

A wide-angle photograph of a frozen body of water, likely a lake or sea, under a clear blue sky. In the middle ground, five people are riding bicycles across the ice. They are spaced out horizontally. The ice has a textured, slightly uneven appearance with some darker patches. In the far distance, small islands or headlands are visible on the horizon. The overall mood is serene and adventurous.

Tilaa, valoa ja pohjoista voimaa!

KATSAUS OULUN SEUDUN YHTEISTYÖN HISTORIAAN



Talvitunnelmaa, Ii



Vihiluoto, Kempele



Poikkimaantien silta, Oulu



Rantakylä, Liminka



Varjakan satama, Lumijoki



Oulujoki, Muhos. Kuva: Timo Leikas.



Marjaniemi, Hailuoto



Maatilarakentamista, Tyrnävä

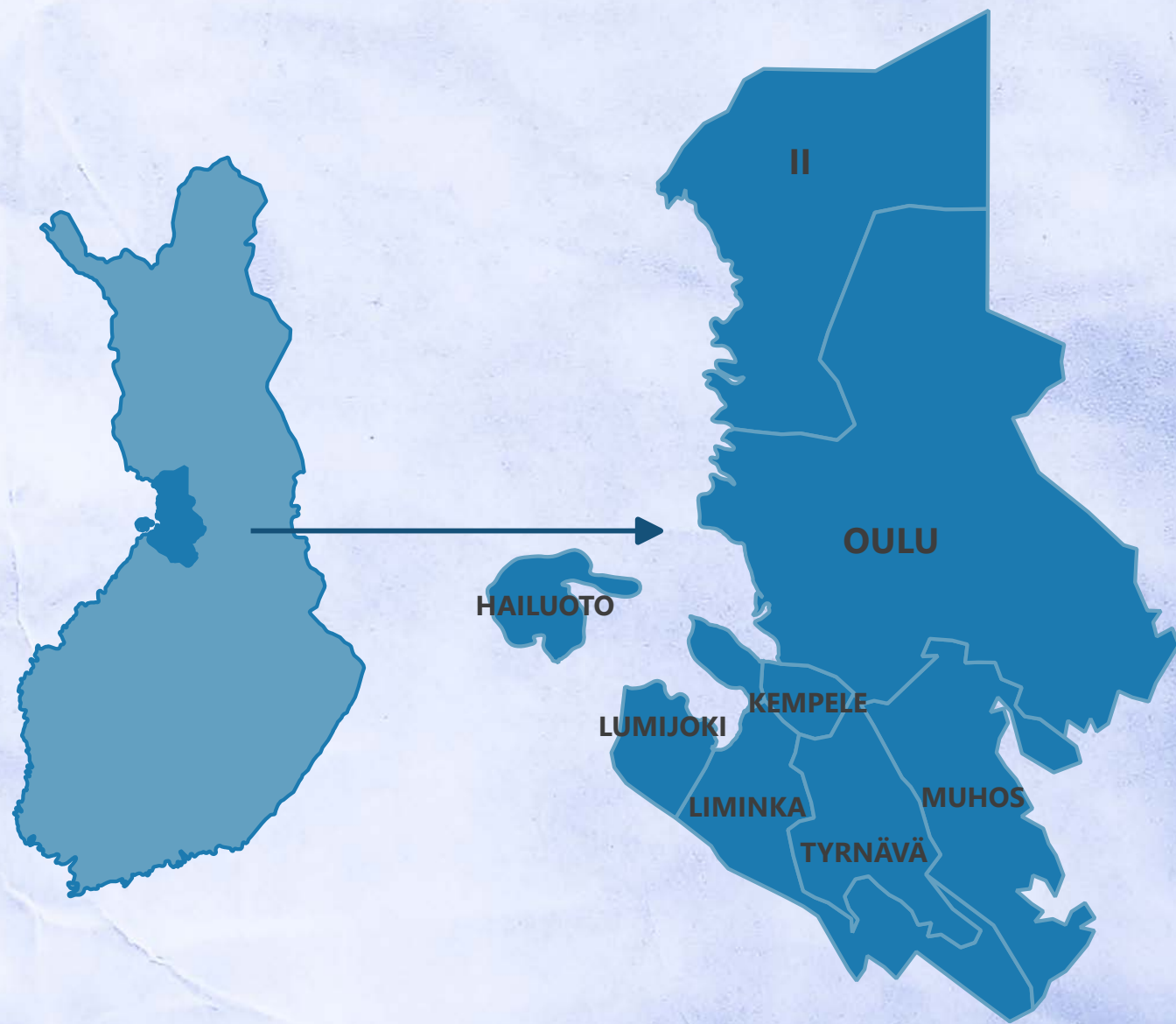
Sisällys

1. Johdanto	5
2. Oulun seutuyhteistyön vaiheita	7
2.1. Oulun seutuyhteistyön alku 1993–2002	7
2.2. Oulun seutuyhteistyökokeilu 2002–2012	9
2.3. Oulun seutuyhteistyö 2013–2024.....	23
3. Seudun kuntien yhteinen yleiskaava.....	26
4. Näkökulmia seutuyhteistyöhön	31
4.1. MAL-sopimukset seudun ja valtion yhteistyön tukena	31
4.2. Seudullinen maankäytön suunnittelu	37
4.3. Liikennejärjestelmätyö osana seudun kehittämistä	43
4.4. Seutuyhteistyön analyysi ja tulevaisuus 2020-luvun näkökulmasta	48

Oulun kaupunki ja Oulun seudun kunnat 2025

Paino: Monetra Oulu Oy, Graafiset palvelut

Kuvat: seuturakennetiimi ja Oulun kaupunki (ellei toisin mainita). Kannen kuva: Harri Tarvainen.



Oulun seutu

1. Johdanto

Oulun seudulla on tehty yhteistyötä vuosikymmeniä. Pitkä ja vaiheikas seutuyhteistyön historia nähtiin tarpeelliseksi koota kertaalleen yksiin kansiin näin 2030-luvun kynnyksellä.

Seutujen ja kuntien toimintaympäristö muuttuu jatkuvasti maankäytön suunnittelun, liikennesuunnittelun, asumisen, palveluiden järjestämisen sekä elinvoimaisuuden kehittämisen osalta. Tekemisen tavat ja työvälineet kehittyvät rakennetun ympäristön digitalisaation myötä. Kestävyyshaasteet, sopeutuminen ilmastonmuutokseen ja luontokadon pysäyttäminen ovat nousseet keskeisiksi täysin eri tavalla kuin muutama vuosikymmen aiemmin. Se, mikä Oulun seudullakin on pysynyt, on ratkaisuhenkisyys ja luottamus siihen, että yhdessä löydetään ratkaisut vaikeisiinkin kysymyksiin. Onko jotain oppeja, jota pitkästä seutuyhteistyöstä voidaan ammentaa tulevaisuuteen? Sitä osaltaan tämä katsaus haluaa nostaa esiin. Erityisesti historiikissa ja julkaisussa keskitytään yleiskaavaprosessiin.

Julkaisun on kirjoittanut ja analysoinut Oulun kaupungin harjoittelijana toiminut kansainvälisen politiikan opiskelija Antti Stoor loppuvuodesta 2024. Antti on koostanut myös katsauksen perustekstin seudun historiasta, sekä havainnolliset aikajanat ja kaaviot.

Julkaisua varten haastateltiin seutuyhteistyössä aiempina vuosikymmeninä vahvasti mukana olleita, mm. seutusuunnittelija Anne Leskistä ja talousjohtaja Esa Katajamäkeä - kiitos heille arvokkaista näkemyksistä! Julkaisun viimeistelyn ja painokuntoon saattamisen ovat tehneet Claes Krüger, Eelis Rankka ja Paula Paajanen. Taitosta vastasi AD Niina Teräslahti.

Oulun seudun kuntajohtajat ovat hyväksyneet katsauksen kokouksessaan 15.10.2025.



2. Oulun seutuyhteistyön vaihteita

Oulun seudun kuntien yhteistyö on yli 30-vuotisen historiansa aikana sisältänyt erilaisia vaihteita. Yhteistyön historian voi jakaa kolmeen ajanjaksoon; 1993–2001, 2002–2012 ja 2013–2024. Tämä ajallinen jako vastaa hyvin yhteistyössä tapahtuneita merkittäviä muutoksia ja helpottaa seutuyhteistyön historian ymmärtämistä.

Keskeinen ajanjakso oli Oulun seudun osallistuminen vuosina 2002–2012 valtakunnalliseen seutuyhteistyökokeiluun. Tämä toi seudun yhteistyöhön uudenlaista painokkuutta ja loi yhteistyölle organisaation rakenteet. On luontevaa valita kokeilu yhdeksi tarkasteltavaksi ajanjaksoksi, samoin ajanjaksot ennen sitä ja sen jälkeen.

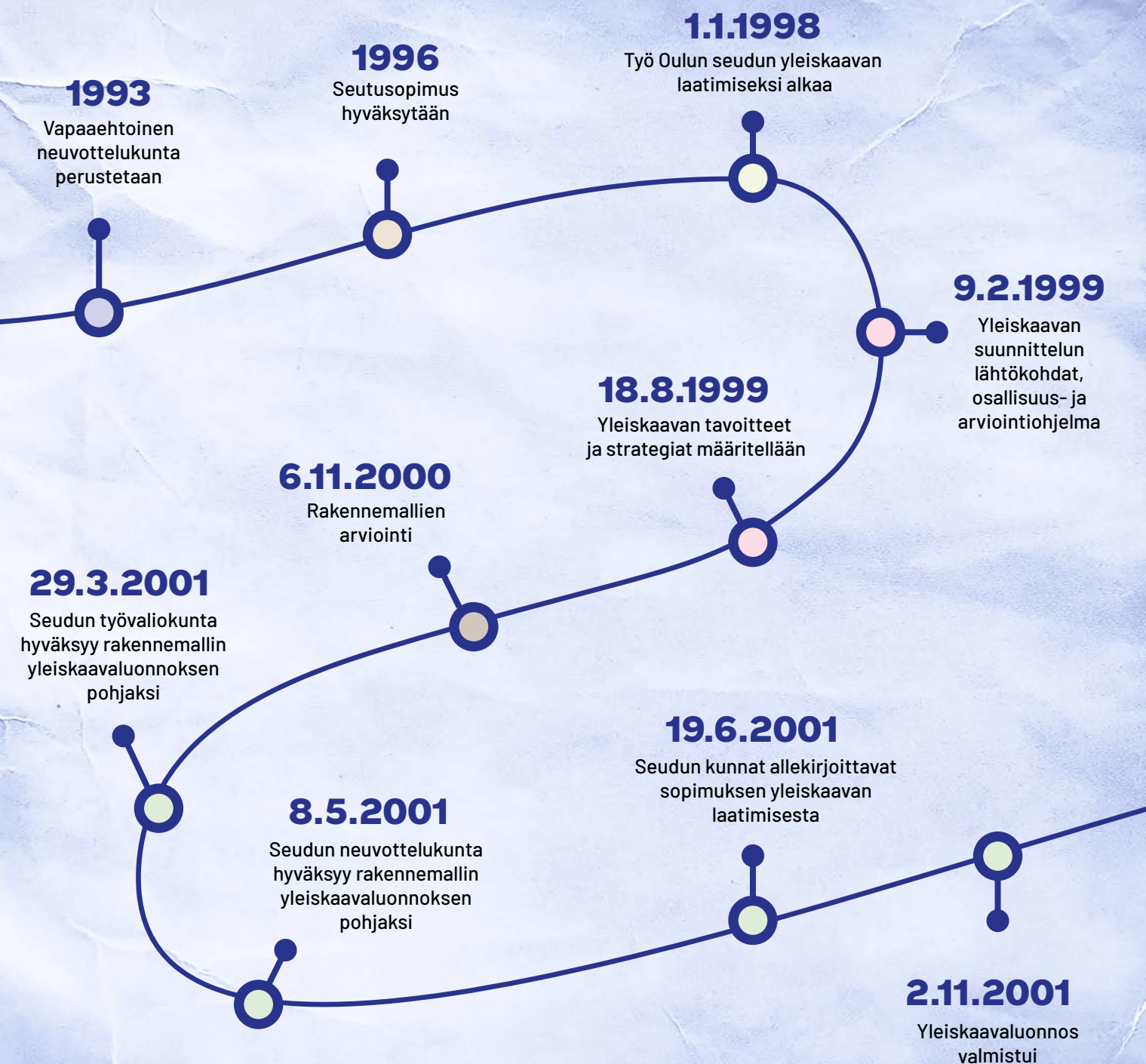
2.1. Oulun seutuyhteistyön alku 1993–2002

Seutuyhteistyön voidaan katsoa alkaneen vuonna 1993, kun päätettiin perustaa Oulun seudun vapaaehtoinen neuvottelukunta. Tämä neuvottelukunta kannusti seudun kuntia luomaan yhteisiä tavoitteita koko alueen kehittämiseksi, sekä mahdollisti

voimavarojen tuomisen yhteen tavoitteiden saavuttamiseksi. Kuntien välinen seutusopimus laadittiin vuonna 1996. Seutusopimuksessa esitettiin Oulun seudun osaamiskeskusohjelma, elinkeinoyh-teistyöohjelma sekä kehittämisohjelma.

