutokset 2016–2021

Lähde: WSP kartoitus

Pohjakartta: Maanmittauslaitos 05/2021

29.10.2021



Kaupallinen rakenne on molemmissa keskuksissa säilynyt varsin samanlaisena viiden vuoden ajan. Nikkilän toimialarakenteesta näkyy kasvua päivittäistavarakaupassa S-marketin laajenuksen myötä. Rautakaupan tarjonta on sitä vastoin lähes täysin loppunut keskuksessa, ja se heijastuu myös kokonaisuudessaan kaupan pinta-alan vähenemisessä Nikkilässä.

Söderkullassa kaupan pinta-ala on kokonaisuudessaan kasvanut. Kasvua on erityisesti päivittäistavarakaupassa, mutta myös ravintolapalveluissa.



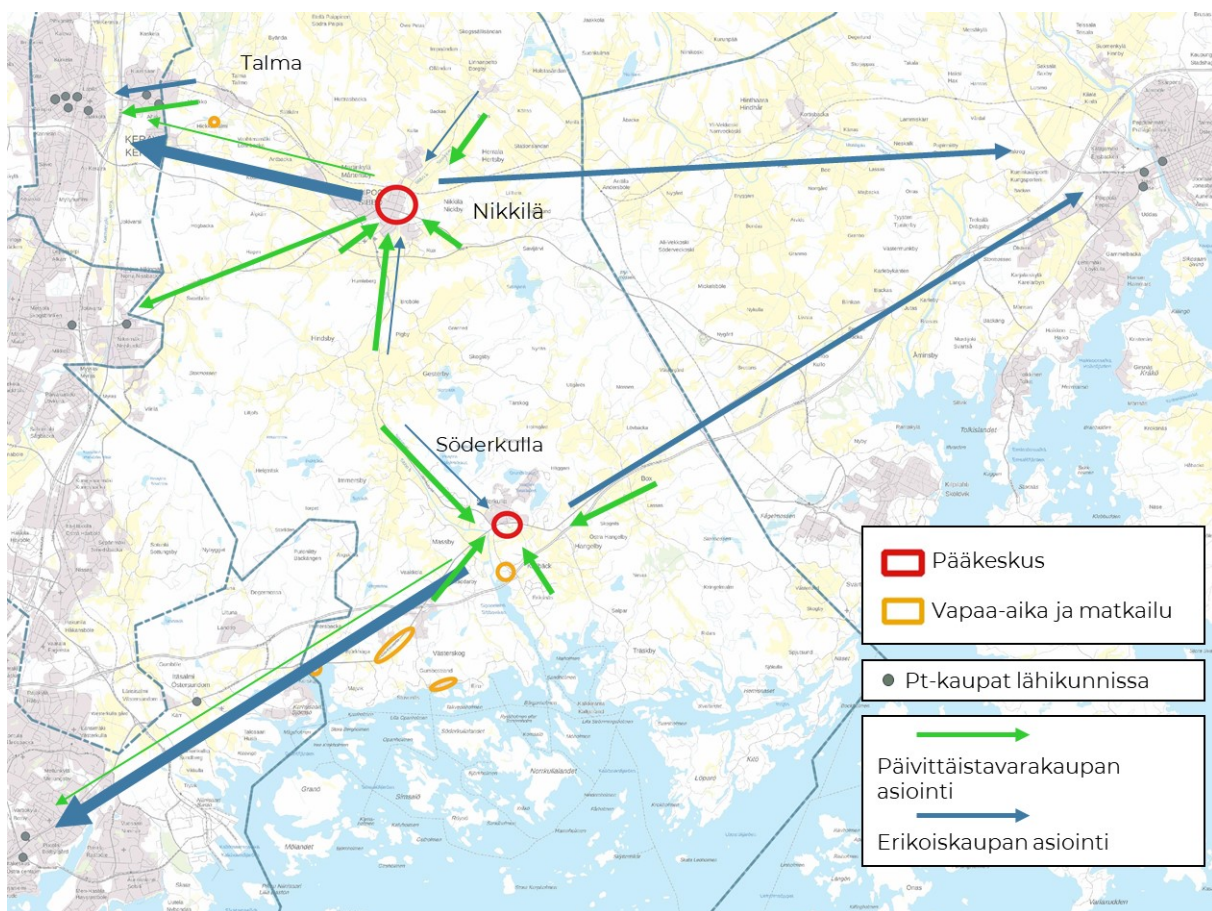
Nikkilässä uusiin liiketiloihin on sijoittunut mm. pankki- ja kiinteistövälityspalveluita

29.10.2021

3. Kaupan markkinoiden kehitys

Edellisessä luvussa tarkasteltiin Sipoon kaupan markkinoita tarjonnan lähtökohdista. Tässä luvussa markkinoiden kehitystä tarkastellaan kuluttajien kysynnän kannalta, jota kuvataan markkina-alueen ostovoimalla.

Sipoon kaupallisten palveluiden pääasiallinen markkina-alue on Sipoon kunta. Suuri osa paikallisasioinnista hoidetaan Sipoon omissa taajamissa, mutta alueelta asioidaan merkittävästi myös pääkaupunkiseudulla sekä Keravalla ja Korsossa. Sipoon ulkopuolisiin keskuksiin suuntautuu erityisesti erikoiskaupan asiointia, mutta myös jonkin verran päivittäisasiointia muun liikumisen ohessa. Päivittäistavarakaupan asiointia suuntautuu eniten alueen pohjoisosista, jossa Keravan ja Korson tarjonta on lähellä ja monipuolisempi kuin Nikkilässä.



Asiointin pääsuunnat Sipoossa (pl. taajaman sisäinen asiointi)
Pohjakartta: Maanmittauslaitos

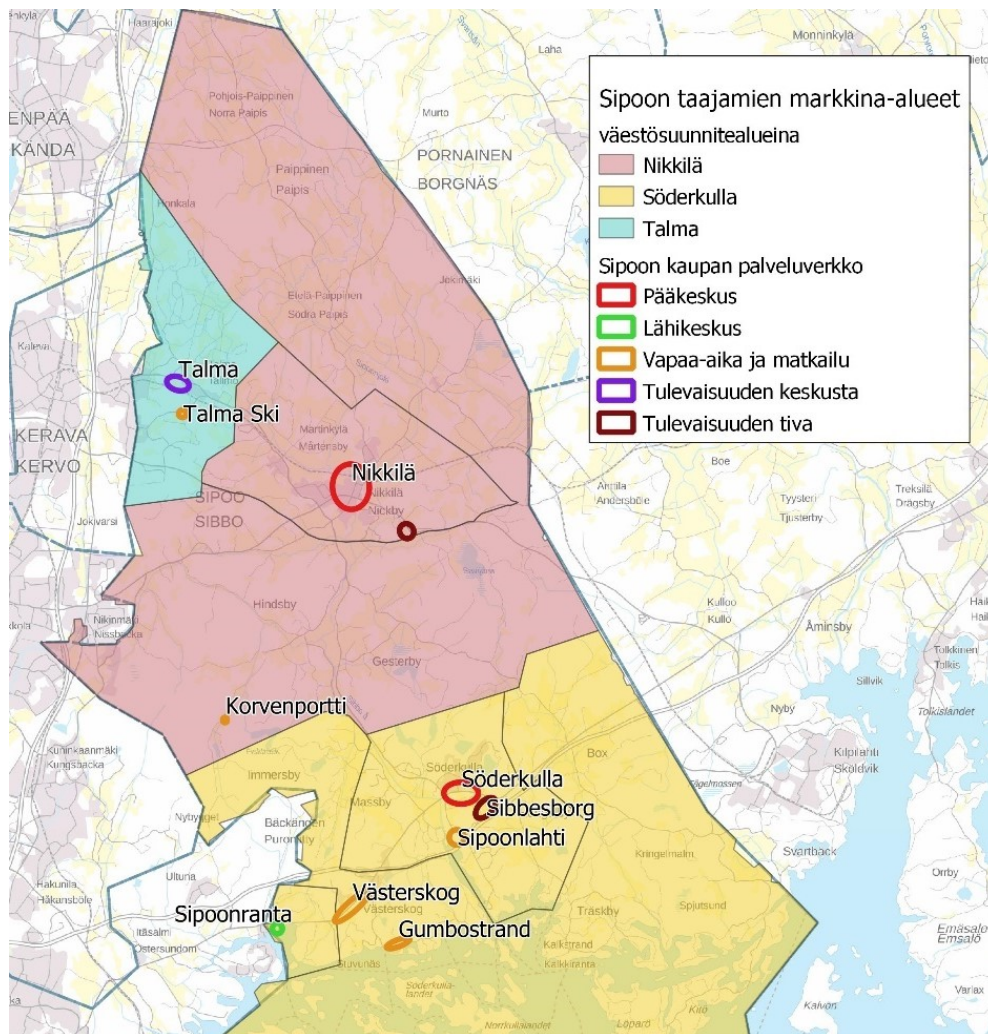
Sipoon taajamien kaupan palveluiden kannalta on merkillepantavaa se, ettei Nikkilän ja Söderkullan välillä ole suuria kaupan asiointivirtoja. Myöskään Talmasta ei asiointi kohdistu Nikkilään, vaikkei alueella ei ole omia lähipalveluita. Sen sijaan Talmasta asioidaan suurelta osin Keravalla, joka on lähempänä. Molemmat Sipoon pääkeskukset palvelevat siten pääosin omaa lähiasutustaan. Eli lähiasutus ja sen kasvu on merkittävin potentiaali kaupan palveluiden kehitykselle taajamissa.

29.10.2021

3.1. Taajamien markkina-alueet

Keskusten markkina-alueita tarkastellaan tässä kunnan väestösuunnitealueittain, koska näiltä alueilta on saatavilla väestöennusteita ostovoiman laskentaan. Vaikutusalueet menevät osin ristiin erityisesti kunnan keskiosassa.

Söderkullan vaikutusalueeseen on laskettu kuuluvaksi koko eteläinen Sipoo. Keski-Sipoosta suuntautuu ostovoimaa sekä Söderkullaan että Nikkilään, mutta tässä Keski-Sipoo on laskettu kuuluvan Nikkilän vaikutusalueeseen. Samoin Nikkilän vaikutusalueeseen lasketaan kuuluvaksi koko Pohjois-Sipoo lukuun ottamatta Talmaa, joka muodostaa oman vaikutusalueensa Talman tulevalle keskustalle.



Sipoon taajamien markkina-alueet
Pohjakartta: Maanmittauslaitos

29.10.2021

3.2. Väestön kehitys

Sipoossa on asukkaita tällä hetkellä lähes 22 000. Nikkilän vaikutusalueella on väestöä lähes 11 000 ja Söderkullan vaikutusalueella noin 9 400. Talman vaikutusalueella on vain noin 1200 asukasta.

Sipoon kunnassa on laadittu väestösuunnite, jonka mukaan Sipoossa on asukkaita vuonna 2040 noin 36.000. Väestösuunnitteen mukaan Nikkilän vaikutusalueen väestö kasvaa lähes 15 000 asukkaaseen ja Söderkullan väestö yli 17.000 asukkaaseen. Kasvu on lähes yhtä suurta molemmissa taajamissa. Talmassa on tavoitteen mukaan 4000 asukasta vuonna 2040.

Taulu Väestön kehitys Sipoossa

Alue				Muutos	Muutos
	2020	2030	2040	2020-2030	2020-2040
Etelä-Sipoo	3 015	3 100	3 000	100	0
Majvik	508	500	500	0	0
Söderkulla	5 870	8 600	11 300	2 700	5 400
Söderkullan vaikutusalue	9 393	12 200	14 800	2 800	5 400
Nikkilä	6 516	10 100	13 000	3 600	6 500
Pohjois- ja Keski-Sipoo	4 271	4 500	4 200	200	-100
Nikkilän vaikutusalue	10 787	14 600	17 200	3 800	6 400
Talma	1 223	1 400	4 000	200	2 800
Sipoo	21 687*	28 200	36 000	6 800	14 600

*sis. myös alueisiin kuulumattomat

** muutos pyöristettynä

Lähde: Sipoon kunta, Väestö osa-alueittain 2020 ja Sipoon väestön tavoitesuunnite vuosille 2021–2040

3.3. Ostovoiman kehitys

Ostovoiman kehitykseen vaikuttavat väestönkehitys sekä muutokset kulutuksessa. Ostovoiman kehityksen arviointi pohjautuu yksityisen kulutuksen kasvuun ja rakenteen muutokseen. Erikoiskauppaan ja palveluihin kohdistuva ostovoima kasvaa pitkällä tähtäimellä nopeammin kuin päivittäistavarakauppaan kohdistuva ostovoima, vaikkakin viime vuosina päivittäistavara-kaupan kasvu on ollut voimakasta.

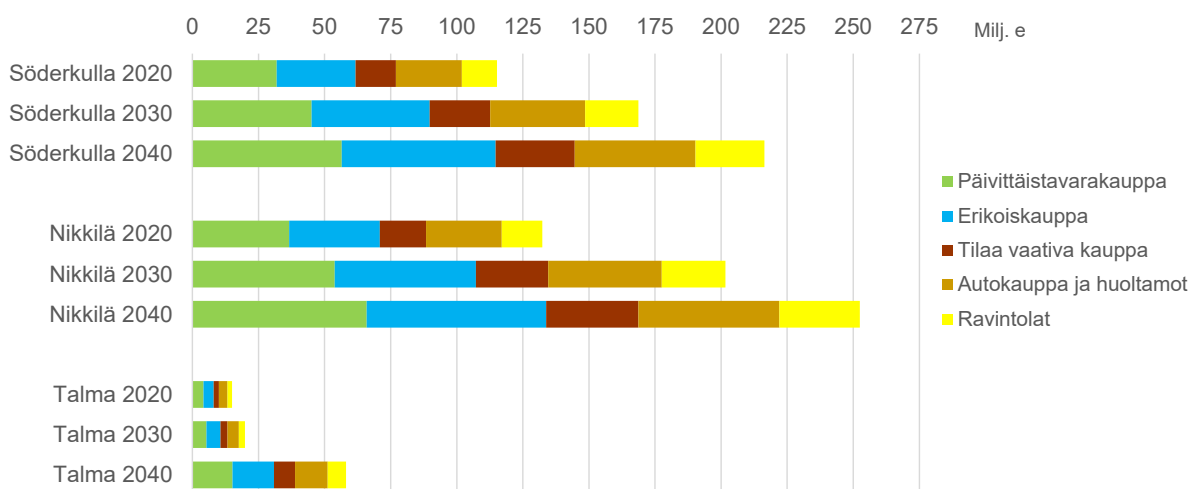
2000-luvun alussa vähittäiskaupan myynti ja siihen kohdistuva ostovoima kasvoivat usean prosentin vuosivauhdilla. 2010-luvun vaihteessa kaupan ja ostovoiman kasvu pysähtyi ja ostovoiman taso jäi useaksi vuodeksi vuosikymmenen alun tasolle, mutta viime vuosina on jälleen nähty kaupan kasvua. Pitkällä aikavälillä kulutuksen ennustetaan yhä kasvavan, mutta huomattavasti hitaammin kuin aikaisemmin.

Toimialoitteiset vaihtelut kaupan kehityksessä ovat suuria. Keskimääräistä nopeammin ovat viime vuosina kehittyneet viihde-elektroniikka- ja matkapuhelinkauppa, optinen kauppa, apteekkikauppa ja urheilukauppa, kun taas esim. kirja-, muoti- ja tavaratalokaupan myynnit ovat olleet laskussa. Viime vuonna on suurta kasvua ollut päivittäistavara-kaupan ohella kotiin ja

29.10.2021

vapaa-aikaan liittyvässä kaupassa, kuten rauta-, kodinelektroniikka-, urheilu- ja puutarhakaupassa sekä osin myös tavaratalokaupassa.

Koska ostovoiman kehitysennuste tehdään pitkälle aikavälille, on ostovoiman kehitys arvioitu varovaisen ennusteen mukaan ottaen huomioon verkkokaupan kasvun ja ostovoiman suuntautumisen vähittäiskaupan tuotteista palvelujen suuntaan. Selvityksessä ostovoiman arvioidaan kasvavan vuoteen 2030 päivittäistavarakaupassa lähes prosentin, erikoiskaupassa ja ravintoloissa noin puolitoista prosenttia vuodessa. Tämän jälkeen ostovoiman kasvun arvioidaan hieman hidastuvan puolella. Mitä pidemmälle ennusteessa mennään, sen epävarmempia ennusteet ovat. Ostovoiman kasvu kuvaa reaalista eli määrällistä kasvua, eli esitetty ostovoimaennuste ei pidä sisällään inflaatiota.



Ostovoiman kehitys Sipoon keskusten vaikutusalueilla 2020–2040

Lähde: Santasalo Ky

Ostovoiman kasvu Sipoossa pohjautuu suurelta osin väestönkasvuun, mutta osin myös kulutuksen kasvuun. Vuonna 2020 Sipoossa on vähittäiskauppaan, autokauppaan ja ravintolapalveluihin kohdistuvaa ostovoimaa yhteensä yli 260 miljoonaa euroa, vuonna 2030 noin 390 milj. euroa ja vuonna 2040 lähes 530 milj. euroa. Ostovoima jakautuu Nikkilän ja Söderkullan väliillä lähes puoliksi, joskin Nikkilän osuus on hieman suurempi. Talman osuus ostovoimasta on vähäinen.

