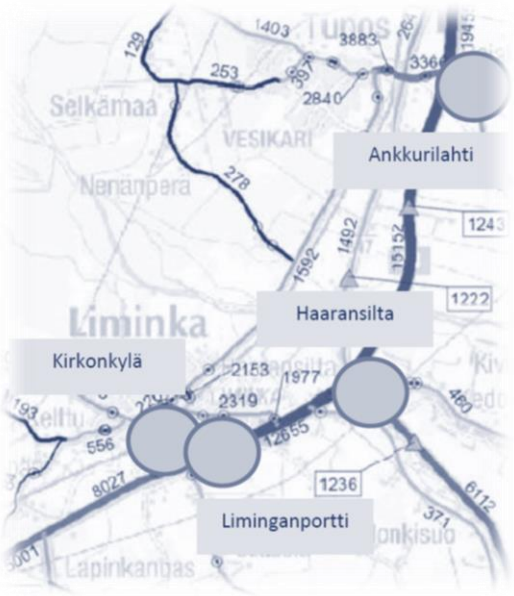
SWECO

Limingan kunta

Limingan kaupan palveluverkko 2040



20.4.2015

SISÄLTÖ

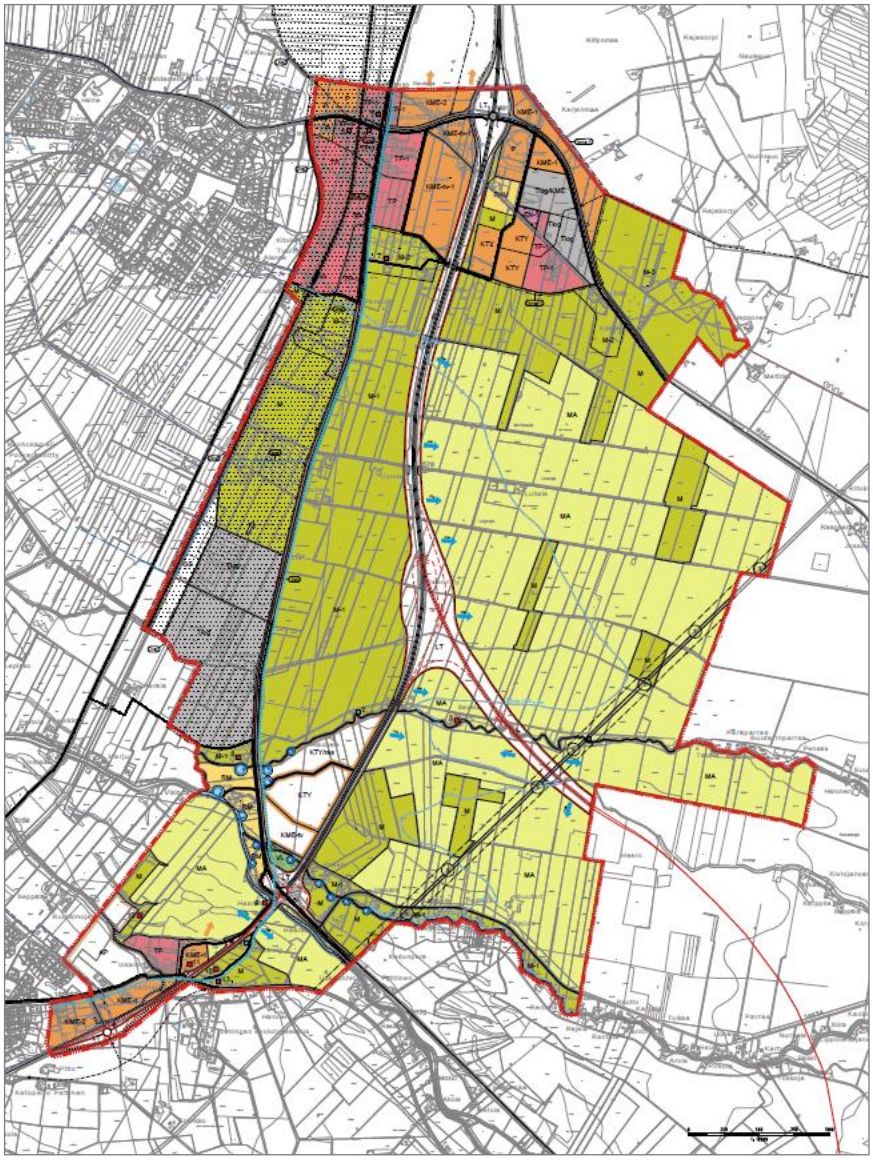
Alkusanat **3**
1. Tarkastelualueet **4**
1.1 Tupos ja Ankkurilahti 4
1.2 Haaransilta 5
1.3 Limingan keskusta ja liminganportti 6
1.4 Ala-Temmes 7
2. Väestö ja yhdyskuntarakenne **8**
3. Kaupan sijainninohjaus **12**
3.1 Maankäyttö- ja rakennuslaki 12
3.2 Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaava 14
4. Kaupan nykytila ja kehitysnäkymät **17**
4.1 Kaupan nykyinen myymäläverkko 17
4.2 Liiketilatarve vuoteen 2030 ja 2040 18
4.3 Kaupan kehittämissuunnitelmat 19
4.4 Kaupan kehitystrendit ja nettikauppa 20
5. Keskustaan soveltumaton kauppa **23**
5.1 Paljon tilaa vaativa erikoiskauppa 23
5.2 Asiointiliikenteen määrä ja liikeidea 25
6. Vaikutusten arviointi **26**
6.1 Vaikutukset kauppaan ja palvelurakenteeseen 26
6.1.1 Uusi liikerakentaminen suhteessa liiketilatarpeeseen 26
6.1.2 Kilpailuasetelma 28
6.1.3 Palvelutarjonnan alueellinen kehitys 31
6.2 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen 33
6.3 Vaikutukset kaupan palvelujen saavutettavuuteen 38
6.4 Muut vaikutukset 41
7. Johtopäätökset **42**
7.1 Kaupan alueiden vahvuudet ja niille soveltuvat toimialat 42
7.2 Limingan kaupan alueiden profiilit ja työnjako 44
7.2.1 Kirkonkylä 45
7.2.2 Ankkurilahti 46
7.2.3 Liminganportti 47
7.2.4 Haaransilta 48
7.3 Kilpailunäkökulma 49
8. Lähdeluettelo **51**

ALKUSANAT

Tehtävänä oli laatia maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämä kaupallinen palveluverkkoselvitys yleiskaavoja, asemakaavoja ja asemakaavamuutoksia laadittaessa. Tarkastelun aikatähtäimeksi otettiin vuosi 2040, joka ulottuu ajallisesti pidemmälle kuin Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaava ja sen laatimisen yhteydessä tehty kaupan selvitys. Tämä antaa mahdollisuuden pidemmän aikavälin kauppapaikkasuunnitteluun, joka on tarpeen etenkin Haaransillalle tai Ankkurilahteen tavoiteltavan merkitykseltään valtakunnallisen paljon tilaa vaativan erikoiskaupan osalta. Työ tehtiin Limingan kunnan toimeksiannosta. Tilaajan puolelta työtä ohjasi kunnanarkkitehti Pentti Kela. Selvityksestä vastasi FM Kimmo Koski Sweco Ympäristö Oy:stä.

1. TARKASTELUALUEET

Tarkastelualueina ovat Ankkurilahden-Haaransillan-Liminganportin osayleiskaavan kaupallisten palvelujen keskittymät: Tupos ja Ankkurilahti, Haaransilta sekä Limingan keskusta ja Liminganportti (kuva 1).



Kuva 1. Ankkurilahden-Haaransillan-Liminganportin osayleiskaavaehdotus (Limingan kunta 2015).

1.1 TUPOS JA ANKKURILAHTI

Tarkastelualue sijaitsee Tupoksessa, Ankkurilahden alueella, valtatien 4 ja Tyrnäväntien liittymän ympäristössä. Alueella ei ole asuntoja. Haja-asutuksen lisäksi lähin asutus on Tupoksen taajamassa. Alueella on liiketoimintaan liittyviä työpaikkoja, liikenneasema- ja ravintolapalveluja, kalanjalostusta ja tavaraliikenteen terminaali. Tarkastelualueen kaavan mukainen maankäyttö ei ole vielä toteutunut. Alue on rakentamatto-

milta osin entistä peltoa. Maiseman yleiskuva on avoin. Alueella ei ole arvokkaita luonnonympäristön kohteita, mutta yleismaisemaltaan alue kuuluu Limingan lakeuden valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema- ja kulttuurimaisema-alueeseen. Alue on kunnallisteknisten verkostojen toiminta-alueella. Liikenneyhteydet alueelle ovat erittäin hyvät, koska Ankkurilahti sijaitsee valtateiden 4, 8, 20 ja 22 liittymien välisellä liikenteellisen pääakselin varrella (Limingan kunta 2014).

Ankkurilahteen on suunniteltu sijoittuvaksi osayleiskaavaehdotuksen mukaisesti vaiheessa 1 noin 20 000 k-m^2 ja vaiheessa 2 noin 10 000 k-m^2 uutta, liikennehakuista valtakunnallisesti/seudullisesti merkittävää paljon tilaa vaativan tai muun keskustatoimintojen alueille soveltumattoman erikoiskaupan liiketilaa. Päivittäistavarakaupan osalta vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan lisäksi kahta tilannetta: suunnittelualueelle ei tule lainkaan päivittäistavarakauppaa ja kuhunkin vireillä olevan asemakaavamuutoksen kortteliin tulee enintään 400 k-m^2 päivittäistavarakaupan kerrosalaa. Tarkasteluasetelma vastaa osayleiskaavaehdotuksen Ankkurilahden KME-1-, KME-2-, KME-tv1- ja KTY -alueita.

Kuva 2. Ankkurilahden alueen sijoittuminen (Limingan kunta 2014).

1.2 Haaransilta

Haaransilta sijaitsee valtateiden 4 ja 8 risteysalueella ja on nykyisin asemakaavoittamaton ja rakentamaton. Valtioneuvoston vahvistamassa Oulun seudun yhteisessä yleiskaavassa alue on osoitettu palvelujen ja hallinnon alueeksi (P) ja matkailupalvelujen alueeksi (RM). Oulun seudun kaupallisen palveluverkkoselvityksen (2010) mukaan Haaransilta ei sovellu seudullisesti merkittävien päivittäistavarakaupan eikä keskustahakui-

sen erikoiskaupan yksiköiden alueeksi. Sen sijaan alue soveltuu esimerkiksi logistiikka-, matkailu- ja liikennepalvelujen alueeksi sekä valtakunnallisille ja kansainvälisille tilaa vaativan kaupan toimijoille koko Pohjois-Suomen solmukohdassa. Tällaisen kaupan sijoittumismahdollisuuksia puoltavat etenkin alueen erinomainen liikenteellinen sijainti, näkyvyys, mahdollisuus toteuttaa laajojakin myymäläkokonaisuuksia (alueen pinta-ala on 33 hehtaaria, mikä mahdollistaa jopa 80 000 - 100 000 k-m^2:n rakentamisen) sekä alueen sijainti Oulun seudun viimeisen vapaan valtatieliittymän alueella joukkoliikenteen, kevyen liikenteen ja työmatkaliikenteen pääreittien solmukohdassa.

Kuva 3. Haaransillan sijoittuminen (Limingan kunta 2013).

1.3 Limingan keskusta ja Liminganportti

Kirkonkylä sijaitsee keskeisesti suhteessa Limingan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja noin puolet kunnan väestöstä asuu alle kolmen kilometrin etäisyydellä keskustasta. Keskustan palvelut ovat hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. Valtaosa kunnan vähittäiskaupan nykyisistä palveluista sijoittuu Kirkonkylään. Limingan keskustan rajallisten laajentumismahdollisuuksien ja rautatien yhdyskuntarakennetta jakavan vaikutuksen vuoksi Liminganporttia tulee kehittää tiiviisti osana Limingan keskustaa ja muuta yhdyskuntarakennetta. Liminganportin alueen hyvä liikenteellinen sijainti koko Pohjois-Suomen solmukohdassa valtateiden 4 ja 8 risteyksen läheisyydessä näkyvällä paikalla mahdollistaa alueen tehokkaan kaupallisen hyödyntämisen. Liminganporttiin on toteutettu myös toimivat kevyen liikenteen yhteydet. Alue soveltuu merkitykseltään seudullisille vähittäiskaupan yksiköille erityisesti tilaa vaativassa erikoiskaupassa.

Kuva 4. Liminganportti kaakosta vuonna 2012 (Suomen Ilmakuva Oy, © Limingan kunta).

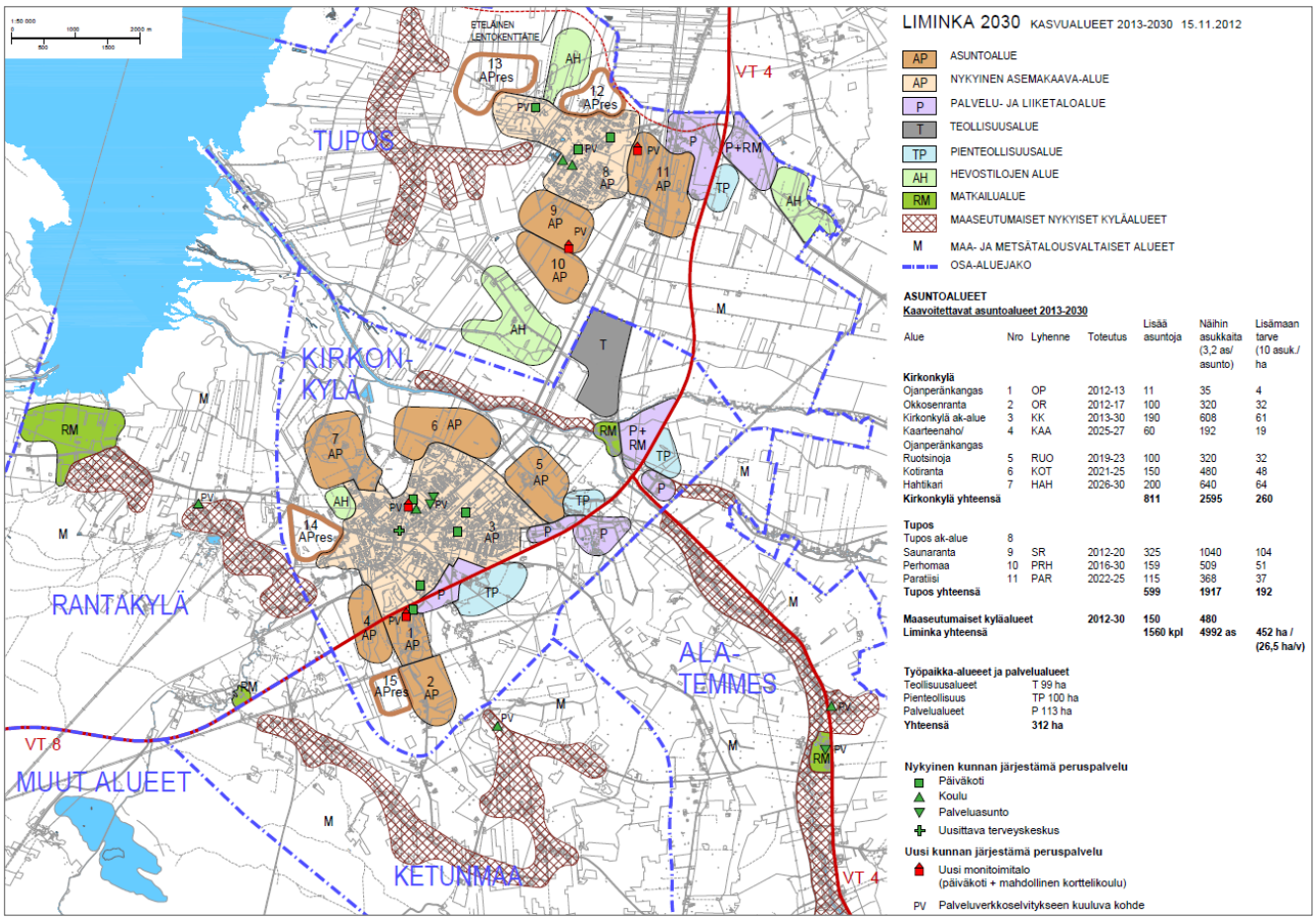
Kuva 5. Limingan keskusta (Suomen Ilmakuva Oy 2012, © Limingan kunta).

1.4 Ala-Temmes

Ala-Temmeksen noin 500 asukkaan kylä sijaitsee nelostien molemmin puolin noin 10 kilometrin päässä Kirkonkylästä ja noin 30 kilometrin päässä Oulusta. Kaupan palveluista kylällä toimii pieni päivittäistavara-myymälä ja huoltoasema.

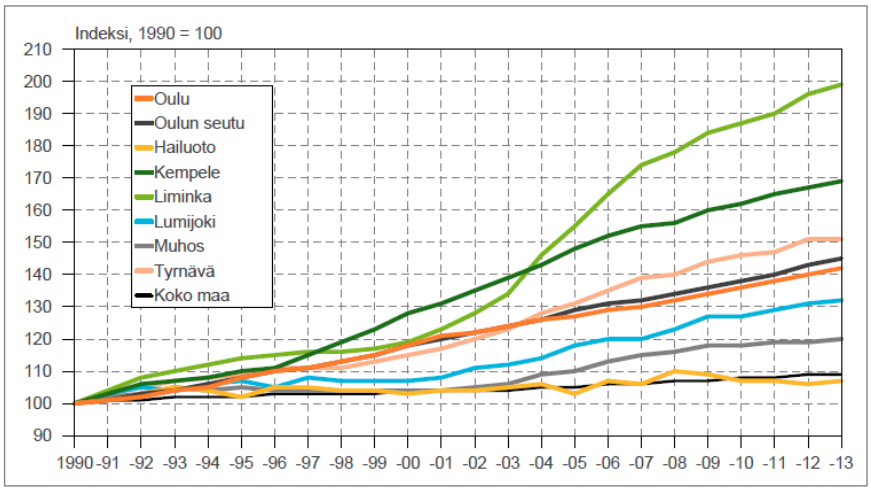
2. VÄESTÖ JA YHDYSKUNTARAKENNE

Vuoden 2013 lopussa Limingassa asui noin 9 600 asukasta, ja helmikuun 2015 lopussa noin 9 800 henkeä. **Kir**konkylän väestömäärä oli noin 4 500 eli hieman vajaa puolet koko kunnan väestöstä. Tupoksen alueella asui noin 3 000 asukasta eli hieman vajaa kolmasosa liminkalaisista. Limingan kasvualueet vuoteen 2030 sijoittuvat Kirkonkylään ja Tupoksen alueelle (kuva 6). Kasvualueet mahdollistavat Kirkonkylällä noin 2 600, Tupoksen alueella noin 1 900 ja maaseutumaisilla kyläalueilla noin 500 uutta asukasta eli yhteensä noin 5 000 asukkaan lisäyksen.



Kuva 6. Limingan kasvualueet vuoteen 2030 (Limingan kunta 2014).

Limingan väestömäärä on ollut voimakkaassa kasvussa, mikä on tärkeää ottaa huomioon kaupan palveluverkkoa suunniteltaessa. Vuodesta 1990 vuoteen 2010 väestömäärä kasvoi yli 4 500 asukkaalla. Vuoden 2002 jälkeen vuosittainen väestönkasvu on ollut suurimmillaan yli 6 %, mutta viime vuosina väestönkasvu on hiukan tasaantunut. Vuonna 2012 väestönkasvu oli 2,9 %, jolloin kunnan väkiluku kasvoi 268 asukkaalla. Tilastokeskuksen uusimman väestöennusteen mukaan voimakas kasvu jatkuu myös tulevaisuudessa. Ennusteen mukaan Limingassa on vuonna 2020 noin 10 900 asukasta, vuonna 2030 noin 11 900 asukasta ja vuonna 2040 noin 12 400 asukasta. Kunnan oma tavoite vuoteen 2040 on noin 15 000 asukasta (Limingan kunta 2014b).



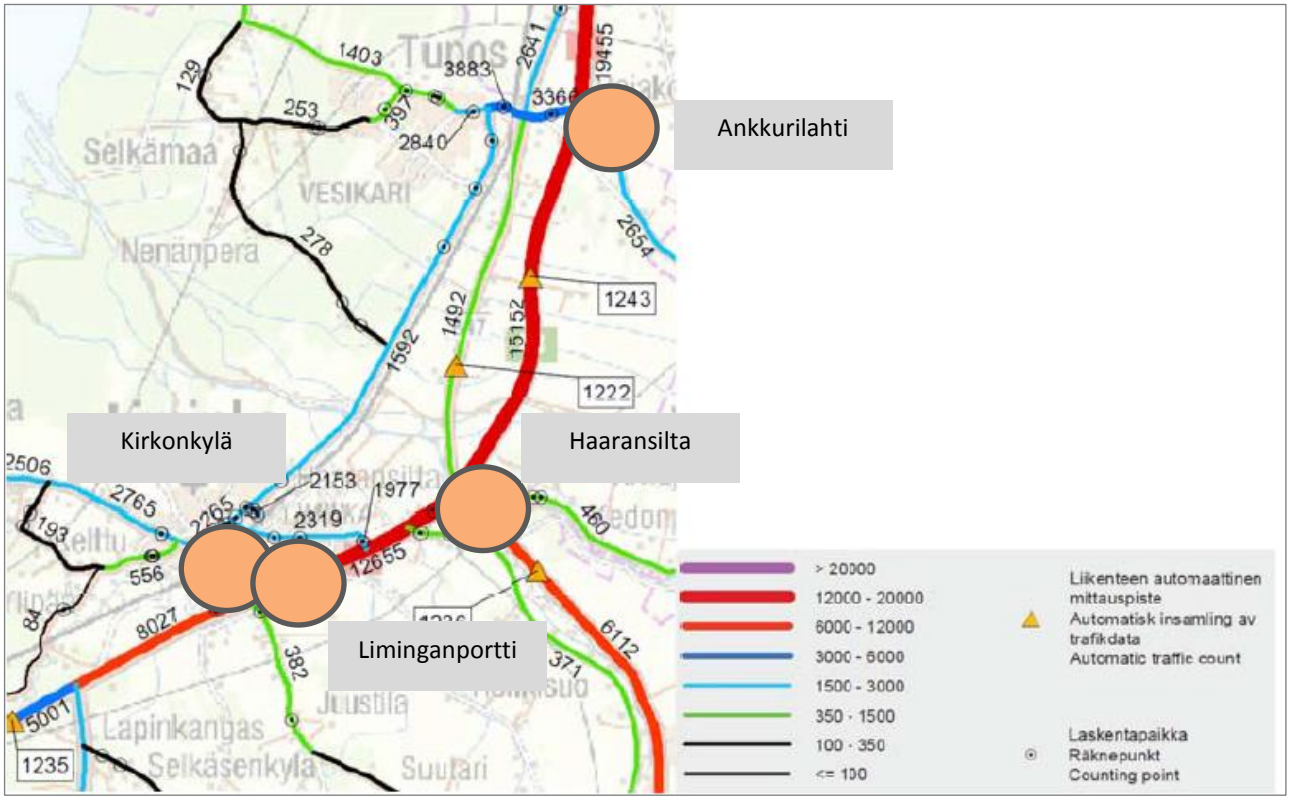
Kuva 7. Väestömäärän indeksoitu kehitys kunnittain 1990 - 2013 (Limingan kunta 2014).

Limingan väestönkasvu on ollut ja on kunnan aktiivisen maanhankinnan ja kaavoituksen vuoksi jatkossakin voimakasta verrattuna koko maakunnan muihin kuntiin (taulukko 1). Vuosina 2002 - 2012 Liminka oli maakunnan ainoa kunta, jossa väestönkasvu oli yli 50 %. Seuraavaksi suurimmat kasvut toteutuivat Tyrnävällä (26 %) ja Kempeleellä (24 %). Myös Tilastokeskuksen väestöennusteen valossa Liminka poikkeaa selkeästi muista kunnista, sillä väestömuutos vuodesta 2011 vuoteen 2040 on 32 %, kun se seuraavaksi suurimmissa kasvukunnissa Kempeleellä on 25 % ja Oulussa 22 %.

