

Raportti 8.9.2010

# ELINVOIMAINEN KAUPUNKIKESKUSTA

## Puhutaanpa Oulusta



 OULU

TOIMITUS:

Sisällöntuotanto:

Oulun kaupunki, tekninen keskus

Matti Karhula, vast.

Juha Isoherranen

Jere Klami

Eini Vasu

Mikko Törmänen

Jaana Keränen

Raportin toteutus:

STUDIO ILPO OKKONEN OY

Luova johtaja Ilpo Okkonen

Tekstituotanto Marja Nousiainen

Juho Alatalo

Pertti Haapala

Minna Hentilä

Petri Lampela

Tiina Mustonen

Valokuvat Ilpo Okkonen, kuvissa Maria Okkonen

Museoesineet Pohjois-Pohjanmaan museosta

Oulu 8.9.2010



# Tämä julkaisu

Tämä julkaisu on avoin, tasapuolinen ja ymmärrettäväksi tarkoitettu tietopaketti päätöksenteon pohjaksi. Se on synteesi kevään ja kesän aikana tehdystä asiantuntijaryhmien työstä, lisälaskelmista ja vastauksista kansalaiskeskusteluun. Keskustan kehittämisestä on puhuttu ja kirjoitettu paljon. Blogit, kolumnit, nettisivut ja lehtijutut ovat ansiokkaasti valottaneet kaupunkilaisten näkemyksiä.

Kaupungin päätöksentekijöillä on kuulevat korvat ja aito halu ottaa huomioon perusteltuja kannanottoja. Avoin keskustelu, tutkittu tieto ja punnitut päätökset ohjaavat meitä kaikkia hyvään lopputulokseen. Toivomme ansiokkaan ja asiallisen keskustelun näistä tärkeistä asioista jatkuvan edelleen.

Raportissa esitellään kaksi vaihtoehtoa keskustan kehittämiseksi. Vaihtoehtoja on pyritty vertailemaan mahdollisimman monipuolisesti. Arviointi ja johtopäätösten teko on muiden työ.

Raportissa on pyritty esittämään asiat mahdollisimman yksinkertaisesti ja havainnollisesti. Päätöksenteon kannalta on välttämätöntä, että ammatti- ja erikoiskieli käännetään ymmärrettäväksi myös ihmisille, joille se ei ole entuudestaan tuttua. Teknisen alan tai muidenkaan erityisalojen ammattislangi ei välttämättä avaudu helposti ulkopuolisille.

Raportti tiivistää ja yksinkertaistaa olennaisen. Tarkemmat laskelmat ja selvitykset on koottu liitteisiin asioihin vihkiytyneiden tarkastelua varten. Liitteissä tehdään selkoa niistä erillisselvityksistä, joita asiantuntijat ovat keskustan kehittämistä varten tehneet.



# Johdanto

Kaupungin keskusta on alueensa väestön keskittymä, sen tulee olla työn ja toimeliaisuuden sykkivä ydin. Sen tehtävä on luoda hyvinvointia ja viihtyvyyttä niin avojalakasilta oululaisille kuin tullista tulille ihmisille.

Kaupunkisuunnittelu on väline osoittaa mihin toiminnot, väylät, puistot, rakennukset sijoittuvat. Oulun kaupunkikeskusta on kuin sipuli, sen ydin on ruutukaava-alue, vanha Oulu. Seuraava kerros sisältää torinrannan, aseman seudun ja Raksilan kaupalliset alueet. Uloin kaupunkikeskustan vyöhyke ulottuu Limingantulliin Sisustajan torin kautta Raksilaan Myllytulliin ja Hupisaarille.

Me oululaiset suunnittelemme ja rakennamme itse tulevaisuutemme. Maankäytön ratkaisuilla määritellään ja rakennetaan ympäristö, jossa kaupunkilaiset elävät tänään ja tulevaisuudessa. Tehkäämme tämä työ niin hyvin että me ja tulevat sukupolvet voimme olla ylpeitä kaupungistamme.

Tässä työssä olemme paneutuneet keskustan tarjoamiin mahdollisuuksiin perinteistä ajattelua laajemmin niin alueellisesti kuin henkisesti arvioiden ja arvottaen kaupunkikeskustaamme.

Tämän raportin valmistelua on ohjannut kaupunginhallituksen nimeämä kehittämisen työryhmä. Asianosaisten ja ammattilaisten lisäksi olemme erityisesti halunneet kuunnella kaupunkilaisia, on keskusteltu, innovoitu, vertailu ja väitelty. Periaatteena on ollut asiat asioina – avoimesti.

Työmme nimi on Elinvoimainen kaupunkikeskusta. Sanavalinta sopii hyvin historialliseen ajankohtaan, jolloin kaupunki rakentuu uudeksi Ouluksi yhdessä neljän naapurinsa kanssa. Pohjoisen Suomen elinvoimainen dynamo vahvistuu ja sen myönteinen kehitys tulee näkymään ja tuntumaan kaupungin uusiutuvassa keskustassa.

Kaupunkisuunnittelu ja rakentaminen on prosessi, joka jatkuu sukupolvesta toiseen. Nyt on meidän vuoromme takoa tähän pitkään katkeamattomaan ketjuun uusi lenkki, uudistuva kaupunkikeskusta.

## **Esko Kurvinen**

Kehittämisen työryhmä pj.

Kaupunginhallituksen pj.

# Sisällys

Tämä julkaisu .....	3
Johdanto .....	5
<b>1. ● MIKSI OULUN KESKUSTAN KEHITTÄMINEN ON TÄRKEÄÄ?</b> .....	8
<b>2. ● KEHITYSTYÖ KÄYTÄNNÖSSÄ</b>	
2.1 Tähän mennessä on tapahtunut.....	11
2.2 Keskustan tekijät .....	12
2.3 Suunnittelu etenee .....	14
2.4 Kaupunkilaisten näkemyksiä.....	16
2.5 Yhteenveto vastauksista – Mistä on tykätty?.....	17
2.6 Keskustan kehitykselle on monia vaihtoehtoja .....	18
<b>3. ● KESKUSTAN KEHITTÄMISEN TAVOITTEET</b>	
3.1 Kohti elävää kaupunkikulttuuria.....	21
3.2 Tori – keskustan merelliset kasvot .....	22
3.3 Raksila elää.....	23
3.4 Pohjoisen johtava talvikaupunki.....	24
3.5 Uusi ja vanha, monipuoliset palvelut .....	25
3.6 Sujuvasti liikenteessä .....	26
3.7 Yksi kokonaisuus, monta aluetta, pysäköinti pulmallista .....	27
3.8 Kadut ja puistot – ihmisen tila hengittää.....	28
<b>4. ● OULU LÄHELTÄ JA KAUKAA</b>	
4.1 Pohjoisten alueiden virkeä sydän .....	31
<b>5. ● UUTTA ELINVOIMAA KESKUSTAAN</b>	
5.1 Turvallinen kävelijöiden keskusta .....	36
5.2 Torille elämyskeskus? .....	38
5.3 Millaisen Raksilan me haluamme?.....	40
5.4 Ydinkeskustan kortteleiden rakentamisperiaatteet.....	42
5.5 Kauppa ja palvelut.....	43
5.6 Millaista keskusta-asuminen on parhaimmillaan?.....	44
<b>6. ● PYSÄKÖINTI JA HUOLTO YDINKESKUSTASSA</b>	
6.1 Ydinkeskusta – Mitä tarkoittaa keskitetty ja hajautettu malli? .....	47
6.2 Tutkitut pysäköintilaitokset .....	48
6.3 Keskitetty malli .....	50
6.4 Hajautettu malli .....	56
<b>7. ● VERRATAAN YDINKESKUSTAN VAIHTOEHTOJA</b>	
7.1 Saavutettavuus.....	61
7.2 Rakentajan näkökulma .....	62
7.3 Pysäköinti – Maanalaisen maailman näkökulma .....	64
Galleria ja Kauppuri .....	66
Torinrannan pysäköintimahdollisuudet .....	67
7.4 Jalankulkijan näkökulma .....	68
7.5 Mikä on tärkeää huomata? .....	70
7.6 Mitä vaikutuksia rakentamisella voi olla? .....	74
7.7 Vaikutuksia arvioitiin moniulotteisella kyselyllä .....	78

8. ● <b>TALOUS</b>	
8.1 Pysäköinnin rahanarvoiset kysymykset.....	83
8.2 Rahoitustarve rakentamishetkellä .....	84
8.3 Rahoitusosuus .....	85
8.4 Taloudelliset toimintaedellytykset.....	86
9. ● <b>YHTEENVETO</b> .....	88

**LIITTEET** (<http://www.ouka.fi/tekninen/kaupunkikeskusta/>)

1. Kalliotila-aineisto 2010
2. Oulun keskustan hajautettu pysäköinti, Ramboll Finland Oy, 9.8.2010
3. Isokadun maanalaiset yhteydet, Ramboll Finland Oy, Oulun Energia ja Oulun Vesi, 2.7.2010
4. Oulun keskustan pysäköintivaihtoehtojen simuloinnit, Liidea Oy, 24.6.2010
5. Robottiparkki tiivistelmä, Ramboll Finland Oy, 1.7.2010
6. Riskien alustava tunnistaminen, vuorovaikutustyöryhmä
7. Rahoitustyöryhmän selvitys

1

# MIKSI OULUN KESKUSTAN KEHITTÄMINEN ON TÄRKEÄÄ?





Elävä kaupunki ei ole koskaan valmis. Se on prosessi. Olemme muokkaamassa asemakaavaa. Haluamme luoda uusia mahdollisuuksia.

Oulu kasvaa. Se kasvoi jo ennen kuntaliitoksia ja niiden myötä se nousee maamme viiden suurimman kaupungin joukkoon. Myös oululaisten ostovoima kasvaa. Viime vuosina kaupungin ympäristöä on kehitetty keskustaa enemmän. Keskustassa on aika toimia ja toimilla alkaa olla kiire.

Oulu on maamme kaupunkien etulinjaa monella tavalla. Se on yksi vanhimmista ja suurimmista kaupungeistamme. Sillä on rikas menneisyys ja myös vauras tulevaisuus. Oulu ansaitsee arvoisensa keskustan. Mielestämme koskaan ei ole liian huono aika panostaa hyvään tulevaisuuteen.

Tänään yleinen käsitys on, että keskusta on palveluiltaan hieman suppea, ulkoasussakin pikku vikoja. Ne on helppo korjata, kunhan tahtoa ja yhteistä näkemystä löytyy.

Suunnittelu ja päätökset on tehtävä huolella, sillä kaava linjataan nyt sadoiksi vuosiksi. Engel, Ervi ja Meurman loivat nimekkään pohjan Oulun keskustalle. Siitä on hyvä jatkaa ja niin tullaan myös tekemään tavalla tai toisella.

Ulkoasu, toimivuus, viihtyisyys. Niitä kaikkia tulee kehittää tasapuolisesti. Ja kaiken pohjana on asemakaava.

Kuvassa: Ervin ja Meurmanin asemakaava 1952 (ylh.).  
C. L. Engelin asemakaava 1825 (alh.).



# 2 KEHITYSTYÖ KÄYTÄNNÖSSÄ



## 2.1 Tähän mennessä on tapahtunut

Oulun keskustan liikenteen ja maankäytön tavoitesuunnitelma 2020 valmistui 7.5.2001. Siinä määriteltiin Oulun keskustan kehittämisen pääperiaatteet ja tavoitteet. Suunnittelu on edennyt tavoitteen mukaisesti:

- Kalliotilojen rakentamisen mahdollistama asemakaava tuli voimaan 29.6.2007.
- Keskustan kiertävä pääkatukehä ja joukko-liikennekatu otettiin käyttöön 22.9.2007.
- 2009 otettiin käyttöön reaaliaikainen opastus pysäköintilaitoksiin pääkatukehältä.
- Tekninen lautakunta hyväksyi Pallaskorttelin ja Galleriakorttelin asemakaavaehdotukset 6.10.2009.
- Kaupunginhallitus keskeytti Pallas- ja Galleriakorttelin asemakaavan muutosten käsittelyn.

Koska tavoitteena on luoda Oulun ydinkeskustasta elinvoimainen ja vetovoimainen Pohjois-Suomen kaupallinen keskus, kaupunginhallitus päätti 25.1.2010 perustaa työryhmän, jonka tehtävänä on koota yhteen eri toimijoiden näkemykset kaupunkisuunnittelun tueksi. Työryhmän tehtävänä on tuottaa uusia suunnitelmia kaupunginhallitukselle ja

-valtuustolle keskustan kehittämiseksi lähivuosien aikana. Työryhmä nimettiin kehittämisen työryhmäksi. Sen tukena työskentelevät seuraavat asiantuntijaryhmät: liikenteen ja maankäytön työryhmä, rahoituksen työryhmä ja vuorovaikutustyöryhmä.

**Kaupunki on prosessi.  
Se kehittyy koko ajan.**



## 2.2 Keskustan tekijät

### Kehittämisen työryhmä

pj. Esko Kurvinen

Liikenne ja maankäyttö  
pj. Matti Karhula

Rahoitus  
pj. Timo Kenakkala

Vuorovaikutus  
pj. Esko Kurvinen



Ydinkeskustassa tulee ottaa huomioon joitakin erityiskysymyksiä ja kehitykselle luonnostaan lankeavia reunaehtoja.

- Keskustan kasvu ja laajeneminen rajoittuu mereen, jokeen ja rautatiehen.
- Vain osa alueesta seisoo vankasti kalliolla.
- Keskustan asemakaava on laadittu aikana, jolloin autoja oli huomattavasti vähemmän kuin nykyään.

Nämä eivät ole vikoja, vaan ominaisuuksia, sanoisi myyntimies. Mutta ammattitaitoa tarvitaan, jotta neliskulmainen palikka saadaan pyöreästä aukosta sisälle.

Kansalaiskeskustelu ja luova ajattelu tarvitsevat tuekseen eri alojen ammattilaisten ja asiantuntijoiden laskelmat.

### **Kehittämisen työryhmän jäsenet:**

Kaupunginhallituksen puheenjohtaja / kehittämisen työryhmän pj. Esko Kurvinen  
Teknisen lautakunnan pj. Taina Pitkänen-Koli  
Teknisen lautakunnan jäsen Pirjo Sirviö  
Teknisen lautakunnan jäsen Raimo Hämeenniemi  
Kaupunginvaltuuston varapuheenjohtaja Paula Grekelä  
Keskushallinto / Innovaatiot ja markkinointi -ryhmä / Viestintä / viestintäjohtaja Sirkka Keränen  
Keskushallinto / Kaupunginhallitus / kaupunginjohtaja Matti Pennanen  
Keskushallinto / Kaupunginhallitus / apulaiskaupunginjohtaja Timo Kenakkala  
Tekninen keskus / johtaja Matti Matinheikki  
Tekninen keskus / Asemakaavoitus / asemakaavapäällikkö / kehittämisen työryhmän sihteeri Matti Karhula

### **Vuorovaikustyöryhmän jäsenet:**

Oulun yrittäjät ry / Juha Valkama ja Sisko Kärki  
Pohjois-Pohjanmaan yrittäjät ry / Marjo Kolehmainen  
Oulun seudun yrittäjänaiset ry / Raija Tuominen, Riitta Mäkinen ja Auli Hedman  
Liikekeskus ry, shoppailumaailma / Pentti Korhonen  
Liikekeskus ry, kiinteistömaailma / Jussi Roine  
Liikekeskus ry, torimaailma / Paula Kauppinen-Suikki  
Kauppakamari / Esa Pellikainen ja Pasi Holopainen  
ELY-keskus / Heikki Aronpää, Britta Passoja ja Heino Heikkinen  
Oulun Yliopisto, arkkitehtuurinosasto / Helka-Liisa Hentilä ja Kari Nykänen  
Pohjois-Pohjanmaan liitto / Eija Salmi  
Keskusta-Nuottasaari, Meritulli-Heinäpää asukasyhdistys / Jukka Lappalainen  
Oulun ydinkeskustan asukasyhdistys / Erkki Rautiainen ja Markku Toppila  
Oulun elinkeinoliikelaitos / Juha Ala-Mursula, Aarne Kultalahti ja Heikki Keränen  
Tekninen keskus / Katu- ja viherpalvelut/ Liisa Kääriä-Fischer  
Tekninen keskus / Asemakaavoitus / Uki Lahtinen, Jere Klami, Virpi Rajala, Eini Vasu ja Jaana Keränen  
Keskushallinto / Talous ja strategia -ryhmä / Maankäytön strategia / Paula Paajanen  
Keskushallinto / Innovaatiot ja markkinointi/elinkeino / Mikko Karvo  
Rakennusvalvontavirasto / Esa Kauppi  
Liikuntavirasto / Niina Epäily  
Kulttuurilautakunta / Outi Ervasti  
Nuorisoasiainlautakunta / Heli Taanila  
Nuorisoasiainkeskus / Kaisu Haapala

### **Keskustan maankäytön ja liikenteen työryhmä:**

Tekninen keskus / Asemakaavoitus / puheenjohtaja Matti Karhula  
Tekninen keskus / Asemakaavoitus / Mikko Törmänen  
Tekninen keskus / Katu- ja viherpalvelut / Jaako Ylinampa  
Tekninen keskus / Katu- ja viherpalvelut / Jorma Heikkinen  
Tekninen keskus / Maa- ja mittaus / Kaija Puhakka  
Tekninen keskus / Maa- ja mittaus / Jukka Kokkinen  
Tekninen keskus / Katu- ja viherpalvelut / Juha Isoherranen

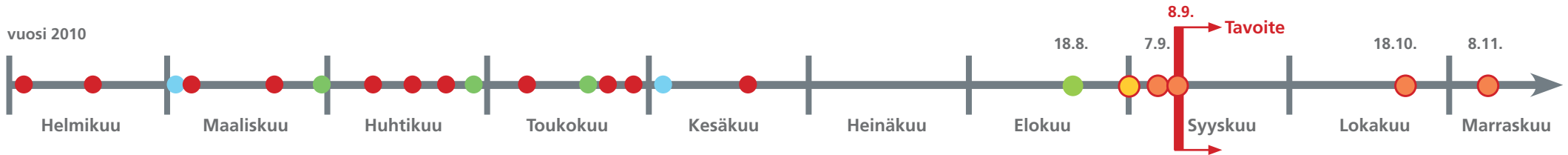
### **Keskustan rahoitus työryhmä:**

Apulaiskaupunginjohtaja / puheenjohtaja Timo Kenakkala  
Tekninen keskus / Matti Matinheikki  
Talous ja strategia / Esa Katajamäki  
Talous ja strategia / Jarkko Raatikainen  
Tekninen keskus / sihteeri Juha Isoherranen

### **Asiantuntijat:**

Liidea Oy / Tuomo Vesajoki, diplomi-insinööri  
Liidea Oy / Erkki Malo, ympäristö- ja yhdyskuntatekniikan insinööri  
Ramboll Finland Oy / Matti Jäntti, projektipäällikkö  
Oulun Energia / Mikko Vesterinen, yleissuunnittelija, kaukolämpö  
Oulun Vesi / Veli-Matti Hyyrynen  
Pöyry CM / Juha Säkkinen, rakennuttajakonsultti  
Pöyry CM / Harri Karjula, LVIA-asiantuntija  
Pöyry CM / Raimo Kuusela, sähköasiantuntija  
Pöyry Infra / Sakari Lotvonen, geolasiantuntija  
Pöyry Infra / Timo Vatanen, arkkitehti  
Pöyry Infra / Kari Sorjonen, kallioasiantuntija  
Inspira Oy / Kimmo Lehto, toimitusjohtaja,  
Inspira Oy / Riku Tolvanen, johtaja,  
Inspira Oy / Ilkka Laurila, apulaisjohtaja,  
Inspira Oy / Lauri Pekkilä, analyytikko,  
Inspira Oy / Tuomas Määttä, analyytikko  
Veroasiantuntija KMGP / Tero Takala,  
Lakiasiantuntija Borenus & Kemppinen / Veli Leinonen,  
Lakiasiantuntija Borenus & Kemppinen / Asko Lindqvist,  
Lakiasiantuntija Borenus & Kemppinen / Ilkka Aalto-Setälä  
Hankintalakiasiantuntija Project Law / Antti Laaksonen  
Oulun Pysäköinti Oy / Lauri Manninen, toimitusjohtaja

## 2.3 Suunnittelu etenee



- Kehittämisen työryhmän kokoukset
- Vuorovaikutustyöryhmän seminaarisarja
- Kaupunginvaltuuston avoin keskustelutilaisuus
- Tuleva päätöksenteko

### 18.8.2010

Kehittämisen työryhmä ja vuorovaikutustyöryhmä  
– hyväksytään keskustan kehittämisen tavoitteet  
– raporttiluonnos esitellään