Seutusopimuksen luoma syvempi yhteistyö johti päätökseen seudun yhteisestä yleiskaavasta 1.11.1998. Valmistelu edellytti useita neuvotteluita. Kunnat hyväksyivät yleiskaavan suunnittelun lähtökohdat, osallisuusohjelman ja arviointiohjelman vuoden 1999 alussa, jonka jälkeen työ yleiskaavan tavoitteiden ja strategian määrittelemiseksi alkoi. Kunnat hyväksyivät yleiskaavan tavoitteet ja strategian kuusi kuukautta myöhemmin.

Tavoitteita ja strategiaa seurasi yleiskaavan rakennemallivaihe, jonka aikana laadittiin kolme rakennemallia. Rakennemalli A painotti seudun keskuk-sia ja niiden kehitystä ja yhdistämistä toisiinsa, rakennemalli B painotti verkostoon perustu-vaa kehitystä, jossa jokainen seudun tärkeä alue yhdistetään yhdeksi kokonaisuutena kehitty-väksi verkoksi. Rakennemalli C painotti painopis-teisiin perustuvaa kehitystä, jossa nämä alueet



Seudun yhteistyön kehitystä vuosina 1993–2001

pyrittäisiin yhdistämään, luoden lopulta harvempia yhdistäviä väyliä kuin rakennemallit A ja B. Rakennemallien arviointi valmistui 6.11.2000.

Rakennemalleista annetun palautteen pohjalta seuturakennetiimi työsti yleiskaavaluonnoksen pohjaksi rakennemallin, jonka työvaliokunta hyväksyi 29.3.2001. Seudun neuvottelukunta teki oman myönteisen päätöksensä rakennemallin hyväksymisestä yleiskaavaluonnoksen pohjaksi 8.5.2001. 19.6.2001 Oulun seudun kunnat allekirjoittivat sopimuksen yleiskaavan laatimisesta ja viisi kuukautta myöhemmin, 2.11.2001 yleiskaavaluonnos oli valmistunut.

Oulun seudun yhteistyön alkuhistoria on siten kehitys vapaaehtoisesta neuvottelukunnasta sitovaan seutusopimukseen ja päätökseen laatia Oulun seudulle yhteinen yleiskaava. Siirtyminen vapaaehtoisesta yhteistyöstä sitovaan yhteistyöhön ei kuitenkaan ollut kitkaton muutos kuntien toiminnassa. Seudullinen yhteistyö vaati onnistuakseen sekä paljon resursseja että kykyä oppia. Yleiskaavaluonnoksen valmistelu kesti usean vuoden ja vaati kuntien työryhmiltä useita kokouksia ja neuvotteluita. Tämän lisäksi kuntien oli opittava toimimaan yhdessä. Kun yhteistyö oli vapaaehtoista, oli osallistujien omattava kyky oppia ja osattava arvioida neuvottelukunnan tehokkuutta. Seutusopimuksen omaksuminen toi mukanaan järjestelmällisyyttä yhteistyöhön ja sen harjoittamiseen, mutta yhteistyön onnistuminen vaatii muutakin kuin vain toiminnan raamit.

Oulun seutuyhteistyön onnistumiselle oli sen alkuaikoina elintärkeää yhteinen visio siitä, mitä yhteistyöllä halutaan saavuttaa. Edellytys yhteiseen visioon ja ennakkoluulojen selättämiseen oli onnistunut vastavuoroinen kommunikaatio, joka kuntien välille onnistuttiin luomaan. Työ itsessään oli rakentamassa kuntien välistä luottamusta ja luottoa seutuyhteistyöhön. Tämä luottamuksen luominen oli pitkäaikainen prosessi, jonka voidaan katsoa jatkuneen pitkälle uudelle vuosituhanelle. Osoitus siitä, että seudun kunnat onnistuivat yhteistyössään, on seudun yhteisen yleiskaavan laatiminen. Tämä työ loi seudun kunnille vahvat lähtökohdat syvempään yhteistyöhön, kun vuonna 2002 alue osallistui valtakunnalliseen seutuyhteistyökokeiluun.

2.2. Oulun seutuyhteistyökokeilu 2002–2012

Vuonna 2002 Oulun seudun kunnat osallistuivat yhdessä kahdeksan muun seudun kanssa valtakunnalliseen seutuyhteistyökokeiluun. Tämän kokeilun tarkoituksena oli selvittää kuntien vapaaehtoisen seutuyhteistyön kykyä turvata julkisten palveluiden saatavuus ja laatu, vahvistaa kunnallista itsehallintoa ja edistää päätösvalan hajauttamista. Kokeilu mahdollisti osallistuvia kuntia muodostamaan uudenlaisia julkisoikeudellisia toimielimiä, sekä siirtämään kuntien tehtäviä ja päättäväisyyttä yhteiselle toimielimelle. Oulun seudun tapauksessa tämä tarkoitti seutuorganisaation perustamista ja kuntien allekirjoittamaa seutu- ja

seutukokeilusopimusta. Nämä seutukokeilusopimukset korvasivat 1996 allekirjoitetun seutusopimuksen, sekä 19.6.2001 allekirjoitetun sopimuksen yleiskaavan laatimisesta. Samassa kokouksessa hyväksyttiin myös Oulun seudun kuntien yhteisen yleiskaavan luonnos.

Oulun seudun kunnat perustivat seutusopimukseen perustuen oman virallisen organisaation, ”Oulun seutu”-organisaation, joka oli seutuyhteistyökokeilulakiin perustuva kuntayhtymä.

Ylintä päätösvaltaa käytti seutuvaltuusto, jossa edustajina olivat seudun kuntien luottamushenkilöt. Seudun kuntajohtajat muodostivat seutuhallituksen. Seutuhallitukselle valmistelevana elimenä toimi seudun kehittämisryhmä, joka koostui seudun kuntien hallinto-, kehittämis- ja talousjohtajista. Seudun kehittämisryhmä koordinoi myös seudullisten seitsemän toimialakohtaisen tiimien kehittämistä ja seudullista hankeyhteistyötä. Seudullisessa yhteistyötä tekemässä oli lähes 100 viranhaltijaa seudun kunnista ja sidosryhmistä.



Alkuvaiheen seutuyhteistyötä ja erityisesti yhteisen yleiskaavan laatimista leimasi suuri innostus: oltiin tekemässä jotain uudenlaista ja ainutlaatuista! Pienemmille kunnille asiantuntijayhteistyö toi suuremmat hartiats edistää asioita, ja yleiskaava oli kuntien maankäytössä aktiivinen työväline, samoin kuin maankäytön toteuttamisohjelmat ja seudulliset selvitykset. Yhteinen tekeminen oli tärkeää, mutta kaikista tärkeintä oli kuitenkin kuntien sitoutuminen yhteisiin päätöksiin.

Anne Leskinen



Oulun seudun matalaa rannikkoa. Kuva: Suomen Ilmakuva Oy.

Seudun yhteistyön kehitystä vuosina 2002–2012

28.5.2002

Yleiskaavaluonnos hyväksytään yleiskaavan pohjaksi. Vanha 1996 seutusopimus ja 19.6.2001 allekirjoitettu sopimus päätetään korvata uudella seutukokeilusopimuksella

25.3.2004

Kunnat solmivat liikenteen aiesopimuksen rakennemallin yleiskaavaluonnoksen pohjaksi

18.2.2005

Yleiskaava vahvistettiin (Hailuoto, Haukipudas, Kempele, Kiiminki, Muhos, Oulu, Oulunsalo osalta) ympäristöministeriön toimesta

8.2006

Yleiskaavan tulkintaohjeet valmistuvat

12.11.2009

Kunnat allekirjoittavat Maankäyttö- ja liikenne-aiesopimuksen

16.1.2012

Paikkatietotarkastelu Oulun seudun väestöstä ja SOTE-palveluista valmistuu

6.8.2003

Päätös yleiskaavan tulkintaohjeiden laatimisesta

26.11.2002

Yleiskaavaehdotus valmis

7.10.2004

Yleiskaavan muutos- ja laajennusluonnos ja arviointi

16.8.2005

Yleiskaavan muutos- ja laajennusehdotus valmistui

16.10.2007

Seutuhallitus käsittelee seudun kuntien henkilöstöraportin 2006

4.5.2011

Yhdistymishallitus hyväksyy palvelujen järjestämishajelman

6.3.2003

Oulun seudun liikenne 2020 aiesopimus laaditaan

15.6.2004

Seutuvaltuusto hyväksyy yhteisen palvelustrategian yleiskaavaluonnoksen pohjaksi

16.6.2005

Seutukokous hyväksyi yleiskaavan muutos- ja laajennusluonnoksen ja arvioinnin yleiskaavaehdotuksen pohjaksi

4.4.2006

Seutuvaltuusto hyväksyi yleiskaavaehdotuksen

10.2008

SOTE-yhteistoiminta- alueselvityshanke

15.9.2011

Seutuhallitus päättää logistiikan toimintaohjelman laatimisesta

1.10.2002

Seutusopimus ja kokeiluseutusopimus allekirjoitetaan

26.8.2003

Yleiskaavaehdotus hyväksytään

1.1.2005

Oulun seudun ympäristötoimi aloittaa

2007

Oulun seudun yhteinen yleiskaava vahvistuu Liminka, Lumijoki ja Tyrnävä osalta

4.6.2010

Seuturakennetiimi ja liikennejärjestelmätyöryhmä laativat esityksen kaupan sijoittamisesta

31.12.2012

Oulun seutu organisaationa päättyy seutukokeilun päättyessä

28.5.2002 laadittu seutusopimus oli perusasia-kirja, jolla Hailuodon, Haukiputaan, Kempeleen, Kiimingin, Muhoksen, Limingan, Lumijoen, Oulusalon, Tyrnävän kunnan sekä Oulun kaupungin valtuustot määrittelevät yhteistyönsä tavoitteet, periaatteet, kustannusten jaon ja organisaation. Sen tavoitteena oli seudun yleisen kehityksen, kilpailukyvyyn ja menestyksen edistäminen kuntien autonomiaa ja tasa-arvoa kunnioittaen. Tämä toiminta omakuttiin 1.10.2002 kun seudun kunnat allekirjoittivat seutukokeilusopimuksen ja seutusopimuksen maankäytön yleisestä suunnittelusta. Maankäytön yleisen suunnittelun tavoitteena oli seudun yleisen kehittäminen, maankäytön ja ympäristöhuollon tehokas toteuttaminen ja julkisten palvelujen parantaminen.