29.10.2021

3.4. Liiketilatarve Sipoossa

Ostovoiman kehityksen pohjalta on laskettu laskennallinen liiketilatarve Sipoossa vuosille 2030 ja 2040. Tarve on laskettu ostovoimasta keskimääräisillä myyntitehokkuuksilla, jotka on laskettu vähittäiskaupan myynnin ja liiketilakartoitusten pohjalta.

Taulu Käytetty keskimääräinen myyntitehokkuus

Kerrosala = 1,33 * myyntipinta-ala

toimiala	€/k-m ²	€/my-m ²
Päivittäistavarakauppa ja Alko	6 800	9 000
Erikoiskauppa	3 200	4 300
Ravintolat	3 500	4 700
Tilaa vaativa kauppa	2 200	2 900
Autokauppa	6 300	8 400

Kaupallisten palveluiden liiketilatarpeen on laskettu olevan viidenneksen kaupan tarpeesta. Keskustoissa palvelujen osuus on suurempi kuin kaupan alueilla. Tulevaisuudessa palvelujen osuus tulee kasvamaan, koska ostovoimaa suuntautuu yhä enemmän tuoteostojen sijasta palveluihin. Tällöin kaupan suhteellinen osuus tilatarpeesta tulee olemaan pienempi, mikä näkyy jo nyt keskustoissa ja kauppakeskuksen uusissa konsepteissa.

Liiketilatarve kuvaa sitä, kuinka paljon ostovoiman toteutumiseen myyntinä tarvitaan laskennallisesti myymälätilaa. Laskelma ei kerro suoraan, mihin tämä pinta-alarive kohdistuu. Siihen vaikuttaa alueen oma sekä sen lähialueen kaupallinen tarjonta. Kun kaupan tarjontaa kehitetään, alueelle kohdistuu uutta liiketilakysyntää. Osa Sipoon laskennallisesta tarpeesta kohdistuu Sipoon keskuksiin ja osa ostovoiman siirtymänä alueen ulkopuolelle mm. pääkaupunkiseudulle, Keravalle ja verkkokauppaan.

Liiketilatarve esitetään kerrosalana. Kaupan kerrosalan lasketaan olevan 1,33-kertainen myyntipinta-alaan nähden. Laskelmaan sisältyvät varsinaiset myymälät, jotka ovat asiakkaiden käytössä asiakaspalvelutiloina, sekä myymälätiloihin liittyvät takatilat ja varastot.

Mitoituslaskelmassa on otettu huomioon kaavallinen mitoituskerroin 1,3. Mitoituskerroin parantaa kilpailun edellytyksiä ja tuo laskelmaan joustavuutta konseptien kehittämiseksi. Kaavat eivät aina toteudu täysmääräisesti kaupan liiketilana. Mikäli kaavat tehdään liian tiukalla mitoituksella, osa kysyntää vastaavasta liiketilasta saattaa jäädä toteutumatta. Lisäksi kilpailun toimivuuden kannalta tulee kaupalla olla vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja. Näin ollen kaupan mitoitusta ei kannata kaavoissa osoittaa vain laskennalliseen tarpeeseen pohjautuen, vaan tulee myös ottaa huomioon riittävät toimintamahdollisuudet useille toimijoille.

Laskelmassa ei ole otettu huomioon verkkokaupan vaikutusta tilantarpeeseen. Verkkokauppa sekä paikoin lisää että paikoin vähentää tarvetta. Esimerkiksi päivittäistavarakaupan verkkokauppa hoidetaan tyypillisesti myymälän kautta, mikä lisää myymälän pinta-alarvetta. Myös noutopisteet tarvitsevat tilaa. Joillakin toimialoilla myynti on painottunut verkkoon, jolloin myymälöitä tarvitaan vähemmän. Toisaalta taas toimiessaan verkossa myymälä voi laajentaa markkina-alueitaan ja näin kasvattaa myyntiään, jolloin toimija pystyy toimimaan pienemmälläkin paikallisilla markkinoilla. Verkkokaupan vaikutus on kuitenkin otettu huomioon, kun arvioidaan Sipoon keskuksiin kohdistuvaa kaupan mitoitusta luvussa 5.1.

29.10.2021

Laskennallinen liiketilatarve on esitetty seuraavassa taulussa. Taulu kertoo Sipoon kaavallista kokonaistarpeesta olettaen, että koko tarve suuntautuu Sipoon kaupan palveluihin.

Taulu Kaavallinen maksimimitoitus Sipoon keskuksissa 2030 (k-m²)

toimiala	Söderkulla	Nikkilä	Talma	Sipoo
Päivittäistavarakauppa ja Alko	8 600	10 300	1 000	19 900
Erikoiskauppa	18 000	21 500	2 100	41 600
Ravintolat	7 500	8 900	900	17 300
Muut kaupalliset palvelut	8 100	9 600	1 000	18 700
Keskustakauppa ja palvelut yht.	42 200	50 300	5 000	97 500
Tilaa vaativa kauppa	13 800	16 400	1 600	31 800
Autokauppa ja huoltamot	7 400	8 900	900	17 200
Kauppa ja palvelut yhteensä	63 400	75 600	7 500	146 500

Taulu Kaavallinen maksimimitoitus Sipoon keskuksissa 2040 (k-m²)

toimiala	Söderkulla	Nikkilä	Talma	Sipoo
Päivittäistavarakauppa ja Alko	10 800	12 600	2 900	26 300
Erikoiskauppa	23 000	26 800	6 200	55 900
Ravintolat	9 700	11 300	2 600	23 600
Muut kaupalliset palvelut	10 300	12 000	2 800	25 000
Keskustakauppa ja palvelut yht.	53 800	62 700	14 500	130 800
Tilaa vaativa kauppa	17 500	20 400	4 700	42 600
Autokauppa ja huoltamot	9 400	10 900	2 500	22 800
Kauppa ja palvelut yhteensä	80 700	94 000	21 700	196 200

Esitetty kaupan ja palveluiden liiketilatarve on suuntaa antava, koska kaupan ja palveluyritysten erilaiset konseptit tarvitsevat hyvin erikokoisia liiketiloja ja konseptit myös kehittyvät ajan kuluessa. Mitoitustarkastelulla haarukoidaan, kuinka suurta liiketilatarjontaa voidaan alueella kehittää suhteessa ostovoiman kasvuun.

29.10.2021

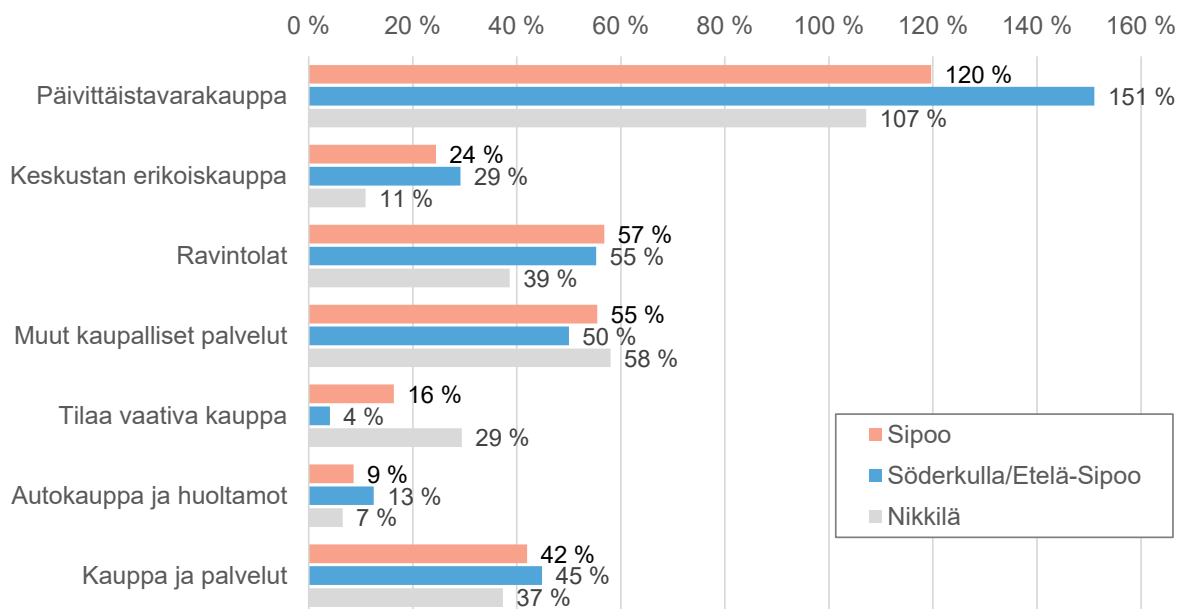
Liiketilarpeen toteutuminen Sipoossa 2021

Markkina-alueen ostovoima ja liiketilarpe ei suuntaudu täysmittaisesti Sipooseen, koska lähialueella on muita monipuolisempia kaupan keskuksia. Kun verrataan laskennallista liiketilarpeä 2020 (ilman kaavallista mitoituserrointa) Sipoossa toteutuneeseen kaupan palveluiden pinta-alaan (pl. tyhjät ja muussa käytössä olevat liiketilat), niin toteutuma on vain runsas 40 %. Söderkullassa ja sen lähialueilla, eli mukaan lukien Etelä-Sipoon kaikki palvelut, on tilanne hieman keskimääräistä parempi ja toteutuma on 45 %, kun taas Nikkilässä laskennallisesta tarpeesta toteutuu vain hieman keskiarvoa vähemmän. Toteutuma kertoo siis Sipoossa nykyisestä tarjonnasta markkinoilla ja antaa viitteitä siitä, kuinka paljon tulevaisuudessa alueelle voi suuntautua liiketilan lisätarvetta.

Toimialoittain on toteutumassa suurta vaihtelua. Päivittäistavarakaupan laskennallinen tarve toteutuu yli 100 prosenttisesti, mikä kertoo siitä, että todellinen myyntiteho on alhaisempi kuin tässä käytetty myyntiteho sekä myös siitä että myymälät palvelevat todennäköisesti laajempaa markkina-aluetta kuin tässä on laskettu.

Keskustan erikoiskaupasta toteutuu Nikkilässä vain noin kymmenesosa, Söderkullassa ja Etelä-Sipoossa lähes 30 %. Tähän vaikuttavat erityisesti suuret vapaa-ajan erikoisliikkeet Etelä-Sipoossa eli mm. melontaliike Sipoonrannassa ja galleria ja sisutusmyymälä Gumbostrandissa. Sen sijaan Söderkullan keskustassa erikoiskaupan määrä on vähäinen.

Ravintolapalveluiden ja muiden kaupallisten palveluiden tarpeesta toteutuu Sipoossa hieman yli puolet. Osa ravintolatarjonnasta on Talmassa, joten Söderkullan ja Nikkilän toteutuma jää alhaisemmaksi, kuin koko Sipoon. Tilaa vaativaa kauppaa ja autokauppaa on Sipoossa vähäisesti suhteessa liiketilarpeeseen.



Laskennallinen liiketilarpe 2020 verrattuna nykyiseen kaupan pinta-alaan Sipoossa

29.10.2021

4. Kaupan kehittämisen lähtökohdat

Kaupan kehitykseen vaikuttavat Sipoon kunnan strategia sekä maakuntakaavan kaupan ratkaisu. Kaupan kehitykseen vaikuttavat myös kaupan trendit ja konseptien kehitys sekä toimijoiden näkemykset ja kiinnostus Sipoon keskuksia kohtaan.

Kunnan strategia päivitetään valtuustokausittain. Vuosille 2018–2021 laaditun strategian mukaisesti keskeisimmät kaavoitusta ohjaavat tavoitteet ovat kiteytetysti:

- Nikkilän, Söderkullan ja myöhemmin Talman taajamista kehitetään pikkukaupunki-
maisia.
- Mahdollistetaan riittävä väestökasvu monipuolisella asumisen kaavavarannolla.
- Sipoo kasvaa vuosittain 600–800 asukkaalla (noin 3 prosenttia). Kasvu lisää kaupallisia palveluita ja Sipoon seudullista merkitystä.
- Luodaan edellytykset henkilöjunaliikenteen käynnistämiseksi Kerava–Nikkilä-rata-
osuudella.
- Mahdollistetaan yksityisen palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän kehittyminen sekä
vastata elinkeinoelämän tarpeisiin riittävällä kaavavarannolla.
- Huolehditaan osaltaan kylien kehittymisestä.

4.1. Kaupan ja palveluiden trendit

Kaupan ja palveluiden kehittäminen perustuu kysynnän kehitykseen ja tarjonnan mahdollistamiseen sekä kaupunkirakenteen ja kaupan toimintaympäristön kehitykseen. Kaupan ja palveluiden sijoittumiseen vaikuttavat myös kaupan ja palveluiden trendit ja konseptit, jotka optimoivat sen hetkistä markkinatilannetta.

Päivittäistavarakaupan kehityksessä yleinen pitkän ajan suuntaus on ollut myymäläverkon harveneminen ja myymäläkoon kasvu. Kaupan käytössä oleva kokonaisliikepinta-ala on kasvanut samaan aikaan kun myymälämäärä on vähentynyt. Myymälöiden yksikkökoon kasvuun ovat vaikuttaneet tuotelajitelmien ja -valikoimien voimakas kasvu ja asiakaskysynnän kohdistuminen suuriin myymälöihin. Viime vuosina myymäläverkon supistuminen on kasvavilla seuduilla kuitenkin pysähtynyt ja uusia myymälöitä rakennetaan alueille, joissa väestön määrä kasvaa selvästi. Söderkullan keskustaan onkin pari vuotta sitten rakentunut Lidl.



Pienet K-marketit ovat uudistaneet myymäläkonseptiaan ja ovat kooltaan paikoin aikaisempia lähikauppoja suurempia. Uudentyyppisiä lähikauppoja ei vielä Sipoosta löydy, kun kaikki päivittäistavara-
kaupat ovat supermarket-kokoluokkaa.

29.10.2021

Päivittäistavarakaupan verkon kehittämisen painopiste on suurissa supermarketeissa, joita rakennetaan hyvin saavutettavissa oleviin paikkoihin. Lähikauppojen konsepteja kehitetään tiiviillä keskusta- ja asuinalueilla entistä suurempina yksikköinä, mutta myös pienet delikaupat ja etniset päivittäistavarakaupat ovat kasvattaneet suosiotaan. Kaupan aukiolorajoitusten poistuttua pieniä päivittäistavarakaupan myymälöitä voidaan laajentaa valikoimatarpeiden pohjalta myymäläkantaa uudistettaessa. **Uusia hypermarketteja** rakennetaan aikaisempaa harvemmin ja ne ovat myös tyypillisesti pienempiä kuin huippuvuosina valmistuneet hypermarketit. Hypermarketteja rakennetaan nykyisin vain kaupunkikeskuksiin ja aluekeskuksiin, sen sijaan Nikkilän ja Söderkullan kokoisissa keskuksissa ei ole ainakaan vielä ollut riittävästi kysyntää hypermarketille.

Vähittäiskaupan myymälöiden keskittyminen on vallitseva kehityskuva, mikä tukee kaupan ja palveluiden toimintaedellytyksiä. Kauppa keskittyy kaupunki- ja kuntakeskustoihin, kauppa-keskuksiin sekä keskustojen ulkopuolisiin kauppakeskitymiin. **Erikoiskauppa** hakeutuu lähelle toisiaan vahvistaakseen markkinoita ja vetovoimaa. Pienissä keskuksissa on lähinnä paikallis- ja lähipalveluita, erikoiskauppaa on vähän ja sen voimakas kasvattaminen on vaikeaa. Uusia erikoiskauppoja on Nikkilään saatu lähinnä päivittäistavarakaupan yhteyteen. Muutoin uudet kivijalkaliiketilat ovat täyttyneet palveluista.

Nikkilän ja Söderkullan kokoisissa keskuksissa erikoiskaupan kasvattamisen suurin potentiaali on **laajan tavaravalikoiman kaupassa** eli erikoistavaratarataloissa. Laajan tavaravalikoiman myymälät ovat aktiivisesti kasvattaneet myymäläverkkoaan ja ne etsivät jatkuvasti uusia kauppapaikkoja. Molemmat keskuksia alkavat olla sitä kokoluokkaa, että ne ovat kiinnostavia sijaintipaikkoja laajan tavaravalikoiman myymälälle.

Kaupunki- ja kuntakeskustoissa sekä kauppakeskuksissa on viime aikoina näkynyt palvelujen ja erityisesti ravintola-, kahvila- ja vapaa-ajan sekä hyvinvointipalvelujen kasvu. Sen sijaan muotikaupan ja muun erikoiskaupan määrä on vähentynyt. Keskustoihin rakentuu myös uuden tyyppisiä **palvelukeskuksia**, joissa kaupan määrä on nykyisiä kauppakeskuksia pienempi ja keskukseseen sijoittuu myös julkisia palveluita.



Kaupan yhteyteen sijoittuu enenemässä määrin erilaisia palveluita sekä kaupallisia että julkisia, kuten kirjasto S-marketin yhteydessä Söderkullassa

Kaupan kehitykseen vaikuttaa **verkkokauppa**. Se on kasvanut nopeasti erityisesti informaatiotuotteiden ja aineettomien hyödykkeiden kuten esimerkiksi matkalippujen, tapahtumalippujen, erilaisten tietokone- ja mobiilipelien sekä rahapelien kaupassa, jossa tuote liikkuu tiedonvälityksellä eikä tuotetta tarvitse erikseen hakea esimerkiksi postista. Verkkokaupan arvosta noin puolet tulee tavaraostoista. Suosituimmat vähittäiskaupan tuoteryhmät verkkokaupassa ovat viihde-elektronikka ja tietotekniikka, pukeutuminen sekä kauneus- ja terveystuotteet.