Taulukko 1. Pohjois-Pohjanmaan väestö 2002-2012 ja ennuste 2012-2040 (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2013).

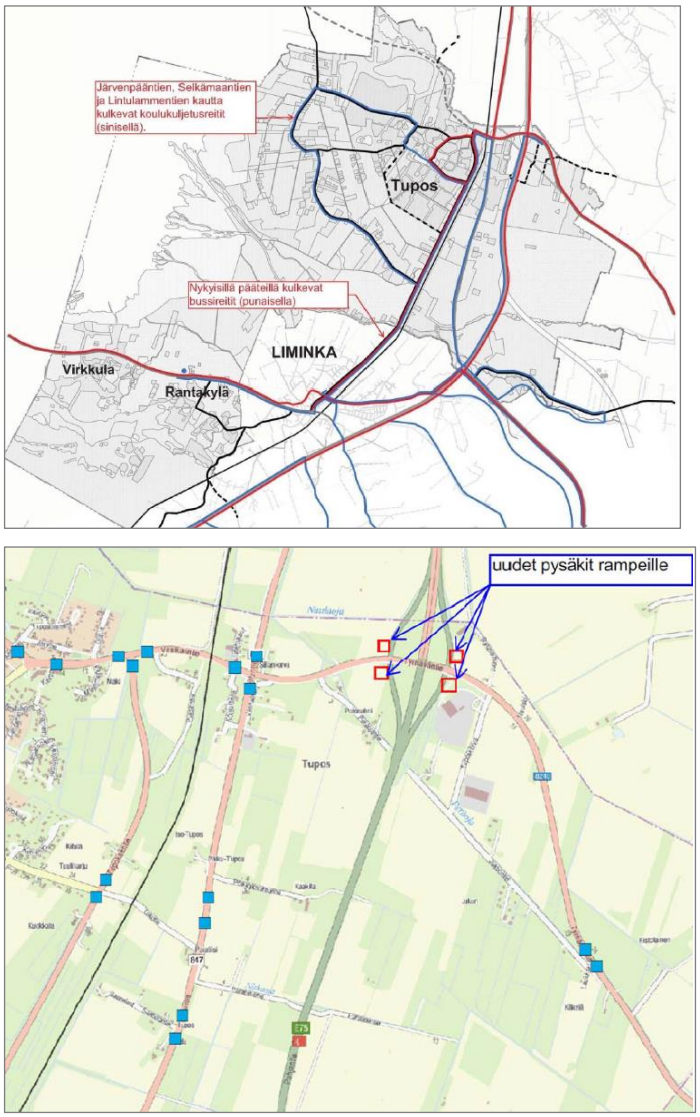
	Toteutuneet		Muutos %	Ennusteet				Muutos 2011-2040	
	2002	2012	2000-2012	2012	2020	2030	2040	lkm	%
OULUN SK	**201 706**	**235 268**	**16,6**	**235 333**	**257 891**	**276 287**	**287 870**	**52 537**	**22,3**
Hailuoto	968	986	1,9	998	1 004	1 009	995	-3	-0,3
Kempele	13 229	16 383	23,8	16 468	18 394	19 796	20 516	4 048	24,6
Liminka	6 186	9 432	52,5	9 417	10 915	11 856	12 440	3 023	32,1
Lumijoki	1 741	2 059	18,3	2 067	2 285	2 416	2 477	410	19,8
Muhos	7 919	8 948	13,0	8 987	9 520	9 868	10 098	1 111	12,4
Oulu	166 415	190 847	14,7	190 817	208 448	223 581	233 376	42 559	22,3
Tyrnävä	5 248	6 613	26,0	6 579	7 325	7 761	7 968	1 389	21,1
OULUNKAAREN SK	**21 554**	**21 144**	**-1,9**	**21 093**	**20 911**	**20 754**	**20 548**	**-545**	**-2,6**
Ii	8 481	9 574	12,9	9 598	10 344	10 855	11 110	1 512	15,8
Pudasjärvi	9 794	8 620	-12,0	8 584	7 879	7 374	7 006	-1 578	-18,4
Utajärvi	3 279	2 950	-10,0	2 911	2 688	2 525	2 432	-479	-16,5
RAAHEN SK	**35 770**	**34 567**	**-3,4**	**34 583**	**34 331**	**33 970**	**33 308**	**-1 275**	**-3,7**
Pyhäjoki	3 578	3 311	-7,5	3 340	3 253	3 183	3 079	-261	-7,8
Raahe	26 276	25 659	-2,3	25 629	25 578	25 351	24 853	-776	-3,0
Siikajoki	5 916	5 597	-5,4	5 614	5 500	5 436	5 376	-238	-4,2
HAAPAVEDEN-SIIKALATVAN SK	**16 696**	**14 832**	**-11,2**	**14 859**	**13 904**	**13 305**	**12 921**	**-1 938**	**-13,0**
Haapavesi	7 851	7 283	-7,2	7 354	7 147	7 026	6 952	-402	-5,5
Pyhäntä	1 861	1 566	-15,9	1 542	1 330	1 210	1 135	-407	-26,4
Siikalatva	6 984	5 983	-14,3	5 963	5 427	5 069	4 834	-1 129	-18,9
NIVALAN-HAAPAJÄRVEN SK	**31 829**	**30 196**	**-5,1**	**30 197**	**29 223**	**28 488**	**27 891**	**-2 306**	**-7,6**
Haapajärvi	8 153	7 641	-6,3	7 559	7 220	6 991	6 809	-750	-9,9
Kärsämäki	3 106	2 760	-11,1	2 783	2 550	2 371	2 257	-526	-18,9
Nivala	10 919	10 985	0,6	11 066	11 179	11 221	11 201	135	1,2
Pyhäjärvi	6 445	5 849	-9,2	5 806	5 362	5 032	4 768	-1 038	-17,9
Reisjärvi	3 206	2 961	-7,6	2 983	2 912	2 873	2 856	-127	-4,3
YLIVIESKAN SK	**43 076**	**44 183**	**2,6**	**44 162**	**45 306**	**46 419**	**46 895**	**2 733**	**6,2**
Alavieska	2 898	2 761	-4,7	2 737	2 692	2 680	2 669	-68	-2,5
Kalajoki	12 219	12 625	3,3	12 667	13 101	13 507	13 655	988	7,8
Merijärvi	1 336	1 176	-12,0	1 192	1 148	1 122	1 106	-86	-7,2
Oulainen	8 219	7 847	-4,5	7 864	7 580	7 394	7 224	-640	-8,1
Sievi	5 184	5 241	1,1	5 301	5 356	5 427	5 469	168	3,2
Ylivieska	13 220	14 533	9,9	14 401	15 429	16 289	16 772	2 371	16,5
KOILLISMAAN SK	**22 520**	**20 480**	**-9,1**	**20 609**	**19 559**	**18 883**	**18 349**	**-2 260**	**-11,0**
Kuusamo	17 580	16 167	-8,0	16 243	15 519	15 059	14 670	-1 573	-9,7
Taivalkoski	4 940	4 313	-12,7	4 366	4 040	3 824	3 679	-687	-15,7
POHJOIS-POHJANMAA	**373 151**	**400 670**	**7,4**	**400 836**	**421 125**	**438 106**	**447 782**	**46 946**	**11,7**

Liikenteellisesti Liminka sijaitsee erinomaisella paikalla: valtateiden ja rautatien varrella ja lähellä Oulun lentokenttää. Limingan tieverkon rungon muodostavat valtatiet 4 ja 8. Päätieverkkoa täydentää seututie 847 (Ouluntie). Muut maantiet toimivat yhdysteinä, joista liikenteellisesti merkittävin on Tupoksentie. Tyrnäväntie välittää liikennettä Ankkurilahden liittymästä Tyrnävän suuntaan. Valtatien 4 Tupoksen kohdalta Haaransillalle kulkevalla osuudella liikennemäärät ovat noin 15 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (kuva 8). Haaransillalta Limingan keskustaan välillä valtatien 8 liikennemäärät ovat noin 12 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tupoksentie on merkittävä yhdystie kuntakeskuksen ja Tupoksen taajaman välillä. Liikennemäärät Tupoksentiellä ovat noin 1 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suunnittelualuetta palvelee Oulun seutuliikenteen bussilinja 70, joka kulkee reittiä Oulu-Kempele-Liminka-Tyrnävä. Osa bussilinjoista kiertää Tupoksen koululle. Tupoksen ja Kirkonkylän suunnasta suunnittelualueelle johtaa jo nyt kevyenliikenteen reitti. Joukkoliikenteelle on Ankkurilahteen suunnitteilla paikallisliikenteen ja kaukoliikenteen linja-autot pysäkit valtatien 4 ramppeihin (Limingan kunta 2014 ja 2014b).

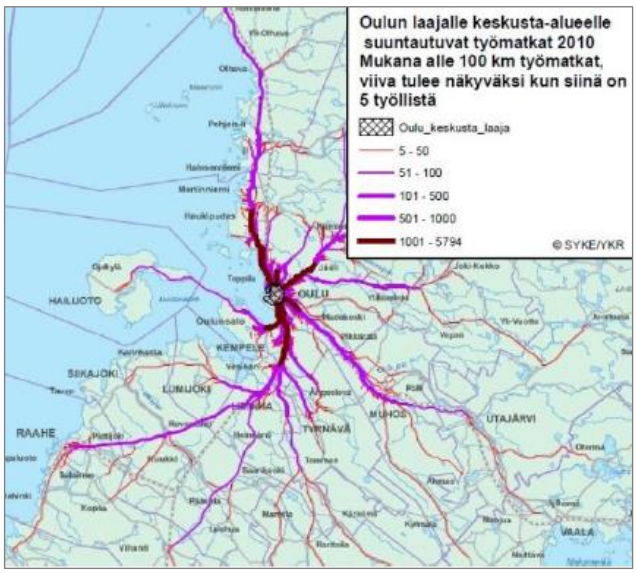


Kuva 8. Valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteiden vuoden keskimääräinen ajoneuvoliikenne (Limingan kunta 2014 b) sekä Limingan kaupan alueiden sijoittuminen.

Suomen ympäristökeskus on mitannut Oulun kohdalla 100 kilometrin säteellä pääteillä ajettavan työmatkaliikenteen. Oulu on houkutteleva niin työssäkäyntien kohteena kuin asumiskohteenakin. Esimerkiksi työmatkapendelöintiä välillä Oulu-Liminka-Raahe tehdään vilkkaasti. Tilaa vaativan erikoiskaupan keskittäminen vilkkaan työmatkareitin varrelle on myönteistä sekä asiointiin kuluvan ajan että asiointimatkojen kilometrimäärien vähenemisen kannalta katsottuna.



Kuva 9. Bussiliikenteen reitit ja pysäkit (Limingan kunta 2014b).



Kuva 10. Työmatkaliikenne (Suomen ympäristökeskus/Kaleva 9.12.2014).

3. Kaupan sijainninohjaus

3.1 Maankäyttö- ja rakennuslaki

Eduskunta hyväksyi 15.3.2011 esityksen maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevien säännösten muuttamisesta (HE 309/2010). Lakimuutos tuli voimaan huhtikuussa 2011. Muutoksen keskeisenä tavoitteena on selkeyttää vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainnin ohjauksen tavoitteita ja periaatteita, vahvistaa seudullista näkökulmaa ja kokonaisvaltaista otetta kaupan palveluverkon kehittämisessä ja muutosten hallinnassa sekä yhdenmukaistaa kaupan ohjausta koskevat säännökset koskemaan kaikkia kaupan toimialoja.

Vähittäiskaupan sijainnin ohjausta koskevien säännösten keskeisenä tavoitteena on kaupallisten palvelujen saatavuuden ja saavutettavuuden turvaaminen. Maankäytön suunnittelulla tulee luoda edellytykset asuinalueiden kaupallisten palvelujen tarjonnalle ja pyrkiä vaikuttamaan olemassa olevien palvelujen säilymiseen. Kaupallisten palvelujen tulee olla mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Tavoitteena on asiointiliikenteestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten vähentäminen.

Toinen vähittäiskaupan sijainnin ohjauksen keskeinen tavoite on keskusta-alueiden aseman tukeminen kaupan sijaintipaikkana. Keskusta-alueilla on tyypillisesti monipuolinen palvelutarjonta, asutusta ja hyvät liikenneyhteydet ympäröiviltä asuinalueilta eri liikennemuodoilla. Maankäytön suunnittelulla tulee luoda edellytykset kaupallisten palvelujen tarjonnalle keskusta-alueilla ja toisaalta edistää keskusta-alueiden olemassa olevan palvelutarjonnan säilyttämistä ja kehitysmahdollisuuksia.

Maankäyttö- ja rakennuslain 71a §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan yli 2 000 kerrosneliömetrin suuruista vähittäiskaupan myymälää. Säännöksiä sovelletaan myös olemassa olevan vähittäiskaupan myymälän merkittävään laajennukseen tai muuttamiseen vähittäiskaupan suuryksiköksi, vähittäiskaupan suuryksikön laajentamiseen sekä sellaisiin vähittäiskaupan myymäläkeskittymiin, jotka ovat vaikutuksiltaan verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön. Vähittäiskauppaa koskevat säännökset koskevat kaikkia kaupan toimialoja. Lakia sovelletaan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaan (esim. auto-, rauta-, kodinkone- ja huonekaluliikkeet) kuitenkin vasta neljän vuoden kuluttua lain voimaantulosta eli keväällä 2015. Maaliskuussa 2015 tätä siirtymäsäännöstä pidennettiin lakimuutoksella 15.4.2017 saakka.

Maankäyttö- ja rakennuslain 71b §:ssä on esitetty maakunta- ja yleiskaavalle vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset, joiden mukaan:

- Suunnitellulla maankäytöllä ei saa olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Arvioitaessa suunnitteluratkaisun vaikutuksia keskustan kaupallisiin palveluihin otetaan huomioon muun muassa kaupan laatu.
- Kaavassa osoitettavien kaupan alueiden on mahdollisuuksien mukaan oltava saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Tavoitteena on, että paljon liikennettä aiheuttavat vähittäiskaupan toiminnot (päivittäistavarakaupat ja kauppakeskukset) sijoittuisivat niin, että niihin on mahdollista päästä henkilöauton ohella myös joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
- Suunnitellun maankäytön on edistettävä sellaisen kaupan palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Liikenteellisten

vaikutusten arvioinnissa korostuvat palvelujen etäisyys asutuksesta, mahdollisuus käyttää eri liikkumismuotoja ja muut seikat, jotka vaikuttavat liikenteen määrään (mm. kaupan laatu ja siitä aiheutuva asiointitiheys).

Maankäyttö- ja rakennuslain 71c §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. Keskusta-alueen ulkopuolelle soveltuvia ovat esimerkiksi toimialat, jotka eivät kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa ja joiden sijoittaminen keskustaan on toiminnan luonteen ja ison tilatarpeen vuoksi vaikeaa. Myös toimialan tyypillinen asiointitiheys ja sitä kautta liikenteen määrä vaikuttaa arvioon.

Maankäyttö ja rakennuslain 71d §:n mukaan merkitykseltään seudullisen suuryksikön sijoittaminen maakuntakaavan keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle edellyttää, että vähittäiskaupan suuryksikön sijoituspaikaksi tarkoitettu alue on maakuntakaavassa erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen. Jos asemakaavassa halutaan osoittaa merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle, edellyttää se sitä, että maakuntakaavassa on sijoittamisen mahdollistava merkintä. Muiden vähittäiskaupan suuryksiköiden kohdalla tulee ottaa huomioon yleiskaavan ohjausvaikutus.

Hallituksen esityksen (HE 334/2014 vp) mukaisesti maankäyttö- ja rakennuslakia muutettiin maaliskuussa 2015 siten, että kilpailun toimivuuden näkökulma sisällytettiin lain mukaisiin alueidenkäytön suunnittelun tavoitteisiin ja kaavojen vaikutusten arviointiin kaikilla kaavatasoilla sekä asemakaavan laatimisharkintaa koskevaan säännökseen. Kilpailun toteutumisen kannalta keskeistä on riittävä ja kysyntää vastaava tonttitarjonta kunnassa. Lainmuutos ei kuitenkaan saa vaarantaa eheää yhdyskuntarakennetta eikä lisätä kuntatalouden kustannuksia.

Hallituksen esityksen perusteluissa todetaan ympäristöministeriön Kauppa ja kilpailu -työryhmäraporttiin (ympäristöministeriö 2007) perustuen, että kilpailun edellytyksistä huolehtiminen on ensisijassa kaavoituksesta vastaavien kunnan ja maakuntien liittojen viranomaisten tehtävä. Kaavoja valmistelevien viranomaisten tehtävä on huolehtia myös siitä, että alalla jo toimivien yritysten lisäksi kaavoitusprosessissa huomioidaan uusien toimijoiden alalle tulon edellytykset. Tällä hetkellä puuttuu sellainen alueellinen viranomainen, jonka tehtävänä on huolehtia kilpailukysymysten esillä olosta kaavojen valmistelussa. Kilpailun toimivuuden edistämisen kannalta on olennaista, että kaavoituksella luodaan mahdollisuudet uusien liikeideoiden kehittämiseen ja edellytykset uusien toimijoiden alalle tulolle. Kilpailun kannalta toivottavia ovat kaavaratkaisut, jotka ovat joustavia ja jättävät vaihtoehtoja toteutukseen. Jo uusien toimijoiden alalle tulon mahdollisuus on omiaan luomaan kilpailupainetta.

Hallituksen esityksen perusteluissa todetaan myös, että elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja kansalaisten tarvitsemien palvelujen saatavuuden edistäminen alueiden käytön suunnittelun keinoin ovat edelleen tärkeitä alueidenkäytön suunnittelun tavoitteita. Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, kuten yritysten sijoittumisedellytyksiin ja työvoiman saatavuuteen sekä palveluiden saatavuuteen kytkeytyy keskeisesti myös elinkeinoelämän taloudellisesti toimiva kilpailuympäristö. Toimivalla kilpailulla voidaan tässä yhteydessä tarkoittaa sitä, että alalla on elinkeinonharjoittamisen vapaus ja useampia keskenään kilpailevia yrityksiä, joilla on tasapuoliset toimintaedellytykset, eikä alalle tulolle, sieltä poistumiselle tai siellä toimimiselle ole perusteettomia esteitä. Kaavoituksessa kilpailunäkökohtien huomioon ottaminen on rajallista, sillä kaavalla ei ratkaista yksityisten toimijoiden välisiä oikeussuhteita eikä taloudellisesti toimivan kilpailun tur-

vaaminen näin ollen ole mahdollista kaavoituksen keinoin. Kaavoituksessa voidaan kuitenkin kiinnittää huomiota taloudellisesti toimivaan kilpailuun välillisesti vaikuttaviin tekijöihin, jotka liittyvät maankäytön suunnitteluun. Toimivan kilpailun kehittymistä koskevan tavoitteen lisääminen kaikkiin kaavatasoihin sovellettavaan säännökseen korostaa elinkeinoelämän kilpailuasioiden huomioon ottamista yhtenä keskeisistä kaavoituksessa edistettävistä asioista.

Lainmuutoksen tavoitteena on, että yrityksille osoitettaisiin laadultaan ja määrältään riittävästi sijoittautumispaikkoja. Esimerkiksi kaupan alan yrityksille tulisi osoittaa riittävästi alueita, jotta nykyisten kaupparyhmien mahdollisten lisäyksiköiden ja laajentamisen lisäksi myös nykyisille pienemmille alan toimijoille ja mahdollisille uusille alalle tulijoille olisi riittävästi varteenotettavia sijoittautumispaikkoja. Lisäksi tavoitteena on edistää joustavia kaavaratkaisuja, jotka jättävät vaihtoehtoja toteutukselle.

3.2 Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaava

Pohjois-Pohjanmaan kaupan palveluverkon kehittämistavoitteita ovat:

- Palveluiden saatavuuden turvaaminen eri väestöryhmille ja väestön ikääntymiseen varautuminen
- Alueellisesti tasapainoisen palveluverkon kehittäminen
- Kaupunkien/kuntien keskustojen kehittäminen kaupan ensisijaisina sijaintipaikkoina
- Kaupan suuryksiköiden sijoittaminen niin, että ne tukevat muun yhdyskuntarakenteen kestävää kehitystä
- Edellytyksien luominen toimivalle kilpailulle ja kaupan uusien sijoittumispaikkojen turvaaminen pitkällä aikajänteellä
- Kaupan kehittäminen vaikutusalueen omaan väestöpohjaan ja ostovoiman kehitykseen perustuen
- Maakunnan kaupallisen vetovoiman vahvistaminen
- Asiointimatkoista aiheutuvien haittojen minimoiminen ja ilmastonmuutoksen hillitseminen
- Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksien edistäminen

Päivittäistavarakaupan palveluverkon kehittämisen tavoitteena on kysynnän ja tarjonnan alueellinen tasapaino - myymälöiden koko tulee suhteuttaa keskuksen vaikutusalueen väestöpohjaan. Erikoiskaupassa tavoitteena on mahdollisimman monipuolinen tarjonta maakuntakeskuksessa, seutukuntien keskuksissa, kuntakeskuksissa sekä sellaisissa taajamissa, joissa on riittävä väestöpohja. Erikoiskaupan kehittämisessä otetaan huomioon eri alueiden ominaispiirteet.

Vaihemaakuntakaavassa annettujen vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevien yleisten suunnittelumääräysten mukaan vähittäiskaupan suuryksiköt on sijoitettava tukemaan yhdyskuntarakennetta. Suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon tasapainoisen palveluverkon kehittäminen, olemassa olevien keskustatoimintojen alueiden kaupalliset palvelut ja niiden toiminta- ja kehitysedellytykset, yhdyskuntarakenteen muu kehitys sekä palveluiden hyvä saavutettavuus eri väestöryhmille. Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavan alueella merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja on päivittäistavarakaupassa 3 000 k-m² ja muussa vähittäiskaupassa 5 000 k-m² lukuun ottamatta Oulun seudun yhtenäistä taajamatoimintojen aluetta sekä Kuusamon, Raahen ja Ylivieskan taajamatoimintojen alueita. Edellä esitettyjen kokorajojen alle jääviä kaupan suuryksiköitä voidaan suunnitella

kunnan yleiskaavoituksella, vaikka maakuntakaavassa ei ole kaupan suuryksikön tai keskustatoimintojen merkintää.

Vähittäiskaupan suuryksikön kohdemerkinnällä (km) osoitetaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumiskohteet keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Suunnittelumääräysten mukaan kohdemerkinnällä osoitettujen alueiden sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, että alueet muodostavat toiminnallisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Alueelle voidaan osoittaa yksi tai useampi merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä. Kaupan suuryksiköiden toteuttamisen ajoitus tulee sitoa muun yhdyskuntarakenteen ja toimivien liikenneyhteyksien toteuttamiseen. Alueille voidaan sijoittaa sellaista uutta vähittäiskauppaa, joka tukee ja vahvistaa palvelurakennetta keskustatoimintojen alueet huomioon ottaen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueiden saavutettavuuteen joukko- ja kevyellä liikenteellä on kiinnitettävä erityistä huomiota. Liminkaan ei ole osoitettu km-merkintöjä.

