

KARELIA AMMATTIKORKEAKOULU
Ympäristötekniikan koulutusohjelma

Riitta Sutinen

KAUPAN SIJAINNINOHJAUS MAAKUNTAKAAVASSA – LIIKEN-
TEELLISET JA YHDYSKUNNALLISET VAIKUTUKSET

Opinnäytetyö
Huhtikuu 2013



OPINNÄYTETYÖ
Maaliskuu 2013
Ympäristötekniikan
koulutusohjelma

Sirkkalantie 12 A 2
80100 JOENSUU
Puh. (013) 260 6900

Tekijä(t)
Riitta Sutinen

Nimeke
Kaupan sijainninhjaus maakuntakaavassa – liikenteelliset ja yhdyskunnalliset vaikutukset
Toimeksiantaja

Tiivistelmä

Opinnäytetyössä tutkittiin muuttuneen (15.4.2011) maakäyttö- ja rakennuslain vaikutuksia kaupan ohjaukseen maakuntakaavoituksessa sekä kaupan sijainnin liikenteellisiä ja yhdyskuntarakenteellisiä vaikutuksia.


Maankäytön ohjauksen tarkoituksena on luoda eheä kestävästi toimiva yhteiskunta, joka mahdollistaa asukkaidensa tasapuolisen kohtelun liikenteen, palvelujen saatavuuden ja saavutettavuuden suhteen huomioiden yhdyskuntarakenteelliset seikat.

Maakuntakaavoituksella pyritään takamaan maakunnan kilpailukyky, tasapuolinen alueiden ja palveluiden kehitys toimivien liikenneyhteyksien kanssa. Tämän vuoksi kaupan ohjauksen laaja alainen (maakunnallinen) alueellinen tarkastelu ja on tarpeellinen kaupan palveluverkon kehittymisen ja alueen asukkaiden tasa-arvoisuuden takaamiseksi.

Kieli
suomi

Sivuja 74
Liitteet
Liitesivumäärä

Asiasanat
kauppa, maakuntakaavoitus, yhdyskuntarakenne, liikenne

 Karelia UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES	THESIS Spring 2013 Degree Programme in Environmental Technology Sirkkalantie 12 A 2 FIN 80100 JOENSUU Tel. +358 13 26 6900
Author(s) Riitta Sutinen	
Title Guidance of Trade in Provincial Land Use Plan – Influences on Traffic and Community Structures	
Commissioned by	
Abstract <p>Purpose of this study was to investigate changes in retail trade legislation and its influence on provincial land use planning. This study was concentrating on the impacts that location of trade has on traffic and provincial structure.</p> <p>Purpose of the land use guidance is to create solid sustainably functioning society which allows equal possibilities to all citizens concerning utilities, traffic, availability and accessibility of retail trade services within the structural issues in community.</p> <p>Provincial planning aims to guarantee the competitiveness of province, equal development of districts along the functioning traffic. This was the reason why wide range analysis was needed to achieve development in service network of trade and equality between the residents.</p>	
Language Finnish	Pages 74 Appendices Pages of Appendices
Keywords retail trade, provincial land use plan, provincial structure, traffic	

SISÄLLYS

1 Johdanto	7
2 Kaupan ohjaus	7
2.1 Kaavoitusjärjestelmä	8
2.2 Kaupan rakentamisen ohjaus	9
2.2.1 MRL vähittäiskaupan suuryksiköiden ohjauksessa	10
2.2.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	11
2.2.3 Kaavamuodot kaupan ohjauksessa	13
2.2.4 Kaavamerkinnot ja tehtävät vaikutusarvioinnit	17
3 Yhdyskuntarakenteen ja liikenteen vaikutukset kaupan ohjaukseen ...	23
3.1 Kestävä yhdyskuntakehitys	24
3.1.1 Yhdyskuntarakenteen vaikutus kasvihuonekaasupäästöihin	26
3.2 Liikenne	31
3.3 Kaupallisten palveluiden saavutettavuus	32
3.4 Maankäytönsuunnittelu liikenteessä ja kaupan ohjauksessa	35
3.5 Ilmastonmuutoksen hillintä	39
3.6 Tutkimuksen tarkoitus ja tutkimustehtävät	41
4 Aineisto ja tutkimusmenetelmät	42
5 Tulokset	44
5.1 Kaupan maakuntakaava Pohjois-Pohjanmaalla	45
5.1.1 Kaavoitustilanne ja aluerakenne	45
5.1.2 Asuminen, liikenne ja kauppa	48
5.1.3 Kauppa keskittyy Oulun seudulle	49
5.1.4 Kauppa vahvistuu alueellisissa keskuksissa	50
5.1.5 Pienempien palvelukeskusten vetovoima vahvistuu	51
5.2 Kaupan maakuntakaava Uudellamaalla	52
5.2.1 Kaavoitustilanne ja aluerakenne	53
5.2.2 Asuminen, liikenne ja kauppa	55
5.2.3 Sormimalli	57
5.2.4 Silmukkamalli	58
5.2.5 Monikeskusmalli	60
5.3 Tulosten tulkinta	62
6 Pohdinta	65
6.1 Kaupan sijainninohjaus	65
6.2 Maankäyttö ja liikennesuunnittelu	66
7 Lähteet	68

Käsitteet

Kaupan termistön määrittelyssä perustana voidaan käyttää toimintatapaa tai sijaintia. Myymälätyypin määrittelyssä voidaan myös käyttää myymälän kokoa.

Autoriippuvuus on fyysisen kaupunkirakenteen, kaupunkiseudun toiminnallisten rakenteiden ja yksittäisten käyttäjien elämäntavan ja arkipäivän riippuvuutta henkilöautosta.

ELY-keskus on elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Erikoiskauppa on vähittäiskauppa, joka myy erikoistavaroita ja niihin liittyviä palveluita (Kauppa 2012). Erytyiskaupaksi luetaan vaatekauppa, kenkäkauppa, urheilukauppa yms. Erytyiskauppa on keskittynyt ns. käyttötavaroiden myyntiin ja sille on ominaista keskeinen sijainti (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,7).

Matkaluku on henkilön tekemien matkojen yhteenlaskettu lukumäärä tietyssä ajanjaksona.

Matkasuorite on henkilön tietyssä ajanjaksona tekeminen matkojen yhteenlaskettu pituus.

Paljon tilaa vaativa kauppa (TiVa) on kauppa, jonka tuotteet ovat suuria ja tilaa vaativia ja joka edellyttää hyviä liikenneyhteyksiä. Tilaa vaativaa kauppaa ovat; moottoriajoneuvojen kauppa, moottoriajoneuvojen varaosien ja tarvikkeiden kauppa, rengaskauppa, venekauppa, veneilytarvikkeiden kauppa, matkailuvaunujen kauppa, huonekalukauppa, sisustustarvikekauppa (rakenteellinen sisustus), rautakauppa, rakennustarvikekauppa, maatalouskauppa, puutarha-alan kauppa ja kodintekniikka-kauppa (Ympäristöministeriö 2008,8). Tilaa vaativana erikoistavaran kauppana voidaan myös pitää kaupan yksikköä, jossa on tarjolla muuta tavaraa mutta tämä liittyy päämyyntiartikkeliin (Pohjois-Savon Liitto 2010).

Päivittäistavarakauppa on päivittäistavaroiden koko valikoimaa myyvä itsepalveluperiaatteella toimiva marketmyymälä (PTY 2012, 5). Päivittäistavaroiksi (dagligvara) luetaan ruoka, juomat, teknokemian tuotteet, kodin paperit, tupakkatuotteet, lehdet ja päivittäiskosmetiikka. (PTY 2012,

5). Ruoan osuus päivittäistavaramyymälöiden kokonaismyynnistä on noin 80 %: (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,7).

Toimialaliukuma tarkoittaa sitä, että myymäläkonseptit ovat muuttuneet, tuotevalikoimat laajentuneet ja monipuolistuneet

VAT valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

Vähittäiskaupan suuryksikkö on yli 2000 kerrosneliömetrin suuruinen vähittäiskaupan myymälä.

Yhdyskuntarakenteella tarkoitetaan työssäkäyntialueen, kaupunkiseudun, kaupungin, kaupunginosan tai muun taajaman sisäistä rakennetta. Se sisältää väestön ja asumisen, työpaikkojen ja tuotantotoiminnan, palvelujen ja vapaa-ajan alueiden sekä näitä yhdistävien liikenneväylien ja teknisen huollon verkostojen sijoittumisen ja niiden keskinäisen suhteen.

1 Johdanto

Maakäyttö- ja rakennuslaki uudistui kaupan ohjauksen osalta. Uusi laki tuli voimaan 15.4.2011, jonka johdosta maakuntien liitoissa on alettu valmistella kaupan maakuntakaavoja. Lakiuudistus toi tilaa vaativan kaupan vähittäiskaupan suuryksikköjen piiriin sekä maakuntakaavaan ja -yleiskaavaan sisältövaatimuksia, jotka koskevat suuryksiköiden sijoittamista ja liikenteellisten vaikutusten minimointia. Lisäksi säädettiin suuryksiköiden mitoituksen osoittamisesta.

Opinnäytetyössä käsitellään kaupan ohjausta maakuntakaavoituksessa sekä tarkastellaan liikenteellisten ja yhdyskunnallisten rakenteiden ja seikkojen merkitystä maankäytönsuunnittelussa kaupallisten toimintojen ohjauksessa. Sovelluksena maakuntakaavoituksen kaupan ohjauksesta työssä on käsitelty Pohjois-Pohjanmaan ja Uudenmaan kaupan maakuntakaavoitusta ja näistä erityisesti yhdyskuntarakenteellisia sekä liikenteellisiä vaikutuksia.

Raportissa pyritään tuomaan esille kaupallisen toiminnan (sijainti, toimiala, koko rakentaminen, laajentaminen,) aiheuttamat vaikutukset ja niiden huomioiminen maakuntakaavoituksessa.

2 Kaupan ohjaus

Suomessa alueiden käytön suunnittelua ohjaa maankäyttö- ja rakennuslaki. Kaavoituksella säädellään maankäytön suunnittelua, kaupunkirakenteen muotoutumista sekä kaupallisen palvelurakenteen kehitystä ja vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista. Vähittäiskaupan suuryksiköt ovat olleet vuodesta 1999 erityisen ohjauksen piirissä. Tämän tavoitteena on tukea päivittäistavarakauppojen toimintaedellytyksiä asuin-alueilla, vah-

vistaa kaupunkien keskustojen elinvoimaisuutta ja hillitä vähittäiskaupan siirtymistä pois keskustoista. (Kaupan ja kilpailuntyöryhmä 2007,31.)

Kaupan sijainnin ohjausta koskeva lainsäädäntö muodostuu maankäyttö- ja rakennuslaista (HE 101/1998 vp, HE 164/2003 ja HE 309/2011 vp), sekä maankäyttö- ja rakennuslain yleisistä ja yksityiskohtaisista perusteista ja Ympäristövaliokunnan mietinnöistä (YmVM 6/1998 vp, YmVM 7/2004 ja YmVM 24/2010 vp). Vähittäiskauppaa ohjaavan lainsäädännön tavoitteena on edistää kaupan palvelujen sijoittumista keskusta-alueilla ja turvata eri kulkumuodoilla saavutettavan vähittäiskaupan palveluverkon säilyminen ja kehittymisen edellytykset (Ympäristöministeriö 2012, II).

2.1 Kaavoitusjärjestelmä

Kauppa ohjataan kaavoituksella. Kaavajärjestelmässä, jokaisella kaavamuodolla on omat tehtävänsä.

Maakuntakaava on usean kunnan yhteinen yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jolla on oikeusvaikutuksia ja jossa tulee myös huomioida valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

”Maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen.” (MRL 132/1999.)

Yleiskaava on yleispiirteinen kuntatason maankäyttösuunnitelma, joka tähtää tulevaisuuteen.

”Yleiskaavan tarkoituksena on kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi” (MRL 132/1999.)

Laadittava yleiskaava voi olla oikeusvaikutteinen tai oikeusvaikutukseton ja se voidaan laatia vaiheittain (vaihekaava), osa-alueittain (osayleiskaava) tai kuntien yhteisenä (yhteinen yleiskaava).

Asemakaava on yksityiskohtainen suunnitelma siitä, miten alueiden käyttö järjestetään.

”Asemakaavan tarkoituksena on osoittaa tarpeelliset alueet eri tarkoituksia varten ja ohjata rakentamista ja muuta maankäyttöä paikallisten olosuhteiden, kaupunki- ja maisemakuvan, hyvän rakentamistavan, olemassa olevan rakennuskannan käytön edistämisen ja kaavan muun ohjaustavoitteen edellyttämällä tavalla” (MRL 132/1999).

2.2 Kaupan rakentamisen ohjaus

Ympäristöhallinnon vastuulla on maakunta-, yleis- ja asemakaavoituksen kehittäminen ja ohjaus. Toiminnan tarkoituksena on tukea kaavoitukselle asetettuja lainsäädännöllisiä tavoitteita ja sisältövaatimuksia. Kuntien kaavoitusta valvoo ja ohjaa ELY-keskukset. Nämä myös neuvovat maankäytön suunnitteluun liittyvissä kysymyksissä. (Ympäristöministeriö 2011.)

Maakunta liiton (kuntayhtymä) tehtävänä on maakunnan suunnittelu ja kunnan tehtävänä on huolehtia alueidensa käytön suunnittelusta sekä rakentamisen ohjauksesta ja valvonnasta (MRL 132/1999 2:19- 20 §.)

Maankäytön suunnittelun tarkoituksena on ohjata alueiden suunnittelua, käyttöä ja rakentamista. Maankäytön suunnittelujärjestelmä sisältää valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maakuntakaavan, yleiskaavan ja asemakaavan.

2.2.1 MRL vähittäiskaupan suuryksiköiden ohjauksessa

Vuonna 2010 hallitus teki esityksen eduskunnalle maankäyttö- ja rakennuslain muuttamiseksi (HE 309/2010 vp). Maankäyttö—ja rakennuslain uudistamistarpeen taustalla kaupan ohjauksessa ovat kaupan kehitys 2000-luvulla (yksikkökoko, toimialaliukuma), halu selkeyttää vähittäiskaupan ohjauksen periaatteita laissa, saattaa ohjausjärjestelmä vastamaan muuttuvia ja muuttuneita olosuhteita sekä ilmastotavoitteet ja yhteiskunnan kehittyminen, tässä erityisesti väestön ikääntyminen.

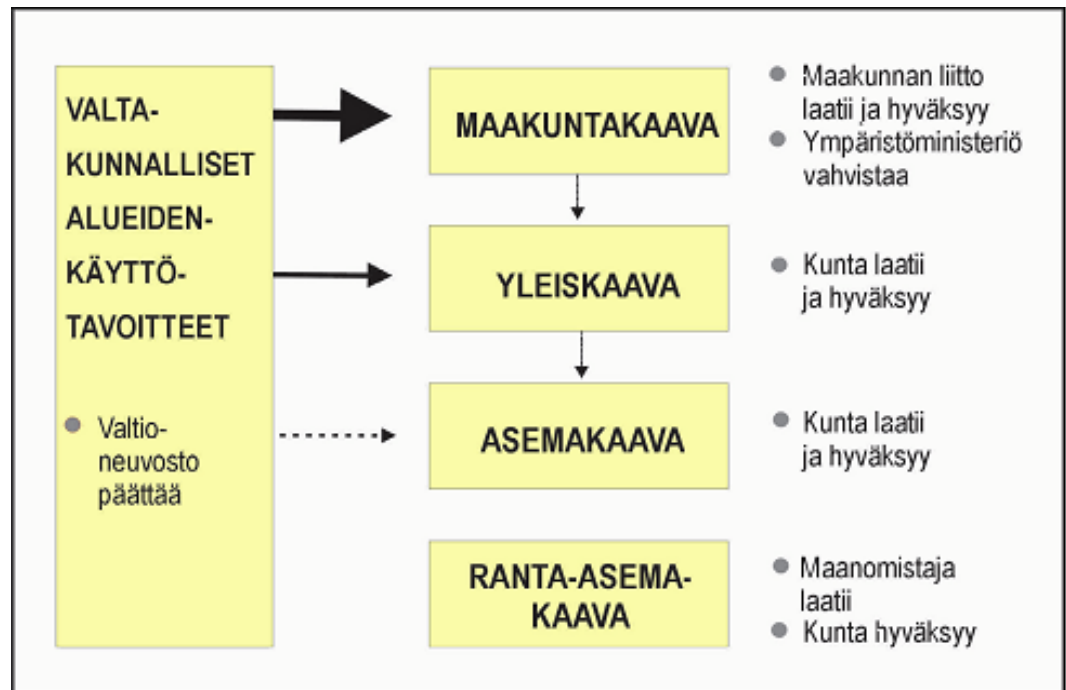
Keskeisinä ehdotuksina hallituksen esityksessä olivat kauppaa koskevien säännösten kokoaminen omaan lukuun maankäyttö- ja rakennuslaissa, lakiin lisättävä uusi säännös vähittäiskauppaa koskevista sisältövaatimuksista yleisipiirteisille kaavoille, vähittäiskaupan suuryksikön määrittelymuutoksen muuttaminen (tilaa vaativa kauppa mukaan), sekä keskustojen ensisijaisuuden periaate vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainnin ohjauksessa.

Laki maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta (319/2011) tuli voimaan 15.4.2011, kuitenkin niin että TiVa-kauppa kuuluu sääntelyn piiriin vasta neljän vuoden siirtymäajan jälkeen. Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) yksi keskeisistä tavoitteista on suurien vähittäiskaupan myymälöiden ohjauksen kehittäminen. Tällä halutaan edistää ja turvata kaupallisten palveluiden sijoittuminen keskusta-alueille ja mahdollistaa erikulkumuodoilla saavutettavissa olevien palveluiden säilyminen sekä niiden kehittyminen (Ympäristöministeriö 2012, II).

Kaupan suuryksiköiden ohjauksen ja kaupan palveluverkon suunnittelun kannalta keskeistä on yhdyskunta- ja aluerakennetta, liikennettä, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä palvelujen saatavuutta koskevat kaavojen sisältövaatimukset. Maakunta- ja yleiskaavan laadinnassa on huomioitava myös elinkeinoelämää koskeva sisältövaatimus.

Kaupan ohjauksen kannalta keskeisiä ovat myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, jotka koskevat yhdyskuntarakenteen kehittämistä,

vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintia sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. (HE 309/2010 vp, 4-5).



Kuvio 1. Maankäytön suunnittelujärjestelmä (Pohjois-Savon liitto 2012)

2.2.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomiointi valtion viranomaisten toiminnassa ja kuntien sekä maakuntien kaavoituksessa. Alueidenkäyttötavoitteissa otetaan huomioon kansainvälisten sopimusten ja EU-direktiivin asettamat velvoitteet. Valtakunnan tasolla alueita pyritään kehittämään tasapuolisesti.

Alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on myös edistää ja tukea alueidenkäytön suunnittelun ja maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden saavuttamista. Keskeisimpinä näistä ovat hyvä elinympäristö ja kestävä kehitys. Lisäksi niiden tehtävänä on edistää ennakko-ohjauksen johdonmukaisuutta ja sekä toimia ennakko-ohjausvälineenä valtakunnallisesti merkittävissä alueiden käyttökysymyksissä. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edistävät kansainvälisiä sopimuksia Suomessa sekä luovat edel-

lytyksiä valtakunnallisten alueidenkäyttöhankkeiden toteuttamiselle. (Ympäristöministeriö 2012.)

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tarkistettiin valtioneuvostossa 13.11.2008 ja ne tulivat voimaan 1.3.2009. Tarkistetuissa alueidenkäyttötavoitteissa painottuu ilmastonmuutoksen hillintä alueidenkäytössä ja niiden suunnittelussa sekä yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, toimivat yhteysverkot (liikenne ja tietoliikenne) ja energiahuolto ja Helsingin seudun erityiskysymykset (Ympäristöministeriö 2009). Alueidenkäyttötavoitteet on jaettu valtioneuvoston päätöksessä yleistavoitteisiin ja erityistavoitteisiin. Yleistavoitteet ovat aluekäytön suunnittelua ja alueidenkäyttöä koskevia periaatteellisia linjauksia kun taas erityistavoitteet ovat toimeksianto- tai reunaehtotyyppisiä velvoitteita. Tarkastetut alueidenkäyttötavoitteet on jaoteltu asiasisällöllisesti seuraavanlaisiin kokonaisuuksiin; toimiva aluerakenne, eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu, kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat, toimivat yhteysverkot ja energiahuolto, Helsingin seudun erityiskysymykset sekä luonto- ja kulttuuriympäristönä erityiset aluekokonaisuudet. (VN 2008, 1-11.)

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sisältävät erityisesti kauppaa ja yhdyskuntarakennetta koskevia tavoitteita, kuten:

- palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmine saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen
- keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina,
- maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Kaupunkiseuduilla on myös varmistettava palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvitettävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen,

- alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelualueiden alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.
- Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve- ja vaikutus selvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävä kehityksen mukaista. (Ympäristöministeriö 2009, 28.)

2.2.3 Kaavamuodot kaupan ohjauksessa

Eri kaavamuodoilla on kaupan suuryksiköiden sijainnin ohjauksessa ja palveluverkon suunnittelussa omat tehtävänsä.

