STRAFICA

Kaupan hankkeiden vaikutusten arviointi asemakaavoitusta varten

7.5.2013

Sisältö

Alkusanat 2

1. Kaavoitustilanne 3
   - Itä-Uudenmaan maakuntakaava (2010) 3
   - Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava 3
   - Yleiskaavat 3
   - Asemakaavat 5
2. Väestö ja ostovoima 6
   - Väestömäärä ja väestöennuste 6
   - Ostovoima ja ostovoiman kasvuarvio 7
3. Kaupan nykytila 8
   - Päivittäistavarakaupan myymäläverkko 8
   - Erikoiskaupan myymäläverkko 9
   - Porvoon kaupungin kaupan keskittymät 12
   - Ostovoiman siirtymä 13
   - Liiketilan laskennallinen lisätarve 14
4. Tarkasteltavat hankkeet 15
   - Lähtökohta 15
   - Tarkasteluvaihtoehto 1 15
   - Tarkasteluvaihtoehto 2 16
5. Vaikutusten arviointi 18
   - Vaikutukset kauppaan ja palvelurakenteeseen 18
   - Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen 22
   - Vaikutukset palvelujen saavutettavuuteen 24
   - Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen 26
   - Muut vaikutukset 37
   - Vaikutusten arvioinnin yhteenveto 38
6. Toimenpide-ehdotuksia 40
   - Tarmola 40
   - Gammelbacka ja Kevätkumpu 40
   - Kuninkaanportti 40
   - Keskusta 41
   - Muu asuinalueet 41
7. Lähdeluettelo 42

Alkusanat

Tehtävänä oli arvioida Porvoon kaupan hankkeiden vaikutuksia ja esittää toimenpide-ehdotuksia kaupan kehittämisestä. Lähtötietoaineistoina työssä hyödynnettiin aiemmin tehtyjä kaupan selvityksiä (Porvoon kaupunki 2011 ja Uudenmaan liitto 2012), mutta tuotettiin myös uutta tietoa vaikutusten arvioinnin pohjaksi. Selvityksen pääpaino oli päivittäistavarakaupan ratkaisujen ja vaikutusten arvioinnissa, mutta työssä arvioitiin myös erikoiskaupan kehittämisen edellytyksiä.

Selvitys tehtiin Porvoon kaupungin toimeksiannosta. Työtä ohjasi kaupungin edustajista koottu työryhmä, johon kuuluivat Eero Löytönen, Maija-Riitta Kontio, Antero Antila, Pekka Mikkola ja Hanna Linna-Varis. Selvityksestä vastasi projektipäällikkönä FM Kimmo Koski sekä liikenteeseen ja liikkumiseen koskevilta osiltaan DI Hannu Pesonen ja DI Osmo Salomaa Strafica Oy:stä.

1. Kaavoitustilanne

Itä-Uudenmaan maakuntakaava (2010)

Itä-Uudenmaan maakuntakaava kattaa entisen Itä-Uudenmaan maakunnan alueen. Vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnällä osoitetaan vähintään seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden, joiden pinta-ala on yli 2 000 kem^2 (MRL 114 § määrittelemä kaupan suuryksikkö), sijainti keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Suunnittelumääräyksen mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden toteutuksen ajoituksessa on otettava huomioon koko maakunnan ja kuntien palvelurakenteen tasapainoinen kehittäminen. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan sijoittaa yksi tai useampi vähittäiskaupan suuryksikkö.

Ympäristöministeriölle vahvistettavaksi jätetyssä maakuntakaavassa uusia vähittäiskaupan suuryksiköitä olivat Porvoon Kuninkaanportti, Porvoon Tarmolan ja Pernajan Vanhakylän alue. Loviisan vähittäiskaupan suuryksiköt on merkitty toteavasti kaavaan. Uuden Valkontien risteyksessä oleva kaupan suuryksikkö on selvitetty yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä. Määrlahden suuryksikkö on olemassa oleva kaupan yksikkö.

Ympäristöministeriö vahvisti kaavan helmikuussa 2010 lukuun ottamatta Porvoon Kuninkaanportin vähittäiskaupan suuryksikön aluevarausta, Loviisan Määrlahden vähittäiskaupan suuryksikkömerkintää sekä Vanhakylän ja Pukaron erikoiskaupan suuryksikkömerkintää. Itä-Uudenmaan maakuntakaava on lainvoimainen kaava kunnes uusi Uudenmaan maakuntakaava korvaa sen.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (maakuntavaltuuston hyväksymä 20.3.2013, menossa ympäristöministeriöön vahvistettavaksi) määritellään kaupan palveluverkon maakunnalliset periaatteet, osoitetaan merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt, määritellään merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan koon alarajat ja osoitetaan suuryksiköiden enimmäismitoitus riittävällä maakunnallisella tarkkuudella taajamatoimintojen alueilla ja työpaikka-alueilla.

Vaihemaakuntakaava vahvistaa aikaisempaa enemmän keskusta-alueita kaupan ensisijaisena sijoituspaikkana. Keskustatoiminta-alueiden ulkopuolisia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköalueita kehitetään sellaista vähittäiskauppaa varten, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskustojen ulkopuolelle eli paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa varten.

Itä-Uudenmaan maakuntakaavan suuryksiköiden merkinnät Porvoon Tarmolassa ja Loviisan länsiosassa kumotaan ja esitetään uudelleen 2. vaihemaakuntakaavassa. Porvoon Tarmola on pitkälle rakennettu. Loviisan länsiosan merkintä vahvistettiin Itä-Uudenmaan maakuntakaavaan nykytilanteen mukaan.

Vaihemaakuntakaavassa määritellään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat erikseen päivittäistavarakaupalle, kaupalle joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle sekä muulle erikoistavaran kaupalle. Seudullisuuden raja vaihtelee 2 000 - 30 000 k-m^2:n välillä riippuen alueesta ja kaupan laadusta. Porvoossa seudullisuuden alaraja on taajamatoimintojen alueilla ja työpaikka-alueilla tilaa vaativan erikoiskaupan osalta 10 000 k-m^2, taajamatoimintojen alueilla muun erikoiskaupan osalta 5 000 k-m^2, taajamatoimintojen alueilla päivittäistavarakaupan osalta 2 000 k-m^2 ja muilla alueilla (kaikki vähittäiskauppa) 2 000 k-m^2.

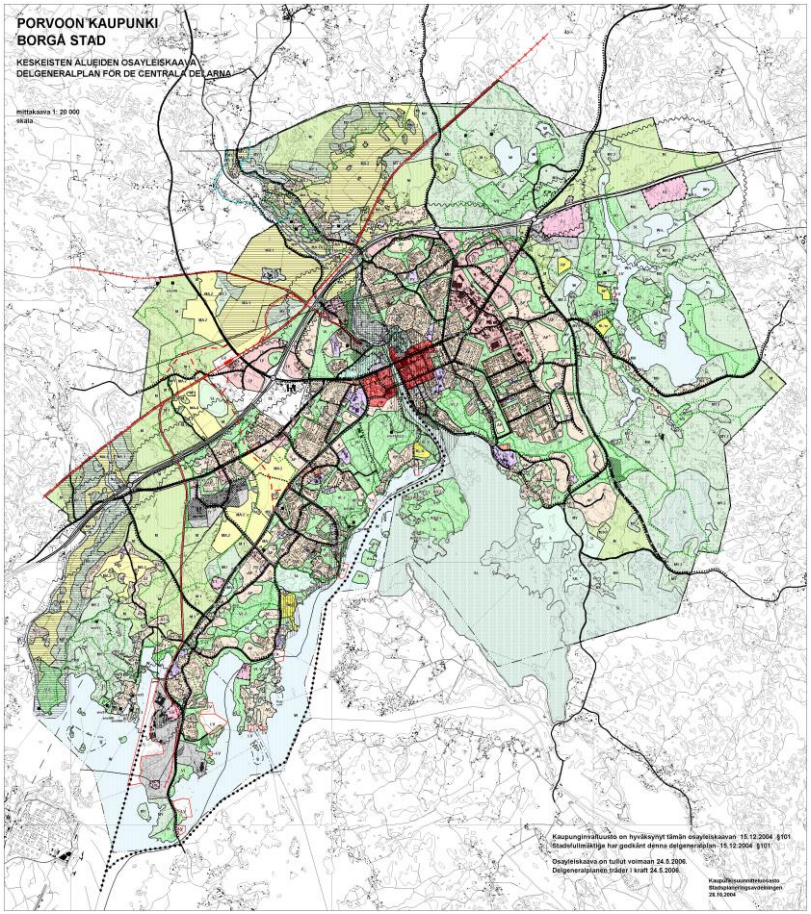
Keskustojen ulkopuoliset suuryksiköt on mitoitettu tilaa vaativan kaupan tarpeelle, joka ei kilpaile keskustakaupan kanssa. Ainoastaan Espoon Lommilan vähittäiskaupan suuryksikköön sijoittuvalle seudullisesti merkittävälle päivittäistavarakaupan suuryksikölle sallitaan seudullinen määrä päivittäistavarakauppaa. Porvoossa merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt ovat Porvoon Kuninkaanportti (125 000 k-m^2) ja Tarmola (100 000 k-m^2).

Yleiskaavat

Koko tarkastelualueella on voimassa Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaava (oikeusvaikutteinen), joka on hyväksytty joulukuussa 2004. Osayleiskaavassa ei ole erillisiä varauksia vähittäiskaupan suuryksikköjä varten. Osayleiskaavan keskustatoimintojen alueelle (C-alue) on mahdollista sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköjä.

Kuninkaanportin alue jätettiin keskeisten alueiden osayleiskaavassa selvitysalueeksi. Valtuuston vuonna 2003 päättämän tavoitteen mukaisesti Kuninkaanporttiin tuli sijoittaa mm. kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä. Kaupunki käynnistikin Kuninkaanportin ja Eestinmäen alueen osayleiskaavan laatimisen vuonna 2007. Itä-Uudenmaan maakuntakaavaan ei kuitenkaan vahvistettu vähittäiskaupan suuryksikköjä sallivia merkintöjä Kuninkaanporttiin, ja osayleiskaavatyössä on nyt odotettu uuden vaihemaakuntakaavatyön etenemistä. Kaupunginvaltuusto myös linjasi uudelleen vuonna 2012 Porvoon kaupan kehittämisen periaatteet tulevan kaavoituksen pohjaksi seuraavasti:

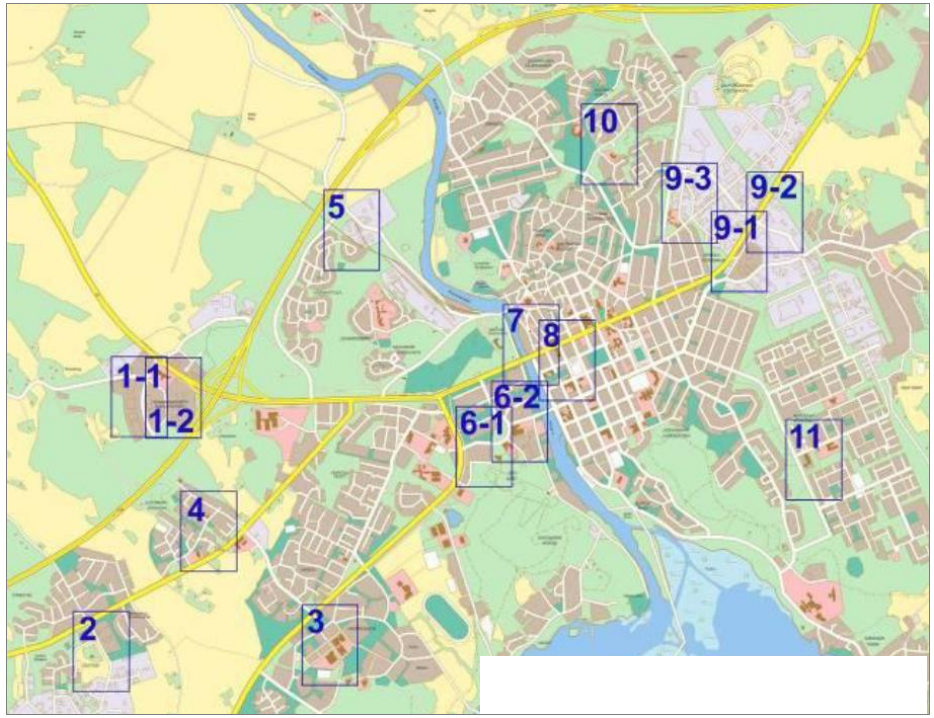
- Porvoon tärkeimmät kaupan keskittymät ovat keskusta, Kuninkaanportti ja Tarmola. Asuinalueiden lähipalvelut täydentävät kaupan keskittymien tarjontaa. Keskustalla, Kuninkaanportilla ja Tarmolalla on selkeästi kaupallisesti erilaiset, toisiaan mahdollisimman hyvin täydentävät roolit.
- Porvoon keskusta on vetovoimainen ja elävä kauppapaikka, jossa on monipuolista erikoiskaupan (pienet erikoisliikkeet, keskustatavaratalot ym.) sekä kaupallisten, kulttuuristen ja julkisten palvelujen tarjontaa. Keskustassa (mukaan lukien Länsiranta) luodaan edellytykset erityisesti näiden toimintojen menestymiselle.
- Kuninkaanportti soveltuu sijaintipaikaksi suurille yksiköille ja tilaa vaativan erikoiskaupan yksiköille, joiden ei toimintansa luonteen vuoksi ole mielekästä tai edes mahdollista sijoittua Porvoon keskustaan. Kuninkaanportti täydentää keskustan tarjontaa ja alueen toimialakokoonpanossa otetaan huomioon Porvoon keskustan ja Tarmolan kaupan palvelutarjonta. Kuninkaanportin luonteva kehityssuunta on edelleen tilaa vievä kauppa ja alueelle sopiva muu erikoiskauppa sekä ajanmukaiset suuret päivittäistavaramyymälät.
- Tarmolaa kehitetään edelleen laajan tavaravalikoiman kaupan ja tilaa vaativan erikoiskaupan alueena.
- Alueellisesti tasapainoisen palvelurakenteen turvaamiseksi lähikauppoja on oltava eri puolilla kaupunkia.
- Kaavoituksella mahdollistetaan riittävä ja joustava liikerakentaminen ja laajennusmahdollisuudet myös pitkällä tähtäimellä.



Kuva 1 Keskeisten alueiden osayleiskaava.

Asemakaavat

Porvoon keskeisellä taajama-alueella sijaitsevat kaupan kannalta merkityksellisimmät asemakaava-alueet (kuva 2) ovat: Kuninkaanportti (1), Ölstens (2), Gammelbacka (3), Eestinmäki (4), Hattula (5), Länsiranta (6), Vanha Porvoo (7), Liikekeskusta (8), Tarmola (9), Huhtinen (10) ja Kevätkumpu (11).



Kuva 2 Kaupan kannalta keskeiset asemakaava-alueet Porvoossa.

2. Väestö ja ostovoima

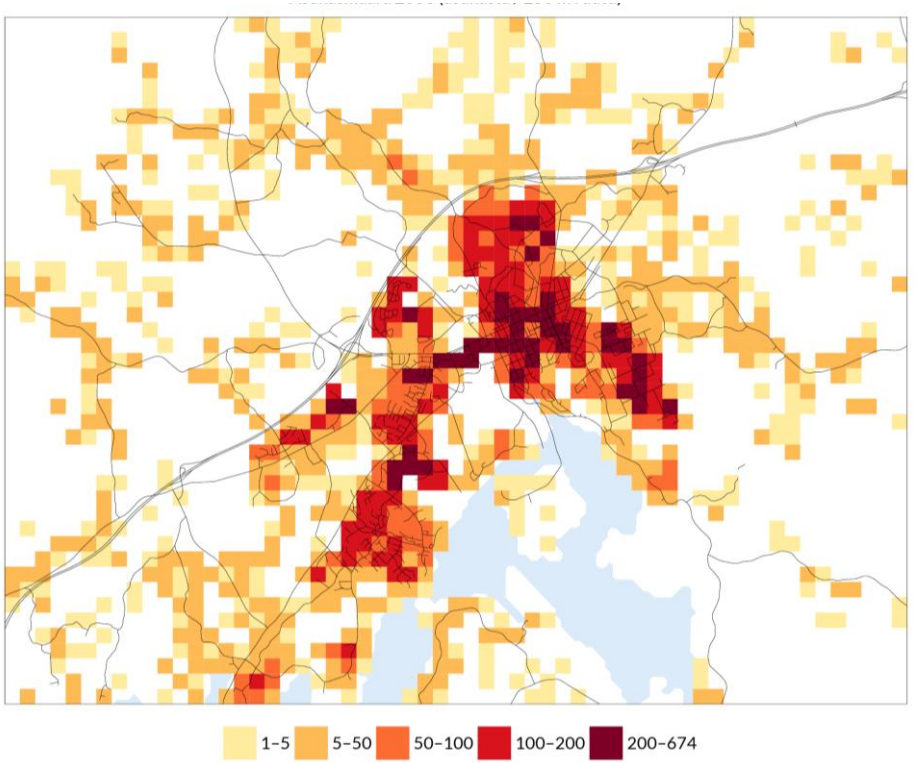
Väestömäärä ja väestöennuste

Porvoon seudulla asui vuoden 2011 lopussa noin 57 800 asukasta, joista Porvoossa noin 48 800 asukasta (85 %). Loviisan seudulla asukasmäärä oli noin 18 400, joista Loviisassa asui noin 15 600 asukasta (85 %). Koko Itä-Uudenmaan väestömäärä oli noin 76 200 asukasta. Porvoon kaupungin osuus Itä-Uudenmaan asukkaista oli 64 %. Työikäisten osuus väestöstä oli Porvoossa ja koko Porvoon seudulla 64 %. Loviisassa ja Loviisan seudulla 16-64-vuotoiden osuus koko väestöstä oli 61 %. Porvoon kaupungin alueella väestö keskittyy kaupunkitaajamaan, jossa asuu noin 37 000 asukasta eli 76 % koko kaupungin väestöstä. Kylä- ja haja-asutusalueella asuu noin 11 000 asukasta (23 %).

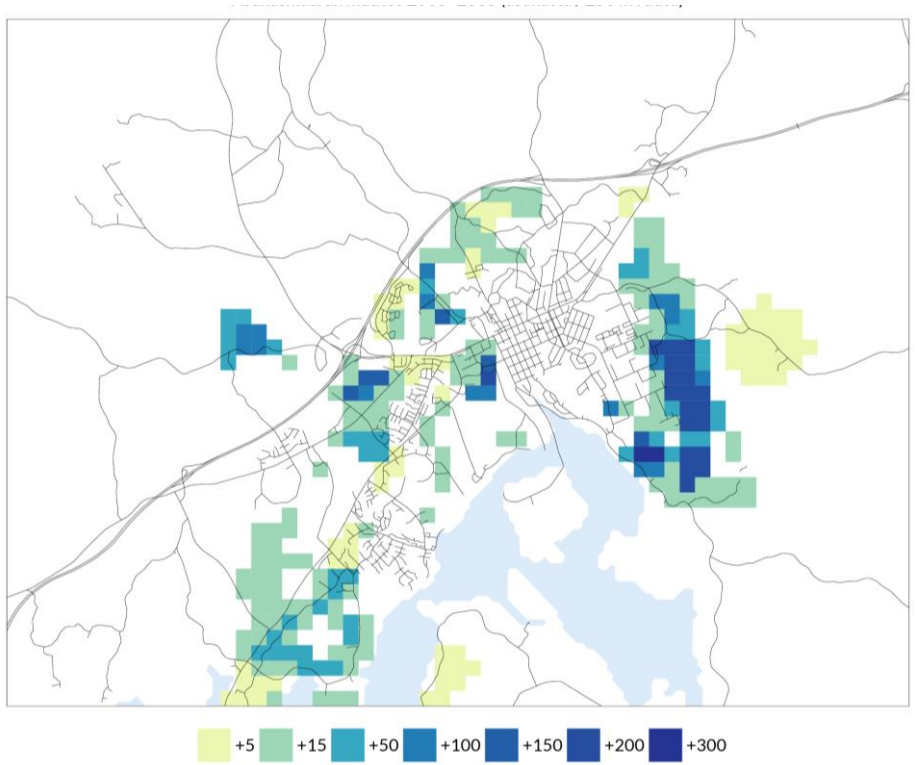
Taulukko 1. Itä-Uudenmaan kuntien väestömäärä ja väestön ikärakenne vuonna 2011 (Tilastokeskus).

	Väestö	Ikärakenne, %				
	2011	0-6 v.	7-15 v.	16-64 v.	65-74 v.	75 v. -
Porvoon seutu	57 768	8	11	64	10	7
Askola	4 911	9	13	63	8	6
Myrskylä	2 008	7	10	60	12	10
Porvoo	48 833	8	11	64	10	7
Pukkila	2 016	7	13	59	12	8
Loviisan seutu	18 400	7	10	61	12	11
Lapinjärvi	2 848	6	10	60	13	11
Loviisa	15 552	7	10	61	12	11
Itä-Uusimaa	76 168	8	11	63	10	8

Väestöennusteena käytetään Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mitoitusta samaan tapaan kuin tämän työn tausta-aineistoina olevissa kaupan selvityksissä (Porvoon kaupunki 2011 ja Uudenmaan liitto 2012). Luvut eivät ole varsinaisia ennusteita vaan varautumislukuja, joiden pohjana on käytetty alustavia kuntatason tarkasteluja väestömäärien muutoksista. Varautumislukujen mukaan Porvoon väestömäärä vuonna 2035 on noin 61 100. Porvoon seudulla asukkaita on noin 71 800 ja Loviisan seudulla noin 21 300, joten koko Itä-Uudenmaan väestömäärä vuonna 2035 on noin 93 100. Itä-Uudenmaan väestölisäys vuoteen 2035 on siten noin 17 000 asukasta (+22 %), josta noin 72 % kohdistuu Porvooseen. Väestönkasvuarvio vuoteen 2035 koko Uudellemaalle on yli 400 000 asukasta.



Kuva 3 Porvoon kaupunkialueen väestö 250 metrin ruuduittain (Porvoon kaupunki).



Kuva 4 Porvoon kaupunkialueen väestömuutos 250 metrin ruuduittain nykytilanteesta vuoteen 2035 (Porvoon kaupunki).

Ostovoima ja ostovoiman kasvuarvio

Tarkastelualueen ostovoimana tässä työssä käytetään aiemmassa kaupan selvityksessä (Porvoon kaupunki 2011) laadittuja arvioita, jotka perustuvat vuoden 2010 väestömääriin, asukaskohtaisiin kulutuslukuihin ja niiden kasvuun sekä väestönkehityksen varautumislukuihin.

Porvoossa koko vähittäiskaupan (päivittäistavarakauppa, tilaa vaativa erikoiskauppa ja muu erikoiskauppa) ostovoima oli vuonna 2010 noin 324 miljoonaa euroa. Päivittäistavarakaupan osuus ostovoimasta oli noin 124 miljoonaa euroa ja erikoiskaupan osuus noin 199 miljoonaa euroa (tilaa vaativa erikoiskauppa 71 milj. € ja muu erikoiskauppa 128 milj. €). Vähittäiskaupan ostovoiman kasvu vuoteen 2035 on noin 286 miljoonaa euroa, josta noin 75 miljoonaa euroa eli neljäsosa on päivittäistavarakaupan ostovoiman kasvua ja loput erikoiskaupan ostovoiman kasvua. Autokaupan ja huoltamoiden osalta ostovoima oli vuonna 2010 noin 114 miljoonaa euroa ja kasvu vuoteen 2035 mennessä on noin 120 miljoonaa euroa.

Porvoon seudulla vähittäiskaupan ostovoima vuonna 2010 oli noin 383 miljoonaa euroa. Vuonna 2035 vähittäiskaupan ostovoima on noin 716 miljoonaa euroa eli kasvua vuodesta 2010 kertyy noin 333 miljoonaa euroa (päivittäistavarakauppa 88 milj. € ja erikoiskauppa 246 milj. €). Loviisan seudulla vähittäiskaupan ostovoima oli noin 123 miljoonaa euroa ja kasvua vuoteen 2035 kertyy noin 90 miljoonaa euroa (päivittäistavarakauppa 23 milj. € ja erikoiskauppa 68 milj. €). Autokaupan ja huoltamoiden ostovoima oli Porvoon seudulla noin 134 miljoonaa euroa ja Loviisan seudulla noin 43 miljoonaa euroa vuonna 2010. Ostovoiman kasvuarvio vuoteen 2035 mennessä on Porvoon seudulla noin 140 miljoonaa euroa ja Loviisan seudulla noin 39 miljoonaa euroa.

3. Kaupan nykytila

Päivittäistavarakaupan myymäläverkko

Itä-Uusimaa vuonna 2010

Vuoden 2010 lopussa Porvoon seudulla toimi yhteensä 36 päivittäistavaramyymälää, joista kolme oli päivittäistavaran erikoismyymälöitä kuten konditorioita. Porvoon seudun päivittäistavaramyymälöistä noin 80 % eli 29 myymälää toimi Porvoon kaupungin alueella. Loviisan seudun myymälämäärä vuoden 2010 lopussa oli 24. Myymälöistä 20 toimi Loviisassa.