Seutuyhteistyökokeilussa kunnat siirsivät päätösvaltaa seutuvaltuustolle seudun kuntien yhteisen yleiskaavan osalta. Yleiskaavaehdotus saatiin valmiiksi 26.11.2002. Ehdotuksen nähtävillä olon aikana jätettiin 197 muistutusta ja 36 lausuntoa. Noin puoli vuotta myöhemmin kesäkuussa 2003 seudun kunnat laativat liikenteen aiesopimuksen osana yleiskaavaprosessia. Oulun seudun liikenne 2020 oli strateginen ja kärkitehtävät määrittävä aiesopimus, jonka tarkoituksena oli kehittää seudun liikennettä toivotulla tavalla ja lisätä yhteistyötä kaavoituksen ja suunnittelun tasolla. Tämän strategian pohjalta solmittiin seudun kuntien liikenteen aiesopimus 25.3.2004.

6.8.2003 pian valmiille yleiskaavalle päätettiin laatia yhteiset tulkintaohjeet toteutuksen onnistumisen takaamiseksi. 26.8.2003 seutuvaltuusto hyväksyi seudun yhteisen yleiskaavan. Hyväksymispäätöksestä jätettiin neljä valitusta.

15.6.2004 seutuvaltuusto hyväksyi alueelle yhteisen palvelustrategian. Palvelustrategian tarkoituksena oli taata, että alueen kunnat eivät kilpailisi keskenään palveluntarjonnassa, keskittäen ennemmin voimansa. Oulun seudun etuna oli sen jo pitkä yhteistyöhistoria sekä hyvät yhteistyöperiaatteet, mitkä tekivät yhteisen palveluntarjonnan mahdolliseksi. Strategian linjauksena oli palvelujen järjestäminen koordinoitusti kuntarajoista riippumatta, taaten parhaan palveluntarjonnan kuntalaisille.



Seuturakennetiimi Oulun kaupungintalolla 17.12.2004. Henkilöt vasemmalta: Markku Uusimäki, Haukipudas; Simo Pöllänen, Tyrnävä; Vesa Verronen, Liidea Oy; Pentti Kela, Liminka; Jukka Weisell, Kiiminki; Olli Eskelinen, Pohjois-Pohjanmaan liitto; Tapio Tuuttila, Air-IX Oy; Esa Katajamäki, Oulun kaupunki; Britta Passoja, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus; Pekka Salmela, Kempele; Paula Korkala, Oulun kaupunki; Anne Leskinen, Oulun seutu; Jouko Leskinen, Oulunsalo; Eino Jakkula, Muhos.

7.10.2004 yhteisen yleiskaavan muutos- ja laajennusluonnoksen arviointi valmistui ja 18.2.2005 ympäristöministeriö vahvisti Oulun seudun yhteisen yleiskaavan. Ympäristöministeriön vahvistus koski Hailuotoa, Haukipudasta, Kempelettä, Kiiminkiä, Muhosta, Oulua ja Oulunsaloo. Neljä kuukautta ympäristöministeriön vahvistamisen jälkeen seutukokous hyväksyi aiemmin valmistuneen yleiskaavan muutos- ja laajennusluonnoksen ja arvioinnin yleiskaavaehdotuksen pohjaksi 16.6.2005. Tämä muutos- ja laajennusehdotus

valmistui 16.8.2005, ja seutuvaltuusto hyväksyi sen 4.4.2006.

Vuonna 2007 Oulun seutuun oli liittynyt uusia kuntia ja seudun yhteinen yleiskaava saatiinkin vahvistettua Limingan, Lumijoen ja Tyrnävän osalta vuoden kuluessa. 2007 helmikuussa säädettiin myös valtakunnallisesti SOTE-uudistuksesta, jonka seurauksena Oulun seudulla käynnistettiin lokakuussa 2008 SOTE yhteistoiminta-alue selvitys.



Seuturakennetiimi Oulu 18.12.2009. Henkilöt vasemmalta: Markku Uusimäki, Haukipudas; Mikko Kari, Muhos; Pekka Salmela, Kempele; Vesa Verronen, Liidea Oy; Ritva Kuusisto, Kiiminki; Esa Katajamäki, Oulun kaupunki; Pentti Kela, Liminka; Olli Eskelinen, Pohjois-Pohjanmaan liitto; Jaakko Ylinampa, Oulun kaupunki; Mari Kuukasjärvi, Tyrnävä ja Lumijoki; Eino Jakkula, Lumijoki; Paula Korkala, Oulun kaupunki; Jouko Leskinen, Oulunsalo; Liisa Koski-Ahonen, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus; Anne Leskinen, Oulun seutu.

4.6.2010 Oulun seuturakennetiimi ja liikennejärjestelmätyöryhmä laativat esityksen kaupan toimintojen sijoittamisesta seudulla. Tarkoituksena oli turvata kestävä yhdyskuntakehitys ja palveluiden saavutettavuus sekä olla varautunut muuttuviin tekijöihin seudun kehityksessä.

Suunnitelmassa seudun ostovoiman arvioitiin keskittyvän tulevaisuudessa vahvemmin keskuksiin sekä seudun väestön ikääntyvän. Näihin ennusteisiin vedoten suunnitelmassa edettiin keskuk-sia vetovoimatekijöinä hyödyntäen ja ajatellen näiden olevan tulevaisuudessa sekä ostovoiman että ikäihmisten keskittymiä.



Seuturakennetiimi Oulu 13.12.2012. Henkilöt vasemmalta: Eino Jakkula, Lumijoki; Jouko Leskinen, Oulunsalo; Mari Kuukasjärvi, Kempele; Paula Paajanen, Oulun kaupunki; Jaana Kiiski, Oulun seudun ympäristötoimi; Liisa Koski-Ahonen, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus; Pasi Heikkilä, Oulun kaupunki; Olli Eskelinen, Pohjois-Pohjanmaan liitto; Kirsti Reskalenko, Oulun kaupunki; Ritva Kuusisto, Oulun kaupunki.

Uuden vuosikymmenen haasteisiin kuului kuntayhdistymisiä, jotka toivat mukanaan palvelutarjonnan haasteita. Vastatakseen tähän uuteen haasteeseen seudun kunnat hyväksyivät seudun palvelujärjestämishjelman. Ohjelman tarkoituksena oli turvata Oulun vahva alueellinen asema, luomalla yhtenäinen johtamisjärjestelmä palvelujen järjestämiselle. Toimintaa ja palveluita tultaisiin kehittämään yli hallintokuntarajojen, tehokkaampien palveluiden tarjoamiseksi.

Samana vuonna, 15.9.2011 seutuhallitus päätti logistiikan toimintaohjelman laatimisesta. Logistiikan työryhmä sai selvitystyönsä valmiiksi keväällä 2012. Logistiikan toimintaohjelmassa Oulun seudusta haluttiin tehdä Pohjoisen-Euroopan logistinen keskipiste. Tämä pyrittiin toteuttamaan paremmalla maantieteellisten sijaintien hyödyntämisellä, logistiikan kehittämisellä ja innovatiivisen toimintaympäristön luomisella. Suurimpana haasteena nähtiin tulevaisuuden luomat paineet alueen logistiikalle. Infrastruktuurin vaatimukset tulevat tulevaisuudessa kasvamaan, mutta tämä ei näkynyt ennustetussa rahoituksessa. Ohjelma korostaakin paitsi logistisen osamisen kasvattamisen tärkeyttä, myös tulevaisuuden suurten hankkeiden logistisia ominaisuuksia. Ohjelman sisältö tultaisiin sisällyttämään osaksi muuta seudullista yhteistyötä, etenkin MAL-aiesopimusta.

Vuonna 2012 tuotettiin myös seudullinen paikkatietotarkastelu Oulun seudun väestöstä. Tarkastelu arvioi alueen väestön kehityksen tilaa ja sen

vaikutuksia paikalliseen päätöksentekoon ja suunnitteluun. Tarkastelussa tunnistettiin haasteena mm. huoltosuhteen odotettu heikentyminen seudulla vuoteen 2030. Tavoitteeksi asetettiin, että seudun jokaisella kunnalla on tarjota lakisääteiset terveyspalvelut, sekä että valtaosa väestöstä asuisi alle kilometrin etäisyydellä linja-autopysäköistä.

Kokeilun aikana Oulun alueen kunnat syvensivät yhteistyötään ja laativat useita projekteja. Vuosina 2005–2006 toteutettiin muun muassa 50 eri hanketta ja selvitystä yhteistyössä seudun kuntien ja sidosryhmien kanssa. Myös EU-hankkeita toteutettiin seutuyhteistyön muodossa.

Kokeilu oli myös oppimisen aikaa ja varsinkin kokeilun alkuaikat toivat mukanaan erilaisia haasteita. Yleiskaavan jo astuttua voimaan, kaupalliset toimijat alkoivat etsiä keskustojen ulkopuolisia kaupan sijoituspaikkoja alueella. Kunnille kaupan kiinnostus merkitsi mahdollisuutta parantaa oman kunnan houkuttelevuutta, ja joissakin kunnissa päädyttiin miettimään yleiskaavasta poikkeavia kaupan paikkoja yhdessä kaupan toimijoiden kanssa. Kiusaus olla seudulla ensimmäinen, jonne uusi merkittävä kaupan toimija rantautuu, aiheutti hyvälle yhteistyölle haasteita kaupan kysymyksiä käsittelevissä työryhmissä. Suunnittelu ilman sitoutumista on hukkaan heitettyä, minkä tähden luottamus ja sitoutuminen olivat alueen yhteistyölle niin tärkeitä.

Luottamuksen ja sitoutumisen kautta alueen kehityksestä tuli mahdollista, kun kunnat eivät tehneet vain helppoja ratkaisuja vaan kykenivät yhteistyöhön ja kokonaiskuvan hahmottamiseen. Kaupan sijoittamista koskevat ongelmatkin saatiin ratkaistua yhteisellä suunnitelmalla kauppojen sijainneista. Seutuyhteistyökokeilu tuli päätökseen vuonna 2012 kestätyään kymmenen vuotta.



Oulun seudun kaupallinen palveluverkko.
Valmistui kesäkuussa 2010, laatijana FCG,
Ramboll ja Liidea.

Oulun seutu -organisaation toiminta 2003–2012

Oulun seutu rekisteröityi juridiseksi toimielimeksi vuoden 2003 alusta lähtien ja hallinnolliset sekä taloudelliset asiat erotettiin Oulun kaupungin organisaatiosta. Näin ollen vuosi 2003 oli ensimmäinen Oulun seudun toimintavuosi omana juridisena yksikkönä.

Oulun seutu organisoitui vuoden 2003 aikana seutusopimuksen mukaisesti. Oulun seutuvaltuusto piti ensimmäisen kokouksensa 29 päivänä tammikuuta. Seutuhallitus asetti toimialakohtaiset tiimit ja valitsi henkilöt tiimeihin tammikuussa lukuun ottamatta teknistä tiimiä, joka asetettiin myöhemmin keväällä. Lisäksi seudulle asetettiin joukkoliikennetyöryhmä seudun joukkoliikenteen kehittämistä varten.

