

KAUPUNKISUUNNITTELUN SEMINAARI III

Oulu – Eheytyvä kaupunki?

30.9.2009 klo 9.00 - 16.00

Paikka: Tietomaa, auditorio, Nahkatehtaankatu 6, Oulu
Järjestäjä: Oulun kaupunki

Muistio

Tilaisuuden avaus **apulaiskaupunginjohtaja Timo Kenakkala**

Jo perinteeksi muodostunut syksyn kaupunkisuunnitteluseminaari saattaa päättäjät ja suunnittelijat yhteen keskustelemaan tulevan Oulun suunnittelemisesta.

Seminaari on tarkoitettu kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen, teknisen lautakunnan ja rakennuslautakunnan jäsenille ja Oulun kaupungin ja seudun maankäytön ja ympäristön suunnittelun parissa työskenteleville henkilöille. Mukaan on kutsuttu myös ympäristökeskuksen, maakuntaliiton sekä Oulun yliopiston väkeä. Seminaarin tarkoitus on jakaa tietoa ja perehdyttää päättäjiä maankäytön suunnittelusta. Seminaarin ovat järjestäneet yhteistyössä tekninen keskus, keskushallinnon yleiskaavoitus ja keskitetty koulutus. Alustajiksi paikalle on kutsuttu kaupunkisuunnittelun eri osa-alueiden asiantuntijoita sekä Oulusta että pääkaupunkiseudulta.

Kaksi aiempaa seminaariamme ovat käsitelleet Oulua teemoilla Ihmisen kokoinen kaupunki? ja "Kestävä kaupunki?".

Nyt teemana oleva eheyttäminen on erittäin ajankohtainen aihe. Se nostettiin voimakkaasti esille mm. keväällä tarkistetuissa valtakunnallisissa alueiden käytön tavoitteissa. Se on myös olennainen asia ilmastonmuutoksen hillitsemisessä, kuten keväällä 2009 hyväksytyssä Oulun seudun ilmastostrategiassakin on todettu. Nyt on aika ryhtyä toimiin ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. Eheyttäminen on nykyisessä tiukassa taloudellisessa tilanteessa myös lähes ainut etenemistapa, jolla voidaan pitää yllä palvelujen saavutettavuutta ja edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Aamupäivällä lähestymme aihetta kaupunkirakenteen ja täydennysrakentamisen kannalta. Iltapäivällä kuulemme alustukset strategisesta kaupunkisuunnittelusta ja modernin rakennetun ympäristön suojelusta. Päivän päätteeksi on Eheytyvä Oulu-paneelikeskustelu, johon keskustelijoiksi on kutsuttu nimenomaan uusia ja nuoria luottamushenkilöitä. Ehkäpä saamme railakkaitakin kannanottoja siitä, miten Oulua tulisi kehittää.

Oulussa on toteutettu suunnitelmallista kaupunkirakenteen eheyttämistä jo 1990-luvulta lähtien, alkaen Myllytullista ja nyt viimeisimpänä on suunnittelun kohteena Länsi-Toppila. Keskustan ympärillä olevan maankäytön muutosvyöhykkeen suuret alueet on käyty läpi. Eheyttämistä on jatkossa tarkasteltava laajemmalla alueella hieman kauempana keskustasta. Ilmastonmuutoksen hillitseminen ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen ovat nousemassa entistä voimakkaammin esille.

Lopuksi haluan vielä tuoda esille Oulun asemakaavoituksen 24.9. saaman tunnustuksen. Pohjois-Suomen rakentajapäivillä vuoden 2009 parhaaksi pohjoissuomalaiseksi rakennusteoksi valittiin Kasarminrannan asemakaavoittaminen.

Toivon, että tämän päivä aikana viriää monipuolinen keskustelu Oulun kaupunkisuunnittelusta ja synnyttämme yhdessä luovia, rohkeita ja yhteisöllisiä ideoita Oulun kaupungin strategian arvoja noudattaen.

Ehyt kaupunki – varaa parempaan elämään
Irma Karjalainen, dip.ins., tietopalvelujohtaja, YTV, Helsinki

Oululla on hyvät eväät eheyttämiseen, mm. palkittu maapolitiikka ja rakennusvalvonta.

Pääkaupunkiseudulla rakenne on hajaantunut. Aluetehokkuus on alhainen Helsingin niemen ulkopuolella. Yritykset toimivat siellä, missä on hyvä saavutettavuus. Liikkuminen on ruuhkaisaa. Joukkoliikenteen väylähankkeita on suunnitteilla useita ja lisää haaveissa. Olevien raideyhteyksien ympäristöt ovat mielenkiintoisia. Poikittaiseen joukkoliikenteeseen on satsattu ja Jokeri-linja on suosittu yhteys.

Ruuhkamaksuselvitys on parhaillaan lausunnoilla, ja on todettu liiketaloudellisesti kannattavaksi. Ruuhkamaksu sujuvoittaisi liikennettä, jos osa yksityisautoilijoista siirtyisi joukkoliikenteen käyttäjiksi. Ruuhkamaksuilla voisi rahoittaa joukkoliikenteen hankkeita. Henkilöauto kuluttaa 13 metromatkan energian.

Pysäköinti on edullista, esim. Lontoossa on kovat hinnat keskustan pysäköinnille. Keskustelu on käynnissä pääkaupunkiseudulla.

On rakennettu laajat ja hyvät raideliikenneyhteydet, laaja ja kallis verkko, jota yhteiskunta rahoittaa. Kilometrin säteellä olevista asemista on tilaa rakentamiselle. Tulisi pyrkiä asemista asemakaavaan ja joukkoliikenteestä joukkoihin. Asemakaavan laatu kärsii kiireessä. Hyvä asemakaava ei takaa laatua, mutta huono asemakaava ei anna edes mahdollisuuksia.

Kaikilla on puute ajasta. Arkipäivän Bermudan kolmioon kuuluvat koti, koulu, työ ja kauppa. Onko kestävä kehitys ilonpilaaja? Kehityspolkua tulee kääntää paikallisilla toimilla. Ajattelutavan muutoksella voi parantaa elämänlaatua, esim. vähentää liikenneruuhkia, onnettomuusriskejä ja jätteen määrää.

Tulisi miettiä, onko koti kävely- tai pyörämatkan päässä olemassa olevista palveluista - päivittäinen asiointi jalan ja pyöräillen, ja voiko kotoa päästä kävelen raideliikenteen asemalle, jolla on riittävästi junavuoroja (pääkaupunkiseudulla) tai pääseekö alueelta bussilla töihin. Toinen vaihtoehto voi olla kahden auton loukku.

Sopivan kävelyetäisyyden asemasta katsotaan Euroopassa olevan 300-350 m, Suomessa 600 m (300 m hyvä) tai 1 km raideliikenteen asemasta.

Sijainti on hyvä, kun on oleva tekninen verkosto, julkiset palvelut ja -rakennukset saavutettavissa, raideasema tai bussipysäkki lähellä sekä työpaikka pyöräilymatkan päässä. Säästetään rahaa, aikaa ja energiaa.

Uusi bussireitti edellyttää Suomessa 5000 uutta asukasta. Tanskalaiset olettavat, että pyörämatka keskustaan tai työpaikalle on kaupungissa enintään 2 km.

Vantaalla on arvioinut missä ovat oikeat virkistysalueet ja muut reunapusikot rakennetaan. On käynnistetty asemakaavat, joilla tiivistäminen saadaan aikaan.

Suuren tonttitehokkuuden voi ratkaista eri tavoilla. Hyvällä suunnittelulla saadaan aikaan asukkaiden hyväksymä ratkaisu.

Espoon Kauklahdessa oli tavoitteena tiivis ja matala, lopputulos oli väljä ja kylämäinen, menetetty mahdollisuus kaupunkimaiseen alueeseen.