Myymälätyypeittäin tarkasteltuna Itä-Uudenmaan päivittäistavarakaupan myymäläverkko koostui pääosin pienistä myymälöistä: kooltaan alle 400 m^2:n myymälöiden osuus kokonaismyymälämäärästä oli 68 % (Porvoon seudulla 64 % ja Loviisan seudulla 75 %). Porvoossa pienten myymälöiden osuus oli 59 %. Lukumääräisesti eniten Itä-Uudellamaalla oli isoja valintamyymälöitä, joita toimi kaikissa kunnissa. Hypermarketteja maakunnassa oli yksi (Porvoossa), tavarataloja kaksi (Porvoossa ja Loviisassa) ja isoja supermarketteja yhdeksän (Porvoossa ja Loviisassa).

Itä-Uudenmaan vuoden 2010 päivittäistavarakaupan myynnistä 72 % toteutui Porvoon seudulla ja 28 % Loviisan seudulla. Porvoon osuus Itä-Uudenmaan päivittäistavarakaupan myynnistä oli 64 % ja Loviisan 25 %. Muiden kuntien myyntiosuudet olivat alle 5 %. Porvoon kaupungin päivittäistavaramyynnistä 61 % toteutui isoissa supermarketeissa. Seuraavaksi suurimmat myyntiosuudet olivat hypermarketeilla ja pienillä supermarketeilla (13 %).

Itä-Uudenmaan päivittäistavarakaupan myyntialasta 63 % oli Porvoon seudulla ja 37 % Loviisan seudulla. Porvoon osuus myyntialasta oli 55 % ja Loviisan osuus 33 %. Muiden kuntien osuudet päivittäistavarakaupan myyntialasta olivat alle 5 %. Porvoon kaupungin päivittäistavarakaupan myyntialasta 60 % oli isoissa supermarketeissa. Seuraavaksi eniten myyntialaa oli pienissä supermarketeissa (18 %), hypermarketeissa (9 %) ja isoissa valintamyymälöissä (8 %).

Asukaslukuun suhteutettuna Porvoon seudulla oli keskimäärin 1 602 asukasta yhtä päivittäistavaramyymälää kohti, mikä on pienempi kuin koko maan keskiarvo (1 637 asukasta/myymälä). Vähiten asukkaita yhtä myymälää kohti oli Myrskylässä (1 003) ja eniten Porvoossa (1 682). Loviisan seudulla asukasmäärä yhtä myymälää kohti oli 769 (Lapinjärvi 718 ja Loviisa 780). Koko Itä-Uudellamaalla oli keskimäärin 1 269 asukasta yhtä päivittäistavaramyymälää kohti.

Taulukko 2. Päivittäistavaramyymälät 2010 (A.C.Nielsen Finland Oy).

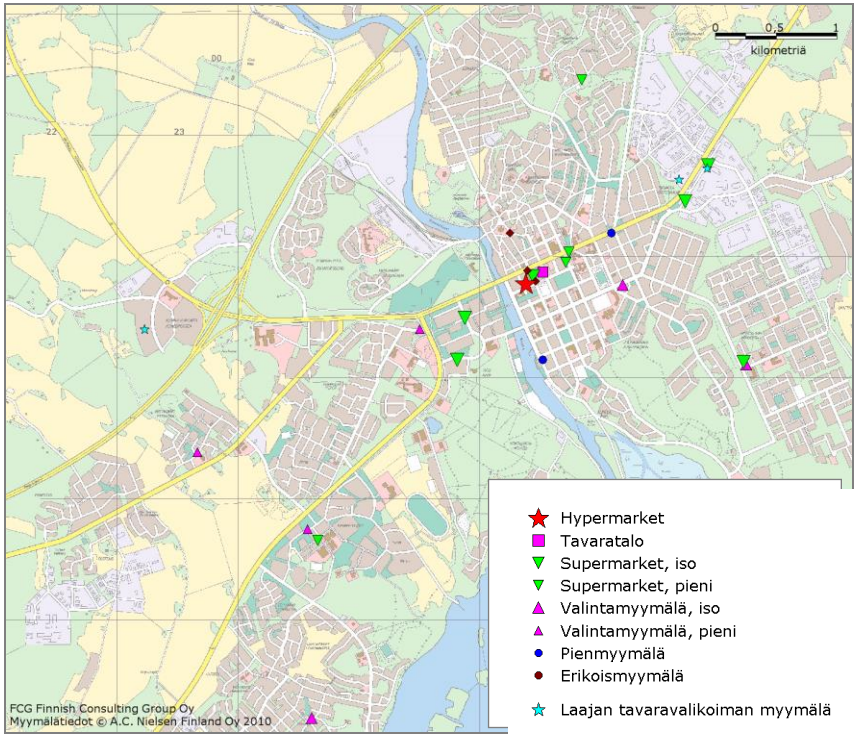
	Hyper-market (>2500 m2)	Tavara-talo (>1000 m2)	Supermarket		Valintamyymälä		Pien-myymälä	Erikois-myymälä	Yhteensä
			Iso (>1000 m2)	Pieni (400-999 m2)	Iso (200-399 m2)	Pieni (100-199 m2)			
Porvoon seutu	**1**	**1**	**6**	**5**	**9**	**5**	**6**	**3**	**36**
Askola	0	0	0	1	1	1	0	0	3
Myrskylä	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Porvoo	1	1	6	4	5	4	5	3	29
Pukkila	0	0	0	0	1	0	1	0	2
Loviisan seutu	**0**	**1**	**3**	**2**	**8**	**4**	**4**	**2**	**24**
Lapinjärvi	0	0	0	1	2	1	0	0	4
Loviisa	0	1	3	1	6	3	4	2	20
Itä-Uusimaa	**1**	**2**	**9**	**7**	**17**	**9**	**10**	**5**	**60**

Päivittäistavarakaupan myyntitehokkuus (€/my-m^2/vuosi) vuonna 2010 oli Porvoossa ja Porvoon seudulla korkeampi kuin koko maassa keskimäärin (koko maan indeksi 100, Porvoon seudun 118 ja Porvoon 120). Loviisassa ja Loviisan seudulla myyntitehokkuus oli puolestaan koko maan keskiarvoa alhaisempi (76). Korkea myyntitehokkuus kertoo yleensä siitä, että päivittäistavarakaupan pinta-ala on alimitoitettu, ja että kilpailua on vähäistä. Alhainen myyntitehokkuus puolestaan on yleensä merkki päivittäistavarakaupan ylimitoituksesta ja kireästä kilpailutilanteesta. Myyntitehokkuuteen vaikuttaa omalta osaltaan myös myymälätilojen ikä, koko ja toimivuus. Lisäksi esimerkiksi alueen kaupallinen vetovoima heijastuu myyntitehokkuuteen niin, että merkittävä alueen ulkopuolelta tuleva kysyntä (esimerkiksi loma-asukkaat) voi luoda edellytykset korkealle myyntitehokkuudelle.

Vuonna 2011 päivittäistavarakaupan indeksoitu myyntitehokkuus Porvoossa oli 116 (A.C. Nielsen Finland Oy 2013). Tässä selvityksessä Porvoon liiketilan lisätarpeen arviointi vastaa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavatyön yhteydessä tehtyä kaupan selvitystä (ks. kohta Liiketilan laskennallinen lisätarve sivulla 15). Kyseisessä selvityksessä käytetty päivittäistavarakaupan myyntitehokkuus (ml. Alko) vastaa suuruusluokkatasolla koko maan keskiarvoa, kun Alkon vaikutusta ei oteta huomioon.

Muutoksia Porvoon myymäläverkossa vuosina 2010 - 2012

Porvoon kaupungin päivittäistavarakaupan myymäläverkossa ei tapahtunut merkittäviä muutoksia vuosien 2010 - 2012 välisenä aikana. Vuoden 2011 lopussa kaupungissa toimi 31 myymälää eli kaksi myymälää enemmän kuin vuotta aiemmin: yksi pienmyymälä oli muuttunut erikoismyymäläksi ja kaksi uutta päivittäistavarakaupan erikoismyymälää oli aloittanut toimintansa. Näiden muutosten ja pienten myymälälaajennusten myötä päivittäistavaroiden myyntiala kasvoi noin 350 neliötä. Eri myymälätyyppien osuudet myyntialoista ja myynneistä säilyivät suunnilleen ennallaan, samoin myyntitehokkuus. Keskustan Sokos-tavaratalon ja sen yhteydessä olevan päivittäistavaramyymälän ensimmäinen rakennusvaihe valmistui loppusyksystä 2012. Muutoksen yhteydessä S-marketin koko kasvoi noin 1 350 m^2.



Kuva 5 Porvoon keskustan päivittäistavaramyymälät vuoden 2010 lopussa (A.C.Nielsen Finland Oy, pohjakartta © Porvoon kaupunki).

Erikoiskaupan myymäläverkko

Porvoon seudulla toimi yhteensä 239 erikoiskauppaa vuonna 2009. Toimialoilla, jotka sisältävät pääosin tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä (huonekalu-, kodintekniikka- ja rautakauppa sekä muu tilaa vaativa kauppa kuten puutarha-alan kauppa ja venekauppa) toimi yhteensä 64 myymälää. Muun erikoiskaupan toimialoilla Porvoon seudulla toimi 175 myymälää. Muuhun erikoiskauppaan kuuluvat Alkot, apteekit, kosmetiikkamyymälät ym., muotikauppa, tietotekninen kauppa sekä ns. pienet erikoiskaupat kuten optikot, kelloliikkeet ja kukkakaupat. Autokauppoja ja huoltamoita toimi Porvoon seudulla yhteensä 66 vuonna 2009. Seudun erikoiskaupan myymälöistä

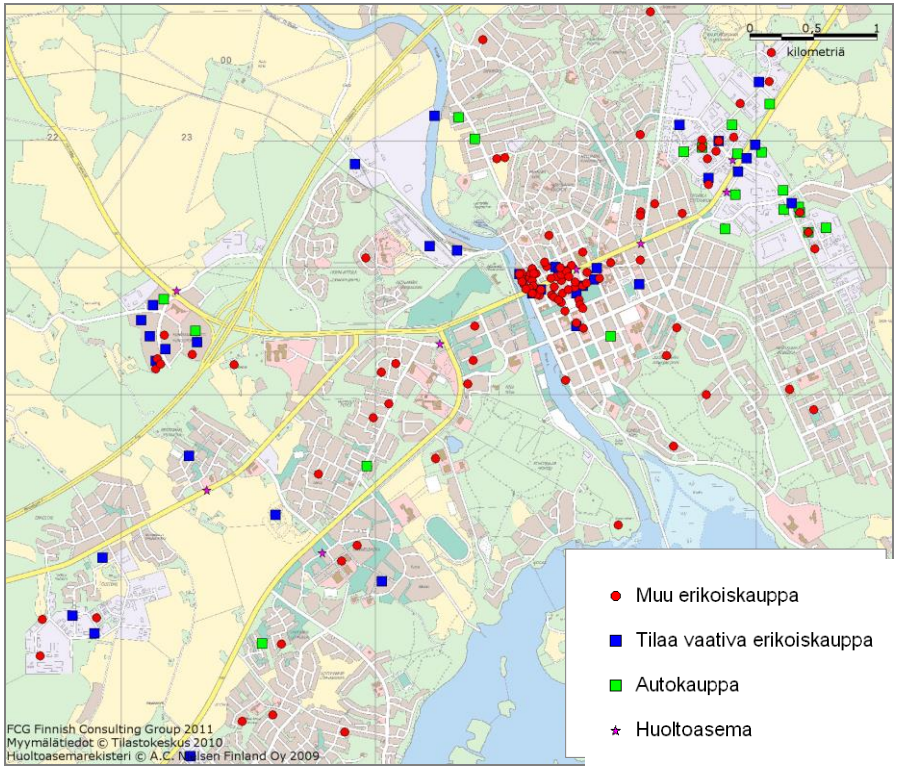
122 toimi Porvoossa. Autokauppoja ja huoltamoita Porvoossa oli 54. Loviisan seudulla toimi yhteensä 68 erikoiskaupan myymälää. Myymälöistä 15 oli tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä ja 53 muun erikoiskaupan myymälöitä. Valtaosa myymälöistä (59) sijoittui Loviisan kaupungin alueelle. Autokauppoja ja huoltamoita Loviisan seudulla toimi 21, joista 19 Loviisassa.

Asukaslukuun suhteutettuna Itä-Uudellamaalla oli keskimäärin 247 asukasta yhtä myymälää kohti. Tämä on jonkin verran vähemmän kuin koko maan keskiarvo (265 asukasta) eli myymäläverkko oli hieman kattavampi kuin koko maassa keskimäärin. Porvoon seudulla asukasmäärä myymälää kohti oli 240 ja Loviisan seudulla 272. Kunnittain tarkasteltuna vähiten asukkaita yhtä erikoiskaupan myymälää kohti oli Porvoossa (220) ja eniten Askolassa (537).

Taulukko 3. Erikoiskaupan myymälät 2009 (Tilastokeskus).

	Muu erikoiskauppa				Tilaa vaativa erikoiskauppa					
	Alkot, apteekit ym.	Muoti-kauppa	Tieto-tekninen kauppa	Muu erikois-kauppa	Huone-kalu-kauppa	Kodin-kone-kauppa	Rauta-kauppa	Muu tilaa vaativa kauppa	Erikois-kauppa yhteensä	Autokauppa ja huoltamot
Porvoon seutu	**19**	**31**	**15**	**110**	**13**	**8**	**31**	**12**	**239**	**66**
Askola	1	1	0	4	0	0	2	1	9	7
Myrskylä	1	2	0	0	0	0	1	0	4	2
Porvoo	16	28	15	105	13	8	25	11	221	54
Pukkila	1	0	0	1	0	0	3	0	5	3
Loviisan seutu	**3**	**9**	**5**	**36**	**1**	**1**	**9**	**4**	**68**	**21**
Lapinjärvi	1	1	0	5	0	0	1	1	9	2
Loviisa	2	8	5	31	1	1	8	3	59	19
Itä-Uusimaa	**22**	**40**	**20**	**146**	**14**	**9**	**40**	**16**	**307**	**87**

Erikoiskauppa keskittyy voimakkaasti Porvooseen, sillä siellä toimi 92 % Porvoon seudun ja 72 % Itä-Uudenmaan myymälöistä. Porvoossa erikoiskauppa keskittyy ydinkeskustaan. Tarmolaan ja Kuninkaanporttiin on sijoittunut erityisesti tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä. Tilaa vaativaa erikoiskauppaa on myös Ölstensissä, mutta huomattavasti vähemmän kuin Tarmolassa ja Kuninkaanportissa. Gammelbackassa toimii muutama erikoiskaupan myymälä. Toimialoittain tarkasteltuna voimakkaimmin Porvooseen ovat keskittyneet huonekalukauppa ja kodinkonekauppa. Muissa Itä-Uudenmaan kunnissa erikoiskauppa on keskittynyt kuntakeskuksiin. Palvelutarjonta on kuitenkin Loviisaa lukuun ottamatta suhteellisen vaatimatonta.



Kuva 6 Porvoon erikoiskaupan myymälät 2009 (Tilastokeskus, pohjakartta © Porvoon kaupunki).

Muutoksia Porvoon erikoiskaupan myymäläverkossa vuona 2012

Keskustan Sokos-tavaratalon ensimmäisen rakennusvaiheen valmistuttua loppusyksystä 2012 Sokos-osastojen (lähinnä vaatetuksen) koko kasvoi noin 1 700 m^2. Taloustavaraosasto muutti rakennustyön tieltä parin korttelin päähän Linnankoskenkadulle. Taloustavaraosasto pysynee evakkotiloissaan, kunnes tavaratalon laajennushankkeen toinen vaihe valmistuu (todennäköisesti vuosina 2015 - 2016). Laajennuksen valmistuttua kokonaan tulee Sokos-osastojen lisätilan määrä taloustavaraosastoineen olemaan näillä näkymin noin 3 400 m^2:n suuruusluokkaa.

Porvoon Vanha Apteekki on muuttanut vuoden 2012 lopussa keskustasta Länsirannalle (Näsiin) uuteen Lääkäritaloon. Rakennukseen on sijoittunut myös R-kioski. Kyse on muutama vuosi sitten Läntisen Mannerheiminväylän ja Näsinmäentien risteyksestä puretun R-kioskin korvaavasta kioskista.

Länsirannalla Taidetehtaan alueella on avattu syksyn 2012 kuluessa useita erikoiskaupan myymälöitä. Varsinaiseen Taidetehdasrakennukseen sijoittuu kahvila, lahja- ja paperitavaraliike sekä kaksi vaateliikettä. Taidetehdasrakennuksen eteläpuolinen liike- ja toimistorakennus (liiketalo) muodostaa Taidetehtaan kanssa kauppakujan. Tähän liiketaloon sijoittuu myymälöitä kahteen kerrokseen. Rakennuksessa on kolme vaateliikettä, joista yksi on erikoistunut lasten vaatteisiin. Lisäksi rakennuksessa on kosmetiikkamyymälä, jonka yhteydessä on pienehkö kampaamotila.

Kaiken kaikkiaan Taidetehtaan alueelle on rakennettu liikehuoneistoja noin 7 200 m^2 ja niistä oli tammikuussa 2013 käytössä noin 51 %.

Kuva 7 Näkymä Länsirannalta kohti empirekeskustaa (Skyfoto Oy 18.8.2012).

Porvoon kaupungin kaupan keskittymät

Valtaosa Porvoon kaupallisista palveluista on sijoittunut keskustaan, joka jakautuu Vanhaan Porvooseen ja ydinkeskustaan. Vanhassa Porvoossa liikkeet ovat pieniä ja rakenne painottuu matkailua palveleviin toimintoihin. Vanhan Porvoon erottaa ydinkeskustasta Rihkamatori ja Mannerheiminkatu. Ydinkeskustassa kaupan painopiste on Citymarket/Nimbus ja Sokos/Kauppakeskus Lundi -kortteleissa. Nämä korttelit ovat myös sisäosiltaan kaupallisesti aktiivisia, joskaan kortteleiden sisäosia ei ole hyödynnetty täysimääräisesti kaupallisena tilana. Keskusta-alue on laajentunut ja laajenemassa Länsirannalle.

Tarmolan alue on merkittävä tilaa vaativan kaupan alue, jonne on sijoittunut mm. autokauppaa, huonekalukauppaa ja rautakauppaa. Myös Ölstensiin on sijoittunut tilaa vaativaa erikoiskauppaa, mutta huomattavasti vähemmän kuin Tarmolaan. Kuninkaanportista on viime vuosina muodostunut merkittävä tilaa vaativan erikoiskaupan keskittymä.

Lähipalvelukeskuksia ovat Kevätkumpu ja Gammelbacka, joissa on päivittäistavarakauppa ja kaupallisia palveluita kuten ravintoloita. Päivittäistavarakaupan palveluita on lisäksi mm. Eestinmäessä, Huhtisissa, Hamarissa, Emäsalossa, Hinthaarassa, Pellingissä ja Voolahdessa.

Vuoden 2013 alussa kaupallisten palvelujen liiketilamäärä oli noin 186 000 k-m^2. Liiketilasta 37 % sijoittui keskusta-alueelle, 33 % Tarmola-Kaupunginhakaan, 26 % Kuninkaanporttiin ja 5 % alakeskuksiin. Kaupan käytössä olleesta liiketilasta 11 % oli päivittäistavarakaupan käytössä, 46 % tilaa vaativan erikoiskaupan, autokaupan ja huoltamoiden käytössä ja 43 % muun erikoiskaupan käytössä.

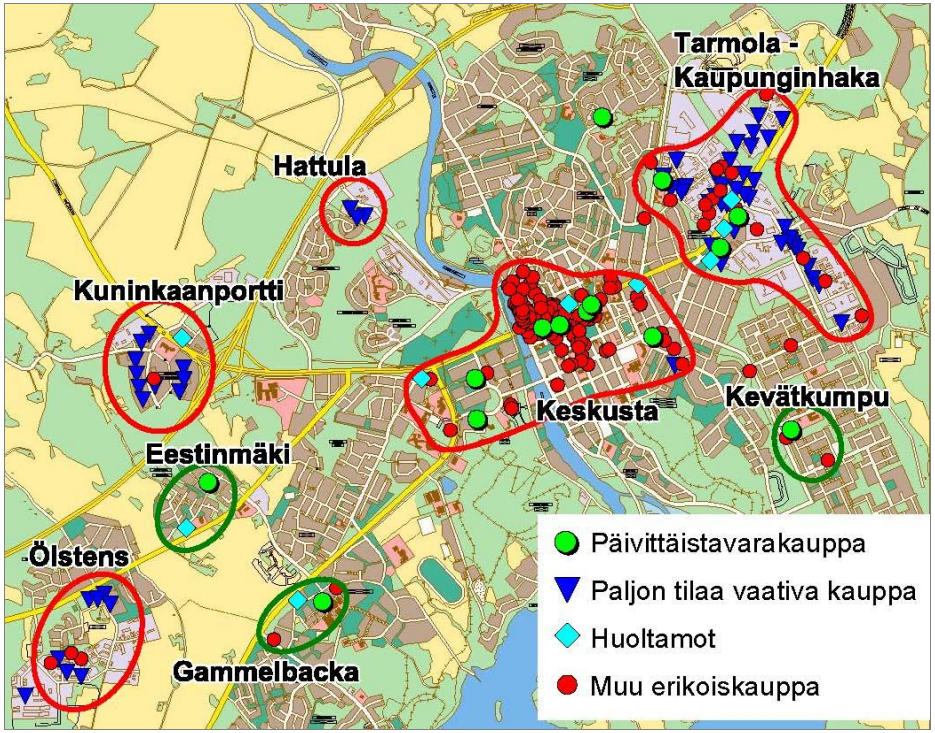
Taulukko 4. Kaupan käytössä olevan liiketilan (k-m^2) jakautuminen toimialoittain ja alueittain Porvoossa vuoden 2013 alussa (Porvoon kaupunki 2013, kerrosalat sisältävät myös kahviloiden ym. palvelujen liiketilaa).

	Päivittäistavarakauppa	Tiva-kauppa, autokauppa ja huoltamot	Muu erikoiskauppa ja palvelut	Yhteensä
Kuninkaanportti	0	43 400	4 700	48 100
Tarmola-Kaupunginhaka ym.1)	3 800	40 500	16 500	60 800
Keskusta-alue2)	11 100	1 700	55 800	68 600
Alakeskukset 3)	4 700	500	3 700	8 900
Yhteensä	19 600	86 100	80 700	186 400

[1] Muut Tiva-alueet Tarmola-Kaupuginhaka, Hattula ja Ölstens

[2] Keskusta, Länsiranta ja Vanha Porvoo

[3] Gammelbacka, Kevätkumpu, Eestinmäki, Hamari ja muut alakeskukset



Kuva 8 Kaupan keskittymät Porvoossa vuonna 2013 (Porvoon kaupunki).

Ostovoiman siirtymä

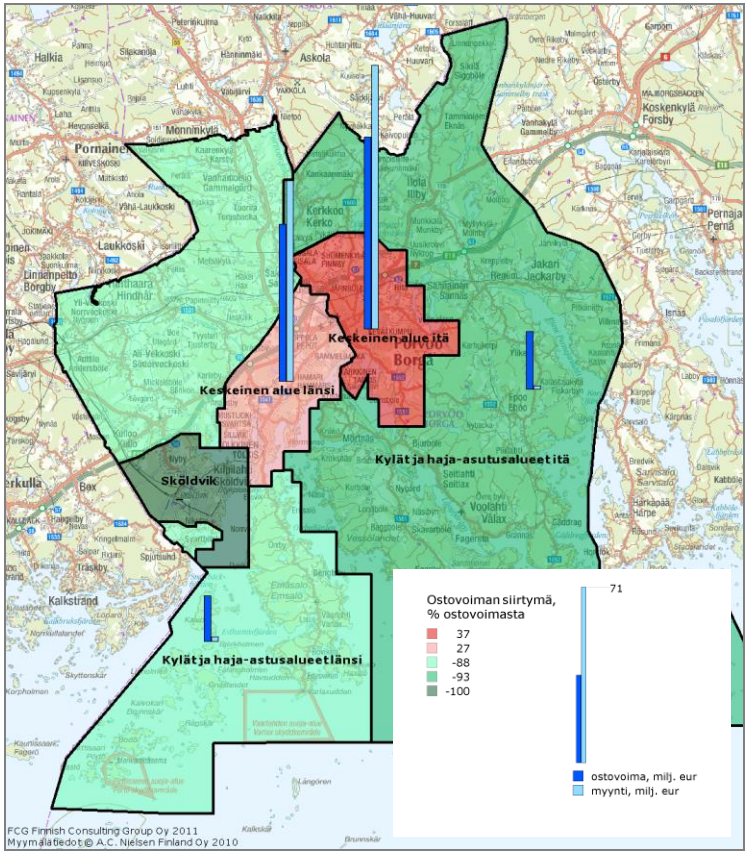
Ostovoiman siirtymä on kunkin alueen vähittäiskaupan myynnin ja ostovoiman erotus. Kuluttajat eivät tee kaikkia ostoksia omalta paikkakunnalta, vaan osa ostoksista hankitaan oman asuinalueen ja oman kunnan ulkopuolelta. Vastaavasti muualla asuvat tuovat asianomaiselle paikkakunnalle ulkopuolista ostovoimaa. Kun ostovoiman siirtymä on positiivinen eli myynti on suurempi kuin ostovoima, kaupan palvelut ovat vetovoimaisia ja saavat ostovoimaa muualta. Kun ostovoiman siirtymä on negatiivinen eli myynti on pienempi kuin ostovoima, ostovoimaa siirtyy muualle.