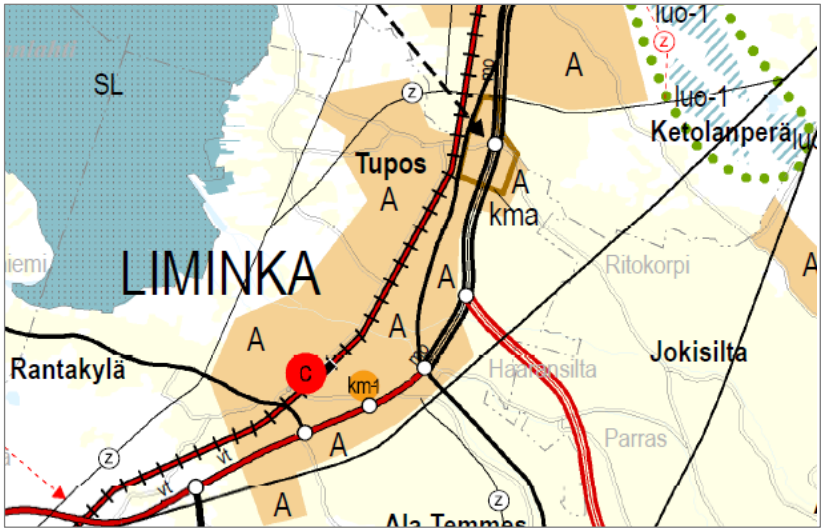
Erikoiskaupan suuryksikön kohdemerkinnällä (km-1) osoitetaan merkitykseltään seudullisten tilaa vaativan tai muun keskustatoimintojen alueille soveltumattoman erikoiskaupan suuryksiköiden sijoittumiskohteet. Suunnittelumääräysten mukaan kohdemerkinnällä osoitettujen alueiden sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, että alueet muodostavat toiminnallisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Alueelle voidaan osoittaa yksi tai useampi merkitykseltään seudullinen erikoiskaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä. Kaupan suuryksiköiden toteuttamisen ajoitus tulee sitoa muun yhdyskuntarakenteen ja toimivien liikenneyhteyksien toteuttamiseen. Alueille voidaan sijoittaa sellaista paljon tilaa vaativan erikoistavaran tai muuta erikoiskauppaa, joka ei kaupan laatu huomioon ottaen sovellu keskustatoimintojen alueille. Liminganporttiin on osoitettu km-1 -merkintä (enimmäismitoitus 20 000 k-m^2).

Vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueen merkinnällä (kma) osoitetaan alueita, joille on yhdyskuntarakenteellisen sijaintinsa perusteella mahdollista sijoittaa tilaa vievän kaupan ja muun keskusta-alueille soveltumattoman kaupan suuryksiköitä. Suunnittelumääräysten mukaan alueelle voidaan osoittaa yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa merkitykseltään seudullisia erikoiskaupan suuryksiköitä tai myymäläkeskittymiä myös keskustatoimintojen alueiden ja kaupan suuryksikköalueiden ulkopuolelle. Alueelle voidaan sijoittaa sellaista paljon tilaa vaativan tavaran tai muuta erikoiskauppaa, joka ei kaupan laatu huomioon ottaen sovellu keskustatoimintojen alueille. Kaupan suuryksiköiden toteuttamisen ajoitus tulee sitoa muun yhdyskuntarakenteen ja toimivien liikenneyhteyksien toteuttamiseen. Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa on selvitettävä riittävässä laajuudessa, ettei hanke yksin tai yhdessä muiden kehittämisvyöhykkeen hankkeiden kanssa heikennä palveluiden saatavuutta alueellisesti tai väestöryhmittäin eikä heikennä erikoiskaupan toimintamahdollisuuksia keskusta-alueilla.

Kma-merkinnän tarkoituksena on mahdollistaa yksityiskohtaisemmalla kaavoituksella sellaisten suurten, ylimaakunnallisesti merkittävien kaupan hankkeiden toteuttaminen, jotka perustuvat alueellisia kaupan tarvelaskelmia laajempaan toimintapohjaan, esimerkiksi matkailuun. Vaihtoehtoisilla sijoituspaikoilla vyöhykkeen sisällä turvataan myös kaupan kilpailun mahdollisuuksia.

Tupoksen alueelle on osoitettu kma-merkintä (enimmäismitoitus 40 000 k-m^2). Tupoksen kma-alue sijoittuu kahden kunnan alueelle, mutta kaupan mitoitusta ei ole tarkoituksenmukaista maakuntatasolla jakaa kuntakohtaisesti. Keskusta-alueille soveltumattoman kaupan alueen osoittaminen vyöhykkeenä lisää vaihtoeh-

toisia sijaintipaikkoja ja tuo joustavuutta kaupan alueiden toteutukseen. Alueen rajauksessa on otettu huomioon valtakunnallisesti arvokas Lakeuden maisema-alue. Kuntien huhtikuussa 2014 käymän neuvottelun mukaisesti kma-alueesta 30 000 k-m^2 sijoitetaan jatkosuunnittelussa Limingan puolelle ja 10 000 k-m^2 Kempeleen puolelle. Limingan keskustaan voi sijoittua päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan suuryksiköitä enintään 20 000 k-m^2 ja Liminganporttiin erikoiskaupan ja tilaa vaativan erikoiskaupan suuryksiköitä 20 000 k-m^2.



Kuva 11. Ote 1. vaihemaakuntakaavasta (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2013).

4. Kaupan nykytila ja kehitysnäkymät

4.1 Kaupan nykyinen myymäläverkko

Limingan vähittäiskaupan palvelut sijoittuvat pääosin Kirkonkylän, Liminganportin ja Tupoksen alueille. Pohjois-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030 -selvityksen (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011) mukaan Limingan kaupan palveluverkko muodostui vuonna 2009 kuudesta päivittäistavaramyymälästä ja 26 erikoiskaupan myymälästä. **Päivittäistavaramyymälät** jakautuivat myymälätyypeittäin seuraavasti:

- 1 iso supermarket (myyntiala 1 000 m^2 tai yli)
- 1 pieni supermarket (myyntiala 400 - 999 m^2)
- 2 isoa valintamyymälää (200 - 399 m^2)
- 2 pientä valintamyymälää (100 - 199 m^2)

Päivittäistavaroiden vuoden 2009 myynnistä 28 % toteutui isossa supermarketissa, 32 % pienessä supermarketissa ja 40 % valinta- ja pienmyymälöissä. Limingan päivittäistavarakaupan palvelutarjontaa voidaan pitää hyvänä suhteessa väestöpohjaan. Asukasmäärä yhtä myymälää kohti vastasi koko maakunnan tasoa ja oli alhaisempi kuin koko maassa keskimäärin. Päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymä vuonna 2009 oli kuitenkin negatiivinen (-6 %). Käytännössä tämä kertoo sen, että asukkaat käyttivät pääsääntöisesti oman kuntansa päivittäistavaramyymälöitä, mutta asioivat myös muualla. Suomen ympäristökeskuksen laatiman Yhdyskuntarakenteen toiminnalliset alueet Suomessa -selvityksen mukaan Limingan päivittäistavarakaupan asiointialueeseen kuuluvat Liminka ja Lumijoki. Lumijoen päivittäistavarakaupan palveluverkko koostui vuonna 2009 kahdesta päivittäistavaramyymälästä (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2013).

Vuonna 2012 kunnassa oli päivittäistavarakauppoja 8, joista 2 oli isoja supermarketteja ja muut valintamyymälöitä (www.toimialaonline.fi). Kunnan alueella toimii nykyisin kolme vähittäiskaupan suuryksiköksi luokiteltavaa (rakennuksen kerrosala yli 2 000 k-m^2) myymälärakennusta: S-market (2 238 k-m^2) Limingan ydinkeskustassa, K-supermarket (2 754 k-m^2) Liminganportissa sekä Halpa-Halli (4 919 k-m^2) Limingan keskustan eteläpuolella Lumijoentien varressa. Myymälän kerrosalaan lasketaan varsinaiseen myyntiin käytettävän osan kerrosalan lisäksi kaikki myymälän edellyttämät muut tilat, kuten varastot, sosiaaliset tilat, jätehuollon tilat ja muut tähän rinnastettavat tilat. Myös kellarissa sijaitsevat tilat luetaan kerrosalaan. Kaupan myyntipinta-alaa näissä myymälöissä on selvästi kerrosalamäärää vähemmän.

Ankkurilahden alueella, valtatien 4 varressa, sijaitsee tällä hetkellä ABC -liikenneasema, jossa on myös päivittäistavarakauppa. Etelämpänä Haaransillan alueella ei ole tällä hetkellä kaupallisia palveluja. Liminganportin alueella Limingan keskustan ja valtatien 8 itäpuolella toimii tällä hetkellä K-market Liminganportti. Liikerakennuksessa sijaitsee päivittäistavarakaupan lisäksi liikenneasema, lounasravintola ja Alko. Tupoksessa on Sale (662 k-m^2) ja Ala-Temmeksellä K-extra. Muulla haja-asutusalueella ei ole enää toiminnassa olevia kyläkauppoja (Limingan kunta 2014 ja 2014b).

Erikoiskaupan myymälämäärä Limingassa oli 26 vuonna 2009. Toimialoilla, jotka sisältävät pääosin tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä (huonekalu-, kodintekniikka- ja rautakauppa sekä muu tilaa vaativa kauppa kuten puutarha-alan kauppa ja venekauppa) toimi yhteensä 4 myymälää. Muun eli ns. keskustahakuisen erikoiskaupan alalla toimi 22 myymälää. Muuhun erikoiskauppaan kuuluvat Alkot, apteekit, kosme-

tiikkamyymälät ym., muotikaupat, sekä ns. pienet erikoiskaupat kuten optikot, kelloliikkeet ja kukkakaupat. Vuonna 2012 erikoiskaupan myymälöitä oli toiminnassa yhteensä 27, joista tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä oli 7 ja muun erikoiskaupan myymälöitä 20. Moottoriajoneuvojen kaupan alalla (autokaupat, varaosaliikkeet ja rengasliike) toimi lisäksi kuusi myymälää. (www.toimialaonline.fi).

Taulukko 2. Limingan erikoiskaupan myymälät vuonna 2009 (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2011) ja vuonna 2012 (www.toimialaonline.fi).

	2009	2012
Tilaa vaativa erikoiskauppa yhteensä	**4**	**7**
Huonekalukauppa	1	1
Kodinkonekauppa	0	0
Rautakauppa	2	4
Muu tilaa vaativa erikoiskauppa	1	2
Muu erikoiskauppa yhteensä	**22**	**20**
Alkot, apteekit ym.	2	2
Muotikauppa	3	1
Tietotekninen kauppa	1	1
Muu erikoiskauppa	16	16
Erikoiskauppa yhteensä	**26**	**27**

Limingan erikoiskaupan palvelutarjonta on päivittäistavarakauppaa heikompi. Asukkaita yhtä erikoiskaupan myymälää kohti oli vuonna 2009 selvästi suurempi kuin maakunnassa ja koko maassa keskimäärin, joten väestöpohjaan suhteutettuna Limingan palveluverkon kattavuus oli keskimääräistä heikompi. Tämä heijastui myös ostovoiman siirtymässä, joka vuonna 2009 oli negatiivinen (-53 %). Erikoiskaupan ostovoimasta siis yli puolet virtasi Limingan ulkopuolelle. Yhdyskuntarakenteen toiminnalliset alueet Suomessa-selvityksen mukaan Liminka kuuluu erikoiskaupassa Oulun asiointialueeseen (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2013).

4.2 Liiketilatarve vuoteen 2030 ja 2040

Pohjois-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030 -selvityksen täydennysselvityksessä (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2013) arvioitiin Pohjois-Pohjanmaan kuntien oman väestön ostovoimaan ja sen kehitykseen perustuva laskennallinen liiketilatarve. Pelkästään Limingan asukkaiden omaan ostovoimaan perustuva kaupan palveluverkon perusmitoitus vuoteen 2030 on koko vähittäiskaupassa yhteensä 56 500 k-m^2. Jatkettaessa täydennysselvityksen vuodesta 2010 vuoteen 2030 ulottuvaa liiketilatarpeen kasvua Ankkurilahden-Haaransillan-Liminganportin osayleiskaavan tavoitevuoteen 2040, Limingan vähittäiskaupan liiketilatarve vuonna 2040 on 73 000 k-m^2.

Taulukko 3. Limingan oman väestön ostovoimaan perustuva liiketilatarve vuosiin 2030 (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2013) ja 2040.

	2010	2030	2040
Päivittäistavarakauppa	5 000	10 000	12 500
Muu erikoiskauppa	10 500	25 000	32 500
Tilaa vaativa erikoiskauppa	4 500	11 000	14 500
Autokauppa ja huoltamot	4 500	10 500	13 500
Vähittäiskauppa yhteensä	**24 500**	**56 500**	**73 000**

Koska osa vaihemaakuntakaavassa osoitetusta Tupoksen vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueesta (kma) sijoittuu Kempeleen kuntaan, kaupan kehittämissuunnitelmien vaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon myös osa Kempeleen asukkaiden aikaansaamasta liiketilatarpeesta, joka vuosille 2030 ja 2040 on seuraava:

	Vuosi 2030	Vuosi 2040
- Päivittäistavarakauppa	14 000 k-m^2	16 500 k-m^2
- Muu erikoiskauppa	35 000 k-m^2	43 500 k-m^2
- Tilaa vaativa erikoiskauppa	15 500 k-m^2	19 500 k-m^2
- Autokauppa ja huoltamot	14 500 k-m^2	18 000 k-m^2
- Vähittäiskauppa yhteensä	79 000 k-m^2	97 500 k-m^2

Kuntien omien asukkaiden ostovoiman kasvuun perustuvassa arviossa ei ole otettu huomioon alueen ulkopuolelta tulevia eikä alueelta poistuvia ostovoiman siirtymiä. Täydennysselvityksessä liiketilatarve arvioitiin seututasolla myös ottamalla huomioon asukkaiden ostovoiman lisäksi ostovoiman siirtymät. Ostovoiman siirtymä kuvaa alueen kaupallista vetovoimaa ja omavaraisuutta ja sisältää kaiken tarkasteltavalle alueelle sen ulkopuolelta tulevan ostovoiman: vaikutusalueen asukkaiden, matkailijoiden, loma-asukkaiden ja ohikulkuliikenteen ostovoiman.

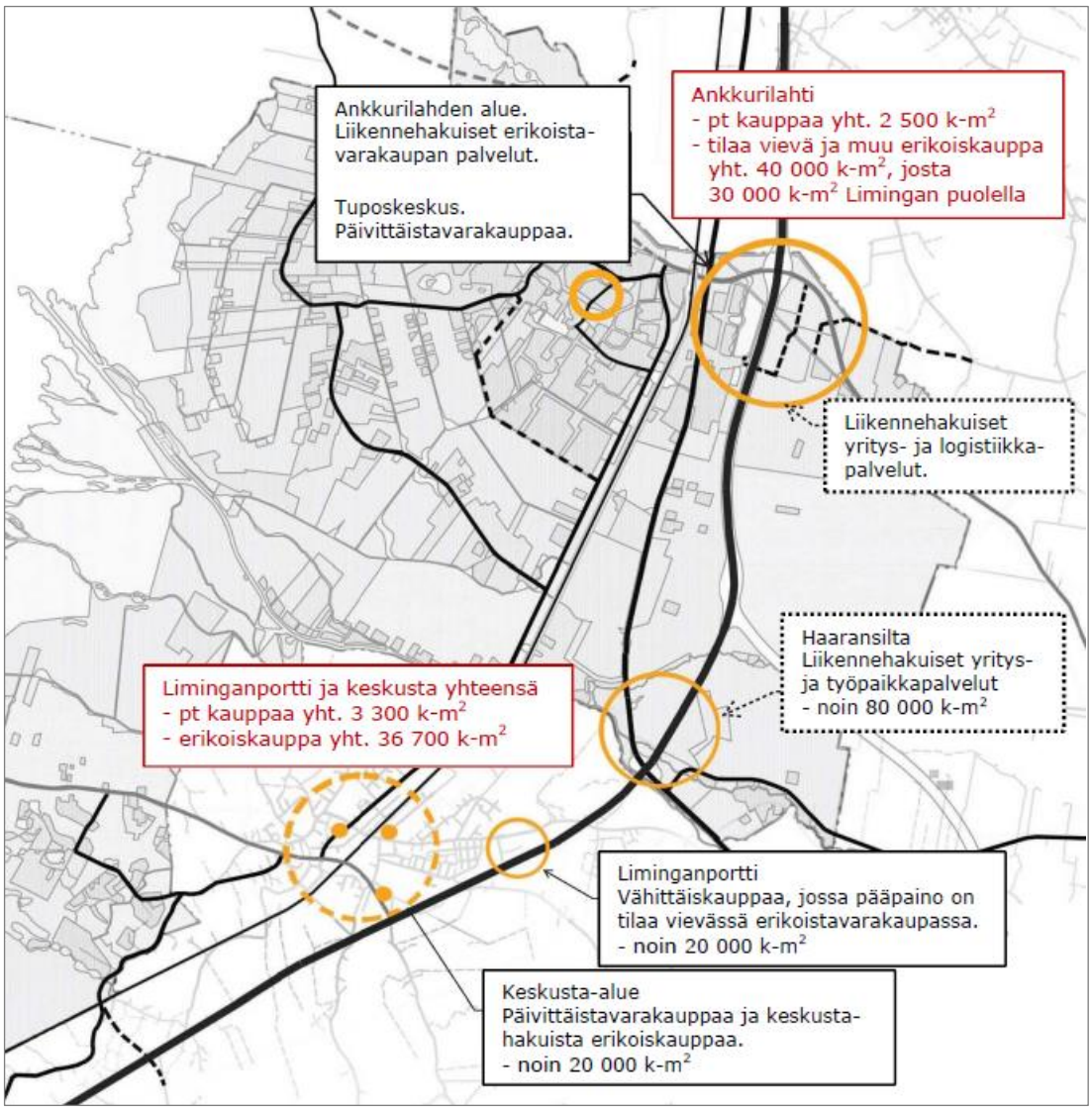
Laskelma synnyttää koko maakunnan tasolla varsin suuren ylimitoituksen, mutta toisaalta turvaa sekä maakuntakeskuksen ja muiden keskuskuntien että alakeskusten kaupan toiminta- ja kehitysedellytykset. Oulun seudun osalta ostovoiman siirtymät huomioiva liiketilatarve on koko vähittäiskaupan tasolla 2,3 kertaa pelkästään asukkaiden ostovoimaan perustuvaa liiketilatarvetta suurempi. Limingassa tämä tarkoittaisi sitä, että liiketilatarve vuonna 2030 olisi päivittäistavarakaupassa 17 000 k-m^2, muussa erikoiskaupassa 67 000 k-m^2, tilaa vaativassa erikoiskaupassa 29 000 k-m^2 sekä autokauppa ja -huoltamotoiminnassa 19 000 k-m^2. Koko vähittäiskaupan tasolla liiketilatarve olisi 132 000 k-m^2 ja eroa pelkästään Limingan kunnan asukkaiden ostovoiman kasvun aikaansaamaan liiketilatarpeeseen olisi siten +75 000 k-m^2.

Vastaavat ostovoiman siirtymän huomioon ottavat kerrosalamäärät vuoteen 2040 olisivat päivittäistavarakaupassa 21 000 k-m^2, muussa erikoiskaupassa 87 000 k-m^2, tilaa vaativassa erikoiskaupassa 39 000 k-m^2 sekä autokauppa ja -huoltamotoiminnassa 24 000 k-m^2. Koko vähittäiskaupassa yhteensä siis 171 000 k-m^2, jolloin ero pelkästään Limingan kunnan asukkaiden ostovoiman kasvun aikaansaamaan liiketilatarpeeseen olisi +98 000 k-m^2.

4.3 Kaupan kehittämissuunnitelmat

Kaupan alueet nykyisissä asemakaavoissa on osoitettu Ankkurilahden ja Liminganportin alueille. Voimassa olevassa asemakaavassa Liminganporttiin on osoitettu liikennehakuisia erikoiskaupan palveluja ja työpaikka-alue. Vaihemaakuntakaavan mukaan Liminganporttiin ja Ankkurilahteen voi sijoittaa seudullisesti merkittäviä paljon tilaa vaativan tai muun keskustatoimintojen alueille soveltumattoman erikoiskaupan suuryksiköitä. Seudun yleiskaavassa palvelualueita on osoitettu Ankkurilahden asemakaavoitetun alueen lisäksi valtatien länsipuolelle ja Haaransillan ympäristöön. Haaransillalle on lisäksi osoitettu matkailupalvelujen alue. Haaransillan ympäristössä painopiste on liikennehakuisissa yritys-, työpaikka- ja palvelutoiminnoissa.

Alueella ei ole asemakaavaa. Kunnan tavoitteena on toteuttaa Haaransillan alueelle ensisijaisesti merkityksellään valtakunnallisia paljon tilaa vaativan erikoiskaupan yksiköitä (Limingan kunta 2014b).



Kuva 12. Kaupallisten palveluiden mitoitus Ankkurilahden ja Tuposkeskuksen sekä keskustan ja Liminganportin alueilla (Limingan kunta 2014b).

4.4 Kaupan kehitystrendit ja nettikauppa

Päivittäistavarakaupassa hypermarketit ja isot supermarketit ovat olleet vahvoja tekijöitä ja ne säilyttävät asemansa myös lähitulevaisuudessa. Hypermarkettien koko ei kuitenkaan enää kasva oleellisesti ja markkinoille tulee myös aiempaa pienempiä hypermarketteja. Päivittäistavarakaupassa viime vuosien kehityspiirteisiin on kuulunut myös se, että on alettu perustaa uusia pienmyymälöitä, etenkin suurimmilla kaupunkiseuduilla. Laadukkaiden pienmyymälöiden merkitys on ollut kasvussa ja kasvaa edelleen tulevaisuudessa. Suurten ja pienten myymälöiden merkityksen kasvaessa keskikokoisten päivittäistavaramyymälöiden asema heikkenee. Kehityksessä on kuitenkin alueellisia eroja.

Kuluttajarakenteen muutosten (ikääntyminen, pienet kotitaloudet, auton käyttö jne.) myötä asuinalueiden lähikauppojen tarve lisääntyy. Myös myymälöiden erikoistumisen ja profiloitumisen merkitys kasvaa ja liikenneasemamyymälöiden, Deli-tyyppisten myymälöiden ja 24/7-kauppaketjujen kysyntä kasvaa. Viime aikoina myös lähellä tuotetun ruoan kysyntä on ollut kasvussa ja kasvun voidaan olettaa jatkuvan edelleen.

Erikoiskaupassa myymälöiden valikoimat monipuolistuvat ja kasvavat. Tämä merkitsee mm. sitä, että myymäläkoko kasvaa ja kauppakeskukset vahvistuvat. Samalla erikoistuminen, niin yksittäisten myymälöiden kuin pienten kauppakeskustenkin, lisääntyy. Tilaa vaativassa erikoiskaupassa on kehittynyt myös myymälöitä, joissa oman alan tuotevalikoiman lisäksi myydään muita tuotteita, esimerkiksi polkupyöriä kodinkoneliikkeessä. Myös ”avaimet käteen -periaate” yleistyy (esimerkiksi kirjahyllyn kuljetus ja kokoaminen asiakkaan kotona). Nähtävissä on myös, että Suomeen tulee muutama suuri Outlet-keskus ja että hyvinvointi- ja vapaa-ajan palveluihin sekä elämyksellisyyteen liittyvä kauppa lisääntyy.

Koko maassa kaupan yleisenä kehitystrendinä on ollut kaupan keskittyminen ja palveluyksiköiden koon kasvu. Lisäksi pääteiden varsiin on syntynyt ja syntymässä tilaa vaativaa erikoiskauppaa. Kaupallisten keskittymien merkitys koko maassa on kasvanut ja kasvaa edelleen samalla kun irrallaan olevien myymälöiden asema heikkenee. Etenkin kaupunkirakenteeseen liittyvät kauppakeskukset ja kaupan keskittymät menestyvät. Päivittäistavarakauppojen ja vetovoimaisten erikoiskaupan ketjujen sijoittuminen keskusten yhteyteen parantaa niiden toimintaedellytyksiä. Tilaa vaativa erikoiskauppa ml. laajan tavaravalikoiman myymälät (halpahintamyymälät) on tällä hetkellä ja tulevaisuudessakin voimakkaasti kasvava erikoiskaupan toimiala. Tilaa vaativan kaupan alalle tulee jatkuvasti uutta tarjontaa ja uusia toimialakeskittymiä rakennetaan.

Kaupan palvelujen liikenteellinen saavutettavuus on yksi menestyvän kauppapaikan avaintekijöistä. Viime aikoina on alettu yhä enemmän kiinnittää huomiota autolla saavutettavuuden lisäksi myös hyvään saavutettavuuteen joukkoliikenteellä sekä kävellen/pyöräillen. Tämä tukee kaupunkirakenteeseen liittyvien kauppapaikkojen menestymismahdollisuuksia. Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kävellen/pyöräillen on tulevaisuudessa entistä tärkeämpää pyrittäessä hillitsemään ilmastonmuutosta ja vähentämään liikennettä.

