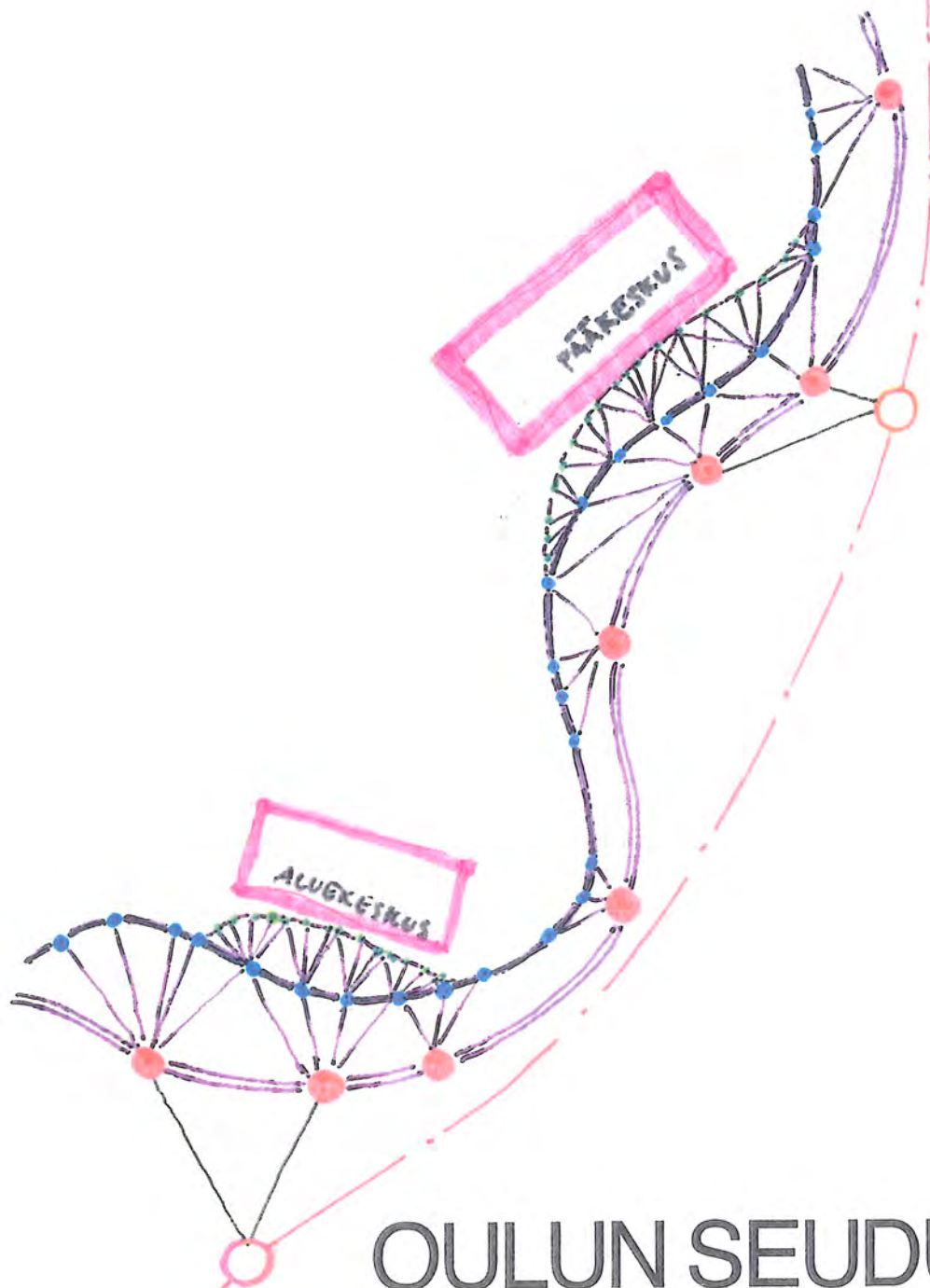




OULUN SEUDUN KAUPUNKIRAKENTEEEN LAATUKÄYTÄVÄ



Pohjois-Pohjanmaan liitto
Arkkitehtitoimisto A-Konsultit Oy

OULUN SEUDUN KAUPUNKIRAKENTEEEN LAATUKÄYTÄVÄ

Staffan Lodenius, arkkit.SAFA, prof. / Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy

**Pohjois-Pohjanmaan liitto
Alueidenkäyttö ja ympäristö**

Maakuntakaavan selvityksiä 1/2002

SISÄLTÖ

Saatteeksi	5
Oulun seudun kaupunkirakenteen laatukäytävä - Taustaksi	6
Laatukäytävä - mikä se on - Käsitteistä ja kriteereistä - Kaupunkirakenteen kehitys ja nauhakaupunki	7
Oulun seudun laatukäytäväsovellus - Laatukäytävä maakuntakaavassa - Laatukäytävä ja ympäröivä maankäyttö - Laatukäytävän visuaalinen hahmo: kaupunkikuva ja maisema - Kaupunkirakenne, toiminnallinen verkottuminen ja imagotekijät – tarinat	13
Lähteet	18
Liite 1: Laatukriteerejä	
Liite 2: Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavaluonnoksesta 12.11.2001	

SAATTEEKSI

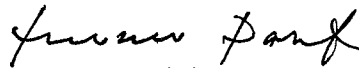
Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavaa valmisteltaessa on noussut esille ajatus Oulun kaupunkiseudun keskeisen uuden ylikunnallisen rakentamisvyöhykkeen merkityksen korostamisesta. Oulun lentoasemalta Oulunsalosta Kempeleen kunnan alueen kautta Oulun keskustan pohjoispuolelle yliopiston alueelle ulottuvan vyöhykkeen kaupunkirakenteellinen ja -kuvallinen merkitys on suuri Oulun seudun kansainvälisen vetovoimaisuuden kehittämisen kannalta. Ajatus on esiintynyt jo 1990-luvun alusta lähtien mm. Oulu-Highway ja AirTown Avenuen nimillä. Maakuntakaavan luonnoksessa vyöhykkeestä käytetään nimitystä Oulun seudun kaupunkirakenteen laatukäytävä. Yleisenä käsitteenä laatukäytävä ei ole vakiintunut; sitä on käytetty mm. Oulun seudun joukkoliikennesuunnitelmassa, ja termin sisältöä on tässä yhteydessä oleellisesti laajennettu. On havaittu, että vaikka laatukäytävä-käsitteen keskeinen lähtöajatus on rakentaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen yritysraakentamisen, erityisesti teknologiayritysten vyöhyke, se laajenee imagotekijästä uuden tyyppiseksi kaupunkiseudun rakenteelliseksi malliksi. Maakuntakaavassa vyöhykkeen määrittelevinä tekijöinä ovat alueen kuntien yhteistoiminnan tarve suunnittelussa, kansainvälinen vetovoimaisuus, kaupunkikuvallinen korkeatasoisuus, yritystoiminta, kaupalliset palvelut ja vapaa-aikapalvelut sekä joukkoliikenteen edistäminen.

Koska kaupunkirakenteen laatukäytävä on käsitteenä uusi ja vakiintumaton, sen täsmentämiseksi ja eteenpäin viemiseksi kuntien ja muiden tahojen toimintaan katsottiin tarpeelliseksi laatia maakuntakaavan selostusta täydentävä taustamuistio. Pohjois-Pohjanmaan liiton toimeksiannosta professori Staffan Lodenius Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy:stä on laatinut käsillä olevan muistion, jossa tarkastellaan kaupunkirakenteen yleisiä periaatteita, vertaillaan esimerkitapauksia ja pohditaan laatukäytävä-ajatuksen konkretisoimista kuntien suunnittelussa. Vaikka työ on tarkoitettu luonnosmaiseksi tausta-aineistoksi, sen saattaminen tässä muodossa laajempaan jakeluun katsottiin perustelluksi. Raportissa esitetyt näkemykset ovat sen laatijan omia, eikä sitä ole käsitelty Pohjois-Pohjanmaan liiton elimissä. Liitto toivoo, että raportin pohjalta saadaan palautetta maakuntakaavan jatkotyöhön ja löydetään sopivia toimintatapoja kuntien yhteistyöhön laatukäytävän toteuttamiseksi.

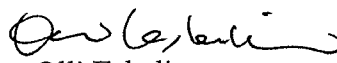
Oulussa 15.2.2002

POHJOIS-POHJANMAAN LIITTO
Alueidenkäyttö ja ympäristö

Suunnittelujohtaja


Tuomo Palokangas

Kaavoituspäällikkö


Olli Eskelinen

OULUN SEUDUN KAUPUNKIRAKENTEEEN LAATUKÄYTÄVÄ

Staffan Lodenius, arkkite. SAFA, prof. / Arkkitehtitoimisto A-Konsultit Oy 23.10.2001

Taustaksi

Kokemus 1: *"Hävettää tuoda ulkolaisia vieraita vanhaa Kempeleentietä keskustan hotelleihin. Etenkin syksyisin tupsahdetaan myös tuhdinpuoleiseen hajupilveen"*
(taksikuskin viesti, kirjasi Timo Takala 12.9.2001)

Kokemus 2: *"Tullista tulleenä ja sen kautta lähteneenä en 25-vuotisen oululaisuuteni aikana lakannut ihmettelemästä lähes pateettiset mittasuhteet saavuttanutta oman egon paisuttelua, joka tuntui olevan yhteinen ominaisuus niille itsestään legenda rakentaville persoonille, joiden elämän piirin rajallisuus piirtyi käsivarren ulottuman päähän. ---Ominaisuuden täytyy olla pohjoissuomalaisen perusluonteen kääntöpuoli, joka on osaltaan ollut rakentamassa Oulun nykyistä menestystä ja jota Oulun menestys ruokkii. ---Ilahduttavasti monet uuden rahan oululaisriikkaat ovat nähneet sosiaalisen vastuunsa tai kokeneet velkansa ajalle mahdollisuutena luoda arvoja, jotka koituvat koko yhteisön hyväksi. Eräät viime aikojen matkailurakentamisen kohteet, peruskorjaushankkeet ja teknologian uudisrakennukset kestävät vertailun missä tahansa maailmalla sijaitseviin lajitovereihinsä. Osaajat ja visionäärit ovat löytäneet ja täydentäneet toisensa. Suotuisissa olosuhteissa on lopputuloksesta tullut osatekijöidensä summaa suurempi. Teknologian rakennukset ovat kaikkialla melko samanlaisia. Ne ilmentävät uskoa tekniikan voimaan ja niitä yhdistää modernin arkkitehtuurin niukka ja huolellisesti detaljoitu muotokieli. Materiaalivalinnat ovat paikallisen rakennusperinteen aksentein korostettuja, vaikka näkyvimminä ovat lasi, teräs ja betoni."*

(Lasse Vahtera: *"Arkkitehtuurin napapiiri"*, Kaleva 14.10.2001)

Tässä muistiossa tarkastellaan Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavaan ehdotettua Oulun kaupunkiseudun kaupunkirakenteen laatukäytävää, joka ulottuu Linnanmaan yliopistalueelta Oulunsalon lentoasemalle saakka.