Kuten ostovoimatarkastelu, myös ostovoiman siirtymän tarkastelu perustuu aiempaan kaupan selvitykseen (Porvoon kaupunki 2011). Vuonna 2010 päivittäistavarakaupan ostovoiman nettosiirtymä oli positiivinen Porvoossa (14 %) ja Loviisassa (43 %). Muissa kunnissa ostovoiman nettosiirtymä oli negatiivinen, eniten Askolassa ja Pukkilassa, joissa päivittäistavarakaupan ostovoiman nettosiirtymä oli -28 %. Seututasolla tarkastellen nettosiirtymä oli positiivinen niin Porvoon seudulla (8 %), Loviisan seudulla (36 %) kuin koko Itä-Uudellamaallakin (19 %).

Porvoon kaupungin alueella päivittäistavarakaupan ostovoiman nettosiirtymä oli positiivinen sekä läntisellä (+27 %) että itäisellä (+37 %) keskeisellä alueella. Kylissä ja haja-asutusalueilla sekä Sköldvikissä siirtymä oli negatiivinen (-88 … -100 %).

Vuonna 2009 erikoiskaupan (tilaa vaativa ja muu erikoiskauppa ilman autokauppaa ja huoltamoita) ostovoiman nettosiirtymä oli positiivinen ainoastaan Porvoossa (8 %). Negatiivinen siirtymä oli muissa kunnissa suuruudeltaan -31 % … -82 % (Loviisa … Askola). Porvoon seudulla siirtymä oli -4 % ja Loviisan seudulla -38 %. Koko Itä-Uudenmaan tasolla 13 % erikoiskaupan ostovoimasta siirtyi alueen ulkopuolelle.

Toimialaoittain tarkasteltuna ostovoiman siirtymä oli vuonna 2009 Porvoon tilaa vaativassa erikoiskaupassa positiivinen (+20 %). Muussa erikoiskaupassa kysyntä ja tarjonta olivat tasapainossa eli ostovoiman siirtymä oli 0 %. Autokaupassa ja huoltamotoiminnassa Porvoon ostovoiman siirtymä oli +3 %.



Kuva 9 Porvoon päivittäistavarakaupan ostovoima, myynti ja ostovoiman siirtymä 2010 (A.C.Nielsen Finland).

Porvoon päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymästä on tehty erilaisiin kulutuslukuihin perustuvia arvioita. Näitä arvioita käsitellään vaikutusten arvioinnin yhteydessä luvussa 5.

Liiketilan laskennallinen lisätarve

Aiemman kaupan selvityksen (Porvoon kaupunki 2011) mukaan Porvoon kaupungin vähittäiskaupan (päivittäistavarakauppa, tilaa vaativa erikoiskauppa, muu erikoiskauppa sekä autokauppa ja huoltamot) laskennallinen liiketilan lisätarve 2010 - 2035 on noin 156 000 k-m^2. Päivittäistavarakaupassa liiketilatilantarve on noin 18 000 k-m^2 ja erikoiskaupassa yhteensä noin 138 000 k-m^2 (tilaa vaativa erikoiskauppa autokauppa ja huoltamot mukaan lukien 65 000 k-m^2 ja muu erikoiskauppa 73 000 k-m^2). Vuoteen 2025 mennessä lisätarve on päivittäistavarakaupassa noin 10 000 k-m^2, tilaa vaativassa erikoiskaupassa autokauppa ja huoltamot mukaan lukien noin 34 000 k-m^2 ja muussa erikoiskaupassa noin 38 000 k-m^2.

Liiketilatarvetarkastelun lähtökohdaksi otettiin Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavatyöhön liittynyt kaupan selvitys (Uudenmaan liitto 2012), jotta tarkastelu vastaisi maakuntakaavan taustalla olevia ratkaisuja. Ko. selvityksen mukaan liiketilatarpeen vaihteluväli vuoteen 2035 Porvoossa on arvioissa käytetyistä laskentaperusteista (myyntitehokkuus ym.) riippuen seuraava:

- päivittäistavarakauppa ja Alko 9 000 - 15 000
- tilaa vaativa erikoiskauppa, autokauppa ja huoltamot 44 000 - 69 000
- muu erikoiskauppa 26 000 - 41 000
- vähittäiskauppa yhteensä 79 000 - 125 000

Tavoitteellisella myyntitehokkuudella, verkkokauppavähennyksellä ja kaavallisella ylimitoituksella laskettuna liiketilan lisätarve Porvoossa vuoteen 2035 on päivittäistavarakaupassa (ml. Alko) 12 000 k-m^2, tilaa vaativassa erikoiskaupassa (ml. autokauppa ja huoltamot) 57 000 k-m^2 ja muussa erikoiskaupassa 34 000 k-m^2. Liiketilan kokonaislisätarve on siten yhteensä 103 000 k-m^2. Kaupallisten palvelujen (ravintolat, kampaamot ym.) tarvitseman liiketilan lisätarve on lisäksi 22 000 k-m^2. Selvityksessä käytetyt myyntitehokkuusluvut ovat suurempia, kuin mitä kaupan selvityksissä yleensä on käytetty. Tämän vuoksi liiketilan lisätarpeet ovat edellä esitettyjä vuoden 2011 selvityksen lukuja pienempiä.

Vaihemaakuntakaavan kaupan selvityksen luvut kuvaavat väestökehitykseen pohjautuvaa liiketilan peruslisätarvetta. Kuluttajien asiointi ei kuitenkaan noudata kuntarajoja, vaan ostovoimaa liikkuu kuntien rajojen yli. Näin ollen jonkin kunnan laskennallinen pinta-alan lisätarve voi toteutua myös jossain toisessa kunnassa. Tyypillisesti suuremmissa keskuksissa on enemmän kauppaa kuin pienissä kunnissa. Kun tarkasteluun otetaan mukaan ostovoiman suuntautumisen vaikutus, liiketilan lisätarve vuoteen 2035 Porvoossa on 173 000 k-m^2, josta 79 000 k-m^2 kohdistuu keskustatyyppisille alueille ja 94 000 k-m^2 muille alueille. Eroa suuntaamattomaan tilantarpeeseen on 48 000 k-m^2. Tässä selvityksessä tämä kerrosala jaettiin päivittäistavarakaupan, tilaa vaativan erikoiskaupan ja muun erikoiskaupan kesken ja lisättiin suuntaamattomaan tilantarpeeseen tilaa vaativan ja muun erikoiskaupan osalta.

Vuosina 2011 - 2012 Porvoossa on toteutunut uutta päivittäistavarakaupan liiketilaa noin 1 000 k-m^2 ja uutta muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa noin 9 000 k-m^2. Kun nämä kerrosalat vähennetään suuntaamattoman ja suunnatun liiketilan muodostamasta yhteenlasketusta tilatarpeesta, vaihemaakuntakaavatyöhön liittyneen kaupan selvityksen mukainen liiketilan laskennallinen lisätarve 2013 - 2035 Porvoossa on päivittäistavarakaupassa noin 11 000 k-m^2 ja muussa kuin tilaa vaativassa erikoiskaupassa noin 47 000 k-m^2. Vuoteen 2025 mennessä päivittäistavarakaupan liiketilan lisätarve on noin 5 000 k-m^2 ja muussa erikoiskaupassa noin 21 000 k-m^2. Tilaa vaativaa erikoiskauppaa on tutkittu vuoden 2011 kaupan selvityksessä, minkä vuoksi se ei sisälly tämän selvityksen tarkasteluihin.

Liiketilatarvetarkastelun lähtökohdaksi otettiin Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavatyöhön liittynyt kaupan selvitys, jotta tarkastelu vastaisi maakuntakaavan taustalla olevia ratkaisuja.

4. Tarkasteltavat hankkeet

Lähtökohta

Kaupunginvaltuusto linjasi kokouksessaan 29.2.2012 Porvoon kaupan alueiden kehittämisen pohjaksi mm. seuraavat suuntaviivat:

- Keskustaa ja Länsirantaa kehitetään monipuolisen erikoiskaupan, kulttuuristen ja julkisten palvelujen alueina.
- Kuninkaanportti soveltuu sijaintipaikaksi suurille kaupan yksiköille ja tilaa vaativan erikoiskaupan yksiköille, joiden ei toimintansa luonteen vuoksi ole mielekästä tai edes mahdollista sijoittua keskustaan. Kuninkaanportin luonteva kehityssuunta on edelleen tilaa vievä kauppa ja alueelle sopiva muu erikoiskauppa sekä ajanmukaiset suuret päivittäistavaramyymälät.
- Tarmolaa kehitetään laajan tavaravalikoiman kaupan ja tilaa vaativan erikoiskaupan alueena.
- Alueellisesti tasapainoisen palvelurakenteen turvaamiseksi lähikauppoja on oltava eri puolilla kaupunkia.

Kaupan sijaintia ohjaavassa lainsäädännössä lähtökohtana on suurten yksiköiden sijoittaminen keskusta-alueille. Yhdyskuntarakenteesta irrallisia kaupan suuryksiköiden alueita ei sallita. Suuryksikön koon alaraja on 2 000 k-m^2. Sääntelyn piirissä on myös paljon tilaa vaativa erikoiskauppa. Keskusta-alueiden ulkopuolelle saa sijoittaa vain sellaista kauppaa, joka ei toimintansa luonteen vuoksi sovellu keskusta-alueelle.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (maakuntavaltuuston hyväksymä 20.3.2013, menossa ympäristöministeriöön vahvistettavaksi) Porvoossa on kolme kaupan aluetta: Keskusta-Länsiranta, Tarmola ja Kuninkaanportti. Kaavaehdotuksen mukaan päivittäistavarakaupan seudullisen yksikön koon alaraja on 2 000 k-m^2, muun erikoiskaupan yksikön alaraja 5 000 k-m^2 ja tilaa vaativan erikoiskaupan yksikön alaraja 10 000 k-m^2, ellei selvityksin muuta osoiteta. Maakuntakaava ei ole voimassa alueilla, joille on vahvistettu yleiskaava. Jos yleiskaavassa ei ole esitetty vähittäiskaupan suuryksikkömerkintää, joudutaan asemakaavaa varten tekemään yleiskaavatasoiset selvitykset lisääntyvän kaupan vaikutuksista. Selvityksen pohjalta voidaan arvioida, vaatiiko hanke yleiskaavan muuttamista ennen asemakaavan laatimista.

Vaikutusten arviointia varten muodostettiin kaksi tarkasteluvaihtoehtoa, joista ensimmäinen pohjautuu suoraan Porvoon ajankohtaisiin kaupan hankkeisiin syksyllä 2012. Myös toisessa tarkasteluvaihtoehdossa lähtökohtana ovat samat hankkeet, mutta niiden mitoittamisessa ja sijoittamisessa kiinnitettiin enemmän huomiota maankäyttö- ja rakennuslain velvoitteisiin, maakuntakaavaehdotuksen kaupan ratkaisuihin ja Porvoon yleiskaavatilanteeseen. Tilaa vaativaa erikoiskauppaa on tutkittu edellisessä kaupan selvityksessä vuonna 2011, eikä se sisälly nyt tehtävään tarkasteluun.

Tarkasteluvaihtoehto 1

Tarkasteltavat hankkeet sijoittuvat Tarmolaan, Gammelbackaan, Kevätkumpuun, Kuninkaanporttiin, keskustan itä- ja länsirannalle ja muille asuinalueille seuraavasti:

Tarmola

- Asentajantien nykyisen päivittäistavarakaupan (noin 2 500 k-m^2) laajennus noin 4 400 kerrosneliömetrillä (päivittäistavarat 1 700 k-m^2 ja erikoistavarat 2 700 k-m^2).
- Asentajantien ja Teollisuustien risteykseen uusi vähittäiskaupan suuryksikkö noin 10 000 k-m^2 (päivittäistavarat 3 000 k-m^2 ja erikoistavarat 7 000 k-m^2).
- Muu Tarmola ja Kaupunginhaka: noin 4 000 k-m^2 muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa.

Gammelbackan ostoskeskus

- Uusi päivittäistavaramyymälä noin 2 400 k-m^2 (päivittäistavarat 1 500 k-m^2 ja erikoistavarat 900 k-m^2).

Kevätkummun ostoskeskus

- Uusi päivittäistavaramyymälä noin 2 000 k-m^2 (vain päivittäistavarat).

Kuninkaanportti
- Kaksi uutta ei-seudullista noin 3 000 k-m^2 päivittäistavaramyymälää ja muissa myymälöissä noin 12 000 k-m^2 muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa.

Keskusta / Itäranta
- Keskustakorttelien (mm. Nimbus) uudistaminen, jossa tavoitteena noin 1 500 k-m^2 päivittäistavarakaupan liiketilaa ja noin 7 500 k-m^2 muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa.
- Elannon korttelin uudistaminen, jossa tavoitteena noin 4 900 k-m^2 muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa.

Keskusta / Länsiranta
- Tolkkistentielle tai muualle Länsirannalla uusi vähittäiskaupan suuryksikkö noin 10 000 k-m^2 (päivittäistavarat 3 000 k-m^2 ja erikoistavarat 7 000 k-m^2).
- Opiskelijataloon noin 1 000 k-m^2 muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa.

Muut asuinalueet (mm. Skaftkärr ja Kulloo)
- Päivittäistavarakaupan liiketilaa yhteensä noin 2 000 k-m^2 ja muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa noin 500 k-m^2.

Hankkeiden yhteenlaskettu kerrosala on päivittäistavarakaupassa noin 20 700 k-m^2 ja muussa erikoiskaupassa noin 47 500 k-m^2 eli yhteensä noin 68 200 k-m^2. Kerrosalojen alueellinen jakauma esitetään taulukossa 5.

Tarkasteluvaihtoehto 2

Tarkasteluvaihtoehdossa 2 hankkeet sijoittuvat Tarmolaan, Gammelbackaan, Kevätkumpuun, Kuninkaanporttiin, keskustan itä- ja länsirannalle ja muille asuinalueille seuraavasti:

Tarmola
- Asentajantien nykyisen päivittäistavarakaupan (noin 2 500 k-m^2) laajennus noin 2 700 kerrosneliömetrillä (päivittäistavarat 1 700 k-m^2 ja erikoistavarat 1 000 k-m^2).
- Asentajantien ja Teollisuustien risteykseen tilaa vaativaa erikoiskauppaa.
- Muu Tarmola ja Kaupunginhaka: noin 5 000 k-m^2 muun kuin tilaa vaativan erikoistavarakaupan liiketilaa.

Gammelbackan ostoskeskus
- Uusi päivittäistavaramyymälä noin 2 400 k-m^2 (päivittäistavarat 1 500 k-m^2 ja erikoistavarat 900 k-m^2).

Kevätkummun ostoskeskus
- Uusi päivittäistavaramyymälä noin 1 500 k-m^2 (vain päivittäistavarat).

Kuninkaanportti
- Yksi uusi noin 2 000 k-m^2 päivittäistavaramyymälä ja muissa myymälöissä noin 12 000 k-m^2 muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa.

Keskusta / Itäranta
- Keskustakorttelien (mm. Nimbus) uudistaminen, jossa tavoitteena noin 500 k-m^2 päivittäistavarakaupan liiketilaa ja noin 19 000 k-m^2 muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa.
- Elannon korttelin uudistaminen, jossa tavoitteena noin 4 900 k-m^2 muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa.

Keskusta / Länsiranta
- Tolkkistentielle tai muualle Länsirannalla uusi päivittäistavaramyymälä noin 2 000 k-m^2 (vain päivittäistavarat).
- Opiskelijataloon noin 1 000 k-m^2 muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa.
- Aleksanterinkaaren varrelle lähialueineen noin 3 000 k-m^2 muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa.

Muut asuinalueet (mm. Skaftkärr ja Kulloo)
- Päivittäistavarakaupan liiketilaa yhteensä noin 1 800 k-m^2 ja muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa noin 200 k-m^2.

Tarkasteluvaihtoehdossa 2 hankkeiden yhteenlaskettu kerrosala on päivittäistavarakaupassa noin 11 000 k-m^2 ja muussa erikoiskaupassa noin 47 000 k-m^2 (taulukko 6). Kokonaisliiketilaa hankkeissa on siten 58 000 k-m^2. Ero tar-

kasteluvaihtoehtoon 1 on noin 11 000 k-m^2 ja aiheutuu lähinnä päivittäistavarakaupasta. Vaihtoehdon 2 päivittäistavarakaupan kerrosala vastaa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen mukaista Porvoon liiketilan lisätarvetta 2013 - 2035. Tarkasteluvaihtoehtojen välillä on eroa myös uusien liiketilojen alueellisessa sijoittumisessa, sillä vaihtoehdossa 2 Tarmolassa on selvästi vaihtoehtoa 1 vähemmän päivittäistavarakauppaa ja muuta erikoiskauppaa, Kuninkaanportissa vähemmän päivittäistavarakauppaa, keskustan Itärannalla enemmän muuta erikoiskauppaa ja Länsirannalla vähemmän muuta erikoiskauppaa.

Hankkeittain tarkastellen merkittävimmät tarkasteluvaihtoehtojen väliset erot ovat Asentajantien ja Teollisuustien risteysalueen hankkeessa (vaihtoehdossa 1 vähittäiskaupan suuryksikkö ja vaihtoehdossa 2 tilaa vaativaa erikoiskauppaa), Kuninkaanportissa (vaihtoehdossa 1 kaksi päivittäistavaramyymälää ja vaihtoehdossa 2 yksi myymälä) sekä Länsirannan hankkeessa (vaihtoehdossa 1 vähittäiskaupan suuryksikkö ja vaihtoehdossa 2 päivittäistavaramyymälää).

Taulukko 5. Hankkeiden mitoitus yhteensä (uusi rakennettava kerrosala) alueittain tarkasteluvaihtoehdossa 1.

Vaihtoehto 1	**Uusi kerrosala**			
	Päivittäistavara-kauppa	Muu erikoiskauppa	Yhteensä	Tilaa vaativa erikoiskauppa (*
Tarmola	4 700	13 700	18 400	39 000
Gammelbackan ostoskeskus	1 500	900	2 400	
Kevätkummun ostoskeskus	2 000	0	2 000	
Kuninkaanportti	6 000	12 000	18 000	61 000
Keskusta/Itäranta	1 500	12 400	13 900	
Keskusta/Länsiranta	3 000	8 000	11 000	
Muut asuinalueet (mm. Skaftkärr ja Kulloo)	2 000	500	2 500	
Yhteensä	20 700	47 500	68 200	100 000
*) Tilaa vaativa erikoiskauppa on tutkittu edellisessä selvityksessä, eikä sisälly tähän tarkasteluun.				

Taulukko 6. Hankkeiden mitoitus yhteensä (uusi rakennettava kerrosala) alueittain tarkasteluvaihtoehdossa 2.

Vaihtoehto 2	**Uusi kerrosala**			
	Päivittäistavara-kauppa	Muu erikoiskauppa	Yhteensä	Tilaa vaativa erikoiskauppa (*
Tarmola	1 700	6 000	7 700	39 000
Gammelbackan ostoskeskus	1 500	900	2 400	
Kevätkummun ostoskeskus	1 500	0	1 500	
Kuninkaanportti	2 000	12 000	14 000	61 000
Keskusta/Itäranta	500	23 900	24 400	
Keskusta/Länsiranta	2 000	4 000	6 000	
Muut asuinalueet (mm. Skaftkärr ja Kulloo)	1 800	200	2 000	
Yhteensä	11 000	47 000	58 000	100 000
*) Tilaa vaativa erikoiskauppa on tutkittu edellisessä selvityksessä, eikä sisälly tähän tarkasteluun.				

5. Vaikutusten arviointi

Vaikutukset kauppaan ja palvelurakenteeseen

Uusi liikerakentaminen suhteessa kysyntään

Ostovoiman kasvua ja siihen perustuvaa liiketilan laskennallista lisätarvetta tarkastelemalla voidaan hahmottaa, kuinka suuri on se markkinoiden kasvu, jonka jakajaksi kaupan hankkeet tulevat. Liiketilan lisätarve Porvoossa vuosina 2013 - 2035 on päivittäistavarakaupassa noin 11 000 k-m^2 ja muussa kuin tilaa vaativassa erikoiskaupassa noin 47 000 k-m^2. Vuoteen 2025 mennessä päivittäistavarakaupan liiketilan lisätarve on noin 5 000 k-m^2 ja muussa erikoiskaupassa noin 21 000 k-m^2. Nykyisin Porvoossa on päivittäistavarakaupan liiketilaa noin 20 000 k-m^2 ja muun erikoiskaupan liiketilaa noin 76 000 k-m^2.

Kuva 10 Porvoon päivittäistavarakaupan nykyinen kerrosala, liiketilan lisätarve vuoteen 2025 ja 2035 sekä tarkasteluvaihtoehtojen hankkeiden kerrosalat.

Tarkasteluvaihtoehdossa 1 kaikkien hankkeiden yhteenlaskettu kerrosala on päivittäistavarakaupassa noin 21 000 k-m^2 ja erikoiskaupassa noin 47 000 k-m^2. Erikoiskaupassa liiketilan lisätarve vuoteen 2035 riittää kattamaan kaikkien hankkeiden yhteenlasketun liiketilalisäyksen. Päivittäistavarakaupassa sen sijaan hankkeiden liiketilalisäys ylittää liiketilatarpeen noin 10 000 kerrosneliömetrillä. Ylitys vastaa suuruusluokkatasolla Porvoon nykyisten isojen supermarkettien yhteenlaskettua kerrosalaa. Mikäli kaikki hankkeet toteutettaisiin, Porvoon päivittäistavarakaupan liiketilaan tulisi ylitarjontaa.

Yksittäin tarkastellen yksikään hanke ei ylitä päivittäistavarakaupan laskennallista liiketilatarvetta eli pelkästään tästä näkökulmasta ne voisivat olla toteutettavissa. Kunkin hankkeen osuus päivittäistavarakaupan liiketilatarpeesta vuoteen 2025 ja 2035 on tarkasteluvaihtoehdossa 1 seuraava:

	2025	2035
Tarmola		
• Asentajantie	34 %	15 %
• Asentajantie/Teollisuustie	60 %	27 %
Gammelbacka	30 %	14 %
Kevätkumpu	40 %	18 %
Kuninkaanportti (2 myymälää)	120 %	55 %
Keskusta/Itäranta		
• Keskustan korttelit	30 %	14 %
Keskusta/Länsiranta		
• Tolkkistentie/muu Länsiranta	60 %	27 %
Muut asuinalueet (useita)	40 %	18 %

Verrattaessa yksittäisiä hankkeita kokonaisliiketilatarpeeseen suurimmat osuudet vievät siis Kuninkaanportin kaksi myymälää, joiden osuus vuoden 2035 liiketilatarpeesta on yli puolet ja jotka ylittävät liiketilatarpeen vuoteen 2025. Huomattavan osuuden liiketilatarpeesta vievät myös Asentajantien/Teollisuustien hanke ja Länsirannan hanke.

Tarkasteluvaihtoehdossa 2 hankkeiden yhteenlaskettu kerrosala on päivittäistavarakaupassa noin 11 000 k-m^2 ja erikoiskaupassa noin 47 000 k-m^2, mitkä vastaavat Porvoon liiketilan lisätarvetta vuodelle 2035. Vuoden 2025 liiketilatarpeeseen nähden kerrosalassa on kuitenkin ylitarjontaa. Tulevassa maankäytön suunnittelussa tulisi siis tehdä hankkeiden mitoituksia sekä alueellista ja ajallista vaiheistamista koskevia ratkaisuja.

Kunkin hankkeen osuus päivittäistavarakaupan liiketilatarpeesta vuoteen 2025 ja 2035 on tarkasteluvaihtoehdossa 2 seuraava:

	2025	2035
Tarmola		
• Asentajantie	34 %	15 %
Gammelbacka	30 %	14 %
Kevätkumpu	30 %	14 %
Kuninkaanportti (1 myymälä)	40 %	18 %
Keskusta/Itäranta		
• Keskustan korttelit	10 %	5 %
Keskusta/Länsiranta		
• Tolkkistentie/muu Länsiranta	40 %	18 %
Muut asuinalueet (useita)	36 %	16 %

Tarkasteluvaihtoehdossa 2 hankkeiden osuudet liiketilatarpeesta ovat pienemmät ja jakautuvat tasaisemmin kuin vaihtoehdossa 1. Suurimmat osuudet liiketilatarpeesta vievät Kuninkaanportin ja Länsirannan hankkeet.

Kaupan toiminta- ja kehitysedellytykset

Uusien myymälöiden perustaminen vaikuttaa aina kaupan kilpailutilanteeseen, erityisesti lyhyellä tähtäimellä. Kilpailutilanteen muuttuminen ei kuitenkaan aina ja automaattisesti tarkoita kielteisiä vaikutuksia olemassa olevien myymälöiden toimintaedellytyksiin. Porvoon vähittäiskaupan palveluverkko uudistuu joka tapauksessa. Päivittäistavarakaupassa pienet, kannattavuudeltaan heikot ja vanhoissa liiketiloissa toimivat myymälät lopettavat tai uudistavat toimintakonseptejaan ja hakevat uusia sijaintipaikkoja. Erikoiskaupassa erityisesti paljon tilaa vaativa kauppa hakee uusia, saavutettavuudeltaan hyviä sijaintipaikkoja keskustan ulkopuolelta. Tällöin uudet kaupan hankkeet nopeuttavat uudistumiskehitystä ja tarjoavat korvaavia sijaintipaikkoja porvoolaisille ja laajemmassa mittakaavassa koko Itä-Uudenmaan yrityksille.