Maakuntakaava kuuluu maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen alueiden käytön suunnittelujärjestelmään. Se on yleispiirteinen suunnitelma alueiden käytöstä tai sen osa-alueilla maakunnassa. Kaavassa esitetään maakunnan yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön perusratkaisut keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Maakuntakaavan laatii ja hyväksyy maakunnan liitto. (Ympäristöministeriö 2004, 3.)

Maakuntakaavan tehtävänä on ohjata viranomaisten alueiden käytön suunnittelua ja kaavoitusta (kunnat). Se voidaan laatia kokonaismaakuntakaavana jolloin kaikki maankäyttöluokat huomioidaan koko maakunnan alueella tai seutu- ja hankekohtaisesti keskittyen tiettyyn maankäyttöluokkaan. Sen tehtävänä on ratkaista alueidenkäytön kysymykset seudullisesti, maakunnallisesti ja valtakunnallisesti.

Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu ovat keskeisiä tavoitteita kaupan maakuntakaava laadittaessa. Yleistavoitteena on, että

”Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.” (VAT 2009, 2.)

ja erityistavoitteena on

”Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin, työpaikka tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve ja vaikutusselvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävän kehityksen mukaista.” (VAT 2009,4.)

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 28 §:ssä on määritelty maakuntakaavan sisältövaatimukset. Kaavan laadinnassa tulee kiinnittää huomiota maakunnan oloista johtuviin erityisiin tarpeisiin ja kaava tulisi mahdollisuuksien mukaan sovittaa maakuntakaava-alueeseen rajoittuvien alueiden maakuntakaavoituksen kanssa.

Maakuntakaavan laadinnassa tulee erityisesti huomioida seuraavat asiat:

- 1) tarkoituksenmukainen alue- ja yhdyskuntarakenne maakunnassa
- 2) ekologinen kestävyys alueiden käytössä
- 3) kestävät liikenteen ja teknisen huollon järjestelyt talouden ja ympäristön kannalta
- 4) kestävä käyttö vesi- ja maa-ainesvaroilta
- 5) toimintaedellytykset maakunnan elinkeinoelämälle
- 6) kulttuuriperinnön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen
- 7) riittävät virkistykseen soveltuvat alueet

Alueiden käytön suunnittelussa maakuntatasolla on huomioitava maankäytön taloudellisuus ja se, ettei maanomistajalle aiheudu kaavasta kohtuutonta haittaa sekä luonnonsuojeluohjelmat ja –päätökset. Kaava suunnittelussa on huomioitava myös vastuut kaavan toteutuksesta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä. (Pohjois-Savon liitto 2010, 27.)

Maakuntakaava esitetään kartalla. Kaavaan kuuluvat kaavan tavoitteet, kaavamääräykset (maakuntakaavamääräykset, suojelumääräykset suunnittelumääräykset tai rakennusmääräykset) ja –merkinnät lisäksi siihen liittyvä selostus, kaavan eri vaihtoehtojen sekä niiden vaikutusten ja ratkaisujen arvioimiseksi.

Maakuntakaavalla ohjataan merkitykseltään seudullisten ja maakunnallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintia. ”Siinä esitetään seudullinen keskusverkko, kaupunkiseutujen tavoitteellinen taajamarakenne ja alakeskusjärjestelmä, maaseutualueiden kyläverkosto sekä seudullinen palveluverkko ja liikennejärjestelmän perusratkaisut.” (Ympäristöministeriö 2004, 10.) Lisäksi se toimii ohjeena yleis- ja asemakaavojen laadinnassa.

Maakuntakaavoituksen merkitystä kaupan ohjauksessa on lisännyt kaupan hankkeiden koon kasvu. Nykyisellään keskustatoimintojen ulkopuolelle sijoittuvat seudullisesti merkittävät kaupan yksiköt on merkitty maakuntakaavaan, mutta lain mahdollistamaa kaupan mitoituksen osoitusta on käytetty harvoin. Kaupan suuryksiköiden koon ohjaustarve on myös ilmennyt keskustatoimintojen alueilla. Maakuntakaavoissa ei ole myöskään huomioitu tilaa vaativaa kauppaa kokonaisuudessaan.

Kaupan maakuntakaavan laadinnan taustalla on kaupan toimialan kehittyminen ja maankäyttö- ja rakennuslain muutos (319/2011). Lakimuutoksella pyritään vahvistamaan maakuntakaavan asemaa vähittäiskaupan suuryksiköiden ohjauksessa. Muutoksella on pyritty selkeyttämään sijainnin ohjauksen periaatteita ja tavoitteita sekä vahvistamaan seudullista näkökulmaa kaupan palveluverkon hallinnassa. Lisäksi kaupan ohjausta koskevat säännökset on yhdenmukaistettu koskemaan kaikkia kaupantoimialoja mukaan lukien myös tilaa vaativa erikoiskauppa. (Pohjois-Savon liitto 2012, 5.) Kaupan toimialakehityksellä tarkoitetaan kaupan yksikkökoon kasvua, myymäläkonsepteissa tapahtuvia toimialaliukumia sekä sijaintiperiaatteita, pyrkimys sijoittua taajamien ulkopuolelle hyvien liikenneyhteyksien varsille sekä verkkokaupan kehittymistä.

Kuntien yleis- ja asemaakaavojen tehtävänä on ohjata paikallisesti merkittäviä suuryksiköitä ja niiden sijaintia. Yleiskaavatasolla kaupallisten palvelujen tarkastelu tapahtuu osana kunnan yhdyskuntarakennetta. Siinä esitetään ”kunnan tavoitteellinen keskusverkko, taajamarakenne, kyläverkosto, liikenneverkko, kaupallinen palveluverkko sekä julkisten pal-

velujen sijoittuminen.” (Ympäristöministeriö 2004, 21.) Lisäksi yleiskaavassa osoitetaan kunnan keskustoimintojen alueet sekä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen. Yleiskaavan sisältövaatimuksissa keskeistä on:

- ”yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys,
- olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö,
- asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus,
- mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla;
- mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;
- kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;
- ympäristöhaittojen vähentäminen;
- rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen; sekä
- virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys” (MRL 39 §.)

Asemakaavan tehtävänä on ohjata kaupallisten palveluiden toteutusta. Siinä voidaan antaa kaupan laatua ja kokoa (mitoitus, yksityiskohtainen sijainti, liikenteen ja pysäköinnin järjestäminen) koskevia kaavamääräyksiä, mikäli ne ovat kaupan palvelujen saatavuuden kannalta tarpeellisia. (HE 309/2010 vp, 5.) Vähittäiskaupan suuryksiköiden ohjaamisen kannalta asemaakaavan tärkeimmät sisältövaatimukset koskevat palvelujen alueellisen saatavuuden turvaamista ja oikeusvaikutteisen yleiskaavan puuttuessa asemakaavaan sovelletaan yleiskaavan sisältövaatimuksia (MRL 54 §).

Sen lisäksi mitä maakunta- tai yleiskaavasta on säädetty laissa (MRL 132/1999) ovat vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat sisältövaatimukset maakunta- ja yleiskaavan osalta seuraavat:

- ”suunniteltu maankäyttö ei aiheuta merkittäviä haittavaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisille palveluille tai niiden kehittämiselle
- osoitettu alue on saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä (mahdollisuuksien mukaan)
- suunniteltu maankäyttö edistää palveluverkon kehitystä, joka mahdollistaa kohtuulliset asiointimatkat ja liikenteestä aiheutuvat haitat ovat mahdollisimman vähäiset
- merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alaraja on esitettävä

- vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettava riittävällä tarkkuudella.
- merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen muualle kuin maakuntakaavan keskustoiminnoille osoittamalle alueelle edellyttää alueen olevan osoitettu tähän tarkoitukseen maakuntakaavassa.” (MRL 319/2011 9a:71b-71d§)

2.2.4 Kaavamerkinnot ja tehtävät vaikutusarvioinnit

Kaavamerkinnot ovat osa maakunta-, yleis- ja asemakaavaa. Niihin liittyvillä kaavamääräyksillä täydennetään kaavojen sisältöä ja täsmennetään kaavojen ohjausvaikutusta. Määräykset tulee olla selkeästi ilmastuja ja oikeusvaikutuksiltaan yksiselitteisiä, jotta niin tarkoitus on selvä kaavoitusprosessiin osallistuville. ”Kaupan laatua ja kokoa koskevien kaavamääräysten käyttö edellyttää näin ollen tuekseen palvelujen saatavuutta koskevia selvityksiä ja vaikutusten arviointeja” (Ympäristöministeriö 2012,28.)

Keskeiset kaavamerkinnot vähittäiskaupan suuryksiköiden kannalta ovat keskustatoimintojen alue- ja kohdemerkinnot (C,c,ca) sekä keskustatoimintojen ulkopuolisten alueiden vähittäiskaupan suuryksiköiden alue- ja kohdemerkinnot (km, KM). Lisäksi maankäyttö- ja rakennuslain 71 d § tarkoitettu vähittäiskaupan myymäläkeskittymästä voidaan käyttää merkintää KMK. (Ympäristöministeriö 2012, 29.)

Jos merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö on tarpeen sijoittaa keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle, on se osoitettava erikseen maakuntakaavassa. Kun taas vähittäiskaupan suuryksikkö tai vähittäiskaupan myymäläkeskittymä (MRL 71d §), joilla ei ole seudullista merkitystä voidaan kuntakaavassa osoittaa myös muulle alueelle kuin maakuntakaavan keskustatoimintojen tai vähittäiskaupan suuryksiköille osoitetuille alueille. Kaavoitusratkaisu tulee tällöin olla osoitettu asemakaavassa merkinnällä KM.



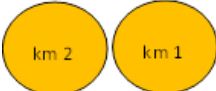
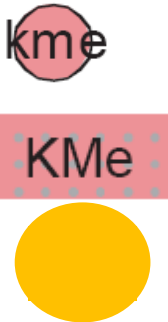




Lisäksi koska maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella on yleiskaavan keskustatoimintojen ulkopuoliselle alueelle sijoitettava vähittäiskaupan suuryksikkö asemakaavassa merkittävä KM merkinnällä vaikka alue olisikin maakuntakaavassa keskustatoimintojen aluetta.

Seuraavassa on maakuntakaavoissa olevat kaavamerkinnät, jotka mahdollistavat kaupan sijoittumisen.


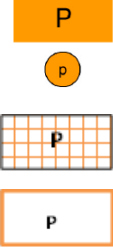


Maakuntakaavoissa olevat keskustojen merkinnät, jotka mahdollistavat kaupan sijoittumisen (Heinimäki 2012.)

Kaavamerkintä	Selitys
	Keskustatoimintojen alue <ul style="list-style-type: none"> - Kuopio, Varkaus, Iisalmi - yli 5000 k-m² vähittäiskaupan suuryksikkö
	Alakeskus <ul style="list-style-type: none"> - Lapinlahti, Leppävirta, Suonenjoki - yli 5000 k-m² vähittäiskaupan suuryksikkö
	Alakeskus <ul style="list-style-type: none"> - kaavan vaikutuspiirissä olevat muut kunnat - yli 2000 k-m² vähittäiskaupan suuryksikkö
	Keskustatoimintojen alue kohdemerkintä
	Keskustatoimintojen alue kohdemerkintä <ul style="list-style-type: none"> - Uudenmaan maakuntakaavassa
	Alakeskusalue <ul style="list-style-type: none"> - Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaava
	Keskustatoimintojen alakeskus kohdemerkintä
	Laatukäytävään kuuluva alakeskus <ul style="list-style-type: none"> - Etelä-Karjalan maakuntakaavassa
	Paikalliskeskuksen alue kohdemerkintä <ul style="list-style-type: none"> - Etelä-Karjalan maakuntakaavassa

Kauppan suuryksikkömerkinnät keskusten ulkopuolella maakuntakaavassa. (Heinimäki 2012)

Kaavamerkintä	Selitys
	Vähittäiskaupan suuryksikkö - alue tai kohdemerkintä
	Kauppakeskusten alue - vähittäiskaupan suuryksikkö - Hämeen 1. vaihemaakuntakaava
	Vähittäiskaupan suuryksikkö - erityinen suunnittelumääräys
	Erikoistavarakaupan tai paljon tilaa vaativan erikoiskaupan suuryksikkö - erityinen suunnittelumääräys - Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaava Pohjois-Savon maakuntakaava
	Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö - Uudenmaan maakuntakaavassa
	Vähittäiskaupan suuryksikköjen tai myymälä keskittyminen sijoitusvyöhyke - lukumäärä ja/tai mitoitusta koskeva suunnittelumääräys - Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Savon maakuntakaavoissa
	Vaasan-Sepänkylän keskustakehitysvyöhyke - lukumäärä ja/tai mitoitusta koskeva suunnittelumääräys - Pohjanmaan maakuntakaavassa
	Seutukeskuksen palveluvyöhyke - vähittäiskaupan suuryksikön enimmäiskoko Etelä-Karjalan maakuntakaavassa

Kaupan sijoittuminen muiden kaavamerkintöjen alueella maakuntakaavassa. (Heinimäki 2012).

Merkki	Selitys
	Kaupan palveluiden alue Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa
	Palvelujen alue - saattaa sallia kaupan tai kaupallisten palvelujen sijoittamisen?
	Työpaikka-alue mahdollistaa (kaupallisten palvelujen) tai tilaa vaativan kaupan sijoittumisen
	Liikenneasema liikenteellisessä solmukohtassa - maakuntakaavassa ei ole merkintää - rakentaminen mahdollistetaan asemakaavassa

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin, jotka tehdään koko alueelta, jolle kaavalla arvioidaan olevan vaikutusta. Kaavan laadinnassa on selvitettävä suunnitelman ja tarkastelussa olevien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset sekä yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut mahdolliset vaikutukset. Selvitykset koskevat alueita, joihin kaavalla arvioidaan olevan olennaisia vaikutuksia. (MRL 132/1999.)

Vaikutusten arvioinnin laajuus ja tarkkuus on riippuvainen kaavoitustasosta (maakunta-, yleis- vai asemakaava). Vaikutusten arviointia maankäyttö- ja rakennuslainosalta on täsmennetty maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:ssä. (Ympäristöministeriö 2010, 12-13.) Vaikutusarvioinnin tulee olla tiivis osa kaavoitusprosessia ja sen merkittävyyteen tulisi kiinnittää erityistä huomiota.

Kaikkien kaavamuodon kaavaselistuksessa on esitettävä kaavan tavoitteet, vaihtoehdot sekä niiden vaikutukset ja ratkaisujen perusteet ja näiden arvioimiseksi tarvittavat tarpeelliset tiedot (SYKE 2003, 20).

”Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 9 §:ssä tarkoitettuja kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus, aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset.

- 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;
- 2) maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;
- 3) kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;
- 4) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;
- 5) kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.

Jos yleis- tai asemakaavan maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä tarkoitettujen olennaiset vaikutukset ulottuvat toisen kunnan alueelle, kaavan vaikutuksia selvittäessä tulee olla tarpeellisessa määrin yhteydessä tähän kuntaan. Jos kaavan olennaiset vaikutukset ulottuvat toisen maakunnan liiton alueelle, tulee vastaavasti olla yhteydessä tähän liittoon” (MRA 895/1999.)

Taloudellisten vaikutusten arviointi perustuu yritysvaikutusten ja kilpailuvaikutusten arviointiin. Yritysvaikutusten arviointi on yleistynyt kaavoituksessa viime vuosina. Tavoitteena tässä on huomioida erilaisten päätösten vaikutukset yritysten toimintaan ja niiden toimintaedellytyksiin. Maankäytöllisillä ratkaisuilla kuten maankäytön muutoksilla on suoria tai epäsuoria vaikutuksia yrityksiin esim. liikennematkaisu (saavutettavuus) ja sijaintipaikat (asiakaskunta). Taloudellisten vaikutusten arvioinnissa vaikutukset kohdistuvat erityisesti tilaa vaativan erikoistavarakaupan tulemisena vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevan ohjauksen piiriin sekä seudullisten suuryksiköiden enimmäismitoitukseen maakuntakaavoituksessa. (HE 309/2010 vp, 13.) TiVa kaupan mukaan tulolla ohjauksen piiriin on mahdollisesti vaikutuksia kaavoitusresurssien tarpeeseen ja kohdentamiseen (HE 309/2010 vp, 14).

Ympäristövaikutukset kohdentuvat yhdyskuntarakenteeseen, energiankulutukseen ja ilmastoon. Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen tarkoituksena on tehostaa ympäristövaikutuksiltaan suurten kauppojen ohjausta. (HE 309/2010 vp, 14.) Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA) sovelletaan tapauskohtaisesti harkinnasta vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutusten arviointiin. Kaupan sijainnin ohjauksen arviointityöryhmä on ehdottanut ”YVA-asetuksen tarkastamista siten, että yli 60 000 k-m²:n suuruiset vähittäiskaupan suuryksiköt otetaan YVA-menettelyn piiriin.” (Ympäristöministeriö 2010,14).

Vaikutusten arvioinnin riittävydestä vastaa maakunnan liitto tai kunta. Vaikutusten arvioinnin riittämättömyys on yleisimpiä syitä kaavan kumoutumisessa. Vaikka vaikutusten arvioinnille ei olekaan yhtäläistä kriteeristöä tulee sen laajuutta ja kohdentamista tehtäessä huomioida hankkeen merkittävyys ja yhdyskuntarakenteellinen sijainti. Vaikutusten arvioinnin riittävyden arvioinnissa on huomioitava myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä kaavan sisältövaatimukset, tavoitteet ja muut kaavan erityispiirteet. Vaikutusten arvioinnin ryhmittelyllä asiakokonaisuudet voidaan hyödyntää eri kaavatasoilla ja arvioinnit pysytään kohdistamaan oikeisiin asioihin. Vaikutusarviointia varten on laadittu erillinen opas ”Vaikutusten arviointi kaavoituksessa.”

Kauppan kaavoituksen (sijainti, mitoitus) pohjaksi tarvitaan tietoa olemassa olevasta kaupan palveluverkosta, kehittämismahdollisuuksista ja -tarpeista. Kaupallisia palveluverkkoja koskevien kaavojen osalta tulee laatia palveluverkkoselvitykset. Palveluverkkoselvitykset palvelevat erityisesti maakunta- ja yleiskaavojen tarpeita toimien kaavoituksen lähtöaineistoina. Yleiskaavatasolle laadittujen palveluverkkoselvitysten pohjalta voidaan tehdä myös kaupallisen toimintojen vaikutusten arviointia asemakaavatasolle. Yleiskaavatasolla (maakunta ja yleiskaava) laadittujen palveluverkkoselvitysten kohteena ovat yleensä palveluverkon muutos ja sen vaikutukset. Palveluverkkoselvitysten tarkoituksena on antaa riittävät lähtötiedot ja perusteet kaavoitusratkaisuille. Kaavojen laadinnan perusteena olevien palveluverkkoselvitysten tulee olla ajantasaisia ja niiden

määrä ja laajuus ovat riippuvaisia olemassa olevista selvityksistä, arvioitavan hankkeen laajuudesta sekä vaikutusalueesta. Huolellisella palveluverkkoselvityksellä luodaan edellytykset kaupan sijainninhjauksen ja kaupan tavoiteverkon määrittelyyn onnistumiseen ja varmistetaan kilpailunäkökohtien huomioiminen kaavoituksessa.

Kaupan palveluverkkoselvityksen keskeinen sisältö:

- ”nykytilanne, mennyt kehitys ja kehitysnäkymät
- alue- ja yhdyskuntarakenne (mm. keskusverkko, maankäyttö, kaavoitustilanne, liikennejärjestelmä- ja -verkko, julkiset palvelut)
- kaupan palvelurakenne, kilpailutilanne ja kaupan palvelujen saavutettavuus
- arvio ostovoiman kehityksestä ja liiketilatarpeesta
- kaupan palveluverkon kehittämisen vaihtoehdot ja niiden vaikutusten arviointi
- johtopäätökset ja suositukset esim.
- kaupan palveluverkon kehittämistavoitteet
- kaupan sijoittumisperiaatteet
- kaupan sijaintipaikat ja mitoitus.” (Ympäristöministeriö 2012, 37).

3 Yhdyskuntarakenteen ja liikenteen vaikutukset kaupan ohjaukseen

Kaupan suuryksiköiden sijoittumisella on yhdyskuntarakenteellisia vaikutuksia, jotka ylettyvät yli kunta ja seuturajojen. Kaupallisten suuryksiköiden tai niihin verrattavissa olevien kaupallisten keskusten merkitys maakunnallisissa, alueellisissa ja yhdyskuntarakenteellisissa ratkaisuissa on näin ollen keskeinen. Tarkasteltaessa kaupallista palvelurakennetta osana yhdyskunnan toimintoja tarvitaan tietoa yhdyskuntarakenteesta, liikenteestä ja kaupallisten palveluiden saavutettavuudesta.

Suomessa taajamien maankäyttö on paljon väljempää kuin monissa maissa. Mikä merkitsee pidempiä asiointietäisyyksiä ja työssäkäyntimatkoja sekä korkeita kustannuksia yhdyskuntien päivittäis toiminnan liikenteestä. Yhdyskuntien hajautumiseen liittyvä piirre onkin asuinalueiden lähikauppojen määrällinen vähentyminen sekä kaupan suuryksiköiden sijoittuminen kehäteiden, sisääntuloväylien, ulosmenoteiden sekä yhdyskuntien reuna-alueelle (Wahlgren et al 2011).

