

Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava,
vaihekaava II

Vaikutusten arviointi

5.1.2016



**Vaikutusten arviointi (2015). Etelä-Pohjanmaan
vaihemaakuntakaava II**

Julkaisu B:79

ISBN 978-951-766-299-4 (nide)

ISBN 978-951-766-300-7 (verkkojulkaisu)

ISSN 1239-0607

WSP Finland Oy

Kannen kuva: Katri Korpela

JOHDANTO

Etelä-Pohjanmaan liitto on laatinut vaihemaakuntakaava II:sta, jossa tarkastellaan maakunnan keskustatoimintoja, vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintia ja mitoitus sekä liikenneverkkoa ja logistiikan kehittämiskohteita. Vaihemaakuntakaava on ollut lausuntokierroksella kunnissa ja saatua palautetta hyödyntäen kaavaratkaisua on kehitetty työn edetessä. Lausuntokierrosten jälkeen Etelä-Pohjanmaan liitto tilasi kaavan vaikutusten arvioinnin, jotta saadaan selville, miten kaavamerkinnot ja -ratkaisut tulevat vaikuttamaan alueen kehittämisessä, keskustojen kehittämisessä, kaupan rakentamisessa ja liikenteessä.

Vaikutusten arvioinnin kohteena on kaavaluonnos, jossa on esitetty keskustatoimintojen alueet, merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan alaraja, kaupan mitoitus maakuntakaavan keskustatoimintojen alueilla sekä kaupan mitoitus keskustojen ulkopuolisilla vähittäiskaupan suuryksiköiden alueilla. Liikenneverkon osalta on esitetty keskeiset maantie-, rautatie-, lento-, ja vesiliikenteen aluevaraukset ja kehittämiskohteet sekä logistiikka-alueet.

Yhteisvaikutuksina arvioidaan kaavan ratkaisujen vaikutuksia alue- ja yhdyskuntarakenteen kehitykseen, elinympäristön laatuun, maisemaan ja rakennettuun ympäristöön sekä yhdyskuntatalouteen. Keskustatoimintojen alueilla arvioidaan kaavaratkaisun vaikutuksia keskustatoiminnoille tyypillisten palvelujen saavutettavuuteen.

Kaupan osalta arvioidaan mm. keskustojen ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen, vaikutuksia palvelujen saavutettavuuteen eri liikennemuodoilla, vaikutuksia asiointimatkoihin sekä vaikutuksia elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja kilpailuun. Vaikutusarviointi tehdään ensisijaisesti asukkaiden ja asiakkaiden näkökulmasta.

Liikenneverkon ja logistiikan osalta arvioidaan vaikutuksia maakunnan eri osien saavutettavuuteen ja kytkeytyneisyyteen alueen sisällä ja alueen ulkopuolelle eri liikennemuodoilla sekä alueen kilpailukyvyyn kehitykseen. Arviointi tehdään ensisijaisesti liikenneverkon käyttäjien näkökulmasta.

Vaikutusarvioinnissa kiinnitetään erityistä huomiota maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) toteutumiseen.

Vaikutusarviointityön rinnalla liikenneväylien osalta todettiin tarve selvittää moottoriväylien vaikutuksia. Nämä tehtiin lisätyötä vaikutusten arvioinnin rinnalla ja saadut tulokset raportoitiin tähän vaikutusten arviointiraporttiin.

Vaikutusten arviointityö tilattiin WSP Finland Oy:ltä ja sitä ovat tehneet kaupan asiantuntijat Tuomas Santasalo ja Katja Koskela, liikenteen asiantuntijat Timo Kärkinen ja Annika Rantala. Alue- ja yhdyskuntarakenteen vaikutuksia arvioi YY-Optima Oy:stä Anna Saarlo, Seppo Lampinen ja Sonja Sahlsten. Työtä varten koottiin ohjausryhmä, johon kuuluivat Antti Saartenoja, Markus Erkkilä ja Jorma Ollila Etelä-Pohjanmaan liitosta, Jyrki Palomäki, Matti Rantala, Jarmo Salo ja Eeva Koppola ELY-keskuksesta sekä Jyrki Kuusinen Seinäjoen kaupungilta.

SISÄLLYS

JOHDANTO.....	2
SISÄLLYS.....	3
1. ARVIOINNIN TAVOITTEET, LÄHTÖKOHDAT JA MENETELMÄT.....	5
1.1 Arvioinnin vaiheistus ja arviointimenetelmät	6
1.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja kaupan sisältö-vaatimukset	7
1.3 Maakuntakaavan mitoitus.....	8
1.3.1 Mitoituksen epävarmuustekijöitä ja verkkokaupan vaikutus mitoitukseen	11
1.3.2 Mitoitus verrattuna menneeseen liikerakentamiseen.....	13
1.4 Työpaja	14
1.4.1 Kaupan merkinnät	14
1.4.2 Liikenne.....	16
1.4.3 Alue- ja yhdyskuntarakenne	17
1.5 Kysely elinkeinotoimijoille	18
2. KAUPAN MERKINTÖJEN VAIKUTUKSET	20
2.1 Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajat	20
2.2 Vähittäiskaupan suuryksiköt.....	24
2.2.1 Alajärvi, pohjoinen sisääntulotie	24
2.2.2 Kauhajoki Aronkylä	28
2.2.3 Kurikka Magneetti	30
2.2.4 Lapua Novapark.....	34
2.2.5 Seinäjoki Eskoo	38
2.2.6 Seinäjoki Kivisaari-Roves	41
2.3 Matkailua palvelevat vähittäiskaupan suuryksiköt	46
2.3.1 Kauhava, Alahärmä, Power Park	46
2.3.2 Alavus, Tuuri	49
3. KESKUSTATOIMINTOJEN MERKINTÖJEN VAIKUTUKSET.....	53
3.1 MRL ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	53
3.2 Keskustatoimintojen alue (C)	53
3.3 Keskustatoimintojen alue, kohdemerkinnät	54
3.4 Alakeskus Seinäjoki Eskoo	56
4. LIIKENNEMERKINTÖJEN VAIKUTUKSET	59
4.1 Maantielaki ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	59

4.2	Maakuntakaavan tavoitteet liikenteen osalta.....	59
4.3	Moottoriväylät.....	60
4.3.1	Liikenne.....	61
4.3.2	Maankäyttö	64
4.3.3	Ympäristö.....	66
4.3.4	Yhteenveto	67
4.4	Joukkoliikenteen laatukäytävät	67
4.5	Logistiikka	68
4.6	Uudet ja merkittävästi parannettavat väylät	69
4.7	Muut liikenteen merkinnät.....	70
5.	KAAVAN YHTEISVAIKUTUKSET.....	71
5.1	Keskusta-alueiden kaupalliset palvelut ja niiden kehittäminen	71
5.2	Palvelujen saavutettavuus.....	72
5.2.1	Saavutettavuus henkilöautolla	72
5.2.2	Saavutettavuus joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen	72
5.2.3	Asiointimatkojen suuntautuminen.....	73
5.3	Elinkeinoelämän toimivuus ja kilpailutilanne.....	74
5.4	Maisema ja rakennettu ympäristö	75
5.4.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	75
5.4.2	Vaikutukset.....	75
5.5	Elinympäristön laatu.....	76
5.5.1	Vaikutukset.....	76
5.6	Alue- ja yhdyskuntarakenne	77
5.6.1	Aluerakenne (maakunnan sisäinen rakenne)	77
5.6.2	Yhdyskuntarakenne (merkittävät paikalliset vaikutukset)	78
5.7	Vaikutukset yhdyskuntatalouteen.....	81

1. ARVIOINNIN TAVOITTEET, LÄHTÖKOHDAT JA MENETELMÄT

Vaikutusarviointityössä arvioidaan Etelä-Pohjanmaan 2. vaihemaakuntakaavan merkintöjen vaikutuksia. Työssä arvioidaan, mitä vaikutuksia on merkintöjen toteutumisella. Vaikutuksia arvioidaan eri näkökulmista.

Vaikutusarviointityön tavoitteena on arvioida kaavan yhteisvaikutuksia alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, elinympäristön laatuun, maisemaan ja rakennettuun ympäristöön sekä yhdyskuntatalouteen. Lisäksi tavoitteena on arvioida vaikutuksia keskustatoimintojen alueille tyypillisten palvelujen saavutettavuuteen.

Kaupan vaikutuksia arvioidaan maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten suhteen. Lisäksi arvioidaan vaikutuksia elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja kilpailuun. Kaupan mitoitus on tärkeä lähtökohta vaikutusten arvioinnissa. Arviointi tehdään siten ensisijaisesti kaupan ja elinkeinoelämän sekä asiakkaiden näkökulmasta.

Arviointi kohdistuu seudullisesti merkittäviin vaikutuksiin ja yhdyskuntarakenteen osalta myös paikallisiin (kuntakohtaisiin) vaikutuksiin. Selvityksessä arvioidaan myös kaavassa esitettyjä seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alarajoja ja niiden toimivuutta.

Liikenneverkon ja logistiikan osalta arvioidaan vaikutuksia maakunnan eri osien maakunnan eri osien saavutettavuuteen ja kytkeytyneisyyteen alueen sisällä ja alueen ulkopuolelle eri liikennemuodoilla sekä alueen kilpailukyvyyn kehitykseen. Arviointi tehdään ensisijaisesti liikenneverkon käyttäjien näkökulmasta.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtana ovat maakuntakaavan laadintaan liittyvät keskeiset taustaselvitykset:

Kaupan selvitykset

- Etelä-Pohjanmaan keskusverkkoselvitys
- Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030
- Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkon nykytila ja mitoitusarpeet 2030
- Seinäjoen vähittäiskaupan selvitys
- Tuurinportti ja Tuurin yleiskaavan laajennus, Kaupalliset ja sosiaaliset vaikutukset

Liikenteen selvitykset

- Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma
- Kauhajoki-Kauhava palvelutasoselvitys
- Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys
- Valtatie 3 uudelleenarviointi
- Etelä-Pohjanmaan venesatama- ja lentoasemaselvitys
- Tuurin ja ympäristön yleiskaavan muutos ja laajennus, liikenteelliset vaikutukset

1.1 Arvioinnin vaiheistus ja arviointimenetelmät

Keskeisenä arviointikriteerinä ovat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (valtioneuvoston päätös 2000 ja tarkistus 2008).

Vaikutusten arviointi on tehty seuraavien periaatteiden mukaisesti:

1. Arvioidaan vaihemaakuntakaava II:n merkintöjen vaikutukset kaupallisiin palveluihin, liikenteeseen ja liikkumisen sekä keskusten asemaan
 - Mitä merkinnät tarkoittavat (vaikuttavat) kaavan toteutuessa?
 - Kaupan merkinnät
 - Keskustatoimintojen merkinnät
 - Liikenteen merkinnät
 - Arvioidaan liikenneverkon muutoksista johtuvat saavutettavuusmuutokset
 - Arvioidaan (lähtökohtaisesti) kaavan vaikutukset kaupan rakenteeseen maakuntakaavan merkintöjen ja saavutettavuuden muutosten perusteella
 - Arvioidaan vaikutukset eri keskusten ja kaupan keskittymien asemaan; tunnistetaan vahvistuvat ja heikenevät kaupan keskukset
2. Arvioidaan kohdan 1 perusteella kaavan merkintöjen yhteisvaikutukset
 - keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin
 - palvelujen saavutettavuuteen
 - asiointimatkoihin
 - maisemaan ja rakennettuun ympäristöön
 - elinympäristön laatuun
 - alue- ja yhdyskuntarakenteeseen
 - yhdyskuntatalouteen

Arviointi on tehty asiantuntija-arviointina, joka perustuu vaihemaakuntakaava II:n kaavakarttaan ja -selostukseen sekä vaihemaakuntakaavan taustaselvityksiin (luku 1.1). Arvioinnissa on hyödynnetty työn aikana järjestetyn kyselyn ja sidosryhmätyöpajan tuloksia (luku 1.5).

Tässä raportissa esitetyt arvioinnin tulokset edustavat arvioinnin suorittaneen konsulttiryhmän asiantuntijanäkemystä.

1.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja kaupan sisältövaatimukset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, johon kuuluvat lisäksi maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on osaltaan tukea ja edistää maankäyttö- ja rakennuslain yleisten tavoitteiden ja laissa määriteltyjen alueidenkäytön suunnittelun tavoitteiden saavuttamista.

Tavoitteissa ilmaistaan valtioneuvoston näkemys valtakunnallisesti merkittävistä alueidenkäytön kysymyksistä, mutta ei oteta kantaa niiden ratkaisemiseen. Tavoitteet tulevat lain hengen mukaisesti konkretisoitaviksi ja ratkaistaviksi maakuntien ja kuntien suunnittelussa sekä valtion eri viranomaisten toiminnassa.

Maakunnan suunnittelu, erityisesti maakuntakaavoitus on ensisijainen suunnittelumuoto valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden konkretisoinnissa.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden johdanto-osassa todetaan, että aluerakenteeseen vaikuttaa ratkaisevasti yhä jatkuva kaupungistuminen asutuksen keskittyessä ja painottuessa Etelä-Suomeen ja rannikolle. Samaan aikaan kaupunkiseutujen ja taajamien reuna-alueet hajautuvat yhä laajemmiksi harvan asutuksen alueiksi. Näillä kehityssuunnilla on pitkäaikaisia vaikutuksia erityisesti elinympäristöön ja talouteen, mutta niitä voidaan hallita alueidenkäytöllä ja alueidenkäytön suunnittelulla. Ympäristön laatu sekä yhdyskuntien ja niitä yhdistävien verkostojen toimivuus vaikuttavat keskeisesti suomalaisen yhteiskunnan tulevaan kehitykseen. Alueidenkäytön perushaasteena on kyky varautua erilaisiin muutospaineisiin ja kehityskuluihin, hallita ja lieventää niistä mahdollisesti aiheutuvia ongelmia sekä luoda edellytyksiä yhteiskunnan halutulle kehitykselle.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet määrittelevät ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestäväen kehityksen seuraavasti:

- *Ekologisesti kestävä kehitys* tarkoittaa kestävää energian ja luonnonvarojen käyttöä, ympäristökuormituksen sopeuttamista luonnon sietokykyyn, kestävää materiaalitaloutta sekä biologisen monimuotoisuuden säilyttämistä.
- *Taloudellisesti kestävä kehitys* edellyttää, että ratkaisujen tulee olla yhtä aikaa sekä taloudellisesti että ekologisesti järkeviä ja tehokkaita. Taloudellinen kestävyys merkitsee kansallisvarallisuuden säilyttämistä ja sen kartuttamisedellytysten luomista.
- *Sosiaalisesti kestävä kehitys* edellyttää kansalaisten hyvinvoinnin turvaamista ja yhteiskunnallisen oikeudenmukaisuuden edistämistä.
- *Kulttuurisen kestävyys* kannalta on tärkeää vaalia kansallisen kulttuuriperinteen alueellisia ominaispiirteitä.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on ryhmitelty asiasisällön perusteella seuraaviin kokonaisuuksiin:

- Toimiva aluerakenne
- Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
- Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat

- Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto
- Helsingin seudun erityiskysymykset
- Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.

Tässä Etelä-Pohjanmaan vaihemaakuntakaavan II arvioinnissa käsitellään kaavan merkintöjen vaikutuksia erikseen sekä kaavan yhteisvaikutuksina vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin, palvelujen saavutettavuuteen, maisemaan ja rakennettuun ympäristöön, elinympäristön laatuun sekä alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Ne kattavat kaavan merkittävät vaikutukset valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden näkökulmasta.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkempaa sisältöä käsitellään myöhemmin maakuntakaavan eri merkintöjen vaikutusten sekä kaavan yhteisvaikutusten arvioinnin yhteydessä.

1.3 Maakuntakaavan mitoitus

Maakuntakaavassa määritellään palveluverkon periaatteet maakunnassa ja osoitetaan seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt. Lisäksi maakuntakaavassa osoitetaan vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus riittävällä tarkkuudella.

Etelä-Pohjanmaan vaihekaavan II luonnoksessa on osoitettu kaupan liiketilaa yhteensä 675.000 k-m². Luku pitää sisällään vähittäiskaupan suuryksikköalueiden koko mitoituksen sekä keskustojen vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoituksen. Nykytilanteessa kauppaa on keskustoissa ja vähittäiskaupan suuryksikkö-alueilla yhteensä noin 330.000 k-m² (sisältäen kaiken kaupan vähittäiskaupan suuryksikköalueilla ja vähittäiskaupan suuryksiköt keskusta-alueilla). Maakuntakaava mahdollistaa siten uutta seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa yhteensä 344.000 k-m².

Seinäjoen keskusta-alueelle ei ole osoitettu mitoitusta eikä luvuissa ole mukana nykyisiä Seinäjoen keskustan suuryksiköitä. Muihin maakuntakaavan keskustoihin uutta yli 2000 k-m² liiketilaa on osoitettu kaavassa laskennallisesti 169.000 k-m². Tämän lisäksi keskustoihin voi sijoittua pieniä ja keskisuuria, alle 2000 k-m² myymälöitä ilman, että niiden kerrosala lasketaan mukaan maakuntakaavassa alueelle osoitettuun enimmäismitoitukseen. Vähittäiskaupan suuryksikköalueille (km ja km-ma) on osoitettu uutta liiketilaa yhteensä 175.000 k-m².

Maakuntakaavan kaupan palveluverkkoselvityksessä (Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030-selvitys; Etelä-Pohjanmaan liitto, FCG 2015) laskettiin liiketilan lisätarpeen olevan maakunnassa vuoteen 2030 yhteensä 315.000 – 507.000 k-m². Liiketilan lisätarve on laskettu ostovoiman kasvusta muuttamalla ostovoiman kasvu myyntitehokkuudella kaupan pinta-alaksi. Ostovoiman kasvusta on selvityksessä laskettu kaksi vaihtoehtoista kehityssennustetta, joiden pohjalta on laskettu liiketilan lisätarpeen vaihteluväli (mini- ja maksimitarve).

Maakuntakaavan uuden seudullisesti merkittävän liiketilan kokonaismitoitus (344.000 k-m²) on siten vähemmän kuin liiketilan enimmäistarve (507.000 k-m²). Kun mitoitus verrataan liiketilan enimmäistarpeen, jää Seinäjoen keskustalle ja paikallisille yksiköille laskennallisia edellytyksiä yhteensä 160.000 k-m².

Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan mitoitus C ja KM -alueilla

Merkintä	Enimmäismitoitus (1000 km ²)	Nykyinen kauppa (1000 km ²)	Uusi kauppa (1000 km ²)
C / Ca	285	116	169
km	200	111	89
km-ma	190	104	86
Yhteensä	675	331	344

Maakuntakaavan mitoitus on arvioitu myös seutukohtaisesti, mikä kertoo onko maakuntakaavan mitoitus tasapainossa suhteessa paikalliseen kysyntään ja luoko maakuntakaava edellytykset tasapainoiselle palveluverkon kehitykselle. Vertailu on tehty liiketilan lisätarpeen vaihteluvälille eli minimi- että maksimitarpeeseen, jotka on laskettu seutukuntien ostovoiman kasvusta. Yksityisen kulutuksen kasvuarviona on selvityksessä käytetty päivittäistavarakaupassa 1 – 1,5 %/vuosi ja erikoiskaupassa 2 - 3 %/vuosi (Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030-selvitys; Etelä-Pohjanmaan liitto, FCG 2015).

Keskusta-alueiden mitoitus on verrattu keskustahakuisen kaupan eli päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan liiketilan lisätarpeeseen. Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus on arvioitu suhteessa tilaa vaativan kaupan lisätarpeeseen. Lähtökohtaisesti on siis oletettu että keskustoihin sijoittuu pääosa päivittäistavarakaupan sekä muun erikoiskaupan tarpeesta ja km-alueille pääosa tilaa vaativan kaupan tarpeesta. Todellisuudessa jonkin verran tilaa vaativaa kauppaa sijoittuu myös keskustoihin ja jonkin verran päivittäistavarakauppaa sekä muuta erikoiskauppaa sijoittuu vähittäiskaupan suuryksikköalueille. Lisäksi on seutukohtaisesti verrattu keskustojen ja vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettua uuden liiketilan mitoitus koko liiketilan lisätarpeeseen.

Erikseen on tarkasteltu matkailua palvelevien vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus ja verrattu sitä koko seudun liiketilan lisätarpeeseen. Matkailualueille sijoittuu kauppaa, joka pohjautuu valtaosin matkailijoiden ostovoimaan, joten vertailu paikalliseen tarpeeseen ei kerro koko taustaa.

Etelä-Pohjanmaan vaihemaakuntakaavan mitoituksen uuden liiketilan vertailua liiketilan lisätarpeeseen

	1 c ja ca		2 km ja km1		3 km-ma	
	Uusi kauppa/ min tarve	Uusi kauppa/ max tarve	Uusi kauppa/ min tarve	Uusi kauppa/ max tarve	uusi kauppa vs min tarve	uusi kauppa vs max tarve
Järviseudun seutukunta	86 %	44 %	48 %	25 %		
Kuusiokuntien seutukunta	80 %	47 %	0 %	0 %	262 %	154 %
Seinäjoen seutukunta	114 %	75 %	70 %	45 %	3 %	2 %
Suupohjan seutukunta	82 %	46 %	17 %	10 %		
Etelä-Pohjanmaa	107 %	67 %	57 %	35 %	27 %	17 %

	4 c, ca, km, km1		5 c, ca, km, km1, km-ma	
	Uusi kauppa/ min tarve	Uusi kauppa/ max tarve	Uusi kauppa/ min tarve	Uusi kauppa/ max tarve
Järviseudun seutukunta	66 %	34 %	66 %	34 %
Kuusiokuntien seutukunta	39 %	23 %	302 %	177 %
Seinäjoen seutukunta	93 %	60 %	95 %	61 %
Suupohjan seutukunta	49 %	27 %	49 %	27 %
Etelä-Pohjanmaa	82 %	51 %	109 %	68 %

1. Keskustojen uuden liiketilan mitoitus vs. keskustapalveluiden tarve
2. Km-alueiden uuden liiketilan mitoitus vs. tiva-kaupan lisätarve
3. Km-ma vs koko vähittäiskaupan lisätarve
4. C, ca, km, km1 vs. koko vähittäiskaupan lisätarve
5. Koko kaavan uuden liiketilan mitoitus vs. koko vähittäiskaupan lisätarve

Yhteenvedona mitoituksen arvioinnista suhteessa liiketilan lisätarpeeseen voidaan todeta, että kokonaisuudessaan mitoitus on sopiva suhteessa lisätarpeeseen. Ainoastaan Kuusiokuntien seutukunnassa kokonaismitoitus ylittää paikallisen liiketilan lisätarpeen. Tähän vaikuttaa Tuurin erityisasema valtakunnallisesti merkittävänä matkailukohteena. Kohteessa merkittävä osa kauppa-asioinnista tulee maakunnan ulkopuolelta.

Kokonaistilannetta tarkasteltaessa todetaan, että liiketilatarvetta jää myös pienille paikallisille yksiköille, eli koko mitoitus ei ole kohdistettu seudullisesti merkittäviin yksiköihin. Todellisuudessa kysyntää seudullisesti merkittäville yksiköille on enemmän kuin pienille paikallisille varsinkin erikoiskaupassa. Suuryksikkö-alueet ovat ne kaupan alueet kunnassa, johon kaupan yksiköillä ja varsinkin suurilla kaupan yksiköillä on eniten kiinnostusta sijoittua. Niiden sijainti yhdyskuntarakenteessa on asukkaiden kannalta hyvä. Ne ovat hyvin saavutettavissa taajamien sisääntuloväylien varrella ja ne täyttävät myös tilaa vaativan kaupan vaatimukset. Kunnissa, joissa ei vähittäiskaupan suuryksikköalueita ole, kauppaa kehitetään keskusta-alueilla. Kunnat ovat kuitenkin pieniä eikä niissä ole todellisuudessa merkittävää kysyntää kaupan uusperustannalle päivittäistavarakauppaa ja lähipalveluita lukuun ottamatta.

Keskusta-alueiden mitoitus jää alle liiketilan laskennallisen maksimilisätarpeen. Mitoitus on suurempi kuitenkin kuin minimitarve. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan vähittäiskaupan suuryksiköt tulee ensisijaisesti sijoittaa keskusta, näin ollen keskustojen mitoitus tulee olla pikemmin lähempänä maksimitarvetta. Minimitarve ei takaa riittävästi mahdollisuuksia keskustojen kehittämiseen ja vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamiseen keskusta. Keskustoissa vähittäiskaupan suuryksiköihin sijoittuu usein myös pieniä myymälöitä suurmyymälöiden yhteyteen tai useamman myymälän keskittymän kauppakeskusmaisesti.

Seinäjoen seudulla keskustojen mitoitus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen on kaikkein suurin. Kokonaismitoituksessa ei ole mukana Seinäjoen keskustaa, koska sitä ei ole maakuntakaavassa ole mitoitettu. Keskustojen osalta liiketilamitoitus on Eskoon alakeskuksessa huomattavan suuri suhteessa lähiasutukseen. Alue on vielä rakentumaton, mutta Seinäjoella on suunnitelmat alueen kehittämisestä merkittävässä määrin asumiselle, työpaikoille ja palveluille.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden (pl. km-ma) mitoitus jää selvästi alhaisemmaksi kuin mitä tilaa vaativan kaupan tarve on seuduilla. Seinäjoen seudulla mitoitus suhteessa tarpeeseen on suurin, mutta alue on myös merkittävin kaupan kehittämisalue maakunnassa. Lisäksi seudulla jää tarvetta myös pienille yksiköille ja paikallisille kaupan alueille.

Matkailua palvelevien vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus on Tuurin osalta suurempi, kuin mitä seudun paikallinen tarve on. Mitoitus perustuu kuitenkin Tuurin markkina-alueen tarpeeseen, joka on samaa kokoluokkaa kuin maakunnan tarve. Tähän nähden Tuurin mitoitus on kohtuullinen.

1.3.1 Mitoituksen epävarmuustekijöitä ja verkkokaupan vaikutus mitoitukseen

Maakuntakaavan tavoitteena on luoda kasvuedellytyksiä maakuntaan. Kaupan mitoituksen tavoitteena on mahdollistaa kaupan kehittyminen maakunnassa. Mitoituksen tulee näin ollen mahdollistaa kaupan kasvu, mutta kuitenkin niin että maankäyttö- ja rakennuslain kaupan sisältövaatimukset täyttyvät.

Mitoituksen lähtökohtana on maakunnan palveluverkkoselvityksessä laskettu liiketilan lisätarve (Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030-selvitys; Etelä-Pohjanmaan liitto, FCG 2015) sekä nykyinen kaupan pinta-ala keskustoissa ja vähittäiskaupan suuryksikköalueilla.

Vertailussa on muistettava, että laskennallinen tarve on vain teoreettinen arvio tulevaisuudessa tarvittavasta liiketilan lisätarpeesta. Tulokseen vaikuttaa usea muuttuja ja laskennassa on mukana paljon epävarmuustekijöitä. Näitä ovat mm. väestön kehitys, väestön sijoittuminen, ostovoiman kasvu ja myyntitehokkuus.

Verkkokauppa on yksi suurista epävarmuutta aiheuttavista tekijöistä, kuinka paljon verkkokauppa vähentää perinteisen kivijalkaliiketilan tarvetta. Tutkimuksia ja perusteltuja arvioita ei tästä ole julkaistu. Suuressa mittakaavassa verkkokauppa ei vielä näytä vaikuttaneen kokonaisliiketilamäärään. Vaikka verkkokauppa on 2000-luvulla kasvanut nopeasti, on myös liiketilamäärä ollut voimakkaassa kasvussa. Asiaan vaikuttaa suuresti se, että verkkokauppaa harjoittavat myös kiinteät myymälät. Joillakin toimialoilla verkkokaupan kasvu ja tuotteiden digitalisoituminen näkyy kuitenkin jo myymäläkannassa. Erityisesti palvelupuoella esimerkiksi matkatoimistojen määrä on vähentynyt, kun matkailupalvelujen myynti on pitkälle siirtynyt verkkoon. Samoin on käynyt pankkikonttoreille. Vähittäiskaupassa digitalisoituminen näkyy merkittävästi mm. fotokaupassa, tietotekniikkakaupassa sekä muussa kodintekniikkakaupassa. Mm. kuvien tulostaminen hoidetaan suurelta osin nykyään verkkokaupan kautta, mikä on ollut yksi syy fotokauppojen määrän voimakkaana vä-

henemisenä. Myös levykauppojen vähenemisen syynä on suurelta osin musiikin ja tallenteiden digitalisointuminen.

On myös toimialoja, joissa kasvu ei juuri suuntaudu verkkoon. Näitä ovat mm. henkilökohtaiset palvelut eli kampaajat, kauneushoitolat jne. Myös terveyspalveluissa sekä liikunta- ja hyvinvointipalveluissa verkkokaupan vaikutus liiketilamäärään jäänee marginaaliseksi. Autokaupassa verkossa valikoimaan tutustuminen on jo arkipäivää, mutta ostotapahtuma toteutuu pääosin myymälässä. Autoja halutaan esitellä myös myymälöissä. Myöskään huoltamo- ja korjaamotoimintaa ei voida siirtää verkkoon.

Useat vähittäiskaupan liikkeet toimivat nykyään sekä verkossa että kiinteissä liiketiloissa. Myyntiä saadaan kumpaakin kautta ja liiketilaa tarvitaan, vaikka osa myynnistä menee verkkokaupan kautta. Varsinaiset verkkokaupat ovat myös avanneet ns. näytemyymälöitä (showroom). Ne ovat usein isoja ja niissä asioidaan myös lähialuetta kauempaa. Uudellamaalla näitä ovat esimerkiksi Hobby Hallin myymälä Tammistossa ja Verkkokauppa.comin myymälä Jätkäsaarella. Muotikaupan verkkokaupat ovat avanneet myös puhtaita showroom-myymälöitä, joissa tuotteita voidaan sovittaa. Näitä ei Suomessa vielä ole. Kaupan alalla uskotaan, että tulevaisuudessa menestyvät parhaiten ne jotka osaavat yhdistää oikealla konseptilla verkon ja perinteiset myymälät. Luontevasti hybridimalli voi toimia mm. vaatekaupassa, jossa verkkokaupan suuret palautusprosentit syövät kannattavuutta.

Verkkokaupan noutopisteet lisäävät myös liiketilan tarvetta. Tulevaisuudessa tarvitaan verkkokaupan takia enemmän joko posteja, asiamiesposteja tai muita noutopisteitä, josta tuotteita noudetaan. Noutopisteiden tulee olla helposti saavutettavissa olevissa paikoissa ja paikoissa, joissa asioidaan muutoinkin. Luonteva verkkokaupan toimituspiste on kiinteä myymälä, jolloin myymälään voidaan houkutella asiakkaita tekemään lisäostoja.

Täsmällisiä arvioita siitä, kuinka paljon verkkokauppa tulevaisuudessa syö liiketilaa, ei vielä pystytä tekemään. Vähittäiskauppa tarvitsee edelleen kiinteitä liiketiloja. Kuluttajien kauppa-asiointi ei ole ainoastaan tuotteiden ja tavaroiden noutoa kaupasta, vaan asiointiin sisältyy mm. palvelua, elämyksiä ja sosiaalisia kontakteja, joten pääosa kaupasta tulee edelleenkin toteutumaan myymälöissä. Nykyistä kehitystä sekä tulevaisuuden arvioita peilaten verkkokauppa ei todennäköisesti tule syömään liiketilatarvetta ainakaan suoraan suhteessa myyntiin.

Koska verkkokaupan kilpailuetu usein painottuu hintaan ja verkkokaupasta puuttuu henkilökohtainen palvelu, se kilpailee todennäköisesti eniten suurten itsepalveluun perustuvien kauppojen kanssa. Ulkomailla on arvioitu, että mm. hypermarkettien laajat käyttötavaraosastot tulevat kasvavan verkkokaupan myötä pienenemään. Henkilökohtaisia palveluita tarjoaviin pienempiin kauppoihin verkkokaupalla olisi vähemmän vaikutusta, varsinkin jos ne itse ovat mukana verkkokaupassa. Koska ihmiset odotukset kaupalta ja asiointilta ovat hyvin moninaiset, tarvitaan keskustakauppoja ja -palveluita tulevaisuudessakin.

Koska verkkokaupan vaikutuksesta liiketilamäärään ei ole selvää tietoa, ei verkkokaupan vaikutusta mitoitukseen ole huomioitu. Maakuntakaavalla ei ole tarvetta ohjata, käydäänkö kauppaa verkossa vai perinteisissä liiketiloissa. Kaavoilla tulee mahdollistaa, että kysyntää vastaava tarve voidaan toteuttaa myös liiketiloina. Jos ei kaupalle tarjota riittävästi mahdollisuuksia liiketoiminnan kehittämiseen kivijalkatiloissa, kauppa varmasti hakee tarvitsemansa kasvun verkosta.

Kokonaisuudessaan mitoitukseen kannattaa tuoda väljyyttä, jottei maakuntakaavalla rajoiteta liikaa kaupan kehitystä ja kilpailua. Kaavat eivät yleensä toteudu täysmääräisinä eikä lasketussa tarpeessa ole otettu huomioon myymäläpoistumaa, joka lisää liiketilamitoitusta. Vanhat ja huonokuntoiset tilat eivät toimi kehittyvälle kaupalle, vaan toimialojen muuttuminen edellyttää usein uutta tai uudistettua liiketilaa. Tyypillistä on, että pitkällä aikavälillä epäsopivat ja huonoilla paikoilla sijaitsevat myymälätilat poistuvat käytöstä ja rakennuksen käyttötarkoitus voi muuttua.

Maakuntakaavan pitää olla mahdollistava, jolloin mitoituksessa lähtökohdaksi voidaan ottaa suurimmat ennusteet. Mikäli ennustetaan ja mitoitetaan liian varovaisesti, ei kauppa ehkä pysty riittävästi kehittymään. Mikäli käykin niin, etteivät ennustettu ostovoiman kasvu tai matkailijamäärät alueella toteudu, ei myöskään kauppa todennäköisesti ryhtyisi laajenemaan niin mittavasti, kuin mitä tässä selvityksessä on laskettu. Mikäli kysyntää ei ole, ei liikerakentaminenkaan toteudu.

Maakuntakaavalla tulee mahdollistaa kaupan kehittyminen sekä yritysten välinen kilpailu toimialalla. Lisäksi tulee luoda edellytyksiä uusien toimijoiden tulolle markkinoille. Kaavallinen mitoitus antaa joustoa sen suhteen, että ostovoima, sekä paikallisten että matkailijoiden, kasvaakin nyt arvioitua nopeammin. Joustavuutta edellyttää myös kaupan konseptien kehittyminen. Uudet kaupan konseptit vaativat usein enemmän tilaa kuin perinteiset konseptit. Lisätila tuo väljyyttä ja mukavuutta asiointiin, ja kauppaan liittyy myös elämyksiä ja palveluita, jotka vaativat tilaa.

