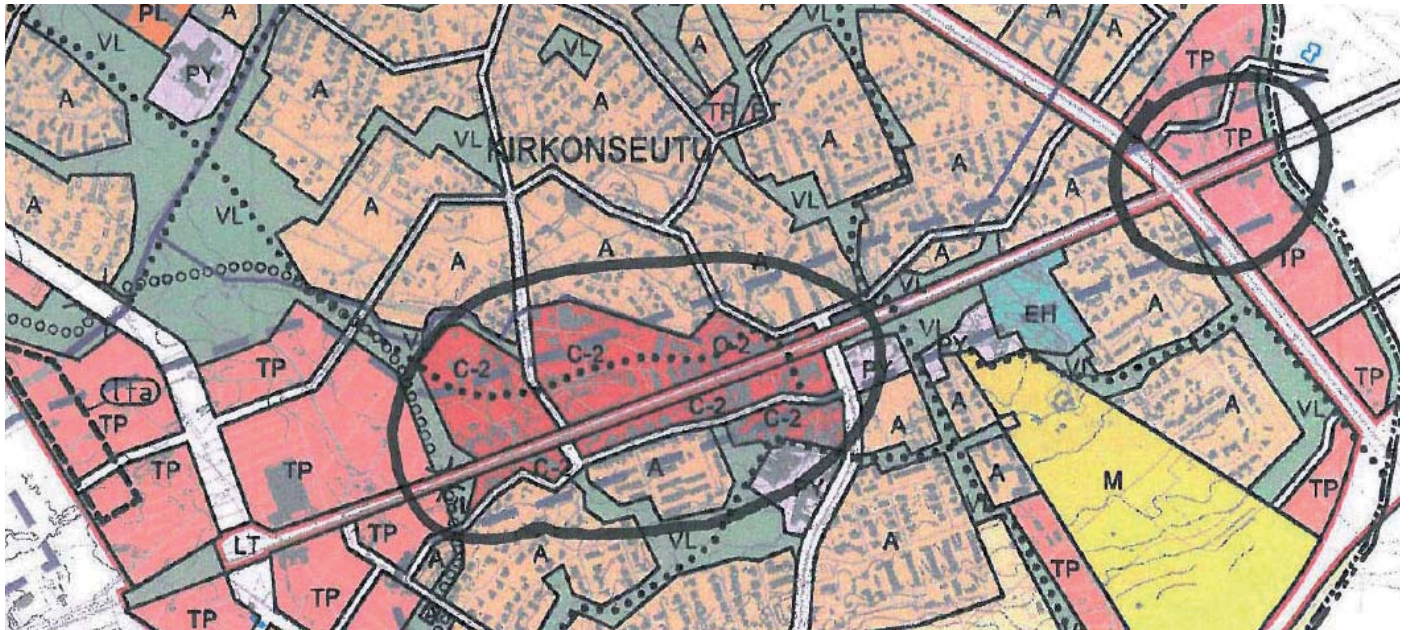


OULU

OULUN SALON KESKUSTATOIMINTOJEN ALUEEN
TÄYDENNYSRAKENTAMIS- JA TAAJAMAKUVASELVITYS

25.4.2013



Tarkastellut alueet Oulunsalon keskeisten alueiden osayleiskaavassa.

Sisältö

	sivu
Selvityksen tarkoitus ja tavoitteet	2
Selvityksen tulokset ja suositukset	3
Lähtötilanne	4
Vaihtoehto A: Kapteeni	6
Vaihtoehdon A vaikutukset vanhalla keskusalueella	11
Vaihtoehdon A vaikutukset Vihiluodon alueella	17
Vaihtoehto B: vanha keskus	18
Vaihtoehto C: Vihiluoto	20
Vaihtoehdon C vaikutukset Oulunsalon keskusalueella	27
Vaihtoehdon C vaikutukset Kapteenin alueella	27

Liite 1:

Oulunsalon kaupallisen kehittämisen vaihtoehdot ja niiden vaikutus ostovoimaan, Juvitrade Oy 03.12.2012

Selvityksen tarkoitus ja tavoitteet

Selvitys on osa Uuden Oulun yleiskaavan perusselvityksiä mutta palvelee myös asemakaavoitusta. Selvitys kattaa Oulunsalon Keskeisten alueiden osayleiskaavassa rajatun keskustatoimintojen alueen (C) sekä Lentokenttätien ja Hailuodontien risteysalueen. Työn tavoitteena oli tutkia täydennys- ja ympäristörakentamisen keinoin mahdollisuuksia parantaa selvitysalueen toimivuutta ja taajamakuva. Tavoitteena on lisätä asukasmäärää ja ympäristön viihtyisyyttä ja sen kautta tukea Oulunsalon keskuksen palveluja sekä parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja nostaa sen käyttöastetta. Tavoitteena on myös edistää kävelyä ja pyöräilyä, luoda edellytyksiä monipuolisten palvelujen säilymiselle Oulunsalon keskuksessa sekä uusien syntymiselle Niemenrantaan ja Varjakkaan. Lähtökohtana on jo Oulunsalon taajamakuvaselvityksessä esitetty ”Oulunsalon raitin” kehittäminen. Kaupallinen ja liikenteellinen tarkastelu sisältyy työhön. Työ sisältää myös taloudellisen vertailun eri sijaintivaihtoehtojen kuntataloudellisista kokonaiskustannuksista.

Työssä on tarkasteltu vähittäiskaupan toisen ison yksikön sijaintivaihtoehtoja seuraavasti:

- Toinen iso yksikkö sijoittuu Kauppakeskus Kapteenin osaksi tai sen välittömään yhteyteen Lummintielle.
- Toinen iso yksikkö sijoittuu kunnantalon läheisyyteen.
- Toinen iso yksikkö sijoittuu Oulunsalontien ja Lentokenttätien risteysalueelle.

Selvityksen tulokset ja suositukset

Selvityksen johtopäätöksenä on, että uuden päivittäistavarakaupan sijainnilla on merkittävää vaikutusta Oulunsalon yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon kehittymiselle. Kaupan keskittämisen Kapteenin yhteyteen (A) on todettu parhaiten tukevan Oulunsalon keskuksen säilymistä monipuolisena kaupallisten palvelujen keskuksena, kun taas palveluiden hajauttamisen Vihiluotoon (C) on todettu vaarantavan Oulunsalon kaupallisen palvelutarjonnan erityisesti erikoiskaupan osalta.

Vaihtoehtoilla on suuria eroja sen suhteen, minkä verran ne edellyttävät uusia investointeja liikenneverkkoon. Kaupan sijoittaminen vanhaan kuntakeskukseen (B) ei edellytä lainkaan uusia investointeja, kun taas Vihiluodon eteläosan käyttöön otto (C) edellyttää verrattain laajoja investointeja. Kaikki tutkitut sijaintipaikkavaihtoehdot edellyttävät asemakaavan muuttamista ja kaupungin osallistumista myös kiinteistöjärjestelyihin. Kaavoitus-, maanvaihto- ja maanvuokrasopimuksissa kaupunki voi periä kunnallistekniikan kustannukset liikkeen rakentajalta, jolloin erot eri vaihtoehtoista kaupungille aiheutuviin kustannuksiin voidaan eliminoida. Selvityksessä laaditut kustannusarviot voivat toimia pohjana kaavoitusmaksujen määrittämiselle.

Kaikissa vaihtoehtoissa on mukana myös yksityistä maata ja osassa vaihtoehtoista joudutaan purkamaan liikettä käytössä olevia rakennuksia. Yksityisomistuksessa olevien tonttien ja rakennusten arvoja ei tässä selvityksessä ole pystytty määrittämään. Näin ollen liikkeen rakentajalle aiheutuvia kokonaiskustannuksiakaan ei ole pystytty arvioimaan. Voidaan kuitenkin todeta, että tonttimaan ja rakennusten arvosta johtuvat kustannukset rakentajalle ovat liikenneverkon kustannuksiin nähden vastakkaiset, eli tonttimaan Vihiluodossa (C) on halvinta ja vastaavasti Oulunsalon vanhassa keskustassa (B) oletettavasti kalleinta.

Vaihtoehtojen ympäristövaikutukset on arvioitu paitsi liikkeen sijaintialueella myös niillä kahdella alueella, jotka kussakin vaihtoehdossa jäävät vastaavasti muuhun käyttöön tai reserviin. Ympäristön kannalta Kapteenin kehittäminen (A) on ongelmattomin, kun taas ison päivittäistavarakaupan sovittaminen Oulunsalon vanhaan keskukseen Kauppiaantielle (B) on todettu hyvin ongelmalliseksi.

Ohjausryhmä

yleiskaavapäällikkö	Paula Paajanen	Yleiskaavoitus	puheenjohtaja
arkkitehti	Kirsti Reskalenko	Yleiskaavoitus	
arkkitehti	Antti Määttä	Asemakaavoitus	
liikenneinsinööri	Erkki Martikainen	Kadut ja puistot	
asiantuntija	Matti Korhonen	BusinessOulu	
johtaja	Jouko Leskinen	Tilakeskus	
kaupungingeodeetti	Kaija Puhakka	Maa ja Mittaus	
maankäyttöasiantuntija	Markku Haulos	Maa ja Mittaus	

Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana kolme kertaa.

Tekijät

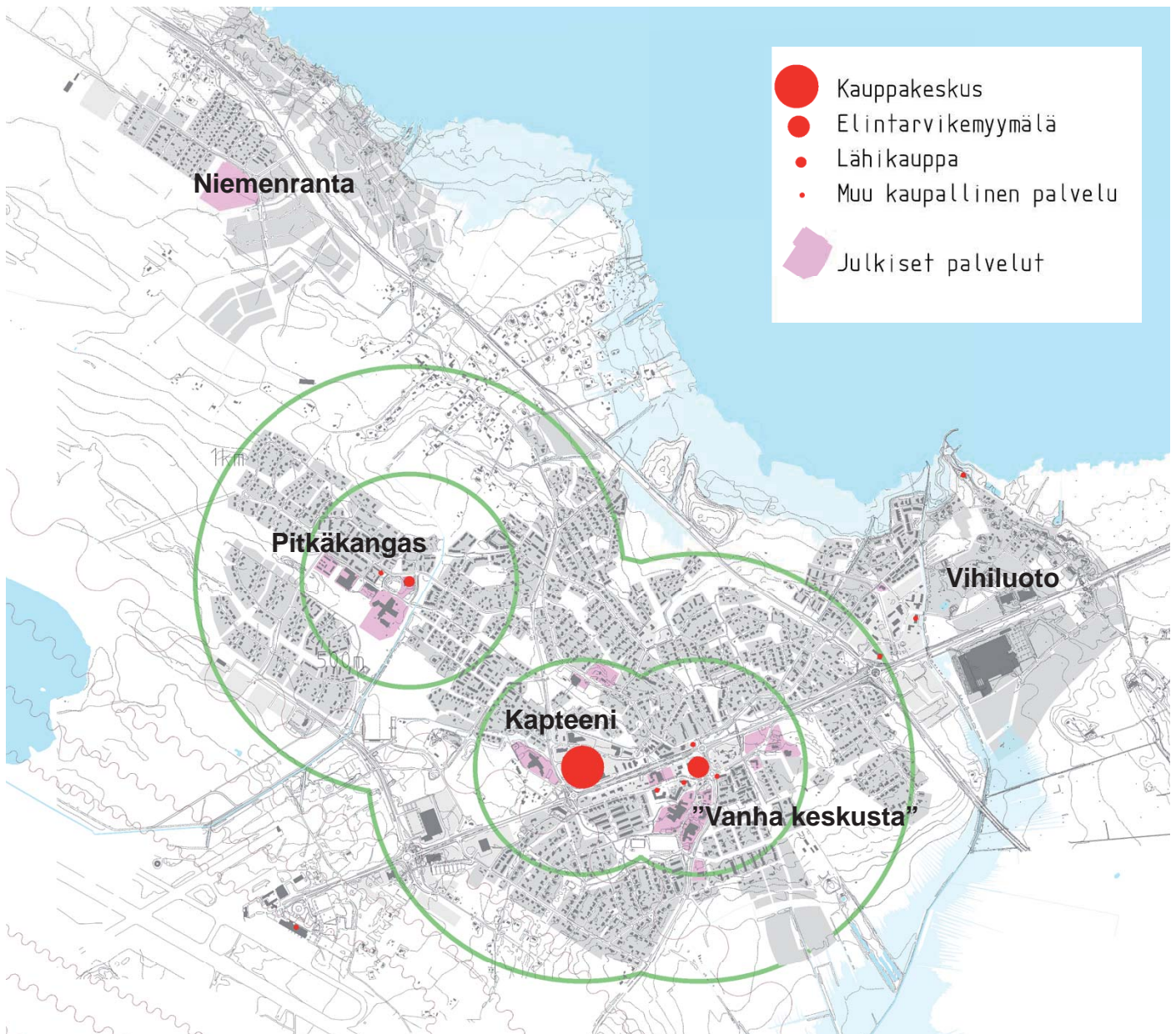
Selvitys on tehty asiantuntija-arviona seuraavasti:

Pääkonsultti ja projektin johto, vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja ympäristöön: Arkkitehti SAFA/YKS 140 Timo Takala /Arkkitehtiasema Oy

Vaikutukset kaupan rakenteeseen: Jukka Vitikka /Juvitrade Oy

Vaikutukset liikenteen toimivuuteen ja investointeihin: DI Erkki Sarjanoja/ Ramboll Finland Oy

LÄHTÖTILANNE



Oulunsalon yhdyskuntarakenne

Oulunsalon kunnan viimeisenä tilastokuukautena joulukuussa 2012 kunnan väkiluku oli 9678 asukasta.

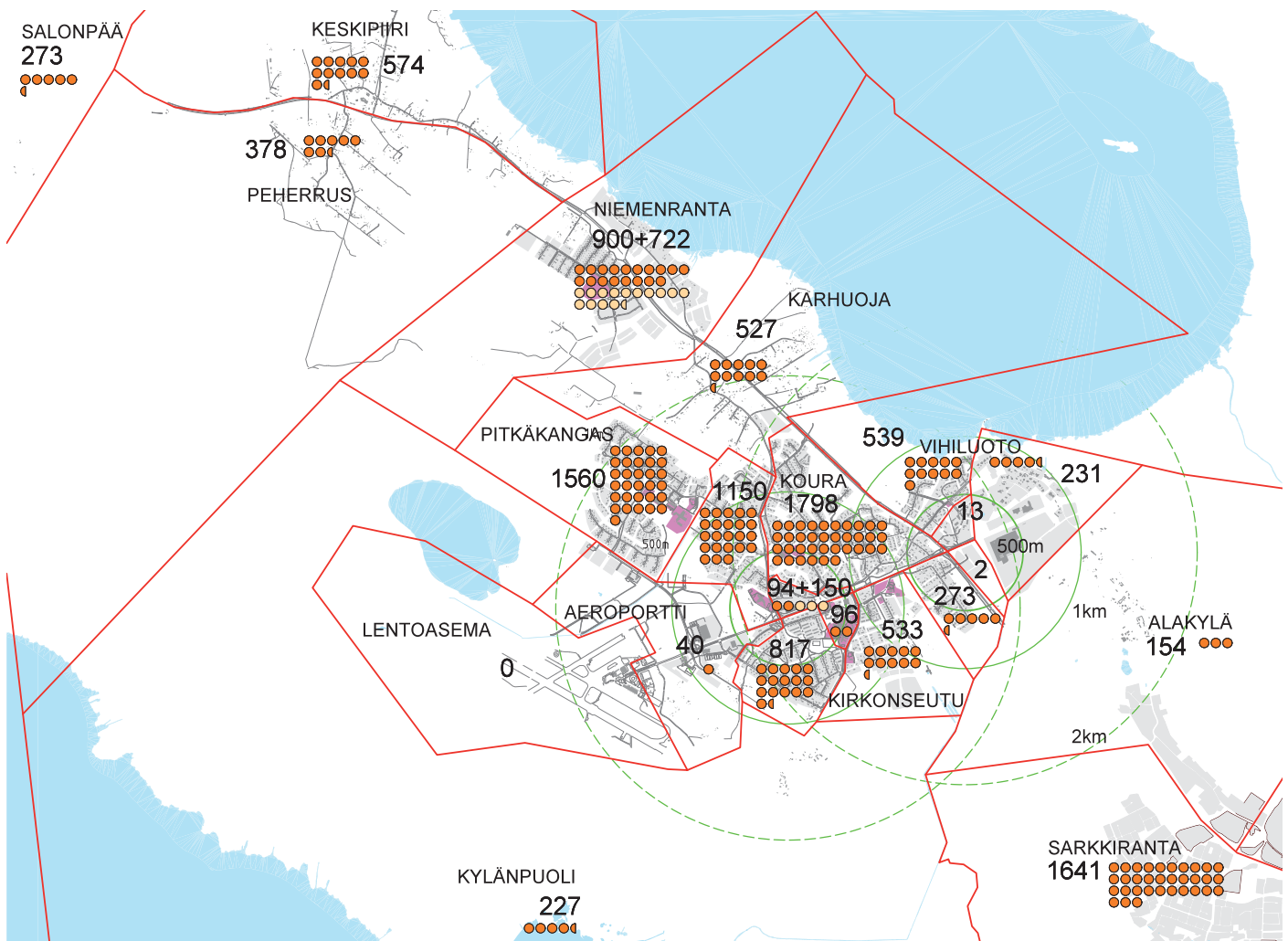
Oulunsalon **vanha keskusta** on syntynyt kirkon lähelle Salonpähän ja Kylänpuolelle menevien maanteiden risteämiskohtaan. Alueella on Oulunsalon kunnan entinen kunnantoimisto, terveyskeskus ja alaluokat käsittävä peruskoulu, päivittäistavarakauppa, pankin konttori ja erikoisliikkeitä. Osa Oulunsalon keskustapalveluista sijaitsee vuonna 2005 rakennetussa **Liikekeskus Kapteenissa**, jossa on kirjasto, päivittäistavarakauppa ja erikoisliikkeitä, mukaan lukien Alko. Keskuksen alueella asuu n. 5000 asukasta.