3.1 Kestävä yhdyskuntakehitys

Kasvihuonekaasuista merkittävä osa muodostuu yhdyskunnissa. Yhdyskuntien ja rakentamisen vaikutukset kasvihuonekaasuihin syntyvät ihmisten kulutuksesta (asuminen, liikkuminen, ostaminen ja palveluiden käyttö) (TEKES 2012, 9,10). Elinkaariajattelun mukaisesti rakennetun ympäristön päästöjen kokonaisvaikutus syntyy yhteiskunnan kulutuskäyttäytymisestä. Tämän vuoksi ilmastonmuutoksen torjunnassa on alettu kiinnittää huomiota yhdyskuntarakenteen muutokseen ja sen ohjaamiseen. Negatiivisesti asuinympäristön ekotehokkuuteen vaikuttavat asumisväljyyden muutos, elintason kasvu ja yhdyskuntarakenteen leviäminen ja hajautuminen positiivisia vaikutuksia asuinympäristön ekotehokkuuteen taas tuovat kaupunkimaisten pientaloratkaisujen yleistymisnopeus sekä asumistapaan liittyvien innovatiivisten ja ekotehokkaiden käytäntöjen ja teknologioiden leviäminen.

Eheällä yhdyskuntarakenteella voidaan luoda edellytykset vähähiiliselle ja helposti palveluita tuottavalle yhteiskunnalle. Yhdyskuntarakenteen ja palveluiden yhteensopivuus lisää edellytyksiä arjen sujumiselle, antaa mahdollisuuden palveluiden järkevään tuottamiseen sekä edistää ekotehokkuutta. Vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen kuvataan niiden sijainnilla taajama-alueella tai haja-asutusalueella.

Maankäytön suunnittelu on keskeinen keino vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen, liikenteen tarjontaan ja kysyntään sekä liikenneturvallisuuteen. Yhdyskuntien eko- ja kustannustehokkuuteen voidaan vaikuttaa myös erilaisilla asumis-, energia-, liikenne-, ja palveluratkaisuilla. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen lisää myös edellytyksiä joukkoliikenteen toimivuuteen, lyhyimpiin työmatkoihin, tehokkaampiin kuljetusjärjestelmiin sekä palveluiden saavutettavuuteen.

Kestäviä ihmislähtöisiä yhdyskuntia kehitettäessä on ratkaisussa tärkeää huomioida paikallisuus. Palveluiden ja yhdyskuntarakenteen yhteensovittaminen vaatii suunnitteluprosesseja, koska hajanainen yhdyskuntarakenne vähentää joukkoliikenteen kannattavuutta, lisää asiointimatkojen pituutta ja lisää täten autoriippuvuutta. Yhdyskuntarakenteen muutosten vaikutukset ovat monisyiset ja pitkäkestoiset niinpä maankäytön ja liikenteen ohjauksella sekä yhdyskuntarakenteen muilla ohjaavilla toimenpiteillä saadaan vähennettyä yhdyskuntien aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä. Keinoina tähän ovat yhdyskuntien eheyttäminen (kaavamääräykset), joukkoliikenteen lisääminen ja laadun parantaminen, uudet teknologiat (yhdyskunta, liikenneväline), maa- ja asuntopolitiikka, erilaiset maksut (esim. verot) ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen sekä liikennettä aiheuttavien toimintojen sijainnin ohjaus (esim. kauppa). Tiivis yhdyskuntarakenne tuettuna hyvillä joukkoliikenneyhteyksillä lisää sekä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kilpailukykyä sekä vähentää tarvetta auton hankintaan ja tasapuolistaa kansalaisten (autottomat, varttuneet) liikkumismahdollisuuksia. (Lahti & Moilanen. 2010.)

Väestön ikääntyminen tuo omat haasteensa yhdyskuntarakenteelle kuten asumiselle, tuotannolle ja palveluille. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen on keskeistä, väestön ikääntymiseen varautumiseksi, koska hajanaisten yhdyskuntien reuna-alueiden ja haja-asutusalueiden palvelutarjontaa ei pystytä tuottamaan tasa-arvoisesti ja kohtuullisilla kustannuksilla.

Kaikilla maankäyttöä koskevilla päätöksillä vaikutetaan yhdyskuntarakenteeseen. Yhdyskuntarakennetta koskevien ratkaisujen vaikutukset ovat pitkäkestoisia ja eri toimintojen sijoittuminen vaikuttaa ratkaisevasti yh-

dyskuntarakenteen toimivuuteen. Asumisessa, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisessa tapahtuvista muutoksista aiheutuvat vaikutukset ovat seudullisia. Vaikutusten laaja-alaisuus korostaa kuntien välisen yhteistyön ja maakunnallisen maankäytön suunnittelun merkitystä.

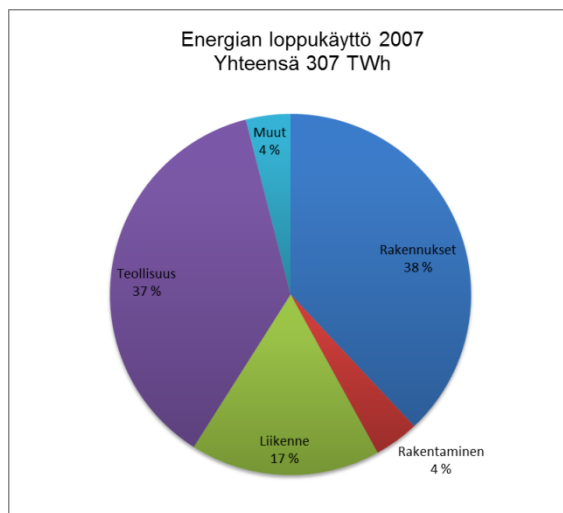
Seudullisen kilpailukyvyyn merkitys on alkanut korostua viime aikoina alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevissa keskusteluissa, koska hajainen yhdyskuntarakenne vaikuttaa pitkällä aikavälillä epäedullisesti seudun kilpailukykyyn. Asumisen, työpaikkojen sekä julkisten ja kaupallisten palvelujen sijoittuminen vaikuttaa monitahoisesti yhdyskuntatalouteen. Yksi merkittävä ja tulevaisuudessa yhä merkittävämmäksi kasvava yhdyskuntataloudellinen tekijä onkin asumisen, työpaikkojen ja palvelujen välinen liikenne ja siitä aiheutuvat kustannukset (asiointi ja muu henkilöliikenne, tavarankuljetukset sekä kuntapalveluihin liittyvät kuljetukset). Ilmastopoliittisten ratkaisujen ja polttoaineen korkean hinnan vaikutuksesta tulevaisuudessa henkilöautolla liikkuminen voi muodostua ihmisille taloudelliseksi rasitteeksi.

Hajautuvasta rakenteesta aiheutuvat kustannukset kohdistuvat kuntaan, asukkaisiin ja yrityksiin sekä valtioon (yleinen tieverkko). Jo olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta täydentävä tai tiivistävä rakentaminen tuo kustannussäästöjä, koska täten aikaisemmin tehtyjen investointien (liikenne, tekninen huolto, palvelut) hyödyntäminen ja tehostaminen ovat mahdollista.

3.1.1 Yhdyskuntarakenteen vaikutus kasvihuonekaasupäästöihin

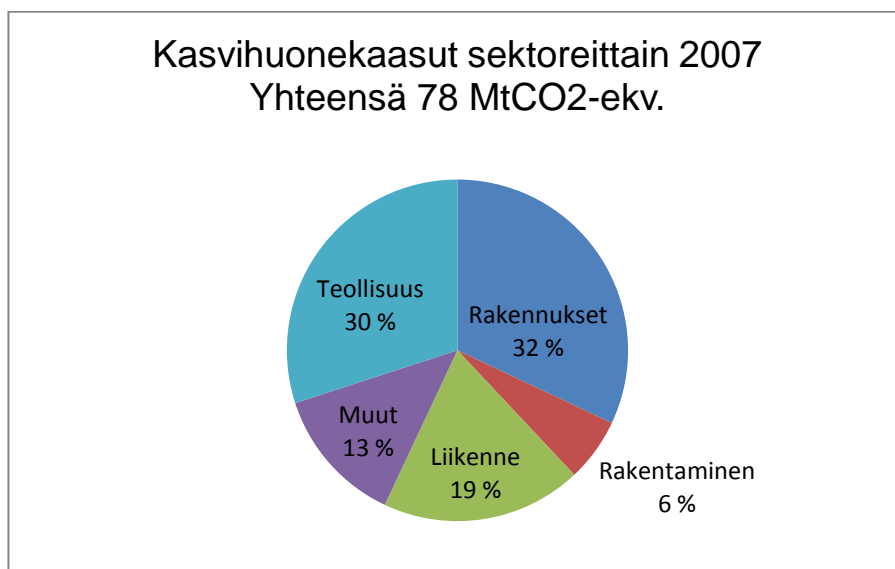
Yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä kuvaava tekijä on rakentamisen tiiveys. Tutkimuksilla (Lahti & Moilanen 2010, Vehviläinen et al 2010) on osoitettu, että alue- ja yhdyskuntarakenteella voi olla merkittävä vaikutus kasvihuonekaasupäästöihin. Yhdyskuntarakenteen valinnoilla voidaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Seututasolla yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja täydennysrakentaminen tuovat 10 - 15 prosentin vähennykset päästöihin ja asuntoaluetasolla haja-asutusalueilla sijainti- ja ra-

kennevalinnat ovat liikenteen osalta tuoneet 250 prosentin vähennyksiä hiilidioksidipäästöihin (Harmaajärvi 2005, 2). Koko Suomen tasolla päästöjen vähennys voi olla 2,3 miljoonaa CO₂-ekvivalenttonnia vuoden 2010 tilanteesta. Tämä on 15 prosenttia Suomen päästövähennystavoitteesta (Kioton pöytäkirja). Rakennetun ympäristön energiankulutuksesta liikenne ja rakennukset vastaavat suurintaosaa. (Harmaajärvi 2005.)

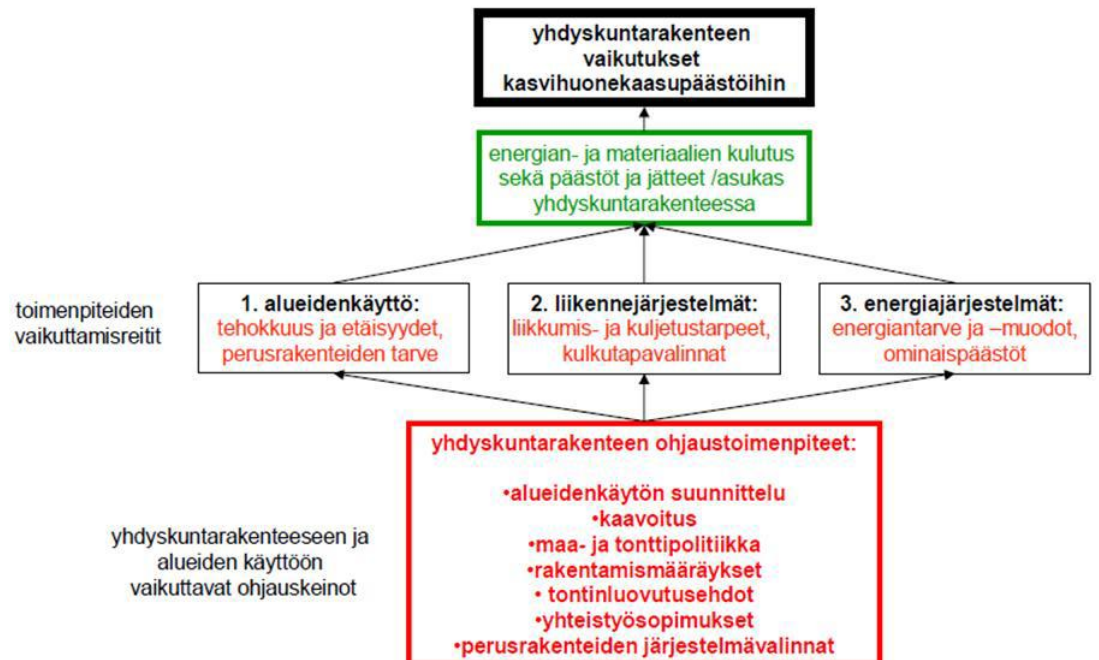


Kuvio 2. Energian loppukäyttö (ostettu) sektoreittain (Vehviläinen et al. 2010)

Yhdyskuntarakenteen aiheuttamat kasvihuonepäästöt tulevat rakennetun ympäristön ja siihen liittyvän liikenteen kautta. Rakennetun ympäristön osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on 57 % (Vehviläinen et al. 2010).

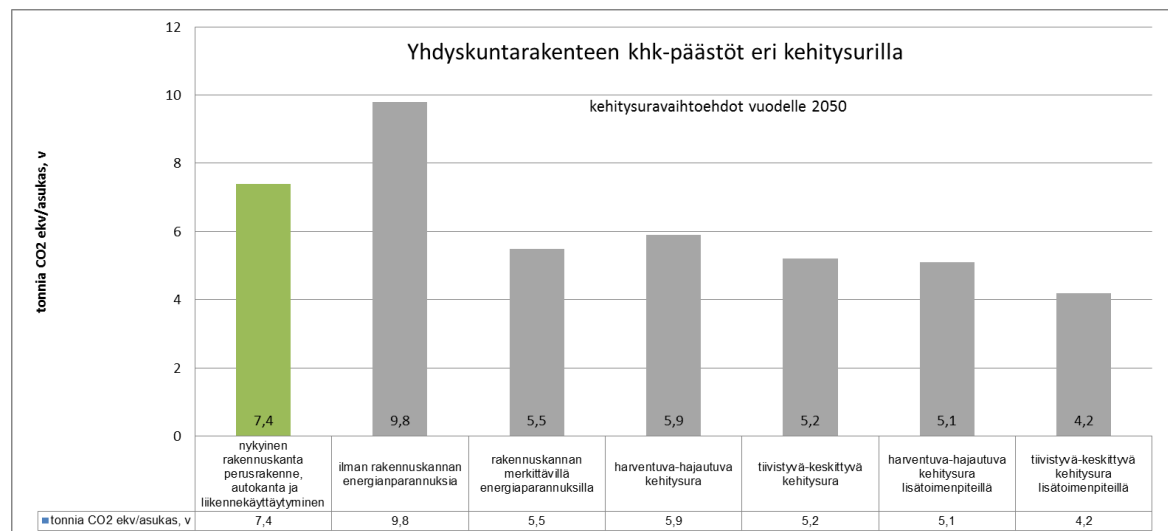


Kuvio 3. Kasvihuonekaasut sektoreittain (Vehviläinen et al. 2010).



Kuvio 4. Yhdyskuntarakenteen kasvihuonekaasuihin vaikuttaminen (Lahti & Moilanen. 2010)

Yhdyskuntarakenteen aiheuttamiin kasvihuonekaasupäästöihin voidaan vaikuttaa alueidenkäytön, liikennejärjestelmien sekä energiajärjestelmien kautta. (Lahti & Moilanen. 2010.)



Kuvio 5. Yhdyskuntarakenteen kasvihuonekaasupäästöt (Lahti & Moilanen 2010).

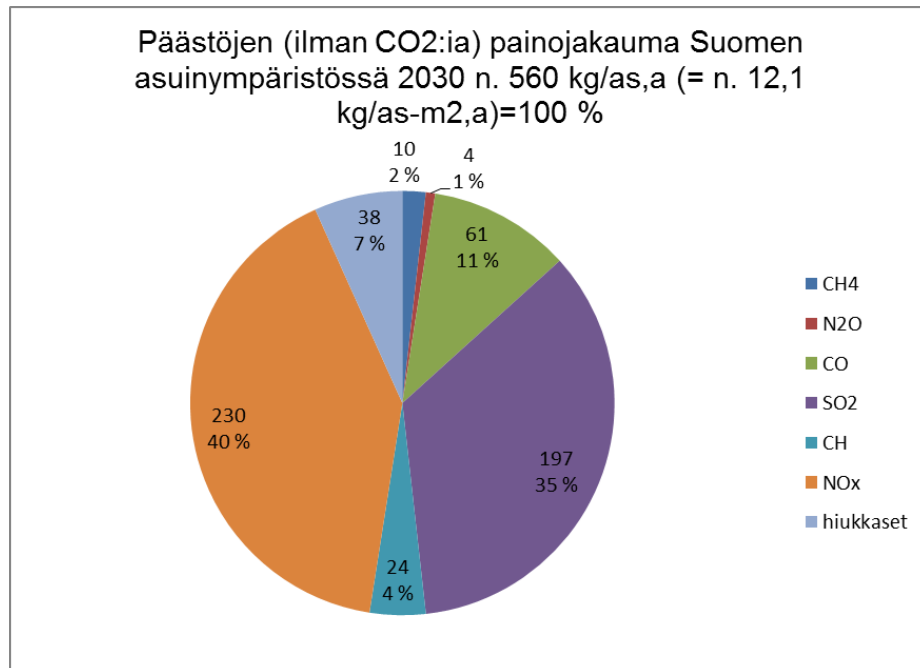
Teollisuusmaille on ollut tyypillistä alueiden keskittyminen ns. kasvukeskuksiin mutta toisaalta tämä on hajauttanut yhdyskuntarakennetta keskusten reunoilla ja ympärillä. Suomessa kehitys on ollut erityisen voimakasta. Hajautumista aiheuttaa alueella tapahtuva muuttoliike, ikärakenne ja asumisväljyyden kasvu.

Taajamien väljä rakentaminen on johtanut siihen, että työssäkäynti- ja asiointimatkat ovat pitkiä, mikä taas nostaa liikennekustannusten osuutta, lisää päästöjä ja eriarvoistaa kansalaisia sekä lisää autoriippuvuutta. Tulevaisuudessa yhdyskuntarakenteesta johtuvat kasvihuonekaasupäästöt vähenevät vaikka rakennuskannan tilavuus kasvaakin. Näihin on syytä energiatehokkuusinvestoinnit. Saavutettava vähennys on noin 5 % kokomaan kaikista päästöistä tai 6 % energiatuotannon päästöistä. (Lahti & Moilanen 2010.)

Rakennusten CO2-päästöt vuonna 2007, MtCo2-ekv.	Omakotitalot ja vapaa-ajan asuinrakennukset	Kerros- ja rivitalot	Palvelurakennukset	Yhteensä	%
SÄHKÖ					
Kuluttajalaitteet	1,5	1,1	1,3	3,9	20 %
valaistus	0,3	0,2	1,2	1,7	9 %
talotekniikka	0,3	0,3	0,5	1,2	6 %
jäähdytys	0,1	0,1	0,1	0,2	1 %
lämmityssähkö	2,1	0,5	0,6	3,1	16 %
KAUKOLÄMPÖ	0,2	3,4	2,6	6,3	32 %
POLTTOAINEET					
öljy	1,5	0,5	1,2	3,1	16 %
puu ja pelletti	0,2	0	0	0,2	1 %
YHTEENSÄ	6,2	6	7,5	19,7	100 %
%	31 %	31 %	38 %	100 %	

Kuvio 6. Asuin- ja palvelurakennusten sähkön ja polttoaineiden käytön aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2007. (Vehviläinen et al. 2010)

Viimeaikaisten tutkimusten (Vehviläinen et al. 2010, Lahti & Moilanen 2010) perusteella on pystytty selkeästi osoittamaan, että yhdyskuntarakenteen muutoksen ohjauksella voidaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Yhdyskuntarakenteen muutokset ovat hitaita ja näin ollen ohjaavien toimenpiteiden vaikutukset ovat pitkäkestoisia. Tiivistämällä yhdyskuntarakennetta on mahdollista tehostaa muiden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävien toimenpiteiden vaikutusta.



Kuvio 7. Päästöjen painojakauma Suomen asuinympäristössä (Lahti & Halonen 2007)

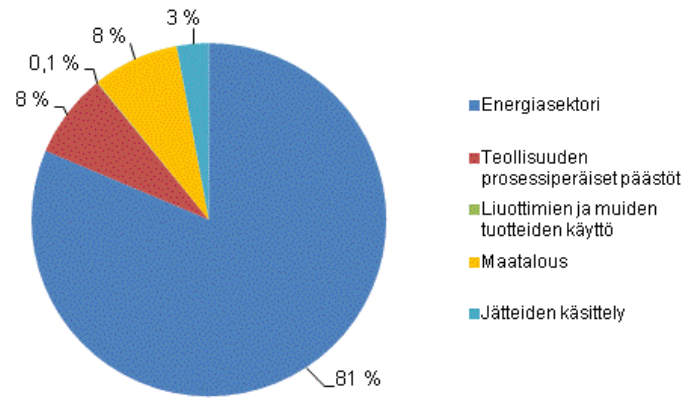
Yrityksen tai yhteiskunnan toimiminen kestävän kehityksen mukaisesti pitkällä aikavälillä tarkoittaa taloudellista vakautta, ympäristövaikutusten minimoinnin sekä sosiaalisten tavoitteiden ja odotusten mukaista toimintaa. (Heinonen & Halonen 2007,23)

Suomen ympäristökeskuksen vuonna 2011 tekemän tutkimuksen mukaan vähittäiskaupat sijaitsevat pääasiallisesti keskustoissa. Vuonna 2009 neljäkymmentäkuusi (46) prosenttia kaupan toimipaikoista sijaitsi kaupunkien keskusta-alueilla, alakeskuksissa tai maaseudun kuntakeskuksissa. Suurin osa (n.89 %) suurista kaupan rakennuksista sijaitsi 34 suurimmalla kaupunkiseudulla tai niiden lievealueella. Suurten tavaratalokaupan, erikoiskaupan ja päivittäistavarakaupan pois lukien tilaa vaativa kauppa rakennusten sijainti painottui keskustojen tai alakeskusten jalan-kulkuvyöhykkeelle. Tilaa vaativan erikoistavarakaupan ja moottoriajoneuvokaupan osalta sijoittumisessa on huomattavia eroja seutujen välillä. Kaupparakentaminen on 2000-luvulla painottunut suuriin yksiköihin. Viime vuosina lähes puolet uudesta myymälärakennusten kerrosalasta on rakennettu erittäin suuriin yli 10 000 kerrosneliömetrin rakennuksiin.