Laatukäytävääjattelun takana ovat mm Teknologia kylän valmistelu- ja kehittämistyö 1980-luvulla, Oulun seudun kehittämisohjelma (Pohjois-Pohjanmaan skl 1990) ja Lentokenttätien pohjoismainen suunnittelukilpailu 1995. Laatukäytävän yhteiskunnallisia taustoja, tavoitteenasetteluja ja ratkaisumalleja on kuvattu ja analysoitu perusteellisesti Topi Antti Äikäksen väitöskirjassa *"Imagosta maisemaan"* 2001, josta seuraavassa on muutamia kohtia tiivistettyinä:

Voidaanko kaupunki-imagoa tietoisesti hyödyntää kaupunkien välisessä kilpailussa? Mitkä ovat symboliset imagoressit? 1980-luvun alun kansainvälistyvä yhteiskunnallinen tilanne ja kehitysoptiminen ajan henki oli otollinen uusien teollisuusalojen tukemiseen. Uusi yliopisto oli vetänyt samanaikaisesti perinteiseen talous- ja kulttuurielämään sitoutumattomia, ennakkoluulottomia osaajia myös etelä-Suomesta. Symbolisten imagoressien materilisoituminen edellytti sanallista retoriikkaa pidemmälle meneviä kaupunkikuvallisia toimenpiteitä ja imagon profilointia. Tämä alkoi toteutua vasta kymmenisen vuotta myöhemmin, toisaalta *poliksissa* (kansallinen taso - ulkoinen imago) ja toisaalta keskustassa, mm *Rotuaarilla* ja torirannassa tapahtumiseen (alueellinen taso - sisäinen imago).

Osaamisimagoa vahvistettiin kolmella maantieteellisellä tasolla: alueellisella (osaaminen, hallinnollinen sitoutuminen), kansallisella (kasvuseutu, ympäristön ja asumisen laatu; "Oulu puolen Suomen pääkaupunki, sekä henkisesti että fyysisesti riittävän kaukana Helsingistä") ja kansainvälisellä (Hi-Tech, hyvinvointiteknologia). IT-imago suunnattiin tietoisesti "Oulusta pois päin", sisään päin tarjottiin dynaamista osaamista ja positiivista henkeä yleisellä tasolla.

Yleiskuva Oulun kaupunkirakenteesta on suhteellisen tiivistä keskustaa lukuunottamatta hajautunut. Teknologia-kaupungin ideaa halutaan laajentaa seudulliseksi, ympäröiviin kuntiin, jotka Oulua

paremmin pystyvät tarjoamaan markkinoiden kaipaamaa väljää, laadukasta pientaloasumista. Tietotekniikkaa alettiin hyödyntää sosiaalisten toimijoiden lähentämisessä virtuaalisesti toisiinsa, *sosiopolikseksi* tai *Digital City Ouluksi*. Haasteeksi jäi kuitenkin ”kovan” ja ”pehmeän” kulttuurin vuoropuhelu, jotta Oulusta tulisi aidosti ihmisten kaupunki, ”*anthropolis*”.

Airtown Avenue, imagotie, osana aiempaa *Oulu Highway*-visiota, nauhamaista korkeatasoisen osaamisen ympäristöä, Oulun näyteikkunaa (pitkät julkisivut!): lentotermiinalin kaupunkikuvallinen asema, ”konemainen” kortteli- ja rakennusmassoittelu, maisemallisten imagoressurssien artikulointi, yhteys (viittaus) eurooppalaiseen rakennusperintöön, perinteisen agraarimaiseman tai muinaisen merenrannan ”museointi” tai ”muuttaminen” ”ympäristötaiteeksi”, tuulivoimapuisto, liikenneverkostojen solmukohta... Voidaanko, pitääkö yrittää luoda ”teknomaisemaa”, olisiko se paikallinen vai kloonattavissa kaikkialla maapallolla?

LAATUKÄYTÄVÄ – MIKÄ SE ON?

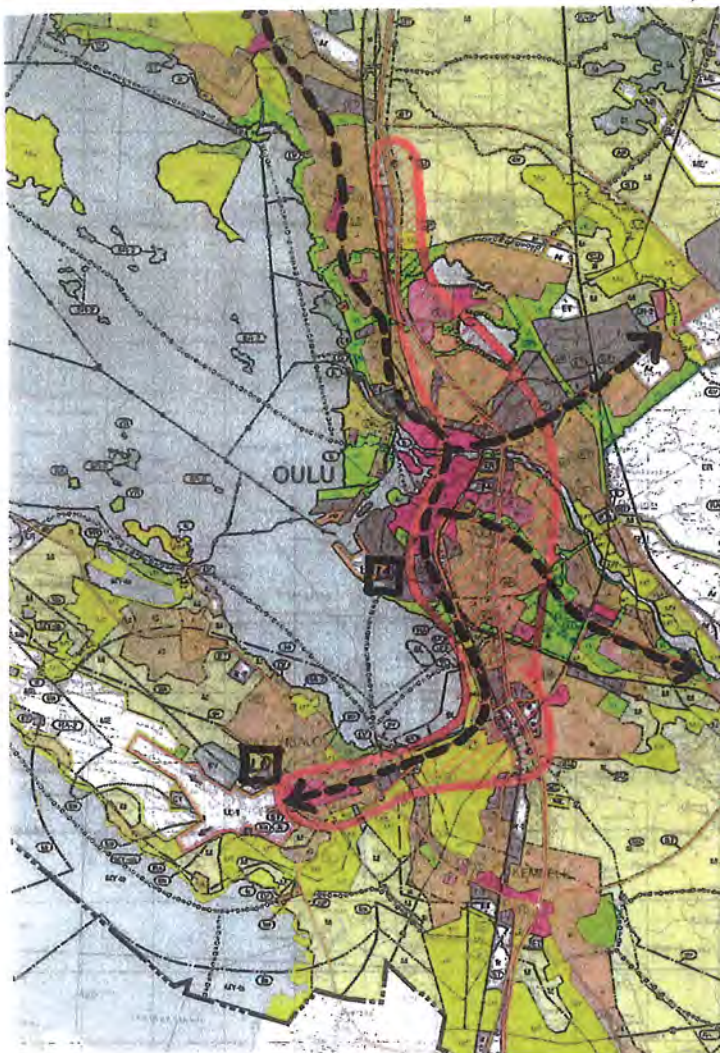
Käsitteistä ja kriteereistä

Maakuntakaavan valmistelussa on kaupunkirakenteen laatukäytävä määriteltä viiden ominaisuuden avulla; se on

- kuntien yhteistyöllä yhtenäisesti suunniteltava (*kaupunkimaisesti rakennettava*),
- kansainvälisesti vetovoimainen,
- kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen,
- yritystoiminnan, kaupallisten palvelujen ja vapaa-aikapalvelujen alue,
- jolla erityisesti edistetään joukkoliikennettä.

Yleisenä käsitteenä '*kaupunkirakenteen (tai yhdyskuntarakenteen) laatukäytävä*' ei ole vakiintunut, mutta on varsin luontevasti johdettavissa käytetyistä perussanoista.

Sana **kaupunki** (**yhdyskunta**) kertoo, että tarkasteltavana on fyysinen, pääosin rakennettu ympäristö – rakennukset, laitteet, rakenteet ja tekniset verkostot (infrastruktura) – johon eri toiminnot ja toimijat asettuvat. Jälkiosa **rakenne** osoittaa, että pääpaino on ympäristöelementtien ja toimintojen keskinäisissä suhteissa ja ”voimavektoreissa”. Yhdyskunnan **käytävä** rakenteen lähtökohtana on nauhakaupunki, joka poikkeaa hierarkkisesta kaupungista pääkeskuksineen ja siitä lähtevine sormineen. Yhdyskuntarakenteen **laatu** tarkoittanee sekä *toiminnallis-taloudellisten* että *kulttuuris-kokemuksellisten* ja *ympäristöllisten*, myös *luonnonympäristöllisten* ominaisuuksien hyvyttä – vas-



taavatko ne yhteisesti hyväksytyjä (tai hyväksyttävissä olevia, vaikkakin julkilausumattomia) arvoja.

Yhteisesti hyväksytyjä kriteerejä (vrt MRL) voisivat olla esimerkiksi seuraavat:

- yhdyskunnan (ekologinen, sosiaalinen, kulttuurinen ja taloudellinen) kestävyys,
- toimintojen (asuminen, työ, palvelut, vapaa-aika) sekoittuminen monipuolisiksi osaympäristöiksi,
- ympäristön viihtyisyys ja virikkeisyys, kauneus ja kulttuurikerroksisuus, terveys ja turvallisuus ("hyvä elinympäristö"),
- sosiaalinen oikeudenmukaisuus, alueiden ei-segregoitu eriytyminen.

Liitteessä on luetteloitu joukko konkreettisempia, esimerkiksi vaikutusarvioinnissa käyttökelpoisia laatukriteerejä.

Käsitteet 'kaupunkirakenteen käytävä' ja 'nauhakaupunki' sisältävät määritelmänomaisesti kolme peruselementtiä: *maankäyttö, liikennejärjestelmä ja visuaalinen hahmo*.

Ylimalkaisen tarkastelun perusteella käsite on sovellettavissa moneen suomalaiseen kaupunkiin tai kaupunkiseutuun ja laatukäytävän tavoitteellinen sisältö on todettu yleisesti ymmärrettäväksi ja vastaavan paikallisten toimijoiden käsityksiä.