### ● Elokuu–Syyskuu 2010

Neuvottelut tonttien omistajien kanssa

### 7.9.2010

Kehittämisen työryhmän kokous  
– raportti hyväksytään

### 8.9.2010

Kaupunkisuunnitteluseminaari  
– raportti esitellään

### 18.10.2010

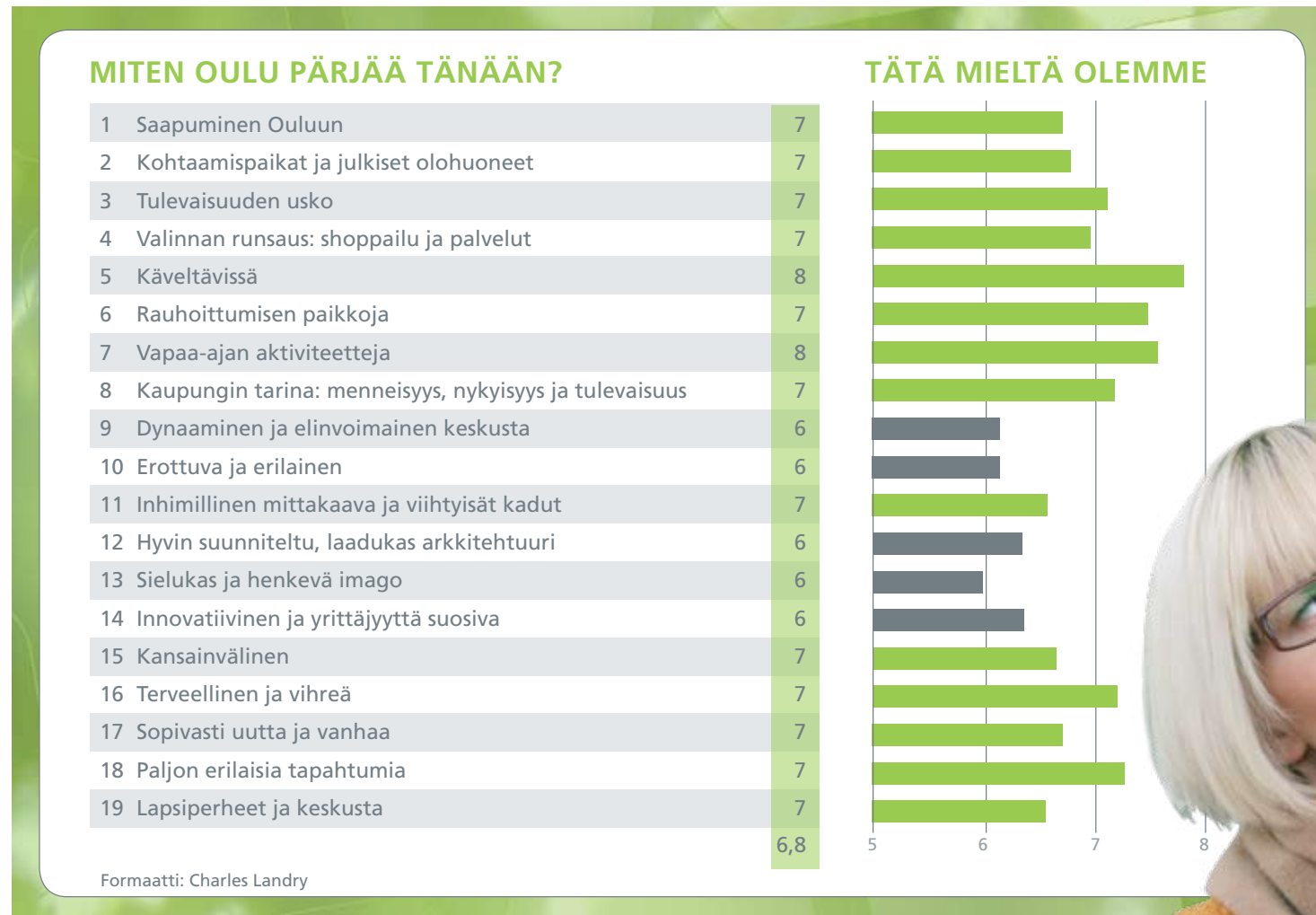
Kaupunginhallitus esittää, että kaupunginvaltuusto:  
– hyväksyy keskustan kehittämisen tavoitteet  
– hyväksyy keskustan kehittämisen periaatteet ohjeellisena noudatettavaksi

### 8.11.2010

Kaupunginvaltuuston päätös



## 2.4 Kaupunkilaisten näkemyksiä



Oululaiset ovat saaneet ottaa kantaa kaupunkinsa kuulumiin keväällä yleisötilaisuudessa, jossa 140 vastasi kyselyyn kaupungin tilasta. Sen jälkeen keskustelu jatkui netissä. Annettujen numeroiden keskiarvo pyörii seiskan tuntumassa. Nykytilanteen arviointi on kehitystyön ensimmäinen askel.





## 2.5 Yhteenveto vastauksista – Mistä on tykätty?

### Oulu on

Terveellinen ja vihreä  
Paljon tapahtumia ja aktiviteetteja  
Tulevaisuuden usko  
Käveltävissä  
Rauhoittumisen paikkoja

Siellä on puistoja ja muita alueita  
rauhottumista varten.

### Oulu ei ole

Innovatiivinen ja yrittäjyyttä suosiva  
Sielukas ja henkevä imago  
Dynaaminen ja elinvoimainen  
Erottuva ja erilainen  
Hyvin suunniteltu ja laadukas arkkitehtuuri

### Missä on kehitettävää?

Saapuminen Ouluun  
Kohtaamispaikat  
Palveluiden määrä  
Kansainvälisyys  
Lapsiperheet ja keskusta  
Inhimillinen mittakaava ja viihtyisät kadut



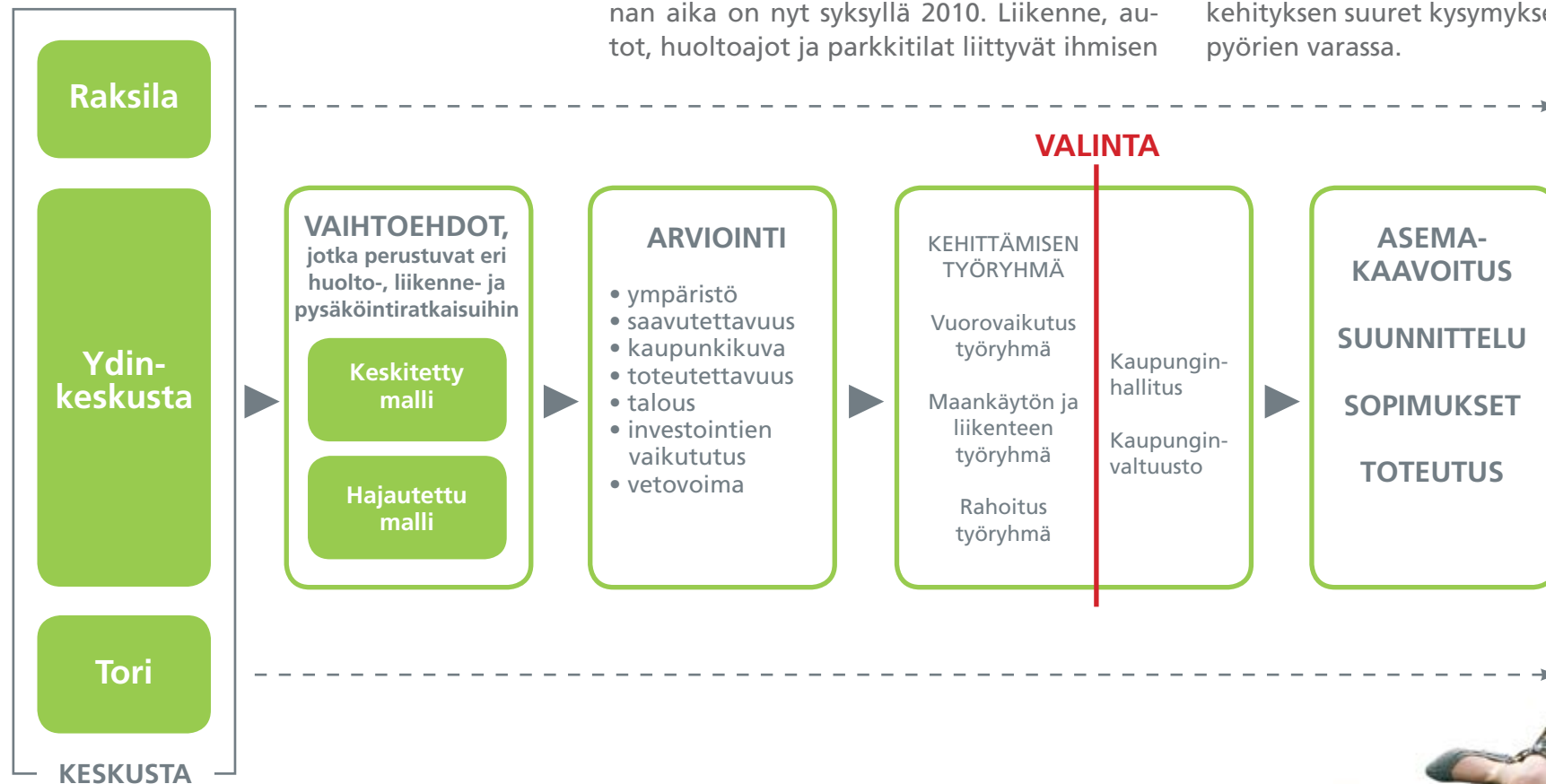
## 2.6 Keskustan kehitykselle on monia vaihtoehtoja

Tavoitteenamme on löytää se paras. Kehitystyö lähtee kaupungin ydintehtävästä. Ostaa, myydä, vaihtaa. Tarjota ihmisille kaupunki-

kulttuuria kaikissa muodoissaan. Elämyksiä, yhteisöllisyyttä, enemmän kuin osiensa summaa.

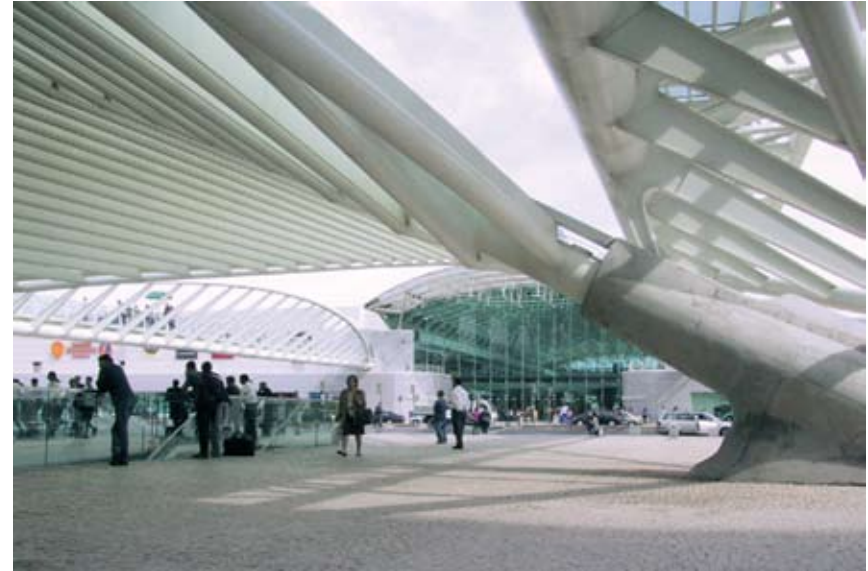
Joka tapauksessa päätöksenteon ja toiminnan aika on nyt syksyllä 2010. Liikenne, autot, huoltoajot ja parkkitilat liittyvät ihmisen

hyvinvointiin. Niillä on pieni itseisarvo mutta suuri välinearvo. Niiden avulla helpotetaan arkipäivän elämää, työtä, huvia ja matkustusta paikasta toiseen. Kaupungin keskustan kehityksen suuret kysymykset lepäävät kumipyörien varassa.





Simcoe Wavedeck Toronto, Kanada



Vasco Da Gama, Oriente, Lissabon, Portugali



Malaga, Espanja

# 3 KESKUSTAN KEHITTÄMISEN TAVOITTEET



## 3.1 Kohti elävää kaupunkikulttuuria

Kaupungin keskusta on yksi kokonaisuus, jossa on monta osaa. Elävä kaupunki muuttuu joka tapauksessa omia aikojaan jotenkin. Kehitystä pitää pystyä ohjaamaan oikeaan ja haluttuun suuntaan.

### Miksi keskustan kehittäminen on juuri nyt ajankohtaista?

Kuntaliitosten jälkeen Oulusta tulee yksi maamme suurimmista kaupungeista. Viime vuosina kaupungin keskustan kehitys on jäänyt ympäristön jalkoihin. Ytimen ympärille on rakennettu monia aluekeskuksia. Nyt on tullut aika saattaa myös keskusta paraatikuntoon. Oulu ansaitsee arvoisensa keskustan.

Viihtyisä Oulun keskusta sykkii elämää läpi vuoden ja vuorokauden. Se pitää arvossa pohjoista kulttuuria, hyvinvointia, luovaa työtä, asumista, matkailua, kauppaa ja palveluita.

Tärkeitä kysymyksiä ovat edelleen:

Millainen kaupungin pitäisi olla?

Mitä sen keskustalta halutaan?



Tukholman vanha kaupunki

## 3.2 Tori – keskustan merelliset kasvot

Torialueella vahvistetaan viittä toiminnallista kokonaisuutta; Kauppatori, Kauppahalli, talvitori, aittatori ja tapahtumatori. Ne rakentavat erikseen ja yhdessä toisiaan tukien alueen vilkkaalle ja monipuoliselle kaupungille.

Torialue tarvitsee myös pysäköintitiloja. Ne rakennetaan torin alle autohalleihin.

Oletteko nähneet kaupunkien toreja tammikuun paukkuvana pakkasaamuna? Kaikki posket ovat punaisina. Kaikki silmät sirkeinä.

Huurretta riippuu miesten parroista, naisten villamekoista, hevosten harjoista, rekien valjaista, hirsistä, tervatynnyreistä, pellavatukuista ja heinäkuormista.

Ostetaan ja myydään, puhellaan ja naujetaan, käydään asioilla konttoreissa niin, että saappaista jää märkiä jälkiä mattoihin.

Sakari Topelius, Sumutarinoita



## 3.3 Raksila elää

Ainutlaatuisten kotien lähelle kehitetään market-aluetta ja asemanseutua monien vaihtoehtoisten suunnitelmien avulla.

Liikenteen, palveluiden tai alueen uudisrakentamisen parhaaksi hyödynnetään tutkimusta ja uusia, luovia ratkaisuja.

Matkakeskuksen rinnalle alueelle tulee tiloja kaupan, asumisen, kulttuurin ja urheilun tarpeisiin.



## 3.4 Pohjoisen johtava talvikaupunki

Talvikaupunki tarjoaa paljon mahdollisuuksia. Niitä on voitava hyödyntää.

Julkisten kaupunkitilojen valaistuksella lisätään viihtyisyyttä ja turvallisuutta.

Talvisessa maisemassa pitää olla säpinää ja eloa. Jos Novosibirskissä voidaan järjestää puutarhajuhlat  $-30^{\circ}\text{C}$  pakkasessa, miksei se onnistuisi täälläkin? Voiko torinrannassa pilkkiä? Miksei voisi? Miten kauppatorille saadaan turvallinen kelkkareitti, jonka avulla voidaan järjestää vaikka kelkkasafareita? Millaisia elämyksiä torin elämysten talo järjestää?

Rusettiluistelua, lumiveistoksia, talvitahtumia, tervapataa, jääpalloa ja pihakiekkoa pitää saada esiin. Ja ihmiset talvisesta horroksesta ulos kaupungille touhuamaan. Toimiva katettu talvitori ja lämmitetty kävelykatu häätävät napaseutujen tuulet muualle.





## 3.5 Uusi ja vanha, monipuoliset palvelut

Oulun keskusta on elinvoimainen kaupan ja kulttuurin pohjoissuomalainen keskittymä. Kortteleista tulee eläviä ja ehyitä kokonaisuuksia, joissa käydään kauppaa, työskennellään, asutaan ja palvellaan.

Alueesta tulee palveluiden määrän ja laadun vuoksi alansa ykkönen Pohjois-Suomessa. Suuret ja pienet, paikalliset ja kansainväliset yritykset ovat mukana luomassa Oulun, Oulun seudun ja Pohjois-Suomen asukkaille monipuolista tarjontaa.

Kulkija voi viivähtää ja viihtyä, viettää kii-reettömän hetken, virkistyä tai seurustella kaupunkilaisten yhteisissä olohuoneissa. Keskustan julkiset tilat, kadut, torit, puistot, kortteleiden sisäiset väylät ja aukiot antavat tähän kaikkeen mahdollisuuden.

Korttelit ovat eläviä kokonaisuuksia ja niitä huolletaan keskustan katuelämää ja toimintaa häiritsemättä. Vanha ja arvokas rakennuskanta muodostaa uuden ja uljaan arkkitehtuurin kanssa avaria ja valoisia tiloja, turvallisia ja viihtyisiä kujia ja aukioita.



## 3.6 Sujuvasti liikenteessä

Koko kaupungin liikennejärjestelmä toimii keskustan varassa. Kestävä kehitys ja ilmastomuutoksen torjuminen vaikuttavat suunnitteluun. Niiden valossa keskusta on järkevin ja edullisin paikka lisätä ja monipuolistaa Oulun seudun kauppaa ja kulttuuritarjontaa. Keskustaan tulee päästä entistä paremmin kävellen, pyörällä, linja-autolla tai henkilöautolla.



Rotuaari laajenee ja uusiutuu. Kävelypainotteiset väylät laajenevat. Rotuaari, Hallituskatu, Hupisaaret, Hollihaka ja Ainolan puisto yhdistyvät viihtyisästi ja turvallisesti.

Hallituskadun edellytykset muuttua kävelypainotteiseksi paranevat. Ihmisten, joilla on vaikeuksia tai rajoitteita liikkumisessa täytyy myös pystyä liikkumaan keskustassa mahdollisimman vaivattomasti.



Torikatu on kaupungin joukkoliikennekatu. Sen varrella Pallas-korttelissa, paikallisliikenteen palvelukeskuksessa, on katutasossa valoisa ja väljä kahvilamainen tila.

Pyörien pysäköinnille suunnitellaan Oulun malli, omaperäinen ja toimiva ratkaisu.

## Nuorten kaupunki



## 3.7 Yksi kokonaisuus, monta aluetta, pysäköinti pulmallista

Keskusta on kokonaisuus, joka muodostuu kolmesta alueesta. Raksila, ydinkeskusta ja kauppatori. Autoilu, liikenne, huolto ja pysäköinti yhdellä alueella vaikuttaa – helpottaa tai vaikeuttaa – myös muiden keskustan alueiden ihmisten päivittäistä elämää. Kun Raksilan tiet ovat täynnä autoilevia penkkiurheilijoita, muilla asioilla liikkuva pysyttelee mieluummin kotonaan. Jos keskustaan ei saa autoa parkkiin, hammaslääkəriin ei ehdi ajoissa. Puhuminen pysäköinnistä voi tuntua joutavalta, onhan kaupungilla suurempiakin murheita. Pysäköinti on kuitenkin olennainen osa ihmisen kokonaishyvintia.

Keskustan pysäköinti- ja huoltoliikenne voidaan järjestää kahdella tavalla: keskitetysti kalliotilojen kautta tai hajautetusti suoraan kadulta pysäköintilaitoksiin ja huoltohallihin.

Hajautetussa mallissa kaupungin sopimusautopaikat sijaitsevat yleisissä alueelle rakennettavissa pysäköintilaitoksissa. Sopimusautopaikalla tarkoitetaan parkkipaikkaa, jonka kaupunki on jo luvannut rakentaa. Uusien rakennusten osalta kiinteistöt ovat itse velvollisia järjestämään pysäköinnin tonteillaan.



## 3.8 Kadut ja puistot – ihmisen tila hengittää

Viheralueet ovat kaupungin keuhkot. Moni-ilmeiset puistot ovat turvallisia, kaikkia kaupunkilaisia palvelevia tiloja. Niissä oleskellaan, toimitaan, viihdytään ja saadaan hyviä kokemuksia sekä elämyksiä.

Elämänlanka yhdistää Raksilan aseman kautta Hallituskatua pitkin keskustaan ja edelleen torialueelle. Hallituskatu rakennetaan uuteen kukoistukseen.

Kevyen liikenteen akseli ulottuu Hallituskadulla rautatieasemalta Snellmanin puiston läpi kaupungintalolle. Hallituskadusta tulee bulevardityyppinen väylä. Hallituskadulta voi nähdä kaupungintalon ja rannan. Liikenne Valkealinnan kohdalla suunnitellaan uudelleen kevyen liikenteen, turvallisuuden ja viihtyisyyden ehdoilla.