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

Erikoiskauppa

Kilpailuasetelmaan vaikuttaa oleellisesti uuden liikerakentamisen mitoituksen lisäksi myös sen jakautuminen tilaa vaativan ja muun erikoiskaupan kesken. Muun eli keskustahakuisen erikoiskaupan laajamittainen sijoittuminen Kuninkaanporttiin ja Tarmolaan, mutta myös Länsirannalle voi heikentää Porvoon ydinkeskustan erikoisliikkeiden toiminta- ja kehitysedellytyksiä.

Tarkasteluvaihtoehtojen muun erikoiskaupan kokonaiskerrosala jakautuu alueellisesti seuraavasti:

	VE 1	VE 2
Tarmola	29 %	13 %
Kuninkaanportti	25 %	26 %
Keskusta/Itäranta	26 %	51 %
Keskusta/Länsiranta	17 %	9 %
Muut alueet	3 %	1 %

Maankäytön suunnittelussa kaupan palvelujen kehittämistä on ajateltava kokonaisuutena, jossa keskustassa, kaupan keskittymissä ja asuinalueilla toimivat kaupan palvelut täydentävät toisiaan. Kaupungin näkökulmasta on tärkeää kokonaisuuden hallinta niin, että luodaan edellytykset kaupan tavoitteelliseen kehittymiseen eri alueilla. Kuninkaanporttia kehitetään tilaa vaativan erikoiskaupan, keskustan kanssa mahdollisimman vähän kilpailevan muun erikoiskaupan ja luonteeltaan paikallisten päivittäistavaramyymälöiden alueena, Tarmolaa laajan tavaravalikoiman kaupan ja tilaa vaativan erikoiskaupan alueena ja keskustaa muun erikoiskaupan ja kaupallisten palvelujen alueena.

Muun erikoiskaupan kerrosalan alueellisen jakautumisen ja kaupan alueiden tavoitteellisen kehittämisen kannalta katsottuna tarkasteluvaihtoehdon 2 mukaista kaupan kehittämistä voidaan pitää parempana ratkaisuna.

Päivittäistavarakauppa

Porvoon nykyisten päivittäistavaramyymälöiden keskimääräisellä myyntitehokkuudella laskettuna tarkasteluvaihtoehdon 1 hankkeiden yhteenlaskettu vuosimyynti vastaisi Porvoon nykyisten päivittäistavaramyymälöiden vuosittaista päivittäistavaramyyntiä ja 68 %:n osuutta koko Itä-Uudenmaan myymälöiden vuosittaisesta päivittäistavaramyynnistä. Tarkasteluvaihtoehdossa 2 hankkeiden yhteenlaskettu vuosimyynti vastaisi noin puolta Porvoon nykyisestä vuosittaisesta päivittäistavaramyynnistä. Osuuksia tarkasteltaessa pitää ottaa huomioon, että osa hankkeista on siirtyvää (toimipaikkaansa vaihtavaa) toimintaa eikä uutta kilpailevaa toimintaa ja että hankkeet eivät toteudu ”heti” vaan useiden vuosien kuluessa. Tästä huolimatta kummassakin tarkasteluvaihtoehdossa kaikkien hankkeiden toteuttamisen myötä olisi odotettavissa haitallisia vaikutuksia kaupungin nykyisten päivittäistavaramyymälöiden toimintaedellytyksiin.

Porvoon nykyisten päivittäistavaramyymälöiden keskimääräisellä myyntitehokkuudella laskettuna kunkin yksittäisen hankkeen osuus Porvoon nykyisestä päivittäistavaroiden vuosimyynnistä olisi vaihtoehdosta riippuen seuraava:

	VE 1	VE 2
Tarmola		
• Asentajantie	8 %	8 %
• Asentajantie/Teollisuustie	15 %	0 %
Gammelbacka	7 %	7 %
Kevätkumpu	10 %	7 %
Kuninkaanportti	29 %	10 %
Keskusta/Itäranta		
• Keskustan korttelit	7 %	2 %
Keskusta/Länsiranta		
• Tolkkistentie/muu Länsiranta	15 %	10 %
Muut asuinalueet (useita)	10 %	9 %

Yli 10 prosentin osuuksia voidaan pitää merkittävinä nykyisten päivittäistavaramyymälöiden toimintaedellytyksille. Tältä kannalta katsottuna tarkasteluvaihtoehto 2 tukee paremmin koko myymäläverkon toimintaa. Kaupan toiminnan kannalta kyse on kuitenkin myös siitä, missä kuluttajat haluavat asioida ja millainen on erikokoisten myymälöiden rooli. Pienissä myymälöissä saatetaan asioida usein, mutta valtaosa ostoseuroista suuntautuu suurempiin myymälöihin. Porvoossa tämä näkyy siinä, että huomattava osa nykyisestä päivittäistavaramyynnistä toteutuu kolmessa suurimmassa myymälässä. Tähän asiointitrendiin vastaa paremmin tarkasteluvaihtoehto 1.

Tarkasteluvaihtoehdon 1 päivittäistavarakaupan kerrosalan toteutuminen kokonaisuudessaan merkitsisi kuitenkin selkeää liiketilan ylitarjontaa. Samalla Porvoon päivittäistavarakauppa muuttuisi sekä kokonaisuutena että kolmen suuryksikköhankkeen osalta luonteeltaan seudulliseksi. Vaikutukset ulottuisivat koko Itä-Uudenmaan päivittäistavarakaupan palveluverkkoon. Tarkasteluvaihtoehdossa 2 nykyisen päivittäistavaramyymälän laajennuksen myötä syntyvä suuryksikkö voidaan katsoa luonteeltaan paikalliseksi.

Palvelutarjonnan kehitys ja ostovoiman siirtymät

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

Porvoon erikoiskaupan ja päivittäistavarakaupan tarjonta on ostovoiman siirtymien valossa suhteellisen hyvä - myymälät pystyvät tarjoamaan palvelutason, joka pitää valtaosan asukkaiden ostoseuroista omassa kaupungissa ja houkuttelevat sinne asiakasvirtaa myös muualta. Tämä tilanne on hyvä ottaa tavoitteeksi myös jatkossa.

Erikoiskauppa

Erikoiskaupassa molempien tarkasteluvaihtoehtojen hankkeet kokonaisuutena tukevat edellä mainittua tavoitetta. Erikoiskaupan liiketilojen lisääntyminen kasvattaa Porvoon kaupallista vetovoimaa. Erikoiskauppa sijoittuu toiminnallisen luonteensa puolesta parhaiten ydinkeskustaan, jossa myymälöiden toimintaedellytyksiä tukevat mm. monipuoliset muut palvelut, tapahtumat ja hyvä saavutettavuus. Keskustan Itärannalla onkin tällä hetkellä vahva keskustahakuisen erikoiskaupan tarjonta, jota tarkasteluvaihtoehto 2 tukee paremmin sinne sijoittuvan suuremman kerrosalamääränsä vuoksi.

Keskustan Itärannan erikoiskaupan kerrosalaa mitoitettaessa on kuitenkin tukeuduttava realistisiin kehittämismahdollisuuksiin. Uuden liiketilan mittava sijoittaminen sinne on toiminnallisesti vaikeaa ensinnäkin liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen toimivuuden turvaamisen kannalta katsottuna - keskustaankin tullaan asioimaan myös henkilöautolla. Kehittämismahdollisuuksia rajoittaa myös se, että tarjolla ei ole tyhjiä tontteja ja mahdollisuudet tonttien käyttötarkoitusten muutoksiin ovat rajalliset. Kaikkea erikoiskauppaa ei myöskään ole tarpeen yrittää mahduttaa Itärannalle, vaan tarjontaa voidaan täydentää Länsirannalla.

Keskustan Itä- ja Länsirannan kehittäminen toistensa kanssa kilpailevilla erikoiskaupan toiminnoilla johtaisi keskustan kaksinapaisuuteen, jossa alueiden välinen kilpailu saattaisi johtaa kaupan kannalta kestämättömään tilanteeseen. Kaksinapaisissa keskuksissa pitkän aikavälin kehitys johtaa usein toisen alueen heikkenemiseen ja toisen vahvistumiseen tai kireässä kilpailutilanteessa jopa molempien alueiden kaupan palvelujen heikkenemiseen. Tällainen tilanne voidaan välttää sijoittamalla Länsirannalle pääsääntöisesti sellaista kaupan toimintaa, joka kilpailee mahdollisimman vähän keskustan Itärannan kanssa.

Lisäksi on muistettava, että koko keskustan kehitykseen vaikuttavat myös hyvin monet muutkin tekijät, kuten liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen toimivuus, ympäristön viihtyisyys sekä liikkeiden vetovoima ja aukioloajat. Lisäksi on muistettava, että uuden liikerakentamisen mitoituksesta ja sijoittumisesta riippumatta on kaupungin, yrittäjien, kiinteistönomistajien ja muiden toimijoiden joka tapauksessa huolehdittava keskustan jatkuvasta kehittämisestä.

Päivittäistavarakauppa

Porvoon ostovoiman siirtymä oli aiemman kaupan selvityksen (Porvoon kaupunki 2011) mukaan +14 % vuonna 2010. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavatyöhön liittyneessä kaupan selvityksessä (Uudenmaan liitto 2012) ei arvioitu ostovoiman siirtymiä, mutta selvityksessä käytetyllä kulutusluvulla (3 100 €/asukas sisältäen myös Alkon), Porvoon vuoden 2011 väestömäärällä ja Porvoon päivittäistavarakauppojen vuoden 2011 myynnillä laskettuna ostovoiman siirtymä päivittäistavarakaupassa olisi ollut +4 %. Mikäli kulutusluvusta poistetaan Alkon osuus (361 €/asukas, www.tuomassantasalo.fi) ja kulutuksen vastaparina tarkastellaan vain päivittäistavaramyymälöiden päivittäistavaramyyntiä (ei kokonaismyyntiä), siirtymä olisi ollut nollassa. Kaupan kesliikkeen kanta-asiakaskorttiaineistoon perustuvan tiedon mukaan päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä Porvoosta vuonna 2011 oli -6 %. Kaupan laskemalla ostovoimaluvulla 3 140 €/asukas (perustuu Tilastokeskuksen vuonna 2006 määrittelemään kuntakohtaiseen ostovoimalukuun, jota on korjattu noin yhden prosentin vuosittaisella ostovoiman kasvulla) laskien siirtymä olisi -13 %.

Nykytilannetta erilaisilla kulutusluvuilla kuvaavaa tarkastelua oleellisempaa on se, että jos Porvoon päivittäistavarakauppaa ei kehitetä, ostovoiman ulosvirtaus kehittyy huonompaan suuntaan. Mikäli nykyinen myymäläverkko säilyisi ennallaan ja päivittäistavarakaupan vuosimyynti kasvaisi yksityisen kulutuksenkasvun verran (1 %/v), päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä vuonna 2035 olisi aiemman kaupan selvityksen mukaisella kulutusluvulla ja sen vuosittaisella yhden prosentin kasvulla laskettuna -15 % vuonna 2035. Muilla edellä mainituilla kulutusluvuilla laskien negatiivinen siirtymä olisi suurempi.

Tarkasteluvaihtoehdon 1 kaikkien päivittäistavarakaupan hankkeiden toteuttaminen merkitsisi huomattavaa vetovoiman kasvua olettaen, että nykyinen päivittäistavarakaupan myymäläverkko ja keskustan asema kauppapaikkana säilyisivät ennallaan. Mikäli nykyinen myymäläverkko säilyisi ennallaan, kaikki hankkeet toteutettaisiin ja vuosimyynti kasvaisi yksityisen kulutuksenkasvun verran, päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä vuonna 2035 olisi 70 %. Tarkasteluvaihtoehdossa 2 siirtymä olisi 30 %. Yksikään hanke ei kuitenkaan yksinään riittäisi nostamaan ilman kaupan kehittämistä toteutuvaa vähintään -15 %:n ostovoiman siirtymää positiiviseksi.

Edellä mainitut siirtymäosuudet ovat teoreettisia, koska kaupan rakenne ei pysy ennallaan Porvoossa eikä muuallakaan Itä-Uudellamaalla. Ne kuvaavat kuitenkin sitä, että Porvoon päivittäistavarakaupassa tarvitaan uudistuksia. Uudistukset eivät kuitenkaan saa olla niin suuria tai toteutua niin nopeasti, että ne vaikuttavat merkittävästi muun Itä-Uudenmaan kuntien päivittäistavarakauppaan. Tarkasteluvaihtoehdon 1 myötä syntyvät kolme kaupan suuryksikköä olisivat luonteeltaan seudullisia ja vaikuttaisivat koko maakunnan päivittäistavarakaupan rakenteeseen.

Porvoon kaupungin sisällä päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä on positiivinen läntisellä ja itäisellä keskeisellä alueella, mutta negatiivinen kylissä ja haja-asutusalueella. Kummankin tarkasteluvaihtoehdon hankkeiden

toteuttaminen säilyttäisi perustilanteen ennallaan, sillä Tarmolan, keskustan Itärannan ja Kevätkummun ostoskeskuksen kehittäminen vahvistavat itäisen alueen vetovoimaa ja keskustan Länsirannan, Gammelbackan ja Kuninkaanportin kehittäminen läntisen alueen vetovoimaa.

Tarkasteluvaihtoehdon 1 toteutuminen merkitsisi sitä, että Tarmolaan muodostuisi alueen nykyisestä kaupallisesta luonteesta poikkeava, kaksi kaupan suuryksikköä sisältävä seudullinen kauppakeskittymä. Kyseinen kehitys ei vastaisi Porvoon kaupunginvaltuuston linjaamia kaupan alueellisia kehittämisperiaatteita ja olisi sekä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan että yleiskaavan vastainen. Tarkasteluvaihtoehdossa 2 näitä ongelmia ei olisi.

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Molempien tarkasteluvaihtoehtojen hankkeet sijoittuvat keskeiselle kaupunkialueelle jo olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Aluerakennetasolla molempien tarkasteluvaihtoehtojen voidaan katsoa vahvistavan Porvoon kaupallista asemaa. Erikoiskaupassa tarkasteluvaihtoehtojen välillä ei ole eroa, mutta päivittäistavarakaupassa vaihtoehdon 1 vaikutus on suurempi.

Tarkasteluvaihtoehtojen vaikutusta kaupungin kehittämiseen voidaan tarkastella suhteessa kaupunginvaltuuston linjaamiin kehittämisperiaatteisiin:

- Porvoon tärkeimmät kaupan keskittymät ovat keskusta, Kuninkaanportti ja Tarmola. Asuinalueiden lähipalvelut täydentävät kaupan keskittymien tarjontaa. Keskustalla, Kuninkaanportilla ja Tarmolalla on selkeästi kaupallisesti erilaiset, toisiaan mahdollisimman hyvin täydentävät roolit.
    - Kummassakin tarkasteluvaihtoehdossa kaupan kehittäminen kohdistuu em. tärkeimmille alueille, mutta ne painottavat näitä alueita eri tavoin.
    - Kummassakin vaihtoehdossa kaupan kehittämisessä otetaan huomioon asuinalueet. Tarkasteluvaihtoehtojen välillä ei ole merkittävää eroa.
- Porvoon keskusta on vetovoimainen ja elävä kauppapaikka, jossa on monipuolista erikoiskaupan (pienet erikoisliikkeet, keskustatavaratalot ym.) sekä kaupallisten, kulttuuristen ja julkisten palvelujen tarjontaa. Keskustassa (mukaan lukien Länsiranta) luodaan edellytykset erityisesti näiden toimintojen menestymiselle.
    - Vaihtoehdossa 2 keskustaan sijoittuu huomattavasti enemmän muun eli keskustahakuisen erikoiskaupan uutta liiketilaa. Uusi kerrosala myös painottuu enemmän keskustan Itärannalle perinteiseen Porvoon ydinkeskustaan. Näin vaihtoehto 2 tukee paremmin Porvoon ydinkeskustan kehittymistä vetovoimaisena ja elävänä kauppapaikkana.
    - Vaihtoehdon 1 mukaisen erikoiskaupan kerrosalan toteutuminen Länsirannalla saattaa johtaa kilpailuun keskustan Itärannan kanssa, jolloin vaarana on koko keskustan kaksinapaistuminen. Tämä puolestaan voi johtaa keskustan Itärannan kehityksen taantumiseen. Tilanne voidaan välttää sijoittamalla keskustan Länsirannalle pääsääntöisesti sellaista kaupan toimintaa, joka kilpailee mahdollisimman vähän keskustan Itärannan kanssa. Myös kaupan mitoituksella ja toteuttamisen ajoituksella voidaan vaikuttaa ehkäisevästi haitallisen kilpailutilanteen syntymiseen.
    - Keskustassa tarvitaan myös päivittäistavarakaupan palveluja. Vaihtoehdossa 1 sekä koko keskustaan (Itä- ja Länsirannalle) että Itärannalle sijoittuu vaihtoehtoa 2 enemmän päivittäistavarakaupan kerrosalaa. Noin 3 000 kerrosneliömetrin sijoittuminen Länsirannan suuryksikköön heikentäisi kuitenkin mahdollisuuksia toteuttaa keskustan Itärannalle suunniteltua 1 500 kerrosneliömetriä päivittäistavarakauppaa. Vaihtoehdossa 2 Länsi- ja Itärantaan sijoittuu tasapainoisemmin uutta päivittäistavarakaupan kerrosalaa.
    - Vaihtoehdossa 1 Länsirannan suuryksikkö sijoittuu yleiskaavan keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle ja on siten yleiskaavan vastainen seudullinen suuryksikkö.
    - Vaihtoehdossa 1 Tarmolaan sijoittuu kaksi seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä, joiden päivittäistavarakaupan ja etenkin erikoiskaupan tarjonta kilpailee keskustan kanssa. Vaihtoehdossa 2 Tarmolaan sijoittuu yksi paikallinen suuryksikkö ja toisen suuryksikön sijaan sinne sijoittuu sama määrä tilaa vaativan erikoiskaupan kerrosalaa, joka ei kilpaile keskustan kanssa.

- Kuninkaanportti soveltuu sijaintipaikaksi suurille yksiköille ja tilaa vaativan erikoiskaupan yksiköille, joiden ei toimintansa luonteen vuoksi ole mielekästä tai edes mahdollista sijoittua Porvoon keskustaan. Kuninkaanportti täydentää keskustan tarjontaa ja alueen toimialakokoonpanossa otetaan huomioon Porvoon keskustan ja Tarmolan kaupan palvelutarjonta. Kuninkaanportin luonteva kehityssuunta on edelleen tilaa vievä kauppa ja alueelle sopiva muu erikoiskauppa sekä ajanmukaiset suuret päivittäistavaramyymälät.
    - Tarkasteluvaihtoehtojen välillä ei ole eroa tilaa vievän ja muun erikoiskaupan osalta.
    - Päivittäistavarakaupassa vaihtoehdossa 1 alueelle sijoittuu aiemman kaupan selvityksen (Porvoon kaupunki 2011) mukainen määrä kerrosalaa. Aiemmassa selvityksessä ei ollut mukana useita kaupan suuryksikköhankkeita eikä tuolloin ollut tietoa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan Porvoota koskevista kaupan enimmäismitoituksista vuosille 2025 ja 2035. Muu kaupan rakentaminen huomioon ottaen kahden päivittäistavaramyymälän toteuttaminen ennen vuotta 2025 ei noudattaisi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa.
    - Vaihtoehdossa 2 alueelle tuleva paikallinen päivittäistavaramyymälä ei ole Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan vastainen. Enintään 2 000 kerrosneliömetrin yksikkö ei myöskään ole maankäyttö- ja rakennuslain mukainen vähittäiskapan suuryksikkö.
    - Toistaiseksi päivittäistavarakauppa ei ole lähtenyt toteutumaan Kuninkaanportissa eikä tiedossa ole päivittäistavarakaupan kehittämishankkeita. Alueen kokonaiskehittymisen kannalta sinne olisi kuitenkin hyvä saada myös päivittäistavarakaupan palveluja.

- Tarmolaa kehitetään edelleen laajan tavaravalikoiman kaupan ja tilaa vaativan erikoiskaupan alueena.
    - Tarkasteluvaihtoehtojen välillä ei ole eroa tilaa vaativan erikoiskaupan osalta.
    - Vaihtoehdossa 1 Tarmolaan sijoittuu yhteensä 13 700 k-m^2 erikoiskaupan kerrosalaa, josta enintään 4 000 k-m^2 on sellaista muun erikoiskaupan kerrosalaa, joka ei ole päivittäistavaramyymälöiden yhteydessä. Vaihtoehdossa 2 alueelle sijoittuu kokonaisuudessaan 6 000 k-m^2 erikoiskaupan kerrosalaa, josta enintään 5 000 k-m^2 on sellaista muun erikoiskaupan kerrosalaa, joka ei ole päivittäistavaramyymälöiden yhteydessä.
    - Jotta Tarmola kehittyisi asetetun tavoitteen mukaisesti, valtaosan edellä mainitusta kerrosalasta tulisi olla laajan tavaravalikoiman kauppaa ja/tai keskustan kanssa mahdollisimman vähän kilpailevaa erikoiskauppaa.
    - Vaihtoehdossa 1 Tarmolaan sijoittuu kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä. Yleiskaavassa ei kuitenkaan ole suuryksiköt mahdollistavaa km-merkintää. Uudet suuryksiköt muodostaisivat merkitykseltään seudullisen kokonaisuuden ja vaatisivat yleiskaavan muutoksen.
- Alueellisesti tasapainoisen palvelurakenteen turvaamiseksi lähikauppoja on oltava eri puolilla kaupunkia.
    - Kumpikin tarkasteluvaihtoehto antaa ainakin periaatteessa mahdollisuuden lähikauppojen perustamiseen, mikäli asuinalueiden asukasmäärät kasvavat riittävästi.
    - Käytännössä uusien lähikauppojen perustamiseen tulee vaikuttamaan muualla kaupungissa toteutuva päivittäistavarakaupan kerrosala. Tarkasteluvaihtoehdon 1 toteutuessa lähikauppojen perustamismahdollisuudet ovat siten vaihtoehtoa 2 heikommat.
- Kaavoituksella mahdollistetaan riittävä ja joustava liikerakentaminen ja laajennusmahdollisuudet myös pitkällä tähtäimellä.
    - Muussa erikoiskaupassa tarkasteluvaihtoehtojen välillä ei ole eroa.
    - Päivittäistavarakaupassa molemmat vaihtoehdot antavat joustovaraa, mutta vaihtoehdossa 1 kerrosala ylittää Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan kaupan selvityksen perusteella määritellyn liiketilan lisätarpeen.
    - Vaihtoehto 1 ei tämän vuoksi voi edetä kaavoituksellisesti nopealla aikataululla, sillä se edellyttää yleiskaavamuutok-

sen. Lisäksi vaihtoehdon 1 kaupan suuryksiköt ovat seudullisia ja siten Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan vastaisia.

- Vaihtoehdossa 2 nykyisen päivittäistavarakaupan laajennus Tarmolassa ei synnytä seudullista suuryksikköä eikä aiheuta yleiskaavan muutostarvetta, koska kyseessä on vähäinen/perusteltu poikkeaminen yleiskaavasta.

Vaikutukset palvelujen saavutettavuuteen

Ihmisten arjen sujuvuudessa yksi merkittävimmistä asioista on kaupan ja erityisesti päivittäistavarakaupan palvelujen saavutettavuus. Kaupan palvelujen saavutettavuutta voidaan tarkastella koettuna saavutettavuutena (eli vaivana, jonka kotitalous kokee tavaroita hankkiessaan) ja fyysisenä saavutettavuutena eli etäisyytenä myymälään. Molempiin vaikuttavat mm. myymälöiden sijaintitekijät, palvelun laatu ja väestön ominaisuudet. Koettu saavutettavuus paranee molemmissa tarkasteluvaihtoehdoissa kaupan palvelujen lisääntyessä ja monipuolistuessa. Erikoiskaupassa tarkasteluvaihtoehto 2 painottaa enemmän ydinkeskustan kehittymistä ja parantaa siten enemmän myös koettua saavutettavuutta keskusta-asiointia suosivien kannalta katsottuna. Päivittäistavarakaupassa vaihtoehto 1 sisältää kaksi suuryksikköä ja vaihtoehdossa 2 uusi kerrosala jakautuu tasaisemmin erikokoisiin myymälöihin. Vaikutukset koettuun savutettavuuteen muotoutuvat tämän mukaan kuluttajien asiointimieltymysten perusteella.