Pitkäkangas on 1980- ja 1990 -luvulla rakennettu asunalähiö, jossa on yläasteen koulu, liikuntapalveluja sekä kioski ja pieni päivittäistavaramyymälä. Pitkäkankaan asukasluku on n. 1500 asukasta.

Vihiluoto on asunto- ja teollisuusalue, joka sijoittuu osaksi Oulun ja osaksi Kempeleen kuntien alueille, mutta kuuluu kaupallisten palveluiden osalta selvästi Oulunsalon vaikutusalueelle. Vihiluodossa on huoltoasema, kahvila, hotelli ja muutamia erikoistavaramyymälöitä. Oulunsalon ja Kempeleen Vihiluodon yhteinen asukasluku on n. 770 asukasta.

Niemenranta on Oulunsalon uusi 2000-luvulta alkaen rakentunut pientaloalue. Alueella on esikoulun ja luokat 1–6 käsittävä peruskoulu. Niemenrannan alueelle tulee maankäytön toteuttamisohjelmien mukaan keskittymään valtaosa lähivuosien asuntorakentamisesta Oulunsalossa. Niemenrannan asukasluku on nyt n. 900 asukasta, mutta maankäytön toteuttamissuunnitelman mukaisella rakentamisella asukasluku nousisi vuoteen 2021 mennessä 1600 asukkaaseen.

Oulunsalon yhdyskuntarakenteen kehitysnäkymät



Väestö osa-alueittain. Tummemmalla kuvatut pallot kuvaavat väkilukua v. 2012. Vaaleilla palloilla on kuvattu maankäytön toteuttamisohjelman luonnoksessa hahmotellun rakentamisen aiheuttama väkiluvun lisäys vuoteen 2021 mennessä. Yksi pallo = 50 asukasta.

Asuntorakentaminen suuntautuu Hailuodontien varrelle

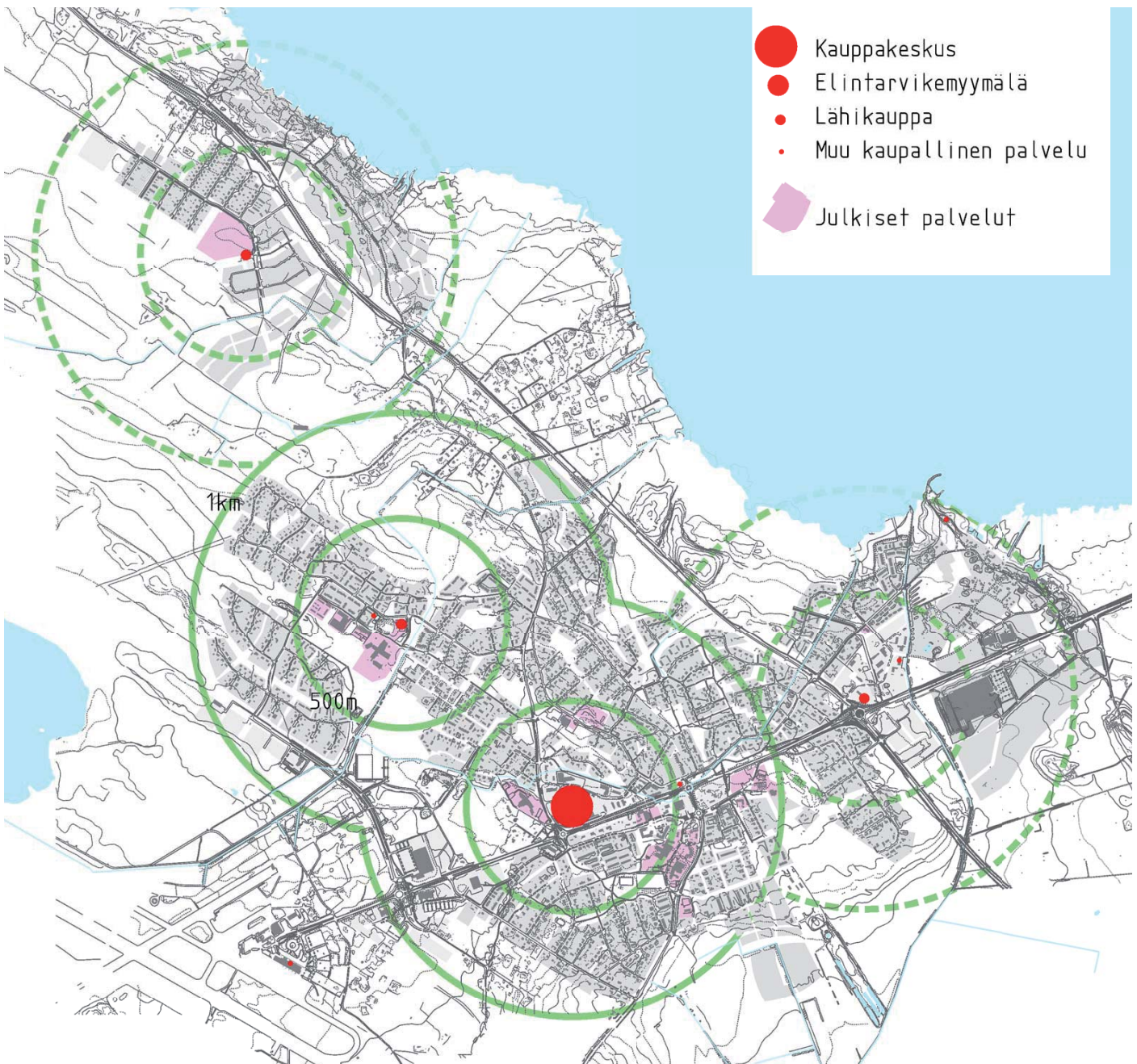
Oulunsalon keskusalue on verrattain tiiviisti rakennettu ja siellä on ollut niukahkosti lisärakentamisen mahdollisuuksia. Sen vuoksi Oulunsalon rakentaminen on suuntautunut viime vuosina voimakkaasti Hailuodontien varrelle Niemenrannan alueelle. Lentoaseman ympäristöluvan yhteydessä laaditut lentomeluserelvitykset rajoittavat yleiskaavassa varattujen täydennysrakentamisalueiden käyttöönottoa, joten rakentaminen Oulunsalossa näyttää suuntautuvan tulevaisuudessakin voimakkaasti Hailuodontien varteen. Niemenrannan vaihtoehtona ovat niinkään Hailuodontiehen tukeutuvat Karhuojan ja Vihiluodon osa-alueet, joiden rakentamista on tutkittu kolmessa kaavahankkeessa Oulunsalon kunnan ja alueiden maanomistajien yhteistyönä.

Pendelöintiin ei suuria muutoksia lähitulevaisuudessa

Oulunsalosta pendelöidään runsaasti töihin Oulun muille alueille. Oulunsalon työpaikkaomavaraisuus on pysytellyt 60%:n tuntumassa. Lentokentätien varrella Oulun ja Kempeleen asemakaavoissa on vahvistettua toteutumaton rakennusoikeutta 1000-2000 työpaikalle. Näiden työpaikkojen toteutuminen olisi muuttanut pendelöinnin pääsuunnan Oulunsaloon päin. Kiinnostus työpaikka-alueita kohtaan on ollut vuosituhannen vaihteen IT-boomin jälkeen kuitenkin vähäistä. Kuntaliitos on vähentänyt jonkun verran kunnan työpaikkoja alueella. Näköpiirissä ei ole tällä hetkellä muita tekijöitä, jotka muuttaisivat lähimpinä vuosina työpaikkatilannetta alueella. Kaupan sijoittelua harkittaessa lähtökohtana onkin syytä pitää nykyistä pendelöinnin määrää.

Oulunsalon työpaikkojen kehitys 2007-2010:	Vuosi	Työpaikat	Työpaikkaomavaraisuus
	2007	2522	62,0 %
	2008	2219	54,4 %
	2009	2332	58,7 %
	2010	2362	58,8 %

A-VAIHTOEHTO, KAPTEENI



A-vaihtoehdon periaatteet

Keskittämällä päivittäistavaran isot liikkeet Kapteenin yhteyteen Kapteenista kehitetään Oulunsalon aluekeskus. Lähikaupat Pitkäkankaalla, Vihiluodossa ja Niemenrannalla täydentävät päivittäistavarapalveluja.

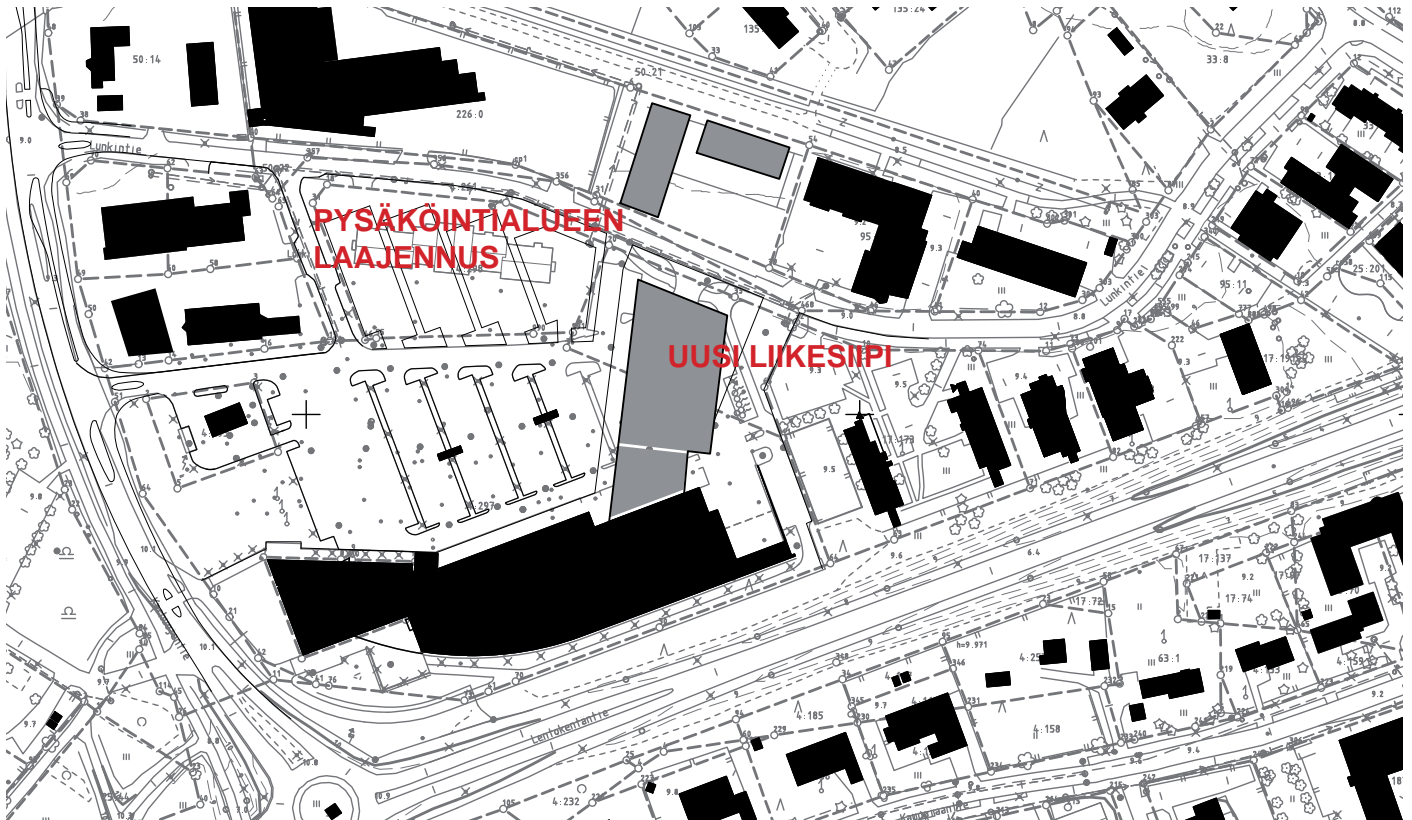
Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Toinen elintarvikeliike Kapteenin laajenuksena lisää Kapteenin vetovoimaa ja parantaa erikoisliikkeiden elinmahdollisuuksia Oulunsalossa. Julkiset palvelut, keskenään kilpailevat päivittäistavaraliikkeet ja erikoisliikkeet tukevat toistensa kehitystä. Oulunsalolaiset käyttäisivät myös enemmän Kapteenin kunnallisia palveluita (kirjasto) ja viihtyisivät oman kunnan kaupallisessa ja toiminnallisessa keskuksessa paremmin kuin jos palvelut ovat hajallaan. Kapteenista tulisi oulunsalolaisten olohuone (kirjasto), keittiö (ruokakaupat) ja harrastustila (kirjakauppa ym.). Olisi kenties tapahtumia, torielämäkin jne. Pitkäkankaan lähikauppa voi säilyä. Vihiluodossa on riittävä väestöpohja ja hyvät liikenteelliset olosuhteet lähikaupan toimeentulolle. Mikäli Niemenrannan rakentaminen jatkuu suunnitellulla tavalla, myös siellä tulee aikanaan elinmahdollisuudet lähikaupalle.

Kapteenin hyvä palvelutaso luo kysyntää täydentävälle asuntorakentamiselle Oulunsalon keskeisillä osilla. Oulunsalon hyvä palvelutaso lisää asuntokysyntää koko Oulunsalon niemellä.

A

Toinen päivittäistavaraliike Kapteenin laajenuksena



Vaihtoehtoinen päivittäistavaraliikkeen sijoitteluehdotus.

A-vaihtoehdon periaatteet

Uuden elintarvikeliikkeen sijoittamiselle Kapteenin alueelle on useita eri vaihtoehtoja. Tässä työssä ominaisuuksiltaan parhaana ratkaisutapana ja siten päävaihtoehtona on pidetty päivittäistavaraliikkeen rakentamista uudisrakennuksena nykyistä rakennusta mahdollisimman vähän muuttaen. Vaihtoehtoon kuuluu yhden liike/teollisuuskiinteistön purkaminen pysäköintialueeksi. Kapteenin liiketilojen omistaja Aberdeen Asset Management on tutkinut muitakin sijoitteluja, jotka esitellään jäljempänä.

Toimivuus ja vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Vaihtoehto tuo erikoisliikkeille lisää elinvoimaa ja tukee Kapteenin kehitystä aluekeskuksena. Pysäköintialueen laajennuksella autopaikkamäärä saadaan n. 350:een, mikä vastaa myyntipinta-alan laajentumista n. 30 prosentilla.

Vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen

Kapteeni on liikenteellisesti hyvin sijoittunut ja siksi helposti saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. Liikennejärjestelyt toimivat hyvin ja uusi liikerakennus aiheuttaa verrattain vähän liikenneverkon parannustoimenpiteitä. Karhuojantielle on syytä rakentaa vasemmalle kääntyvien kaistat, jolloin Karhuojantie muuttuu katumaisemmaksi. Lummintieltä on hyvä rakentaa suora jalankulku- ja pyöräily-yhteys pohjoispuolella olevalle kevyen liikenteen väylälle. Karhuojantien-Lassilantien liikennemäärä Kapteenin pohjoispuolella kasvaa jonkin verran. Hailuodontien suunnitelmissa ja Keskeisten alueiden osayleiskaavassa on varauduttu kasvaviin liikennemääriin Niemenrannan ja Lentokentäntien välillä. Lentokentäntien kiertoliittymä toimii edelleen hyvin. Kapteeni on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Kustannusvaikutukset

Liikenneinvestointien kustannusarvio on 450 000 – 500 000 euroa. Kustannusten voi katsoa aiheutuvan suoraan päivittäistavarakaupan rakentamisesta koska muussa tapauksessa pärjättäisiin nykyisillä järjestelyillä hyvinkin pitkään. Liikennejärjestelyiden kustannus voidaan periä joko kaavoitusmaksuna tai vähittäin tontinvuokran muodossa.

Hankkeen toteuttaminen edellyttää Kiinteistö Oy Lunkintie 4:n tontin hankkimista ja sillä olevan liike-teollisuusrakennuksen purkamista. Tontin (4500m²) arvoksi on arvioitu n. 92 000€ Rakennuksen nykyarvoksi on arvioitu n. 600 000€ ja purkukustannuksiksi n. 80 000€, yhteensä n. 770 000€. Oulun kaupunki on Kiinteistö Oy Lunkintien suurin osakas, joten käytännön järjestelynä yksinkertaisinta olisi, että kaupunki lunastaa muiden

A



Kapteenin arkkitehtuuri on kauppakeskusten joukossa poikkeuksellisen korkeatasoista sekä pihatyöt ja viherrakentaminen huoliteltuja.

osakkaiden osuudet ja tontti liitetään osaksi Kapteenin vuokratonttia. Tontin hankinta-arvo otetaan huomioon näin kasvaneen tontin vuokran määrittelyssä.

Liiketilojen rakentaminen vanhan rakennuksen kylkeen on edullista sekä rakennus- että käyttökustannusten kannalta. Rakentamisen kustannuksissa ei liene kuitenkaan merkittävää eroa muihin vaihtoehtoihin.

Ympäristövaikutukset

Kapteenin korkeatasoiseen arkkitehtuuriin ja sisätiloihin ei tarvitse puuttua. Huoltoliikenne erottuisi nykyistä paremmin asiointiliikenteestä. Kiinteistö Oy Lunkintie 4:n purkaminen ja rakentaminen nykyisten pysäköintialueiden tapaan huolitellusti saattaisi jopa parantaa Kapteenin ympäristöä nykyisestäään.