Otto Karhin puisto säilyy puistona. Kaupungin ojan puistovyöhykettä kehitetään virkistysalueena.

Yhteys keskustasta Hupisaarille paranee.





# 4 OULU LÄHELTÄ JA KAUKAA



## 4.1 Pohjoisten alueiden virkeä sydän

Barentsin alue



Barentsin alueella on pyöreät 5,5 miljoonaa asukasta neljän valtion alueella. Oulu on alueen suurimpia kaupunkeja. Kuinka siitä voidaan tehdä kiinnostava kohde työlle ja matkoille? Pelkkä brändäys ei vielä riitä, kaupungin on oltava aidosti vetovoimainen, yllätyksellinen, virkeä ja elävä. Barentsin alueen yhteydet maailmalle kulkevat Oulun kautta. Oulu on Barentsin alueen monipuolisin kulttuurikaupunki.

Perämerenkaari



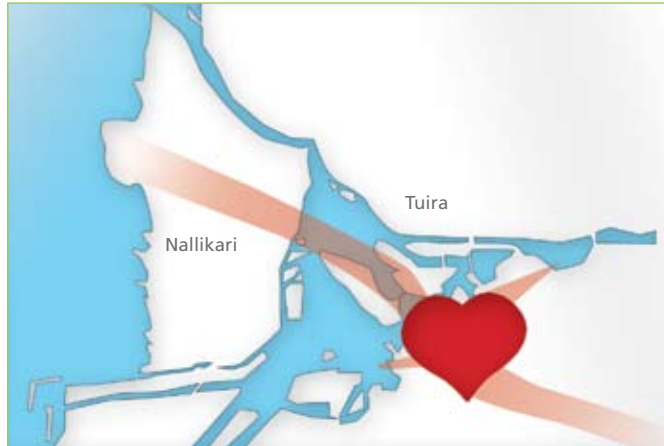
Perämerenkaaren asukasluku on noin 700 000 kahden valtion rannoilla. Itämeren ja Barentsin alueen leikkauspisteessä sen tulee olla kulttuurin, liikenteen, kaupan ja sosiaalisten suhteiden solmukohta. Meri on yhdistänyt Itämeren rannikot ja toiminut kulttuurin ja kaupankäynnin valtaväylänä vuosituhansia. Sitäkin perinnettä on hyvä jatkaa.

Seutunsa sydän



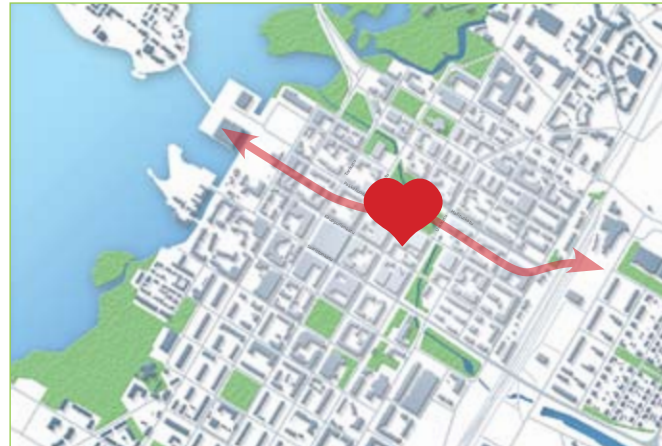
Oulun kaupunki 200 000 asukkaineen nousi kuntaliitosten myötä Suomen 5. suurimmaksi kaupungiksi. Oulun kaupunki oli ja on edelleen seutunsa sydän. Sen kunnosta tulee huolehtia, jotta koko seutukunta säilyttää elinvoimansa.

Elämysten ketju



Elämysten ketju mutkittelee helminauhana Raksilasta meren rantaan. Sen varrella on ympäri vuoden kiinnostavia paikkoja ja tapahtumia. Ripaus yllätyksellisyyttä ja paljon toimintaa. Sen varrelta löytyy monia syitä tulla Ouluun ja viihtyä siellä.

Elämän lanka



Elämän lanka vaalii ja ylläpitää elämää tarjoamalla monia välttämättömiä palveluita. Elämän lanka sitoo yhteen elämysten ketjun helmiä – palveluita, elinkeinoja, kulttuuria – ja polveilee halki kaupungin. Se ulottuu Raksilasta aseman kautta ydinkeskustaan ja kauppatorille.

Vesi ja ihminen olivat lähellä toisiaan, milloin toistensa herroja, milloin palvelijoita. Kuten pisara on pieni kosken mylerryksessä, niin oli ihminenkin pieni koskenrannan elämän kulussa; mutta silti oli jokaisella pisaralla ja ihmisellä oikeuksensa, tehtävänsä ja olemassaolonsa.

Matti Hälli, Valkoinen kaupunki





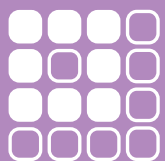


Oulun keskusta on tässä.

Keskustan kehittäminen ehyeksi ja edustavaksi palvelee kaikkia. Meren, joen ja maan liitto luo kaupan, kulttuurin ja liikenteen solmukohtan. Keskustaan pitää päästä jalkaisin tai kyydillä. Keskustan ruutuasemakaava suunniteltiin aikana, jolloin autoja oli paljon vähemmän kuin nykyään. Suunnittelijoille tämä on haaste. Miten autot ja huoltoliikenne saadaan sijoitettua kaiken keskelle mahdollisimman joustavasti ja ongelmattomasti?



# 5 UUTTA ELINVOIMAA KESKUSTAAN





Keskusta koostuu kolmesta alueesta, jotka yhdessä ovat enemmän kuin osiensa summa.



Oulu oli joskus pikkukaupunki. Silloinkin se oli menestyvä ja elinvoimainen. Koko on kasvanut ja kasvaa edelleen. Uudella Oululla suurempana kaupunkina on paremmat mahdollisuudet ja enemmän tuloksentekijöitä.

Oulun keskusta pitää saada uutta elinvoimaa. Mitä kaikkea se tarkoittaa? Määrittelimme sen juuri keskustan kehittämisen



tavoitteissa. Mitä tavoitteet tarkoittavat käytännössä, millaisiin suunnitelmiin ne johtavat? Tähän vastaamme seuraavassa osassa. Aluksi esittelemme millainen tulevaisuuden torinranta voisi olla. Käymme Raksilassa katsomassa alueen nykytilaa, haasteita ja mahdollisuuksia. Lopuksi keskitymme ydinkeskustan kysymyksiin.

## 5.1 Turvallinen kävelijöiden keskusta

Tämä on tavoite ja tästä olemme yksimielisiä. Kävelypainotteisia alueita halutaan laajentaa. Samalla autoilu ja korttelihuolto pitää pystyä järjestämään mahdollisimman hyvin. Pysäköinti ja liikennöinti pitää siis saada katusosta pois suuressa osassa tulevaa ydinkeskustaa. Ainoa vaihtoehto niille on maan alla, muodossa tai toisessa.

### Kävelypainotteiset alueet:

- Nykytilanne
- Tavoiteltu laajentuminen



Keskusta keskittää väestön, työn ja toimeliaisuuden. Siellä myös liikenneverkko tihentyy. Liikenteen solmu kohta ei saa olla umpisolmu. Tavarankäytön ja ihmisten pitää liikkua esteettömästi. Tapa liikkua – liikenneväylät ja välineet – ovat kaupungin toimeliaisuuden ytimessä. Jokapäiväisten palveluiden pitää olla vaivattomasti läsnä ja saavutettavissa.

Valinnanvapaus on yksi sivistyneen maailman perusvapauksista. Sen pitää ulottua myös liikennevälineisiin. Liikkumisen tapa ja väline pitää olla valittavissa. Jalat vai pyörä, pikkuauto, taksi vai bussi? Toimiva liikenneverkko on todellinen investointi tulevaisuuteen. Se maksaa itsensä takaisin.

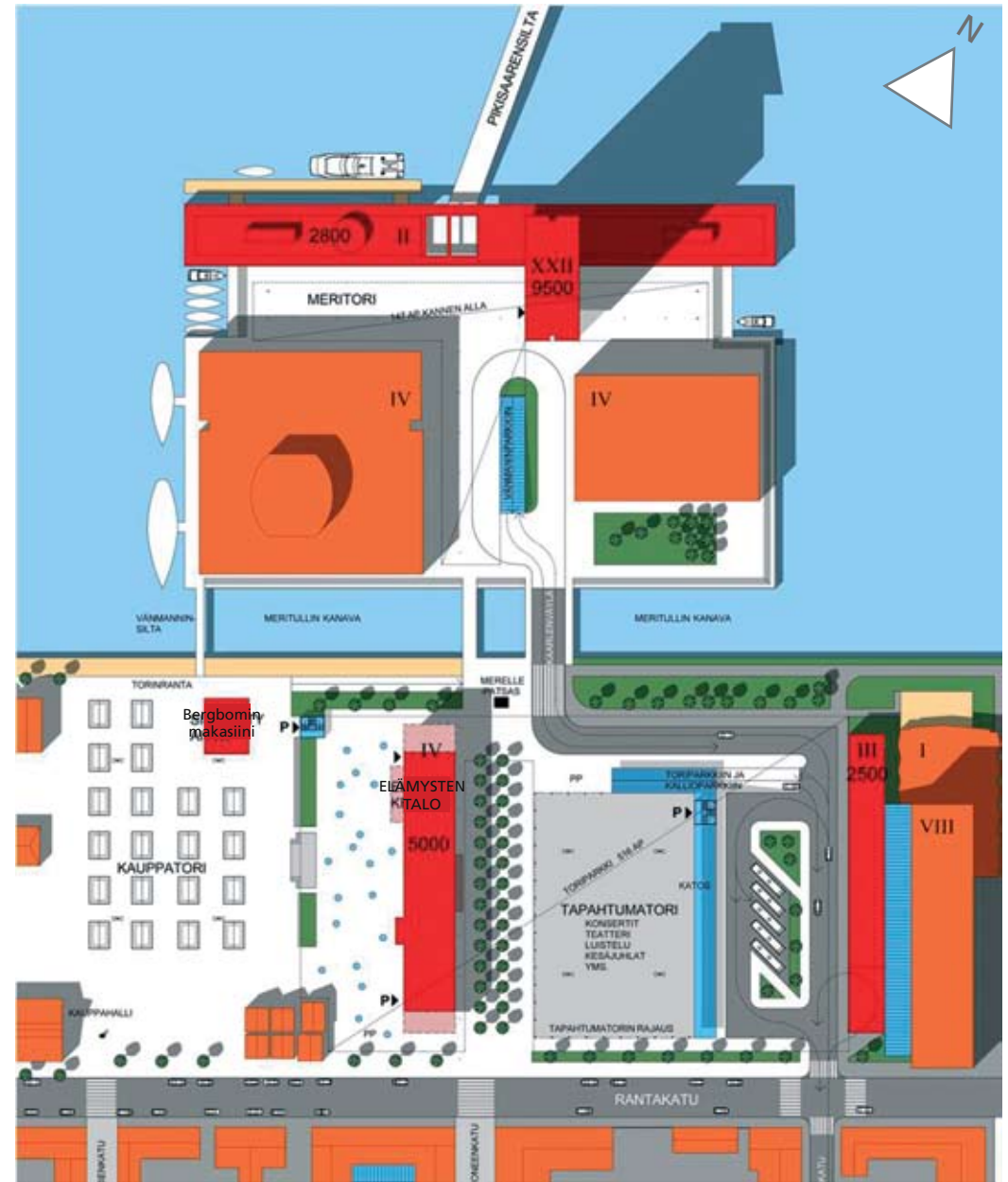
Kaupunki ilman ihmistä on museo tai aavekaupunki. Kaupungin keskusta ilman näkyviä autoja voi olla hyvin elävä ja vetovoimainen. Meidän pitää vain löytää joku järkevä tapa sijoittaa autot pois ihmisten tieltä.

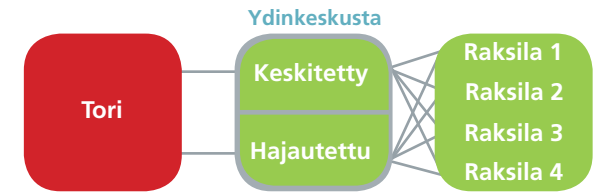


## 5.2 Torille elämyskeskus?

Kauppatori, Kauppahalli, talvitori, aittatori ja tapahtumatori luovat oululaisten olohuoneen, torialueen vuoden jokaisena päivänä. Tällä hetkellä autot valtaavat 2/3 alueesta, joka voisi olla ihmisten käytössä. Alue aukeaa kaikkiin ilmansuuntiin ja tuulet tuivertavat tunnelman tiehensä varsinkin talvella. Rajamalla, kattamalla ja jakamalla voidaan luoda suojaisaa tilaa. Ajamalla autot maan uumeeniin saadaan lisää pintaa kesän ja talven riemuja varten.

Jaetaan laaja aukea tila kahteen suojattuun osaan, joilla molemmilla on oma käyttötarkoitus ja oma luonteensa. Eteläinen alue on kaupankäyntiä varten. Pohjoinen tila varataan tapahtumille, kansanjuhille ja elämyksille. Pystytetään sinne pysyvät suojaiset rakenteet, joihin arktiset tuulet eivät puhaltale. Konsertteja ja tansseja varten ei tarvitse aina haalia paikalle väliaikaisia rakennelmia,





vaan pysyvät tapahtumarakennelmat säästävät työtä ja kustannuksia. Kahden tilan väliin mahtuu hienosti tyylikäs, sopusuhtainen talo. Hyvää arkkitehtuuria kaupungin paalu-paikalle. Sen tulee ilmentää pohjoista identiteettiä ja historiaa, peräänantamatonta sitkeyttä, ahkeruutta ja luovuutta. Oululaisuutta parhaimmillaan. Bergbomin makasiini palaa kotipesänsä torin luoteiskulmaan 30 vuoden harharetkiltään.

Vännmanninsaari yhdistetään kävelysillalla toriin ja Oulun hamina täydentyy. Aluksille voidaan tarjota laituripaikkaa kirjaston kuppeesta. Valmis Vännmanni on neliskulmainen, laiturit joka sivulla. Rakennusten rajaamat aukiot ovat avoimia toreja ja puistoja. 22-kerroksinen tornitalo nousee maamerkiksi saaren länsirannalle. Torin rannasta avautuu esteetön näkymä Rommakonselälle ja kohti avomerta.



## 5.3 Millaisen Raksilan me haluamme?

Raksila on Oulun julkisivu. Samalla se on ensimmäinen kosketus Ouluun kaikille, jotka tulevat rautateitse tai messuille, urheilemaan tai edullisille kaupoille.

Nyt on aika arvioida asemanseudun ja Raksilan market-alueen tulevaisuutta. Julkisessa keskustelussa on noussut esille Arena-hanke, kauppakeskus ja asuntorakentaminen.

Alueen liikeneratkaisuja on tutkittu. Liikenteen sujuvuus asettaa rajoja toiminnoille ja rakentamisen laajuudelle. Kun liikenne suunnitellaan huolella, asemanseutu on kehitettä-



1. Market-alue kehittyä, asemanseudulle rakennetaan myös asumista ja liiketiloja. Uusi Arena rakennetaan Ouluhallin viereen.



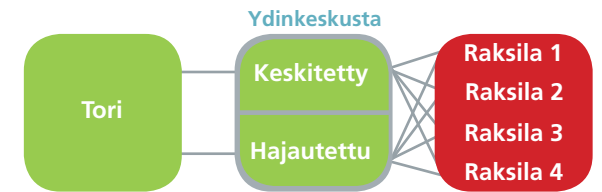
2. Kauppakeskus asemanseudulle, Arena Raksilan markettien tilalle.

Arkdesign





vissä merkittäväksi liike-elämän, liikenteen ja matkailun keskuksiksi. Kaupan taloudelliset toimintaedellytykset sekä monet kiinteistöjen taloudelliset kysymykset tulee selvittää tarkkaan.



Raksila on myös ihmisten koti. Se tulee säilyttää ihanteellisena asuinympäristönä, joka on asukkailleen kaunis ja turvallinen. Ohessa neljä erilaista vaihtoehtoa tulevalle Raksilalle.



3. Areenan vierelle työpaikkarakentamista. Asemansseudulle liikekeskus.

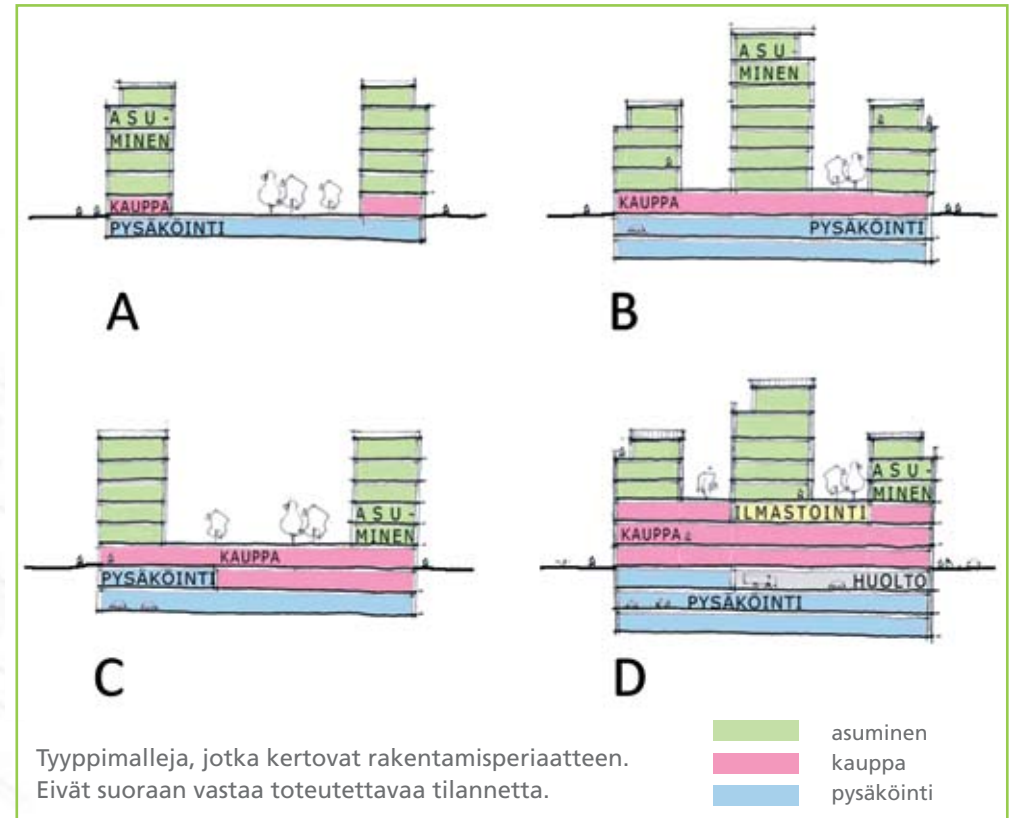


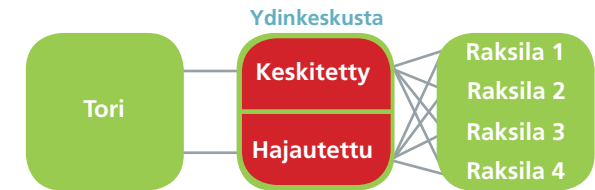
4. Market-alue asunnoille, asemanseltu liikekeskukseksi ja Areena Ouluhallin viereen.

Arkdesign

# 5.4 Ydinkeskustan kortteleiden rakentamisperiaatteet

Meillä on useita erilaisia vaihtoehtoja rakentaa kortteleita. Kaaviokuvissa eri väreillä on merkitty erilaisia käyttötarkoituksia.





## 5.5 Kauppa ja palvelut

Marraskuun räntäsateessa isä ajaa lapsineen kaupunkiin. Auto ajetaan kauppakorttelin alle parkkihalliin. Sieltä pääsee pikkukengissä hissillä suoraan keskelle valoisaan, katettua ja lämmintä katukahvilaa. Ulkovaatteet jäivät autoon ja näin jopa nuorimmaisen vanttuut säilyvät varmassa tallessa. Isä istuu kahvikupposen äärelle, nuorimmainen ponnahtelee pian kahvilan pallomeressä. Kaksi vanhempaa lasta häviää jonnekin vaatekauppojen uumeniin. Kylmä, tuuli tai sade eivät lannista ihmisiä. Vieressä joukkoliikennekadun varrella talviset kulkijat odottelevat sisällä busseja. Suuri valotaulu kahvilassa ilmoittaa sen tulevan viiden minuutin kuluttua.

Tässä näkyvät kortteleiden rakentamisen ja kehittämisen periaatteet – kulkuyvät, liikerrokset, pihat ja aukiot maan pinnalla.