Seudun palveluiden kehittämisessä keskeisenä toimenpiteenä on ollut seudun palvelustrategian laatiminen, johon on osallistunut koko seudun organisaatio eli tiimit, seudun kehittämisryhmä, seutuhallitus ja seutuvaltuusto. Lisäksi strategiaan liittyen kuntien valtuustot ja ammattijärjestöjen pääluottamushenkilöt ovat päässeet vaikuttamaan seudun palvelustrategiaan.

Oulun seutu vuonna 2003 valtion ympäristöterveydenhuollon kokeiluun, jolla pyrittiin hakemaan uusia malleja kuntien väliseen yhteistyöhön ympäristötoimen osalta. Tällä luotiin pohjaa vuonna 2006 alkaneelle Oulun seudun ympäristötoimelle.

Oulun seutu rekisteröityi juridiseksi toimielimeksi vuoden 2003 alusta lähtien ja hallinnolliset sekä taloudelliset asiat erotettiin Oulun kaupungin organisaatiosta. Vuosi 2004 oli näin ollen toinen Oulun seudun toimintavuosi juridisena yksikkönä.

Seudun palveluiden kehittämisen keskeisenä toimenpiteenä ollut seudun palvelustrategian laatiminen ja sen hyväksyminen seutuvaltuustossa kesäkuussa 2004. Syksyllä strategiaprosessia jatkui toimeenpanosuunnitelman laatimisella.

Loppuvuonna 2004 seudulla saatiin merkittävä tulos aikaan, kun Oulun seudun kunnat lukuun ottamatta Haukipudasta ja Ylikiiplingin kunta allekirjoittivat yhteistyösopimuksen Oulun seudun ympäristölautakunnan ja viraston perustamisesta. Näin saatiin kaksi ja puoli vuotta seudulla valmisteltu työ päätökseen. Merkittävä seudun kehittämispanos käytettiin vuonna 2004 myös Oulun seudun yleiskaavan muutokseen ja laajennukseen, joka on edennyt laaditussa aikataulussa.

2005

Palvelustrategian kärkihankkeena toteutettiin mm. Pohjois-Suomen sähköisen hankintatoimen innovatiivinen kehittäminen ja organisointi -kärkihanketta, mikä loi pohjan seudun kuntien yhteiselle hankintatoimen organisoinnille ja palvelumallille.

Lisäksi käynnistettiin Oulun seudun sosiaali- ja terveystoimen toimintamallin kehittämishanke, joka liittyi läheisesti myös valmistautumiseen sosiaali- ja kuntarakennelain uudistukseen Oulun seudulla.

2006

Seutustrategian laadintaprosessi ja paras -hanke olivat erittäin merkittävässä osassa seudun toimintaa vuonna 2006. Keväällä 2006 annettiin valtiolle lausunnot paras -hankkeeseen liittyen. Syksyllä 2006 käynnistettiin Paras -puitelain toimeenpano Oulun seudulla. Seudun hankkeiden ja seutustrategian eteenpäin vieminen yhdistettiin Paras -hankkeen prosessiin ja sen aikatauluun. Merkittävä saavutus seudulle oli myös seudun yleiskaavan muutoksen ja laajennuksen hyväksyminen keväällä 2006.

2008

Keskeisimpinä seudullisina kehittämiskokonaisuuksina on ollut Paras -hankkeen toteutus ja siihen liittyvä sosiaali- ja terveystoimen yhteistoiminta-alue selvitys. Palveluiden kehittämisen osalta keskeisemmät hankkeet ovat olleet EPI-hankkeen (hankintatoimen kehittämishanke) toteutus ja Tukeva -hankkeen suunnittelu. TUKEVA -hanke on lasten, nuorten ja lapsiperheiden hyvinvoinnin edistämisen pohjoissuomalainen hankekokonaisuus. Hankkeessa ovat mukana Oulun seutu, Kainuun maakunta -kuntayhtymä, Oulunkaaren kuntayhtymä, Kolpeneen palvelukeskuksen kuntayhtymä ja valtaosa Lapin kunnista. Oulun seutu on myös hankkeen hallinnoija, ja hanke kuuluu sosiaali- ja terveystoimen ministeriön Kaste-ohjelmaan.

Seutuhallituksen käynnistämät 20 seudullista hanketta saivat myös rahoittajilta päätökset eli noin 20 miljoonan hankekanta käynnistyy ja toteutuu seuraavan 3 vuoden aikana.

Keskeisimmät kehittämistoimenpiteet ovat liittyneet Paras -hankkeen toimeenpanoon, jossa kuntien yhteisten toimeenpanosuunnitelmien ja kaupunkiseutusuunnitelmien hyväksyminen on ollut keskeisimpiä toimenpiteitä vuonna 2007. Tärkeää on ollut myös yhteinen EU -hankkeiden seudullinen toimintamalli ja seudullisten EU -hankkeiden haku ja toteuttaminen. Myös palvelustrategiaa on ja kärkihankkeita on viety eteenpäin, joista esimerkkeinä voidaan mainita Oulun seudun hallinnoimat hankkeet:

- » Oulun seudun sosiaali- ja terveydenhuollon kehittämishanke, TITUS-hanke. TITUS-hankkeen tarkoituksena on kehittää Oulun seudun palvelustrategia 2013:n mukaisesti seudun kunnille (Hailuoto, Haukipudas, Kempele, Kiiminki, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu, Oulunsalo ja Tyrnävä) uusi seudullinen sosiaali- ja terveyspalveluiden toimintamalli vuosien 2006–2010 aikana. Hankkeen tavoitteena on edistää seudun asukkaiden hyvinvointia ja terveyttä sekä turvata laadukkaiden ja kustannustehokkaiden sosiaali- ja terveyspalveluiden saatavuus kuntarajoista riippumatta. Hankkeen nimi ”TITUS” tulee valitusta viitekehyksestä: tilaaja-tuottajamalli seudullisena toimintatapana. TITUS-hanke on yhdistetty Oulun seudulla valtakunnalliseen kasteohjelmaan
- » EPI -hanke, Pohjois-Suomen hankintatoimen kehittämishanke, jota on toteutettu menestyksekkäästi koskien koko Pohjois-Pohjanmaata.

Seuturakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisen osalta maankäytön ja liikenteenaiesopimuksen hyväksyminen, maankäytön toteuttamishankkeen laatiminen ja hyväksymisen sekä Hailuodon liikenneyhteyden kehittäminen ja Punaisenladonkaan alueen suunnittelu ovat olleet keskeisimmät kehittämiskohteet. Palvelukokonaisuuksista suurimpina asioina ovat olleet mm. Tuusula-hankkeen 1 vaiheen toteutus ja jatkohankkeen suunnittelu sekä Oulun seudun oppilashuollon hankkeen toteutus. Lisäksi noin 20 seudullisella EU - hankkeella ja ministeriöiden rahoituksella on kehitetty seudun toimintaympäristöä laaja-alaisesti.

Oulun lentoaseman rahoitus ja kustannusarvio on tarkentunut 21 miljoonaan euroon. Rahoitus koostuisi Finavian 9,0 miljoonan €, VM/TEM 6,0 miljoonan €, Oulun seudun kuntien 2,0 miljoonan € ja Euroopan aluekehitysrahaston 4 miljoonan € rahoitusosuuksista. Oulun seudun lähtökohtana on hankesuunnitelman ja toiminnallisen pääsuunnitelman vertaaminen eli varmistuminen mitoituksen oikeellisuudesta. Oulun seudun kunnat rahoittivat Oulun seudun osuuden 2 miljoonaa euroa asukasluvun suhteessa.

Tärkeää oli, että hankkeen toteutuskelpoisuus 21 miljoonalla € varmistetaan jo suunnitteluvaiheessa. Lisäksi rakennusaikataulu tulee varmistaa tähän työllisyystilanteeseen niin että rakentaminen aloitettiin jo syksyllä 2009. Oulun seudun kunnat osallistuvat aktiivisesti hankkeen hallintaan ja valvontaan. Lopullinen hallintorakenne ja rahoituksen kohdentaminen sovittiin Finavian, valtiovarainministeriön ja Oulun seudun kuntien kanssa keväällä 2009 aikana.

Vuoden 2010 kevään aikana seutuvaltuuston nimeämä työryhmä valmisti uuden toimintamalliluonnoksen. Seutuvaltuusto päätti, että seudun uutta toimintamallia lähdetään valmistelemaan niin, että lopulliset päätökset uudesta toimintamallista tehdään vuoden 2012 aikana. Uusi toimintamalli otettaisiin käyttöön vuoden 2013 alusta lähtien, jolloin myös seutuyhteistyökokeilulaki loppui.

Seuturakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisen osalta Oulun seutu hyväksyttiin Paras -selonteon hyväksymisen myötä valtakunnalliseen MAL - aiesopimusmenettelyyn eli maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimukseen valtion kanssa. Palvelukokonaisuuksista suurimpina asioina ovat olleet mm. TUKEVA-hankkeen 1 vaiheen toteutus ja jatkohankkeen suunnittelu sekä Oulun seudun oppilashuollon hankkeen toteutus. Lisäksi noin 20 seudullisella EU -hankkeella ja ministeriöiden rahoituksella kehitettiin seudun toimintaympäristöä laaja-alaisesti.

2011

Palvelukokonaisuuksista suurimpina kehittämiskohteina ovat olleet mm. TUKEVA - jatkohankkeen toteutus sekä Oulun seudun oppilashuollon hankkeen toteutus. Lisäksi noin 20 seudullisella EU -hankkeella ja ministeriöiden hankerahoituksella on kehitetty seudun toimintaympäristöä laaja-alaisesti ja suunnitelmallisesti. Lisäksi on toteutettu MAL-sopimusta.

2012

Vuonna 2012 jatkettiin Oulun seudun aktiivista kehittämistä seudun suunnitelmien mukaisesti. Seudulla tehtiin vuonna 2012 organisaation eli Oulun seudun loppuselvitys ja purettiin organisaation sitoumukset sekä päätettiin aloittaa uuden seudullisen toimintamallin mukainen yhteistyö vuoden 2013 alusta lähtien.

2.3. Oulun seutuyhteistyö 2013–2024

Seutuyhteistyökokeilu päättyi 31.12.2012 ja samalla Oulun seutu organisaationa lakkasi olemasta. Seudun kunnat halusivat kuitenkin jatkaa hyväksi koettua yhteistyötä. Yhteistyössä tukeuduttiin hyväksi koettuihin toimintamalleihin ja seutuyhteistyön aikana muodostettuihin työryhmiin. Uudessa yhteistyömallissa seutuvaltuustosta luovuttiin ja

niiden tilalle muodostettiin luottamushenkilöistä muodostuva yhteiskokous ja seutuhallitus korvautui kuntajohtajakokouksella. Uusi kevyempi yhteistyömalli oli hyvin sopiva tilanteessa, jossa Oulun kaupunki oli juuri toteuttanut laajan kuntaliitoksen Yli-lin, Oulunsalon, Kiimingin ja Haukiputaan kanssa.