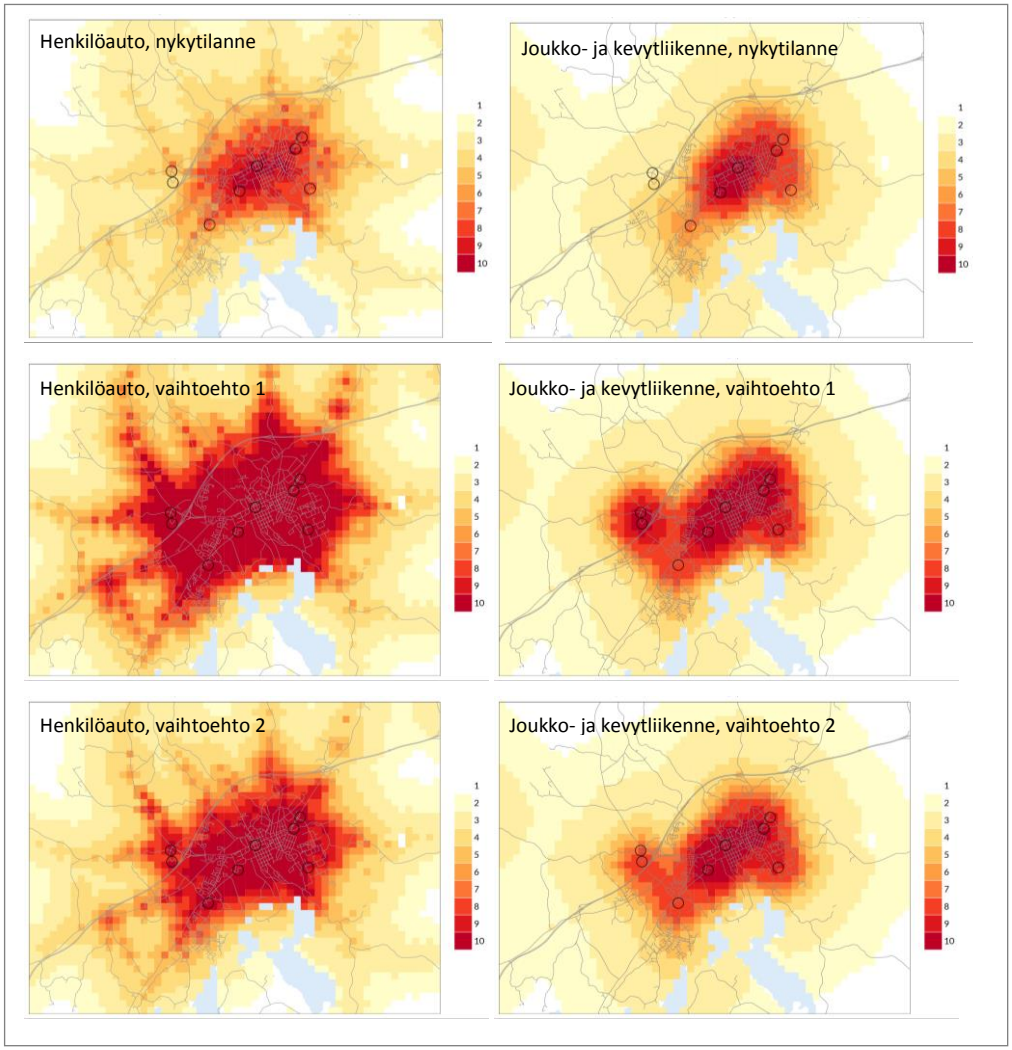
Kaupan palvelujen fyysistä saavutettavuutta tarkasteltiin paikkatietopohjaisesti 250 * 250 metrin ruuduittain. Kunkin ruudun lähimmän kaupan saavutettavuus muodostuu kulkuyhteyksistä liikenneverkolla, etäisyydestä, matka-ajasta ja kaupan koosta. Ruudut on luokiteltu kymmenen prosentin välein: 10 %:a asukkaista, joilla saavutettavuus on heikoin - 10 %:a asukkaista, joilla saavutettavuus on paras (kuvassa 10 arvot 1 - 10).

Saavutettavuustarkastelussa on otettu huomioon vain sijaintipaikaltaan tiedossa olevat varsinaiset hankkeet. Keskustan Itärannan kortteleita on käsitelty yhtenä kokonaisuutena vierekkäisen sijaintinsa vuoksi. Saavutettavuusanalyysi on tehty vain tarkasteluvaihtoehtojen tasolla, koska erot yksittäisiä hankkeiden välillä on hyvin pienet jo olemassa olevasta päivittäistavara- ja erikoiskaupan myymäläverkosta johtuen.

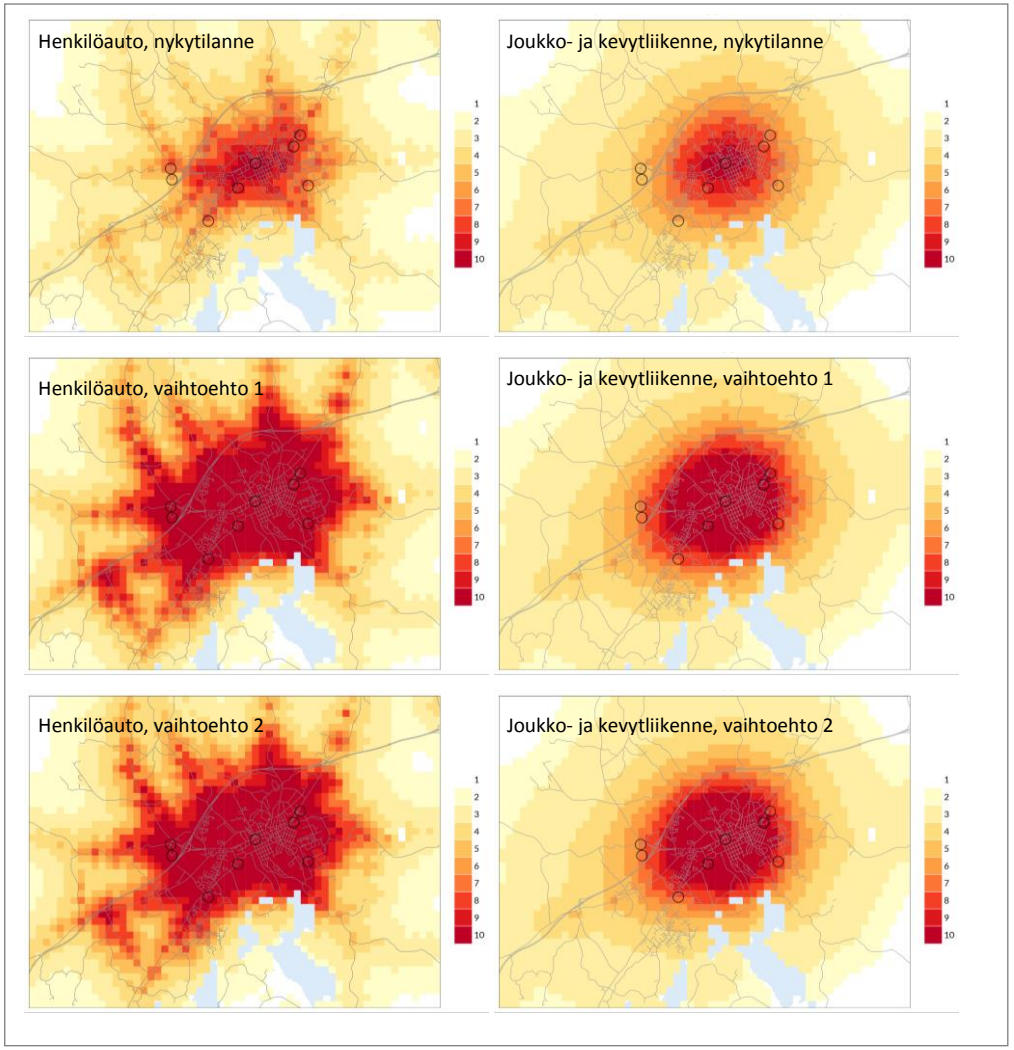
Päivittäistavarakaupassa nykytilanteessa saavutettavuudeltaan paras alue kattaa keskustan Itä- ja Länsirannan sekä henkilöautolla että joukko/kevytliikenteellä asioitaessa. Tarkasteluvaihtoehdon 1 hankkeiden toteuttamisen myötä päivittäistavarakaupan saavutettavuus henkilöautolla paranisi huomattavasti, sillä saavutettavuudeltaan paras alue kattaisi koko Porvoon keskeisen alueen. Myös saavutettavuus joukko- ja kevytliikenteellä paranisi oleellisesti. Suurimmat saavutettavuusparannukset tapahtuisivat Kuninkaanportissa, Gammelbackassa ja Kevätkummussa. Tarkasteluvaihtoehdossa 2 muutokset olisivat samansuuntaisia vaihtoehdon 1 kanssa, mutta saavutettavuudeltaan paras alue olisi noin kolmasosan vaihtoehtoa 1 pienempi. Tarkasteluvaihtoehdon 2 mukainen tilanne olisi silti huomattavasti nykytilannetta parempi.

Erikoiskaupassa nykytilanteessa saavutettavuudeltaan parasta aluetta on lähinnä ydinkeskustan korttelit. Tarkasteluvaihtoehdossa 1 saavutettavuudeltaan paras alue kattaisi henkilöautolla asioitaessa koko keskisen alueen samaan tapaan kuin päivittäistavarakaupassa. Joukko- ja kevytliikenteelläkin paras alue laajenisi oleellisesti. Tarkasteluvaihtoehdossa 2 saavutettavuus on käytännössä yhtä hyvä kuin vaihtoehdossa 1.

Tarkasteluvaihtoehtojen välillä ei ole oleellisia eroa palvelujen saavutettavuudessa eri väestöryhmien kannalta katsottuna.



Kuva 11 Päivittäistavarakaupan saavutettavuus henkilöautolla (vasemmanpuoleiset kuvat) ja joukko- ja kevytliikenteellä (oikeanpuoleiset kuvat). Nykytilanne ylhäällä, vaihtoehto 1 keskellä ja vaihtoehto 2 alhaalla. Hankkeiden sijoittuminen on esitetty mustalla ympyrällä. Arvot 1 - 10 ovat prosenttiosuuksia väestöstä (paras 10 % = 10 ja heikoin 10 % = 1).



Kuva 12 Erikoiskaupan saavutettavuus henkilöautolla (vasemmanpuoleiset kuvat) ja joukko- ja kevytliikenteellä (oikeanpuoleiset kuvat). Nykytilanne ylhäällä, vaihtoehto 1 keskellä ja vaihtoehto 2 alhaalla. Hankkeiden sijoittuminen on esitetty mustalla ympyrällä. Arvot 1 - 10 ovat prosenttiosuuksia väestöstä (paras 10 % = 10 ja heikoin 10 % = 1).

Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen

Tarkasteluasetelma ja menetelmät

Ostosasiointia ja sen muutoksia on arvioitu simuloimalla itäisen Uudenmaan asukkaiden ostosmatkoja. Mallissa simuloidaan erilaisten talouksien työssäkäyntiin ja ostosasiointiin liittyviä matkaketjuja ottaen huomioon mm. liikenneyhteydet eri kulkutavoilla, talouksien sosioekonomiset taustatiedot (mm. autonkäyttömahdollisuus) ja ostosmatkojen kytkeytyminen muuhun liikkumistarpeeseen (esim. työssäkäynti, muut ostokset).

Menettelyn erityisenä vahvuutena on se, että siinä huomioidaan matkojen ketjuttaminen, esimerkiksi kaupan asiointi myös työmatkojen tai muiden kauppamatkojen yhteydessä. Ostosasioinnin simulointi tapahtuu ostosmatkaryhmittäin: päivittäistavaran ostokset, tilaa vaativan erikoiskaupan ostokset ja muun erikoistavaran ostokset.

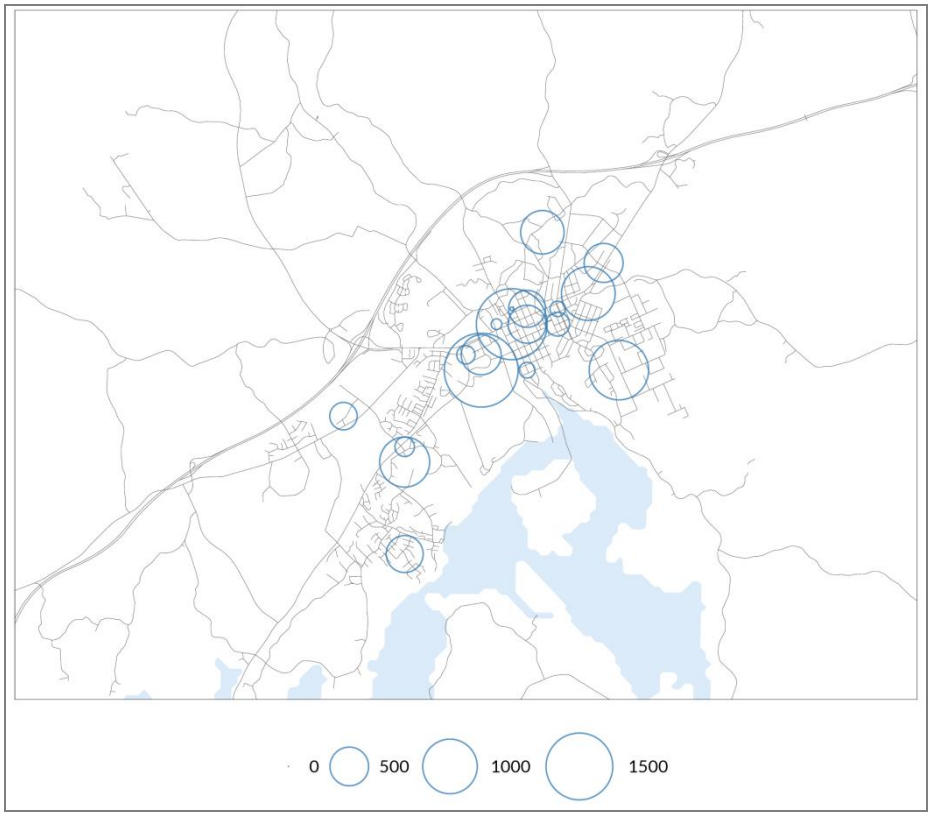
Simuloitava ostosreissu on matkojen muodostama ketju, jossa voi yhdistyä matkan eri tarkoituksia (esim. koti-kauppa-koti, työpaikka-kauppa-koti, koti-erikoiskauppa-päivittäistavarakauppa-koti). Simuloitavat skenaariot ovat seuraavat:

- **Nykytilanne (2010)**. Asukas- ja työpaikkamäärät ovat koko Uudellamaalla nykytilanteen mukaiset. Myös kaupan tarjonta on nykytilanteen mukainen koko Uudellamaalla.
- **Vertailuvaihtoehto 0 vuonna 2035**. Asukasmäärät ovat koko Uudellamaalla maakuntakaavaehdotuksen arvion vuodelle 2035 mukaiset. Kaupan tarjonta on Porvoon alueella nykytilanteen mukainen ja muualla Uudellamaalla 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen kaupan mitoituslukujen mukainen. Liikenneverkkoon on tullut joitakin täydennyksiä.
- **Vaihtoehdossa 1** asukasmäärät ja liikenneverkko ovat vertailuvaihtoehdon 0 mukaiset. Päivittäistavarakaupan tarjonta kasvaa nykyisestä noin 21 000 k-m^2, josta lähes 80 % kohdistuu keskustan (Itä- ja Länsiranta) ulkopuolelle. Muu erikoiskauppa kasvaa noin 48 000 k-m^2, josta noin 57 % kohdistuu keskustan ulkopuolelle.
- **Vaihtoehdossa 2** asukasmäärät ja liikenneverkko ovat samat kuin vaihtoehdoissa 0 ja 1. Päivittäistavarakaupan lisäys on kuitenkin selvästi pienempi, noin 11 000 k-m^2, josta lähes 80 % kohdistuu keskustan ulkopuolelle. Erikoiskaupan tarjonnan kokonaiskasvu on sama kuin vaihtoehdossa 1, mutta kauppa keskittyy selvästi enemmän keskustaan. Vaihtoehdossa 2 erikoiskaupan kasvusta noin 40 % kohdistuu keskustan ulkopuolelle.

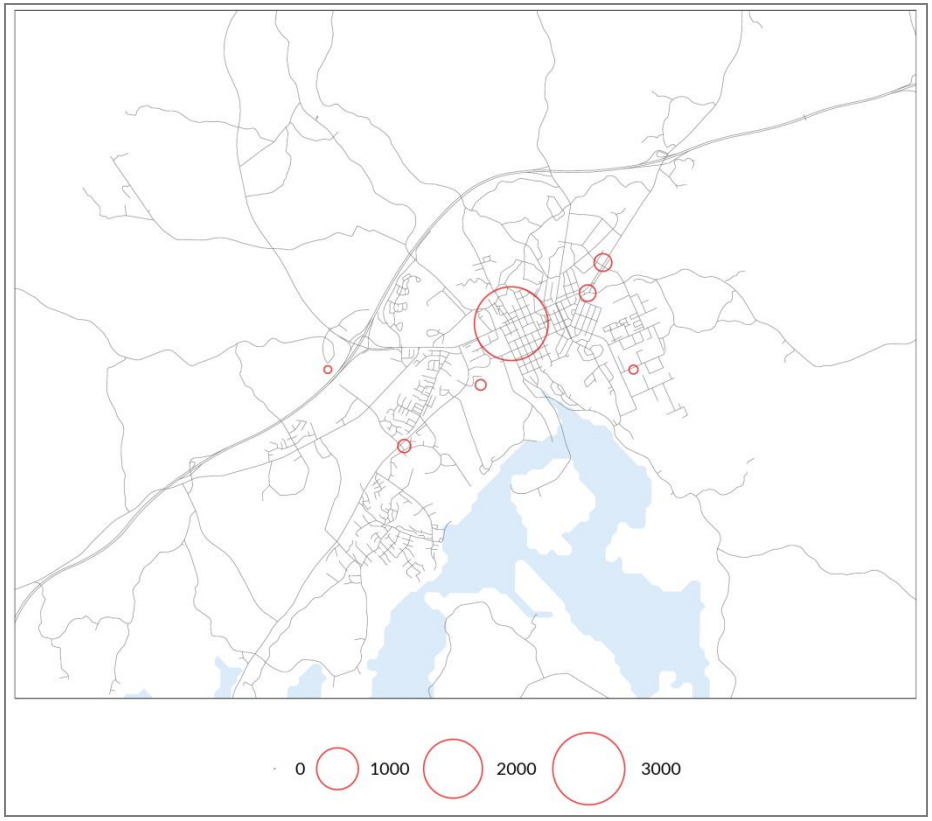
Vaikutukset ostoskäynteihin ja liikennemääriin

Käynnit nykytilanteessa

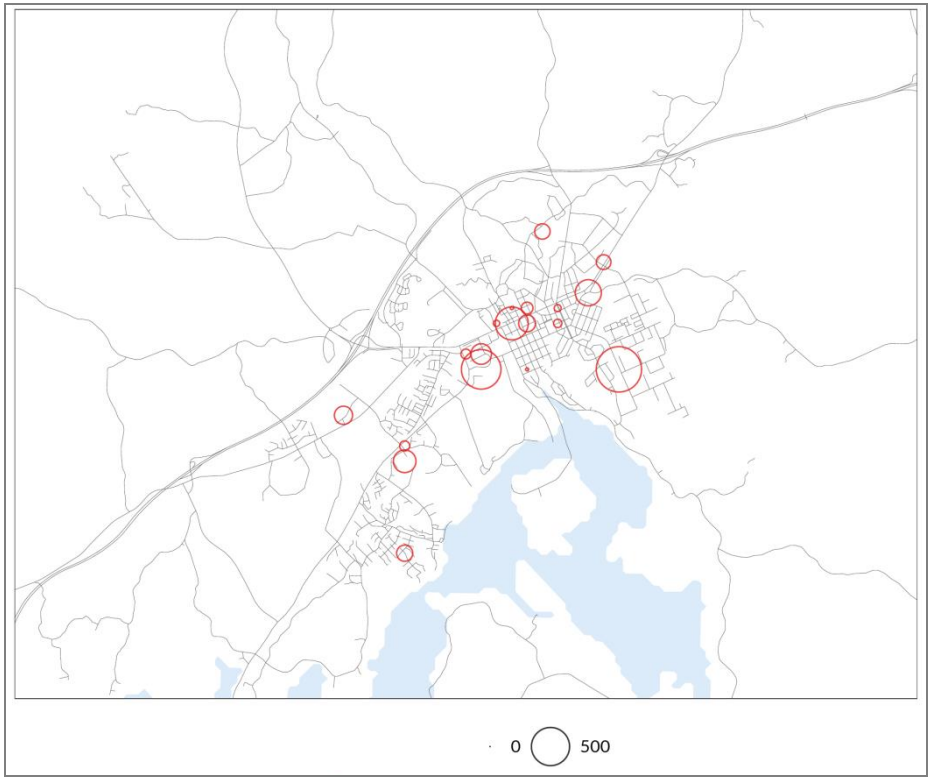
Päivittäistavaran ostoskäynnit jakautuvat melko tasaisesti Porvoon eri osiin. Muun erikoiskaupan käynnit puolestaan keskittyvät voimakkaasti keskustaan.



Kuva 13 Päivittäistavarakaupan simuloidut ostoskäynnit nykytilanteessa.



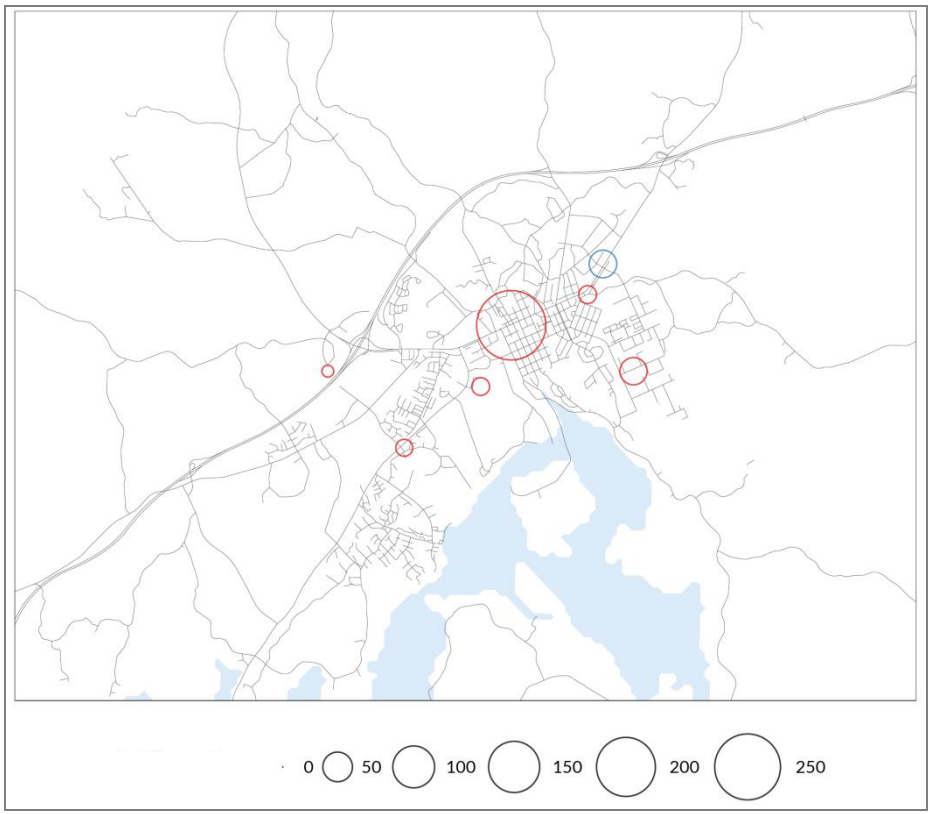
Kuva 14 Muun erikoiskaupan simuloidut ostoskäynnit nykytilanteessa.



Kuva 15 Päivittäistavaran ostoskäyntien määrän kasvu nykyisestä ilman Porvoon kaupan tarjonnan muutoksia (ve0 vuonna 2035-2010).

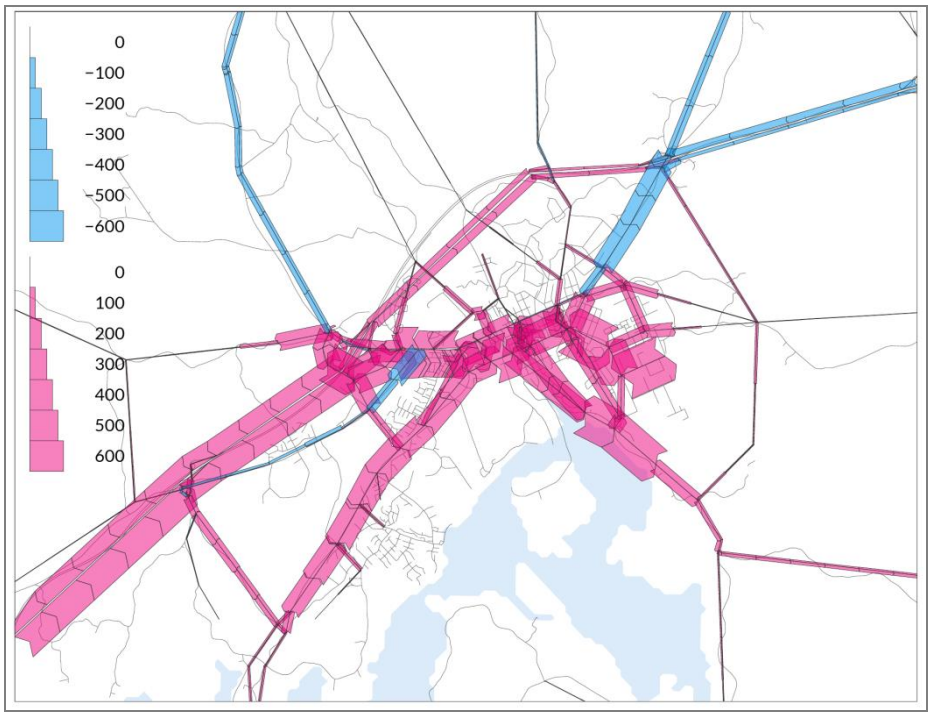
Muutokset nykytilanteesta vertailuvaihtoehtoon (0) vuonna 2035

Porvoolaisten tekemien ostosmatkojen määrä kasvaa ennusteen mukaan nykyisestä noin 30 % vuoteen 2035 mennessä. Ilman kaupan tarjonnan muutoksia Porvoossa aiempaa suurempi osa porvoolaisten ostosmatkojen kasvusta suuntautuu Porvoon ulkopuolelle, jolloin Porvooseen kohdistuva ostosmatkojen määrä kasvaa noin 20 %. Päivittäistavarakaupan asiointikäyntien kasvu kohdistuu melko tasaisesti Porvoon nykyisen kaupan tarjonnan suhteen (kuva 14). Erikoiskaupan osalta tarjonnan kasvu muualla Itä-Uudellamaalla puolestaan leikkaa kasvua erityisesti Porvoon keskustan itäpuolella.