Kaupunkirakenteen laatukäytäviä voisivat muutamilla Suomen kaupunkiseuduilla olla:

Pääkaupunkiseudulla Kehä III, joka 1970–80-luvuilla muuttui ohikulkutiestä "Suomen pisimmäksi kaupparaitiksi" suur- ja erikoismyymälöineen, ja nyt on kehittymässä teollis-kaupallisesta vyöhykkeestä kohti monitoimistoista hi-tech – logistiikka – palvelu – asuinnauhaksi, sekä Espoon *Keilaniemi – Otaniemi – Turvesuo – Kilo – Suurpelto/Kehä II*-käytävä, joka on korostetusti opetus-, tutkimus- ja tuotekehittelyvyöhyke ja Helsingin *Meilahti – Pasila – Arabianranta – Viikki – Herttoniemi*-käytävä, joita yhdistämään on suunniteltu mm Jokeri-pikaraitiotie,

Tampereen seudulla maastolliset lähtökohdat vaikeuttavat toimivan ei-keskustahakuisen laatukäytävän kehittymistä; *Hervanta – Vuores – Lakalaiva – Härmälä/Hatanpää – Pirkkalan lentokenttä – Kalkku – Ikuri* (– *Nokia – Ylöjärvi*)-vyöhykkeessä on kuitenkin näitä piirteitä näkyvissä,

Jyväskylän seudulla Keljo – Mattilaniemi – Lutakko – Jyskä – Vaajakoski sisältää runsaasti kehittämispotentiaalia uudentyyppejä työpaikkoja ja palveluja sekä asumista ajatellen ranta-moottoritien ja radan varrella; laatukäytävä voisi haarautua myös lentokentän suuntaan,

Turussa kiertää ruutukavan reunoja laaja taantuvien teollisuusalueiden, kunnallisteknisten laitosten ja satamien (ns. *brownfield*-alueiden) kehä, joka mm uusiin liikenneväyliin tukeutuen etsii uutta käyttötarkoitusta ja muotoa: *Kupittaa* bio- ja IT-keskuksineen – *Yliopistonmäki/Kasarmialue – Pohjola – Iso-Heikkilä – satama*,

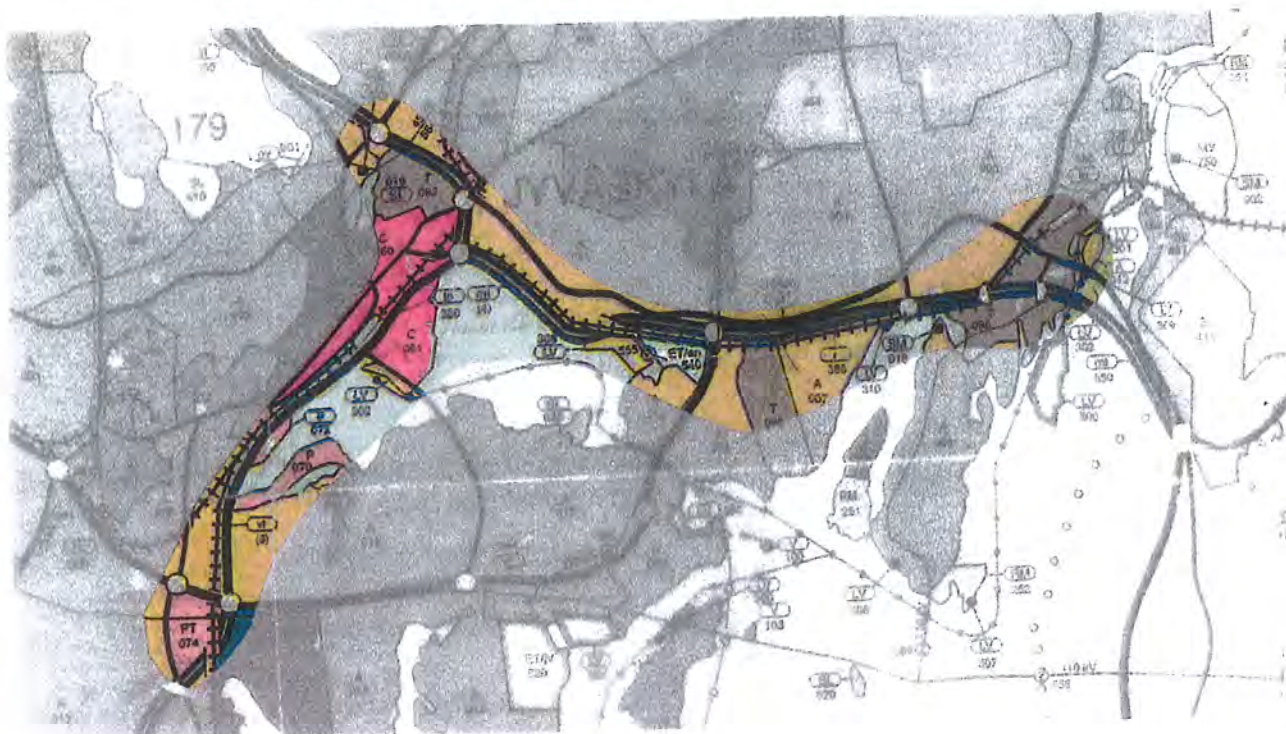
Salossa Tku-Hki-moottoritien valmistuminen vapauttaa ydinkeskustan vierestä liikennekäytävän, joka *Meriniityn* teollisuusalueen (Nokia) kautta voi kiertyä keskustan lounaispuolelle ottaen useita 'brownfield'-alueita haltuunsa ja toisaalta haarautua myös *Halikon* puolelle,

Vaasassa vt3, Yhdystie ja rautatie muodostavat liikennekäytävän, joka yhdistää yliopiston kolmen yrityspuiston (Palosaaren *Science Park*, *Strömberg Park* ja *Vaasa Airport Park*) kautta lentoasemalle, keskustaa sivuten,

Imatralla, joka yhdyskuntarakenteellisesti on kärsinyt selkeän pääkeskuksen puutteesta, laatukäytävä voisi poikkeuksellisesti yhdistää kaupungin aluekeskukset toisiinsa ja potentiaalisiin kehittämiskohteisiin *Vuoksenniska/Kaukopää – Tainionkoski – Mansikkala – Imatrankoski – Rajapatsas – KeyEast/raja-asema – Svetogorsk*; mahdollisen Saimaanrannan kaupunki muodostaisi megatasoisen laatukäytävän/nauhayhdyskunnan *Skinnarila – Lappeenranta – Lauritsala/Kaukas – Pulp – Joutseno – Imatra – Ruokokoski* (ja/tai - *Svetogorsk*).

Edellä mainituista vyöhykkeistä eniten yhtäläisyyksiä Oulun laatukäytävän kanssa on *Jyväskylän rantavyöhykkeessä*, joka logistisena käytävänä sivuaa kaupungin ydinkeskustaa ja kokoa

monipuoliset opetus-, tutkimus-, toimisto-, messu-, matkailu- ym keskittymät sekä kaupalliset palvelut perinteisiin kaupunkitoimintoihin ja uusiin asuinaleisiin.

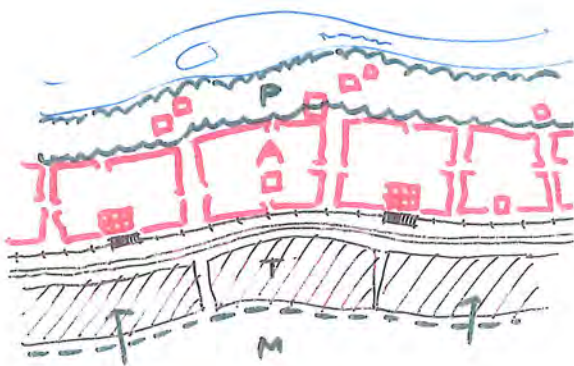
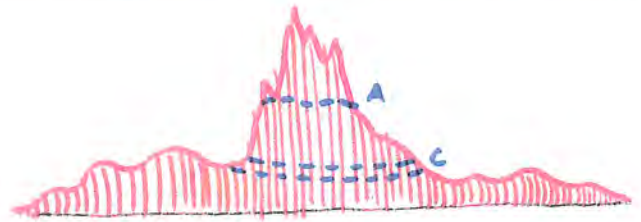
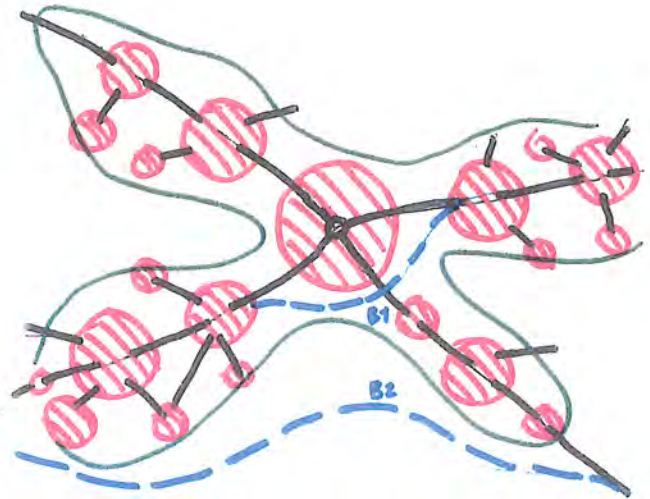
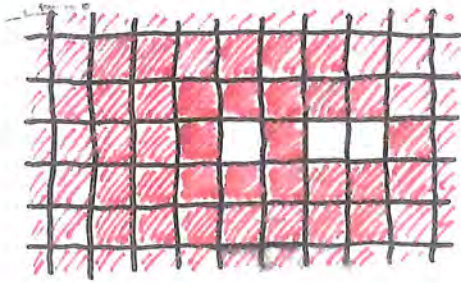


Tämän päivän suomalaisessa kaupungissa potentiaalinen *kaupunkirakenteen laatukäytävä* on tyypillisesti tärkeän sisääntuloväylän (tai kahden) ja keskustan ohittavan tangentiaaliväylän yhdistelmä maankäytön kannalta vetovoimaisessa ja dynaamisessa sekä maisemallisesti / kaupunkikuvallisesti omaleimaisessa ympäristössä. Liikennekäytävä (johon usein sisältyy myös rautatielinja) jaksoituu selkeästi maaston ja maankäytön mukaisesti: sillä on alku ja loppu, paikkoja ja välietappeja. Maankäyttö on "urbaanisesti" sekoittunut: käytävässä on asumista, palveluja, työpaikkoja ja vapaa-ajan toimintoja. Maankäyttö on usein muutoksen alaisena: sisääntuloväylien varsilta tai keskustan liepeiltä saattaa löytyä ns 'brownfield'-alueita eli käytöstä poistuneita teollisuus-, ratapiha-, satama-, yhdyskuntateknisiä tms alueita. Uudet käyttäjät ovat usein kaupallisen rakennemuutoksen syynnyttämiä liikennehakuisia suur- tai erikoisyksiköitä (sisustus, rakennus, kodinelektronikka, auto jne) sekä NICT- ja bioalojen toimisto-, tutkimus-, -kokoontulo- tai logistiikkayksiköitä tms hi-tech-toimitiloja. Näillä toimijoilla on tarve näkyä ja profiloitua myös rakennustensa ja rakennetun ympäristönsä kautta, joko yksilöllisten toimitalojen tai korkealaatuisten 'Business-Park'-vuokrakiinteistöjen tai kaupallisten ketjujen 'brandien' muodossa. Omaleimainen, yksilöllinen arkkitehtuuri ja maamerkit jäsentävät useita kulttuurikerrostumia sisältäviä väylä- ja maankäyttökäytävän "pitkiä julkisivuja".