Viereiset teollisuushallit saattavat muuntua Kapteenin kehityksen imussa vähitellen liikekäyttöön halpakaupoiksi tai erikoistavara-kaupoiksi. Tällainen kehitys lisäisi Kapteenin kaupallista vetovoimaa, mutta ei välttämättä edistä ympäristön kehittymistä.

Kapteenin kehittyminen lisää asutuskysyntää alueella, joten Lummintien pohjoispuolen teollisuuskorttelit saattaisivat tässä vaihtoehdossa muuntua myös asutuskortteleiksi. Toimistotilan kysyntään Kapteenin kehitymisellä ei liene suurta vaikutusta, joten Lummintien eteläpuolisen toimistorakennusten vyöhykkeen vaarana on sen sijaan taantuminen ja rappeutuminen tässäkin vaihtoehdossa. Toimistoalueen vähittäistä muuttumista asutokäyttöön onkin syytä kannustaa. Sukelluksen sillan lähellä asemakaava on jo muutettu asutokortteliksi ja vaihtoehto saattaisi vauhdittaa korttelin toteutumista.

A1

Toinen päivittäistavaraliike Kapteenin sisäisillä järjestelyillä



Aberdeenin teettämä luonnos Kapteenin muutostöistä, sisätilat.

A1-vaihtoehdon periaatteet

Kapteenin kaupallisen osan omistaja Aberdeen Asset Management on luonnostellut vaihtoehtoa, jossa elintarvikeliike sijoittuisi kirjaston paikalle ja kirjastosiipeä laajennettaisiin jonkun verran pohjoiseen. Kirjasto muuttaisi Kapteenin keskiosaan nykyisen kauppakäytävän eteläpuolelle.

Toimivuus ja vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Vaihtoehto ei ole toivottava Oulunsalon yhdyskuntarakenteen kannalta. Järjestelyssä Kapteenista poistuisi merkittävä osa erikoiskauppaa- ja liiketoimintaa. Muun muassa ravintolan tilat osoitettaisiin kirjastolle. Järjestelyssä alueen nykyisin 265 autopaikasta poistuisi 37 autopaikkaa eli 14%. Päivittäistavarakaupan volyymin samanaikainen lisääntyminen edellyttäisi pikemminkin pysäköintipaikkojen lisäämistä.

Kustannusvaikutukset

Oulun kaupunki omistaa kirjaston, joka muodostaa erillisen kiinteistön. Aberdeenin esityksessä kaupunki myisi kirjaston Aberdeenille ja siirtyisi Aberdeenin vuokralaiseksi. Kustannukset kaupungille ovat neuvottelukysymys, joka riippuu kirjaston myyntihinnasta, vuokrasta sekä laskennassa käytettävästä korkotasosta.

Kun toimenpiteet rajoittuvat sisätilojen muutoksiin, rakennuskustannukset jäävät vähäisiksi. Karhuojantielle on tarpeen rakentaa tässäkin vaihtoehdossa samanlaiset liittymäjärjestelyt ja liikenteelliset vaikutukset ovat muutoinkin samat kuin perusvaihtoehdossa A.

Ympäristövaikutukset

Kirjaston muuttaminen päivittäistavaraliikkeeksi ei ole eduksi Kapteenin nykyään huolitellulle ja korkeatasoiselle lähiympäristölle. Julkisivusta tulee nykyistä umpinaisempi ja uuden päivittäistavaraliikkeen huoltopiha avautuu tulosuuntaan. Muutokset koskevat kuitenkin vain yhtä nurkkaa ja hyvällä suunnittelulla muutos on kohtuullisesti ympäristöön sovitettavissa.

A2

Toinen päivittäistavaraliike Kapteenin laajennuksella



Aberdeenin aiemmin, vuonna 2009 teettämä tutkielma, jossa päivittäistavaraliike sijoittuisi uudisrakennuksena kirjaston vierelle.

A2-vaihtoehdon periaatteet

Kapteenin kaupallisen osan omistaja Aberdeen Asset Management on aiemmin vuonna 2009 luonnostellut myös vaihtoehtoa, jossa elintarvikeliike sijoittuisi laajennuksena kirjaston pohjoispuolelle.

Toimivuus ja vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Vaihtoehto on yhdyskuntarakenteen kannalta huomattavasti parempi kuin sisäisin järjestelyin tehtävä ratkaisu. Järjestely tuo erikoisliikkeille lisää elinvoimaa ja tukee Kapteenin kehitystä aluekeskuksena. Luonnoksessa on pystytty lisäämään pysäköintipaikkoja 38:lla eli n. 15%:lla, mikä ei kuitenkaan vastaa myyntipinta-alan lisääntymistä lähes kolmanneksella. Voidaankin todeta, että näin merkittävä laajennus edellyttäisi lisätilan saamista pysäköinnille.

Kustannusvaikutukset

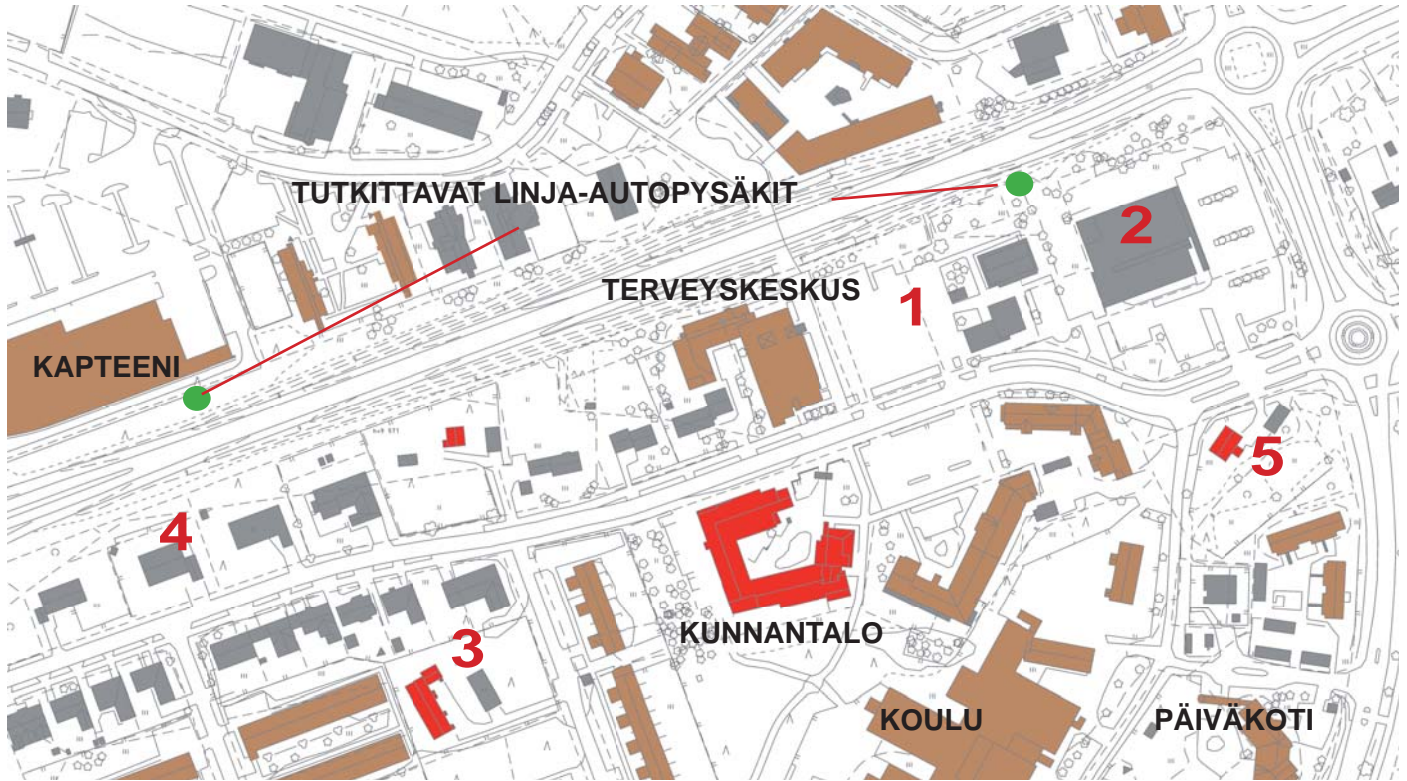
Liiketilojen rakentaminen vanhan rakennuksen kylkeen on edullista sekä rakennus- että käyttökustannusten kannalta. Infrakustannukset jäävät olemassa olevalla alueella kohtuullisiksi. Karhuojantielle on tarpeen rakentaa tässäkin vaihtoehdossa samanlaiset liittymäjärjestelyt ja liikenteelliset vaikutukset ovat muutoinkin samat kuin perusvaihtoehdossa A.

Ympäristövaikutukset

Kirjaston julkisivun peittäminen päivittäistavaraliikkeellä ei ole eduksi Kapteenin nykyään huolitellulle ja korkeatasoiselle lähiympäristölle. Julkisivusta tulee nykyistä umpinaisempi ja uuden päivittäistavaraliikkeen huoltopiha avautuu tulosuuntaan. Muutokset koskevat kuitenkin vain yhtä nurkkaa ja hyvällä suunnittelulla muutos on kohtuullisesti ympäristöön sovitettavissa.

A

Vaihtoehdon A vaikutukset vanhalla keskusalueella



Tutkielmia Oulunsalon ”vanhan keskustan” asuntorakentamisen mahdollisuuksista. Punaisella on väritetty rakennukset, joita on eri yhteyksissä (yleiskaava tai muutoin) esitetty suojelukohteiksi. Ruskealla ovat rakennukset, jotka säilynevät käyttöarvonsa vuoksi. Harmaalla olevia rakennuksia on tarkasteltu kohteina, joiden uudisrakentaminen voisi tulla kysymykseen. Numeroituna asuinrakentamisen kohteina tutkitut korttelit.

Oulunsalon vanha keskusalue on Kapteenin vaikutuksesta jo hiipunut kauppapaikkana. Kunnanviraston poistuminen kiihdyttää ja vaihtoehdon A kehittäminen voimistaneekin ainakin ensi vaiheessa tätä kehitystä.

Vasta pitemmällä tähtäimellä Kapteenin kehittymisen vaikutus voisi kenties säteillä vanhan keskustan alueelle saakka liiketoiminnan piristymisenä.

Vanha keskusta muuttuu asuntoalueeksi

Kapteenin rakentamisen jälkeen vanhan keskustan maankäytön näkymät alkoivat painottua asuntorakentamisen suuntaan. Oulunsalon kunta järjesti vuonna 2006 kutsukilpailun keskusta-alueen asemakaavan uusimisen pohjaksi. Kilpailun voitti Arkkitehdit m3 Oy ehdotuksellaan ”toreilta pihoille”. Kilpailu johti asemakaavan muuttamiseen ja sittemmin Poutapilven asuntokorttelin toteuttamiseen Lentokentäntien pohjoispuolella, mutta eteläpuolen asemakaavasta ei päästy yksimielisyyteen kunnan ja tonttien omistajien kesken.

Kauppiaantien ja Lentokentäntien välialue on jo rappeutunut huolestuttavasti ja näillä näkymin asuntorakentaminen on ainoa realistinen keino kohentaa alueen ympäristöä. Olosuhteet asuntorakentamiselle ovat tällä puolella myös paremmat kuin Kapteenin lähiympäristössä.

Uudisasuntojen ostajat ovat oletettavasti paljon Oulunsalon omakotialueilta siirtyviä eläkeläisiä tai eläkeikää läheneviä. Poutapilvi-korttelin asuntojen kysyntä ei ole ollut kovin hyvä. Kilpailevat kohteet Oulun keskustan ulkoreunoilla ovat sen sijaan myyneet hyvin, joten asuntoalueeksi muuttaminen ei ole helppoa eikä ainakaan nopeaa. Oulunsalon keskuksella on mahdollisuuksia pärjätä tässä kilpailussa, mikäli asuntojen hintataso on korkeintaan kilpailevien Oulun kohteiden tasolla. Oulunsalon keskuksen etuna A-vaihtoehdossa olisivat hyvät lähipalvelut kävelyetäisyydellä, edellyttäen kuitenkin, että julkiset palvelut säilyvät alueella.



Kohteen 1 rakennuskantaa vuonna 2007, etualan rakennus on nykyisin tyhjiään. Oulun Osuuspankki on sulkemassa konttorinsa taaempänä olevasta uudemmassa kiinteistöstä.

Alueet 1 ja 2, Osuuspankin ja Arinan korttelit

Oulun osuuspankin ja kunnan omistama alue terveyskeskuksen vieressä on vanhan keskustan ydinaluetta ja ympäristön kohentamisen näkökulmasta kiireellisin rakentamiskohde. Korttelissa ei ole enää muuta toimintaa kuin Osuuspankin sivukonttori, jonka pankki on jo päättänyt sulkea. Kortteli olisi sopivan kokoinen toteutusyksikkö asuntorakentamiselle. A-vaihtoehdossa vanhan keskustan alueella on elinmahdollisuuksia korkeintaan pienelle korttelikaupalle. Arinan korttelinkin siirtyminen asuntorakentamiseen vaikuttaa siksi todennäköiseltä. Mahdollisen korttelikaupan paras paikka olisikin Osuuspankin korttelissa terveyskeskuksen eteen kaavaillun toriaukion reunassa.

Toimivuus ja vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

A-vaihtoehdossa vanha keskusta hiljenee asuntoalueeksi ja julkispalveluiden alueeksi kaupallisten palveluiden keskittyessä Kapteeniin. Julkisten palveluiden taso vaikuttaa alueella vielä toimivien yksityisten palveluiden elinmahdollisuuksiin.

Ympäristövaikutukset

Asuntorakentaminen on hyvällä suunnittelulla sopeutettavissa säilytettävään kunnantalon miljööseen ja mitta-kaavaan ja alueesta on saatavissa viihtyisiä asuinympäristöjä. Liikehuoneistojen maksukykyisen kysynnän puuttuminen hankaloittaa kuitenkin keskustamaisen miljöön aikaansaamista. Muutamankin liikehuoneiston aikaansaaaminen terveyskeskuksen edustalle suunnitellun toriaukion reunaan tulee olemaan haasteellista. Torialueen kokoa ja toiminnallisuutta joudutaankin punnitsemaan uudelleen.

Keskusta-alueen muuttuessa asuntoalueeksi linja-autoliikenne Kauppiaantiellä alkaa aiheuttaa enemmän haittaa kuin hyötyä. Tavoitteet nopeasta lentokenttäliikenteestä johtanevat siihen, että ainakin osa vuoroista siirtyy Lentokentäntielle ja siksikin on syytä varautua pysäkkien rakentamiseen myös Lentokentäntielle.

Kustannusvaikutukset

Alueella on valmis infra ja palvelut, joten asuntorakentaminen ei aiheuta kaupungille kustannuksia. Linja-autopysäkkien rakentamiskustannus on noin 90 000 € Siirron suurin hyötyjä on kuitenkin joukkoliikenne, joten pysäkkien siirron kustannuksia ei pidä katsoa vaihtoehdon A kustannuksiksi.

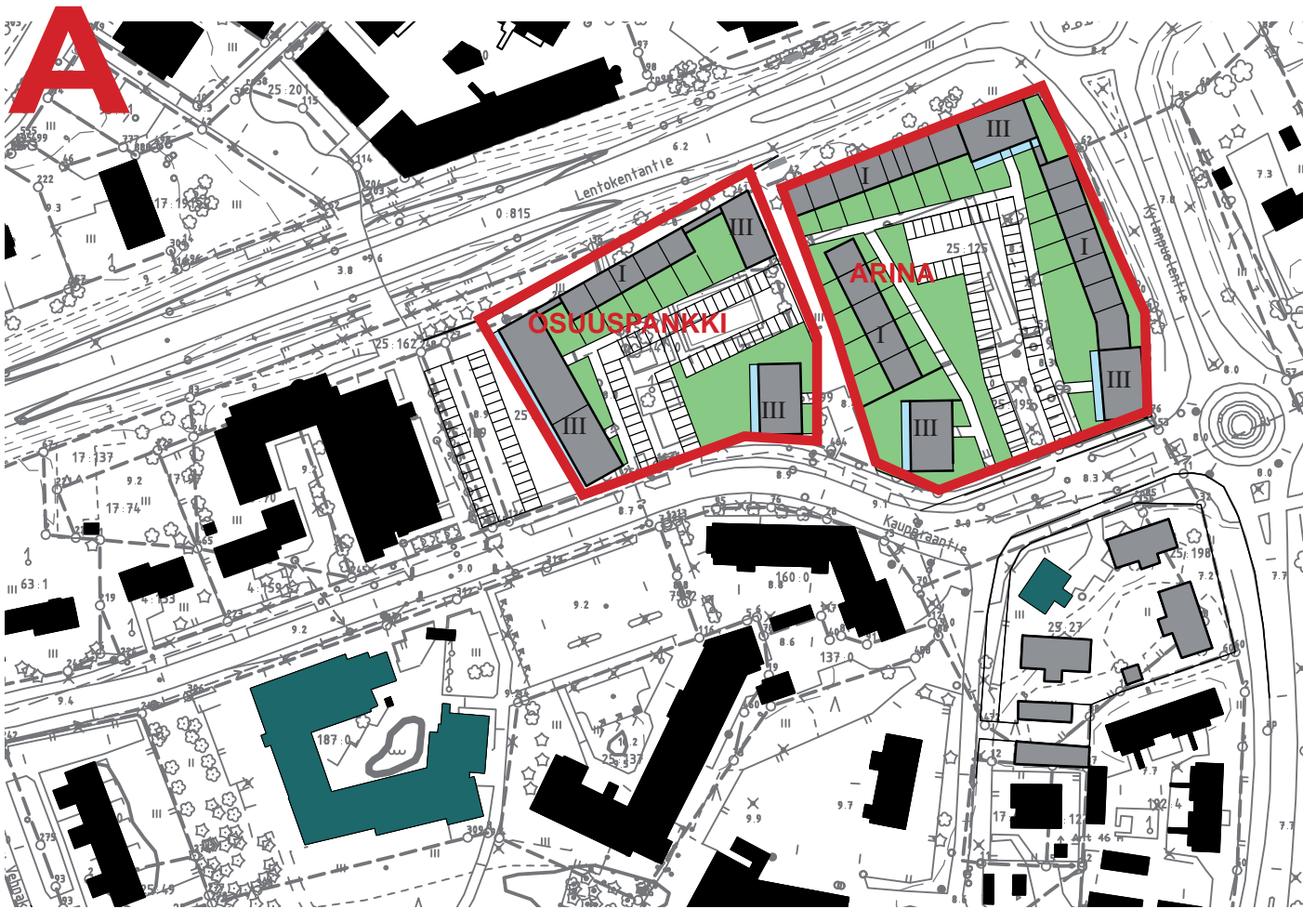
Alueen tonttikustannuksia rasittavat uudemman pankkirakennuksen sekä Arinan myymälän käyttöarvot. Kysynnän puuttuessa vuokratuottoon perustuvat arvot eivät ole kuitenkaan kovin korkeita. Tonttikustannukset eivät siten ole kohtuuttomia asuntorakentamisen kannalta kunhan rakennuskustannukset pidetään muutoin kohtuullisina. Pysäköinnin kustannukset ovat tässä suhteessa ratkaisevia.