Kuva on maankäytön ja liikenteen suunnitelmasta 2001. Suunnitelman tavoitteet on asetettu 2020 asti. Lähde: MALI 2020

### PERIAATTEET

- Kortteleiden sisäosat kaupalliseen käyttöön
- Kellarit käyttöön
- Yhteys kadulta kadulle
- Historiallinen ulottuvuus säilyä
- Autoton keskusta



## 5.6 Millaista keskusta-asuminen on parhaimmillaan? *Nuoren suunnittelijan näkemys*

Oulu on pohjoisen keskus ja asuminen on yksi sen tärkeistä vetovoimatekijöistä. Asuntojen hinnat eivät ole karanneet ulottumattomiin, täällä voidaan vaalia paikallista identiteettiä. Nämä ovat selkeitä etuja verrattuna pääkaupunkiseutuun.

Millä tavalla paikallista tai alueellista identiteettiä voidaan vaalia? Etsitään alueen tyyppisiä piirteitä, hyödynnetään niitä suunnittelussa, poimitaan ympäristöstä esille asumiseen houkuttelevat ominaisuudet. Rautatie, meri, Hupisaaret, Kaupunginojan varren puistot, tapahtumat, talvi. Kaikki rakentavat asumisen miljöön omista lähtökohdistaan. Materiaalit vaihtelevat betonisesta teatterista Raksilan puutaloidylliin.

Keskustan asukkaat tuovat alueelle sosiaalista turvallisuutta. Keskustassa pärjää helposti ilman autoa, kaikki tarvittava on kävelyetäisyydellä ja kauemmaksi pääsee helposti joukkoliikenteellä. Asuminen on edullisempaa, koska autoa ei välttämättä tarvita. Kotien, koulujen, työn ja harrastusten sijainti suhteessa joukkoliikenteeseen on erityisen tärkeä.

Keskusta-asuminen parhaimmillaan on sosiaalista, värikästä ja elävää. Sen arvo ei muodostu pelkistä neliöistä, materiaaleista tai varustetasosta. Sijainti on olennainen osa viihtyisyyttä. Millainen on se näkymä, joka aukeaa kodin ikkunoista? Rakennusten julkisivut, asuntojen suuntaaminen, virikkeellisten maisemien muodostaminen ja ympäristön huolellinen suunnittelu, toteutus ja huolto luovat asuinympäristöä, jonka arvoa ei voi mitata.

Kattoasuminen, kattopuutarhat ja merimaisemat ovat osa keskustaa. Asuntojen laajat terassit toimivat sisätiloiltaan väljempien kotien jatkeena.

Kaupungin tulee tarjota ihmisen koko elämän kaaren ajaksi luontevia koteja kaikille ikäryhmille lapsista vanhuksiin, opiskelijoille, työssäkäyville, eläkeikäisille, perheille jne. Asuntojen tilojen tulee olla erityisen joustavia mm. koko ajan lisääntyvien uusioperheiden takia. Väestön ikääntyminen nostaa esteettömyyden arvoa. Keskustan arvokkailla paikoilla voi viettää virikkeellisiä eläkevuosia. Keskustan tulee tarjota riittävästi sekä

pysyviä että väliaikaisia asuntoja. Asunnon vaihtomahdollisuus tulee turvata, samoin asunnon koon ja käyttömahdollisuuksien muokkaaminen elämäntilanteen mukaan. Eri asumistyypeillä luodaan sosiaalista kestävyttä jolloin vahvat alueet nostavat heikompien alueiden arvoa.

Yhteisöllisyyden ja yhteisten tilojen merkitys kasvaa koko ajan ja tämä tulee huomioida erityisesti keskustakoteja suunniteltaessa. Yhteisiä tiloja voi löytää liikehuoneistojen, rivi- ja kerrostalojen kattotiloista tai vaikka rappukäytävien yhteydestä. Yhteisiä puoliyksityisiä tiloja voi olla kattopuutarhat, joista on näkymät yli kaupungin meren ulapalle. Keskustan julkiset tilat, kahviot, ravintolat ja aukiot toimivat kotien luontaisena jatkeena.

Se millaista oululainen keskusta-asuminen on parhaillaan on mahdollista määritellä nyt, kun keskustaa kehitetään. On hyvä hetki ja mahdollisuus kehitellä uuden tyyppisiä keskustakoteja, jotka vastaavat oululaisten tarpeisiin.

*Eini Vasu, arkkitehti SAFA*



# 6 PYSÄKÖINTI JA HUOLTO YDINKESKUSTASSA



## 6.1 Ydinkeskusta – Mitä tarkoittaa keskitetty ja hajautettu malli?

Seuraavilla sivuilla esiteltävät ratkaisut perustuvat kahteen huolto- ja pysäköintimalliin.

Mikä määrittelee ydinkeskustan suunnittelua? Maankäytön ja liikenteen suunnitelma MALI, joka ulottuu vuoteen 2020. Siinä ajateltiin, että ydinkeskustan huolto-, väestönsuoja- ja pysäköintitilat louhitaan kallioon keskitetysti. Syksyllä 2009 kalliotilojen suunnittelu pysähtyi. Päädyttiin suunnittelemaan toista mallia, joka kulkee tässä raportissa hajautetun mallin nimellä. Meillä on kuitenkin edelleen olemassa kaksi rinnakkaista tai vaihtoehtoista mallia. Niitä esitellään ja vertaillaan seuraavilla sivuilla.

### **Keskitetty:**

Autojen paikoitus ja korttelihuolto sekä väestösuojat rakennetaan keskitetysti samaan paikkaan. Kaikki tämä pyritään toteuttamaan yhdellä kertaa, mutta osittainen vaiheistus on mahdollista.

### **Hajautettu:**

Autojen paikoitus ja korttelihuolto sekä väestösuojat rakennetaan eri puolille kaupunkia ja eri vaiheissa tai aikatauluissa.



## 6.2 Tutkitut pysäköintilaitokset

### YHTEENVETO

Matti Jäntti, Ramboll Finland Oy

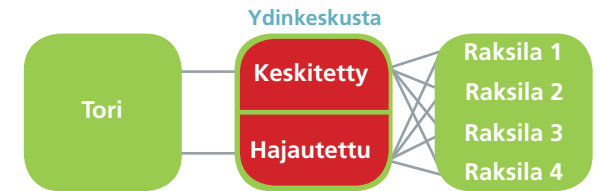
Selvityksessä on tutkittu ydinkeskustan pysäköintilaitoksien sijoittamismahdollisuudet ja niiden alustavat vaikutukset sekä esitetty jatkotarkasteluihin käyttökelpoiset kohteet. Tutkituissa kohteissa ja niiden vaihtoehdoissa oli autopaikkoja yhteensä yli 3 300 kpl.

Jatkoon valittiin Mannerheimipuisto ja Torinranta. Karsitut vaihtoehdot putosivat jatkosta eri syistä. Karsintaperusteina oli laitoksesta riippuen mm. epäedullinen liikenteellinen sijainti, laitoksen monimutkaiset sisäiset liikennejärjestelyt, kaupunkikuvaa huonontavat syyt, suojeluarvojen menetykset, rakennusaikaiset häiriöt sekä kalliit rakennuskustannukset ja -kustannusriskit.

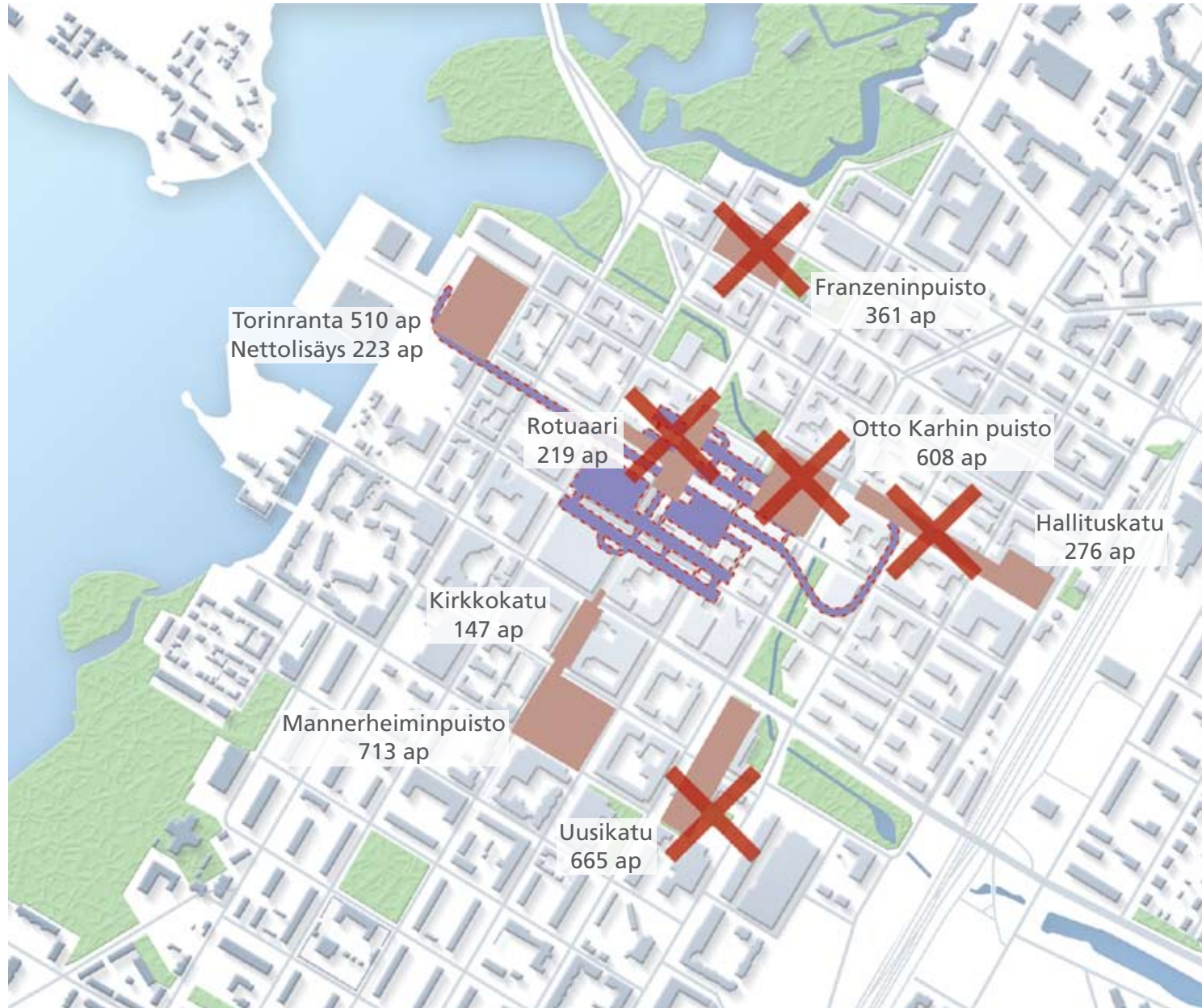
Mannerheimipuiston pysäköintilaitos sijaitsee kohtalaisen hyvin kävelykeskustaan nähden ja tukee kävelykeskustan laajentamista Heinäpään suuntaan. Laitoksen saavutettavuus autoliikenteellä on hyvä ja pysäköintilaitoksen sisäinen liikennöinti on erittäin selkeää. Rakentamisen aikaiset häiriöt on

hoidettavissa ilman erityisen suuria haittoja. Mannerheimipuiston laitokseen liittyy myös mahdollisuus rakentaa Kirkkokadun alle pysäköintilaitos, mikä tuo erittäin hyvät jalankulkuyhteydet Mannerheimipuiston laitoksesta Saaristonkadun alitse Rotuaarille.

Torinrannan pysäköintilaitos sijoittuu tulevan kävelypainotteisen kadun päähän ja on kohtalaisen hyvin saavutettavissa autoliikenteellä. Laitoksen sisäinen liikennöinti on erittäin selkeää. Laitoksen rakentaminen mahdollistaa torialueen kehittämisen kokonaisuutena. Rakentamisen aikaiset häiriöt on hoidettavissa, joskin rakentamisen aikana torialueen käyttö on ajoittain hankalaa työmaan ja pysäköintipaikkojen puutteen takia.







Punaisella ruksatut alueet on tutkittu parkkitilojen rakentamista varten. Näille alueille ei voi rakentaa uusia pysäköintitiloja. Miksi ei? Yksi puistoista on suojelukohde, jossakin maaperän rakenteelliset syyt nousevat esteeksi, Rotuaari on tuohon tarkoitukseen liian ahdas, kaupunkikuva huonenee, rakentamisesta syntyy liikaa häiriötä, kustannuksia tai riskejä.

Tutkitut pysäköintilaitokset, yhteensä 3 211 ap

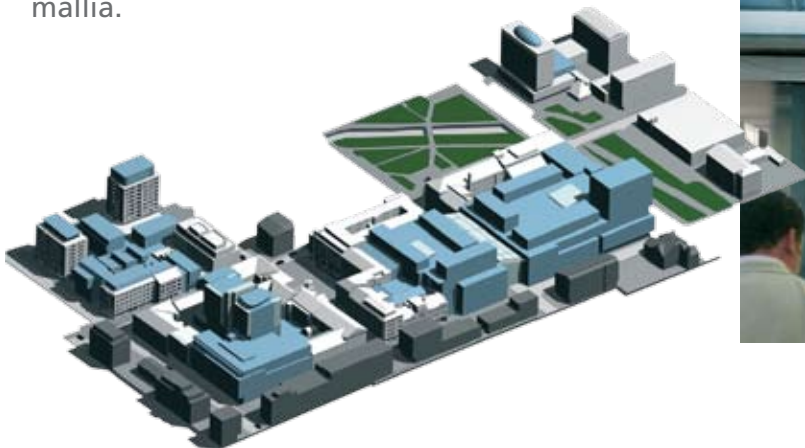
KESKITETTY

## 6.3 Keskitetty malli

Kalliotilat mahdollistava asemakaava tuli voimaan 29.6.2007 ja urakkakilpailu rakentamisesta käytiin vuonna 2009. Tekninen lautakunta hyväksyi 6.10.2009 Gallerian ja Pallaksen korttelien asemakaavamuutokset. Samalla se esitti kaupunginhallitukselle ja valtuustolle, että asemakaava hyväksytään. Joitakin kysymyksiä jäi auki:

- montako autopaikkaa kalliotiloihin tulee? 700 vai 1 200, vai jotakin muuta?
- yksi vai kaksi ajoyhteyttä ja niiden myötä maanalaisten katu keskustan läpi?
- yksi vai kaksi huoltohallia korttelien ja palveluiden käyttöön?
- osa autosuojista rakennetaan väestösuojiksi?
- montako hissiä ja millä kapasiteetilla?
- tarvitaanko vaiheistamista?

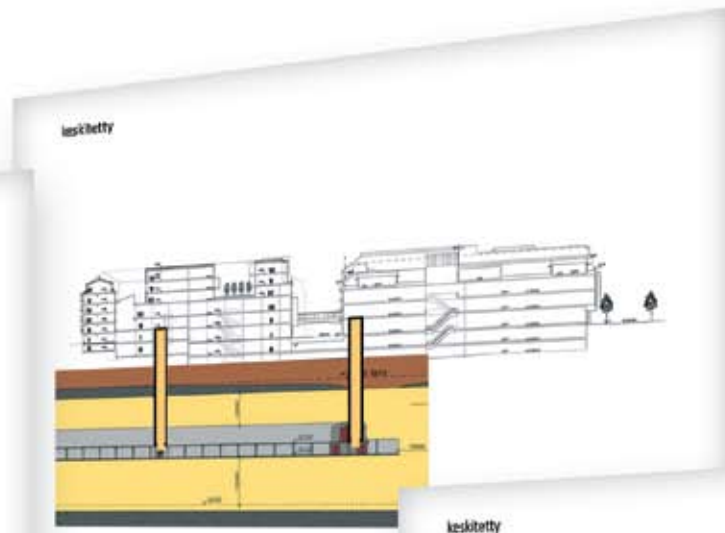
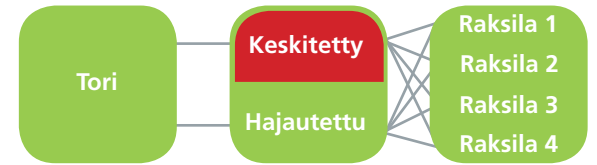
Seuraavilla sivuilla esittelemme keskitettyä mallia.



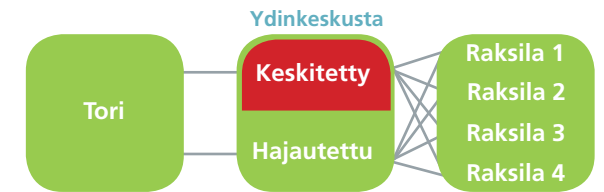
UKI-arkkitehdit

**KESKITETTY**

Ydinkeskusta



**KESKITETTY**



## Keskitetty malli, korttelien suunnitelmat

### Galleria

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–4 sekä kerrokseen -1. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksessa -2, osin myös Isokadun alla. Asuntojen pysäköintipaikat sijoittuvat kokonaan kortteliin. Osa liike- ja toimistotilojen autopaikoista sekä huoltotila sijoittuvat kalliotilaan. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Vaaranpuistoon rakennettavan ajorampin ja maanalaisen ajoyhteyden kautta.

### Kauppuri

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–4 sekä kerrokseen -1. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksessa -2. Asuntojen pysäköintipaikat sijoittuvat kokonaan kortteliin. Osa liike- ja toimistotilojen autopaikoista sekä huoltotila sijoittuvat kalliotilaan.

Ajoyhteys kortteliin on sama kuin Galleria-korttelin kautta, Isokadun alta. Suunnitelman lähtökohtana on Galleria- ja Kauppuri-korttelien rakentaminen samanaikaisesti.

### Pallas

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–2 sekä kerrokseen -1. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköinti on kerroksessa -2. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Pakkahuoneenkadulta. Asuntojen pysäköintipaikat sijoittuvat kokonaan kortteliin. Osa liike- ja toimistotilojen autopaikoista sekä huoltotila sijoittuvat kalliotilaan.

### Yhdystorni

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–2 sekä osittain kerrokseen -1. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksissa -1 (n. 50 % pinta-alasta) sekä -2. Asuntojen pysäköintipaikat sijoittuvat kokonaan kortteliin. Osa liike- ja toimistotilojen autopaikoista sijoittuu kalliotilaan.

Ajoyhteys kortteliin järjestetään Hallituskadulta. Huoltotilat ovat maantasokerroksessa.

### Vaaranpiha

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–2. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksissa -1 sekä -2. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Vaaranpuistoon

rakennettavan ajorampin kautta, jota myös Galleria- ja Kauppuri-korttelit käyttävät. Huoltotilat ovat maantasokerroksessa.

### Autosaari

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–4 sekä -1. Pysäköintiä on kerroksissa -2 sekä -3. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Isokadun alta tai Kauppurienkadulta. Osa liiketilojen autopaikoista sekä huoltotila sijoittuvat kalliotilaan.

### Hammar

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–2. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksissa -1 sekä -2. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Saaristonkadulta tai Isokadun alta maanalaisen ajoyhteyden kautta. Huoltotilat ovat korttelin maantasokerroksessa tai -1 kellarikerroksessa.

### Ravander

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–2. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksissa -1 sekä -2. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Albertinkadulta. Huoltotilat ovat korttelin maantasokerroksessa tai -1 kellarikerroksessa.