29.10.2021

Päivittäistavarakaupan verkkokauppaa on viime vuosina aktiivisesti kehitetty, ja sen suosio on voimakkaassa kasvussa, mutta osuus koko myynnistä on vielä pientä eli vuonna 2020 pari prosenttia kokonaisymyynnistä. Verkkokauppaa kehitetään tällä hetkellä pääosin myymälöiden rinnalla ja palveluna. Itsenäisiä verkkokaupan toimijoita on vielä vähän ja niiden markkinat ovat vielä hyvin pienet. Päivittäistavarakaupan toimijat kehittävät voimakkaasti myös myymäläverkkoaan, koska myymälöille on edelleen kysyntää. Myymälät toimivat myös verkkokaupan ke- räily- ja noutopaikkoina. Ruoan verkkokauppaan liittyen on suurissa kaupungeissa erityisesti ravintola-annosten tilaus viime vuosina merkittävästi yleistynyt.



Postin ja muun verkkokaupan noutopisteitä on usein päivittäistavarakaupan yhteydessä, kuten K-supermarketissa Nikkilässä



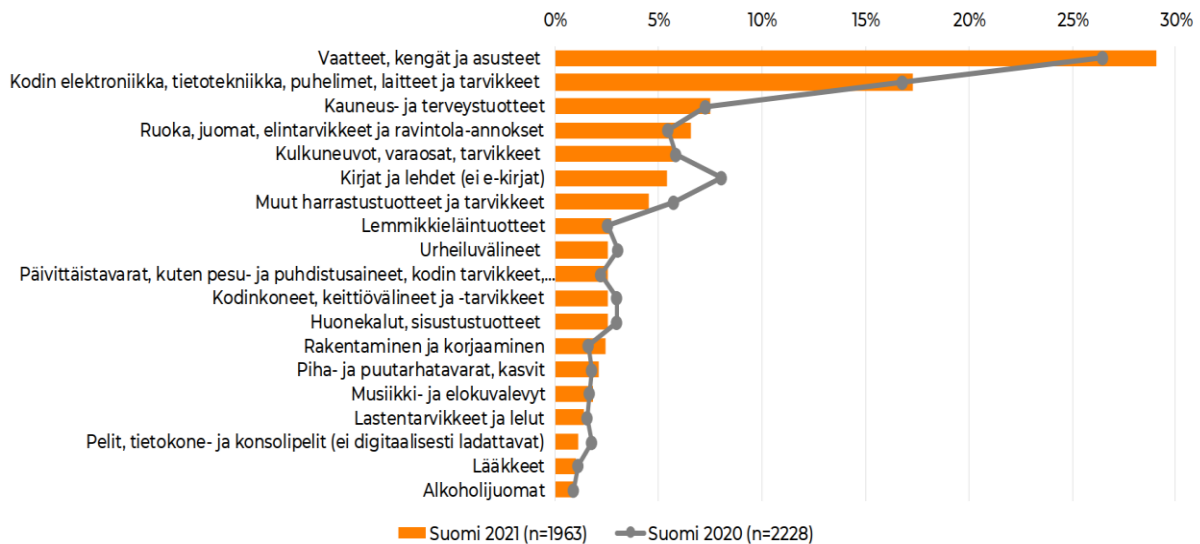
Useassa lähikaupassa toimii nykyään oma verkkokaupan noutopiste

Verkkokauppa ei ole vain itsenäinen kaupan muoto, vaan se on osa monikanavaista kaupan palvelukenttää. Monikanavaiset toimijat hyödyntävät toiminnassaan useita asiointi-, myynti- ja palvelukanavia, minkä nähdään olevan edellytys menestyvälle kaupan liiketoiminnalle. Toimivaan monikanavaiseen toimintaympäristöön kuuluvat kaupan alalla mm. myymälät, verkkokauppa, sosiaalinen media, perinteinen media, mobiilisovellukset, keskusteluryhmät sekä asiakaspalvelu.

Koska ihmiset odottavat kaupalta ja asiointilta elämyksiä ja viihdettä, tarvitaan myymälöitä ja palveluita edelleen myös tulevaisuudessa. Nettikauppa tuo asiakkaita myös kauppoihin noutamaan verkosta tilattuja tuotteita. Verkkokaupan kasvu tarjoaa osalle kaupan toimijoista

29.10.2021

mahdollisuuden vähentää myymälämäärää tai pienentää myymäläkokoja. Toisaalta toimiva monikanavaisuus voi edellyttää kivijalkamyymälöiden perustamista ja voi edesauttaa toimijoita avaamaan myymälöitä uusissa paikoissa, joita ne eivät aiemmin olisi harkinneetkaan. Verkkokaupan kasvu lisää myös noutopaikkojen kysyntää. Paikalliskeskus voi hyötyä kasvavasta verkkokaupasta laajemman markkinapotentiaalın takia.



Minkä tavaran tai tavaraita ostit viimeksi verkosta
Lähde: Suuri verkkokauppatutkimus 2021, Posti

Monikanavaisessa kaupassa sijainnilla on hyvin suuri merkitys, niin verkossa kuin kivijallassakin. Keskustojen parhaiden kauppakatuja ja suurten kauppakeskusten aseman ei uskota olevan uhattuna verkkokaupan kasvusta huolimatta. Kaupan arvioidaan tarvitsevan edelleen laadukkaita tiloja hyvillä sijainneilla mm. brändin tunnettavuuden edistämiseksi ja kontaktipinnan ylläpitämiseksi ostoprosessin eri vaiheissa. Myös palvelupainotteiset kaupan toimijat ovat jälleen lisänneet toimintaansa keskustoissa. Keskustakatuja liiketilöiden ennustetaan muuttuvan entistä enemmän erilaisiksi palveluita tarjoaviksi myymälätiloiksi.

4.2. Toimijoiden näkemykset

Selvityksen yhteydessä haastateltiin suurimpia päivittäistavarakaupan toimijoita. Haastattelut on tehty luottamuksella, eikä niitä tässä sellaisenaan raportoida. Haastateltavien näkemyksistä saatiin hyvä kokonaiskuva, mitkä asiat myymäläverkon kehittämisestä ovat tärkeitä heille. Tässä on koottu yleinen yhteenveto haastateltavien näkemyksistä. Lisäksi haastateltavien näkemyksiä on otettu huomioon taajamakohtaisissa kaupan sijoittumissuosituksissa luvussa 5.

Kaupan kasvu kohdistuu kasvukeskittymiin ja asukkaat tavoitetaan parhaiten tiheimmin asutuilla alueilla. Sipoon näkökulmasta haasteellinen, koska kunnassa on monta taajamaa. Lisänä vaikuttaa maantieteellinen hajautuneisuus eli kunnassa paljon harvaan asuttuja alueita.

Asukkaat hakevat Sipoosta erityyppistä ympäristöä kuin suurista kaupungeista. Sipoon vahvuus onkin väljyys ja pienimuotoisuus/kodikkuus. Samoin palvelutoiveet ovat erilaisia kuin urbaaneissa keskustoissa. Haetaan helpoutta ja kaupassa asioidaan pääosin autolla.

Nykyään päivittäistavarakaupan myymälä on muutakin kuin pt-kauppaa, se on monipuolinen lähikauppa, kahvila, matkahuolto, posti/verkkokaupan noutopiste. Neliötarve kasvaa oheispalvelujen myötä. Myymälä halutaan sinne, missä asiakkaat luontaisesti liikkuvat. Ennen etsittiin

29.10.2021

ns. peltosijaintia, nykyään enemmän keskeistä sijaintia, jossa on hyvä saavutettavuus. Lähi-alueen kaupan verkko vaikuttaa sijaintiratkaisuun (kilpailijat ja läheiset keskukset).

Hypermarketille molemmat keskukset ovat vielä liian pieniä. Kun asukasmäärä kehittyy hypermarketeille voi olla kysyntää, mutta se edellyttäisi suurempaa kehitystä kuin nykyinen väestötavoite.

Kaupan kaavoituksessa logistiikkaratkaisut pitää ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa. Suuntaus on kuljetuskaluston kasvuun, eli pyritään saamaan mahdollisimman vähillä kilometreillä mahdollisimman paljon tavaraa kauppaan. Suunnittelussa pitää ottaa huomioon, että kauppa on saavutettavissa sekä asiakkaan että huollon näkökulmasta. Mitä suurempi kauppa, sen tärkeämpää on erottaa logistiikka ja asiakasliikenne toisistaan. Huolto on mietittävä erityisen tarkkaan kadunvarren liiketiloissa, jossa tilaratkaisut ovat pienempiä ja huoltoliikenne ja sen tuottama melu voi haitata asumista.

Rakenteellinen pysäköinti on tavoitteena usein kehittyvissä tiiviissä keskustoissa. Se on kuitenkin kallista ja tarvitsee riittävästi volyymia. Pienissä keskuksissa ei ole kysyntää rakenteelliseen pysäköintiin. Siihen vaikuttaa Sipoossa myös se, että nykyisissä sijainneissaan kaupalla on hyvät maantasopysäköintialueet. Uuteen sijaintipaikkaan ei voi luoda kalliimpia ratkaisuja, joita asiakkaat eivät arvosta eivätkä halua käyttää.

Yleisesti olisi hyvä, että pysäköintilaitos olisi monikäyttöinen eli autopaikkoja olisi laitoksessa myös asukkaille. Pysäköintilaitoksen ja kaupan yhdistäminen on hybridirakentamista ja kallista, eikä yhtälö sovi helposti Söderkullan ja Nikkilän kokoisiin keskuksiin. Tällainen hybridimalli saattaa tulla esille Nikkilän kartanon alueen tiiviissä keskustarakenteessa, jossa asukas-pysäköinti keskitetään rakenteeseen.

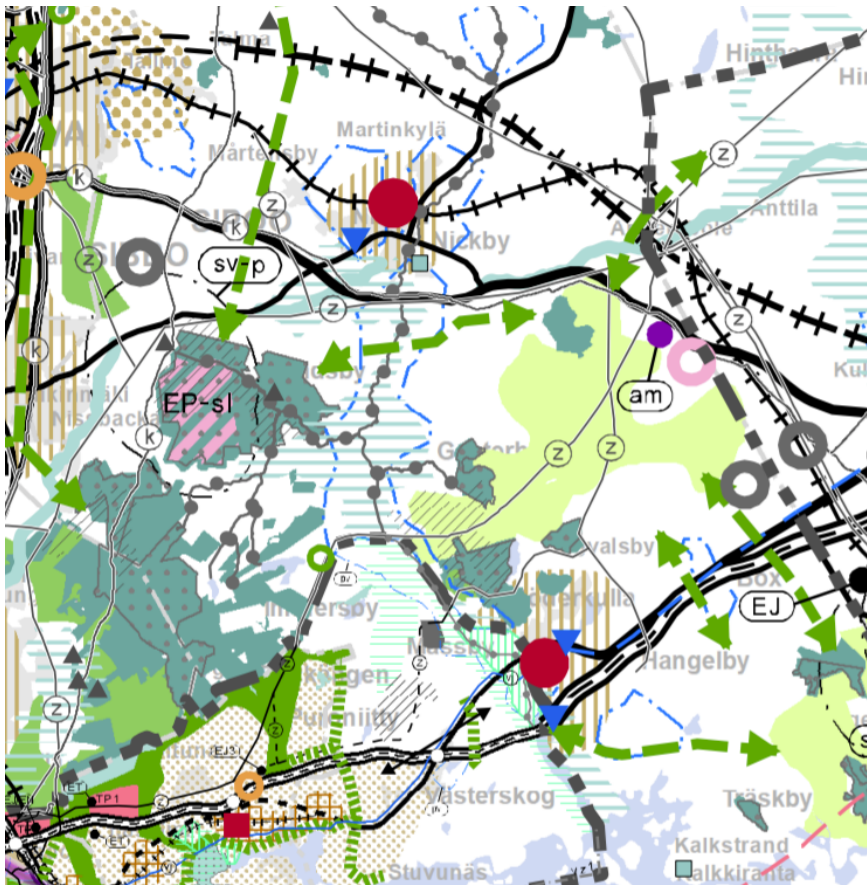
4.3. Uusimaa-kaava 2050

Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi elokuussa 2020 Helsingin seudun, Itä-Uusimaan sekä Länsi-Uusimaan vaihemaakuntakaavat, jotka yhdessä ohjaavat koko Uudenmaan maakunnan alueen maankäyttöä. Hallinto-oikeuden 24.9.2021 valituksista antaman päätöksen jälkeen kaavakokonaisuus on tullut voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin.

Maakuntakaavassa Söderkulla ja Nikkilä on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Kohde-merkinnällä osoitetaan suurimmat ja monipuolisimmat valtakunnan keskuksen ulkopuolella olevat keskukset, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja sekä julkisia ja yksityisiä palveluja. Keskukset ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa.

Suunnittelumääräyksen mukaan aluetta on kehitettävä tiiviinä ja toiminnallisesti monipuolisena palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymänä ottaen huomioon sekä asumisen että elinkeinoelämän tarpeet. Alueen sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että keskustatoimintojen alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden.

29.10.2021



Uusimaa 2050-kaava, ote maakuntakaavojen yhdistelmästä

Molempien keskuksen ympäristössä on taajamatoimintojen kehitysvyöhyke. Kehittämisperiaatemerkinällä osoitetaan suurimpiin ja monipuolisimpiin keskuksiin tukeutuvat, valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät taajamatoimintojen vyöhykkeet, joiden yhdyskuntarakenteen kehittämisellä ja tehostamisella on erityistä merkitystä koko maakunnan kehittämisen kannalta.

Suunnittelumääräyksen mukaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen yhdyskuntarakennetta tulee tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuihin tukeutuen ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen. Vyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja viherrakenteen kokonaisuutena ympäristön erityiset arvot huomioon ottaen. Helsingin seudulla vyöhykettä tulee kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina.

Hallinto-oikeus hyväksyi ELY:n valituksen koskien merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikön alarajoja pääkaupunkiseudun ulkopuolella sijaitsevien taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeillä. Näin ollen merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alaraja on alueella 4000 k-m². Tämä tarkoittaa sitä, ettei taajamatoimintojen vyöhykkeelle voi osoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä, ellei selvityksin osoiteta niiden olevan merkitykseltään paikallisia.

29.10.2021

4.4. Liikenne ja kehitysnäkymät

Pääasiallinen liikkumisväline Sipoossa on nykyisin henkilöauto, jolla tehdään noin 60 % matkoista. Joukkoliikenteellä tehdään matkoista noin 10 % ja kävellen vajaat 20 %, ja pyörällä ja muilla kulkutavoilla kuten mopoilla loput 10 %.¹

Ostos- ja asiointimatkoista Sipoossa noin kolme neljäsosaa tehdään autolla, reilu kymmenesosa kävellen ja muutama prosentti joukkoliikenteellä ja pyörällä².

Noin puolessa sipoolaisista kotitalouksista on kaksi autoa, ja vain kymmenesosassa talouksista ei ole autoa ollenkaan³. Tämä ja kunnan rakenne selittävät hyvin kulkutapojen käyttöä. Etenkin Söderkullassa ja Nikkilässä asukkaat ovat kuitenkin sijoittuneet kohtuullisen lähelle palveluja, mikä mahdollistaa myös kävelyn ja pyöräilyn sekä niiden lisääntymisen tulevaisuudessa.

Lyhyellä aikavälillä sipoolaisten liikkuminen kauppoihin ja muihin palveluihin tuskin muuttuu kovin nopeasti. Sipoolaisten liikkumistottumuksiin vaikuttavat kuitenkin kansalliset ja kansainväliset trendit ja etenkin ilmastonmuutoksen myötä lisääntyvä sääntely, kuten uudenlaiset liikkumisvälineet, yhteiskäyttöiset liikkumisvälineet, liikkumisen palvelut sekä sähköautojen ja muiden vähäpäästöisempien käyttövoimien lisääntyminen tieliikenteessä, mahdollisesti myös polttoaineen hinnankorotukset jollain aikavälillä. Vähähiilisempien tieliikenteen käyttövoimien ohella kansallisena tavoitteena on joukkoliikenteen ja pyöräilyn suosion kasvu, mihin vaikuttaa myös kaupan ja palvelujen sijoittuminen asukkaisiin nähden ja päinvastoin. Suurin osa liikkumisen muutoksista on varsin hitaita (kuten autonomisten ajoneuvojen tulo markkinoille), mutta yksittäiset muutokset voivat tapahtua nopeastikin, esimerkiksi kansallisen tai EU-tason sääntelyn tullessa voimaan.

MAL 2019 -suunnitelma on koko Helsingin seudun yhteinen maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, ja vaikuttaa siten ratkaisevasti myös sipoolaisten liikkumisen kehittämiseen. Siinä tavoitellaan väestönkasvun sijoittumista nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueille, ja liikenteen osalta taas panostetaan raideliikenteeseen ja pyöräilyyn. Autoliikennettä taas kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti. Suurimpia sipoolaisten liikkumiseen vaikuttavia yksittäisiä asioita suunnitelmassa ovat tieliikenteen hinnoittelu sekä Kerava-Nikkilä -junarata.⁴

Vastaavia tavoitteita mm. hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä ja joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämisestä on kirjattu myös Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan⁵, johon Sipoo myös kuuluu.