Lautakuntakäsittelyssä usein kuunnellaan naapureita, ja tuloksena on turhia hajurakoja tai riekalepuistoja. Esim. Espoon Uusmäessä ei kaavoitettu vanhojen tonttien raja.

Vähähiilinen tulevaisuus on tärkeä. Puolet maailman ihmisistä asuu nyt kaupungeissa, tulevaisuudessa 75%. Me aiheutamme 75 % kasvihuonekaasupäästöistä. Maailman energian kulutuksesta ja tavarasta 1 miljardi asukasta käyttää suurimman osan, 2 miljardia haluaa päästä samalle tasolle ja 3 miljardia ei voi koskaan edes toivoa vastaavaa. Väestö kasvaa vielä lähivuosikymmeninä 3 miljardia (70 milj. vuodessa). Nopein tie muutoksiin on kaupungeissa. Nyt kulutamme keskimäärin viiden planeetan verran. Aikaa muuttaa toimintatapoja on vain 5 - 10 vuotta.

Kaupungit, jotka ovat asettaneet CO₂-päästövähennystavoitteen, ovat edelläkävijöitä ja houkuttelevat ekoturisteja, esim. Lontoo, Tukholma ja Freiburg. Pääkaupunkiseudun tavoite on -39% 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. Mikä on Oulun tavoite? Tahtotila tulisi asettaa.

Espoon Leppävaara ja Säterinmetsä – tiivistä ja matalaa

- omakotitaloja 350 – 550 m² suuruisilla tonteilla
- monimuotoista rakentamista
- pienkerrostaloja, enintään 3-4 kerrosta
- Leppävaaran kaupunkikeskus on kävelyetäisyydellä
- pihakatuja

Helsingin Malminkartanon kaupunkientalot - tiivistä ja matalaa, kävelyetäisyys asemalle.

- kaupunkientaloja omilla tonteilla
- omatoimirakentaminen
- toteutus pääosin yhtäaikaaisesti
- pienkerrostaloja enintään 4 kerrosta
- lähijunan asema n.800 etäisyydellä

Kävely ja pyöräily etusijalle liikennesuunnittelussa, tavoitteet pääkaupunkiseudun ilmastostrategiassa:

- Suorat ja miellyttävät yhteydet keskustaan, asemille, pysäkeille ja palveluihin ensisijalle kaavoituksessa, toteutuksessa ja kunnossapidossa.
- Mitoitusnormit pyörien pysäköintiin kaavoituksessa ja asemille riittävästi turvallista pyörien pysäköintitilaa.
- Liikkumisen hinnoittelu, reitit ja palvelutaso suosimaan joukkoliikennettä, pyöräilyä ja kävelyä.

Seudullisten pyöräreittien tulee olla etusijalla suunnittelussa. Autojen säilytys ja pysäköinti kaupunkitilassa tulisi olla toissijainen mitoistustekijä.

Freiburg on Saksan aurinkoenergian mallikaupunki. Seurantaryhmä kokoontuu puolivuositain seuraamaan tavoitteiden saavuttamista. Energiankulutus on laskenut 40 % asukasta kohden v. 1990 – 2007. Tavoite on vähentää vielä 30 % v. 2030 mennessä. Keinot:

- johdonmukaista kaupunkisuunnittelua
- aurinkoenergia, tuulivoima
- uudet asuinalueet, kevytliikenne priorisoitu
- raideyhteydet uusille alueille

Vaubanin alueella on vain yksi pysäköintitalo. Auton vuokraus on halpaa. Liikenne on pääosin pikaraitiotiellä ja pyörällä.

Münster on Saksan pyöräilyn pääkaupunki.

- Tehokas maankäytön ja liikenteensuunnittelun yhteistyö tehokasta: kävelyetäisyydet pysäkeille ovat enintään 300 metriä ja bussi myös öisin ja viikonloppuisin.
- Kaupungin alueella on yhteinen liikenneyhtiö ja kaupunki toteaa maksavansa omalla energiantuotannollaan joukkoliikenteen kustannukset.
- Tehokkaat energiantuotantomuodot – vanhat voimalat uusittu.
- Alueella 22 kpl tuulivoimalaa, jotka tuottavat energiaa 6 000 talolle.
- Kaupunki on saanut paljon positiivista julkisuutta investoimalla vuosia aurinkoenergiaan.
- Suurin osa rakennuksista suojeltu, silti korjausrakentamisesta ja vaikkapa aurinkopaneelien sijoittamisesta kaupungin keskustaan on löydetty ratkaisut.

Lontoon 90-luvulla toteutetussa BedZED –ekokorttelissa on kova tehokkuus, mutta määrä, laatu eikä sijainti toimi.

Edmontonissa sijaitseva maailman suurin kauppakeskus sijaitsee 15 km keskustasta. Ratkaisu on syönyt keskustan kehittämismahdollisuudet.

USA:ssa kokonaisia lähiöitä, kymmenissä kaupungeissa, voidaan joutua purkamaan osana ”kutistu säilyäksesi hengissä” ehdotusta, jolla yritetään selvitä lamasta. Jo nyt puretaan autioituneita pientalo-kaupunginosia, joiden omakotitaloille ei löydy ostajia.

Oslo, Pilestredet park, entisen sairaalan alueen täydennysrakentaminen

- tilojen ja purkumateriaalien uusiokäyttö, hulevedet ja yhteiset korttelipihat

Tukholma, Hammarby Sjöstad

- tiivistä ja matalaa, uutta rantaa
- luonnontilaista, rakennettua ja vesiaiheita hulevedestä
- pikaraitiotie, korttelipihoja, perheasuntoja keskustassa
- uusiutuvaa energiaa ja ympäristötietoiset asukkaat

Oulusta kukaan ei tiedä maailmalla. Oulu on loistava pyöräilykaupunki, mutta sitä ei ole osattu markkinoida.

Ehettäminen on tahdon asia. Hyvällä kaupunkisuunnittelulla saadaan aikaa ja rahaa parempaan arkielämään.

Kommenttipuheenvuoro

Paula Korkala, vs. yleiskaavapäällikkö

Oulun seudulla on laadittu hyvä seudullinen ilmastostrategia. Siihen kuuluvat muutoksen hillintä ja uudet toimintatavat.

Karjalaisen esityksessä ollut Oslon Pilestredet park on miellyttävä alue ja sijainti oikea. Hammarby Sjöstadin kaltainen merellisyys on Oulussa lisääntymässä ja voidaan ottaa huomioon uusien alueiden suunnittelussa.

Suunnitteilla oleva Ritaportin kauppakeskus sijaitsee oikein kaupunkirakenteessa, toisin kuin Edmontonin ostoskeskus.

Oulun aluetehokkuus on alhainen ja joukkoliikenne on bussien varassa. Keskustan asukastiheys on yli 50 as/ha, joissakin kaupunginosissa alle 15 as/ha. Osassa väestö vähenee, esim. Tuirassa, Koskelassa ja Kaukovainiolla. Lasten määrä vähenee ja vanhusten kasvaa. Kevyen liikenteen verkko on hyvä. Myös autottomia asutokuntia on. Kaupunkirakennetta on täydennetty keskustassa ja muutosaluevyöhykkeellä ja laajennusalueilla, kuten Kaakkuri. Väliin jäävällä lähiövyöhykkeellä on seuraava täydennysrakentamisen paikka. Laaditun KARA- tarkastelun mukaan tulisi ensisijaisesti täydennysrakentaa kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen vyöhykkeillä. Esim. Höyhtyä ja Kaukovainio ovat selkeitä alueita täydentämiseen.

Seudun joukkoliikenneselvitys on hyvä avaus siihen, miten voitaisiin yhdistää tiiviimmin rakennettavia alueita.