Keskustakilpailun pohjalta tehty luonnos Osuuspankin ja Arinan kortteleista. Arkitehdit m3 Oy 27.11.2007

Jotta asuntorakentamisen kynnyks ei nousisi liian korkeaksi on tässä työssä hahmoteltu seuraavia periaatteita:

- Toteuttamisyksikköjen tulee olla kohtuullisen kokoisia. Osuuspankin ja Arinan korttelit on pystyttävä toteuttamaan erillisinä ja eriaikaisina kohteina. Osuuspankin korttelin toteuttaminen olisi ympäristösyistä kiireellisempää. Arinan korttelin toteuttaminen ei ole niin kiireellistä. Sen osalta on tärkeää varmistua asuntorakentamisen liikkeelle lähdöstä ennen kuin myymälä puretaan. Liikerakennuksen välitön purkaminen ja tontin jääminen mahdollisesti pitkäksi ajaksi tyhjäksi olisi vaihtoehto A:n kohtalokkain seuraus, mihin vanhassa keskustassa ei ole enää varaa.
- Asunto Oy Poutapilven kokemus on osoittanut, että Oulunsalon olosuhteissa maanalainen pysäköinti nostaa asuntojen hinnat liian korkealle.
- Autopaikkamitoituksen pitää olla riittävä, mutta ei ylimitoitettu. Lähtökohtana 1 autopaikka / asunto + n. 20% vieraspaikkoja. Pysäköinti tulee sijoittaa maan tasoon.
- Asuntokokojen tulisi olla 3h+k ja 4h+k ja vain vähäisessä määrin 2h+k.
- Asuntojen tulisi olla maantasoisia tai hissillisiä ja suurimmalla osalla asunnoista tulisi olla tilava oma piha.



Tutkielma keskuskortteleiden muuttamisesta asuntokortteleiksi. Piirros on periaatteellinen, toteutuksessa pihoille tulisi joukko pyörä- ja jätekatoksia ja osa autopaikoista voisi olla katoksissa.

Tutkielma Osuuspankin ja Arinan kortteleiden muuttamisesta asuntokortteleiksi

Tutkielmassa korttelit on rakennettu yksikerroksisia rivitaloja ja kolmikerroksisia hissillä varustettuja pienkerrostaloja alueelle sommitellen. Rakennuksilla luodaan suojaiset ja liikennemelulta suojatut pihapiirit, jotka avautuvat etelään Kauppiantielle. Kolmikerroksiset pienkerrostalot rakentuvat porrashuoneen ympärille siten, että porrastasanteella on vain kolme asuntoa, esimerkiksi kaksio, kolmio ja 4h+k. Kortteleihin mahtuva autoaippakäärä asettaa asuntojen määrän kummassakin korttelissa 40–50 asunnon tuntumaan. Korttelit soveltuisivat erinomaisesti myös palveluasumisen kohteiksi. Silloin tehokkuutta voitaisiin nostaa tässä tutkitusta koska pysäköintipaikkatarve on vähäisempi.

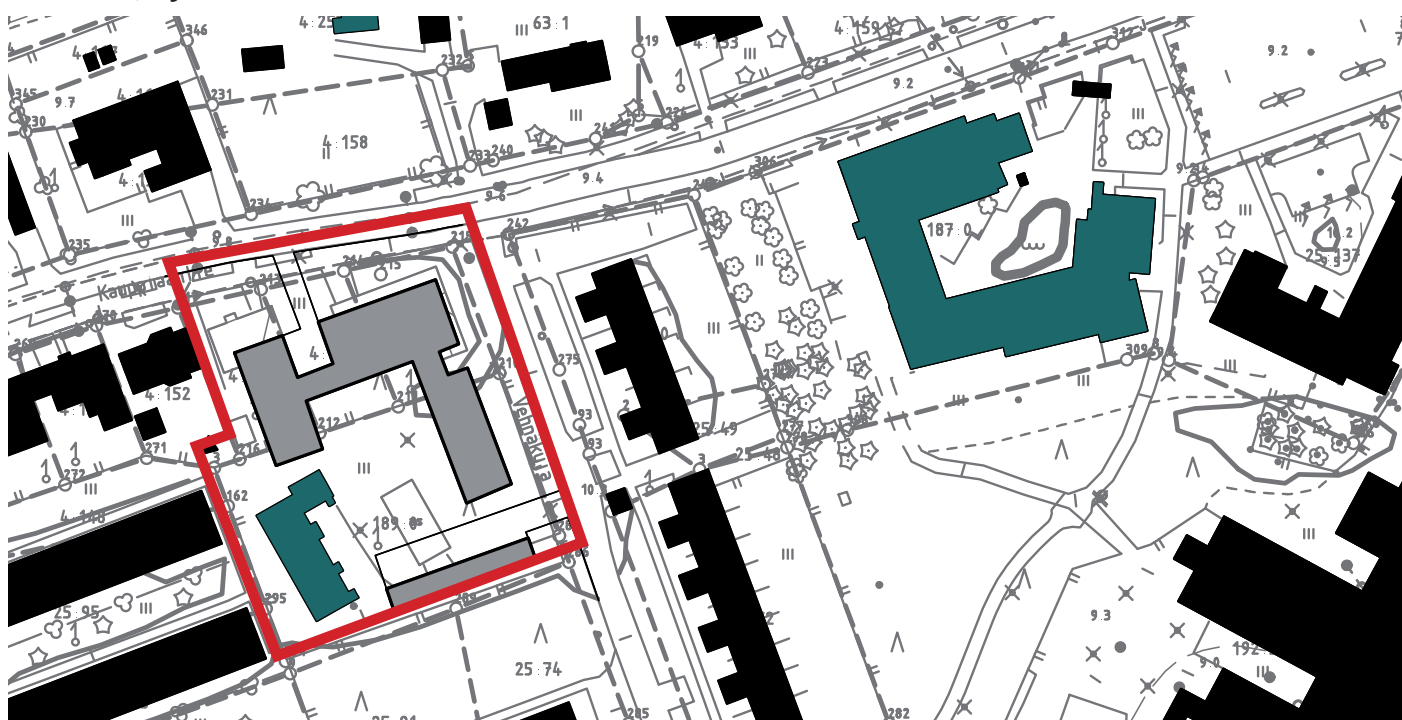


Havainnekuva idealuonnoksesta: Lähestymisnäkyä Lentokentäntieltä, Arinan tontin asuntokorttelit vasemmalla.



Havainnekuva idealuonnoksesta: Näköala Kauppiaantieltä asutokortteleihin.

Kohde 3, Työväentalon tontti



Luonnos työväentalon ja sen viereisten kolmen tontin käyttämisestä palveluasumiseen.

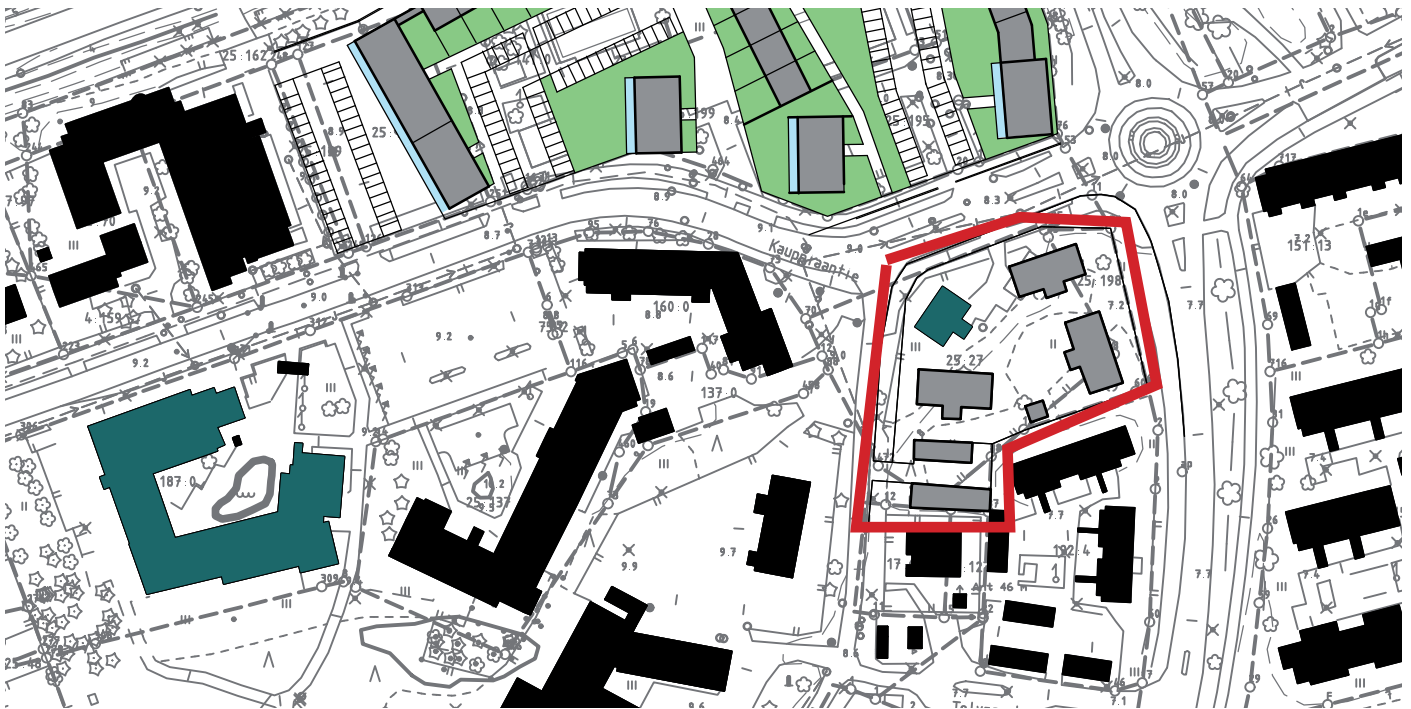
Työväentalon tontti sekä siihen liittyvät kolme omakotitonttia ovat helppo ja edullinen uudisasutuskohde. Kohde täydentää luontevasti olemassa olevaa rivitaloaluetta. Alue soveltuu erityisen hyvin palveluasumisen käyttöön. Työväentalo on merkitty yleiskaavassa kulttuurihistorialliseksi suojelukohteeksi, jota ei saa purkaa ilman pakottavaa syytä. Rakennuksen säilyttäminen on tutkittava mahdollisen kaavamuutoksen yhteydessä.

Kohde 4, Kauppiaantien ja Lentokentäntien välinen kortteli kunnantalon länsipuolella



Kauppiaantien ja Lentokentäntien välinen kapeahko kaista on nykyään hyvin hoidettua omakotialuetta. Alue on periaatteessa mahdollista muuttaa kerrostaloalueeksi. Sijainti kapeahkolla kahden tien välisellä kaistalla ei kuitenkaan ole kovin houkutteleva. Koska vanhassa keskustassa on laajoja asuntorakentamista kaipaavia kohteita, olisi katset toistaiseksi syytä kääntää pois tämän alueen purkavasta saneeruksesta. Kerrostalovisiot saattaisivat häiritä alueen rakennuskannan kunnossapitoa.

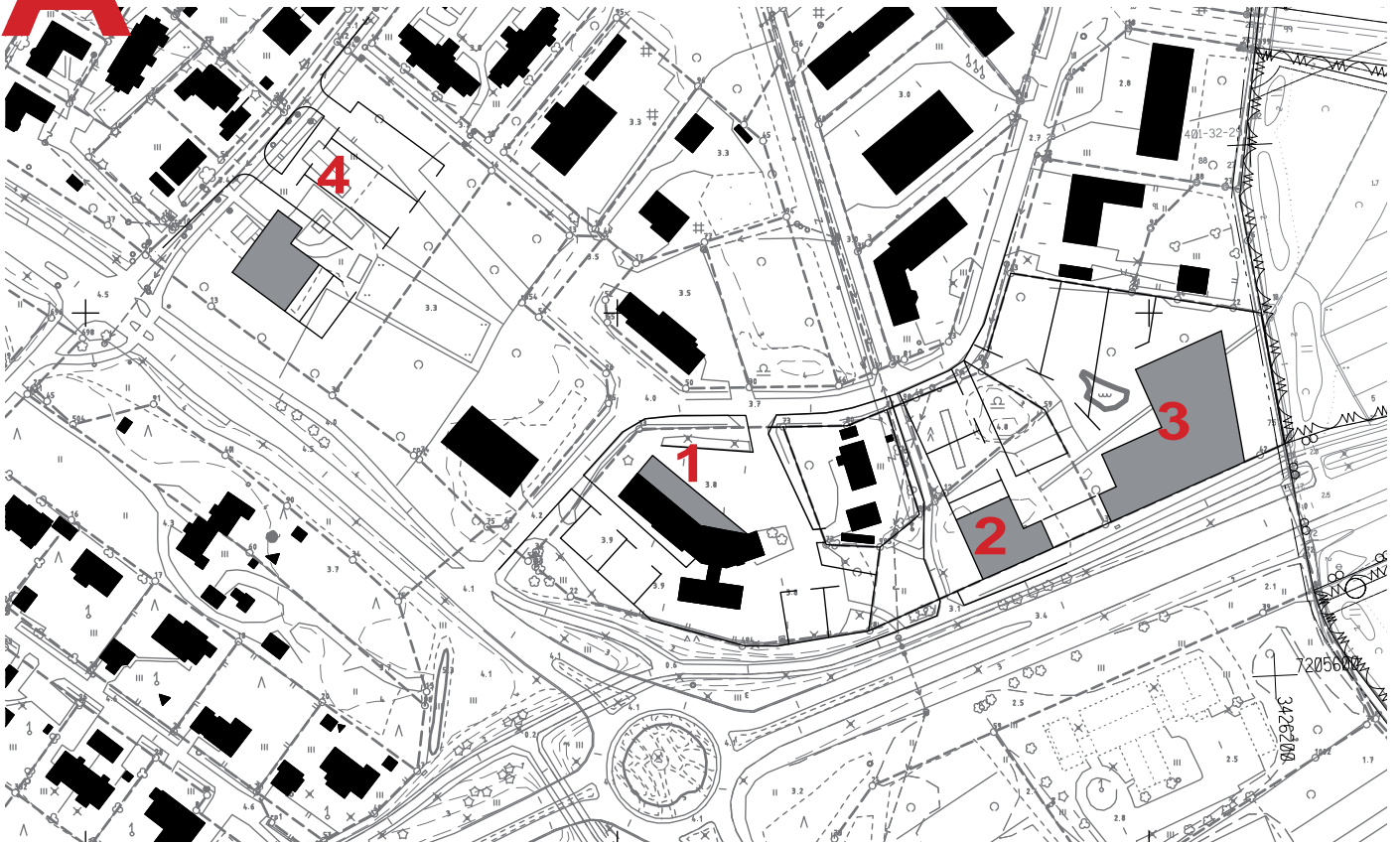
Kohde 5, Remexen tontti



Korttelin 53 K-tontilla on ollut kiinnostusta asuntorakentamiseen. Liiketonttina tällä ei ole näköpiirissä kysyntää, joten kaavan muuttaminen asutokäyttöön on luontevaa. Tontilla on yleiskaavassa suojelukohteeksi merkitty rakennus, joka on Kauppiaantiellä viimeinen vanhempaa kylänraittia edustava rakennus. Rakentamisen volyymi on sovitettava keskuksen mittakaavaan ja ympäristöön. Luonnoksessa esitetään Remexen kaksikerroksisen asuinrakennuksen täydennykseksi kolme kaksikerroksista paritaloa, jolloin tontille syntyisi seitsemän asunnon asunto-osakeyhtiö. Tonttiin esitetään liitettäväksi pieniä kaupungin omistuksessa olevia maapalasia.