Joukkoliikenne

Sipoon nykyinen joukkoliikenne on pääosin Helsingin seudun liikenteen (HSL) järjestämää bussiliikennettä, jota kunta subventoi. Palvelujen kannalta olennaiset joukkoliikenneyhteydet on järjestetty pääosin asuinalueilta Söderkullaan ja Nikkilään, joista voi jatkaa vaihdollisella tai vaihdottomalla yhteydellä Helsingin suuntaan. Söderkullasta on bussiyhteydet Helsingin Itäkeskukseen, josta matkaa voi jatkaa metrolla Helsingin keskustan suuntaan tai bussilla muihin suuntiin. Nikkilästä on yhteys bussilla suoraan Helsingin keskustaan, tai bussiyhteys Keravalle, josta voi jatkaa junalla Helsinkiin.

¹ Sipoolaisten tekemät Helsingin seudun sisäiset matkat, syksyn arkivuorokautena 2018. Lähde: HSL: Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018. HSL:n julkaisuja 9/2019.

² Tilanne 2018 bussiliikenteeseen tukeutuvissa pääkaupunkiseudun kehyskunnissa, joihin Sipookin lukeutuu. Lähde: HSL: Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018. HSL:n julkaisuja 9/2019.

³ Tilanne vuonna 2017. Lähde: HSL: Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018. HSL:n julkaisuja 9/2019.

⁴ MAL 2019: Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne. Suunnitelmaraportti 26.3.2019. HSL 2019.

⁵ Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Hyväksytty 26.4.2021. Uudenmaanliiton julkaisuja E 239 (2021).

29.10.2021

Bussiyhteydet palvelevat lähinnä työ- ja koulumatkoja, sekä yhteyksiä aluekeskuksiin Söderkullaan ja Nikkilään, jotka ovat myös Sipoon kauppojen ja palvelujen keskuskeskukset. Etenkin Itäkeskus ja Helsingin keskusta ovat myös merkittäviä kaupallisia kohteita, samoin Kerava. Siten autottomillakin on mahdollisuus hyödyntää niiden kaupallisia palveluja, jos he asuvat joukkoliikenneyhteyksien äärellä.

HSL:n bussiliikenteen lisäksi sipoolaisia palvelee pitkämatkainen, markkinaehtoinen joukkoliikenne etenkin Helsingin ja Porvoon suuntiin. Sillä on merkitystä etenkin Helsingin keskustaan ja Pasilaan suuntautuvilla matkoilla, joilla pitkämatkainen liikenne tarjoaa suoria yhteyksiä.

Suurin yksittäinen joukkoliikenteen kehittämishanke Sipoossa on Kerava-Nikkilä -rata, joka tarkoittaa käytännössä rataosan parantamista henkilöliikenteen käyttöön ja junan liikennöintiä todennäköisesti Nikkilästä Keravalle, josta olisi vaihtoyhteys Helsingin suuntaan. Helsingin seudun MAL 2019 suunnitelmassa Kerava-Nikkilä -rataosuus on esitetty osana joukkoliikenteen runkoverkkoa. Suunnitelmassa todetaan, että rataosan ”liikennöinti on mahdollista aloittaa vuoteen 2030 mennessä, jos maankäyttö kehittyy Sipoon ja Keravan ennusteiden mukaisesti (20 000 asukasta vyöhykkeellä)”⁶. Radan avaaminen henkilöliikenteelle on siten sidoksissa maankäytön kehittymiseen Nikkilässä ja Talmassa, sekä Keravan puolella Ahjossa. Rautatieliikenteen tarjonnan vaikutukseksi joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen on mallinnettu noin 3 %-yksikköä. Luku kuulostaa pieneltä, mutta voi käytännössä merkitä joukkoliikenteen käytön kaksinkertaistumista 1 km:n säteellä asemasta.

Nikkilän kaavarungon⁷ tavoitteena on ollut mahdollistaa Nikkilän osalta sellainen väestönkasvu, joka alueella tarvitaan henkilöjunaliikenteen aloittamiseen. Junaliikenteen potentiaalinen hyödyntäminen edellyttää myös liityntäpysäköintiä Nikkilän aseman yhteyteen, kuten mm. Nikkilän kaavarungon selostuksessa on todettu.

Söderkullassa puolestaan on Sibbesborgin kaavarungon yhteydessä suunniteltu myös joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä maankäytön kehityksen mukaisesti. Käytännössä tämä tarkoittaa, että bussilinjastoa kaavarungon alueella ja siihen liittyen Eriksnäsin ja Hangelbyn suuntiin kehitetään maankäytön kehittyessä, niin että uusilta tai merkittävästi kasvavilta asuinalueilta on joukkoliikenneyhteys Söderkullaan ja siitä eteenpäin vähintään vaihdolla yhteys Itäkeskukseen ja Nikkilään.

Matkustajamäärien kasvu bussiliikenteessä tulee Sipoossa lähinnä asukasmäärän kasvusta, ellei joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi tai autoliikenteen houkuttelevuuden vähentämiseksi tehdä merkittäviä toimenpiteitä. MAL 2019 -suunnitelmassa⁶ on listattuna tällaisia toimenpiteitä, jotka vaikuttaisivat koko seudulle, kuten joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen tiemaksujen tuotoilla (edellyttäen että tieliikenteen hinnoittelu tulee vastaavasti käyttöön), bussiliikenteen runkoyhteyksien varmistaminen, lippujärjestelmien yhteentoimivuuden parantaminen ja seudullinen pysäköintipolitiikka.

Kävely ja pyöräily

Kävellen ja pyörällä saavutettavuuteen liittyy matkan pituuden lisäksi myös reitin turvallisuus ja miellyttävyys. Ostos- ja asiointimatkojen kannalta on siten olennaista, että kävely- ja pyöräreitit ovat olemassa ja turvallisia, jotta kävely tai pyöräily koetaan mahdolliseksi. Tavoiteltu kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvu edellyttää myös reittien laatuun panostamista, jotta kävely ja pyöräily on paitsi mahdollista myös houkuttelevaa ja miellyttävää. Tulevaisuudessa myös uusilla kevyillä kulkuvälineillä voidaan hyödyntää samoja väyliä.

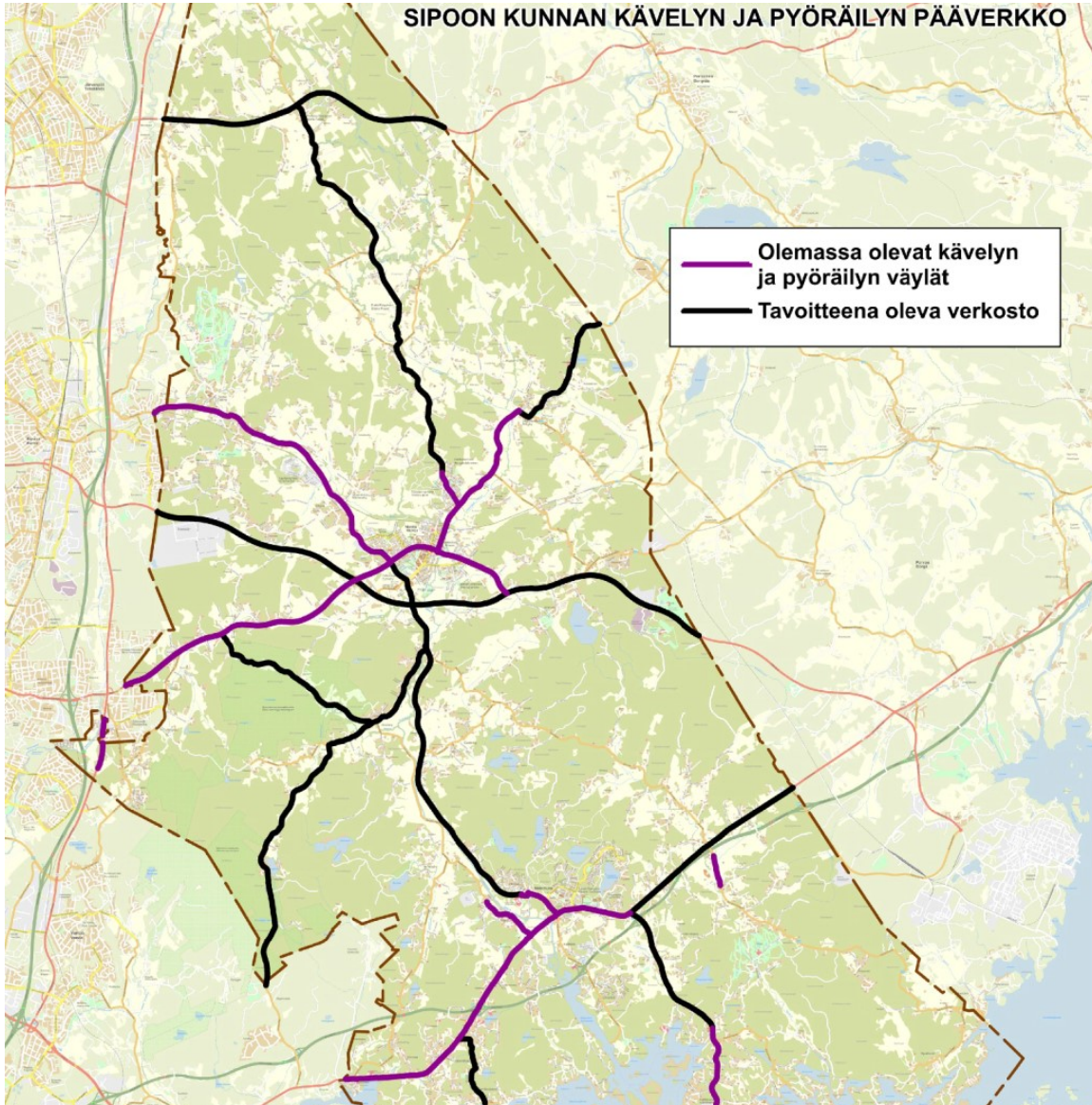
Nykytilanteessa kävelyn ja pyöräilyn väyliä on esimerkiksi Uuden Porvoontien varrella Itäkeskuksesta Söderkullaan, Söderkullan keskustassa, Taasjärven ympäristön uusilla asuinalueilla sekä Nikkilän keskustassa ja Nikkilä-Talma-Kerava-välillä. Uusia kävelyn ja pyöräilyn väyliä

⁶ MAL 2019: Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne. Suunnitelmaraportti 26.3.2019.

⁷ Nikkilän kaavarunko, Kaavarungon selostus, ehdotus 9.12.2020

29.10.2021

on saatu vuoden 2016 jälkeen esimerkiksi Nikkilä-Korso -välille sekä Eriksnäsintielle, joka toimii reittinä Söderkullan palveluihin nykyisestä Lintukaaren ympäristössä olevasta asutuksesta.



Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkko (2019). Lähde: Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkko. Sipoon kunta, raportti 30.8.2019.

Keskustoissa, missä asukkaita on eniten, tilanne on varsin hyvä siltä osin, että jonkinlaiset kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat olemassa. Söderkullan liikenteellisessä tarkastelussa⁸ on kuitenkin todettu, että kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ovat osin laadultaan heikkoja ja epäjatkuvia, ja että reitistöä tulee parantaa ja täydentää maankäytön ja palvelujen lisääntyessä, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö tukee näiden kulkumuotojen kasvupotentiaalia. Nikkilän kaavarungon⁹ yhteydessä on kuvattu tavoitteiksi kävelyn ja pyöräilyn osalta mm. pääpyöräreittien erottelu autoliikenteestä sekä hyvät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet asemalle. Tarkemmat toimenpiteet, joilla tavoitteisiin päästään, tulevat ratkaistaviksi tarkemman suunnittelun yhteydessä.

⁸ Söderkullan liikenteellinen tarkastelu, Sitowise 20.5.2021

⁹ Nikkilän kaavarunko, Kaavarungon selostus, ehdotus 9.12.2020

29.10.2021

Hieman kauempana keskustoista, alueilla, jotka etäisyyden puolesta ovat pyörämatkan päässä keskustojen palveluista (3–5 km), tilanne vaihtelee sen mukaan, onko kävelyn ja pyöräilyn väylää maantien varressa olemassa vai ei. Edellisellä sivulla olevassa kuvassa on esitetty Sipoon kävelyn ja pyöräilyn pääverkon olemassa olevat ja tavoitteelliset yhteydet. Osuus Söderkullasta Boxiin on jo rakennettu ja osuus Söderkullasta Nikkilään on suunnitteilla¹⁰.

Autoliikenne

Sipoon kannalta tärkeimmät autoliikenteen väylät ovat etelässä Porvoonväylä ja pohjoisessa maantie 148 (Kilpilahti-Nikkilä-Kerava), sekä Nikkilästä Helsingin suuntaan maantie 1521 ja Lahdenväylä. Päätieverkkoa Sipoossa kuormittaa kunnan asukkaiden tuottaman liikenteen lisäksi kunnan läpi kulkeva työmatka- ja tavaraliikenne, joten kunta voi vaikuttaa päätieverkon kuormitukseen vain rajallisesti.

Sibbesborgin kaavarunkoon liittyvässä liikenteellisessä tarkastelussa on todettu, että Helsingin seudun liikennemalliin pohjautuvan liikenne-ennusteen perusteella maanteiden läpikulkeva liikenne Söderkullassa ei juurikaan kasva vuoteen 2030 mennessä. Siten autoliikenteen kasvu johtuu lähinnä uusista asukkaista. Tarkastelun mukaan autoliikenteen sujuvuus Söderkullassa vuonna 2030 säilyy pääosin hyvällä tasolla asukasmäärän kasvusta huolimatta, ja suurin osa autoliikenteen kehittämistoimenpiteistä liittyy melko suoraan maankäytön kehittämiseen.¹¹

Myös Nikkilässä autoliikenteen kehittämistoimet liittyvät maankäytön kehittämiseen kaavarungon¹² mukaisesti. Kehittämistarpeet liittyvät paitsi uusiin yhteystarpeisiin maankäytön kehittäessä myös tie- ja katuverkon jäsentelyyn, turvallisuuteen ja eri kulkumuotojen rooleihin ja tilatarpeisiin.

MAL 2019 -suunnitelman¹³ mukaisesti seudun tieverkkoa kehitetään seuraavien kymmenen vuoden aikana tavara- ja joukkoliikennepainotteisesti. Varsinaisia tiehankkeita on melko vähän, ja niistä sipoolaisia koskettavat lähinnä Malmin maankäytön kehittämiseen liittyvät Tattarisillan eritasoliittymä ja Lahdenväylän parantaminen Kehä I:n liittymän pohjoispuolella. Lisäksi Helsingin sisääntuloväylien liikenteenhallinnan toimenpiteiden (älykkäät vaihtuvat nopeusrajoitukset, automaattinen nopeusvalvonta, häiriönhallintajärjestelmä, liikenteen tilannekuva) tavoitteena on parantaa tieliikenteen sujuvuutta ja välityskykyä. Muita MAL 2019 -suunnitelman autoliikenteeseen vaikuttavia koko seutua koskevia toimia, joiden tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä ja sujuvoittaa seudun tieliikennettä, ovat mm. tieliikenteen hinnoittelu, seudullinen pysäköintipolitiikka ja uudet kannustimet sähköautojen lisäämiseksi (esim. latauspisteverkoston kasvattaminen).

Paras tapa vähentää ruuhkautumista ja siten tukea palvelujen saavutettavuutta autoliikenteellä on varmistaa, että joukkoliikenteellä, kävelen ja pyörällä liikkuminen on houkutteleva vaihtoehto niille, joille se etäisyyden ja joukkoliikennedyhteyksien puolesta on realistinen vaihtoehto. Siirtyminen vähähiilisiin käyttövoimiin pienentää tulevaisuudessa autoliikenteen hiilidioksidipäästöjä. Kunta voi ja sen kannattaa omalta osaltaan tukea siirtymistä vähähiilisiin käyttövoimiin, mutta mm. seudun väestönkasvusta seuraavat autoliikenteen sujuvuusongelmat eivät ratkea käyttövoiman muutoksilla.

¹⁰ Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkko. Sipoon kunta, raportti 30.8.2019.

¹¹ Söderkullan liikenteellinen tarkastelu, Sitowise 20.5.2021

¹² Nikkilän kaavarunko, Kaavarungon selostus, ehdotus 9.12.2020

¹³ MAL 2019: Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne. Suunnitelmaraportti 26.3.2019.