On käynnistetty täydennysrakennusselvitys, joka toimii lähtökohtana yleiskaavan tarkistamiseen. Selvitys toimii lähtökohtana yleiskaavan tarkistamiseen. Selvityksen lähtökohtia:

- tarkastelussa asemakaava-alue (pois lukien 2000-luvun alueet)
- pääpaino lähiövyöhykkeessä
- tarkastellaan sekä rakennettuja että rakentamattomia alueita
 - muuttuva käyttötarkoitus
 - kaavoitettu reservi
 - tehottomasti kaavoitetut alueet
 - metsäalueet, viheralueet
 - liikenneväylien varret
 - rantavyöhykkeet
- aikajänne 2030... 2050 saakka
- mallina mm. Vantaa ja Tampere

Täydennysrakentamisen tapoja:

- paikallis- ja lähikeskusten kehittäminen
 - toimintojen sekoittaminen
 - lisärakentaminen
- alueiden tiivistäminen
 - uudet korttelit
 - kortteleiden laajentaminen

- meluvallirakennukset
- kortteleiden tiivistäminen
 - erityisesti kerrostaloalueet
 - paikoituksen kehittäminen
 - muu lisärakentaminen
- ympäristön kehittäminen
 - katumiljöön tiivistäminen
 - asuntoja kevyen liikenteen reittien varsille
 - virkistysalueiden kehittäminen
 - viheralueverkon kehittäminen

Kaupunkirakenteen eheyttämisen mahdollisuuksia asemakaava-alueilla

Trevor Harris, professori, arkkitehti SAFA, TKK / kaupunkisuunnittelu, Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik, Helsinki

Tekesin pyynnöstä on käynnistetty tutkimushanke HOT-R, Houkutteleva ja ohjelmallinen täydennysrakentaminen, jossa tutkitaan täydennysrakentamista ja sitä, miten se saataisiin sujuvasti läpi. Projekti-idean tausta:

- Täydennysrakentaminen kestävä kehityksen mukaista olemassaolevan infrastruktuurin optimointia ja hyödyntämistä
- Täydennysrakentamisella voidaan kehittää arvonnousua ja hyötyä kaikille osapuolille
- Helsingin seutu Euroopan harvimmin rakennettuja metropolialueita ja muuallakin Suomessa maankäytössä potentiaalia
- Haasteet ja esteet täydennysrakentamiselle usein hankeorganisaatioiden sisällä ja välissä - haluaisimme kehittää menetelmiä esteiden päihittämiseksi DECOMB-projektimme jatkona
- Toinen tutkimuskohde edellistä auttavat houkuttelevat mallit eri tyyppisten ympäristöjen täydennysrakentamiselle oppien ulkomaisista esimerkeistä

Tavoitteet:

- kustannustehokkaan, tiiviimmän ja ekologisemman kaupunkirakenteen mahdollistaminen
- kiinteistöjen arvonnousu
- täydennysrakentamismallit peruskorjauksen yhteydessä
- alueiden identiteetin ja statuksen kehittäminen
- Toiminnallisen monipuolistamisen malleja:
 - työn, asumisen ja palveluiden yhdistämiselle
 - sosiaalisen ympäristön kehittämiselle mm. asuinkerrosten maantasokerrosten aktivoimisen ja elävöittämisen kautta
 - vaihtoehtoisten asumistypologioiden ja kustomoinnin soveltamismalleja
- malleja täydennysrakentamiselle hankeyhteistyön kehittämisen kautta
 - mm. alueellisten täydennysrakentamissopimusten mahdollisuus
- malleja liikenne-(esim. pysäköinnin kehittämis-) ja rakennushankkeiden yhdistämiselle
- oteuttamismallit rakentajille esim. projektiryppäillä, logistiikan keskittämisellä ja esivalmistuksen avulla

Nimbyn sijaan toivotaan Wimby-ilmiötä: welcome in my backyard. Uusi asemakaava koskee myös ympäristön ihmisiä, ja tulee miettiä, miten saadaan arvonnousua myös oville asukkaalle. Houkutteena voisi olla esim. verohelpotus tai lisärakennusoikeus.

Pääkaupunkiseudulla asuu 1,3 miljoonaa ja Tokiossa 35 miljoonaa. Suomessa on tuhlailtava tapa rakentaa. Tiivistämisen yhteydessä tarvitaan myös kontrastia, missä ja millaisia väljät alueet ovat. Yleiskaavalla ja asemakaavalla tulee olla saumaton ja looginen yhteys. Asemakaava ei saisi vanhentua heti, sen tulisi olla enemmän ohjaava kuin määräävä.

UDM-tutkimus (Urban Design Management) on lähtökohtana. Siinä on tutkittu, miten suunnitteluprosessia voisi uudistaa ja esitetty mm. neuvottelutyökaluja.

Täydennysrakentamiskäytäntöjen kartoittaminen ulkomailta:

1. Monitoimipaikat
2. Lähiympäristön ja arkkitehtuurin kehittäminen kokonaisvaltaisesti

3. Maantason aktivoiminen townhouseella, urbaani megablock ja muut uudet typologiat tukemassa elämäntapoja
4. Magneetti
5. Rakennuksen ja maaston sulauttaminen yhteen
6. Tiivistäminen
7. Reunan täydentäminen

Viime vuosisadalla on tehty kaupunkeja, jotka eivät erotu toisistaan ja joilla ei ole omaa identiteettiä.

Pääkaupunkiseudun täydennysrakentamisen caset:

Kalasadama, kansainvälinen arkkitehtikutsukilpailu 2006

- keinotekoinen saari, muoto muuntuu orgaanisesta geometrisempaan keskustaa kohti
- reitit: vedenäärellä, lineaarinen puistosarja, perinteiset helsinkiläiskadut, näkymäakselit, kanavat
- uudet typologiat, mm. köysi- ja nosturitalot
- Uusi idea: rakennusoikeus tilavuutena, ei pinta-alana. Välipohjat voi suunnitella itse ja asunnon voi tarvittaessa jakaa kahdeksi asunnoksi.

Aviapolis Business Village, Vantaa

- Sponda Oyj ja Vantaan kaupunki mukana
- olevia teollisuushalleja säilyy
- työntekijöiden viihtyisyys: lisäpalvelut, ravintolat, oheistoiminnot, monitoimihalli
- kevyen liikenteen reitti alueen läpi
- huoneistohotelli
- Marja-radon asema
- Aviavillat: asumista teollisuusalueella. Asuntorenkaat, joissa jokaiselle oma piha tai puutarha.

Espoon keskus, avoin kansainvälinen kilpailu

- selkeät keskustan rajat
- maisemakäytävät ja yhteys jokimaisemaan

Ranta-Tampella, Tampere

- arkkitehtikilpailun 2. sija ja jatkotyö yhdessä voittajan kanssa
- radan varressa melumuurirakennus, jossa loft-asunnot

Kommenttipuheenvuoro

Matti Karhula, asemakaavapäällikkö

Ehettäminen vaatii selkeästi asetetut tavoitteet. Päättäjät ovat avainasemassa. Monialaista yhteistyötä tarvitaan. Tutkimustyö HOT-R yhdistää ajatuksia kokonaisuudeksi.

Ehettäminen ei ole uusi asia. Oulun keskustaa ja ympäristöä on kaavoitettu ja rakennettu yli 20 000 asukkaalle tulevaisuudessa. 3 km sisällä keskustasta asuu 44000 asukasta ja tulevaisuudessa 12000 lisää. Keskustan lähiympäristö on jo määritelty ja alkaa olla kunnossa. Mitä sen jälkeen?

Joukkoliikenteen reittien varsia tulee täydentää. Raideliikenne on vakavasti otettava kysymys tulevaisuudessa. Reitien varren täydennys on tarpeen joka tapauksessa. Kaksoisraide on oleellinen Oulun kannalta.

Täydennysrakentaminen tukee palveluita. Jos lähiöiden väestömäärä vähenee, palvelukapasiteetti pienenee ja alueet näivettyvät.

Tavoitteena tulee olla elävät, kehittyvät ja aktiiviset kaupunginosat. Kaukovainiolle on tehty alustavaa mitoitustarkastelua 1000 uudelle asukkaalle ja Höyhtyälle 1500 asukkaalle.