3.2 Liikenne

Liikenne on yksi merkittävimmistä yhdyskuntien energiankulutukseen ja ilmastonmuutokseen vaikuttavista tekijöistä. Se on yksi merkittävä päästölähteistä kasvihuonekaasuille. Vuonna 2000 liikenteen arvioitiin aiheuttavan 28 %:ia ihmisen aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä. Suomessa kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä 20 %:ia (pois lukien maankäyttö, maankäytön muutos ja metsätalous) johtuu kotimaan tieliikenteestä. Näistä 75 % tulee tieliikenteestä, 18 % vesiliikenteestä, vajaa 6 % ilmailukenteestä ja alle 2 % rautatieliikenteestä. (Liikennevirasto 2012.) Suomalaisien matkoista kolmasosa liittyy työhön, opiskeluun tai koulunkäyntiin. Vain vajaa kolmannes on asiointi- tai ostosmatkoja ja reilu kolmannes vapaa-ajan matkoja. Suuriosa näistä matkoista tehdään henkilöautolla. Henkilöautolla tehtyjen matkojen osuus on 58 % ja julkisilla kulkuneuvoilla (pääosin linja-auto) vain 8 %:ia.

Liikenteen aiheuttamat ympäristölliset vaikutukset voivat olla paikallisia, alueellisia tai globaaleja. Ympäristölliset paikallisvaikutukset ilmenevät pakokaasujen aiheuttamina välittöminä terveyshaittoina, elinympäristön muutoksina tai tieverkoston aiheuttamina estevaikutuksina. Alueellisesti autoilusta johtuva ympäristöhaitta voi olla pakokaasujen aiheuttama happamoituminen (typenoksidit). Globaaleina vaikutuksina liikenne ja yleensä autoilu aiheuttaa päästöillään ilmastonmuutosta (hiilidioksidi, typpioksiduuli ja metaani). Liikenteen kasvun hillitseminen ja siitä aiheutuneiden vaikutusten ylettyminen yli kuntarajojen edellyttää seudullista näkökulmaa, koska yksittäisissä kunnissa tehdyt ratkaisut ja niiden vaikutukset eivät noudata kuntarajoja (esim. seudullisesti merkittävä kauppa). Seudullinen suunnittelu ja toteutus asuntojen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisen suhteen on avainasemassa liikennemäärien sekä siitä aiheutuvien seurausvaikutusten vähentämisessä. Näitä ovat – kuntiin, asukkaisiin ja yrityksiin kohdistuvat liikennekustannukset, kuntiin ja valtioon kohdistuvat liikenneverkon rakentamis- ja kunnossapitokustannukset sekä liikenteen päästöt. (Koski 2008.)

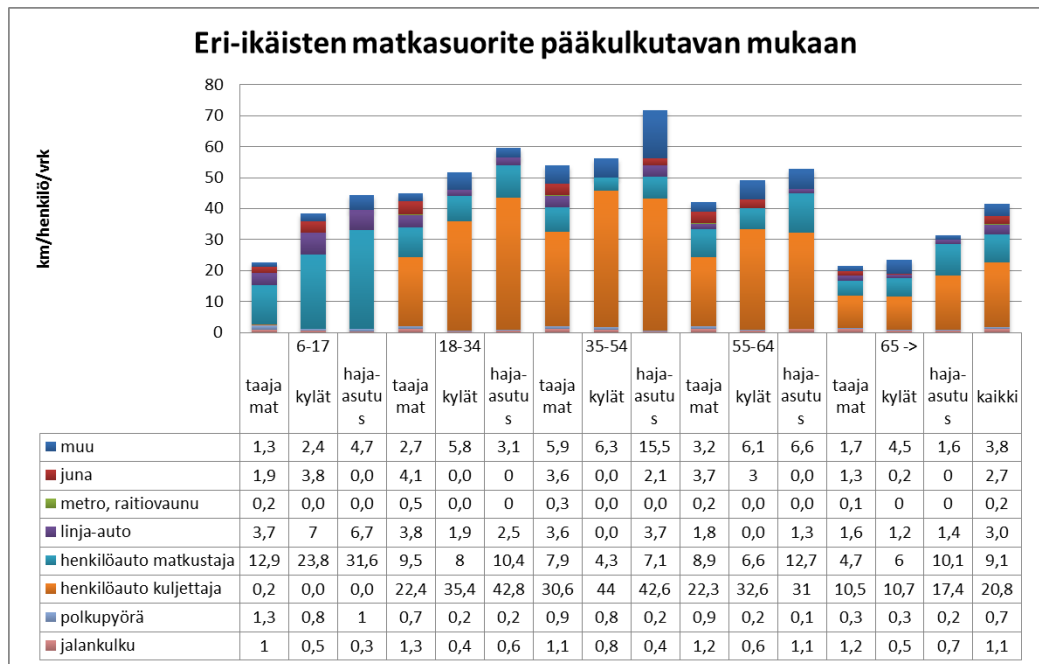


Kuvio 8. Suomen kasvihuonekaasupäästöt sektoreittain (Tilastokeskus 2011).

Pääosa kaupan aiheuttamista vaikutuksista heijastuu liikenteen kautta. Asiointi ja ostosmatkojen osuus henkilöliikenteestä on lisääntynyt (HLT 2012, 13). Liikenteellisten vaikutusten laajuuteen vaikuttavat kaupan yksikön toimiala ja koko sekä yksikön sijoittuminen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluverkkoon sekä liikenneyhteyksiin ja -verkkoon. Kaupan aiheuttamassa liikenteessä on huomioitava myös työmatkaliikenne sekä logistiikasta (tavarakuljetukset kauppoihin) aiheutuva liikenne. Liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat kohdistuvat ilmastonmuutokseen (kasvihuonekaasut), ihmisten terveyteen (pakokaasupäästöt, melu, tärinä) ja ympäristöön (pohjavedet, luonnonvarat, estevaikutus, tilantarve). (Ympäristöministeriö 2011.)

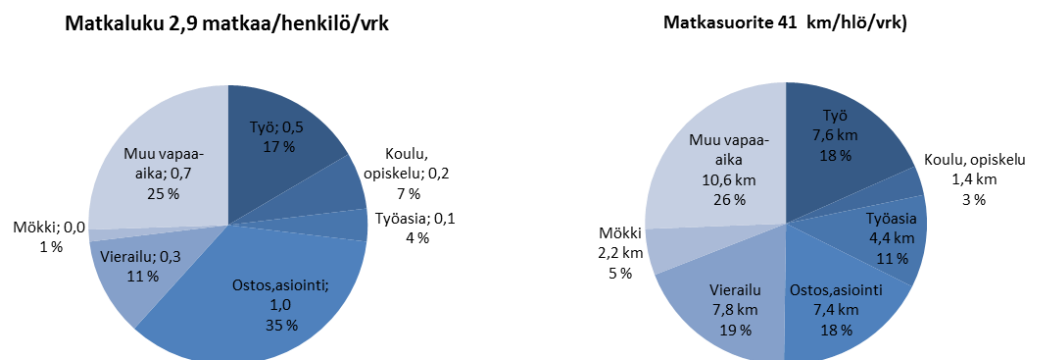
3.3 Kaupallisten palveluiden saavutettavuus

Kaupallisten palveluiden käyttöön ja valintaan voidaan vaikuttaa niiden saatavuudella ja saavutettavuudella (sijainti ja liikenneyhteydet). Saavutettavuuteen vaikuttavat etäisyys asunnosta, kulkureittien vaivattomuus ja turvallisuus sekä pidemmällä matkoilla joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet ja palvelutaso. Asiointi- tai ostosmatkojen suuntautumiseen kaupalliseen palveluyksikköön vaikuttavat yksikön koko, kilpailutilanne ja toimiala, palvelunkäyttäjän ajankäyttö, taloudellinen tilanne, elämäntilanne sekä fyysiset ominaisuudet (ikä, sukupuoli) ja kulkuyhteydet. Aluerakenteella on myös merkitystä eri-ikäisten liikkumiselle ja kulkutavan valintaan.



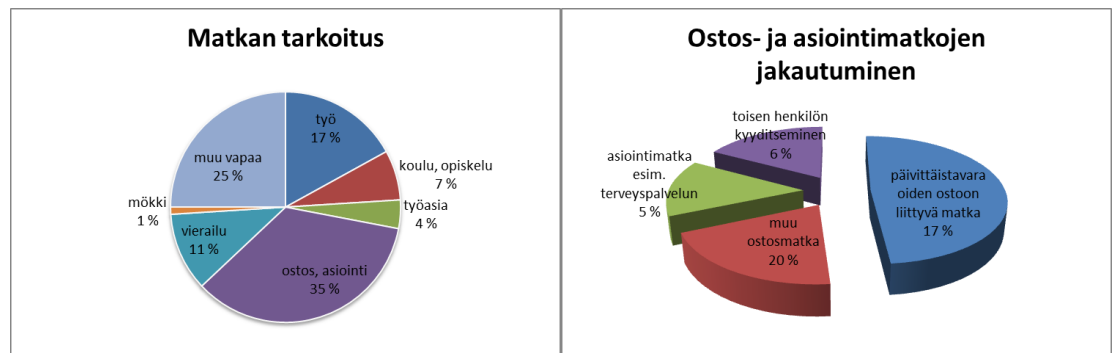
Kuvio 9. Eri-ikäisten matkasuorite taajamissa, kylissä ja haja-asutusalueella pääkulkutavan mukaan (HLT 2010-2011, 58).

Yhteydet asuntojen, työpaikkojen, palveluiden, vapaa-ajantoimintojen sekä virkistysalueiden välille järjestetään liikennejärjestelmän avulla. Päivittäisillä liikkumisrutiineilla on ratkaiseva merkitys liikenteen kokonaispäästöjä ajatellen. Ihminen tekee päivittäin useita liikkumiseen liittyviä valintoja kuten ajankohdan, määrän sekä erilaisia kulkutapavalintoja. Arkiliikuminen on usein rutiininomaista, jolloin kulkumuodot, määränpäättäjät ja matkajankohdat toistuvat. (Kalenoja 2002, 234.) Rutiineista huolimatta ihmisen liikkumiseen pystytään vaikuttamaan erilaisin keinoin kuten maankäytön suunnittelulla ja palvelujen ohjauksella (esim. kauppa).



Kuvio 10. Kotimaan matkojen matkasuorite, osuudet matkan tarkoituksen mukaan. (HLT 2010-2011, 25).

Kaupallisten palveluiden saavutettavuuteen kevyellä liikenteellä tulee kiinnittää erityisesti huomioita kaupan ohjauksessa. Ostos- ja asiointimatkoista suurin osa suuntautuu päivittäistavarakauppaan. Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten mukaan kaupan suuryksiköt tulee sijoittaa keskustoimintojen alueelle, mistä ne ovat helposti saavutettavissa kevyellä liikenteellä. Kaupallisten palvelujen saavutettavuus kevyellä liikenteellä on mahdollisimman hyvä, kun yhdyskuntarakenne on tiivis ja sekoittunut. Tällöin saadaan aikaan kevyen liikenteen (jalankulku ja pyöräily) kannalta paras ratkaisu. Välimatkat ovat tarpeeksi lyhyitä ja palvelut monipuolisesti saatavilla. Kulutavan valintaan kevyen liikenteen osalta vaikuttavat matkan pituus, liikenneverkon tiheys, suoruus ja selkeys sekä korkeus erot, sää ja ympäristön viihtyisyys. ((Lehtonen 2012, 28, Knoflacher 1995)).



Kuvio 11. Matkan tarkoitus ja asiointi- ja ostosmatkan jakautuminen (HLT 2010-2011)

Joukkoliikenteellä on tärkeä merkitys liikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen vähentämisessä samoin kuin palvelujen saatavuuden tasa-arvoistamisessa (taajamat ja aluekeskukset) sekä liikennejärjestelmän tehokkuuden lisäämisessä (Haapamäki 2010, 11).

Joukkoliikenteen käytettävyyteen vaikuttavat palvelutaso ja matkavastus. Palvelutasolla tarkoitetaan liikennemuodon houkuttelevuutta ja matkavastus on palvelutekijöiden ja matkakustannusten tulo. Kaupallisten palveluiden saavutettavuus joukkoliikenteellä toimii parhaiten, mikäli kaupallisten palveluiden läheisyydessä sijaitsee joukkoliikennesolmu. (Lehtonen 2012, 31-32).

Kaupallisten palveluiden palveluverkon harventuminen, koon kasvu ja sijoittuminen ovat johtaneet henkilöautohakuiseen toimintaan kaupallisten palveluiden saavutettavuudessa. Vaikka suomalaisten liikkumisesta vain kolmannes koskee ostos- ja asiointimatkoja on henkilöauto liikkumismuodoista käytetyin näillä matkoilla.

Huomattava potentiaali liikenteen hiilidioksidipäästöjen ja energiankulutuksen vähentämisessä on ihmisten matkustuskäyttäytymismuutoksilla. Liikenteen energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää jopa 5 – 10 % matkaketjujen uudelleen järjestämisellä ja liikkumisrutiineiden suunnittelulla. Monia liikkumiseen liittyviä valintoja säätelee asuinpaikka, työpaikan sijainti, palveluiden sijainti ja sekä tarjolla olevat joukkoliikennepalvelut ja auton omistus. Kaupallisten palveluiden sijoittamisessa tulisikin huomioida myös liikenteellisten seikkojen vaikutus, koska arkiliikkumisella on merkittävä vaikutus liikenteen kokonaispäästöjen kannalta. (Kalenoja 2009.)

3.4 Maankäytönsuunnittelu liikenteessä ja kaupan ohjauksessa

Liikenne ja maankäytön suunnittelu on kytköksissä toisiinsa usealla tavalla. Maankäytön suunnittelulla pyritään luomaan eheytyvä kestävä liikunnan yhdyskuntarakenne. Toimiva liikenne on perusedellytys ihmisten, yritysten ja alueiden kanssakäymiselle. Liikenteen sujuminen mahdollistaa elinkeinoelämän toimimisen, ihmisten sosiaalisten tarpeiden tyydyttymisen, sekä palvelujen ja kaupan toiminnan. Liikkuminen itsessään ei ole haitallista vaan siitä aiheutuvat haitat (päästöt, onnettomuudet, kustannukset ja tilantarve). Liikkumisesta aiheutuvia haittoja voidaan vähentää vähentämällä liikunnan tarvetta, teknologisin keinoin, tehostamalla liikennetarkoituksia, lisäämällä pyöräilyä ja kävelyä koneellisen liikunnan sijasta.

Suuria liikennevirtoja synnyttävät kohteet (kauppakeskukset, kaupalliset keskittymät tai suuryksiköt) tulee huomioida maankäytön suunnittelussa koska ne vaikuttavat merkittävästi liikenteen sujuvuuteen, liikenneturvallisuuteen, meluun ja päästöihin.

Suurmyymälän sijoittumisessa ratkaisevaa liikennejärjestelyjen ja sijoittumisen kannalta on sen koko ja toiminnot. Liikenteelliseltä kannalta selvitettäviä asioita ovat olemassa oleva tie- ja katuverkko (liittymäratkaisut, nopeusrajoitukset, raskaanliikenteen ja erikoiskuljetusten reitit) kevyenliikenteen väylät (kävelyn ja pyöräilyn pääreitit, eritasoyhteydet, teiden ylityskohdat ja –tarpeet, muut reitit sekä pyöräilypysäköintipaikkojen sijainti) ja joukkoliikenneyhteydet (reitit, vuoromäärät, pysäkit, liityntäpysäköinti sekä yhteydet pysäkeille).

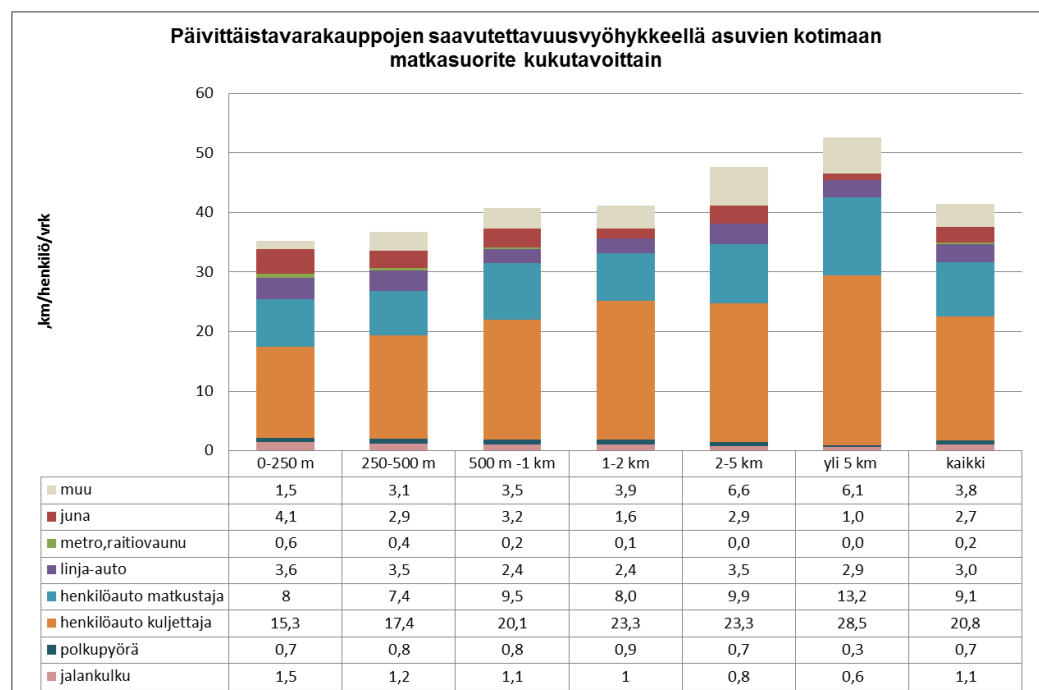
Kaupan yksikkökoon kasvun takia kaupan sijainnilla on huomattava merkitys ympäristöön ja yhdyskuntarakenteeseen. Tämän vuoksi kaupan ohjauksella halutaan turvata palvelujen saatavuus ja kestävä yhdyskuntakehitys sekä hillitä ilmastonmuutosta ja säilyttää kaupunkikeskustojen elinvoimaisuus. Ohjauksella ja sen tehostamisella varaudutaan myös ikääntyvän väestön tarpeisiin ja luodaan toimivan kilpailun edellytykset.

Pyrittäessä ekotehokkaaseen liikennesuunnitteluun on tunnistettava ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet, alueiden ja niiden elinkeinoelämän kehittymisen edellytykset ja odotukset ja pyrittävä samalla kehittämään liikenneoloja liikenneturvallisuuden, ympäristön ja taloudellisuuden kannalta. Liikenteen näkökulmasta yhdyskuntien kehittäminen kestävästi tarkoittaa liikennetarpeiden, meluhaittojen, ruuhkautumisen vähentämisen ja turvallisuuden parantamista. Autojen, pyörien ja liikennevälineiden ja autottomien asutokuntien osuus ovat perusteena maankäytön ja liikenteen suunnittelussa.

Liikennejärjestelmän suunnittelussa eri liikennemuodot sovitetaan käyttäjälähtöiseksi ja ekotehokkaaksi kokonaisuudeksi. Liikennesuunnittelulla halutaan optimoida liikennetarve, liikennemuotojen välinen jakauma, liikenteen toimivuus ja liikenneturvallisuus sekä tasa-arvoiset liikkumis-

mahdollisuudet. Haettavilla ratkaisuilla halutaan löytää kustannustehokkaita keinoja hallita liikenteen kasvua ja seurauksia sekä parantaa kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja vähentää aiheutuvia ympäristöhaittoja ja parantaa liikenneturvallisuutta. (Tiehallinto 2010, 13, Liikennevirasto 2011.)