A

Vaihtoehdon A vaikutukset Vihiluodon alueella



Vihiluodon merellinen asuinalue on epäonnekseen jakautunut puoliksi kahden kunnan alueelle. Sijainti kummankin kunnan reunalla on selvästi heikentänyt alueen kehitystä. Vihiluoto on jäänyt kauas lähipalveluista. Olisi siis hyvä jos alueelle saataisiin jonkinlainen lähikauppa. Oulunsalon ja Kempeleen Vihiluotojen yhteenlaskettu väestö on 770 asukasta. Lähikaupan vaikutuspiiriin lukeutuisi lisäksi jonkun verran asutusta kirkonkylän itäreunasta. Noin tuhannen asukkaan väestöpohjan lisäksi alueen sijainti on kaupan kannalta houkutteleva, joten elintarvikekaupalle saattaisi löytyä rakentajia, jos sellainen sallitaan asemakaavoja muuttamalla.

Tettiläntien varsi on ensi vaiheessa luontevin ja saavutettavin lähikaupan paikka. Sen varressa on useitakin kaupalle soveltuvia tontteja (1-3). Pitkällä tähtäimellä Tettiläntiellä on kuitenkin uhkakuvia. Mikäli liikenne tällä suunnalla jatkaa kasvuaan, Lentokentäntie muutettaneen jossain vaiheessa nelikaistaiseksi Hailuodontien kiertoliittymästä Oulun suuntaan. Samalla kiertoliittymää muutetaan. Tettiläntien liittymä on lähellä kiertoliittymää, joten todennäköisesti katuliittymä joudutaan siinä yhteydessä katkaisemaan tai muuttamaan suuntaisliittymäksi. Liikenteellisesti Tettiläntien liittymän kuormituksen lisääminen ei ole siten toivottavaa.

Tettiläntiellä paras lähikaupan sijainti olisi huoltoaseman tontilla (vaihtoehto 1), jossa polttoaineen myynti edelleen jatkuisi. Huoltoasema-lähikauppa yhdistelmällä olisi todennäköisesti hyvät elinmahdollisuudet alueella. Lentokentäntien muutokset ovat todennäköisesti aika kaukana, joten vähäisin muutoksin tehtävä investointi ehtinee hyvin tulla kuoletetuksi. Paikoihin 2-3 ei ehkä kannata investoida liittymää koskevasta epävarmuustekijästä johtuen.

Vihiluodontiehen tukeutuva vaihtoehto 4 tarjoaa lähikaupalle parhaat tulevaisuudennäkymät. Hailuodontien aluevaraus suunnitelmassa Vihiluodontien liittymään on esitetty liikennevalo-ohjausta, joten liittymä toimii ja on turvallinen pitkälläkin tähtäimellä. Paikka on voimassaolevassa asemakaavassa pientalokortteli. Kaupan rakentaminen vaatii siten asemakaavan muutoksen. Korttelissa on vanhahko asuinrakennus talousrakennuksineen.

Kustannusvaikutukset

Alueella on valmis kunnallistekniikka ja palvelut, joten lähikaupan kokoisen liikkeen rakentaminen ei aiheuta kaupungille kustannuksia minkään vaihtoehdon kohdalla.

Ympäristövaikutukset

Huoltoaseman lähiympäristö on yksi Oulunsalon ympäristön ongelma-alueista. Lähikaupan rakentaminen alueelle tekisi alueesta nykyistä hoidetumman. Liikkeen ja sen piha-alueiden suunnittelulla on tällä hyvin näkyvällä paikalla kuitenkin suuri vaikutus lopputulokseen.

Lentokentäntien eteläpuolinen alue jäisi tässä vaihtoehdossa mahdollisesti pitkäksi aikaa reservialueeksi. Metsäisen alueen pitäminen reservialueena on ongelmatonta.

B

VAIHTOEHTO B, VANHA KUNTAKESKUS

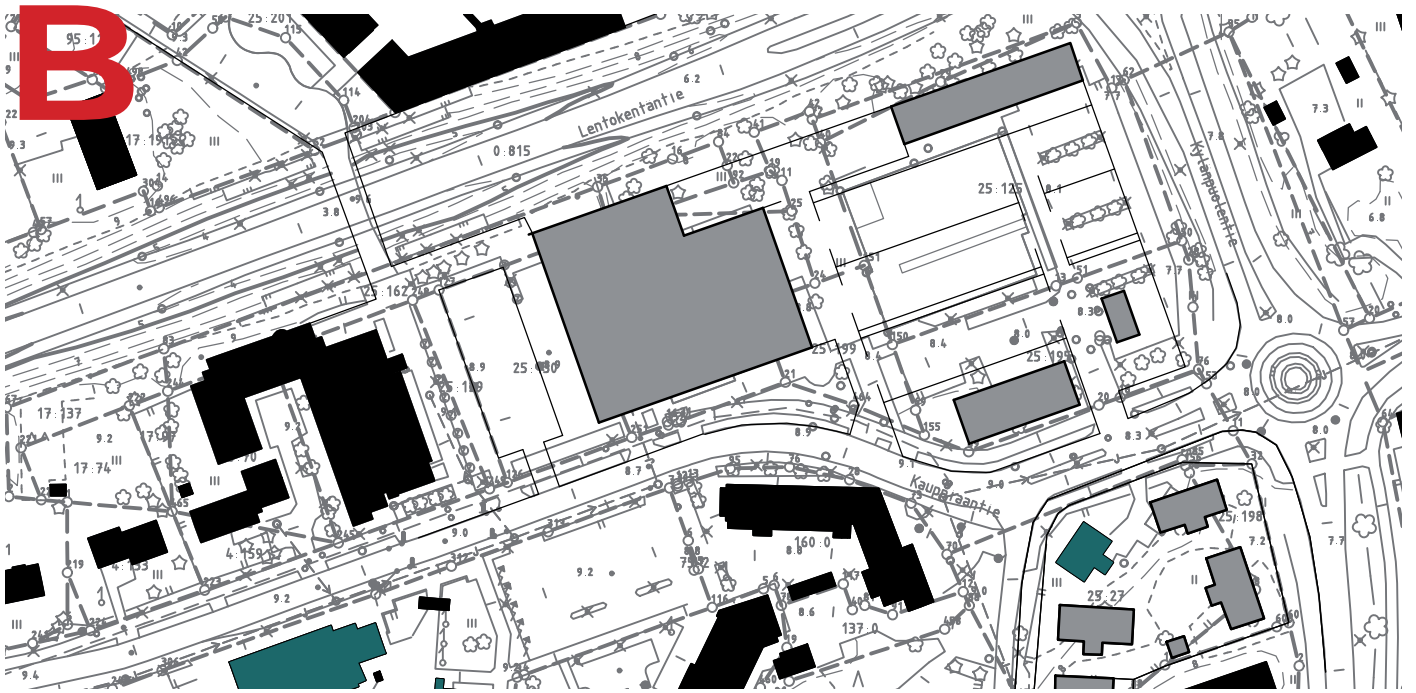


B-vaihtoehdon periaatteet

Periaatteena on nykyisen Arinan kauppapaikan kehittäminen suuremmaksi yksiköksi ja keskusraitin kehittäminen vanhan keskustan ja Kapteenin välille. Kehitettävän keskusraitin kummassakin päässä olisi magneettina suuri elintarvikemyymälä. Pyrkimyksenä on myös vanhan keskustan pitäminen elävänä. Nykyisten keskustan pienyrittäjien kannalta tilanne paranisi nykyisestään. Lähikaupat Pitkäkankaalla, Vihiluodossa ja Niemenrannalla täydentäisivät päivittäistavarapalveluja.

Toimivuus ja vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Mikäli keskusraitti lähtisi kehittymään suotuisasti, Oulunsaloon syntyisi elävä ja vireä aluekeskus. Vaikutukset olisivat saman kaltaiset kuin vaihtoehdossa A. Toimivan liikeraitin aikaansaaminen vanhan keskustan ja Kapteenin välille vaikuttaa nykyolosuhteissa kuitenkin melkein utopistiselta. Viidensadan metrin etäisyys on liian pitkä ja rakennetun välimaaston muuttuminen liikekäyttöön vaikuttaa toivottomalta.



Ympäristövaikutukset

Ison kaupan yksikön sovittaminen kunnantalon arvokkaaseen ympäristöön on erittäin hankalaa sen vaatimien laajojen pysäköintialueiden johdosta. Parhaat asuntorakentamisen kohteet jäävät liikerakentamisen alle. Miljöön heikentyminen ei lisää Oulunsalon vetovoimaa asuntokohteena.

Vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen

Oulunsalon vanha keskusta-alue on liikenteellisesti erinomaisen hyvin sijoittunut ja siksi erittäin helposti saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. Liikennejärjestelyt toimivat hyvin ja uusi liikerakennus aiheuttaa verrattain vähän liikenneverkon parannustoimenpiteitä, lähinnä kyse on tonttiliittymistä ja sisäisistä kävelyreiteistä. Lentokentätien kiertoliittymät toimivat edelleen hyvin.

Kustannusvaikutukset

Alueella on valmis kunnallistekniikka, joten vaihtoehto ei aiheuta kaupungille investointitarpeita. Hankkeen maksettavaksi tulevat näin ollen lähinnä vain kaavan muutuskustannukset. Muut tonttikustannukset lienevät vastaavasti korkeammat kuin vaihtoehtoissa A ja C. Osuusliike Arinan toimiessa liikkeen rakentajana hankkeeseen on ostettava Oulun Osuuspankin omistama kiinteistö rakennuksineen sekä jonkun verran lisämaata kaupungilta. Ostettavan alueen pinta-ala on n. 4000 m². Kaupungin maan hinnoittelu noudattanee kaupungin yleisiä tontinluovutushintoja, jotka ovat kohtuulliset kummallekin kaupan osapuolelle. Liiketilöiden kysyntä Oulunsalossa on heikkoa, joten uudemman pankkirakennuksen tuottoon perustuva arvo on verrattain vähäinen. Osuuspankin tontin arvo määräytyneekin vaihtoehtoisen käytön eli asuntokäytön mukaisesti. Arvon määrittelyn realistisena pohjana on vaihtoehdon A kortteliluonnosten tehokkuus. Rakennusoikeuden hinta puolestaan määräytyy kysyntätilanteesta ja kilpailevien kohteiden hinnoittelusta. Hankkeen tonttikustannukseksi on laskettava myös Arinan oma tontti rakennuksineen. Oman tontin arvo määräytyy nykyisen rakennuksen tuottoarvon tai vaihtoehtoisesti asuntorakennusoikeuden mukaan kaupan kilpailutilanteesta ja asuntomarkkinoista riippuen. Liikenneinvestoinnit ovat tonttien rakentamiseen liittyviä kustannuksia ja hyvin vähäisiä.

Vaihtoehdon B vaikutukset Kapteenin alueella

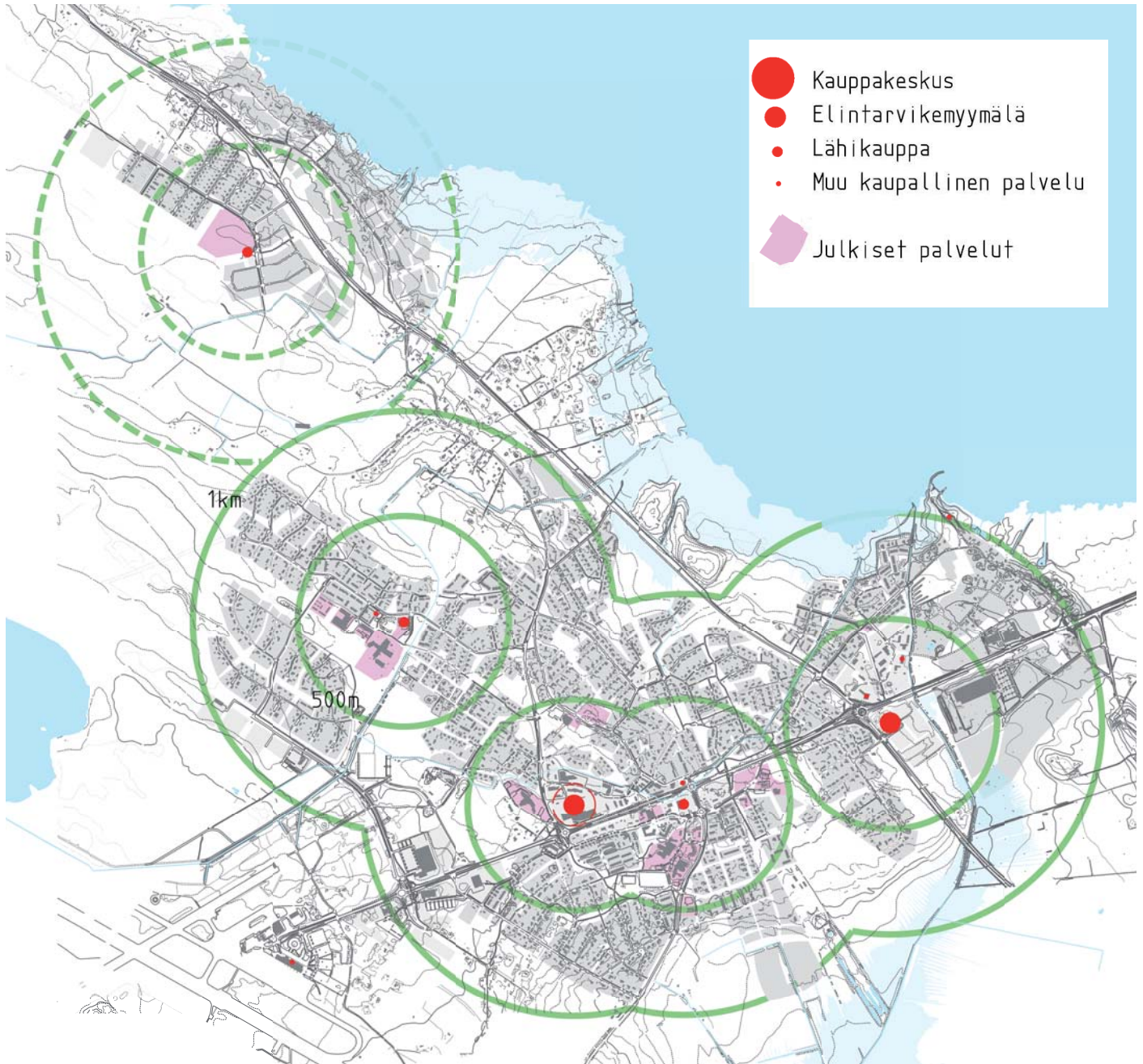
Iso päivittäistavaraliike lähellä vie ostovoimaa siinä määrin, että Kapteenin tilanne muuttuu nykyistä haasteellisemmaksi. Kapteenin ympäristössä muutokset jäävät vähäisiksi.

Vaihtoehdon B vaikutukset Vihiluodon alueella

Vihiluolaisten kauppamatkat pysyvät ennallaan. Lähikauppa alueella olisi kuitenkin hyödyllinen. Alueen sijainti on siinä määrin houkutteleva, että lähikaupan syntyminen Vihiluotoon olisi todennäköistä tässäkin vaihtoehdossa. Vaikutukset Vihiluotoon olisivat samankaltaiset kuin vaihtoehdossa A.

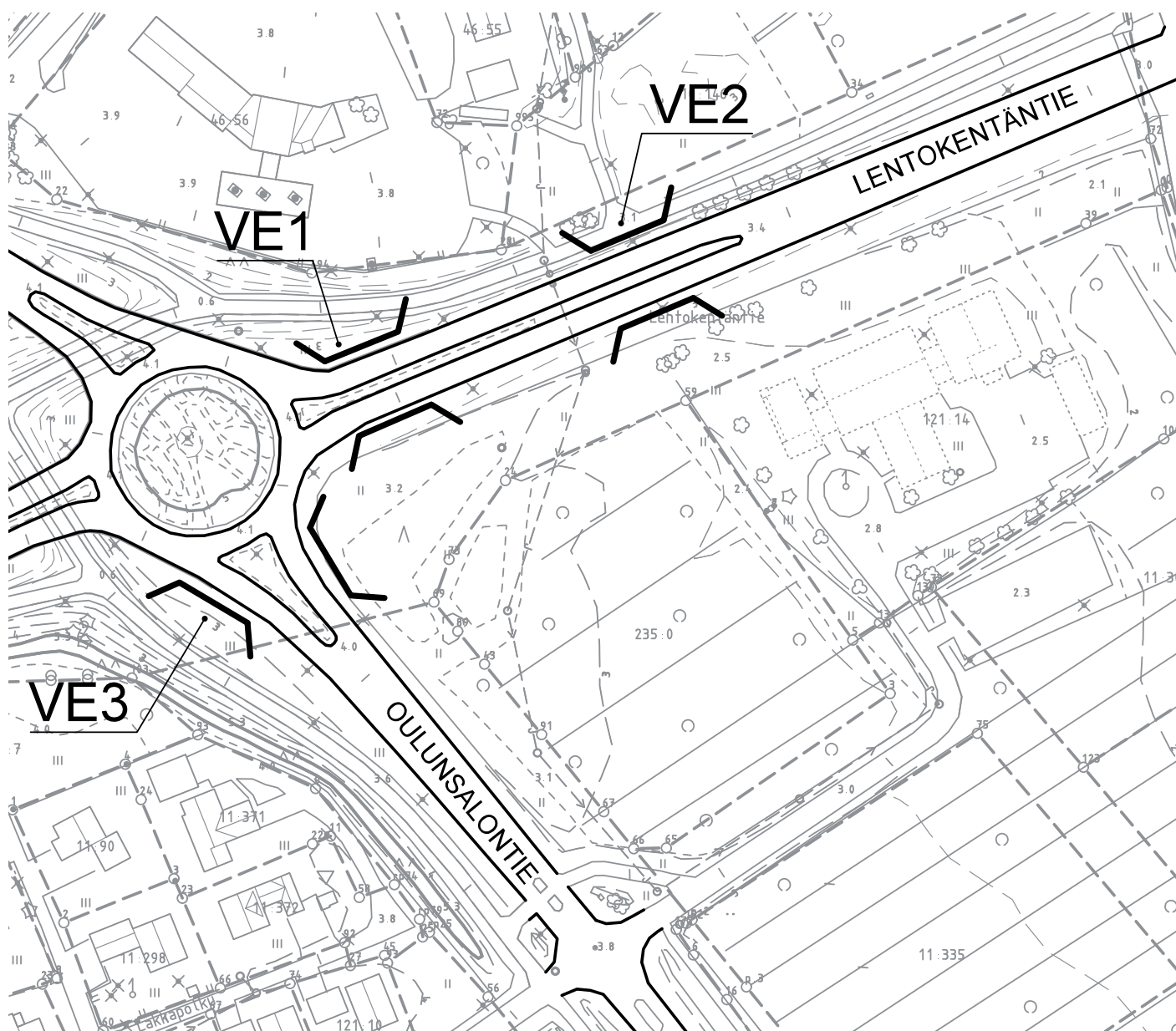
C

VAIHTOEHTO C: VIHILUOTO



C-vaihtoehdon periaatteet

Vaihtoehdon lähtökohtana on Vihiluodon alueelle vireillä oleva asemakaava ja yleiskaavan muutos, joiden nojalla on tarkoitus rakentaa n. 2000 k-m²:n suuruinen päivittäistavarakauppa Lentokentäntien eteläpuolelle.