29.10.2021

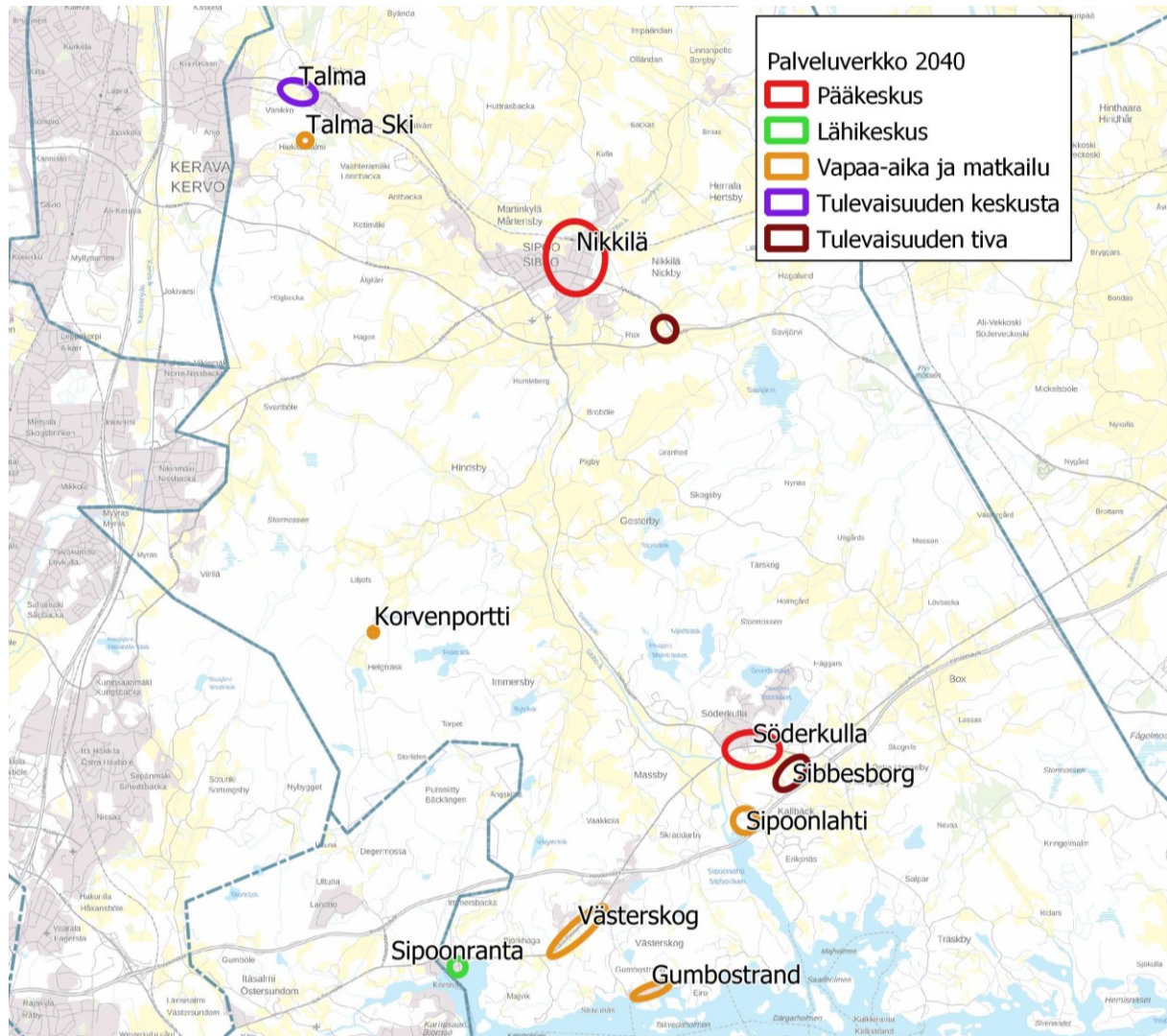
5. Kaupan palveluverkko Sipoossa 2030 ja 2040

Kaupan palveluverkon kehittämisen lähtökohtana tässä selvityksessä ovat Sipoon kunnan tavoitteet, ja niiden mukainen väestön kehitys. Kaupan kehittämiseksi antavat raameja myös maankuntakaava sekä maankäyttö- ja rakennuslain kauppaa koskevat säännökset. Lisäksi kehitykseen vaikuttavat kaupan trendit ja toiminta- ja myymäläkonseptien kehitys, joita kuvattiin edellisessä luvussa.

5.1. Tulevaisuuden palveluverkko

Kaupan palveluverkko rakentuu tulevaisuudessa nykyisten taajamien varaan. Nikkilä ja Söderkulla ovat kaupan pääkeskuksia, jonne sijoittuu suurin osa asukkaita palvelevista kaupoista ja palvelu yrityksistä. Molempien pääkeskusten läheisyyteen sijoittuu myös tilaa vaativan kaupan vyöhyke.

Talma tulee olemaan tulevaisuuden palvelukeskusta, jonne sijoittuu päivittäistavara kauppaa ja paikallispalveluita uuden aseman yhteyteen ja lähialueen asukkaita palvelemaan. Taajamien tarkempaa kaupan mitoitusta ja kaupan sijoittumista tarkastellaan seuraavissa luvuissa.



Sipoon kaupan palveluverkko 2040
Pohjakartta: Maanmittauslaitos

29.10.2021

Päätaajamien lisäksi kauppaa sijoittuu myös muille alueille. Sipoonrantaan sijoittuu lähipalveluita, kun asumisen määrä alueella kasvaa. Rantasijainti houkuttelee myös vapaa-aikaan liittyvää kauppaa nykyisen tavoin.

Myös kunnan muut palvelukeskittymät profiloituvat matkailua ja vapaa-aikaa palvelevina. Matkailu Sipoossa on suurelta osin ns. paikallismatkailua ja lähikuntien asukkaiden vapaa-ajan viettoa. Matkailu- ja vapaa-ajan palveluita sijoittuu nykyisen kaltaisesti Gumbostrandin ja Västerskogin alueelle sekä Talman laskettelukeskuksen yhteyteen. Lisäksi Korvenporttiin suunnitellaan mm. ravintolapalveluita, ja alueelle on mahdollista sijoittaa myös muita luontomatkailua tukevia palveluita. Vapaa-ajan palveluita ja kauppaa löytyy myös golfkentiltä. Työpaikka-alueille voi sijoittua yritystoimintaa palvelevaa kauppaa tai yksittäisiä tiva-kauppoja.

Oheinen tulevaisuuden palvelukeskittymiä kuvaava kartta kuvaa tavoitteellista palveluiden keskittymistä. Se ei sisällä yksittäisiä palvelutoimijoita eli niitä voi sijoittua vyöhykkeiden ulkopuolellekin. Esimerkiksi golfkenttien palvelupisteitä eikä työpaikka-alueita ole merkitty oheiseen karttaan. Kaavoitusohjelmassa on mm. työpaikka-alueen kaavahanke moottoritien eteläpuolella.

5.2. Kaupan mitoitus taajamissa

Sipoon taajamien kaupan mitoitus on hahmoteltu laskennallisen liiketilatarpeen pohjalta siten että se ottaa huomioon kaupan yleiset trendit kaupan konseptien ja kauppapaikkojen kehityksestä sekä kunnan tavoitteet. Mitoitus on pyritty tekemään realistiseksi, mutta kuitenkin mahdollistavaksi.

Luvussa 3.4. on esitetty liiketilan laskennallinen lisätarve Sipoon keskuksissa, jos koko alueen ostovoima suuntautuisi Sipooseen. Alueen asukkaiden asioinnista kuteinkin vain osa suuntautuu Sipoon kaupan palveluihin.

Tällä hetkellä Sipoon laskennallisesta keskustakaupan ja palveluiden (päivittäistavarakauppa, erikoiskauppa, ravintolat ja kaupalliset palvelut) liiketilatarpeesta vain alle 60 % toteutuu Sipoossa. Päivittäistavarakaupassa tilanne on hyvä, mutta erikoiskaupassa ja palveluissa tavoite voi olla nykyistä suurempi. Molempia keskuksia voidaan luonnehtia arjen palveluiden keskuksiksi, jollaisena niitä on jatkossakin realistista kehittää. Erikoiskaupan kasvattaminen on kuitenkin hyvä tavoite.

Taulu Liiketilar tarpeen kohdistuminen Sipoon keskuksiin

toimiala	Söderkulla nykyään*	Söderkulla tavoite	Nikkilä nykyään*	Nikkilä tavoite	Talma nykyään**	Talma tavoite
Päivittäistavarakauppa ja Alko	151 %	95 %	107 %	85 %	0 %	50 %
Erikoiskauppa	29 %	30 %	9 %	30 %	0 %	10 %
Kaupalliset palvelut	55 %	70 %	48 %	70 %	0 %	30 %
Ravintolat	50 %	75 %	58 %	75 %	0 %	40 %
Tilaa vaativa kauppa	16 %	50 %	29 %	50 %	0 %	5 %
Autokauppa	9 %	30 %	7 %	30 %	0 %	10 %

29.10.2021

Kaupan mitoituksen osalta on siis hyvä tavoitella ostovoiman tavoitettavuuden kasvua erikoiskaupassa, palveluissa ja tilaa vaativassa kaupassa. Tavoitteena on siis Sipoon keskuksen palvelutarjonnan kehittäminen ja ostovoiman negatiivisten siirtymien pieneneminen.

Arjen palvelukeskuksessa on kysyntää eniten paikallis- ja lähipalveluille eli päivittäistavarakaupalle, kahviloille ja ravintoloille sekä hyvinvointipalveluille. Päivittäistavarakaupassa laskennallinen tavoite ei voi kuitenkaan olla yli 100 %, jos tavoitteena ei ole houkutella päivittäisasiointia Sipoon ulkopuolelta.

Erikoiskaupan ostovoimaa suuntautuu pääosin monipuolisiin keskuksiin pääkaupunkiseudulle, Keravalle ja Porvooseen. Sipoon keskuksiin sijoittuu kuitenkin myös jonkin verran erikoiskauppaa. Alueelle hakeutuu tyypillisimmin terveystuotekauppaa ja vapaa-ajan kauppaa (mm. apteekit, optikot, luontaistuotekaupat, tekniset erikoiskaupat, kukkakaupat, pyöräkaupat, eläintarvike- ja eläinlääkeliikkeet, veneliikkeet) sekä hyvin erikoistuneita myymälöitä, joiden markkinat pohjautuvat laajaan asiakaspiiriin sekä verkkokauppaan. Lisäksi keskuksiin voi sijoittua mm. laajan tavaravaliikoiman myymälä, jonka tilantarve on selvästi eri suuruusluokkaa kuin pienten erikoisliikkeiden.

Tällä hetkellä Sipoossa on yksittäisiä tilaa vaativaa kaupan myymälöitä, mutta väestön kasvu ja alueiden kehittyminen luo edellytyksiä tilaa vaativalle kaupan kasvulle. Alueelle hakeutuu todennäköisimmin erilaista rakentamiseen liittyvää kauppaa, autohuoltoa, venekauppaa ja vapaa-ajan moottoriajoneuvokauppaa. Toimijat ovat tyypillisimmin yksityisiä yrityksiä tai suomalaisia pienyrityksiä, kansainvälisille ketjuyrityksille Sipoon markkinat ovat vielä pienet.

Kaupan mitoitus taajamiin on laskettu vuosille 2030 ja 2040, kuten ostovoiman kasvukin, vaikka yleiskaavan tavoitevuosi on 2050. Tavoitevuosi on niin kaukana, ettei kauppaa kannata luotettavasti mitoittaa niin pitkälle. Tässä esitettyä mitoitusta kannattakin päivittää kymmenen vuoden kuluessa tai jos väestönkehitys suuresti muuttuu. Mitoituksessa on otettu huomioon kaavoitusvaraus, mikä parantaa kilpailun edellytyksiä ja tuo laskelmaan joustavuutta konseptien kehittämiseksi (ks. luku 3.4.). Mitoitus on esitetty sekä kokonaismitoituksena että liiketilan kasvuna, eli kun kokonaismitoituksesta on vähennetty nykyiset liiketilat.

Taulu Kaupan tavoitemitoitus Sipoon keskuksissa 2030 (k-m²)

toimiala	Söderkulla	Nikkilä	Talma
Päivittäistavarakauppa ja Alko	8 200	8 800	500
Erikoiskauppa	5 400	6 500	200
Ravintolat	5 300	6 200	300
Muut kaupalliset palvelut	6 100	7 200	400
Keskustakauppa ja palvelut yht.	25 000	28 700	1 400
Tilaa vaativa kauppa	6 900	8 200	100
Autokauppa ja huoltamot	2 200	2 700	100
Kauppa ja palvelut yhteensä	34 100	39 600	1 600

29.10.2021

Taulu Kaupan tavoitemitoitus Sipoon keskuksissa 2040 (k-m²)

toimiala	Söderkulla	Nikkilä	Talma
Päivittäistavarakauppa ja Alko	10 300	10 700	1 500
Erikoiskauppa	6 900	8 000	600
Ravintolat	6 800	7 900	800
Muut kaupalliset palvelut	7 700	9 000	1 100
Keskustakauppa ja palvelut yht.	31 700	35 600	4 000
Tilaa vaativa kauppa	8 800	10 200	200
Autokauppa ja huoltamot	2 800	3 300	300
Kauppa ja palvelut yhteensä	43 300	49 100	4 500

Taulu Liiketilän kasvu Sipoon keskuksissa 2020–2030 (k-m²)

toimiala	Söderkulla	Nikkilä	Talma
Päivittäistavarakauppa ja Alko	800	2 800	500
Erikoiskauppa	2 600	5 500	200
Ravintolat	3 200	4 100	300
Muut kaupalliset palvelut	3 900	4 300	400
Keskustakauppa ja palvelut yht.	10 500	16 700	1 400
Tilaa vaativa kauppa	6 600	8 100	100
Autokauppa ja huoltamot	1 700	2 400	100
Kauppa ja palvelut yhteensä	18 800	27 200	1 600

Taulu Liiketilän kasvu Sipoon keskuksissa 2020–2040 (k-m²)

toimiala	Söderkulla	Nikkilä	Talma
Päivittäistavarakauppa ja Alko	2 900	4 700	1 500
Erikoiskauppa	4 100	7 000	600
Ravintolat	4 700	5 800	800
Muut kaupalliset palvelut	5 500	6 100	1 100
Keskustakauppa ja palvelut yht.	17 200	23 600	4 000
Tilaa vaativa kauppa	8 500	10 100	200
Autokauppa ja huoltamot	2 300	3 000	300
Kauppa ja palvelut yhteensä	28 000	36 700	4 500

29.10.2021

Tässä esitettyä mitoitusta voidaan pitää lähtökohtana Sipoon taajamien kaupan palveluiden kehittämiseksi ja realistiselle kaupan kasvulle, jos kaupallinen kehitys alueella etenee. Toteutuminen riippuu pitkälti kiinnostuneista toimijoista sekä heidän myymäläkonsepteistaan ja liiketilan kokotarpeesta. Voidaan myös todeta, että kehitys edistää kehitystä. Yhden vetovoimaisen toimijan myötä saattaa löytyä uutta kiinnostusta muilta toimijoilta. Jos uusia toimijoita kiinnostavia kauppapaikkoja ei ole tarjolla, liiketilan kasvu ei toteudu.

Nikkilässä päivittäistavarakaupan mitoitustavoitteen toteutumisen edellytyksenä on uuden supermarketin sijoittuminen taajamaan. S-market on vastikään uudistunut, mutta K-Supermarkettilla on uudistuspaineita ja liiketilan laajentumistarvetta. Lisäksi alueella on kysyntää asukasmäärän kasvun myötä myös 1–2 korttelikaupalle. Korttelikauppojen rakentamista hidastaa supermarkettien hyvät toimintaedellytykset, joilla nykyiset kaupan toimijat pystyvät vastaamaan hyvin markkinoihin. Uuden Nikkilän kartanon alueen rakentuminen ja juna-asema luovat edellytyksiä korttelikaupan rakentamiselle.

Söderkullassa toimii jo tällä hetkellä keskeisimmät kaupan toimijat supermarketteineen. Pitkällä aikavälillä marketeilla on uudistuspaineita. Asukasmäärän kasvun pohjalta riittää kysyntää myös korttelikaupalle tai mahdollisesti marketkokuokankin yksikölle. Hypermarketille ei esitetty väestönkehitys ole kaupan toimijoiden mukaan vielä aivan riittävä.

Talmassa mitoitusta tarkoittaa paria lähikauppatyypistä markettia tai yhtä pientä supermarketia. Kaupan toimijoiden mukaan kysyntää olisi ensisijaan lähikaupalle, joka myöhemmin olisi laajennettavissa supermarketiksi.

Erikoiskaupassa liiketilan kasvu Sipoossa toteutuisi herkimmin, jos Söderkullaan ja Nikkilään saataisiin laajan tavaravalikoiman myymälä. Päivittäistavarakaupan hankkeiden yhteyteen kannatta myös sijoittaa pienliiketilöitä, ne kiinnostavat myös erikoiskaupan toimijoita. Asuintalojen kivijalkaliiketilöihin hakeutuu myös paikallista erikoiskauppaa tai verkkokauppaan toimintaansa pohjaavaa kauppaa, mutta kokonaisuudessaan niiden kautta tarjonnan kasvu jää helposti liian vähäiseksi. Uudet pienliiketilöt kiinnostavat herkemmin palveluita kuin pienistä erikoisliikkeistä.

Talmassa on kysyntää lähikaupan ohella pienliiketilöille, joihin sijoittuu pienyrityksiä, todennäköisimmin enemmän palveluita kuin kauppaa.

Tilaa vaativan kaupan toteutuminen edellyttää tiva-toimijoiden kiinnostusta Söderkullan ja Nikkilän uusiin tilaa vaativan kaupan alueisiin. Keskustoissa ei ole edellytyksiä toteuttaa kysynnän mukaista tiva-kauppaa. Kun alueet lähtevät toteutumaan ja alueelle saadaan 1–2 kiinnostavaa toimijaa, kiinnostus voi herätä laajemminkin.