Toiminnon sijainnarvioinnissa suhteessa yhdyskuntarakenteeseen voidaan käyttää ns. vyöhykejakoa, joka pohjautuu kulkutavan valintaan (Lehtonen 2012, 15). Vyöhykkeet kuvaavat eri alueiden yhdyskuntarakenteiden ominaispiirteitä ja liikkumistottumuksia (Ristimäki, 2011). Toimintojen sijoittuminen eri vyöhykkeille yhdyskunnassa vaikuttavat siihen kuinka paljon liikennettä syntyy. Vyöhykkeet auttavat kaupunkinen ja kaupunkiseutujen kasvusuuntien hahmottamisessa sekä liikenneväylästä tarpeiden määrittelyssä. Seudulliseen suunnitteluun, vyöhykeajattelu antaa uusia mahdollisuuksia, koska vyöhykeajattelu hyödyttää palveluverkon suunnittelua maankäytön, asumisen ja liikenteen sekä teknisen sektorin lisäksi. (Kurunmäki 2011, 62.) Vyöhykeperusteinen suunnittelun tavoitteena on vahvistaa alueiden vetovoimaa toimintojen sijoittumiseen ja samalla vahvistaa alueiden toimintaedellytyksiä sekä tehostaa sen liikennejärjestelmiä.



Kuvio 12. Päivittäistavarakauppojen saavutettavuusvyöhykkeiden kulkutavat (HLT 2010-2011, 91).

Hyvät liikenneyhteydet ovat olleet vaikuttamassa monien kaupunkien, taajamien sekä keskusten ja teollisuusalueiden sijoittumiseen. Liikenne tai liikenneväylät (tiet, vesireitit ja rautatiet) ovat vaikuttaneet maankäyttöön. Liikenneväylät, liikkumismahdollisuudet ja tietoliikenne mahdollistavat asutuksen siirtymisen kauemmaksi kaupunkikeskuksista, mikä asettaa haasteita joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen järjestämiselle sekä palvelujen saatavuudelle. Toisaalta väestön muuttaminen haja-asutusalueilta taajamiin ja keskuksiin laajentaa näiden alueita ja lisää yhdyskuntarakenteen hajautumista ja samalla liikennettä. Lisääntynyt liikenne aiheuttaa taloudellisia, ympäristöllisiä ja sosiaalisia ongelmia.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti maakuntakaavaa laadittaessa tulisi kiinnittää huomiota erityisesti tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen maakunnassa, kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin talouden ja ympäristön kannalta sekä toimintaedellytyksiin maakunnan elinkeinoelämälle.

Päivittäinen liikenne aiheutuu asuinpaikan, työpaikan, koulun, opiskelupaikan tai päiväkodin sekä kaupan asiointin vuoksi. Hyvin suunnitellulla maankäytöllä pystytään vaikuttamaan päivittäisliikenteen määrään alentavasti. Maakäytössä tulisi kiinnittää huomiota niin asuin-, työpaikkojen, opiskelu, koulu sekä päivittäistavarakauppojen sijaintiin ja saavutettavuuteen, koska ne vaikuttavat päivittäiseen liikkumistarpeeseen.

Nykyinen kehitys kaupan yksikkökoon kasvamisesta 2000-luvulla on johdanut niiden sijoittamiseen hyvien liikenneyhteyksien varrelle (kehätiet ja sisääntuloväylät, ulosmenoväylät) taajamien reunoille, jolloin potentiaalisten asiakkaiden määrä on suurimmillaan ja missä logistiset liikennejärjestelyt on helpoin toteuttaa ja jonne asiointiliikenne tapahtuu pääosin henkilöautoilla. Maankäytöllä ja sen suunnittelulla on merkittävä vaikutus liikenteen kysyntään. Maankäytön suunnittelulla voidaan vaikuttaa yhdyskuntarakenteen eheytymiseen ja tätä kautta kaupallisten- ja julkisten palveluiden tasapuoliseen saavutettavuuteen.

3.5 Ilmastonmuutoksen hillintä

Ilmastonmuutos on globaali ongelma ja sitä ei voida enää kokonaan pysäyttää mutta sen vaikutusta voidaan hidastaa. Maailmanlaajuinen ilmastomuutos johtuu pääosin kasvihuonekaasuista. Tällä hetkellä ihmisen toiminta voimistaa kasvihuoneilmiötä, mistä johtuen kasvihuonekaasujen määrä ilmakehässä kasvaa jyrkästi.

Maankäytön, liikenteen ja asumisen muodostaman monitahoisen kokonaisuuden suunnittelun haasteena on aikajänne. Suunnitelmien fyysinen toteutuminen yhdyskuntarakenteeksi on pitkä prosessi, joka muokkautuu hitaasti. Tämän vuoksi yhdyskuntarakenteen tarkastelu kokonaisuutena on tärkeätä.

Suomessa alue – ja yhdyskuntarakenteella on olennainen merkitys ilmastomuutoksen hallinnassa, koska muuttoliike on edelleen voimakasta, rakennusväljyys on suuri ja etäisyydet ovat pitkiä. Aluerakenne keskittyy elinkeinotoimintojen kehityksen ja muiden yhteiskunnallisten muutostekijöiden seurauksena mutta samalla yhdyskuntarakenne hajautuu kasvavilla seuduilla. Alue- ja yhdyskuntarakennetta ohjaamalla voidaan kasvihuonekaasupäästöjen määrää vähentää. Suurin vaikutus syntyy kun uusi rakentaminen sijoitetaan lähelle nykyisiä taajamia.

Yhdyskuntarakenteen muutoksen ohjaamisella on mahdollista vähentää huomattavasti kasvihuonekaasuja. Uudisrakentamisen tiukemmalla sääntelyllä, pystytään lisäämään aluetehokkuutta ja vähentämään infrastruktuurin rakentamistarvetta ja liikennemääriä. Tiivistyvä yhdyskuntarakenne voimistaa muita kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien toimenpiteiden vaikutusta niin, että yhteisvaikutus vuoden 2050 tilanteessa on 1,25 miljoonaa CO₂ ekvivalenttitonnia vuodessa (Lahti & Moilanen 2010).

Liikenteen hiilidioksidipäästöt on merkittävä ilmastonmuutokseen vaikuttava tekijä. Liikenteenkasvun hillitsemisessä merkityksellisiä seikkoja ovat turvallisten ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen edistäminen, matkaketjujen ja logististen ketjujen ja niiden solmukohtien toi-

mivuus sekä eheytyvä yhdyskuntarakenne. Koska liikenne on yksi merkittävä kasvihuonekaasujen lähde, on siihen vaikuttaminen, hyvä keino hillitä ilmastonmuutosta. Liikenteestä syntyviä kasvihuonekaasuja ovat mm. hiilidioksidi, typpioksiduuli ja metaani. Näistä merkittävin on hiilidioksidi määränsä vuoksi (yli 97 %:ia liikenteen kasvihuonepäästöistä). Suomen pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategian mukaiseksi tavoitteeksi liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämiseksi on asetettu -15 %:ia. (LVM 2009, 16,19).

Keinot, joilla liikenteen päästöjä voidaan vähentää, ovat liikennesuoritteisiin ja ajoneuvojen yksikköpäästöihin vaikuttaminen. Kysyntä- ja kulkutapavalintoihin voidaan vaikuttaa yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon kehityksen ohjauksella. Kestävät ratkaisut maankäytölle ja liikenteelle kuten eheytyvä yhdyskuntarakenne ja palvelurakenteen ohjaaminen (esim. kaupanohjaus) mahdollistavat niin joukkoliikenteen kuin kevyenliikenteenkin edistämisen. Liikkumista ja kulkutavan valintaa voidaan ohjata myös liikkumisen ja liikenteen ohjauksella sekä kuljetusten hinnoittelulla. Liikkumisen ohjausta tehdään pääasiassa tiedollisen ohjauksen, markkinoinnin ja palveluiden kehittämisen keinoin. Liikenteenhallinnan ohjausta voidaan tehdä mm. taloudellisin (verotus, tuet, maksut) ja maankäytöllisin (väylästäöt esim. kävelykadut, kevyenliikenteen väylät, joukkoliikenne kaistat, pysäköintipolitiikka yms.) keinoin. Kuljetusten hinnoittelu on myös keino vaikuttaa kulku- tai kuljetustavan valintaan ja tätä kautta päästöihin, niin joukkoliikenteen käytössä kuin tavarankuljetuksessa tarvittavassa logistiikassakin. Ajoneuvojen yksikköpäästöihin voidaan vaikuttaa tuotekehityksellä (ajoneuvo- ja moottoritekniikka) ja polttoaineilla (biopolttoainetavoite liikenteessä 2020 vähintään 20 %:ia)

Muita vaikutuskeinoja ovat ajoneuvokannan kehitys, polttoaineteknologian kehitys (toisen sukupolven biopolttoaineet) (LVM 2009,23), ajotapa (koulutukset esim. ammattikuljettajille) sekä taloudelliset ja muut ohjauskeinot.

Kaupan sijainninhjuksen yhteydessä tulisi kiinnittää huomioita erityisesti vaikutusten arviointiin. Liikenteellisessä arvioinnissa erityishuomio tulisi kiinnittää joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen käyttömahdollisuuksiin, koska näillä pystytään vähentämään henkilöliikenteestä aiheutuvia liikennehaittoja (ruuhkautuminen, päästöt ja parkkipaikkatilat). Lisäksi liikenteellisessä arvioinnissa tulisi kiinnittää huomioita kaupallisen toiminnon mahdolliseen laajentumiseen. Maakuntakaavatasolla kaupallisen toiminnon sijoittumisessa tulisi erityisesti tutkia toiminnon eri sijaintivaihtoehtojen vaikutuksia liikennesuoritteeseen.

Yhdyskuntarakenteen ja liikennesuunnittelun yhteensovittamista puoltavat myös liikenteen tilantarve. Kävelijä, polkupyöräilijä tai joukkoliikenne tarvitsevat tilaa 3-7 m² kun taas autoilija tarvitsee 75 m² hiljaisella nopeudella. Pysäköity auto tarvitsee 11 m² – kahdessa paikassa (kotona, työpaikalla, kaupassa) (Knoflacher 1995, Alku 2011.)

Tehokkain katutason liikennemuoto on raitiotie 22,000 hlö/h, jalankulku 19,000 mutta hitaampaa kuin raitiotie kun autoilun kapasiteetti on 2000 hlö/h <10 % raitiotien kapasiteetista. (Alku 2011.)

3.6 Tutkimuksen tarkoitus ja tutkimustehtävät

Tehtävässä tarkastellaan maankäyttö- ja rakennuslain mukaista maakäytön suunnittelujärjestelmään sekä lain 319/2011(laki maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta) vaikutuksia kaupan sijainninhjaukseen maakuntakaavoituksen näkökulmasta. Lisäksi tehtävässä tarkastellaan kaupan sijaintia yhdyskuntarakenteessa ja sen liikenteellisiä vaikutuksia maakuntakaavoituksen lähtökohdista. Sovelluksena yhdyskuntarakenteen ja liikenteellisten vaikutusten selvittämisessä sekä maakuntakaavoituksen käytäntöjen ja merkintöjen arvioinnissa on käytetty Pohjois-Pohjanmaan sekä Uudenmaan kaupan maakuntakaavoitusaineistoja.

Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen myötä maakuntien liitot laativat kaupanohjaukseen liittyvät kaupan maankuntakaavat, joita varten maakuntien liitot kartoittavat osakaskuntiensa nykytilanteen liiketilojen, asukasmäärien, työpaikkojen ja liikenteen suhteen sekä arvioivat alueiden ostovoiman kehitystä, jonka avulla hahmotetaan liiketilojen lisätarvetta alueen kunnissa ja keskuksissa.

Lakiuudistuksen keskeisenä tavoitteena on palvelujen saatavuuden ja saavutettavuuden turvaaminen. Muita uudistuksen tavoitteita ovat keskusta-alueiden aseman tukeminen kaupan sijaintipaikkana, tehtyjen ratkaisujen vaikutus asiointimatkoihin ja niiden liikenteelliset vaikutukset. Lisäksi tähän säännökseen sisältyy myös suuryksiköiden enimmäismitoitusta koskeva velvoite maakuntakaavoituksessa ja samoin kuin seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajan esittämistä koskeva velvoite.

Tutkimustehtävänä työssä ovat:

- 1) Selvittää maankäytön suunnittelujärjestelmää ja maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen vaikutusta kaupan sijainnohjaukseen maakuntakaavoituksessa
 - a. selvitetään kaupan maakuntakaavan käytännöt Pohjois-Pohjanmaan ja Uudenmaan alueiden maakuntakaavoituksessa
- 2) Selvittää kaupan yhdyskuntarakenteellisia ja liikenteellisiä vaikutuksia

4 Aineisto ja tutkimusmenetelmät

Raportti on toteutettu pääosin aineistotutkimuksena. Pohjatietona on ollut käytännöntason työharjoittelu Pohjois-Savon liitossa ja Varkauden kaupungin maankäytössä sekä kaavoitukseen liittyvä opintokokonaisuus Karelia ammattikorkeakoulussa sekä Pohjois-Savon liittoon harjoittelun aikana tehty raportti kaupan liikenteellisistä vaikutuksista kaupan maakuntakaavoituksen lähtötiedoiksi.

Tutkimuksessa käytetty aineisto on monipuolinen. Kaupan sijainninhjauksen osuuden perustana ovat toimineet maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999) sekä laki maankäyttö- ja rakennuslainmuutoksesta (319/2011) ja hallituksen esitys HE 309/2011. Lisäksi kaupan ohjauksen tausta-aineistona on käytetty ympäristöministeriön, valtioneuvoston ja muiden toimijoiden internet-aineistoja.

Kaupan sijainnin liikenteellisiä ja yhdyskuntarakenteellisiä vaikutuksia on käsitelty kestävän yhdyskuntarakenteen vaikutusten kautta sekä liikenteellisestä näkökulmasta, koska liikenne on yksi merkittävimmistä yhdyskuntien energiankulutukseen ja ilmastonmuutokseen vaikuttavista tekijöistä. Aineistoina on käytetty mm. aiheesta tehtyjä tutkimuksia kuten ”Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne ja kasvihuonepäästöt” ja Liikenneviraston ”Henkilöliikennetutkimus 2010-2011”.

Sovelluskohteena tulososiossa käytetyt Pohjois-Pohjanmaan ja Uudenmaan kaupan maakuntakaava-aineistot ovat liitojen internetsivuilla julkaistuja kaupan maakuntakaavoitukseen liittyviä aineistoja, kuten palveluverkkoselvitykset ja maakuntien liikennestrategiat.

Aineistoihin tutustuminen on aloitettu jo alakohtaisessa harjoittelussa kesän 2012 aikana, jolloin tehtävänä oli kerätä lähtötietoaineistoa Pohjois-Savon liitolle kaupan maakuntakaavoitukseen. Tuolloin tutustumiskohteina olivat Pohjois-Pohjanmaan liiton, Uudenmaan liiton sekä Etelä-Pohjanmaan liiton kaupan maakuntakaavaan liittyvät palveluverkkoselvitykset sekä hallituksen esitys kaupan maakuntakaavoituksen muutoksesta ja kaupan ohjaukseen liittyvät Ympäristöministeriön oppaat. Lisäksi taustamateriaalina on käytetty Pohjois-Savon liiton maakuntakaavoitusaineistoja sekä liiton asiantuntijoiden tietämystä.

Työn ensimmäisen kokonaisuuden tavoitteena on tuoda esiin maakuntakaavoitus alueellisen suunnittelun välineenä sekä vastata samalla tutkimustehtävään yksi: selvittää maankäytön suunnittelujärjestelmää ja

maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen vaikutusta kaupan sijainninhjaukseen maakuntakaavoituksessa.

Alueellisen maankäytön (maakuntakaavoitus) merkitys yhdyskuntarakenteellisten ja siinä erityisesti liikenteellisten seikkojen esiintuomisen tarkoituksena on havainnoida kaupallisen toiminnan sijoittumisen merkittävyys yhdyskuntarakenteesta aiheutuvista kasvihuonekaasupäästöistä sekä vastata samalla tutkimustehtävään kaksi: kaupan sijainnin liikenteelliset ja yhdyskuntarakenteelliset vaikutukset.

Tulososiossa käytettyjen kaupan maakuntakaava aineistojen pohjalta pyritään vastaamaan tutkimustehtävään 1a; selvitetään kaupan maakuntakaavan käytännöt Pohjois-Pohjanmaan ja Uudenmaan alueiden maakuntakaavoituksessa. Sovelluskohteiden aineistojen pohjalta on tuotu esille maakuntakaavoituksen käytäntöjä ja merkintöjä. Lisäksi käytettyjen kaupan maakuntakaava aineistojen perusteella on pyritty tuomaan esille se, kuinka käytännön tasolla yhdyskuntarakenteelliset sekä liikenteelliset seikat maakuntakaavoituksessa on huomioitu.

5 Tulokset

Seuraavassa on tarkasteltu Pohjois-Pohjanmaan ja Uudenmaan maakuntien kaupan maakuntakaavan palveluverkkoselvitysten sekä Pohjois-Pohjanmaan sekä Uudenmaan liittojen internet-sivustoilta löytyvien aineistojen avulla alueellisten, yhdyskuntarakenteellisten ja liikenteellisten seikkojen huomioimista kaupan maakuntakaavoituksessa. Lisäksi aineistossa on tuotu esiin maakuntakaavoituksen käytäntöjä ja merkintöjä, jotka sallivat kaupallisen toiminnan sijainnin maakunnan alueella.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainnin ohjauksen ja kaupan palveluverkon suunnittelun kannalta keskeistä sisältövaatimuksia maakuntakaavassa ovat maakunnan tarkoituksenmukainen alue- ja yhdyskuntarakenteelliset

ne, talouden ja ympäristön kannalta kestävät liikennejärjestelyt sekä maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytysten huomioiminen.

5.1 Kaupan maakuntakaava Pohjois-Pohjanmaalla

Pohjois-Pohjanmaa (ruots. Norra Österbotten) on Suomen maakunta, joka sijaitsee Suomen keskiosassa Pohjanlahden rannikolla. Pohjois-Pohjanmaalle on tyypillistä, jokilaaksot, merenrannikko, sisämaan vedentakaja-alueet, Koillismaan vaara-alueet. Joet, järvet ja merenrannikko ovat vaikuttaneet asutuksen ja kulkureittien sijaintiin. Pinta-alaltaan maakunta on Suomen toiseksi suurin (11,7%). Pohjois-Pohjanmaan maakunnan muodostaa 34 kuntaa, joiden alueella asuu 7,3 prosenttia koko maan väestöstä. Se on väkiluvultaan Suomen neljänneksi suurin maakunta. Se on Uudenmaan ja Pirkanmaan ohella väkiluvultaan nopeiten kasvava maakunta Suomessa. Maakunta on kaksijakoinen, sen länsiosa on tasaisempi ja kuntakeskusten väliset matkat ovat lyhyet kun taas itäisimmät osat ovat harvaan asuttuja ja välimatkat ovat pitkiä. Alueen pääkaupunki ja samalla asukasluvultaan suurin kaupunki on Oulu. Lisäksi merkittäviä väestökeskittymiä alueella ovat Kalajokilaakson kaupunkikeskustan alue, Raahen ja Kuusamon alue. (Valtiovarainministeriö 2013).

Pohjois-Pohjanmaan liitto käynnisti kaupan palveluverkkoselvityksen vuoden 2011 alussa. Palveluverkkoselvityksen tarkoituksena on toimia uudistettavan maakuntakaavan taustaselvityksenä. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,6.)

5.1.1 Kaavoitustilanne ja aluerakenne

Pohjois-Pohjanmaan maakuntavaltuusto hyväksyi maakuntasuunnitelman 2030 sekä maakuntaohjelman 2011-2014 kokouksessa 10.5.2010.

Maakuntasuunnitelman mukaan aluerakenteen rungon maakunnassa muodostavat alueellisten keskusten verkosto 1+3 periaatteella sekä ylimaakunnalliset kehittämisvyöhykkeet. Maakunnan aluerakenteen tasa-

painoisen kehittymisen turvaaminen edellyttää aluekeskuksena toimivan Oulun kaupunkiseudun lisäksi myös muiden keskusten (Koillismaan ja Raahen seutu, Oulun Eteläinen) kehittämistä ja kaupunki-maaseutu vuorovaikutusta. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,12-13.)

Kaupan sijoittumista on Pohjois-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaavassa ohjattu aluerakennetta koskevin merkinnöin ja aluevarauksin. Seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentamisen tavoitteena on, että ne sijoittuvat maakuntakaavan keskustatoimintojen-alueille. Keskustatoimintojen aluemerkinnot ovat:

”Oulun keskustatoimintojen alue (C-1). Merkinnällä osoitetaan Oulun kaupunkikeskustan palvelutoimintojen alue, johon sijoittuu keskustahakuista hallinto-, kauppa-, hyvinvointi- ja vapaa-ajan palveluja sekä asumista. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkö.

Keskustatoimintojen alue (C) Merkinnällä osoitetaan kaupunkikeskusten ja kuntakeskusten ydinalue, johon sijoittuu keskustahakuisia palveluja sekä asumista. Suunnittelussa ja kaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota ydinkeskustan rajautumiseen muuhun taajamaan nähden.

Keskustatoimintojen alakeskus (ca). Merkinnällä osoitetaan Oulun kaupunkiseudun aluekeskukset.” (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,14.)

Pohjois-Pohjanmaalla kaupan sijoittumista on ohjattu maakuntakaavan lisäksi seudullisesti Oulun seudun yleiskaavan yhteydessä. Kaava on vahvistettu vuonna 2005 ja sen laajennus 2007. Yleiskaavan mukaan vähittäiskaupan suuryksiköitä voidaan sijoittaa keskusta-alueille (C-1), kunta- ja aluekeskuksiin (C-2, C-3) sekä kaupallisten palvelujen alueelle (KM). Vuonna 2010 tehdyn Oulun seudun palveluverkkoselvityksen perusteella esiin on noussut yleiskaavan tarkastaminen kaupan osalta. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,16.)