Ostovoiman kasvun vuoksi kaupan ja erityisesti erikoiskaupan liiketilan tarve kasvaa. Tilantarpeen lisäys voidaan ratkaista sekä nykyisiä tiloja laajentamalla että uusia yksiköitä ja kaupan keskittymiä rakentamalla. Kaupan uusiutumissykli on muuta rakentamisen sykliä nopeampaa, noin 15 vuotta. Tämän vuoksi yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevan suurmyymälän ympärille syntyvä muu rakentaminen saattaa jäädä ”isännättömäksi” (uusiokäyttö hankalaa), kun suuryksikön elinkaari päättyy. Nykyiseen rakenteeseen liittyvät suurinvestoinnit ovat tässä mielessä ”turvallisempia”.

Verkkokauppa on Suomessa ollut kasvussa ja kasvun odotetaan jatkuvan edelleen. Kehityksessä on kuitenkin huomattavia eroja toimialoittain. Päivittäistavarakaupassa verkkokaupan merkitys on yleisesti ottaen ollut toistaiseksi vähäinen erilaisista kokeiluista huolimatta. Pitkällä ajanjaksolla verkkokauppa tulee kasvattamaan merkitystään myös päivittäistavarakaupassa. Edellytyksenä kuitenkin on, että kuljetuspalvelut saadaan logistisesti ja taloudellisesti kannattavaksi ja että myös tavaroiden vastaanottopää kehittyy. Tämä tarkoittaa sitä, että taloissa on riittävät ja tarkoitukseen soveltuvat tavaroiden vastaanottotilat.

Erikoiskaupassa nettikauppa vahvistuu nopeammin ja selkeämmin kuin päivittäistavarakaupassa, mutta eri toimialojen välillä on huomattavia eroja. Erityisen voimakasta kasvu on ollut tietotuotteiden ja aineettomi-

en hyödykkeiden kuten esimerkiksi erilasten elokuva-, konsertti- ym. lippujen ja musiikin hankinnassa, jossa asiointi hoidetaan tietokoneen välityksellä. Etenkin kansainvälinen nettikauppa kasvaa. Suomeen saattaa myös tulla nettikaupan näytemyymälöitä (esim. ”tavarataloja”, joissa on vain vaatteiden sovituskappaleet ja tuotteet tilataan netin välityksellä). Tällaisia näytemyymälöitä on jo esimerkiksi Saksassa. Verkkokaupasta ostetaankin paljon myös tavaraa. Vuonna 2011 kuluttajat ostivat sähköisesti kotimaasta ja ulkomailta vähittäiskaupan tuotteita 3,3 miljardilla eurolla, mikä on lähes 8 % arvonlisäverollisesta vähittäiskaupan liikevaihdosta Suomessa (Kaupan liitto 2012).

Verkkokauppa muuttaa kaupan ja ostamisen rakenteita myös esimerkiksi monikanavaisuuden kautta. Monikanavakaupassa verkkokaupan sähköisiä palveluja yhdistetään tavanomaiseen myymälässä tapahtuvaan ostamiseen. Verkkokauppa ei ole pelkästään internetissä ja myymälä ei ole vain fyysinen myymälä. Kuluttajat voivat tutustua tuotteisiin ensin internetissä ja ostaa sen jälkeen tuotteet myymälöistä. Tai päinvastoin.

Verkkokaupan vaikutuksesta myymälätilan tarpeeseen ei ole julkaistu tutkimuksia. Koko vähittäiskaupan tasolla verkkokauppa ei todennäköisesti vielä ole vaikuttanut oleellisesti liiketilamäärään. Vaikka verkkokaupan rooli on kasvanut, myös liiketilojen määrä on ollut kasvussa niin koko maassa kuin Uudellamaallakin. Kaupan investointihankkeiden valossa voidaan sanoa, että kauppa uskoo yhä perinteiseen liiketilaan. Kaupassakäynti ei ole vain tavaroiden noutoa, vaan siihen sisältyy myös sosiaalisia kontakteja, fyysisten tuotteiden vertailumahdollisuuksia jne. Kauppa-asiointi ei lopu tulevaisuudessakaan. Verkkokauppa ei siten tule vähentämään liiketilatarvetta ainakaan suoraan myynnin suhteessa.

Verkkokaupan kasvu näkyy kuitenkin jo tiettyjen toimialojen kuten valokuvaus-, musiikki- ja kirjakauppojen ja matkatoimistojen myymälämäärissä. Vastapainona on toimialoja, joissa alan kehitys ei voi suuntautua vain internettiin kuten autokaupassa. Lisäksi jo nykyään ja jatkossa yhä useammat myymälät toimivat sekä verkossa että perinteisissä liiketiloissa. Myymälätilaa siis tarvitaan, vaikka osa myynnistä toteutuu sähköisessä muodossa.

Verkkokauppaa tukemaan avataan myös ns. näytemyymälöitä. Nämä ovat usein kooltaan suuria kuten esimerkiksi Hobby Hallin myymälä Vantaalla sekä Verkkokauppa.comin myymälät Helsingissä, Tampereella ja Oulussa. Myös verkkokaupan noutopisteet ovat lisänneet liiketilatarvetta postin toimipisteiden vähennyttyä. Toimitettaville tuotteille tarvitaan myymälätilaa perinteisissä myymälöissä.

5. Keskustaan soveltumaton kauppa

Maankäyttö- ja rakennuslain 71c §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. Keskusta-alueen ulkopuolelle soveltuvia ovat esimerkiksi toimialat, jotka eivät kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa ja joiden sijoittaminen keskustaan on toiminnan luonteen ja ison tilatarpeen vuoksi vaikeaa. Myös toimialan tyypillinen asiointitiheys ja sitä kautta liikenteen määrä vaikuttaa arvioon. Maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevissa erityisissä säännöksissä ja lakimuutosta valmistelleen Hallituksen esityksen (HE309/2010) perusteluissa ei ole määritelty tarkemmin keskustaan soveltumatonta kauppaa.

Ympäristöministeriön Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus -julkaisussa (2013) todetaan, että arvioitaessa vähittäiskaupan suuryksiköiden mahdollisuuksia sijoittua keskusta-alueiden ulkopuolelle tulee selvittää erityisesti

- kaupan laatu (toimiala) ja toiminnan luonne
- toimintaedellytykset keskusta-alueella (esimerkiksi suuri tilantarve)
- vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen
- sijainti yhdyskuntarakenteessa ja saavutettavuus joukko- ja kevytliikenteellä
- asiointitiheys, liikenteen määrä ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

5.1 Paljon tilaa vaativa erikoiskauppa

Nimensä mukaisesti paljon tilaa vaativa erikoiskauppa tarvitsee toiminnalleen isot tilat sekä rakennuksina että usein pihatiloina. Myynnissä olevat tavarat ovat pääosin isokokoisia kuten autot, huonekalut ja rakennustarvikkeet. Ne vaativat isot varastot, raskaat kuljetukset ja kotiinkuljetukseen usein auton. Paljon tilaa vaativa erikoiskauppa hakeutuu useimmiten keskustojen ulkopuolelle. Sijoittumispäätökseen vaikuttavat tilatarpeen lisäksi mm. maan hinta sekä tilojen neliövuokra - keskustojen myymälätilat ovat yleensä niille liian pieniä ja kalliita. Myymälöiden toiminta edellyttää myös hyviä liikenneyhteyksiä ja näkyvää sijaintipaikkaa. Tilaa vaativa erikoiskauppa keskittyy yleensä omille alueilleen, jolloin ne hyötyvät muiden samantyyppisten liikkeiden läheisyydestä.

Tilaa vaativan erikoiskaupan päämyyntituotteita eli pääsääntöisesti suurikokoisia tuotteita ovat mm.:

- huonekalut ja muut kodin kalusteet
- matot, sälekaihtimet, rullaverhot
- liedet, jääkaapit, pesukoneet eli niin kutsutut valkoiset kodinkoneet
- televisiot ja stereot
- rauta- ja rakennustavarat sekä tapetit ja lattianpäällysteet
- puutarha-alan ja maatalousalan tuotteet
- autot ja muut moottoriajoneuvot sekä veneet
- raskaat koneet (maansiirtokoneet ym.)
- polkupyörät

Kaikki edellä mainitut tuotteet eivät kuitenkaan aina ole suurikokoisia ja fyysistä tilaa vaativia. Esimerkiksi rauta- ja rakennustavaroista osa on hyvinkin pienikokoisia. Myös muissa tuoteryhmissä osa tuotteista on

pienikokoisia. Tilaa vaativia tavaroita ei myöskään aina myydä suurmyymälöissä. Esimerkiksi polkupyöriä myydään paljon pienissä erikoistuneissa pyöräliikkeissä, jotka vain harvoin ovat suurmyymälöitä. Suurmyymälöitä on perinteisesti ollut huonekalukaupassa, autokaupassa, rauta- ja rakennustarvikekaupassa, kodintekniikkakaupassa ja urheilukaupassa. Pääsääntöisesti myymälät voidaan jakaa tilaa vaativan erikoiskaupan alalla suuriin, jotka kilpailevat laajalla valikoimalla ja hinnoilla sekä pieniin, jotka panostavat palveluun ja erikoistuotteisiin. Suuret myymälät ovat yleensä sijoittuneet keskustojen ulkopuolelle ja pienet keskustoihin (ympäristöministeriö 2000).

Pinta-ala onkin yksi kriteeri erottaa tilaa vaativa erikoiskauppa muusta erikoiskaupasta, koska myymälöiden kokoa voidaan mitata. Tämä ei kuitenkaan ole ongelmatonta. Paljon tilaa vaativaa erikoiskauppaa koskeneen selvityksen (ympäristöministeriö 2010) mukaan myymäläkoon vaihtelu on suurta. Tutkituilla alueilla noin puolet paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöistä oli kooltaan alle 2 000 k-m^2. Selvitys ei tuonut esiin tekijöitä, joiden perusteella olisi määriteltävissä paljon tilaa vaativan erikoiskaupan ohjaukseen soveltuva kokoraja. Kun kaupan palvelukonseptit jatkuvasti uudistuvat, erilaiset kaupan tyyppiin sidotut kokorajat johtaisivat ennen pitkää hankaliin tulkintatilanteisiin (HE 309/2010 vp). Tilaa vaativan erikoiskaupan myymälät ovatkin hyvin monentyyppisiä. Joissain myymälöissä myydään pääsääntöisesti vain yhden tuoteryhmän tuotteita, toisissa puolestaan tarjotaan tuotteita useista eri tuoteryhmistä. Suomessa on lukuisilla eri konsepteilla toimivia tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä. Ympäristöministeriön suosituksen mukaisia paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä ovat:

Paljon tilaa vaativan erikoiskaupan piiriin kuuluvat myymälät	Vähittäiskaupan suuryksiköiden ohjauksen piiriin kuuluvat myymälät
Toimiala	
1. Moottoriajoneuvojen kauppa Moottoriajoneuvojen varaosien ja tarvikkeiden kauppa Rengaskauppa Venekauppa Veneilytarvikkeiden kauppa Matkailuvaunujen kauppa	
2. Huonekalukauppa	Sisustuskauppa (asumiseen liittyvä sisustus)
3. Sisustustarvikekauppa (rakenteellinen sisustus) Rautakauppa Rakennustarvikekauppa	
4. Maatalouskauppa Puutarha-alan kauppa	
6. Kodintekniikkakauppa	Urheilukauppa Muu vähittäiskauppa
Oheistuotteiden osuus	
Toimialaan liittyvien oheistuotteiden osuus myymälän myyntipinta-alasta saa olla enintään 20 %, kuitenkin enintään 400 neliömetriä. Tästä myyntipinta-alasta enintään 100 neliömetrin alalla voidaan myydä elintarvikkeita ja oheistuotteita, jotka eivät liity toimialaan.	

Rakenteellinen sisustustarvikekauppa on remontoimiseen ja rakentamiseen liittyvää kauppaa, kuten maalien, tapettien, lattiapäällysteiden ja keittiökalusteiden kauppaa.

Kuva 13. Suositus paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tulkinnaksi (ympäristöministeriö 2000).

5.2 Asiointiliikenteen määrä ja liikeidea

Paljon asiointiliikennettä aiheuttavia vähittäiskaupan toimintoja ovat tyypillisesti suuret päivittäistavaramyymälät ja perinteiset kauppakeskukset ja -keskittymät. Myös suuren yksittäisen erikoiskaupan myymälän osalta asiakasmäärä ja sen myötä asiointiliikenne voi nousta niin suureksi, että se keskustaan sijoittuessaan vaarantaa keskustan liikenteen sujuvuuden. Jos tarvittavat liikennejärjestelyt liikenne- ja pysäköintiratkaisuineen eivät ole mahdollisia toteuttaa, syntyy peruste myymälän sijoittumiseen keskustan ulkopuolelle.

Liikeidean merkitys kaupan sijoittumiseen vaikuttavana tekijänä on viime aikoina noussut esiin paljon tilaa vaativan erikoiskaupan lisäksi myös uudentyyppisiä merkkituotemyymälöiden keskuksia eli outlet-keskuksia koskevissa kehittämishankkeissa. Merkkituotemyymälöiden keskus muodostuu useasta liikerakennuksesta. Keskuksessa toimi tyypillisesti yksittäisten tuotemerkkien myyntiin keskittyneitä erikoistavaramyymälöitä. Keskuksen edullinen hintataso perustuu siihen, että tuotevalikoimaan ei kuulu uusimpia mallistoja. Merkkituotemyymälöiden keskus toimii keskustan ulkopuolella ja keskuksella on yhteinen johto ja markkinointi (ympäristöministeriö 2013). Merkkituotemyymälöiden ohella palvelutarjontaa täydentävät mm. kahvilat, ravintolat ja lasten leikkipaikat. Alueelle tullaan pidemmäksi ajaksi myös kuluttamaan aikaa ja viihtymään. Toiminta on luonteeltaan lähellä ja tukee matkailua.

Suomessa ei toistaiseksi ole toteutettu yhtään varsinaista merkkituotemyymälöiden keskusta, mutta useita suunnitelmia on olemassa. Lähin toiminnassa olevan keskuksen esimerkki lienee Tukholman Barkarbyssä sijaitseva Stockholm Quality Outlet, jossa toimii yli 50 myymälää (mm. Hugo Boss, Nike, Mexx, Ecco ja Björn Borg) ja josta löytyy yli 500 brändiä. Tuotteiden hinnat ovat selvästi (30 - 70 %) normaalihintaa alempia. Outlet-keskukseen on junayhteys, matka esimerkiksi Tukholman keskustasta kestää noin 20 minuuttia (www.qualityoutlet.com).

Kaikissa suomalaisissa outlet-keskushankkeissa liikeideana on luoda Suomeen uusi kaupan konsepti ja samalla tuoda kuntiin sellaista erikoiskaupan tarjontaa, jota kuntakeskuksiin ei todennäköisesti muuten tulisi. Outlet-keskuksen toimintaedellytyksen ehtona on myymälöiden sijoittuminen saman katon alle eli vastaavien myymälöiden sijoittaminen kuntakeskustaan ”kadun varrelle” ei tarjoa mahdollisuutta myymälöiden toimintaan. Outlet-keskuksen muodostavan liikerakennuksen sijoittamisen keskustaan on puolestaan todettu olevan paitsi toiminnallisesti, myös liikenteellisesti hyvin vaikeaa. Esimerkiksi Porvoossa tehdyssä selvityksessä (Porvoon kaupunki 2011) todetaan, että outlet-keskus synnyttäisi niin suuria ajoneuvovirtoja, että niiden sijoittumista Porvoon keskustan katuverkkoon - missä pääpaino on jalankululla ja pyöräilyllä - ei voida pitää tavoiteltavana ja toimivana ratkaisuna. Koska keskus houkuttelisi merkittävän määrän asiakkaita myös kauempaa, näiden poikkeavan suurten liikennemäärien ja tarvittavien pysäköintipaikkojen sijoittaminen keskustaan valmiiseen rakenteeseen ei olisi luonteva ratkaisu, ja se olisi ristiriidassa keskustan viihtyisyyden kehittämiseen liittyvien tavoitteiden kanssa.

Toinen tyypillisesti keskustojen ulkopuolelle sijoittuva kauppapaikka on erikoiskauppojen keskus. Suomen kauppakeskusyhdistyksen määritelmän mukaan erikoiskauppojen keskus muodostuu useammasta liikerakennuksesta ja siellä toimii lähinnä erikoiskaupan myymälöitä. Erikoiskauppojen keskus sijaitsee yleensä keskusta-alueiden ulkopuolella yhdessä tasossa ja aukeaa ulkotilaan yhteiselle pysäköintialueelle. Tilaa vaativien erikoiskauppojen lisäksi tällaiseen keskittymään sijoittuu usein myös pienempiä erikoiskauppoja kuten urheiluliikkeitä (ympäristöministeriö 2013).

6. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Ankkurilahteen ja Kempeleen eteläpuolelle voi sijoittua muun erikoiskaupan ja paljon tilaa vaativan erikoiskaupan suuryksiköitä 40 000 km^2, josta 30 000 k-m^2 Limingan puolelle ja 10 000 k-m^2 Kempeleen puolelle kuntien yhdessä huhtikuussa 2014 käymän neuvottelun mukaisesti. Ankkurilahden osalta arvioinnin lähtökohtana on Ankkurilahden-Haaransillan-Limingaportin osayleiskaavaehdotuksen ja Ankkurilahden asemakaavamuutoksen mukainen tilanne, jossa Ankkurilahteen sijoittuu vaiheessa 1 noin 20 000 k-m^2 ja vaiheessa 2 noin 10 000 k-m^2 uutta, liikennehakuista valtakunnallisesti/seudullisesti merkittävää paljon tilaa vaativan tai muun keskustatoimintojen alueille soveltumattoman erikoiskaupan liiketilaa. Päivittäistavarakaupan osalta vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan lisäksi kahta tilannetta: alueelle ei tule lainkaan päivittäistavarakauppaa tai kuhunkin asemakaavamuutoksen kolmeen kortteliin tulee enintään 400 k-m^2 päivittäistavarakaupan kerrosalaa. Tarkasteluasetelma vastaa osayleiskaavaehdotuksen Ankkurilahden KME-1-, KME-2-, KME-tv1- ja KTY -alueita.

Limingan keskustan osalta tarkastellaan tilannetta, jossa Kirkonkylään sijoittuu päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan suuryksiköitä vaihemaakuntakaavan mukaisesti enintään 20 000 k-m^2. Liminganporttiin sijoittuu muun erikoiskaupan ja seudullisesti merkittävän paljon tilaa vaativan tai muun keskustatoimintojen alueille soveltumattoman erikoiskaupan suuryksiköitä samoin vaihemaakuntakaavan mukaisesti enintään 20 000 k-m^2. Limingan kunnan tavoitteen mukaisesti Haaransillan alueelle sijoittuu ensisijaisesti merkitykseltään valtakunnallisia paljon tilaa vaativan erikoiskaupan yksiköitä. Vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan tilannetta, jossa Haaransillalle sijoittuu noin 80 000 k-m^2 tällaista kaupan liiketilaa. Vaihtoehtona tälle tarkastellaan tilannetta, jossa uutta valtakunnallisesti merkittävää paljon tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilaa sijoittuu Haaransillan sijasta Ankkurilahteen.

Valtakunnallisesti merkittävää kauppaa ei ole virallisesti määritelty, mutta sellaiseksi voidaan katsoa esimerkiksi Ikean tyyppiset myymälät, Tuurin Kauppakeskus ja Lempäälän Ideapark, joita on maassamme vähän ja jotka keräävät asiakkaansa yhtä maakuntaa laajemmalta alueelta ja joille järjestetään ryhmämatkoja eri puolilta Suomea. Esimerkiksi OTP Travel järjestää ostosmatkoja Oulusta Haaparannan Ikeaan. Arviointikokonaisuus noudattaa ympäristöministeriön Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus-julkaisussa (2013) esitettyjä selvitystarpeita liittyen vähittäiskaupan suuryksiköiden mahdollisuuksiin sijoittua keskusta-alueiden ulkopuolelle lukuun ottamatta liikenteellisiä vaikutuksia, jotka arvioidaan erillisselvityksessä.

6.1 VAIKUTUKSET KAUPPAAN JA PALVELURAKENTEESEEN

6.1.1 Uusi liikerakentaminen suhteessa liiketilatarpeeseen

Ankkurilahden, Haaransillan ja Liminganportin kaupan alueet synnyttävät toteutuessaan vahvan paljon tilaa vaativan erikoiskaupan kokonaisuuden, jossa on kilpailukykyisiä ja vetovoimaisia kauppapaikkoja uusille yrityksille. Uusien kaupallisten toimintojen myötä erikoiskaupan liiketilan määrä Limingassa kasvaa merkittävästi, mikä nopeuttaa kaupan uudistumiskehitystä ja mahdollisuuksia vastata kuluttajien muuttuvaan kysyntään. Ostovoiman kasvuun perustuvaa liiketilan laskennallista lisätarvetta tarkastelemalla voidaan hahmottaa, kuinka suuri on se markkinoiden kasvu, jonka jakajaksi Limingan kaupan alueet tulevat.

Pelkästään Limingan omien asukkaiden aikaansaama liiketilatarve vuonna 2030 on päivittäistavarakaupassa suuruusluokkaa 10 000 k-m^2, muussa kuin tilaa vaativassa erikoiskaupassa 25 500 k-m^2 ja tilaa vaativassa erikoiskaupassa (ml. autokauppa ja huoltamot) 21 500 k-m^2. Yhteensä siis noin 56 500 k-m^2. Tässä työssä liiketilatarve arvioitiin myös vuoteen 2040. Tarkastelun ulottaminen ajallisesti pidemmälle kuin Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaava ja sen laatimisen yhteydessä tehty kaupan selvitys on perusteltua, koska se antaa mahdollisuuden pidemmän aikavälin kauppapaikkasuunnitteluun. Tämä on tarpeen etenkin Haaransillalle tai Ankkurilahteen tavoiteltavan merkitykseltään valtakunnallisen paljon tilaa vaativan erikoiskaupan perustamis- ja toimintaedellytyksiä tarkasteltaessa. Valtakunnallisten toimijoiden, kuten Ikean, kauppapaikkasuunnittelu on huomattavasti pitkäjänteisempää kuin seudullisten toimijoiden. Maankäyttö- ja rakennuslakiin keväällä 2015 lisätty kilpailun toimivuuden huomioiminen (ks. kohta 3.1) edellyttää, että yrityksillä on oltava tasapuoliset toimintaedellytykset eli alalle tulolle ei saa olla perusteettomia esteitä. Osayleiskaavan kaupan mitoituksen rajaaminen vain 15 vuoden pituiselle ajalle vuoteen 2030 saattaisi olla tällainen este.

Vuonna 2040 liminkalaisten aikaansaama liiketilatarve on päivittäistavarakaupassa 12 500 k-m^2, muussa erikoiskaupassa 32 500 k-m^2, tilaa vaativassa erikoiskaupassa (ml. autokauppa ja huoltamot) 28 000 k-m^2. Koko vähittäiskaupassa siis yhteensä noin 73 000 k-m^2. Vuonna 2010 Limingassa oli päivittäistavarakaupan ja muun erikoiskaupan pinta-alaa noin 5 000 k-m^2 ja tilaa vaativan erikoiskaupan pinta-alaa noin 700 k-m^2. Limingan omien asukkaiden aikaansaama koko vähittäiskaupan liiketilan lisätarpeen määrä vuoteen 2040 on siten noin 67 000 k-m^2.