1.3.2 Mitoitus verrattuna menneeseen liikerakentamiseen

Maakuntakaavaluonnoksen mitoitusta verrataan myös menneeseen liikerakentamiseen. Näin nähdään, miten mitoitus peilautuu toteutuneeseen kehitykseen. Syke on selvittänyt liikerakentamista vuosina 2001–2012. Tilasto kattaa myymälä- ja liikerakennukset ja kauppakeskukset (käyttötarkoitusluokat 111, 112, 119). Rakennukset on luokiteltu valmistumisvuoden mukaan ja rakennustiedoista on poimittu rakennuksen kerrosala. Vertailussa on otettava huomioon, että myymälä- ja liikerakennukset eivät sisällä kuin osan vähittäiskaupan sijaintirakennuksista, monet paljon tilaa vaativien erikoistavaroiden kaupat sijoittuvat esim. varastorakennuksiin ja monet autokaupat sijoittuvat kulkuneuvojen suojarakennuksiin. Lisäksi peruskorjaukset eivät muuta valmistumisvuotta. Näin ollen tilasto ei kuvaa mennyttä kehitystä täydellisesti, mutta antaa siitä suuntaa. Todellisuudessa toteutunut liiketilamäärä on paikoin tilastossa esitettyä suurempi.

2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä Etelä-Pohjanmaalla uusia myymälä- ja liikerakennuksia valmistui yhteensä yli 170.000 k-m². Tähän verrattuna maakuntakaavan mitoituksessa on riittävästi väljyyttä ja vaihtoehtoisia kauppapaikkoja. Suupohjan seudulla liikerakentaminen on kuitenkin ollut merkittävästi korkeampaa 2000-luvulla kuin mitä maakuntakaavan mitoitus osoittaa uutta liiketilaa alueelle. Tulevaa mitoitusta määriteltäessä tulee miettiä, onko alueella riittävästi osoitettu kehittämisedellytyksiä uudelle liiketilalle.

Myymlä- ja liikerakennusten uusi kerrosala 2001-2012

	2001-2004	2005-2008	2009-2012	Yhteensä 2001-2012	Maakuntakaavan uusi liiketila	Toteutunut vs. uusi
Järviseu	3 382	600	520	4 502	13 000	35 %
Kuusio	818	2 157	15 088	18 063	92 000	20 %
Seinä	41 088	38 139	50 144	129 371	225 000	57 %
Suupohja	4 730	7 110	10 080	21 920	14 000	157 %
Etelä-Pohjanmaa	50 018	48 006	75 832	173 856	344 000	51 %

Lähde: SYKE ja VTJ/VRK 3/2013

1.4 Työpaja

Lokakuussa 2015 järjestettiin työpaja kuntien, ELY-keskuksen ja, kaupan edustajille sekä muille elinkeino-toimijoille. Työpajan tarkoituksena oli rikastuttaa vaikutusten arviointia paikallisella asiantuntemuksella ja näkökulmilla. Tavoitteena oli kerätä toimijoiden näkemyksiä maakuntakaavan toimivuudesta ja mahdollisista ongelmakohtista.

Työpajatyöskentelyssä osallistujat jaettiin kolmeen ryhmään, jotka kaikki kiersivät läpi kolme työpajapistettä. Työpisteet koskivat kaupan merkintöjä, liikenteen merkintöjä sekä alue- ja yhdyskuntarakennetta. Pisteissä keskusteltiin ja kommentoitiin maakuntakaavojen merkintöjä ja niiden vaikutuksia.

1.4.1 Kaupan merkinnät

Kaupan merkinnöissä käsiteltiin kaupan suuryksiköitä, matkailua palvelevia vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä keskustoja.

Kokonaismitoitus on lähtökohtaisesti maakuntakaavassa kunnossa. Mitoituksen suuntaaminen on koettu ongelmaksi. Osa merkinnöistä on koettu olevan liian pieniä. Halutaan, että maakuntakaava on pikemmin mahdollistava kuin rajoittava. Nyt sen koetaan toimivan monin paikoin kehitystä rajoittavana.

KM1- vyöhyke

Uuden liiketilan mitoitus on pieni ja täyttyy hyvin nopeasti.

Matkailua palvelevat vähittäiskaupan suuryksiköt

Sekä Tuurin että Power Parkin mitoituksen on koettu yksiselitteisesti liian pieniksi. Näitä ei tulisi käsitellä normaalilla tavalla suhteessa paikalliseen mitoitukseen, kun niiden merkitys on valtakunnallinen.

Power Parkin alueelle ei suunnitella sellaista kauppaa, joka tuo asiakkaita Alahärmän keskustasta vaan sellaista kauppaa, joka palvelee matkailijoita. Power Parkin uuden liiketilan mitoitus jää hyvin alhaiseksi, nykyinen kauppa pystyy alueella vain noin kaksinkertaistumaan. Tämä ei riitä pitkälle, kun alue kehittyy koko ajan matkailukohteena. Matkailukohteen kehittyminen tuo asiakkailta myös alueen muihin matkailukohteisiin, mm. Alahärmän Kuntokeskukseen.

Tuuri on elintärkeä koko kunnalle myös työllistäjänä. Pohdittiin, voisiko olla keskusta-aluetta, jolloin mitoit-
tus olisi helpompi hyväksyä. Tuurin vaikutus läheisiin keskustoihin on jo tapahtunut kauan aikaa sitten. Ala-
vudella kauppa on myös kasvanut, eli Tuuri ei vaikuta paikallispalveluiden kehittämiseen Alavuden keskus-
tassa. Ähtäriin on sijoittunut myös paikallista kauppaa. Erikoiskaupan tarjonta molemmissa on enää hyvin
rajallinen.

Ähtäristä puuttuu matkailua palveleva kaupan merkintä. Alue tulee kehittymään erityisesti alueelle suunni-
telmissa olevan pandan sijoittumisen myötä. Matkailijavirrat alueelle monikertaistuvat nykyisestä. Matkaili-
joille halutaan myös palveluita. Paikallisesti merkittävän vähittäiskaupan koko ei alueelle mahdollisesti tule
riittämään. Alueelle ei haluta keskustan kanssa kilpailevaa kauppaa, vaan matkailua palvelevaa kauppaa.

Matkailualueilla tarvitaan myös päivittäistavarakauppaa, koska ne palvelevat mm. asuntovaunuilla matkaa-
via ja ohiajavia loma-asukkaita. Ruokakauppa maakunnassa on kuitenkin paikallista ja tulee aina olemaan.
Taajamissa päivittäistavarakaupat ovat elintärkeitä.

Matkailualueet ja niiden kehittäminen hyödyttää koko maakuntaa.

Keskustatoimintojen alueet

Keskustojen enimmäismitoitusta ei pidetä järkevänä. Maakuntakaavan tulee mahdollistaa kaupan sijoitu-
minen keskustaan eikä rajoittaa tätä.

Usealla keskustalla koetaan olevan liian pieni mitoitus.

Keskusta-alueen rajauksen tulkinta herättää keskusteluja. Mitkä alueet tulkitaan keskustaksi? Mikäli kes-
kusta-alueet tulkitaan suuriksi, on yritystoiminnalla enemmän mahdollisuuksia. Mitoituksen kannalta voi
keskusta-alueen tulkinta pienenä olla hyvä asia, koska nykyiseen liiketilaan lasketaan vähemmän kauppaa
kuin tulkittaessa aluetta laajana.

Ihmettelyä herätti, ajaako maakuntakaava toimintoja sijoittumaan keskustan ulkopuolelle (paikallisia suur-
yksiköitä), jos keskustojen mitoitus tulee täyteen. Nyt useissa keskustoissa on jo valmiita asemakaavoja
suuremmalle määrälle kauppaa, kuin mitä mitoitus mahdollistaa. Tarkoittaako tämä ettei uusia toimijoille
voi enää kaavoittaa uutta tilaa? Miten mitoituksessa ja tulevassa asemakaavoituksessa otetaan huomioon
asemakaavoissa olevat varaukset?

Nykyisissä keskustoissa tonttijako on tehty ja paikat jo varattu. Uusille yksiköille on tilaa vain keskustan tun-
tumassa, nykyisen rakenteen reunoilla. Vähittäiskaupan suuryksiköille löytyy todellisia sijoituspaikkoja ny-
kyistä keskustoista hyvin rajallisesti.

Maakuntakaavaluonnokseen merkitty Seinäjoen keskustatoimintojen alue on koettu liian pieneksi.

Eskoo koetaan tässä vaiheessa irrallisena alueena. Toteutuessaan nyt kaupan alueena on se eheän yhdys-
kuntarakenteen vastainen. Tulevaisuudessa tilanne voi olla toinen. Eskoo voi vaikuttaa heikentävästi kes-
kustojen kehittämiseen, jos se toteutuu liian nopeasti.

Itäväylän aluetta halutaan rajoittaa kehittymästä kaupan alueena. Väylän alue saisi säilyä ohikulkutienä, ei-
kä Seinäjoen sisäistä liikennettä lisäävänä kaupan alueena.

1.4.2 Liikenne

Moottoriväylät

Vaihemaakuntakaavaan sisältyvät moottoritie-esitykset todettiin yleisesti perustelluiksi. Osuus Seinäjoki - Lapua todettiin puheenvuoroissa seudun tärkeimmäksi liikennehankkeeksi. Tällä välillä rinnakkaistien todettiin olevan jo nykyisin toimiva.

Maakuntakaavasta todettiin puuttuvan esitys moottoriväylän edellyttämistä alikuluista, joita paikallinen liikenne tarvitsee. Myös kulttuuriympäristöjen merkintöjä ei moottoriväylien yhteyteen ole otettu mukaan.

Uudet tiet ja nykyisten korjaaminen

Multian ja Töysän oikaisut todettiin tarpeellisiksi. Töysän oikaisu helpottaisi Tuurin liikenteen sujuvuutta. Muut oikaisut tai teiden korjaaminen eivät synnyttäneet keskustelua.

Alemman tieverkon parantamisessa tarvitaan priorisointia, koska koko verkkoa ei pystytä ainakaan nopealla aikataululla parantamaan.

Rautatieliikenne

Ajankohtaisista junaliikenteen heikennyssuunnitelmista oltiin hyvin huolestuneita. Varsinkin Ähtärin osalta suunnitelmia pidettiin erittäin huonoina. Vaasan suunnan junavuorojen vähentämistä pidettiin heikosti perusteltuna. Vaasan juna toimii myös lentoliikenteen syöttöyhteytenä.

Jos rautatieliikenne Haapamäen suuntaan loppuu, niin valtatie 18 arvioitiin tarvitsevan parantamista.

PowerParkiin toivottiin omaa asemaa (ainakin kesäksi).

Joukkoliikenteen laatukäytävät

Jos junaliikennettä vähennetään, lisännee se kysyntää bussiliikenteessä. Nykyinen bussiliikenne ei tarjontansa puolesta tue työssäkäyntiliikennettä, vaan busseissa matkustavat pääasiassa koululaiset ja opiskelijat. Bussiliikenne voisi toimia keskusten välisessä liikenteessä, mutta kovin toiveikkaita sen suhteen ei oltu. Asukas- ja matkustajamäärät maakunnan alueella todettiin toimivalle bussiliikenteelle liian pieniksi.

Bussiliikenteessä yhtiöiden talouden kannalta paketit ovat tärkeämpiä kuin matkustajat. Noin 80 % tuloista syntyy pakettien kuljettamisesta. Vastaavasti 80 % kuluista syntyy liikennöintiin liittyvien kahvioiden ylläpitämisestä. Tämän vuoksi kahvioita onkin suljettu, mikä osaltaan heikentää edelleen bussien käytettävyyttä matkustamiseen.

Tuuri

Tuurin liittymä valtatiellä 18 on erityisesti kesäisin hyvin ruuhkautunut. Kiertoliittymässä lännen suunnasta saapuva liikenne pysäyttää idästä saapuvan suoraan menevän ja oikealle kääntyvän liikenteen. Kaupan tilannetta helpottaisi oma kaista idästä oikealle kääntyville.

Kaupan alueelle järjestetään tulevaisuudessa lisää pysäköintiä.

Muuta

Teiden sujuvuuden parantamisen todettiin lisäävän henkilöautoliikennettä. Keskustelua herättivät myös Seinäjoen rakenteilla olevan ohikulkutien liittymät.

Suupohjan rata on Ilmajoella este maankäytölle, mutta toisaalta rata todettiin tärkeäksi.

Mielenkiintoinen avaus on nettikaupan kuljetuksien hoitaminen taksien avulla niiden hiljaisena aikana klo 16–20. Tällöin ihmiset ovat kotona ottamassa lähetyksiä vastaan, kun normaalisti paketteja toimitetaan työpäivän aikana, jolloin vastaanottajia ei kodeissa ole.

1.4.3 Alue- ja yhdyskuntarakenne

Keskustatoimintojen merkinnät

Seinäjoki on maakunnassa kaupan ja hallinnon keskus, jossa ei ole merkittävää tuotantotoimintaa. Seinäjoen C-alueen rajausta perustuu tavoitteeseen eheyttää yhdyskuntarakennetta (tai ehkäistä rakenteen hajautumista).

Keskustelussa tuotiin esille epäily, onko Seinäjoella edellytyksiä kahdelle keskukselle. Keskusta on kuitenkin ainoa alue, jolla edellytyksiä urbaaniksi ympäristöksi; sen vuoksi kannattaa hakea keinoja sen kehittämiseksi.

Ns. maitopurkkipendelöinnin (pitkien ostosmatkojen) hillitsemiseksi kuntakeskuksissa on oltava riittävä kaupan mitoitus.

c-merkinnän puuttuminen kaikkein pienimmistä keskuksista näivettää niitä. Palvelut häviävät tai ovat jo hävinneet pienistä keskuksista; vanhat pienet kuntakeskukset kohtalonkysymyksiä (minkälainen palveluvarustus mahdollinen).

Todettiin, että entiset kuntakeskukset, joita tässä vaihekaavassa ei ole merkitty keskustatoimintojen alueeksi, on tarkoitus osoittaa myöhemmässä kaavoituksessa taajamatoimintojen alueiksi.

Jo nyt nousee esiin kysymys, mikä tekee keskustasta keskustan erityisesti tulevaisuudessa, kun julkinen palveluverkko harvenee.

Kaupan suuryksiköiden merkinnät

Maakuntakaava on myös väline kilpailla muiden maakuntien kanssa. Kuntakaavoitus luo vaihtoehtoisia sijoittumismahdollisuuksia (tarkoituksellista ylimitoitusta).

Joissain tapauksissa km-merkinnöillä pyritään luomaan uusia palveluja; palvelut eivät siis välttämättä siirry olemassa olevista taajamista.

Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon myös muut kuin autoilijat.

Vaikutusten kannalta on merkitystä sillä, minkälaisena vaihemaakuntakaavan kaupan merkinnät toteutuvat tarkemmanasteisessa kaavoituksessa (päivittäistavarakauppa, tilaa vaativa kauppa jne.).

Liikenteen merkinnät

Vaasa-Seinäjoki-Jyväskylä on periaatteessa (kaupunkien koon puolesta) vahva akseli. Se ei kuitenkaan näy liikennejärjestelmässä (tieverkko, junaliikenteen palvelujen karsinta).

Pohjanmaan radalla kaukoliikenteen ja paikallisliikenteen yhteensovittaminen on ongelmallista. Tämä vaikeuttaa asemien kehittämistä/vahvistamista (esim. Alahärmä).

Eräät merkittävät työpaikka-alueet (esim. Lapualla) eivät tukeudu riittävän korkealuokkaiseen tieverkkoon. Työpaikka-alueiden raskaan liikenteen erottelua muusta liikenteestä tulisi painottaa.

Infran parantaminen lisää liikkumista (ainakin) Seinäjoen seudulla erityisesti työmatkapendelöinnin lisääntyessä. Infran laatu vaikuttaa liikkumiseen: paremmat yhteydet madaltavat kynnystä liikkua isompiin keskuksiin. Tämä vaikuttaa sekä asuinpaikan valintaan että ostoskäyttäytymiseen.

Liikenneväylien estevaikutus lisääntyy, kun infraa kehitetään (nopeustason kasvu ym.). Kehittämisen ei pitäisi tapahtua vain autoliikenteen ehdoilla. Myös kevyen liikenteen yhteydet kuuluvat maakuntakaavan suunnittelumäärästyypisenä asiana.

Muuta

Visio maakunnan alue- ja yhdyskuntarakenteesta voisi olla erilainen, jos suunnittelun lähtökohtana ei olisi näin selkeästi vain henkilöautoon perustuva liikkuminen.

Vanhat rakenteet (esim. kiinteistöjako, omistus) vaikeuttavat keskustojen uudistumista; maakuntakaava ei vaikuta tästä näkökulmasta suoraan kehittämisen edellytyksiin.

1.5 Kysely elinkeinotoimijoille

Suuremmille kaupoille ja kaupan ryhmille, elinkeinoyhtiöille sekä muille elinkeinotoimijoille lähetettiin lyhyt kysely, jolla selvitettiin, miten he elinkeinotoimijoina kokevat vaihemaakuntakaavan merkinnät ja ratkaisut. Vastauksia saatiin vain kuudelta taholta, joten vastauksista saa vain suuntaa-antavaa näkemystä siitä, mitkä asiat nousevat herkimmin esille arvioitaessa kaavaratkaisua.

Keskustatoimintojen alueiden osalta maakuntakaavamerkintöihin oltiin pääsääntöisesti tyytyväisiä, mutta Seinäjoen kaupungin C-alueen pienentyminen voimassa olevasta kaavasta herätti kysymyksiä.

KM-merkintöjen osalta ollaan pääsääntöisesti tyytyväisiä, mutta joiltain osin niitä toivottiin lisää turvaamaan kilpailua ja mahdollistamaan kaupan kehitystä. Merkintöjen ongelmallisuus keskittyy vastauksissa muutamiin paikkoihin, mm. Kurikan Magneetin sallimaan päivittäistavarakauppaan sekä Seinäjoen ohikulkutien Eskoon merkintään. Kaavan ei nähty rajoittavan kilpailua, jos kauppapaikkoja alueella on riittävästi eikä määräyksen niitä rajoiteta liikaa.

Liikenneverkon ja logistiikan merkinnöistä kannettiin huolta lähinnä muutamien vilkkaiden tieosuuksien toimivuuden osalta sekä yleisesti alemman tieverkon kestävydestä. Moottoriväylien rakentamisen merkitystä kysyttiin erikseen ja tieosuuksista Lapua-Seinäjoki nousi selvästi suosikiksi. Sen vaikutukset koettiin merkitykseltään positiivisina. Logistiikka-alueita tulisi katsoa maakuntaa laajemmin, jotta Vaasan lentokenttä voitaisiin nähdä yhtenä ratkaisuna kansainvälisessä lentoliikenteessä.

Yleisesti nähtiin, että kaavaratkaisut ja merkinnät palvelevat alueen kehitystä. Muutamat yksityiskohdat kuitenkin nousevat esille niin, että valituilla ratkaisuilla voi olla kehitystä rajoittavaa vaikutusta. Suurin yksittäinen tekijä rajoittavuudessa on Seinäjoen keskustatoimintojen alueen laajuus verrattuna voimassa olevaan kaavaan. Toiveena on saada jokaiselle kuntakeskukselle riittävät kaavamerkinnät, jotta kaavoitus mahdollistaa kaupan kehittämisen tasaisesti maakunnan alueella.

2. KAUPAN MERKINTÖJEN VAIKUTUKSET

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 c §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. Tässä huomio kiinnitetään erityisesti kaupan maakuntakaavaehdotuksessa osoitettuihin keskustan ulkopuolella sijaitseviin kaupan suuryksiköihin ja niiden vaikutuksiin. Lisäksi tarkastellaan seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajoja ja niiden vaikutuksia.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista ohjaavat maakunta- ja yleiskaavoja koskevat erityiset sisältövaatimukset (MRL 71 b §). Niiden mukaisesti vähittäiskaupan suuryksiköitä osoitettaessa on sen lisäksi, mitä maakunta- ja yleiskaavasta muutoin säädetään, katsottava, että:

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

Lisäksi tarkastellaan erikseen kilpailuvaikutuksia eli vaikutuksia elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja kilpailuun.

2.1 Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajat

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan maakuntakaavassa tulee esittää merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alaraja.

Ympäristöhallinnon kaupan oppaan mukaan merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan sellaista kaupan yksikköä, jolla voidaan arvioida olevan yhtä kuntaa laajempia, seudullisia vaikutuksia. Seudullisella suuryksiköllä tarkoitetaan myös sellaista kaupan yksikköä, jolla voidaan arvioida olevan vaikutuksia seudulliseen keskus- tai palveluverkkoon yhden kunnan alueella. Seudullista merkitystä omaavan suuryksikön koon kynnys voi olla erilainen riippuen kyseessä olevasta alueesta ja olosuhteista sekä kaupan laadusta. Alaraja voi vaihdella maakunnan sekä myös yksittäisen kunnan alueella.

Koon alarajan määrittäminen tulee perustua vaikutusten arviointiin, minkä kokoisella kaupan alueella, kaupan laatu (toimiala) huomioon ottaen, voidaan katsoa olevan seudullisia vaikutuksia.

Etelä-Pohjanmaan vaihekaava II:n luonnoksessa on koko maakuntaa koskeva suunnittelumääräys koskien seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan koko alarajoja.

Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajaksi määritellään, ellei selvitysten perusteella taajamakohtaisesti muuta osoiteta:

- Päivittäistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 2 000 k-m²
- Päivittäistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 3 000 k-m² Alajärven, Alavuden, Kauhajoen, Kauhavan, Kurikan, Lapuan, Ilmajoen, Jalasjärven, Teuvan sekä Ähtärin kunnassa
- Päivittäistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on Seinäjoella 5 000 k-m² kaavakartalla osoitetulla kaupallisella vyöhykkeellä (km²)
- Erikoistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 3 000 k-m²
- Erikoistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 5 000 k-m² Alajärven, Alavuden, Kauhajoen, Kauhavan, Kurikan, Lapuan, Ilmajoen, Jalasjärven, Teuvan sekä Ähtärin kunnassa
- Erikoistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on Seinäjoella 10 000 k-m² kaavakartalla osoitetulla kaupallisella vyöhykkeellä (km²)

Suuryksikön seudullista merkitystä arvioidaan tapauskohtaisesti vaikutusten perusteella, miten yksikkö vaikuttaa alueen muissa kunnissa ja keskuksissa sijaitsevien vähittäiskaupan myymälöiden myyntiin ja miten paljon sen ennakoitaan saavan asiakkaita oman sijaintikuntansa ulkopuolelta tai muista keskushierarkialtaan samantasoisista tai ylemmän tasoista keskuksista. Seudullisuuden täsmällistä rajaa on maakuntakaavassa hankala määritellä, koska samankin taajaman eri kohdissa seudullinen merkittävyys raja voi vaihdella mm. kaupan konseptin mukaan ja riippuen lähettyillä olevasta väestöstä, tieyhteyksistä tai kunnan rajasta.

Alaraja on usein siis suuntaa antava ja se voi olla yksittäisen suuryksikön kohdalla esitettyä alhaisempi tai korkeampi. Suunnittelumääräyksiin kannattaakin laittaa lause ”ellei selvitysten perustella muuta osoiteta”. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee siten vaikutusten arviointien pohjalta tarkastella, onko kyseessä seudullisesti vai paikallisesti merkittävä vähittäiskaupan suuryksikkö.

Seudullisuuden käsitettä voidaan pohtia kahdesta näkökulmasta. Näitä ovat, löytyykö myymälän myynnille riittävästi lähiasukkaita ja kuinka laajalta alueelta myymälässä asioidaan eli ovatko myymälät niin vetovoimaisia, että ne vetävät asiakkaita lähialuetta laajemmalla alueella. Usein suurmyymälän laskennalliseen myyntiin löytyy lähiasukkaita jo kohtalaisen läheltä, mutta usein suurmyymälä on niin vetovoimainen, että siellä asioidaan kauempaakin. Vetovoimaisuuteen vaikuttaa liikkeen sijainti, keskuksen muu tarjonta sekä myös muiden lähikeskusten tarjonta.

Seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajaa on arvioitu tutkimalla, kuinka paljon asukkaita vähittäiskaupan suuryksikkö tarvitsee toimiakseen keskimääräisellä myyntitehokkuudella. Tarkastelu on tehty erikseen päivittäistavarakaupassa ja erikoiskaupassa. Erikoiskauppa käsittää tässä sekä tilaa vaativan kaupan että muun erikoiskaupan ja koskee laajan tavaravalikoiman myymälöitä. Yksittäisen toimialan myymälöillä asukaspohjavaatimukset ovat suuremmat. Näitä ei kuitenkaan käytännössä pieniin kuntiin rakennu, vaan erikoiskaupan suurmyymälät ovat tyypillisesti laajan tavaravalikoiman myymälöitä, jotka myyvät usean toimialan tuotteita tai usean pienemmän myymälän muodostamia myymäläkeskittymiä.

Päivittäistavarakaupan laskelmassa myyntitehokkuuden on laskettu olevan suuremmissa suuryksiköissä korkeampi kuin pienemmissä suuryksiköissä. Näin näyttäisi olevan usein myös todellisuudessa. Erikoiskaupan laskelmissa myyntitehokkuus ei muutu suuryksikön koon kasvaessa, koska tietoa myyntitehokkuuden vaihtelusta erikokoisilla erikoiskaupoilla ei ole saatavilla.

Vähittäiskaupan suuryksikön vaatima laskennallinen asukaspohja

Päivittäistavarakauppa Laskennallinen myynti

k-m ²	Milj. €
2 000	11
3 000	18
5 000	40

Myymälän vaatima asukaspohja

k-m ²	Asukkaat
2 000	4 500
3 000	7 000
5 000	15 700

Erikoiskauppa (laajan tavaravalikoiman kauppa, sis. myös tivakaupan)

Laskennallinen myynti

k-m ²	Milj. €
2 000	8
3 000	11
5 000	19
10 000	38

Myymälän vaatima asukaspohja

k-m ²	Asukkaat
2 000	2 400
3 000	3 700
5 000	6 100
10 000	12 200

Päivittäistavarakaupassa kooltaan 3000 kerrosneliömetrin myymälä tarvitsee toimiakseen noin 7000 asukkaan vaikutusalueen ja 5000 kerrosneliömetrin myymälä 16.000 asukkaan vaikutusalueen.

Maakunnassa päivittäistavarakaupan suuryksiköt ovat kooltaan pääosin 2000 - 3000 k-m². Tätä suurempia ovat mm. hypermarketit, tavaratalot ja muutamat ABC/S-market -kiinteistöt. Näissä päivittäistavarakaupan osuus jää useimmiten noin 3500–5000 k-m²:iin. Yleisesti voidaan todeta, että supermarket-kokoluokan myymälät ovat pääosin paikallisia ja toimivat oman kunnan väestön varassa. Päivittäistavarakauppaostoksille lähdetään vain harvoin naapurikuntaan. Hypermarketit tarvitsevat suuremman vaikutusalueen väestön, ne ovat tyypillisesti sen verran vetovoimaisia kaupan yksiköitä, että niissä asioidaan kuntarajojen yli. Seinäjoen kokoisilla markkinoilla riittää kuitenkin oman kunnan asukkaiden ostovoima hypermarkettien päivittäistavarakaupan myyntiin.

Maakuntakaavaluonnoksessa esitetyt alarajat toimivat päivittäistavarakaupassa hyvin laadun mukaan tarkasteluna. Laskennalliseen myyntiin verrattuna raja on hieman korkea Teuvalla ja Ähtärissä, joissa molemmissa asukasmäärä jää alle 7000. Molemmissa kunnissa päivittäistavarakauppa toimii kuitenkin paikalliselta asukaspohjalta eikä kerrosalaltaan 3000 suuruinen supermarket muuta tilannetta merkittävästi.

Väestö ja seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alaraja

	Väestö 2014	Pt-kauppa	Erikois- kauppa
Alajärvi	10 171	3 000	5 000
Evijärvi	2 651	2 000	3 000
Lappajärvi	3 259	2 000	3 000
Soini	2 273	2 000	3 000
Vimpeli	3 106	2 000	3 000
Alavus	12 103	3 000	5 000
Kuortane	3 727	2 000	3 000
Ähtäri	6 178	3 000	5 000
Ilmajoki	12 181	3 000	5 000
Jalasjärvi	7 885	3 000	5 000
Kauhava	16 908	3 000	5 000
Kurikka	14 188	3 000	5 000
Lapua	14 733	3 000	5 000
Seinäjoki	60 880	5 000	10 000
Isojoki	2 198	2 000	3 000
Karjajoki	1 409	2 000	3 000
Kauhajoki	14 007	3 000	5 000
Teuva	5 543	3 000	5 000

Erikoiskaupan suuryksiköt maakunnassa ovat laajantavaravalikoiman myymälöitä (esim. Citymarket, Prisma, Anttila, Tokmanni, Minimani, Halpahalli, Keskinen) tai tilaa vaativan kaupan myymälöitä.

Erikoiskaupan suurmyymälät eivät usein ole kovin suuria. Ainoastaan Seinäjoella ja Tuurissa yksittäiset myymälät ovat kooltaan yli 10.000 k-m². Yli 5000 k-m²:n suuruisia myymälöitä on Seinäjoen ulkopuolella vain yksittäisiä (mm. Kauhavalla Tokmanni ja Kauhajoella Citymarket). Pääosa erikoiskaupan suuryksiköistä on kooltaan 2000 - 4000 k-m². Pienimmissä kunnissa ei erikoiskaupan suuryksiköitä ole lainkaan lukuun ottamatta Isojokea, jossa on rautakaupan suuryksikkö.

Erikois kaupassa 3000 k-m²:n suuruinen myymälä tarvitsee toimialasta riippuen laskennallisesti noin 4000 asukkaan vaikutusalueen, 5000 k-m²:n myymälä noin 6000 asukkaan vaikutusalueen ja 10.000 k-m²:n myymälä 12.000 asukkaan vaikutusalueen.

Maakuntakaavassa osoitettu 3000 k-m²:n alaraja erikois kaupalle on laskennalliseen asukaspohjaan nähden hieman korkea maakunnan pienemmissä kunnissa Evijärvellä, Lappajärvellä, Soinissa, Vimpelissä, Isojoella ja Karjajoella. Näissäkin kunnissa voi 3000 k-m² suuruinen myymälä hyvin kuitenkin olla paikallinen toimialasta ja kaupan laadusta riippuen. Rauta- ja maatalouskaupassa asiakkaat ovat usein paikallisia maatalousyrittäjiä, ja myymälätilat kohtalaisen suuria toiminnan luonteen takia. Myymälässä myydään usein myös muuta kuin rautakauppatavaraa. Lisäksi myymälähallit voivat pienissä kunnissa olla niin edullisia, että myymälä voi hyvin toimia suurissakin tiloissa, vaikka asiakaskunta ei tule kovin laajalta alueelta. Esimerkiksi Isojoella Rautakortesta (2600 k-m²) ei voida pitää seudullisesti merkittävänä, vaikka osa asiakkaista tulisi kunnan ulkopuolelta.

Maakuntakaavassa osoitettu 5000 k-m²:n alaraja erikoiskaupalle on laskennalliseen asukaspohjaan nähden pääosin sopiva sille osoitetuissa kunnissa. Teuvalla asukasmäärä jää alle 6000, mutta ei merkittävästi. Toisaalta yleisesti 5000 k-m²:n erikoiskaupan myymälät ovat jo kohtalaisen suuria, eikä tällaisia maakunnassa juurikaan ole suurimpia kuntia lukuun ottamatta. Toiminnasta riippuen tämän suuruiset myymälät voivat hyvinkin vaatia seudullisen asiakaskunnan, mutta tätä pitää tapauskohtaisesti tutkia yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Tämän rajan alittavia ei siis automaattisesti kaikkialla voida tulkita paikallisesti merkittäväksi myymäläksi. Näin ollen on hyvä, että määräyksessä on ”ellei selvitysten perusteella taajamakohtaisesti muuta osoiteta”.

Seinäjoen km²-vyöhykkeelle osoitetut muuta maakunnan aluetta suuremmat alarajat ovat perusteltuja alueen suuren väestön perusteella. Asukkaita tämän vyöhykkeen sisällä on jo tällä hetkellä lähes 46.000, joten ne riittävät hyvin esitetyille vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajoille. Tätä suuremmat yksiköt ovat kuitenkin todennäköisesti jo niin vetovoimaisia, että vaikka asukasmäärä lähellä riittääkin, ne vetävät kuitenkin merkittävästi asiakkaita lähialueen ulkopuolelta.

Kaupallinen vyöhyke (km²) ulottuu laajemmaksi kuin nykyinen taajama-alue, mutta taajama-alue tulee tulevaisuudessa kasvamaan. Eteläinen Seinäjoki on keskustan ohella toinen merkittävä asutuksen kasvualue kaupungissa. Voimassa olevassa osayleiskaavassa (Eteläisen Seinäjoen ja Itäväylän osayleiskaava 2025) alueelle on osoitettu laajentumisalueita asumiselle, palveluille ja työpaikoille. Asutusta on kuitenkin osoitettu vain itäväylän länsipuolelle, kun taas vyöhykemerkinä ulottuu myös Itäväylän itäpuolelle. Näin ollen olisi tarkoituksenmukaisempaa rajata alue tulevan asutuksen mukaan itäväylän länsipuolelle.

2.2 Vähittäiskaupan suuryksiköt

Seuraavassa tarkastellaan maakuntakaavaluonnoksessa osoitettuja vähittäiskaupan suuryksiköitä (km ja km¹) suhteessa kaupan sisältövaatimukseen, suhteessa olemassa olevaan ja suunniteltuun asutukseen, suhteessa työpaikkojen sijaintiin sekä muuhun yhdyskuntarakenteeseen.

2.2.1 Alajärvi, pohjoinen sisääntulotie

Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö, kohdemarkintä (km)
Vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala: 5000 k-m²

Alajärven pohjoiselle sisääntulotielle on maakuntakaavan luonnoksessa osoitettu merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön kohdemarkintä. Alueen vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 5000 k-m². Alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa. Tällä hetkellä alueella ei ole kaupallisia palveluita.

Maakuntakaavan mitoitus mahdollistaa alueelle yhden tai pari vähittäiskaupan suuryksikköä. Koska seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa ei saa alueelle sijoittaa, voi alueelle sijoittaa joko tilaa vaativan kaupan tai muun erikoiskaupan suuryksikön. Muun erikoiskaupan yksittäiset suuryksiköt toteutuvat tämän kokoisilla markkinoilla yleensä laajantavaravalikoiman myymälöinä. Mitoitus on niin pieni, ettei suuryksikömerkintä mahdollista järkevän kokoista kauppakeskusta alueelle.

Mitoitus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen ja nykyisiin keskustapalveluihin

Alajärvi on Järviseudun seutukunnan pääkeskus. Alajärvellä on eniten asukkaita ja kauppaa verrattuna seudun muihin kuntiin. Järviseudun seutukuntaan ei ole maakuntakaavassa osoitettu muita vähittäiskaupan suuryksiköitä kuin Alajärvelle. Järviseudulla liiketilan lisätarve vuoteen 2030 on yhteensä 20.000 – 38.500 k-m² josta tilaa vaativan ja autokaupan tarve on yhteensä 10.500 - 20.000 k-m². Alajärven km-alueen mitoitus on vastaa siten noin puolta tilaa vaativan kaupan minimitarpeesta ja neljäsosaa maksimitarpeesta. Kaupan kehittämismahdollisuuksia jää siten merkittävästi myös keskustoille ja paikallisille yksiköille.