Seudullisesti merkittäväksi vähittäiskaupan suuryksiköksi Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa on suositeltu määriteltäväksi päivittäistavarakaupat joiden alaraja on 3000 k-m² ja muu vähittäiskauppa 5000 k-m². Poikkeukset tähän ovat:

- Uuden Oulun kaupungin ja Kempeleen kunnan taajamatoimintojen alue, jossa päivittäistavarakaupan alaraja on 5000 k-m² ja muu vähittäiskauppa 10 000 k-m².
- Kuusamon, Raahen ja Ylivieskan taajamatoimintojen alue, jossa alaraja päivittäistavarakaupalle on 3000 k-m² ja muu vähittäiskauppa 7000 k-m². (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,76.)

Lisäksi kaupan sijainninhjausta koskevat periaatteet on suositeltu koottavaksi maakuntakaavassa yhteen yleismääräykseksi.

”Yleismääräyksessä esitettäisiin seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja sekä esitettäisiin keskeiset yksityiskohtaisempaa suunnittelua ohjaavat periaatteet ja tavoitteet. Lähtökohtana tulisi olla, että maakuntakaavassa määriteltävä seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja olisi voimassa koko maakunnan alueella.” (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,76)

Maakuntakaavan tuleva kaupan sijainninhjausta koskeva yleismääräys suositus olisi seuraava:

”Vähittäiskaupan suuryksiköt on sijoitettava tukemaan yhdyskuntarakennetta. Suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon tasapainoisen palveluverkon kehittäminen, olemassa olevien keskustatoimintojen alueiden kaupalliset palvelut ja niiden toiminta- ja kehitysedellytykset, yhdyskuntarakenteen muu kehitys sekä palveluiden hyvä saavutettavuus eri väestöryhmille. Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavan alueella merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja on päivittäistavarakaupassa 3 000 k-m² ja muussa vähittäiskaupassa 5 000 k-m² lukuun ottamatta

- Uuden Oulun kaupungin ja Kempeleen kunnan yhtenäistä taajamatoimintojen aluetta, jossa alaraja on päivittäistavarakaupassa 5 000 k-m² ja muussa vähittäiskaupassa 10 000 k-m² sekä
- Kuusamon, Raahen ja Ylivieskan taajamatoimintojen alueita, joissa alaraja on päivittäistavarakaupassa 3 000 k-m² ja muussa vähittäiskaupassa 7 000 k-m².” (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011, 77)

5.1.2 Asuminen, liikenne ja kauppa

Pohjois-Pohjanmaan väestö keskittyy Oulun seudulle, jossa asuu yli puolet (57%) maakunnan väestöstä. Tilastokeskuksen vuonna 2009 tekemän väestöennusteen mukaisesti Pohjois-Pohjanmaan väestömäärä lisääntyy 11 %:ia vuosina 2010-2030. Väestön ikääntyminen on yksi keskeinen seikka kaupan palveluverkon kehittämisessä. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011, 18.)

Vuonna 2011 Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun ja Keski-Pohjanmaan maakuntien alueelle on laadittu yhteinen liikennestrategia (KAKEPOLI). Liikennestrategialla ohjataan liikennejärjestelmien suunnittelua ja hankkeiden priorisointia. Pääpaino liikennestrategiassa on kansainvälisten, valtakunnallisten sekä merkittävimpien alueellisten liikenneverkkojen ja liikenteen hoidon kehittäminen. Strategiaan on eritelty resurssien kohdentamista varten kärkihankkeet, joihin resurssit kohdennetaan. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011.)

Kärkitehtävät ovat:

- ”Kaupunkiseutujen ja taajamien pyöräilyn laatukäytävien määrittäminen ja toteuttaminen
- Joukkoliikenteen palvelutaso
- Oulun lentoaseman kehittäminen kansainväliseksi kauttakululentoasemaksi ja muiden lentoasemien vuorotarjonnan kehittäminen Helsinkiin
- Kaupunkiseuduilla maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamiseen sitoutuminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi
- Perusväylänpidon rahoituksen turvaaminen (päätieverkon kunto, pienet alueelliset investoinnit, alemman tieverkon parantaminen ja talvimerenkulun turvaaminen)
- Väylähankkeet” (Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011.)

Maakunnan alueella toimi vuoden 2009 lopussa 301 päivittäistavaramyymälää. Asukaslukuun suhteutettuna Pohjois-Pohjanmaalla on yksi päivittäistavaramyymälä 1480 asukasta kohti kun se koko maassa oli vuonna 2009 1597 asukasta/päivittäistavaramyymälä. Tästä voidaan todeta, että Pohjois-Pohjanmaan päivittäistavarakaupan palveluverkko on asukasmäärään suhteutettuna kattavampi kuin koko maassa keskimäärin. Kasvava väestö ja ostovoiman lisääntyminen mahdollistavat kaupan

kehityksen Pohjois-Pohjanmaan maakunnan alueella. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,34.)

Pohjois-Pohjanmaan aluerakenteen tavoitteet 2030 on kuvattu. Näiden lähtökohtana Pohjois-Pohjanmaan kehittämiseksi on monikeskuksinen, verkottuva aluerakenne, jossa toimii korkealuokkaiset liikenneyhteydet. Kaupan tavoitetilän määrittämiseksi Pohjois-Pohjanmaan maakunnan alueelle on laadittu kolme vaihtoehtoista kehittämismallia, joita on arvioitu kaupan, alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikenteen näkökulmista. Kehittämismallit ovat seuraavat:

- vaihtoehto 1: ”Kauppa keskittyy Oulun seudulle”
- vaihtoehto 2: ”Kauppa vahvistuu alueellisissa keskuksissa”
- vaihtoehto 3: ”Pienempien palvelukeskusten vetovoima vahvistuu” (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,58.)

Kaikissa vaihtoehdoissa on lähtökohtana seuraavat seikat:

- ”valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- voimassa olevan maakuntakaavan kauppapaikat
- nykyinen yhdyskuntarakenne ja sen kehitysnäkymät
- nykyinen kaupan palveluverkko ja sen kehitysnäkymät
- vireillä olevat kaupan hankkeet
- potentiaaliset uudet kaupan sijoittumisalueet
- ostovoiman kasvu ja liiketilan lisätarve” (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,58.)

5.1.3 Kauppa keskittyy Oulun seudulle

Alueellisesti ja yhdyskuntarakenteen kannalta Oulun seudun vahvistuminen tuo esiin vahvan maakuntakeskus pohjaisen kehityksen mutta ei vastaa maakunnalle asetettuja maakunnan aluerakenteen kehittämistavoitteita muiden keskusten osalta (1 +3 periaate). (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,63.)

Ostovoiman kehitys mahdollistaa myös keskustan ulkopuolella sijaitsevan kaupan kehittymisen, jolla on mahdollista välttää keskusta-alueisiin kohdistuvat haitalliset vaikutukset. Muualla maakunnan alueella keskustahakuinen erikoiskauppa voi kehittyä keskusta-alueille liiketilan lisämäärän vähäisen tarpeen vuoksi. Yhdyskuntarakenteellisesti maakunnan erikoiskaupan sijoittuminen muualle kuin keskusta-alueille aiheuttaa yhdys-

kuntarakenteen eheyteen haitallisia vaikutuksia. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011, 63.)

Liikenteellisesti vaihtoehto 1 on koko vähittäiskaupan osalta liikennesuoritteeltaan suurin (3,3 milj. km). Vaihtoehdossa pitkien asiointimatkojen määrä on suuri ja seutujen sisäisen asiointiliikenteen määrä on pieni. Keskimääräinen asiointimatka vaihtoehdossa 1 on n.7,7 kilometriä. Vaihtoehto 1 mukainen kehitys voi jopa suunnata asiointiliikennettä maakunnan reuna-alueilta maakunnan ulkopuolelle. Liikenteen aiheuttamat hiilidioksidipäästöt ovat laskettu vuoden 2030 arvioksi, jotka ovat vaihtoehdossa 83 290 t CO₂ ekvivalenttia. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011, 68.)

5.1.4 Kauppa vahvistuu alueellisissa keskuksissa

Kehittämisvaihtoehdon toteutuessa parantuvat erikoiskaupan kehittämis- ja toimintaedellytykset (Oulu ja Ylivieska). Tämä mahdollistaa näillä seuduilla suuret kaupalliset investoinnit ja uusien toimijoiden sijoittumisen eri toimialoille. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,61.)

Alue- ja yhdyskuntarakenteellisesti vaihtoehto kaksi vastaa asetettuja maakunnan aluerakenteen kehittämistavoitteita (1+3). sekä kehittämisvyöhykkeiden päärakennetta. Toteutuessaan vaihtoehto kaksi vahvistaa maakunnan sekä alueellisten keskusten asemaa palveluverkossa. Mikäli keskustahakuisen erikoiskaupan kehittäminen keskusta vetoisesti ei onnistu vaikuttaa se haitallisesti yhdyskuntarakenteen eheytymiseen. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011, 63.)

Liikenteellisesti katsottuna vaihtoehto 2 kasvattaa eniten maakunnan ulkopuolelta Pohjois-Pohjanmaalle suuntautuvia asiointivirtoja. Kehittämisvaihtoehdon liikennesuorite on 3,2 miljoonaa kilometriä ja keskimääräinen asiointimatka on 7,4 kilometriä. Vaihtoehdon vuoden 2030 arvion mukaan liikenteen hiilidioksidipäästöt ovat 80 180 CO₂ ekvivalenttia. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011, 68.)

5.1.5 Pienempien palvelukeskusten vetovoima vahvistuu

Vaikka kauppa hakeutuukin suuriin maakunta-, alue- ja kuntakeskuksiin sijoittuu sitä myös pienempiin kuntakeskuksiin ja samalla kaupan tarjonta vastaa enemmän alueiden väestöpohjaa. Erikoiskaupan kehitys turvaisi päivittäistavarakaupan tarjontaa yli 5000 asukkaan paikalliskeskuksissa. Tämä vaihtoehto ei vastaa kuitenkaan kaupan viimeaikaista toimintalogiikkaa Pohjois-Pohjanmaan alueella. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,62.)

Aluerakenteellisesti vaihtoehto 3 perustuu eritasoisten keskusten kehittämiseen väestönmäärän perusteella. Tämä vaihtoehto mahdollistaa kehittämisyöhykkeisiin perustuvan aluerakenteen kehittämisen, mikäli kehittämisyöhykkeille sijoittuvat keskuksat pystyvät erikoistumaan ja kehittymään kaupallisessa palveluntarjonnassa. Positiivisena kehityksenä voidaan vaihtoehdossa nähdä kuntien myönteinen kehitys keskusten elävyyden lisääntymisen myötä. Negatiivisena kehityskulkuna vaihtoehdossa on etteivät pienet keskuksat ole tarpeeksi vahvoja erikoiskaupan keskittymiä ja näin ollen ne eivät houkuttele kehittämisen nykyisiä palveluita tai perustamaan uusia. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011,63-64.)

Liikenteellisesti arvioiden vaihtoehdossa 3 on vähittäiskaupan osalta pienimmät liikennesuoritteet. (3,1 milj. km), jossa seutujen sisäisen asiointiliikenteen määrä on suuri ja seuturajat ylittävä asiointiliikenne pieni. Keskimääräinen asiointimatka on vaihtoehdossa 7,2 kilometriä ja vuoden 2030 hiilidioksidipäästö arvio 77 621 CO₂ ekvivalenttia. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011, 68.)

Pohjois-Pohjanmaan liiton (2011) tekemien vaihtoehtoanalyysien perusteella kaikkien kehitysvaihtoehtojen mukaisesti liikennemäärät kasvavat mihin on syynä alueen yleiskasvu. Mistä johtuen tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen odotetaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä 10 %. Näistä päästöistä ostosmatkojen osuus on arviolta 10 – 15 prosenttia. Kaupallisten palvelujen saavutettavuus on Pohjois-Pohjanmaan tiheän palveluverkon vuoksi hyvä. 95 prosenttia Pohjois-Pohjanmaan väestöstä asuu tun-

nin ajomatkan päässä maakuntakeskuksen tai alueellisten keskusten kaupallisista palveluista. Mikäli saavutettavuudessa huomioidaan myös maakunnassa sijaitsevat pienemmät palvelukeskukset, sijoittuu lähes koko maakunnan väestö alle tunnin ajoetäisyyden päähän kaupallisista palveluista. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011, 41,68.)

Vaihtoehtojen taustalla olevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joissa korostetaan palvelujen saavutettavuutta henkilöautoliikenteen tarpeen vähäisyydellä sekä yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja alueidenkäytön suunnittelun tärkeyttä uusien asuin-, palvelu- ja työpaikka-alueiden suunnittelussa. Vaihtoehtomallien avulla Pohjois-Pohjanmaan liitto on analysoinut monitahoisesti kaupan sijoittumisen vaikutuksia sekä pyrkinyt kehittämään maakunnan kaupallisten palveluiden sijoittumista siten, että ne tukevat alueen tasapainoista ja monipuolista kehittymistä huomioiden alueelliset mahdollisuudet maakunnassa niin kaupan, asuminen kuin liikenteenkin suhteen.

Peilattaessa vaihtoehtoja eheytyvään ja ekotehokkaaseen yhdyskuntarakenteeseen, jossa ihmisten aiheuttama kulutus kuten asuminen, liikkuminen, ostaminen sekä palveluiden käyttö aiheuttaa kasvihuonekaasuja, on Pohjois-Pohjanmaan maakunnan kaupallinen kehitys haluttu keskittää keskustoihin periaatteella 1+3. Tekemissään selvityksissä Pohjois-Pohjanmaan liitto on huomionnut kaupallisesta toiminnasta tai sen kasvusta aiheutuvat yhdyskuntarakenteelliset ja liikenteelliset seikat ja niiden vaikutukset.

5.2 Kaupan maakuntakaava Uudellamaalla

Uusimaa (ruots. Nyland) on Suomen maakunta, joka sijaitsee Suomenlahden rannikolla. Alueelliselta laajuudeltaan Uusimaa on 2,7 % koko maan pinta-alasta. Uudenmaan alue on monipuolinen, josta löytyy kaupunkimaisia alueita, maaseutua samoin kuin saaristoakin. Maakunta voidaan jakaa neljään erilliseen osa-alueeseen, joita ovat: pääkaupunkiseutu, Kuuma-seutu (Helsingin seudun kehitysalue) Länsi-Uusimaa ja Itä-

Uusimaa. Uudenmaan alueella asuu 28 % koko maan väestöstä, mikä tekee siitä Suomen runsaslukuisemman ja tiheimmin asutun maakunnan. Maakunnan väestötiheys on kymmenisen kertaa korkeampi kuin Suomen keskiarvo. Maakunnan elinkeinorakenne on palveluvaltainen. Pääkaupunkiseutu yhdessä Keski-Uudenmaan kanssa muodostaa yhtenäisen taajamavyöhykkeen ja Itä-Uusimaa ja Länsi-Uusimaa muodostuvat erillisten kaupunkikeskusten ja pienten taajamien verkostosta. (Valtiovainministeriö 2013.)

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liittojen yhdistyminen vuoden 2011 alussa antaa mahdollisuuden tarkastella kaupan palveluverkkoa koko alueella yhtenä kokonaisuutena. Tarkoituksena on ohjata seudullinen vähittäiskauppa keskustatoimintojen alueelle. (Jylhä 2011, 2.)

5.2.1 Kaavoitustilanne ja aluerakenne

Maakuntahallitus hyväksyi kaavaehdotuksen 23.4.2012 ja asetti sen julkisesti nähtäville. Saatujen palautteiden perusteella kaupan ratkaisua tarkistettiin (keskustojen ulkopuolisen vähittäiskaupan suuryksiköt) enimmäismitoituksen ja suunnittelumääräysten osalta. (Uudenmaan liitto 2012,10.)

Perusrakenne ratkaisun mukaisesti merkitykseltään seudullinen vähittäiskauppa ohjataan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueelle. Ohjauksessa otetaan huomioon kauppa koskevat lainsäädännön muutokset sekä ohjataan merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista, mitoitusta ja ajoittamista liittämällä ne muuhun yhdyskuntarakenteen kehitykseen. (Uudenmaan liitto 2011, 2.) Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaan kaupan seudullisuuden raja vaihtelee 2000 – 3000 k-m² väillä riippuen kaupan laadusta ja alueesta. Vähittäiskaupan suuryksiköiden rajat on määritelty taajamatoimintojen alueelle, työpaikka-alueille (Tiva), muutoin seudullisuuden alaraja on 2000 k-m². (Uudenmaan liitto 2013,4).

Perusrakenteen valmistelun lähtökohtana ovat olleet

- rakennemallit ja niiden vaikutusarvioinnit
- lausuntopalautteet
- laaja vuorovaikutus
- valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet,
- maakuntaliittojen alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevat strategiset tavoitteet ja linjaukset,
- kuntien tavoitteet,
- rakenteen toimivuus ja ekotehokkuus
- metropolimaakunnan kilpailukyvyyn edistäminen. (Uudenmaanliitto 2010)

Maakuntakaavaluonnoksessa on 14 uutta merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköä ja taajama-alueiden ja keskustoimintojen määräksiä on täydennetty kaupan osalta. Maakuntakaavaratkaisu on vielä kesken ja täydentyy vielä muun muassa vaikutusarviontien myötä maakuntakaavaehdotukseksi. (Uudenmaan liitto 2011,3.) Nyt voimassa olevissa maakuntakaavoissa Uudenmaan maakunnassa on 74 aluetta, joille on mahdollista suunnitella seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa.

Maakuntakaavassa on oltava aina merkintä seudullisesti merkittävästä vähittäiskaupan suuryksiköstä. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava vahvistaa keskusta-alueita kaupan sijaintipaikkana aikaisempaa enemmän. Kaavassa osoitetaan merkitykseltään suuret vähittäiskaupan suuryksiköt, kaupan palveluverkon maakunnalliset periaatteet sekä määritellään vähittäiskaupan koon alarajat (seudullisesti merkittävä kauppa) ja osoitetaan suuryksiköiden enimmäismitoitus taajamatoimintojen sekä työpaikka-alueille.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava luonnoksen mukaisesti kaupan ohjaukseen liittyvät maakuntakaavamerkinnot ovat;







Keskustatoimintojen alue, valtakunnan keskus ei kaupan mitoitusta







Pääkaupunkiseudun aluekeskukset. Ei kaupan mitoitusta



Seutukeskus. Ei kaupan mitoitusta

	Kuntakeskus. Ei kaupan mitoitusta
	Kuntakeskus. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 30 000 k-m ²
	Kuntakeskus. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 20 000 k-m ²
	Alakeskus. Maakuntakaavakartalla ei esitetä alakeskuksia joiden kaupallinen mitoitus on paikallista. (Uudenmaan liitto 2013, 5-10.)

Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö

	Vahvistetuista maakuntakaavoista voimaan jäävät
	Uudenmaan 2.vaihem maakuntakaavassa esitetyt
	Taajamatoimintojen alue
	Työpaikka-alue (Uudenmaan liitto 2013,5-10.)

5.2.2 Asuminen, liikenne ja kauppa

Uudenmaan maakunnassa asuu noin 1,53 miljoonaa asukasta mikä on liki kolmasosa koko Suomen väestöstä. Väestön voimakas keskittyminen Helsingin metropolialueelle aiheuttaa yhdyskuntarakenteen hajautumista sekä liikenteen lisääntymistä. Väestön ikääntyminen ja ulkomaalaistaisen väestön ja maahanmuuttajaväestön keskittyminen seudulle lisäävät kehitystarpeita palvelutuotantoon. Metropolialueella on myös merkittävä vaikutus koko maan ilmastopoliittisten tavoitteiden toteutumisessa. Vuosien 2010-2030 välillä Uudenmaan maakunnan väkiluku tulee kasvamaan 17,1 prosenttia. Samoin kuin yli 75-vuotiaiden osuus, joita on (2010-2030) 5,9 prosenttia koko maakunnassa. (Valtiovarainministeriö 2013, 14.)

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan yhteinen liikennestrategia ULSA on maakuntien sekä niiden liikenteellisten toimijoiden näkemys liikennejärjestel-

män tavoitteista sekä kehittämistarpeista. Lähtökohtana strategiassa ovat alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat sekä niistä laaditut aiesopimukset. Liikennestrategia on jaettu neljään kokonaisuuteen, jotka ovat:

1. liikkumisen kysyntään vaikuttaminen
2. liikennejärjestelmän käytön tehostaminen
3. liikenneverkon kehittäminen
4. liikenneverkon laajennus- ja uusinvestoinnit (Uudenmaan liitto 2007,4-5.)

Kaupan nykyistä rakennetta Uudenmaan maakunnassa on mallinnettu rakennemallien avulla. Näiden tarkoituksena on toimia maakuntakaavoituksen apuna. Palveluverkon kehittämisessä ja sijainninhjauksessa on määritelty yleiset tavoitteet, joiden mukaan sitä kehitetään. Yleiset tavoitteet ovat:

- turvata kestävä yhdyskuntakehitys ja palvelujen saatavuus
 - o kaupunkien keskustojen elinvoimaisuuden säilyttäminen
 - o asuntoalueiden päivittäistavarakaupan edellytysten turvaaminen
 - o eri väestöryhmien palveluiden turvaaminen
- hillitä ilmastonmuutosta
 - o yhdyskuntarakenteen hajautumisen vähentäminen
 - o autoliikenteen vähentäminen
- luoda edellytyksiä toimivalle kilpailulle. (Uudenmaan liitto 2010,8.)