Seminaarin pääteema on Oulun suhtautuminen avausehdotukselle, tutkitaanko ehettämisalueet pitkäjänteisesti. Olevien alueiden tiivistys on kansainvälisesti uusi asia.

Eheyttäminen vs. modernin rakennetun ympäristön suojelu - ohjeistus ja tulevat painopisteet Tommi Lindh, TKL, arkkitehti, intendentti, Museovirasto, Helsinki

Modernin arkkitehtuurin (1945 jälkeinen aika) suojelutyötä on tehty noin 10 vuotta. Siihen kuuluu mm. inventoinnin kehitys ja kriteeristö. Tärkeää on tiedollinen ohjaaminen. Valikointi etukäteen tarvitaan. Kehitystyöhön kuuluu

- Inventoinnit
- Tutkimusstrategia (MV 2009)
- Modernismistrategia (MV 2009)
- Suojeluohjelmat (RKY 2009)
- Suojelukaavat (MV opas 2010)

Valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet VAT on valmistunut ja vahvistuu tämän vuoden aikana.

Museovirastolla on oma tutkimusstrategiansa. 2010 julkaistaan suojelukaavaopas, Museoviraston laatima ohje kaavoitukselle.

Kulttuuriympäristössä on erilaisia kerroksia. Eheytyssajatus sopii hyvin yhtenäiseen kaupunkikuvaan, 1920-luvulla tai sitä ennen rakennetut alueet. II maailmansodan jälkeen rakennetuilla alueilla eheyttäminen on vaikeampaa. Kaupunkirakennetta hajottaviin kaavoihin on suhtauduttu useilla tavoilla.

Suojelukohteen määritelmää laaditaan. Tarvetta on mm. energiamääräysten lievemmälle tulkinnalle suojelurakennuksiin, miten määräykset koskevat esim. ikkunoiden vaihtamista. Kaavoilla suojellut kohteet ollaan esittämässä mukaan. Säännösten tulee olla toimivia ja järkeviä kokonaisuuksia.

Suojelukohteen määritelmä (YM-MV)

- maankäyttö- ja rakennuslain nojalla suojellut rakennukset (ei tarkkaa tietoa, arvio 20 000 – 50 000)
- rakennussuojelulailla suojellut rakennukset (844)
- valtion omistaman rakennuskannan suojelusta annetulla asetuksella suojellut rakennukset (810)
 - varjellut (330)
- rautatiesopimus (874)
- kirkkolailla suojellut rakennukset (519)
- lailla ortodoksisesta kirkosta suojellut rakennukset (12)
- muinaismuistolailla rauhoitetut rakennukset (100)

Suojelukohteiden valintakriteerit muuttuvat jatkossa. Kohteet valikoituvat enemmän tai vähemmän sattumanvaraisesti. Modernin arkkitehtuurin restaurointikohteiden valinta:

- Rakennustaiteellinen kiinnostavuus
- Rakennustekninen kiinnostavuus
- Sijaintipaikan kiinnostavuus
- Hankkeen kiinnostavuus
- Yleispätevyys, esimerkillisyys
- Rahoitustapa
- Tietotuotanto

Dokumentointi on tärkeä kokonaisuus. Siihen kuuluu mm. rakennushistoriaselvitys, jota päivitetään sen mukaan mitä on tehty, työmaa-aikainen dokumentointi ja restaurointiraportti.

Suojelun turvaaminen

- Ohje suojelukohteen restaurointiin ryhtyvälle
- Restaurointiperiaatteet
- Yleinen restaurointiohjaus (1945 jälkeen)

Strateginen kaupunkisuunnittelu

Ilkka Halinen, kaupunginarkkitehti, Jyväskylä

Kaupunkistrategian laadinnassa tulee miettiä, miten tehdään erilainen kuin muilla. Sen tulee olla mukava lukea ja erottua joukosta. Oulun ja Jyväskylän välillä on positiivista eurooppalaista kilpailua, ja Jyväskylä pitää Oulua isoveljenään. Pääasia on tavoitella niin korkeaa kuin mahdollista.

Jyväskylässä on satsattu kaavoitukseen, jota on pidetty kaupungin strategisena palveluna. Kaavoitus tekee myös roadshowta. Lähtökohtana on kolmio, jonka muodostavat vetovoima – peruspalvelut – asukkaat ja yritykset. Asukkaat ja yritykset maksavat peruspalveluita.

Jyväskylän konserttitaloa on suunniteltu 10 vuotta ja siitä järjestettiin hyvä kansainvälinen arkkitehtikilpailu. Konserttitaloa on esitetty rakennettavaksi Lutakkoon, missä se voitaisiin teoriassa toteuttaa halvempaan, keskustan sijasta. Toiminnallisesti oikea paikka on keskustassa.

Seinät ja toiminta ovat molemmat tärkeitä.

Juha Leiviskä on suunnitellut rantakorttelia siten, että Alvar Aallon suunnitelma 1972 päivittyy nykypäivään. Konserttisali on mukana suunnitelmissa.

Peter Zumthor teki suunnitelmia Harjunkulmaan 2002-04. Hanke kaatui, kun suunnittelijan ja rakennuttajan välinen luottamus puuttui, ei löydetty yhteistä kieltä. Kaava tehtiin Zumthorin suunnitelmien mukaan. Tarkastuslautakunnan mukaan kansainvälisiä hankkeita ei saisi tehdä enää. Niitä pitää tehdä ja entistä paremmin.

Jyväskylässä järjestetään paljon arkkitehtikilpailuja. Arkkitehtuuripoliittista ohjelmaa päivitetään.

Uuteen Jyväskylään 1.1.2009 kuuluvat Jyväskylä, Jyväskylän mlk ja Korpilahti. 90 % asukkaista asuu 10 km säteellä keskustasta. Tavoitteena on, että suhde säilyy.

- 130 000 asukasta
- Maapinta-ala 1171 km²
- Vesipinta-ala 295 km²
- Päijänneyhteys
- 4000 loma-asuntoa
- Suunnittelukulttuuri

Ilmastostrategia on tärkeä osa kaupungin strategiaa. Tekniikka menee eteenpäin ja muuttaa tilanteita jatkossa. Avainsanoja ovat:

- ehyt ja hallittu yhdyskuntarakenne koko kaupungin alueella
- ilmastonmuutoksen hillitseminen
- kilpailuetua erottamalla: kilpailuetu – erottuminen – vetovoima – kestävyys – ilmapiiri

Modernin arkkitehtuurin uhat Oulussa

Jari Heikkilä, kaupunginarkkitehti

Rakennussuojelun tarve siirtyy jatkossa sotien jälkeiseen rakennuskantaan. Suomen rakennuskannasta 85 % on valmistunut vuoden 1950 jälkeen. Oulun rakennuskanta on tätäkin nuorempaa, sillä 92 % oululaisista rakennuksista on rakennettu kyseisen vuoden jälkeen. Kun suomalaisen rakennuksen keski-ikä on 37,5 vuotta, Oulussa keski-ikä on 31 vuotta. Oulusta on puhuttu rakennuskulttuurin säilyttämisen ja restauroinnin mielessä Pohjolan harmaana kaupunkina (Arkkitehtilehti 5/2001).

Tulee pohtia, onko tarkoitus seuloa esiin helmet, ja mikä merkitys on arkirakentamisella? Jääkö se vapaaksi riistaksi ja raaka-aineeksi kaikenlaisille uudistus- ja kehittämistoimille? Mitkä ovat Oulussa ne modernin arkkitehtuurin helmet, jotka pitäisi säilyttää materiaaleiltaan ja yksityiskohdiltaan mahdollisimman alkuperäisinä?