Erikoiskauppaa ja palveluita voi sijoittua myös taajamien ulkopuolelle matkailu- ja vapaa-ajan keskittymiin. Niiden mitoitusta jää kokonaisuudessaan pieneksi, eikä niitä ole taajamatarkastelussa otettu huomioon. Ne houkuttelevat ostovoimaa koko kunnan alueelta sekä myös kunnan ulkopuolelta.

5.3. Kaupan sijoittuminen taajamissa

Palveluverkon suunnittelussa kaupan sijoittuminen on keskeistä. Kaupallisten palveluiden sijainnilla on ratkaiseva merkitys sille, miten ne toimivat ja menestyvät. Sijainnin toimivuudessa merkitsee se, miten helposti ja luontevasti alueen asukkaat voivat hyödyntää palveluita tai useamman palvelun muodostamaa palveluketjua. Yleisesti kaupan ja palveluiden kehittyminen taajamissa edellyttää viihtyisää ympäristöä, tiivistä keskustarakennetta, palveluiden keskinäistä synergiaa ja hyvää saavutettavuutta.

29.10.2021

Pienimuotoinen kauppa ja palvelut sijoittuvat luontevasti asumisen yhteyteen keskustan tiiville ydinalueelle. Suurilla kaupan yksiköillä on merkittävä vaikutus keskuksen vetovoimaan ja erityisesti suuret supermarketit ohjaavat arjen asiointia. Näin ollen niiden merkitys palveluverkossa ja asiointissa on suuri.

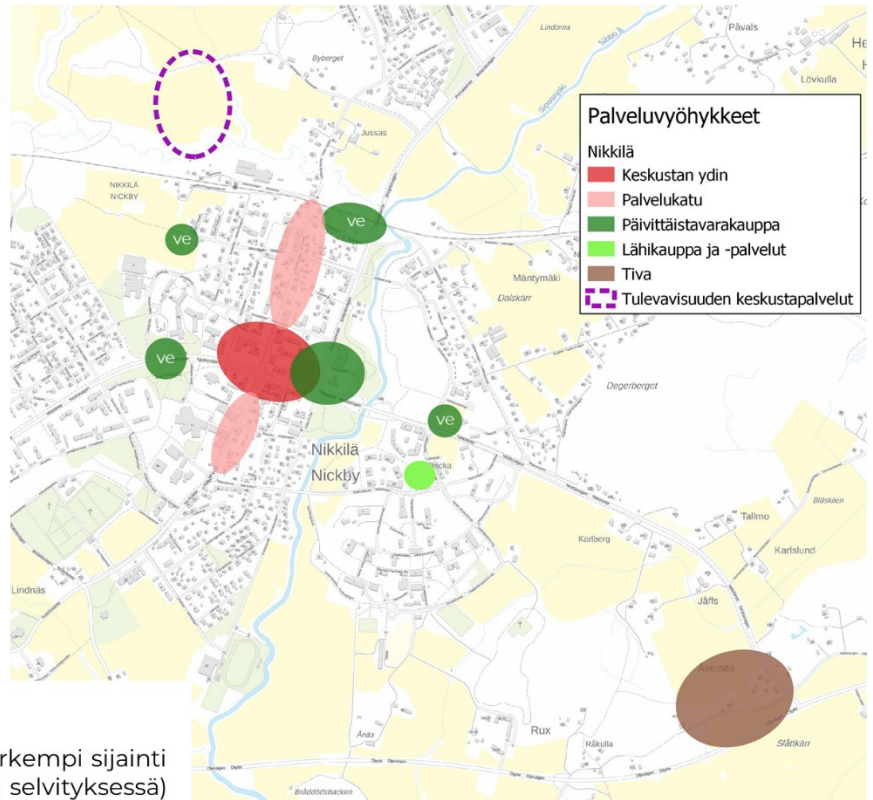
Suurten kaupan yksiköiden sijoittumisessa toimijoiden kriteerinä on tontin koko ja rakentamismahdollisuudet. Liiketoiminnan näkökulmasta erittäin merkittävää on myös liikepaikan näkyvyys ja saavutettavuus autolla. Liikenteellinen sijainti korostuu erityisesti uusien toimipisteiden sijoittamisessa. Myös kilpailutilanteella on vaikutusta, liikepaikka ei saa olla huonompi kuin kilpailijalla ja toisaalta voidaan sijoittaa saavuttaa jotakin kilpailuetua. Sijainnilla kilpailaan myös saman ryhmittymän muiden myymälöiden kanssa, sillä usein paras sijainti saavuttaa suurimman asiakasvirran.

Nikkilä

Nikkilässä keskustan kaupallinen ydin sijoittuu Iso-Kylätien ja Nikkiläntien risteysalueen lähimpiin kortteleihin. Tämä on tiivis kivijalkaliiketilöiden vyöhyke, jossa rakennusten alakerta on hyvä yleisesti varata kaupallisille palveluille.

Kaupan vyöhykkeet Nikkilässä

- Keskustan ydin**
 Tiivis kivijalkaliiketilöiden alue
 Keskustakauppaa ja palveluita
- Palvelukatu**
 Kivijalkapalveluita keskitetysti
 Palveluita ja muuta toimitilaa
- Päivittäistavarakaupan vyöhyke**
 Supermarkettien vaihtoehtoisia
 sijaintipaikkoja (ve)
 Keskeisimmät soveltuvat myös
 laajan tavaravaliokeman myymälälle
- Lähipalvelut**
 Korttelikauppa ja lähipalveluita
- Tiva-vyöhyke**
 Tilaa vaativaa kauppaa ja muita
 suurmyymälöitä
 Liikenneasemapalveluita
 Ei suuria päivittäistavarakauppoja
- Nikkilän kartanon alue**
 Korttelikauppa ja arjen palveluita
 asumisen rakentumisen mukaan (tarkempi sijainti
 määritelty Nikkilän kartanon kaupan selvityksessä)



Ydinalueelta lähtee palvelukatu sekä Iso-Kylätietä pohjoiseen että etelään. Kadun varteen sijoittuu palveluita ja muuta toimitilaa keskeisille paikoille. Palvelukaduilla vahvistetaan Nikkilässä pikkukaupunkimaisuutta. Erityisesti yhteys pohjoiseen on tärkeä, koska se tulee olemaan pääkävelyreitti keskustasta asemalle. Ennen aseman rakentamista pohjoisimmat sijainnit jäivät kauaksi keskustan ytimestä, mutta asemanseudun kehittäminen kokonaisuudessaan jo ennen junaliikennöintiä parantaa kadun liiketoiminnan kehitysedellytyksiä.

29.10.2021



Iso-Kyläntie tulee olemaan pääreitti keskustasta asemalle ja kadulla onkin tärkeää kehittää perinteistä kauppakatunaisuutta

Nikkilän keskustassa on kysyntää ainakin yhdelle uudelle marketille ja asumisen kasvun myötä myös mahdolliselle korttelikaupalle. Päivittäistavarakaupan sijaintivaihtoehtoja on useita. Nyt molemmat marketit sijoittuvat Nikkiläntien ja Pornaistentien risteykseen. Tulevaisuudessa muita sijaintipaikkoja voivat olla aseman seutu sekä asemalle johtavan pääkadun risteys Nikkiläntiellä tai lähempänä asemaa. Yksi vaihtoehtoinen sijaintipaikka on myös Nikkiläntien ja Jokilaaksontien risteyksessä, jossa asemakaava mahdollistaa jo nyt päivittäistavarakaupan rakentumisen.

Päivittäistavarakauppaa voi sijoittua myös keskustan ydinalueelle, mutta ydinalueella maantopysäköintiin ei ole tilaa eikä se kaupunkikivullisesti olisi hyvä ratkaisu. Näin ollen pysäköinti tulisi järjestää suurelta osin rakenteellisena, mikä ei kaupan toimijoita innosta. Päivittäistavarakaupan yhteyteen voi sijoittua myös erikoiskauppaa ja palveluita. Lisäksi edellä kuvatut päivittäistavarakaupan sijaintipaikat soveltuvat myös laajantavaravalikoiman kaupalle, joista soveltuvuin lienee aseman seutu.

Korttelikauppaa voi sijoittua Jokilaaksoon sekä myös uudelle Nikkilän kartanon alueelle, jonka kaupan potentiaalia on kuvattu tarkemmin omassa selvityksessään (Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava NG8, Liiketilojen selvitys, 2021). Korttelikaupan rakentumisen edellytyksenä on riittävä määrä asukkaita kaupan lähiympäristössä. Korttelikaupan yhteyteen voi luontevasti sijoittua myös muita lähipalveluita.

Tilaa vaativan kaupan vyöhyke sijoittuu Nikkiläntien ja Öljytien risteysalueen työpaikka-alueelle. Alue jää hieman kauaksi keskustasta, mutta keskustasta tai sen vierestä ei löydettävissä sijaintipaikkoja tilaa vaativalle kaupalle. Tiva-alueelle ei suositella sijoitettavan suuria päivittäistavarakaupan myymälöitä, vaan ne tulee ohjata keskustaan. Alueelle voi kuitenkin sijoittaa esim. liikenneaseman ja sen yhteyteen pienen pt-kaupan. Tilaa vaativan kaupan vyöhyke on oheiseen karttaan kuvattu suurpiirteisesti. Paras näkyvyys alueelle olisi Öljytiehen rajautuen, mutta enemmän tilaa löytynee Nikkiläntien varresta. Olemassa oleva asutus rajoittaa jonkin verran alueen kehittämistä.

29.10.2021

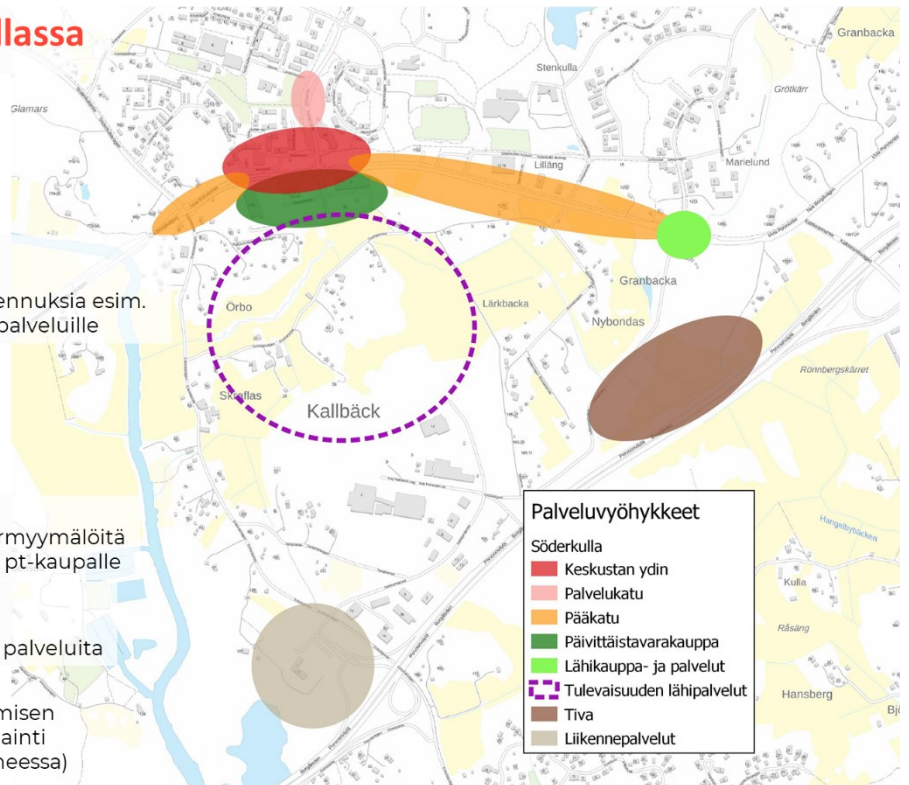
Söderkulla

Söderkullan keskustan ydinalue sijoittuu nykyisen keskustan ympäristöön Uuden Porvoontien, Terveystien, Keskustakadun ja Amiraalikadun ympäristöön. Tämä on tiivis kivijalkaliiketilojen vyöhyke, jossa rakennusten alakerta tulee varata kaupallisille palveluille. Ydinalueelle keskitetty suurin osa Söderkullan keskustan erikoisliikkeistä ja pienpalveluista.

Uusi Porvoontie pääkatuna jakaa tällä hetkellä Söderkullan keskustan toiminnallisesti eteläpuoleiseen päivittäistavarakaupan keskittymään ja pohjoisen pienpalveluiden keskittymään. Maantiemäinen katu estää sujuvan asioinnin keskustojen välillä. Uuden Porvoontien katuprofiilia tulee kehittää kaupunkimaisena katu, niin että liikkeet sijoittuvat kadunvarteen. Katumaisuutta korostetaan kadunvarsipysäköinnillä ja liikennettä hidastaen. Tavoitteena on, että katu muodostaa pikkukaupunkimaisen näkymän, joka viestii, että ollaan keskustassa. Kadunvarrelta löytyy sekä kivijalkaliiketiloja että yksittäisiä suurempia liikerakennuksia.

Kaupan vyöhykkeet Söderkullassa

- Keskustan ydin**
Tiivis kivijalkaliiketilojen alue
Keskustakauppaa ja palveluita
- Palvelukatu**
Kivijalkapalveluita keskitetysti
Palveluita ja muita toimitilaa
- Pääkatu**
Keskitetysti palveluita
Kivijalkapalveluita ja erillisiä liikerakennuksia esim.
laajan tavaravaliokoman kaupalle ja palveluille
- Päivittäistavarakaupan vyöhyke**
Keskustan supermarketit
- Lähipalvelut**
Korttelikauppa ja lähipalveluita
asumisen rakentumisen mukaan
- Tiva-vyöhyke**
Tilaa vaativaa kauppaa ja muita suurmyymälöitä
Asemakaavassa mahdollisuus myös pt-kaupalle
- Liikennepalvelut**
Liikenneasemapalveluita
Pienimuotoisesti muuta kauppaa ja palveluita
- Lähipalveluiden vyöhyke**
Korttelikauppa ja lähipalveluita asumisen
rakentumisen mukaan (tarkempi sijainti
määritellään alueen suunnitteluvaiheessa)



Keskustan päivittäistavarakaupat sijoittuvat Uuden Porvoontien eteläpuolelle. Päivittäistavara-kauppojen yhteyteen voi rakennuksia uudistettaessa sijoittaa myös muuta liiketilaa, kuten S-Marketissa ja K-Supermarketissa jo onkin. Söderkullassa on pitkällä tähtäimellä kysyntää myös lähikaupalle, ja korttelikauppa sijoittuisi luontevasti Pähkinälehtoon Graniittitien ja Uuden Porvoontien risteykseen. Se on jo riittävän etäällä nykyisistä marketeista, erittäin hyvin saavutettavissa ja palvelisi mm. kasvavaa Taasjärven aluetta.

Tilaa vaativan kaupan vyöhyke on jo kaavoitettu Työpaikkatien varrelle. Alueelle voi sijoittaa tilaa vaativaa kauppaa ja muita tätä tukevia suurmyymälöitä. Asemakaavassa on mahdollisuus myös päivittäistavarakaupalle, mutta kiinnostusta lienee enemmän Pähkinälehtoon. Toki tiva-kaupan rakentuminen alueelle voi muuttua myös päivittäistavarakaupan kiinnostusta aluetta kohden.

29.10.2021

Uuden Porvoontien eteläpuolista asuinalueita kehitetään palveluiden näkökulmasta keskustaa täydentävänä. Alueelle sijoittuu lähinnä lähipalveluita ja mahdollisesti korttelikauppaa asutuksen rakentumisen mukaan. Alueen tarkempi liiketilan sijoittumissuunnittelu tulee tehdä alueen kaupunkirakenteen suunnittelun yhteydessä.

Sipoonlahden nykyistä liikennepalveluasemaa ja sen lähiympäristöä voidaan kehittää nykyistä lähtökohdistaan. Alueelle voidaan sijoittaa myös pienimuotoisesti muuta kauppa ja palveluita, jotka sopivat luontevasti liikenneaseman tai yritysalueen yhteyteen.



Keskeiselle paikalle rakentuva ja katutilaa rajautuva uusi rakennus pienliiketoiminnan parantaa Uuden Porvoontien palvelukatuprofiilia

Talma

Talmassa kaupan palvelut sijoitetaan suurelta osin aseman ja Martinkyläntien väliselle alueelle. Päivittäistavarakauppa hakee näkyvyyttä ja hyvää saavutettavuutta, joten päivittäistavarakaupan näkökulmasta keskeisimmän pääkadun eli Martinkyläntien varsi on kiinnostavin sijaintipaikka. Sen varrelta myymälä saavuttaa myös ohiajavan liikenteen, joka voi olla merkittävä tekijä myymälän saamiseksi alueelle, kun lähialueen oma väestömäärä ei vielä ole riittävä. Talman lähikaupan rakentumista hidastaa myös Keravan Ahjon lähikaupat.

Martinkyläntieltä asemalle rakentuva pääkatuyhteys ja asemanympäristö sopivat hyvin kivijalkapalveluiden alueeksi. Tärkeää on palveluiden keskittäminen, viihtyisä lähiympäristö sekä se, että palvelut ovat näkyvissä ja saavutettavissa myös autolla. Eli palveluiden yhteyteen tulee sijoittaa kadunvarsipysäköintiä, ellei esimerkiksi liityntäpysäköinti ole käytettävissä asiointipysäköintiin palveluiden vieressä.