Kaupunkirakenteen kehitys ja nauhakaupunki

Agraarin yhteiskunnan kaupunki oli kiinteä, selvärajainen. Teollisena kautena yhdyskuntarakenne oli ensin keskustahakuinen, mutta levisi nopeasti hierarkkisesti monikeskuksiseksi, usein sormimalliseksi kaupunkiseuturakenteeksi. Perustetun kaupungin ruutuasemakaava oli joustavana, avoimena ja periaatteessa ei-hierarkkisena rakenteena muuntunut muuttuvien taloudellisten, teknisten ja sosiaalisten olojen mukana, mutta liikenteen kannalta turhan tiheä rakeisuus ja rajallinen katutila aiheutti yhä pahenevia ruuhkautumisongelmia. Keskikaupungin poikkileikkaus (rakentamistehokkuutena, tontinhintoina, taloudellisena tuottavuutena, ympäristörasituksena tms mitattuna) muuttui "alppimaisemaksi". Sen läpi on pyritty pääsemään lähinnä kolmea tietä. "Solakohtia" (A) etsittäessä

liikenne osoitettiin keskustan laitakaupunkikaduille, joiden kapasiteetti oli liikennejärjestelyin mahdollista kasvattaa. *Kiertoteitä* ruuhkakohtien ympäri osoitettiin rakentamalla keskustakehiä (B1) ja ohikulkuteitä (B2) ja muita tangentiaalisia väyliä. *Tunnelit* (C) ovat lähinnä suurten paikkakunttien ratkaisuja, ja aiheuttavat ongelmia maanalaisen ja maanpäällisen verkoston yhteenliittämisessä. Käyttökelpoisimmaksi on osoittautunut tangentiaaliväylät, ja suomalaisen kaupunkirakentamisen historia viime 30–40 vuoden ajalta onkin pitkälti ollut ruutukaavan ja säteettäisen, keskustahakuisen tiestön korvaaminen tangentiaalisella verkostomaisella väylästöllä.

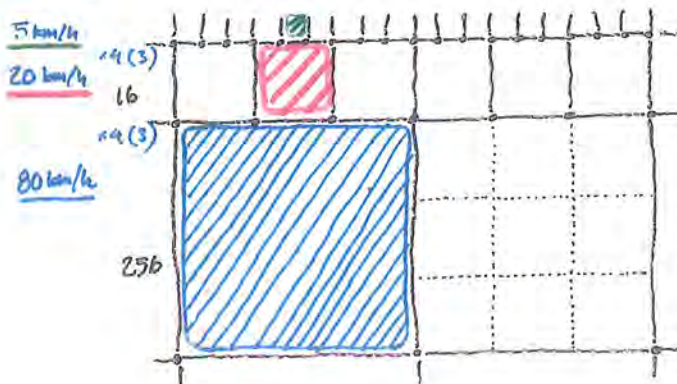


Perinteinen ruutukaavakaupunki on kortteli- ja katurakenteeltaan ei-hierarkkinen, avoin rakenne. Toiminnot ja rakentamistehokkuudet tiivistyvät kuitenkin kohti keskipistettä.

Kaupunkien kasvaessa seutumaiseksi rakenteeksi muodostui hierarkkinen keskustarakenne säteettäisväylälineen. Poikkileikkauksen kehityttyä liian "alppimaiseksi" on liikenneväylille jouduttu etsimään uusia reittejä (A...C).

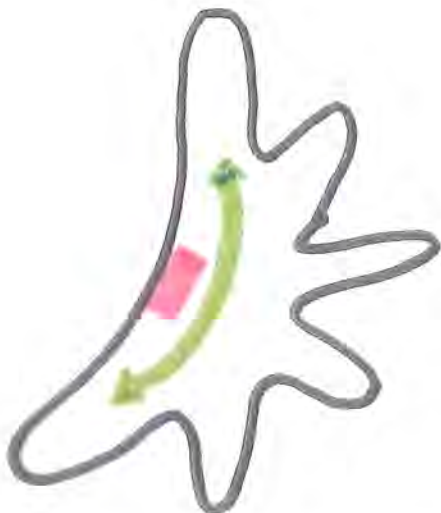
Nauhakaupunki on periaatteessa ei-hierarkkinen, jaksottain tiivistyä ja väljenevä. Rakenteen kaksikulotteisuuden takia se on kuitenkin varsin teoreettinen..

Perinteisen ruutukaavan soveltumattomuus nyky-yhdyskunnan ja sen postfordistisen tuotantotavan fyysiseksi ja logistiseksi rakenteeksi selittyy pitkälti liikkumisen muuttuneista ja eriytyneistä nopeuksista käsin. Jos nopeus nelinkertaistuu esim. 5 km/h:sta (kävely) 20 km/h:iin (pyöräily, joukkoliikenne) ja edelleen 80 km/h:iin (henkilöauto) kortteliston rakeisuus pinta-aloina mitattuna kasvaa teoreettisesti 16- / 256-kertaiseksi (kuva). Maankäyttö ja kiinteistöjako muotoutuu luonnollisesti aivan erilaiseksi. Jos kuljija havainnoi tietyn määrän ärsykeitä tietyssä ajassa, tulee virikkeiden keskimääräisen etäisyyden kasvaa samassa suhteessa kuin liikkumisnopeus. Kaupunkikuvan pitää vastaavasti olla aivan erinäköinen.



Korttelikoko ja maankäytön rakeisuus on riippuvainen käytettävistä nopeuksista.

Ei-hierarkkiseksi kaupunkirakenteeksi kehiteltiin jo 1800-luvun lopulla nauhakaupunkia. Asumisen, työn, palvelujen, laitosten ja vapaa-ajan vyöhykkeet asettuvat liikennekäytäviä pitkin nauhaksi, joka voi kasvaa periaatteessa loputtomiin, tarvittaessa haarautuen. Soria y Matan ideoima 500 m leveä nauhakaupunki voisi ulottua vaikka Brysseliin ja Beijiin saakka, mutta osittain toteutunut suunnitelma Madridin esikaupunkialueelle oli varsin pienimittakaavainen, kokoavana tekijänä raitiovaunulinjat ja tekniset järjestelmät. Neuvostofunktionalistien nauhakaupunkivisiot tukeutuivat taas jokiin, ja olivat siinä suhteessa sukua pohjalaisen jokivarsiasutukseen, vaikkakin aivan eri mittakaavassa. Maastollisista syistä nauhakaupunkeja esiintyy muualla kuin Suomessa suhteellisen yleisesti, esimerkiksi vuoristoalueiden rantavyöhykkeillä.



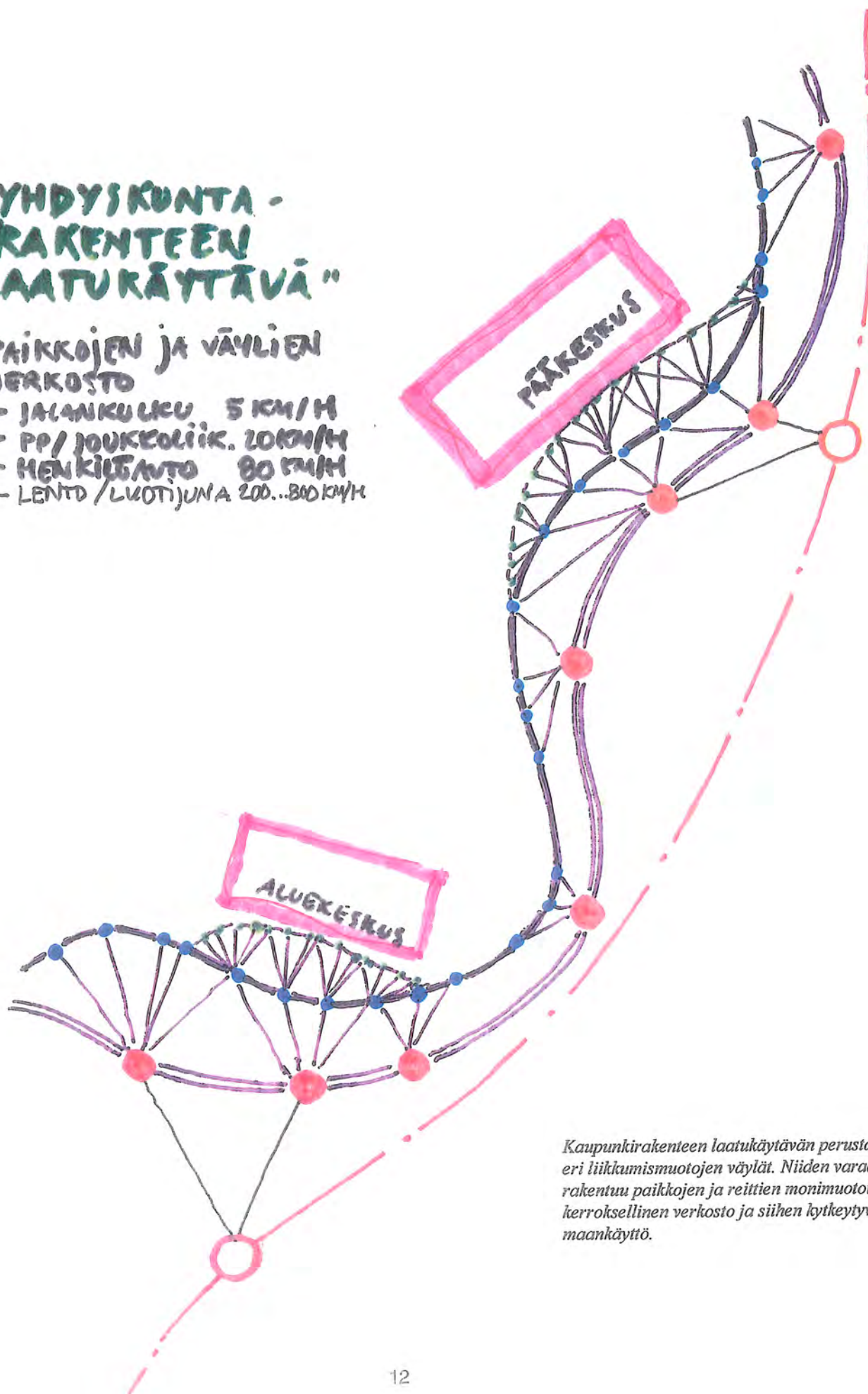
Laatukäytävän suhde sormimaisesti hierarkkiseen yhdyskuntarakenteeseen ja kaupungin keskusta.