Kuva 16 Erikoistavaran ostoskäyntien määrän muutos nykyisestä ilman Porvoon kaupan tarjonnan muutoksia (ve0 vuonna 2035-2010). Sininen ympyrä merkitsee vähennystä ja punainen kasvua.

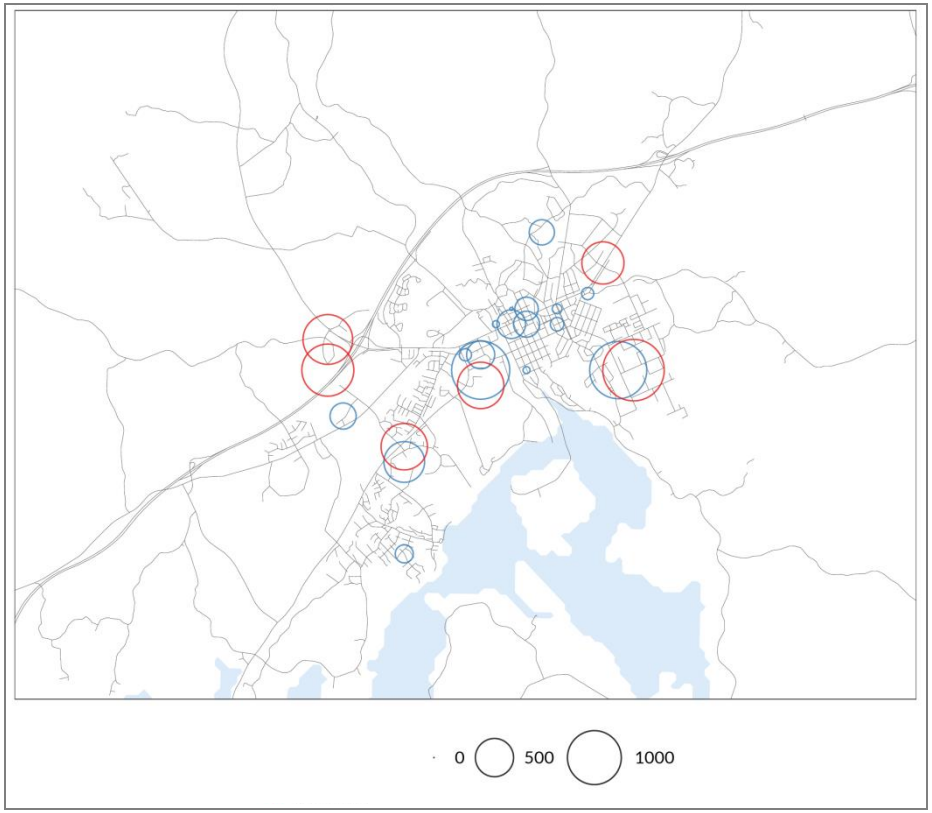
Kaupan asiointiliikennemäärät kasvavat asukasmäärän kasvun myötä nykyisestä, vaikka kaupan tarjonta Porvoossa säilyy vertailuvaihtoehdossa 0 nykyisellään. Asiointiliikennemäärien kasvu on enimmillään luokkaa 1 000 ajon/vrk, kun verkon kokonaisliikennemäärät ovat tyypillisesti 5 000 - 20 000 ajon/vrk.



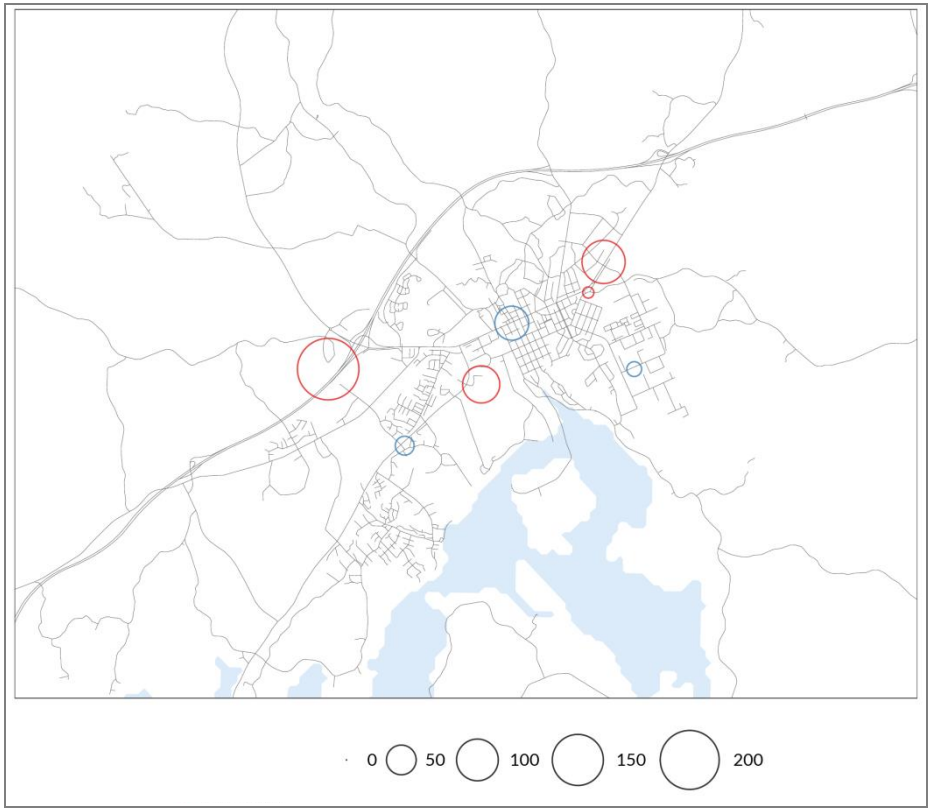
Kuva 17 Henkilöautojen ostosasiointiliikenteen määrän (ajon/vrk) simuloitu muutos nykyisestä ilman kaupan tarjonnan muutoksia (ve0 v. 2035-2010). Liikenteen sijoittuminen reiteille suuntaa antava.

Kehittämisvaihtoehtojen 1 ja 2 vaikutukset suhteessa vertailuvaihtoehtoon (0) vuonna 2035

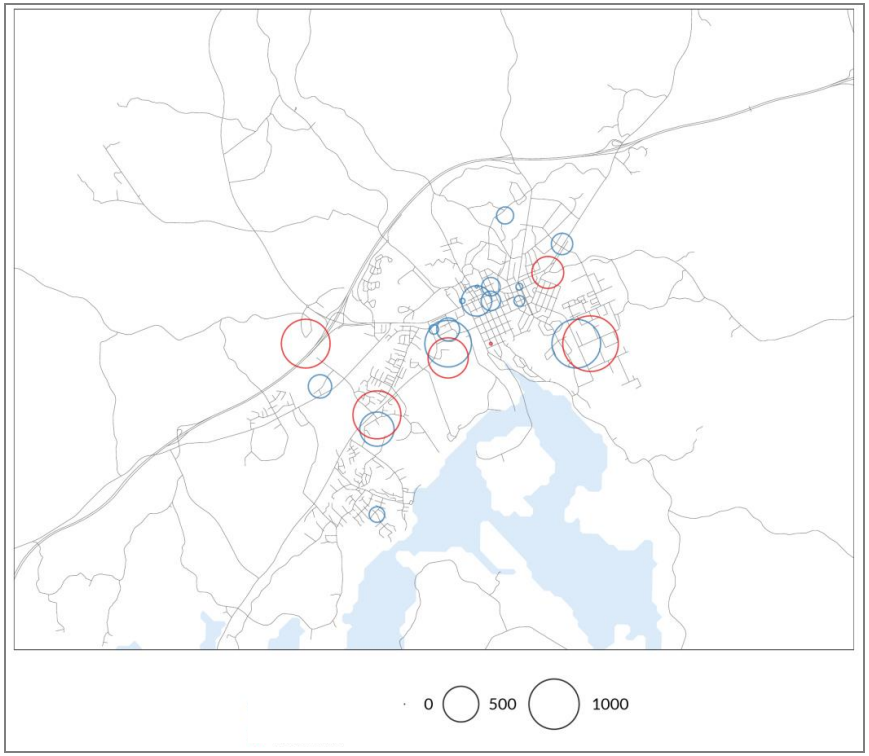
Vaihtoehdossa 1 päivittäistavaran ostoskäynnit kasvavat uusissa yksiköissä ja vastaavasti vähenevät nykyisissä. Käynnit vähenevät keskustassa ja lisääntyvät sen ulkopuolella. Vaihtoehdossa 1 myös erikoiskaupan käynnit kehittyvät vastaavalla tavalla. Vaihtoehdossa 2 päivittäistavaran ostoskäynnit kasvavat uusissa yksiköissä ja vastaavasti vähenevät nykyisissä samaan tapaan kuin vaihtoehdossa 1. Käynnit vähenevät keskustassa ja lisääntyvät sen ulkopuolella. Erikoiskaupan käynnit keskustassa sen sijaan lisääntyvät vaihtoehdossa 2. Käynnit lisääntyvät myös Kuninkaanportissa, mutta muualla ne vähenevät.



Kuva 18 Vaihtoehdon 1 vaikutukset päivittäistavaran ostoskäyntien määrään (ve1 - ve0 vuonna 2035). Sininen ympyrä merkitsee vähennystä ja punainen kasvua.

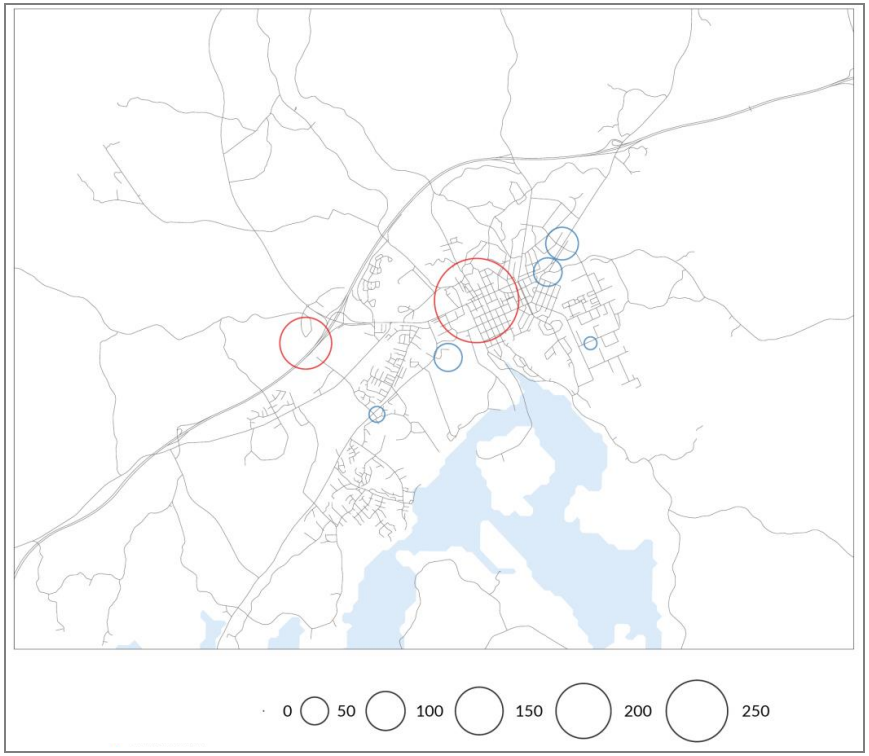


Kuva 19 Vaihtoehdon 1 vaikutukset erikoistavaran ostoskäyntien määrään (ve1 - ve0 vuonna 2035). Sininen ympyrä merkitsee vähennystä ja punainen kasvua.



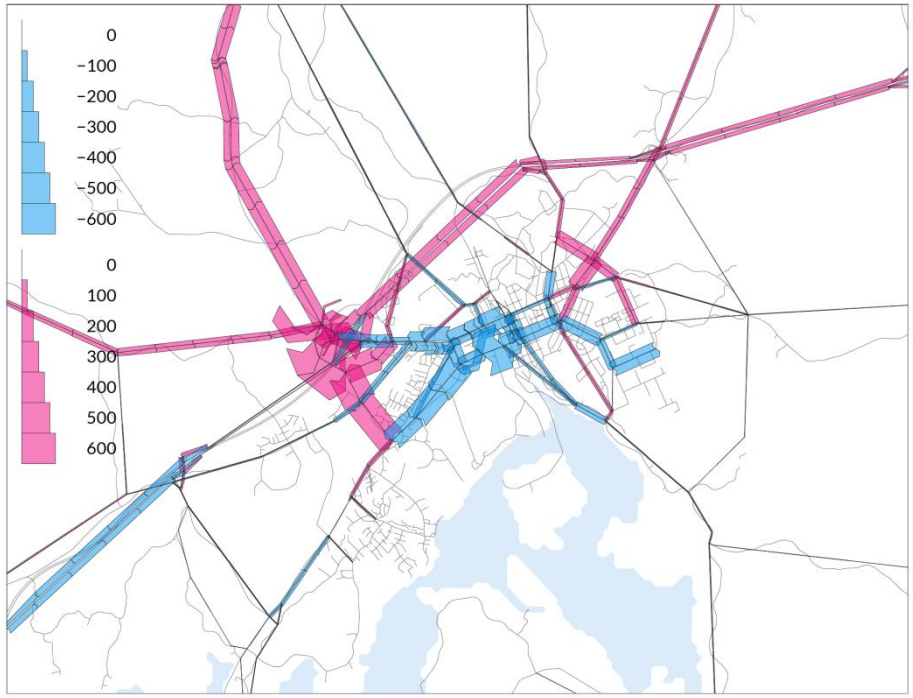
Kuva 20 Vaihtoehdon 2 vaikutukset päivittäistavaran ostoskäyntien määrään (ve2 - ve0 vuonna 2035). Sininen ympyrä merkitsee vähennystä ja punainen kasvua.

Kaupan tarjonnan kehittäminen Porvoossa vähentää henkilöautoilua Porvoon keskustassa, kun keskustan ulkopuolella asuvien ostosmatkat suuntautuvat nollavaihtoehtoa enemmän keskustan ulkopuolella sijaitseviin uusiin yksiköihin. Myös ostoshenkilöautoliikenne Helsingin suuntaan vähenee hieman, kun porvoolaiset tekevät ostoksensa useammin Porvoossa. Vaihtoehdossa 2 erikoiskaupan tuntuva vahvistuminen Porvoon keskustassa kuormittaa hieman enemmän Porvoon keskustan katuverkkoa kuin vaihtoehto 1, mutta liikennemäärät jäävät silti nollavaihtoehtoa pienemmiksi. Tarjonnan lisääminen toisaalta lisää liikennettä useilla Kuninkaanportin syöttöyhteyksillä, joilla vuorokausiliikenne voi kasvaa enimmillään noin 1 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tarmolan alueella kaupan muutokset kasvattavat liikennettä enimmillään noin 300 ajoneuvoa vuorokaudessa.

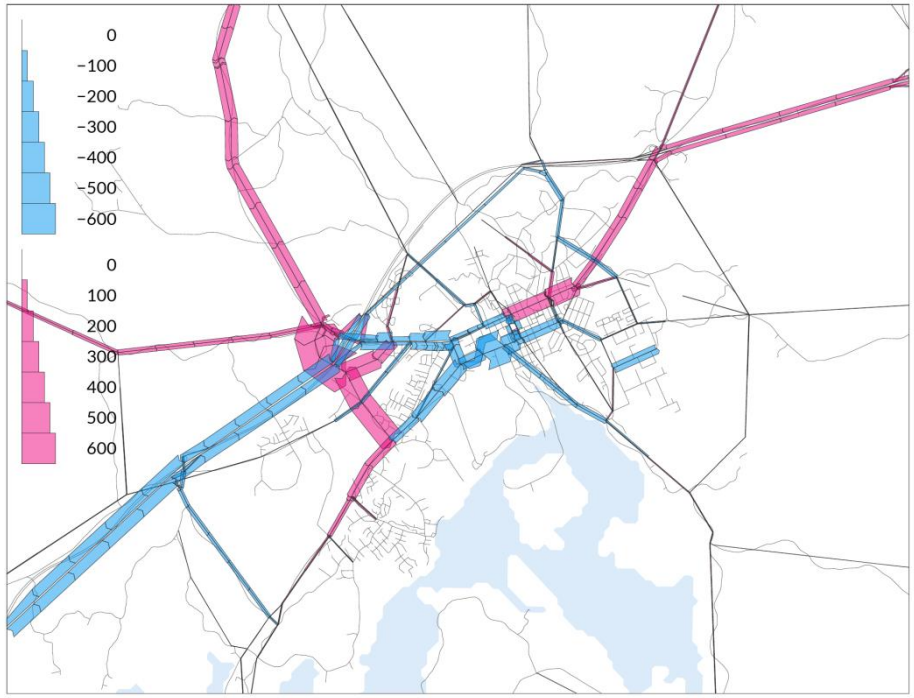


Kuva 21 Vaihtoehdon 2 vaikutukset erikoistavaran ostoskäyntien määrään (ve2 - ve0 vuonna 2035). Sininen ympyrä merkitsee vähennystä ja punainen kasvua.

Muutoksia vaimentaa se, että vertailutilanteeseen 0 nähden ostosmatkoja on yhtä paljon, mutta ne kohdistuvat eri tavoin. Esimerkiksi keskustan reuna-alueella tai ulkopuolelle oleva hanke houkuttelee liikennettä, mutta osaltaan vähentää samalta suunnalta keskustaan suuntautuvaa ostosliikennettä.



Kuva 22 Porvoon kaupan tarjonnan kehittämisen vaikutukset henkilöautoliikenteeseen (ajon/vrk) tie- ja katuverkolla 2035 (ve1-ve0). Liikenteen sijoittuminen reiteille suuntaa antava.



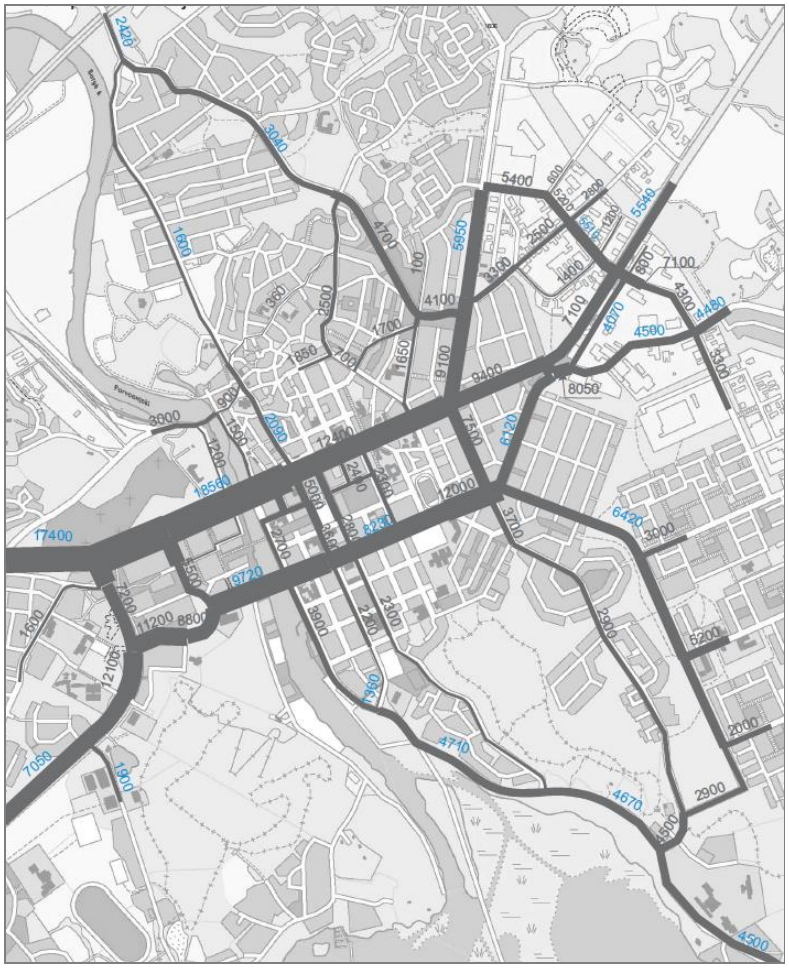
Kuva 23 Porvoon kaupan tarjonnan kehittämisen vaikutukset henkilöautoliikenteeseen (ajon/vrk) tie- ja katuverkolla 2035 (ve2 - ve0). Liikenteen sijoittuminen reiteille suuntaa antava.

Kaupan rakenteen muutoksen vaikutukset henkilöautoliikenteen määriin ovat suhteellisesti melko pieniä, kun muutoksia verrataan liikennemäärien kokonaismääriin tieverkolla ja pääkaduilla. Keskustan katuverkon kuormitusmuutokset ovat arkisin pääosin alle 5 %, mutta erityisesti Kuninkaanportissa suhteelliset muutokset voivat olla selvästi suurempia. Toisaalta kaupan asiointi on arkisin vilkkainta klo 15-18 ja lauantaisin puolen päivän aikoihin, jolloin liikenteen sujuvuudessa voi esiintyä ongelmia kaupan keskittymien ja suuryksiköiden välittömässä läheisyydessä, erityisesti Kuninkaanportissa ja Tarmolan suunnalla. Onkin todennäköistä, että tarkastellut hankkeet aiheuttavat liikennejärjestelyjen parantamistarvetta erityisesti Tarmolassa, jossa kulkee asiointiliikenteen lisäksi paljon muuta liikennettä. Liikenteen sujuvuuteen vaikuttaa mm. liikennejärjestelyt kaupan muutosalueilla sekä muun liikenteen kehitys.

Kaupan hankkeiden liikenteen sujuvuutta heikentävät vaikutukset on ehkäistävissä suunnittelemalla hankkeiden liittymäkohdat tie- ja katuverkkoon huolellisesti. Hieman etäämpänä vaikutukset liikennekuormitukseen jäävät sen verran pieniksi, etteivät kaupan hankkeet todennäköisesti aiheuta liikenneverkolle laajamittaista parantamistarvetta. Edellytykset liikenteen sujuvuuden ja liikenneverkon parantamistarpeen tarkemmalle arvioinnille syntyvät kuitenkin vasta hankesuunnitteluvaiheessa, kun liikennejärjestelyjen suunnittelu on pidemmällä ja kaupan hanketiedot ovat tarkentuneet. Tässä vaiheessa arviot ovat suuntaa-antavia.

Joukkoliikenteen osalta vaihtoehdot 1 ja 2 poikkeavat selvemmin toisistaan. Vaihtoehdossa 2 joukkoliikennematkustajien määrä keskustaan suuntautuvilla yhteyksillä hieman kasvaa, kun vastaavat määrät vaihtoehdossa 1 pie-

nenevät. Vaihtoehdossa 2 joukkoliikennematkustusta lisää keskustan erikoiskaupan selvä vahvistuminen, mutta toisaalta päivittäistavarakaupan lisäys jää vaihtoehtoa 1 pienemmäksi. Muutokset joukkoliikenteen matkustajamäärissä ovat kuitenkin hyvin pieniä, enimmillään joitakin kymmeniä matkustajia/vrk.



Kuva 24 Nykytilanteen liikennemääriä Porvoossa (liikennelaskennat vuonna 2011 ja ELY vuonna 2010, aiempia laskentoja 2000-luvulta).

Hankekohtaiset asiointiennusteet

Hankekohtaiset vaikutukset liikkumiseen ja liikenteeseen on arvioitu erittelemällä kuhunkin hankealueelle tehtävien ostoskäyntien liikkumis- ja liikennetiedot eri ennusteskenaarioissa. Ostoskäynteihin ja liikenteeseen vaikuttaa eniten päivittäistavarakaupan kerrosalan muutokset. Varsinkin uudet päivittäistavarakaupan yksiköt alueilla, joilla nykyinen tarjonta ei ole kovin vahvaa, saavat paljon käyntejä.

Hankekohtaiset erot kulkutapajakaumassa ja matkojen pituuksissa eivät kerro välttämättä liikenteellisen sijainnin edullisuudesta, koska asiakkaiden käyntitarkoitus (päivittäistavara, tilaa vaativa kauppa, muu erikoiskauppa) voivat olla erilaisia, mikä vaikuttaa väistämättä liikenteellisiin tunnuslukuihin. Erikoiskaupan ostosmatkat ovat tyypillisesti selvästi pidempiä kuin päivittäistavaran ostosmatkat.