Keveyen liikenteen alikulkujen vaihtoehtoiset paikat.

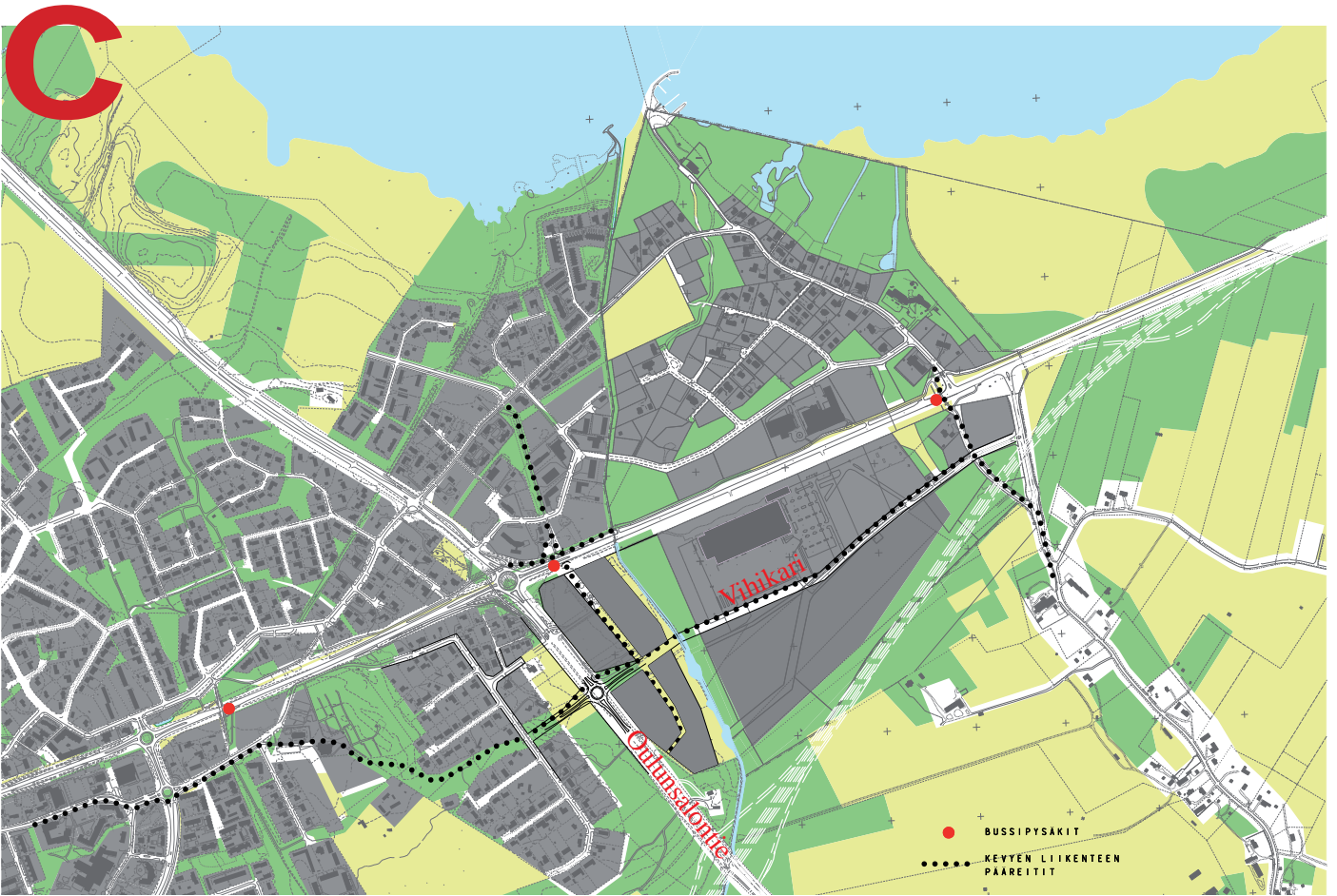
Lähtökohdat

Yrityspuisto Orionin alueella käynnistyi asemakaavan muutos Osuusliike Arinan aloitteesta vuonna 2010.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä keväällä 2010. Asemakaavan muutoksen katsottiin edellyttävän myös Oulunsalon keskeisten alueiden yleiskaavan 2030 muuttamista. Asemakaavan laatiminen on ollut keskeityksissä ko. yleiskaavatyön takia.

Kaupallisten palveluiden vaiheyleiskaavan laatiminen käynnistyi keväällä 2010. Yleiskaavan muutos tehdään vaiheyleiskaavana, jossa tarkastellaan vain kaupallisten palvelujen verkostoa ja liikennejärjestelyjä. Kaavatyössä selvitetään Oulunsalon kauppapaikkatarve ja päivitetään yleiskaavan kauppapaikkamerkinnot. Vaiheyleiskaavan luonnos oli nähtävillä kesällä 2010 ja ehdotus syksyllä 2011.

Asemakaavaa koskevilla neuvotteluilla Ely-keskus on edellyttänyt hankkeen yhteydessä rakennettavaksi yhden keveyen liikenteen alikulkutunnelin joko Lentokentäntien tai Oulunsalontien ali sekä liittymän kanavoinnin rakentamista Oulunsalontielle. Keskusteluissa on ollut kolme vaihtoehtoista alikulkutunnelin paikkaa, jotka näkyvät yllä olevassa luonnoksessa. Vaihtoehto 2 on voimassaolevan asemakaavan mukainen alikulun paikka.



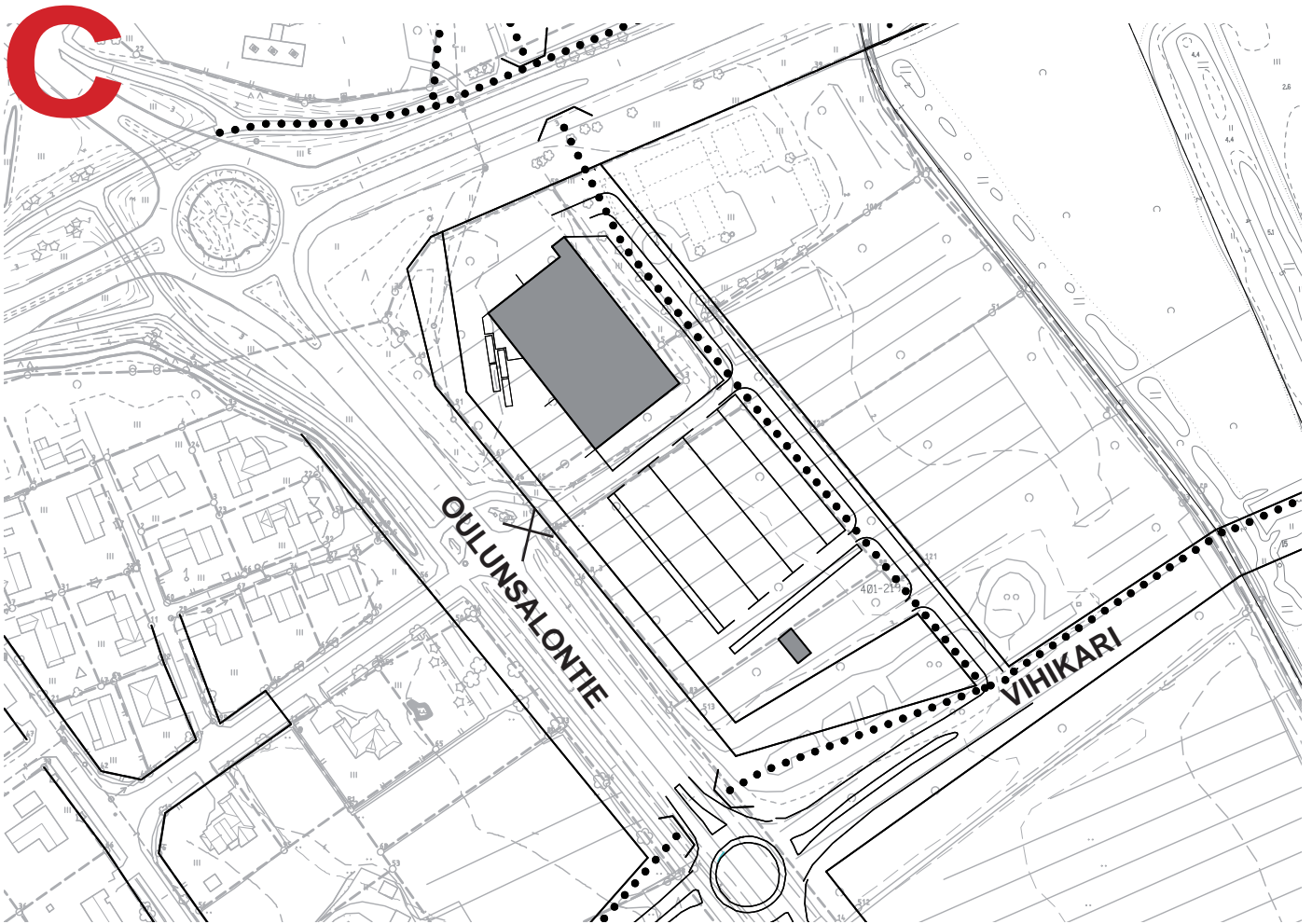
Selvityksen tuloksena syntynyt Vihiluodon maankäyttö- ja liikenneverkkokaavio.

Vihiluodon maankäytön ja liikenneverkon kehittämisen periaatteet

Vihiluodon lentokentäntien eteläpuolisella osalla toimi aikoinaan Orion Diagnostica Oy, mutta sen käytössä olleet rakennukset on purettu ja nykyisin Oulun puoleinen osa alueesta on rakentamaton. Kempeleen puolella on Technopolis Oyj:n omistama teollisuuskiinteistö. Kiinteistön toimisto-osa on ollut viime aikoina vuokrattuna, mutta suuri teollisuushalli on vajaakäytössä.

Suunniteltu päivittäistavarakaupan sijaintipaikka liittyy maankäytöllisesti ja liikenteellisesti enemmänkin Kempeleen kuin Oulun taajamarakenteeseen. Tämän vuoksi Vihiluodon maankäyttöä on tässä työssä tarkasteltu kuntarajojen yli ulottuvana kokonaisuutena välillä Oulunsalon keskus – Kempeleen Vihiluodontie. Työn kuluessa on keskusteltu Oulun kaupungin, Kempeleen kunnan ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen kanssa. Näissä neuvotteluissa on päädytty esittämään Kempeleen puolelle jo osittain rakentuneen Vihikari-kadun jatkamista Oulun puolelle Oulunsalontielle. Tavoitteena pidettiin, että Oulunsalontielle Lentokentäntien ja yleiskaavoissa varauksena olevan Lentoasemantien väliin tulisi vain tämä yksi liittymä. Vihikari-kadun liittymä tulisi rakentaa jo ensimmäisten rakennushankkeiden yhteydessä ja siinä yhteydessä Salmiojantien liittymä tulee poistaa. ELY-keskuksen toiveena on, että pitkällä tähtäimellä myös Kirkkotien liittymä poistettaisiin ja Oulunsalontien länsipuolisten asuntoalueiden ajoneuvoliikenne siirrettäisiin uudella katuyhteydellä Oulunsalontielle Vihikarin liittymään. Risteykseen voidaan rakentaa kiertoliittymä tai kanavoitu ja liikennevalo-ohjattu liittymä. Liittymään rakennettaisiin kevyen liikenteen alikulku itä-länsisuuntaista kevyen liikenteen yhteyttä varten. Yhteys palvelisi hyvin taajaman eteläosaa.

Kevyen liikenteen alikulku Lentokentäntien ali on välttämätön heti ensimmäisten Oulunsalontien itäpuolelle sijoittuvien rakennushankkeiden yhteydessä. Uuden alikulun luontainen paikka on asemakaavan mukaisella paikalla hieman Hailuodontien liittymästä Oulun suuntaan. Alikulusta pohjoiseen Kallenrannan asuntoalueelle on valmiina sujuva kevyen liikenteen reitti. Alikulusta etelään syntyy maankäytön myötä sujuva kevyen liikenteen yhteys Vihiluodon eteläosiin. Linja-autopysäkit kannattaa siirtää uuden alikulun yhteyteen koska paikka on huomattavasti nykyisiä pysäkkejä paremmin saavutettava.



C-vaihtoehdon periaatteet

Päivittäistavarakauppa aiheuttaa siksi paljon liikennettä, että liikettä ei voida perustaa olemassa olevan Salmiojantie -kadun varaan. Vihikari -katu on syytä rakentaa mahdollisimman lopulliseen asuun heti liikkeen rakentamisen yhteydessä ja liikenne kaupalle tulee ohjata Vihikari -kadulta. Liike on silloin hyvin saavutettavissa myös Kempeleen suunnasta. Päivittäistavaraliikkeen luonnollisin sijainti on Osuusliike Arinan omistaman Orionin tontin sijasta Lentokentäntien ja Oulunsalontien kulmauksessa. Kaupunki omista muilta osin maat alueella. Mikäli Osuusliike Arina on liikkeen toteuttajana, on tarvittava maanvaihto ja lisämaan myynti/vuokraus kaupungin kanssa helposti toteutettavissa.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Vireillä olevan Oulunsalon kaupallisten palvelujen vaiheyleiskaavan yhteydessä laaditussa kaupallisessa selvityksessä ja vaikutusten arvioinnissa (FCG 29.4.2010) arvioitiin Vihiluotoon sijoittuvan elintarvikeliikkeen vaikutuksia silloisen Oulunsalon kunnan alueen kaupan rakenteeseen. Tarkastelussa päädyttiin seuraavaan loppupäätelmään: ”Kun kunnan palveluverkkoa kehitetään hierarkkisesti siten, että keskustan ensisijaisuus vähittäiskaupan suuryksiköiden ja erikoiskaupan sijaintipaikkana turvataan, niin Lentokentäntien ja Kempeleen tien risteysalueen kehittäminen ei aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskustan kehittymiselle. Mikäli risteysalueelle sijoittuisi erikoiskauppaa, olisi vaarana, että se kilpailisi keskusta-alueen kanssa.” Arvion lähtökohtana oli, että Oulunsalon väestömäärä jatkaa kasvuaan ja sen myötä ostovoiman lisäys kattaa mahdollisen asioinnin siirtymän keskusalueelta Vihiluodon myymälään. Lisäksi Vihiluodon myymälän arvioitiin vähentävän ostovoiman valumista Oulunsalon ulkopuolelle vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja tehokkaammin, eli myymälä saisi asiakkaikseen nykyisin Oulussa tai Kempeleessä asioivia.

C- vaihtoehdon ongelmana on, että Oulunsalon ostovoima ei kasva välittömästi uuden liikkeen avaamisen yhteydessä, mutta osa Kapteenin asiakkaista siirtynee kuitenkin välittömästi Vihiluodon liikkeen asiakkaiksi. Kapteenin päivittäistavarakauppa ei ole uhanalainen, mutta Kapteenin erikoisliikkeet ovat jo pitkään toimineet kannattavuusrajoilla, jolloin pienikin päivittäistavara-asiakkaiden siirtymä saattaa Kapteenin kauppakeskuksena uhanalaiseksi. Alkon lähtö Kapteenista olisi todennäköisesti kriittinen muidenkin erikoisliikkeiden elinmahdollisuuksien kannalta. Erikoistavarakaupan kuihtumisella saattaisi puolestaan olla pitemmällä tähtäimellä vaikutuksia myös julkisten palveluiden käyttöasteeseen. Palveluiden huvetessa Oulunsalon keskus menettäisi houkut-

televuutensa asuntoalueena ja nykyiset keskusalueet saattaisivat vaipua pysähtyneisyyden tilaan.

Osuusliike Arinan aikomuksena on vaiheleiskaavan luonnoksen mukaan säilyttää nykyisen myymälän paikalla lähikauppa. Lähikaupan saaminen Niemenrannalle on vaihtoehdossa C sen sijaan korkeamman kynnyksen takana kuin muissa vaihtoehdoissa. Pitkäkankaan lähikauppa säilynee kaikissa vaihtoehdoissa.

Vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen

Maankäytön vähäisyydestä johtuen Vihiluodon lounaiskulmaan ei ole tällä hetkellä liikennettä. Alueen sivuitse kulkee kuitenkin liikenne Oulunsalosta ja Hailuodosta Oulun ja Kempeleen suuntiin. Oulunsalon sisäisen liikkumisen kannalta alue on taajaman reunalla ja kävelyn ja pyöräilyn kannalta kaukana nykyisistä sisäisistä reiteistä. Tämä vaihtoehto onkin keskimäärin kauimpana asutuksesta ja pidentää kävely- ja pyöräilymatkoja ja on näin ollen huonoiten saavutettavissa kyseisillä liikennemuodoilla. Saavutettavuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi alikulut Lentokentäntiellä ja Oulunsalontielle ovat tarpeen, samoin kevyen liikenteen väylä Oulunsalon keskuksesta hautausmaan eteläpuolitse Vihikarin eteläosiin.

Vaihtoehto lisää liikennettä Lentokentäntien ja Hailuodontien kiertoliittymässä, mikä nopeuttaa liittymän toimivuuden ja turvallisuuden vähenemistä. Lentokentäntien ja kiertoliittymän kapasiteettia on tarpeen tulevaisuudessa parantaa, ja siksi liittymä Oulunsalontieltä on syytä viedä nykyistä liittymää kauemmas. Lisäksi Oulunsalontie halutaan pitää sujuvana, joten Vihikari-kadun liittymä ja uuden maankäytön liittymä kannattaa yhdistää yhdeksi risteykseksi.

Oulunsalon ja Oulun sekä Kempeleen välinen joukkoliikenne kulkee alueen sivuitse. Alikulkujen yhteyteen on syytä rakentaa pysäkit, jolloin alue on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Oulunsalon sisäisen joukkoliikenteen, esimerkiksi palveluliikenteen kannalta, alue on syrjässä.

Kustannusvaikutukset

Päivittäistavarakaupan rakentaminen aiheuttaa välittömän tarpeen Lentokentäntien alittavan kevyen liikenteen alikulun rakentamiseen pysäkkijärjestelyineen. Vihikari-katu on myös rakennettava Kempeleen puolelta Oulunsalontielle sekä rakennettava katu Vihikari-kadulta liikealueelle. Pitemmällä tähtäimellä on pyrittävä siirtämään myös nykyinen Jääsköntien liittymä vastapäätä Vihikari-katua, rakentamaan liittymän yhteyteen kevyen liikenteen alikulku pysäkkeineen ja jatkamaan kevyen liikenteen yhteyttä Vihikarin alikulun kautta Oulunsalon kirkolle asti.

Likennejärjestelyiden kustannusarviot ovat kaikkiaan n. 2,5 milj. euroa:

- Kevyen liikenteen alikulku pysäkkijärjestelyineen 450 000 €
- Vihikari-katu ja uusi Jääsköntie Oulunsalontien liittymäjärjestelyineen 950 000 €
- liikennevalo-ohjaus myöhemmin 150 000€
- katu Vihikari-kadulta pohjoiseen 180 000 €
- kevyen liikenteen alikulku ja väylä Vihikarin liittymästä Oulunsalon kirkolle 710 000 €

Välittömästi liikkeen rakentamisen yhteydessä tarvittavien investointien suuruusluokka on miljoona euroa:

- Vihikari-katu ja väistötila kadun liittymään Oulunsalontielle sekä katu kaupan suuntaan
- Lentokentäntien alikulku pysäkkeineen ja nykyiselle Jääsköntielle kevyen liikenteen väylä (ylitys Oulunsalontielle nykyisen saarekkeen kautta).

Kaupungille jää Salmiojan alueelle vaihtokaupan seurauksena tonttimaata, jonka myynti- tai vuokrausmahdollisuudet paranevat näiden investointien seurauksena. Toisaalta tonttikysyntä alueella on ollut vähäistä ja Kempeleen puolella on runsaasti valmista tyhjää tuotantotilaa, joten investoinneille saadaan katetta maan myynti- tai vuokratuloina todennäköisesti hyvin hitaasti. Mikäli päivittäistavarakauppa sijoittuisi toisaalle, investointeja voidaan todennäköisesti siirtää vuosikausien päähän.

Liiketontti on pinta-alaltaan n. 16000m² ja Arinan omistama maa-alue n. 8000m², joten maan vaihdossa on ostettava kaupungilta lisämaata n. 8000m² hintaan n. 300 000 €

C



Lentokentäntien pohjoispuolinen Vihiluoto on Oulunsalon taajamakuvan ongelma-alue.

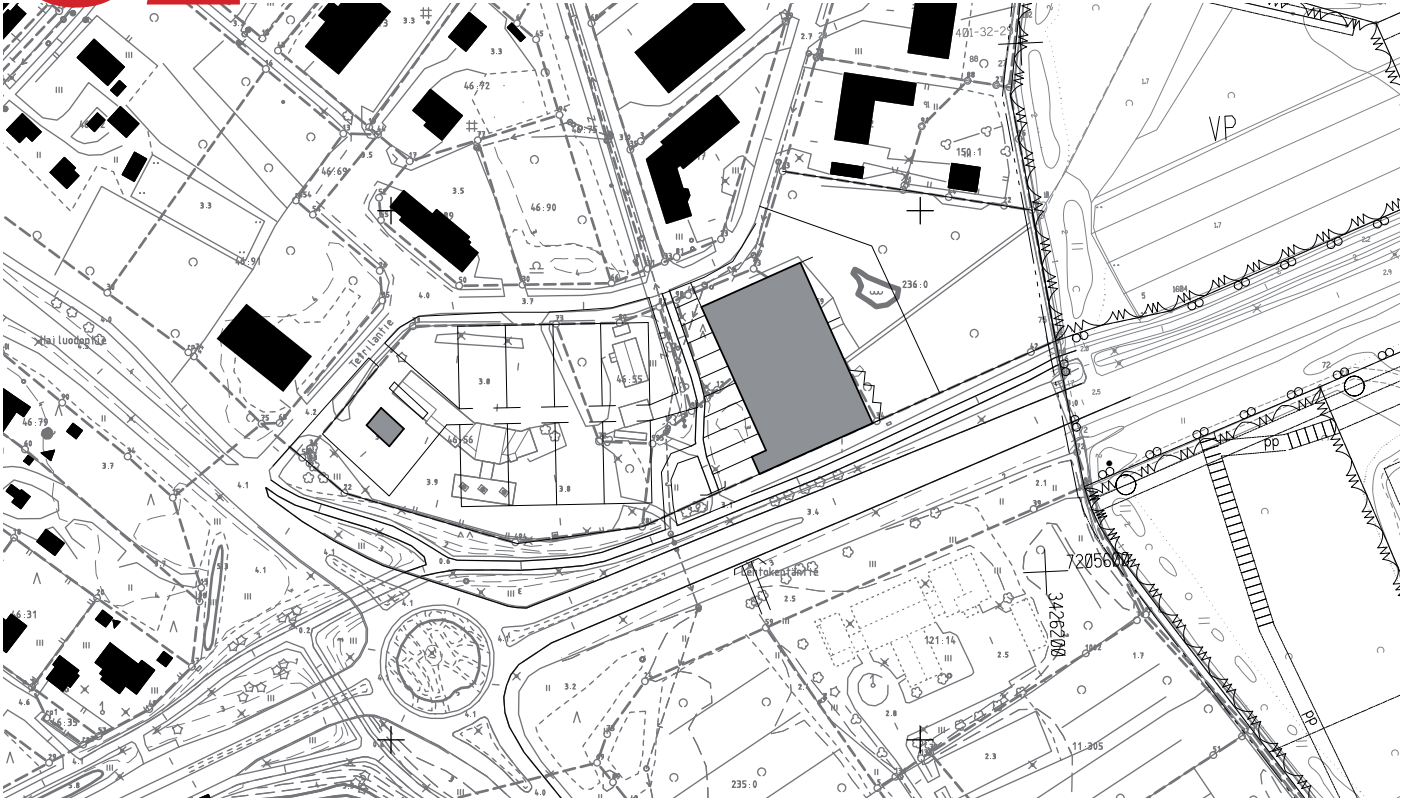
Ympäristövaikutukset

Lentokentäntien pohjoispuolinen Vihiluodon osa on aiemmissa selvityksissä todettu Oulunsalon taajamakuvan ongelma-alueeksi. Mikäli päivittäistavaraliikkeen yhteyteen sallitaan polttoaineen myynti, Lentokentäntien pohjoispuolella olevan huoltoaseman toimintaedellytykset vaarantuvat vakavasti. Seurauksena saattaa olla pohjoispuolen taantuminen ja ympäristön rapistuminen entisestäänkin. Pitemmän tähtäimen kehittämistä vaikeuttaa mahdollisuus Tetriläntien liittymän katkaisemisesta, joten alueella on vaarana vajota pitkäksi ajaksi ympäristöltään heikkotasoiseksi tilapäiskäyttöjen alueeksi. Kun Hailuodontien liittymän seutu on keskeinen Oulunsalon sisääntulonäkymä, ei tällaista riskiä tulisi ottaa. Mikäli vaihtoehdon C mukaiseen päivittäistavarakaupan sijaintiin päädyttäisiin, ei sen yhteydessä tulisi sallia polttoaineen myyntiä.

Raskasta huolto liikennettä edellyttävän päivittäistavaraliikkeen sijoittuminen näkyvälle paikalle keskeisen liittymän yhteen neljännekseen on ympäristön hallinnan kannalta vaativa suunnittelutehtävä. Hyvällä suunnittelulla ongelmat ovat ratkaistavissa. Tässä suhteessa paikka ei kuitenkaan eroa keskusalueen sijaintipaikkavaihtoehdoista. Kaikki vaihtoehdot ovat suunnittelun tason suhteen yhtä vaativia AA-luokan tehtäviä.

C2

Vaihtoehto C2. Päivittäistavarakauppa sijoittuu Lentokentätien pohjoispuolelle

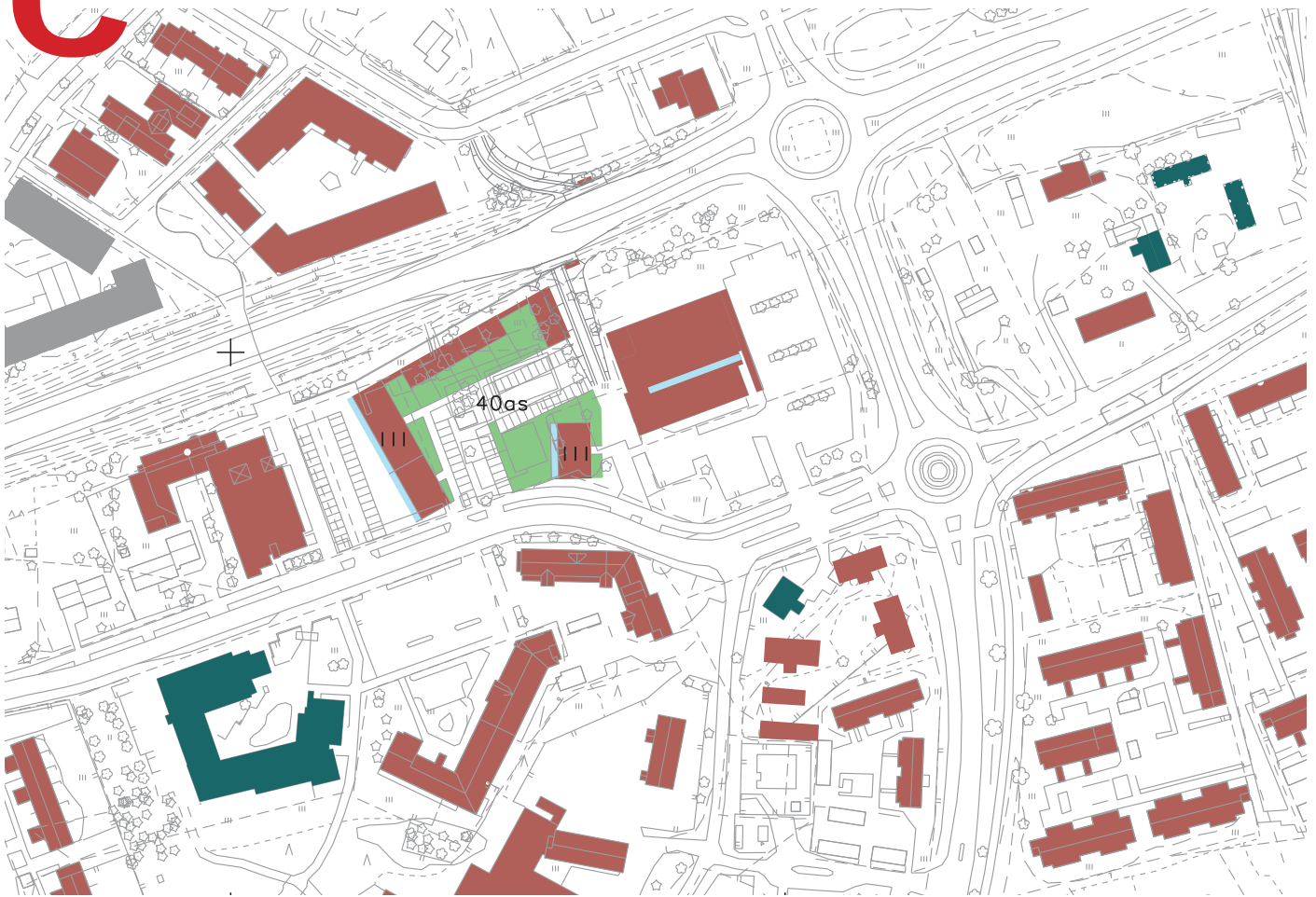


Vaihtoehdon C alavaihtoehtona C2 on tarkasteltu päivittäistavarakaupan sijoittaminen vaihtoehtoisesti Lentokentätien pohjoispuolelle. Tarkastelun lähtökohtana oli infrakustannusten pienentäminen sekä parempi saavutettavuus viereisiltä asuinalueilta.

Hailuodontien ja Tetriläntien liittymään tarvitaan kanavointi ja liikennevalo-ohjaus, koska Hailuodontien liikennemäärä on nyt yli 6000 ajoneuvoa ja sen ennustetaan kasvavan varsin voimakkaasti. Myös Tetriläntielle on syytä rakentaa kaksi kaistaa risteyksen lähelle sujuvuuden parantamiseksi. Suuri riski on siinä, että Hailuodontiella pysähtyvien autojen jono ulottuu Lentokentätien kiertoliittymään, koska risteykset ovat lähellä toisiaan. Tällöin tärkeä lentokentän liikenneyhteys tukkeutuu. Liikennevalot voidaan rakentaa liikenneohjautuvaksi, jolloin jonon pidentymistä voidaan paremmin hallita, mutta ongelmia ruuhka-aikoina todennäköisesti ilmenee. Mikäli liikenne tällä suunnalla jatkaa kasvuaan, Lentokentätie muutettaneen jossain vaiheessa nelikaistaiseksi Hailuodontien kiertoliittymästä Oulun suuntaan. Samalla kiertoliittymää muutetaan. Tetriläntien liittymä on lähellä kiertoliittymää, joten todennäköisesti katuliittymä joudutaan siinä yhteydessä katkaisemaan tai muuttamaan suuntaisliittymäksi. Liikenteellisesti Tetriläntien liittymän kuormituksen lisääminen ei ole siten toivottavaa. Vaihtoehtoa C2 ei voida näiden selvitysten valossa pitää realistisena.

C

Vaihtoehdon C vaikutukset Oulunsalon keskuksen alueella



Kun osa palveluista siirtyy Vihiluotoon ja Kapteenin palvelut sen myötä heikkenevät, keskus ei ole asuntoalueena niin houkutteleva kuin vaihtoehdossa A. Julkisten palveluiden tasolla on tässä tapauksessa suuri vaikutus alueen asuntojen kysyntään. Kun Kapteenissa on vain yksi elintarvikeliike, on tässä vaihtoehdossa toisaalta hyvät mahdollisuudet lähikaupalle ensi vaiheessa nykyisessä kiinteistössä ja myöhemmin mahdollisesti asuntokorttelin yhteyteen rakennettavissa pienemmissä tiloissa. Kaupallisten palvelujen vaiheyleiskaavan selostuksessa Arinan on ilmoitettu säilyttävän alueella lähikauppatasoisien myymälän. Kirkonkylän eteläosien päivittäistavara-kauppalpalvelut ovat näin ollen vaihtoehdossa todennäköisesti paremmat kuin vaihtoehdossa A. Päivittäistavara-kaupan säilyminen edesauttaa myös alueen pienyritysten säilymistä.

Kustannusvaikutukset

Alueella on valmis infra ja palvelut, joten rakentaminen ei aiheuta kaupungille kustannuksia. Linja-autopysäkkien siirtoon on syytä varautua tässäkin vaihtoehdossa. On hyvin todennäköistä, että jatkossa kaikki lentokenttäbussit eivät tule poikkeamaan kuntakeskuksessa, jolloin varautumatta jättäminen veisi pysäkit kauaksi.

Ympäristövaikutukset

Vaihtehto C aiheuttaa vaihtoehdoista vähiten muutospaineita kirkonkylän ympäristöön ja on sikäli kirkonkylän ympäristön kannalta turvallisin. Osuuspankin tontin rakentuminen asuntokorttelina on mahdollista tässäkin vaihtoehdossa ja myös Työväentalon ja Remexen kohteet voivat toteutua.

Vaihtoehdon C vaikutukset Kapteenin alueella

Iso päivittäistavaliike Lentokentäntien risteyksessä vie ostovoimaa siinä määrin, että Kapteenin tilanne vaikeutuu nykyisestään ja on uhanalainen nykymuotoisena kauppakeskuksena. Kapteenin ympäristön työpaikka-alueen kehitys on hidasta. Asuntorakentaminen teollisuushallien tilalle ei kiinnosta sijoittajia, joten alueet Kapteenin vieressä jäänevät nykyiselleen teollisuusalueen luonteiseksi.