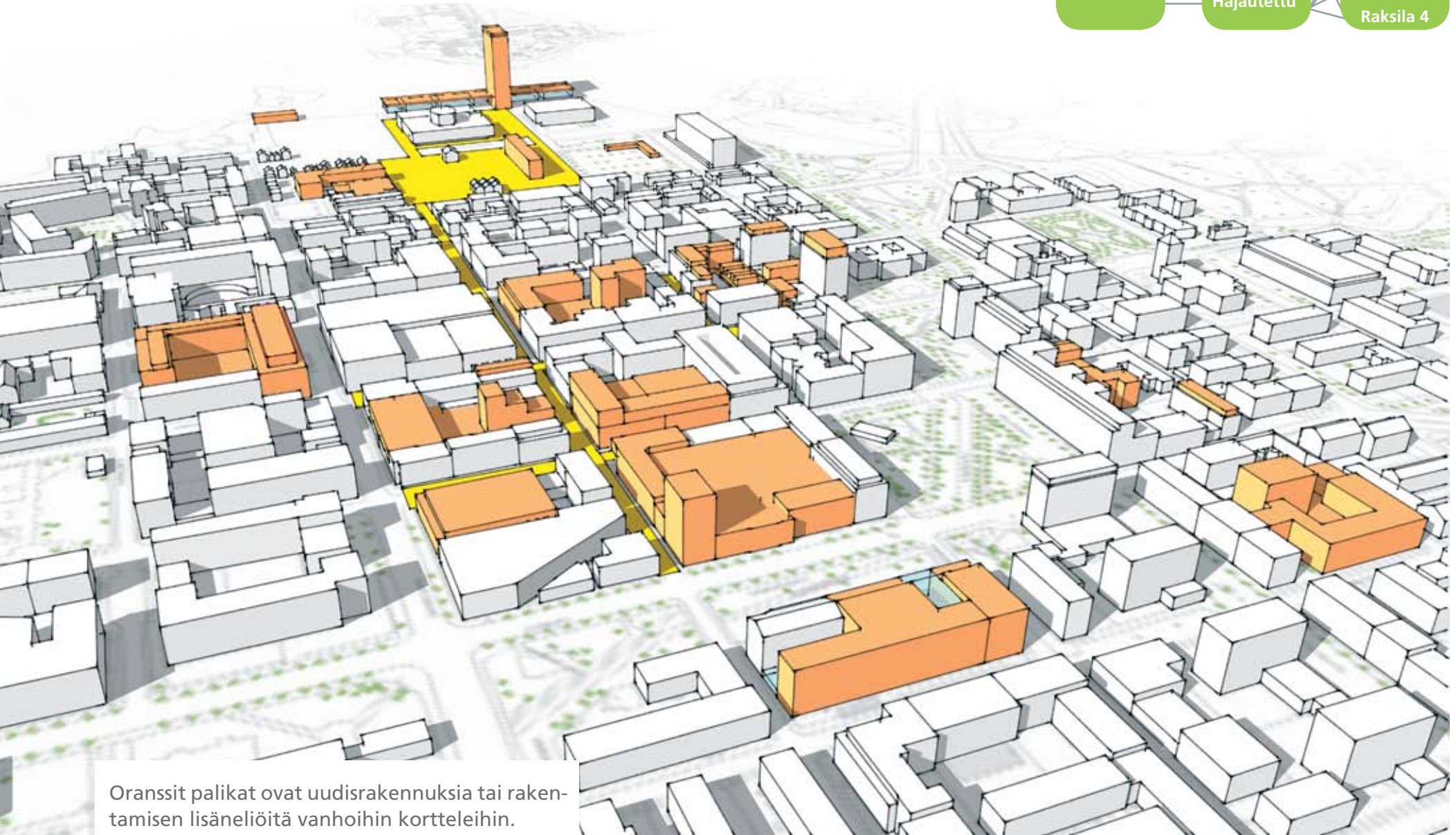
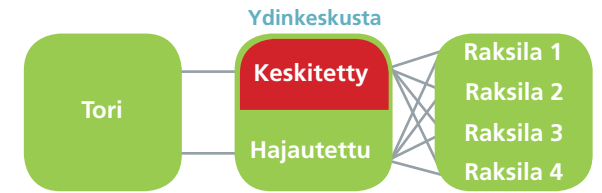
**KESKITETTY**



- lisärakentaminen
- kävelyalue
- huoltotila
- ajoramppi
- maalainen tila
- maalainen ajoyhteys

Havainnekuva luonnos

**KESKITETTY**



Oranssit palikat ovat uudisrakennuksia tai rakentamisen lisäneliöitä vanhoihin kortteleihin.

LUONNOS



## 6.4 Hajautettu malli

### Korttelien suunnitelmat

#### Galleria

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–3 sekä osittain kerrokseen -1. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksissa -1, -2 ja -3. Osa pysäköintipaikoista sijoittuu Isokadun alle.

Ajoyhteys kortteliin järjestetään Pakkahuoneenkadulle – Isokadulle rakennettavan ajorampin ja maanalaisen ajoyhteyden kautta. Huoltotila sijoittuu korttelin kellaritilaan. Toisessa vaiheessa rakennetaan toinen rampi etelämmäksi Isokadulle.

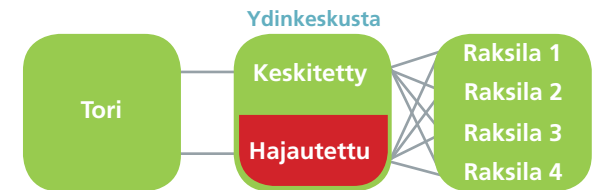
Ulkopuolelta tarvittavat pysäköintipaikat voidaan osoittaa osittain Isokadun alta Puistola-korttelin kohdalle ja osittain Mannerheimipuiston ja Kirkkokadun alle. Isokadun alle Puistola-korttelin alle rakennettava pysäköintialue sijoittuisi osittain Isokadun varressa Otto Karhin puistossa olevien säilytettävien puiden kohdalle.

#### Kauppuri

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–3 sekä osittain kerrokseen -1. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksissa -1, -2 ja -3.

Ajoyhteys kortteliin on sama kuin Galleria-kortteliin, Pakkahuoneenkadulle – Isokadulle rakennettavan ajorampin ja maanalaisen ajoyhteyden kautta. Suunnitelman lähtökohdaksi on Galleria- ja Kauppuri-korttelien rakentaminen samanaikaisesti. Korttelin huolto tapahtuu maanalaisen ajoyhteyden kautta ja huoltotila sijoittuu korttelin kellaritilaan.

Ulkopuolelta tarvittavat pysäköintipaikat voidaan osoittaa Mannerheimipuiston ja Kirkkokadun alle.



#### Pallas

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–2 sekä osittain kerrokseen -1. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksissa -1 ja -2. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Pakkahuoneenkadulta. Huoltotilat ovat korttelin -1 kellarikerroksessa.

Ulkopuolelta tarvittavat pysäköintipaikat voidaan osoittaa a) Kirkkokadun alle Puistola-korttelin kohdalla b) Mannerheimipuiston ja Kirkkokadun alle.

#### Yhdystorni

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–2 sekä osittain kerrokseen -1. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksissa -1 (n. 50 % pinta-alasta) sekä -2. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Hallituskadulta. Huoltotilat ovat maantasokerroksessa.



## HAJAUTETTU

Ulkopuolelta tarvittavat pysäköintipaikat voidaan osoittaa a) Kirkkokadun alle Puistola-korttelin kohdalta b) Mannerheimipuiston ja Kirkkokadun alle.

### Vaaranpiha

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–2. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksissa -1 sekä -2. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Mäkelininkadulta tai Pakkahuoneenkadulta. Huoltotilat ovat maantasokerroksessa.

Korttelin kerrosalan lisääminen nykyisestä asemakaavasta ei ole hajautetussa mallissa mahdollista, koska yleisten pysäköintialuei-

- lisärakentaminen
- kävelyalue
- huoltotila
- ajoramppi
- maanalainen tila
- maanalainen ajoyhteys



Havainnekuva luonnos

## HAJAUTETTU

den kapasiteetti ei riitä. Lisärakentamisen mahdollisuuksia rajoittavat nykyisen asema-kaavan pysäköintisopimukset ja pysäköinti-paikkavelvoite.

### Autosaari

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–4 sekä -1. Pysäköintiä on kerroksissa -2 sekä -3. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Isokadun alta. Huolto-tila sijoittuu korttelin kellarisiin.

Ulkopuolelta tarvittavat pysäköintipaikat voidaan osoittaa Mannerheimipuiston ja Kirkkokadun alle.

### Hammar

Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–2. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksissa -1 sekä -2. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Saaristonkadulta tai Isokadun alta maanalaisen ajoyhteyden kautta. Huoltotilat ovat korttelin maantasokerroksessa tai -1 kellarikerroksessa.

Ulkopuolelta tarvittavat pysäköintipaikat voidaan osoittaa Mannerheimipuiston ja Kirkkokadun alle.

### Ravander

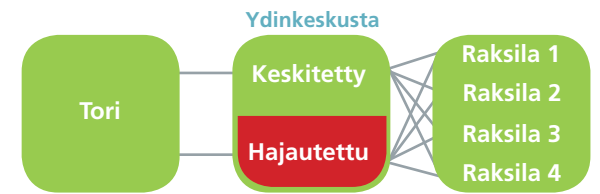
Kaupallisia tiloja kerroksiin 1–2. Yläkerroksiin on suunniteltu asuntoja ja/tai toimistotilaa. Pysäköintiä on kerroksissa -1 sekä -2. Ajoyhteys kortteliin järjestetään Albertinkadulta. Huoltotilat ovat korttelin maantasokerroksessa tai -1 kellarikerroksessa.

Ulkopuolelta tarvittavat pysäköintipaikat voidaan osoittaa Mannerheimipuiston ja Kirkkokadun alle.

## Tehdään Oulun keskustalle 400-vuotishuolto



**HAJAUTETTU**



# 7 VERRATAAN YDINKESKUSTAN VAIHTOEHTOJA



## 7.1 Saavutettavuus

Katumaisemassa kahden pysäköinti- ja huoltojärjestelmän näkyvät erot ovat pysäköintilaitosten ajoyhteyksien sijainti, mihin uudet kaupunkikuvalliset elementit sijoittuvat ja mihin tulevat liikenteen tärkeät solmukohdat.

**KESKITETYSSÄ MALLISSA** pysäköintitilat sijoitetaan ydinkeskustan alle rakennettaviin kalliotiloihin. Kalliotiloista rakennetaan hissiyhteydet kortteleihin ja kaduille. Sisäänajo-yhteys kalliotiloihin katuverkosta on Uusikadun ja Hallituskadun risteyksestä kohti itää sekä Hallituskadun meren puoleisesta päästä Autotori-korttelin länsipuolitse Kaarlenaukion alle ja edelleen ydinkeskustaan.

Ajoramppi sijaitsee Hallituskadulla Asemakadun ja Mäkelininkadun välisellä osuudella kadun keskellä. Jalankulku- ja pyöräteiden leveyttä voidaan katualueella lisätä. Toinen yhteys katuverkosta kalliotiloihin sijaitsee torinrannassa ja se suuntautuu Autotorin pysäköintialueelta Kaarlenaukion alitse ydinkeskustaan. Keskustan alittavan uuden kadun pituus rampeineen on noin 950 metriä.

Kortteleissa (Galleria, Kauppuri ja Vaaranpiha) sijaitsevia yksityisrahoitteisia, yleisessä käytössä olevia pysäköintilaitoksia varten Pakkahuoneenkadulta Vaarankadun vieritse rakennetaan ajoluiska alas Kaupunginojan ja Uusikadun alitse Galleria-kortteliin. Sekä Palas- ja Yhdystorni-kortteleiden ajoyhteydet sijoitetaan Pakkahuoneenkadulta ja Hallituskadulta.

**HAJAUTETUSSA MALLISSA** ydinkeskustan kortteleiden pysäköintitiloihin yhteydet osoitetaan pääkatuverkosta suoraan kortteliin tai Isokadun alle rakennettavan tunnelin kautta. Mannerheimipuiston pysäköintilaitos vastaa kapasiteetiltaan kaupungin ja kiinteistöjen ns. velvoiteautopaikkojen määrää sekä lisäksi eräiden kortteleiden uudisrakentamisen edellyttämää vähäistä autopaikkamäärää.

Mannerheimin puiston pysäköintilaitos edellyttää kahden rampin rakentamista, toinen Isokadulta ja toinen Albertinkadulta.

Keskustan kortteleiden (Autosaari, Galleria, Kauppuri ja Hammar) uudistuminen ja

lisärakentaminen edellyttävät maanalaista yhteyttä Isokadun suuntaisesti Pakkahuoneenkadulle. Ajorampit sijaitsevat Isokadulla Albertinkadun ja Saaristonkadun välisellä osuudella sekä Otto Karhin puiston eteläreunalla Pakkahuoneenkadun suuntaisesti. Rampit vähentävät kävelyalueen laajuutta. Muut ydinkeskustan kortteleiden yhteydet katuverkkoon voidaan järjestää suoraan kadulta.

### Kahden pysäköinti- ja huoltoliikennejärjestelmän ero on pelkistetysti:

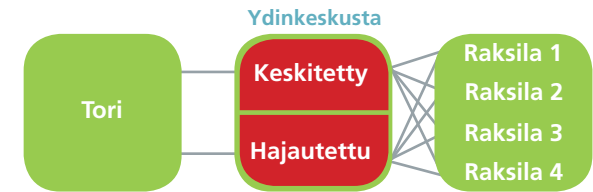
**Keskitettyssä mallissa** autot ja huolto sijoitetaan kalliotiloihin kaupungin ytimen alle.

**Hajautetussa mallissa** rakennetaan pysäköintilaitos Mannerheimin puistoon. Uuden rakennelman edellyttämät pysäköintitilat ja huoltotilat sijoitetaan kortteleihin tai ympäröivän katuverkon alle.

### Autoilevan kaupunkilaisen kannalta oleellinen ero on jääkö auto:

Kalliotiloihin ydinkeskustan alle hissiyhteyden päähän. Asiakas, kaupunkilainen voi siirtyä suoraan autohallista keskustan kortteleihin käymättä ulkotiloissa

Mannerheimin puiston alle rakennettavaan muutaman sadan metrin päässä keskustan ytimestä sijaitsevaan pysäköintilaitokseen.



## 7.2 Rakentajan näkökulma

Molemmat vaihtoehdot tarjoavat mahdollisuuden lisärakentamiselle, mutta keskitettyyn malliin syntyy enemmän tilaa rakentaa. Joka tapauksessa keskustaan halutaan rakentaa lisää asuntoja, liiketiloja ja autopaikkoja.

Kaikkea ei tarvitse rakentaa kerralla, eikä niin tapahtukaan. Neliöitä lisätään tarpeen mukaan. Näin ei pääse syntymään ylitarjontaa.

### UUDISRAKENTAMISEN POTENTIAALI YDINKESKUSTAN KORTTELEISSA

Laskentaperusteet:

- 1 ap / 85 k-m<sup>2</sup>
- 30 m<sup>2</sup> / ap

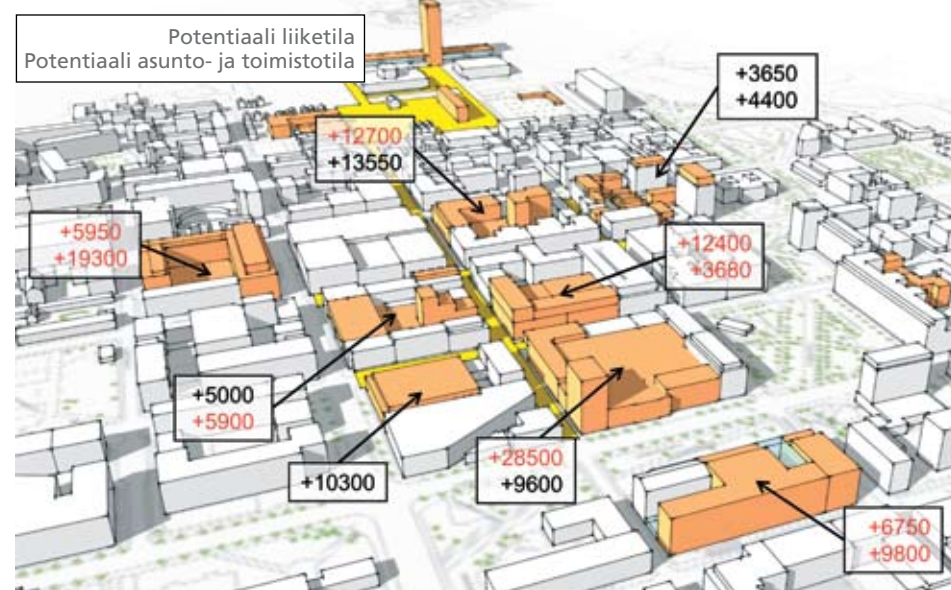
k-m<sup>2</sup> = kerrosneliö

Uudisrakentaminen sisältää:

- poistuvan pinta-alan korvaavan kerrosalan
- voimassa olevan asemakaavan toteutumattoman kerrosalan
- tulevien asemakaavan muutosten sisältämän lisäkerrosalan

### KESKITETTY MALLI / KORTTELIT, POTENTIAALI / k-m<sup>2</sup>

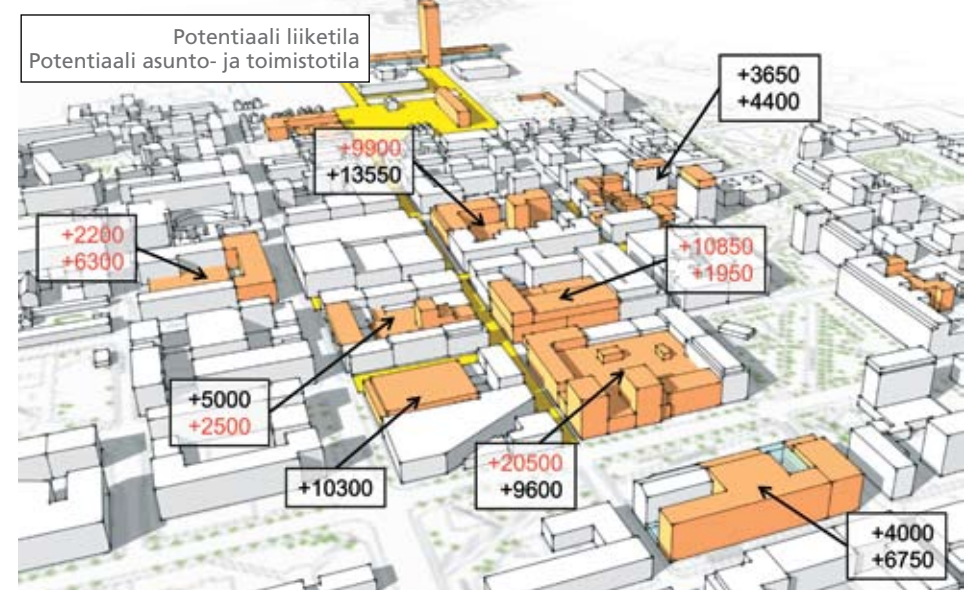
Luonnos



Mallien väliset erot on merkitty punaisella

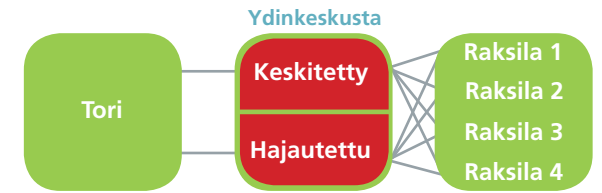
### HAJAUTETTU MALLI / KORTTELIT, POTENTIAALI / k-m<sup>2</sup>

Luonnos



### Mitä nämä luvut tarkoittavat?

Mahdollisuudet rakentaa uutta ovat suuremmat keskitetyssä pysäköintimallissa. Taulukon luvut ovat kerrosalaneliöitä, jotka kertovat uudisrakennusten maksimimäärät. Kuinka monta kerrosalaneliötä lopulta rakennetaan? Se riippuu tarpeista, kaupunkikuvaan, toimintaan, teknisiin, taloudellisiin ja henkisiin arvoihin sidotuista tekijöistä. Lopullinen neliömäärä ja rakennustapa määritellään asemakaavassa.



### Uudisrakentaminen

- a) nykyisen asemakaavan mahdollistama
- b) asemakaavan muutoksen mahdollistama

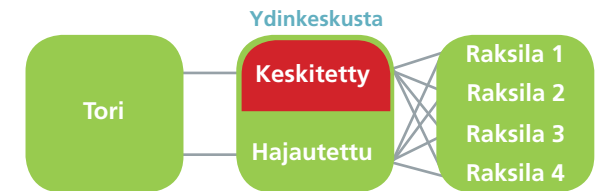
Uudisrakentamisen pysäköintimitoituksen periaate: 1 autopaikka / 85 k-m<sup>2</sup>  
 Pysäköintilaitosten mitoitusperuste: ~ 30 m<sup>2</sup> / autopaikka

## KESKITETTY MALLI

	Potentiaali, liiketila	Potentiaali, asunto- ja toimistotila
Yhdystorni	+3 650	+4 400
Pallas	+12 700	+13 550
Galleria	+28 500	+9 600
Kauppuri	+12 400	+3 680
Vaaranpiha	+6 750	+9 800
Autosaari	+10 300	–
Hammar	+5 000	+5 900
Ravander	+5 950	+19 300
<b>Yhteensä</b>	<b>+85 250</b>	<b>+66 230</b>

## HAJAUTETTU MALLI

	Potentiaali, liiketila	Potentiaali, asunto- ja toimistotila
Yhdystorni	+3 650	+4 400
Pallas	+9 900	+13 550
Galleria	+20 500	+9 600
Kauppuri	+10 850	+1 950
Vaaranpiha	+4 000	+6 750
Autosaari	+10 300	–
Hammar	+5 000	+2 500
Ravander	+2 200	+6 300
<b>Yhteensä</b>	<b>+66 400</b>	<b>+45 050</b>



**KESKITETTY**

# 7.3 Pysäköinti – Maanalaisen maailman näkökulma

## Keskitetty malli

Keskitetyssä mallissa korttelihuolto, autopaidat ja väestösuojat rakennetaan keskitetysti ja toteutetaan yhdellä kertaa.