Alajärvelle tällä hetkellä sijoittuneet vähittäiskaupan suuryksiköt ovat laajantavaravalikoiman myymälöitä tai päivittäistavarakauppoja, ja ne kaikki sijaitsevat keskustassa. Vähittäiskaupan suuryksiköiden pinta-ala keskustassa on yhteensä noin 18.000 k-m². Tämän lisäksi keskustassa on kaupan pinta-alaa kaupan tietopankin mukaan yhteensä noin 14.000 k-m² (Vähittäiskaupan suuryksiköt eivät sijoitu kaupan tietopankin mukaiselle keskusta-alueelle.) Keskustan nykyiseen liikepinta-alaan nähden vähittäiskaupan suuryksikkö-alueen pinta-ala jää selvästi alhaisemmaksi. Keskusta säilyttää näin ollen asemansa pääkauppapaikkana Alajärvellä.

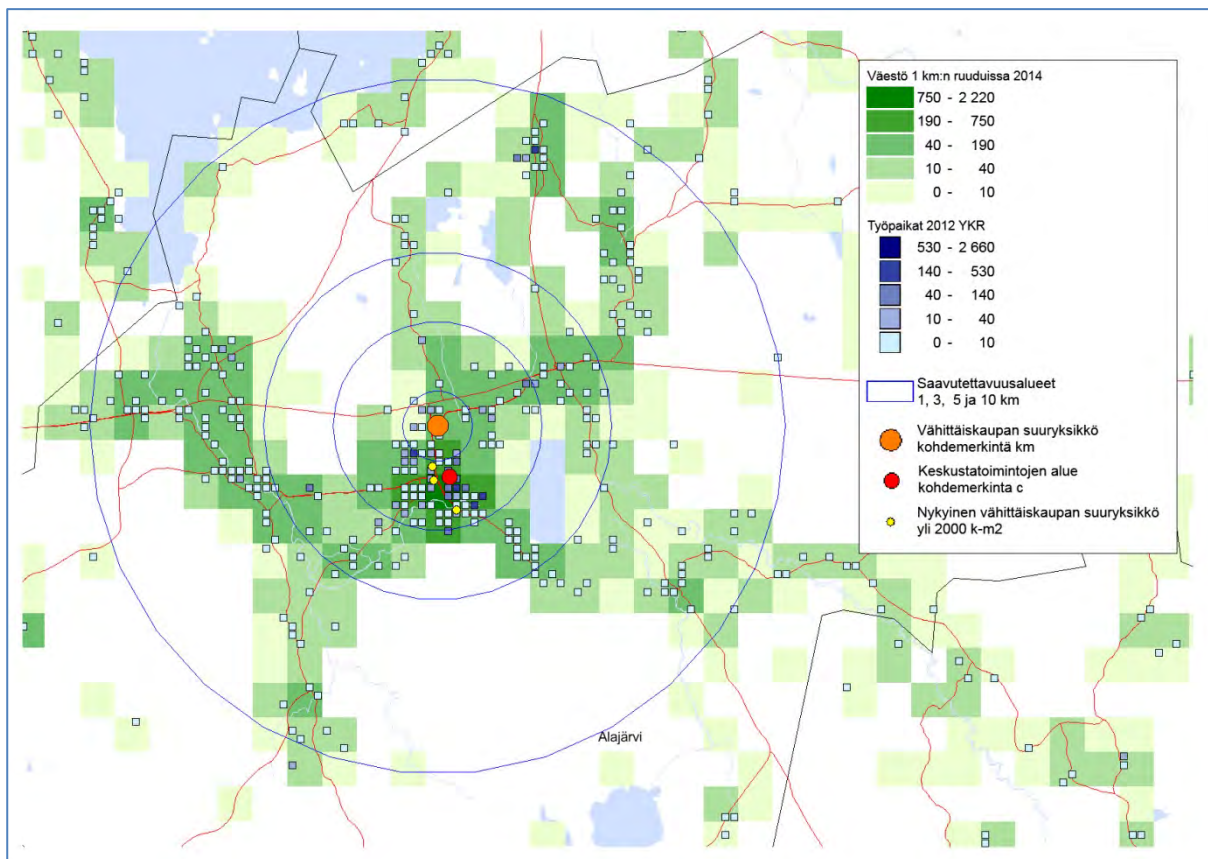
Vaikutukset keskustaan

Pohjoiselle sisääntulotielle suunniteltu kauppapaikka jää selvästi keskustaa pienemmäksi. Alueelle ei sijoitu merkittävästi keskustapalveluiden kanssa kilpailevia toimintoja. Yksittäinen laajantavaravalikoiman liike ei vaikuta merkittävästi keskusta-asiointiin, koska keskustassa on jo vastaavaa tarjontaa. Keskustalle jää yhä kehittämisedellytyksiä verrattuna liiketilan lisätarpeeseen. Näin ollen suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Alue sijoittuu noin parin kilometrin päähän keskustasta keskustaan johtavan sisääntulotien varrelle valtatie 16 läheisyyteen. Vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä sijoittuu nykyiselle taajama-alueelle, väestön painopistealueen tuntumaan.

Vähittäiskaupan suuryksikköalueen läheisyydessä on myös työpaikkoja. Kunnassa myös suunnitellaan uusia yritystoiminnan alueita. Keskeisin kehityskohde Järvi-Pohjanmaalla on Alajärventien teollisuusalueen laajentaminen ja kehittäminen.



Saavutettavuus

Alajärvi, pohjoinen sisääntulotie

Etäisyys	Asukkaat	% kunnan asukkaista
1 km	263	3 %
3 km	3 606	35 %
5 km	4 814	47 %
10 km	7 396	73 %
yli 10 km	2 775	27 %

Enintään yhden kilometrin etäisyydellä on väestöä varsin vähän, mutta jo kolmen kilometrin päässä asuu noin kolmasosa kunnan väestöstä ja viiden kilometrin päässä puolet kuntalaisista. Asukasmäärässä tuskin tapahtuu suuria muutoksia lähitulevaisuudessa, koska Alajärven väkiluvun on ennustettu pienevän vuodesta 2014 vuoteen 2030.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä

Saavutettavuus kävellen ja pyörällä: Olemassa olevia kevyen liikenteen väyliä pitkin sisääntulotien varrella olevat palvelut ovat keskustasta ja Vanhatietä pitkin saavutettavissa kävellen ja pyörällä. Matka on kohtuul-

linen niille, jotka asuvat kolmen kilometrin etäisyydellä, ja viiden kilometrin matkakin on pyörällä vielä melko kohtuullinen.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä: Joukkoliikenteen vuoroja on Alajärvellä niin vähän, että kohteessa käyminen joukkoliikenteellä on lähialueen asukkaille käytännössä melko mahdotonta, ja kevyt liikenne todennäköisesti houkuttelevampi vaihtoehto. Osa linja-autovuoroista kulkee keskustan kautta, osa vain sisääntulotiellä sijaitsevan Matkahuollon toimipisteen kautta. Kohde sinänsä sijaitsee päätiellä joukkoliikenteen reitillä tai sen lähellä, joten kauempana bussireittien varressa asuvien on mahdollista tulla kohteeseen joukkoliikenteellä, jos meno- ja paluuvuoron aikataulut sopivat tarkoitukseen. Joukkoliikenteen käyttö asiointimatkoihin on kuitenkin seudulla vähäistä mm. juuri vuorotarjonnan vähyydestä johtuen.

Kaupallisen analyysin perusteella kohteella ei ole keskustan palveluja heikentävää vaikutusta, vaan se täydentää keskustan palveluja. Siten vaikutukset palvelujen saavutettavuuteen kevyellä liikenteellä ovat positiivisia palvelujen parantuessa kävellen ja pyöräillen saavutettavissa olevalla etäisyydellä.

Asiointimatkat

Mikäli kaupan tarjonta Alajärvellä kasvaa erityisesti tilaa vaativassa kaupassa, jossa tällä hetkellä on puutteita, vähenevät asiointimatkat mm. Seinäjoelle sekä Alajärveltä että myös Lappajärveltä ja Vimpelistä.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä mahdollistaa kaupan kehittämisen myös keskusta-alueen ulkopuolella. Alue soveltuu mm. tilaa vaativalle kaupalle.

Alajärvellä on kaupan palveluverkkoselvityksen mukaan puutteita erityisesti erikoiskaupan palveluverkossa. Kaupungista puuttuu kunnollinen/kunnolliset kodinkoneliikkeet ja autokauppa, eikä rakenteellisessa sisustuskaupassa ole kilpailua. Merkintä tarjoaa mahdollisuuden näiden toimialojen liikkeiden sijoittamiseen Alajärvelle. Toimialat ovat nimenomaan niitä, joiden sijoittaminen keskustan ulkopuolelle ei vaikuta haitallisesti keskustan palveluihin.

Kaupan palveluverkkoselvityksen mukaan ostovoima kasvaa ja alueella on tarvetta liiketilan lisätarvetta. Alueelle tulee näin ollen osoittaa myös uusia kauppapaikkoja. Tilaa vaativa kauppa hakeutuu yleensä keskustojen ulkopuolelle, koska keskustoissa toiminta- ja kehitysedellytykset tilaa vaativalle kaupalle ovat usein hankalat. Näin ollen seudulla on tarvetta myös keskustan ulkopuolisille kauppapaikoille, jotta kauppa pystyy alueella kehittymään.

Kaavan merkinnässä on kuitenkin määräys: ”Suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.” Näin ollen merkittävästi keskustan kanssa kilpailevaa toimintaa ei alueelle voi sijoittaa.

2.2.2 Kauhajoki Aronkylä

Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö, kohdemerkintä (km)
Vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala: 5000 k-m²

Kauhajoelle Aronkylään on maakuntakaavan luonnoksessa osoitettu merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön kohdemerkintä. Alueen vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 5000 k-m². Alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa. Tällä hetkellä alueella toimii Isojoen Konehalli, jolla on noin 2400 kerrosneliömetrin suuruinen myymälätila.

Maakuntakaavan mitoitukset mahdollistaa alueelle yhden tai pari vähittäiskaupan suuryksikköä. Mitoitus mahdollistaa siis joko nykyisen vähittäiskaupan suuryksikön laajentamisen tai kokonaan uuden yksikön. Koska alueelle ei voi sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa, voi alueelle sijoittaa joko tilaa vaativan kaupan tai muun erikoiskaupan suuryksikön. Muun erikoiskaupan yksittäiset suuryksiköt toteutuvat tämän kokoisilla markkinoilla yleensä laajantavaravalikoiman myymälöinä. Mitoitus on niin pieni, ettei suuryksikkömerkintä mahdollista merkittävästi keskustan kanssa kilpailevaa toimintaa.

Mitoitus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen ja nykyisiin keskustapalveluihin

Kauhajoki on Suupohjan seudun väestöllinen ja kaupallinen pääkeskus. Suupohjan seudulle ei ole maakuntakaavassa osoitettu muita vähittäiskaupan suuryksiköitä kuin Kauhajoelle. Suupohjan seudulla liiketilan lisätarve vuoteen 2030 on yhteensä 25.000 – 51.500 k-m², josta tilaa vaativan ja autokaupan tarve on yhteensä 15.000 - 26.500 k-m². Kauhajoen km-alueen uuden liiketilan mitoitukset vastaa siten vain noin 17 % tilaa vaativan kaupan minimitarpeesta ja 10 % maksimitarpeesta. Kaupan kehittämismahdollisuuksia jää siten merkittävästi myös keskustoille ja paikallisille yksiköille.

Kauhajoella pääosa kaupan palveluista on sijoittunut keskustaan. Kaikki vähittäiskaupan suuryksiköt ovat keskustassa lukuun ottamatta Isojoen konehallia. Keskustassa on kaupan pinta-alaa kaupan tietopankin mukaan yhteensä noin 43.000 k-m². Keskusta käsittää tässä sekä ydinkeskustan että kaupan tietopankin mukaisen kaupan alueen Kauhajoen keskusta-alueen reunalla eli Filppulan alueen, jonne pääosa nykyisistä vähittäiskaupan suuryksiköistä on sijoittunut. Vähittäiskaupan suuryksiköitä on keskustassa yhteensä noin 18.500 k-m². Suuryksiköt ovat päivittäistavarakauppoja, laajan tavaravalikoiman kauppiaita tai tilaa vaativan kaupan myymälöitä.

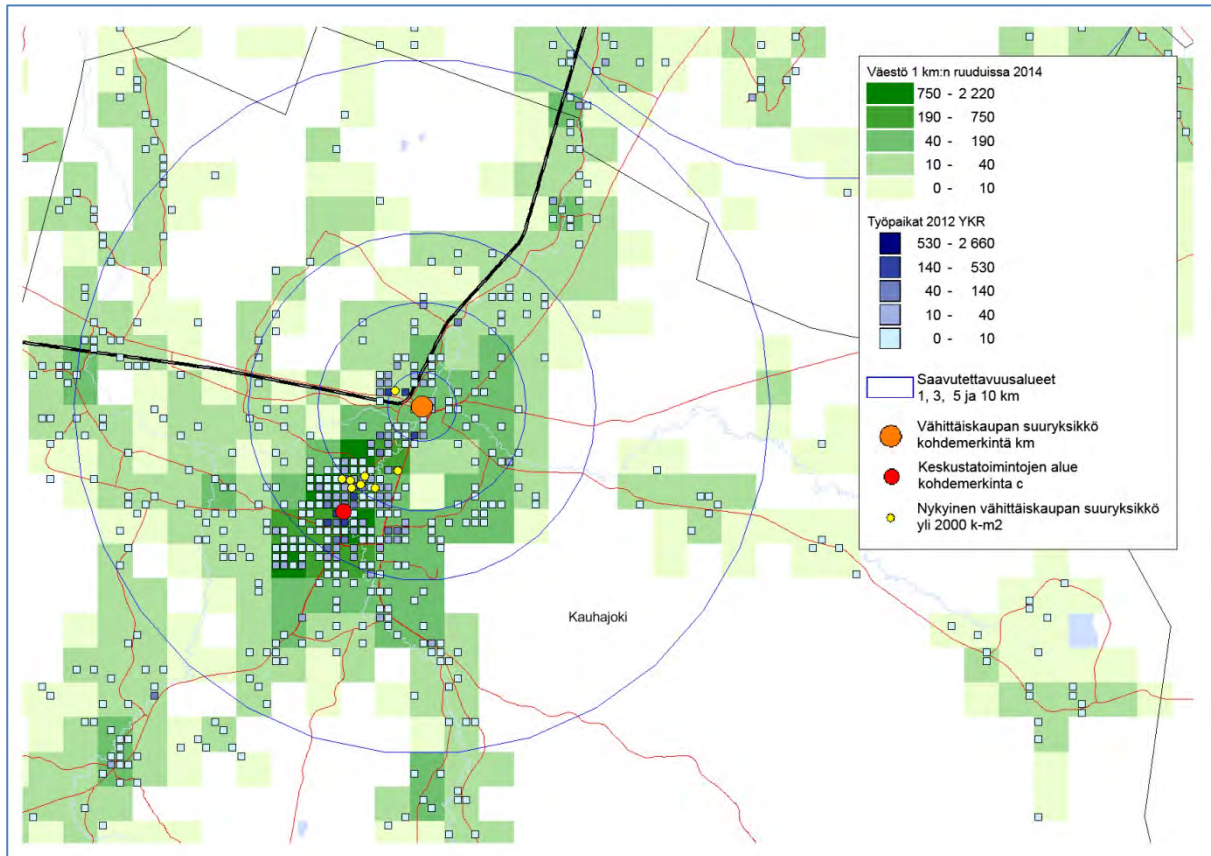
Aronkylään pystyy sijoittamaan kauppaa vain murto-osa siitä, mitä keskustassa on kauppaa tällä hetkellä. Keskusta säilyy alueen kaupallisena pääkeskuksena, jota Aronkylän alue täydentää mm. tilaa vaativan kaupan osalta.

Vaikutukset keskustaan

Aronkylään suunniteltu kauppapaikka jää selvästi keskustaa pienemmäksi. Keskustalle jää yhä kehittämisedellytyksiä verrattuna liiketilan lisätarpeeseen. Alueelle ei sijoitu merkittävästi keskustapalveluiden kanssa kilpailevia toimintoja. Näin ollen suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Aronkylä sijoittuu keskustasta muutaman kilometrin päähän kantateiden 67 ja 44 risteyskohtaan. Alue on Kauhajoen yhtenäisellä taajama-alueella ja lähialueella on sekä työpaikkoja että asutusta. Kilometrin etäisyysalueen sisällä asukkaita on varsin vähän, mutta jo viiden kilometrin sisällä asuu yli puolet kuntalaisista.



Saavutettavuus Kauhajoki, Aronkylä

Etäisyys	Asukkaat	% kunnan asukkaista
1 km	386	3 %
3 km	2 813	20 %
5 km	7 318	52 %
10 km	11 356	81 %
yli 10 km	2 651	19 %

Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä

Saavutettavuus kävellen ja pyörällä: Kilometrin etäisyydellä on vain vähän asukkaita, mutta kohtuullisella kävely- ja pyöräilyetäisyydellä (3 km) viidesosa kunnan asukkaista. Melko kohtuullisella pyöräilyetäisyydellä alle viiden kilometrin päässä on jo 7.000 asukasta, puolet kunnan väestöstä. Keskustan ja Aronkylän välillä on Topeekan varressa kevyen liikenteen väylä, samoin Aronkylässä Keskustiellä ja Aronkujalla. Muilta suunnilta kevyen liikenteen yhteyksiä ei juuri ole (esim. Kattilakoskentiellä ja Kauppatiellä ei ole kevyen liikenteen väylää, samoin Kurikantiellä pohjoisesta ei ole). Pääosa väestöstä on tällä hetkellä keskustan suunnalla ja siten Topeekan kevyen liikenteen väylä hyödyttää heitä.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä: Vakiovuorot Kauhajoelta Seinäjoelle kulkevat nykyisin Aronkylän kautta, joten kohde on saavutettavissa joukkoliikenteellä. Vuorotarjonta tällä välillä on nykyisin sillä tasolla, että asiointi kohteessa olisi bussireitin varrella asuville mahdollista, mutta ei ehkä kuitenkaan kovin houkuttelevaa. Yhteydet kohteesta bussipysäkille pitäisi suunnitella hyviksi.

Kaupallisen analyysin perusteella kohteella ei ole keskustan palveluja heikentävää vaikutusta, vaan se täydentää keskustan palveluja. Siten vaikutukset palvelujen saavutettavuuteen kevyellä liikenteellä ovat positiivisia palvelujen parantuessa kävellen ja pyöräillen saavutettavissa olevalla etäisyydellä.

Asiointimatkat

Aronkylän kaupan alueen kasvaessa asiointimatkat alueelle kasvavat jonkin verran. Kauppaa Aronkylässä on kuitenkin sen verran vähäisesti suhteessa keskusta, ettei Aronkylän kauppa houkuttele merkittävästi asiakkaita keskustasta. Lisäksi kaupan kasvu Aronkylässä on sen verran pientä, etteivät asiointimatkat seudun muista kunnissa merkittävästi muutu tämän takia.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Kaupan palveluverkkoselvityksen mukaan ostovoima Suupohjan seudulla kasvaa ja alueella on liiketilan lisätarvetta. Näin ollen maakuntakaavassa tulee osoittaa kaupan alueita, jotta kauppa alueella pystyy kehittymään.

Seudullisesti merkittävä kauppa keskittyy Suupohjan seudulla Kauhajoelle ja Aronkylä tarjoaa vaihtoehtoisen kauppapaikan Kauhajoella keskustan lisäksi.

2.2.3 Kurikka Magneetti

Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö, kohdemerkintä (km)
Vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala: 10.000 k-m²

Kurikan Magneetin alueelle on maakuntakaavan luonnoksessa osoitettu merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön kohdemerkintä. Alueen vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 10.000 k-m². Alueella on tällä hetkellä Pohjanmaan Kalusteen tehtaanmyymälä.

Maakuntakaavan mitoitus mahdollistaa alueelle hyvin erityyppistä kaupan toimintaa. Koska alueella ei ole rajoitusta päivittäistavarakaupalle, alueelle voi merkinnän mukaan sijoittaa esimerkiksi hypermarketin. Alue-

eelle voi sijoittaa myös pari pienempää laajan tavaravalikoiman myymälää tai muutaman tilaa vaativan kaupan myymälän. Yhden toimialan muun erikoiskaupan suuryksiköitä ei tämän kokoisille markkinoille juurikaan synny. Mitoitus mahdollistaa kuitenkin myös pienehkön kauppakeskuksen, jonne sijoittuu esim. supermarket ja pieniä erikoiskauppoja tai ns. retail park -tyyppisen erikoiskaupan keskuksen.

Kunta on suunnitellut Magneetin aluetta lähinnä tilaa vaativalle erikoiskaupalle ja muulle yritystoiminnalle. Voimassa olevassa yleiskaavassa osa alueesta on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tarpeisiin. Lisäksi alueelle saa asemakaavoittaa yhteensä enintään 400 k-m² päivittäistavarakaupan myymälätiloja sekä huoltoaseman. Lähempänä keskustaa olevat korttelit on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi ensisijaisesti keskustan läheisyyteen soveltuvan tilaa vaativan erikoiskaupan tarpeisiin. Alueelle sijoitettavien erikoiskauppojen tulee olla vähintään 2000 k-m² suuruisia. Alueelle saa sijoittaa enintään 400 k-m² päivittäistavarakaupan myymälätiloja. Kaupan alueen viereen on kaavoitettu myös muuta yritystoimintaa.

Mitoitus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen ja nykyisiin keskustapalveluihin

Kurikka on osa Seinäjoen seutua, ja kuuluu myös Seinäjoen markkina-alueeseen. Seudulla väestö kasvaa ja alueella tarvitaan lisää liiketilaa. Alueella on Kurikan Magneetin lisäksi myös muita vähittäiskaupan suuryksikkömerkintöjä keskusta-alueiden ulkopuolella. Näitä ovat Seinäjoella Kivisaari-Roves ja Eskoo sekä Lapualla Novapark. Lisäksi Kauhavalla on matkailuun painottuva vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä Kauhavan Alahärmässä. Uutta liiketilaa mahdollistetaan maakuntakaavassa Seinäjoen seudun vähittäiskaupan suuryksikköalueille yhteensä lähes 90.000 k-m². josta Magneetin uuden liiketilan osuus on noin 10 %. Kurikassa on seudun asukkaista lähes 10 %, joten uutta liiketilaa mahdollistuu kaavassa Kurikassa tasapainoisesti suhteessa väestöön.

Liiketilan lisätarve maakuntakaavan palveluverkkoselvityksen mukaan on Seinäjoen seudulla noin 235.500 - 365.000 k-m², josta tilaa vaativan kaupan tarve on 116.000 - 182 000 k-m². Kokonaisuudessaan maakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus alueella jää alle liiketilatarpeen, joten alueella jää kehittämismahdollisuuksia myös keskustoille sekä paikallisille kaupan yksiköille.

Kurikan keskustassa on tällä hetkellä liiketilaa Kurikan kaupan palveluverkkoselvityksen mukaan noin 30.000 k-m², josta vähittäiskauppaa on noin 20.000 k-m² ja kaupallisia palveluita noin 10.000 k-m². Maakuntakaavan lähtötietojen mukaan vähittäiskaupan suuryksiköitä on neljä, jotka kaikki sijoittuvat keskustaan. Vähittäiskaupan suuryksiköiden pinta-ala on yhteensä noin 11.000 k-m². Suuryksiköt ovat päivittäistavarakauppoja (2 kpl), laajan tavaravalikoiman kauppa (1 kpl) ja tilaa vaativan kaupan myymälä (1 kpl). Kurikan Magneetin mitoitus suhteessa keskustan nykyliiketilaan on selvästi alhaisempi.

Vaikutukset keskustaan

Kurikan Magneetin vaikutukset keskustaan ovat riippuvaisia alueelle sijoittuvasta kaupan laadusta.

Mikäli alueelle sijoittuu hypermarket tai kauppakeskus, johon sijoittuu myös seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa, kilpailee alue päivittäisasiointinissa keskustan kanssa. Keskusta on kuitenkin vahva kauppapaikka, eikä yksittäinen toimija keskustan ulkopuolella heikennä merkittävässä määrin keskustan vetovoimaa. Osa keskusta-asioinnista suuntautuisi kuitenkin tässä tapauksessa keskustan ulkopuolelle, mikä

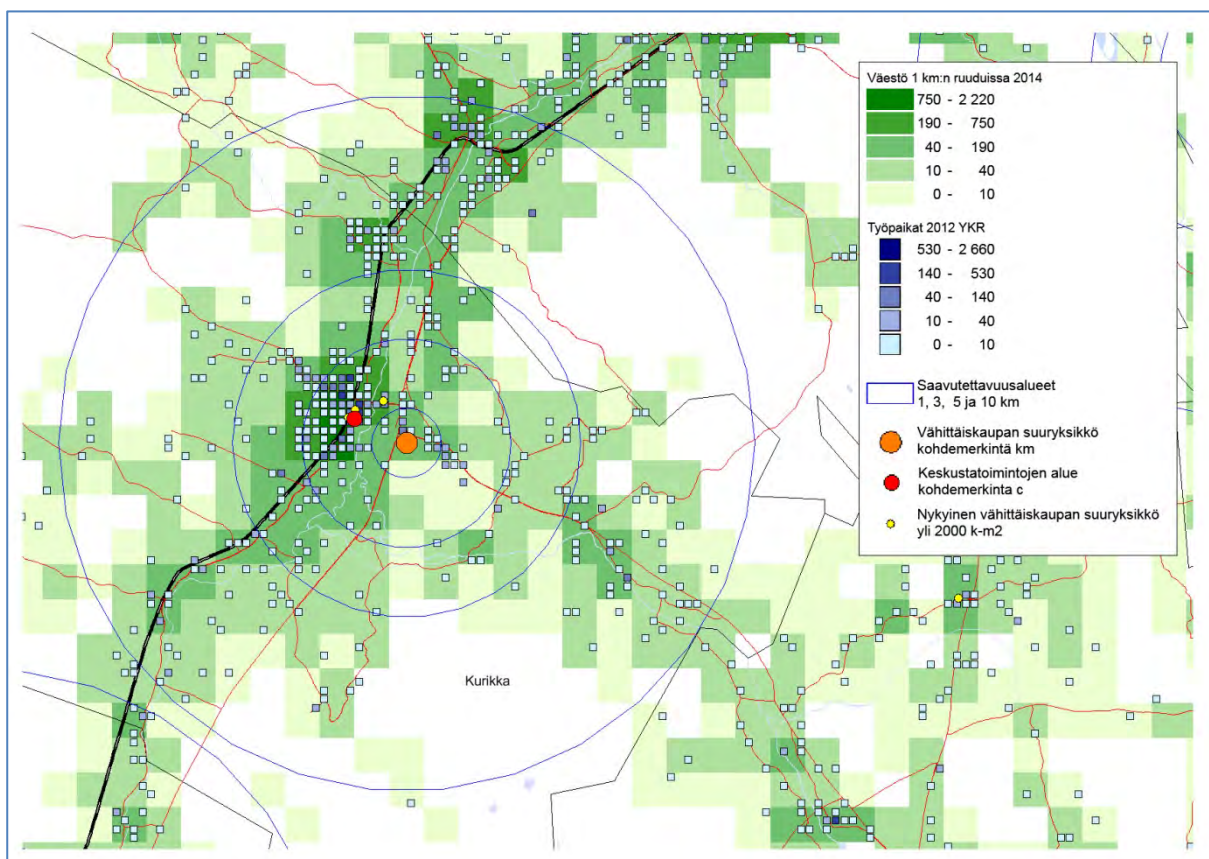
vähentäisi asiointia keskustassa ja vaikuttaisi jonkin verran keskustan palveluiden toiminta- ja kehitysedellytyksiin.

Mikäli Magneettiin sijoittuu tilaa vaativaa kauppaa tai retail park -tyyppinen erikoiskaupan keskus, on alueen palvelutarjonta toisentyypistä kuin keskustassa. Tällöin keskustalla jää yhä kehittämisedellytyksiä keskustapalvelujen suhteen eikä alueella ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Magneetin alue sijaitsee valtatie 3 ja kantatie 67 välisellä alueella, alle kahden kilometrin päässä Kurikan keskustasta. Alue sijoittuu Kurikan keskustaajaman alueelle. Lähialueella on asutusta ja työpaikkoja. Maa-kuntakaavassa merkintä sijoittuu Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-käytävän kehittämisalueelle.

Kunta suunnittelee Magneettiin mittavaa yritysalueetta, joka yhdistää keskustan ja kolmostien vilkkaan valtatiehen. Jatkossa Kurikan keskustan suunnitellaan kasvavan kiinni valtatiehen 3. Uuden yritysalueen lisäksi valtatiehen ja nykyisen keskustan välille rakennetaan mm. Kurikan kampus, jonne sijoittuu mm. lukio ja ammatillisen oppilaitoksen tiloja.



Tällä hetkellä alle kilometrin päässä Magneetista asuu kohtalaisen vähän asukkaita, mutta jo viiden kilometrin säteellä kohde tavoittaa jo puolet kunnan asukkaista.

Saavutettavuus
Kurikka, Magneetti

Etäisyys	Asukkaat	% kunnan asukkaista
1 km	381	3 %
3 km	4 786	34 %
5 km	7 040	50 %
10 km	11 223	79 %
yli 10 km	2 965	21 %

Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä

Saavutettavuus kävellen ja pyörällä: Kilometrin etäisyydellä on vain vähän asukkaita, mutta kohtuullisella kävely- ja pyöräilyetäisyydellä (3 km) kolmasosa kunnan asukkaista. Melko kohtuullisella pyöräilyetäisyydellä alle viiden kilometrin päässä on jo 7000 asukasta, puolet kunnan väestöstä. Keskustasta Magneetin suuntaan on kevyen liikenteen väylät Huovintien ja Kurikanahteen varressa.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä: Magneetin saavutettavuus joukkoliikenteellä on huono. Käytännössä joukkoliikenne kulkee kahden kilometrin päässä Kurikan keskustassa (Kauhajoki-Seinäjoki vakiovuorot). Jos Vaasan ja Tampereen välillä olisi säännöllistä bussiliikennettä Kurikan kautta, sillä voisi päästä lähemmäs, mutta tällaisia vuoroja ei ainakaan nykyisin ole kuin 1 suuntaansa päivässä.

Vaikutus palvelujen saavutettavuuteen kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä riippuu kaupallisten vaikutusten tapaan siitä, millaista kauppaa kohteeseen tulee. Jos tarjonta on samantyyppistä kuin keskustassa ja heikentää keskustaa, vaikutus saavutettavuuteen kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä on negatiivinen. Jos taas Magneetti täydentää keskustan palveluja erityyppisellä kaupalla, on vaikutus positiivinen palvelujen parantuessa kävellen ja pyöräillen saavutettavissa olevalla etäisyydellä. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin ei keskustan palveluja täydentävällä kaupalla ole juurikaan vaikutusta.

Asiointimatkat

Asiointimatkoihin vaikuttaa merkittävästi se, mitä kaupan toimintoja Magneettiin sijoittuu. Jos Magneettiin sijoittuu hypermarket, se siirtää päivittäistä asiointia merkittävästi myös keskustasta. Myös keskustahakuiseen erikoiskaupan kauppakeskus (supermarketilla) siirtää asiointia keskusta.

Mikäli alueelle sijoittuu tilaa vaativaa kauppaa tai retail park -tyyppinen erikoiskaupan keskus, asioidaan alueella selvästi vähemmän kuin jos alueelle sijoittuu päivittäistavarakauppaa ja keskustahakuista erikoiskauppaa.

Kaupan vahvistuminen Kurikassa vähentää asiointimatkoja Seinäjoelle.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Liiketilatarve seudulla kasvaa ja tällä hetkellä Kurikasta siirtyy ostovoimaa Seinäjoelle sekä myös Ilmajoelle. Erikoiskaupan palveluverkossa tulisi palveluverkkoselvityksen mukaan kehittää etenkin erikoiskaupan tarjontaa, joka on heikko suhteessa väestöpohjaan ja kysyntään. Maakuntakaavan km-merkintä Kurikassa luo edellytyksiä mm. tilaa vaativan kaupan ja erikoiskaupan kehittämiseen.

Kurikan Magneetti tarjoaa vaihtoehtoisen kauppapaikan mm. Seinäjoen ja Ilmajoen keskuksille. Toteutessaan se vahvistaa Kurikan yritystoimintaa.

2.2.4 Lapua Novapark

[Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö, kohdemarkintä \(km\)](#)

[Vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala: 20.000 k-m²](#)

Lapuan Novaparkin alueelle on maakuntakaavan luonnoksessa osoitettu merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön kohdemarkintä. Alueen vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 20.000 k-m². Alueella ei tällä hetkellä ole kaupallisia palveluita.

Maakuntakaavan mitoitus mahdollistaa alueelle hyvin erityyppistä kaupan toimintaa. Koska alueella ei ole rajoitusta päivittäistavarakaupalle, alueelle voi merkinnän mukaan sijoittaa esimerkiksi suurikokoisen hypermarketin. Alueelle voi sijoittaa myös pari suurta laajan tavaravalikoiman myymälää tai monta suurta tilaa vaativan kaupan myymälää. Yhden toimialan muun erikoiskaupan suuryksiköitä ei tämän kokoisille markkinoille juurikaan synny. Mitoitus mahdollistaa kuitenkin myös kauppakeskuksen, jonne sijoittuu esim. supermarket ja pieniä erikoiskauppoja tai ns. retail park -tyyppisen erikoiskaupan keskuksen.

Mitoitus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen ja nykyisiin keskustapalveluihin

Lapua on osa Seinäjoen seutua, ja kuuluu myös Seinäjoen markkina-alueeseen. Lapuan erikoiskauppa on kuitenkin sen verran vahvaa, että se muodostaa oman paikallismarkkina-alueensa.

Koko seudulla samoin myös Lapuan kunnassa väestö kasvaa ja alueella tarvitaan lisää liiketilaa. Alueella on Lapuan Novaparkin lisäksi myös muita vähittäiskaupan suuryksikkömerkintöjä keskusta-alueiden ulkopuolella. Näitä ovat Seinäjoella Kivisaari-Roves ja Eskoo sekä Kurikassa Magneetti. Lisäksi Kauhavalla on matkailuun painottuva vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä Kauhavan Alahärmässä. Uutta liiketilaa mahdollistetaan maakuntakaavassa Seinäjoen seudun vähittäiskaupan suuryksikköalueille yhteensä lähes 90.000 k-m². josta Novaparkin uuden liiketilan osuus on yli viidennes %. Lapualla on seudun asukkaista yli 10 %, joten suhteessa väestöosuuteen kaavan mitoitus on Lapualla suuri. Lapua on kuitenkin ainoa kunta Seinäjoen ja Ilmajoen ohella, jossa väestö maakunnassa kasvaa.