Limingan omien asukkaiden ostovoiman kasvuun perustuva paljon tilaa vaativan erikoiskaupan laskennallinen liiketilatarve riittää suuruusluokkatasolla kattamaan joko Ankkurilahden 1 ja 2 vaiheen tai Liminganporttiin suunnitellun uuden liikerakentamisen, mutta ei molempia, eikä etenkään Haaransiltaan tavoiteltavaa liikerakentamista. Ankkurilahden, Haaransillan ja Liminganportin sijainti valtatien varressa erittäin näkyvillä paikoilla mahdollistaa kuitenkin kunnan oman väestön lisäksi myös ohikulkuliikenteen ostovoiman merkittävän hyödyntämisen. Tähän on myös hyvät edellytykset, sillä alle puolen tunnin ajoajan päässä asuu yli 200 000 asukasta (ks. kohta 6.3). Tämä tarkoittaa merkittävää ostovoimapotentiaalia myös Limingan kaupan alueilla, vaikka saman ajoajan puitteissa ovat myös Oulun kaupan palvelut. Kun Limingan asukkaiden ja ohikulkuliikenteen ostovoiman lisäksi otetaan huomioon myös matkailijoiden ja vapaa-ajan asukkaiden ostovoima, tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilatarve autokauppa ja huoltamot mukaan lukien on Limingassa vuonna 2040 suuruusluokkaa 63 000 k-m^2, mikä kattaa sekä Liminganportin että Ankkurilahden molempien vaiheiden uuden liiketilarakentamisen.

Ankkurilahteen tai Haaransiltaan suunnitellut paljon tilaa vaativan erikoiskaupan palvelut ovat luonteeltaan valtakunnallisia, joten niiden voidaan hyvin katsoa palvelevan vähintään koko Oulun seudun asukkaita. Oulun seudun asukkaiden ostovoiman kasvuun perustuva tilaa vaativan erikoiskaupan (ml. autokauppa ja huoltamot) liiketilan lisätarve vuoteen 2040 on noin 500 000 k-m^2. Haaransillan, Liminganportin ja Ankkurilahden kaupan alueet ”käyttävät” tästä liiketilatarpeesta noin neljäsosan. Sijaitessaan valtakunnan tärkeimpien matkailureittien solmukohdassa Haaransilta palvelee myös erittäin suurta Etelä-Suomesta Lappiin ja takaisin suuntautuvaa matkailijavirtaa. Samoin Ankkurilahti. Kun asukkaiden ohella huomioidaan ohikulkuliikenteen, matkailijoiden ja vapaa-ajan asukkaiden ostovoima, paljon tilaa vaativan erikoiskaupan liiketilatarve autokauppa ja huoltamot mukaan lukien Oulun seudulla on noin 1,1 miljoonaa kerrosneliömetriä vuonna 2040. Ankkurilahden 1- ja 2 -vaiheiden osuus tästä on 3 %, Liminganportin 2 % ja Haaransillan 7 %.

Päivittäistavarakaupassa Ankkurilahteen sijoittuu enimmillään 1 200 k-m^2 uutta liiketilaa. Jo yksin liminkalaisten ostovoiman kasvun aikaansaama liiketilatarve riittää kattamaan tämän liikerakentamisen ja jättää kehittämisvaraa kunnan muille alueille. Tämän mitoituksen toteuttamisella ei siten olisi odotettavissa merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden Limingan päivittäistavaramyymälöiden toimintaedellytyksiin. Tarkasteluvaihtoehtoina päivittäistavarakaupan sijoittumisessa Ankkurilahteen ovat joko ei myymälää tai 1 - 3 enintään 400 k-m^2:n myymälää. Mikäli Ankkurilahteen (tai Liminganporttiin ja Haaransiltaan) sijoitettaisiin seudullisesti merkittäviä uusia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä, se saattaisi heikentää kaupan päivittäistavaramyymälöiden toimintamahdollisuuksia Limingan keskustassa, mutta myös Tyrnävällä sekä vähemmässä määrin myös Lumijoella ja Limingan eteläpuoleisissa kunnissa.

Päivittäistavarakaupan toiminnassa on aina kyse siitä, missä kuluttajat haluavat asioida ja millainen on erikokoisten myymälöiden rooli. Pienissä myymälöissä saatetaan asioida usein, mutta valtaosa ostoseuroista suuntautuu suurempiin myymälöihin. Ollakseen vetovoimaisia päivittäistavaramyymälöiden on oltava riittävän isoja pystyäkseen tarjoamaan edullisen hintatason ja monipuoliset valikoimat, joiden merkitys kuluttajien asiointipäätöksissä on koko ajan kasvanut ja kasvaa edelleen. Kolmen kooltaan noin 400 kerrosneliömetrin myymälän sijoittuminen Ankkurilahteen ei tuottaisi asiakkaiden eikä kaupan toiminnan kannalta riittävän vetovoimaista kokonaisuutta. Huomattavasti paremmat mahdollisuudet tähän olisi yhdellä suuremmalla myymälällä. Vastapainona olisi kuitenkin kilpailutilanteen kiristyminen Tupoksen nykyisen päivittäistavaramyymälän kanssa. Kilpailuasetelmaa tasoittaa kuitenkin se, että Tupoksen myymälä on tottunut nykyiseen lähimyymälärooliinsa ja vallitsevaan markkinatilanteeseen, jossa se on jo pitkään kilpaillut kunnassa toimivien suurempien myymälöiden kanssa.

6.1.2 Kilpailuasetelma

Oulun seudun asukkaiden paljon tilaa vaativaan erikoiskauppaan kohdistuvaan ostovoiman kasvuun perustuva liiketilan lisätarve vuoteen 2040 riittää kattamaan Limingan seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävien kaupan alueiden liiketilarakentamisen. Ankkurilahteen, Liminganporttiin ja Kirkonkylään suunnitellut erikoiskaupan kerrosalat eivät myöskään ylitä Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaavassa keskustatoimintojen alueelle, erikoiskaupan suuryksiköiden alueelle (km-1) ja vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueelle (kma) Limingassa määriteltyjä enimmäiskerrosaloja. Alueiden toteuttamisesta ei siten ole odotettavissa erityisiä haitallisia vaikutuksia nykyisten myymälöiden toimintaedellytyksiin, vaikka kilpailutilanne muuttuukin.

Kilpailutilanteen muuttuminen ei kuitenkaan aina ja automaattisesti tarkoita kielteisiä vaikutuksia olemassa olevien myymälöiden toimintaedellytyksiin. Limingan vähittäiskaupan palveluverkko on viime vuosina uudistunut ja uudistuu jatkossakin joka tapauksessa. Koko maassa yleistrendinä on, että päivittäistavarakaupassa pienet, kannattavuudeltaan heikot ja vanhoissa liiketiloissa toimivat myymälät lopettavat tai uudistavat toimintakonseptejaan ja hakevat uusia sijaintipaikkoja. Erikoiskaupassa erityisesti paljon tilaa vaativa kauppa hakee uusia, saavutettavuudeltaan ja näkyvyydeltään hyviä sijaintipaikkoja keskustan ulkopuolelta etenkin säännöllisen työmatkaliikenteen pääreittien varressa.

Ankkurilahti ja Liminganportti nopeuttavat Limingan kaupan uudistumiskehitystä ja tarjoavat sijaintipaikkoja Oulun seudun yrityksille. Haaransilta ja sen vaihtoehtona Ankkurilahti puolestaan tarjoavat toimivan liikepaikan valtakunnallisille toimijoille. Esimerkiksi lähimmät Ikean myymälät sijaitsevat Tornio/Haaparannassa ja Kuopiossa. Kaupan toimintaedellytysten kannalta onkin tärkeää, että kaavoituksella mahdollistetaan riittävä ja joustava liiketilarakentaminen ja laajentamismahdollisuudet myös pitkällä tähtäimellä. Uuden liiketilan rakentamisella vastataan myös kuluttajien muuttuvaan kysyntään. Kuluttajien tarpeet ovat eriytyneet ja eriytyvät jatkossa yhä enemmän. Tämä merkitsee sitä, että myös ostospaikoilta vaaditaan yhä enemmän. Jos myymälät eivät syystä tai toisesta miellytä, ostospaikkaa vaihdetaan, mikäli se vain on mahdollista. Asiointi suuntautuu sinne, missä kuluttajien odotukset täyttyvät parhaiten.

Limingan kaupan alueiden kilpailuasetelmaan vaikuttaa oleellisesti uuden liikerakentamisen kokonaismitoituksen lisäksi myös sen jakautuminen kaupan eri lajien kesken. Ankkurilahteen, Liminganporttiin ja Kirkonkylään ei ole tulossa liiketilatarpeeseen nähden merkittävästi uutta päivittäistavarakaupan tarjontaa, joten tältä osin kaupan alueiden kehittäminen ei vaikuta kilpailutilanteeseen. Tilanne on sama myös muussa eli keskustahakuisessa erikoiskaupassa, sillä Ankkurilahteen ja Liminganporttiin sijoittuu vain vähän muun erikoiskaupan tarjontaa. Jo pelkästään Limingan asukkaiden aikaansaama muun erikoiskaupan liiketilatarve vuoteen 2040 on noin 33 000 k-m^2. Sekä päivittäistavarakaupan että keskustahakuisen erikoiskaupan laajamittainen sijoittuminen Ankkurilahteen ja Liminganporttiin heikentäisi Kirkonkylän myymälöiden toiminta- ja kehitysedellytyksiä.

Haaransiltaan on suunniteltu sijoittuvaksi ensisijaisesti merkitykseltään valtakunnallisia paljon tilaa vaativan erikoiskaupan yksiköitä. Näin toteutettuna kilpailutilannetta ei synny keskustan, eikä myöskään Ankkurilahden ja Liminganportin kanssa. Valtakunnallisesti merkittävän erikoiskaupan toisena sijoittumisvaihtoehtona on Ankkurilahti. Myöskään tässä vaihtoehdossa ei synny kilpailutilannetta keskustan, Liminganportin ja Haaransillan kanssa. Maankäytön suunnittelussa kaupan palvelujen kehittämistä onkin ajateltava kokonaisuutena, jossa eri alueilla toimivat kaupan palvelut täydentävät toisiaan. Kunnan näkökulmasta on ollut ja on jatkossakin tärkeää kokonaisuuden hallinta niin, että luodaan edellytykset kaupan tavoitteelliseen kehittymiseen eri alueilla.

Limingan keskustasta löytyvät kuntalaisten kannalta keskeiset julkiset palvelut ja väestöpohjaan nähden verrattain monipuoliset päivittäistavarakaupan palvelut. Erikoiskaupan palvelut sen sijaan ovat ostovoiman siirtymien valossa suhteellisen vaatimattomat. Muu kuin tilaa vaativa erikoiskauppa sijoittuu toiminnallisen luonteensa puolesta parhaiten Kirkonkylään, jossa sen kilpailutekijöinä korostuvat monipuoliset palvelut, kulttuuri, lukuisat suositut tapahtumat ja perinteet, hyvä saavutettavuus sekä ihmismittakaavainen viihtyisä kävely-ympäristö. Nämä edut tukevat niin päivittäistavarakaupan kuin keskustahakuisen erikoiskaupankin sijoittumista Kirkonkylään. Keskustahakuisen erikoiskaupan kerrosalaa tarvittaisiin lisää etenkin Kirkonkylässä, jotta se kehittyisi edelleen houkuttelevana kauppapaikkana. Maankäytön suunnittelun edetessä pitäisikin kiinnittää huomiota keskustahakuisen erikoiskaupan toimintaedellytysten parantamiseen ja kerrosalan lisäämiseen Limingan keskustassa. Esimerkiksi rakennetun ympäristön laatu, viihtyisyys ja turvallisuus sekä hyvä saavutettavuus ja toimivat liikennejärjestelyt vaikuttavat keskustan vetovoimaisuuteen. Tässä Limingan jalankulkupainotteinen keskusta katettuine jalkakäytävineen ja ”punaisine mattoineen” (kuva 14) onkin edelläkävijä.

Keskustan erikoiskaupan kerrosalaa mitoitettaessa on kuitenkin otettava huomioon realistiset kehittämismahdollisuudet. Uuden liiketilan mittava sijoittaminen keskustaan on haastavaa ensinnäkin liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen toimivuuden ja jalankulkumittakaavaisen miljöön turvaamisen kannalta. Kehittämismahdollisuuksia rajoittaa osaltaan myös se, että tarjolla on vain rajoitetusti mahdollisuuksia liiketilan lisäämiseen. Kirkonkylän ydinkeskustassa on suurmyymälöille tarjolla vain yksi vapaa palveluille osoitettu tontti (P-1), jonka pinta-ala on noin 7 500 m^2. Kolmeen kerrokseen rakennettaessa kerrosalaa saadaan noin 5 300 k-m^2. Kaupan liiketoimintaedellytysten kannalta huomattavasti parempaan ratkaisuun eli yhteen kerrokseen rakennettaessa liiketilaa saadaan enintään noin 2 000 k-m^2. Tähän mitoitukseen ei pysäköintialueineen mahdu seudullisesti merkittävää vähittäiskaupan suuryksikköä. Muut keskustan tontit ovat pieniä, alle 2 000 m^2:n asuin- ja liiketontteja. Yhteenlaskettu vapaiden tonttien rakennusoikeus keskustassa on noin 7 900 k-m^2. Kaikkea erikoiskauppaa ei kuitenkaan ole tarpeen yrittää mahduttaa keskustaan, sillä keskustan tarjontaa täydentävä erikoiskauppa Liminganportissa ja Ankkurilahdessa tukevat kaupan toimintaedellytyksiä myös Kirkonkylässä.

Kuva 14. Limingan keskustaa (Suomen Ilmakuva Oy 2012, © Limingan kunta).

Kilpailutilanteen kiristymisen mahdolliset kielteiset vaikutukset kohdistuvat voimakkaimmin kannattavuusrajalla ja erityisesti sen alapuolella toimiviin yrityksiin. Mahdollisia haitallisia vaikutuksia voidaan alueellisesti toisistaan poikkeavien toimialarakenteiden muodostamisen lisäksi lieventää tai ehkäistä toteuttamalla Limingan kaupan keskittymät vaiheittain. Vaiheittaista toteuttamista voitaisiin harkita muiltakin osin kuin jakamalla Ankkurilahden alueen toteuttaminen kahteen vaiheeseen. Jaksotettu toteuttamisaika antaa sekä nykyisille myymälöille että asteittain perustettaville uusille yrityksille paremmat mahdollisuudet kehittää omaa toimintaansa vastaamaan markkina-alueen kysyntään ja muuttuvaan kilpailutilanteeseen. Mahdollisia haitallisia vaikutuksia lieventää myös se, että Ankkurilahden, Liminganportin ja Haaransillan uuden liikerakentamisen myötä koko Limingan kaupallinen tarjonta lisääntyy matkailun ja työmatkaliikenteen pääreit-

tien varrella, jolloin kunta houkuttelee lisää asiakkaita nykyistä laajemmalta alueelta sekä uusiin että nykyisiin liikkeisiin.

Limingan kaupan alueiden ja naapurikuntien kaupan tarjonnan väliseen kilpailuun vaikuttaa liiketilarakentamisen määrän ohella myymälätarjonnan monipuolisuus: kuinka paljon Liminkaan tulee vetovoimaisia myymälöitä? Ankkurilahdella voi periaatteessa olla vaikutusta Tyrnävän ja Kempeleen ja Liminganportilla Lumijoen erikoiskaupan kehittymismahdollisuuksiin. Käytännössä erikoiskaupan mittava sijoittuminen Tyrnävälle ja Lumijoelle ei ole todennäköistä. Vastapainona sen sijaan on, että Tyrnävältä ja Lumijoelta ei tarvitse lähteä hakemaan tilaa vaativan erikoiskaupan palveluja Ouluun tai Kempeleeseen. Tilanne on sama Limingan eteläpuoleisissa kunnissa. Oulussa ja Kempeleessä tilaa vaativan erikoiskaupan nykyinen tarjonta ja kehittämissuunnitelmat ovat puolestaan niin mittavia, että Limingan tilaa vaativan erikoiskaupan kehittämisellä ei ole oleellista vaikutusta niiden toimintaan. Ankkurilahden, Liminganportin ja Haaransillan uudet kaupan palvelut eivät todennäköisesti olekaan esteenä muissa kunnissa olevien kaupan hankkeiden toteutukselle, mutta voivat vaikuttaa hankkeiden toimialarakenteeseen ja toteutuksen ajoittumiseen.

Maankäyttö- ja rakennuslakiin keväällä 2015 tehdyn kilpailun toimivuutta koskevan lisäyksen (ks. kohta 3.1) perustelujen mukaan kaavoja valmistelevien viranomaisten tehtävä on huolehtia siitä, että alalla jo toimivien yritysten lisäksi kaavoitusprosessissa huomioidaan uusien toimijoiden alalle tulon edellytykset. Kilpailun toimivuuden edistämisen kannalta on olennaista, että kaavoituksella luodaan mahdollisuudet uusien liikeideoiden kehittämiseen ja edellytykset uusien toimijoiden alalle tulolle. Kilpailun kannalta toivottavia ovat kaavaratkaisut, jotka ovat joustavia ja jättävät vaihtoehtoja toteutukseen. Elinkeinoelämän kilpailuasioiden huomioon ottaminen on yksi keskeisistä kaavoituksessa edistettävistä asioista. Lakimuutoksen tavoitteena on, että yrityksille osoitettaisiin laadultaan ja määrältään riittävästi sijoittautumispaikkoja. Valtakunnallisesti merkittävän tilaa vaativan erikoiskaupan sijoittaminen joko Haaransillalle tai Ankkurilahteen mahdollistaa uusien valtakunnallisten toimijoiden tulon Pohjois-Pohjanmaalle ja antaa yrityksille erilaisia toteutusvaihtoehtoja.

6.1.3 Palvelutarjonnan alueellinen kehitys

Limingan päivittäistavarakaupan ja etenkin erikoiskaupan tarjonta on ostovoiman siirtymien valossa suhteellisen heikko - myymälät eivät ole täysin pystyneet tarjoamaan palvelutasoa, joka pitäisi asukkaiden ostoseurot omassa kunnassa ja houkuttelisivat sinne asiakasvirtaa myös muualta. Kuntalaisten päivittäistavarakaupan ostovoimasta 6 % ja erikoiskaupan ostovoimasta 53 % on virrannut muissa kunnissa oleviin myymälöihin - lähinnä Ouluun ja Kempeleelle. Tämän tilanteen muuttaminen pitää ottaa tavoitteeksi Limingan kaupan palveluja kehitettäessä. Tämä edellyttää päivittäistavarakaupan, muun erikoiskaupan ja etenkin tilaa vaativan erikoiskaupan tarjonnan monipuolistamista ja lisäämistä jo nykytilanteessa. Jatkossa tämä tarve kasvaa edelleen kunnan voimakkaan väestönlisäyksen myötä.

Ankkurilahden, Haaransillan ja Liminganportin toteuttamisen myötä erikoiskaupan palvelutarjonta Limingassa täydentyy ja monipuolistuu merkittävästi. Tämä tulee vähentämään kuntalaisten erikoiskaupan ostovoiman ulosvirtausta, vaikkakaan ei tyrehdytä sitä kokonaan. Kehitys ei kuitenkaan saa johtaa kilpailuasetelmaan Limingan kaupan alueiden välillä, eikä etenkään Kirkonkylän kanssa. Tällainen tilanne voidaan vält-

tää sijoittamalla Ankkurilahteen, Haaransiltaan ja Liminganporttiin pääsääntöisesti sellaista kaupan toimintaa, joka ei sovellu keskustaan ja profiloimalla kaupan alueet toisiaan täydentäviksi.

Haaransilta on osoitettu Oulun seudun lainvoimaisessa yleiskaavassa palvelujen ja matkailupalvelujen alueeksi (P, RM). Se soveltuu erityisesti sellaisille paljon tilaa vaativan erikoiskaupan yksiköille, jotka eivät toiminnan laatu ja tilantarve huomioon ottaen voi sijoittua keskustan alueelle. Mikäli Haaransilta toteutuu pääosin valtakunnallisesti merkittävän tilaa vaativan erikoiskaupan ja siihen liittyvän matkailun alueena, ei alueen toteutuksella ole merkittävää haitallista vaikutusta Limingan eikä muidenkaan seudun kauppakeskittymien ja kuntakeskusten kaupan toiminta- ja kehitysedellytyksiin. Haaransillan toteutuminen tässä muodossaan myös lisää ja monipuolistaa Limingan ja koko seudun palvelutarjontaa ja vahvistaa sitä kautta Limingan ja koko seudun kaupallista vetovoimaa. Haaransillan alueen mitoitus tuleekin suhteuttaa koko Oulun seudun tilaa vaativan erikoiskaupan ostovoimaan perustuvaan liiketilatarpeen kehitykseen sekä Oulun seudun nykyiseen kaupan pinta-alaan.

Vaihtoehtoisena sijoittumispaikkana valtakunnallisesti merkittävälle paljon tilaa vaativalle erikoiskaupalle on Ankkurilahti. Myös Ankkurilahti soveltuu erityisesti sellaiselle kaupalle, joka ei toiminnan laatu ja tilantarve huomioon ottaen voi sijoittua keskustaan. Osittain valtakunnallisesti merkittävänä erikoiskaupan alueena toteutuessaan Ankkurilahdella ei ole merkittävää haitallista vaikutusta Limingan ja seudun muiden kaupan keskittymien toiminta- ja kehitysedellytyksiin. Kauppapaikan houkuttelevuuden kannalta merkittävimpinä eroina Haaransiltaan ovat Ankkurilahden noin puolet pienempi liiketilamitoitus ja sijoittuminen, jossa ei voida hyödyntää kahden valtatien liittymää samaan tapaan kuin Haaransillassa. Myös Ankkurilahdessa valtakunnallisesti merkittävä kauppa kuitenkin lisää ja monipuolistaa merkittävästi Limingan ja koko seudun palvelutarjontaa ja vahvistaa Limingan ja koko seudun kaupallista vetovoimaa.

Limingan keskustassa ja sen tuntumassa toimii nykyisin päivittäistavarakauppojen lisäksi tilaa vaativan erikoiskaupan alalla vain muutamia myymälöitä huonekalu- ja rautakaupan aloilta. Kunnassa on myös puutarha-alan sekä moottoriajoneuvojen ja niiden tarvikkeiden kauppoja, mutta ne sijoittuvat keskustan ulkopuolelle. Muun erikoiskaupan alalla Kirkonkylässä lähialueineen toimii nykyisin myymälöitä mm. seuraavilla, Tilastokeskuksen toimialaluokituksen mukaisilla toimialoilla (www.toimialaonline.fi):

- viihde-elektroniikkakauppa
- sähkötarvike- ja valaisinkauppa
- kotitaloustarvikkeiden kauppa
- paperi- ja toimistotarvikkeiden kauppa
- aikakausjulkaisujen ja lehtien kauppa
- urheiluvälineiden ja polkupyörien kauppa
- vaatekauppa
- apteekki
- kukkakauppa
- taideliike
- optisen alan kauppa
- lastenvaunujen ja -tarvikkeiden kauppa
- lemmikkieläintarvikekauppa

Kohdassa 5.1 esitetyistä paljon tilaa vaativan erikoiskaupan toimialoista moottoriajoneuvojen kauppa, moottoriajoneuvojen varaosien ja tarvikkeiden kauppa, rengaskauppa, venekauppa, veneilytarvikkeiden kauppa, matkailuvaunujen kauppa, kodintekniikkakauppa, puutarha-alan kauppa ja maatalouskauppa eivät toimintansa luonteen vuoksi sovellu keskustaan eivätkä myöskään kilpaile Kirkonkylän erikoiskaupan palvelujen kanssa. Ne voisivat siten sijoittua Ankkurilahteen, Haaransillalle ja Liminganporttiin ilman erityisen haitallista vaikutusta keskustaan. Varaosien ja tarvikkeiden kauppa voisi pienen liiketilatarpeensa puolesta sijoittua Kirkonkylään, mutta yritysten toimintaedellytysten kannalta sijoittuminen lähelle ajoneuvojen, veneiden ja matkailuvaunujen kauppaa on tärkeää.