Vuoden 2007 lopulla alueella toimi 805 päivittäistavaramyymälää. Myymälöistä 62 % toimii pääkaupunkiseudulla, 20 % Helsinginseudun kehitysalueella, 11 % Länsi-Uudellamaalla sekä 7 % Itä-Uudellamaalla. (Uudenmaan liitto 2010,12.)

Pienten myymälöiden osuus kokonaismyyntimäärästä pääkaupunkiseudulla on 71 %. Vähittäiskaupan liiketilän lisätarve Itä-Uudellamaalla ja Uudellamaalla on päivittäistavarakaupan osalta 0,6 milj.k-m², erikoiskaupan osalta 3,6 milj.k-m²:iä. (Uudenmaan liitto 2010,46).

5.2.3 Sormimalli

Sormimallin tarkoituksena on keskittää kasvu asemaseuduille (vahvat keskukset), joissa elinkeinorakenne on monipuolinen. Työpaikka- sekä väestömäärien lisääntyminen nykyisiin keskuksiin sekä kehittyviin keskuksiin mahdollistaa isojen päivittäistavarakauppojen, monipuolisten eritoimialoilla toimivien erikoiskauppojen sekä kaupallisten keskittymien tai kauppakeskusten kehittymisen edellytykset. Mallin tarkoituksena on tuottaa uusia kaupallisia pääkeskuksia ja vahvistaa nykyisiä kaupallisia keskuksia. Uusi toiminta sijoittuu pääsääntöisesti kaupallisiin pääkeskuksiin. Niissä sijaitsee monipuolisia kauppapalveluita, keskustatoimintoja ja palveluita sekä tilaa vaativaa erikoiskauppaa niiden vaatimien toimintaedellytysten mahdollisuuksien mukaisesti muutoin omiin keskittymiinsä keskusten läheisyyteen. Hahmoteltuja sormimalleja on viisi (A, B1, B2, B3 ja C), joissa kaupan alueet ovat seuraavat: maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet, sekä vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnällä osoitetut alueet ja kaupan alueet. Mallin mukainen kaupan kehitys saattaa kiristää kaupan kilpailutilannetta joillakin aluilla. Kilpailutilanteen kiristymisen sekä kaupan yleisen kehittymisen vuoksi suuret kaupan hankkeet tulisi sijoittaa maakuntakaavojen nykyisille kaupan sijoittumisalueille tai rakennemalleissa osoitetuille uusille kaupan alueille huomioiden toteutusten ajoitukset. Sormimalli on kaupan sijoittumisen kannalta monipuolinen, koska kaupan sijoittumisalueet ovat jakautuneet tasaisemmin ja alueita on enemmän. (Uudenmaan liitto 2010, 21-51.)

Tässä mallissa muodostuu useita merkittäviä vahvistuvia tai uusia kaupallisia keskittymiä. Kaupan sijoittuminen suurimmille asemaseuduille tarjoaa kilpailukykyisen sijaintipaikan niin uusille kuin nykyisille kaupan yksiköille mutta se luo haasteita erikoiskaupan kehittymiselle. Sormimallissa uusien kaupan alueiden sijoittuminen maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueelle (asemaseudut) ei aiheuta hajautumista alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. (Uudenmaan liitto 2010, 21-51.)

Mallin mukainen kaupallisen toiminnan kehittyminen ei myöskään vähennä palvelujen saatavuutta eikä lähipalveluiden kehittymistä koska suuri

osa väestöstä sijoittuu kehittyville asemaseuduille ja pienempien asemaseutujen lähikaupat täydentävät palveluverkkotarjontaa. Asutuksen, työpaikkojen sekä uusien kaupan alueiden sijoittuminen asemaseuduille turvaa kaupallisten palveluiden saavutettavuuden hyvin kaikilla kulkumuodoilla edellyttäen että liikenne ja pysäköintijärjestelyt toimivat sekä kevyen ja joukkoliikenteen yhteydet ovat kunnossa. Yhdyskuntarakennetta tiivistävä sormimalli tukee kestävän liikkumisen periaatetta, koska se tuottaa pienimmät henkilöauton kulkutapaosuudet ja suoritteet sekä liikenteestä aiheutuvat hiilidioksidipäästöt. (Uudenmaan liitto 2010, 21-51.)

Liikenteellisesti sormimalleissa henkilöautosuorite on vähäisin 15 km. (Sormimalli A) ja uuden asutuksen hiilidioksidipäästöt vähenevät verrattuna nykyiseen. Lisäksi joukkoliikennevyöhykkeestä tulee hyvän palvelutarjonnanvyöhyke. Jalankulkuvyöhykkeen osuus pysyy ennallaan ja vyöhykkeellä asuvien suhteellinen osuus vähenee verrattuna nykyiseen. (Uudenmaan liitto 2010, 21-51.)

5.2.4 Silmukkamalli

Kaupallisten keskusten muodostuminen silmukkamallissa keskittyy ratasilmukoiden pienempiin asemaseutuihin. Tällöin kaupallinen keskus on pienempi kuin kaupallinen pääkeskus mutta sen kaupalliset palvelut ovat monipuolisia. Mallissa tarkoitettuihin asemaseutuihin syntyy edellytykset laadukkaisiin päivittäistavarakauppoihin (yli 2000 k-m²) sekä keskusta-hakuisiin erikoiskauppoihin ja tilaa vaativiin erikoiskauppoihin (liikepaikan sijainti, käytettävissä oleva tila yms.) Silmukkamallin kaupan alueet sijoituvat maakuntakaavan keskustatoimintojen alueille (nykyinen/laajennettu), vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnällä varustetut alueet sekä kaupan alueet. Lisäksi malli tukee jo olemassa olevien palvelujen säilymistä sekä mahdollistaa uusien ei seudullisesti merkittävien palvelukeskittymien perustamisen. Maakuntakaavoituksen kannalta mallin pohjalta huomioitavia alueita uusia kaupan alueita suunniteltaessa ovat aseman seudut sekä usean asemaseudun muodostamat vyöhykkeet. (Uudenmaan liitto 2010, 43-51.)

Silmukkamalli kaupallisen toiminnan kehittämismallina on suppeampi vaihtoehtojen suhteen kuin sormi- tai monikeskusmalli. Silmukkamallin mukaisessa kehityksessä osaan pienempiä asemaseutuja kehittyä edellytykset laadukkaille päivittäistavarakaupoille (yli 2000 k-m²). Mallissa pienet lähikaupat täydentävät päivittäistavarakauppojen tarjontaa asuinalueilla. Lisäksi malli mahdollistaa pienimuotoisen erikoiskaupan kehittämisen. Tilaa vaativa kappi sijoittuu omiin keskittymiinsä tai suurempiin keskuksiin. Mallin mukainen kehitys tukee nykyisten palveluiden säilymistä ja mahdollistaa ei seudullisesti merkittävien uusien kaupallisten palveluiden kehittämisen. (Uudenmaan liitto 2010, 43-51.)

Tämän mallin mukaisessa kaupan kehittämisessä uudet kaupan alueet sijoittuvat maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueelle. Mallin mukaisella kaupallisen toiminnan kehittämisellä ei ole epäsuotuisia vaikutuksia alue ja yhdyskuntarakenteen kehitykselle. (Uudenmaan liitto 2010, 43-51.)

Kaupallisen toiminnan sekä asutuksen ja työpaikkojen sijoittuminen mallin mukaisesti asemaseuduille mahdollistaa kaupallisten palveluiden saatavuuden kaikilla kulkumuodoilla edellyttäen julkisen liikenteen sekä kevyen liikenteen yhteyksien kunnossa olon sekä liikenne ja pysäköintijärjestelyjen toimivuutta. Silmukkamalli kaupallisen toiminnan kehitysmallina tukee kestävän liikkumisen periaatetta. Malli on kuitenkin ongelmallinen erikoiskaupan ostosmatkojen suhteen, koska kaupallisen toiminnan kehitys jakautuu pienille asemaseuduille, joiden edellytykset kattavan erikoiskaupan kehitykselle ei ole riittävät. (Uudenmaan liitto 2010, 43-51.)

Liikenteellisesti silmukkamallissa jalankulkuvyöhykkeen asukastiheys kaksinkertaistuu nykyisestä (2005) ja pääkaupunkiseudun jalankulkuvyöhykkeen osuus pysyy ennallaan. Kasvun vuoksi liikenteen päästöt ovat keskimääräistä suuremmat ja kaikki kulkumuodot huomioiden matkat ovat pitkiä sekä hyvää joukkoliikennevyöhykettä on vähän. (Uudenmaan liitto 2010, 43-51.)

5.2.5 Monikeskusmalli

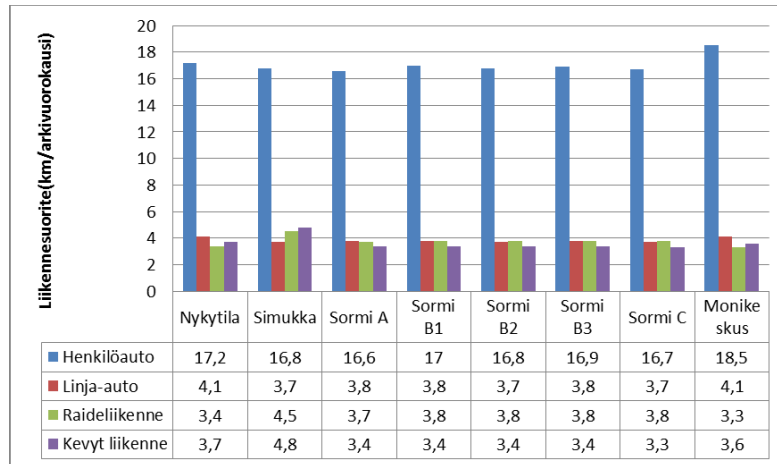
Monikeskusmallin perustana on, että Uudenmaan kehitys pohjautuu kuntien suunnitelmiin nykyisten asemakaava-alueiden kaavavarantojen täyttymisen ja uusien alueiden avulla. Tässä mallissa mahdollisia kaupan sijoittumisalueita ovat maakuntakaavojen keskustatoimintojen alueet, vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnällä osoitetut alueet, kaupan alueet sekä mahdolliset uudet kaupan alueet (10 kpl). (Uudenmaan liitto 2010, 45-51.)

Haja- ja kylävaihtoehdot eivät maakuntakaavallisesti poikkea oleellisesti kaupan rakenteen kannalta. Malli ei luo muiden mallin mukaisesti uutta alue- ja yhdyskuntarakennetta vaan kaupan kehitys jatkuu samalla tapaa kuin nyt. (Uudenmaan liitto 2010, 45-51.)

Tämän mallin mukaisessa kaupan kehityksessä uudet kaupan alueet sijoittuvat pääsääntöisesti maakuntakaavojen keskustoimintojen alueiden ulkopuolelle. Mallissa painotetaan yhdyskuntarakenteen täydentämistä, tiivistämistä ja eheyttämistä. Tämän mallin mukaisesti kaikki uusi kaupallinen toiminta sijoittuu olemassa olevaan tai kehittymässä olevaan yhdyskuntarakenteeseen tai sen läheisyyteen, jonka vuoksi epäsuotuisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ei tule, mikäli maankäyttö kehittyy suunnitellusti. Maakuntakaavoituksessa myönteistä kehitystä voidaan tukea kaavamääräyksillä. (Uudenmaan liitto 2010, 45-51.)

Monikeskusmallin mukainen kaupallisen toiminnan saavutettavuus on muita rakennemalleja huonompi ilman henkilöautoa. Lisäksi hajarakentaminen lisää henkilöauton käyttöä monikeskusmallissa. Malli tukee vähiten kestävästä liikkumisesta. (Uudenmaan liitto 2010, 45-51.)

Liikenteellisesti monikeskusmallissa jalankulkuvyöhykkeen osuus pysyy ennallaan. Uusi asutus monikeskusmallissa on erittäin autoriippuvaista, keskimääräinen autosuorite on 23 km (2035) ja lisäksi uuden asutuksen CO₂ päästöt kasvavat verrattuna nykyisiin keskimääräisiin päästöihin. (Uudenmaan liitto, Itä-Uudenmaan liitto 2010,18).



Kaavio 15. Keskimääräinen liikennesuorite (km/as/arkivrk) asukasta kohden kulkumuodoittain vuonna 2005 ja 2035 (Uudenmaan liitto, Itä-Uudenmaan liitto 2010)

Lähtökohtaisesti strategia vaihtoehdoissa on jo huomioitu valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet, joissa painotetaan palvelujen saavutettavuutta mahdollisimman vähäisellä henkilöautotarpeella, keskusten kehittämistä ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Uudenmaan liiton käyttämillä strategiamalleilla korostetaan keskustojen asemaa ja halutaan turvata palvelujen saatavuus kaikille väestöryhmille.

Verrattaessa vaihtoehtoja eheytyvään ja ekotehokkaaseen yhdyskuntarakenteeseen, jossa palvelut, liikkuminen sekä ostaminen aiheuttavat kasvihuonekaasuja on Uudenmaan maakunnan kaupallinen kehitys pyritty sijoittamaan siten, että alueellinen kilpailukyky sekä alueen vetovoimaisuus pystytään säilyttämään. Laajentuneesta aluetarkastelusta (liittojen yhdistyminen) johtuva kokonaisvaltainen toimintojen ja aluekehityksen hahmottaminen niin liikenteen, asumisen, työpaikkojen kuin kaupallisen palveluverkon sijoittumisenkin suhteen erilaisten mallien avulla antaa selkeän kokonaiskuvan maakunnan ja metropolialueen kehittymisen tavoitteista kaupallisten palveluiden suhteen. Liikenteellisestä näkökulmasta tarkasteltujen strategiamallien perusteella kaupan sijainnin ohjauksella maakuntakaavoituksessa pyritään tukemaan kestävän liikkumisen periaatetta ja näin ollen vähentämään liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä.

5.3 Tulosten tulkinta

Maankäytön ohjauksella ja suunnittelulla pyritään aikaansaamaan eheä kestävästi toimiva yhteiskunta, joka mahdollistaa asukkaiden tasapuolisen kohtelun niin liikkumisen kuin palvelujen saatavuuden ja saavutettavuuden suhteen.

Monitasoisella ja useammasta lähtökohdasta valvotulla maankäytön ohjauksella, pyritään saaman aikaan toimiva yhdyskuntarakenne, jossa huomioidaan paikalliset olosuhteet samoin kuin maakunnan ja valtakunnan etukin. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioiminen maakuntakaavoituksessa varmistaa maan tasapuolisen alueellisen kehittymisen.

Maakuntakaava on yleispiirteinen usean kunnan maankäyttösuunnitelma, jonka tehtävänä on valtakunnallisten, maakunnallisten ja seudullisten alueidenkäyttökysymysten ratkaiseminen. Alueidenkäytön pitkän aikaväin suunnitelmana toimivan maakuntakaavan merkitys vähittäiskaupan suuryksiköiden ohjauksessa korostuu kun laki maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta (319/2011) tuli voimaan. Maakuntakaavassa määritellään maakunnan ja sekä sen vaikutusalueeseen kuuluvien seutujen kaupallisen palveluverkon periaatteet, osoitetaan vähittäiskaupan suuryksiköt (seudullisesti merkittävät), esitetään seudullisesti merkittävien vähittäiskappojen osalta niiden alaraja sekä enimmäismitoitus riittävällä tarkkuudella.

Maakuntakaavoituksen ohjausvaikutuksessa korostuvat erityisesti seudullisesti merkittävien toimintojen kuten kaupan suurten yksiköiden ja liikenneväylien sekä yhdyskuntarakenteen sijoittumisen ohjaus. Kaupan sijainnohjauksella pyritään palveluverkon kestävään kehittämiseen. Kaupallisten toimintojen kestävää kehittymistä on keskusta-alueiden aseman vahvistaminen kaupan sijaintipaikkana sekä keskustojen elinvoimaisuuden lisääminen sekä eri väestöryhmien palvelujen turvaaminen, ilmas-

tonmuutoksen hillintä, yhdyskuntarakenteen hajautumisen estäminen ja autoliikenteen kasvun pysäyttäminen.

Toisaalta maakuntakaavoituksen sisältövaatimusten mukaisesti kaavan vaikutusalueelle sijoittuvalle elinkeinoelämälle on luotava toimintaedellytykset, jotka mahdollistavat kaupallisen toiminnan kehityksen, kuten tasapuolisen kilpailun. Seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryritysköiden sijoittuminen tulee tehdä siten, että tehtävät aluevaraukset tukevat kaupallisten palveluiden kehittymistä tulevaisuudessa ja mahdollistavat uusien toimijoiden tasapuolisen alalle tulon. Näillä toimilla pyritään saavuttamaan toimiva yhdyskunta sekä tasapainoinen elinympäristö kaavoituksen keinoin, jossa jokaisella kaavatasolla on oma tehtävänsä.

Kaupallisen palvelurakenteen tarkastelun maakuntakaavoissa tulee olla osa alue- ja yhdyskuntarakennetta. Kaupan suuryritysköiden sijoittumisella on yhdyskuntarakenteellisia vaikutuksia, jotka ylettyvät yli seutu- ja kuntarajojen.

Kaupan hankkeiden koon kasvu ja pyrkimys sijoittua yhdyskuntarakennetta hajauttavasti (reuna-alueet, sisääntulo- ja ulosmenoväylät) sekä näistä aiheutuva liikennetarpeen kasvu ovat syitä, joiden vuoksi kauppaa tulee tarkastella osana kehittyvää yhdyskuntarakennetta. Tutkimuksilla on osoitettu yhdyskuntarakenteella olevan vaikutusta ilmastonmuutokseen, mikä lisää seudullisesti merkittävien kauppojen sijoittumisen vaikutuksia.

Kaupan yksikkökoon kasvun vuoksi kaupan sijainnilla on huomattava merkitys ympäristöön ja yhdyskuntarakenteeseen, koska pääosa kaupan aiheuttamista vaikutuksista heijastuu liikenteen kautta. Kaupan toiminnan sijoittumisella yhdyskuntarakenteessa on suuri merkitys suoritettaviin asiointi- ja ostosmatkoihin. Väljä maankäyttö lisää ostosmatkojen pituutta ja aiheuttaa omalta osaltaan autoriippuvuutta ostosmatkoissa.

Liikenteen vaikutus ilmastonmuutokseen on merkittävä ja tämän vuoksi kaupallisten palveluiden sijoittumisella on suuri merkitys liikenteen sujumiseen, ruuhkautumiseen ja meluun sekä ilmastonmuutokseen.

Sovelluskohteina olevien maakuntien liittojen aineistot ovat kattavat arvioitaessa kaupan sijoittumista maakunnassa. On kuitenkin huomioitava, että maakuntakaava on maakunnan pitkän tähtäimen yleissuunnitelma, jolloin hankaluutena on kehityksen todellisen toteutumisen ennustaminen. Yleispiirteisellä ja lain kirjaimen mukaisella riittävällä tarkkuudella pysytään kuitenkin esittämään kunkin maakunnan kehittymisen tahtotila maakuntakaavalla. Tietyn aikavälin tehtyjen tarkastusten ja seurannan avulla maakuntakaavoitus on hyvä keino ohjata suurempien alueiden kehitystä.

Erilaisilla alue- ja yhdyskuntarakenteen malleilla sekä liikenteellisten seikkojen huomioinnilla ja laajoilla eritahojen tekemillä taustaselvityksillä kummassakin sovelluskohteessa on pystytty todentamaan kaupallisten palveluiden vaikutusta yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen, sekä tuomaan esille kaupallisten palveluiden sijoittumisesta mahdollisesti aiheutuvat vaikutukset.

6 Pohdinta

Maankäyttö- ja rakennuslain muutos kaupan ohjauksen osalta aiheuttaa monien selvitysten tekemistä sekä asioiden pohtimista monelta kannalta. Kaupan ohjaus niin maankäytön kuin liikenteenkin osalta on haastavaa nykyisessä nopeasti muuttuvassa yhteiskunnassa.

Kansainvälisten sopimusten (ilmasto) täyttäminen sekä kansallisten tavoitteiden saavuttaminen (VAT) ja toimivien ratkaisujen löytäminen kaupan ohjauksessa niin alueellisen kehityksen, kuin väestön tasa-arvoisuuden ja liikenteen sujumisen sekä toimivan yhdyskuntarakenteen kannalta on tulevaisuuden kehityksen vuoksi merkittävää, koska kaikki nyt tehdyt ratkaisut vaikuttavat ihmisiin ja elinoloihin kymmeniä vuosia eteenpäin.

6.1 Kaupan sijainninhjaus

Kaupallisten palveluiden tasapuolinen turvaaminen, kestävässä yhteiskunnassa tulee olla lähtökohtana kaupan sijainnin ohjauksessa, koska esimerkiksi ikääntyvä väestö asettaa palveluille ja niiden saavutettavuudelle aivan uudenlaisia haasteita tulevaisuudessa.