Liiketilan lisätarve maakuntakaavan palveluverkkoselvityksen mukaan on Seinäjoen seudulla noin 235.500 - 365.000 k-m², josta tilaa vaativan kaupan tarve on 116.000 - 182 000 k-m². Kokonaisuudessaan maakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus alueella jää alle liiketilatarpeen, joten alueella jää kehittämismahdollisuuksia myös keskustoille sekä paikallisille kaupan yksiköille.

Lapuan keskustassa on ympäristöhallinnon kaupan tietopankin mukaan kaupan pinta-alaa yhteensä noin 11.000 k-m². Keskusta-alue on tässä käsitelty kohtalaisen suppeaksi, joten todellisuudessa keskusta-alueella on kaupan pinta-alaa tätä enemmän. Nykyiset vähittäiskaupan suuryksiköt huomioon ottaen kaupan pinta-ala keskustassa ainakin 20.000 k-m². Vähittäiskaupan suuryksiköitä on keskustassa lähes 10.000 k-m², joista vain yksi sijoittuu kaupan tietopankin tulkitsemalle keskusta-alueelle.

Keskustan kaupan tarjontaan nähden Novaparkin mitoitus on varsin suuri, eli suunnilleen samansuuruinen kuin keskustan kaupan. Tosin maakuntakaava mahdollistaa sijoittamaan 25.000 k-m² vähittäiskaupan suuryksiköitä keskusta-alueellekin. Näin ollen jos varaukset toteutuvat keskustassa, mitoitus on tulevaisuudessa suurempi.

Vaikutukset keskustaan

Lapuan Novaparkin vaikutukset keskustaan ovat riippuvaisia alueelle sijoittuvasta kaupan laadusta.

Mikäli alueelle sijoittuu hypermarket, johon sijoittuu myös seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa, kilpailee alue päivittäisasioinnissa keskustan kanssa. Keskusta on kuitenkin vahva kauppapaikka, eikä yksittäinen toimija keskustan ulkopuolella heikennä merkittävässä määrin keskustan vetovoimaa. Kysyntää keskustassa riittää edelleen päivittäistavarakaupalle ja lähipalveluille. Osa keskusta-asioinnista suuntautuisi kuitenkin tässä tapauksessa keskustan ulkopuolelle, mikä vähentäisi asiointia keskustassa ja vaikuttaisi jonkin verran keskustan palveluiden toiminta- ja kehitysedellytyksiin.

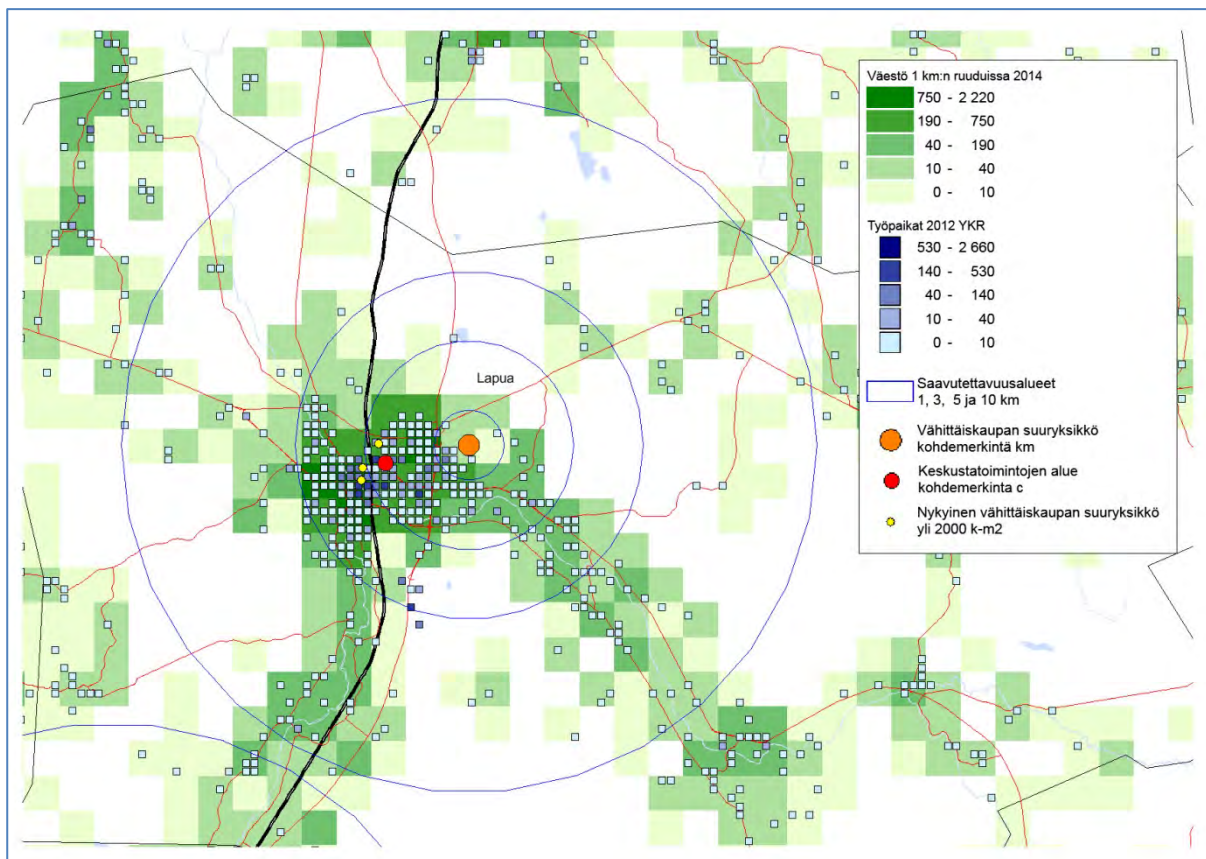
Kauppakeskuksen tapauksessa alueelle sijoittuisi merkittävästi keskustahakuista erikoiskauppaa. Tällöin keskusta saisi merkittävän kilpailijan, ja asiointia suuntautuisi keskustan ulkopuolelle. Kauppakeskus keskustan ulkopuolella heikentäisi mahdollisuuksia kehittää keskustahakuista kauppaa keskustassa.

Mikäli alueelle sijoittuu tilaa vaativaa kauppaa tai retail park -tyyppinen erikoiskaupan keskus, on alueen palvelutarjonta toisentyypistä kuin keskustassa. Tällöin keskustalle jää yhä kehittämisedellytyksiä keskustapalvelujen suhteen eikä alueella ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Novaparkin alue sijaitsee valtateiden 16 ja 19 risteyksessä, noin kolmen kilometrin päässä Lapuan keskustasta. Alue sijoittuu YKR:n taajama-alueen viereen. Lähialueella on sekä asutusta ja työpaikkoja. Maakuntakaavassa merkintä sijoittuu Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-käytävän kehittämisalueelle.

Novaparkin alueella on voimassa oleva asemakaava, jonka mukaan alueelle saa sijoittaa MRL 114§:n mukaisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Asemakaavassa on KM-1 -korttelialueella rakennusoikeutta yhteensä 58.000 k-m². Voimassa oleva asemakaava mahdollistaa alueelle merkittävän kokoisen kauppakeskuksen rakentamisen. Maakuntakaavamerkinnällä on alueen kaupan kehittämiseen vaikutuksia vain siinä tapauksessa, että asemakaavaa on tarvetta alueella muuttaa.



Saavutettavuus Lapua, Novapark

Etäisyys	Asukkaat	% kunnan asukkaista
1 km	92	1 %
3 km	4 607	31 %
5 km	10 491	71 %
10 km	12 134	82 %
yli 10 km	2 599	18 %

Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä

Saavutettavuus kävelen ja pyörällä: Kilometrin etäisyydellä on hyvin vähän asukkaita, mutta kävely- pyöräilyetäisyydellä (3 km) jo 4600, kolmannes kunnan väestöstä. Melko kohtuullisella pyöräilyetäisyydellä alle viiden kilometrin päässä taas on 10 000 asukasta, yli 2/3 kunnan väestöstä. Keskustasta Novaparkin suuntaan on kevyen liikenteen väylät Simpsiöntien ja Ruuhomäentien varressa.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä: Novapark sijaitsee pääteiden 16 ja 19 risteyskohdassa, joten teoriassa saavutettavuus joukkoliikenteellä on hyvä, mutta nykytilanteessa sellaisia vuoroja ei juurikaan ole, joilla

kohteeseen pääsisi. Tietä 19 pohjoisesta tulevilla bussivuoroilla olisi teoriassa mahdollista tulla kohteeseen. Lapuan keskustasta joukkoliikenneyhteyttä ei käytännössä ole.

Vaikutus palvelujen saavutettavuuteen kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä riippuu kaupallisten vaikutusten tapaan siitä, millaista kauppaa kohteeseen tulee. Jos tarjonta on samantyyppistä kuin keskustassa ja heikentää keskustaa, vaikutus saavutettavuuteen kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä on negatiivinen. Jos taas Novapark täydentää keskustan palveluja erityyppisellä kaupalla, on vaikutus positiivinen palvelujen parantuessa kävelen ja pyöräillen saavutettavissa olevalla etäisyydellä. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin ei keskustan palveluja täydentävällä kaupalla ole juurikaan vaikutusta.

Asiointimatkat

Sekä päivittäistavarakaupan että erikoiskaupan palvelutarjonta on tällä hetkellä heikko kaupungin kokoon ja vastaavan kokoiisiin muihin kaupunkeihin nähden. Useimmissa tuoteryhmissä ostovoiman virtaus ulos kaupungista on yli 50 %. Ostovoimaa virtaa erityisesti Seinäjoelle.

Jos alueelle rakentuu hypermarket tai kauppakeskus, osa keskustahakuisesta kaupasta siirtynee Novaparkiin. Asiointia suuntautuu pois keskustasta, mutta kokonaisasiointimatkat lyhenevät, kun asiointikerrat Seinäjoelle vähenevät.

Novaparkin rakentumisen myötä palvelutarjonta Lapualla paranee merkittävästi. Asiointimatkat Seinäjoelle vähenevät. Asiointimatkat Lapualla kasvavat myös seudun muista kunnista, mutta vastaavasti asiointimatkat näistä kunnista Seinäjoelle vähenevät. Kokonaisasiointimatkat näin ollen lyhenevät, kun monipuolista tarjontaa rakentuu lähemmäksi omaa asuinpaikkaa.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Asukasmäärä ja ostovoima kasvavat Lapualla ja koko Seinäjoen seudulla. Novapark tuo Lapualle vaihtoehtoisen hyvin saavutettavissa olevan kauppapaikan kaupunkiin. Se tuo vaihtoehtoisen ja kilpailukykyisen kauppapaikan koko seudulle Seinäjoen kauppapaikkojen ohelle.

Vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumiselle keskusta ei todennäköisesti löydy riittävästi kysyntää. Novaparkin alue on vetovoimainen alue, kun halutaan kauppaa kehittää Lapualla.

Kilpailu lisääntyy keskustatoimijoiden kanssa, ja osa toimijoista todennäköisesti siirtyisi Novaparkin kauppakeskukseen. Kaupan toimintaedellytykset keskustassa heikkenevät, jos riittävän suuri kilpaileva yksikkö rakentuu keskustan ulkopuolelle. Mikäli alueelle sijoittuu tilaa vaativan kaupan keskittymä tai retail park – tyyppinen keskus, ei kilpailua keskustatoimijoiden kanssa synny merkittävästi.

2.2.5 Seinäjoki Eskoo

Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö, kohdemarkinta (km)
Vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala: 10.000 k-m²

Seinäjoen Eskoon alueelle on maakuntakaavan luonnoksessa osoitettu merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön kohdemarkinta. Alueen vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 10000 k-m². Alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa. Tällä hetkellä alueella ei ole kaupallisia palveluita.

Maakuntakaavan mitoitukset mahdollistaa alueelle tilaa vaativaa kauppaa tai muuta erikoiskauppaa. Alueelle voi sijoittaa myös esimerkiksi 1-2 laajan tavaravalikoiman myymälää tai muutaman tilaa vaativan kaupan myymälän. Alueelle voi sijoittaa myös yksittäisiä erikoiskaupan suurmyymälöitä. Mitoitus mahdollistaa myös retail park -tyyppisen erikoiskaupan keskuksen.

Mitoitus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen ja nykyisiin keskustapalveluihin

Eskoo on osa Seinäjoen markkina-alueita. Seinäjoella väestö kasvaa voimakkaasti ja alueella tarvitaan lisää liiketilaa. Alueella on Eskoon lisäksi myös muita vähittäiskaupan suuryksikkömerkintöjä keskusta-alueiden ulkopuolella Seinäjoella Kivisaari-Roves, Kurikassa Magneetti ja Lapualla Novapark. Lisäksi Kauhavalla on matkailuun painottuva vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä Kauhavan Alahärmässä.

Uutta liiketilaa mahdollistetaan maakuntakaavassa Seinäjoen seudun vähittäiskaupan suuryksikköalueille yhteensä lähes 90.000 k-m². josta Eskoon km-merkinnän uuden liiketilan osuus on noin 10 %. Suurin väestön kasvun on Seinäjoella, joten Eskoon osuus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen ei ole ainakaan ylimitoitettu.

Liiketilan lisätarve maakuntakaavan palveluverkkoselvityksen mukaan on Seinäjoen seudulla noin 235.500 - 365.000 k-m², josta tilaa vaativan kaupan tarve on 116.000 - 182 000 k-m². Kokonaisuudessaan maakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitukset alueella jää alle liiketilatarpeen, joten alueella jää kehittämismahdollisuuksia myös keskustoille sekä paikallisille kaupan yksiköille.

Seinäjoen keskustassa kaupan pinta-alaa on monin verroin enemmän kuin Eskoon alueelle on mitoitettu. Seinäjoella tehtyjen rakennemalliselvitysten mukaan ydinkeskustassa on kaupan liiketilaa yli 90.000 k-m². Vähittäiskaupan suuryksiköitä on maakuntakaavaluonnokseen merkityillä keskustatoimintojen alueella yhteensä yli 120.000 k-m².

Vaikutukset keskustaan

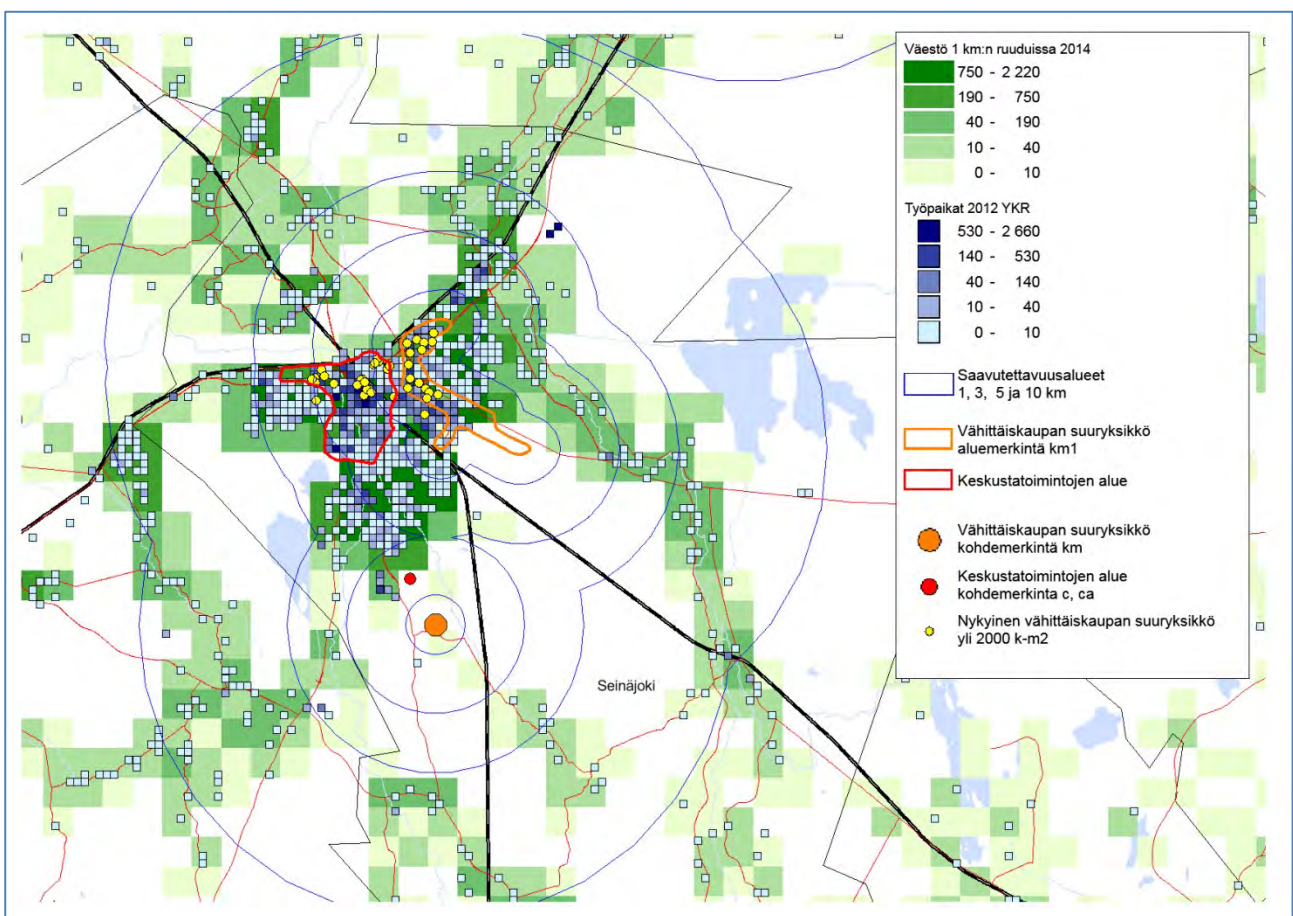
Eskoon km-merkinnän mitoitukset (10 000 k-m²) on sen verran pieni, ettei merkinnällä ole vaikutuksia Seinäjoen keskustaan tai sen kehittämiseen, koska Seinäjoen keskusta on huomattavasti tätä monipuolisempi.

Mikäli Eskoon km-alueelle sijoittuu keskustahakuista erikoiskauppaa, esim. laajantavaravalikoiman myymälä, voivat kehitysedellytykset Eskoon keskustatoimintojen alakeskuksessa hidastua. Lähipalveluiden sijoittaminen km-alueelle voi myös heikentää lähipalveluiden kehittämistä Eskoon keskusta-alueella. Tilaa vaativaa kaupan sijoittaminen Eskoon alueelle ei vaikuta keskustan kehittämiseen.

Eskoon km-merkinnän mitoitus on kuitenkin yhdessä Eskoon alakeskusmerkinnän kanssa (10 000 + 80 000 k-m²) sen verran suuri, että kokonaisuudella voi olla vaikutuksia Seinäjoen keskusta tai sen kehittämiseen riippuen toteutuksen ajasta ja sisällöstä.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Eskoon alue sijoittuu Seinäjoen eteläosaan, rakenteilla olevan itäväylän varrelle. Tällä hetkellä lähialueella ei ole asutusta, mutta jo viiden kilometrin säteellä asuu yli 8000 asukasta. Lähialueella ei myöskään ole työpaikkoja. Eskoon keskusta-alue (ca) sijoittuu km-merkinnästä alle kahden kilometrin päähän, mutta keskustasta on vielä lähes rakentumaton. Keskustassa on tällä hetkellä palvelukeskus ja koulu. Seinäjoen keskusta on matkaa noin kahdeksan kilometriä.



Eskoon alueella on voimassa Eteläisen Seinäjoen ja itäväylän osayleiskaava 2025. Kaavassa osoitetaan merkittävästi asutusta alueelle. Seinäjoen kaupungin asettamana tavoitteena on mahdollistaa yleiskaavalla valtatien 19 Seinäjoen itäisen ohikulkutien rakentaminen sekä tutkia kaupunkirakenteen laajentumismahdollisuudet ja luoda edellytykset asumiselle, elinkeinojen harjoittamiselle ja virkistykselle samalla säilyttäen luonnon, kulttuuriympäristön ja -maiseman arvot.

Eskoon palvelukeskuksen tavoitteena on kehittää aluetta palvelukeskittymänä ja asumisen alueena. Osayleiskaavassa osoitetaan Eskoon ympäristöön julkisen ja yksityisen palvelun mahdollistavia alueita sekä alueita asumiseen, jotka voivat olla osin tiivistäkin.

Eteläisen Seinäjoen ja itäväylän osayleiskaavan 2025 luonnosvaiheessa on arvioitu, että suunnittelualueelle on mahdollista toteuttaa noin 18 000 uuden asukkaan asuntoalueet. Maanomistuksen hajanaisuus ja osan alueiden sijoittuminen maa-aineistonottoalueen läheisyyteen hidastaa asuntorakentamista alueella. Osayleiskaavassa on arvioitu, että Eteläisen Seinäjoen alueelle on mahdollista sijoittaa asumista noin 9000–10.000 asukkaalle vuoteen 2025 mennessä. Tämäkin määrä tarkoittaa sitä, että lähes koko väestön kasvu Seinäjoella (Tilastokeskuksen ennuste) sijoittuisi kyseiselle alueelle. Todennäköistä on, että asumisen kasvua tapahtuu muuallakin kaupungissa.

Osayleiskaavassa on osoitettu kaupan alueita itäväylän varrelle lähinnä tilaa vaativalle kaupalle sekä lähipalveluja asuinalueen sisälle. Itäväylän risteysalueet ovat liikenteellisesti edullisia kauppapaikkoja erityisesti seudullisesti merkittävälle kaupalle ja suuryksiköille Seinäjoen seudulla. Ne ovat tulevia kaupan yksiköiden sijaintipaikkoja ja vastaavat Seinäjoen kaupan kasvaviin tilatarpeisiin. Hyvän saavutettavuutensa ansiosta ne vastaavat koko maakunnan palvelutarjontaan. Itäväylän ongelma kaavoittamisen kannalta on, että väylää vasta rakennetaan ja siksi kaupan kehityksen ennustaminen alueella on vaikeaa.

Saavutettavuus Seinäjoki, Eskoo (km)

Etäisyys	Asukkaat	% kunnan asukkaista
1 km	2	0 %
3 km	637	1 %
5 km	8 391	14 %
10 km	46 164	76 %
yli 10 km	14 716	24 %

Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä

Saavutettavuus kevyellä liikenteellä: Alue ei vielä ole rakentunut, ja alle kolmen kilometrin etäisyydellä asuu vain n. 600 henkeä, joten saavutettavuutta kävellen ja alueen asukkaille on vaikea arvioida. Törnäväntien varressa on kevyen liikenteen väylä, joten 1-5 kilometrin etäisyydellä jo nyt asuville kohde on pyörällä melko kohtuullisesti saavutettavissa, jos kevyen liikenteen yhteydet suunnitellaan hyvin. Jos etäisyys Eskooseen ja Seinäjoen keskustaan on suunnilleen sama, ja Eskoon kevyen liikenteen yhteydet ja olosuhteet ovat hyvät, voi kohde olla pyörällä jopa helpommin saavutettavissa kuin keskusta.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä: Eskoo sijaitsee irrallaan Seinäjoen tiiviistä alueesta, ja vähittäiskaupan suuryksikkö vielä alakeskusta kauempana ohitustien ulkopuolella. Yhdyskuntarakenteen vyöhykeanalyysin (Urban zones) perusteella Eskoon alue ei sijoitu joukkoliikenteen vyöhykkeelle, vaan autovyöhykkeelle, tai oikeastaan autovyöhykkeenkin ulkopuolelle. Eskoon alueelle tulee tällä hetkellä yksi bussilinja (nro 1, Matkakeskus-(Eskoo)-Kärki).

Vähittäiskaupan suuryksikkö sijaitsee vyöhykkeiden ulkopuolella eli käytännössä autovyöhykkeellä. On epätodennäköistä, että se tulisi sijoittamaan joukkoliikennevyöhykkeellä sittenkään, kun Eskoon asuinalue rakentuu, koska hyvin harva alue Seinäjoella sijaitsee nykyisinkään joukkoliikennevyöhykkeellä. Suuryksikkö

on Eskoon alakeskuksesta joukkoliikenteen kannalta ”väärään suuntaan” eli suuntaan, jossa ei ole muita kohteita kuin tuo suuryksikkö. Jos Eskoon alueen (jokin tai ainoa) bussilinja jatketaan alakeskuksesta kohteeseen, kohde on joukkoliikenteellä saavutettavissa, muuten käytännössä ei.

Ohikulkutien (Itäväylän) kautta mahdollisesti kulkevan joukkoliikenteen vaikutusta on hankala arvioida, mutta oletettavaa on, että joukkoliikenne kulkee valtatieä 19 (tai teitä 3 ja 67) Seinäjoen keskustaan eikä ohitustietä pitkin.

Vaikutukset palvelujen saavutettavuuteen kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä riippuvat siitä, millaista kauppaa kohteeseen tulee ja miten se suhtautuu Eskoon alakeskuksen palveluihin. Joukkoliikenteen kannalta kohde on ”turha” ja jopa haitallinen joukkoliikenteen toimintaedellytyksille: mahdollinen joukkoliikenneyhteys vie rajallisia resursseja, jos samat palvelut voisi tarjota alakeskuksessa, johon pääsee joukkoliikenteellä.

Asiointimatkat

Eskoon rakentumisen myötä alueelle suuntautuu asiointimatkoja. Vähittäiskaupan suuryksikkö on mitoituseltaan pieni verrattuna Seinäjoen muuhun kaupalliseen tarjontaan. Näin ollen sen vetovoima jäänee vähäiseksi.

Eskoon alueelle suuntautuu asiointimatkoja alueen läheisyydestä, kun asutusta alueelle rakentuu. Alue lyhentää asiointimatkoja seudun eteläosista, kun palvelut rakentuvat nykyisiä palveluita lähemmäksi.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Eskoon alue tarjoaa vaihtoehtoisen sijaintipaikan erikoiskaupan suuryksikölle Seinäjoella. Tällä hetkellä vähittäiskaupan suuryksiköt ovat sijoittuneet Kivisaari-Roves-vyöhykkeelle. Toinen vähittäiskaupan suuryksikkö kaupungissa mahdollistaa kaupan sijoittumisen myös kaupungin eteläosiin, koko seudulta hyvin saavutettavissa olevaan paikkaan.

2.2.6 Seinäjoki Kivisaari-Roves

[Kaupallinen vyöhyke km¹](#)

[Vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala: 150.000 k-m²](#)

Maakuntakaavassa on osoitettu yksi kaupallinen vyöhyke (km¹), johon voi sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala alueella on yhteensä 150.000 k-m². Suunnittelumääräyksessä todetaan, että vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus ja tarkempi sijoittuminen on suunniteltava siten, ettei niillä ole yksin tai yhdessä muiden hankkeiden kanssa merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden palveluihin ja niiden kehittymiseen. Suuryksiköiden toteuttamisen ajoitus tulee suunnittelussa sitoa muun taajamarakenteen ja liikennejärjestelmien toteuttamiseen.

Alue on tällä hetkellä merkittävin keskustan ulkopuolinen kaupan alue Seinäjoen seudulla. Alueella on vähittäiskaupan pinta-alaa tällä hetkellä yhteensä lähes 110.000 k-m². Uuden kaupan liiketilan mitoitus on alueella siten noin 40.000 k-m².

Maakuntakaava mahdollistaa merkittävän lisärakentamisen kaupalliselle vyöhykkeelle. Alueelle on uuden liiketilan puitteissa mahdollista rakentaa esimerkiksi pari uutta hypermarkettia, tilaa vaativaa kauppaa tai pienen kauppakeskuksen, tai sekaisin näitä kaikkea.

Mitoitus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen ja nykyisiin keskustapalveluihin

Uutta liiketilaa mahdollistetaan maakuntakaavassa Seinäjoen seudun vähittäiskaupan suuryksikköalueille yhteensä lähes 90.000 k-m². josta Kivisaari-Roves alueen osuus on vähän alle puolet. Alue on Seinäjoen seudulla ja koko maakunnassa merkittävin kehitettävä kaupan alue keskustojen ulkopuolella.

Liiketilan lisätarve maakuntakaavan palveluverkkoselvityksen mukaan on Seinäjoen seudulla noin 235.500 - 365.000 k-m², josta tilaa vaativan kaupan tarve on 116.000 - 182 000 k-m². Kokonaisuudessaan maakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus alueella jää alle liiketilatarpeen, joten alueella jää kehittämismahdollisuuksia myös keskustoille sekä paikallisille kaupan yksiköille.

Maakuntakaavaluonnokseen merkityllä keskustatoimintojen alueella on vähittäiskaupan suuryksiköitä yhteensä yli 120.000 k-m². Kaupan kokonaispinta-ala keskustatoimintojen alueelle ei ole tiedossa. Seinäjoen ydinkeskustassa on Seinäjoella tehtyjen rakennemalliselvitysten mukaan kaupan liiketilaa yli 90.000 k-m².

Kaupan rakenne on keskustassa toisen tyyppinen kuin km1-alueella. Keskustan kauppa painottuu erikois-kauppaan sekä kaupallisiin palveluihin, joita on keskustan pinta-alasta noin 80 % eli yhteensä noin 75.000 k-m². Kivisaari-Roves-alueen tarjonta painottuu hypermarket-kauppaan ja tilaa vaativaan kauppaan. Erikois-kauppaa alueella on varsin vähän, varsinaisia erikoiskaupan myymälöitä on alueella kaupan tietopankin mukaan noin 2000 k-m². Hypermarkettien ja päivittäistavarakaupan pinta-alan osuus Kivisaari-Roves-alueella on huomattava, noin puolet. Hypermarkettien pinta-alasta osa on erikoiskaupan tarjontaa, mutta niiden tarjonnan taso on toinen kuin keskustan erikois-kaupoilla.

Maakuntakaava mahdollistaa Kivisaari-Roves-alueen kehittymisen pinta-alaltaan lähes samansuuruiseksi kaupan alueeksi kuin mitä keskusta on. Uuden liiketilan mitoitus Kivisaari-Roves-alueella on alle puolet ydinkeskustan nykyisestä liiketilasta. Keskustaa ollaan myös kehittämässä ja alueelle on tulossa lisää liiketilaa. Ydinkeskustaa kehitetään samoin myös Joupin aluetta, joka on osa keskustatoimintojen aluetta. Joup-piin on asemakaavoitettu liiketilaa vähittäiskaupan suuryksikölle yhteensä noin 100.000 k-m², josta noin puolet on toteutumassa Lakeuden Ankkurin kauppakeskuksena. Kivisaari-Roves-alueen mitoitus kaupan nykyinen laatu huomioon ottaen ei ole ylimitoitettu suhteessa keskustan liiketilaan ja sen kehitystavoitteisiin.

Vaikutukset keskustaan

Kaupallisen vyöhykkeen vaikutukset keskustaan ovat riippuvaisia alueelle sijoittuvasta kaupan laadusta.

Jos alueelle sijoittuu uusia hypermarketteja, vaikutukset keskustaan jäävät vähäisiksi. Hypermarkettien tarjonta on toisen tyyppistä kuin keskustan erikois-kaupoilla. Ydinkeskustaan ei hypermarketteja mahdu, eikä sinne ole niitä tarvetta sijoittaa, koska keskustan vahvuus on muualla. Vaikka kaupalliselle vyöhykkeelle sijoittuisi lisää päivittäistavarakauppaa, on päivittäistavarakaupalle myös keskustassa kysyntää merkittävän lähiasutuksen vuoksi.

Jos kaupalliselle vyöhykkeelle rakentuu uutta tilaa vaativaa kauppaa, ei tällä ole vaikutuksia keskustaan. Keskustassa erikoiskaupan tarjonta on vähäistä, eikä alue sovellu suurille tilaa vaativan kaupan yksiköille.

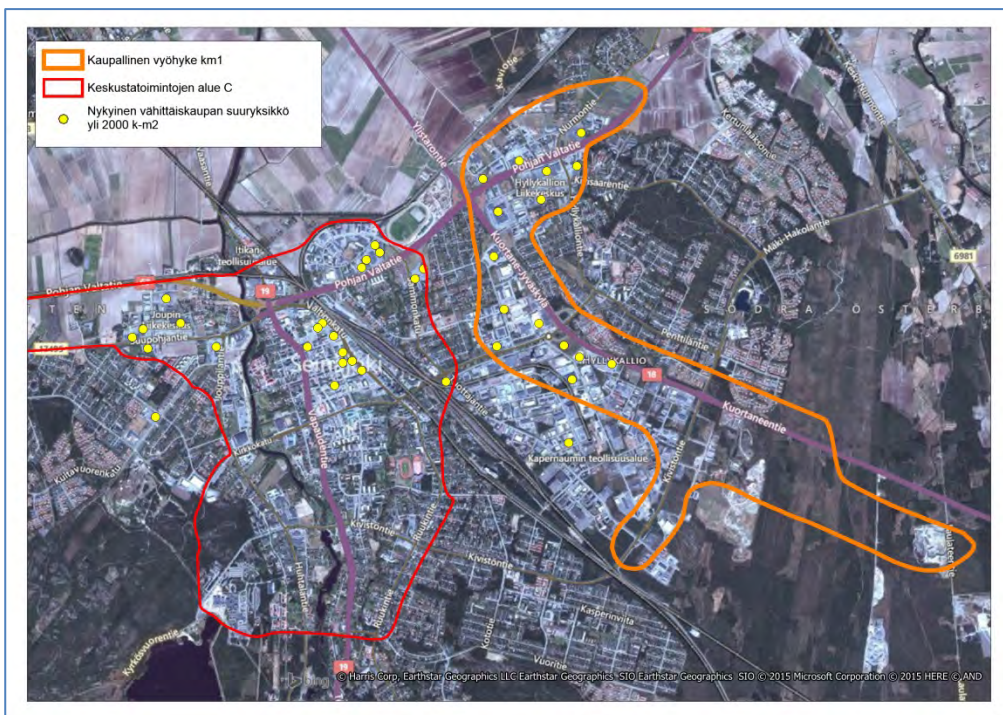
Jos alueelle sijoittuu keskustahakuista erikoiskauppaa, vaikutukset keskustaan ovat suurimmat. Jos erikoiskauppa toteutuu hypermarketeissa tai muissa laajan tavaravalikoiman myymälöissä, vaikutukset ovat vähäiset, kuten hypermarkettien osalta jo todettiin. Jos alueelle sijoittuu pienimuotoista keskustahakuista erikoiskauppaa keskustan tapaan esimerkiksi kauppakeskuksen muodossa, voi tällä olla vaikutusta keskustaan.