**RAPORTTI**

1 (5)

03.12.2012

**OULUNSALON KESKUSTAN KAUPALLISEN KEHITTÄMISEN VAIHTOEHDOT JA NIIDEN
VAIKUTUKSET OSTOVOIMAAN****1. Perustiedot**

Tämän raportin tiedot perustuvat Oulunsalon ja Kempeleen kunnan tilastollisten pienalueiden väestötietoihin sekä A.C. Nielsenin myymälärekisterin tietoihin vuosilta 2005, 2010 ja 2011.

Ostovoimaa arvioitaessa päivittäistavarakaupan ostovoimalukuna on käytetty 2700 eur/asukas/vuosi. Oulunsalon asukasluku laskelmissa on ollut 9648 asukasta.

2. Ostovoima ja toteutunut myynti

Oulunsalon kunnan päivittäistavarakaupan ostovoima vuonna 2011 oli arviolta 25,9 milj. euroa. Oulunsalon kunnan pienalueiden päivittäistavarakaupan ostovoimat on kuvattu liitteenä olevaan karttapohjaan. Karttapohjassa on myös Kempeleen kunnan ostovoimasta niiden pienalueiden ostovoima, joilla on merkitystä arvioitaessa Oulunsalon kunnan kaupallisten kehittämisvaihtoehtojen toimintaedellytyksiä ja kannattavuutta.

Vuonna 2011 Oulunsalossa oli neljä päivittäistavara kaupaa, joiden päivittäistavaramyynti oli yhteensä 14,6 milj. euroa (kehitys 10,6 %) ja päivittäistavarakaupan pinta-ala oli yhteensä 2561 m². Ostovoiman siirtymä pois Oulunsalosta oli n. 44 %. Oulunsalossa oli 3216 asukasta päivittäistavaramyymälää kohti.

Ostovoiman kehittymiseen vaikuttavat kulutustottumusten muutokset, taloudelliset muutokset ja voimakkaimmin asukasluvun kehittyminen. Oulunsalon kunnan asukasluvun arvioidaan pysyvän lähivuosina muilla pienalueilla nykytasolla lukuun ottamatta Niemenrantaa, jonka arvioidaan kasvavan 1500 asukkaalla ja Lunkin aluetta, jonka arvioidaan kasvavan 150 asukkaalla seuraavan vuosikymmenen aikana.

3. Ostovoiman kehitys/jakautuminen eri toteutusvaihtoehdoissa**3.1 Vaihtoehto A: Toinen iso päivittäistavara kauppa Kapteeniin**

Päivittäistavarakaupan ostovoimasta yhden kilometrin säteellä Kapteenista on 12,3 milj. eur eli lähes puolet koko kunnan ostovoimasta. Samalla alueella on toteutunut 90 % Oulunsalon

päivittäistavaramyynnistä vuonna 2011. Oulunsalon keskustan ja Kapteenin alueen siirtymä on positiivinen eli alueella myydään enemmän kuin siellä on asukkaita. Alue saa positiivistasiirtymää Pitkäkankaalta ja muilta pienalueilta. Pitkäkankaalla on pieni lähikauppa, jolla kolmanneksen osuus alueen ostovoimasta.

Jos toinen iso päivittäistavarakauppa sijoittuu Kapteeniin niin Kapteeni voimistuu kaupallisena keskuksena ja Kapteeni-keskusta -alueen positiivinen siirtymä voimistuu. Tässä vaihtoehdossa Kapteenissa toimivien erikoistavarakauppojen myyntimahdollisuudet paranevat.

Tämä vaihtoehto pitää sisällään myös todennäköisen vaihtoehdon, että Oulunsalon keskustaan jää lähikauppa (nykyinen S-market -kiinteistö) tai lähikauppa sijoittuu Lentokentäntie-Hailuodontie -risteykseen huoltoaseman yhteyteen. Tämä vaihtoehto luo mahdollisuudet myös sille, että Niemenrantaan rakentuu lähikauppa siinä vaiheessa, kun Niemenrannan asukasluku on kasvanut ennusteiden mukaiseksi. Päivittäistavarakauppaverkko vaihtoehdossa A:

-Kapteeni	2 supermarketia
-Pitkäkangas	1 lähikauppa
-Keskusta/Lentokentäntie-Hailuodontie -risteys	1 lähikauppa
-Niemenranta	1 lähikauppa

Tämä mahdollistaa sen, että päivittäistavarakaupan siirtymä Oulunsalosta pienenee 8-10 %.

Tässä vaihtoehdossa Kapteenin päivittäistavarakauppojen kannattavuuden arvioidaan pysyvän hyvänä, koska niiden yksikkökoko mahdollistaa kannattavan toiminnan. Lähikauppojen kannattavuuden arvioidaan olevan tyydyttävän Pitkäkankaalla, Niemenrannassa ja keskustassa mikäli ne toimivat kustannustehokkaasti. Parhaat kannattavan toiminnan edellytykset ovat lähikaupalla, joka sijaitsee Lentokentäntie-Hailuodontie -risteyksessä, koska se saa lisämyyntiä ohikulkevasta liikenteestä lähivaikutusalueen (Vihiluoto-Koura-Santaniemi) ostovoiman lisäksi.

3.2 Vaihtoehto B: Iso päivittäistavarakauppa kunnantalon läheisyyteen

Ison päivittäistavarakaupan sijoittuminen kunnantalon läheisyyteen pitää tilanteen nykytilanteen kaltaisena. Keskustan lähivaikutusalueen ostovoima on n. 10 milj. eur. Oulunsalon ostovoima jakautuisi pääasiassa kahden suuren päivittäistavarakaupan kesken, jotka kumpikin kilpailevat asiakkaista vajaan kilometrin säteellä toisistaan. Asiakkaille päivittäistavaroiden ostamisen vaihtoehdot ovat entisellään ja Kapteenin erikoistavarakauppojen myyntimahdollisuudet eivät parane.

Lähikauppa Pitkäkankaalla säilyy ja lähikauppa Lentokentäntie-Hailuodontie -risteykseen ja Niemenrantaan ovat mahdollisia, koska lähivaikutusalueiden ostovoimat ovat riittäviä. Päivittäistavarakauppaverkko vaihtoehdossa B:

-Kapteeni	1 supermarket
-Keskusta	1 supermarket
-Pitkäkangas	1 lähikauppa

-Lentokentäntie-Hailuodontie –risteys	1 lähikauppa
-Niemenranta	1 lähikauppa

Päivittäistavarakaupan siirtymä Oulunsalosta arvioidaan pienenevän mutta arviolta 4-6 %.

Kapteenin ja keskustan supermarketin kannattavuus on tyydyttävä mutta heikkenee vaihtoehtoon A verrattuna, koska kuluttajista kilpaillaan entistä enemmän. Lähikauppojen kannattavuus on tyydyttävä ja Lentokentäntie-Hailuodontie –risteyksessä jopa hyvä.

3.3. Vaihtoehto C: Iso päivittäistavarakauppa Oulunsalontien ja Lentokentätien risteukseen

Vaihtoehto C:ssa ison päivittäistavarakaupan lähivaikutusalueen ostovoima kilometrin säteellä on n. 7 milj. eur. Tässä vaihtoehdossa ison päivittäistavarakaupan ostovoima koostuu lähivaikutusalueen lisäksi liikenteestä sekä osia Kempeleen kunnan Vihiluodon, Alakylän ja Sarkkirannan ostovoimasta 5,4 meur.

Iso supermarket Kapteenissa sekä Oulunsalon ja Lentokentätien risteysalueella hajottaa pienen kunnan ostovoiman kahteen kilpailevaan suuntaan. Syntyy kaksinapainen kaupallinen keskus. Tässä vaihtoehdossa Kapteenissa toimivien erikoistavarakauppojen toimintaedellytykset heikkenevät nykyisestään. Tärkeä tekijä Kapteenin kehittymiseen on myös Alkon sijainti. Tässä vaihtoehdossa Niemenrannan lähikaupan perustamisedellytykset heikkenevät, koska iso kauppa liikenneväylien solmukohdassa heikentää pienen lähikaupan toimintaedellytyksiä. Keskustaan voi sijoittua lähikauppa mikäli sen toimintaedellytykset mahdollistavat kustannustehokkaan toiminnan. Mikäli ison supermarketin yhteyteen sijoittuu myös polttoaineen myyntipiste, heikkenee risteuksen toisella puolella sijaitsevan palveluhuoltoaseman toimintaedellytykset. Päivittäistavarakauppaverkko vaihtoehdossa C:

-Kapteeni	1 supermarket
-Oulunsalontie-Lentokentäntie –risteys	1 supermarket
-Pitkäkangas	1 lähikauppa
-Keskusta	1 lähikauppa

Päivittäistavarakaupan siirtymä Oulunsalon ostovoimasta arvioidaan pienenevän 8-10 %. Vaihtoehto C:n iso päivittäistavarakauppa saa lisämyyntiä Hailuodon asiakkailta sekä Kempeleen ja Oulunsalon rajamailla sijaitsevilta Kempeleen pienalueilta.

Kapteenin ison supermarketin kannattavuus heikkenee. Vaihtoehdossa C sijoittuvan ison supermarketin kannattavuus on ensimmäiset vuodet heikko mutta paranee 3-5 toimintavuoden aikana. Lähikauppojen kannattavuus on tyydyttävällä tasolla.

4. Vertailua aikaisemmin tehtyihin selvityksiin

Oulun Seudun Kaupallinen Palveluverkko 2030 (FCG Oy 24.6.2010) –selvityksessä ja Oulunsalon kaupallisten palvelujen vaiheyleiskaava, kaupallinen selvitys ja vaikutusten

arviointi (FCG Oy 29.4.2010) –selvityksessä on käsitelty Oulunsalon kaupallisten palvelujen kehittymistä ja sijaintivaihtoehtoja.

Kummassakin aikaisemmassa selvityksessä on todettu, että Oulunsalossa on perusteita uusille päivittäistavarakaupoille vuoteen 2030 mennessä. Vaikkakaan Oulunsalon asukasluvun kasvu ei jatkossa olekaan yhtä voimakasta kuin menneinä vuosina niin ostovoimalaskelmat osoittavat, että uusille päivittäistavarakaupoille on tilaa. Tähän tulkintaan on helppo yhtyä.

Oulun Seudun Kaupallinen Palveluverkko 2030 –selvityksessä todetaan, että Hailuodon liittymään sijoittuva ylimitoitettu kaupan yksikkö voi hajauttaa kaupallista rakennetta ja heikentää Oulunsalon keskustan kehitysedellytyksiä.

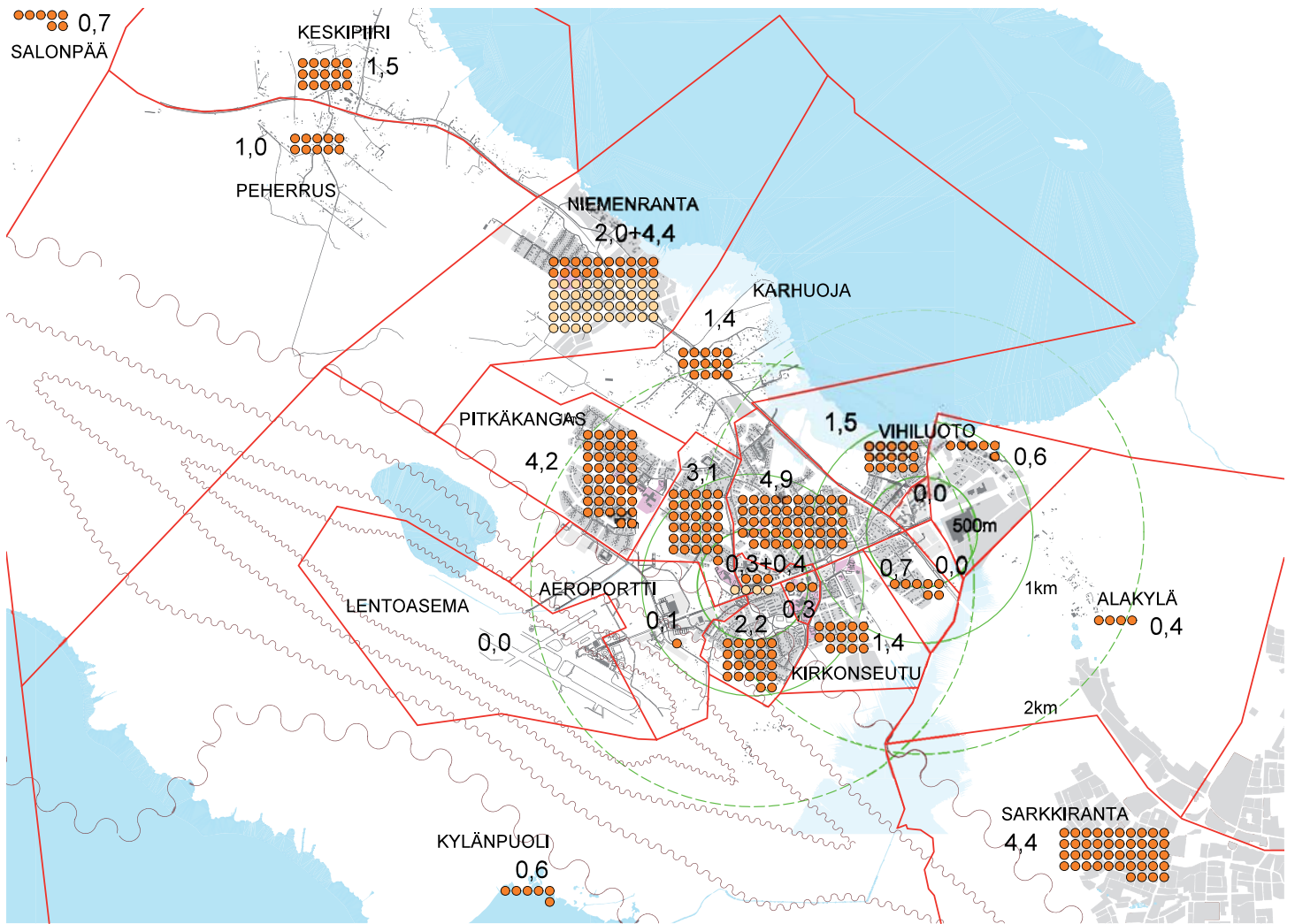
Oulunsalon kaupallisten palvelujen vaiheyleiskaava, kaupallinen selvitys ja vaikutusten arviointi –selvityksessä todetaan, että vuonna 2008 Oulunsalossa oli 4756 asukasta yhtä päivittäistavaramyymälää kohti. Vuonna 2011 vastaava luku oli laskenut 3216 asukkaaseen yhtä päivittäistavaramyymälää kohti eli uusi kaupan yksikkö on jakanut tasaisemmin myymälää kohti. Samassa selityksessä arvioidaan, että uuden suuren päivittäistavarakaupan yksikön rakentuminen Hailuodon liittymään voisi pienentää Oulunsalon ostovoiman siirtymän Oulunsalosta 20 %:iin, kun siirtymä nyt on yli 40 %.

Käytännössä kuluttajien käyttäytyminen ei ole näin suoraviivaista. Oulun läheisyys vaikuttaa siihen, että työmatkaliikenteen yhteydessä tehdään päivittäistavaraostoksia suuremmista marketeista. Varsinkin viikonloppuisin suunnataan suurempiin marketteihin, joista löytyy päivittäistavaran lisäksi käyttötavaroita, joiden tarjonta Oulunsalossa on vähäistä. Viikonloppuisin kaupassa käynti on lapsiperheille tapahtuma verrattuna viikolla tapahtuvaan lähimarketissa tapahtuvaan päivittäisten ruokaostosten suorittamiseen. Ostovoiman negatiivinen siirtymä tulee olemaan kokemuksen mukaan joka tapauksessa n. 35 %, koska kuluttajat voivat asioida myös lähialueilla saman kaupparyhmän kaupoissa.

Lähellä Oulua sijaitsevalla rajatusta ostovoimasta myyntinsä hakevalla erikoistavarakaupalla on haasteellista tehdä kannattavaa kauppaa, kun asiakas haluaa useimmiten tehdä valintoja useista vaihtoehdoista. Tästä syystä Oulunsaloon ei ole muodostunut vahvaa erikoistavarakauppaa vaan nämä ostokset tehdään pääsääntöisesti Oulusta.

Kummassakaan aikaisemmin tehdyissä selvityksessä ei ole otettu kantaa kauppojen kannattavuuden kehittymiseen sijaintipaikasta riippuen. Toisiaan lähellä olevat lähes samansuuruiset kaupan yksiköt kannattavat paremmin kuin etäällä toisistaan sijaitsevat kaupat. Etäämmällä toisistaan sijaitsevat kaupat joutuvat kilpailemaan voimakkaammin samoista rajatun alueen asiakkaista kuin toisiaan lähellä olevat kaupat.

Aikaisemmat selvitykset sekä tämä raportti tukevat näkemystä, että Oulunsalossa on uusille kaupan yksiköille tilaa. Suuren päivittäistavarakaupan sijainti ja koko määrittelee sen millaiseksi Oulunsalon lähikauppaverkko tulevaisuudessa muodostuu. Vahvat keskustan päivittäistavarakaupan palvelut luovat kannattavan toiminnan edellytyksiä myös Oulunsalon lähikaupoille paremmin kuin etäällä toisistaan sijaitsevat isot päivittäistavarakaupat.



Päivittäistavarakaupan ostovoimat pienalueittain ja niiden kehittyminen

ARKKITEHTIASEMA OY

172/2013