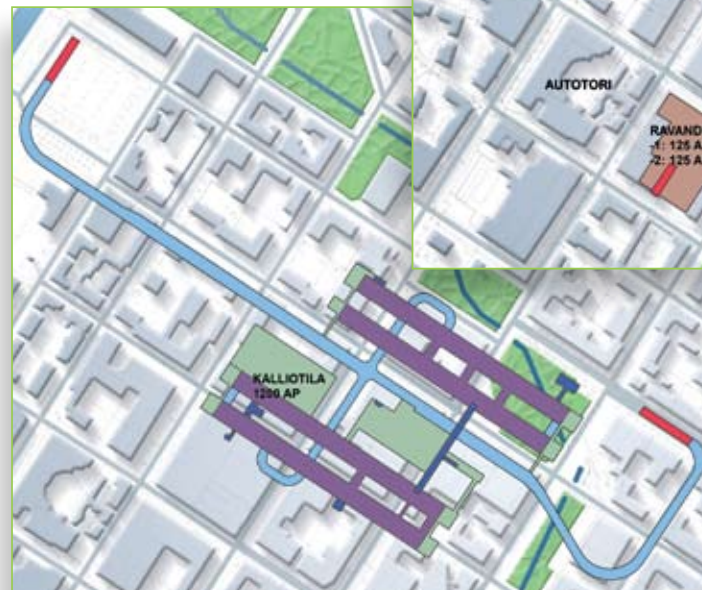
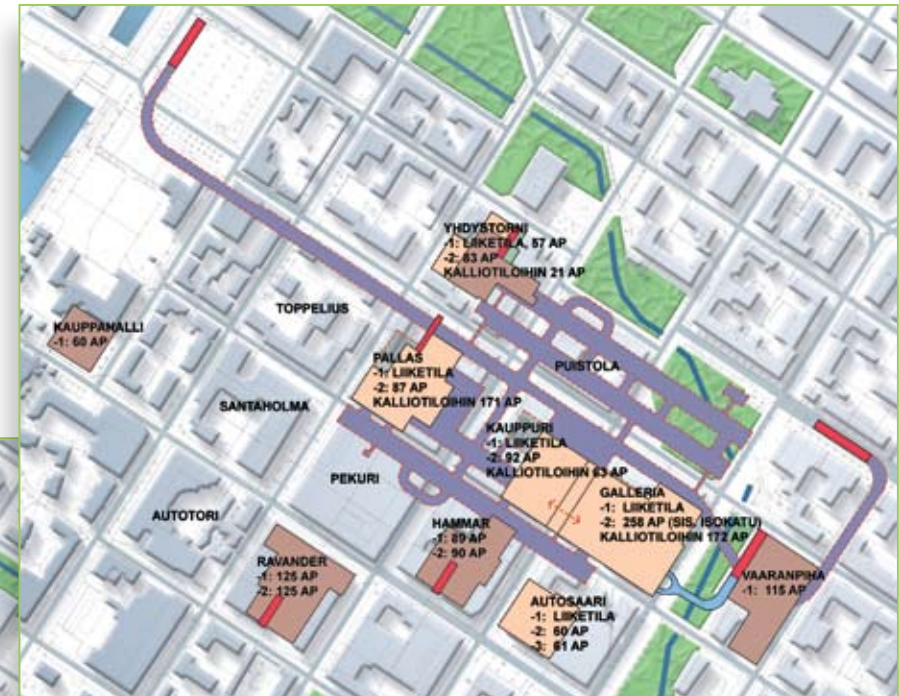
1. Kaupungin sopimuspaikat (673 ap) sijoitetaan kalliotiloihin, jolloin käytetään vähenskerrointa 1,4.\* (480 ap).
2. Uuden rakennusoikeuden edellyttämät autopaidat 1/85 k-m<sup>2</sup> sijoitetaan kalliotiloihin, jolloin käytetään vähenskerrointa 1,4.

Lisäautopaidkojen rakentaminen ja sijoittaminen kalliotiloihin on mahdollista (max 1 400 ap).

3. Kortteleihin voidaan sijoittaa asemakaavassa sallittu autopaidkamäärä.

**\*Mikä 1,4?** Se on laskennallinen lievennyskerroin. Kalliotiloihin sijoittuva pysäköintilaitos on kooltaan mittava, se sijaitsee keskustan liikenteen ja toimintojen kannalta ihanteellisesti ja henkilö- ja tavara-yhteydet kalliotiloista ydinkeskustaan hissien välityksellä ovat nopeat ja vaivattomat. Näin voidaan asemakaavassa kortteleihin määriteltyjen pysäköintipaikkojen lukumäärää vähentää kertoimella 1,4 (esim. laskentaperuste on 1 autopaidka/ 85 k-m<sup>2</sup>, kalliotiloihin sijoitettuna laskentaperuste on 1 autopaidka / 119 k-m<sup>2</sup>).

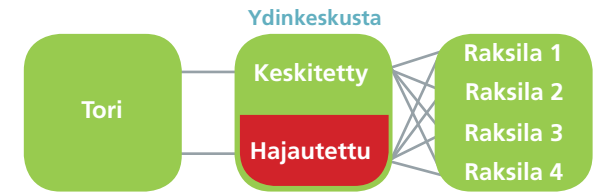
Oulun keskustan pysäköintinormi ja kallioparkin lievennyskerroin 1,4 on hyväksytty asemakaavoituksen pohjaksi kaupungin valtuustossa 14.10.2002 § 116.



- ajoramppi maantasosta kellaritasolle
- korttelien kellaripysäköinti
- kellaripysäköinti kaupungin omistamalla alueella
- maanalainen huoltotila / kalliotilassa oleva huoltotila
- korttelien liiketila yläkellarissa
- maanalainen ajoyhteys
- kalliotila
- kalliotilan kellaripysäköinti
- kävely-yhteys



**HAJAUTETTU**



**Hajautettu malli**

Hajautetussa mallissa korttelihuolto, auto-  
paikat ja väestösuojat toteutetaan usean eri  
hankkeen avulla ja eri aikoina.

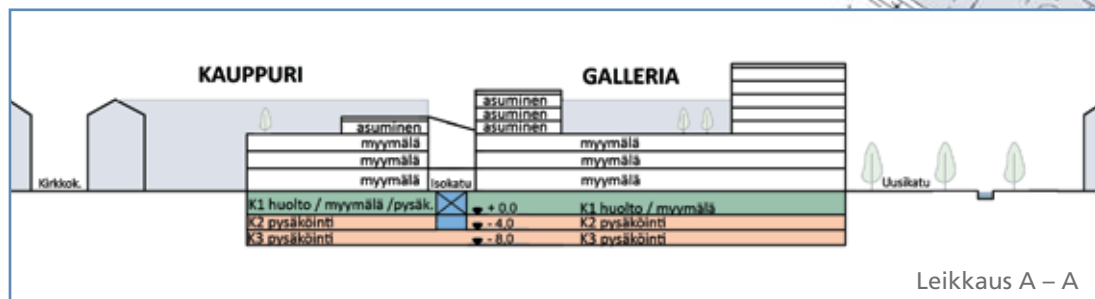
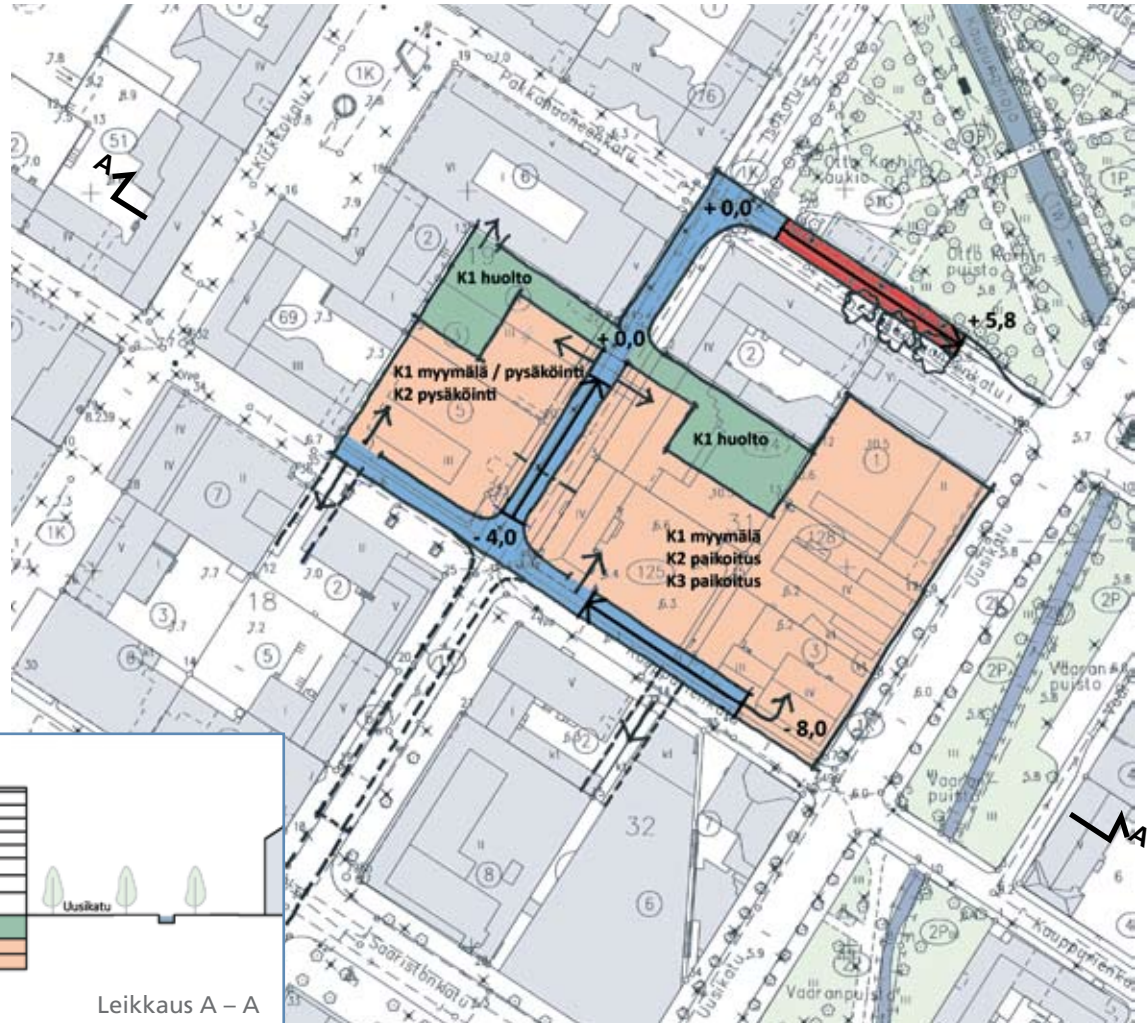
1. Kaupungin sopimuspaikat (673 ap) sijoite-  
taan Mannerheimin pysäköintilaitokseen.
2. Rakennusvolyymin peruste kortteleissa  
1 ap / 85 k-m<sup>2</sup>.
3. Uuden rakennettavan kerrosalan edellyttä-  
mät autopaikat sijoitetaan kortteliin tai eräis-  
sä tapauksissa viereisen katualueen alle.
4. Lisäautopaikoille ei ole yleensä tilaa kort-  
teleissa eikä ulkopuolisissa pysäköintilaitok-  
sissa.

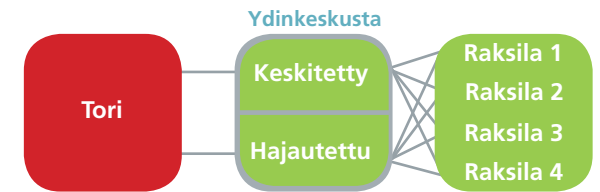
- ajoramppi maantasosta kellaritasolle
- kortteleiden kellaripysäköinti
- kellaripysäköinti kaupungin omistamalla alueella
- maanalainen huoltotila
- kortteleiden liiketila yläkellarissa
- maanalainen ajoyhteys

**HAJAUTETTU**

# Galleria ja Kauppuri

Kuvassa on liikennesuunnitelman periaatteellinen kaavio. Teknistaloudellinen ratkaisu ja ratkaisun arviointi edellyttävät tarkempaa korttelisuunnitelmaa. Oheisessa kuvassa on esitetty Kauppuri- ja Galleriakorttelin liikenteen sekä toimintojen sijoittuminen. Jatko-suunnittelussa välitetään Kauppurienkadun alle rakentamista ja jätetään tekninen verkosto paikoilleen kustannussyistä. Suunnittelun jatkuessa sovitetaan alueen rakenteet, vesi-, viemäri-, lämpö-, sähkö-, ja dataverkot yhteen ajoramppien ja väylien kanssa optimaaliseksi kokonaisuudeksi.





## Torinrannan pysäköinnin mahdollisuudet

Torinrannan pysäköinti- ja huoltojärjestelyt voidaan toteuttaa itsenäisesti, eivätkä ne ole riippuvaisia ydinkeskustan ratkaisuksista. Torinrannasta puuttuu 160 autopaikkaa. Ne ovat jääneet rakentamatta, rakennusluvissa ne on huomioitu.

### Hajautettu:

Pysäköintitilojen kokonaiskapasiteetti tulee olemaan noin 550 autopaikkaa. Niistä suurin osa on tarkoitus sijoittaa toritason alle. Autopaikat ovat suurimmaksi osaksi yleisessä käytössä.

Liikenneverkon uusilla parantuneilla järjestelyillä. (Aleksanterinkatu-Albertinkatu-Hallituskatu) torinrannan autopaikkamäärä voidaan nostaa 700 autopaikkaan.

### Keskitetty:

Pysäköintitilojen kokonaiskapasiteetti noin 550 autopaikkaa. Noin 40 % kalliioiloihin menevää liikenteestä ohjautuu Torinrannan rampin ja 60 % Hallituskadun rampin kautta.

**Molemmissa malleissa on huomioitava, että torille pääsee hyvin joukkoliikenteellä. Myös kevyenliikenteen verkosto on torin käyttäjän kannalta ihanteellinen. Tämä voi vähentää pysäköintipaikkojen tarvetta.**



**KESKITETTY**



# 7.4 Jalankulkijan näkökulma

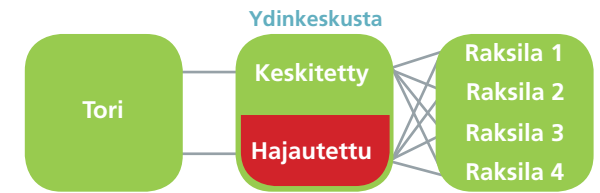
Käytännössä jalankulkija ei juuri huomaa eroa keskitetyn ja hajautetun mallin välillä. Molemmissa on tavoitteena autoton keskus. Keskustan kävelykatu on koettu niin hyväksi, että aluetta halutaan laajentaa.

Keskitetty malli rauhoittaa jalankulkualueet hieman paremmin autoilta ja huoltoliikenteeltä. Tämän voi huomata punaisella merkittyjen ajoramppien sijainnista.

Ydinkeskustan rakennustöiden aiheuttama häiriö asukkaille ja liike-elämälle on melkoinen. Vahingon minimoimiseksi kortteleiden rakennustyöt ja katurakentaminen tulee ajoittaa yhteen, hankkeiden tulee edetä suunnitellusti ja hankkeista tulee tiedottaa riittävän laajasti, ymmärrettävästi ja luotettavasti. Kumpi, hajautettu vai keskitetty, aiheuttaa rakennustöiden aikana enemmän häiriötä? Koska ennustaminen edellyttää työn tarkkaa ohjelmointia, meillä ei ole nykyisellä yleissuunnittelutasolla, periaatteista keskusteltaessa, tarvittavaa tietoa vastata kysymyksen.



**HAJAUTETTU**



- ajoramppi
- lisärakentaminen
- kävelyalue
- henkilöyhteys pysäköintitiloihin

Oulu on kaupunki,  
johon meillä on  
henkilökohtainen suhde.



## 7.5 Mikä on tärkeää huomata?

### Mitä täytyy rakentaa?

Rakennusluvan myöntämisen ehtona on, että myös autopaikat rakennetaan asemakaavan edellyttämällä tavalla.

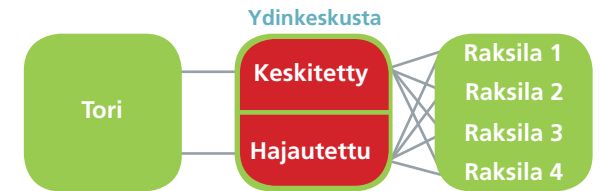
Oulun kaupunki on tehnyt keskustan kiinteistöjen kanssa sopimuksia, joiden mukaan kaupunki rakentaa rakennusluvan mukaiset autopaikat kiinteistön maksamaa korvausta vastaan.

Vuosien mittaan sopimusten mukaisia, toteuttamattomia autopaikkoja on kertynyt ydinkeskustaan 673 kappaletta ja Kauppatorin alueelle 160. Kaupungin sopimusvelvoite on siis 833 uutta autopaikkaa.

Jos ko. velvoiteautopaikat sijoitetaan kallio-tiloihin (keskitetty malli), voidaan käyttää autopaikkamäärän vähennyskerrointa 1,4. Hajautetussa mallissa ei kerrointa käytetä.

Uuden kerrosalan rakentamisen edellyttämien autopaikkojen mitoitusperuste on yleensä keskustan alueella 1 ap / 85 k-m<sup>2</sup>.

Keskitetyssä pysäköintimallissa autopaikat sijoitetaan ydinkeskustan alle louhittavaan



laitokseen, jonka vähimmäiskoko on 700 ap. Suuri koko kohtuullistaa autopaikan yksikköhintaa. Hajautetussa mallissa uudisrakentamisen vaatimat autopaikat voidaan toteuttaa vaiheittain kortteleiden rakennustöiden yhteydessä.

### Hajautettu, keskitetty vai jotain muuta?

Tarkastelu keskittyy ydinkeskustan alueeseen, jossa koko järjestelmän pitää sisällään vanhojen velvoiteautopaikkojen, lisärakentamisen velvoiteautopaikkojen, keskustakortteleiden maanalaisten huoltotilojen, maanalaisten huolto- ja pysäköintitilojen ajoneuvoyhteyksien ja ydinkeskustan väestösuojatarpeen rakentamisen.

Taloudellisen vertailun lähtökohtana on 900 autopaikan kallio-tilahanke, johon kuuluu maanalaiset kulkuyhteydet, huolto- sekä väestösuojatilat. Tällä järjestelmällä on mahdollisuus hoitaa vanhat velvoiteautopaikat, ydinkeskustan korttelien huolto, keskustarakentamisen vaatimat väestösuojapaikat sekä mahdollistaa ydinkeskustakorttelien lisärakentamista noin 50 000 kerrosneliometriä.

Hajautetussa mallissa edellä mainitut toiminnot on ratkaistu hajautetun periaatteen mukaan eriyttämällä ne. Yleisten pysäköintilaitosten sijoittamiselle on rajalliset mahdollisuudet, mistä johtuen hajautetun mallin yleisen pysäköintilaitoksen koko ei ole vertailukelpoinen keskitetyn mallin kanssa. Hajautetussa mallissa yleinen pysäköintilaitos (Mannerheimin pysäköintilaitos) mahdollistaa keskustaan noin 15 000 kerrosneliömetriä eli vajaan kolmanneksen keskitettyyn malliin verrattuna.

Keskitetyssä mallissa yhden autopaikan rakentaminen on hajautettua mallia kalliimpaa mutta velvoiteautopaikkoja ei tarvita määrällisesti niin paljon. Väestönsuojien sijoittaminen kallioiloihin on toiminnallisesti ja taloudellisesti kannattavaa, koska rakenteelliset lisäkulut ovat kallioiloissa vähäisiä normaaliin kalliorakentamiseen verrattuna.

Kalliotilahanke edellyttää riittävän suuren pysäköintilaitoksen ja rakentamista, jotta autopaikkahinta saadaan kohtuulliseksi. Lisäksi kalliotilahanke edellyttää yhtäaikaista korttelirakentamista vähintään tarvittavien pysty-yhteyksien osalta. Hajautetussa mallis-

sa lisärakentamisen vaatimat autopaikat on mahdollista toteuttaa vaiheittain keskustan lisärakentamisen yhteydessä.

Tori ja Raksila on jätetty pois teknis-toiminnallisesta tarkastelusta. Näiden alueiden osalta tavoitteiden asettelu on vielä alussa. Kaikkia kustannuksia ei voida siitä syystä vielä arvioida.

Autorannan pysäköintitontilla kaupungilla on hoitamatta noin 160 velvoiteautopaikkaa. Näiden velvoiteautopaikkojen hoitamiseen etsitään ratkaisumalli torin alueellisen maankäyttösuunnittelun yhteydessä, mistä johtuen niitä ei oteta mukaan kustannustarkasteluun.