Martinkyläntietä kannattaa Talman keskustassa kahden kiertoliittymän välissä suunnitella katumaisena, jolloin keskustan ilme kehittyy pikkukaupunkimaiseksi ja maantiemäisyys häviää. Pohjoispuolista aluetta kehitetään asumiselle, mutta pienessä mittakaavassa voi kadun varseen sijoittaa myös kivijalkaliiketoimintoja.

Radan eteläpuolelle voidaan varata sijaintipaikkoja lähipalveluille asumisen rakentumisen ja kysynnän mukaan. Tämä ensimmäisenä rakentuva asuinalue jää rakentumisen alkuvaiheessa liian erilliseksi ja kauaksi päätieltä, joten se ei ole heti kiinnostava kaupan palveluiden sijaintipaikkana. Alueelle voi hakeutua yksittäisiä lähipalveluita, mutta esimerkiksi päivittäistavarakauppaa ei alueelle todennäköisesti saada lähivuosina. Tulevaisuudessa, kun lähiympäristö ja asema rakentuvat, tilanne on toinen. Näin ollen myös aseman eteläpuolelle olisi hyvä osoittaa sijaintipaikkoja lähipalveluille.

29.10.2021

Kaupan vyöhykkeet Talmassa

Päivittäistavarakaupan vyöhyke

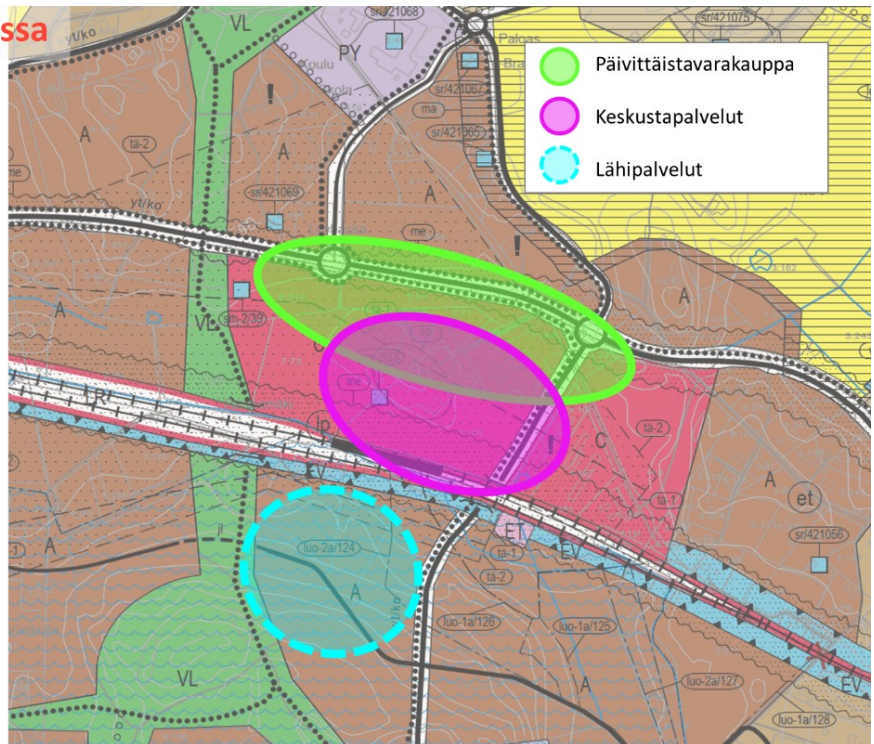
Päivittäistavarakaupan tarjonnan ydin Lähikauppaa, joka on myöhemmin laajennettavissa

Palveluydin

Kivijalkakauppaa ja palveluita

Lähipalveluvyöhyke

Pienimuotoisesti lähikauppaa ja palveluita asumisen rakentumisen ja kysynnän mukaan



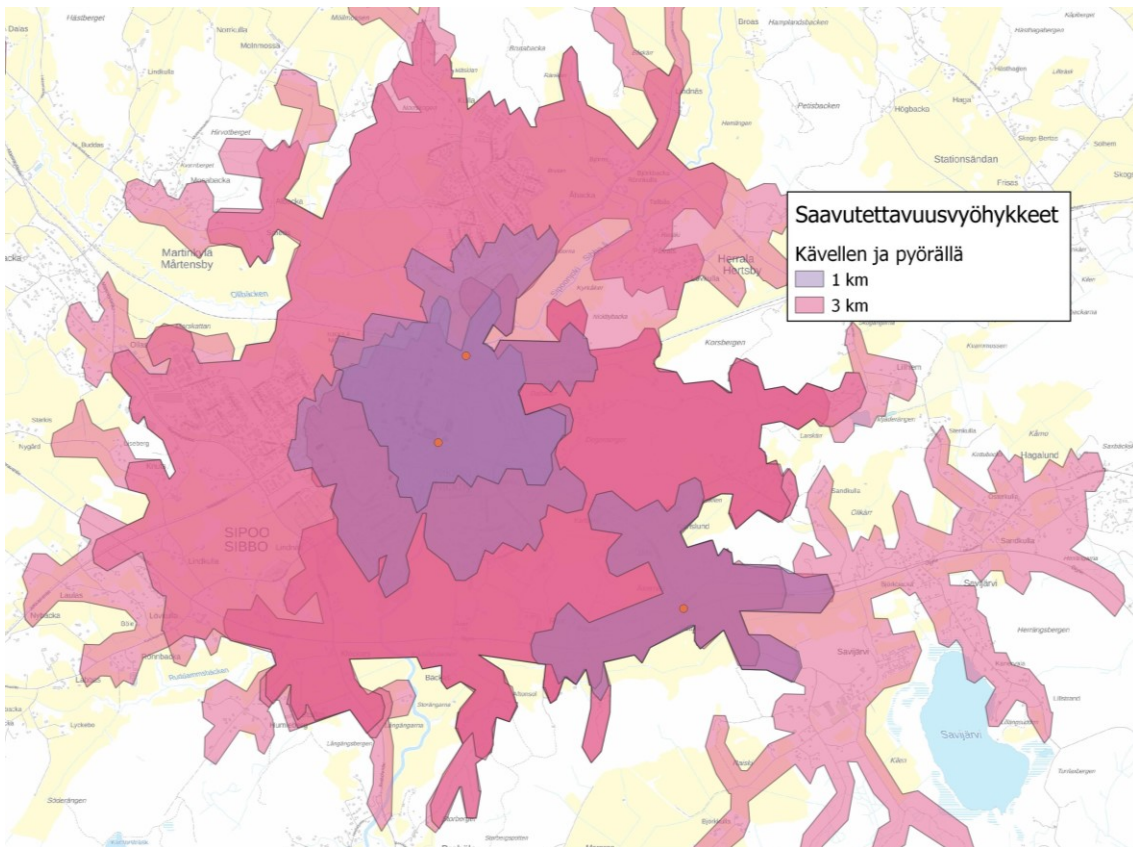
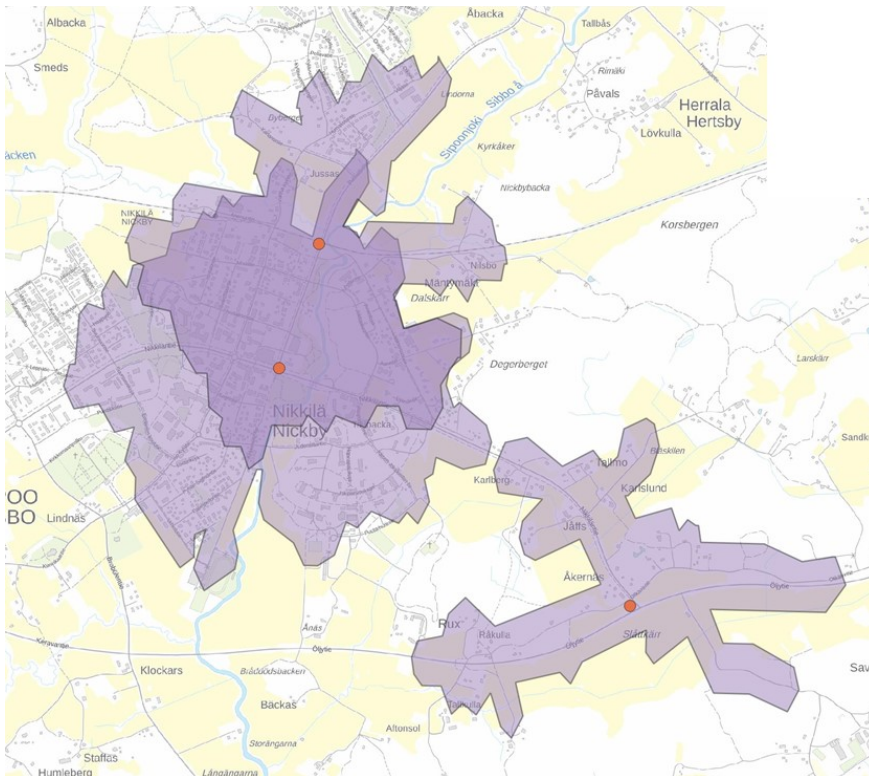
5.4. Palveluiden saavutettavuus

Palveluiden asukassaavutettavuutta on tarkasteltu palveluiden saavutettavuusvyöhykkeiden kautta, eli yhden ja kolmen kilometrin etäisyydellä kaupan keskuksista kävely- ja pyöräilyverkkoa pitkin. Etäisyysvyöhykkeelle on laskettu asukasmäärä väestön ruututietoaaineistosta (YKR).

Tarkasteluun on otettu mukaan nykyiset päivittäistavarakaupat merkatien nykyistä keskustan palveluiden saavutettavuutta sekä keskeiset ja potentiaalisimmat uudet palveluiden sijaintipaikat. Mukana on Nikkilästä asemanseutu sekä uusi tiva-alue. Söderkullassa uutena palvelupisteinä on otettu mukaan Pähkinälehto, jolla olisi merkitystä täydentävä päivittäistavarakaupan sijaintipaikkana. Se kuvaa riittävällä tarkkuudella myös Työpaikkatien uuden tiva-alueen saavutettavuutta, ja tarkastelussa on vielä mukana Sipoonlahden nykyinen liikenneasema. Nikkilän kartanon ja Söderkullassa Uuden Porvoontien eteläpuolisen asuinalueen tulevat lähipalvelut eivät ole mukana tarkastelussa, koska niiden merkitys on vain lähialuetta palvelevana. Etelä-Sipoosta on mukaan otettu kuitenkin uusi lähipalvelupiste Sipoonrannassa, koska se on nykyisistä taajamista irrallinen lähipalveluiden sijaintipaikka.

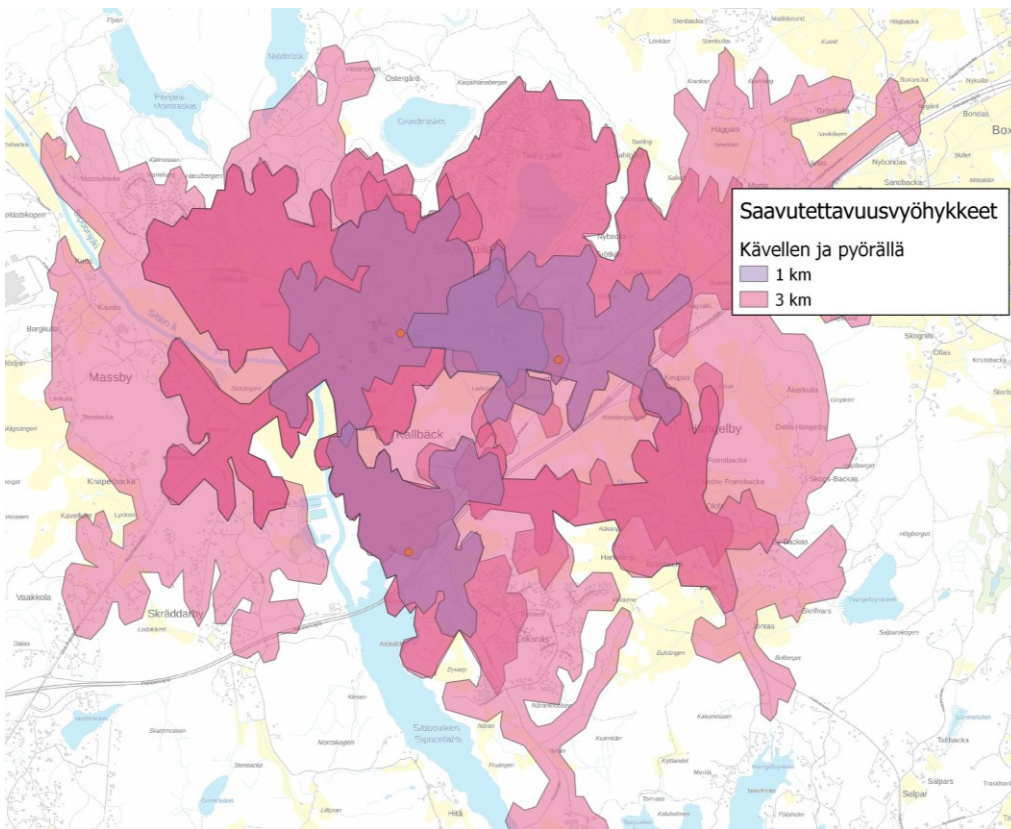
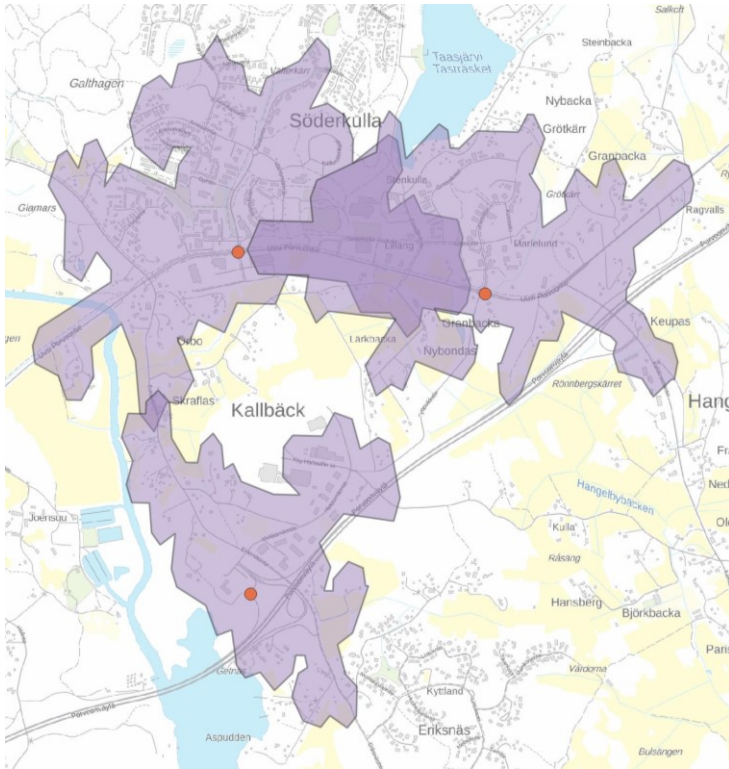
Nikkilässä nykyisten ja aseman seudun uuden päivittäistavarakaupan sijaintipaikkojen yhden kilometrin saavutettavuusvyöhykkeet ulottuvat osin päällekkäin. Asemanseutu palvelee nykyisiä marketteja paremmin radan pohjoispuolta. Aseman saavutettavuusvyöhyke kasvaa, kun alueen tieverkko rakentuu. Tilaa vaativan kaupan sijaintipaikka jää irralleen keskustasta, vaikkakin kolmen kilometrin saavutettavuusvyöhyke kattaakin suurelta osin keskusta-alueen.