Rakennuskannan inventointi on osin tekemättä erityisesti 1960 jälkeen rakennetuista rakennuksista. 1960- ja 70-lukujen rakentaminen on melko samanlaista kaikkialla maailmassa. Pitääkö rumaa suojella ja pitääkö rumasta tehdä kaunis?

Ajallista kerroksellisuutta tarvitaan. Se tuo kaupunkirakenteellista rikkautta. Ajallinen kerroksellisuus on alueen tai kohteen ominaispiirre, kun alueella tai kohteessa on näkyvissä / koettavissa eri aikakausien rakenteita, materiaaleja, tyylipiirteitä, tms., jotka ilmentävät rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta.

Purkaminen on uhkana Oulussa eräillä jälleenrakennuskauden puutaloalueilla, jotka ovat rikkonaisia ja joissa on jo käynnistynyt uudistuminen. Suurempi uhka on taitamaton korjausrakentaminen. Se on

vaarana kaikkialla, keskustassa, lähiöissä, kerrostaloissa, pientaloissa, liike- ja julkisissa rakennuksissa. Suurin uhka on modernin rakennuskannan ominaispiirteiden häviäminen. Tätä voi tapahtua kahta tietä:

1. Vähittäisten, puutteellisesti suunniteltujen korjausten ketjuuntuva vaikutus. Ominaispiirteet nakeretaan pala palalta. Moderni arkkitehtuuri on pelkistetty muutamaan harvaan detaljiin. Vähäinenkin muutos voi siksi olla kohtalokas.
2. Liian raju kerralla tapahtuva uudistaminen, jossa vanhaa rakennusta käytetään raaka-aineena ja tavoitteena on uuden imagon luominen. Vaarana on, että syntyy rakennushirviöitä, joita ei voi tunnistaa minkään aikakauden tuotteiksi.

Ullakkorakentamisen suunnittelun yhteydessä tehtävä kaavamuutos on hyvä tilaisuus pohtia rakennuksen korjausta. Rakennuksiin voidaan tehdä lisäkerroksia, joiden avulla kaupunkikuvaa voidaan yhtenäistää ja korjauskustannuksia kattaa. Modernin kauden rakennus sietää melko hyvin lisäkerroksia. Myös uudet hissit, parvekkeet, katokset yms. voivat parantaa asumisen laatua.

Suuri osa muutoksista ei ole rakennusluvan varassa. Koko 2000-luvun ajan tullaan korjaamaan paljon julkisivuja. Myös koko rakennuskantamme energiankulutuksen kannalta julkisivujen korjaaminen on tulossa välttämättömäksi. Uusien rakennusten korjauspaineita aiheuttavat

- Julkisivuvauriot, ruma vanheneminen
- Vesikattojen vuodot
- Heikkolaatuiset ikkunat
- Energiatehokkuuden parantaminen, lisälämmöneristäminen
- Toiminnallinen vanheneminen, kuten tilanahtaus, parvekkeettomuus, parvekkeiden suojattomuus, liikkumisesteet, hissittömyys
- Ullakkorakentamistoiveet
- Esteettinen vanheneminen

Rakennusteknisesti terve tapa tehdä lisälämmöneristystä on ulkopuolelle, jolloin rakennuksen ulkonäkö muuttuu paljon. Rakennussuojelun näkökulmasta on suosittu sisäpuolista eristämistä. Rakennukset saavat uuden ilmeen lisäeristyksen ja uusien julkisivumateriaalien myötä. Osa modernia rakennuskantaa kaipaakin arkkitehtonisen laadun kohottamista. Myös Oulussa on onnistuneita esimerkkejä uudistavasta julkisivujen korjaamisesta, esim. Osuuspankki.

Uuden ja vanhan rakentamisen pääpiirteet eivät saa mennä sekaisin. Moderni rakennuskanta on suunniteltu funktionalististen eli rakennuksen toiminnallisuutta painottavien suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Siksi rakennusten toimivuutta parantavien muutosten pitäisi olla mahdollisia, jopa tavoiteltavia. Suoraviivainen kielteinen suhtautuminen modernien rakennusten muutoksiin ei voi olla oikea lähtökohta. Muutokset tulee tehdä kerroksellisuuden periaatteella.

Lähes kaikkea voi tehdä, kun tehdään hyvin. Ongelma ei ole niissä kohteissa, joissa on mukana päteviä suunnittelijoita. Valitettavan usein korjaushankkeet tilataan, suunnitellaan ja rakennetaan huonosti. Suunnitelmat tehdään usein pelkästään teknisistä lähtökohdista. Muutokset tapahtuvat sattumanvaraisesti pala palalta.

Kommenttipuheenvuoro

Pasi Kovalainen, rakennustutkija, Pohjois-Pohjanmaan museo

Pääosin suojellut modernit rakennukset ovat Oulun keskustassa ja edustavat paikallaan rakennettuja kerrostaloja 1950-luvun lopulta. Modernin rakentamisen suojelu on ollut toistaiseksi sattumanvaraista. Oulun kaupungin arvokkaiden alueiden tunnistamisprosessissa on löydetty myös modernien alueiden ominaispiirteitä. Haasteena on saada säilymään näiden lähiöiden ominaispiirteet korjaus- ja uudistuspyrkimyksien puristuksessa. Suunnitteilla on tutkimushanke lähiöiden korjaamisesta.

Rakennuksia on täydennetty ennenkin, mm. kaupungintaloa on korotettu kerroksella. Moderni rakennus kestää yleensä lisäkerroksen.

Ev.-lut. seurakuntayhtymän 1979-1980 rakennettu virastotalo on nuorin suojeltu rakennus Oulussa. Sen julkisivuissa ollut Lapin marmori on korjattu. Osuuspankin rakennus korjattiin ja rakennettiin lisäkerros 2005. Julkisivumateriaali vaihdettiin, ei ole enää Carraran marmori.

Oulun ja lähialueen olevia ja tulevia modernin rakennuskannan suojelukohteita on käsitelty julkaisussa "Oulu – arkkitehtuurin opaskartta" vuodelta 2005. Yksi esimerkki modernista alueesta on 1950-luvulla rakennettu Koskikeskus. Opaskartta löytyy Internet-osoitteista www.ouka.fi/tekninen/julkaisut/Yleissuunnitelmat/ark1.pdf ja www.ouka.fi/tekninen/julkaisut/Yleissuunnitelmat/ark2.pdf.

Keskustelu

Veikko Ervasti: Esitykset ovat olleet hyviä. Kestävän kehityksen ohjelmassa ja ilmastostrategiassa ei ole asetettu tavoitteita. Projektien yhteydessä pitäisi kertoa, miten ne liittyvät hiilidioksidipäästöihin. Päättäjille tulee saada riittävästi tietoa päätöksentekoon. Ympäristökuntien tulisi olla mukana, siellä on menetelty väärin ja annettu lupia haja-asutusalueelle. Suurempi kunta olisi hyvä, saataisiin järkeä kaavoitukseen ja joukkoliikenteeseen. Hiukkavaaran osalta tulisi katsoa kunnolla tulevaisuuteen ja järjestää kansainvälinen kilpailu.

Taina Pitkänen-Koli: Paikalla seminaarissa on myös seudun kuntien edustajia, esim. suunnittelijoita. Luottamushenkilöiden läsnäolo olisi hyvä asia.

Matti Karhula: Hiukkavaara on suuri haaste: miten alueesta saadaan tiivis, ehyt ja tehokas ja miten tuetaan joukkoliikennettä. Työtä on tehty vuosikausia, ja siihen kuuluu mm. Oulu 400-pientalomallisto, jota on toteutettu Metsokankaalla. Lopputulos on hyvä ympäristö, jolla korttelitehokkuus vastaa kerrostaloaluetta. Hiukkavaaran ensimmäisen alueen kaavoitus on pitkällä ja keskustan arkkitehtikilpailun arviointi on meneillään. Kilpailu on kotimainen, mutta antaa hyviä vastauksia haasteisiin.