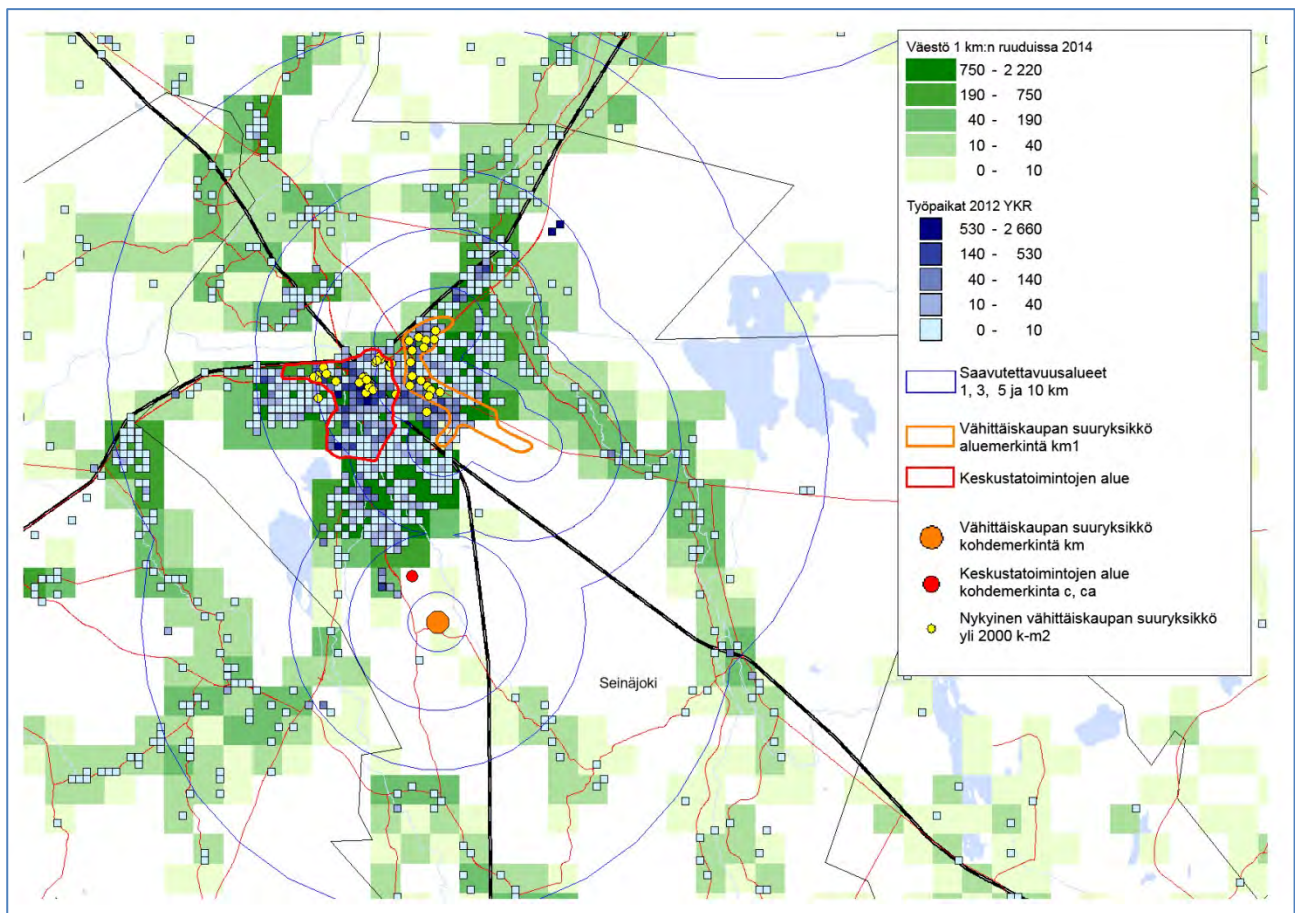
Uuden liiketilan mitoitus mahdollistaa keskikokoisen kauppakeskuksen sijoittamisen alueelle. Tämä kilpailisi ydinkeskustan erikoiskaupan kanssa samoin kuin keskustatoimintojen alueelle suunnitellun uuden kauppakeskuksen kanssa (Lakeuden Ankkuri). Kaupallisen vyöhykkeen uuden liiketilan mitoitus ei ole kovin suuri verrattuna keskustan nykyiseen tarjontaan, ja keskusta säilyttäisi vielä asemansa erikoiskaupan pääkauppaikkana seudulla. Keskustan kehittämiseen kaupalliselle vyöhykkeelle sijoittuvalla kauppakeskuksella voisi olla hidastavaa vaikutusta.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Kaupallinen vyöhyke sijoittuu Seinäjoen keskustan tuntumaan rautatien itäpuolelle, valtateiden 18 ja 19 varrelle ja näiden risteysalueelle. Alue on jo nyt merkittävä kaupan alue seudulla, mutta kaupallinen vyöhyke ulottuu hieman laajemmaksi kuin nykyiset kaupan yksiköt. Alue mahdollistaa siten kaupan alueen laajentumisen koilliseen alueelle, joka vielä on rakentumaton.

Kaupallisen vyöhykkeen lähialueella on merkittävä määrä asumista sekä työpaikkoja. Kolmen kilometrin säteellä on asukkaita jo 37.000 ja viiden kilometrin säteellä lähes 50.000. Kymmenen kilometrin säteellä alue tavoittaa 90 % kaupunkilaisista.





Saavutettavuus

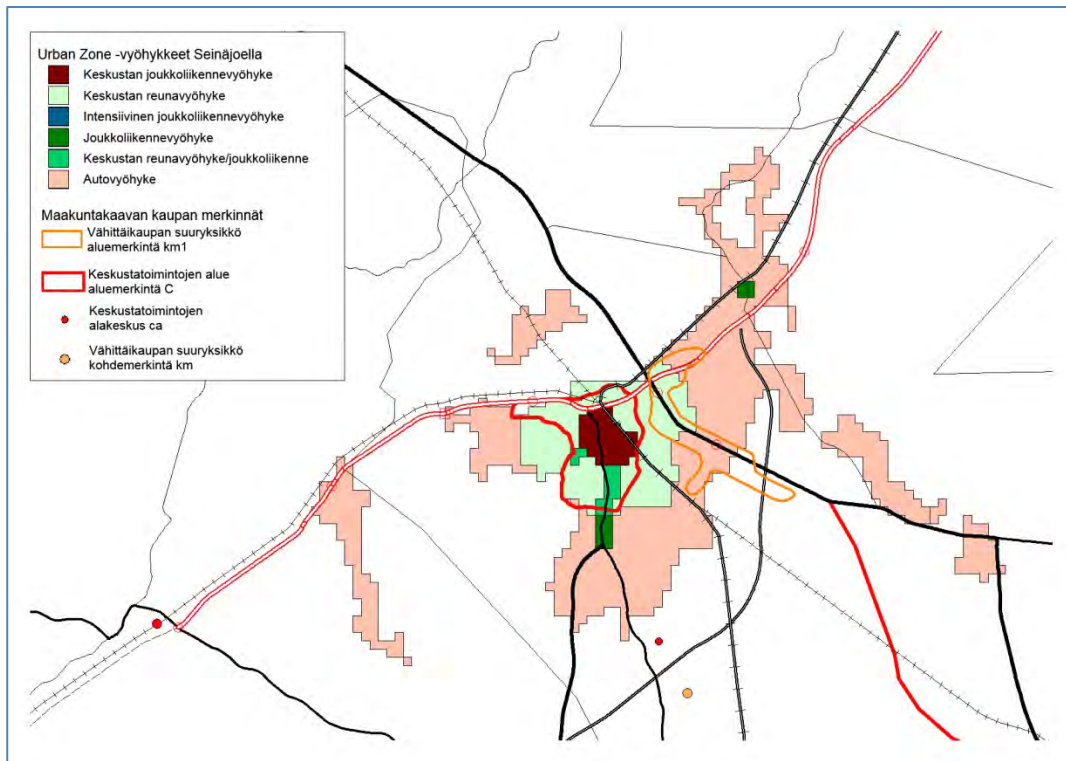
Seinäjoki, Kivisaari-Roves

Etäisyys	Asukkaat	% kunnan asukkaista
1 km	13 614	22 %
3 km	36 819	60 %
5 km	48 684	80 %
10 km	54 309	89 %
yli 10 km	6 571	11 %

Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä

Saavutettavuus kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä: Kaupallinen vyöhyke sijaitsee osittain auto-vyöhykkeellä ja osittain keskustan reunavyöhykkeellä. Koska toteutus tulee suunnittelumääräyksen mukaan sitoa muun taajamarakenteen ja liikennejärjestelmän toteuttamiseen, on saavutettavuutta kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä vaikea arvioida. Jos niitä ei erityisesti huomioida suunnittelussa, saavutettavuus tulee todennäköisesti olemaan huono, koska alue ei nyt sijaitse joukkoliikennevyöhykkeellä, ja kevyen liikenteen yhteyksiä ei ole suunniteltu tästä näkökulmasta. Vaikka kevyt liikenne ja joukkoliikenne erityisesti huomioitaisiinkin suunnittelussa, voi niiden järjestäminen siitä huolimatta olla hankalaa pitkällä vyöhykkeellä.

lä. Joukkoliikennettä on hankalaa järjestää pitkälle vyöhykkeelle, jos ei ole muuta syytä ajaa vyöhykettä pitkän, ja pitkät etäisyydet tekevät kävelyn hankalaksi.



Vyöhyke on niin pitkä, että sen eri kohdissa saavutettavuus kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä vaihtelee. Olennaista on, että vyöhykkeen sisäiset yhteydet tekisivät helpoksi ja houkuttelevaksi liikkumisen alueen sisällä kävellen ja pyörällä, kun alueelle on kerran tullut. Toisaalta pitkä vyöhyke on hankala etenkin kävelyn kannalta.

Saavutettavuus autoliikenteellä: Vyöhyke on valtatie 18:n ja osin valtatie 19:n varressa, joten saavutettavuus henkilöautolla on etenkin kauempaa hyvä.

Vaikutukset palvelujen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä riippuvat siitä, millaista kauppaa alueelle tulee ja korvaako se keskustan toimintoja. Toisaalta suurin osa 150 000 k-m²:stä on jo rakennettu, joten jäljellä olevan määrän (n. 40 000 k-m²) vaikutus kokonaisuuteen ei ole kovin suuri.

Asiointimatkat

Kaupallinen vyöhyke on merkittävin kaupan seudulla keskus Seinäjoen keskustan lisäksi. Alueelle suuntautuu asiointimatkoja koko seudulta.

Seinäjoen oma asukasmäärä kasvaa, ja pääosin alueen laajentuminen vastaa Seinäjoen asukkaiden ostovoiman kasvuun. Toki kaupan monipuolistuminen alueella lisää jonkin verran asiointimatkoja koko seudul-

ta. Mutta jos maakuntakaavaan osoitetut muut vähittäiskaupan suuryksiköt lähialueella rakentuvat, eivät asiointimatkat kaupungin ulkopuolelta kasva merkittävästi.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Maakuntakaavan osoitettu kaupallinen vyöhyke (km¹) mahdollistaa nykyisen kaupan alueen kasvun ja laajentumisen. Alueella on useita vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja kaupalle ja mitoitus mahdollistaa uusien toimijoiden markkinoille tulon.

2.3 Matkailua palvelevat vähittäiskaupan suuryksiköt

Seuraavassa tarkastellaan matkailua palvelevia vähittäiskaupan suuryksiköitä suhteessa kaupan sisältövaatimuksiin, suhteessa olemassa olevaan ja suunniteltuun asutukseen, suhteessa työpaikkojen sijaintiin sekä muuhun yhdyskuntarakenteeseen.

2.3.1 Kauhava, Alahärmä, Power Park

Merkitykseltään seudullinen matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikkö,
kohdemerkintä (km-ma)

Vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala: 10.000 k-m²

Kauhavalle Alahärmään on maakuntakaavan luonnoksessa osoitettu merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön kohdemerkintä Power Parkin alueelle. Alueen vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 10000 k-m². Alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa. Aluetta kehittää ensisijaisesti muuta kuin keskustahakuista kauppaa varten.

Tällä hetkellä alueella on matkailupalveluita sekä yksi vähittäiskaupan suuryksikkö, joka on kooltaan noin 4100 k-m². Suuryksikköön on sijoittunut mm. pieni päivittäistavarakauppa, ravintolapalveluita sekä pari erikoisliikettä.

Maakuntakaavamerkintä mahdollistaa alueen kehittämisen matkailuun painottuvana kaupan yksikkönä. Maakuntakaava mahdollistaa nykyisen suuryksikön laajentumisen tai toisen vastaavan yksikön sijoittumisen alueelle. Alueelle on mahdollista sijoittaa myös tilaa vaativaa kauppaa. Määräyksen mukaan aluetta kehitetään ensisijaisesti muuta kuin keskustahakuista kauppaa varten.

Mitoitus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen ja nykyisiin keskustapalveluihin

Kauhava on osa Seinäjoen seutua. Seudulla väestö kasvaa ja alueella on tarvetta lisäliiketilalle. Alueelle on mahdollista sijoittaa uutta liiketilaa alle 6000 k-m². Alueella on Eskoon lisäksi myös muita vähittäiskaupan suuryksikkömerkintöjä keskusta-alueiden ulkopuolella Seinäjoella Kivisaari-Roves, Kurikassa Magneetti ja Lapualla Novapark. Lisäksi Kauhavalla on matkailuun painottuva vähittäiskaupan suuryksikkömerkintä Kauhavan Alahärmässä.

Uutta liiketilaa mahdollistetaan maakuntakaavassa Seinäjoen seudun vähittäiskaupan suuryksikköalueille yhteensä lähes 90.000 k-m². josta Power Parkin km-ma-merkinnän uuden liiketilan osuus on alle 10 %. Uuden liiketilan mitoitus suhteessa koko seudun uuden liiketilan mitoitukseen on pieni.

Liiketilan lisätarve maakuntakaavan palveluverkkoselvityksen mukaan on Seinäjoen seudulla noin 235.500 - 365.000 k-m², josta tilaa vaativan kaupan tarve on 116.000 - 182 000 k-m². Kokonaisuudessaan maakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus alueella jää alle liiketilatarpeen, joten alueella jää kehittämiss mahdollisuuksia myös keskustoille sekä paikallisille kaupan yksiköille.

Alahärmän keskustassa on vähittäiskaupan suuryksiköitä tällä hetkellä neljä, ja niillä pinta-alaa yhteensä 12.000 k-m², lisäksi keskustassa on pienempiä kaupan yksiköitä. Keskustan kaupan kokonaiskerrosala ei ole tiedossa, mutta arviolta keskustassa on kaupan pinta-alaa noin 20.000 k-m². Power Parkin mitoitus jää siten noin puoleen keskustan pinta-alasta.

Vaikutukset keskusta

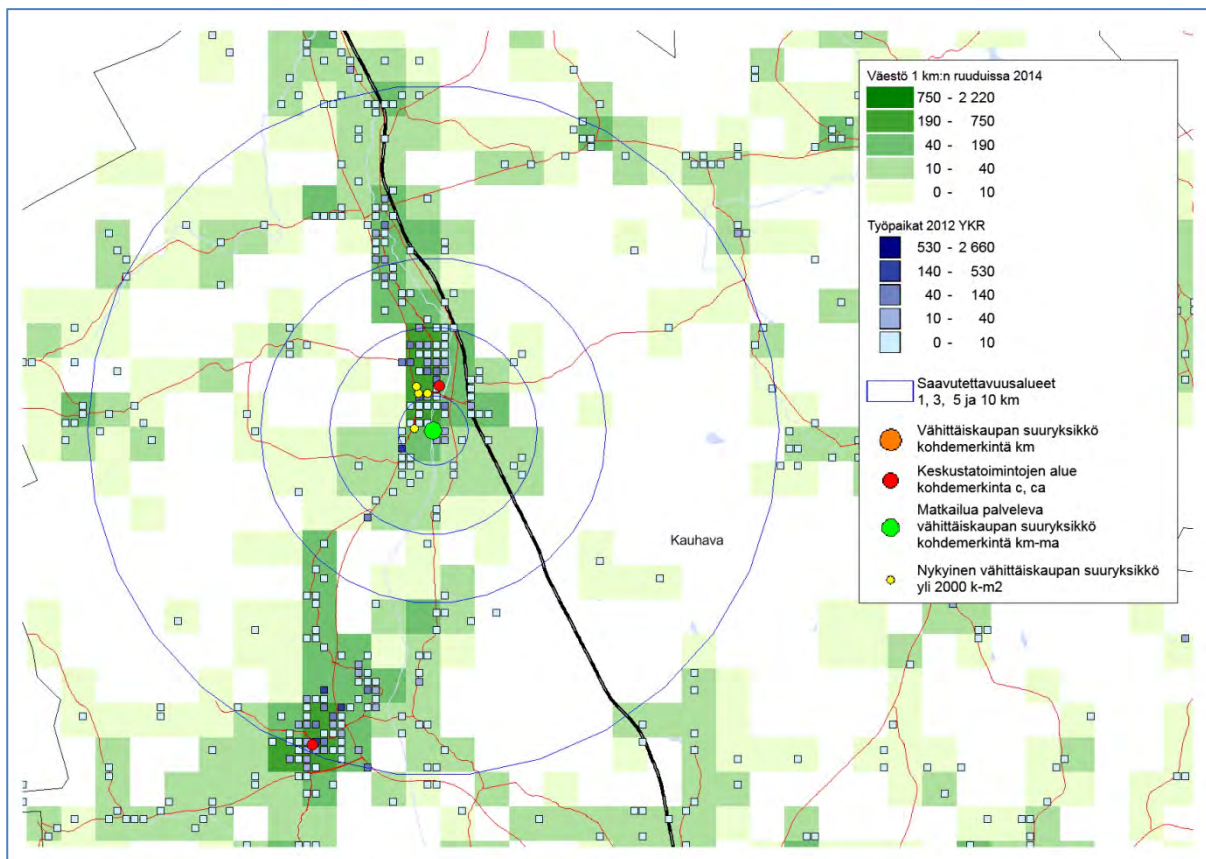
Kaavamääräyksen mukaan Power Parkin aluetta kehitetään ensisijaisesti muuta kuin keskustahakuista kauppaa varten. Mikäli alueelle ei sijoitu keskustahakuista paikallista kauppaa, ei alueella ole haitallisia vaikutuksia keskusta tai sen kehittämiseen.

Power Parkin alueelle ei todennäköisesti tule siirtymään paikallispalveluita keskustasta. Suuret päivittäistavarakaupat ja muut vähittäiskaupan suuryksiköt ovat sijoittuneet keskusta, keskusta on valtatieltä vähintään yhtä hyvin saavutettavissa kuin km-merkintäkin ja asutus keskittynyt keskustan tuntumaan. Näin ollen keskusta on houkuttelevampi sijaintipaikka paikallispalveluille kuin Power Parkin alue. Power Parkilla ei näin ollen ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskustan palveluihin tai niiden kehittämiseen.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Power Parkin alue sijoittuu runsaan parin kilometrin päähän Alahärmän keskustasta, valtatie 19 varrelle. Alueen välittömässä läheisyydessä on asukkaita, mutta vain vähän. Viiden kilometrin säteellä alue tavoittaa kaikki Alahärmän keskustaajamassa asuvat asukkaat. Kauhavan keskusta on matkaa 25 kilometriä. Merkinnän lähialueella on myös työpaikkoja.

Merkintä liittyy suoraan Power Parkin matkailukohteeseen. Alueella on jo matkailupalveluita ja muita vapaa-ajan palveluita. Vuosittain alueella käy noin 400.000 matkailijaa. Aluetta kehitetään jatkuvasti ja asiamäärät kasvanevat.



Saavutettavuus

Kauhava Alahärmä, Power Park

Etäisyys	Asukkaat	% kunnan asukkaista
1 km	500	3 %
3 km	1 907	11 %
5 km	2 269	13 %
10 km	5 437	32 %
yli 10 km	11 471	68 %

Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä

Saavutettavuus kevyellä liikenteellä: Power Parkissa alle viiden kilometrin etäisyydellä asuu noin 2.000 henkeä, eli kevyellä liikenteellä saavutettavissa olevat palvelut eivät parane kovinkaan monella. Alahärmän keskustasta on kevyen liikenteen väylä Power Parkkiin.

Nykytilanteessa Power Park on mahdollista saavuttaa joukkoliikenteellä Seinäjoelta, jos on valmis näkemään vaivaa. Joukkoliikennesaavutettavuus tulevaisuudessa riippuu joukkoliikenteen yleisestä kehityssuunnasta alueella.

Asiointimatkat

Power Parkin alueella asioi tällä hetkellä vuosittain noin 400.000 matkailijaa. Alue on valtakunnallinen matkailukohde ja asiakkaat tulevat ympäri Suomen. Alueella asioidaan huvipuiston, moottoriradan ym. matkailupalveluiden takia. Toki matkailijat voivat hyödyntää myös kaupan palveluista alueella käydessään. Kaupan palvelut alueella ovat hyvin pienessä roolissa, eikä kohde ole varsinainen ostosmatkailukohde.

Matkat alueelle ovat riippuvaisia pikemmin huvipuiston sekä muun alueen kehittämisestä. Kaupan kehittäminen alueelle ei vaikutta merkittävästi alueen asiointivirtoihin.

Alueen kehittäminen voi pienessä mittakaavassa vähentää alahärmäläisten matkoja mm. Seinäjoelle, jos alueelle saadaan sellaista kaupan tarjontaa, jota alueella ei tällä hetkellä ole saatavilla.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Power Parkin vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnät luo mahdollisuuksia kaupalle hyödyntää matkailuvirtojen ostovoimaa. Alueella on merkinnän pohjalta laajentumismahdollisuuksia, mikä mahdollistaa uusien yrittäjien tuloa alueelle. Alahärmän keskustaan ei matkailua palvelevan kaupan kannata sijoittua.

2.3.2 Alavus, Tuuri

Merkitykseltään seudullinen matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikkö,
kohdemerkintä (km-ma)

Vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala: 180.000 k-m²

Tuuriin on maakuntakaavan luonnoksessa osoitettu merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön kohdemerkintä. Alueen vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 180.000 k-m². Alueelle saa sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa enintään 20.000 k-m². Aluetta kehittää ensisijaisesti muuta kuin keskustahakuista kauppaa varten.

Tällä hetkellä alueella on vähittäiskauppaa noin 100.000 k-m². Merkittävin yksikkö keskuksessa on Veljekset Keskinen Oy, jonka osuus koko alueen pinta-alasta on noin puolet. Tämän lisäksi alueella on merkittävä määrä pienliikkeitä.

Maakuntakaava mahdollistaa alueen merkittävän kehittämisen. Alueelle voidaan sijoittaa merkittävä määrä mm. tilaa vaativaa kauppaa. Mitoitus mahdollistaa myös kauppakeskuksen sijoittamisen alueelle, mutta määräys ensisijaisesti muusta kuin keskustahakuisesta kaupasta saattaa tätä rajoittaa.

Mitoitus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen ja nykyisiin keskustapalveluihin

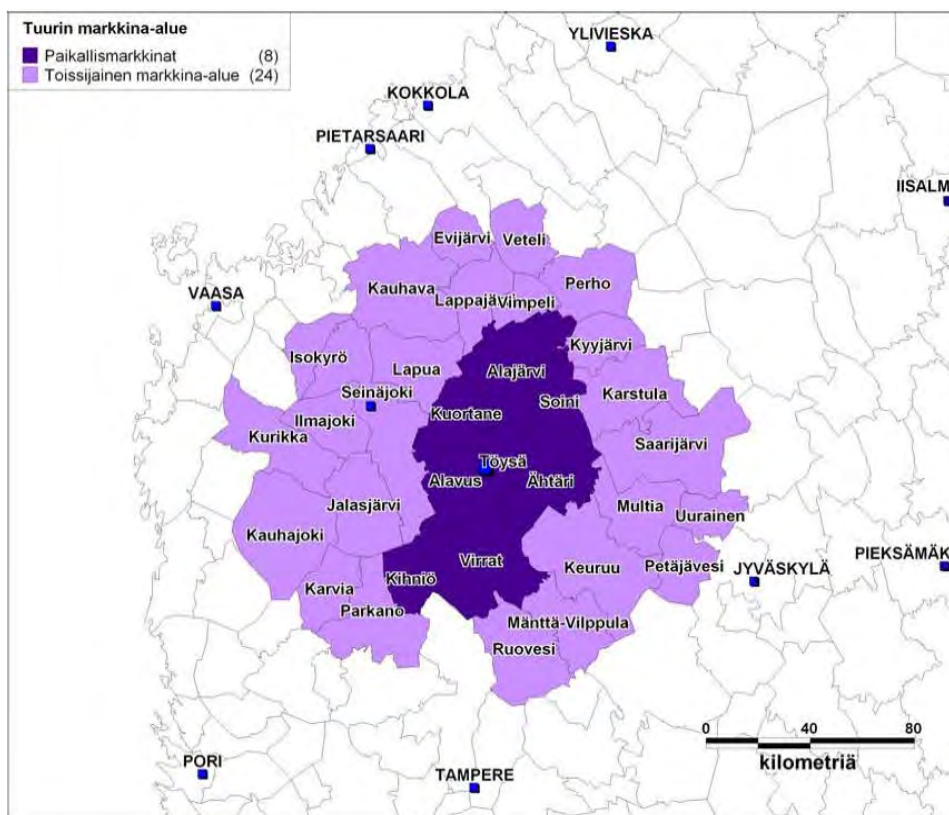
Alue sijoittuu Kuusiokuntien seutukunnan alueelle. Kuusiokunnan asukasmäärä on varsin pieni, eikä se ole kasvussa. Liiketilan lisätarve alueella on maakuntakaavan palveluverkkoselvityksen mukaan 30.000 – 52.000 k-m².

Tuurin mitoitus mahdollistaa alueelle uutta liiketilaa noin 80.000 k-m². Tämä on huomattavasti suurempi määrä, kuin mitä alueen asukkaiden tarpeet edellyttävät. Alueen vetovoima perustuukin ostosmatkailuun. Jopa 80 prosenttia Tuurin kaupan asiakasvirroista tulee muualta kuin Etelä-Pohjanmaalta ja asiakaskertymän säde on noin 200 kilometriä.

Tuurin kaupallisen selvityksen (Tuurinportti ja Tuurin yleiskaavanlaajennus, Kaupalliset ja sosiaaliset vaikutukset; Entercon 2010) mukaan Tuurin paikallismarkkina-alueella on asukkaita noin 46.000 ja liiketilan laskennallinen lisatarve vuoteen 2030 on noin 45.000 k-m². Toissijaisella markkina-alueella on asukkaita noin 222.000 asukasta. Toissijainen markkina-alue kattaa lähes koko Etelä-Pohjanmaan ja alueeseen kuuluu kuntia myös Keski-Suomesta ja Pirkanmaalta. 100 km säteellä Tuurista asuu noin 300.000 asukasta.

Koko Etelä-Pohjanmaan liiketilan lisatarve vuoteen 2030 on yhteensä noin 300.000 – 500.000 k-m². Toissijaisella markkina-alueella tarve on suunnilleen saman. suuruinen ja tähän nähden Tuurin mitoitus on kohutuullinen. Etelä-Pohjanmaalla on kuitenkin merkittävästi muitakin kaupan kehittämiskohteita, samoin on myös maakunnan ulkopuolella.

Alavuden keskustassa on tällä hetkellä kauppaa ympäristöhallinnan kaupan tietopankin mukaan noin 14.000 k-m². Lisäksi alueella on pari vähittäiskaupan suuryksikköä (yht. 8000 k-m²), jotka eivät sisälly kaupan tietopankin keskusta-alueeseen. Kokonaisuudessaan kauppaa Alavuden keskustassa on merkittävästi vähemmän kuin tällä hetkellä Tuurin alueella. Maakuntakaavan mitoitus mahdollistaa Tuurin merkittävän kasvun, mutta myös kasvua Alavudelle, jonne voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä yhteensä 15.000 k-m². Tuurin koko suhteessa Alavuden keskusta on huomattava.



Tuurin markkina-alue

Lähde: Tuurinportti ja Tuurin yleiskaavanlaajennus, Kaupalliset ja sosiaaliset vaikutukset; Entercon 2010

Vaikutukset keskusta

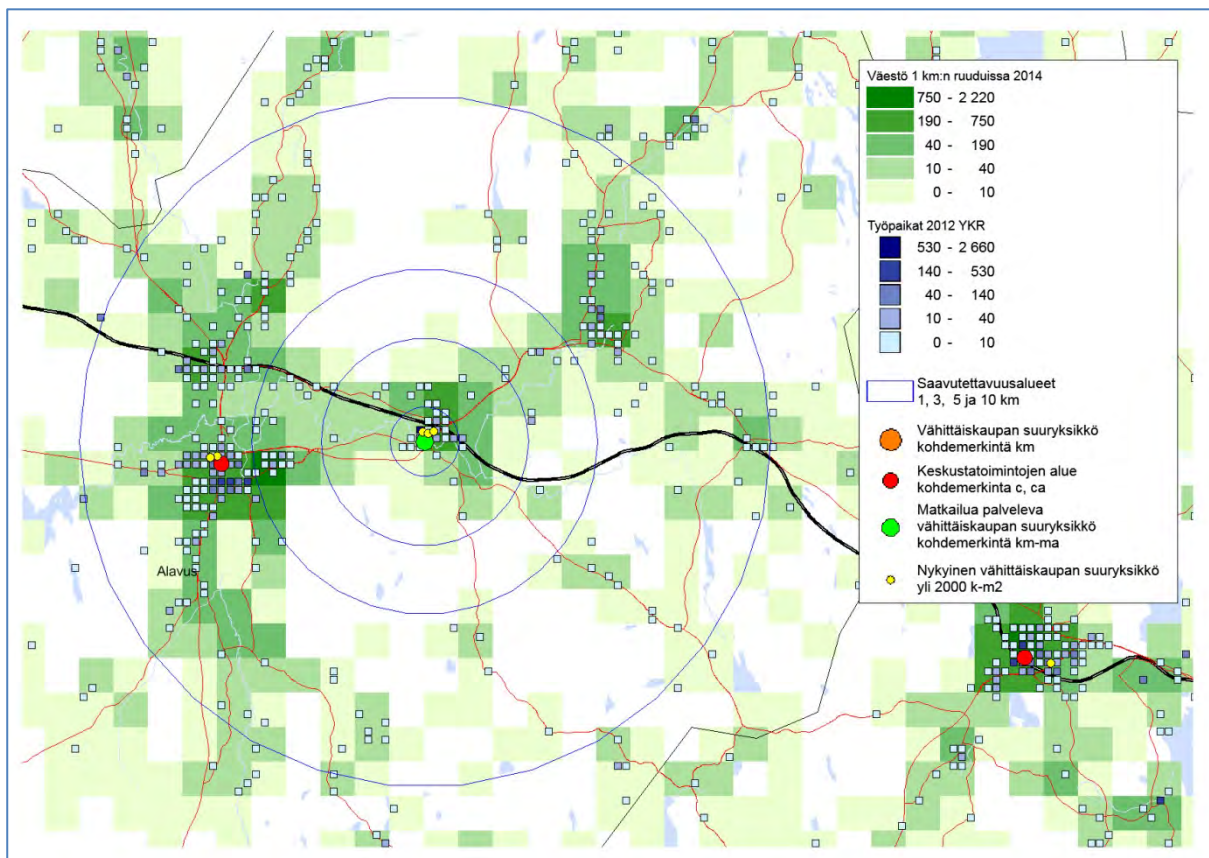
Tuurin kaupan alue on pääkauppapaikka Kuusikuntien seudulla. Seudullisesti merkittävä kauppa hakeutuu Tuurin alueelle eikä Alavuden keskusta toimii paikallisten asukkaiden kauppapaikkana, mutta sielläkin on suunnitelmia kaupan alueen kasvusta mm. Himasen alueella.

Kaupan laajeneminen Tuurissa heikentää jonkin verran kehittämismahdollisuuksia Alavuden keskustassa. Alavuden keskusta sijoittuu kuitenkin jatkossakin palveluita, jotka ovat suunnattu paikallisille markkinoille. Tuuriin sijoittuu seudullisesti merkittävä kauppa.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Tuurin kylä sijaitsee valtatie 18 varrella. Alueella on kylämaista asutusta sekä työpaikkoja, mutta asukasmäärä lähialueella ei ole suuri. Tuurissa asukasmäärä kasvaa, vaikka muun kunnan alueella asukasmäärä vähenee.

Tuurin nykyinen palvelurakenne perustuu pitkälti Veljekset Keskisen kaupan toimintaan. Tuurin kehittäminen kaupallisena keskuksena jatkuu edelleen ja alueella on varauduttu mittavaan lisärakentamiseen. Kaupan alue on laajentumassa Tuurinporttiin. Tuurinportin alueella on voimassa oleva asemakaava, jonka mahdollistaa vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentumisen alueelle. Kunnan omistamalle maalle on mahdollista rakentaa uusia vähittäiskaupan suuryksiköitä 27.000 k-m².



Saavutettavuus

Alavus, Tuuri

Etäisyys	Asukkaat	% kunnan asukkaista
1 km	246	2 %
3 km	845	7 %
5 km	1 986	16 %
10 km	8 720	72 %
yli 10 km	3 383	28 %

Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä

Saavutettavuus kevyellä liikenteellä: Tuurin kasvaessa lähiseudun asukkailla on nykyistä paremmat palvelut pyöräilyetäisyydellä, mutta esimerkiksi Alavuden keskusta, Töysän keskusta ja suurin osa kunnan asukkaista on yli 5 kilometrin päässä Tuurista. Tuurissa alle 5 kilometrin etäisyydellä asuu noin 2000 henkeä, eli kevyellä liikenteellä saavutettavissa olevat palvelut eivät parane kovinkaan monella. Tuuriin on kevyen liikenteen väylä Töysästä, mutta Alavuden keskustan suunnasta vain osan matkaa.

Nykytilanteessa Tuuri on mahdollista saavuttaa joukkoliikenteellä Seinäjoelta, jos on valmis näkemään vai-
vaa. Joukkoliikennesaavutettavuus tulevaisuudessa riippuu joukkoliikenteen yleisestä kehityssuunnasta alueella.

Sijainti joukkoliikenteen laatuikäytävien varrella (sekä juna että bussi) mahdollistaa Tuuriin saapumisen myös joukkoliikenteellä, jos vuorotarjonta kehittyy suotuisaan suuntaan. Kohde on kävelyetäisyydellä sekä juna-asemasta että valtatie 18 bussipysäkeistä.

Asiointimatkat

Tuuri on valtakunnallisesti merkittävä ostosmatkailukohde. Tuurin asiakaskäyntien määrä on yli kuusi miljoonaa vuodessa. Asiakkaiden yhdensuuntainen ostosmatka on keskimäärin 150 km (kesäaikaan 230 km)

Asiointimatkat alueella ovat merkittävän pitkiä. Toki alueella asioidaan myös lähialueelta, mutta lähiasutuksen merkitys kaupan kokonaismyynnissä on vähäinen. Kaupan merkittävä laajentuminen Tuurissa lisää asiointimatkoja alueelle. Laajentuminen ei voi perustua lähialueen ostovoimaan, joten alueelle on saatava lisää ostovoimaa lähialuetta kauempaa.

Kaupan alueen laajentuminen laajentaa ja monipuolistaa yhä tarjontaa, ja vähentää yhä matkoja mm. Seinäjoelle ja muihin seutukeskuksiin kuten Jyväskylään. Asiointimatkat voivat lyhentyä, jos matka Tuurin on lyhyempi kuin seutukeskukseen.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Tuurin kaupan keskittymä kehittäminen luo mahdollisuuksia kaupalle hyödyntää matkailuvirtojen ylimääräistä ostovoimaa. Tuurin mitoitus mahdollistaa alueelle uusien toimijoiden sijoittumisen, mikä edistää toimivan kilpailun edellytyksiä alueella.