Tilastokeskuksen luokituksessa huonekalukaupaksi luokiteltu liminkalainen myymälä toimii käytännössä sisustuskaupan alalla. Ankkurilahteen, Haaransillalle ja Liminganporttiin työmatkaliikenteen pääreitin varteen voisi siten ilman kilpailuasetelmaa keskustan kanssa sijoittua sekä huonekalukaupan että rakenteellisen sisustuskaupan (maalit, tapetit, lattiapäällysteet ym.) tilaa vaativaa toimintaa. Rautakaupan toimialaan kuuluu Tilastokeskuksen luokituksen mukaan myös maali- ja keittiökalustekauppoja sekä pieniä myymälöitä kuten lukkoseppä- ja avainliikkeitä. Kaikki rautakaupat eivät siten ole tilaa vaativia liikkeitä, eivätkä toiminnallisen luonteensa puolesta varsinaisia rautakauppoja. Limingassa toimivat varsinaiset rautakaupat eivät sijoitu keskustaan. Ankkurilahteen sijoittuvaksi suunniteltu outlet-keskus ei näillä näkymin ole tulossa alueelle. Outlet-keskus ei kuitenkaan liikenteellisen ja toiminnallisen luonteensa sekä suuren mittakaavansa ja pysäköintialuetarpeensa vuoksi olisi voinut sijoittua pienimittakaavaiseen jalankulkukeskustaan. Se ei myöskään olisi kilpaillut keskustan kanssa, koska Kirkonkylässä ei ole, eikä sinne voisi tulla tuotevalikoimiltaan outlet-keskukseen verrattavissa olevia myymälöitä.

6.2 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Aluerakenteella tarkoitetaan laajempien alueiden eli koko maan, maakuntien ja maakuntien osien rakennetta (www.ymparisto.fi). Luonteeltaan valtakunnallisena erikoiskaupan alueena sekä Haaransillan että Ankkurilahden vaikutuksia ja samoin Limingan kaupan alueiden muodostaman kokonaisuuden vaikutuksia on tarkasteltava aluerakennetasolla. Tällöin oleellista on arvioida Limingan kaupan alueiden kehittämisen vaikutusta Oulun seudun keskusverkkoon. Ankkurilahden, Haaransillan ja Liminganportin kaupallinen kehittäminen ei vaikuta Limingan asemaan Oulun seudun keskusverkossa, mutta tasapainottaa seudun nykyistä palvelurakennetta, jossa monipuolisimmat vähittäiskaupan palvelut sijaitsevat Oulussa. Oulun seudun eteläosan asukkaiden kannalta katsottuna tasapainottuminen näkyy siinä, että Limingan kaupan alueet kokoavat yhteen ja tuovat lähemmäs tilaa vaativan erikoiskaupan palveluja.

Myönteisen palvelurakennetta tasapainottavan vaikutuksen ohella Ankkurilahden, Haaransillan ja Liminganportin tilaa vaativan erikoiskaupan palvelujen toteuttaminen vähentää myös asiointiliikennettä, koska asiointimatkat suuntautuvat entistä useammin Limingalle Kempeleen ja Oulun myymälöiden sijaan. Asiointimatkojen lyhentymisen myötä myös liikenne ja sen aiheuttamat ympäristöhaitat vähenevät. Ympäristöhaittoja vähentää erityisesti Limingan kaupan alueiden sijainti työmatkaliikenteen pääreittien ja joukkoliikenteen runkoreittien varrella sekä Liminganportin ja Ankkurilahden osalta myös jo nyt valmiina olevat kevyen liikenteen reitit. Mahdollisuus asioida työmatkan yhteydessä voi vähentää merkittävästi tarvetta erillisiin asiointimatkoihin.

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

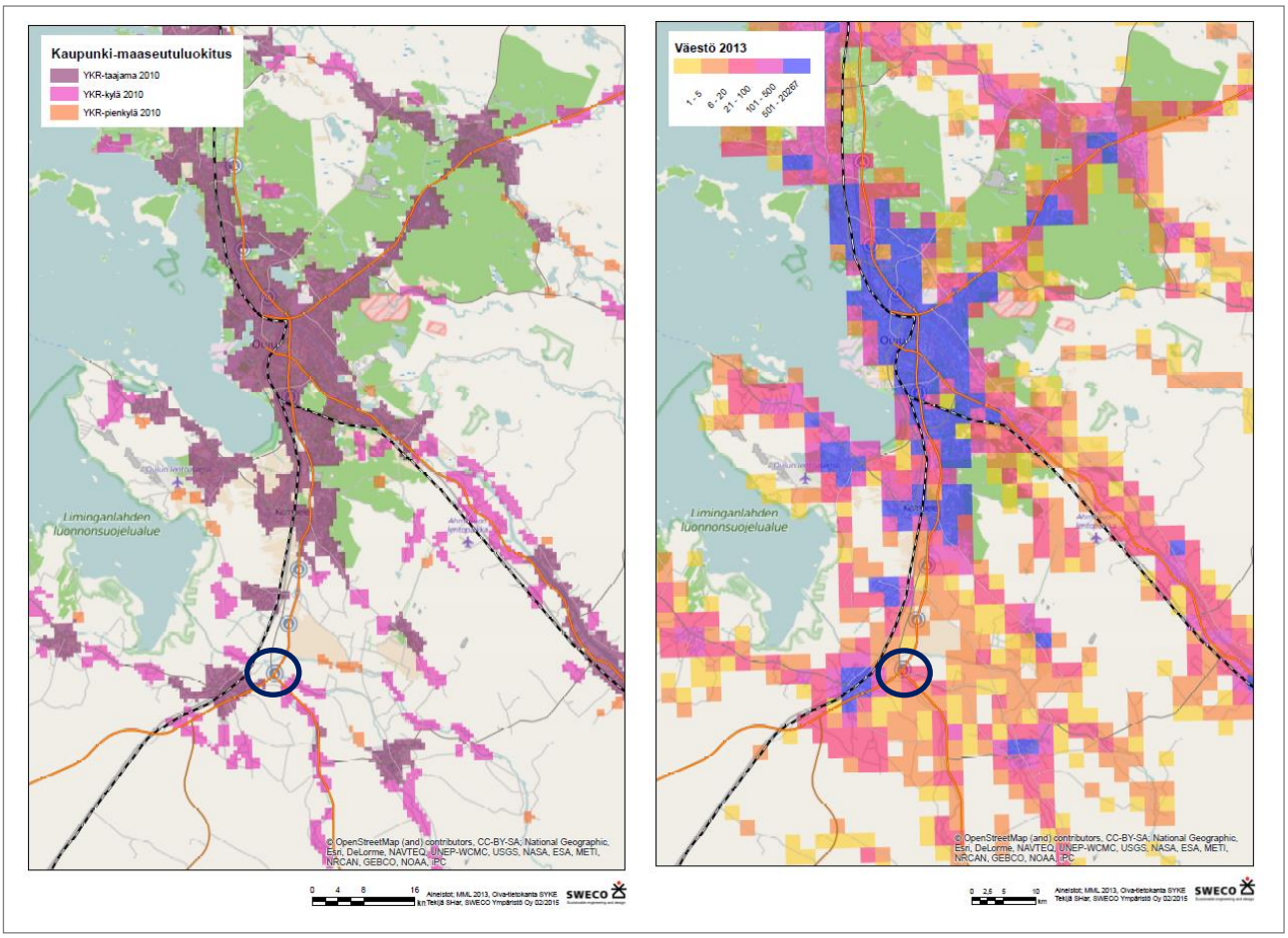
Limingan paljon tilaa vaativan erikoiskaupan alueiden toteuttaminen tukee kunnan yhdyskuntarakenteellisia kehittämistavoitteita. Paikallisesti yhdyskuntarakenteessa tapahtuva muutos, uudet kaupan keskittymät liittymä- ja pysäköintijärjestelyineen, on kuitenkin merkittävä vaikka alueet sijaitsevatkin taajama- ja valtatieympäristössä. Valtaosalle lähialueen ja koko kunnan asukkaista muutos merkitsee kuitenkin kaupan palvelutarjonnan parantumista, koska yhä useammat hankinnat voidaan tehdä omassa kunnassa ja niin haluttaessa myös työmatkan yhteydessä. Ankkurilahden lähiasutuksen määrä on tilaa vaativan erikoiskaupan toiminnan kannalta suhteellisen vähäinen, sillä kolmen kilometrin säteellä asuu noin 1 900 asukasta. Kunnan asettamien kasvutavoitteiden mukaan Tupoksen asukasmäärä kuitenkin kasvaa saman verran eli lähes 4 000 asukkaaseen vuoteen 2030 mennessä. Kuntastrategian mukaan Tupoksen taajama tulee jatkossa kehittymään Ankkurilahden ja Kirkonkylän suuntaan.

Ankkurilahden, Liminganportin ja Haaransillan alueiden erikoiskaupan palvelujen toteuttaminen ei siirrä Limingan kaupan painopistettä Kirkonkylältä valtatien varteen, koska kunnassa on nykyisin vain vähän tilaa vaativaan erikoiskauppaan luokiteltavaa liiketilaa eli ”myymälät sijaitsevat nyt valtatiematkan päässä”, eikä tilaa vaativan erikoiskaupan kehittäminen suunnitellussa mittakaavassa voisi toteutua keskustassa. Limingan kehittämistä onkin ajateltava paitsi kaupallisen palvelurakenteen myös yhdyskuntarakenteen kehittymisen kannalta kokonaisuutena, jossa Kirkonkylällä, Ankkurilahdessa, Liminganportissa ja Haaransillalla toimivat kaupan palvelut täydentävät toisiaan.

Kirkonkylä on Limingan kaupallinen pääkeskus, jossa on monipuolinen kaupan palvelutarjonta. Sen tulee myös säilyä ensisijaisena keskustahakuisen erikoiskaupan sijaintipaikkana jatkossakin. Tähän pyrittäessä on muistettava, että keskustojen kehitykseen vaikuttavat hyvin monet tekijät. Keskustan kaupallinen vetovoima ja elävyys ovat riippuvaisia kaupan palvelutarjonnan lisäksi myös mm. kulttuuri-, viihde- ja ravintolapalvelujen ja julkisten palvelujen tarjonnan monipuolisuudesta sekä liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen toimivuudesta, fyysisestä ympäristöstä jne. Kirkonkylän nykyinen asema ja sen kehittämispotentiaali on myös tässä mielessä vahva Ankkurilahteen, Liminganporttiin ja Haaransiltaan verrattuna.

Suomen ympäristökeskuksessa on kehitetty yhdyskuntarakenteen tutkimusta ja seurantaa palveleva tietojärjestelmä, yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä (YKR). Siihen on yhteistyössä Tilastokeskuksen kanssa koottu yhdyskuntarakenteen eri ominaisuuksia kuvaava valtakunnallinen paikkatietoaineisto. YKR:n keskeinen osa on Suomen ympäristökeskuksen kehittämät hallinnollisista rajoista riippumattomat yhdyskuntarakenteen aluejaot kuten taajamat, kylämäiset alueet ja maaseutualueet (www.ymparisto.fi). Limingan Kirkonkylä, Liminganportti ja Tupos/Ankkurilahti sijaitsevat YKR-taajamassa ja Haaransilta YKR-taajaman ja YKR-kylän läheisyydessä (kuva 15). Haaransillan lähialueella on vain vähän asutusta, mutta alue ei ole aivan asumatonta. Haaransillan yhdyskuntarakenteellista sijoittumista tarkasteltaessa on lisäksi muistettava, että liikenneverkot liittymäalueineen ovat osa ympäristöministeriön määritelmän mukaista yhdyskuntarakennetta.

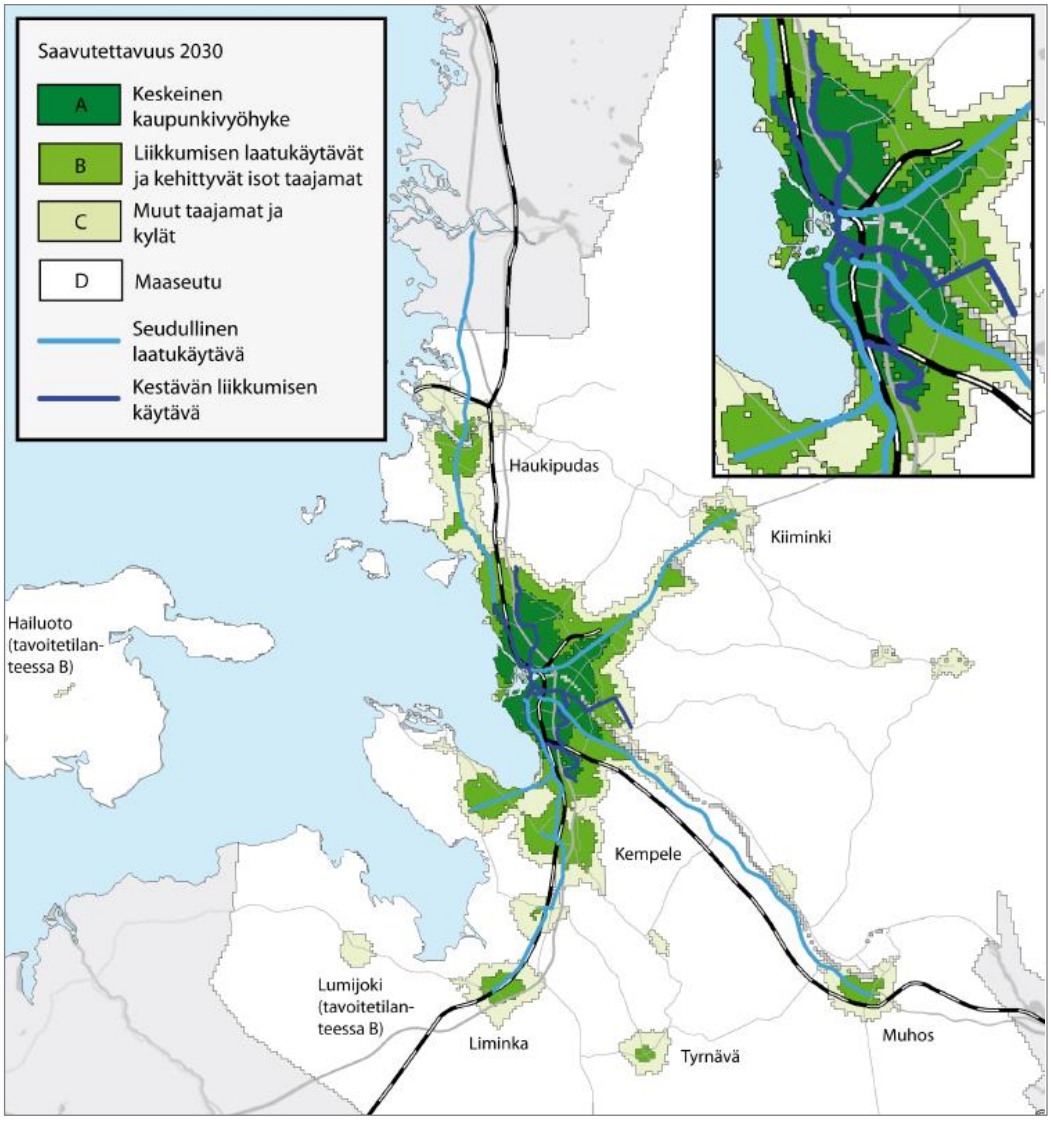
Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Oulun seudun kunnat jne. 2014) asetettiin tavoitteeksi määritellä liikenne ja liikkuminen kokonaisuutena, käyttäjien tarpeista lähtevänä kokonaispalveluna ja tunnistaa eri kulkutapojen merkitys tässä kokonaisuudessa. Liikennejärjestelmän palvelutaso muodostuu liikenteen palvelujen ja maankäytön toimintojen muodostamasta kokonaisuudesta - yhdyskuntarakenteen toimivuudesta. Seututasolla liikennejärjestelmän palvelutasoa kuvaa maankäytön toimintojen saavutettavuus eri kulkutavoilla.



*Kuva 15. Oulun seudun YKR-taajamat ja -kylät (vasen kuva) ja väestön sijoittuminen 1 * 1 kilometrin ruuduittain. Haaransillan sijainti on merkitty sinisellä ympyrällä.*

Liikennejärjestelmätyössä Oulun seutu on jaettu liikkumiskäyttäytymisen perusteella neljään vyöhykkeeseen, joilla kullakin tarjotaan aluetyypille sopivaa liikkumisen kokonaispalvelua: keskeinen kaupunkivyöhyke, liikkumisen laatukäytävät ja kehittyvät isot taajamat, muut taajamat ja kylät sekä maaseutu. Limingan Kirkonkylä ja Liminganportti kuuluvat tavoitetilassa vuonna 2030 vyöhykkeeseen liikkumisen laatukäytävät ja kehittyvät isot taajamat (kuva 16). Haaransilta ja Ankkurilahti kuuluvat puolestaan vyöhykkeeseen muut taajamat ja kylät. Laatukäytävällä joukkoliikenteen vuorotiheys on arkisin noin 30 minuuttia ja iltaisin, viikonloppuisin ja kesällä tarjonta on säännöllistä. Muiden taajamien ja kylien tavoitteellisessa palvelutasossa koulumatkoja ja vapaa-ajan matkoja tehdään pyörällä, kävellen tai mopoillen. Joukkoliikenteen laatukäytävien pysäkeille on helppoa ja turvallista pyöräillä. Henkilöauto on kuitenkin ylivoimainen kulkutapa työ-, työasia-, ostos- ja muilla asiointimatkoilla ja myös vapaa-ajan matkoja tehdään henkilöautolla.

Paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöihin suuntautuva asiointi on luonteeltaan henkilöautoiluun perustuvaa. Henkilöauton käyttö kaikilla asiointimatkoilla on muutenkin hyvin yleistä. Liikenneviraston henkilöliikennetutkimuksen mukaan vuonna 2012 Suomessa ostos- ja asiointimatkojen matkasuoritteesta 65 % tehtiin henkilöautolla kuljettajana, 22 % henkilöautolla matkustajana, 4 % kävellen tai pyörällä ja 5 % julkisella liikenteellä. Kauppakeskukset osana kestävää kulutusta ja kaupunkirakennetta -tutkimushankkeen mukaan Helsingin keskusta oli vuonna 2010 kaupan keskuksista ainoa, jossa joukko- ja kevytliikenteen osuus oli hallitseva ja autolla asioiminen pienessä roolissa (10 %:a asioinneista). Esimerkiksi paljon tilaa vaativaan erikoiskauppaan keskittyneessä Vantaan Pakkalassa/Tammistossa autoilun osuus asioinneista oli 78 % (Liikennevirasto 2014).



Kuva 16. Liikkumisvyöhykkeet ennustetilanteessa 2030 (Oulun seudun kunnat jne. 2014).

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta ja vähittäiskaupan suuryksiköt on sijoitettava tukemaan yhdyskuntarakennetta. Tämän eheytyvä

yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu -erityistavoitteen lisäksi kaupan palveluita kehitettäessä on otettava huomioon valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa esitetyt muut tavoitteet:

- Erityisesti harvaan asutulla maaseudulla ja taantuvilla alueilla kiinnitetään alueidenkäytössä huomiota jo olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen sekä elinkeinotoiminnan ja muun toimintapohjan monipuolistamiseen (toimiva aluerakenne, yleistavoite).
- Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin (toimiva aluerakenne, yleistavoite).
- Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle (eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu, yleistavoite).

Maankäyttö- ja rakennuslain 71b §:ssä esitetään maakunta- ja yleiskaavalle seuraavat vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset:

- Suunnitellulla maankäytöllä ei saa olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Arvioitaessa suunnitteluratkaisun vaikutuksia keskustan kaupallisiin palveluihin otetaan huomioon muun muassa kaupan laatu.
    - Kaupan toiminnoiltaan täysin Kirkonkylästä poikkeavina Ankkurilahden, Liminganportin ja Haaransillan alueilla ei voida katsoa olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia Kirkonkylän kaupallisiin palveluihin.
- Kaavassa osoitettavien kaupan alueiden on mahdollisuuksien mukaan oltava saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Tavoitteena on, että paljon liikennettä aiheuttavat vähittäiskaupan toiminnot (päivittäistavarakaupat ja kauppakeskukset) sijoittuisivat niin, että niihin on mahdollista päästä henkilöauton ohella myös joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
    - Liminganporttia kehitetään osana Limingan keskustaa ja sinne on hyvin toimivat kevyt- ja joukkoliikenteen yhteydet.
    - Ankkurilahteen on hyvät kevyt- ja joukkoliikenteen yhteydet.
    - Haaransilta on mahdollisuuksien mukaan tavoitettavissa joukko- ja kevytliikenteellä. Oulun seutuliikenteen linja-autojen vuoroväli Liminka-Oulu -välillä on arkisin keskimäärin yksi tunti ja viikonloppuisin kaksi tuntia. Tämä tarjoaa kohtuullisen hyvät mahdollisuudet asiointiin niin Limingasta kuin Oulustakin. Haaransillan alueelta kulkee kevyen liikenteen reitti Kirkonkylään. Haaransiltaan ei ole tulossa päivittäistavarakauppaa eikä kauppakeskusta.
    - Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan Limingan ja Oulun väli on tavoitetilanteessa vuonna 2030 joukkoliikenteen laatukäytävä.
- Suunnitellun maankäytön on edistettävä sellaisen kaupan palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä.
    - Liminkalaisten erikoiskaupan ostovoimasta 53 % on virrannut muissa kunnissa oleviin myymälöihin - lähinnä Liminganportin, Haaransillan ja Ankkurilahden ohitse Ouluun ja Kempeleeseen. Limingan kaupan alueet vähentävät tätä liikkumistarvetta.
    - Ankkurilahti ja Haaransilta ovat lähes kaikilla ajoaikaetäisyysvyöhykkeillä saavutettavuudeltaan parempia kuin Oulun Ritaharju ja Kiimingin Välikylä. Puolen tunnin ajoajalla Ankkuri-

lahti ja Oulun keskusta tavoittavat lähes saman väestömäärän ja tunnin ajoajalla Ankkurilahti ja Haaransilta tavoittavat enemmän väestöä kuin Oulun keskusta (ks. kohta 6.3).

Edellä esitetyn perusteella Limingan kaupan alueilla ei voida katsoa olevan alue- ja yhdyskuntarakennetta hajauttavaa vaikutusta. Myöskään Haaransiltaa ei voida pitää täysin nykyisestä yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevana alueena. Limingan kaupan alueet myös vastaavat kunnan maankäytön kehittämistavoitteisiin eivätkä Haaransiltaa lukuun ottamatta ole ristiriidassa Pohjois-Pohjanmaan vaihemaakuntakaavan Liminkaa koskevien kaupan ratkaisujen kanssa.

6.3 Vaikutukset kaupan palvelujen saavutettavuuteen

Ihmisten arjen sujuvuudessa yksi merkittävimmistä asioista on kaupan palvelujen saatavuus ja saavutettavuus. Saavutettavuuden käsite voidaan ymmärtää ja sitä voidaan mitata monin eri tavoin. Esimerkiksi etäisyys myymälään on helposti mitattavissa ja ymmärrettävissä, mutta se ei yksinään kerro koko totuutta. Lyhytkin kävely lähimpään myymälään voidaan kokea vaivalloisemmaksi kuin usean kilometrin ajomatka johonkin toiseen myymälään. Tämä kuvaa osuvasti liikkuvien ja suhteellisen helposti liikkumaan kykenevien kuluttajien kokemaa saavutettavuutta.

Muut kuin edellä mainitut kuluttajat voivat kokea saavutettavuuden hyvinkin eri tavalla. Tähän ryhmään kuuluvat esimerkiksi heikkokuntoiset vanhukset, liikuntarajoitteiset henkilöt ja autottomat. Tälle ryhmälle kulkutavan valinnan ohella ja jopa sijasta saavutettavuudessa voi olla kysymys myös asiointimahdollisuuksista. Tähän taas vaikuttavat mm. kauppamatkan pituus, palvelujen laatu, kulkuyhteydet ja-mahdollisuudet, käytettävissä olevat tulot ja myymälöiden hintataso.

Kaupan palvelujen saavutettavuutta voidaan siis tarkastella sekä liikkumiseen perustuvana fyysisenä saavutettavuutena (etäisyytenä myymälään) että koettuna saavutettavuutena, joka kuvaa asiaa pelkkää etäisyyttä moniulotteisemmin. Koettu saavutettavuus voidaan määritellä vaivaksi, jonka kotitalous kokee tavaroita hankkiessaan. Jos päivittäistavaroiden hankkiminen aiheuttaa paljon vaivaa, on saavutettavuus huono, mikäli se aiheuttaa vähän vaivaa, on saavutettavuus hyvä (Spåre ja Pulkkinen 1997). Erikoistavaroiden koetulla saavutettavuudella tarkoitetaan kotitalouksille erikoistavaroiden hankkimisesta aiheutuvaa vaivaa, ajankäyttöä ja kustannuksia (Pulkkinen ja Spåre 1999). Kuluttajille tärkeitä asioita ovat lisäksi tiedon saanti tuotteesta, valikoimat ja vertailumahdollisuudet. Viimeksi mainittujen tekijöiden merkitys painottuu erikoiskaupassa selvästi päivittäistavarakauppaa enemmän.