Seudun yhteistyön kehitystä vuosina 2013–2024

5.4.2013

Oulun seudun ja ympäristöministeriön MAL-aiesopimus

23.11.2021

Oulun seudun kehityskuvan loppuraportti valmistui

20.9.2023

Ensimmäinen seutufoorumi järjestetään

11.2015

Oulun kaupunkiseudun rakennemalli valmistui

2.4.2022

Seudun lähijunan selvitys käsitellään

5.12.2023

Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 valmistuu kuntien käsittelyyn

Seudun ja valtion välistä yhteistyötä edistämään oli otettu käyttöön maankäytön ja liikenteen aiesopimukset. 5.4.2013 Oulun seudun kunnat ja ympäristöministeriö allekirjoittivat MAL-aiesopimuksen. Tämän sopimuksen tarkoitukset olivat valtakunnallisten alueidenkäytöntavoitteiden ja kansallisten ilmasto- ja energiatavoitteiden toteutumista edistäminen. Sopimuksen tavoitteena on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen yhteisen maankäytön suunnittelun ja yhteen sovitetun liikennejärjestelmätyön avulla. Oulun seudulla tätä ohjaavat maakuntakaava ja yleiskaava. Aiesopimuksen päämääränä on vahvistaa alueellista koheesiota siten, ettei eriarvoisuutta pääse syntymään Oulun seudulle. Sen tavoitteena on elinvoimaisuuden ja palvelujen saatavuuden turvaaminen.

Vuosikymmenen lähestyvä päättymisen toi mukanaan tarpeen laatia alueelle uudet tulevaisuusstrategiat. Esimerkiksi marraskuussa 2015 Oulun seudun rakennemalli vuodelle 2040 saatiin valmiiksi. Tämän rakennemallin teemoina ovat asuminen, palvelut ja elinkeinot, sekä matkailu ja alueen virkistys.

Liikenne- ja viestintäviraston sekä Väyläviraston selvitys alueellisen junaliikenteen kehitystarpeista ja mahdollisuuksista valtakunnallisesta näkökulmasta valmistui keväällä 2022. Seudun MAL-sopimus puolestaan sisälsi toimenpiteen, joka velvoitti selvittämään seudun joukkoliikennemuotoja ja määrittämään niiden roolit seudulla, sekä selvittämään lähijunaliikenteen käynnistämisen edellytykset. Seudun lähijuna itsessään on kehityshanke,

jossa maankäyttöä ja kaavoitusta uusitaan niin, että seisakkeiden ympäristöt kehittyisivät nopeasti. Lähijunaprojekti vaatii onnistuakseen seudun kuntia muodostamaan yhteisesti hyväksytävän kehityskuvan seudun liikenteestä, jossa lähijunaliikenteelle laaditaan suunnitelma.

Vuonna 2023 valmistui useita seudullisia suunnitelmia ja selvityksiä. Yksi näistä oli Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040. Suunnitelman luonnosta käsiteltiin seutuforumissa 20.9.2023 ja raportti laadittiin valmiiksi 5.12.2023. Suomen ja Oulun seudun geopoliittinen tilanne on muuttunut selkeästi sitten edellisen, vuoden 2015 liikennejärjestelmäsuunnitelman. Myös kestävyysnäkökulmat ovat vahvistuneet, ilmastonmuutoksen torjumiseen ja sen tuomiin sään ääri-ilmiöihin on varauduttava myös liikennejärjestelmän näkökulmasta. Tämän lisäksi Suomi on nykyään NATO-jäsen, mikä tuo kasvanutta painetta tehokkaammalle ja turvallisemmalle pohjoisen infrastruktuurille.

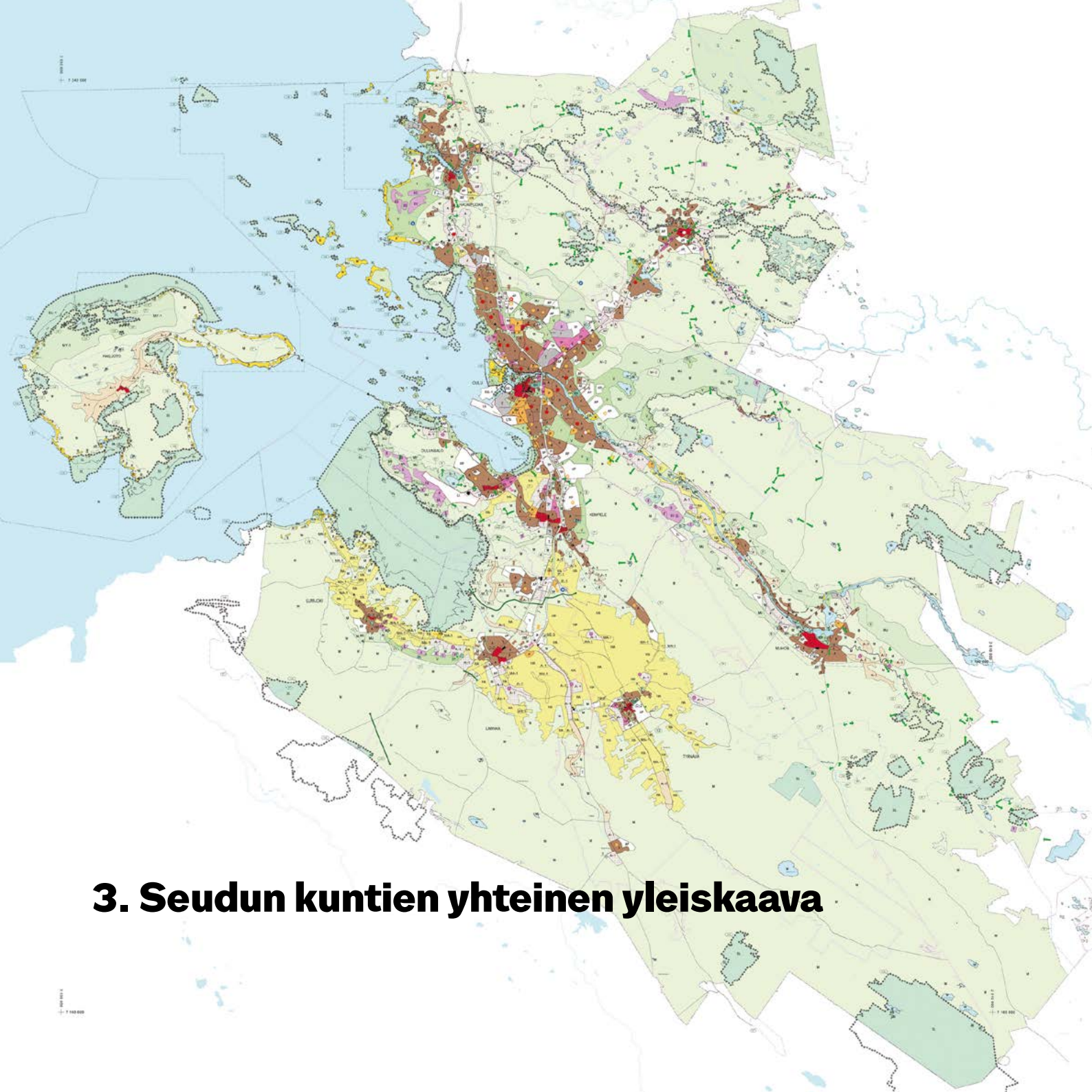
Seudun väestö myös ikääntyy, luoden tarpeen suunnitella alueen liikennettä ikääntyvä väestö mielessä pitäen. Suunnitelman mukaan alueen logistiikka- ja infrastruktuuri on uusien investointien tarpeessa, jotta se kykenee kestävänsä nykypäivän ja tulevaisuuden haasteet. Tämän lisäksi alueen julkista liikennettä on kehitettävä niin, että siitä muodostuisi uskottava vaihtoehto henkilöautoilulle. Alueella on erittäin hyvät lähtökohdat pyöräilylle, mutta pyöräilyverkostoa tulee täydentää entisestään tulevaisuudessa. Suunnitelma näkee

lähijunassa paljon potentiaalia, ja toteutustyön voisi alkaa heti, kun Ouluun on saatu kaksoisraiteet. Liikennesuunnitelman toteuttamista suositellaan myös seurattavan vuosittain ja linkitettyinä osaksi seudun MAL-neuvotteluja.

Vuonna 2024 neuvotellussa MAL-sopimuksessa on linjattu, että Oulun seudulla kehitetään lähijunaliikennettä vaiheittain. Ensimmäinen vaiheessa valtio selvittää mahdollisuudet kaukojunien pysähdyksille lissä ja Limingassa. Toisessa vaiheessa valtio ja seudun kunnat luovat tietopohjan vuosien 2024 ja 2025 aikana seudun junaliikenteen palvelutarpeista ja näiden kustannuksista (palvelut, kalusto ja infra) ja vaihtoehtoista. Valtio tekee lähtökohtaiset linjaukset hankittavista palveluista sekä niihin liittyvistä infrainvestoinneista vuosina 2024 ja 2025. Oulun seudun kunnat sopivat lähijunaliikenteen kustannusjako-osuudet ennen valtion linjauksia palveluhankinnoista. Valtio ja seudun kunnat rahoittavat yhteishankkeena seisakkeiden suunnittelun ja mahdolliset investoinnit, jotka tarkentuvat jatkoselvityksissä ja toteutuvat vain, mikäli näkymä junaliikennepalveluiden toteutukseen on olemassa myös 2030-luvun osalta tai mikäli kaukojunien pysähdykset Oulun seudulla (mm. lissä ja Limingassa) ovat toteutettavissa. Valtio ja kunnat osoittavat vuosina 2025–2028 seisakkeiden suunnitteluun ja investointeihin yhteensä 7,4 milj. euroa, mikäli em. ehdot ovat täyttyneet. Valtion osuus rahoituksesta on enintään 3,7 milj. euroa. Lisäksi Oulun seudun kunnat kehittävät maankäyttöä joukkoliikenteen varrella ja asemien ympärille.



Oulun seudun rakennemalli 2015.
Valmistui marraskuussa 2015, Laatijana Sweco.



3. Seudun kuntien yhteinen yleiskaava

Alueen merkittävin yhteistyön saavutus on Oulun seudun kuntien yhteinen yleiskaava. Työ kaavan laatimiseksi alkoi 1.11.1998 ja yhdeksän vuotta myöhemmin vuonna 2007 kaikki seudun kunnat olivat hyväksyneet yhteisen yleiskaavan. Yleiskaavan valmisteluprosessin voi jakaa kahteen osaan.

Valmisteluvaiheen voidaan katsoa kestäneen päätöksestä laatia yleiskaava 1.11.1998 yleiskaavaehdotuksen hyväksymiseen seutuvaltuuston toimesta 26.8.2003. Tämän ensimmäisen vaiheen aikana järjestettiin 256 kokousta, jotka jakautuvat seuraavalla tavalla:

Seuturakennetiimi	35 kpl
Seutuhallitus	16 kpl
Seutuvaltuusto	22 kpl
Päätöksentekotiimi	9 kpl
Viranomaisneuvottelu	3 kpl
Liikennejärjestelmätyöryhmä ja liikennetiimit	29 kpl
Kauppaa koskevat työryhmät	5 kpl
Merkintätiimi	3 kpl
Esitystapatiimi	4 kpl
Yhdyskuntarakennetiimi	4 kpl
Keskusverkkotiimi	2 kpl
VIVA, kulttuuriperinto- ja suojelualuetiimi	2 kpl
Työpalaverit	73 kpl
Vaikutusten arviointi	2 kpl
Osallistuminen ja yhteistyö	31 kpl
Neuvottelut ehdotuksesta	3 kpl
Seminaarit	9 kpl
Esittely vieraille tms.	4 kpl
Yhteensä	256 kpl

85 kpl | 33 %

29 kpl | 11 %

20 kpl | 8 %

73 kpl | 28 %

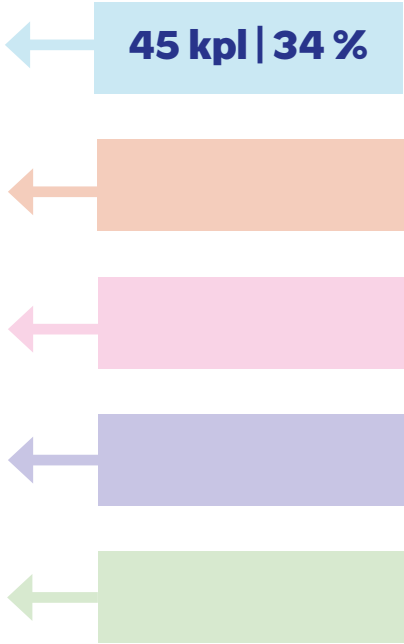
49 kpl | 20 %

Yhteisen yleiskaavan ensimmäisen vaiheen kokousten jakautuminen

Yhteisen yleiskaavan ensimmäistä vaihetta seurasi yleiskaavan muutos- ja laajennusvaihe. Tämän vaiheen voidaan katsoa alkaneen 3.12.2003, kun ensimmäiset viranomaisneuvottelut yleiskaavan muutos- ja laajennusluonnoksesta käytiin.