Taina Pitkänen-Koli: Joukkoliikenteen kannalta järkevämpää olisi ollut aloittaa kaavoitus Hiukkavaaran keskustasta, johon tulee kerrostaloja.

Pirjo Sirviö: Miten pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenneyhteys Jokeri on saatu vetovoimaiseksi? Raideyhteys on mielenkiintoinen, kuinka suuria panostuksia se vaatii päättäjiltä? Miksi kaupunginvarikko ei ole suojelukohteiden joukossa, on arvokas kohde.

Irma Karjalainen: Jokerilinja lähti heti suosioon. Muulla tavoin itä-länsi-suuntainen liikenne voi kestä yli tunnin. Pysäkkien järjestely ja järkevät yhteydet asunnoille oli pitkä prosessi. Nyt odotetaan rahoitusta raideliikenteelle.

Paula Korkala: Raideliikenteen A-linjan investointisumma on n. 54-67 miljoonaa euroa. Käyttäjämäärä ratkaisee kannattavuuden, esim. Saksassa 2000 asukasta / raidekilometri on pidetty kannattavuuden rajana. Oulussa ei olla kaukana siitä. Yhteyttä voitaisiin ensin kokeilla bussiliikenteellä.

Pasi Kovalainen: Kaupunginvarikon rakennuksia ei ole inventoitu. Tilakeskus on luopumassa sen käytöstä.

Raimo Järvenpää: Pyyntönä esitän, että maankäytön suunnittelu olisi pitkäjänteisempää eheytyksen näkökulmasta ja katsoisi useiden kymmenien vuosien päähän.

Britta Passoja: Oulun läänin rakennussuojelupalkinnot 1990-2005 on esitelty kirjassa Viisikanta – hyvää rakennussuojelua, jota on saatavissa mm. Rakennustiedon kirjakaupasta.

Paneeli

Oulu - Eheytyvä kaupunki?

Puheenjohtaja Matti Karhula, asemakaavapäällikkö

Outi Ervasti, KM, lehtori, vararehtori, kaupunginvaltuutettu, kulttuurilautakunta pj.

Miia Hirsikangas, opiskelija, kaupunginvaltuutettu, varajäs.

Mikko Jämsä, erityisopettaja, kaupunginvaltuutettu

Jukka Lappalainen, ylivartija evp., kaupunginvaltuutettu, varajäs., tekninen lautakunta

Mauno Murtoniemi, opettaja, kaupunginvaltuutettu

Matias Ojalehto, insinööriopiskelija, kaupunginvaltuutettu

Ville Vähämäki, DI, kaupunginvaltuutettu

Alustus, Matti Karhula: Teemoina ovat 1. palveluverkko, 2. joukkoliikenne, 3. asumismuoto ja 4. kaupunkirakenne ja eheyttäminen.

1. Palveluverkko; Oulun kaupan rakenne

Tavoitteena on kattava palveluverkko. Hankkeiden tärkeys:

1. Kattava lähipalveluverkko takaa kaikkien kaupunkilaisten kaupallisten palveluiden saatavuuden.
2. Ydinkeskusta kaupallisten palveluiden alueena voimistuu. Muiden hankkeiden laajuus ja sisältö määräytyvät ydinkeskustan ehdoilla.
3. Pohjoisen aluekeskuksen rakentaminen osana alueen yhdyskuntarakenteen laajentumista ja eheytymistä on tärkeää riittävän palvelutarjonnan varmistamiseksi.
4. Limingantullia, Äimärautiota ja Taka-Lyöttyä kehitetään erikoistavarakaupan alueena.

Uusien hankkeiden sijainti:

Kaupan alueet sijoitetaan olevan ja tulevan asutuksen yhteyteen osaksi eheytyvää yhdyskuntarakennetta.

Jämsä: Olen lähipalveluiden kannattaja ja liikun pyörällä. Ihmisen tulee voida asua samalla alueella lähipalveluiden äärellä.

Hirsikangas: Olen myös lähipalveluiden kannattaja. Bussipysäkin tai pikaraiteen tulee olla lähellä. Esteettömyys on tärkeää kaikissa palveluissa.

Ojalehto: Lähipalveluita tulee kehittää ja samalla keskittää rakentamista valmiiden palveluiden lähelle. Mitä tapahtuu Ylikiimingin palveluille?

Vähämäki: Kannatan paikallisia palveluita ja pienempiä yksiköitä. Suurissa yksiköissä kuljetuskustannukset tulevat asiakkaan maksettavaksi. Paikallisia palveluita tulee lisätä ja lähiöiden toimintamahdollisuuksia tukea.

Lappalainen: Tulee erottaa lähi- ja aluepalvelut. Esim. terveyskeskus on lähipalvelu. Ollaan luopumassa keskustan terveystalouksista ja siirtämässä toiminnot Kontinkankaalle, mikä ei ole oikein. Tarhaa, koulua ja kauppaa tarvitaan joka päivä, niiden pitää olla lähipalveluita. Kauppakeskuksia tarvitaan ydinkeskustassa, jonka kehittäminen on nyt ykkösasia. Suuremmat marketit voivat olla muutaman kilometrin säteellä. Lähipalveluita ei pidä vaarantaa eikä siirtää kauemmas. Ostovoima ei saa siirtyä kauas keskustasta.

Karhula: Oulussa ei olla tekemässä peltomarketteja. Suuret kaupungit tukeutuvat asukkaisiin ja ovat myös seudun lähipalveluita. Ylikiimingin kirkonkylään on tulossa kauppahanke, jonka asemakaava on tekeillä.

Murtoniemi: Kestävän kehityksen tulee olla mukana ja palveluiden lähellä ihmisiä. Suuret yksiköt kaukana asukkaista eivät ole hyvä asia. Vaarana on, että ihmiset käyttävät vapaa-ajan töissä kulkemiseen ja kuluttamiseen.

Ervasti: Tiettyjen palveluiden tulee olla lähellä, mm. koulu ja ruokakauppa. Tiettyt palvelut ovat realistisia keskitettyinä, esim. terveyskeskuspalvelut. Joukkoliikenteen tulee olla toimiva. Uudet kohteet tulisi toteuttaa esim. monitoimitaloina. Monikuntaselvitys vaikuttanee myös palveluiden sijoitukseen. Suuret kaupan yksiköt tulee suunnitella seudullisesti ja perustua seudun yleiskaavaan, yhden kunnan näkökulma on liian pieni. Kauppojen tarve tulee myös selvittää ennen suunnittelua.

Karhula: Väittämä: ydinkeskustan rooli on tärkeä osa eheytyvää kaupunkirakennetta. Muut kaupan hankkeet määräytyvät keskustan ehdoilla.

Lappalainen: Keskustan S-kaupasta on kadonnut lihatiski, koska se ei kannata. Ydinkeskustan kauppapalvelut näivettyvät ja yrittäjät ovat tiukoilla. Keskustaan tarvitaan asukkaita ja ostovoimaa. Keskustaan pitää panostaa. Lasarettinväylä on myös tärkeä, ja tulee miettiä, mitä palveluita sinne tulee. Käsiyöstä, kulttuurista ja taiteesta on ollut puhetta. Alueelle pitää saada asukastupa.

Murtoniemi: Tarvitaan myös kattavia julkisia palveluita. Keskustaan tulisi tehdä vaihtoehtoisia suunnitelmia, Kallioparkki ei ole kestävän kehityksen malliratkaisu.

Ervasti: Keskustan kehittäminen on ollut odottavalla kannalla. Keskustan pitää olla houkutteleva Oulun symboli. Kallioparkin hinta selviää lähiaikoina ja toive on, että se voidaan rakentaa. Liikekeskusta on asukkaille tärkeä. Keskusta on muuttotappioaluetta. Myös lapsiperheille tarvittaisiin mahdollisuus asua keskustassa. Keskustaa voisi tasaisesti korottaa jonkin verran sopivissa paikoissa. Vedellisyttä voisi kehittää, esim. Plaanaoja ja suisto paremmin esille.