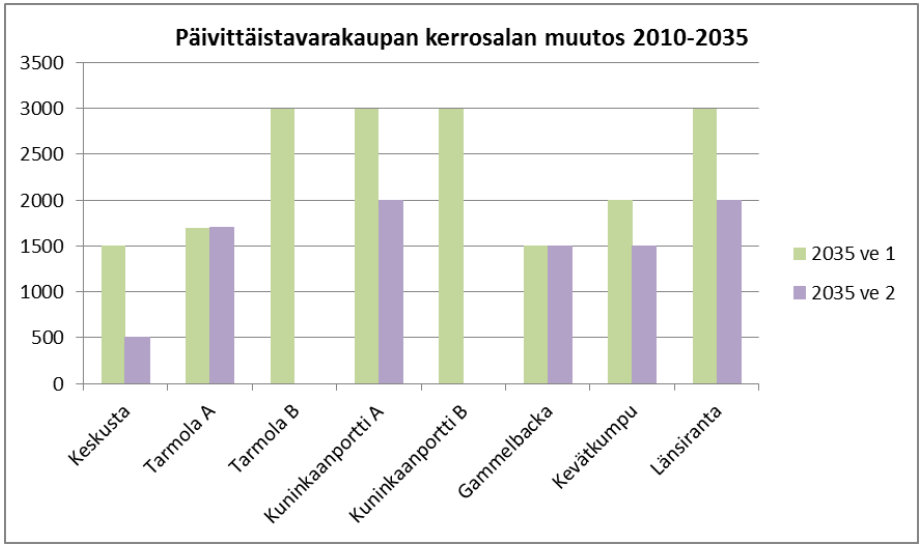
Liikkumis- ja liikennevaikutuksiltaan myönteisiä ja ristiriidattomia hankkeita ovat simulointien perusteella Kevätkummun, Gammelbackan ja keskustan Länsirannan hankkeet, jotka täydentävät päivittäistavarakaupan verkkoa. Näillä hankkeilla henkilöauton käyttö (ajokilometrit käyntiä kohtia) sekä asiointiliikenteen päästöt ovat keskimääräistä pienemmät.

Keskustan kehittäminen parantaa kaupan saavutettavuutta joukkoliikenteellä kauempaakin ja toisaalta jalan ja pyörällä keskustan lähellä asuvien osalta. Keskustassa erikoiskaupan osuus on melko suuri, mikä synnyttää hieman pidempiä ostosmatkoja päivittäistavaravaltaisiin kohteisiin verrattuna.

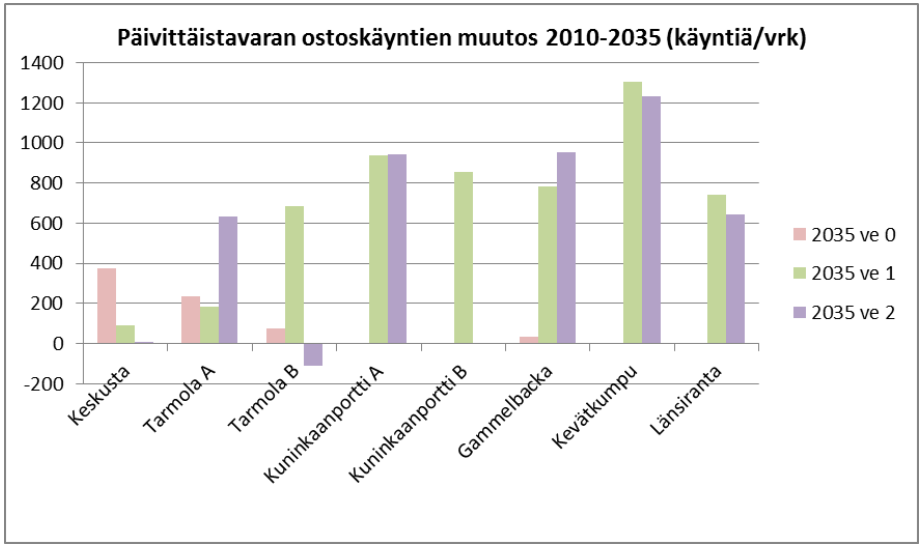
Kuninkaanportin hanke täydentää päivittäistavarakaupan verkkoa alueella, jonka tuntumassa asukasmäärän kasvaa selvästi. Hanke myös mahdollistaa erikoiskaupan ja päivittäistavaran asioinnin yhdistämisen. Hanke kuitenkin sijaitsee etäällä asumisen painopisteestä, ja saattaa houkutella pitkiin ostosmatkoihin ja vähentää asuinalueiden lähellä olevien kauppojen asiointia. Myös Tarmolan hankkeet sijaitsevat hieman kauempana asutuksesta.

Hankekohtaista arviointia vaikeuttaa se, että hankkeet vaikuttavat myös toistensa vaikutuksiin. Seudullisen arvioinnin perusteella niiden yhteisvaikutus on kuitenkin liikkumisen ja liikenteen kannalta myönteinen.

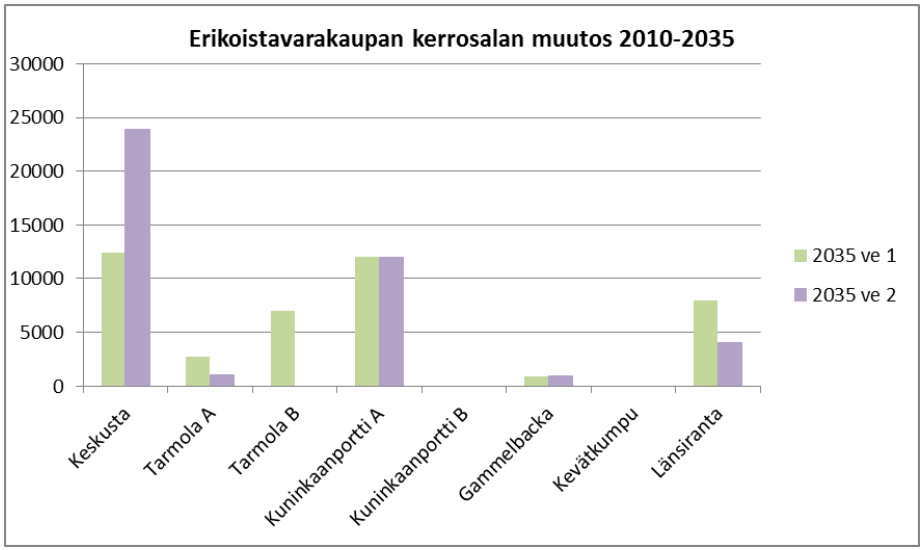
Vaihtoehdossa 2 päivittäistavarakaupan kokonaisala Porvoossa on selvästi pienempi kuin vaihtoehdossa 1, minkä takia asiointikäyntien määrät kerrosalaa kohti ovat suuremmat kuin vaihtoehdossa 1.



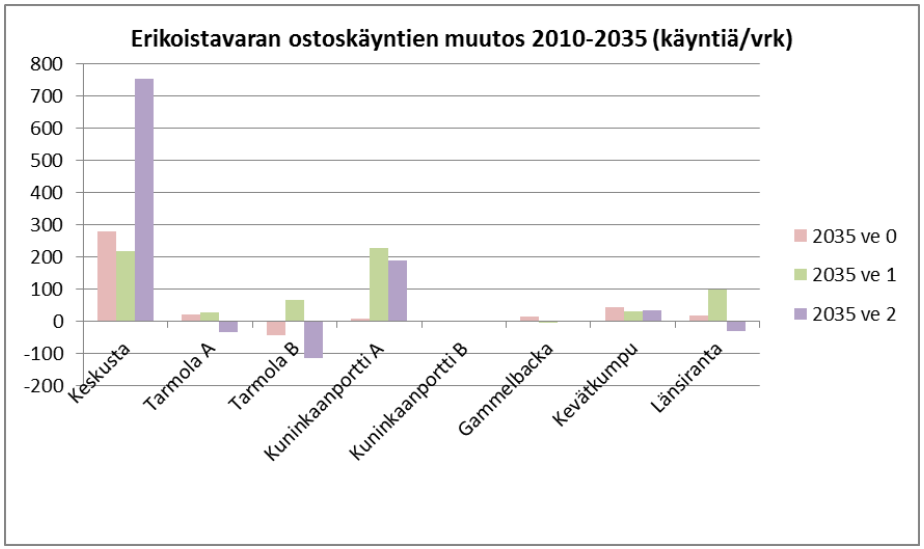
Kuva 25 Päivittäistavarakaupan kerrosalan muutokset.



Kuva 26 Päivittäistavarakaupan simuloitujen asiointikäyntien muutokset.

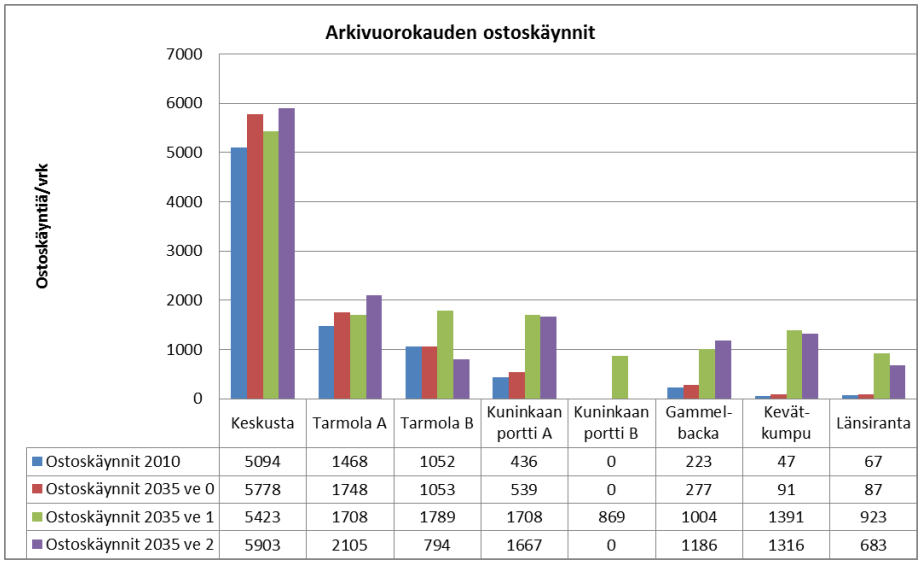


Kuva 27 Erikoistavarakaupan kerrosalan muutokset.



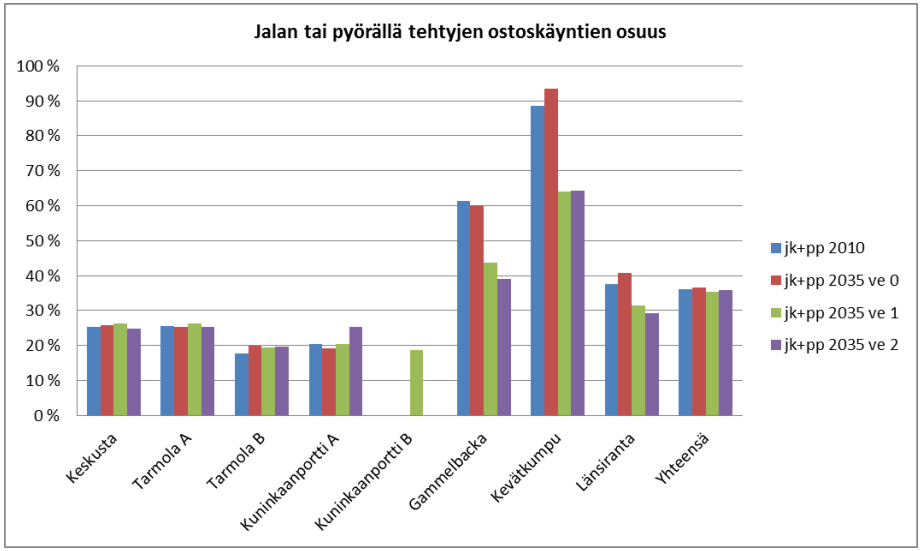
Kuva 28 Erikoistavarakaupan simuloitujen asiointikäyntien muutokset.

Tarmola A=Asentajantie, Tarmola B=Asentajantie/Teollisuustie, Kuninkaanportti A=erikoiskaupan myymälät, Kuninkaanportti B=päivittäistavarakaupan myymälät

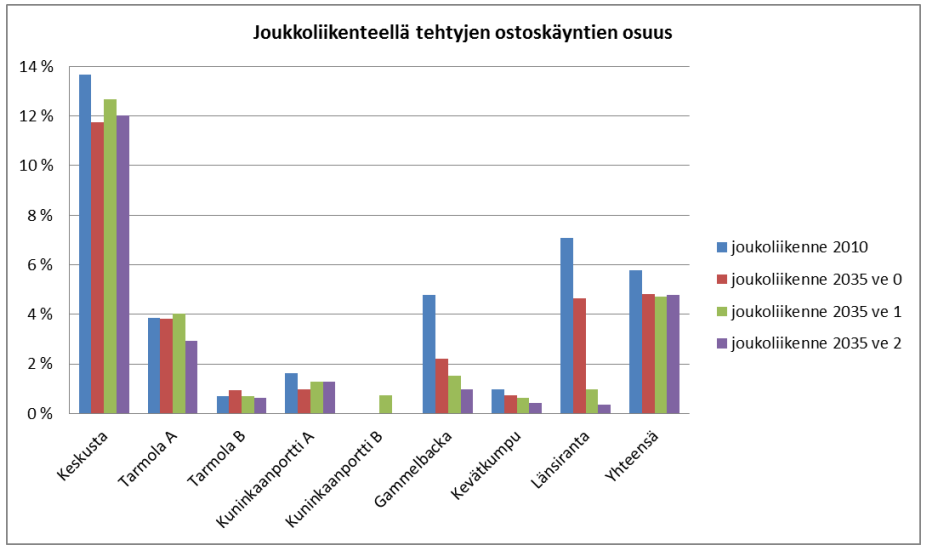


	Keskusta	Tarmola A	Tarmola B	Kuninkaan portti A	Kuninkaan portti B	Gammel-backa	Kevät-kumpu	Länsiranta
Ostoskäynnit 2010	5094	1468	1052	436	0	223	47	67
Ostoskäynnit 2035 ve 0	5778	1748	1053	539	0	277	91	87
Ostoskäynnit 2035 ve 1	5423	1708	1789	1708	869	1004	1391	923
Ostoskäynnit 2035 ve 2	5903	2105	794	1667	0	1186	1316	683

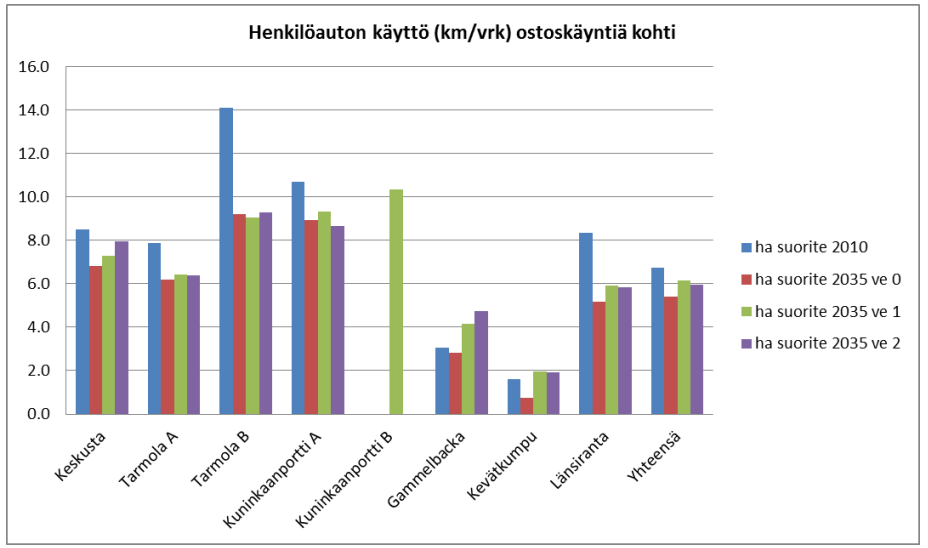
Kuva 29 Simuloidut ostoskäynnit.



Kuva 30 Jalan tai pyörällä tehtävien ostoskäyntien osuudet.

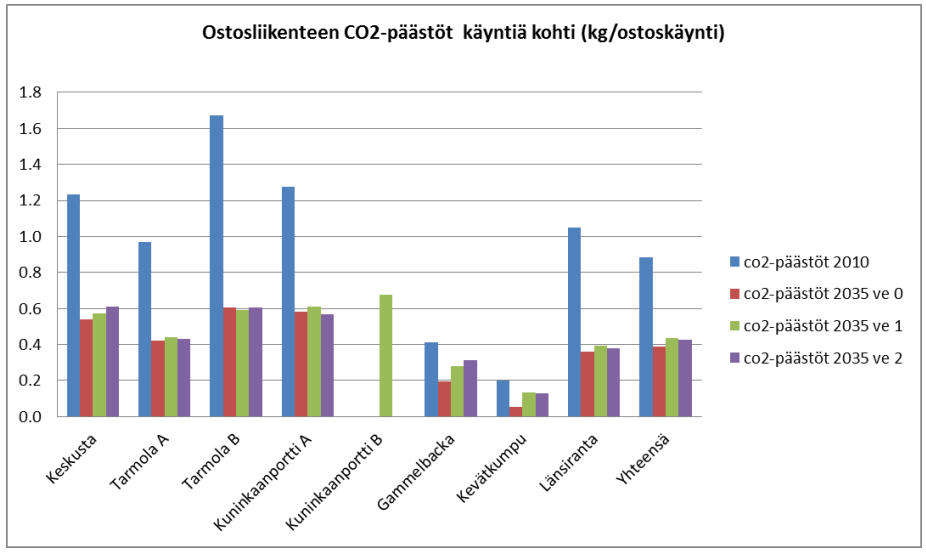


Kuva 31 Joukkoliikenteellä tehtävien ostoskäyntien osuudet.



Kuva 32 Henkilöauton kilometrisuorite ostoskäyntiä kohti.

Tarmola A=Asentajantie, Tarmola B=Asentajantie/Teollisuustie, Kuninkaanportti A=erikoiskaupan myymälät, Kuninkaanportti B=päivittäistavarakaupan myymälät



Kuva 33 Ostosliikenteen hiilidioksidipäästöt ostoskäyntiä kohti.

Vaikutukset seudulliseen asiointiin

Porvoolaisten ja muiden itä-uusimaalaisten ostoskäyntien määrä kasvaa asukasmäärien suhteessa. Kun muun Uudenmaan kaupan tarjonta kehittyy ilman että Porvooseen tulee lisää tarjontaa (ve 0), suuntautuu porvoolaisten ostosmatkat hieman nykyistä useammin Porvoon ulkopuolelle. Porvoon tarjonnan kehittäminen (ve 1 ja 2) palauttaa omavaraisuuden nykyiselleen ja hieman ylikin sekä päivittäistavaran että erikoistavaran osalta.

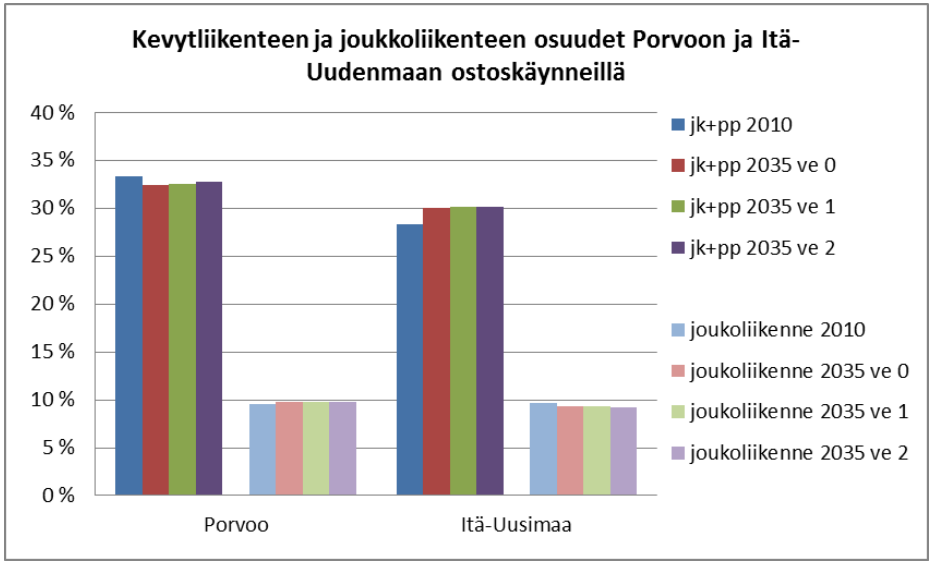
Asukasmäärän kasvun kohdistuminen taajama-alueille lisää kävelyn ja pyöräilyn käyttöä ostosmatkoilla sekä Porvoossa että muualla Itä-Uudellamaalla (ve 0). Tarjonnan kehittäminen Porvoossa vaikuttaa kävelyyn ja pyöräilyyn hivenen lisäävästi, koska palveluverkko tihenee.

Henkilöautoliikenteen simuloitu ajosuorite ostosmatkoilla kasvaa ilman tarjonnan kehittämistä Porvoossa, koska aiempaa useampi ostosmatka suuntautuu Porvoon ulkopuolelle. Tarjonnan kehittäminen Porvoossa palauttaa ostosmatkojen henkilöauton käytön lähelle nykytilaa.

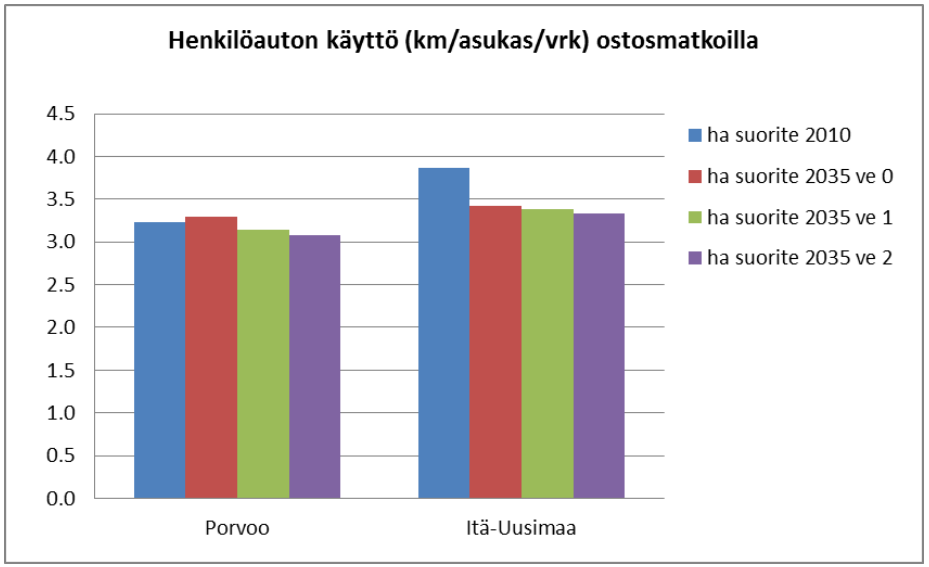
Liikenteen hiilidioksidipäästöjä alentaa tulevaisuudessa moottoritekniikan kehittyminen. Porvoon kaupan tarjonnan kehittäminen hivenen laskee päästöjä, koska henkilöauton käyttö hieman vähenee.

Päivittäistavaraostoskäynnit	**2010**	**2035 ve 0**	**2035 ve 1**	**2035 ve 2**
Porvoolaisten ostoskäynnit yht.	12 225	15 630	15 630	15 630
Porvoolaisten ostoskäynnit Porvoossa	10 623	13 534	13 859	13 722
- osuus Porvoolaisten ostoskäynneistä	87 %	87 %	89 %	88 %
Ostoskäynnit Porvoossa	11 051	13 947	14 459	14 209
Muiden asukkaiden ostoskäynnit Porvoossa	428	413	600	487
- osuus Porvoon ostoskäynneistä	4 %	3 %	4 %	3 %
Erikoistavaran (muu kuin TIVA) ostoskäynnit	**2010**	**2035 ve 0**	**2035 ve 1**	**2035 ve 2**
Porvoolaisten ostoskäynnit yht.	4 419	5 814	5 814	5 814
Porvoolaisten ostoskäynnit Porvoossa	2 489	3 142	3 313	3 372
- osuus Porvoolaisten ostoskäynneistä	56 %	54 %	57 %	58 %
Ostoskäynnit Porvoossa	3 712	4 047	4 361	4 498
Muiden asukkaiden ostoskäynnit Porvoossa	1 223	905	1 048	1 126
- osuus Porvoon ostoskäynneistä	33 %	22 %	24 %	25 %

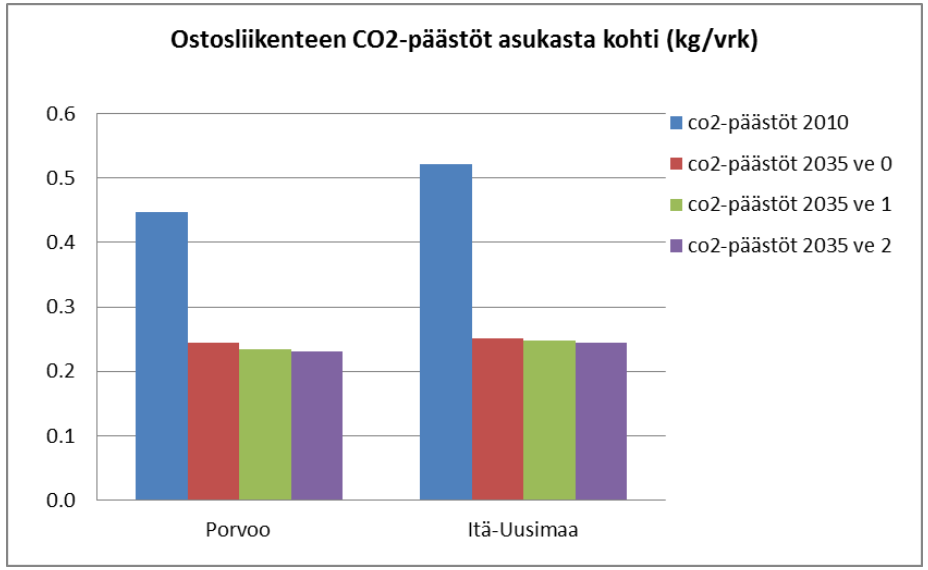
Kuva 34 Simuloidut ostoskäynnit eri skenaarioissa.