Tämä vaihe kesti 4.4.2006 asti, jolloin seutuvaltuusto hyväksyi yleiskaavaehdotuksen. Tämän toisen vaiheen aikana käytiin yhteensä 132 kokousta, jotka jakautuivat seuraavasti:

Seuturakennetiimi	25 kpl
Seutuhallitus	10 kpl
Seutuvaltuusto	7 kpl
Viranomaisneuvottelu	3 kpl
Liikennejärjestelmätyöryhmä ja liikennetiimit	15 kpl
Kauppaa koskevat työryhmät	12 kpl
Soveltamisohjettiimi	9 kpl
Lakeuden lukko	8 kpl
Yk-seminaari	1 kpl
Muut työpalaverit	17 kpl
Vaikutusten arviointi	5 kpl
Osallistuminen ja yhteistyö	15 kpl
Neuvottelut ehdotuksesta	2 kpl
Lausuntotiimi	3 kpl
Yhteensä	132 kpl



Yhteisen yleiskaavan toisen vaiheen kokousten jakautuminen

Tarkastelemalla yhteisen yleiskaavan laatimisen eri vaihteita on mahdollista arvioida yhteistyöprosessin vaativuutta. Yleiskaavan ensimmäinen vaihe oli selkeästi työläämpi prosessi, joka vaati 120 kokousta enemmän kuin muutos- ja laajennusvaiheessa. Tämä osoittaa, että yleiskaavan luonteen ja muodon määritteleminen on selkeästi haasteellisempi prosessi kuin jo olemassa olevan yleiskaavan muokkaaminen ja laajentaminen.

Analysoimalla kokousten teemoja ja sisältöjä, voidaan huomata, että ensimmäisessä vaiheessa työpalaverien suuri määrä on yhteistyön toimivuuteen liittyvää työtä, jolle ei valmiin toimintamallin jälkeen ollut enää tarvetta toisessa vaiheessa. Kokousmäärien kasvu erilaisiin teemoihin liittyen kuvaa muutos- ja laajennusvaiheen painopisteen siirtymistä yleisestä suunnittelusta sisältökysymyksiin.



Seuturakennetiimi Pehkolanlammella 03.08.2006.
Henkilöt vasemmalta: Anne Leskinen, Oulun seutu; Jouko Leskinen, Oulunsalo; Claes Krüger, Oulun seutu; Tapio Tuuttila, Air-IX Oy; Eino Jakkula, Lumijoki; Jukka Weisell, Kiiminki; Markku Uusimäki, Haukipudas; Pentti Kela, Liminka; Olli Eskelinen, Pohjois-Pohjanmaan liitto; Mari Kuukasjärvi, Tyrnävä ja Lumijoki; Pekka Salmela, Kempele; Paula Paajanen, Oulun kaupunki; Liisa Koski-Ahonen, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus; Esa Katajamäki, Oulun kaupunki.



Oulun liikennettä. Kuva: Harri Tarvainen.

4. Näkökulmia seutuyhteistyöhön

4.1. MAL-SOPIMUKSET SEUDUN JA VALTION YHTEISTYÖN TUKENA

Claes Krüger, kehittämisspäällikkö, Oulun kaupunki

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset ovat sopimuksia, jotka valtio solmii Suomen suurimpien kaupunkiseutujen (Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden) kaupunkiseutujen kanssa. Sopimukset tukevat Suomen suurimpien kaupunkiseutujen kasvua ja kehitystä. Niissä määritellään valtion ja kaupunkiseutujen yhteiset tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet lähivuosien asuntotuotannolle sekä kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmän kehittämiselle.

Helsingin, Oulun, Tampereen ja Turun seutujen kanssa MAL-sopimuksia on laadittu vuodesta 2011 lähtien. Sopimukset laajenivat Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseuduille keväällä 2021. Sopimuskausi on 12 vuotta, jotta sopimuksilla voidaan kehittää seutuja pitkäjänteisesti. MAL-sopimuksia päivitetään kuitenkin neljän vuoden välein, jolloin sovitaan seuraavan nelivuotiskauden toimenpiteistä. Tähän jaksoon kukin hallitus vuorollaan sitoutuu rahoittajana.

Oulun seudun kuntien (Hailuoto, Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu Tyrvävä) ja Pohjois-Pohjanmaan liiton lisäksi valtion puolesta sopijaosapuolina ovat ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä alueen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Sopimusten toimenpiteiden toteutumista seurataan vuosittain. Toimenpiteiden toteutumisen seurannasta vastaavat kunnat. MAL-sopimusten vaikuttavuutta seurataan valtakunnallisesti kahden vuoden välein. Vaikuttavuuden seurannasta vastaavat ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Suomen ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Seuranta kehitetään valtion ja kaupunkiseutujen yhteistyössä.

Vuonna 2024 sopimukset päivitettiin vuosille 2024–2035 ja toimenpiteet vuosille 2024–2027.

MAL-sopimuksen työpaja 20.05.2019. Työpaja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen tiloissa, mukana henkilöitä Oulun seudun liikenteen johtoryhmästä ja seuturakennetiimiä.

Oulun seudun kunnista sopimusneuvotteluihin ja valmisteluun ovat osallistuneet Oulun seudun kuntajohtajat (seudun kuntajohtaja kokous) ja keskeisimpien seudullisten työryhmien puheenjohtajat (seuturakennetiimi, liikenteen johtoryhmä) sekä Oulun kaupungin kaupunkiympäristöjohtaja ja kehittämisspäälikkö. Sama ryhmä seudun kunnista osallistuu myös sopimuksen seurantaryhmään. Oulun seudun kunnat hyväksyivät Oulun seudun MAL-sopimus kunnissa syksyllä 2024 ja sopimus allekirjoitettiin valtion kanssa joulukuussa 2024.



MAL-sopimuksen allekirjoitustilaisuus 13.12.2024. Henkilöt vasemmalta: Kari Wihlman, Väylävirasto; Jonas Liimatta, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus; Claes Krüger, Oulun kaupunki; Ari Alatossava, Oulun kaupunki; Marjukka Manninen, li; Hannu Rossilahti, ARA. Istumassa: Kai Mykkänen, ympäristöministeri, Anna-Kaisa Ikonen, alue- ja kuntaministeri

Oulun seudun MAL-sopimuksen keskeiset toimenpiteet

MAL-sopimuksessa suurin valtion rahoitus 24,5 miljoonaa euroa kohdistuu Oulun henkilöratapihan hankkeen toteuttamiseen. Oulun kaupungin osuudeksi toteutuksesta jää 8,9 miljoonaa euroa. Lisäksi sopimuksessa on linjattu, että lin ja Limingan asemakeskuksia kehitetään 7,4 miljoonan euron rahoituksella, josta kuntien rahoitus osuus on 50 %.

Oulun seudun kunnat ovat neuvotteluissa korostaneet valtateiden suunnittelun edistämistä, koska Oulun seudun neljällä valtatiellä millään ei ole tie-suunnitelmia valmiina eikä näin ollen ole valtateiden investointivalmiutta. Oulun seudun MAL-sopimukseen sisältyy Valtatie 4 lin ohikulkutien suunnittelun käynnistäminen, jota valtio rahoittaa 3 miljoonalla eurolla. Lisäksi sopimuskaudella käynnistetään Valtatie 20 Korvenkylä-Kiiminki-tiesuunnittelu, jota valtio rahoittaa 2,4 miljoonalla eurolla ja kaupunki 0,6 miljoonalla eurolla.

Oulun seutu saa henkilöliikennetukea 5,12 miljoonaa euroa valtiolta, joka kohdistuu seudulliseen linja-autoliikenteeseen ja sen kehittämiseen. Aikaisempina sopimuskausina Oulun seudulle on kohdistunut hyvin kävelyn ja pyöräilyn rahoitusta. Tulevalla sopimuskaudella seuduille ei ole MAL-sopimuksen kautta korvamerkitty rahoitusta, vaan kävelyn ja pyöräilyn kehittämistoimenpiteet rahoitetaan Traficomien julkisen haun kautta.

Pohdintaa Oulun seudun MAL-sopimuksen merkityksestä

Sopimuksista on tullut tehokas väline kehittää kaupunkiseutuja pitkäjänteisesti ja laaja-alaisesti yhdessä. Ne ovat vakiintuneet osaksi kuntien ja valtion välistä yhteistyötä. Menettely vahvistaa ja jäsentää Oulun seudun sisäistä yhteistyötä. Oulun seudun MAL-sopimuksen toteutuksesta on tullut seutuyhteistyön keskeinen teema Oulun seudulla, joka ohjaa myös seudullisten työryhmien toimintaa.

Maankäyttöä, asumista ja liikennettä kannattaa kehittää yhdessä. MAL-sopimuksissa määritetään tavoitteet kaupunkiseutujen asuntotuotannolle ja ohjataan uusien asuntojen rakentamista sekä myös työpaikkojen ja palveluiden sijoittumista paikkoihin, joista on hyvät kulkuyhteydet joukkoliikenteellä, pyörällä tai kävellen. Näin luodaan edellytyksiä myös yhdyskuntarakenteen tiivistymiselle ja eheytymiselle Oulun seudulla. Tiiviissä rakenteessa työpaikat ja palvelut löytyvät läheltä asukasta, jolloin liikkumistarve vähenee ja arki on sujuvaa. Toisaalta joukkoliikenteen palvelutasoa ja kävelyn sekä pyöräilyn edellytyksiä voidaan myös parantaa siellä, missä on jo asukkaita. Näin voidaan tukea kestäviä liikkumisvalintoja ja vähentää liikenteen päästöjä.



MAL-sopimusten tavoitteena on edistää kestävää yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää. MAL-sopimuksilla pyritään myös varmistamaan Oulun seudun kasvun ja saavutettavuuden edellytykset. Sopimuksilla tuetaan myös liikennejärjestelmän digitalisaatiota, liikenneturvallisuuden edistämistä ja kaupunkiseutujen elinvoimaa sekä kannustetaan kaupunkiseutuja segregaat-ion ehkäisemiseen. Näillä teemoilla on myös suuri merkitys Oulun seudun kehittymiselle.

MAL-sopimuksen rahoituksella on erittäin suuri merkitys Oulun seudun kehittymiseen ja kasvuun. Uusimman MAL-sopimuksen kautta valtion rahoittaa noin 50 miljoonalla Oulun seudun toimenpiteitä vuosina 2024-2027 ja sillä on suuri merkitys Oulun seudun kunnille ja koko seudun kehittymiselle.