Limingasta virtaa päivittäistavarakaupan ja etenkin erikoiskaupan ostovoimaa muualle. Tämä kertoo osaltaan siitä, että oman kunnan kaupan palvelujen koettuun saavutettavuuteen ei olla täysin tyytyväisiä. Ankkurilahteen mahdollisesti perustettava päivittäistavaramyymälä/myymälät toimisivat lähikauppoina lähialueen nykyisille ja tuleville uusille asukkaille. Alle kolmen kilometrin etäisyydellä asuu nykyisin noin 1 900 asukasta eli noin viidesosa Limingan asukkaista ja kunnan tavoitteena on kasvattaa asukasmäärää saman verran vuoteen 2030 mennessä. Tupoksessa on jo nykyisin päivittäistavaramyymälä, joten fyysisessä saavutettavuudessa ei tapahdu oleellista muutosta. Koettu saavutettavuus voi sen sijaan parantua riippuen Ankkurilahteen tehtävästä päivittäistavarakaupan ratkaisusta. Jos alueelle sijoittuu kolmen pienen kortteli-

myymälän sijasta yksi isompi ajanmukainen myymälä, koettu saavutettavuus todennäköisesti paranee. Tämän vastapainona olisi kuitenkin kilpailutilanteen kiristyminen Tupoksen nykyisen myymälän kanssa.

Ankkurilahden, Haaransillan ja Liminganportin kaupan palvelujen toteuttamisen myötä tilaa vaativan erikoiskaupan palvelutarjonta Limingassa lisääntyy ja monipuolistuu merkittävästi. Tämä merkitsee tavaroiden saatavuuden ja myymälöiden koetun saavutettavuuden merkittävää paranemista sekä liminkalaisten että kauempaa asioivien näkökulmasta katsottuna. Myös fyysinen saavutettavuus paranee merkittävästi Limingan, mutta myös Oulun seudun eteläosien muiden kuntien asukkaille, kun Oulussa sijaitsevien liikkeiden sijasta osa asioinnista voidaan tehdä ruuhkattomasti ja ilman pysäköintimaksuja Limingassa. Tämä merkitsee myös asiointimatkojen ajokilometrien huomattavaa vähenemistä.

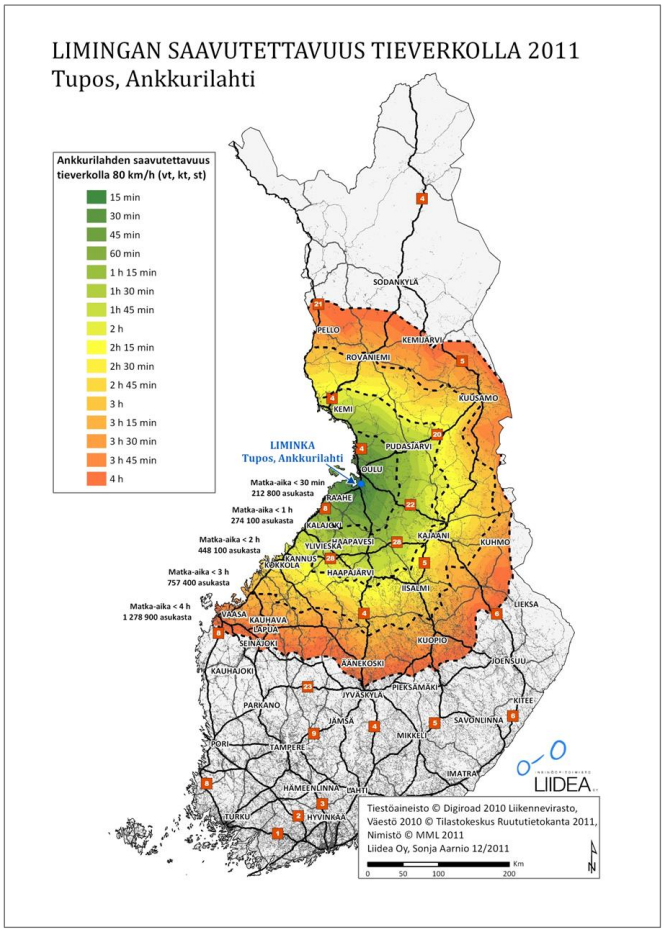
Ankkurilahti, Haaransilta ja Liminganportti ovat erittäin hyvin saavutettavissa henkilöautolla. Kunnan yhdyskuntarakenne huomioon ottaen asiointimatkat kaupan alueille ovat valtaosalle kunnan asukkaista kohtuullisia. Sijainti valtatien varressa mahdollistaa myös ohikulku- ja työmatkaliikenteen sujuvan asioinnin. Autoilun ohella asiointi onnistuu myös kävellen, pyöräillen ja linja-autolla. Edellytyksenä hyvälle saavutettavuudelle kuitenkin on, että liikenne- ja pysäköintijärjestelyt toimivat ja että joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet ovat kunnossa. Linja-autolla asioitaessa saavutettavuuden taso tulee määräytymään joukkoliikenteen tulevista ratkaisuista: vuorovälit, reitit ja pysäkit tulisi suunnitella palvelemaan myös Limingan kaupan alueilla asiointia. Pysäkeiltä olisi myös oltava sujuvat ja turvalliset yhteydet kauppoihin. Kaikkiin asioinnin sujuvuuteen ja turvallisuuteen liittyviin asioihin on syytä kiinnittää erityistä huomiota Ankkurilahden, Haaransillan ja Liminganportin uusia kaupan palveluita toteutettaessa.

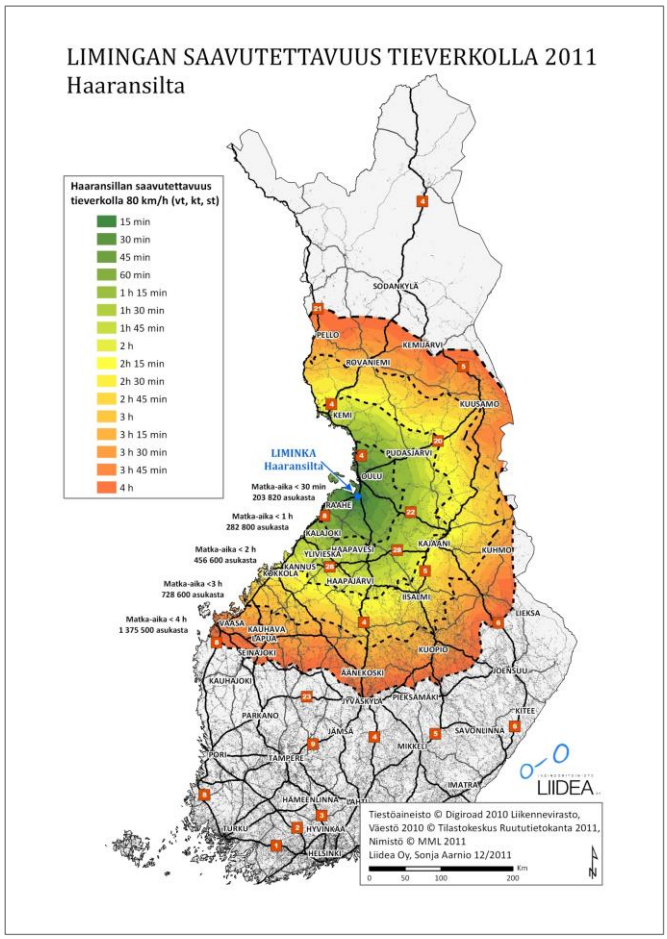
Limingan kaupan alueet ovat erittäin hyvin saavutettavissa seudullisesti ja laajemminkin, sillä alle puolen tunnin ajoajan päässä asuu yli 200 000 asukasta (kuva 17). Kahden tunnin ajoajan päässä potentiaalisia asiakkaita on jo lähes puoli miljoonaa. Limingan, Oulun ja Kiimingin kaupan alueiden välisessä tavoitettavaa väestöä koskevassa vertailussa (taulukko 4) Haaransilta ja Ankkurilahti osoittautuivat lähes kaikilla ajoaikaetäisyysvyöhykkeillä saavutettavuudeltaan paremmiksi kuin Oulun Ritaharju ja Kiimingin Välikylä. Puolen tunnin ajoajalla Ankkurilahti ja Oulun keskusta tavoittavat saman väestömäärän ja tunnin ajoajalla Ankkurilahti ja Haaransilta tavoittavat enemmän väestöä kuin Oulun keskusta.

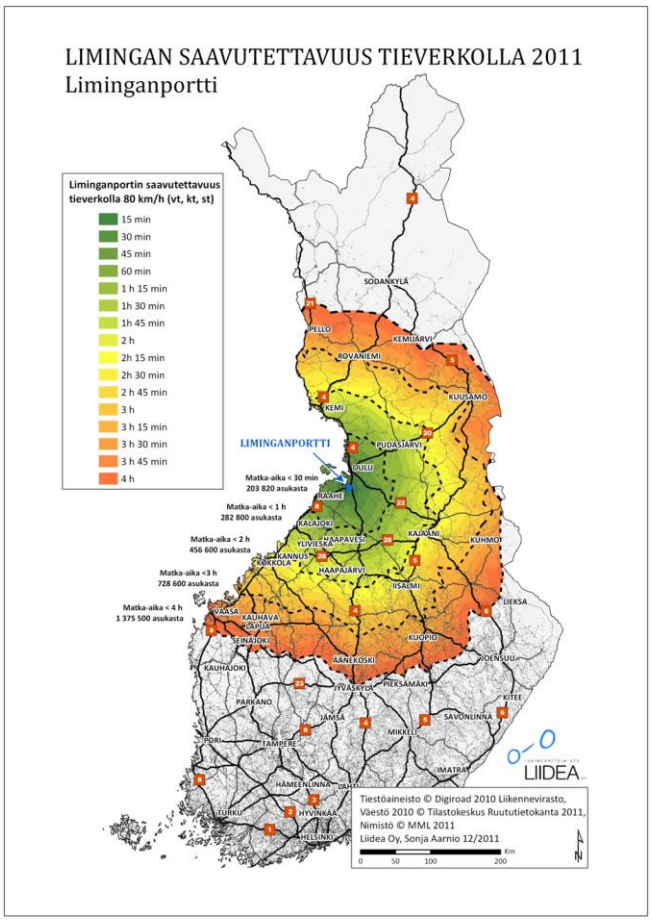
Taulukko 4. Kohteiden saavutettavuus tieverkolla (80 km/h) (Limingan kunta 2014).

Ajoaika	Keskipiste Tavoitettava väestö (31.12.2010)				
	Liminka Haarasilta	Tupos Ankkurilahti	Oulun keskusta	Oulun Ritaharju	Kiiminki Välikylä
30 min	203 820	212 756	225 825	206 612	211 691
1 h	282 812	274 072	269 298	247 899	253 229
1,5 h	337 712	335 498	333 957	347 610	329 724
2 h	456 574	448 074	428 050	406 488	413 555
3 h	728 623	757 393	755 935	707 506	720 832
4 h	1 375 532	1 278 900	1 130 753	1 027 263	1 059 890

Kaksi parhaiten saavutettavissa olevaa kohdetta
Kolmanneksi parhaiten saavutettavissa oleva kohde
Heikoimmin saavutettavissa olevat kohteet







Kuva 17. Limingan saavutettavuus tieverkolla vuonna 2011 (Limingan kunta 2014).

6.4 Muut vaikutukset

Ankkurilahden ja Liminganportin toteuttaminen lisää paikallisesti henkilöautoliikennettä ja laajemminkin tavaraliikennettä, mikä merkitsee lisääntyviä päästöjä ja liikennemelua. Vaikutukset kohdistuvat voimakkaimmin alueille johtavien väylien varsille sekä pysäköinti- ja lastausalueille. Valtatieympäristöön sijoittuvien kaupan alueiden aiheuttamaa muutosta ei kuitenkaan voida pitää ratkaisevana. Koska Ankkurilahdessa ja Haaransillalla on vain vähän asutusta ja liikenne valtateillä 4 ja 8 sekä Tyrnäväntiellä on jo nykyisin vilkasta, kaupan toimintojen aiheuttamien päästöjen ja melun vaikutukset lähialueen asukkaiden elinympäristön laatuun jäävät suhteellisen vähäisiksi.

Ankkurilahden ja Haaransillan tilaa vaativan erikoiskaupan alueiden toteuttaminen muuttaa rakennettua ympäristöä ja nykyistä maisemaa. Kyse ei kuitenkaan ole lähtökohtaisesti haitallisesta muutoksesta, sillä uusi liikerakentaminen sijoittuu valtateiden suurimittakaavaisiin risteysympäristöihin, joissa on totuttu näkemään kaupan keskittymiä ja muita rakennuksia niin Oulun seudulla kuin valtakunnallisestikin. Rakennusmassojen aiheuttamaa muutosta voidaan lisäksi vähentää rakennussuunnittelulla ja ympäristörakentamistoimilla. Maisemallisia vaikutuksia voidaan myös lieventää jälkikäteen. Nykyisten näkymien muuttumisen vastapainona voidaan lisäksi ajatella, että uusi liikerakentaminen vahvistaa Limingan kaupallista ilmettä. Myös tämä asia voidaan kokea elinympäristön laatuun myönteisesti vaikuttavaksi tekijäksi. Alueilla ei ole erityisen arvokasta luonnonympäristöä ja vaikutukset luontoarvoihin aiheutuvat pääosin välillisesti liikenteestä ja rakentamisesta.

7. JOHTOPÄÄTÖKSET

7.1 KAUPAN ALUEIDEN VAHVUUDET JA NIILLE SOVELTUVAT TOIMIALAT

Limingan paljon tilaa vaativan erikoiskaupan alueiden vahvuuksia kaupan toimintojen kehittämisen näkökulmasta ovat sijainti Oulun seudun kaupan rakenteessa, erinomainen liikenteellinen sijainti, saavutettavuus ja näkyvyys sekä kullekin alueelle kehitettävä vahva liiketoiminnallinen konsepti-idea. Haaransillan erityispiirteenä on myös paikan tunnettuus nimenä (alue oli nimenä tunnettu jo 1500-luvulla, kun siitä kulki postireitti Pohjanlahden ympäri Turusta Tukholmaan) sekä se, että alue on kahden valtatien viimeinen laajamittakaavaiselle kaupalle vapaana oleva risteysalue koko Oulun seudulla. Liminganportin erityispiirteenä on paikan sijainti valtatien 8 varressa Kirkonkylän pohjoisen sisääntulon porttina, jonka kautta lähes koko Kirkonkylän työmatkaliikenne kulkee. Myös Ankkurilahti ja Haaransilta ovat vilkkaan työmatkaliikenteen varrella.

Kaupan toimintojen sijoittumista Ankkurilahteen, Haaransillalle ja Liminganporttiin puoltaa myös alueiden väljyys, joka mahdollistaa suurten myymälöiden sijoittumisen. Limingan keskustaan ei käytännössä voida sijoittaa toimivalla tavalla kaupan alueille suunniteltua liiketilarakentamista. Myös toimintansa luonteen puolesta suunnitellut uudet kaupan toiminnot soveltuvat paremmin Ankkurilahteen, Haaransillalle ja Liminganporttiin kuin Kirkonkylään. Tilaa vaativa erikoiskauppa hakee asiakkaansa laajalta alueelta ja asiakkaalle tärkeää on hyvä sijainti ja saavutettavuus sekä ennen kaikkea monipuolinen tarjonta ja valintamahdollisuudet. Riittävän monipuolinen ja houkutteleva tarjonta on mahdollinen vain riittävän kokoisissa myymälöissä ja myymäläkeskittymissä. Limingan kaupan alueet ovat erittäin hyvin saavutettavissa seudullisesti ja laajemminkin, sillä alle puolen tunnin ajoajan päässä asuu yli 200 000 asukasta. Puolen tunnin ajoajalla Ankkurilahti ja Oulun keskusta tavoittavat saman väestömäärän ja tunnin ajoajalla Ankkurilahti ja Haaransilta tavoittavat enemmän väestöä kuin Oulun keskusta.

Oulun seudun asukkaiden paljon tilaa vaativaan erikoiskauppaan kohdistuvaan ostovoiman kasvuun perustuva liiketilan lisätarve vuoteen 2040 riittää kattamaan Limingan seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävien kaupan alueiden liiketilarakentamisen. Ankkurilahteen, Liminganporttiin ja Kirkonkylään suunnitellut erikoiskaupan kerrosalat eivät myöskään ylitä Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaavassa keskustatoimintojen alueelle, erikoiskaupan suuryksiköiden alueelle (km-1) ja vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueelle (kma) Limingassa määriteltyjä enimmäiskerrosaloja. Alueiden toteuttamisesta ei siten ole odotettavissa erityisiä haitallisia vaikutuksia nykyisten myymälöiden toimintaedellytyksiin.

Tarkastelun ulottaminen ajallisesti pidemmälle kuin Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaava on perusteltua, koska se antaa mahdollisuuden pidemmän aikavälin kauppapaikkasuunnitteluun. Tämä on tarpeen etenkin Haaransillalle tai Ankkurilahteen tavoiteltavan merkitykseltään valtakunnallisen paljon tilaa vaativan erikoiskaupan perustamis- ja toimintaedellytyksiä tarkasteltaessa. Valtakunnallisten toimijoiden kauppapaikkasuunnittelu on huomattavasti pitkäjänteisempää kuin seudullisten toimijoiden. Maankäyttö- ja rakennuslakiin keväällä 2015 lisätty kilpailun toimivuuden huomioiminen edellyttää, että yrityksillä on oltava tasapuoliset toimintaedellytykset eli alalle tulolle ei saa olla perusteettomia esteitä. Osayleiskaavan kaupan mitoituksen rajaaminen vain 15 vuoden päähän, vuoteen 2030 saattaisi olla tällainen este.

Ankkurilahti, Liminganportti ja Haaransilta täyttävät maankäyttö- ja rakennuslain 71 b §: ssä maakunta- ja yleiskaavalle esitetyt vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset, joissa korostuvat asiointimatkojen lyhyydet ja liikenteen haittojen vähäisyys. Nykyiset ja voimakkaan väestönkasvun myötä lisääntyvät erikoiskaupan ostokset voidaan tehdä Limingassa Oulun ja Kempeleen sijaan. Lisäksi alueet ovat vilkkaan työmatkaliikenteen varrella, joten ne eivät tältäkään osin aiheuta merkittävää lisäliikennettä. Alueet ovat myös joukkoliikennereittien varrella ja niille johtaa valmiit pyörätiet. Alueiden toteuttaminen on perusteltua myös taloudellisesti, sillä merkittäviä investointeja liikenneverkon kehittämiseksi ei tarvita.

Limingan kunnan maankäytön kehittämistavoitteiden, maankäyttö- ja rakennuslakiin keväällä 2015 lisätyn kilpailuvaikutusten huomioimisen, kaupan alueiden yhdyskuntarakenteellisen sijoittumisen, Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitetilojen, nykyisen ja tulevan asutuksen sijoittumisen, Pohjois-Pohjanmaan vaihemaakuntakaavan Liminkaa koskevien kaupan ratkaisujen, kunnan ulkopuolelle nykyisin suuntautuvan erikoiskaupan asiointiliikenteen ja työmatkaliikenteen sekä Ankkurilahden, Haaransillan ja Liminganportin keskustaan soveltumattomaan tilaa vaativaan erikoiskauppaan keskittyvän luonteen vuoksi niillä ei voida katsoa olevan alue- ja yhdyskuntarakennetta hajauttavaa vaikutusta.

Tilaa vaativan erikoiskaupan alalta keskustaan soveltumattomia ja Ankkurilahteen, Haaransillalle ja Liminganporttiin sijoittuvia toimintoja voisivat olla esimerkiksi:

- autokaupat
- raskaita koneita (maansiirtokoneet ym.) myyvät kaupat
- veneiden sekä moottoripyörien ja -kelkkojen kaupat
- matkailuvaunujen kaupat
- kone-, varaosa- ja rengaskaupat
- huonekalukaupat ja sisustustarvikekaupat
- rautakaupat ja rakennustarvikekaupat
- puutarhakaupat
- maatalouskaupat
- kodintekniikkakaupat

Paljon tilaa vaativan erikoiskaupan ja keskustaan soveltumattoman erikoiskupan lisäksi Limingan kaupan alueille voisi sijoittua myös esimerkiksi rakennusliikkeiden vapaa-ajan asuntojen myyntinäyttelyitä, tehtaanmyymälöitä, energianhuoltotarvikekauppaa sekä jätehuoltoon liittyvää väline- ja tarvikemyyntiä. Nämä kaikki kiinnostavat ja palvelevat paikallisten asukkaiden lisäksi myös vapaa-ajan asukkaita.

Keskustaan soveltumattoman erikoiskaupan määrittely myymäläkoon perusteella voi olla vain suuntaa antavaa: useimmat tilaa vaativaan erikoiskauppaan luokiteltavat myymälät myyvät myös pienikokoisia tuotteita, eivätkä myymälät ole aina ole suurikokoisia. Suurmyymälöitä on perinteisesti ollut huonekalukaupassa, autokaupassa, rauta- ja rakennustarvikekaupassa sekä kodintekniikkakaupassa. Myös myymäläkoon vaihtelu on suurta. Tämän vuoksi maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen (2011) perusteluissa todetaan, että paljon tilaa vaativan erikoiskaupan kokorajan määrittelyksi ei ollut riittäviä perusteita.

Limingassa keskustaan soveltumattoman paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymälän suuntaa antavana alakokorajana voidaan pitää 2 000 k-m^2, joka on maankäyttö- ja rakennuslain mukainen vähittäiskaupan suuryksikkö. Ympäristöministeriön selvityksessä (2010) tutkituilla alueilla noin puolet paljon tilaa vaativan

erikoiskaupan myymälöistä oli kooltaan alle 2 000 k-m^2. Kooltaan vähintään 2 000 k-m^2:n myymälän voidaan myös olettaa palvelevan liminkalaisia laajempaa asiakaskuntaa, jolloin se tukee tavoitetta muodostaa Ankkurilahdesta ja Liminganportista seudullisen ja Haaransillasta valtakunnallisen tilaa vaativan erikoiskaupan alue. Keskustaan soveltumaton toiminta voi olla kooltaan myös edellä mainittua pienempi, mikäli asiointiliikenne nousee niin suureksi, että se keskustaan sijoittuessaan vaarantaa liikenteen sujuvuuden ja tarvitaan mittavia liikenne- ja pysäköintijärjestelyjä.

7.2 Limingan kaupan alueiden profiilit ja työnjako

Maankäytön suunnittelussa kaupan palvelujen kehittämistä on ajateltava kokonaisuutena, jossa eri alueiden kaupan palvelut täydentävät toisiaan. Kunnan näkökulmasta on tärkeää kokonaisuuden hallinta niin, että luodaan edellytykset kaupan tavoitteelliseen kehittymiseen eri alueilla. Kunnan asettamien tavoitteiden mukaan vähittäiskaupan keskittymät tulevat olemaan Kirkonkylä, Ankkurilahti, Liminganportti ja Haaransilta. Kaupan toiminta- ja kehitysedellytysten ja sitä kautta Limingan kaupallisen vetovoiman vahvistamisen kannalta on tarkoituksenmukaista keskittää kaupan uusi liikerakentaminen näille alueille. Kaupan laadun ohjaamisella ja alueet profiloimalla vältetään myös kaupan palvelujen kehittämisen mahdolliset haitalliset vaikutukset keskustan kaupallisiin palveluihin.