Laatukäytävä, sellaisena kuin se Oulun seudulla on määritelty, ei ole sen enempää perinteisen keskeiskaupungin "sormi" kuin nauhakaupungin jaksokaan, vaan oma, hierarkkisesti rakentuneen kaupunkiseudun tangentiaalisesti halkova maankäyttö-liikennevyöhyke omine lainalaisuuksineen ja ominaisuuksineen.

"YHDYSKUNTA - RAKENTEEN LAATUKÄYTTÄVÄ"

PAIKKOJEN JA VÄYLIEN VERKOSTO

- JALANKULKU 5 KM/H
- PP/JOUKKOLIK. 10 KM/H
- HENKILÄAUTO 80 KM/H
- LENTO / LUOTIJUNA 200...800 KM/H



Kaupunkirakenteen laatukäytävän perustana on eri liikemismuotojen väylät. Niiden varaan rakentuu paikkojen ja reittien monimuotoinen, kerroksellinen verkosto ja siihen kytkeytyvä maankäyttö.

OULUN SEUDUN LAATUKÄYTÄVÄSOVELLUS

Laatukäytävä maakuntakaavassa

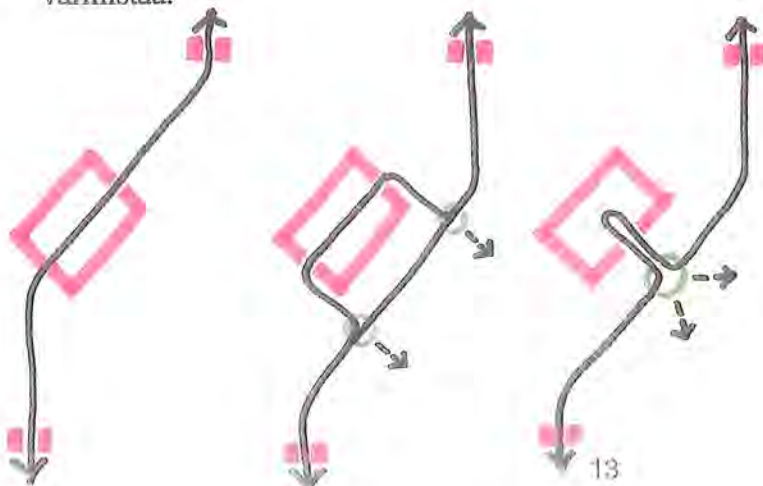
Kaupunkirakenteen laatukäytävä merkitään maakuntakaavaan rajaukseltaan ohjeellisella kehittämisperiaatemerkinällä varsinaisten aluevarausmerkintöjen "päälle". Merkinän tarkoitus on osoittaa maakunan kannalta merkittävän kehittämistarpeen ominaisuudet, raunaehdot ja/tai alueellinen ulottuvuus, ohjeeksi yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle (suunnittelumääräys). Merkinän (kehittämistarpeen) tarkoituksena ja soveltamissuosituksena tulisi havainnollistaa maakuntakaavan selostuksessa.

Maakuntakaavan kolmesta tutkitusta ja arvioidusta rakennemallista jatkoon pääsi aluekeskuspainotteinen rakennemalli, muut olivat Oulu-keskeinen rakennemalli ja vyöhykepainotteinen rakennemalli. Näillä malleilla on yhtäläisyyksiä Oulun kaupunkiseudun yleiskaavallisilla rakennevaihtoehtojen (*keskusmallin*, *painopistemallin* ja *ketjumallin*) kanssa. Oulun kaupunkiseudun rooli on valitussa maakuntakaavan aluekeskuspainotteisessa rakennemallissa kolmesta muusta aluekeskuksesta (Kuusamo, Raahe, Oulun Eteläinen / jokilaaksojen pikkukaupungit) poikkeava siten, että se palvelee koko Pohjois-Suomea. Valittuun rakennemalliin on sisällytetty myös kehittämiskäytävien luomat mahdollisuudet. Valittu rakennemalli mahdollistaa Oulun seudun osaamisen hyödyntämisen koko maakunnassa ja mm. Oulun seudun mahdollisuuksien tunnistamisen ja hyödyntämisen.

Edellä mainitun rakennemallitavoitteiston toteuttamiseksi laatukäytävä on tarpeen: Oulun kaupunkiseudun erityisroolin ilmentymänä, koko maakunnan kehittämisen veturina ja fyysisenä näyteikkunana.

Oulun ja Ouluseudun kohdalla kaupunkirakenteen laatukäytävä piiryy luontevasti yliopiston ja lentokentän väliselle jaksolle, runkona tiepari vt 4 *Pohjantie + Limingantie* sekä *Lentokentäntie + suunniteltu Lentoasemantie*. Maankäyttötäviyminä ovat *Linnanmaa–Technopolis*, *Laanila*, *Kasarmialue*, *Raksila–Kontinkangas/OYS/Medipolis*, *Limingantulli*, *Kaakkuri*, *Ouluntulli*, *Vihiluoto* ja *Oulunsalon keskusta–Air Town*. Kiinnostavaa, uutta tai muuttuvaa maankäyttö- ja imagopotentiaalia kaupungin keskustan tuntumassa edustavat erityisesti Kasarmialue ja rautatien varret sekä Oulujoen ja Kaupunginojan ylitykset.

- Kaavoituksellisten lähtökohtien määrittely ja kaupunkikuvatarkastelu rakennushankkeiden yhteydessä tulisi saada kuntien välisen yhteistyön piiriin. Luontevin foorumi tällä hetkellä lienee kuntien yhteinen seutuyleiskaava 2020.
- Laatukriteerien määrittelyä ja niihin sitoutumista varten tulisi luoda tarkoituksenmukainen menettely. Yhtä tärkeää on kuitenkin itse ajatusmallin omaksuminen ja vapaan luovuuden edistäminen.
- Yleispiirteisessä ja yksityiskohtaisessa kaavoituksessa tulisi varautua myös raideliikennetarkaisuun. Kevyen liikenteen ja ulkoilureittien yhtenäisyys myös kuntarajojen yli tulisi varmistaa.



*Laatukäytävän
joukkoliikenteen
kytkeminen keskusta on
keskeinen haaste. Jotta
kaikki linjat eivät kulkisi
ruuhkautuneen keskustan
kautta voidaan järjestää
yksi tai useampi
terminaali/vaihtopysäkki*

Laatukäytävä ja ympäröivä maankäyttö

Kaupunkirakenteen laatukäytävä erottuu omaksi nauhamaiseksi identiteettiympäristöksi, joskin raja-alue ympäröivään maankäyttöön on sumea ja muuttuva. Laatuominaisuuksiin kuuluu nimenomaan se, että käytävä integroituu ympäröivään asutukseen, liikkumisjärjestelmään ja palvelurakenteeseen. Laatutekijät – palvelutarjonta, joukkoliikenne, toimintojen monipuolisuus, ympäristön korkealuokkaisuus – ovat myös ympäröivän alueen asukkaiden ja työntekijöiden käytössä. Liikenneväylät eivät saa muodostaa kohtuutonta estettä poikittaisyhteyksille. Liittymiä tulee järjestää riittävän tiheään ja kevytliikenne johtaa luontevalla tavalla eri tasoon aina tarpeen mukaan. Maankäyttö tonttiliittymiseen ja rakentamistapa tulee järjestää niin, että laatukäytävän liikenneväylille ei avaudu takapihanäkymiä.

Maankäytön tiheyttä tulee osoittaa vain paikkoihin, joilla on edellytykset synnyttää monipuolista kaupunkimaista miljöötä ja palvelutarjontaa. Vain tällaisia paikkoja voidaan korostaa kaupunkikuvallisilla dominanteilla kuten korkeilla tai voimakasta symboliarvoa tavoittelevilla rakennuksilla. Näitä laatukäytävää jaksottavia paikkoja osoitetaan eritasoisten väylien varsille, kunkin tiettyyn ja nopeustason edellyttämällä etäisyydellä toisistaan.

Laatukäytävään sijoittuvien toimintojen tulisi liittyä loogisesti sekä "pitkittäiseen" että "poikittaiseen" maankäyttöön:

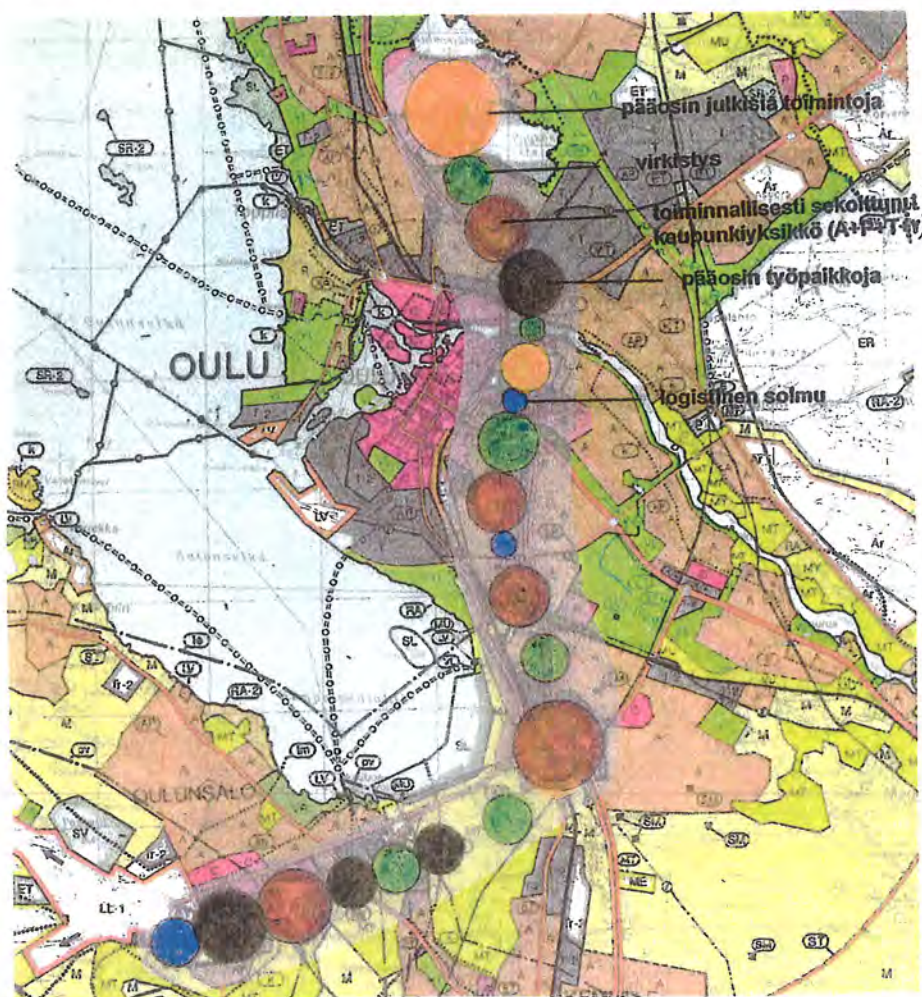
- asuminen on laatukäytävän päätoimintoja logistisista ja elinkeinollisista painotuksista riippumatta; alueelle tulisi ohjata erityisesti hyvistä joukkoliikenteestä, työpaikkojen ja palvelujen tarjonnasta sekä luonnonläheisyydestä hyötyvät asumismuodot ("puutarhakaupunki", tiivis pien(kerros)talo-asutus, palveluasuminen, opiskelija-asunnot jne); asumisen painopistealueet sijoittuvat olevien alue- ja paikalliskeskusten sekä poikittaisyhteyksien tuntumaan,
- työpaikkarakentaminen, erityisesti toimisto- ja hallinto-, tuotekehittely-, kevyt tuotanto- ja kokoonpano-, varastointi- ja logistiikka- yms toiminnot edustavat laatukäytävän näkyvintä maankäyttöä, joka hakeutuu mm liikenneväylien varsille toimien samalla melusuojauskseen; toimitilat eivät saa muodostaa laajoja suljettuja alueita, vaan ensisijaisesti avautua yhteisille jalankulkuympäristöille (ns. *luoville poluille*) ravintola-, virkistys-, kauppa- ym palveluihin.
- virkistys- ja vapaa-ajan toiminnot palvelevat sekä laatukäytävän että lähialueiden asukkaita. työntekijöitä ja kävijöitä; Raksilan urheilualueen monipuolistaminen ja edelleen kehittäminen koko maakunnan urbaaniksi vapaa-ajan keskuksiksi on laatukäytävänkin näkökulmasta ensisijaista, mutta tärkeitä ovat myös Oulujoenlaakson hyödyntäminen esim. talvivirkistykseen tai Kempeleenlahden kehittäminen luontolähtöisten aktiviteettien vyöhykkeenä.

Laatukäytävän visuaalinen hahmo: kaupunkikuva ja maisema

Imagorakentamiseen sisältyy aina vaaratekijä. Jos *logo* – yleensä kaupallinen mutta periaatteessa myös korporatiivinen tai institutionaalinen - muuttuu '*brandiksi*' ja *brandi* konkretisoituu rakennetuksi maamerkiksi, se merkitsee myös kaupunkikuvan ja ehkä laajan maiseman "yksityistämistä". Monumentaalirakennukset (tai muotopuutarhat, aksiaalikatut tms) ovat toki kautta aikojen manifestoineet valtaa (yksin-, harvain-, kansan- jne valtaa), mutta usein myös yhteisiä instituutioita (kirkko, koulu, kirjasto jne). Eritasoisista monumenteista muodostuu – maaston yms ohella – kaupunkikuvan hierarkia.

Nauhakaupungin tai laatukäytävän kaupunkikuva on perusluonteeltaan ei-hierarkkinen, vaan pikemmin lineaarisesti jaksottuva, erivahvuisten paikkojen ja eripituisten välimatkojen rytmittämä

tilasarja. Jakson sijainti pääkeskuksen suhteen kuvastuu paikkaverkoston intensiteetistä ja ulkoisesta hahmosta.

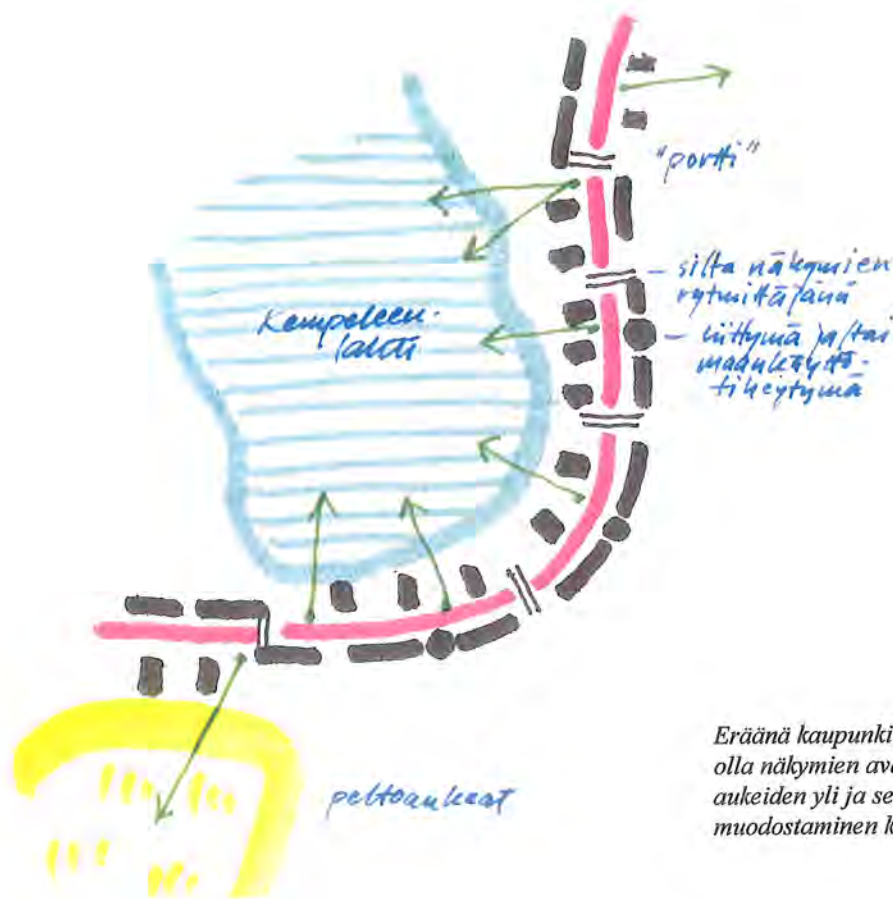


Laatukäytävä ja sen maankäyttö jaksottuu helminauhaksi.

Oulun laatukäytävän lähtömaisema on varsin yhtenäinen ja vähäeleinen: tasainen maasto, matalahko kasvillisuus ja näkymiltään, enimmäkseen puoliavoin. Ei ole juuri yhtäjaksoisia metsäjaksoja eikä liioin avaria peltoaukeita tai rantanäkymiäkään. Samoin rakennettu ympäristö on enimmäkseen neutraalia, sekä suhteessa tietilaan että arkkitehtoniselta ilmeeltään.

Laatukäytävän visuaalisessa hahmottamisessa voidaan soveltaa seuraavia periaatteita:

- vesistöjä korostetaan kaupunkikuvasa/väylämaisemassa – pohjoisosassa Oulujoen ja Kaupunginojan ylityskohdissa ja eteläosassa avaamalla näkymiä (rakennusten sijoittelun ja maisemanhoitotoimenpiteiden avulla) Kempeleenlahdelle,
- väylämaisemien tilanmuodostukseen kiinnitetään riittävästi huomiota: intiimi, virikkeinen kävelymiljöö, selkeä, suhteellisen tiivis pää- ja joukkoliikenneväylän katutila sekä suurpiirteisesti vaihteleva kaupunkimoottoritien maisematila,
- rakennuksen volyymit ja korkeudet määritellään rakennuspaikan kaupunkirakenteellisen sijainnin mukaan (vrt ed.),
- kulttuurin ja luonnon olemusta ja sen tulkintoja käytetään yhtenä lähtökohtana rakennusten, rakennetun ympäristön ja maisemanhoidon suunnittelussa, esimerkiksi lentokenttätiekilpailun ehdotusten tapaan,
- valomaisemaa suunnitellaan määrätietoisesti siten, että laatukäytävässä noudatetaan tiettyjä yhtenäisiä ratkaisuja, joihin rakennuskohtainen valaistus luontevasti mutta luovasti liittyy.



Eräänä kaupunkikuvallisen periaatteen voisi olla näkymien avaaminen vesialueiden ja peltoaukeiden yli ja selkeän rakennusrintaman muodostaminen käytävän "ulkokaarteeseen".

Kaupunkirakenne, toiminnallinen verkottuminen ja imagotekijät – " tarinat"

Osittaisen keskipakoisuuden myötä hajautunut jälkiteollinen asutusrakenne on etsinyt uusia organisoinnin muotoja. Uuden tieto- ja viestintäteknikan (NICT) yhdyskunta verkottuu toisaalta paikallisesti, toisaalta globaalisesti muodostamatta välttämättä selkeitä fyysisiä rakenteita. Puhutaan italialaisittain 'città diffusa'-ilmiöstä.