Vähämäki: Nykytyyllillä keskusta ei voimistu. Ydinkeskustan kalleimpia tontteja on käytetty pysäköintipaikoiksi. Niiden paikalla voisi olla liikkeitä ja asuntoja. Oulun Kamppi olisi hyvä ajatus. Kehittämisen painopiste Hallituskadulla olisi hyvä.

Ojalehto: Samaa mieltä, että keskustaa voisi korottaa, mutta maamerkkikin voisi olla keskustassa. Matkakeskuksen kehittäminen kaipaisi uutta tulta alleen. Ilman kallioiloja ei keskusta voimistu.

Jämsä: Pitää olla syy, miksi keskustaan tullaan. Miten ydinkeskusta määritellään? Keskusta tulisi ajatella laajemmin kuin muutama kortteli.

Hirsikangas: Keskusta tarvitsee erikoisliikkeitä ja vapaata tilaa olla ja nauttia esim. kulttuurista. Hallituskadulla on kivoja putiikkeja, mutta ne ovat erillään muusta keskustasta.

Karhula: On ajateltu elämänlankaa, johon kuuluvat Raksilan marketit, asemanseutu, Hallituskatu, ydinkeskusta ja Kauppatori.

2. Joukkoliikenne

Joukkoliikenne on keskustelun aiheena päätöksenteossa joka vuosi. Keinot:

- hintatuki?
- palvelutaso/vuorotiheys?
- asutus reittien lähellä?

Ervasti: Joukkoliikenteen tulee olla tietoisesti vakavasti otettava vaihtoehto. Hinta ei ole oleellinen. Kunta ja valtio tukevat jo merkittävästi. Bussin matka-ajat ovat liian pitkiä. Laatua tulisi kehittää, viihtyisissä busseissa voisi tehdä työasioita. Imagoa tulisi nostaa. Joukkoliikenteeseen siirtyminen ei onnistu käskemällä.

Hirsikangas: Ongelma on aikataulut ja liian harvat vuorot. Rakennuskannan tiivistäminen auttaisi. Linja-autoyhtiön tulee voida elää, ja kaupunki ei voi maksaa ilmaisia vuoroja.

Mauri Myllyniemi: Oulussa on 50 000 työhmiä. Jos joukkoliikennettä ei tuettaisi, kaikki voisivat vähentää verotuksessa auton käyttöä 100 euroa. Kaupungin ei tarvitse maksaa sitä, joten säästetään 5 miljoonaa euroa verotuksen kautta ja laittaa joukkoliikenteeseen rahaa 3,5 miljoonaa euroa.

Murtoniemi: Valtion tuki on 7,5 miljoonaa euroa. Kunnallisella tasolla tulisi näyttää esimerkkiä. Kallioparkkia en ymmärrä, on ristiriidassa joukkoliikenteen kanssa. Jatketaanko citybussin toimintaa? Hintoja tulisi saada alas ja vuoroja tiheämmiksi. Lähiöistä ei pääse kuin pyörällä töihin, vuoroja on liian vähän. Keski-Euroopassa joukkoliikennettä tuetaan enemmän.

Jaakko Ylinampa: Citybussiliikenteestä on kolmevuotinen sopimus kahden vuoden optiolla, ja sitä esitetään jatkettavaksi. Oulussa on linjaliikennelupajärjestelmä. Kaupunki ei voi määrätä liikennöitsijää ajamaan kannattamattomia vuoroja. Jos matkustajamäärät vähenevät, vuoroja pyritään supistamaan. Joukkoliikennelakiin on tulossa muutos ja siirtymäaika on 2014 loppuun asti. Siihen asti on aikaa suunnitella menettely. On tehty esitys sopimusmallin kilpailutuksesta. Mallissa parempi palvelutaso maksaa lisää.

Jämsä: Paljon hyviä keinoja on mainittu. Hintatuki on tärkeä. Esim. neljän hengen perheelle bussimatka on kallis. Pikaraitiolinja olisi hyvä.

Ojalehto: Sitouttaisiko suuremmille ryhmille annettava huomattava alennus kuukausi- tai vuositasolla käyttämään joukkoliikennettä? Radikaaleja muutoksia palvelujärjestäjän järjestelyyn voisi miettiä jatkossa, vaihtoehtoja on varmaankin tutkittu.

Vähämäki: Yksityisautoille voisi aiheuttaa ongelmia esim. vähentämällä paikkoja keskustasta. Yksittäisen bussilipun hinta on liian korkea, n. 1,50 euroa olisi sopiva. Keinoja alentamiseen on vaikea löytää.

Lappalainen: Nauhamainen asutus lähellä pääväyliä olisi hyvä. Kokeilu pitemmällä bussireitillä ja tulevaisuudessa raideliikennereitti olisi kokeilun arvoinen idea.

Taina Pitkänen-Koli: On edullisempia lippumuotoja. 40 matkan ja uuden 20 matkan lipulla matkan hinnaksi tulee 1,75 euroa. Tällä hetkellä on sopimusliikenne, jolle ei ole vaihtoehtoja. Uusi järjestelmä on asia erikseen.

Trev Harris: Oululla on oleva laaja tieverkosto. Oulu pääsisi kertaheitolla maailmankartalle järjestämällä ilmaisen joukkoliikenteen verorahoista. Hinta kannattaa laskea. Voisi maksaa itsensä takaisin ja ruokkia muita asioita. Ei maksa niin paljon kuin yleisesti luullaan.

Hirsikangas: Ilmainen joukkoliikenne toimii Ranskassa joissain kaupungeissa. Vapaaryhmiä ja äitejä rattaineen ei saa sitoutettua enempää joukkoliikenteeseen elleivät aikataulut passaa. Jos perheessä on yksi auto, yleensä mies vie sen.

Karhula: Keskustaa ei voi kehittää, jos pääsy autolla estetään. Keskustassa on yleensä 1 autopaikka / 120 m² ja muualla 1 / 20 m², mikä kertoo, että ihmisten oletetaan tulevan keskustaan muutenkin kuin omalla autolla. Investoijat eivät ole kiinnostuneita keskustasta, jos sinne ei päästä henkilöautolla.

3. Asumismuoto

Miten jakauman halutaan kehittyvän: omakotitalot, pientalot, kerrostalot?

Ojalehto: Lähtökohtana on kuntalaisten toive, ei sanella ylhäältä päin. Pitää olla mahdollisuus valita oma asumismuotonsa. Jos tontit pienenevät liikaa, asukkaat menevät naapurikuntiin.

Kaija Puhakka: Myytäviä tontteja (hinta n. 40000 euroa) on ylitarjonta Oulussa. Vuokratontteja saa tällä hetkellä noin joka kolmas.

Jämsä: Tulee vastata kuntalaisten kysyntään. Kaavoituksen haaste on, miten asia hoidetaan. Tontin hinta voisi olla jotain 0 – 40000 euron väliltä.

Hirsikangas: Tulee tukea elinkaariasumista, jossa asunto on käytettävissä vauvasta vaariin. Kaikkia asumismuotoja tulee arvostaa. Myös vuokra-asumisen tulee olla hyväksyttävää.

Kai Tolonen: Oulun kaupungin kehitys on ollut hyvää, mutta on yksi suuri puute. Miten keskustaan saisi suuria perheasuntoja?

Irma Karjalainen: Tontissa maksaa koko. Pienempiä tontteja tulisi toteuttaa esim. Kaukovainiolle. Tontin hinta olisi kilpailuvaltti. Antakaa vaihtoehtoja.

Ervasti: 1-2 hengen asuntokuntien määrä kasvaa. Voisiko omakotiasumisen käsitettä laajentaa esim. 3-4 asujakunnan kodeiksi. Tulisi vastata asukkaiden tarpeisiin omakotitonteissa, mutta eheyttäminen vaatii uutta ajattelutapaa ja pienempiä tontteja. Onko hyötyä rakentaa Kaukovainiolle lisää kerrostaloja? Sisi olla enemmän omakoti- ja rivitaloja, olisi parempi esim. koulupalveluiden kannalta. Juurtuminen alueille olisi toivottavaa, sisäinen muuttoliike on runsasta.