3. KESKUSTATOIMINTOJEN MERKINTÖJEN VAIKUTUKSET

3.1 MRL ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 c §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. Riittävä keskustatoimintojen alueiden verkosto turvaa tasapainoisen alueellisen kehityksen maakunnassa ja tukee keskustapalvelujen hyvää saavutettavuutta.

Lähtökohtaisesti keskustaan sijoitetut vähittäiskaupan suuryksiköt tukevat laissa määriteltyjä kaupan sisältövaatimuksia. Ne mahdollistavat vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen keskustaan. Keskustassa vähittäiskaupan suuryksiköt tavoittavat yleensä parhaiten lähialueen asutuksen ja keskustassa palvelut ovat parhaiten saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevytliikenteellä.

3.2 Keskustatoimintojen alue (C)

Keskustatoimintojen alue on osoitettu Seinäjoen ydinkeskustaan. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle ei osoiteta maakuntakaavassa enimmäiskerrosalaa.

Maakuntakaavassa enimmäismitoituksen esittämättä jättämistä voidaan harkita, jos keskusta-alueen merkitys on aluerakenteellisesti maakunnallinen tai kun keskusta-alue on toimiva ja elinvoimainen "aito keskusta". Seinäjoen keskusta on maakunnan pääkeskus. Se on laajan vaikutusalueen asioimis- ja työpaikkakeskitymä.

Maakuntakeskuksen ympärillä on niin paljon asukkaita, että keskustassa sijaitsevien kauppojen myynnistä pääosa saadaan laskennallisesti lähiasukkaita tai kunnan omilta asukkailta. Koska keskusta on lähiasukasmäärältään ja täten palveluiltaan niin suuri, se vetää asiakkaita myös pienemmistä naapurikunnista, joissa kauppaa sekä myös asukkaita on vähemmän. Seinäjoen keskustan mitoittaminen ei ole tarkoituksenmukaista. Positiivista on, että maakuntakeskus kasvaa, tämä vaikuttaa koko maakunnan elinvoimaan.

Keskustahakuinen kauppa (esim. muotikauppa) hakeutuu voimakkaasti suuriin keskuksiin. Jos tällainen kauppa ei maakunnassa pysty sijoittumaan pääkeskukseen, ei se mitä todennäköisimmin sijoitu myös tätä pienempiinkään keskuksiin. Mikäli maakuntakeskus ei ole riittävän monipuolinen, ostovoimaa suuntautuu maakunnan ulkopuolelle suurempiin keskuksiin. Maakuntakeskuksen kaupan kasvu ei ole pienistä keskuksista pois, vaan se on enneminkin pois muualle siirtyvästä ostovoimasta. Näin ollen maakuntakeskuksen mitoittaminen ei ole merkittävä tekijä muiden keskustojen kehittymiselle. Ne kehittyvät joka tapauksessa pienimuotoisemmin ja oman lähialueen väestön pohjalta. Ja joka tapauksessa näistä pienemmistä keskuksista siirtyy ostovoimaa maakuntakeskukseen.

3.3 Keskustatoimintojen alue, kohdemarkinnät

Keskustatoimintojen alueiden kohdemarkintöjä on osoitettu yhteensä 22, joista kolme on keskustatoimintojen alakeskusta. Kohdemarkinnoista on seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan enimmäismitoitus osoitettu yhdeksälle keskustatoimintojen alueelle ja kahdelle alakeskukselle. Muut keskustat ovat sen verran pieniä, ettei niissä löydy kysyntää seudullisesti merkittävälle vähittäiskaupan suuryksiköille.

Keskustatoimintojen alueiden verkko mahdollistaa asutukseen pohjautuvan tasapainoisen palveluverkon muodostumisen maakuntaan. Markintöjä on kaikilla seuduilla keskustoissa, joilla on edellytyksiä seutu-tasoisten palvelujen kehittämiseksi.

Järvisuomen seutukunnassa on Alajärvellä keskustatoimintojen alue, jonne voi sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Muut kunnat seudulla ovat niin pieniä, ettei niissä ole kysyntää seudullisesti merkittävälle vähittäiskaupan suuryksiköille. Kuusiokuntien seutukunnassa on kaksi keskustatoimintojen aluetta, jonne voi sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä, Alavus ja Ähtäri.

Seinäjoen seudulla kaikki kunnat ovat niin suuria, että niiden keskustoissa on edellytyksiä seudullisesti merkittävillä vähittäiskaupan suuryksiköille. Keskustojen lisäksi alueelle on osoitettu myös kaksi alakeskusmarkintää, jonne voi sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä, Kauhavan Alahärmään ja Seinäjoen Eskoon alueelle.

Suupohjan seudulla on vain yksi keskustatoimintojen alue Kauhajoella, jonne voi sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Muut kunnat ovat niin pieniä, ettei niissä ole tarvetta seudullisesti merkittävälle vähittäiskaupan suuryksiköille.

Keskustojen uusien vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitusta on verrattu keskustahakuisen kaupan (päivittäistavara- ja erikoiskauppa) liiketilan lisätarpeeseen. Useilla seuduilla keskustan mitoitus jää alle puoleen keskustahakuisen kaupan maksimitarpeesta. Liiketilatarpeeseen nähden eivät keskustat ole ainakaan ylimitotettuja. Tarvetta jää myös pienille kaupan myymälöille sekä paikallisesti toteutettavaksi. Kysymykseksi nousee pikemmin, onko keskustoihin osoitettu mitoitus riittävä, jotta kauppa keskustassa pystyy kunnolla kehittymään. Kun keskusta-alueet on tulkittu laajoina, voi alueelle hakeutua myös tilaa vaativaa kauppaa, jolle ei lähtökohtaisesti näytä olevan mitoitukseen nähden riittävästi tilaa kehittyä keskustoissa.

Keskustatoimintojen alueiden mitoitus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen

	c ja ca	
	Uusi kauppa/ min tarve	Uusi kauppa/ max tarve
Järvisuomen seutukunta	86 %	44 %
Kuusiokuntien seutukunta	80 %	47 %
Seinäjoen seutukunta	114 %	75 %
Suupohjan seutukunta	82 %	46 %
Etelä-Pohjanmaa	107 %	67 %

Koska maankäyttö- ja rakennuslain mukaan vähittäiskaupan suuryksiköt tulee ensisijaisesti sijoittaa keskustaan, tulisi keskustoissa mahdollistaa vähintään oman kunnan kysyntää vastaava tarve toteutua keskustoissa. Lisäksi keskustojen mitoitus voi olla pikemmin lähempänä kunnan maksimitarvetta, koska minimitarve ei välttämättä takaa riittävästi mahdollisuuksia keskustojen kehittämiseen. Lisätilatarve palveluverkkoselvityksessä on esitetty seutukohtaisesti, ei kuntakohtaisesti, joten kuntakohtaista vertailua mitoituksen riittävyyteen voi tehdä annettujen lähtötietojen perusteella.

Seutukohtainen tarkastelu on myös perusteltua, lisäksi se että suuri osa mitoituksesta voi keskustoissa kohdistua vähittäiskaupan suuryksiköihin. Pienissä keskustoissa ei ole merkittävästi kysyntää kaupan uusperustannalle, joten näissä ei ole odotettavissa merkittävää kaupan kasvua. Uusi erikoiskauppa hakeutuu pääosin seutukeskuksiin, joiden vaikutusalue on laajempi kuin pienten kuntakeskusten. Keskisuurissa keskustoissa kaupan uusperustanta on usein päivittäistavarakaupan laajentamiskysynnän varassa. Lisäksi keskustoihin hakeutuu laajantavaravalikoiman myymälöitä. Uudet päivittäistavarakaupat sekä laajan tavaravalikoiman kaupat ovat usein vähittäiskaupan suuryksiköitä. Yksittäisiä pieniä liiketiloja ei keskustoihin rakenneta muuta kuin asuintalojen kivijalkoihin, niihinkin sijoittuu tyypillisesti pikemmin palveluita kuin kauppaa. Pääosa uudesta kaupan liiketilasta toteutuu keskustoissakin yleensä vähittäiskaupan suuryksikköjen muodossa.

Se, että keskustoissa mahdollistetaan kaupan sijoittuminen vähittäiskaupan suuryksikköön, ei tarkoita sitä, ettei pieniä myymälöitä tule keskustaan lainkaan. Suuryksiöiden yhteyteen sijoittuu hyvin usein myös pienmyymälöitä, joko etumyymälöinä tai kauppakeskusmuotoisesti. Nämä voivat toimia korttelirakenteessa perinteisten kivijalkamyymälöiden tapaan. Vähittäiskaupan suuryksikkö keskustassa ei siten tarkoita vain yhtä myymälää, esim. hypermarkettia, vaan erilaisten suuryksikköiden muodostamaa kokonaisuutta, joiden yhteydessä on myös pienmyymälöitä ja ehkä myös asuntoja. Kaupunkisuunnittelulla on suuri merkitys, miten suuryksiköt keskustassa toteutetaan.

Seinäjoen seudulla ovat keskustojen kehittymismahdollisuudet suhteessa liiketilan lisätarpeeseen suurimmat. Muilla seuduilla keskustojen mitoitus voisi liiketilatarpeeseen nähden olla suurempikin. Liian pieni mitoitus voi rajoittaa keskustojen kehittämistä kysynnän mukaisesti.

Alavuden ja Ähtärin mitoitukset suhteessa Tuuriin ovat pieniä. Mikäli seudulla halutaan kehittää tasapuolisesti myös keskustoja, voisi niiden mitoitusta nostaa. Kauhajoella on viimeisen kymmenen vuoden aikana toteutunut uutta kaupan pinta-alaa merkittävästi enemmän, kuin mitä tuleva maakuntakaavaluonnoksen mitoitus mahdollistaa uutta pinta-alaa keskustaan. Menneen kehityksen pohjalta mitoitus voisi Kauhajoella olla kaavaluonnosta suurempi. Järviseudun seutukunnassa kauppa kehittyy ensisijassa Alajärvellä.

Yleisesti keskustoissa mitoituksen määrittäminen ei ole niin tarkkaa kuin vähittäiskaupan suuryksikköalueilla. Keskustan riittävällä mitoituksella vahvistetaan keskustan asemaa ensisijaisena kauppapaikkana. Lisäksi kun keskustoissa mahdollistetaan riittävä mitoitus tasaisesti ympäri maakuntaa, on palveluverkolla mahdollisuus kehittyä tasapainoisesti. Asiointimatkat lyhenevät, kun tarjonta monipuolistuu omassa seutukeskuksessa.

3.4 Alakeskus Seinäjoki Eskoo

Luvussa 3 tarkasteltiin keskustan ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintia suhteessa em. sisältövaatimuksiin, suhteessa olemassa olevaan ja suunniteltuun asutukseen, suhteessa työpaikkojen sijaintiin sekä muuhun yhdyskuntarakenteeseen. Näiden lisäksi on nähty tarpeelliseksi käsitellä erikseen myös Seinäjoen Eskoon keskusta-aluetta, vaikka se on osoitettu kaupan maakuntakaavaehdotuksessa alakeskusmerkinnällä. Eskoo sijaitsee Seinäjoen keskustatoimintojen alueen läheisyydessä eikä alue ole vielä rakentunut. Vaikutusten vaikuttavuuden suhteen on nähty tarpeelliseksi tarkastella merkintää erillisenä muista keskustatoimintojen merkinnöistä.

Maakuntakaavassa osoitettuun Eskoon alakeskukseen saa sijoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön tai suuryksiköitä, joiden yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 80.000 k-m². Kaupan laatu alueella painottuu keskustahakuisiin toimintoihin, eli pääosin päivittäistavarakauppaan ja erikoiskauppaan.

Mitoitus mahdollistaa mittavan rakentamisen alueelle. Alueelle voi merkinnän mukaan rakentaa esimerkiksi suuren kauppakeskuksen tai muutaman hypermarketin sekä merkittävästi erikoiskauppaa.

Mitoitus suhteessa liiketilan lisätarpeeseen ja nykyisiin keskustapalveluihin

Seinäjoen seutu on kasvussa ja alueella tarvitaan lisää liiketilaa. Liiketilan lisätarve maakuntakaavan palveluverkkoselvityksen mukaan on Seinäjoen seudulla noin 235.500 - 365.000 k-m², josta keskustahakuisen kaupan tarve on 120.000 - 183 000 k-m². Rakentamistarve on tämän mukaan merkittävän suuri, ja Eskoon alue kattaa tästä noin puolet. Rakentamispotentiaalia jää siten yhä myös keskusta-alueelle sekä myös seudun muihin keskuksiin.

Eskoon alakeskuksen mitoitus on suuri suhteessa lähialueen asukasmäärän kasvuun. Toteutuakseen enimmäismitoituksen mukaisena keskus tarvitsee ostovoimaa lähialueen ulkopuolelta ja on siten seudullisesti merkittävä.

Seinäjoen ydinkeskustassa on tällä hetkellä kaupallisia palveluita yhteensä noin 90.000 k-m². Alakeskuksen mitoitus mahdollistaa näin ollen lähes samankokoisen keskustan rakentumisen kaupunkiin kuin nykyinen keskusta on.

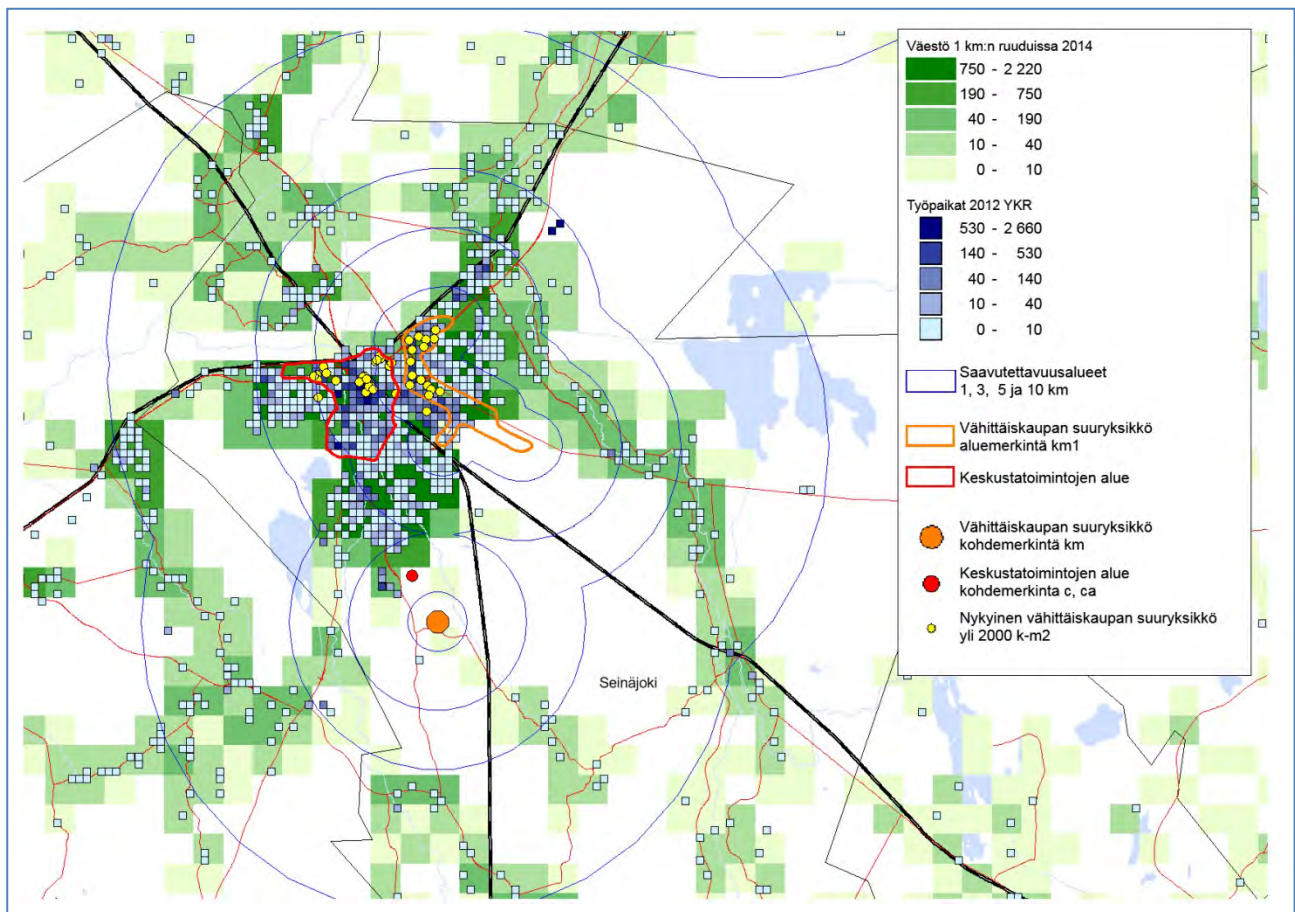
Vaikutukset keskustaan

Mikäli Eskoon alakeskus rakentuu enimmäismitoituksen mukaisena, siitä muodostuu Seinäjoen keskustan kanssa kilpaileva kaupan keskus. Lähialueen asutus ei kasva niin paljon, että se kokonaisuudessaan mahdollistasi mitoituksen mukaisen kaupan keskuksen, vaan ostovoimaa alueelle tarvitaan merkittävästi lähialueen ulkopuolelta.

Mikäli Eskoon alueelle sijoittuu enimmäismitoituksen suuruinen keskustanhakuisen erikoiskaupan kauppakeskus, Seinäjoen keskustan kehittäminen todennäköisesti hidastuu.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Eskoon alue on tällä hetkellä lähes rakentumaton. Alueella on Eskoon palvelukeskus sekä koulu. Alueella on siten vähän työpaikkoja, mutta asutusta alueella on vielä hyvin vähän.



Eskoon alueella on voimassa Eteläisen Seinäjoen ja itäväylän osayleiskaava 2025. Kaavassa osoitetaan Eskoon alueelle merkittävästi asutusta. Eteläisen Seinäjoen ja itäväylän osayleiskaavan 2025 luonnosvaiheessa on arvioitu, että suunnittelualueelle on mahdollista toteuttaa noin 18 000 uuden asukkaan asuntoalueet. Maanomistuksen hajanaisuus ja osan alueiden sijoittuminen maa-aineistonottoalueen läheisyyteen hidastaa asuntorakentamista alueella. Osayleiskaavassa on arvioitu, että Eteläisen Seinäjoen alueelle on mahdollista sijoittaa asumista noin 9000 - 10.000 asukkaalle vuoteen 2025 mennessä. Tämäkin määrä tarkoittaa sitä, että lähes koko väestön kasvu Seinäjoella (Tilastokeskuksen ennuste) sijoittuisi kyseiselle alueelle. Todennäköistä on, että kasvu suuntautuu myös muille alueille.

Vaikutukset palvelujen saavutettavuuteen ja asiointimatkoihin

Saavutettavuus kevyellä liikenteellä: Törnäväntiellä on kevyen liikenteen väylä Eskoosta keskustan suuntaan. Alakeskuksen palvelut ovat pyörällä saavutettavissa myös lähialueiden nykyisille asukkailla. Alakeskuksen sisäiset kevyen liikenteen yhteydet ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Samalla ratkeaa myös, onko alueen sisäiset matkat helppoa ja houkuttelevaa tehdä kävellen ja pyörällä, vai tehdäänkö ne autolla.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä: Eskoo sijaitsee autovyöhykkeellä. Alueelta tulee todennäköisesti menemään yksi bussilinja Seinäjoen keskusta, joten reitin varrella asuvien on mahdollista saavuttaa kohde joukkoliikenteellä, jos joukkoliikenneyhteydet suunnitellaan tätä tukevasti. Alueen rakenteesta riippuu, pysytäänkö sillä hoitamaan myös alueen sisäisiä yhteyksiä joukkoliikenteellä, vai jäävätkö alueen sisäiset yhteydet pääosin kevyen liikenteen ja autoliikenteen varaan.

Saavutettavuus autoliikenteellä: Saavutettavuus autoliikenteellä on hyvä ohikulkutieltä ja Törnäväntietä myös nykyisille asukkaille, jotka asuvat alle viiden kilometrin päässä. Tämä tuottaa autoliikennettä alueen palveluihin, vaikka Eskoon alueen asukkaat tekisivät osan asiointimatkoistaan kävellen ja pyörällä.

Eskoon ja lähialueiden asukkaiden pääsy palveluihin kevyellä liikenteellä helpottuu. Lähiasukkaiden palvelujen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä kohteella tuskin on merkittävää vaikutusta. Jos alakeskukseen sijoittuu sellaista kauppaa ja palveluja, joka kilpailee Seinäjoen keskustan kanssa ja heikentää keskustan palveluja, voi keskustan suunnalla asuvien pääsy palveluihin kevyellä liikenteellä ja heikentyä. Samalla tällainen kehitys heikentäisi yleisesti palvelujen saavutettavuutta joukkoliikenteellä, koska suurin osa Seinäjoen joukkoliikenteestä suuntautuu keskustaan. Myös Seinäjokea ympäröivistä kunnista Seinäjoelle tuleva joukkoliikenne suuntautuu Seinäjoen keskustaan.

Alakeskukseen sijoittuvat palvelut vähentävät Eskoon tulevien asukkaiden ja lähialueen asukkaiden tarvetta asioida muualla Seinäjoella. Asiointimatkat lyhentyvät Seinäjoen ja koko seudun eteläosista tulevien asukkaiden osalta, mikäli Eskoon rakentuminen vähentää matkoja Seinäjoen keskustaan. Eskoon keskustan rakentuminen turvaa palvelujen saavutettavuuden keskustajaman eteläosissa, kun tällä hetkellä kaupan palvelut ovat pääosin keskittyneet taajaman pohjoisosiin.

Asiointimatkat Seinäjoen kaupungin sisällä voivat lisääntyä, jos alueelle rakentuu sellaista vetovoimaista kaupan tarjontaa, joka vetää asiakkaita keskustasta ja koko nykyiseltä taajama-alueelta.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Eskoon alueelle muodostuu uusi keskustahakuisen kaupan keskus, joka mahdollistaa uusien toimijoiden tulon markkinoille.

Keskustahakuisen kaupan liiketilan lisätarve on suuri, eikä kaikkea pysty helposti sijoittamaan Seinäjoen keskustaan tai muihin keskustoihin. Eskoon keskus tuo hyvin saavutettavissa olevan vaihtoehtoisen sijaintipaikan seudullisesti merkittävälle keskustahakuiselle kaupalle, myös keskustajaman eteläosiin.

4. LIKENNEMERKINTÖJEN VAIKUTUKSET

4.1 Maantielaki ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan ”liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Tavoitteisiin tehtiin vuonna 2008 täsmennys, jonka mukaan ”liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä”.

Alueidenkäyttötavoitteiden mukaan tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja. Maantielain 13 § säätelee maantien rakentamista. Sen mukaan ”uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä tien parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja”.

4.2 Maakuntakaavan tavoitteet liikenteen osalta

Vaihekaavan tavoitteet on johdettu valtakunnallisista ja maakunnallisista alueiden käyttöä linjaavista tavoitteista¹:

Etelä-Pohjanmaan saavutettavuutta, liikenteellistä ja logistista asemaa vahvistetaan eri liikenne-muotojen yhteistyötä kehittämällä

- Päätieverkkoa kehitetään riittävillä nelikaistaisilla ja ohituskaistaosuuksilla ja toimivilla risteysjärjestyksillä sekä muilla parannustoimenpiteillä
- Alemmanasteista tieverkkoa kehitetään perustienpidon hoidon määrärahojen sallimissa rajoissa
- Päärataverkkoa kehitetään siten, että turvataan henkilö- ja tavaraliikenteen toimivuus ja kapasiteetti pitkällä aikavälillä riittävillä kaksoisraideosuuksilla ja kohtaamispaikoilla ja muilla parannustoimenpiteillä
- Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä pyritään edistämään olemassa olevilla rata- ja tieverkoilla
- Eri kuljetusmuotojen yhteistyötä pyritään edistämään kehittämällä logistiikka-alueita
- Tavara- ja henkilöliikenteen terminaaleille pyritään varaamaan riittävät alueet
- Asutus ja muut melulle herkäät toiminnot sekä maanpuolustuksen ja sotilasilmailun tarpeet otetaan huomioon

Liikenteeseen liittyvät merkinnät liittyvät myös moniin muihin tavoitteisiin, joiden toteutumista on arvioitu erityisesti moottoriväylien kohdalla.

¹ Vaihekaavan selostusluonnos, 24.8.2015

Etelä-Pohjanmaan 2. vaihemaakuntakaavan liikenneverkkoa koskevat tarkistukset eivät muuta alueen voimassa olevan kokonaismaakuntakaavan perusratkaisua. Liikenneverkon pääperiaatteet ja toiminnallinen rakenne säilyvät ennallaan.

4.3 Moottoriväylät

Huomattavin uusi liikennettä koskeva merkintä kaavakartalla on ”uusi moottori- tai moottoriliikennetie”. Sillä osoitetaan ”2+2-kaistaisia moottoriajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja, pääosin erillisellä keskikaiteella erotetuilla ajoradoilla varustettuja maanteitä.” Uutena moottori- tai moottoriliikennetienä maakuntakaavassa osoitetaan pääosin nykyisien teiden liikennekäytäviin toteutettavat valtatie 19 osuus Seinäjoki–Lapua, kantatie 67:n osuus Seinäjoki–Ilmajoki sekä valtatie 3 ja kantatie 67 yhteinen liikennekäytävä Kurikassa. Tässä raportissa on moottori- ja moottoriliikennetiestä käytetty yhteistä nimitystä moottoriväylä.

Wienin tieliikennesopimuksen määritelmän² mukaan moottoritie tarkoittaa tietä, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja joka ei palvele sen varrella olevia kiinteistöjä. Tiellä on kumpaakin liikennesuuntaa varten toisistaan keskikaistalla erotetut erilliset ajoradat. Moottoritie ei risteä samassa tasossa tien, rautatien, raitiotien eikä jalankulkutien kanssa ja se tulee liikennemerkeillä osoittaa moottoritieksi.

Valtioneuvoston asetus maanteistä³, 1 §, määrittää moottori- ja moottoriliikennetien rakenteesta seuraavaa: ”Moottoritiellä on kaksi keskikaistan tai kaiteen toisistaan erottamaa ajorataa, joilla ei ole avattavia siltoja. Risteävän liikenteen tulee kulkea eri tasossa kuin moottoriteliikenteen. Moottoritiehen liittyvä ja sieltä poistuva liikenne on johdettava moottoritien alkamis- tai päättymiskohtien taikka tiesuunnitelmassa osoitettujen liittymien kautta. Moottoritien ja siihen rajoittuvan kiinteistön välillä ei saa olla muuta kulkuyhteyttä. Mitä 1 momentissa säädetään moottoritiestä, koskee myös moottoriliikennetietä kuitenkin siten, että sillä voi olla yksi tai kaksi ajorataa.”

Liikenneviraston ohjeita 29/2013: ”Keskialueella varustettu moottoritiepoikkileikkaus on soveltuva ratkaisu vilkkaille pääteille, joilla liikennemäärä on keskimäärin yli 15 000 autoa vuorokaudessa. Hidas liikenne on moottori- ja moottoriliikenneteillä kielletty ja se ohjataan rinnakkaiselle tieverkolle. Kesäajan nopeusrajoitus leveällä moottoritiellä on yleensä 120 km/h ja ajokaistojen leveys 3,75 metriä. Kapeampia ajokaistoja (3,5 m) ja pientareita voidaan käyttää taajamissa ja taajamien läheisyydessä. Nopeusrajoitus on tällöin enintään 100 km/h.

Nelikaistainen keskikaiteellinen tie on perinteistä moottoritietä kapeampi. Ajosuunnat on erotettu rakenteellisesti keskikaiteella ja liittymät ovat eritasoisia. Tien kokonaisleveys on 19 metriä tai poikkeustapauksissa esim. tien parantamiseen käytettävän tilan ollessa kapea tai kustannussäästöjen merkittävät, 17,7 metriä. Nelikaistaisen keskikaiteellisen tien rakentaminen on tehokas turvallisuutta ja sujuvuutta parantava

² Asetus tieliikennettä koskevan yleissopimuksen voimaansaattamisesta, Finlex:
<http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1986/19860030>, ks. myös Trafi, kansainväliset sopimukset:
http://www.trafi.fi/tieliikenne/saadokset/kansainvaliset_sopimukset

³ Valtioneuvoston asetus maanteistä (924/2005), alkuperäinen versio Finlexissä:
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2005/20050924>

toimenpide, kun liikennemäärä ylittää 9 000 autoa vuorokaudessa. Peruspoikkileikkauksen mukainen nelikaistainen keskikaiteellinen tie voidaan merkitä moottoritieksi, jos liittymät ovat moottoriteiden eritasoliittymäohjeen mukaisia ja hidas liikenne ohjataan rinnakkaisen tieverkon kautta. Nopeusrajoitus nelikaistaisella keskikaidetiellä on 100 km/h.”

Suomessa moottoriliikennetie on usein ollut moottoritien toteuttamisen ensimmäinen vaihe, jossa on toteutettu vain tien toinen kaksikaistainen ajorata. Kokemukset moottoriliikenneteistä ovat erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta olleet huonot, ja moottoriliikenneteitä ei olekaan viime vuosina rakennettu. Esimerkiksi E18-tie (valtatiet 1 ja 7) on rakennettu suoraan moottoritieksi.

Moottoriväylien vaikutuksia on seuraavassa arvioitu liikenteen, maankäytön ja ympäristön näkökulmista. Näitä kaikkia leikkaavat sosiaaliset vaikutukset on tuotu esiin siinä laajuudessa kuin niitä vaihemaakunta-kaavan perusteella on mahdollista arvioida.

4.3.1 Liikenne

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2014 on määritelty kaikkien aluetyyppien yhteisiä keskeisiä reunaehtoja, joista infrastruktuurin kehittämiseen liittyvät seuraavat:

- Toiminta on asiakaslähtöistä ja tehokasta. Rajalliset resurssit suunnataan vaikuttavimpiin toimenpiteisiin.
- Nykyisen infrastruktuurin käyttö on tehokasta. Liikennejärjestelmä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.
- Ratkaisut vähentävät liikenteen päästöjä ja parantavat liikenneturvallisuutta.
- Kestäviin liikkumis- ja kuljetusmuotoihin siirtymistä tuetaan alueen erityispiirteet ja eri kulku/kuljetusmuotojen potentiaali huomioon ottaen.
- Kaikessa toiminnassa otetaan huomioon ilmastomuutokseen varautuminen, luonnonympäristö-, maisema- ja kulttuuriarvot sekä yrityksiin kohdistuvat vaikutukset.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta tehdyssä Kauhajoki-Kauhava palvelutasotyössä (2014) on esitetty edellisten lisäksi reunaehdoiksi liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamiselle:

- Monipuolinen keinovalikoima
- Liikkumistarpeen vähentäminen

Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava kehityskäytävälle on liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetty lisäksi seuraava palvelutasotavoite:

- Liikenneturvallisuus sekä elintarvike- ja metalliteollisuuden kuljetusten kustannustehokkuus ja häiriötömyys paranevat koko kehityskäytävällä. Maakunnan läpi kulkevat kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti ja häiriöttömästi.

Joukkoliikenteen kehittämisessä moottoriväylien osalta tavoitteena ovat kilpailukykyiset yhteydet väleillä Seinäjoki-Lapua-Kauhava ja Kauhajoki-Kurikka-Seinäjoki. Lisäksi matkaketjujen tulisi olla sujuvia ja helppoja hallita. Tällä hetkellä joukkoliikenteen kilpailukyky on esimerkiksi työmatkoilla heikko, mikä ei riipu matkajoista vaan palvelutasosta. Aikataulut ovat työmatkaliikenteen aikoinakin harvat: lähdöt 1-2 tunnin välein.

Seinäjoki-Kauhava -matkan matka-aika autolla on noin 32 minuuttia, linja-autolla noin tunnin. Joukkoliikenteen reitit ovat osin kierteleviä, mikä toisaalta pidentää matka-aikaa, mutta toisaalta tarjoaa joukkoliikenneyhteyksiä monipuolisemmin ja useammille.

Joukkoliikenteen palvelutaso Ilmajoelta ja Lapualta Seinäjoelle on keskitasoa, mikä on parasta maakunnassa. Tämä mahdollistaa toimivat työ- ja opiskelumatkat. Asiointi- ja harrastusmatkat ovat ainakin osittain mahdollisia, vaikkakaan yhteydet iltaisin ja viikonloppuisin eivät ole yhtä hyvät kuin työmatkaliikenteen aikoina. Kurikasta ja Kauhavalta joukkoliikenneyhteydet Seinäjoelle ovat perustasoa, eli huonommat kuin Ilmajoelta ja Lapualta.

Moottoriväyliä myötä paikallisen joukkoliikenteen sujuvuus kehityskäytävällä voidaan taata, mutta samalla sen suhteellinen kilpailukyky henkilöautoon nähden heikkenee. Joukkoliikenteen ongelma alueella ei ole sujuvuus, vaan vähäisistä käyttäjämääristä aiheutuva heikko palvelutaso. Kilpailuasetelman heikkenemisen myötä palvelutason nostaminen vaikeutuu. Nykytilanteen pysäkkien määrä on todennäköisesti suurempi kuin moottoriväylän pysäkkien määrä. Tämä edellyttää toimia liityntämahdollisuuksien parantamiseksi.

Pitkämatkaisessa joukkoliikenteessä linja-autojen matka-ajan ennakoitavuus ruuhka-aikoina paranee ja matka-aika voi hieman lyhentyä reiteillä, jotka käyttävät koko moottoriväyläosuutta Ilmajoki-Seinäjoki-Lapua. Toisaalta junan houkuttelevuus autoon nähden Lapualta ja Kauhavalta Seinäjoelle heikkenee.

Vaikutukset maankäyttöön voivat vaikuttaa laajemmin koko paikalliseen joukkoliikennejärjestelmään: potentiaalisten matkustajien sijoittuminen vaikuttaa mm. joukkoliikenteen matkustajamääriin ja siten kysyntään ja kilpailukykyyn. Hajautuva yhdyskuntarakenne vaikeuttaa joukkoliikenteen järjestämistä, mutta jos taas Ilmajoen ja Lapuan taajamat vahvistuvat (saavat lisää asukkaita), voi vaikutus joukkoliikenteen kysyntään olla positiivinen.

Liikenneturvallisuuden kannalta moottoriväylillä on positiivisia vaikutuksia. Moottoriajoneuvojen liikenneturvallisuus paranee, kun kohtaamiset vastaantulevan liikenteen kanssa poistuvat ja väylillä ei ole tasoliitymiä. Myös muuta liikennettä hitaammat maatalousajoneuvot saadaan pois pääväylän liikenteestä.