**Keskitetty pysäköintimalli ei sulje pois hajautettua mallia. Se voi olla, ja todennäköisesti kehittyisikin omaa tahtiaan kallioilojen tukena ja rinnalla. Hajautettu malli sulkee pois kallioilojen rakentamisen asemakaavan, tarvittavan kalliorakentamisen ja toiminnallisten syiden vuoksi.**

### **Kuka tämän maksaa?**

Yleisiin pysäköintilaitoksiin ei ole tarkoitus käyttää julkisia varoja. Näin rahat eivät ole pois kaupungin muista palveluista. Kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön pitkäaikais-tuloilla on tarkoitus pystyä rahoittamaan laitosten rakentamiseen tarvittava vieraan pääoman osuus.

Vuosien varrella kaupunki on saanut kiinteis-tönomistajilta velvoiteautopaikkamaksuja ja pysäköintitonttien myyntituloja, jotka on ohjattu kaupungin palveluihin. Nämä saadut tulot ja oma rahoitusosuus kaupungin tulee itse sijoittaa pysäköintilaitosten rakentami- seen.

Keskitetystä ratkaisusta kaupunki / kau- pungin pysäköintiyhtiö rahoittaa vanhojen velvoiteautopaikkojen lisäksi velvoiteauto- paikkoja myös kortteleiden lisärakentamista (n. 50 000 k-m<sup>2</sup>) varten sekä huoltotilat, ajo- neuvoreitit ja väestönsuojan. Nämä lisära- kentamisen velvoiteautopaikat, huoltotilat ja väestönsuojan kaupunki rahoittaa siihen asti kunnes korttelit alkavat rakentamaan.

Hajautetussa mallissa kaupunki / kaupungin pysäköintiyhtiö rahoittaa yleiseen pysäköin- tilaitokseen vanhat velvoiteautopaikat ja kortteleiden lisärakentamisen velvoiteau- topaikkoja 15 000 k-m<sup>2</sup> varten. Lisäraken- tamisen autopaikat sijoittuvat ensisijaisesti

kortteleihin ja ne toteutetaan kortteliraken- tamisen yhteydessä tontinomistajien kustan- nuksilla. Kiinteistöt rakentavat ja rahoittavat osana kiinteistön rakentamista huoltotilat, väestönsuojat ja ajoneuvoyhteydet kiinteis- töihin katuverkosta. Kaupunki myöntää ra- kentamismahdollisuuden katujen alle kor- vauksella.

### **Millaista häiriötä rakentaminen aiheuttaa?**

Molemmissa malleissa varsinainen korttelira- kentaminen aiheuttaa häiriötä, joiden mini- mointi on ensisijaisesti rakennushankkeeseen ryhtyvän tehtävä.

Varsinaisten pysäköintilaitosten rakentami- sesta aiheutuvat häiriöt ovat keskustan pää- liikenneverkon ulkopuolella ja niistä vastaa kaupunki.

Keskustan kortteleiden rakennustyöt liiken- neyhteyksineen sovitetaan ajallisesti yhteen kaupungin katurakennustöiden kanssa.

Hajautetussa mallissa Isokadun maanalainen ajoneuvoväylä rakennetaan kortteleiden käyttöön heidän toimestaan. Tällöin raken- nushankkeeseen ryhtyvät tontinomistajat vastaavat maanalaisen huoltoväylän raken- tamisen välittömistä ja välillisistä kustannuk- sista ja häiriöistä.





## 7.6 Mitä vaikutuksia rakentamisella voi olla?



	OULUN KESKUSTAN KESKITETTY PYSÄKÖINTI	OULUN KESKUSTAN HAJAUTETTU PYSÄKÖINTI
	Keskitetyn mallin kalliotilat	Hajautetun mallin pysäköintilaitokset, korttelipysäköinti ja Isokadun huoltokäytävä
<b>VAIKUTUKSET</b>		
<p>1. Alue- ja yhdyskuntarakenne: asuntojen, työpaikkojen, palvelujen, virkistysalueiden määrä, yhdyskuntarakenteen toimivuus ja eheys, keskustan vetovoimaisuus</p>	<p>Pysäköintimallit antavat mahdollisuuden keskustan ydinkortteleiden lisärakentamiselle. Samalla huoltoliikenne ja pysäköintipaikkaa etsivä autoliikenne vähenee ydinkeskustan kauduilta sekä jalankululle rauhoitetut alueet lisääntyvät. Nämä toimenpiteet vaikuttavat ratkaisevasti keskustan rakennetun ympäristön kehittämismahdollisuuksiin tulevaisuudessa.</p>	
	<p>Keskitetyssä mallissa mahdollinen lisärakentamisen määrä on korkeampi kuin hajautetussa mallissa.</p>	
	<p>Maanalaiset pysäköintilaitokset parantavat Oulun keskustan saavutettavuutta kaikilla liikennemuodoilla. Ne myös parantavat Oulun kilpailukykyä kaupunkiseudullisesti ja vahvistavat kaupungin asemaa valtakunnanosakeskuksena.</p> <p>Yhdyskuntataloudellisesti on merkittävää, että maanalaiset pysäköintilaitokset mahdollistavat ydinkorttelien lisärakentamisen sekä kaupan ja muiden palvelutoimintojen kehittämisen, tukevat keskustan elinvoimaisuutta ja parantavat kaupunkiseudullisesti Oulun keskustan kilpailukykyä. Maanalaisten tilojen toteuttaminen vahvistaa välillisesti Oulun keskustan asemaa valtakunnanosakeskuksena, mikä vaikuttaa edullisesti koko Pohjois-Suomen talouselämään.</p>	

	OULUN KESKUSTAN KESKITETTY PYSÄKÖINTI	OULUN KESKUSTAN HAJAUTETTU PYSÄKÖINTI
2. Rakennettu ympäristö: kaupunkikuva, rakennettu kulttuuriympäristö, muinaisjäännökset	<p>Maanalaisten pysäköintilaitosten rakentaminen aiheuttaa muutoksia kaupunkikuvanäkymiin, kun maan alle ja kalliotiloihin liittyviä rakennelmia sijoitetaan katu- ja puistoalueille sekä kortteleihin. Näiden rakennelmien sovittaminen kaupunkikuvaan on ratkaistava arkkitehtonisin, maisemasuunnittelun ja ympäristötaiteen keinoin. Ajourampit, sisäänkäyntirakennukset ja kuilut edellyttävät korkeatasoista katu- ja puistoympäristöjen sekä rakennelmien yksityiskohtien suunnittelua.</p> <p>Keskustan kaupunkikuvaa ja rakennettua ympäristöä käsitellään ottamalla huomioon lakisääteiset valtakunnalliset aluidenkäyttötavoitteet ja kaupungin oma yleiskaava.</p> <p>Arkeologisesti mielenkiintoiset alueet tutkitaan tapauskohtaisesti.</p>	<p>Kellaripysäköinnin rakentaminen Mannerheimin puiston alle on näkyvä muutos kaupunkikuvassa. Puiston suunnitteluperiaatteena on rakentaa julkinen puisto takaisin. Puiston istutusten vaatimat tilat huomioidaan jo kaavoitusvaiheessa.</p>
		

	OULUN KESKUSTAN KESKITETTY PYSÄKÖINTI	OULUN KESKUSTAN HAJAUTETTU PYSÄKÖINTI
3. Luonto ja luonnonvarat: maa- ja kallioperä, pohjavedet, luonnonympäristö	<p>Kehittämissuunnitelmien suunnitteluperiaatteena on, että pohjaveden laatu ei heikkene eikä pohjaveden pinnan korkeus-asemaa alenneta pysyvästi. Pintavesille ei aiheudu haittoja, koska parkkitiloista johdetaan vesiä ainoastaan viemärijärjestelmiin.</p>	<p>Hajautetussa mallissa kalliota ei ole tarve louhia, koska rakenteet ulottuvat sen yläpuolelle.</p>
	<p>Oulun keskustan alla olevan kallion on tutkittu sopivan louhittaviksi kalliotiloiksi.</p>	

	OULUN KESKUSTAN KESKITETTY PYSÄKÖINTI	OULUN KESKUSTAN HAJAUTETTU PYSÄKÖINTI		OULUN KESKUSTAN KESKITETTY PYSÄKÖINTI	OULUN KESKUSTAN HAJAUTETTU PYSÄKÖINTI
4. Ihmisten elinolot ja elinympäristö: saavutettavuus, houkuttelevuus, esteettisyys, turvallisuus, esteettömyys, melu ja ilmanlaatu	<p>Kumpikin keskustan kehittämismalli tukee hyvän sosiaalisen ympäristön laatutavoitteita. Kumpikin rauhoittaa ydinkeskustan autoliikenteeltä, monipuolistaa keskustan palvelutarjontaa, tukee sekä joukkoliikenteen että kevyen liikenteen verkoston kehittämistä ja mahdollistaa kävelykeskustan laajentamisen.</p> <p>Maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen vaikuttaa myönteisesti keskustassa asioiviin, työskenteleviin ja asuviin ihmisryhmiin. Ydinkeskustan autoliikenteen väheneminen mahdollistaa viihtyisän, esteettömän ja turvallisen ympäristön rakentamisen, mikä parantaa erityisesti lasten, vanhusten ja liikuntaesteisten olosuhteita.</p> <p>Kun keskustan maanpäälliset pysäköintipaikat ja pysäköintipaikkaa etsivä liikenne vähenevät, paranevat liikenneturvallisuus, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet sekä keskustan viihtyisyys.</p> <p>Keskustan ydinalueen pysäköinti- ja huoltoliikenteen siirtäminen pääosin maan alle parantaa laajennettavan kävelyalueen olosuhteita liikenteen ja pakokaasupäästöjen osalta. Maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen alentaa valmistuttuaan jonkin verran liikenteen meluhaittoja ja liikenteen päästöjä ydinkeskustassa kokonaisuutena. Ajoramppien lähiympäristön melutaso ja ilmanlaatu eivät muutu merkittävästi nykyisestä.</p> <p>Ramppien kohdalle muodostuvat pakokaasupäästöt johdetaan ilmavirtauksia ohjaamalla poistoilmapiippuihin. Pysäköintilaitoksen päästöt eivät aiheuta ilmanlaatuun havaittavia muutoksia. Pysäköintilaitoksesta ulos puhallettava ilma vastaa koostumukseltaan pysäköintilaitoksen sisäilmaa.</p>	<p>Hajautetussa mallissa on useampia ramppuja, jotka jakavat liikennettä. Huoltoajoneuvojen rampit sijaitsevat ydinkeskustassa.</p>	5. Liikenne: liikenneturvallisuus, liikenteen sujuvuus, pysäköinnin vaivattomuus, huoltoliikenne, pyöräily, kävely, saavutettavuus	<p>Keskitetty maanalainen pysäköinti ja kävelyalueiden laajentaminen vähentävät ydinkeskustan autoliikennettä ja siirtävät sitä pääkatukehille, jolloin liikenteen sujuvuus ja turvallisuus lisääntyvät.</p> <p>Keskustan kehittäminen kokonaisuutena parantaa keskustan saavutettavuutta kaikilla liikennemuodoilla. Autolla keskustassa asioivien olosuhteet paranevat kun pysäköintipaikan löytyminen helpottuu.</p> <p>Keskustan pysäköintimallit parantavat joukkoliikennekadun toimintaedellytyksiä, kun autoliikenne keskustan ydinalueella vähenee. Joukkoliikennekatu parantaa keskustassa vaihtomahdollisuuksia linjalta toiselle ja tukee kävelykeskustan laajentamista.</p>	<p>Hajautetussa mallissa Isokadun alla kulkeva huoltoväylä mahdollistaa neljän ydinkorttelin huollon katujen ja kortteleiden alta.</p>
	<p>Keskitettyssä mallissa kaikki liikenne kulkee samoista rampeista. Ramppien sijainti on ydinkeskustan ulkopuolella.</p>	<p>Kalliotilat mahdollistavat keskustan kuuden ydinkorttelin korttelikohtaisen huoltoliikenteen sijoittamisen kallio-tiloihin, mikä selkeyttää ja tehostaa huoltoliikenteen toimintaa sekä poistaa kävelyalueilla tapahtuvaa jakeluliikennettä ja sen aiheuttamia häiriöitä.</p> <p>Kalliotilojen keskitetyn ja tehokkaasti opastetun pysäköintijärjestelmän ansiosta pysäköintitilasta on suorat hissiyhteydet keskeisille alueille ja keskustakorttelien liiketiloihin. Keskitetty pysäköintiratkaisu mahdollistaa myös pysäköintipaikkojen tehokkaan vuorottaiskäytön.</p>		<p>Keskustan tehokas pysäköintijärjestelmä opastaa ajoneuvot vapaisiin pysäköintilaitoksiin ja korttelipysäköintialueille.</p>	

	OULUN KESKUSTAN KESKITETTY PYSÄKÖINTI	OULUN KESKUSTAN HAJAUTETTU PYSÄKÖINTI		OULUN KESKUSTAN KESKITETTY PYSÄKÖINTI	OULUN KESKUSTAN HAJAUTETTU PYSÄKÖINTI
6. Yhdyskunta- ja energiatalous: yhdyskuntarakentamisen investointi- ja ylläpitokustannukset, toteutettavuus	Pysäköintilaitosten ja lisärakennusoikeuden myötä keskustan kokonaisvaltainen laatutason nosto ja keskustarakenteen tiivistäminen on mahdollista, mikä on edullista niin energia- kuin yhdyskuntataloudellisestikin.		7. Elinkeinoelämä: Elinkeinoelämän toimintaedellytykset, investointihalukkuus, työllisyys ja rakentamisen aikaiset häiriöt	Yhdyskuntataloudellisesti ja elinkeinoelämän toiminnan kannalta on merkittävää, että pysäköintimallit mahdollistavat ydinkorttelien lisärakentamisen sekä kaupan ja muiden palvelutoimintojen kehittämisen, tukevat keskustan elinvoimaisuutta ja parantavat kaupunkiseudullisesti Oulun keskustan kilpailukykyä. Kalliotilojen toteuttaminen vahvistaa väliillisesti Oulun keskustan asemaa valtakunnanosakeskuksena, mikä vaikuttaa edullisesti koko Pohjois-Suomen talouselämään.	Kummannin mallin pysäköintilaitosten rakentaminen aiheuttaa rakentamisen aikaisia häiriöitä keskustassa asuville, työskenteleville ja siellä asioiville. Suurin häiriöiden aiheuttaja on työmaaliikenne raskailla ajoneuvoilla sekä estevaikutus. Rakentamisen haitat kohdistuvat ajoramppien alueelle ja niiden lähikaduille, joilla joudutaan tekemään avokaivantoja. Myös henkilöliikenteen ja muiden pysty-yhteyksien yläosien ja niihin liittyvien rakennelmien rakentaminen aiheuttaa jonkin verran rakennusaikaisia häiriöitä. Ramppien rakentamisen jälkeen louhintatyöt etenevät maanalaisina, jolloin haitat vähenevät olennaisesti.
	Kalliotiloista tulee kokonais- taloudellista hyötyä, kun normaalisti käytettyä autopaikanormia voidaan lieventää laitoksen suuren pysäköintipaikkamäärän, hyvän käytettävyyden ja autopaikkojen tehokkaan vuorottaiskäytön perusteella.	Hajautettu malli edellyttää enemmän pysäköintipaikkoja, koska pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö heikkip.			
					

*Vaikutusten arvioinnin lähteenä on käytetty Oulun keskustan Kalliotilojen selostusta, joka on päivitetty 16.4.2007.*

## 7.7 Vaikutuksia arvioitiin moniulotteisella kyselyllä

Vuorovaikutustyöryhmän seminaariin 18.8.2010 osallistuneet arvioivat keskitetyn ja hajautetun pysäköintiratkaisun muutosvaikutusten laatua ja eroja nykytilanteeseen. Tehtävänä oli pohtia, ovatko muutosten laadulliset vaikutukset myönteisiä vai kielteisiä ja ovatko ne merkittäviä vai vähäisiä vai onko niillä ylipäänsä mitään vaikutuksia. Työryhmän jäsenet arvioivat itsenäisesti vaikutuksia. Tämä yhteenveto on aritmeettinen keskiarvo tehdyistä arvioinneista. Arviointi kohdistettiin seitsemään asiakokonaisuuteen;

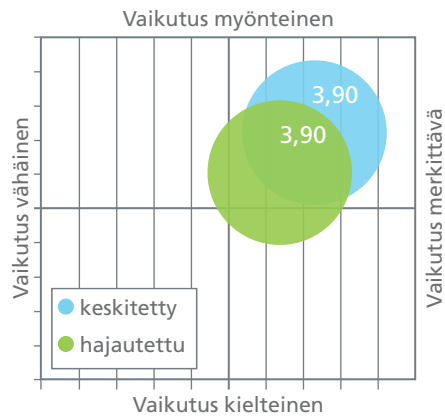
- **alue- ja yhdyskuntarakenne**  
asuntojen, työpaikkojen, palvelujen ja virkistysalueiden määrä, yhdyskuntarakenteen toimivuus ja eheys, keskustan veto-voimaisuus
- **rakennettu ympäristö**  
kaupunkikuva, rakennettu kulttuuriympäristö, muinaisjäänne
- **luonto ja luonnonvarat**  
maa- ja kallioperä, pohjavedet, luonnonympäristö
- **ihmisten elinolot ja elinympäristö**  
saavutettavuus, houkuttelevuus, esteettisyys, turvallisuus ja esteettömyys, meluttomuus, ilmalaatu
- **liikenne**  
liikenneturvallisuus, liikenteen sujuvuus, pysäköinnin vaivattomuus, huoltoliikenne, pyöräily ja kävely
- **yhdyskunta- ja energiatalous**  
yhdyskuntarakentamisen investointi- ja ylläpitokustannukset, toteutettavuus
- **elinkeinoelämä**  
elinkeinoelämän toimintaedellytykset, investointihalukkuus, työllisyys, rakentamisen aikaiset häiriöt

**Hyvinvointi synnyttää luovuutta, luovuus vetovoimaa.**

Asiakokonaisuuden tärkeyttä ja muutosvaikutuksen tehoa arvioitiin intensiteettiluvulla, jolle annettiin lukuarvoja välillä 1–5 merkittävyyden mukaan.

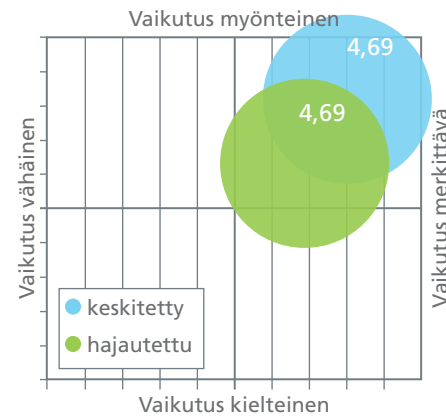


## YHTEISVAIKUTUS



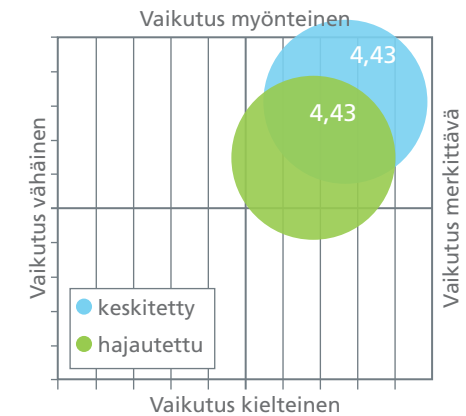
Yleishavainto arvioinnista on, että molempien vaihtoehtojen kokonaisvaikutus nykytilanteeseen on sekä myönteinen että merkittävä. Vaikutuksilla on myös suuret intensiteettiluvut. Yhteisvaikutukseltaan keskitetty pysäköintiratkaisu on arvioinnin mukaan hajautettua parempi. Millään osa-alueella ei esiintynyt arvioita, että vaikutukset olisivat sekä merkittäviä että kielteisiä. Arvioinnin perustella Oulun ydinkeskusta kehittyä myönteiseen suuntaan molemmilla pysäköintiratkaisuilla.

## LIIKENNE



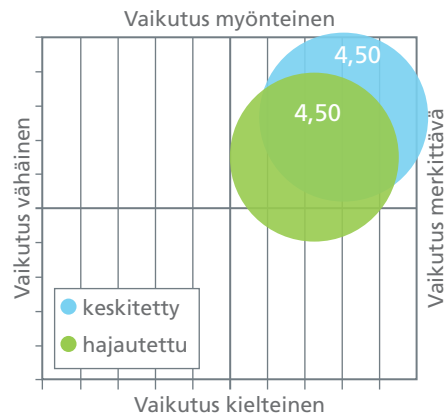
Liikenneturvallisuus, liikenteen sujuvuus, pysäköinnin ja huoltoliikenteen vaivattomuus, pyöräilyn ja kävelyn sujuvuus ovat hyviä liikennenympäristön ominaisuuksia. Suurin ero keskitetyn ja hajautetun pysäköintiratkaisun välillä arvioitiin olevan liikenteeseen kohdistuvissa vaikutuksissa. Keskitetty pysäköintiratkaisu on selvästi edullisempi kuin hajautettu. Liikenteeseen kohdistuvia vaikutuksia pidettiin myös erittäin tärkeinä ja niille annettiin korkein intensiteettiluku 4,69.