Kuva 35 Kevytliikenteen ja joukkoliikenteen käyttö ostosmatkoilla Porvoossa ja koko Itä-Uudellamaalla eri skenaarioissa.



Kuva 36 Henkilöauton ajokilometrit ostosmatkoilla Porvoossa ja koko Itä-Uudellamaalla eri skenaarioissa.



Kuva 37 Ostosliikenteen hiilidioksidipäästöt eri skenaarioissa.

Päätelmiä ja suosituksia

Liikenteen ja liikkumisen kannalta kauppaa tulee kehittää tasapainoisesti Porvoon eri alueilla. Tavoitteena on, että päivittäistavaraostokset ja usein tehtävät erikoistavaraostokset voidaan tehdä ilman pitkiä ajomatkoja. Autottomien talouksien kannalta on tärkeää, että kohtuulliset kaupan palvelut ovat saavutettavissa jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Harvemmin ostettavien tavaroiden osalta (esim. tilaa vievä kauppa) pidemmät ja hankalammat ostosmatkat ovat hyväksyttävämpiä.

Liikenteen ja liikkumisen kannalta kaupan vahvistaminen myös keskustassa on tarpeen. Keskusta sijaitsee asutuksen painopisteessä, ja sinne on muita alueita paremmat joukkoliikenteen ja kevytliikenteen yhteydet. Keskusta sijaitsee myös kohtuullisella etäisyydellä tärkeimmistä asuinalueista.

Vaihtoehdossa 2 erikoiskaupan painottuminen on liikkumisen ja liikenteen kannalta tasapainoisempaa kuin vaihtoehdossa 1, mutta vaihtoehdon puutteena on päivittäistavarakaupan heikko kehitys keskustan Itärannalla, missä puolestaan erikoiskauppa on vahvaa. Päivittäistavarakaupan vahvistaminen

myös keskustan Itärannalla parantaisi kaupan saavutettavuutta merkittävän väestönosan näkökulmasta ja parantaisi edellytyksiä yhdistää päivittäistavaraostosten tekeminen erikoiskaupan ostoskäynnin yhteydessä.

Päivittäistavarakaupan keskittämiseen taajamien reunoilla tai ulkopuolella sijaitseviin erikoiskaupan keskittymiin tulisi suhtautua kriittisesti. Päivittäistavaraostosten hoitaminen erikoistavaran ostosten yhteydessä vähentää liikkumistarvetta, mutta uhkana on, että myös ne päivittäistavaraostokset, joiden yhteydessä ei tehdä muita ostoksia, suuntautuvat etäälle asuinalueista ja heikentävät lähikauppojen toimintaedellytyksiä. Porvoolaiset tekevät kotikunnassaan yli kolminkertaisen määrän päivittäistavaroiden ostoskäyntejä erikoistavaran ostoskäynteihin verrattuna, joten päivittäistavarakaupan merkitys on asiointiliikkumisen ja liikenteen kannalta huomattavan suuri.

Kaupan hankkeiden liikenteen sujuvuutta heikentävät vaikutukset on ehkäistävissä suunnittelemalla hankkeiden liittymäkohdat tie- ja katu-verkkoon huolellisesti. On kuitenkin todennäköistä, että tarkasteltujen hankkeiden toteutuminen aiheuttaisi liikennejärjestelyjen parantamistarvetta erityisesti Tarmolassa, jossa kulkee asiointiliikenteen lisäksi paljon muuta liikennettä. Parantamistarve riippuu myös muun liikenteen kehityksestä.

Muut vaikutukset

Kaupan palvelujen sijoittuminen julkisten palvelujen yhteyteen parantaa asukkaiden mahdollisuuksia hoitaa useampia asioita yhdellä asiointikerralla. Kumpikin tarkasteluvaihtoehto tukee tätä mahdollisuutta, eikä niiden välillä ei ole merkittävää eroa - kaupan mitoitus ei vaikuta ratkaisevasti tähän asiaan. Kaupan hankkeiden vaikutus elinympäristön viihtyisyyteen, kaupunkikuvaan ja rakennettuun ympäristöön tulee muotoutumaan liikerakennusten toteuttamisen mukaan. Keskustassa tulee noudattaa keskustaympäristöön soveltuvaa rakentamista kuten korkeatasoista, useampikerroksista ja kauppakeskusmaista rakentamistapaa. Tarkasteluvaihtoehdon 1 sisältämän Länsirannalle sijoittuvan suuryksikön osalta tämä on haaste ”perinteisen” suuryksikkörakentamisen kannalta katsottuna, mutta suuryksikkö voidaan toteuttaa myös kaupunkikuvallisesti ympäristöönsä soveltuen.

Tarkasteluvaihtoehtojen muodostamilla kokonaisuuksilla tai yksittäisillä hankkeilla ei ole vaikutusta luonnon monimuotoisuuteen tai luonnonvaroihin, koska hankkeet sijoittuvat olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Vaikutusten arvioinnin yhteenveto

Seuraavaan taulukkoon on koottu yhteenveto tarkasteluvaihtoehtojen 1 ja 2 keskeisimmistä vaikutuksista.

	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2
KAUPPA JA PALVELURAKENNE		
Uusi liikerakentaminen suhteessa päivittäistavarakaupan kysyntään	- Ylittää liiketilatarpeen vuosina 2025 ja 2035.	- Ylittää liiketilatarpeen vuonna 2025, mutta ei vuonna 2035.
	- Suurimmat yksittäiset hankkeet vievät yli puolet vuoden 2025 ja noin neljäsosan vuoden 2035 liiketilatarpeesta.	- Suurimmat yksittäiset hankkeet vievät noin 40 % vuoden 2025 ja noin viidesoasan vuoden 2035 liiketilatarpeesta.
	- Hankkeissa mukana kolme seudullista suuryksikköä.	- Yksi paikallinen suuryksikkö myymälälaajennuksen jälkeen.
Uusi liikerakentaminen suhteessa erikoiskaupan kysyntään	- Ylittää liiketilatarpeen vuonna 2025, mutta ei vuonna 2035.	- Ylittää liiketilatarpeen vuonna 2025, mutta ei vuonna 2035.
Kaupan toiminta- ja kehitysedellytykset	- Päivittäistavarakaupassa kerrosalaa yli liiketilatarpeen.	- Päivittäistavarakaupassa kerrosala ei ylitä liiketilatarvetta.
	- Keskustassa muu erikoiskauppa painottuu Länsirannalle.	- Keskustassa muu erikoiskauppa painottuu Itärannalle.
	- Kaupan suuryksiköt ovat seudullisia.	- Kaupan suuryksikkö ei ole seudullinen.
	- Painottaa Tarmolaa muun erikoiskaupan sijoittumisalueena.	- Painottaa keskustan Itärantaa muun erikoiskaupan sijoittumisalueena.
	- Vaikuttaa merkittävästi nykyisten päivittäistavaramyymälöiden toimintaedellytyksiin.	- Vaikuttaa nykyisten päivittäistavaramyymälöiden toimintaedellytyksiin.
	- Yksittäisten hankkeiden osuus nykyisestä päivittäistavaramyynnistä olisi 7 - 15 %.	- Yksittäisten hankkeiden osuus nykyisestä päivittäistavaramyynnistä olisi 2 - 10 %.
Palvelutarjonnan kehitys ja ostovoiman siirtymät	- Kasvattaa Porvoon erikoiskaupan positiivista siirtymää.	- Kasvattaa Porvoon erikoiskaupan positiivista siirtymää.
	- Vähentää koko Itä-uudenmaan erikoiskaupan ostovoiman ulosvirtausta.	- Vähentää koko Itä-uudenmaan erikoiskaupan ostovoiman ulosvirtausta.
	- Painottaa keskustan Länsirannan erikoiskaupan kehittymistä.	- Painottaa keskustan Itärannan erikoiskaupan kehittymistä.
	- Vaikuttaa myönteisesti päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymiin, mutta kauppa on luonteeltaan seudullista.	- Vaikuttaa myönteisesti päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymiin ja kauppa on luonteeltaan paikallista.
	- Tarmolaan alueen nykyisestä luonteesta poikeava seudullinen kauppakeskittymä, joka olisi yleiskaavan ja Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan vastainen.	- Tarmolaan luonteeltaan paikallinen kauppakeskittymä, joka vastaisi yleiskaavaa ja Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa.
ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENNE		
Porvoon keskustan kehitys	- Tukee koko keskustan ja etenkin sen Länsirannan kehitystä.	- Tukee koko keskustan ja etenkin sen Itärannan kehitystä ja vastaa näin paremmin kaupungin kehittämistavoitteita.
	- Länsirannan kehittäminen voi johtaa kilpailuun Itärannan kanssa ja edelleen keskustan kaksinapaistumiseen.	
	- Keskustan Länsirannan suuryksikköön sijoittuu merkittävästi päivittäistavarakauppaa, mutta se heikentää mahdollisuuksia keskustan Itärannan päivittäistavarakaupan toteuttamiseen.	- Keskustan Länsirantaan sijoittuu tasapainoisemmin uutta uutta päivittäistavarakaupan kerrosalaa, Itärantaan ei.
	- Länsirannan suuryksikkö sijoittuu yleiskaavan keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle ja on yleiskaavan vastainen.	- Länsirannassa ei ole kaupan suuryksikköä.
	- Tarmolan suuryksiköt kilpailevat keskustan kanssa.	- Tarmolassa ei ole keskustan kanssa kilpailevaa suuryksikköä.
Kuninkaanportin kehitys	- Tukee alueen erikoiskaupan kehittymistä.	- Tukee alueen erikoiskaupan kehittymistä.
	- Lisää merkittävästi päivittäistavarakaupan kerrosalaa.	- Lisää päivittäistavarakaupan kerrosalaa.
	- Kahden uuden päivittäistavaramyymälän toteuttaminen ennen vuotta 2025 ei noudattaisi vaihemaakuntakaavaa.	- Päivittäistavarakaupan kerrosala ei ole Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan vastainen.
Tarmolan kehitys	- Tukee alueen erikoiskaupan kehittymistä.	- Tukee alueen erikoiskaupan kehittymistä.
	- Alueelle sijoittuu 2 yleiskaavan vastaista seudullista suuryksikköä.	- Alueelle sijoittuu yksi paikallinen suuryksikkö ja toisen suuryksikön sijasta tilaa vaativaa erikoiskauppaa.
Lähipalvelujen kehitys	- Antaa periaatteessa mahdollisuuden lähikauppojen perustamiseen.	- Antaa periaatteessa mahdollisuuden lähikauppojen perustamiseen.

	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2
PALVELUJEN SAAVUTETTAVUUS		
Päivittäistavarakauppa	- Parantaa erittäin merkittävästi saavutettavuutta.	- Parantaa merkittävästi saavutettavuutta.
Erikoiskauppa	- Parantaa etenkin Tarmolan fyysistä saavutettavuutta.	- Parantaa etenkin ydinkeskustan saavutettavuutta.
LIIKENNE JA LIIKKUMINEN		
Ostoskäynnit	- Päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan ostoskäynnit kasvavat uusissa ja vähenevät nykyisissä myymälöissä. - Käynnit vähenenvät keskustassa ja lisääntyvät sen ulkopuolella.	- Päivittäistavarakaupan ostoskäynnit kasvavat uusissa ja vähenevät nykyisissä myymälöissä. - Päivittäistavarakaupan käynnit vähenenvät keskustassa ja lisääntyvät sen ulkopuolella. - Erikoiskaupan käynnit lisääntyvät keskustassa ja vähenevät sen ulkopuolella. Käynnit lisääntyvät myös Kuninkaanportissa, mutta muualla vähenevät.
Liikennemäärät	- Henkilöautoilu vähenee hieman keskustassa ja Helsinkiin. - Henkilöautoilu lisääntyy selvästi Kuninkaanportissa ja hieman Tarmolassa. - Joukkoliikennematkustajien määrä keskustaan vähenee.	- Henkilöautoilu vähenee hieman keskustassa ja Helsinkiin. - Henkilöautoliikenne kuormittaa keskustan katuverkkoa ja Kuninkaanporttia hieman vähemmän kuin vaihtoehto 1. - Joukkoliikennematkustajien määrä keskustaan kasvaa.
Liikenteen sujuvuus	- Sujuvuusongelmien mahdollisuus Kuninkaanportissa ja Tarmolassa kasvaa selvästi. Paikallisten liikenne-järjestelyjen parantamistarve todennäköistä.	- Sujuvuusongelmien mahdollisuus Kuninkaanportissa ja Tarmolassa kasvaa. Paikallisten liikennejärjestelyjen parantamistarve mahdollista.

6. Toimenpide-ehdotuksia

Liiketilan lisätarve Porvoossa vuosina 2013 - 2035 on päivittäistavarakaupassa noin 11 000 k-m^2 ja muussa kuin tilaa vaativassa erikoiskaupassa noin 47 000 k-m^2. Vuoteen 2025 mennessä liiketilaa tarvitaan lisää päivittäistavarakaupassa noin 5 000 k-m^2 ja muussa erikoiskaupassa noin 21 000 k-m^2.

Tarkasteluvaihtoehdossa 1 kaikkien hankkeiden yhteenlaskettu kerrosala on päivittäistavarakaupassa noin 21 000 k-m^2 ja erikoiskaupassa noin 47 000 k-m^2. Tarkasteluvaihtoehdossa 2 hankkeiden yhteenlaskettu kerrosala on päivittäistavarakaupassa noin 11 000 k-m^2 ja erikoiskaupassa noin 47 000 k-m^2.

Kaavoituksen lähtökohdaksi olisi hyvä ottaa tarkasteluvaihtoehdon 2 mukainen tilanne, joka vastaa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan valmisteluun liittyneessä kaupan selvityksessä määriteltyä liiketilan lisätarvetta. Hankkeiden mukainen liiketilarakentaminen ylittää vuodelle 2025 arvioidun liiketilan lisätarpeen, mikä on syytä ottaa huomioon asemakaavoituksessa etenkin päivittäistavarakaupan osalta. Näistä lähtökohdista hankkeet toteutuisivat seuraavasti.

Tarmola

Asentajantien hankkeen päivittäistavarakaupan laajennuksen kerrosala on noin 1 700 k-m^2 ja erikoiskaupan noin 1 000 k-m^2. Tarkasteluvaihtoehtoa 1 pienempi erikoiskaupan kerrosala vähentää kilpailua keskustan kanssa. Hanke olisi hyvä ajoittaa toteutumaan ennen vuotta 2025. Asentajantien/Teollisuustien hanke toteutetaan tilaa vaativana erikoiskauppana. Vaihtoehdon 1 mukaiset seudullisesti merkittävät kaupan suuryksiköt olisivat Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ja yleiskaavan vastaisia. Suuryksiköiden toteuttaminen vaatisi yleiskaavan muutoksen.

Vaihtoehdossa 2 nykyisen päivittäistavarakaupan laajennus Tarmolassa ei synnytä seudullista suuryksikköä eikä aiheuta yleiskaavan muutostarvetta, koska kyseessä on vähäinen/perusteltu poikkeaminen yleiskaavasta. Ratkaisu ei ole Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan vastainen.

Tarmolan ja Kaupunginhaan muun erikoiskaupan kaupalliseen kehittämiseen jää noin 5 000 k-m^2. Valtaosan tästä tulisi olla laajan tavaravalikoiman kauppaa ja/tai keskustan kanssa vähän kilpailevaa erikoiskauppaa.

Kaupan hankkeiden toteuttamisen myötä liikenteen sujuvuudessa voi esiintyä ongelmia myymälöiden välittömässä läheisyydessä. Liikenteen sujuvuutta heikentävät vaikutukset ovat ehkäistävissä suunnittelemalla hankkeiden liittymäkohdat tie- ja katuverkkoon huolellisesti. Hieman etäämpänä vaikutukset liikennekuormitukseen jäävät sen verran pieniksi, etteivät kaupan hankkeet todennäköisesti aiheuta liikenneverkolle laajamittaista parantamistarvetta.

Gammelbacka ja Kevätkumpu

Sekä Gammelbackan että Kevätkummun ostoskeskuksia uudistetaan siten, että niihin sijoittuu noin 1 500 k-m^2 uutta päivittäistavarakaupan kerrosalaa. Gammelbackan myymälän yhteyteen tulee lisäksi noin 1 000 k-m^2 erikoiskaupan palveluja. Tavoitteena on vahvistaa ostoskeskusten asemaa ja tarjota lähialueen asukkaille ajanmukaiset ja nykyistä monipuolisemmat kaupan palvelut. Gammelbackassa ostoskeskuksen uudistamisen tarve on ajankohtaisempi vireillä olevan uudistamisen, tyhjillään olevien liiketilojen ja lähialueen väestökasvun vuoksi, joten se olisi hyvä ajoittaa toteutumaan ennen vuotta 2025. Kevätkummussa ostoskeskuksen uudistaminen ajoitetaan Skaftkärrin alueen toteuttamisen mukaan.

Kuninkaanportti

Kuninkaanporttiin sijoittuu uutta päivittäistavarakaupan liiketilaa noin 2 000 k-m^2 ja erikoiskaupan liiketilaa noin 12 000 k-m^2. Päivittäistavaramyymälä edistäisi Kuninkaanportin kaupallista kehittymistä ja samalla se palvelisi lähialueen kasvavan väestömäärän tarpeita. Päivittäistavarakaupan toimijoiden investointihalukkuus Kuninkaanporttiin on kuitenkin ollut vähäistä, eikä alueelle ole vireillä päivittäistavarakaupan kehittämishanketta. Tämän vuoksi päivittäistavarakaupan kehittäminen voitaisiin ajoittaa vuoden 2025 jälkeen. Erikoiskaupan osalta osa hankkeista (noin puolet kerrosalasta) voisi ajoittua jo ennen vuotta 2025.

Päivittäistavarakaupan perustamismahdollisuuksiin Kuninkaanportissa vaikuttaa oleellisesti se, kuinka paljon kaupan kerrosalaa tulee kaupungin muille alueille. Tältä kannalta katsottuna päivittäistavarakaupan perustaminen Kuninkaanporttiin on vaihtoehdossa 1 epätodennäköisempää kuin vaihtoehdossa 2.

Kaupan hankkeiden toteuttamisen myötä liikenteen sujuvuudessa voi esiintyä ongelmia myymälöiden välittömässä läheisyydessä. Liikenteen sujuvuutta heikentävät vaikutukset ovat ehkäistävissä suunnittelemalla hankkeiden liittymäkohdat tie- ja katuverkkoon huolellisesti. Hieman etäämpänä vaikutukset liikennekuormitukseen jäävät sen verran pieniksi, etteivät kaupan hankkeet todennäköisesti aiheuta liikenneverkolle laajamittaista parantamistarvetta.

Keskusta

Porvoon kaupunginvaltuuston linjaamissa kaupan kehittämisen periaatteissa keskustaa eli Itä- ja Länsirantaa käsitellään kokonaisuutena, jota kehitetään erityisesti monipuolisen erikoiskaupan (pienten erikoisliikkeiden, keskustatavaratalojen ym.) sekä kaupallisten, kulttuuristen ja julkisten palvelujen alueena. Itä- ja Länsiranta eivät kuitenkaan ole suoraan ja kiinteästi yhteydessä keskenään ja poikkeavat toiminnallisesti toisistaan. Tämä antaa mahdollisuuden ajatella alueiden kehittämistä jatkossakin toisistaan poikkeavina kokonaisuuksina. Keskustan kokonaiskehittämisen kannalta tämä merkitsee sitä, että Itä- ja Länsirannalle olisi löydettävä toisiaan mahdollisimman hyvin tukevat roolit. Muuten vaarana on kehityksen johtaminen kaksinapaiseen, kahteen keskenään kilpailevaan keskustan osaan.

Kaksinapaisissa keskuksissa pitkän aikavälin kehitys johtaa usein toisen alueen heikkenemiseen ja toisen alueen vahvistumiseen tai kireässä kilpailutilanteessa jopa molempien alueiden kaupan palvelujen heikkenemiseen. Tämän välttämiseksi keskustan Länsirannalle voisi sijoittua uutta päivittäistavarakaupan liiketilaa noin 2 000 k-m^2 ja erikoiskaupan liiketilaa noin 4 000 k-m^2. Kerrosalat olisi hyvä ajoittaa toteutumaan ennen vuotta 2025, koska Porvoon voimakkain kaupan kehittämispaine kohdistuu nykyisin Länsirantaan.

Vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen Länsirannalle johtaisi kilpailuun keskustan Itärannan kaupan palvelujen kanssa siitä huolimatta, että keskustakortteleita voitaisiin uudistaa monipuolisemmilla erikoiskaupan palveluilla. Suuryksiköt ovat kuluttajia houkuttelevia asiointipaikkoja niin koko maassa kuin Porvoossakin. Isojen myymälöiden houkuttelevuus Porvoossa näkyy siinä, että valtaosa asukkaiden päivittäistavaraan käytetyistä ostoseuroista suuntautuu nykyisin kaupungin suurimpiin myymälöihin. Vähittäiskaupan suuryksikössä asioitaessa on mahdollisuus myös erikoistavaranhankintoihin, mikä on kuluttajien kannalta katsottuna myönteinen asia. Porvoon kaupan kehittäminen ilman tällaista suuryksikköä ei vastaa tähän asiointitrendiin. Keskustan Länsirantaan sijoittuu kuitenkin ajanmukainen päivittäistavarakauppa ja ratkaisu vastaa paremmin koko keskustan toiminnallisen kehittämisen tavoitteisiin.

Länsiranta on yleiskaavan mukaista keskustatoimintojen aluetta, jonne voisi sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Yksikölle suunniteltu tontti ei kuitenkaan ole yleiskaavan keskustatoimintojen aluetta ja vaatisi siten yleiskaavan muutoksen. Yksikön koko ylittää Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa määritellyn seudullisuuden rajan.

Kaupunkikuvallisista syistä keskustaan sijoittuva kaupan suuryksikkö tulisi aina toteuttaa korkeatasoisena, vähintään kaksikerroksisena kokonaisuutena ja pysäköintipaikat olisi sijoitettava joko kellariin tai katolle. Näitä asioita voidaan pitää haasteena ”perinteisen” suuryksikkörakentamisen kannalta katsottuna, mutta ne eivät estä rakentamista.

Keskustan Itärannan päivittäistavarakaupan palvelut paranivat osaltaan Sokoksen yhteydessä olevan päivittäistavaramyymälän uudistuksen myötä vuonna 2012. Tästä huolimatta keskustan Itärantaan eli perinteiseen ydinkeskustaan voisi sijoittua lisää pienimuotoista päivittäistavarakauppaa ja noin 24 000 k-m^2 muuta erikoiskauppaa, josta noin puolet voisi ajoittaa ennen vuotta 2025. Päivittäistavarakaupan vahvistaminen keskustan Itärannalla parantaisi kaupan saavutettavuutta merkittävän väestönosan näkökulmasta ja parantaisi edellytyksiä yhdistää päivittäistavaraostosten tekeminen erikoiskaupan ostoskäynnin yhteydessä.

Keskustan kaupan kehittymisen kannalta liikerakentamismahdollisuuksien lisäämisen ohella tärkeitä asioita ovat myös muut kehittämistoimet kuten liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen toimivuuden ja ympäristön viihtyisyyden parantaminen. Myös näihin asioihin on syytä kiinnittää huomiota maankäytön jatkosuunnittelussa.

Muu asuinalueet

Skaftkärrin, Kulloon ja muiden asuinalueiden lähipalvelujen kehittämisen tarpeisiin varataan yhteensä noin 2 000 k-m^2 päivittäistavarakaupan liiketilaa ja tarpeen mukaan toteutettavaksi pienimuotoista erikoiskaupan liiketilaa.

7. Lähdeluettelo

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

Porvoon kaupunki (2008). Kuninkaanportin ja Eestinmäen alueen kaupallisten ratkaisujen vaikutusten arviointi. Porvoon kaupunki ja FCG Suunnittelukeskus Oy.

Uudenmaan liitto (2012). Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi. Tuomas Santasalo Ky.