'Kaupunkirakenteen laatukäytävän' muodostamiskäytännöt eivät vastaa edellä kuvattua kehitystrendiä. Markkinavetoisuuden ja/tai itseohjautuvuuden tilalle tai rinnalle tarjotaan perinteistä julkisen suunnittelun ja ohjauksen menettelyt. 'Käytäväkaupunki' (kuten myös 'kehittämiskäytävä', 'vetovoima-akseli' jne) on fyysinen rakenne, joka saattaa olla monikeskuksinen ja ei-hierarkkinen ja ainakin päistä ja mahdollisista haarautumista avoin, mutta silti paikkaan sidottu ja julkisen sääntelyn alainen. Tämä ei välttämättä merkitse sitä, että koko ajatus olisi anakronistisena, ajasta jälkeennejäänneenä, epätoivottava tai epäonnistumaan tuomittu. Voidaan yhtä hyvin arvioida, että nimenomaan nopeatempoisesti vaihtelevat markkinavoimat ja verkottumiskuviot edellyttävät juuri fyysisen kaupunkirakenteen ja infrastruktuurin järjestelmällistä, kestävyttä tavoittelevaa kehittämistä. Siitä voi vastata vain julkinen taho. Yhteiskunnan ohjauksen tulee omaksutun yleiskonseptin puitteissa sallia/ edistää yksityistä toimeliaisuutta ja verkottumista.

Kaupunki-imagon tietoinen rakentaminen osana kaupunkipolitiikkaa ja -markkinointia on 1990-luvun ilmiötä, tavoitteina elinkeinorakenteen vahvistaminen ja uuden kaupunkikulttuurin kehittäminen. *Imago* tarkoittaa assosiaatioita ja symboolein rakennettua (myönteistä) mielikuvaa kohteen identiteetistä, sen olemuksesta ja mahdollisuuksista. Puhuttaessa alueista ja julkisyhteisöistä "tavaramerkin" täytyy pysyä yleisellä ja yhteisöllisellä tasolla – tavoitteena ei voi olla kaupallisen 'brandin' ja sen viestintävälineenä toimivan 'logon' kaltainen iskulause tai merkki, vaan sosiaaliskulttuuriseen ja fyysisestä ympäristöstä kasvava "aito tarina". Ympäristön ja kaupunkikuvan "tuotestamistrendissä" on sekä periaatteellisia että käytännöllisiä ongelmia.

Kaupungeille muodostuu yleensä jokin selkeä symboli-/identiteettirakennus (tai -alue / -kohde) – tai symbolikohteiden eri yhteyksiin soveltuva valikoima (matkailuesitteiden ykköskuvat). Vaikka ne

lähtökohtaisesti ovat paikkakunnalle sijainniltaan ja sisällöltään keskeisiä, ne syntyvät hyvin harvoin tietoisien pyrkimyksen tuloksena. Korkeintaan ambitiotaso suunnittelu- ja toteutusvaiheessa ei takaa sitä, että lopputulosta yleisön keskuudessa omaksuttaisiin symbolikohteeksi.

Teknologiakylän kehittyminen johti SITRAn arvion mukaan erityisen ”Oulu-ilmion” syntymiseen. Tietoisesti ja määrätietoisesti rakennettu imago kohdistettiin ensin kaupunginosaan (yliopisto–teknologiapuisto), josta se kuitenkin varsin pian laajennettiin koskemaan koko kaupunkia, Ouluseutua ja koko maakuntaa, lopulta pohjoisia alueita yli valtakunnanrajan (”*Multipolis*”).

Pientä paikkakuntaa koskien yksi imagoteema saattaa riittää, mutta isommassa kaupungissa kokonaisimagon hallinta on jo vaikeampaa. Teknologiaimagon laventaminen esimerkiksi sosiaalisesti kohtauspaikaksi, jossa tietotekniikkaa hyödynnetään eri sosiaalisten toimijoiden lähentämisessä toisiinsa (”*sosiopolis*”, ”*Digital City Oulu*”), ei välttämättä onnistu, koska tavoitellut kilpailevat imagot ja arvot (esimerkiksi kulttuuriset – tai monikulttuuriset – luontolähtöiset, humanistiset) määrittelevät itseään nimenomaan ”ateknologisiksi”.

Matkailullisessa mielessä teknologiakeskuksiin (tai mihin tahansa mielikuvatematiikkaan) on kuuluttava myös ilmentymiä rakennetussa ympäristössä.

Käytävän logistisen rungon muodostaa kaksi rinnakkaista pääväylää: erillinen nopea moottoriliikenneväylä ja maankäyttöä kokoava joukkoliikennettä välittävä keskusväylä. Keskustojen kohdalla tätä täydentää jalankulkupainotteinen pääraitti. Nopeustasoltaan, ympäristöominaisuuksiltaan ja geometrialtaan ne muodostavat hierarkisen järjestelmän. Isommassa mittakaavassa sitä täydentää vielä valtakunnallinen ja kansainvälinen logistikka- ja kehittämisvyöhyke ’Perämerenkaari’ väylineen ja verkostoineen.

Imagorakentamisella halutaan antaa ympäristölle assosiatiivista sisältöä, kertoa tarinoita. *Oulu Highwayn* korkeateknologinen, ulkomaailmalle suunnattu viesti on jo mennyt perille, ja jatkossa sitä voi vaalia ja syventää. Sen rinnalle kaivataan nyt uusia tarinoita ja juonteita. Omille asukkaille suunnattu viesti yleisesti innovatiivisesta laaduntavoittelusta kaipaa taas täsmentämistä.

Uusien (tai vanhojen, uudelleen löydettyjen tai jatkuvasti ylläpidettyjen) tarinoiden aihepiirejä voisi olla:

- *tieteen ja tuotekehittelyn uudet painopisteet*: tieto- ja viestintätekniikan jälkeen keskiöön nousi bio- ja geeniteknologia – entä sen jälkeen? Minkätyyppisille toimitiloille pitää varata tilaa ja kehittämisedellytyksiä?
- *”hyvinvointiklusteri”*: pohjoismainen kansankoti pyrki aikanaan turvaamaan kaikille kohtuulliset ja tasa-arvoiset elämänotot kehhdosta hautaan – miten tulkitsevat ja toteuttavat eri väestö- ja ikäryhmät tänään ja huomenna hyvinvointipyrkimyksiään? Mikä on tietotekniikkasovellutusten rooli ja rajoitukset hyvinvointi- ja terveyspalvelujen tuotteistamisessa – *HighTouch*? Mitkä vapaa-ajan toiminnot kuuluvat laatukäytävän tarjontaan?
- *asumisen tulevaisuus*: tyypillinen asuntoura on kulkenut kyliltä (tai muualta) lähiöön ja esikaupungin rivi- ja omakotitalon kautta keskusta – minkälaista elinkaariasumista, ”ei-hartiapankkimaista” pientalotuotantoa ja -ylläpitoa tai omatoimisen senioriväestön palveluasumista vodaan laatukäytävään kytkeä?
- *sivistyskeskus*: Oulu on ollut perinteinen koulu- ja kulttuurikaupunki pohjoisen ja eteläisen, läntisen ja itäisen solmukohdassa – mitä uusia ulottuvuuksia valtakunnan aluerakenteen muutokset ja kansainväliset kuviot tuovat? Virtuaalikoulutuksen mahdollisuudet?
- *rakennusperinnön ja kulttuurimaiseman kerrostumat*: Oulun seudun voimakkaassa modernisaatiossa tervayhdyskunnan merkit jätettiin helposti syrjään – miten tuodaan uudelleen esille todellista juurtumista ja ympäristöönsä sitoutumista edistävät historialliset kerrostumat ja sosiaaliset verkostot?

- *sisäistynyt ekoelämäntapa*: kestävän kehityksen ja kiertoyhdyskunnan tiimoilta on puhuttu pitkään ja tehty paljon, mutta eletään kuin ennen – miltä näyttää ja miten toimii yhdyskunta aidosti luonnon ja kiertokulkujen ehdoilla? Miten laatukäytävä sopeutuu esimerkiksi muuttuviin liikenne- ja kuljetusjärjestelmiin tai energian tuotanto- ja kulutustapoihin? Mitkä ympäristöekologian toimialat, toiminnot ja toimijat voivat kytkeytyä laatukäytävään?
- *genius loci*: sijaintitekijöistä, maantieteellisistä lähtökohdista ja kulttuuris-taloudellisista oloista rakennettujen ympäristöjen ominaisuudet juontuvat ja ihmisen niiden vastaisesti tekemät rakenteet ja rakennelmat sisältävät riitasointuja tai ristiriitaisuuksien siemeniä – miltä näyttää aidosti ja oivaltavasti paikan hangesta nouseva rakennettu ympäristö? Oman ainutlaatuisen tekemisen kanavat?
- *media ja sisällöntuottaminen*: virtuaalitodellisuuden kehittämiseen panostetaan voimakkaasti – miten kohtaavat fyysinen ja virtuaalinen todellisuus kaupungissa? Voivatko ne kohdata, ovatko ne liittolaisia vai vihollisia?

Tarinoiden säikeet ja juonteet sidotaan yhteen laatukäytävän punokseksi siten, että käytävä heijastelee ympäröivän, alati muuttuvan yhteiskunnan kuvaa. Käytävä edustaa liikkumista ajassa ja paikassa – siitä tulee visuaalinen ja virtuaalinen kaleidoskooppi. Samalla kun se toimii moitteettomana logistiikkaväylänä ja maankäyttövyöhykkeenä, se itsenäistyy omaksi subjektiksi, tarinoiden kertojaksi, se tavallaan kieltää olemuksensa ja vaatii itsestään uutta, modernia tulkintaa.