## ELINKEINOELÄMÄ



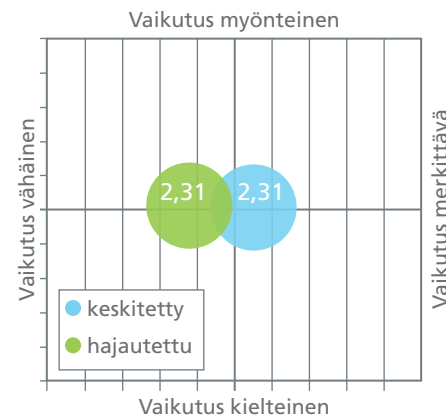
Kumpikin pysäköintiratkaisu parantaa oleellisesti elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia ja investointihalukkuutta. Elinkeinoelämään kohdistuvat vaikutukset ovat lähes yhtä tärkeitä kuin liikenteeseen kohdistuvat.

## IHMISTEN ELINOLOT JA ELINYMPÄRISTÖ



Houkuttelevuus, esteettisyys, esteettömyys sekä turvallisuus ovat ihmisten elinympäristön tavoiteltavia ominaisuuksia, samoin hyvä ilmanlaatu ja meluttomuus. Näihin ominaisuuksiin arvioidaan voitavan vaikuttaa erittäin paljon parantamalla ydinkeskustan pysäköintiä, olipa valittu ratkaisu kumpi tahansa.

## LUONTO JA LUONTOVARAT



Luontoon ja luonnonvaroihin kohdistuvien vaikutusten osalta keskitetty ja hajautettu pysäköintiratkaisu ovat lähes neutraaleja ja lähellä toisiaan.

## RISKIT

Riskienhallinta kuuluu jokaiseen suunnitteluvaiheeseen. Kun suunnittelu tarkentuu, myös riskien tunnistaminen, arviointi ja hallinta tarkentuu.

Tähän mennessä kehityssuunnittelussa on haluttu alustavasti tunnistaa kaikki hallinnolliset, ympäristöön ja toteuttamiseen liittyvät riskit. Näiden riskien toteutumisesta voi seurata edelleen laatu-, aikataulu- ja/tai kustannusriskejä.

Kun valinta keskustan rakentamisen vaihtoehtojen välillä tapahtuu, tehdään sen pohjalta riskienhallintasuunnitelma.







# 8 TALOUS



## 8.1 Pysäköinnin rahanarvoiset kysymykset

Kiinteistöjen velvollisuus (Maankäyttö- ja rakennuslaki) on järjestää omat autopaikkansa. Sama velvoite koskee myös Oulun kaupunkia, joka on sopinut järjestävänsä rakennettujen keskustan tonttien vaatimat velvoiteautopaikat kiinteistön omistajien maksamia korvauksia vastaan. Näitä autopaikkoja kaupungin on pakko rakentaa 833. Ydinkeskustassa on hoitamatta 673 ja Autorannan tontilla 160 autopaikkaa. Tämän lisäksi keskustan kehittäminen vaatii lisärakentamista, mikä ei ole mahdollista ilman uusia velvoiteautopaikkoja. Tästä velvoiteautopaikkojen tarpeesta on kysymys.

Varsinaisen pysäköintijärjestelmän tavoitteena on liiketaloudellinen malli, jonka ylläpitoon ei tarvitse käyttää verovaroja. Pysäköintijärjestelmän toiminta pyritään rahoittamaan kokonaisuudessaan pysäköinnistä karttuvilla tuloilla. Mistä siis tarvittavat rahat pysäköintilaitoksen investointiin, jos verotuloja ei aiota käyttää yhtään?

- kiinteistönomistajilta kerätyt ja myöhemmin kerättävät velvoiteautopaikkamaksut siirretään kaupungin pysäköintiyhtiölle

- pysäköintitonttien myynnistä kertyvät tulot siirretään kaupungin pysäköintiyhtiölle
- loppuosa investoinnista rahoitetaan vieraalla pääomalla
- välivaiheessa voidaan käyttää pääomalainoitusta

Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö voi ottaa hoitaakseen keskustan alueen pysäköinnin hallinnoinnin ja operoinnin. Pysäköintitoiminta on silloin Oulun kaupungin omistuksessa ja ohjauksessa. Tällöin pysäköintiyhtiö voi turvata myös tulevaa keskustan lisärakentamisen autopaikkatarvetta suunnitelmallisesti tulevaisuuteen.

Toimiva pysäköintijärjestelmä on peruskivi, jolla luodaan mahdollisuus varsinaisille keskustan rakentamiselle. Yhteisenä haasteena on suunnitelma, joka vakuuttaa sijoittajat, jotka lähtevät rahoittamaan ja rakentamaan keskustaa. Kun yhteisesti onnistumme tässä, saamme keskustan kehittämisen liikkeelle.

Keskustan rakentamisen myötä lisääntyvä taloudellinen toimeliaisuus tuo tullessaan myös työpaikkoja ja verotuloja.



## 8.2 Rahoitustarve rakentamishetkellä – Paljonko rahaa tarvitaan?

### KESKITETTY JÄRJESTELMÄ 59,5 M€

900 AP KALLIOPYSÄKÖINTILAITOS 43,9 M€  
- Vanhoja velvoiteautopaikkoja 480 AP  
- Lisärakentamisen mahdollistavat 420 AP

HUOLTOTILAT 2,3 M€

KALLIOTILAN HUOLTOKATU 10 M€

VÄESTÖNSUOJATILAT 3,3 M€

### HAJAUTETTU JÄRJESTELMÄ 57,3 M€

860 AP PYSÄKÖINTILAITOS 34,2 M€  
- Vanhoja velvoiteautopaikkoja 673 AP  
- Lisärakentamisen mahdollistavat 187 AP

HUOLTOTILAT 4,4 M€

MAANALAINEN HUOLTOKATU 14 M€

VÄESTÖNSUOJATILAT 4,7 M€

Maankäyttösopimusluonnoksen ehdoilla

Tontinomistajien rahoitustarve 13,5 M€

Kaupungin/Yhtiön rahoitustarve 46,0 M€

► Kaupunki / kaupungin pysäköintiyhtiö rahoittaa väestönsuojan, huoltotilat ja lisärakentamisen velvoiteautopaikkoja 50 000 k-m<sup>2</sup> varten siihen asti kunnes korttelit alkavat rakentamaan.

Tontinomistajien rahoitustarve 31,9 M€

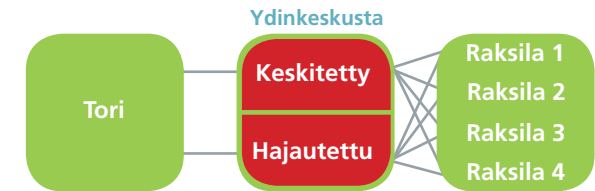
Kaupungin/Yhtiön rahoitustarve 25,4 M€

► Kaupunki / kaupungin pysäköintiyhtiö rahoittaa lisärakentamisen velvoiteautopaikkoja 15 000 k-m<sup>2</sup> varten.

► Kiinteistöt rahoittavat osana kiinteistön rakentamista ensisijaisesti lisärakentamisen tarvitsemat velvoiteautopaikat, huoltotilat, väestönsuojat ja ajoneuvoyhteydet kiinteistöihin katuverkosta.

Tämä on arvio rahoitustarpeesta. Siinä on verrattu kalliotiloja ja Mannerheimipuiston pysäköintilaitosta. Lisäksi laskelmasa on huomioitu maanalaisten ajoyhteyksien hinta-arvio, väestönsuojakulut ja huoltotilat. Laskelmissa ei ole huomioitu kortteleihin rakennettavia autopaikkoja.





# 8.3 Rahoitusosuus – Kuka maksaa ja mitä?

**KESKITETTY JÄRJESTELMÄ**  
59,5 M€

**YHTIÖN OSAKEPÄÄOMA 38 M€**  
(kiinteistöjen rahoitusosuus)  
Pysäköintitonttien myyntituotot.

Kiinteistöjen omistajilta kerätyt ja myöhemmin kerättävä pääoma. Tulovirta riippuu kiinteistön omistajien kortteleiden rakentamisesta.

Yhtiö toteuttaa ja rahoittaa huolto- ja väestönsuojatilat ja myy ne tontinomistajille

**YHTIÖN VIERASPÄÄOMA 21,5 M€**

Maankäyttösopimusluonnoksen ehdoilla

Tontinomistajien rahoitusosuus 38,0 M€

Kaupungin/Yhtiön rahoitusosuus 21,5 M€

► Mahdollistaa valmistuttuaan n. 50 000 k-m<sup>2</sup> keskustan lisärakentamista.

**HAJAUTETTU JÄRJESTELMÄ**  
57,3 M€

**YHTIÖN OSAKEPÄÄOMA 21,9 M€**  
(kiinteistöjen rahoitusosuus)  
Pysäköintitonttien myyntituotot.

Kiinteistöjen omistajilta kerätyt ja myöhemmin kerättävä pääoma. Tulovirta riippuu kiinteistön omistajien kortteleiden rakentamisesta.

**YHTIÖN VIERASPÄÄOMA 12,6 M€**

**TONTINOMISTAJIEN PÄÄOMA 22,8 M€**  
Tontinomistajien oma investointi ja siihen tarvittava pääoma huoltotilojen, huoltokadun ja väestönsuojien osalta

Maankäyttösopimusluonnoksen ehdoilla

Tontinomistajien rahoitusosuus 44,7 M€

Kaupungin/Yhtiön rahoitusosuus 12,6 M€

► Mahdollistaa valmistuttuaan n. 15 000 k-m<sup>2</sup> keskustan lisärakentamista.

► Hankkeen ajoituksesta ja laajuudesta johtuva kustannusten nousuvaara olemassa.

Tämä on arvio rahoitusosuuksista. Siinä ei ole huomioitu korttelipysäköinnin vaikutuksia.

## 8.4 Taloudelliset toimintaedellytykset

### Miten tämä kannattaa?

Ratkaisumallien taloudelliset toimintaedellytykset on tarkasteltu Inspira Oy:n tekemän kassavirtamallintamisen pohjalta seuraavasti:

#### KESKITETTY MALLI

- Esitetyllä toiminta- ja rahoitusmallilla kaupungin pysäköintiyhtiö pystyy toteuttamaan investoinnin
- Kassavirta on positiivinen, lukuunottamatta 2013–2014, jolloin tarvitaan enimmillään 2 M€ vuotuista pääomarahoitusta/lisälainaa
- Herkkyystarkastelun mukaan 15 % käyttökertoimen nousulla yllämainittua pääomarahoitusta ei tarvita

#### HAJAUTETTU MALLI

- Kaupungin pysäköintiyhtiö ei pysty toteuttamaan investointia kannattavasti
- Kassavirta on negatiivinen koko tarkasteluajan
- Edellyttää jatkuvaa pääomitusta tai muuta tukea tarkastelujaksolla
- Herkkyystarkastelun mukaan käyttökertoimen olisi noustava 157 %, jotta jatkuvalta pääomittamiselta vältytään


### Mikä niihin vaikuttaa?

Taloudellisiin toimintaedellytyksiin vaikuttavia asioita ovat mm.

1. Välimatka pysäköintilaitoksesta sopimuskiinteistöihin ja palveluihin
  - pysäköintilaitoksen käyttöaste / pysäköintitapahtumien määrä
  - pysäköintitapahtuman tyyppi, pitkäaikainen vai lyhytaikainen
  - velvoiteautopaikkahinta
  - pysäköintitulot
2. Toimintaympäristön kehittyminen / palveluiden ja kaupan kasvu
  - pysäköintilaitoksen käyttöaste
  - pysäköinnin hintakehitys
3. Tilojen tehokas käyttö
  - tilojen monikäyttöisyys (ajoneuvoyhteydet, VSS tilat)
  - väestösuojatilojen sijoittaminen kallio-tiloihin, jolloin rakenteelliset lisäkustannukset ovat vähäisiä normaaliin kalliorakentamiseen verrattuna
  - tilojen yksikkökustannuksen alentuminen

Oheiset johtopäätökset perustavat rahoitusryhmän selvitykseen.





Olemme puhuneet monta sivua rahasta ja taloudesta. Arvot ja ihanteet voivat hukkua helposti seteleiden väliin, jos annamme tapahtua niin. Raha on väline, jonka avulla toteutetaan rahaa suurempia asioita.

Oulun kaupungin arvoja ovat luovuus ja rohkeus, yhteisöllisyys ja suvaitsevaisuus.

Toivomme näiden arvojen näkyvän myös päätöksenteossa. Luovat ja rohkeat päätökset, toisten mielipiteiden suvaitseminen ja oman yhteisön arvostus.

Näin voimme päätöksillä auttaa Oulua olemaan yhtä kuin visionsa: Oulu on pohjoista valoa ja elinvoimaa, se on ihmisiä ja yrityksiä innostava kansainvälinen keskus, jossa tulevaisuus koetaan positiivisena haasteena.

# 9. YHTEENVETO

## Kehitämme Oulusta entistä paremman. Miten?

Tässä raportissa olemme pohtineet, mikä on keskustan rooli alueensa napana. Olemme kirjanneet keskustan kehittämisen tavoitteita, arvioineet tehtyjen suunnitelmien vaikutuksia ja keränneet aineistoa päätöksenteon pohjaksi.

Olemme päätyneet jakamaan keskustan kehittämisen kolmeksi laajaksi hankkeeksi:



**Torinranta** on oma kokonaisuutensa, jonka aikataulu määritellään ja kehityspolku kuvataan tulevan talven aikana.

**Raksilan** vaihtoehtoisia ratkaisumalleja vertaillaan syksyllä 2010 ja päätösten aika on tulevana talvikautena.

**Ydinkeskustan** muoto etsii hahmoaan. Rakennuskanta täydentyy, kadut ja torit saavat uuden ilmeen, puistot aktivoituvat. Liikenteen, pysäköinnin ja huollon järjestelmä odottaa ratkaisua.

## Vertailua

Olemme suunnitelleet ydinkeskustan kehittämiseksi kaksi pysäköinti- ja huoltojärjestelmämallia. Suunnitelmia analysoitaessa voidaan todeta, että molemmissa vaihtoehdoissa saavutetaan kehittämisen työryhmän kirjaamat tavoitteet. Edelleen todetaan, että kumpikin malli on liikenteellisesti toimiva ja toteutettavissa. Ne tarjoavat rakennusteknisesti ja arkkitehtonisesti yhtäläiset mahdollisuudet ja ovat myös käytettävyydeltään kelpoisia.

Vuorovaikutustyöryhmä arvioi 18.8.2010 keskitetyn ja hajautetun mallin muutosvaikutusten laatua ja eroa. Laaja-alainen ryhmä vertaili malleja toisiinsa ja nykytilanteeseen. Molempien ratkaisumallien vaikutus nykytilanteeseen verrattuna on sekä myönteinen että merkittävä. Työryhmä piti keskitettyä pysäköintiratkaisua yhteisvaikutukseltaan hajautettua parempana.

## Rahoitusratkaisu

Pohtiessaan ydinkeskustan rakentamisen tavoitteita ja rahoittamisen ratkaisumalleja, rahoitustyöryhmä on päätenyt esittämään keskustan pysäköinnin pääoperaattoriksi Oulun kaupungin pysäköinti-yhtiötä.

Keskitetyssä mallissa kiinteistöjen autopaikkojen vapaaksiostomaksut liitetään yhtiön pääomaan. Yhtiö vastaa kalliotilojen rakennuttamisesta. Hajautetussa mallissa kaupungin velvoiteautopaikat sijoitetaan Oulun kaupungin pysäköinti-yhtiön rakennuttamaan ja omistamaan Mannerheimipuiston pysäköintilaitokseen.



Rahoitustyöryhmä on arvioinut molempien ratkaisumallien kustannukset. Rahoitusta on analysoitu ja vaihtoehtoja vertailtu. Keskitetyistä mallista on tulossa liiketaloudellisesti kannattava. Rahoitusselvityksessä todetaan myös, ettei hajautetun mallin pysäköintiratkaisu, Mannerheimipuiston alle rakennettava pysäköintilaitos, ole taloudellisesti kannattava odotettavissa olevan vähäisen käyttöasteen vuoksi.

Liiketaloudellisen arvioinnin tulos johtaa pohtimaan, tarkoittaako vähäinen käyttöaste Mannerheimipuiston alle rakennettavas-

sa pysäköintilaitoksessa autopaikkatarpeen vähäisyyttä. Voidaan arvioida, että Oulun keskusta pärjää vähäisemmällä pysäköintipaikkatarjonnalla. Voidaan myös kysyä, onko Mannerheimipuisto yksikertaisesti liian kaukana keskustan ytimeistä ja palveluista. Miten arvioidaan mukavuustekijät kuten nopeat, miellyttävät, kelistä riippumattomat yhteydet pysäköintitiloista keskustan kortteleihin.

### Hyvinvointia

Ydinkeskustan ratkaisumallien keskinäiset erot ovat kaupunkilaisten kannalta vähäisiä.

Kiinteistönomistajien näkökulmasta erot voivat olla merkittäviäkin. Molemmissa malleissa tavoitteet keskustan elinvoiman ja vetovoiman kasvamisesta voivat toteutua.

Keskustan kehittämisen tarkoitus on synnyttää rakennushankkeita, joilla tuotetaan kaupunkiin elinvoimaa, palvelua, työtä ja toimeentuloa.

Kalliotilojen rakentaminen tai pysäköintilaitoksen rakentaminen Mannerheimipuiston alle ovat Oulun kaupungin sijoituksia, joiden arvioidaan tuottavan sijoitetun pääoman takaisin korkoineen. Päämäärä on, että kyseiset investoinnit avaavat mahdollisuuden uusiin investointeihin, lisääntyvään rakentamiseen – että syntyisi positiivinen kierre.

Onko toinen toistaan parempi? Avainkysymys on, vakuuttaako keskustan kehittäminen hajautetun vai keskitetyn mallin periaatteilla elinkeinoelämän. Tarvitaanko Oulun kaupungin päätös rakentaa kalliotilat, jotta elinkeinoelämä ja investoijat vakuuttuisivat, että investointi Oulun keskustaan on taloudellisesti tuottava. Syksyllä 2009 kalliotilahanke



oheisprojekteineen keskeytettiin. Suhdanteet ovat vuodessa muuttuneet. Onko kaupunki tänään saamassa sitoutuneita yhteistyökumppaneita Oulun parhaaksi.



Ydinkeskustan kehittämisen periaatteeksi voidaan valita jompikumpi esitetyistä malleista. Voidaan myös päätyä siihen, että lopputulos on yhdistelmä molemmista. Valintojen ja päätösten aika on nyt. Visiot odottavat toteutumista.

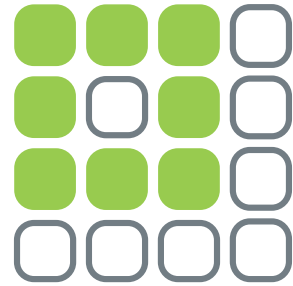
#### Mahdollisuuksia

Oulun kaupunki on ollut olemassa monina versioina jo yli 400 vuotta. Vuosisatojen aikana se on ollut kauppapaikka, hallintokeskus, tieteen, opetuksen ja kulttuurin kehto. Se on palvellut läänin ihmisiä ja pohjoisia selkosia. Kaupungin kamaralta ovat ponnistaneet maailmalle maailmanmaineeseen niin Nokia kuin Kärpätkin. Kaupunki haluaa tarjota edelleen tilaisuuksia myös uusiin menestystarinoihin niillä resursseilla, jotka pystymme tänne luomaan. Emme voi ennustaa kenenkään tulevaa menestystä tai epäonnea. Mutta menestymisen olosuhteet voidaan luoda sillä taidolla, tiedolla ja ymmärryksellä mitä meillä oululaisilla nyt on.

*Matti Karhula*

**Kotiseutu ei ole ainoastaan paikka,  
maisema tai näköala. Se on osa  
meidän syvintä itseämme.**

**Eino Leino**



**Käyntiosoite** Uusikatu 26  
**Postiosoite** PL 32, 90015 Oulun kaupunki  
**Puhelin** (08) 558 410

etunimi.sukunimi@ouka.fi  
[www.ouka.fi/tekninen/kaupunkikeskusta](http://www.ouka.fi/tekninen/kaupunkikeskusta)