Kävelijän ja pyöräilijän kannalta moottoriväylän rakentaminen vähentää vaarallisia tasossa ylityksiä ja liikumiseen liittyvä turvallisuuden tunne paranee, kun ylitykset tehdään rakenteellisesti eritasossa. Haittapuolena kävely- ja pyöräilymatkat pitenevät moottoriväylän estevaikutuksen vuoksi, mikä vähentää niiden houkuttelevuutta. Tämä voi pahimmillaan johtaa etenkin kävelyssä turvattomiin, ”laittomiin” ylityksiin kohdissa, joissa ei ole tarjolla eritasoratkaisua. Rinnakkaisväyliä ja eritasossa järjestettyjen ylitysten merkitys on suuri.

Saavutettavuuden kannalta työmatkat taajamasta toiseen sujuvoituvat moottoriväyliä myötä, joten ne osaltaan vahvistavat yhtenäistä työssäkäyntialuetta ja tukevat yritysten työvoiman saatavuutta. Toisaalta työssäkäyntialueiden laajenemisen myötä liikennemäärät erityisesti henkilöautoliikenteessä kasvavat.

Saavutettavuus paranee erityisesti henkilöautolla, kun matka-ajat nopeutuvat ja tarjolla oleva kapasiteetti riittää vilkkaimpinakin aikoina. Kestävien kulkutapojen saavutettavuus pystytään myös moottoriväyliä mukaisessa tilanteessa ratkaisemaan. Ongelmaksi saattaa muodostua palvelurakenne, jos se suurelta osin muokkautuu henkilöautoliikenteen mukaan.

Moottoriväylät parantavat teollisuuden logistisia mahdollisuuksia. Maatalouden kannalta moottoriväylät saattavat vaikeuttaa viljelyä, kun ylityspaikat maatalouden koneilla ja ajoneuvoilla harvenevat.

Keskustapalvelujen saavutettavuuden kannalta moottoriväylät parantavat Seinäjoen keskustapalvelujen saavutettavuutta henkilöautolla kauempaa. Toisaalta jos Seinäjoen parempi saavutettavuus houkuttelee matkoja Seinäjoelle oman keskuksen sijaan ja siten heikentää muiden keskustojen (Lapua, Ilmajoki, Kurikka) palveluja, keskustapalvelujen saavutettavuus muualla heikkenee kaikilla välineillä.

Palvelujen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä moottoriväylillä on kahtalaisia vaikutuksia. Moottoriväyläosuudet parantavat hieman pitkämatkaista ja taajamien välistä linja-autoliikennettä, kun matka-aika nopeutuu ja matka-ajan ennakoitavuus paranee. Paikallisesti taajamien välillä palvelutaso heikkenee, koska pysäkkejä voi olla vain kohdissa, joissa on eritasoliittymä tai muu erityisjärjestely. Toinen vaihtoehto on bussiliikenteen tai osan siitä siirtyminen rinnakaistielle, mikä taas voi pidentää matka-aikoja ja vähentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta (tai toisaalta tuoda palvelun lähemmäs käyttäjiä). Tämä on huomioitava tarkemmassa suunnittelussa. **Palvelujen saavutettavuuteen kevyellä liikenteellä** moottoriväylät eivät juuri vaikuta, koska moottoriväylät kulkevat pääosin taajaman ulkopuolella, ja Seinäjoella taajamassa on eritasoratkaisut käytössä jo nykyisinkin. Mahdollinen moottoriväylistä aiheutuva keskustapalvelujen heikentyminen muualla kuin Seinäjoella huonontaisi kuitenkin epäsuorana vaikutuksena palvelujen saavutettavuutta joukkoliikenteellä, kävelleen ja pyörällä.

Asiointimatkoilla moottoriväylät ja parannukset väleillä Koskenkorva-Ilmajoki ja Lapua-Kauhava-Alahärmä lyhentävät ajoaikaa Seinäjoelle ja lisäävät Seinäjoen houkuttelevuutta asiointikohteena. Ne voivat siten houkutella asiointimatkoja Seinäjoelle sen sijaan että ne suuntautuisivat lähemmäs. Tämä voi haitata pienempien taajamien palveluja ja lisätä liikennesuoritetta, kun matkat suuntautuvat kauemmas.

Vaikutukset **elinkeinoelämän toimivuuteen ja kilpailutilanteeseen**: Moottoriväylät nopeuttavat matka-aikoja ja parantavat matka-aikojen ennakoitavuutta moottoriväylän suuntaisessa liikenteessä. Siten vaikutukset elinkeinoelämälle, etenkin kuljetuksille, ovat positiivisia.

Yhdyskuntatalouden kannalta moottoriväylän rakentaminen vaatii investoinnin uuteen moottoriväylään, sekä rinnakkaisen verkon rakentamista ja parantamista. Ylläpitokustannukset kasvavat, kun moottoriväylän lisäksi ylläpidettävänä on myös rinnakkainen tieyhteys.

Kauhajoki-Kauhava -palvelutasoselvityksen alustavan laskelman perusteella jo moottoriväyläosuuksien rakentaminen 2+2-kaistaiseksi tieksi eritasoliittymineen maksaisi vähintään n. 180 miljoonaa euroa. Tuon lisäksi tulisivat moottoriväylän vaatimat eritasoratkaisut muissa kohdissa sekä rinnakkaisteiden kustannukset.

Johtopäätöksinä voidaan todeta, että jos liikenne kasvaa liikennemääräennusteiden mukaisesti, voidaan moottoriväylää perustella liikennemäärillä ja siten liikenteen sujuvuudella ja turvallisuudella moottoriväylän suuntaisessa liikenteessä. Selvittämättä on, voitaisiinko nämä tavoitteet saavuttaa riittävässä määrin muilla toimenpiteillä kuin moottoriväylän rakentamisella.

Moottoriväylä edistää kuljetusten sujuvuutta ja häiriöttömyyttä sekä liikenneturvallisuutta. Toisaalta se heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä eikä juurikaan vaikuta esimerkiksi keskustojen kevyen liikenteen yhteyksiin tai koulumatkojen turvallisuuteen.

Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista nousevia tavoitteita ovat mm. liikkumistarpeen ja henkilöauto-liikenteen vähentäminen, sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Moottoriväylä ei tue näitä tavoitteita, vaan aiheuttaa riskin yhdyskuntarakenteen hajautumiselle ja asioinnin suuntautumiselle nykyistä enemmän Seinäjoelle, jotka puolestaan lisäävät autoriippuvuutta.

Moottoriväylä todennäköisesti lisää liikennemääriä reitin muuttuessa houkuttelevammaksi. Moottoriväylän ansiosta liikkuminen henkilöautolla Seinäjoelle helpottuu, mikä lisää henkilöautomääriä ja heikentää liikenteen sujuvuutta ja viihtyvyyttä Seinäjoella.

Moottoriväylän rakentamisen sijaan tavoitteita tukisi paremmin se, että kehityskäytävää kehitettäisiin tasapainoisesti niin, että pienempi osa liikenteestä suuntautuisi Seinäjoelle asti. Taajamien tiivistäminen edistäisi tiheämmän ja nopeamman taajamien välisen joukkoliikenteen kilpailukykyä, jolloin Seinäjoelle suuntautuvaa matkustusta saataisiin paremmin houkutelua joukkoliikenteeseen. Periaate tukisi kaavassa esitettyä ratkaisua paremmin valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ("liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä").

Edellä oleva ei sulje pois sitä, että tiejaksoilla tarvitaan joka tapauksessa sujuvuutta ja turvallisuutta lisääviä toimenpiteitä.

4.3.2 Maankäyttö

Maankäytön suhteen on arvioitu moottoriväylän vaikutusta seudullisesti merkittävään, keskustaajamien ja maaseutualueiden maankäyttöön.

Seudullisesti merkittävän maankäytön kannalta moottoriväylien voidaan nähdä tukevan erityisesti teollisuuden ja logistiikan toimintojen sekä tilaa vaativan kaupan maankäytön kehittämistä väylien varrella, erityisesti liittymien läheisyydessä. Väylän varrelle, eritasoliittymien lähelle sijoittuva maankäyttö on hyvien liikenneyhteyksien varrella Seinäjoelle ja muihin kuntakeskuksiin ja kuljetusten kannalta myös muuhun Suomeen. Tästä seuraa imagohyötyä kunnille ja kilpailuetua mahdollisille toimijoille.

Moottoriväylän myönteiset vaikutukset kuljetusten sujuvuuteen ja häiriöttömyyteen tukevat maankäytön kehittämistä erityisesti Nurmo – Lapua -välillä, mutta myös muiden kuntien alueella, missä väylän varteen on yleis- ja asemakaavoissa osoitettu teollisuus- ja työpaikka-alueita, joille väylän muodostama estevaikutus ja melu eivät puolestaan aiheuta merkittävää haittaa. On kuitenkin selvittämättä, voidaanko sama vaikutus kuljetusten sujuvuuteen saavuttaa muilla väylän parannustoimenpiteillä, esimerkiksi 2+2 -kaistaisilla osuuksilla tai ohituskaistoilla. Lisäksi moottoriväylä saattaa heikentää väylän varteen sijoittuvien työpaikka-alueiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen.

Merkityksiltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden (kaavamerkintä km) Lapualla ja Kurikassa sekä väylän varteen asti ulottuva Seinäjoen keskusta-alueen saavutettavuus henkilöautolla paranee moottoriväylän myötä. Tämä tukee kuntien yleiskaavoissa alueelle osoittamia toimintoja, mutta perustuu saavutettavuuteen henkilöautolla ja saattaa kilpailla keskustaajamien kanssa eikä siten tue maakuntastrategian mukaisia ekologisuuden, eheyden ja liikkumistarpeiden vähentämisen tavoitteita. Tähän voidaan kuitenkin vaihtaa kuntien yleis- ja asemakaavoituksella ohjaamalla väylän varteen sellaisia toimintoja, jotka eivät edesauta yhdyskuntarakenteen eheyttämistä (vähäisempi liikkumistarve).

Keskustaajamien maankäyttöön moottoriväylillä on vaikutuksia erityisesti niiden vaatimien tilavarausten, väylien aiheuttaman estevaikutuksen sekä meluhaittojen vuoksi. Lisäksi on merkittävää, miten väylän varren maankäyttö tukee tai hajauttaa keskustaajaman maankäyttöä.

Lapualla keskusta ja siihen liittyvät asuinalueet sijaitsevat pääosin etäämpänä väylästä ja moottoriväylälle ja eritasoliittymille löytyy pääasiassa tilavaraukset yleiskaavasta. Merkintä moottoriväyläksi ei siten vaikuta väylän lähiympäristön maankäytön tilavarauksiin, mikäli sen vaatimat liittymät voidaan sovittaa nykyisiin tilavarauksiin. Nykyinen maantie on taajaman kohdalla eristetty väylä ja muodostaa jo nykyään esteen paikalliselle liikkumiselle siten, että itä – länsi -suuntainen liikkuminen tapahtuu eritasoratkaisujen turvin. Moottoriväylä voimistaa tätä estevaikutusta hieman nykytilanteeseen nähden. Moottoriväylän myötä mahdollisesti nostettava nopeusrajoitus lisää yhdessä ennusteiden mukaisten liikennemäärien nousun kanssa liikennemelua ja heikentää siten elinympäristön laatua väylän läheisyydessä sekä asettaa rajoituksia väylän varteen sijoittuvalle maankäytölle. Voimakkaasti henkilöauton käyttöön perustuvalla maankäytöllä väylän varressa, suhteellisen etäällä keskustaajamasta, voi myös olla yhdyskuntarakennetta hajauttava vaikutus, mikäli alueen toiminnot kilpailevat tarpeettomasti keskustan toimintojen kanssa.

Seinäjoella väylä on jo nykyään keskusta–Hyllykallio-välillä 2+2 -kaistainen eristetty väylä eikä se siten aiheuta muutoksia tilavarausten tai estevaikutuksen suhteen. Merkittävin muutos tapahtuu lisääntyvien meluhaittojen suhteen erityisesti väylän eteläpuolelta välittömästi alkavilla asuin- ja keskusta-alueilla. Niillä elinympäristön laatu heikkenee, mikäli nopeutta väylällä nostetaan nykyisestä 80 km/h:sta. Lisääntyvä melu asettaa myös rajoituksia väylän läheisyyteen sijoittuvalle keskusta-alueen maankäytölle. Väylän sijainti kiinni keskusta-alueessa toisaalta tukee keskustan saavutettavuutta ja kehittämistä, mutta toisaalta se aiheuttaa haittoja keskustan kehittämiselle estevaikutuksen ja meluhaittojen myötä.

Ilmajoen keskustan kohdalla väylän vaatimille eritasoratkaisuille löytyy tilavaraukset yleiskaavasta, edellyttäen, että moottoriväylän järjestelyt mahtuvat nykyisiin tilavarauksiin. Yleiskaavassa keskusta-alue sijoittuu kuitenkin molemmin puolin kt 67:ä, joten moottoriväylä aiheuttaisi merkittävän estevaikutuksen keskustan eri osien välille ja vaikeuttaisi paikallista liikkumista erityisesti kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Lisäksi moottoriväylän myötä lisääntyvä melu asettaa rajoituksia keskustatoimintojen alueiden maankäytölle. Väylän sijoittuminen kiinni keskustaajamaan tukee sen saavutettavuutta ja luo siten edellytyksiä keskustan kehittämiselle. Väylän aiheuttama estevaikutus ja meluhaitat asettavat kuitenkin voimakkaita rajoituksia alueen kehittämiselle erityisesti lähiliikkumisen vaikeutumisen ja elinympäristön laadun heikkenemisen myötä.

Kurikan keskustan osayleiskaavassa moottoriväylän vaatimat tilavaraukset on pääpiirteittäin huomioitu eikä ne aiheuta esteitä alueen maankäytölle. Keskusta sijaitsee kokonaan esitetyn moottoriväylän länsipuolella hieman yli kilometrin päässä siitä, eikä väylä siten aiheuta estettä lähiliikkumiselle taajamassa. Väylän vaikutus keskustaajaman yhdyskuntarakenteeseen riippuu siitä, millaisia toimintoja väylän varteen sijoittuu, ovatko ne saavutettavissa kävelen ja pyöräillen ja kilpailevatko ne keskustan toimintojen kanssa.

Valtaosa esitetyn moottoriväylän varresta on **maaseutualueita**, joiden asutuksen ja elinkeinotoiminnan kannalta moottoriväylä aiheuttaa merkittävän estevaikutuksen. Vaikutus on suuri erityisesti paikalliselle liikenteelle ja maatilojen elinkeinoliikenteelle. Estevaikutusta voidaan lieventää rakentamalla väylälle uutta rinnakkaista tietä, mutta paikallisliikkumisen kannalta ollaan riippuvaisia eritasoliittymien määrästä ja sijainnista. Erityisesti tällä on vaikutusta pyöräilyn ja joukkoliikenteen pysäkkien saavutettavuuden kannalta.

Moottoriväylä rinnakkaisteineen vaatii myös nykyistä väylää huomattavasti enemmän tilaa ja lisääntyvien ajonopeuksien ja kasvavien liikennemäärien myötä lisääntyvä melu heikentää elinympäristön laatua. Erityisesti meluvaikutukset voivat ulottua tasaisella ja aukealla maaseutualueella laajoille alueille. Moottoriväylille ja niiden rinnakkaisväylille tehtävät varaukset vaikuttavat maankäyttöön tien välittömässä läheisyydessä. Tällä voi olla pitkäaikainen vaikutus, koska väylien toteutuminen voi olla ajallisesti hyvin kaukana. Epävarmuus tien sijainnista vaikeuttaa nykyisen tien läheisyydessä olevien kiinteistöjen myyntiä ja kehittämistä.

Johtopäätöksiä voidaan todeta, että moottoriväylille voidaan löytää osittaisia perusteita teollisuuden, logistiikan ja tilaa vievän kaupan maankäytön kehittämisen näkökulmista. Moottoriväylät ovat kuitenkin ristiriidassa erityisesti valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kokonaisuuden ”eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu” sekä maakuntastrategian linjauksen ”yhdyskuntasuunnittelua ohjaavat enistentä painokkaammin ekologisuuden, eheyden ja liikkumistarpeiden vähentämisen tavoitteet” kanssa.

Nopeat yhteydet keskustaajamien välillä voivat periaatteessa edesauttaa keskustaajamien kehitystä parantamalla niiden saavutettavuutta, mutta ne myös lisäävät autoriippuvuutta, heikentävät joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vaikeuttavat paikallista liikkumista sekä heikentävät elinympäristön laatua lähiympäristönsään. Nopeat yhteydet myös mahdollistavat yhdyskuntarakenteen entistä voimakkaamman hajautumisen ja liikkumistarpeen lisääntymisen. Lisäksi mahdollisesti lisääntyvä liikennemelu rajoittaa väylän varren maankäyttöä. Näihin asioihin voidaan osin vaikuttaa kuntien yleis- ja asemakaavoituksella ohjaamalla väylän varteen toimitoja, jotka hyötyvät väylän läheisyydestä, mutta eivät kärsi sen aiheuttamista haitoista.

Keskeistä onkin selvittää, voidaanko samat toivotut vaikutukset aikaansaada väylää muuten parantamalla esimerkiksi nelikaistaisilla osuuksilla ja ohituskaistoilla ilman moottoriväylän haitallisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteen kehitykseen.

4.3.3 Ympäristö

Maakunnan strategiset ja liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sisältävät useita elinympäristön, aluerakenteen ja liikkumisen kestävyyttä tukevia tavoitteita. Vähähiilisen yhteiskunnan edistäminen tunnistetaan läpileikkaavana teemana. Luonnonympäristö, maisema- ja kulttuuriarvot tuodaan esille niin ikään kaikessa toiminnassa huomioitavina arvoina. Etelä-Pohjanmaan tavoitteena on alueiden erityispiirteitä vahvistava, monipuolisia mahdollisuuksia kestävästi hyödyntävä aluerakenne vuonna 2040. Erityispiirteinä maakunnassa on biotalouden kasvu ja uusiutuvien, alueella tuotettujen energialähteiden hyödyntäminen, joka nähdään liikkumistarpeen vähentämisen ohella mahdollisuutena myös liikkumisen päästöjen vähentämisessä.

Moottoriväylillä on vaikutuksia yhdyskuntarakenteen ja kestäväan liikkumisen kautta myös eheän ja vähäpäästöisen yhdyskuntarakenteen muodostumiseen. Moottoriväyliä pitää kytkeytyä alueen kuntien maankäytön suunnitteluun erityisesti kestävyys- ja päästövähennystavoitteiden näkökulmasta.

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen ja vähähiilisen yhteiskunnan tavoittelun kannalta moottoriväyliä myötä liikenteen sujuvoittaminen voi jonkin verran vähentää päästöjä, mutta toisaalta sujuvampi yhteys lisää yksityisautoilun houkuttelevuutta suhteessa joukkoliikenteeseen erityisesti käytävän keskustaajamien välisessä liikenteessä. Merkittävä osa tieosan henkilöautoliikenteestä on seudullista liikennettä. Moottoriväylän imagollinen vaikutus erityisesti seudullisen liikkumisen näkökulmasta on ristiriidassa kestäväan liik-

kumisen ja vähähiilisen yhteiskunnan edistämisen tavoitteiden kanssa. Panostaminen hiilineutraaliin liikenteeseen (mm. biopolttoaineiden hyödyntäminen) voi kuitenkin muuttaa tilannetta.

Ekologisien yhteyksien kannalta moottoriväylien myötä estevaikutukset lisääntyvät. Väylien suunnittelun yhteydessä ekologisten käytävien jatkuvuus on varmistettava.

Melun ja liikenteestä aiheutuvien päästöjen vuoksi tarvittavat suojaetäisyydet kasvavat moottoriväylien myötä. Toisaalta moottoriväylän toteuttamisen yhteydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota riittävään meluntorjuntaan, jolloin voidaan mahdollisesti vähentää meluhaittaa myös nykyisillä melualueilla.

Logististen palveluiden vahvistaminen tukee biotalouden varaan rakentuvan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja tukee uusiutuvien energiamuotojen käytön lisäämistä ja pyrkimystä vähähiiliseen yhteiskuntaan. Biotalous kehittäminen ylläpitää maaseudun elinvoimaa ja palveluita.

Moottoriväylien suunnitteluun ympäristöön liittyvät tekijät aiheuttavat useita reunaehtoja: Ilmajoen Alajoen valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen kohdistuu todennäköisesti haitallisia vaikutuksia Ilmajoen ja Seinäjoen välisellä osuudella ja Joupissa, Lapuan eteläpuolella on useita kivikautisia asuinpaikkoja, jotka sijaitsevat nykyisen väylän läheisyydessä, ja lisäksi tie kulkee jo nykyään merkittävällä tulvariskin alueella.

4.3.4 Yhteenveto

Yhteenvetona liikenteellisten sekä ympäristö- ja maankäyttövaikutusten arvioinnista voidaan todeta, että moottoriväylän vaikutukset ovat sekä positiivisia että negatiivisia. Autoliikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat, mutta vaikutukset mm. joukkoliikenteeseen ja yhdyskuntarakenteeseen ja siten kestävyys- ja päästövähennystavoitteisiin ovat todennäköisesti negatiivisia. Koska tarkempia suunnitelmia esimerkiksi moottoritien toteuttamismahdollisuuksista nykyiselle tielinjaukselle sekä erilaisista vaihtoehtoisista ratkaisuista ei vielä ole tehty, ei ole ollut mahdollista arvioida tarkemmin erilaisten ja erisuuntaisten vaikutusten suuruutta suhteessa toisiinsa. Vaikutusten arviointi tarkentuu seuraavissa suunnitteluvaiheissa moottoriväylän ja sen vaihtoehtojen osalta.

4.4 Joukkoliikenteen laatukäytävät

Kaavakartalla on merkintä joukkoliikenteen laatukäytävä, jolla osoitetaan työ-, opiskelu- ja asiointimatkojen sekä matkailun kannalta tärkeimmän joukkoliikenteen laatukäytävät. Päätieverkolla joukkoliikenteen laatukäytäviä ovat osuudet Seinäjoki-Vaasa, Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava, Lapua-Alajärvi, Seinäjoki-Ähtäri. Päärataverkolla joukkoliikenteen laatukäytäviä ovat osuudet Seinäjoki-Vaasa, Seinäjoki-Tampere, Seinäjoki-Kauhava ja Seinäjoki-Jyväskylä.

Suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa joukkoliikenteen tarpeet huomioon mahdollistamalla eri liikennemuotoja ja -linjoja yhdisteleviä matkaketjuja, ja palvelutasoa tulee laatukäytävillä kehittää joukkoliikenteen saavutettavuutta, pysäkitiheyttä, esteettömyyttä, infrastruktuuria ja vuorotarjontaa kehittämällä.

Pysäkkejä ja infrastruktuuria voidaan kehittää kertainvestointeina kuntien ja ELY-keskusten päätöksillä. Saavutettavuuden ja esteettömyyden kehittäminen voivat liittyä infrastruktuurin lisäksi esimerkiksi kalustoon ja reitteihin, ja kehittäminen monimutkaisempaa prosessina vaatii useiden osapuolten yhteistyötä. Vuorotarjonnan kehittäminen – joka voidaan nähdä tärkeimpänä kehitystoimena, koska muut toimet eivät hyödytä, jos vuorotarjontaa ei ole – taas vaatii tilanteesta riippuen joko kuntien, ELY-keskuksen tai valtion jatkuvaa rahoitusta, tai vaihtoehtoisesti liikennöitsijöiden omia kehittämistoimia. Vuorotarjontaan ei voida vaikuttaa suoraan maakuntakaavan merkinnällä.

Mahdollinen laatukäytävämerkintöjen negatiivinen vaikutus on vähien resurssien kohdistaminen laatukäytävälle, mikä voi merkitä joukkoliikennepalvelujen huononemista nykyisestä tasosta laatukäytävien ulkopuolella.

Positiivisia vaikutuksia joukkoliikenteen laatukäytävillä on palvelujen saavutettavuuteen: laatukäytävät parantavat keskustapalvelujen saavutettavuutta laatukäytävien varsilla asuville, ja laatukäytävien kehittäminen parantaa palvelujen saavutettavuutta joukkoliikenteellä laatukäytävien varrella asuville.

Elinkeinoelämän toimivuuteen ja kilpailutilanteeseen joukkoliikenteen laatukäytävillä ei ole merkittävää vaikutusta, koska joukkoliikenteen käyttö on verraten vähäistä etenkin asiointimatkoilla. Laatukäytävät kuitenkin luovat edellytyksiä työvoiman saatavuuden parantumiselle keskustatoimintojen alueilla.

Yleisesti ottaen joukkoliikenteen laatukäytävät tukevat työ-, opiskelu- ja asiointimatkoja laatukäytävän varrelta keskustoihin ja Seinäjoelle. Ne tukevat autotonta liikkumista laatukäytävän varrella. Näin ne tukevat valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävästä ja joukkoliikennettä edistävästä liikennejärjestelmästä sekä parantavat palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta eri väestöryhmille. Laatukäytävät tukevat myös kestävästä liikkumisesta maakunnan ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla, etenkin jos liityntäliikennettä kehitetään samalla.

4.5 Logistiikka

Etelä-Pohjanmaan teollisuuden ja yritystoiminnan nykyinen rakenne on kuljetusintensiivinen, koska runsaasti kuljetuksia ja varastointia vaativan elintarviketeollisuuden osuus ja merkitys maakunnassa on suuri. Maakunnassa on useiden yritysten omaa tuotantoa ja jakelua palvelevia logistiikkakeskuksia, mutta ei toimivaa, eri toimijoiden käytettävissä olevaa logistiikkakeskusta.

Vaihemaakuntakaavassa osoitetaan kaksi seudullisesti merkittävää, eri liikennemuotoja yhdistävää **logistiikka-alueita**: Ilmajoen Rengonharjulla ja Seinäjoen Roveksessa. Suunnittelumääräyksenä todetaan, että logistiikka-alueelle on varattava riittävä terminaalialue kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia ja varastotoimintoja harjoittavia kuljetusyrityksiä varten siihen liittyvine raideyhteyksineen ja laiturialueineen sekä sujuva pääsy yleiseltä tie- ja rataverkolta. Yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa tulee turvata logistiikka-alueen kehittämisedellytykset. Logistiikka-alueelle saa sijoittaa käyttötarkoitusta tukevia teollisia, hallinnollisia tai koulutukseen liittyviä toimintoja

Kaavassa on myös merkintä **logistiikan kehittämisen vyöhyke**. Tällaiset merkinnät ovat Rengonharjun Roveksen ja Kauhavan entisen lentosotakoulun alueilla. Niiden suunnittelusta määrätään, että yksityis-

kohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa tulee turvata alueiden kehittämisedellytykset multimodaalisina logistiikan kehittämisen vyöhykkeinä. Tavoitteena on alueiden kehittyminen tavaraliikenteen kansainvälisinä raide-, lento- ja tieliikenteen yhteyksinä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee mahdollistaa yhdys- tai sivuradan sijoittuminen alueelle. Logistiikka-alueelle saa sijoittaa teollisia, kaupallisia, hallinnollisia tai koulutukseen liittyviä toimintoja. Yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa tulee turvata logistiikka-alueen kehittämisedellytykset.

Alueen yrityksille järjestetyn kyselyn tulosten mukaan alueelta lähtevien kuljetusten tärkeimmät väylät ovat valtatie 3, 18 ja 19 sekä kantatie 67. Tärkein vientikuljetuksien käyttämä satama on Helsinki. Vaihekaavassa esitetyt logistiikka-alueet ja -vyöhyke sijoittuvat erittäin keskeisesti näihin väyliin nähden. Roveksen alueelta on yhteys myös rautateille.

Asuminen ja toiminnot alueella keskittyvät tulevaisuudessa entistä enemmän kuntakeskuksiin ja erityisesti Seinäjoelle. Tätä taustaa vasten logistiikka-alueiden ja Rengonharjun-Roveksen logistiikan kehittämisen vyöhykkeen sijainnit ovat hyvät. Ne sijaitsevat vuonna 2017 valmistuvan Seinäjoen itäisen ohikulkutien varrella, joka pystyy hyvin ja kaupungille mahdollisimman vähän haittoja aiheuttaen välittämään logistiikka-alueiden synnyttämän raskaan liikenteen. Jakeluliikenteen kannalta yhteydet maakunnan kuntakeskuksiin hoituvat päätieverkkoa pitkin ja tärkein alue, Seinäjoen keskusta, on maantieteellisesti hyvin lähellä.

Roveksen logistiikka-alue sijoittuu Seinäjoen taajama-alueen tuntumaan, mikä helpottaa joukkoliikennepalvelun järjestämistä logistiikka-alueen työntekijöille. Rengonharjun alueella tämä on haastavampaa, koska alue sijaitsee erillään kaupunkirakenteesta.

Ohitustien ansiosta logistiikka-alueiden raskas liikenne ei ohjaudu Seinäjoen keskustaan. Logistiikka-alueet sijaitsevat lähellä seudun väkiluvultaan suurinta aluetta eli Seinäjoen keskustaa, ja toisaalta keskeisesti myös koko maakunnan väestöön sekä kauppa- ja yrityskeskittymiin nähden.

4.6 Uudet ja merkittävästi parannettavat väylät

Vaihemaakuntakaava ei sisällä varsinaisia uusia tieyhteyksiä. Esitetyt uudet tiet ovat nykyisiin teihin liittyviä oikaisuja ja taajama-alueiden kiertoja. Kaavassa on päätieverkolle merkitty myös uusia eritasoliittymiä, joista suuri osa liittyy moottoriväyliin. Edellisten lisäksi parannettavaksi on kaavassa merkitty tiejaksoja niiden tieluokan vaihdellessa valtatieasosta maanteihin.

Ohitustiet parantavat yleistä saavutettavuutta henkilöautolla hieman sekä lisäävät liikenneturvallisuutta liittymän alueella huomattavasti. Tieverkon parantaminen parantaa matka-aikojen ennakoitavuutta. Elinkeinoelämän toimivuuteen ja kilpailukykyyn tieverkon parannukset auttavat lisäämällä matka-aikojen ennakoitavuutta. Alemman tieverkon ylläpito on tärkeää mm. maa- ja metsätalouden kannalta. Parantamistoimenpiteiden vaikutukset elinkeinoelämälle, etenkin niiden kuljetuksille, ovat positiivisia.

Tieverkon parannuksien, ohikulkuteiden ja eritasoliittymien vaikutukset ylläpitomenoihin ovat koko verkon näkökulmasta suhteellisen pieniä.

Vaihemaakuntakaavan tiestön parantamiseen liittyvät merkinnät ovat luonteeltaan periaatteellisia ja niiden laajuus ja sisältö ovat alustavia. Niistä ei ole laadittu tarkkoja hanke- tai toteuttamissuunnitelmia. Edellä esitetyn vuoksi tarkemmat vaikutusten arvioinnit tehdään vasta yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä, kun käytännön ratkaisut suunnitellaan.

4.7 Muut liikenteen merkinnät

Kaavassa on merkintä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-käytävän kehittämisalueesta. Merkinnällä osoitetaan Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-vyöhykkeen kasvualueet, jossa sijaitsevat merkittävimmät asutus-, työpaikka- ja palvelukeskittymät. Alueet rakentuvat yhä tiiviimmäksi tie- ja yritys- sekä asuinalueiden vyöhykkeeksi.

Vaikutukset keskustapalvelujen saavutettavuuteen: Kehittämisalue tukee keskustojen palvelujen kehittämistä, jos uudet asukkaat, työpaikat ja palvelut keskitetään kehittämisalueella oleviin keskustoihin.

Vaikutukset saavutettavuuteen ylipäättään: Asutuksen, työpaikkojen ja palvelujen keskittäminen kehittämisalueelle parantavat saavutettavuutta autolla kehittämisalueella. Jos kehittämisalue heikentää palvelujen ulkopuolella, heikentyy saavutettavuus näillä alueilla. Myös saavutettavuutta joukkoliikenteellä voidaan kehittämisalueella parantaa, kun huomioidaan joukkoliikenteen reitit ja pysäkit suunnittelussa. Saavutettavuutta joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä voidaan edistää pitämällä kehittämisalueen yhdyskuntarakenne tiiviinä: sijoittamalla kasvu nykyisille taajama-alueille tai niiden jatkoksi niin, että etäisyydet pysyvät kohtuullisina ja kevyen liikenteen matkat ovat mahdollisia, ja joukkoliikenneyhteyksien varten.

5. KAAVAN YHTEISVAIKUTUKSET

Keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen on vaikutuksia kaupan merkinnöillä, kustamerkinnöillä sekä liikenteen merkinnöillä. Kaupan merkintöjä ovat seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt, kaupalliset vyöhykkeet sekä matkailua palvelevat vähittäiskaupan suuryksiköt.

Suurimmalla osalla kaupan merkinnöistä ei haitallisia vaikutuksia keskustapalveluihin ja niiden kehittämiseen. Kaupan merkinnät sijoittuvat pääosin lähelle olemassa olevaa keskustaa. Alueille on mahdollista sijoittaa sellaista kauppaa, joka ei vaikuta keskustaan ja keskustapalveluiden mitoitus alueilla jää pienemmäksi kuin keskustatarjonta. Mitoitukset vastaavat kaupan palveluverkkoselvityksessä laskettuja liiketilan lisätarpeita.

5.1 Keskusta-alueiden kaupalliset palvelut ja niiden kehittäminen

Lapulla ja Kurikassa merkinnät mahdollistavat hypermarketin tai kauppakeskuksen sijoittumisen alueelle. Päivittäistavarakaupan suuryksiköllä tai kauppakeskuksella keskusta-alueen ulkopuolella voi olla haitallisia vaikutuksia Lapuan ja Kurikan keskustojen kehittämiseen.

Tuurin kaupan keskus hidastaa Alavuden keskusta-alueen kaupallisten palveluiden kehittämistä. Vaikutukset ovat kuitenkin pääosin toteutuneet jo olemassa olevan keskuksen kautta. Kaupan kehitystä tapahtuu Tuurista huolimatta myös keskustassa.

Power Parkin kaupan kasvulla ei ole merkittäviä vaikutuksia Alahärmän keskustapalveluihin, jos alueelle sijoittuu pääosin matkailua palvelevaa toimintaa. Riski keskustapalvelujen toimintaedellytysten heikkenemiseen on, jos Power Parkin alueelle sijoittuu paikallispalveluita.

Kustamerkinnät tukevat kaupan sisältövaatimuksia ja mahdollistavat keskustojen kehittämisen sekä vähittäiskaupan sijoittumisen keskusta-alueelle. Maakunnassa on usealla seudulla keskustojen mitoitus kohtalaisen alhainen verrattuna liiketilan lisätarpeeseen. Riskinä on, että kysyntää keskustassa on suuremmalle määrälle vähittäiskaupan suuryksiköitä, kuin mitä keskustan mitoitus mahdollistaa. Tällöin maakuntakaava rajoittaa keskustojen kehittämistä, ja vähittäiskaupan suuryksiköt saattavat hakeutua keskustojen ulkopuolelle. Mitoitusta voisi harkita nostettavan ainakin Alavudella ja Ähtärissä, Kauhajoella sekä mahdollisesti myös Alajärvellä.