Lähteet:

- Jaakko Pöyry Infra (2001): Oulun seudun liikenne 2020. Oulun seudun joukkoliikenteen laatukäytävien kehittäminen..
- Oulun seudun kehittämistyöryhmä ja Pohjois-Pohjanmaan seutukaavaliitto (1990): Oulun seudun kehittämisohjelma, tiivistelmä. Julkaisu A:97.
- Oulun tiepiiri, Pohjois-pohjanmaan liitto, Oulunsalon kunta, kempeleen kunta, Oulun kaupunki (1995): Lentokentäntien ja sen ympäristö kehittäminen, yleinen pohjoismainen ideakilpailu, arvostelupöytäkirja.
- Äikäs, Topi Antti (2001): Imagosta maisemaan. Esimerkkeinä Turun ja Oulun kaupunki-imagojen rakentaminen.
- Kaava-aineisto: seutu- ja maakuntakaavat, Oulun kaupunkiseudun yleiskaava, Oulun ja Oulunsalon yleiskaavat, Oulunsalon lentoaseman ympäristön (Air Town) yleissuunnitelma (luonnos)

Liite 1

LAATUKRITEEREJÄ

toiminnallinen laatu

- toiminnallinen synergia tiede–tuotekehittely–tuotanto–jakelu/logistiikka
- toimitilojen tarvitsema palvelutarjonta: *Business-to-Business*, kaupalliset, julkiset ja vapaa-ajan palvelut
- integrointi asuntoalueisiin
- fyysinen kaupunkirakenne ja synergia: "luova polku" – "luova moottoritie"?; kehittämis"banaani"
- liikennevälien estevaikutuksen välttäminen
- suojautuminen melulta ja muilta ympäristöhäiriöiltä

liikenteellinen laatu

a. henkilöautoliikenne

- sujuvuus ja toimivuus (erityisesti liittymissä)
- ympäristön mukainen nopeustaso (esim. keskusta-alue 40-50, esikaup.alue 60-80, taajaman ulkop. 90-110)
- selkeät, kohtuuhintaiset pysäköintijärjestelyt keskuksissa
- älykäs tieympäristö (opastus, tilanne- ja ympäristölähtöinen liikenteenohjaus...)
- turvallisuus (0-visio)

b. julkinen liikenne

- runkolinja, jossa riittävän tiheä ja säännöllinen vuoroväli (esim. 5-10 min ruuhka-aikoina, muulloin 10-20 min, jolloin pärjää ilman aikataulua matkaketjuissakin)
- optimaalinen pysäkkiväli (nopeus/palvelutaso)
- liikennevälineenä
 - bussilinja, osittain omalla kaistalla ja/tai etuoikeus liittymissä
 - pikaraitiotie, osittain omassa käytävässä, osittain muun liikenteen seassa
 - linjataksi-, kutsubussi- tms joustava pienkalustojärjestelmä
 - ?
- toimiva liityntäliikenne/vaihtopysäkkijärjestelmä
- miellyttävä pysäkkiympäristö (esim. elektr. aika- ja aikataulunäyttö, kutsumahdollisuus)
- tunnistettava kalusto ja liikenneympäristö (värit, tunnukset, tarinat/Onnikat..., vrt Tampereen *Nysset* tai Helsingin vihreät ratikat)
- liityntäpysäköinti (P&R), myös polkupyörille

c. kevyt liikenne

- laatukäytävän solmukohdissa/vaihtopysäkkialueilla jalankulkupainotteinen vyöhyke ja sujuvat raitistot
- pituussuuntaiset kl-pääraitit päätien molemmin puolin, maankäytön keskellä
- palvelut, virkistys (pyörähotellit Vihiluotoon?, hauskuus, elämys, seikkailu: suoraan koneesta pyörän selkään ym)

visuaalinen/kaupunkikuvallinen laatu

- hallittu kokonaisrakenne: maankäyttötihentymien ja vapaa-alueiden rytmitys; maamerkit, portit, päätteet, solmukohdat, reunat jne
- "pitkät julkisivut" avautuvat sekä pääliikenneväylän suuntaan että maankäytön sisälle: edustavuus, luettavuus, innovatiivisuus...
- liikennekäytävän visuaalinen laatu

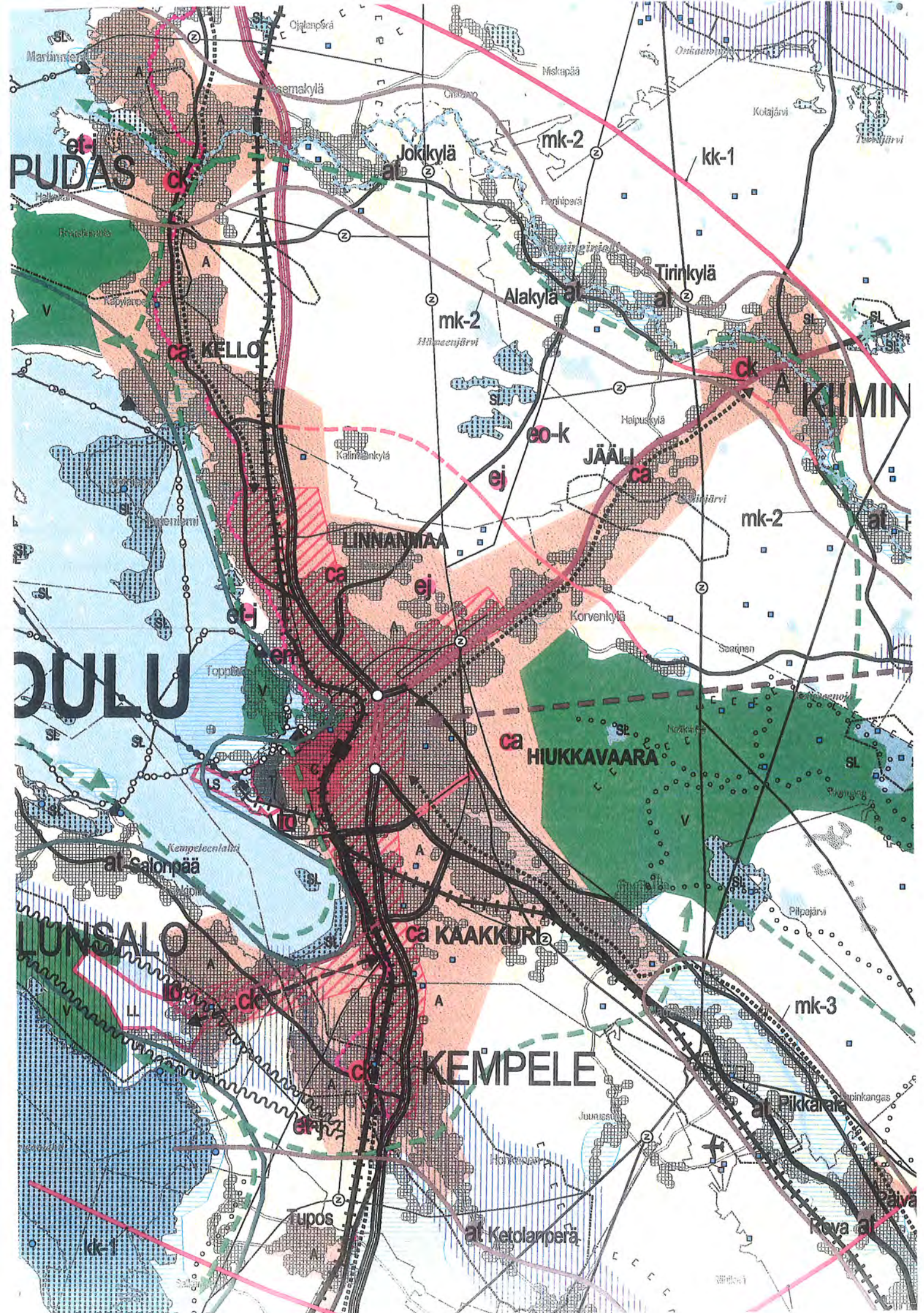
- tiegeometria, maastonmukaisuus
- rakenteet ja kalusteet, mm sillat, melusuojaus, valaistus, kaiteet
- orientoitavuus ja opastus
- maisemat ja näkymät (*maankohoaminen, valtakunnallisessa suojelussa*)
- arkkitehtoninen ympäristötaide, insinööritieteiden virtuositeetit...

sosiokulttuurinen laatu

- kulttuuri- ja luonnonmaisemien kerrostuneisuus
 - merenlahdet, ranta-alueet, kansallinen kaupunkipuisto
 - peltoaukeat ja tilakeskukset
 - kaupunkimaisemat, arvokohteet
- asumisen muodot ja laatu
 - talotyyppitarjonta arvioituun kysyntään suhteutettuna
 - erityis-, palvelu- ja senoriasuminen

ekologinen laatu

- hallittu ja vastuullinen kaupunkirakenne, maankäyttö ja rakentamistapa
- luontoalueiden ja -kohteiden esittely käytävää pitkin liikkujille
- tuulivoimalat maamerkkeinä
- joukko- ja kevyen liikenteen näkyvä korostaminen
- ekologisten järjestelmien kehittyneisyys (lajittelu, kierrätys ym)



MAAKUNTAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

Kehittämisperiaatemerkinnot:

ldc-1

OULUN SEUDUN KAUPUNKIMAISEN KEHITTÄMISEN ALUE

Merkinnällä osoitetaan Oulun valtakunnanosa-keskuksen kaupunkimainen ydinalue. Alueella on tarvetta kuntien yhteistoimintaan alueidenkäytön suunnittelussa ja toimintojen ohjauksessa.

Suunnittelumääräykset:

Oulun kaupunkiseudulla kasvu tulee kohdistaa ensisijaisesti kuntakeskuksiin ja alakeskuksiin, missä kaupunki- ja taajamarakennetta on pyrittävä täydentämään ja tiivistämään. Uusilla alueilla tulee suosia kaupunkimaista, tiivistä pientaloasutusta.

Alueen kaupunki-, kunta- ja alakeskuksiin voidaan sijoittaa seutua palvelevia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka tulee sijoittaa siten, että ne tukevat yhdyskuntarakennetta ja ovat hyvin kevyt- ja joukkoliikenteen saavutettavissa.

Oulun kaupunkiseudulla tulee yksityiskohtaisemalla suunnittelulla luoda edellytykset seudullisen virkistysalueverkoston muodostumiselle. Oulujokisuistosta jokilaaksoon jatkuvan yhtenäisen vihervyöhykkeen muodostuminen on turvattava.

OULUN SEUDUN KAUPUNKIRAKENTEEN LAATUKÄYTÄVÄ

Merkinnällä osoitetaan Oulun lentoaseman, kaupungin keskustan, yliopiston ja muiden Oulun kaupunkiseudun suurten työpaikka- ja palvelualueiden välistä, kaupunkimaisesti rakennettavaa tie- ja yritys ympäristön vyöhykettä.

Suunnittelumääräys:

Alueelle tulee pyrkiä kuntien yhteistyöllä luomaan yhtenäisiä suunnitteluperiaatteita, joilla turvataan vyöhykkeen kehittämedellytykset kansainvälisesti vetovoimaiseksi, yhdyskuntarakenteeltaan ja kaupunkikuvaltaan korkeatasoiseksi yritystoiminnan, kaupallisten palvelujen ja vapaa-aikapalvelujen alueeksi. Vyöhykkeellä on kiinnitettävä erityistä huomiota joukkoliikenteen edistämiseen.

OULUN SEUDUN LAATUKÄYTTÄVÄSEMINAARI

8. 11. 2002 APAJA Aleksanterinkatu 6 Oulu

OULUN SEUDUN LAATUKÄYTTÄVÄ VETOVOIMATEKIJÄT

osaamisen
generaattori
soveltaja
katalysaattori
välittäjä