29.10.2021



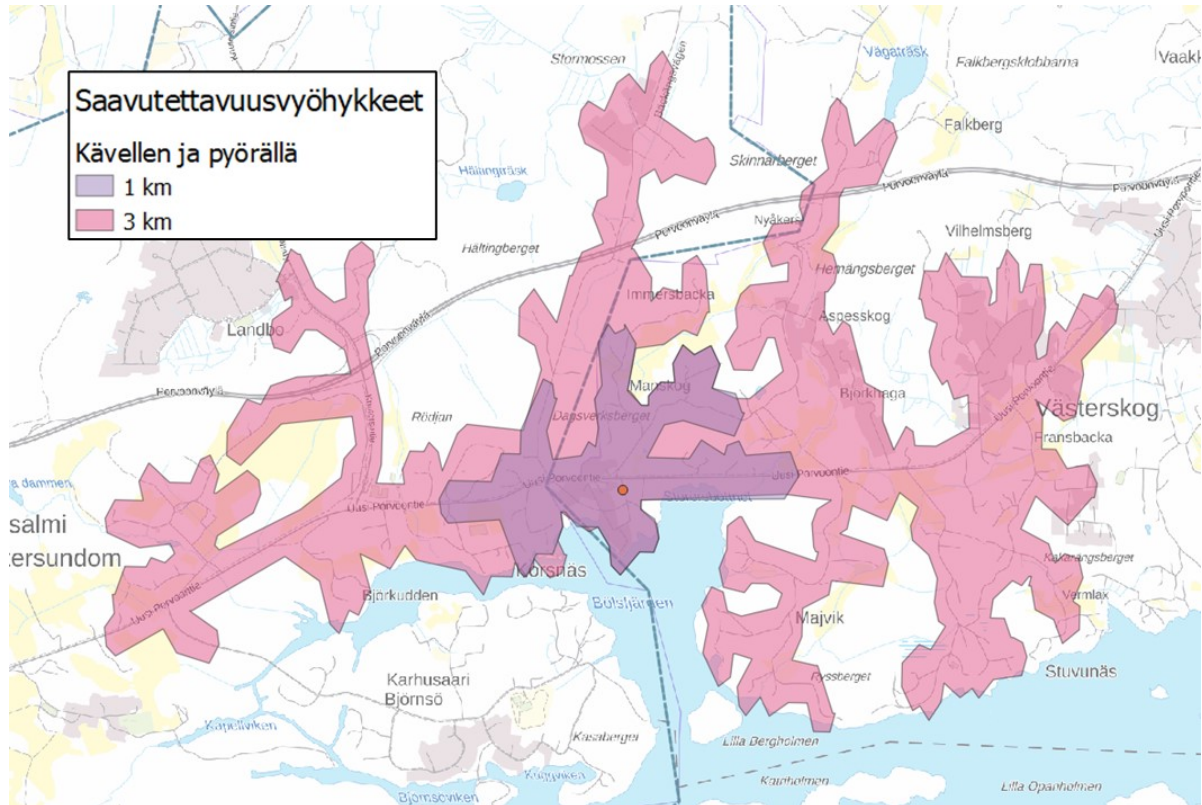
Palveluiden (nykyiset marketit, asemanseutu, uusi tiva-alue) saavutettavuusvyöhykkeet Nikkilässä
Pohjakartta: Maanmittauslaitos

29.10.2021



Palveluiden (nykyiset marketit, Sipoonlahden liikenneasema, Pähkinälehto) saavutettavuusvyöhykkeet Söderkullassa
 Pohjakartta: Maanmittauslaitos

29.10.2021

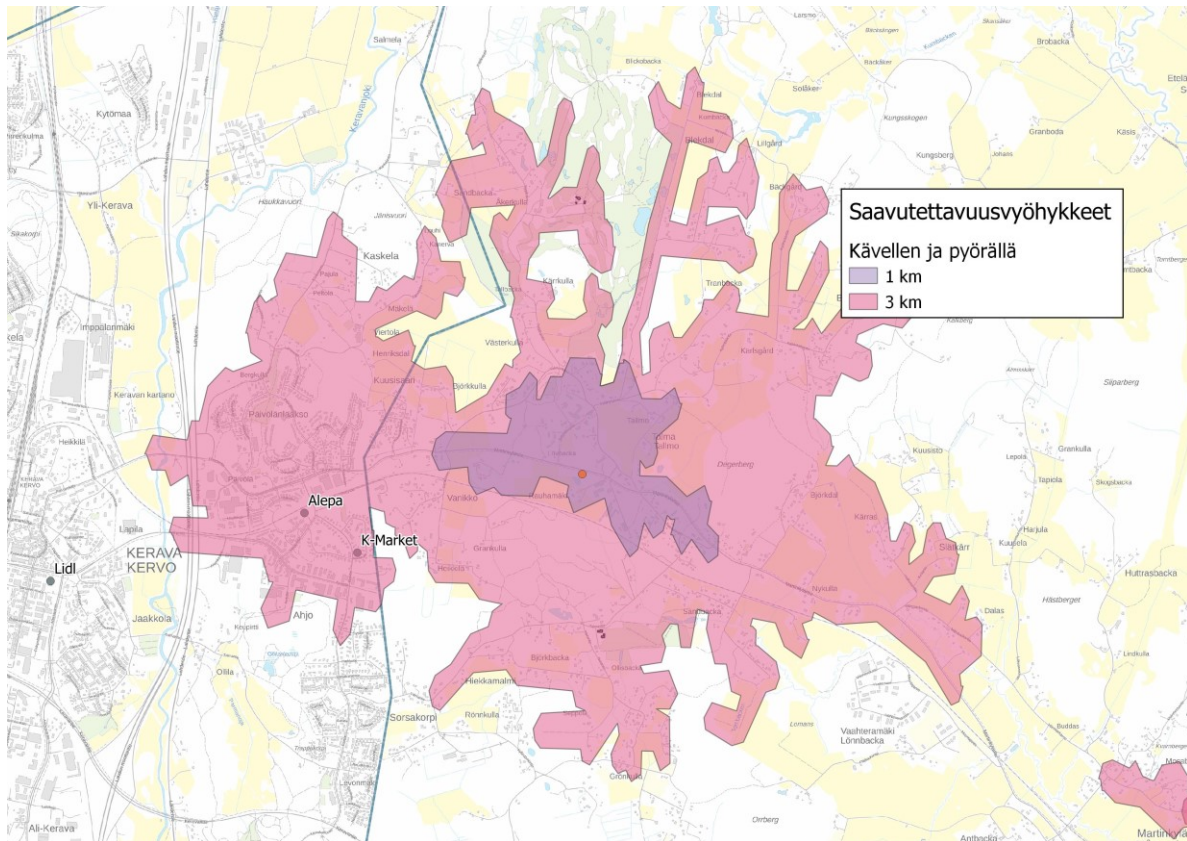


Palveluiden saavutettavuusvyöhykkeet Sipoonrannassa
Pohjakartta: Maanmittauslaitos

Söderkullassa Pähkinälehdon saavutettavuusvyöhyke on osittain päällekkäinen keskustan yhden kilometrin saavutettavuusvyöhykkeen kanssa. Sen sijaan Sipoonlahden liikenneasema on jo oma palvelupisteensä, tosin sen palvelutarjonta on päivittäistavarakaupan osalta vähäinen. Kolmen kilometrin saavutettavuusvyöhykkeet menevät päällekkäin, koska palvelupisteet ovat sen verran lähellä toisiaan. Myös Sipoonranta jää irralleen muista palveluista ja sen vaikutusalue kattaa lähinnä haja-asutusalueita.

Talman saavutettavuustarkastelusta nähdään, kuinka lähellä nykyiset Keravan lähikaupat ovat. Radan pohjoispuolelle sijoittuvien palveluiden saavutettavuusvyöhykkeet eivät nykytilanteessa vielä tavoita radan eteläpuolisia osia, mutta tilanne muuttuu asumisen ja yhteyksien rakentumisen myötä.

29.10.2021



Palveluiden saavutettavuusvyöhykkeet Talmassa
Pohjakartta: Maanmittauslaitos

Saavutettavuusvyöhykkeitä tarkasteltaessa nähdään, että keskustan nykyisten markettien lähialueella asukkaita on kaikkein eniten, Nikkilässä hieman enemmän kuin Söderkullassa. Myös Nikkilän asemanseudun asukassaavutettavuus on samaa luokkaa, kuin Nikkilän nykyisten palveluiden lukuun ottamatta lähisaavutettavuutta, joka paranee kartanon alueen rakentamisen myötä.

Taulu Saavutettavuusalueiden asukasmäärä (2019)

Palvelupiste	1 km	3 km
Söderkulla	1 600	4 600
Pähkinälehto	1 000	4 100
Sipoonlahti	100	3 100
Sipoonranta	200	700
Nikkilä	2 700	5 600
Nikkilä asema	1 800	5 500
Nikkilä TP	100	3 300
Talma	200	4 800

Lähde: YKR, väestö 2019

29.10.2021

Nikkilän työpaikka-alueen lähiasutus on vähäistä, eikä sitä suunnitellakaan lähipalveluiden sijaintipaikaksi. Se kuitenkin palvelee tiva-alueena hyvin Nikkilän taajamassa asuvia.

Söderkullassa Pähkinälehdon saavutettavuus on lähellä keskustan nykyisten palveluiden saavutettavuutta. Näin ollen se on hyvä lähikaupan sijoittumisen paikka. Sipoonrannan saavutettavuus jää asukasluvultaan heikoksi, mikä selittää hyvin sitä, ettei alueelle ole vielä saatu lähipalveluita. Lähipalveluiden kasvu edellyttää selvää asukasmäärän kasvua.

Talmassa lähiasukkaita on vielä vähän, ja palveluiden rakentuminen alueelle edellyttää niin ikään asukasmäärän kasvua. Kolmen kilometrin saavutettavuusvyöhyke ulottuu Keravalle, joka ei tuo potentiaalia Talmaan, mutta sen sijaan tarjoaa talmalaisille lähipalveluita lyhyen matkan päässä.

29.10.2021

6. Vaikutusten arviointi

Tässä luvussa arvioidaan suosituksen mukaisen kaupan palveluverkon kaupallisia vaikutuksia. Arvioinnissa keskitytään keskustavaikutuksiin ja palveluiden saavutettavuuteen, jotka molemmat ovat maankäyttö- ja rakennuslain kaupan säännösten mukaisia kaupan sijoittumisen kriteerejä.

6.1. Vaikutukset keskustoihin ja muuhun palveluverkkoon

Kaupan selvityksessä keskusten mitoitus- ja sijoittumissuosituksen lähtökohtana on Nikkilän ja Söderkullan säilyminen kaupan ja palveluiden pääkeskuksina. Taajamiin osoitettu mitoitus mahdollistaa kaupan kehittymisen Söderkullassa ja Nikkilässä kunnan väestön tavoitesuunnitteen mukaisesti. Keskustoissa mitoitus voi olla myös esitettyä suurempi, jos kaupan toimijoilta löytyy pitkällä tähtäimellä laskettua enemmän kiinnostusta.

Keskustan viereen sijoittuvat tilaa vaativan kaupan vyöhykkeet täydentävät keskustojen palvelutarjontaa. Niille sijoittuu lähinnä tilaa vaativan kaupan myymälöitä ja yksittäisiä keskikokoisia hallimyyvälöitä. Alueille voi sijoittua myös kaupallisia vapaa-ajan palveluita, jotka etsivät ns. hallityypistä toimitilaa. Suuret päivittäistavara-kaupat, pienet erikoisliikkeet, kaupalliset palvelut ja laajan tavaravalikoiman myymälät sijoittuvat pääosin keskustaan. Näin ollen alueiden profiilit eroavat toisistaan ja tilaa vaativan kaupan vyöhyke täydentää keskustaa sellaisella toiminnalla, joka ei keskustaan sovi eikä keskustaan hakeudu.

Taajamien kaupallinen kehittyminen edellyttää uusia liiketiloja keskeisille sijaintipaikoille. Lisäksi keskustan vetovoimaa voidaan parantaa mm. ympäristöllisin toimenpitein, mikä lisää keskustassa viihtyvyyttä. Kaupan toimintaedellytysten kannalta myös julkisten palveluiden tarjonta sekä asukasmäärän kasvu taajamissa ovat merkittäviä tekijöitä, joilla tuetaan keskustojen kehittymistä.

Sipoon tulevaisuuden palveluverkossa on taajamien ohella myös matkailuun ja vapaa-aikaan painottuvia palvelukeskittymiä. Ne ovat tärkeitä palveluverkon täydentäjinä ja houkuttelevat myös Sipooseen lähialueen matkailijoita. Näihin sijoittuvat palvelut ovat tyypillisesti pieniä ja palvelurakenne on toinen kuin keskustoissa. Niillä ei ole vaikutusta Sipoon pääkeskuksiin muuta kuin niitä tukien. Koska ne ovat mitoitukseltaan niin pieniä ja asiointi niissä on enemmän satunnaista, ei niillä myöskään ei ole merkittävää vaikutusta seudulliseen palveluverkkoon.

6.2. Vaikutukset palveluiden alueelliseen saavutettavuuteen

Seudullisen MAL 2019 -suunnitelman toimenpiteet sekä kansalliset päästövähennystavoitteet kannustavat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen. Tämä tarkoittaisi toteutessaan sitä, että sipoolaisten palvelut haetaan entistä enemmän joko läheltä (Nikkilä, Söderkulla, tulevaisuudessa myös Talma) tai joukkoliikenteen solmukohdista (Nikkilä, Söderkulla, Itäkeskus, Kerava).

Sipoon väestönkasvu keskittyy Söderkullan, Nikkilän ja jatkossa myös Talman aseman ja uuden keskuksen ympäristöön. Tämä on suotuisaa niin palvelujen saavutettavuuden kuin päästövähennystavoitteidenkin näkökulmasta. Yleensä uusien asukkaiden kulkutapavalintoihin on helpointa vaikuttaa, koska muuttamisen aiheuttamassa murroskohdassa ihmisten on helpompi lähteä muuttamaan totuttua liikkumistaan. Uuden väestön sijoittuminen pääosin kävelymatkan päähän (n. 1 km) ja lopuillekin pyörämatkan päähän (n. 3 km) keskustojen palveluista mahdollistaa ostos- ja asiointimatkat kävellen ja pyörällä.

29.10.2021

Uudet päivittäistavarakaupat parantavat saavutettavuutta etenkin kävellen myös niille vanhoille asukkaille, joille uusi päivittäistavarakauppa on aiempaa lähempänä. Päivittäistavarakaupan saavutettavuus autoliikenteellä voi myös hieman parantua, kun vaihtoehtoja tulee lisää. Myös asukasmäärän kasvusta seuraava palvelujen monipuolistuminen keskustoissa sekä kokonaan uudet palvelut Talmassa parantavat vanhojen asukkaiden palvelujen saavutettavuutta, kun uusia palveluja on saatavilla aiempaa lähempää. Tämä saattaa vähentää tarvetta autoilla naapurikuntiin.

Uudet tilaa vaativan kaupan (tiva) alueet Söderkullan ja Nikkilän keskustan lähetyvillä parantavat tiva-kaupan saavutettavuutta autolla ja pyörällä kaikille lähiseudun asukkaille, pyörällä noin 5 kilometrin säteellä ja autolla kauempaakin. Kävelyetäisyydellä on vähemmän asukkaita, mutta toisaalta tiva-kauppa on luonteeltaan sellaista, ettei siellä tarvitse käydä jatkuvasti. Myös palvelujen monipuolistuminen lähellä asukkaita parantaa saavutettavuutta.

Palvelujen saavutettavuus joukkoliikenteellä ei juurikaan muutu. Suurin osa uusista asukkaista saavuttaa keskustojen palvelut nopeammin kävellen tai pyörällä kuin joukkoliikenteellä. Nikkilän ja Söderkullan täydentyvät palvelut ovat saavutettavissa kuin ennenkin. Uusilta asuinalueilta on joukkoliikenneyhteydet lähinnä näihin keskustoihin, ja siitä eteenpäin Itäkeskukseen, Keravalle ja Helsingin keskustaan, joissa on monipuoliset laajemmat palvelut.

Tiva-kaupan uudet alueet eivät ole erityisen hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa, eli siltäkään osin saavutettavuus joukkoliikenteellä ei parane. Nikkilässä juna on uusi liikenneväline, mutta se parantaa lähinnä Kerava-yhteyden houkuttelevuutta nikkiläläisille, kun juna koetaan bussia houkuttelevammaksi. Keravan ja Nikkilän välisten alueiden asukkaille Nikkilän kehittyvien palvelujen saavutettavuus joukkoliikenteellä ei juurikaan parane, koska suurin osa nykyisistä asukkaista ei asu tulevien asemien lähellä. Talman uusilla asukkailla sen sijaan on Nikkilän ja Keravan monipuoliset palvelut lyhyen junamatkan päässä.

Kuten sekä Nikkilän että Söderkullan kaavarunkotöissä on todettu, käytännön saavutettavuus kävellen ja pyörällä saavutetaan vasta tarkemmassa suunnittelussa. Tämä pätee niin reittien, katujen kuin yksittäisten kohteidenkin osalta. Jatkuvuudella ja yksityiskohdilla voidaan varmistaa helppo saavutettavuus, tai toisaalta hankaloittaa saavutettavuutta sillä, että pääsy lopulliseen kohteeseen – tontille ja siitä rakennuksen ovelle asti – kävellen tai pyörällä on hankalaa tai turvatonta jonkin yksittäisen suunnitteluvirheen takia, tai koska eri tahojen suunnitelmia ei ole sovitettu yhteen.

Päivittäistavarakaupan sijoittumisesta on todettava, että nykytilanteessa toimijat eivät pääosin koe houkutteleviksi sijainteja kaukana autoliikenteen pääreiteistä. Siten päivittäistavarakaupan uudet sijaintipaikat ovat autoilijoille helposti näkyviä ja autolla erittäin helposti saavutettavissa. Vastapainoksi on erityisen tärkeää varmistaa asemakaavoituksessa ja muussa tarkemmassa suunnittelussa, että uudet päivittäistavarakaupat ovat myös kävellen ja pyörällä helposti saavutettavissa: kävelyn ja pyöräilyn yhteydet niihin ovat selkeitä, jatkuvia, turvallisia ja viihtyisiä. Esimerkiksi tämä voisi käytännössä tarkoittaa muun muassa sitä, että tontilla ja pysäköintialueella kulku suunnitellaan jalankulkua priorisoiden, kävelyn ja pyöräilyn yhteydet katuverkolta ja joukkoliikenteen pysäkeiltä tontille suunnitellaan yhteistyössä eri toimijoiden kesken, ja varmistetaan, että pyöräpysäköintiä on riittävästi ja mahdollisimman lähellä sisäänkäyntiä.