Murtoniemi: Tonttien puolitus olisi hyvä idea. n. 1000 m² ovat palvelleet aikanaan, aika on muuttunut. Pitää rakentaa tiiviimmin ja hylätä ajatus, että naapurit ovat kaukana. Vuokra-asuntoja pitää olla saatavilla. Vuokra-asuminen on tyyppillistä Keski-Euroopassa.

Lappalainen: Ydinkeskustassa on paljon varaa korottamiselle. Siten saadaan lisää asumista keskustaan. Pieniä tontteja saisi olla lisää ja asia otetaan harkittavaksi päätöksenteossa.

Vähämäki: Onko rakentaminen itseohjautuvaa, tuotanto seuraa kysynnästä. Pieni tontti voisi olla eräänlainen bulkkituote, jolle voisi olla kysyntää.

Karhula: Olkoon linja sekä – että, pientalot sekä kerrostalot ja monipuolinen tonttitarjonta. Esim. Etulyötyn uusissa asuintaloissa sijainti on hyvä, mutta niihin ei toteutettu suuria asuntoja kun ei ollut kysyntää. Asemakaava ei voi määrittää asuntojen kokoa.

Kai Tolonen: Suuria asuntoja voisi edellyttää kaavassa, esim. kaksi yli 100 m² asuntoa / 1000 m². Turussa on tarjontaa suurista asunnoista.

Karhula: Oulussa on maapolitiikan ansiosta alhaisemmat uudisasuntojen myyntihinnat. Turussa on vanhempi rakennuskanta.

4. Kaupunkirakenne ja eheyttäminen

Eheytyvä rakenne on tehokas, ekologisempi, arvostetumpi, luo alueille statusta ja identiteettiä. Mitä mieltä tiivistämisestä?

Vähämäki: Alueita voi hyvin tiivistää. Saadaan lisää elinvoimaa.

Ojalehto: Pusikoiden ja joutomaiden rakentaminen on hyvä asia, mutta pakottaminen pienille tonteille ei ole kaikille hyvä. Toiveena on, että asuminen säilyy monipuolisena.

Jämsä: Olen eheyttämisen kannalla. Tulisi tukea elinkaariasumista samalla alueella. Tavoitteena tulee olla heterogeeninen sosiaalinen ja ikärakenne, jolloin palveluita käytetään tasapainoisesti.

Hirsikangas: Tiivistäminen on hyvä asia, mutta vihreää täytyy jättää. Asumismuotoja tulisi olla sekaisin. Olevia lähiöitä tulee kehittää.

Ervasti: Täydennysrakentaminen on todella hyvä asia. Alueille voitaisiin saada terveempi ikärakenne. Tuleeko vastaan yksityisten maanomistajien oikeudet? Tulee kunnioittaa myös maatiloja, peltoalueita ja kulttuurimaisemia. Kehittäminen alueiden omilla ehdoilla on toiveena.

Murtoniemi: Eheyttämiselle kyllä. Länsi-Toppilassa äskettäin tehdyn ilmastomuutoksen vaikutusten raportin mukaan jatkossa tulee varautua mm. rajuihin sateisiin. Rantarakentamista tulee tarkastella uudella tavalla. Tulisi tehdä vastaava raportti muualtakin Oulusta.

Lappalainen: Pitää tiivistää ja rakentaa hallitusti siten, että palvelut kattavat sen, mitä rakennetaan. Palveluasuminen tulee järjestää siten, että vanhus voi asua kotona mahdollisimman pitkään pienellä tuella.

Karhula: Länsi-Toppilaan kuuluu myös hiilitasapainon määräys, joka osoittaa, että energiatase tulee olemaan kaksi kertaa parempi kuin ns. ekoylien. Yhteenvetona keskustelusta: onko Oulu eheytyvä kaupunki? Vastaus: pitää olla!

Tilaisuuden päätös

Johtaja Matti Matinheikki, tekninen keskus

Kiitos hyvistä esityksistä ja kiitos tilaisuuden järjestäjille. Paneelikeskustelu oli tilaisuuden suola.

Joukkoliikenteen ilmaisuus nostaisi veroäyriä arviolta 2-3:lla.

Kaupan rakenne liittyy saumattomasti ydinkeskustaan. Kalliotilan ratkaisulla marraskuussa on merkittävä vaikutus siihen, miten keskusta kehittyy. Rakennusten korkeuden nosto ja Plaanaojan kehittäminen olivat hyviä ajatuksia.

Hulevesien käsittelystä nähtiin mielenkiintoisia ja esteettisiä ratkaisuja. Maksimisadanta nousee, ja hulevesiratkaisut tulee ottaa jatkossa eri tavalla huomioon Oulussa siten, että saadaan toimiva ja ympäristöä parantava ratkaisu.

Ensi vuoden seminaariin on toivottu mukaan rakentajia. Sitä kautta saataisiin tärkeä näkökulma.

On päätetty antaa tunnustusta Oulun kaupunkisuunnitteluun vaikuttaneille henkilöille. Ensimmäinen kunniakirja annetaan arkkitehti Timo Takalalle.

Kunniakirjan perusteluteksti:

Kaupunkisuunnittelu muokkaa kaupungin tulevaisuutta. Kaupunkisuunnittelun tavoitteena on luoda Oulun kaupungista vetovoimainen, moniarvoinen ja vireä kulttuurikeskus sekä paikka tehdä työtä, asua, viihtyä ja menestyä. Kaupunkisuunnittelu on prosessina monitieteellinen ja -taiteellinen, vaativa ja ennen kaikkea pitkävaikutteinen.

Oulun kaupungin teknisen keskuksen ydinprosessi on kaupunkisuunnittelu. Hankkeisiin rekrytoidaan laaja joukko teknisen keskuksen omia asiantuntijoita, mutta tarvitaan myös ulkopuolista osaamista, erityisosaamista, uusia näkökulmia, luovuutta ja kapasiteettia.

Teknisessä keskuksessa vakiintunut käytäntö uusien asuntoalueiden maankäytön suunnittelussa on täydentää teknisen keskuksen omaa asiantuntijuutta yksityisillä suunnittelijoilla ja suunnittelutoimistoilla. Yhteistyön tulokset ovat osoittautuneet erinomaisiksi.

Oulun kaupungin tekninen keskus on kiitollinen yhteistyökumppaneilleen. Erityisesti tekninen keskus haluaa kiittää arkkitehti Timo Takalaa ja hänen työryhmäänsä tuloksettaasta, sujuvasta ja rakentavasta panoksesta uusien asuin ympäristöjen suunnittelussa. Arkkitehti Takala on ammattilainen, hän on eläytyvä, harkitseva ja luova yhteistyökumppani. Hän ja hänen työryhmänsä on merkittävä myös uusien parempien ratkaisujen etsijänä ja luojana.

Oulun kaupungissa Timo Takalan tärkeimmät maankäytön suunnittelukohteet ovat Pohjois-Ritaharju, Talvikangas, Jylkynkangas ja Metsokangas.

Tunnustuksena menestyksellisestä yhteistyöstä Oulun kaupungin tekninen keskus luovuttaa arkkitehti Timo Takalalle kaupunkisuunnittelun ensimmäisen kunniakirjan.

Timo Takala: Oulu on saanut paljon palkintoja. On hyvä palkita myös työntekijöitä ja yhteistyökumppaneita. Oulussa on hieno ja kokenut virkakunta. Maapolitiikka on luottamusmiesten ansiota. Oulussa tehdään hienoa ja pyyteetöntä työtä. Konsulttien käyttö suunnittelussa on kasvamaan päin ja vaatii kunnilta paljon.