Lähtökohtana on, että Ankkurilahtea ja Liminganporttia kehitetään liikerakennusten korttelialueina, joille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisen ja Haaransiltaan merkitykseltään valtakunnallisen vähittäiskaupan suuryksikön, joka on tarkoitettu paljon tilaa vaativalle erikoistavaralle tai muulle erikoiskaupalle, joka kaupan laatu huomioon ottaen ei sovellu keskustatoimintojen alueelle. Vaihtoehtoisena sijoittumispaikkana valtakunnallisesti merkittävälle paljon tilaa vaativalle erikoiskaupalle on Ankkurilahti. Sijoittumisvaihtoehtojen välillä ei ole merkittävää eroa vaikutuksissa kauppaan ja palvelurakenteeseen, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja kaupan palvelujen saavutettavuuteen. Valtakunnallisesti merkittävää kauppaa ei ole virallisesti määritelty, mutta sellaiseksi voidaan katsoa esimerkiksi Ikean tyyppiset myymälät, Tuurin Kauppakeskus ja Lempäälän Ideapark, joita on maassamme vähän ja jotka keräävät asiakkaansa yhtä maakuntaa laajemmalta alueelta ja joille järjestetään ryhmämatkoja eri puolilta Suomea. Esimerkiksi OTP Travel järjestää ostosmatkoja Oulusta Haaparannan Ikeaan.

Kaupan nykytilan ja kehitysnäkymien analyysin, vaikutusten arvioinnin sekä kaupungin tavoitteiden pohjalta Limingan kaupan alueille on hahmotettu seuraavat profiilit:

- Kirkonkylä: Keskustahakuisen erikoiskaupan ja kaupallisten palvelujen alue (pienet/keskisuuret yksiköt).
- Ankkurilahti: Seudullisen paljon tilaa vaativan erikoiskaupan ja valtakunnallisesti merkittävän paljon tilaa vaativan erikoiskaupan alue.
- Liminganportti: Keskustaa täydentävä, merkitykseltään seudullisten tilaa vievän ja muun keskustaan soveltumattoman erikoiskaupan suuryksiköiden alue. Luonteeltaan erikoiskauppojen keskus (ks. kohta 5.2).
- Haaransilta: Merkitykseltään valtakunnallisen paljon tilaa vaativan erikoiskaupan alue.

7.2.1 Kirkonkylä

Limingan keskustan kilpailutekijöinä korostuvat monipuoliset palvelut, kulttuuri, lukuisat suositut tapahtumat ja perinteet, hyvä saavutettavuus sekä ihmismittakaavainen viihtyisä kävely-ympäristö. Kirkonkylään on käytännössä erittäin vaikea sijoittaa uusia suuria kaupan yksiköitä: S-market (noin 2 200 k-m^2) isoine 130 autopaikan pysäköintikenttineen (kuva 18) osoittaa, että yli 2 000 kerrosneliömetrin kokoinen uusi kaupan suuryksikkö ei mahtuisi mittakaavaltaan pieneen Kirkonkylään. Kun otetaan huomioon myös erikoiskaupan ostovoiman voimakas ulosvirtaus, kunnan kehityksen kannalta on tärkeää sijoittaa erikoiskaupan seudullisestikin merkittävät suuryksiköt Liminganporttiin, Ankkurilahteen ja Haaransillalle.

Kun Kirkonkylää ja Limingan muita kaupan alueita kehitetään yhdessä ja yhtä aikaa, ne tukevat toisiaan ja muodostavat vetovoimaisen ja yrittäjien kannalta toimivan kokonaisuuden. Keskustan kilpailukyvyn ja kaupallisen vetovoiman vahvistamisen kannalta keskeisiä kehittämistoimenpiteitä väestöpohjan kasvattamisen lisäksi ovat:

- Keskustahakuisen erikoiskaupan liiketilan lisääminen
    - uusien toimitilatonttien kaavoittaminen ja/tai olemassa olevien tonttien käyttötarkoituksen muuttaminen kysynnän mukaan
    - nykyisten liiketilojen uudistamistarpeen selvittäminen ja uudistamisen mahdollistaminen kaavamuutoksilla
    - parhaat paikat liiketiloiksi, muut kaupalliset toiminnot/palvelut voivat sijaita kauempanakin
- Uusien liiketilojen sijoittaminen liikenteellisesti hyvin toimiviin paikkoihin, ei ”pussin perälle”
- Ympäristön viihtyisyyden parantaminen ja keskustan kehittäminen kokonaisuutena (kävely- ja autopainotteiset alueet, puistot, istutukset, katuvalaistus, liikkeiden mainoskyltit ja -valot, yleisten alueiden kunnossapito jne.)
- Liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen toiminnan turvaaminen ja kehittäminen myymälöiden toimintaa tukevaksi (liikenteen sujuvuus ja pysäköintipaikkojen riittävyys)
- Kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen
- Opastuksen parantaminen, mainostaulut valtatien varressa
- Jatkuvan vuoropuhelun ylläpitäminen kauppiaiden, yrittäjien sekä kiinteistönomistajien ja-sijoittajien kanssa
- Tapahtumien järjestäminen ja kehittäminen asiointien lisäämiseksi
- Kaupallisten ja julkisten palvelujen sijoittaminen toistensa läheisyyteen

Kuva 18. Limingan pienimittakaavaiseen keskustaan ei enää mahdu suuria uusia myymälöitä (Suomen Ilmakuva Oy 2012, © Limingan kunta).

7.2.2 Ankkurilahti

Ankkurilahti on Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaavassa osoitettu vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueeksi (kma), jonne voidaan sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoiskaupan ja muun keskusta-alueille soveltumattoman erikoiskaupan suuryksiköitä. Ankkurilahtea kehitetään tämän mukaisesti merkitykseltään seudullisena ja lisäksi Haaransillalle vaihtoehtoisena valtakunnallisesti merkittävänä paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tai muun keskustatoimintojen alueille soveltumattoman erikoiskaupan alueena. Alueelle voi sijoittua sen toteuttamisen ensimmäisessä vaiheessa noin 20 000 k-m^2 ja toisessa vaiheessa noin 10 000 k-m^2 uutta liiketilaa. Vaiheittainen toteuttaminen antaa tuleville myymälöille paremmat mahdollisuudet kehittää omaa toimintaansa vastaamaan markkina-alueen kysyntään ja muuttuvaan kilpailutilanteeseen.

Ankkurilahden toteuttaminen joko seudullisena tai osittain seudullisena ja osittain valtakunnallisena paljon tilaa vaativan erikoiskaupan alueena ei muuta sen elinkeinoelämään, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja saavutettavuuteen liittyviä vaikutuksia suhteessa Kirkonkylään ja Liminganporttiin. Liiketilojen mitoitus on sama toteuttamistavasta riippumatta ja kaupan toiminnot poikkeavat Kirkonkylästä ja Liminganportista. Toteuttamistavasta riippumatta Ankkurilahti täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 71 b §: ssä maakunta- ja yleiskaavalle esitetyt vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset. Erilaisten kaupan toimijoiden sijoittumisen mahdollistava ratkaisu vastaa myös maankäyttö- ja rakennuslain säädökseen kilpailunäkökulman huomioimisesta yhtäältä tarjotessaan sijoittumisvaihtoehdon Haaransillalle ja toisaalta mahdollistaessaan monipuolisen kaupan rakenteen Ankkurilahdessa.

Ankkurilahteen voi sijoittua myös 1 - 3 päivittäistavaramyymälää (yhteensä enintään 1 200 k-m^2). Kolmen kooltaan noin 400 kerrosneliömetrin myymälän sijoittuminen Ankkurilahteen ei kuitenkaan tuottaisi asiakkaiden eikä kaupan toiminnan kannalta riittävän vetovoimaista kokonaisuutta. Huomattavasti paremmat mahdollisuudet tähän olisi yhdellä suuremmalla myymälällä. Kilpailutilannetta Tupoksen nykyisen päivittäistavaramyymälän kanssa tasoittaa se, että Tupoksen myymälä on tottunut nykyiseen lähimyymälärooliinsa ja vallitsevaan markkinatilanteeseen, jossa se on jo pitkään kilpaillut kunnassa toimivien suurempien myymälöiden kanssa.

7.2.3 Liminganportti

Liminganportti on vaihemaakuntakaavassa osoitettu erikoiskaupan suuryksikön alueeksi (km-1), jonne voidaan osoittaa yksi tai useampi merkitykseltään seudullinen erikoiskaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä. Alueelle voidaan sijoittaa sellaista paljon tilaa vaativaa erikoiskauppaa tai muuta erikoiskauppaa, joka ei kaupan laatu huomioon ottaen sovellu keskustatoimintojen alueille. Liminganporttia kehitetään luonteeltaan erikoiskauppojen keskuksena, joka poikkeaa ja täydentää Ankkurilahden ja Kirkonkylän kaupan tarjontaa. Liminganportin vielä vapailla teollisuus- ja liiketonteilla Limingan kunnalla on rakennusoikeutta jäljellä noin 10 200 k-m^2. Yksityisillä liiketonteilla rakennusoikeutta on noin 6 800 k-m^2, mutta ne eivät näillä näkymin ole toteutumassa. Tämän vuoksi kunta on hankkinut maata välittömästi Liminganportista Haaransillalle päin.

Vaihemaakuntakaava ja alueen sijainti olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa ja keskustan yhteydessä antaa tavoitteen mukaiseen kehittämiseen myös mahdollisuuden. Myös Liminganportin nykyiset kaupan palvelut tukevat alueen kehittämistä merkitykseltään seudullisena vähittäiskaupan suuryksiköiden alueena. Limingan keskustatoimintojen alueen rajallisen laajenemismahdollisuuden, rautatien yhdyskuntarakennetta jakavan vaikutuksen ja alueelle johtavien toimivien kevyen liikenteen yhteyksien vuoksi Liminganporttia tulisikin kehittää ensisijaisesti keskustan laajenemisalueena painottuen sellaisiin erikoiskaupan toimialoihin, jotka eivät sovellu keskustatoimintojen alueelle. Oleellista on luoda sijoittumismahdollisuuksia sellaiselle erikoiskaupalle, jonka liiketoiminta edellyttää keskustan läheisyyttä, mutta ei ydinkeskustasijaintia esimerkiksi suuren asiointimäärän vaatimien liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen, tilantarpeen tai toimitilojen hinnan vuoksi. Esimerkiksi laajan tavaravalikoiman myymälät (”halpahallit”), urheiluvälinekaupat, lastentarvikekaupat ja erätarvikekaupat ovat tyypillisesti tällaista toimintaa.

Liminganportin palvelutarjonnan lisääntyminen ja monipuolistuminen sekä selkeä rooli seudullisessa kaupan palveluverkossa vahvistaa kunnan kaupallista vetovoimaa. Liminganportin roolina onkin myös houkutella valtatien ohiajavasta ostovoimasta osa Liminkaan - sekä Liminganporttiin että keskustaan. Näin alue toimii myös keskustan ”käyntikorttina”. Liminganportin kaupallisen konseptin kehittämistä olisi tämän vuoksi tärkeää pyrkiä tekemään rinnan keskustan kaupan ja muun toiminnallisen kehittämisen kanssa. Keskustan kannalta oleellista on huomioida yhtäältä Liminganportin palvelutarjonta ja toisaalta sen tarjoamat mahdollisuudet muun yritystoiminnan ”veturina”. Näin Liminganportti palvelisi parhaiten sekä liminkalaisia että valtatiellä kulkijoita.

7.2.4 Haaransilta

Limingan kaupan palveluverkkoa täydentää valtateiden 4 ja 8 risteysalueelle sijoittuva Haaransilta. Alue on toistaiseksi rakentumaton, sijaitsee liikenteellisen saavutettavuuden ja näkyvyyden kannalta erinomaisella paikalla ja mahdollistaa tarvittaessa hyvinkin laajojen myymälöiden sijoittumisen. Näistä lähtökohdista Haaransiltaa kehitetään merkitykseltään valtakunnallisten paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöiden alueena. Tällaiset kaupan toiminnot eivät voi sijoittua keskustaan, mutta eivät myöskään toiminnallisen luonteensa puolesta kilpaile keskustan kanssa. Valtakunnantasoinen tilaa vievän erikoiskaupan toiminta ei myöskään heikennä seututasapainoa, jossa Ritaharjuun sijoittuvan Ideaparkin avaamisen jälkeen Oulun seudun erikoiskaupan palveluverkon painopiste siirtyi pohjoisemmaksi ja asukasmäärän painopiste on ja pysyy kuitenkin Oulujoen eteläpuolella. Haaransilta on myös kahden valtatien viimeinen laajamittakaavaiselle kaupalle vapaana oleva risteysalue koko Oulun seudulla ja tarjoaa toimivan liikepaikan valtakunnallisille toimijoille. Esimerkiksi lähimmät Ikean myymälät sijaitsevat Tornio/Haaparannassa ja Kuopiossa.

Haaransillan alue sijaitsee kaksikaistaisen kiertoliittymän vieressä, joten se on henkilöautolla hyvin saavutettavissa niin valtakunnallisesti, seudullisesti kuin paikallisestikin. Limingan suhteellisen suppealle alueelle keskittynyt alue- ja yhdyskuntarakenne huomioon ottaen asiointimatkat alueelle ovat valtaosalle kunnan asukkaista kohtuullisia, sijaitseehan Haaransilta työmatkaliikenteen pääreitin varrella. Palvelutarjonnan lisääntyminen Limingassa vähentää asiointitarvetta Oulussa myös seudun eteläpuolen kunnista, jolloin asiointiliikenteen määrä ja sitä kautta myös liikenteen aiheuttamat päästöt vähenevät.

Haaransilta on hyvin saavutettavissa kevyellä liikenteellä jo nyt. Alue sijoittuu joukkoliikenteen ja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen solmukohtaan, joten paikka tavoitetaan hyvin myös joukkoliikenteellä sekä läheltä että kaukaa. Oulun seutuliikenteen linja-autojen vuoroväli Liminka-Oulu -välillä on arkisin keskimäärin yksi tunti ja viikonloppuisin kaksi tuntia, mikä tarjoaa kohtuullisen hyvät mahdollisuudet asiointiin. Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan Limingan ja Oulun väli on tavoitetilanteessa vuonna 2030 joukkoliikenteen laatukäytävä. Laatukäytävällä joukkoliikenteen vuorotiheys on arkisin noin 30 minuuttia ja iltaisin, viikonloppuisin ja kesällä tarjonta on säännöllistä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman liikkumisvyöhykejaottelussa Haaransilta kuuluu vyöhykkeeseen muut taajamat ja kylät, joissa henkilöauto on nykyiseen tapaan myös tavoitetilanteessa ylivoimainen kulkutapa työ-, työasia-, ostos- ja muilla asiointimatkoilla. Paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöihin suuntautuva asiointi on luonteeltaan henkilöautoiluun perustuvaa, joten Haaransiltaan suuntautuva asiointi noudattaa vyöhykkeen pääasiallista kulkutapaa.

Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän aluejakojen mukaan Haaransilta sijaitsee YKR-taajaman ja YKR-kylän läheisyydessä. Haaransillan lähialueella on vain vähän asutusta, mutta alue ei ole aivan asumatonta. Haaransillan yhdyskuntarakenteellista sijoittumista tarkasteltaessa on lisäksi muistettava, että liikenneverkot liittymäalueineen ovat osa ympäristöministeriön määritelmän mukaista yhdyskuntarakennetta. Lisäksi osana joukkoliikenteen laatukäytävää Haaransiltaa ei voida pitää täysin nykyisestä yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevana alueena.

Haaransilta sopii Oulun Seudun teettämän kaupan palveluverkkoselvityksen suosituksen mukaan valtakunnallisille ja kansainvälisille toimijoille ilman suuria liikenneinvestointeja. Alue on tarvittaessa toteutettavissa nopeastikin, koska se on vahvistettu Oulun seudun yhteisessä yleiskaavassa P-alueeksi, ja alue on Limingan

kunnan omistuksessa. Nopea ja varma toteutusmahdollisuus tarvittaessa on merkittävä kauppapaikkasuunniteluun ja kaupan sijoittumispäätöksiin vaikuttava tekijä ja samalla kilpailua edistävä tekijä. Haaransillan tavoiteltu kehittäminen merkitykseltään valtakunnallisena erikoiskaupan alueena on kuitenkin ristiriidassa Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaavan kauppaa koskevien ratkaisujen kanssa. Maakuntakaavoitusta jatkettaessa Haaransillan alue tulisi ottaa uudelleen käsittelyyn mahdollisena merkitykseltään valtakunnallisena paljon tilaa vaativan erikoiskaupan alueena, koska

- alue ei ole täysin irrallaan muusta yhdyskuntarakenteesta
- maankäyttö- ja rakennuslain 71 b §:n mukaisesti
    - suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia Kirkonkylän kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen
    - alue on mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä
    - suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen kaupan palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä
- Haaransilta tarjoaa yrityksille houkuttelevan ja toimivan liikepaikan ja edistää kilpailua
- elinkeinoelämän kilpailuasioiden huomioiminen on yksi keskeisistä kaavoituksessa edistettävistä asioista

7.3 Kilpailunäkökulma

Kaavoituksessa tehdään kaupan kokoa, tyyppiä, sijaintia ja mahdollisesti toteutumisen ajoittumista koskevia ratkaisuja, jotka vaikuttavat vähittäiskaupan ostovoiman siirtymiin, myymälärakenteeseen ja kaupan alueelliseen palvelutarjontaan. Kaupan kannalta katsottuna asian voi tiivistää siten, että kyse on vaikutuksista kaupan kilpailuasetelmaan. Kaavoituksessa tehtävillä ratkaisuilla voidaankin rajoittaa tai mahdollistaa kilpailun toimivuutta. Tärkeää olisi pyrkiä siihen, että rajoitetaan vain sitä, mikä on välttämätöntä yhdyskuntarakenteen toimivuuden turvaamisen ja maankäytöllisten kehittämisnäkökohtien kannalta katsottuna. Yhdyskuntarakenteen kehittämistavoitteet eivät aina ole kaikilta osin samansuuntaisia kilpailun toimivuuden turvaamisen tavoitteiden kanssa. Kun tämä asia tiedostetaan, kaavaratkaisuja voidaan lähteä hakemaan avoimesti molemmat näkökulmat huomioon ottaen (ympäristöministeriö 2007).

Kilpailuvaikutusten ennakointi on haasteellista, koska monet vaikutuksista riippuvat kuluttajien käyttäytymisen mahdollisista muutoksista ja kilpailun aiheuttamista dynaamisista vaikutuksista yritysten toimintaan. Tärkeintä kilpailun toimivuuden kannalta olisi varmistaa, että kaavoituksella luodaan edellytykset sille, että niin uusien toimijoiden alalle tulo kuin uusien liikeideoiden kehittäminenkin olisivat mahdollisia. Pitämällä alalle tulon esteet mahdollisimman alhaisina varmistetaan se, että luodaan edellytykset toimivalle kilpailulle ja sen myötä positiivisille kilpailuvaikutuksille. Limingan kaupan alueiden myötä kasvava kaupallinen vetovoima nopeuttaa kaupan uudistumiskehitystä ja tarjoaa yrityksille toimia ja kilpailukykyisiä liikepaikkoja.

Limingan kaupan alueiden käytännön toimialakokoonpanoihin ja toteutukseen tulee vaikuttamaan erityisesti se, mitkä toimialat/yritykset ovat kiinnostuneita alueista ja millainen on niiden toimintakonsepti ja tilantarve. Tätä ei maankäytön suunnittelussa voida, eikä kilpailulainsäädännön mukaan saisikaan määritellä tarkasti ja sitovasti etukäteen. Toimialakokoonpanot voivat myös muuttua ajan kuluessa alueella toimivien yritysten vaihtuessa. Kannattava liiketoiminta on edellytys vetovoimaisille kaupan alueille ja sitä kautta

Limingan kaupallisen aseman vahvistumiselle. Liiketoimintaa ei välttämättä synny, ellei kaavoitus mahdollista joustavaa ja vaiheistettavissa olevaa liikerakentamista. Tämä antaa myös nykyisille ja tuleville kaupan toimijoille ”kertatoteuttamista” paremmat mahdollisuudet sopeutua muuttuvaan kilpailutilanteeseen. Kaavoituksella tuleekin tarjota Oulun seudulta sijaintipaikkaa hakeville yrityksille useampia vaihtoehtoja niin seudullisesti kuin kunkin kunnan sisältä. Näin kauppa voi hakeutua konseptiinsa, muuhun myymäläverkkoon ja kilpailutilanteeseen suhteutettuna itselleen liiketoiminnallisesti parhaaseen paikkaan.

Maankäyttö- ja rakennuslakiin keväällä 2015 tehdyn muutoksen perusteluissa todetaan, että kaavoja valmistelevien viranomaisten tehtävä on huolehtia siitä, että alalla jo toimivien yritysten lisäksi kaavoitusprosessissa huomioidaan uusien toimijoiden alalle tulon edellytykset. Kilpailun toimivuuden edistämisen kannalta on olennaista, että kaavoituksella luodaan mahdollisuudet uusien liikeideoiden kehittämiseen ja edellytykset uusien toimijoiden alalle tulolle. Kilpailun kannalta toivottavia ovat kaavaratkaisut, jotka ovat joustavia ja jättävät vaihtoehtoja toteutukseen. Toimivan kilpailun kehittymistä koskevan tavoitteen lisääminen kaikkiin kaavatasoihin sovellettavaan säännökseen korostaa elinkeinoelämän kilpailuasioiden huomioon ottamista yhtenä keskeisistä kaavoituksessa edistettävistä asioista. Lainmuutoksen tavoitteena on, että yrityksille osoitettaisiin laadultaan ja määrältään riittävästi sijoittautumispaikkoja. Limingan kaupan alueiden toteuttaminen edistää kilpailua kaupan sijoittumismahdollisuuksien parantuessa ilman yhdyskuntarakennetta hajauttavaa ja merkittävää kuntataloutta rasittavaa vaikutusta.

8. LÄHDELUETTELO

FCG Finnish Consulting Group Oy, Ramboll Oy ja Liidea Oy (2010). Oulun seudun kaupallinen palveluverkko 2030.

HE 334/2014 vp (2014). Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi maankäyttö- ja rakennuslain sekä maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta.

Liikennevirasto (2014). Liikkumisen ohjaus kaupan alalla, esiselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 16/2014.

Limingan kunta (2013). Kaavoituskatsaus 2013-2014.

Limingan kunta (2014). Ankkurilahti, asemakaavan muutoksen selostus, luonnos 11.7.2014.

Limingan kunta (2014b). Limingan Ankkurilahden-Haaransillan-Liminganportin osayleiskaava. Kaavaselostus, luonnosvaihe.

Limingan kunta 2014b). Limingan Ankkurilahden-Haaransillan-Liminganportin osayleiskaava. Kaavaselostus, luonnosvaihe 26.6.2014.

Oulun seudun kunnat, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus ja liikennevirasto (2014). Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, lausuntopyyntöluonnos 17.11.2014.

Pohjois-Pohjanmaan liitto (2013). Pohjois-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030, täydennysselvitys.

Pohjois-Pohjanmaan liitto (2013). Pohjois-pohjanmaan maakuntakaavan uudistaminen, 1. vaihemaakuntakaava, kaavaselostus 2.12.2013.

Pohjois-Pohjanmaan liitto (2011). Pohjois-pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030.

Porvoon kaupunki (2011). Kuninkaanportin ja Eestinmäen alueen kaupallisten ratkaisujen vaikutusten arvioinnin päivitys ja lisäselvitys.

Pulkkinen, Matti ja Harri Spåre (1999). Erikoistavaroiden kauppapalvelujen koettu saavutettavuus. LTT-tutkimus Oy. Sarja B 151. Helsinki 1999.

Spåre, Harri ja Matti Pulkkinen (1997). Päivittäistavaroiden kauppapalvelujen koettu saavutettavuus. Liiketaloustieteellinen tutkimuslaitos. Sarja B 139. Helsinki 1997.

Suomen ympäristökeskus (2013). Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Suomessa. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32/03.

Ympäristöministeriö (2014). Keskusta-alueet ja vähittäiskauppa kaupunkiseuduilla. Ympäristöministeriön raportteja 8/2014.

Ympäristöministeriö (2013). Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus. Ympäristöhallinnon ohjeita 3/2013.

Ympäristöministeriö (2010). Selvitys paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupasta.

Ympäristöministeriö (2007). Kauppa maakuntakaavoituksessa. Ympäristöministeriön raportteja 23/2007.

Ympäristöministeriö (2000). Suositus paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tulkinnasta. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000 -julkaisusarjan opas 2.