Oulun seudun kuntajohtajat tutustumassa Vaasan kaupunkiin ja seutuyhteistyöhön vuoden 2023 Tammikuussa. Henkilöt vasemmalta: Susanna Slotte-Kock, Vaasa; Paula Karsi-Ruokolainen Lumijoki; Jussi Rämet, Muhos; Vesa Anttila, Tyrnävä; Tomas Häyry, Vaasa; Pekka Rajala, Liminka; Ari Heikkinen, Oulu; Marjukka Manninen, Ii; Claes Krüger, Oulu ja Maarit Alikoski, Hailuoto.



4.2. SEUDULLINEN MAANKÄYTÖN SUUNNITTELU

Paula Paajanen, yleiskaavapäällikkö, Oulun kaupunki

Oulun seudun kunnat muodostavat yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisen ja maantieteellisesti laajan kokonaisuuden. Seudulliset maankäytön kysymykset ovat vaihdelleet yhteistyön vuosikymmeninä riippuen siitä, mikä teema milloinkin on ollut erityisen ajankohtainen. 1990-luvun lopulla laadittiin yhteistä yleiskaavaa käsitellen maankäytön suunnittelun kokonaisuuksia. 2000-luvun alussa korostuivat kauppaan liittyvät kysymykset, ja laadittiin mm. seudullinen kaupallisten palveluiden selvitys. Aina ajankohtaisia ovat yleiset liikenteen ja maankäytön yhdistämiseen liittyvät teemat. Viime vuosina ajankohtaisiksi ovat nousseet tuulivoimaan ja vihreään siirtymään liittyvät kysymykset.

Hyvän yhteistyön seudullisissa maankäytön kysymyksissä on mahdollistanut aktiivisesti kokoontuva seuturakennetiimi. Poikkeuksena useisiin muihin kaupunkiseutuihin kokoonpanossa ovat edustettuina myös Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus sekä Pohjois-Pohjanmaan liitto. Tämä osaltaan on mahdollistanut sujuvaa tiedonkulkua ja ennakoivaa otetta mm. lausunnon antamisiin erilaisissa hankkeissa. Lisäksi yhteistyö liikenteen asiantuntijoihin on aktiivista, osa jäsenistä kuuluu

sekä seuturakennetiimiin että Oulun seudun liikenteen johtoryhmään. Seuturakennetiimiin kuuluvat seudun kunnista kaavoittajat tai tekniset johtajat. Tiimin on koettu tarjoavan hyvää vertaistukea haastavissa maankäytön kysymyksissä, kun kunnanpuolen resurssit ovat usein ohuet. Seudullisten hankkeiden ohjaamisen lisäksi seuturakennetiimi on voinut kuulla asiantuntijoita erilaisissa ajankohtaisissa kysymyksissä, mm. Kuntaliiton asiantuntijoita lainsäädäntöuudistuksissa.

Oulun seudun maankäytön suunnitelmista merkittävin on seudun kuntien yhteinen yleiskaava, jota laadittiin 1990-luvun lopulta alkaen. Ensimmäisessä vaiheessa yleiskaava Hailuodon, Haukiputaan, Kempeleen, Kiimingin, Muhoksen ja Oulunsalon kuntiin sekä Oulun kaupunkiin. Ympäristöministeriö vahvisti Oulun seudun yleiskaavan 2020, ja se tuli lainvoimaiseksi 25.8.2006. Yleiskaavoituksen toinen vaihe oli muutos ja laajennus, jossa kaavaa laajennettiin Limingan, Lumijoen ja Tyrnävän kuntien alueille. Kaavan muutos koski joidenkin valtateiden varteen sijoittuvien alueiden maankäyttöä. Valtioneuvosto vahvisti muutoksen ja laajennuksen ja se tuli lainvoimaiseksi 5.6.2007.



Seuturakennetiimi Kierikkikeskuksessa 10.06.2011.

Henkilöt vasemmalta: Pentti Kela, Liminka; Mari Kuukasjärvi, Kempele; Vesa Verronen, Liidea Oy; Paula Paajanen, Oulun kaupunki; Matti Mannonen, Tyrnävä; Esa Katajamäki, Oulun kaupunki; Anne Leskinen, Oulun kaupunki; Claes Krüger, Oulun kaupunki; Markku Uusimäki, Haukipudas; Jouko Leskinen, Oulunsalo; Ritva Kuusisto, Kiiminki; Paula Korkala, Oulun kaupunki; Olli Eskelinen, Pohjois-Pohjanmaan liitto; Petteri Hankivuo, Kiiminki.

Seuturakennetiimi uusitulla kaupungintalolla 12.12.2024.

Henkilöt vasemmalta: Aatu Jämsä, Liminka; Taina Törmikoski, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus; Kaija Muraja, Kempele; Mari Kuukasjärvi, Pohjois-Pohjanmaan liitto; Tapani Pukinkorva, li; Eemeli Nurmi, Kempele; Virpi Haverinen, Oulun kaupunki.



Paluu kivikaudelle 10.06.2011. Seuturakennetiimin kesäretki Kierikkikeskukseen. Kivikautisten aktiviteettien heimopäällikköinä eläkkeelle jäävät Markku Uusimäki ja Esa Katajamäki.

Seutukokeilun ja Oulun monikuntaliitoksen jälkeen käytiin keskustelua siitä, millaisella suunnitelmalla kehittämistä ja maankäyttöä olisi mielekästä edistää. Tuolloin päädyttiin ratkaisuun, että ei enää lähdetä päivittämään yleiskaavaa, vaan laaditaan vapaamuotoisempi rakennemalli, jolla pystytään paitsi ohjaamaan seudun suunnittelua uusien kestävyystavoitteiden mukaiseksi myös näyttämään mitkä asiat ovat seudun vahvuuksia. Esimerkiksi asumisen vaihtoehtoja on seudulla pystytty kaavoittamaan ja tarjoamaan kysyntää vastaavasti, tästä kertoo Oulun seudun asumisen edullinen hintataso verrattuna muihin kaupunkiseutuihin.

Tuorein seudun tulevaisuutta luotsaava asia-kirja Oulun seudun kehityskuva 2030+ laadittiin MAL-sopimuksen keskeisenä toimenpiteenä. Kehityskuva valmistui syksyllä 2021 ja sen keskeisiä teemoja olivat maankäyttö ja asuminen, logistiikka ja liikenne, palvelut ja elinkeinot sekä matkailu ja virkistys seudullisesta näkökulmasta.

Työssä muodostettiin yhteinen seudullinen visio, kehittämisen tavoitteet sekä strategiset ja konkreettiset toimenpiteet vuoteen 2040 mennessä liittyen alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Tiettyihin teemoihin keskittyvät maankäytön erillisselvitykset tai suunnitelmat ovat olleet tärkeitä

välineitä seudun kehittämisessä. Ajankohteisin työ on seudun virkistys- ja vapaa-ajan alueiden suunnitelma (VIVA). Se on strateginen työ, joka tulee toimimaan seudun yhteisenä ohjenuorana virkistys- ja vapaa-ajan alueiden kehittämisessä noin seuraavan 10 vuoden ajan. Suunnitelman laadinta on käynnistynyt elokuussa 2024 ja sen on määrä valmistua kesällä 2025.

Hankkeiden edistämisen ohella seuturakennetiimille tärkeitä ovat erilaiset kehittämisspäivät ja maastokäynnit, joita viime vuosina ovat olleet esim. tutustuminen tuulivoima-alueisiin, vierailut kunnissa tai ihan vain torikahvit. Kokoontumiset vahvistavat me -henkeä ja luottamusta siihen, että hyvällä yhteistyöllä haastavat asiat on helpompi kohdata!



Seuturakennetiimin kokous Limingassa 22.8.2024. Henkilöt vasemmalta: Virpi Haverinen, Oulun kaupunki; Tapani Pukinkorva, li; Taina Törmikoski, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus; Kaija Muraja, Kempele; Eemeli Nurmi, Kempele; Simo Pöllänen, Liminka; Aatu Jämsä, Liminka

Seuturakennetiimin kevätretki Kalajoelle 25.05.2007. Yläkuvassa henkilöt vasemmalta: Esa Katajamäki, Oulun kaupunki; Mari Kuukasjärvi, Tyrnävä ja Lumijoki; Liisa Koski-Ahonen, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus; Tapio Tuuttila, Air-IX Oy; Paula Korkala, Oulun kaupunki; Jouko Leskinen, Oulunsalo. Lisäksi alakuvassa keskellä Pentti Kela, Liminka.



Oulun seudun liikenne. Kuva: Harri Tarvainen.

4.3. LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ OSANA SEUDUN KEHITTÄMISTÄ

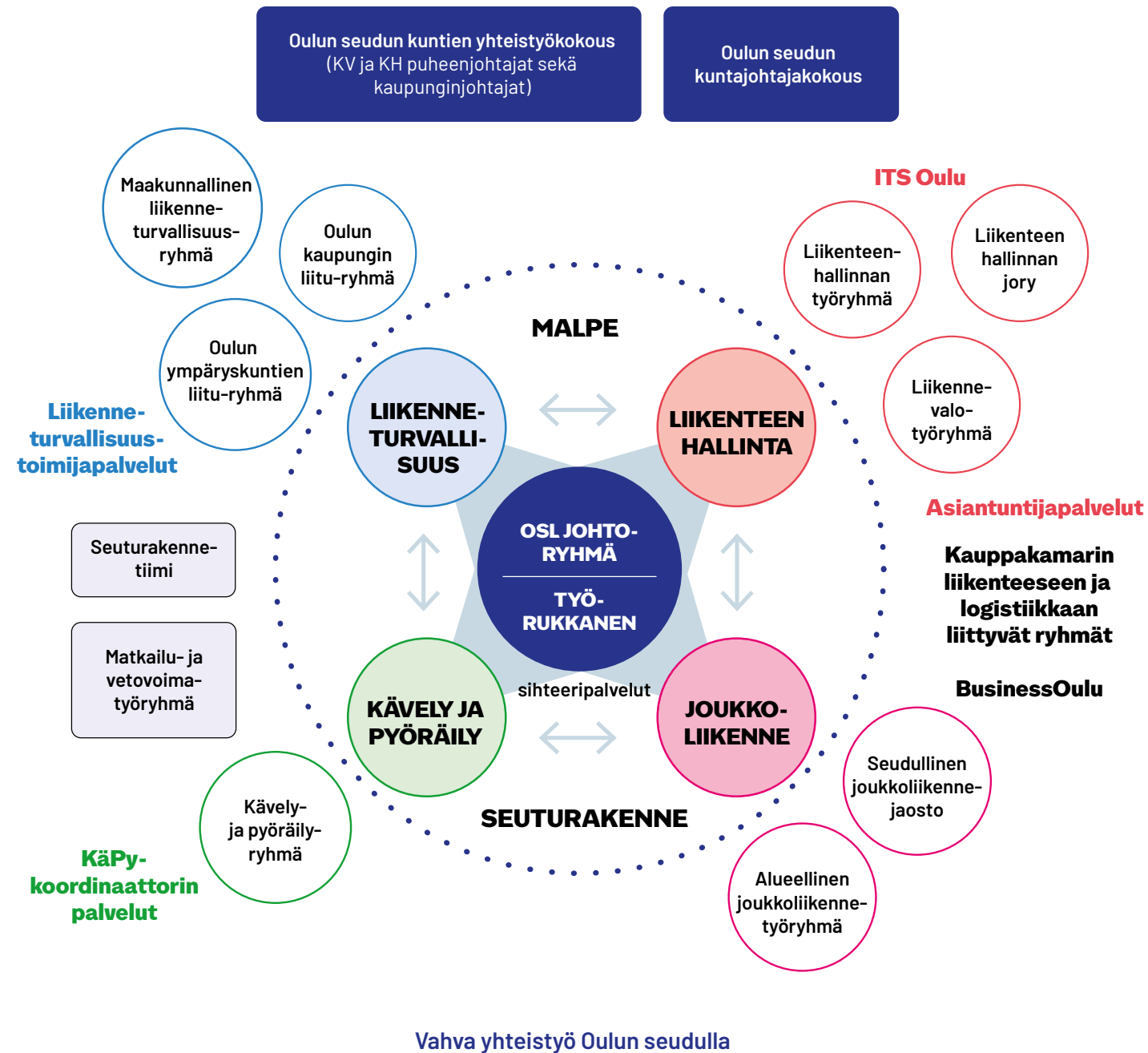
Eelis Rankka, kaupungininsinööri, Oulun kaupunki