Maankäytönsuunnittelulla luodaan perusta yhdyskunnan toimivuudelle, aluerakenteen ja alueidenkäytön suunnittelu muodostavat pohjan elinkeinoelämän toimintaedellytyksille ja vaikuttavat ekologiseen kestävyys-teen ja ilmastonmuutokseen.

Kaupan maakuntakaavaa määriteltäessä tulisi kaupan alueille osoittaa riittävästi vaihtoehtoisia sijoittumispaikkoja yhdyskuntarakenteessa, huomioiden olemassa oleva palveluverkko. Sijaintipaikkojen määrittelyssä oleellista on arvioida yhdyskuntarakenteen tavoitteita kaupallisen toiminnan kilpailuedellytysten kanssa. Kaupan sijoittumisen ohjaus maa-

kunnan alueella tulisi pystyä toteuttamaan siten, että seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen ei vinouta seudullista kilpailukykyä ja näin ollen vahingoita alueellista (valtakunnallista) kehittymistä. Maakuntakaavoituksessa tulisi myös ottaa huomioon kaupan pitkän aikavälin kehittymistavoitteet. Tulevaisuudessa aluerakenteen kehittäminen huomioiden maan eri osien rakenteet ja vahvuudet on entistä tärkeämpää globalisaation, ilmastonmuutoksen ja taloudellisen erikoistumisen vuoksi.

Sijoittumisessa tulisi myös huomioida kaupallisen yksikön vaikutukset ympäristöön. Nykyisen käytännön mukaan kaupan suuryksikön sijoittumisessa käytetään vain harkinnanvaraisesti ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Kaupan suuryksikkö on kuitenkin vaikutuksiltaan varsin merkittävä, joten nykyistä tarkempi ympäristövaikutusten arviointi tulisi olla osana kaupallisen suuryksikön sijoittumista/rakentamista.

6.2 Maankäyttö ja liikennesuunnittelu

Maankäytön ja liikennesuunnittelun yhteistyöllä tulisi pyrkiä luomaan palvelurakenne, jolla pystytään saavuttamaan arjen toimivuus, palveluiden saavutettavuus ja elinympäristön laadukkuus. Eheällä ja monimuotoisella taajamarakenteella taataan asukkaiden tyytyväisyys sekä palvelujen laatuun kuin asuinympäristöönkin. Mahdollistamalla kaupallisten palvelujen saavutettavuus riittävällä joukkoliikennetarjonnalla ja kevyen liikenteen väylästäöllä, vaikutetaan samalla ihmisten liikkumistottumuksiin. Vaikuttamalla arkiliikkumiseen, liikkumisrutiineihin, pystytään vaikuttamaan liikenteen aiheuttamien päästöjen vähenemiseen, energiankulumiseen sekä liikkumiseen kuluvaan aikaan ja rahaan.

Pyrkimällä säilyttämään kaupalliset lähipalvelut ja keskustojen asema kauppapaikkoina pystytään vähentämään henkilöautoriippuvaista kehitystä yhteiskunnassa, vähentämään ostos- ja asiointiliikenteen aiheuttamia liikenne- ja ympäristöhaittoja sekä takaamaan tasa-arvo palvelujen

saavutettavuudessa. Haasteena kaupallisten palveluiden sijainnin ohjauksessa tulevaisuudessa tulee olemaan ikääntyvän väestön tarpeet kaupallisten palveluiden käyttäjinä sekä heidän liikkuvuuteensa liittyvät totumuksensa ja mahdollisuutensa.

Maakuntakaavan kaupan sijainnin ohjaus tulee korostumaan tulevaisuudessa väestön ikääntymisen, seudullisen kilpailukyvyn, toimivan yhdyskuntarakenteen sekä päästöjen vähentämisen vuoksi

7 Lähteet

Eduskunta. Maankäyttö- ja rakennuslaki 1999/132.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>

Haapamäki, T. 2010. Liikennejärjestelmän Emme-kuvauksen kehittäminen joukkoliikenteen tueksi. Aalto-yliopisto. Liikennetekniikka Yhd-71.

<https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/3214/urn100402.pdf?sequence=1>

Heinonen, S., Halonen, M. 2007. Ekotehokkaan maaseudun ja kaupunkiseudun kokeilumalleja. Teoriaa ja käytännön innovaatioita. Ekoseutumallit-hankkeen Raportti 2. ISBN 978-951-6355-5. Helsinki. Multiprint Oy.

http://virtual.vtt.fi/virtual/ekoseutu/ekoseutumallit_raportti2.pdf.

Jylhä, S. 2011. Uudenmaan 2. vaihemaakuntaavaluonnos, kaupan väliraportti. Kaupan rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen.

http://www.uudenmaanliitto.fi/files/3814/LUONNOKSE_N_VALIRAPORTTI.pdf.

Kainuun, Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan liikennestrategia. KAKEPOLI. 2011. Tiedote.

<http://www.keski-pohjanmaa.fi/tiedostot/Liikennestrategia.pdf>
25.8.2011

Kauppa.fi. Erikoiskauppa. 2012.

http://www.kauppa.fi/tietoa_kaupasta/toimialat/erikoiskauppa_6/2012. 6.7.2012

Kauppa.fi. 2012. Toimialat.

http://www.kauppa.fi/tietoa_kaupasta/toimialat/paevitta_eistavarakauppa_6/2012. 6.7.2012

Kalenoja, H. 2001. M2K0134 Yksilön vaikutusmahdollisuudet liikkumisen CO₂-päästöjen ja energiankulutuksen vähentämisessä. TTKK Liikenne- ja kuljetustekniikka.

http://virtual.vtt.fi/virtual/mobile/vuosikirja2001/24_k0134.pdf 2001.

Kontio, K., Santasalo, T. 2000. Ympäristöministeriö. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000. Opas 2. Oy Edita Ab. Helsinki 2000. ISBN 951-731-241-5

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=6282&lan=fi>.

Lahti, P., Halonen, M. 2007. Asuinympäristön muutos ja sen ekotehokkuus Suomessa 2000 – 2030. Arviointimallin kehitys ja soveltaminen kahdessa yhdyskuntarakenneskenaariossa: Nykykehitys ja kaupunkimaisen pientalon vaihtoehto. VTT Tutkimusraportti VTT-R-03399-06. Espoo

http://www.vtt.fi/liitetiedostot/cluster6_rakentaminen_yhdyskuntatekniikka/kulmakunta_vtt_loppuraportti_190406.pdf.

Lehtonen, P. 2012. Yritysalueiden liikenteellisten ja maankäyttöisten vaikutustenarvioinnin kehittäminen. Aalto-yliopisto. liikennetekniikka. Yhd-71.

http://civil.aalto.fi/fi/tutkimus/liikennetekniikka/opinnaytet/diplomityo_lehtonen_2012.pdf 3.3.2013.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009-2020. 2009.Ohjelmia ja strategioita 2/2009. ISBN 978-952-243-066-3. ISSN 1795-4037. Edita Prima. Helsinki.

http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=440554&name=DLFE-8040.pdf&title=Ohjelmia%20ja%20strategioita%202009 2009.

Liikennevirasto.2012. Ilmastonmuutos.

http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ymparisto_turvallisuus/vaylanpito_ymparisto/ilmastonmuutos 3.7.2012.

Liikennevirasto.2011. Maankäyttö.

http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/strategia/maankayton_suunnittelu 10.8.2012.

Liikennevirasto.2012. Määritelmät.

http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/konsulteille/henkiloliikennetutkimus/maaritelmat 12.7.2012.

Liikennevirasto. Pastinen, V., Rantala, A., Lehto, H., Nurmela, S. 2012. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä. 8/2012 Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010-2011. Tekninen raportti. ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664. ISBN 978-952-255-116-0. Helsinki.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2012-08_valtakunnallinen_henkiloliikennetutkimus_web.pdf 2012.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2009. Ohjelmia ja strategioita 2/2009. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009-2020. ISBN 978-952-243-066-3 ISSN 1795-4037. Edita Prima. Helsinki

http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=440554&name=DLFE-8040.pdf&title=Ohjelmia%20ja%20strategioita%202009

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2002. Yhteiskunnallisten kuljetuspalveluiden kehittäminen 2003.

http://www.transportal.fi/Hankkeet/elsa/tietopankki/tietopankki_pdf/YHKE.pdf.

MAL_verkosto. Alku, A. 2010..Liikenteen ja yhdyskuntarakenteen vuorovaikutus. Miksi liikutaan- kiinteistö- ja aluetalousnäkökulma.

http://www.mal-verkosto.fi/filebank/234-MAL_liikenne_yhdyskuntasuunnittelu_alku_13_10_2011.pdf 13.1.2013

- MAL-verkosto. Kurunmäki, K. 2011. Kaupunkiseutujen suunnittelu. Tulkintoja MAL-verkoston kentältä ja kentän laidalta 2010- 2011.
http://www.mal-verkosto.fi/filebank/254-netti_Kaupunkiseutujen_suunnittelu.pdf 13.1.2013
- MAL-verkosto. Vähäyylkkä K., Harvio S., Reittu S., Nurmi M., Tuimala A., Kenni M., Verronen V. 2012 Rajaton-hanke: Selvitys yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon yhteensovittamisesta. Loppuraportti.
http://www.mal-verkosto.fi/filebank/507-RAJATON_hankkeen_loppuraportti_20122012.pdf 19.12.2012.
- Oulun seudun ammattiopisto. 2012. Johdantoa
<http://www.okol.org/verkkokurssit/vapaastivalittavat/kau-pantietotekniikka/Johdanto/JohdantoAsia.htm> 15.7.2012
- Pohjanmaan liitto.2012. Kaupallisten palvelujen sijoittuminen Pohjanmaan maakunnassa. Selostus.
<http://www.obotnia.fi/fi/binaryviewer.aspx?MediaID=7005> 14.5.2012
- Pohjois-Pohjanmaan liitto. 2011. Pohjois-Pohjanmaan kaupan palvelverkko 2030. Loppuraportti.
<http://dynaweb.kiiminki.fi/dynasty/kokous/2011737-10-6402.PDF> 31.10.2011
- Pohjois-Savon Liitto. 2010. Pohjois-Savon maankuntakaava 2030. Maakuntakaavaselostus. Pohjois-Savon liiton julkaisu A:67. ISBN 978-952-5759-36-5. Kuopio.
- Pohjois-Savon Liitto. 2010. Maakuntavaltuuston 7.6.2010 hyväksymä Pohjois-Savon maakuntaohjelma 2011–2014. Pohjois-Savon Liiton julkaisu B:74. ISBN 978-952-5759-31-0
http://www.pohjois-sa-vo.fi/fi/psl/liitetiedostot/maakuntaohjelma/Mako_MKV_hyv_7_6_2010.pdf
- Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Koponen H.,Mörsky S.,K., Koistinen K. 2012. Raportteja 59/2012. Etelä- ja Pohjois-Savon maakuntien kasvihuonekaasutaseet 2010. ISBN 978-952-257-565-4. ISSN 2242-2854.
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=137521&lan=fi>.
- Päivittäistavarakauppa ry 2012. Päivittäistavarakauppa 2008-2009
http://www.ptv.fi/fileadmin/pty_tiedostot/Julkaisut/PTY_Vuosijulkaisu_2008-2009_lores.pdf 2012. 1.6.2012
- Päivittäistavarakauppa ry. 2012. Päivittäistavarakauppa 2011-2012.
http://www.ptv.fi/fileadmin/pty_tiedostot/Julkaisut/PTY_2011_12_vuosijulkaisu_web.pdf 2012 1.6.2012.
- Ristimäki M., Kalenoja H. 2011. Urban zone. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Uudellamaalla YM kevätneuvokki.
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=127123&lan=fi> 9.5.2011.

Santasalo T., & Koskela K. 2009. Tukkukauppa Suomessa 2009. ISBN 978-951-95645-8-6. ISBN 978-951-95645-9-3. Erweko Oy. Helsinki.

<http://www.pam.fi/fi/info/tilastotjatutkimukset/Documents/Tukkukauppa%20Suomessa%202009.pdf> .

Suomen Kauppakeskus ry. 2003. Kaupallisten keskusten määritelmät.

<http://www.rakli.fi/kky/ohjeitajasuosituksia/kaupallistenkeskustenmaaritelmät/> 15.7.2010.

Suomen virallinen tilasto (SVT):2012. Kasvihuonekaasut SSN=1797-6049. 2010, Liitekuvio 1. Kasvihuonekaasupäästöt Suomessa sektoreittain vuonna 2010. Helsinki: Tilastokeskus.

http://www.stat.fi/til/khki/2010/khki_2010_2011-12-13_kuv_001_fi.html 15.7.2012

Suomen Ympäristökeskus. Luonto ja luonnonvarat. Söderman Tarja. Ympäristö opas 109. Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi – kaavoituksessa, YVA-menettelyssä ja Natura-arvioinnissa. ISBN 952-11-1525-4. ISSN 1238-8602. Vammalan Kirjapaino Oy. Vammala.

Tilastokeskus.2012. Katsauksia 2012/1 Ympäristö ja luonnonvarat. Suomen kasvihuonekaasupäästöt 1990-2010. ISSN 1797-6103 = Katsauksia. ISBN 978-952-244-341-0

http://tilastokeskus.fi/tup/khkinv/suominir_2012.pdf 2012.

Suomen Ympäristökeskus. Ristimäki M. 2012. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet – urban zones.

https://syke.etapahtuma.fi/eTaika_Tiedostot/2/TapahtumanTiedostot/453/Yhdyskuntarakenteen%20vy%F6hykkeet%20Mika%20Ristim%E4ki.pdf 12.10.2011.

Suomen Ympäristökeskus. Rehunen A. 2011. Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen monikeskuksisuus ja kauppa –hanke.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=127639&lan=fi>
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=127639&lan=fi> 25.5.2011.

Tekniikan akatemia liikenneryhmä. Wahlgren, I., Bärlund, G., Lautso, K., Sihto S. 2011. Yhdyskuntarakenne, liikenne ja kasvihuonekaasupäästöt. Taustamuistio.

http://www.vtt.fi/inf/julkaisut/muut/2012/Wahlgren_TAF.pdf 23.11. 16.1.2013.

Tilastokeskus. 1012. Suomen virallinen tilasto (SVT): Kasvihuonekaasut ISSN=1797-6049. 2010, Suomen kasvihuonekaasupäästöt 2010 . Helsinki:

http://www.stat.fi/til/khki/2010/khki_2010_2012-04-26_kat_001_fi.html 29.6.2012.

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2008. Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia. Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle 6. päivänä marraskuuta 2008.

https://www.tem.fi/files/20585/Selontekoehdotus_311008.pdf 6.11.2008.

Tiehallinto.2011. Kohti ekotehokasta liikennejärjestelmää. Ympäristöohjelma 2010.

http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/ymparisto_turvallisuus/jarjestelma_ymparisto/TiehallinnonYmparistooohjelma_2010.pdf 20.1.2013.

Uudenmaan liitto.2010. Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Uudenmaan liiton julkaisuja E 111 – 2000. ISBN 978-952-448-313-1. ISSN 123-6811.

http://www.uudenmaanliitto.fi/files/2790/Kaupan_palveluverkko_Uudenmaan_ja_Ita-Uudenmaan_rakennemalleissa.pdf 15.7.2012.

Uudenmaan liitto. 2010.Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien 2035 Urban Zone liikkumisvyöhykkeet ja henkilöliikenteen vaikutusten arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 107 -2010.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=135002&lan=fi> 2.2.2012.

Uudenmaan liitto. 2012.Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, ehdotus. Kaavaselostus. Uudelleen nähtävillä 20.11. – 21.12.2012.

http://www.uudenmaanliitto.fi/files/5152/KAAVASELOS_TUS_uudelleen_nahtavilla_12.11.2012.pdf 15.2.2012

Uudenmaan liitto.2012. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, ehdotus. Merkinnät ja määräykset. Nähtävillä 14.5.2012-15.6.2012

http://www.uudenmaanliitto.fi/files/4664/merkinnat_ja_maaraykset_nahtaville_14052012.pdf 20.7.2012.

Uudenmaan liitto 2010 Kanerva-Vikman M. Kuntaseminaarit. Maakuntakaavan perusrakenteen valmistelu käynnissä.

http://www.uudenmaanliitto.fi/files/3068/Perusrakanteen_valmistelu_kaynnissa.pdf 10/2010.

Valtioneuvosto. 2008. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkastamisesta. Helsinki.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=94400&lan=fi> 13.11.2008

Valtiovarainministeriö. 2013. Pohjois-Pohjanmaan.

http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/03_kunnat/20120206Elinvo/16_Pohjois-Pohjanmaa.pdf 25.2.2013

Valtiovarainministeriö. 2013. Uusimaa.

http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/03_kunnat/20120206Elinvo/01_Uusimaa.pdf 27.2.2013.

Ympäristöministeriö. 2000. Alueidenkäytön osasto. Koski Kimmo.

Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000. Opas 4. 951-37-3393-9. 951-731-242-3. Oy Edita Ab. Helsinki.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=6279&lan=fi>

Ympäristöministeriö. 2008.Suomen ympäristö. 42/2008. Koski Kimmo. Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne. ISBN 978-952-II-3258. ISSN 1796-1637. Edita Prima Oy. Helsinki.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=92843&lan=sv> .

Ympäristöministeriö. 2004. Alueidenkäytön osasto. Ympäristöopas 115. Kauppa kaavoituksessa. Edita Prima Oy. Helsinki. ISBN 952-11-1783-4.

<http://www.environment.fi/download.asp?contentid=23542&lan=fi>.

Ympäristöministeriö. Haapanala, A. 2010. Ympäristöministeriön raportteja 16/2010. Rakennetun ympäristön suhde. YVA-lain ja maankäyttö- ja rakennuslain suhde. ISSN 1796-170X. ISSN 1796-170X.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=121140&lan=fi>

Ympäristöministeriö. Lahti P. Moilanen P. 2010. Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne ja kasvihuonekaasupäästöt. Kehitysvertailuja 2005-2050. Suomen ympäristö. 12 / 2010. Edita Prima Oy. Helsinki. ISBN 978-952-II-3767. ISSN 1796-1637.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=120281&lan=fi>.

Ympäristöministeriö.2007. Ympäristöministeriön raportteja 26/2007. Kaupan ja kilpailun työryhmän raportti. ISBN 978-952-11-2921. ISSN 1796-170X. Edita Prima Oy. Helsinki.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=78663&lan=fi>.

Ympäristöministeriö. Koski K. 2008Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne. Suomen ympäristö 42 / 2008. ISBN 978-952-II-3258. ISSN 179-1637. Edita Prima Oy. Helsinki.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=92843&lan=sv>.

Ympäristöministeriö.2011. Ympäristö.fi. Liikenteen suunnittelu.

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=6770&lan=fi>
17.7.2012

Ympäristöministeriö.2011.Ympäristö.fi. Liikenteen ympäristöhaitat.

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=10620&lan=fi>
17.7.2012.

Ympäristöministeriö.2004. Ympäristöministeriön esite. Maakuntakaava. Soprano Communications Oy

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=23555&lan=fi> 20-6.2012.

Ympäristöministeriö.1999. Maankäyttö- ja rakennusasetus 1999/895

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990895>.

Ympäristöministeriö. 2012.Ympäristö.fi. Maankäytön suunnittelu.

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=4015>
8.11.2012.

Ympäristöministeriö. Maankäyttö- ja rakennuslaki opas 10. Maakuntakaavamerkinnot ja – määräykset. Helsinki.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=4313&lan=fi> 2003.

Ympäristöministeriö. 2000. Maankäyttö- ja rakennuslaki opas 2000.

Opas 4. Kaupan suuryksiköiden vaikutusten selvittäminen ja arviointi. ISBN 951-37-3393-9 (nid.), 951-731-242-3. Oy Edita Ab. Helsinki.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=6279&lan=fi> 15.6.2012.

Ympäristövaliokunnan mietintö 7/2004 vp – HE 164/2003 vp. Tarkastettu versio 2.0. Eduskunta

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/ymvm7_2004_p.shtml 23.4.2004 5.2.2013

Ympäristöministeriö. 2008. Ympäristöministeriön raportteja 19/2008. Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia. Ympäristöministeriön sektoriselvitys. Ympäristö.fi. ISBN 978-952-11-3146-2. ISSN 1796-170X. Helsinki.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=86191&lan=fi> (

Ympäristöministeriö. 2009. Ympäristöministeriön raportteja 21 7 2009. Rakennetun ympäristön osasto. Kaupan sijainninhajauksen arviointityöryhmän raportti. ISSN 1796-170X. Edita Prima Oy. Helsinki.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=109021>.

Ympäristöministeriö. Yrjölä, A. 2009. Ympäristöministeriön raportteja 2/2009. Selvitys seudullisista kaupan hankkeista 2008. ISBN 978-952-11-3349-7. ISSN 1796-170X. Helsinki.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=97692&lan=fi>.

Ympäristöministeriö. 2009. Ympäristö.fi. Tarkastetut valtakunnalliset aluidenkäyttötavoitteet voimaan maaliskuun alusta.

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=314520&lan=fi&clan=fi> 26.2.2009.

Ympäristöministeriö. 2012. Ympäristö.fi. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=313257&lan=fi&clan=fi#a0> 4.5.2012.

Ympäristöministeriö. 2012. Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus. Luonnos.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=139238&lan=sv> 10.10.2012.