Eskoon alakeskuksen osalta riskinä on koko mitoituksen toteutuminen keskustahakuisena kauppakeskukseksi, mikä kilpailee Seinäjoen ydinkeskustan kanssa ja heikentää ydinkeskustan keskustapalvelujen kehittämistä.

Moottoriväylät voivat haitata Lapuan ja Ilmajoen (ehkä myös Kurikan ja Kauhavan) keskusta-alueiden kehittymistä, jos nopea ja sujuva yhteys henkilöautolla Seinäjoelle houkuttelee asioimaan Seinäjoella oman keskuksen sijaan.

5.2 Palvelujen saavutettavuus

Moottoriväylät ja parannettavat tiet parantavat palvelujen saavutettavuutta henkilöautolla. Keskustojen kehittäminen parantaa erityisesti keskustapalvelujen saavutettavuutta. Toisaalta jos Seinäjoen parempi saavutettavuus houkuttelee matkoja Seinäjoelle ja siten heikentää muiden keskustojen palveluja, keskustapalvelujen saavutettavuus muualla kuin Seinäjoella heikkenee kaikilla välineillä.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta ratkaiseva merkitys saavutettavuuteen on sillä, millaista kauppaa kohteisiin tulee. Jos yksiköt korvaavat keskustassa sijaitsevia palveluja, ja keskustan palvelut huononevat (esim. kauppakeskus), vaikutukset saavutettavuuteen etenkin joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä ovat negatiivisia. Jos taas keskustan ulkopuolelle tuodaan täydentäviä palveluja, ja perusteena keskustan ulkopuolelle sijoittumiselle on se, ettei kyseinen kauppa voi toimia keskustassa, vaikutukset saavutettavuuteen ovat positiivisia. Vaihtoehtona olisi palvelun hakeminen kauempaa. Toisaalta lähempänä sijaitsevassa kohteessa saatetaan käydä useammin kuin kauempana sijaitsevassa kohteessa, mikä voi syödä osan hyödystä.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä on Etelä-Pohjanmaalla ylipäättään varsin huono, eikä pienehköjen vähittäiskaupan suuryksikköjen sijoittuminen juurikaan vaikuta joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin.

Eskoon vähittäiskaupan suuryksikön sijainti Seinäjoen uuden ohitustien varressa tekee kohteesta henkilöautolla helposti saavutettavan kauempaa tuleville. Sen sijaan paikallisille sen saavutettavuus ohitustien eteläpuolella on huono. *Seinäjoen keskustatoimintojen alueen ulkopuolisella kaupallisella vyöhykkeellä* (km1) palvelujen saavutettavuus tukeutuu ensisijaisesti henkilöauton käyttöön, koska suurella ja hajanaisella alueella joukkoliikennettä ja kevyen liikenteen yhteyksiä on vaikea järjestää houkuttelevasti. Suurin osa mitoitetusta liiketilasta on kuitenkin jo olemassa. Uuden liiketilan vaikutukset riippuvat sen tyypistä ja yhteyksien tarkemmasta suunnittelusta.

Matkailua palveleviin kohteisiin tullaan pääosin kauempaa, ja lähinnä henkilöautolla ja tilausbusseilla, eikä niiden saavutettavuus kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä ole niin merkittävä tekijä kuin vastaavien kohteiden, jotka palvelevat paikallista väestöä. Niin kauan kuin matkailua palvelevat kohteet eivät korvaa paikallisia palveluja, ne eivät haittaa paikallisten asukkaiden pääsyä palveluihin kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä, vaikka eivät toisaalta parantaisikaan.

5.2.1 Saavutettavuus henkilöautolla

Moottoriväylät ja parannettavat tiet parantavat saavutettavuutta henkilöautolla. *Keskustojen ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden* saavutettavuus henkilöautolla on hyvä. Ne sijaitsevat kaikki pääteiden varilla muutaman kilometrin etäisyydellä kuntakeskuksesta. Jos kohteeseen suuntautuu asiointimatkoja, jotka muuten suuntautuisivat kauemmas, liikennesuorite ja siten liikenteen haitalliset vaikutukset vähenevät.

5.2.2 Saavutettavuus joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen

Palvelujen saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevytliikenteellä on paras, kun palvelut ovat sijoittuneet keskustoihin. *Keskustojen kehittäminen* parantaa palvelujen saavutettavuutta joukkoliikenteellä ja kevytliikenteellä. Keskustatoimintojen alueella mahdollisuudet saavuttaa palveluja kävellen, kun alueelle on kerran saapunut millä tahansa välineellä, ovat yleensä paremmat kuin muun tyyppisillä alueilla.

Pienissä kunnissa muualla kuin keskustassa sijaitsevat palvelut on yleensä hankala saavuttaa joukkoliikenteellä, ellei palvelu sattumalta sijaitse joukkoliikenteen reitin varrella. Myös asiointiliikenteellä, jos sellaista on, pääsee yleensä juuri keskustan palveluihin. Tosin linja-autoasemat ovat viime aikoina siirtyneet pois keskustoista joissakin kunnissa (esim. Alajärvi).

Keskustojen ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden saavutettavuus kevyellä liikenteellä on yleisesti ottaen huonompi kuin keskustassa sijaitsevilla kohteilla, koska väestö on keskimäärin keskittynyt lähemmäksi keskustoja. Toisaalta saavutettavuus on kuitenkin parempi kuin kokonaan toisessa kunnassa sijaitsevien liikkeiden ja palvelujen saavutettavuus. Niillä asukkailla, jotka asuvat lähempänä keskustan ulkopuolista suuryksikköä kuin keskustaa, saavutettavuus paranee kun palvelut ovat lähempänä heitä. Kohteiden tarkemmassa suunnittelussa on erityisesti huomioitava kevyen liikenteen reitit, jotta saapuminen kohteisiin kävellen ja pyörällä on helppoa ja houkuttelevaa, eikä edellytä vaarallisia, vaaralliseksi koettuja tai kierteleviä reittejä.

Keskustojen ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden, myös matkailua palvelevien, sijainti pääteiden varrella tekee niiden saavuttamisen joukkoliikenteellä mahdolliseksi. Käytännössä joukkoliikenteellä saapuminen on hankalaa, ellei joukkoliikennettä ole otettu erityisesti huomioon suunnitteluvaiheessa (yhteydet lähimmältä pysäkiltä kohteeseen). Samoin joukkoliikenteen reittien ja vuorojen pitää sopia kohteessa asiointiin. Joukkoliikenteen käyttö asiointimatkoilla on joka tapauksessa suhteellisen vähäistä maakunnan alueella, koska nykyisin vuoromäärät ovat varsin pieniä. *Keskustojen kehittäminen* parantaa palvelujen saavutettavuutta joukkoliikenteellä enemmän kuin erillisten kohteiden rakentaminen.

Joukkoliikenteen laatukäytävät parantavat palvelujen saavutettavuutta joukkoliikenteellä, jos laatukäytävän toteutuminen tarkoittaa merkittävää parannusta nykytilanteeseen verrattuna. Toisaalta *moottoriväylät* voivat vaikuttaa joukkoliikennesaavutavuuteen negatiivisesti, koska moottoriväylällä voi pysäkkejä olla vain kohdissa, joissa on eritasoliittymä tai muu erityisjärjestely.

5.2.3 Asiointimatkojen suuntautuminen

Moottoriväylät ja parannukset väleillä Koskenkorva-Ilmajoki ja Lapua-Kauhava-Alahärmä lyhentävät ajoaikaa Seinäjoelle ja lisäävät Seinäjoen houkuttelevuutta asiointikohteena. Ne voivat siten houkutella asiointimatkoja Seinäjoelle sen sijaan että ne suuntautuisivat lähemmäs. Tämä voi haitata pienempien taajamien palveluja ja lisätä liikennesuoritetta, kun matkat suuntautuvat kauemmas.

Keskustojen ja vähittäiskaupan suuryksikköalueiden kasvu lisää asiointimatkoja keskustaan tai alueelle, jossa kauppa kasvaa. Väestön kasvaessa asiointimatkojen määrässä on myös aitoa kasvua, mutta suurin osa matkoista on siirtymää muista kohteista, jolloin liikennesuorite voi joko kasvaa tai vähentyä sen mukaan, onko uusi kohde lähempänä vai kauempana kuin vanha. Jos uusi kohde on merkittävästi lähempänä kuin vanha, voi matkoja myös siirtyä henkilöautosta kevyeen liikenteeseen.

Keskustojen ja vähittäiskaupan suuryksikköalueiden (km-kohdemerkinnät) kehittäminen seutukeskuksissa voi siis vähentää matkoja Seinäjoelle, jos omasta kunnasta tai omalta seudulla saa riittävästi palveluja. Toisaalta asiointimatkat Seinäjoelle voivat kasvaa, kun Seinäjoen keskusta monipuolistuu ja Kivisaari-Roves-alue kasvaa.

Eskoon keskustatoimintojen alakeskus ja seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö lisäävät henkilöautolla tapahtuvaa liikkumista Seinäjoella, mikäli alueelle sijoittuu hyvin monipuolista seututasoista kauppaa.

Lapuan ja Kurikan osalta asiointia voi siirtyä pois keskustasta, jos päivittäistavarakauppaa sijoittuu keskustan ulkopuolelle. Haja-asutusalueiden asiointimatkat voivat tällöin lyhentyä, jos kaupan alue sijaitsee lähempänä kuin keskusta. Toisaalta jos uusi päivittäistavarakauppa houkuttelee autoilevia asukkaita myös keskustasta, heidän matkansa pitenevät.

Tuurin kaupan kasvu vähentää asiointimatkoja Seinäjoelle, mikä vähentää autoliikenteen suoritetta siltä osin, kun asiakkaalla on lyhyempi matka Tuuriin. Tuurin kasvu lisää asiointimatkoja Tuuriin maakunnan alueen ulkopuolelta, mikä kasvattaa autoliikenteen suoritetta. Paikallisesti autoliikenne Tuurissa kasvaa asiakasmäärän kasvaessa, mikä voi paikallisesti aiheuttaa ruuhkia ja huonontaa viihtyvyyttä.

5.3 Elinkeinoelämän toimivuus ja kilpailutilanne

Elinkeinoelämän ja kaupan toimivuuteen ja kilpailutilanteeseen vaikuttavat keskustojen ja kaupan merkinnät sekä kaavan kaupan mitoitus ja osaltaan myös liikennemerkinnot.

Maakuntakaavaan osoitetut vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnät tuovat vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja sellaisille kaupan yksiköille, joiden sijoittuminen keskustaan on hankalaa. Matkailua palvelevat vähittäiskaupan suuryksiköt tarjoavat kaupalle mahdollisuuksia hyödyntää matkailuvirtojen ostovoimaa.

Keskustojen merkinnät mahdollistavat vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen keskustaan. Keskusta-alueiden tulkinnat mahdollisimman laajoina edistävät elinkeinoelämän toimivuutta ja kilpailua. Seinäjoen mitoittamatta jättäminen tukee monipuolisen palvelurakenteen muodostumista ja edistää elinkeinoelämän toimivuutta ja kilpailua.

Keskustojen ja kaupan merkintöjen mitoitus mahdollistaa alueille uutta liiketoimintaa ja nykyisten toimijoiden kanssa kilpailevaa toimintaa. Seinäjoen alueella etenkin Eskoon alueen kehittäminen koettiin ongelmalliseksi kaavan elinaikana. Tuurin aluetta elinkeinojen näkökulmasta kaava ei tarjoa riittäviä kehittymismahdollisuuksia. Elinkeinotoimijat osin pelkäävät, että liian tiukalla mitoituksella voi olla elinkeinotoimintaa ja kilpailua rajoittava vaikutus.

Kilpailutilanne Tuurin ja paikallisten keskustojen välillä ei ole tasapainossa. Kaavassa osoitetut Alavuden ja Ähtärin keskustojen mitoitus mahdollistavat selvästi Tuuria rajoitetumpaa kaupan kehittämistä. Maakunnan matkailullisen vetovoiman kehittämisen osalta tulee kuitenkin myös Tuurissa olla mahdollisuuksia kehittää kaupan toimintaa, minkä maakuntakaava mahdollistaa. Näin ollen Alavuden ja Ähtärin mitoituksia olisi hyvä tarkistaa kaavan ehdotusvaiheessa.

Yleisesti kaupan mitoitus maakuntakaavaluonnoksessa jää selvästi alle maakuntakaavan liiketilatarpeen. Kaavassa ei ole ylimitoitusta, joka toisi kaavaan kaupan tarvitsemää joustavuutta. Kaupan kehittämisen lähtökohdista kaavassa tulisi olla riittävästi vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja, jotta kauppa pystyy kehittämään konseptiaan ja vastaamaan kiristyvään kilpailuun. Yleisesti keskustojen mitoitus voisi olla maakun-

takaavaluonnokseen osoitettuja mitoituksia suurempia. Tällä varmistettaisiin, että kaupalla olisi riittävästi sijaintipaikkoja maakunnan alueella.

Moottoriväylät ja parannukset väleillä Koskenkorva-Ilmajoki ja Lapua-Kauhava-Alahärmä nopeuttavat matka-aikoja ja parantavat kuljetusten matka-aikojen ennakoitavuutta. Siten vaikutukset elinkeinoelämälle ovat positiivisia.

Joukkoliikenteen käyttö on sen verran vähäistä etenkin asiointimatkoilla, että joukkoliikenteen laatukäytävillä tuskin on merkittävää vaikutusta kauppaan ja kilpailutilanteeseen. Joukkoliikenteen laatukäytävät luovat kuitenkin edellytyksiä työvoiman saatavuuden parantumiselle keskustatoimintojen alueilla, mikä parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

5.4 Maisema ja rakennettu ympäristö

5.4.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet painottavat valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen säilymistä. Tavoitteiden mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät ja yhtenäiset luonnonalueet. Ilman erityisiä perusteita ei hyviä ja yhtenäisiä peltoalueita tule ottaa taajamatoimintojen käyttöön eikä hyviä ja laajoja metsätalousalueita pirstoa muulla maankäytöllä.

5.4.2 Vaikutukset

Vaihemaakuntakaavan vaikutukset maisemaan ja rakennettuun ympäristöön syntyvät uusista tai parannettavista teistä sekä kaupan ja muiden keskustatoimintojen toimitiloista.

Teiden rakentamisesta tai parantamisesta johtuen Ilmajoen Alajoen valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen kohdistuu todennäköisesti haitallisia vaikutuksia Ilmajoen ja Seinäjoen välisellä osuudella. Joupissa, Lapuan eteläpuolella on useita kivikautisia asuinpaikkoja, jotka sijaitsevat nykyisen väylän läheisyydessä, ja lisäksi tie kulkee jo nykyään merkittävällä tulvariskin alueella.

Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-käytävän kehittämisalue ja uudet valtatie voivat aiheuttaa suoria kielteisiä vaikutuksia luonnonsuojeluohjelma-alueisiin, luonnonsuojelualueisiin ja Natura2000-kohteisiin erityisesti Seinäjoen ja Ilmajoen välisellä osuudella. Valtateiden ja sen kehittämisalueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, etteivät suunnitteluratkaisut haittaa näiden alueiden ja kohteiden säilymistä.

Kaupallisilla vyöhykkeillä (km1 ja km2) ei ole otettu kantaa maakunnallisten tai valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen huomioimiseen.

Keskustatoimintojen sekä kaupan kohdemerkinnät tukevat maakunnallisesti ja valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristön arvojen säilymismahdollisuuksia.

Moottoritie eritasoliittymineen muovaa voimakkaasti maaseudun maisemakuvaa ja saattaa aiheuttaa paikallisesti merkittäviä kielteisiä maisemavaikutuksia.

Nykyisen rakenteen ulkopuolelle sijoittuvilla seudullisesti merkittävillä vähittäiskaupan suuryksiköillä on paikallisia maisemavaikutuksia. Vaikutusten merkittävyys riippuu yksityiskohtaisista suunnitteluratkaisuista. Merkinnoilla ei kuitenkaan ole suoraa vaikutusta kulttuurin tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeisiin alueisiin (Maakuntakaava 2005).

5.5 Elinympäristön laatu

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan alueidenkäytön suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ennalta ehkäisemiseen ja olemassa olevien haittojen poistamiseen. Olemassa olevat tai odotettavissa olevat ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot tunnistetaan ja niiden vaikutuksia ehkäistään. Alueidenkäytössä luodaan edellytykset ilmastomuutokseen sopeutumiselle.

Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueilla varmistetaan alueidenkäytölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle sekä hyvälle elinympäristölle.

5.5.1 Vaikutukset

Uudet moottori- ja valtatie sekä nykyisten parantaminen nopean ajoneuvoliikenteen ehdoilla lisäävät teiden estevaikutusta sekä aiheuttavat paikallisesti kielteisiä vaikutuksia maisemaan. Moottoriteiden kielteinen vaikutus on tässä suhteessa merkittävä, koska moottoritiet edellyttävät jatkuvaa rinnakkaistieverkkoa.

Tieverkon kehittämistoimet osin parantavat ja osin heikentävät joukkoliikenteen edellytyksiä taajamien välisessä liikenteessä (ks. 4.3 Moottoriväylät ja 4.4 Joukkoliikenteen laatuikäytävät). Keskustojen ohitustiet vähentävät läpikulkuliikennettä ja parantavat keskustojen viihtyisyyttä, turvallisuutta sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.

Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen pääsääntöisesti keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle tukee autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta. Ensisijaisesti henkilöauton käyttöön tukeutuva kaupallisten palvelujen rakenne lisää liikenteen ympäristöhaittoja, erityisesti melua teillä, joilla ei ole meluntorjuntarakenteita. Toisaalta uuden tien tai nykyisen tien parantamisen yhteydessä ympäristönsuojelulain perusteella toteutettavat meluntorjuntaratkaisut vähentävät paikallisesti liikenteen meluhaittoja.

Keskustatoimintojen alueet ja kohdamerkinnot tukevat joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä sekä kävelyä ja pyöräilyä ensisijaisena kulkumuotona. Kaupan suuryksiköiden sijoittumisperiaatteet eivät tue valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden periaatetta, jonka mukaan palvelujen ja työpaikkojen tulisi olla ”hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen”.

Merkitykseltään seudullisista vähittäiskaupan suuryksiköistä Alahärmän, Alajärven ja Eskoon merkinnät eivät sijaitse joukkoliikenteen laatukäytävillä (vrt. VAT "Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle").

Elinympäristön laatua on käsitelty palvelujen saavutettavuuden näkökulmasta myös edellä luvussa 5.2. Yhdyskuntarakenteen näkökulmasta vaikutuksia käsitellään luvussa 5.7.

Kauhavalla lentokentän melualue ulottuu Kauhavan taajamaan ja keskusta-alueelle ja vaikeuttaa keskustan kehittämistä. Melualue on Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2005:n mukainen. Melualueen määrittely vaihemaakuntakaavassa ei perustu lentopaikan nykyiseen eikä tiedossa olevaan käyttöön. Suunnittelumääräyksen mukaan "alueelle ei tule suunnitella sijoitettavaksi rakennuksia tai toimintoja, jotka ovat herkkiä meluhaitoille (alueen melutaso vähintään 55 dB). Yleis- ja asemakaavoituksessa ja rakennussuunnittelussa tulee ottaa huomioon valtioneuvoston antamien melutason ohjearvojen vaatimukset."

5.6 Alue- ja yhdyskuntarakenne

5.6.1 Aluerakenne (maakunnan sisäinen rakenne)

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan "alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävää hyödyntämistä. Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin."

Aluerakennetta koskevien erityistavoitteiden mukaan "maakunnan suunnittelussa yhteistyössä maakuntien liittojen kesken on selvitettävä ne alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja muuhun alueidenkäyttöön liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään ylimaakunnallisten kehittämisvyöhykkeiden muodostamista ja niiden kehittämisedellytyksiä."

Vaikutukset

Luvussa 3.3 on arvioitu, että keskustatoimintojen alueiden verkko mahdollistaa asutukseen pohjautuvan tasapainoisen palveluverkon muodostumisen maakuntaan. Merkintöjä on kaikissa niissä keskustoissa, joilla on edellytyksiä seututasoisten palvelujen kehittämiseksi.

Vaihemaakuntakaava II vahvistaa Seinäjoen asemaa maakunnan kaupallisen keskuksena. Kuten luvussa 3.2. on todettu, Seinäjoen keskusta on maakunnan pääkeskus, ja se on laajan vaikutusalueen asioimis- ja työpaikkakeskittymä. Se vetää asiakkaita myös pienemmistä naapurikunnista, joissa kauppaa sekä myös asukkaita on vähemmän. Kaava ei osoita Seinäjoen keskustatoimintojen alueella vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäiskerrosalaa. Kaavan vaikutukset ovat tässä suhteessa myönteisiä edellyttäen, että kaupallisten palvelujen laajeneminen tapahtuu tasapainoisesti myös pienemmissä keskuksissa. Luvussa 3.2 on myös todet-

tu, että pienempien keskusten kehitys tapahtuu pienimuotoisemmin oman lähialueen väestön pohjalta, mutta joka tapauksessa näistä pienemmistä keskuksista siirtyy ostovoimaa maakuntakeskukseen.

Edellä luvussa 1.4 on viitattu myös kaupan mitoituksen epävarmuustekijöihin todeten, että laskennallinen tarve on vain teoreettinen arvio tulevaisuudessa tarvittavasta liiketilan lisätarpeesta. Tulokseen vaikuttaa usea muuttuja, mm. väestön kehitys, väestön sijoittuminen, ostovoiman kasvu sekä myyntitehokkuus. On siis epävarmaa, onko kaikilla kuntakeskusten yhteyteen sijoittuvilla, merkitykseltään seudullisilla vähittäiskaupan suuryksiköillä toteutumisedellytyksiä ainakaan kaavan sallimassa laajuudessa. Tässäkin tilanteessa Seinäjoen suhteellinen asema maakunnan kaupallisena keskuksena vahvistuu.

Tuurin merkitykseltään vähintään seudullisen matkailua palvelevan vähittäiskaupan suuryksikön mitoitus on huomattavan suuri erityisesti suhteessa Alavuden keskustan mitoitukseen. Luvussa 2.3 on arvioitu, että suhteessa liiketilan lisätarpeeseen koko Etelä-Pohjanmaalla Tuurin mitoitus on kohtuullinen, mutta Etelä-Pohjanmaalla on kuitenkin merkittävästi muitakin kaupan kehittämiskohteita, samoin on myös maakunnan ulkopuolella.

Liikennemerkitöjen vaikutukset aluerakenteeseen ovat suhteellisen vähäiset. Luvussa 4.3 on todettu, että moottoriväylän myönteiset vaikutukset kuljetusten sujuvuuteen ja häiriöttömyyteen tukevat maankäytön kehittämistä erityisesti Nurmo – Lapua -välillä, mutta myös muiden kuntien alueella. Näin moottoriväylän merkintä vahvistaa Seinäjoen seudun asemaa maakunnan painopisteenä.

5.6.2 Yhdyskuntarakenne (merkittävät paikalliset vaikutukset)

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Yleistavoitteiden mukaan yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan. Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikennedyhteyksien äärelle.

Yhdyskuntarakennetta koskevien erityistavoitteiden mukaan maakuntakaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Kaupunkiseuduilla on myös varmistettava palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvítettävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.

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

Vaikutukset

Vaihemaakuntakaavan II merkintöjen vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen määrittyvät toisaalta kaupan suuryksiköiden ja toisaalta liikenneverkon merkintöjen kautta. Merkinnät yhdessä vaikuttavat palvelujen sijoittumiseen, kaupan rakenteeseen, asumisen sijoittumiseen, (muiden kuin palvelujen) työpaikkojen sijoittumiseen ja sitä kautta toimintojen välisiin suhteisiin, jotka puolestaan heijastuvat liikkumiseen (liikkumisen kohteet ja kulkumuodot).

Keskustatoimintojen alueiden merkinnät tukevat monipuolisten liikkumisketjujen toteutumista. Keskustatoimintojen aluevaraukset kuitenkin pääsääntöisesti toteavat nykyisen tilanteen, mutta eivät ohjaa vastavalla tavalla yhdyskuntarakenteen kehitystä.

Yhdyskuntarakenteen eheyttämisen sekä kestävien liikkumismuotojen edistämisen tavoitteiden näkökulmasta suurimman riskin muodostavat keskustojen reuna-alueille tai niiden ulkopuolelle sijoittuvat seudullisesti merkittävät kaupan suuryksiköt. Yhdessä korkeatasoisemmista tieyhteyksistä johtuvan paremman saavutettavuuden kanssa ne tukevat autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta. Kun joukkoliikenteen osuus on koko maakunnan alueella vähäinen, eikä sen oleelliseen kasvattamiseen ole edellytyksiä maakuntakaavan keinoin, maakuntakaavan mahdollisuudet ovat kävelyn ja pyöräilyn tukemisessa. Se puolestaan edellyttää tiivistä yhdyskuntarakennetta, jossa matkat ovat niin lyhyitä, että kävely tai pyöräily olisi luontevasti ensisijainen kulkumuoto.

Moottoriväylien vaikutuksesta yhdyskuntarakenteeseen on luvussa 4.3. todettu, että nopeat yhteydet keskustaaajien välillä voivat periaatteessa edesauttaa keskustaaajien kehitystä parantamalla niiden saavutettavuutta, mutta ne myös lisäävät autoriippuvuutta, heikentävät joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vaikeuttavat paikallista liikkumista sekä heikentävät elinympäristön laatua lähiympäristössään. Nopeat yhteydet myös mahdollistavat yhdyskuntarakenteen entistä voimakkaamman hajautumisen ja liikkumistarpeen lisääntymisen.

Moottoriväylän vaikutus keskustaaajan yhdyskuntarakenteeseen riippuu siitä, millaisia toimintoja väylän varteen sijoittuu, ovatko ne saavutettavissa kävelen ja pyöräillen, ja kilpailevatko ne keskustan toimintojen kanssa. Moottoriväylät eivät välittömästi juuri vaikuta palvelujen saavutettavuuteen kevyellä liikenteellä, koska moottoriväylät kulkevat pääosin taajaman ulkopuolella, ja Seinäjoella taajamassa on jo nyt eritasoliitymiä. Mahdollinen moottoriväylistä aiheutuva keskustapalvelujen heikentyminen muualla kuin Seinäjoella huonontaisi kuitenkin epäsuorana vaikutuksena palvelujen saavutettavuutta joukkoliikenteellä, kävelleen ja pyörällä. Tämä puolestaan vahvistaa keskustojen reunoilla sijaitsevien kaupan suuryksiköiden asemaa ja edelleen autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta.

Uudet tielinjaukset parantavat maakunnan sisäisiä yhteyksiä ja nopeuttavat liikennettä, mutta toisaalta myös luovat edellytyksiä keskusta-alueiden hajautumiselle. Esimerkiksi Kurikassa ja Lapualla uudet moottoritiet ohittavat keskustat, mikä voi näivettää keskustan palveluita. Myös Alavudella uusi valtatie kiertää Töysän taajama-alueen.

Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava -käytävän kehittämisalue tukee pääsääntöisesti keskeisten alueiden kehittämistä sekä yhdyskuntarakennetta, joka ei lisää liikkumistarvetta. Kehittämisalue-merkintä ei kuitenkin ota huomioon kaikkia keskusta-alueita eikä myöskään tue raideliikenteen kehittämistä.

Matkailua palvelevat vähittäiskaupan suuryksiköt tukevat maakunnan kilpailukykyä ja maakunnan kehittämisalueen ulkopuolisten alueiden työllisyyttä ja elinkeinoja, mutta toisaalta nykyisestä rakenteesta erillään sijaitsevana hajauttavat yhdyskuntarakennetta ja lisäävät liikkumistarpeita. Erityisesti Tuurin sijainti erillään Alavuden keskusta-alueesta heikentää keskustan vetovoimaa.

Seinäjokea koskevat merkinnät

Seinäjoen laaja kaupallinen vyöhyke (km¹) sallii vähittäiskaupan suuryksiköt keskustatoimintojen ulkopuolisella alueella. Suunnittelumääräyksen mukaan suuryksiköiden mitoitus ja tarkempi sijoittuminen on suunniteltava siten, ettei niillä ole yksin tai yhdessä muiden hankkeiden kanssa merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittymiseen. Lisäksi suunnittelumääräyksen mukaan suuryksiköiden ajoitus tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa sitoa muun taajamarakenteen ja liikennejärjestelmien toteuttamiseen. Merkintä tukee yhdyskuntarakenteen tasapainoista kehittymistä. Tästä huolimatta riskinä on, että merkintä yhdessä Eskoon merkitykseltään seudullisen kaupan suuryksikön merkinnän kanssa luo edellytykset palvelujen hajautumiselle ja Seinäjoen keskustan näivettymiselle.

Seinäjoen Eskoon vähittäiskaupan suuryksiköiden alue (enintään 10.000 km²) päivittäistavarakauppoineen yhdessä itäisen vähittäiskaupan suuryksiköiden vyöhykkeen (Kivisaari-Roves enintään 150.000 km²) kanssa ei tue nykyistä yhdyskuntarakennetta ja heikentää Seinäjoen keskustan vetovoimaa. Merkinnät vahvistavat autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta.

Luvussa 3.4 on todettu, että mikäli Eskoon alakeskus rakentuu enimmäismitoituksen mukaisena, siitä muodostuu Seinäjoen keskustan kanssa kilpaileva kaupan keskus. Lähialueen asutus ei kasva niin paljon, että se kokonaisuudessaan mahdollistasi mitoituksen mukaisen kaupan keskuksen, vaan ostovoimaa alueelle tarvitaan merkittävästi lähialueen ulkopuolelta. Mikäli Eskoon alueelle sijoittuu enimmäismitoituksen suuruinen keskustanhakuisen erikoiskaupan kauppakeskus, Seinäjoen keskustan kehittäminen todennäköisesti hidastuu.

Seinäjoen Eskoon alueen keskustatoimintojen alakeskuksen (ca) suunnitteluperiaatteen mukaan kyse on alakeskuksesta, joka täydentää keskustatoimintojen alueiden muodostamaa palvelurakennetta. Alakeskuksessa on asutuksen lisäksi palveluihin, hallintoon ja kauppaan liittyviä toimintoja. Suunnittelumääräyksen mukaan alakeskuksen alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä ja turvallisista kevyen liikenteen yhteyksistä. Alakeskuksen sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että alueesta muodostuu toiminnallisesti eheä keskustahakuisiin toimintoihin painottuva kokonaisuus.

Vaihemaakuntakaavan merkinnät yhdessä voimassa olevan eteläisen Seinäjoen laajentumisalueiden ja Itä-väylän osayleiskaavan 2025 kanssa muodostavat ongelmallisen kokonaisuuden. Osayleiskaavan selostuksessa (7.4.2009) todetaan, että ”suunnittelualueelle on mahdollista toteuttaa noin 18 000 uuden asukkaan asuntoalueet. Vaikka yleiskaavan asumisen aluevaraukset kattaisivat kokonaisuudessaan toteutuessaan vuoteen 2025 kaavaillun väestölisäyksen ja pääosan lisämaatarpeesta, on näistä rajoitteista johtuen mahdollista toteuttaa noin 9 000 – 10 000 asukkaan alueet tavoitevuoteen mennessä. Todennäköistä kuitenkin on, että osa asuntorakentamisesta suuntautuu myös muihin kaupunginosiin, koska kaikki alueet eivät ole kaupungin omistuksessa ja kaupunki on hankkinut laajoja alueita omistukseensa esim. Tanelinrannasta. Osa yleiskaavan asuntoaluevarauksista toteutunee siis todennäköisesti vasta ohjevuoden (2025) jälkeen. Eskoon

liittymän lähelle kaavassa osoitetut asuinalueet toteutuvat todennäköisesti vasta vuosina 2020–2030. Mahdollinen hypermarket voisi toteutua samoihin aikoihin asukasmäärän kasvaessa lähialueella. Positiivisen talouskehityksen jatkuessa hypermarketin toteutus voisi tulla ajankohtaiseksi jo hieman tätä ennen. Kaupan palveluiden toteutuminen etupainotteisesti lisäisi eteläisten asuinalueiden houkuttelevuutta ja saattaisi nopeuttaa niiden toteutumista.”

Osayleiskaavan asumiseen tarkoitettut alueet on varattu suurelta osin pientaloasumiseen (erillis- tai rivitaloille). Maankäytön rakenne on sellainen, että asuinalueet muodostava luontevan jatkumon keskustalähtöiselle kaupungin laajentumiselle, eikä se näin ollen vastaa vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräystä, jonka mukaan alakeskuksen tulee olla sijainniltaan ja laajuudeltaan sellainen, että *alueesta muodostuu toiminnallisesti eheä keskustahakuisiin toimintoihin painottuva kokonaisuus*. Toiminnallisesti eheän kokonaisuuden toteuttamista vaikeuttaa myös asumisen että kaupallisten huomattavan suuri mitoitus, mikä johtaa väistämättä alakeskuksen hyvin pitkään toteutusaikaan. Tätä on käsitelty osayleiskaavan selostuksessa.

5.7 Vaikutukset yhdyskuntatalouteen

Vaihemaakuntakaava II:n toteuttamisen kustannukset kohdistuvat pääosin valtiolle ja yksityisille investoijille.

Moottoriväylät ja niiden rinnakkaisjärjestelyt ovat suuri investointi, joka lisää myös kunnossapitotarvetta. Teiden rakentamista tai parannuksia ei ole miltään osin suunniteltu sillä tarkkuudella, että niiden kustannusvaikutuksia voitaisiin kokonaisuutena arvioida.

Maanteiden investointikustannuksista pääosa kohdistuu valtiolle. Kunnossapitokustannuksista vastaa valtio kokonaisuudessaan. Moottoriväylien edellyttämät rinnakkaistie- ja katujärjestelyt aiheuttavat kunnille sekä investointi- että kunnossapitokustannuksia, joiden suuruus riippuu suunnitteluratkaisuista sekä valtion ja kuntien välisistä tapauskohtaisista sopimuksista.

Joukkoliikenteen laatukäytävien toteuttamisen osalta infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet ovat kertainvestointeja, mutta mm. vuorotiheyden kehittäminen (kasvattaminen) vaatii jatkuvaa vuosittaista rahoitusta liikenteen tilaajalta (kunta, ELY-keskus) siltä osin kuin liikenne ei ole liikennöitsijöiden omaa (markkinaehtoista) liikennettä.

Luvussa 4.4 on tuotu esille, että laatukäytävämerkintöjen mahdollinen negatiivinen vaikutus on vähien resurssien kohdistaminen laatukäytäville, mikä voi merkitä toisaalta joukkoliikennepalvelujen huononemista nykyisestä tasosta laatukäytävien ulkopuolella ja toisaalta joukkoliikenteen infrastruktuuri-investointien kohdistumista yksinomaan laatukäytäville.

Kaupan tilojen rakentaminen edellyttää kunnilta ainakin infrastruktuuri-investointeja. Niiden suuruus on tapauskohtaista, ja niiden nettovaikutus riippuu mm. maanomistajilta perittävistä maksukäyttömaksuista.



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO
REGIONAL COUNCIL OF SOUTH OSTROBOTHNIA

WWW.EPLIITTO.FI