Oulun seudun liikennejärjestelmän kehittämistyö ja suunnittelu on ollut maankäytön ohella yksi keskeinen seutuyhteistyön kohde yhteistyön alusta lähtien. Esimerkiksi Oulun seudun yleiskaavatyöhön liittyen mm. valmisteltiin tarvittavat liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja vuonna 2004 ne hyväksyttiin yleiskaavan rakennemallin pohjiksi Oulun seudun kunnissa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat kytkeytyneet viime vuosikymmeneltä alkaen läheisesti Oulun seudun MAL-sopimuksen toteuttamiseen ja suunnitteluun. Oulun seudun kunnat ja Pohjois-Pohjanmaan liitto sekä valtion toimijat ELY-keskus, Väylävirasto, Liikennevirasto ja Liikenne- ja viestintäministeriö ovat tehneet aktiivista yhteistyötä ja kokoontuneet säännöllisesti kehittämään Oulun seudun liikennejärjestelmää viimeisten vuosikymmenten aikana (valtion organisaatioiden nimet ovat uudistusten saatossa muuttuneet).

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat on päivitetty tai uusittu noin neljän vuoden välein Oulun seudulla.

Uusin Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksyttiin vuoden 2024 alussa. Edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2015 ja sitä päivitettiin vuosien 2017–2019 aikana. Lisäksi Oulun seudun kehityskuva 2040+ kehittämissuunnitelma, missä liikennejärjestelmän kehittäminen on keskeinen osa, laadittiin vuoden 2021 aikana.





Tällä hetkellä liikennejärjestelmäyhteistyö on organisoitu teemakohtaisiin työryhmiin, jotka keskittyvät seuraaviin osa-alueisiin:

- » joukkoliikenne
- » kävely ja pyöräily
- » liikenteen hallinta
- » liikenneturvallisuus
- » liikennemalli
- » logistiikka

Työryhmien toimintaa koordinoi liikenteen johtoryhmä. Ne edistävät MAL-sopimuksen ja liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita konkreettisilla toimenpiteillä, jalkauttavat hyviä käytäntöjä kuntiin ja vahvistavat osaamista sekä yhteistyötä seudulla.

Joukkoliikenteen järjestäytyminen Oulun seudulla

Oulun seutu (toistaiseksi Hailuotoa lukuun ottamatta) on järjestäytynyt palvelusopimusasetuksen mukaiseksi toimivaltaiseksi joukkoliikenneviranomaiseksi, jonka lakisääteinen tehtävä on järjestää paikallisjoukkoliikenteen palvelut jäsenkunnille. Viranomaistehtäviä hoitaa Oulun kaupungin kaupunkiympäristöpalvelut, ja toiminta perustuu kuntien väliseen yhteistoimintasopimukseen.

Joukkoliikenteen päätöksenteosta vastaa seudullinen joukkoliikennejaosto, jonka valmistelun tukena toimii aluejoukkoliikennetyöryhmä.

Oulun seudun liikennejärjestelmä 2040

Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 on strateginen pitkän aikavälin suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä Oulun seudun MAL-sopimuskuntien eli Hailuodon, lin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän kuntien alueella. Liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää toimenpiteitä, joilla seutu voi edetä kohti toimivampaa ja kestävämpää liikennejärjestelmää. Suunnitelma on laadittu vastaamaan Oulun seudun kehityskuvan 2030+ ja Pohjoisen ohjelman tavoitteisiin, ja se on osa Pohjois-Suomen edunvalvontaa. Suunnitelmaa toteutetaan seudun kuntien yleis- ja asemakaavoilla ja katusuunnitelmilla sekä valtion tie- ja ratasuunnitelmilla.

Työn ohjausryhmä totesi työn alussa, että Oulun seutu tarvitsee liikennejärjestelmän kehittämiseksi selkeän vision, jota kohti kunnat yhdessä ponnistelevat. Laadittu visio "Oulun seutu – kestävästi saavutettavissa 2040" tähtää kestävään liikennejärjestelmään, jonka saavuttamiseksi tarvitaan etenkin nykyistä houkuttelevampi joukkoliikennejärjestelmä. Työn aikana laadittiin neljä liikennejärjestelmävaihtoehtoa, joissa varioitiin joukkoliikennejärjestelmää ja sitä tukevaa maankäytön sijoittelua kulkutapajakauman ja liikenteen päästöjen näkökulmasta. Vaihtoehtojen liikennesuorite-, kulkutapa- ja päästövaikutuksia arvioitiin Oulun seudun liikennemallilla.

Seudullisen liikennejärjestelmätyn merkitys

Liikenne ei noudata kuntarajoja – juuri siksi toimiva yhteistyö eri kuntien ja valtion viranomaisten välillä on liikenteen suunnittelussa ja kehittämisessä elintärkeää. Liikennejärjestelmä muodostaa kokonaisuuden, jota voidaan kehittää tehokkaasti, vastuullisesti ja turvallisesti vain harkitulla suunnittelulla.

Oulun seudulla liikennejärjestelmältä odotetaan paljon: sen tulee tukea alueen saavutettavuutta, toimintavarmuutta ja huoltovarmuutta. Lisäksi tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta, vahvistaa joukkoliikennettä, tukea yritysten kilpailukykyä ja mahdollistaa puhtaan siirtymän investoinnit. Nämä tavoitteet ovat kunnianhimoisia – ja täysin saavutettavissa, kun toiminta on hyvin organisoitua ja perustuu laajaan, vuorovaikutteiseen yhteistyöhön.

Yhteistyössä on voimaa.

*Oulun seudulla
liikennejärjestelmältä
odotetaan paljon: sen
tulee tukea alueen
saavutettavuutta,
toimintavarmuutta ja
huoltovarmuutta.*

*Lisäksi tavoitteena
on edistää kestävästä
liikkumisesta, vahvistaa
joukkoliikennettä, tukea
yritysten kilpailukykyä
ja mahdollistaa puhtaan
siirtymän investoinnit.*



Hailuodon lautta. Kuva: Suomen Ilmakuva Oy.

4.4. SEUTUYHTEISTYÖN ANALYYSI JA TULEVAISUUS 2020-LUVUN NÄKÖKULMASTA

Antti Stoor, kansainvälisen politiikan opiskelija

Yhteistyö on voimaa. Tämä on jotain, jonka todenmukaisuuden voimme nähdä missä tahansa ryhmässä, joka yhteisvoimin päihittää kohtaamiaan haasteita. Se on jotain, minkä voi kuulla taloustieteilijän puheista hänen puhuessaan markkinoiden vapauttamisesta ja kaupankäynnin hyödyistä. Se on jotain, mikä näyttää itsestään selvältä urheilun parissa, kun yhteen hiileen puhaltava tiimi ottaa voiton hajanaisesta joukkueesta.

Yhteistyö mahdollistaa joukkoa kasaamaan omat voimavaransa ja kohdistamaan pyrkimyksiään. Yhteiskunnallisesta näkökulmasta tämän voidaan katsoa ilmentyvän yleisimmin yhteisten hankkeiden ja koordinoitun toiminnan kautta. Alueille on tyypillistä kohdata samoja haasteita, jolloin kollektiiviset ratkaisut muodostuvat luonteviksi vastauksiksi näihin kollektiivisiin ongelmiin. Alueellinen strateginen suunnittelu mahdollistaakin seudun eri toimijoita luomaan yhdessä sellaista ympäristöä, josta kaikki hyötyvät. Nämä todellisuudet on tunnistettu Oulun seudulla jo kauan sitten, alueen kuntien tehden syvällistä yhteistyötä jo yli 30 vuotta.

Oulun seutuyhteistyö on keino turvata ja kehittää alueen tulevaisuutta. Yhteinen suunnittelu mahdollistaa kuntia takaamaan sen, että alueen kuntalaiset ja alueen palvelut löytävät jatkossakin toisensa. Yhteinen suunnittelu ja yhteiset päämäärät ovat olleet takeina siitä, että seudun kunnat pystyvät turvaamaan kuntalaistensa hyvinvointia sekä löytämään ja hyödyntämään omia vahvuuksiaan niin, että se johtaa suoraan koko seudun ja sitä kautta muidenkin kuntien hyvinvointiin.

Perehtymällä Oulun seutuyhteistyöhön, on meidän mahdollista todeta alueen yhteistyön olevan nykyään vankalla pohjalla. Peruseriaatteet yhteistyöstä ja tasa-arvosta vaikuttavat vakiintuneen toivotusti seutuyhteistyön toimintaan ja toimiva kommunikaatio kuntien välillä tekee yhteistyön jatkumisesta paitsi mahdollista myös toivottua. Kunnilla on oltava luotto siihen; että yhteistyöstä on niille hyötyä, että yhteistyöprosessi kykenee ottamaan niiden tarpeet huomioon ja kaikki osapuolet sitoutuvat sovitulla tavalla.

Yhteistyö mahdollistaa alueen kuntia yhdistämään voimavaransa ja vastaamaan jaettuihin haasteisiin suuremmalla voimalla, kuin jos kunnat seisoisivat yksin ongelmiansa edessä. Yhteistyö mahdollistaa kuntia auttamaan toisiaan ja hyödyntämään koko seudun vahvuuksia yli kuntarajojen. Näin ollen seutuyhteistyön voidaan uskoa syventyvän etenkin niillä yhteiskunnan aloilla, joihin kilpailu resursseista tulee iskemään kovimmin. Myös syvällisempi yhteistyö liikenteen osalta on odotettavissa, kun työtä seudun lähijunan eteen aletaan toteuttamaan.

Tulevaisuus on siis täynnä haasteita, mutta seudun kunnat ovat ennenkin löytäneet yhteiset ratkaisut yhteisiin haasteisiin. Luottamukseen perustuva toiminta ja jaetut periaatteet ovat palvelleet aluetta ennenkin ja tulevat palvelemaan jatkossakin. Se on Oulun seudun yhteistyön ydin.

Yhteinen suunnittelu ja päämäärät ovat takeina siitä, että seudun kunnat pystyvät turvaamaan kuntalaistensa hyvinvointia sekä hyödyntämään omia vahvuuksiaan, mikä johtaa koko seudun hyvinvointiin.



Seutuyhteistyön onnistumisen tärkein edellytys oli - ja on - luottamus. Se syntyi aikanaan pikkuhiljaa yhteisissä neuvotteluissa ja keskusteluissa. Tietysti kuntien välillä oli myös kilpailua asukkaista ja yrityksistä, mutta aina yhteinen linjaus kuitenkin löydettiin. Joskus se vain vaati useamman kokoontumisen. Joustoa, yhteensovittamista, luottamusta, siinä hyvän yhteistyön avaimet.

Esa Katajamäki

Oulu ilmasta, Röni Kuva Oy

Oulun seudun matalaa rannikkoa, Suomen Ilmakuva Oy

Tuulimyllyjä, Ii

Hailuoto



KEMPELE



Lumijoki
Arjen luksusta

muhos®



Tyrnävä